โครงการการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย

ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULA UNISEARCH
Chulalongkorn University

รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) เล่มที่ 2/2

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1 บทนำ 1-1
1.1 หลักการและเหตุผล 1-1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ 1-2
1.3 เป้าหมายการดำเนินงาน 1-2
1.4 ขอบเขตการดำเนินงาน 1-2
1.5 องค์ประกอบการรายงาน 1-4
บทที่ 2 แนวทางการศึกษาและแผนการดำเนินงานโครงการ 2-1
2.1 องค์ประกอบของการศึกษาและขั้นตอนการดำเนินงานโครงการ 2-1
2.2 รายละเอียดการดำเนินงานโครงการ 2-6
2.2.1 งานส่วนที่ 1 การทบทวนแนวคิดและการดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก 2-6
2.2.2 งานส่วนที่ 2 การศึกษาแนววิธีการปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ (Best Practice) จากในประเทศและต่างประเทศที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล และสังเคราะห์ข้อมูลเพื่อถอดบทเรียนความสำเร็จและปัญหาอุปสรรค 2-16
2.2.3 งานส่วนที่ 3 การวิเคราะห์เชิงลึกถึงความเหมาะสมในการเชื่อมโยงการขนส่งและการบริหารจัดการสินค้าตลอดโซ่อุปทานของสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรม 2-19
2.2.4 งานส่วนที่ 4 การคัดเลือกโครงสร้างพื้นฐานและสินค้าที่มีความสำคัญ (โครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์ไม่น้อยกว่า 15 โครงการ และครอบคลุมสินค้าไม่น้อยกว่า 5 ประเภทสินค้า) 2-24
2.2.5 งานส่วนที่ 5 การสำรวจ รวบรวมข้อมูลการพัฒนาและการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ 2-26
2.2.6 งานส่วนที่ 6 การวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ 2-30
2.2.7 งานส่วนที่ 7 การกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) 2-34
2.2.8 งานส่วนที่ 8 การจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนา 2-35
2.3 แผนการดำเนินงานโครงการ 2-36
บทที่ 3 การทบทวนยุทธศาสตร์ แผนพัฒนาฯ และบริบทต่าง ๆ โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ 3-1
3.1 การทบทวนยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ 3-1
3.1.1 แผนระดับที่ 1 3-1
3.1.2 แผนระดับที่ 2 3-2
3.1.3 แผนระดับที่ 3 3-7
3.2 ภาพรวมพัฒนาการโครงสร้างเศรษฐกิจของไทยจากอดีตถึงปัจจุบัน 3-17
3.3 การศึกษาแนววิธีการปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ (Best Practice) จากในประเทศและต่างประเทศ 3-20

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3.3.1 การทบทวนแนววิธีการปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ (Best Practice) จากกรณีตัวอย่างของต่างประเทศ..... 3-21
3.3.2 แนววิธีการปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ (Best Practice) และวิเคราะห์โอกาสและปัญหาอุปสรรคในการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เกิดความคุ้มค่า เพื่อถอดบทเรียนความสำเร็จและปัญหาที่เกิดขึ้น กรณีตัวอย่างในประเทศ..... 3-72
3.4 ทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ในระยะต่อไปที่สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลง (PESTEL)..... 3-96
3.4.1 การประเมินปัจจัยด้านการเมือง (Political Factor) 3-97
3.4.2 การประเมินปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economic Factor)..... 3-99
3.4.3 การประเมินปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม (Social and Cultural Factor)..... 3-100
3.4.4 การประเมินปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technological Factor)..... 3-100
3.4.5 การประเมินปัจจัยด้านกฎระเบียบ (Legal Factor) 3-102
3.4.6 การประเมินปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Factor)..... 3-104
3.5 สรุปโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์..... 3-105
บทที่ 4 โซ่อุปทานสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเป้าหมาย 4-1
4.1 การทบทวนยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาฯ เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเป้าหมาย..... 4-1
4.1.1 กระทรวงอุตสาหกรรม..... 4-1
4.1.2 กระทรวงเกษตรและสหกรณ์..... 4-13
4.1.3 กระทรวงการคลัง 4-18
4.1.4 กระทรวงพาณิชย์..... 4-19
4.2 การคัดเลือกสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมที่สำคัญของไทย 4-27
4.2.1 การหาค่า RCA ของสินค้าสำคัญของประเทศไทย 4-27
4.2.2 แนวคิดการคัดเลือกสินค้าเป้าหมายให้ครอบคลุม..... 4-28
4.2.3 สรุปผลการคัดเลือกสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมที่สำคัญของไทย 4-33
4.3 โซ่อุปทานสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมที่คัดเลือกไว้..... 4-35
4.3.1 โซ่อุปทานของยางรถยนต์ (เป็นตัวแทนของกลุ่มสินค้ายางและผลิตภัณฑ์ยาง) 4-35
4.3.2 โซ่อุปทานของเนื้อไก่แปรรูป (เป็นตัวแทนของกลุ่มสินค้าของแปรรูปจากเนื้อสัตว์และสัตว์น้ำ) 4-50
4.3.3 โซ่อุปทานของน้ำตาลและกากน้ำตาล (เป็นตัวแทนของกลุ่มสินค้าน้ำตาลและขนม) 4-66
4.3.4 โซ่อุปทานของรถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะ (ครอบคลุมทั้งรถยนต์ระบบสันดาปและไฟฟ้า) (เป็นตัวแทนของกลุ่มรถยนต์และส่วนประกอบ) 4-85
4.3.5 โซ่อุปทานของเครื่องปรับอากาศ (เป็นตัวแทนของกลุ่มสินค้าเครื่องจักรและส่วนประกอบ) 4-108
4.3.6 โซ่อุปทานของทุเรียน (เป็นตัวแทนของกลุ่มสินค้าผลไม้) 4-127
4.4 สรุปความเชื่อมโยงของสินค้าเป้าหมายกับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์สำคัญ 4-145

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 5 การคัดเลือกโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ 5-1
5.1 การคัดเลือกโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ 5-1
5.2 การประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน 5-8
5.2.1 กรอบแนวทางการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ 5-8
5.2.2 การรวบรวม/สำรวจข้อมูล 5-12
5.2.3 ผลการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ 5-14
1) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี 5-14
2) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (M7) 5-43
3) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ท่าเรือกรุงเทพ 5-69
4) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ เขตปลอดอากร (Free Zone) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 5-99
5) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง 5-129
6) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO) 5-152
7) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์รถไฟทางคู่ช่วง ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง 5-172
5.3 การประเมินการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ 5-192
5.3.1 กรอบแนวทางการประเมินการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ 5-192
5.3.2 การรวบรวม/สำรวจข้อมูล 5-194
5.3.3 ผลการประเมินการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ 5-196
1) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง 5-196
2) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 5-213
3) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ สำนักงานศุลกากรหนองคาย จังหวัดหนองคาย 5-229
4) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร 5-250
5) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ด่านศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลา 5-274
6) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก 5-304
7) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ด่านศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม 5-325
8) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย 5-345
9) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ 5-368
10) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว 5-376
5.4 สรุปผลการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการรองรับโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมาย 5-397
บทที่ 6 การวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน 6-1
6.1 การวิเคราะห์ช่องว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ 6-4

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

6.2 การประเมินประสิทธิภาพและความยากง่ายของการนำแนวทางการปรับลดช่องว่าง (Bridging Gap Measures) มาใช้ในการยกระดับการดำเนินงานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ 6-32
6.3 การจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาตามความจำเป็น 6-39
6.3.1 รายละเอียดแบบสอบถามการประเมินปัจจัยความสำเร็จทั้ง 6 ปัจจัย (แบบสอบถาม AHP) 6-44
6.3.2 ผลการประเมินปัจจัยความสำเร็จทั้ง 6 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับสินค้าเป้าหมาย 6-47
6.3.3 แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย 6-47
บทที่ 7 ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนา 7-1
7.1 แนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเป้าหมาย 7-1
7.1.1 แนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานยางรถยนต์ 7-2
7.1.2 แนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเนื้อไก่แปรรูป 7-11
7.1.3 แนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานน้ำตาลและกากน้ำตาล 7-18
7.1.4 แนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานรถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะ 7-31
7.1.5 แนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเครื่องปรับอากาศ 7-37
7.1.6 แนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานทุเรียน 7-44
7.2 ข้อเสนอการยกระดับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าของไทยด้วยการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง 7-52
7.3 สรุปปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการยกระดับโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมาย 7-54
บทที่ 8 กิจกรรมสนับสนุนการดำเนินงาน 8-1
8.1 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) 8-1
8.1.1 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และศึกษาดูงาน จังหวัดชลบุรี 8-1
8.1.2 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และศึกษาดูงาน กรุงเทพมหานคร 8-6
8.1.3 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และศึกษาดูงาน จังหวัดจันทบุรี 8-10
8.1.4 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และศึกษาดูงาน จังหวัดสงขลา 8-15
8.1.5 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และศึกษาดูงาน จังหวัดหนองคาย 8-22
8.2 การจัดประชุมเผยแพร่ผลการศึกษา 8-30
ภาคผนวก ก การสัมภาษณ์เพื่อศึกษาห่วงโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมาย ก-1
ภาคผนวก ข แบบสอบถามความพึงพอใจต่อโครงสร้างพื้นฐาน ข-1
ภาคผนวก ค แบบสอบถามความคิดเห็นของชุมชนต่อผลกระทบของโครงการ ค-1
ภาคผนวก ง แบบสอบถามความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ ง-1
ภาคผนวก จ แบบสอบถามการวิเคราะห์ตามลำดับขั้น (Analytic Hierarchy Process: AHP) จ-1
ภาคผนวก ฉ ผลการสำรวจข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ ฉ-1
ภาคผนวก ช ความหมายของคำย่อในโครงการ ช-1

สารบัญตาราง

หน้า

บทที่ 5

ตารางที่ 5.1-1 การประเมินความสำคัญของโครงการในการขับเคลื่อนการเคลื่อนย้ายสินค้าในโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมาย 5-6
ตารางที่ 5.2-1 หลักเกณฑ์การให้คะแนนการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน 5-10
ตารางที่ 5.2-2 สถิติการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2567 5-17
ตารางที่ 5.2-3 ค่าเป้าหมายตามเกณฑ์ที่กำหนด 5-27
ตารางที่ 5.2-4 ผลการประกอบการโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563-2567 5-39
ตารางที่ 5.2-5 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 5-45
ตารางที่ 5.2-6 ปริมาณจราจรของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 โดยแยกตามด่านจัดเก็บค่าผ่านทางในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 5-45
ตารางที่ 5.2-7 ปริมาณจราจรและการจัดเก็บรายได้บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 5-46
ตารางที่ 5.2-8 รายได้จากการจัดเก็บรายได้ของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 โดยแยกตามด่านจัดเก็บค่าผ่านทางในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 5-47
ตารางที่ 5.2-9 ปริมาณการจราจรที่คาดการณ์กับปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นจริง 5-52
ตารางที่ 5.2-10 ปริมาณการจราจรที่คาดการณ์กับปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นจริงที่เกิดขึ้นตามช่วงระยะทาง 5-53
ตารางที่ 5.2-11 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยของแต่ละส่วนของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 5-53
ตารางที่ 5.2-12 ประเภทเรื่องร้องเรียนของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ตั้งแต่ พ.ศ. 2560-2563 5-55
ตารางที่ 5.2-13 ปริมาณสินค้าที่เข้ามาใช้บริการท่าเรือกรุงเทพ ตั้งแต่ พ.ศ. 2564-2567 5-72
ตารางที่ 5.2-14 ค่าเป้าหมายตามเกณฑ์ที่กำหนด 5-85
ตารางที่ 5.2-15 ผลการประกอบการโครงการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563-2567 5-95
ตารางที่ 5.2-16 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งแต่ พ.ศ. 2549-2567 5-102
ตารางที่ 5.2-17 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งแต่ พ.ศ. 2552-2567 5-114
ตารางที่ 5.2-18 สถิติปริมาณสินค้าผ่าน ICD ลาดกระบัง 5-131
ตารางที่ 5.2-19 เปรียบเทียบข้อมูลการใช้บริการจริงกับตัวเลขคาดการณ์ในรายงานการศึกษา.....5-137
ตารางที่ 5.2-20 ประมาณการงบประมาณในการก่อสร้างเปรียบเทียบกับงบประมาณที่เบิกจ่ายจริง.....5-146
ตารางที่ 5.2-21 เปรียบเทียบแผนงานโครงการกับการดำเนินงานจริง.....5-147
ตารางที่ 5.2-22 สรุปวงเงินลงทุนโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง.....5-155
ตารางที่ 5.2-23 ระยะเวลาเฉลี่ยในการขนถ่ายตู้สินค้า ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562-2567 5-162
ตารางที่ 5.2-24 ผลการประกอบการโครงการ SRTO ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563-2567 5-169
ตารางที่ 5.2-25 สถิติการให้บริการขนส่งสินค้าโครงการรถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง.....5-175
ตารางที่ 5.2-26 ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558-2567 5-181
ตารางที่ 5.2-27 สถิติจำนวนรถไฟที่เดินขบวนรถตามแผนการเดินขบวนรถที่เข้า-ออก SRTO ระหว่าง ICD ลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 5-183

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 5.3-1 หลักเกณฑ์การให้คะแนนการประเมินการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ 5-194
ตารางที่ 5.3-2 ท่าเรือเอกชนและประเภทสินค้าที่ให้บริการ บริเวณอำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 5-220
ตารางที่ 5.3-3 มูลค่าการค้ารวมสำนักงานศุลกากรหนองคาย 5-232
ตารางที่ 5.3-4 สินค้าส่งออกนำเข้าที่สำคัญผ่านสำนักงานศุลกากรหนองคาย 5-233
ตารางที่ 5.3-5 สินค้าสำคัญในการนำเข้าส่งออกจากประเทศจีน 5-233
ตารางที่ 5.3-6 สถิติการนำเข้าและส่งออกด่านศุลกากรมุกดาหาร ตั้งแต่ พ.ศ. 2560-2565 5-252
ตารางที่ 5.3-7 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก ด่านศุลกากรมุกดาหารเทียบเดือนเดียวกันกับปีที่ผ่านมาปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ประจำเดือนกันยายน พ.ศ. 2567 5-252
ตารางที่ 5.3-8 เปรียบเทียบกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า Green Line และ Red Line 5-288
ตารางที่ 5.3-9 เปรียบเทียบกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาออก Green Line และ Red Line 5-290
ตารางที่ 5.3-10 เปรียบเทียบระยะเวลาการตรวจปล่อยสินค้า ณ ด่านศุลกากรสะเดา ระหว่าง พ.ศ. 2564 กับ พ.ศ. 2566 5-290
ตารางที่ 5.3-11 สถิติการนำเข้าและส่งออกด่านศุลกากรนครพนม ตั้งแต่ พ.ศ. 2560-2565 5-328
ตารางที่ 5.3-12 มูลค่าการค้ารวม ด่านศุลกากรเชียงของเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568 5-350
ตารางที่ 5.3-13 มูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกที่ผ่านด่านศุลกากรเชียงของในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2546-2567 5-351
ตารางที่ 5.3-14 สถิติการนำเข้าส่งออก ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 5-378
ตารางที่ 5.3-15 สถิติข้อมูลการดำเนินงานของด่านศุลากรอรัญประเทศ พ.ศ. 2560-2567 5-378
ตารางที่ 5.3-16 ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าทางบก ณ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ สำนักงานศุลกากรภาคที่ 1 พ.ศ. 2557 5-384
ตารางที่ 5.3-17 การเปรียบเทียบระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าทั้งหมดระหว่างสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบังด่านศุลกากรอรัญประเทศ และสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 5-385

บทที่ 6

ตารางที่ 6.1-1 INFRA-1 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 6-5
ตารางที่ 6.1-2 INFRA-2 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ 6-10
ตารางที่ 6.1-3 INFRA-3 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง 6-12
ตารางที่ 6.1-4 INFRA-4 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง 6-16
ตารางที่ 6.1-5 INFRA-5 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) 6-17
ตารางที่ 6.1-6 INFRA-6 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนารถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง 6-18
ตารางที่ 6.1-7 INFRA-7 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 6-19
ตารางที่ 6.1-8 FAL-1 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาด่านศุลกากรเชียงของ 6-20
ตารางที่ 6.1-9 FAL-2 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ 6-21
ตารางที่ 6.1-10 FAL-3 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาสำนักงานศุลกากรหนองคาย 6-22
ตารางที่ 6.1-11 FAL-4 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาด่านศุลกากรมุกดาหาร 6-23
ตารางที่ 6.1-12 FAL-5 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาด่านศุลกากรนครพนม 6-24

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 6.1-13 FAL-6 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาด่านศุลกากรแม่สอด 6-25
ตารางที่ 6.1-14 FAL-7 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาด่านศุลกากรอรัญประเทศ 6-27
ตารางที่ 6.1-15 FAL-8 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาด่านศุลกากรสะเดา 6-28
ตารางที่ 6.1-16 FAL-9 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาจุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 6-29
ตารางที่ 6.1-17 FAL-10 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง 6-30
ตารางที่ 6.2-1 ผลการจัดแบ่งแนวทาง/มาตรการในการปรับลดช่องว่าง 6-34
ตารางที่ 6.3-1 ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ 6-41
ตารางที่ 6.3-2 สรุปผลการประเมินคะแนนความสำคัญของปัจจัยความสำเร็จทั้ง 6 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับสินค้าเป้าหมาย 6-47

บทที่ 7

ตารางที่ 7.1-1 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานยางรถยนต์ 7-7
ตารางที่ 7.1-2 มาตรการที่มิใช่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่ช่วยยกระดับโซ่อุปทานยางรถยนต์ 7-10
ตารางที่ 7.1-3 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานเนื้อไก่แปรรูป 7-15
ตารางที่ 7.1-4 มาตรการที่มิใช่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่ช่วยยกระดับโซ่อุปทานเนื้อไก่แปรรูป 7-17
ตารางที่ 7.1-5 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานน้ำตาลและกากน้ำตาล 7-26
ตารางที่ 7.1-6 มาตรการที่มิใช่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่ช่วยยกระดับโซ่อุปทานน้ำตาลและกากน้ำตาล 7-30
ตารางที่ 7.1-7 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานรถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะ 7-35
ตารางที่ 7.1-8 มาตรการที่มิใช่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่ช่วยยกระดับโซ่อุปทานรถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะ 7-36
ตารางที่ 7.1-9 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ โซ่อุปทานเครื่องปรับอากาศ 7-41
ตารางที่ 7.1-10 มาตรการที่มิใช่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่ช่วยยกระดับโซ่อุปทานเครื่องปรับอากาศ 7-43
ตารางที่ 7.1-11 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ โซ่อุปทานทุเรียน 7-49

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 7.1-12 มาตรการที่มิใช่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่ช่วยยกระดับโซ่อุปทานทุเรียน 7-51
ตารางที่ 7.3-1 ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการยกระดับโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษา 7-54

สารบัญรูป

หน้า

บทที่ 5

รูปที่ 5.1-1 ขั้นตอนและหลักคิดในการคัดเลือกโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่มีความสำคัญไม่น้อยกว่า 15 โครงการ และครอบคลุมสินค้าไม่น้อยกว่า 5 รายการ 5-2
รูปที่ 5.2-1 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งท่าเรือแหลมฉบัง 5-14
รูปที่ 5.2-2 ท่าเทียบเรือ A4 เป็นท่าเรือสำคัญที่สุดในท่าเรือแหลมฉบังที่ใช้รองรับการส่งออกน้ำตาล กากน้ำตาล และสินค้าไม้ และภายในท่าเรือมีคลังสินค้าเก็บน้ำตาลซึ่งเป็นสินค้าที่ควบคุมการส่งออก และมีเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาล ประจำการอยู่ในท่าเรือ 5-18
รูปที่ 5.2-3 ท่าเทียบเรือ A5 เป็นท่าเรือที่มีการให้บริการส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปมากที่สุดในท่าเรือแหลมฉบังและใช้รองรับเรือ RO-RO 5-19
รูปที่ 5.2-4 ท่าเทียบเรือ B5 เป็นท่าเทียบเรือที่มีหน้าท่ายาวที่สุดในท่าเทียบเรือชุด B ที่เน้นให้บริการรองรับสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ 5-19
รูปที่ 5.2-5 แผนผังท่าเทียบเรือต่าง ๆ ในท่าเรือแหลมฉบัง 5-20
รูปที่ 5.2-7 ผังแสดงองค์ประกอบของโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 5-23
รูปที่ 5.2-8 ท่าเรือแหลมฉบัง และการพัฒนาในขั้นที่ 1 2 และ 3 โดยการพัฒนาขั้นที่ 1 และ 2 ได้ดำเนินการเสร็จแล้ว 5-23
รูปที่ 5.2-9 นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังและท่าเรือแหลมฉบังเป็นโครงการที่พัฒนามาควบคู่กันภายใต้แผนงาน ESB 5-34
รูปที่ 5.2-10 การบูรณาการการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเข้ากับโครงการสำคัญอื่นของ EEC 5-36
รูปที่ 5.2-11 แผนที่และภาพถ่ายเส้นทางทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (M7) 5-43
รูปที่ 5.2-12 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และปริมาณจราจรเฉลี่ย พ.ศ. 2562 5-50
รูปที่ 5.2-13 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งท่าเรือกรุงเทพ 5-69
รูปที่ 5.2-14 เขตพื้นที่ปฏิบัติงานในการให้บริการรองรับการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ 5-72
รูปที่ 5.2-15 บริการเรือลากจูง 5-73
รูปที่ 5.2-16 ท่าเรือกรุงเทพเปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง และทุกวัน 5-74
รูปที่ 5.2-17 รถคานเคลื่อนยกตู้สินค้าในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ 5-74
รูปที่ 5.2-18 ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (เขื่อนตะวันตก) 5-75
รูปที่ 5.2-19 รถบรรทุกสินค้าทั่วไปเข้ารับบริการ ณ ท่าเรือกรุงเทพ 5-75
รูปที่ 5.2-20 หลักผูกเรือกลางน้ำ 5-75
รูปที่ 5.2- 21 เส้นทางขนส่งทางรางเข้าไปในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเพื่อให้มีการเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ 5-76
รูปที่ 5.2-22 เรือชายฝั่งให้บริการขนส่งระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือแหลมฉบังเข้าเทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ 5-76
รูปที่ 5.2-23 เรือห้องสมุดเข้าเทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพใน พ.ศ. 2566 5-77
รูปที่ 5.2-24 การจัดให้บริการปั้นหน้าท่ารองรับเรือชายฝั่ง 5-78
รูปที่ 5.2-25 เขตปลอดอากรศุลกากรในท่าเรือกรุงเทพ ที่การท่าเรือฯ ให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนและบริหารโครงการให้บริการคลังสินค้าลานกองเก็บตู้สินค้า สำนักงาน ห้องเก็บสินค้า คัดแยกประเภทสินค้าบรรจุหีบห่อและติดฉลากใหม่ และสามารถจัดเก็บสินค้าได้นาน 2 ปี 5-79

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 5.2-26 แนวคิดการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และสินค้าภายในประเทศที่ตั้งอยู่ในพื้นที่นอกรั้วศุลกากรในเขตท่าเรือกรุงเทพ โดยภายในจะประกอบไปด้วยคลังสินค้าควบคุมอุณหภูมิ เขตปลอดอากร พื้นที่รองรับ e-Commerce Logistics สำนักงานให้เช่า และอาคารรวมของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ 5-80
รูปที่ 5.2-27 แนวคิดการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1) 5-80
รูปที่ 5.2-28 แนวคิดการใช้พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพมาพัฒนาใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ นอกเหนือจากการรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์ 5-81
รูปที่ 5.2-29 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพแบบผสมผสาน 5-92
รูปที่ 5.2-30 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งเขตปลอดอากร (Free Zone) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 5-99
รูปที่ 5.2-31 แผนผังพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 5-101
รูปที่ 5.2-32 เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ภายใต้การกำกับดูแล ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) 5-101
รูปที่ 5.2-33 พื้นที่หวงห้ามในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่เส้นขอบที่เหลือง 5-104
รูปที่ 5.2-34 อาคารคลังสินค้าที่ดำเนินการโดยสายการบินหรือ ตัวแทนสายการบิน TG Cargo Terminal ซึ่งอยู่ในพื้นที่หวงห้าม 5-105
รูปที่ 5.2-35 อาคารคลังสินค้าที่ดำเนินการโดยสายการบิน หรือตัวแทนสายการบิน BFS Cargo Terminal อยู่ในพื้นที่หวงห้าม 5-106
รูปที่ 5.2-36 อาคารสำหรับกิจกรรมเพิ่มมูลค่าสินค้า (Warehouse) อยู่ในพื้นที่หวงห้าม 5-107
รูปที่ 5.2-37 อาคารสำหรับการกระจายสินค้าอยู่ในพื้นที่หวงห้าม 5-108
รูปที่ 5.2-38 อาคารตรวจสินค้าขาเข้าอยู่ในพื้นที่หวงห้าม 5-108
รูปที่ 5.2-39 อาคารตรวจสินค้าขาออกอยู่ในพื้นที่หวงห้าม 5-109
รูปที่ 5.2-40 สถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) อยู่ในพื้นที่หวงห้าม 5-109
รูปที่ 5.2-41 อาคารสำนักงานเขตปลอดอากรและอาคารสำนักงานศุลกากรอยู่ในพื้นที่ควบคุม 5-110
รูปที่ 5.2-42 อาคารสำนักงานตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งให้เอกชนเช่าใช้พื้นที่อยู่ในพื้นที่ควบคุม 5-110
รูปที่ 5.2-43 อาคารจอดรถในเขตปลอดอากรศุลกากร ซึ่งอยู่ในพื้นที่ควบคุม 5-110
รูปที่ 5.2-44 ช่องทางผ่านบุคคลที่ใช้เป็นทางเดินเชื่อมระหว่างพื้นที่ควบคุม กับพื้นที่หวงห้ามที่อนุญาตให้เฉพาะบุคคลที่ได้รับอนุญาตผ่านเข้าออกได้ 5-111
รูปที่ 5.2-45 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง 5-129
รูปที่ 5.2-46 ตำแหน่งทำเลที่ตั้งและแผนผังพื้นที่ภายใน โครงการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง 5-130
รูปที่ 5.2-47 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เขตลาดกระบัง พ.ศ. 2556 5-145
รูปที่ 5.2-48 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งโครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ 5-152
รูปที่ 5.2-49 ตู้สินค้าแยกตามรูปแบบการขนส่ง 5-153
รูปที่ 5.2-50 การให้บริการของศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง 5-154
รูปที่ 5.2-51 ตำแหน่งที่ตั้งศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) 5-156
รูปที่ 5.2-52 แผนผังภายในของศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง 5-157

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 5.2-53 ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าผ่านศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง 5-160
รูปที่ 5.2-54 แผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดินตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก 5-166
รูปที่ 5.2-55 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งรถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง 5-172
รูปที่ 5.2-56 แนวเส้นทางโครงการรถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง 5-174
รูปที่ 5.2-57 การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง รถไฟรางคู่ ICD ลาดกระบัง 5-176
รูปที่ 5.2-58 รถจักรและล้อเลื่อนที่ให้บริการบนทางคู่ระหว่าง ICD ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง 5-177
รูปที่ 5.2-59 ทางคู่ที่ขนานไปกับทางรถไฟสายเดิม 5-178
รูปที่ 5.2-60 ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ในท่าเรือแหลมฉบัง 5-178
รูปที่ 5.2-61 สถานีเอกซเรย์สินค้าที่ขนส่งทางรางของกรมศุลกากรที่ติดตั้งอยู่ในท่าเรือแหลมฉบัง 5-179
รูปที่ 5.3-1 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง 5-196
รูปที่ 5.3-2 พื้นที่ของเขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง 5-198
รูปที่ 5.3-3 เขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังที่ได้รับอนุญาตจากกรมศุลกากร ให้เป็นพื้นที่ขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศได้ 5-199
รูปที่ 5.3-4 การขนถ่ายสินค้าข้างลำกลางทะเล (การส่งออกน้ำตาลจากไทยไปต่างประเทศ) โดยใช้เรือโป๊ะขนส่งจากท่าเรือในแม่น้ำมาถ่ายลงเรือเดินทะเลระหว่างประเทศที่จอดทอดสมอ ณ เขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง 5-200
รูปที่ 5.3-5 ปริมาณสินค้าที่มีการขนถ่าย ณ เขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง 5-201
รูปที่ 5.3-6 พื้นที่บริเวณที่จอดเรือโป๊ะที่หน่วยงานรัฐท้องถิ่นลงทุนก่อสร้างทุ่นผูกเรือ (อยู่บริเวณด้านหน้าเกาะ) 5-203
รูปที่ 5.3-7 ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการขนถ่ายแป้งมันสำปะหลังบริเวณที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง 5-208
รูปที่ 5.3-8 แผนที่และภาพถ่ายเส้นทางจุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 5-213
รูปที่ 5.3-9 แม่น้ำป่าสักในอำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นพื้นที่ริมน้ำที่มีปริมาณการขนถ่ายสินค้าเทกองแห้งมากที่สุดในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยการขนถ่ายทั้งหมดเกิดขึ้นในท่าเรือเอกชน 5-215
รูปที่ 5.3-10 ท่าเรือ AGE Port Services ซึ่งบริหารท่าเรือ 3 แห่งริมแม่น้ำป่าสัก เป็นท่าเรือเอกชนที่ขนถ่ายสินค้าเกษตร ซิเมนต์ วัสดุก่อสร้าง ปุ๋ย แร่เหล็ก และถ่านหิน 5-215
รูปที่ 5.3-11 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก พ.ศ. 2566 5-216
รูปที่ 5.3-12 สถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำ อำเภอท่าเรือ ก่อสร้างเสร็จใน พ.ศ. 2554 แต่ยังไม่มีการใช้งานเชิงพาณิชย์ 5-217
รูปที่ 5.3-13 การก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง ที่อยู่ระหว่างการดำเนินงาน 5-218
รูปที่ 5.3-14 ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือเอกชน บริเวณอำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 5-221
รูปที่ 5.3-15 แผนผังสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน 5-222
รูปที่ 5.3-16 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งสำนักงานศุลกากรหนองคาย 5-229
รูปที่ 5.3-17 ภาพบรรยากาศสำนักงานศุลกากรหนองคาย 5-231
รูปที่ 5.3-18 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งด่านศุลกากรมุกดาหาร 5-250
รูปที่ 5.3-19 สถานการณ์การนำเข้าด่านศุลกากรมุกดาหาร ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 5-253
รูปที่ 5.3-20 สถานการณ์การส่งออกด่านศุลกากรมุกดาหาร ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 5-253
รูปที่ 5.3-21 พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร 5-256

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 5.3-22 โครงข่ายทางถนนและทางรางที่เข้าถึงด่านศุลกากรมุกดาหาร 5-258
รูปที่ 5.3-23 ภาพรถบรรทุกที่เข่าแถวตรวจด่านศุลกากรมุกดาหาร 5-263
รูปที่ 5.3-24 เส้นทางรถไฟรางคู่ บ้านไผ่-นครพนม 5-268
รูปที่ 5.3-25 ศูนย์ขนส่งสิ่งของเร่งด่วนทางบกที่ดำเนินการโดยบริษัท เค.ดี.เอ็กซ์เพรส จำกัด 5-269
รูปที่ 5.3-26 เส้นทางการเชื่อมโยง 3 ประเทศ ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม 5-270
รูปที่ 5.3-27 ท่าเรือบกสะหวันนะเขต 5-271
รูปที่ 5.3-28 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งด่านศุลกากรสะเดา 5-274
รูปที่ 5.3-29 สถิติผู้เดินทางเข้าออกด่านศุลกากรสะเดา 5-275
รูปที่ 5.3-30 สถิติรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านเข้าออกด่านศุลกากรสะเดา 5-276
รูปที่ 5.3-31 สถิติรถสินค้าผ่านเข้าออกด่านศุลกากรสะเดา 5-276
รูปที่ 5.3-32 สถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรสะเดา 5-277
รูปที่ 5.3-33 สินค้าที่มีมูลค่านำเข้าและส่งออกสูงสุด 5 อันดับแรก ผ่านด่านศุลกากรสะเดา 5-278
รูปที่ 5.3-34 เส้นทางถนนเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 4 กับด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ 5-280
รูปที่ 5.3-35 โครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข 4 กับทางหลวง สายพรุเตียว-ด่านสะเดา แห่งที่ 2 5-281
รูปที่ 5.3-36 ถนนเชื่อมต่อระหว่างด่านไทยและมาเลเซีย ระยะที่ 1 5-282
รูปที่ 5.3-37 ถนนเชื่อมต่อระหว่างด่านไทยและมาเลเซีย ระยะที่ 2 5-283
รูปที่ 5.3-38 ภาพรวมถนนเชื่อมต่อระหว่างด่านไทยและมาเลเซีย 5-283
รูปที่ 5.3-39 กระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า Green Line 5-287
รูปที่ 5.3-40 กระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า Red Line 5-287
รูปที่ 5.3-41 กระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาออก Green Line 5-289
รูปที่ 5.3-42 กระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาออก Red Line 5-289
รูปที่ 5.3-43 จุดอ้างอิงในการวัดระยะเวลาตรวจปล่อยที่ต่างกันของ พ.ศ. 2564 และ พ.ศ. 2566 5-291
รูปที่ 5.3-44 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งด่านศุลกากรแม่สอด 5-304
รูปที่ 5.3-45 อาคารที่ทำการด่านศุลกากรแม่สอด (ด่านศุลกากรแม่สอด 1 ที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน) 5-305
รูปที่ 5.3-46 ด่านศุลกากรแม่สอดกับด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 เชื่อมกับเมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง ผ่านสะพานข้ามแม่น้ำเมย 5-305
รูปที่ 5.3-47 สภาพปัจจุบันของอาคารศุลกากรแม่สอดแห่งที่ 2 (เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568) 5-306
รูปที่ 5.3-48 แผนด่านศุลกากรแม่สอดแห่งที่ 2 ที่คาดว่าจะดำเนินก่อสร้างเสร็จใน พ.ศ. 2569 5-307
รูปที่ 5.3-49 ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 กับด่านศุลกากรแม่สอดแห่งที่ 2 จะอยู่ในพื้นที่ติดกัน ทำให้เกิดความสะดวกในการให้บริการปฏิบัติพิธีการศุลกากรและการตรวจปล่อย 5-307
รูปที่ 5.3-50 มูลค่าสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า ณ ด่านศุลกากรแม่สอดตั้งแต่ พ.ศ. 2550-2567 5-309
รูปที่ 5.3-51 เขตปลอดอากรแม่สอดฟรีโซน ตั้งอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกับด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 5-310

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 5.3-52 เขตปลอดอากรคลัง 9 ในอำเภอแม่สอด ให้บริการรองรับการจัดสินค้าผ่านแดน เช่น รถมือสองจากต่างประเทศที่ส่งออกไปเมียนมาที่ขนส่งผ่านแดนประเทศไทย 5-310
รูปที่ 5.3-53 ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 บ้านริมเมย ตำบลท่าสายลวด 5-311
รูปที่ 5.3-54 ด่านพรมแดนเมียวดี (ข้ามสะพานแม่น้ำเมย) ที่อยู่ฝั่งตรงข้ามด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 ที่เน้นการรองรับการเดินทางสัญจรของบุคคลและรถยนต์ขนาดเล็ก 5-312
รูปที่ 5.3-55 ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 บ้านตะเคียน ตำบลท่าสายลวด 5-312
รูปที่ 5.3-56 สภาพการจราจรแออัดบริเวณหน้าด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 โดยเฉพาะการรอคอย การตรวจปล่อยและการเปิดด่านของฝั่งเมียนมา 5-313
รูปที่ 5.3-57 ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 จัดให้มีบริการตรวจเอกซเรย์สินค้า 5-314
รูปที่ 5.3-58 ท่าข้ามที่ 34 (ท่าศาลเจ้า) ซึ่งเป็นท่าข้ามสำคัญที่เป็นของเอกชนและมีการขนส่งสินค้า ข้ามแม่น้ำเมยไปฝั่งเมียนมาที่มีการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ซิเมนต์ และเหล็กเส้นไปฝั่งเมียนมา 5-314
รูปที่ 5.3-59 ด่านพรมแดนฝั่งเมียวดี ที่อยู่ฝั่งตรงข้ามด่านพรมแดนแม่สอด 2 ซึ่งรัฐบาลสนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้างและออกแบบที่ใช้รูปแบบการปฏิบัติงานเดียวกับไทย เพื่อให้มีลักษณะกายภาพการทำงานสอดคล้องกัน 5-321
รูปที่ 5.3-60 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งด่านศุลกากรนครพนม 5-325
รูปที่ 5.3-61 ด่านพรมแดนนครพนม 5-326
รูปที่ 5.3-62 ตำแหน่งที่ตั้งด่านศุลกากรนครพนม 5-327
รูปที่ 5.3-63 มูลค่าสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า ณ ด่านศุลกากรนครพนม 5-328
รูปที่ 5.3-64 ข้อมูลสินค้าผ่านแดนไปยังประเทศที่สามของด่านศุลกากรนครพนม 5-329
รูปที่ 5.3-65 พื้นที่ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรนครพนม 5-330
รูปที่ 5.3-66 เส้นทางรถไฟรางคู่ บ้านไผ่-นครพนม 5-341
รูปที่ 5.3-67 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งด่านศุลกากรเชียงของ 5-345
รูปที่ 5.3-68 ตำแหน่งที่ตั้งด่านศุลกากรเชียงของและสถานที่ต่าง ๆ ใกล้บริเวณด่านศุลกากรเชียงของ 5-348
รูปที่ 5.3-69 แผนผังภายในด่านศุลกากรเชียงของ 5-349
รูปที่ 5.3-70 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลการเชียงของ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2546-2567 5-356
รูปที่ 5.3-71 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ 5-368
รูปที่ 5.3-72 แผนผังภายในศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ 5-361
รูปที่ 5.3-73 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งด่านศุลกากรอรัญประเทศ 5-376
รูปที่ 5.4-1 การขนส่งหลากหลายรูปแบบเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ 5-400
รูปที่ 5.4-2 การขนส่งทางน้ำที่เชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐาน 5-402
รูปที่ 5.4-3 ด่านชายแดนในการศึกษาที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน 5-404

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

บทที่ 6

รูปที่ 6.1-1 กรอบแนวทางการดำเนินงานโครงการ 6-3
รูปที่ 6.1-2 แนวทางในการวิเคราะห์ช่องว่าง 6-4
รูปที่ 6.2-1 การจัดแบ่งแนวทาง/มาตรการในการปรับลดช่องว่าง 6-33
รูปที่ 6.3-1 ขั้นตอนการวิเคราะห์การจัดลำดับด้วยวิธี AHP 6-43
รูปที่ 6.3-2 แบบสอบถามส่วนที่ 1 ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ 6-44
รูปที่ 6.3-3 ตัวอย่าง ส่วนที่ 2 รายละเอียดในแต่ละทางเลือก 6-45
รูปที่ 6.3-4 ตัวอย่าง ส่วนที่ 3 คำอธิบายการตอบแบบประเมินการเปรียบเทียบฯ 6-46

บทที่ 7

รูปที่ 7.1-1 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกยางรถยนต์จากการทบทวนการศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) 7-4
รูปที่ 7.1-2 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกยางรถยนต์ในภาคตะวันออก 7-5
รูปที่ 7.1-3 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกยางรถยนต์ในภาคใต้ 7-6
รูปที่ 7.1-4 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกเนื้อไก่แปรรูป จากการทบทวนการศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) 7-13
รูปที่ 7.1-5 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกเนื้อไก่แปรรูปในภาคกลาง 7-14
รูปที่ 7.1-6 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกน้ำตาลทรายดิบ จากการทบทวนการศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) 7-20
รูปที่ 7.1-7 แผนที่แสดงเส้นทางการขนส่งน้ำตาลทรายดิบ 7-21
รูปที่ 7.1-8 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกน้ำตาลทรายขาว จากการทบทวนการศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) 7-22
รูปที่ 7.1-9 แผนที่แสดงเส้นทางการขนส่งน้ำตาลทรายขาว 7-23
รูปที่ 7.1-10 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกกากน้ำตาล จากการทบทวนการศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) 7-24
รูปที่ 7.1-11 แผนที่แสดงเส้นทางการขนส่งกากน้ำตาล 7-25
รูปที่ 7.1-12 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกรถยนต์ จากการทบทวนการศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) 7-33
รูปที่ 7.1-13 แผนที่แสดงเส้นทางการขนส่งชิ้นส่วนยานยนต์ระดับ Tier 2 และ Tier 3 ไปยังผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ Tier 1 บริเวณภาคกลางและภาคตะวันออก 7-34
รูปที่ 7.1-14 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกเครื่องปรับอากาศ จากการทบทวนการศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) 7-39
รูปที่ 7.1-15 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกเครื่องปรับอากาศในภาคตะวันออก 7-40

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 7.1-16 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกทุเรียน จากการทบทวนการศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) 7-46
รูปที่ 7.1-17 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกทุเรียนบริเวณภาคตะวันออก 7-47
รูปที่ 7.1-18 แผนที่แสดงจุดต้นทางเพื่อการส่งออกทุเรียนบริเวณภาคใต้ 7-48

บทที่ 8

รูปที่ 8.1-1 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ณ โรงแรมเคป ราชา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 8-3
รูปที่ 8.1-2 ภาพบรรยากาศการเข้าเยี่ยมชมท่าเทียบเรือ C0 8-4
รูปที่ 8.1-3 ภาพบรรยากาศการเข้าเยี่ยมชมท่าเทียบเรือ A4 8-5
รูปที่ 8.1-4 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ณ โรงแรมไฮแอทรีเจนซี่ กรุงเทพ สุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต จังหวัดสมุทรปราการ 8-8
รูปที่ 8.1-5 ภาพบรรยากาศการเข้าเยี่ยมชมสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง หรือ ICD ลาดกระบัง 8-9
รูปที่ 8.1-6 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ณ โรงแรมบลูแรบบิท จังหวัดจันทบุรี 8-11
รูปที่ 8.1-7 ภาพบรรยากาศศึกษาดูงานไร่ทุเรียนสุขเกษม 8-13
รูปที่ 8.1-8 ภาพบรรยากาศการศึกษาดูงาน ณ โรงคัดบรรจุ (ล้ง) บริษัท โอเค เฟรชฟรุ๊ตส์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เกาฟง จำกัด.. 8-14
รูปที่ 8.1-9 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ณ ห้องจันผา โรงแรมบุรีศรีภู จังหวัดสงขลา 8-17
รูปที่ 8.1-10 ภาพบรรยากาศศึกษาดูงาน บริษัท หวาไถ้ รับเบอร์ จำกัด 8-19
รูปที่ 8.1-11 ภาพบรรยากาศศึกษาดูงานด่านศุลกากรสะเดา 8-21
รูปที่ 8.1-12 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ณ โรงแรม อมันตา จังหวัดหนองคาย 8-24
รูปที่ 8.1-13 ภาพบรรยากาศศึกษาดูงานนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี 8-26
รูปที่ 8.1-14 ภาพบรรยากาศศึกษาดูงาน บริษัท วงศ์บัณฑิต จำกัด 8-27
รูปที่ 8.1-15 ภาพบรรยากาศศึกษาดูงานด่านศุลกากรหนองคาย 8-29
รูปที่ 8.2-1 ภาพบรรยากาศการเปิดสัมมนา ยกเครื่องโลจิสติกส์สู่อนาคตโซ่อุปทานไทย 8-30
รูปที่ 8.2-2 การนำเสนอผลการดำเนินการโครงการการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานของประเทศไทย 8-30
รูปที่ 8.2-3 การเสวนาในหัวข้อ ยกเครื่องโลจิสติกส์สู่อนาคตโซ่อุปทานไทย 8-35

บทที่ 5

การคัดเลือกโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

บทที่ 5
การคัดเลือกโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

หลังจากทำวิเคราะห์ความเหมาะสมในการเชื่อมโยงการขนส่งในบทที่ 4 ทำให้ทราบรูปแบบการขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์สำคัญที่ใช้รองรับระบบโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมเป้าหมายที่สำคัญของไทย ในบทนี้จะเข้าสู่กระบวนการคัดเลือกโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างน้อย 15 โครงการที่มีความสำคัญกับการขับเคลื่อนโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมาย

5.1 การคัดเลือกโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

ในการคัดเลือกโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ ที่ปรึกษาจะพิจารณาให้ครอบคลุมทุกรูปแบบการขนส่ง ทุกภาคของประเทศไทย และความสอดคล้องของเส้นทางการขนส่งกับลักษณะธรรมชาติของการจัดส่งสินค้า (Route Base) ซึ่งขั้นตอนประกอบด้วย

ขั้นตอนที่ 1 เลือกข้อมูลสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมที่สำคัญของไทยจากการคัดเลือกตามงานส่วนที่ 3 หัวข้อ 3.2 ที่มีความสำคัญสูงสุดอย่างน้อย 5 รายการสินค้าแรก มาพิจารณาเป็นสินค้าเป้าหมายก่อน

ขั้นตอนที่ 2 พิจารณาจำนวนโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมายทุกรายการที่คัดเลือกมา

ขั้นตอนที่ 3 ทำการคัดเลือกโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์ โดยพิจารณาว่ามีจำนวนโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์รวมไม่น้อยกว่า 15 โครงการแล้วใช่หรือไม่ โดยหาก

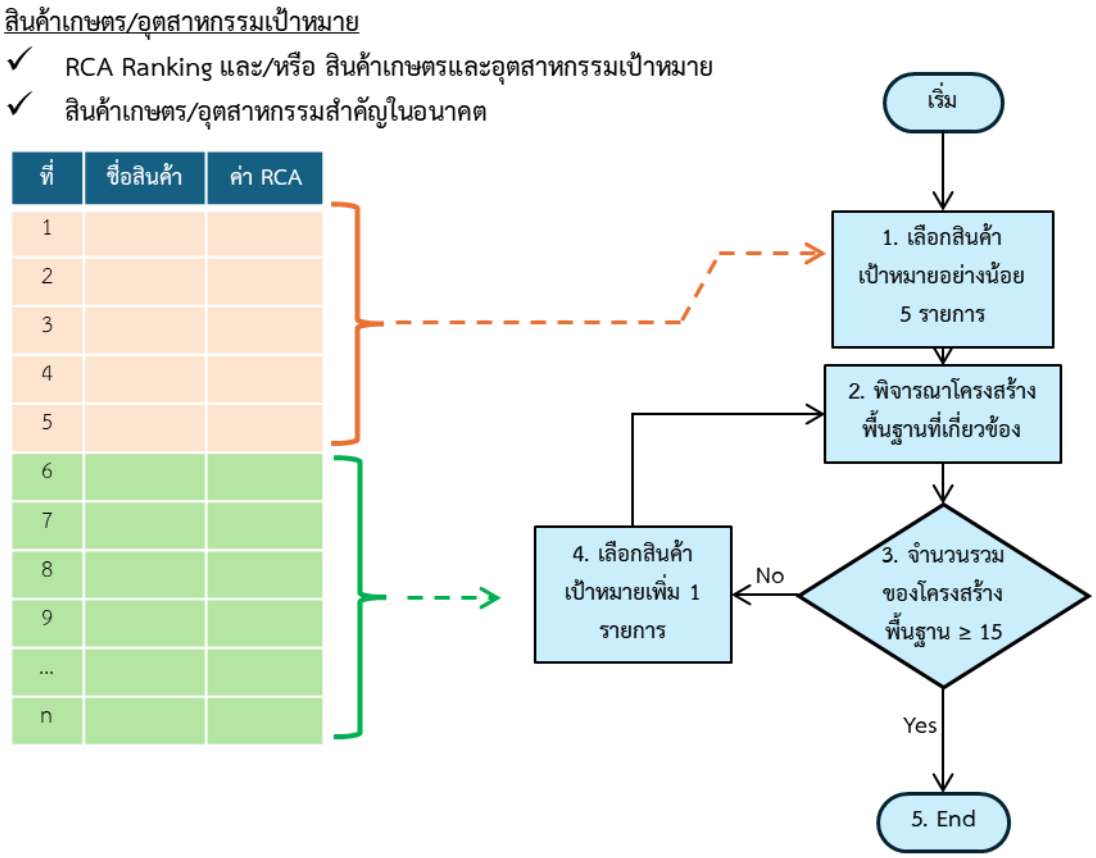
a. ใช่ (Yes) - กรณีที่จำนวนโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์ไม่น้อยกว่า 15 โครงการแล้วถือว่าเสร็จสิ้นการดำเนินการ (End)

b. ไม่ (No) - กรณีที่จำนวนโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์ยังไม่ถึง 15 โครงการ ให้ดำเนินการต่อในขั้นตอนที่ 4

ขั้นตอนที่ 4 เลือกสินค้าเป้าหมายเพิ่มเติมจำนวน 1 รายการ และกลับไปดำเนินงานในขั้นที่ 2-4 จนกว่าจะถึงเป้าหมายของการคัดเลือก คือ

- มีสินค้าเป้าหมายรวมไม่น้อยกว่า 5 รายการ และ
- มีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์รวมไม่น้อยกว่า 15 โครงการที่ครอบคลุมภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย

ขั้นตอนที่ 5 เสร็จสิ้นการดำเนินการ



รูปที่ 5.1-1 ขั้นตอนและหลักคิดในการคัดเลือกโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่มีความสำคัญไม่น้อยกว่า 15 โครงการ และครอบคลุมสินค้าไม่น้อยกว่า 5 รายการ

จากการศึกษาและวิเคราะห์ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของกลุ่มสินค้าเป้าหมายตามหลักคิดข้างต้น ที่ปรึกษาได้ข้อเสนอโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำคัญที่มีการใช้ประโยชน์รองรับการจัดส่งสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งมีความครอบคลุมในทุกภูมิภาคของประเทศไทย โดยรายการโครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวกที่จะดำเนินการศึกษา ประกอบด้วย

(1) ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี เป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางทะเลที่สำคัญที่สุดของประเทศไทยและภาคตะวันออกที่ใช้รองรับการส่งออกสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมเป้าหมายทุกรายการในโครงการศึกษา ได้แก่ ไก่แปรรูป รถยนต์ เครื่องปรับอากาศ น้ำตาล ยางรถยนต์ และทุเรียน โดยนอกเหนือจากการรองรับการขนส่งสินค้าเป้าหมายในโครงการแล้ว ท่าเรือแหลมฉบังยังเป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่ใช้ในการรองรับสินค้าส่งออกและนำเข้าสำคัญอื่น ๆ อาทิ เครื่องจักรและส่วนประกอบ อุปกรณ์ไฟฟ้าและส่วนประกอบ เหล็กและเหล็กกล้า พลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก และเคมีภัณฑ์

(2) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนที่ใช้รองรับการขนส่งสินค้าเพื่อเข้าและออกจากท่าเรือแหลมฉบังและใช้รองรับสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมเป้าหมายทุกรายการในโครงการศึกษา ได้แก่ ไก่แปรรูป รถยนต์ เครื่องปรับอากาศ น้ำตาล ยางรถยนต์ และทุเรียนจากภาคตะวันออก

อีกทั้งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้รองรับการเดินทางสัญจรและการขนส่งสินค้าทั่วไปที่เชื่อมระหว่างกรุงเทพฯ และปริมณฑลกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก นอกจากทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 จะเชื่อมเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังแล้ว ยังมีบทบาทเชื่อมโยงเข้าสู่โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับระบบโลจิสติกส์อื่น ๆ ที่เป็นของภาครัฐ อาทิ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง สถานีขนส่งสินค้าลาดกระบัง ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ และท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา-ระยอง-พัทยา

(3) ท่าเรือกรุงเทพ เป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำที่ใช้รองรับการขนส่งสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมเป้าหมายในโครงการศึกษา ได้แก่ ไก่แปรรูป เครื่องปรับอากาศ น้ำตาล และยางรถยนต์ โดยมีกลุ่มผู้ใช้บริการหลักเป็นกิจการผลิต กิจการนำเข้า และส่งออกที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยนอกเหนือจากการรองรับการขนส่งสินค้าเป้าหมายในโครงการแล้ว ท่าเรือกรุงเทพยังเป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่ใช้ในการรองรับสินค้าส่งออกและนำเข้าสำคัญอื่น ๆ อาทิ เครื่องจักรและส่วนประกอบ เหล็กและผลิตภัณฑ์เหล็ก ผลิตภัณฑ์พลาสติก อาหารสำเร็จรูป และเสื้อผ้าและสิ่งทอ อีกทั้งในอนาคต ท่าเรือกรุงเทพยังมีแผนในการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่เพื่อใช้รองรับกลุ่มสินค้า Cross Border e-Commerce และสินค้าแช่เย็นแช่แข็ง ตลอดจนอาจมีการปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์พื้นที่เพื่อรองรับธุรกิจบริการด้านอื่นที่มิใช่กิจกรรมโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น

(4) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและเขตปลอดอากร (Free Zone) เป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางอากาศที่สำคัญที่สุดของประเทศไทยและที่ใช้รองรับสินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษา ได้แก่ ทุเรียน และเครื่องปรับอากาศ อีกทั้งเป็นประตูการค้าทางอากาศที่สำคัญที่สุดของประเทศไทยที่ใช้ในการรองรับการส่งออกและการนำเข้าสินค้าอื่น ๆ นอกเหนือจากการรองรับการขนส่งสินค้าเป้าหมายในโครงการแล้ว อาทิ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และส่วนประกอบ อัญมณีและเครื่องประดับ ผลิตภัณฑ์เภสัชกรรม อุปกรณ์การแพทย์ และเครื่องนุ่งห่ม

(5) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง เป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสินค้าทางรางสำคัญที่สุดที่อยู่ในเขตกรุงเทพฯ และที่ใช้รองรับสินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษา ได้แก่ เครื่องปรับอากาศและน้ำตาล อีกทั้งมีความเชื่อมโยงด้านการขนส่งกับท่าเรือแหลมฉบัง และศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่อยู่ภายในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยนอกเหนือจากการรองรับการขนส่งสินค้าเป้าหมายในโครงการแล้ว สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง เป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่ใช้ในการรองรับสินค้าส่งออกและนำเข้าอื่น ๆ อาทิ ผลิตภัณฑ์พลาสติก เสื้อผ้าและสิ่งทอ

(6) โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO) เป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางสำคัญที่สุดที่อยู่ในภาคตะวันออกที่ใช้รองรับสินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษา ได้แก่ เครื่องปรับอากาศ และน้ำตาล อีกทั้งมีความเชื่อมโยงด้านการขนส่งกับท่าเรือแหลมฉบัง และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง โดยนอกเหนือจากการรองรับการขนส่งสินค้าเป้าหมายในโครงการแล้ว SRTO เป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่ใช้ในการรองรับสินค้าส่งออกและนำเข้าอื่น ๆ อาทิ ผลิตภัณฑ์พลาสติก เสื้อผ้าและสิ่งทอ

(7) รถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง เป็นทางที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางรางรองรับสินค้าเป้าหมายในโครงการ ได้แก่ เครื่องปรับอากาศ และน้ำตาล เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง และ SRTO

(8) จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง เป็นพื้นที่ที่สำคัญที่สุดของประเทศไทยและภาคตะวันออกที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าเทกองแห้งและใช้รองรับการขนถ่ายสินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษา ได้แก่ น้ำตาล โดยเป็นจุดที่หน่วยงานภาครัฐกำหนดให้เป็นพื้นที่จอดเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือเดินทะเลระหว่างประเทศกับเรือท้องแบน (เรือที่ใช้ในลำน้ำภายในประเทศและเรือเดินใกล้ฝั่ง) ที่ขนส่งสินค้าเทกองเชื่อมโยงกับท่าเรือริมน้ำในแม่น้ำป่าสัก แม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำบางปะกง โดยในพื้นที่เกาะสีชัง หน่วยงานภาครัฐจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการจอดเรือและผูกเรือ โดยนอกเหนือจากการรองรับการขนส่งสินค้าเป้าหมายในโครงการแล้ว จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชังยังเป็นพื้นที่ที่ใช้ในการรองรับสินค้าส่งออกและนำเข้าสำคัญอื่น ๆ อาทิ มันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ถ่านหิน ปุ๋ยเคมี และอาหารสัตว์

(9) จุดขนถ่ายสินค้าทางน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยา/ป่าสัก เป็นพื้นที่สำคัญของภาคกลางที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าเทกองแห้งและใช้รองรับสินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษา ได้แก่ น้ำตาล อีกทั้งมีความเชื่อมโยงด้านการขนส่งกับจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง โดยนอกเหนือจากการรองรับการขนส่งสินค้าเป้าหมายในโครงการแล้ว ท่าเรือเอกชนที่ใช้ขนส่งสินค้าในจังหวัดพระนครศรีอยุธยายังใช้ในการรองรับสินค้าส่งออกและนำเข้าสำคัญอื่น ๆ อาทิ มันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ข้าว ข้าวโพด ถ่านหิน ปุ๋ยเคมี และอาหารสัตว์

(10) สำนักงานศุลกากรหนองคาย จังหวัดหนองคาย เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งทางถนนและทางรางในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเชื่อมติดกับนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ที่ใช้รองรับสินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษา ได้แก่ รถยนต์ น้ำตาล และทุเรียน และเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้รองรับสินค้าข้ามแดนอื่น ๆ สำหรับการค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว อาทิ น้ำมันสำเร็จรูป อุปกรณ์ไฟฟ้าและส่วนประกอบ เครื่องดื่ม อาหารสำเร็จรูป และสินค้าจากประเทศที่สามผ่านแดนไทย อาทิ แผงโซลาเซลล์ สินแร่ ยางรถยนต์ และเครื่องดื่ม

(11) ด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งทางถนนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเชื่อมติดกับด่านพรมแดนสะหวันนะเขต สปป.ลาว ที่ใช้รองรับสินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษา ได้แก่ น้ำตาล และทุเรียน และเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้รองรับสินค้าข้ามแดนอื่น ๆ สำหรับการค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว อาทิ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และส่วนประกอบ น้ำมันสำเร็จรูป เครื่องดื่ม และมันสำปะหลัง และสินค้าจากประเทศที่สามผ่านแดนไทย อาทิ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และส่วนประกอบ

(12) ด่านศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลา เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งทางถนนในภาคใต้และเชื่อมติดกับด่านศุลกากรบูกิตกายูฮีตัม ประเทศมาเลเซียที่ใช้รองรับสินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษา ได้แก่ ไก่แปรรูป และยางรถยนต์ และเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้รองรับสินค้าข้ามแดนอื่น ๆ สำหรับการค้าระหว่างไทยกับมาเลเซีย อาทิ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และส่วนประกอบ น้ำยางข้น ผลิตภัณฑ์ไม้ เครื่องจักรและส่วนประกอบ และสินค้าจากประเทศที่สามผ่านแดนไทย อาทิ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และส่วนประกอบ

(13) ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งทางถนนในภาคเหนือและเชื่อมติดกับเมืองเมียวดี ประเทศเมียนมา ใช้รองรับสินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษา ได้แก่ น้ำตาล และยางรถยนต์ และเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้รองรับสินค้าข้ามแดนอื่น ๆ สำหรับการค้าระหว่างไทยกับเมียนมา อาทิ น้ำมันสำเร็จรูป จักรยานยนต์ สิ่งทอ เครื่องดื่ม ซิเมนต์และวัสดุก่อสร้าง และสินค้าจากประเทศที่สามผ่านแดนไทย อาทิ รถยนต์ใช้แล้ว

(14) ด่านศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งทางถนนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเชื่อมติดกับเมืองคำม่วน สปป.ลาว ที่ใช้รองรับสินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษา ได้แก่ ทุเรียน และเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้รองรับสินค้าข้ามแดนอื่น ๆ สำหรับการค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว อาทิ น้ำมันสำเร็จรูป เครื่องดื่ม ซิเมนต์ และสินค้าจากประเทศที่สามผ่านแดนไทย อาทิ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และส่วนประกอบ อาหารสำเร็จรูป

(15) ด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งทางถนนในภาคเหนือและเชื่อมติดกับเมืองห้วยทราย สปป.ลาว ที่ใช้รองรับสินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษา ได้แก่ รถยนต์และทุเรียน และเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้รองรับสินค้าข้ามแดนอื่น ๆ สำหรับการค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว อาทิ น้ำมันสำเร็จรูป ซิเมนต์และวัสดุก่อสร้าง ปุ๋ยเคมี และสินค้าจากประเทศที่สามผ่านแดนไทย อาทิ เครื่องดื่ม เม็ดพลาสติก และเนื้อสัตว์

(16) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญใกล้สะพานมิตรภาพไทย–ลาว 4 ทำหน้าที่เป็น ศูนย์รวบรวม–กระจายสินค้า (Dry Port/ICD) และจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่งหลายรูปแบบ สำหรับสินค้าระหว่างไทย–ลาว–จีนบนเส้นทาง R3A ช่วยลดเวลาขนส่ง ตรวจปล่อยสินค้าในที่เดียว และเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนไปมณฑลยูนนานของจีน

(17) ด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เป็นสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งทางถนนในภาคตะวันออกและเชื่อมติดกับเมืองปอยเปต ประเทศกัมพูชาที่ใช้รองรับสินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษา ได้แก่ รถยนต์ และน้ำตาล และเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้รองรับสินค้าข้ามแดนอื่น ๆ สำหรับการค้าระหว่างไทยกับกัมพูชา อาทิ เครื่องดื่ม ส่วนประกอบยานยนต์ ปุ๋ยเคมี มันสำปะหลัง เสื้อผ้า และสินค้าจากประเทศที่สามผ่านแดนไทย อาทิ เสื้อผ้า

โดยมีรายละเอียดการประเมินความสำคัญของโครงการในการขับเคลื่อนการเคลื่อนย้ายสินค้าในโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมาย ดังตารางที่ 5.1-1

ตารางที่ 5.1-1 การประเมินความสำคัญของโครงการในการขับเคลื่อนการเคลื่อนย้ายสินค้าในโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมาย

ลำดับ	สินค้าเป้าหมาย	ยางรถยนต์	ไก่แปรรูป	น้ำตาลและกากน้ำตาล	รถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะ	เครื่องปรับอากาศ	ทุเรียน
โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำคัญที่มีการใช้ประโยชน์ในการรองรับโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมาย							
1	ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2	ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (M7)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
3	ท่าเรือกรุงเทพ	✓	✓	✓		✓	
โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีการใช้ประโยชน์ปานกลาง							
4	เขตปลอดอากรและคลังสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ					✓	✓
5	สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง			✓			
6	โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO)						
7	รถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง			✓			
8	จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง			✓			
9	จุดขนถ่ายสินค้าทางน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา			✓			
10	สำนักงานศุลกากรหนองคาย จังหวัดหนองคาย			✓	✓		✓
11	ด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร			✓			✓
12	ด่านศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลา	✓	✓	✓			
13	ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก	✓					
14	ด่านศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม						✓

ตารางที่ 5.1-1 การประเมินความสำคัญของโครงการในการขับเคลื่อนการเคลื่อนย้ายสินค้าในโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมาย (ต่อ)

ลำดับ	สินค้าเป้าหมาย	ยางรถยนต์	ไก่แปรรูป	น้ำตาลและกากน้ำตาล	รถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะ	เครื่องปรับอากาศ	ทุเรียน
15	ด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย						✓
16	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย						✓
17	ด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว	✓		✓	✓		

จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำคัญที่มีการใช้ประโยชน์ในการรองรับโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมายทั้ง 17 โครงการที่ได้ทำการคัดเลือก เพื่อให้กรอบการประเมินการใช้ประโยชน์สอดคล้องโครงสร้างพื้นฐานนั้น ๆ ที่ปรึกษาจึงได้ทำการแบ่งการประเมินโครงการออกเป็น 2 รูปแบบ ดังนี้

1) โครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย 7 โครงการ ด้วยเกณฑ์การประเมิน 7 ด้าน ได้แก่

- ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี
- ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (M7)
- ท่าเรือกรุงเทพ
- เขตปลอดอากรและคลังสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ
- สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง
- โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO)
- รถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง

2) สิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วย 10 โครงการ ด้วยเกณฑ์การประเมิน 4 ด้าน ได้แก่

- จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง
- จุดขนถ่ายสินค้าทางน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
- สำนักงานศุลกากรหนองคาย จังหวัดหนองคาย
- ด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร
- ด่านศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลา
- ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก
- ด่านศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม
- ด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย

- ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย
- ด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

จากข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกนั้น ๆ จะถูกนำไปประเมินการใช้ประโยชน์ ที่มีกรอบแนวทางการประเมินที่แตกต่างกัน ซึ่งจะนำเสนอรายละเอียดในหัวข้อต่อไป

5.2 การประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

การประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานในการรองรับโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมายทั้ง 7 โครงการที่ได้ทำการคัดเลือก ประกอบด้วย

- ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี
- ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (M7)
- ท่าเรือกรุงเทพ
- เขตปลอดอากรและคลังสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ
- สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง
- โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO)
- รถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง

สำหรับการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ปรึกษาจะดำเนินการประเมินตามกรอบแนวทางการประเมินการใช้ประโยชน์ที่ได้นำเสนอในหัวข้อ 5.2.1 ส่วนวิธีการได้มาซึ่งข้อมูลจะอาศัยข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ นำเสนอวิธีการในหัวข้อมูล 5.2.2 และผลประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานดังนำเสนอในหัวข้อ 5.2.3 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

5.2.1 กรอบแนวทางการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

กรอบแนวทางการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในการรองรับโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมาย ที่ปรึกษาอาศัยหลักการประเมินผลโครงการที่ใช้เกณฑ์การประเมิน 6 ด้าน ของ OECD/DAC มาปรับปรุงการเพิ่มเกณฑ์การพิจารณาจาก 6 ด้านเป็น 7 ด้าน อันประกอบด้วย (1) ประสิทธิภาพ (Efficiency) (2) ประสิทธิผล (Effectiveness) (3) ผลกระทบ (Impact) (4) ความสอดคล้อง (Relevance) (5) ความยั่งยืน (Sustainability) (6) ความเชื่อมโยง (Coherence) และ (7) ความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money) โดยมีรายละเอียดประกอบด้วย

1) ความสอดคล้อง (Relevance) เป็นการประเมินความสามารถในการตอบสนองหรือ**สอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาฯ** และ**ตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการ** อาทิ ความสามารถในการช่วยให้ผู้ใช้บริการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานนั้นได้อย่างเต็มที่ และความสามารถของโครงการพัฒนาในการช่วยเพิ่มความสามารถในการดำเนินงานที่เข้ามาใช้งานโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างขึ้น

2) ประสิทธิผล (Effectiveness) เป็นการประเมินผลที่**เกิดขึ้นในปัจจุบัน**จากปริมาณผู้ใช้งาน ความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน และความพึงพอใจในภาพรวมต่อโครงสร้างพื้นฐานนั้น การประเมินส่วนนี้ได้จากแบบสอบถามดังแสดงในหัวข้อ 5.2.2

3) ผลกระทบ (Impact) เป็นการประเมินผลกระทบ**เชิงบวก**หรือผลกระทบ**เชิงลบ**ที่เกิดขึ้น เช่น เศรษฐกิจ/รายได้ สังคม/คุณภาพชีวิต สิ่งแวดล้อม เป็นต้น การประเมินส่วนนี้ได้จากแบบสอบถามดังแสดงในหัวข้อ 5.3.2

4) ความเชื่อมโยง (Coherence) เป็นการประเมินความเป็นไปได้ของการดำเนินงานโครงการที่มีความ**เชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่** เช่น โครงการท่าเรือมีการเชื่อมโยงโครงการการขนส่งทางราง และโครงการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์มีส่วนเสริมกับการพัฒนาเมืองให้เป็นนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เป็นต้น

5) การประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) เป็นการประเมินการบรรลุเป้าหมายที่โครงการได้กำหนดไว้ (**การดำเนินงานที่ผ่านมา**) โดยอาจเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายหรือตัวชี้วัดด้านผลการดำเนินงานหรือปริมาณการให้บริการที่ผูกพันไว้ว่าจะต้องดำเนินการให้ได้ อาทิ ต้นทุนโครงการได้ตามเป้าหมาย ระยะเวลาการเปิดใช้งานตรงตามเป้าหมายปีที่กำหนดไว้ในข้อเสนอของบประมาณหรือปีที่เปิดมีความสอดคล้องกับแผนงานที่เสนอไว้กับรัฐบาลหรือกระทรวงที่หน่วยงานเจ้าของโครงการสังกัด และระยะเวลาดำเนินโครงการได้ตามเป้าหมาย

6) การประเมินด้านความยั่งยืน (Sustainability) เป็นการประเมินความสามารถในการบริหารจัดการและกำกับควบคุมการดำเนินงานของโครงการ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าโครงการลงทุนจะ**สามารถดำเนินไปได้อย่างยั่งยืน** ภายหลังเสร็จสิ้นการลงทุนในโครงการแล้ว อาทิ การดูแลและบำรุงรักษาทำให้การใช้ประโยชน์มีต่อเนื่อง ไม่ติดขัด หน่วยงานมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่ให้การสนับสนุนเข้ามาปฏิบัติงานภายในพื้นที่ยังคงมีความต่อเนื่องในการเข้ามาปฏิบัติงานภายในพื้นที่โครงการได้อย่างยั่งยืน อาทิ ความเป็นไปได้ในการดำเนินการต่อไปในอนาคต ความเพียงพอของงบประมาณในการดำเนินงาน และความเพียงพอของเจ้าหน้าที่ที่เข้ามาปฏิบัติงานให้บริการภายในพื้นที่โครงการ เป็นต้น

7) ความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money) เป็นการประเมินความสามารถใน**การสร้างรายได้การสร้างผลกำไร** หรือการมีผลตอบแทนทางการเงินจากโครงการที่มากเพียงพอต่อการใช้ในการดำเนินงานและการขยายตัวในอนาคต โดยพิจารณาจากรายงานทางการเงินของหน่วยงานที่มีรายรับมากเพียงพอที่จะครอบคลุมกับรายจ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อให้เพียงพอต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ได้อย่างมีคุณภาพและเกิดประโยชน์ต่อประชาชนผู้รับบริการ

หลักเกณฑ์การให้คะแนนการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ดังแสดงในตารางที่ 5.2-1

ตารางที่ 5.2-1 หลักเกณฑ์การให้คะแนนการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน

เกณฑ์	ประเด็นพิจารณา	น่าพอใจอย่างยิ่ง (คะแนน = 5)	น่าพอใจ (คะแนน = 4)	พอใช้ (คะแนน = 3)	ไม่น่าพอใจ (คะแนน = 2)	ไม่น่าพอใจอย่างยิ่ง (คะแนน = 1)
Relevance	1. สอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ 2. รองรับความต้องการของผู้ใช้	สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดเจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ	สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในระดับดี และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้ดี แต่ยังสามารถพัฒนาเพิ่มเติมได้	สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติบางส่วนและไม่ชัดเจน และการตอบสนองผู้ใช้บริการยังมีข้อจำกัด	ไม่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างมีนัยสำคัญ และการตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการไม่มีประสิทธิภาพ	ไม่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างมีนัยสำคัญ และไม่สามารถตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้เลย
Effectiveness	1. ปริมาณผู้ใช้งาน 2. ความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ 3. ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน 4. ความพึงพอใจในภาพรวม	ปริมาณผู้ใช้งานมากกว่าแผนร้อยละ 20 และบรรลุเป้าหมายทั้ง 3 ข้อ	ปริมาณผู้ใช้งานมากกว่าแผนแต่ไม่เกินร้อยละ 20 และบรรลุเป้าหมายทั้ง 3 ข้อ	ปริมาณผู้ใช้งานอยู่ต่ำกว่าแผนไม่เกินร้อยละ 20 และบรรลุเป้าหมายทั้ง 3 ข้อ	ปริมาณผู้ใช้งานต่ำกว่าแผนไม่เกินร้อยละ 20 และบรรลุเป้าหมายบางข้อ	ปริมาณผู้ใช้งานน้อยกว่าแผนร้อยละ 20 และบรรลุเป้าหมายบางข้อ
Impact	1. เศรษฐกิจ/รายได้ 2. สังคม/คุณภาพชีวิต 3. สิ่งแวดล้อม	ผลกระทบเชิงบวกที่โดดเด่นและชัดเจนในทุกมิติ	ได้รับผลกระทบเชิงบวกปานกลางในภาพรวมของทุกมิติ แต่อาจยังมีบางจุดที่พัฒนาได้อีก	ผลกระทบเชิงบวกในภาพรวม แต่มีคนบางกลุ่มรับรู้ถึงผลกระทบเชิงลบ	ได้รับผลกระทบเชิงลบที่ชัดเจนในบางมิติ	ได้รับผลกระทบเชิงลบสูงในทุกมิติ
Coherence	1. เชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่ 2. สอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่	สอดคล้องอย่างเต็มที่กับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาพื้นที่	สอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาพื้นที่ในระดับดี แต่อาจมีบางจุดที่ต้องแก้ไข	สอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาพื้นที่ในระดับปานกลาง แต่อาจมีบางจุดที่ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วน	สอดคล้องเพียงข้อใดข้อหนึ่ง	ไม่สอดคล้องทั้งสองข้อ

ตารางที่ 5.2-1 หลักเกณฑ์การให้คะแนนการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน (ต่อ)

เกณฑ์	ประเด็นพิจารณา	น่าพอใจอย่างยิ่ง (คะแนน = 5)	น่าพอใจ (คะแนน = 4)	พอใช้ (คะแนน = 3)	ไม่น่าพอใจ (คะแนน = 2)	ไม่น่าพอใจอย่างยิ่ง (คะแนน = 1)
Efficiency	1. ต้นทุนของโครงการ 2. ระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ	ต้นทุนดีกว่าเป้าหมายร้อยละ 10 และระยะเวลาดีกว่าเป้าหมาย ร้อยละ 10	ทั้งต้นทุนและระยะเวลาดีกว่าเป้าหมาย แต่มีเพียงด้านเดียวที่ดีกว่าเป้าหมาย ร้อยละ 10	ด้านหนึ่งดีกว่าเป้าหมาย และอีกด้านแย่กว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 10	ทั้งสองด้านแย่กว่าเป้าหมายแต่ไม่เกินร้อยละ 10	ทั้งสองด้านแย่กว่าเป้าหมายและมีด้านหนึ่งแย่กว่าเป้าหมายมากกว่าร้อยละ 10
Sustainability	1. ความสามารถในการดูแลและบำรุงรักษาโครงการ 2. ความเพียงพอของงบประมาณในการดำเนินงาน	สอดคล้องทั้งสองข้อ	สอดคล้องเพียงข้อใดข้อหนึ่ง ส่วนปัญหาอีกข้อสามารถแก้ไขได้ในระยะสั้น (ภายใน 1 ปี)	สอดคล้องเพียงข้อใดข้อหนึ่ง ส่วนปัญหาอีกข้อสามารถแก้ไขได้ในระยะกลาง (ไม่เกิน 3 ปี)	มีปัญหาทั้งสองด้าน แต่ได้มีการกำหนดแนวทางแก้ไขแล้ว	มีปัญหาทั้งสองด้าน และยังไม่พบแนวทางแก้ไขที่เป็นรูปธรรม
Value for Money	ความคุ้มค่าทางการเงิน	รายได้มากกว่าร้อยละ 120 ของต้นทุน	รายได้อยู่ระหว่างร้อยละ 110 ถึงไม่เกินร้อยละ 120 ของต้นทุน	รายได้อยู่ระหว่างร้อยละ 90 ถึงไม่เกินร้อยละ 110 ของต้นทุน	รายได้อยู่ระหว่างร้อยละ 80 ถึงไม่เกินร้อยละ-90 ของต้นทุน	รายได้ต่ำกว่าร้อยละ 80 ของต้นทุน
ภาพรวมโครงการ	**นำคะแนนทั้ง 7 เกณฑ์มารวมกัน**	**น่าพอใจอย่างยิ่ง (คะแนน = 5)**	**น่าพอใจ (คะแนน = 4)**	**พอใช้ (คะแนน = 3)**	**ไม่น่าพอใจ (คะแนน = 2)**	**ไม่น่าพอใจอย่างยิ่ง (คะแนน = 1)**
		31-35	**25-30**	**19-24**	**13-18**	**7-12**

5.2.2 การรวบรวม/สำรวจข้อมูล

ด้วยเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ที่มีความซับซ้อนจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลเพื่อสนับสนุนจำนวนมากที่ปรึกษาจำเป็นต้องรวบรวม/สำรวจข้อมูลทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิควบคู่กันไป ดังนี้

1) การสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ ที่ปรึกษาได้ออกแบบแบบสอบถาม 2 ชุด เพื่อจัดเก็บข้อมูลที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ชุดที่ 1 เป็นการจัดเก็บความพึงพอใจและความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการส่งออก และชุดที่ 2 เป็นการจัดเก็บความคิดเห็นของชุมชนต่อผลกระทบของโครงการ

แบบสอบถามชุดที่ 1 จัดทำขึ้นเพื่อประเมินความพึงพอใจและความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการส่งออก เพื่อศึกษาแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งการจัดการที่เกี่ยวเนื่องเพื่อเพิ่มมูลค่าของห่วงโซ่อุปทานของสินค้าเกษตรหรือสินค้าอุตสาหกรรมที่สำคัญ และจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย แนวทางการพัฒนา แผนงาน/มาตรการสำหรับใช้ขับเคลื่อนและวางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การประเมินจะสอบถามประสบการณ์และความคิดเห็นเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการส่งออกผ่านประตูการค้าใน 3 ประเด็นสำคัญ คือ

1.1) ผลต่อ**ความพึงพอใจในการลดต้นทุนขนส่ง/ต้นทุนโลจิสติกส์** ทั้งนี้ ต้นทุนโลจิสติกส์[1] ประกอบด้วย (1) ต้นทุนการขนส่งสินค้า (2) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และ (3) ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ หมายถึงค่าใช้จ่ายของแผนกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์

1.2) ผลต่อ**ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาการดำเนินงานในการส่งออก** ประกอบด้วย ระยะเวลาขนส่ง ระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากรและการข้ามแดน

1.3) **ความพึงพอใจในการใช้บริการ**ในภาพรวม

โดยผู้ตอบแบบสอบถามจะให้คะแนนตามระดับความสำคัญประเด็นพิจารณาซึ่งกำหนดไว้ 4 ระดับ ประกอบด้วย (คะแนน = -2) ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (คะแนน = -1) ไม่เห็นด้วย (คะแนน = 1) เห็นด้วย (คะแนน = 2) เห็นด้วยอย่างยิ่ง สำหรับรูปแบบการสอบถามที่ปรึกษาอาศัยการประสานในหลายรูปแบบทั้งส่งแบบสอบถามออนไลน์คู่กับการสัมภาษณ์ตัวต่อตัว ดังแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ข**

แบบสอบถามชุดที่ 2 จัดทำขึ้นเพื่อประเมินเพื่อสำรวจความคิดเห็นของชุมชนต่อผลกระทบของโครงการ โดยรวบรวมข้อมูลและความคิดเห็นของชุมชนและประชาชนในพื้นที่ เพื่อนำข้อมูลมาประเมินผลกระทบที่ได้รับจากโครงสร้างพื้นฐานนั้น โดยแบบสอบถามแบ่งเป็น 3 ส่วนการประเมิน ได้แก่ (1) ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ (2) ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต และ (3) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยผู้ตอบแบบสอบถามจะให้คะแนนตามระดับความสำคัญประเด็นพิจารณาซึ่งกำหนดไว้ 5 ระดับ ประกอบด้วย (คะแนน = 0) ไม่มีผลกระทบ

[1] สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2562). โครงการพัฒนาแบบจำลองการจัดทำข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย. รายงานฉบับสมบูรณ์.

(คะแนน = -2) แย่ลงมาก (คะแนน = -1) แย่ลงเล็กน้อย (คะแนน = 1) ดีขึ้นเล็กน้อย (คะแนน = 2) ดีขึ้นมาก สำหรับรูปแบบการสอบถามที่ปรึกษาอาศัยสัมภาษณ์ตัวต่อตัว ดังแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ค**

นอกจากการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามที่กล่าวมาข้างต้น ที่ปรึกษาได้มีการสำรวจข้อมูลโดยอาศัยการสัมภาษณ์เชิงลึก ในรูปเข้าไปสอบถามตัวต่อตัว หรือ การสัมภาษณ์ผ่านโทรศัพท์กับผู้มีความเชี่ยวชาญเฉพาะในพื้นที่นั้น ๆ ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการเก็บข้อมูลผ่านแบบสอบถามได้

2) การสำรวจข้อมูลทุติยภูมิ

จากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ อาทิ รายงานผลการศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ รายงานผลการดำเนินงานประจำปี รายงานการปฏิบัติตามแผนหรือตัวชี้วัดของการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้รับการคัดเลือก โดยมีหัวข้อในการรวบรวมข้อมูล เช่น

- ข้อมูลความเป็นมาโครงการ
- รายละเอียดการประเมินก่อนเริ่มจัดทำโครงการ (Ex-Ante Evaluation) (ถ้ามี)
- รายละเอียดการติดตามระหว่างการดำเนินโครงการ (ถ้ามี)
- รายละเอียดการประเมินผลภายหลังจากได้ดำเนินโครงการมาแล้ว (Ex-Post Evaluation) (ถ้ามี)
- เป้าหมายเชิงปริมาณและผลการคาดการณ์การใช้งานของโครงการ (ถ้ามี)
- การคาดการณ์ปริมาณการใช้ประโยชน์ในอนาคตระยะสั้น (ตั้งแต่ 3 ถึง 5 ปี) และปริมาณการใช้ประโยชน์ในอนาคตระยะยาว (ตั้งแต่ 5 ปี ถึง 10 ปี) (ถ้ามี)
- ปัจจัยแห่งความสำเร็จของโครงการ (Key Success Factors) (ถ้ามี)
- ข้อมูลการใช้ประโยชน์ในปัจจุบันของโครงการ เช่น ปริมาณสินค้า จำนวนผู้ใช้งาน มูลค่าการค้า รายได้ เป็นต้น

จากการทบทวนข้อมูลพบว่าข้อมูลทุติยภูมิในบางโครงการที่เปิดให้บริการมานานมาเป็นเวลาหลายทศวรรษแล้วไม่สามารถสืบค้นได้ บางชุดข้อมูลก็ไม่ได้ถูกเก็บรักษาไว้ บางชุดข้อมูลไม่สามารถสืบค้นได้เนื่องจากเป็นชั้นความลับของหน่วยงาน และข้อมูลปฐมภูมิที่เก็บด้วยแบบสอบถามก็ไม่สามารถเข้าถึงกลุ่มตัวอย่างได้จึงจำเป็นต้องเปลี่ยนวิธีโดยอาศัยการสัมภาษณ์รายบุคคล การสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่จะนำมาใช้ประกอบการวิเคราะห์ ทั้งนี้ที่ปรึกษาจะพยายามนำข้อมูลที่ได้อย่างจำกัดมาเข้ากระบวนการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานให้ได้มากที่สุด

5.2.3 ผลการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

สำหรับผลการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในการรองรับโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมายทั้ง 7 โครงการที่ได้ทำการคัดเลือก มีรายละเอียดดังนี้

1) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

1.1) ข้อมูลพื้นฐาน

1.1.1) ความเป็นมา

รูปที่ 5.2-1 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนครแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา และอำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี อยู่ภายใต้การดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เรื่องการบริหารท่าเรือโดยรวม และมีเอกชนทำหน้าที่ผู้ให้บริการท่าเทียบเรือ (Terminal Operator) ซึ่งเป็นผู้รับสัมปทานจาก กทท. เพื่อเป็นผู้ให้บริการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ สินค้าชายฝั่ง และผู้โดยสารที่เดินทางมากับเรือโดยสารระหว่างประเทศ

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือน้ำลึกที่เป็นประตูการค้าสำคัญสำหรับการค้าระหว่างประเทศของไทย โดยแนวคิดการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) และการลดความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม

พ.ศ. 2526 มอบให้คณะกรรมการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นผู้พิจารณาให้ความเห็นชอบในการพัฒนาโครงการสำคัญที่เกี่ยวข้อง อาทิ โครงการท่าเรือแหลมฉบัง โครงการนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด โครงการท่าเรือมาบตาพุด โครงการทางรถไฟสายสัตหีบ-ระยอง เป็นต้น และมอบให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างและพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง โดยรัฐบาลไทยได้ทำสัญญาเงินกู้กองทุนความร่วมมือทางเศรษฐกิจโพ้นทะเลแห่งประเทศญี่ปุ่น เพื่อใช้ก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังวงเงิน 12,283 ล้านเยน

ต่อมาในปี พ.ศ. 2532 คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2532 มอบให้ กทท. รับไปดำเนินการในการบริหารงานท่าเรือแหลมฉบังให้เกิดผลในทางปฏิบัติ โดย กทท. ได้ดำเนินการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังแล้วเสร็จและเปิดดำเนินการเมื่อ พ.ศ. 2534 และต่อมาใน พ.ศ. 2534 คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบรูปแบบการบริหารท่าเรือโดยให้ กทท. ทำหน้าที่เป็นผู้เป็นเจ้าของท่าเรือและบริหารจัดการผ่านสัญญาสัมปทาน (Landlord Port) โดย กทท. รับผิดชอบงานต่าง ๆ ได้แก่ (1) การวางแผนพัฒนาท่าเรือ (2) การดูแลการบริการต่าง ๆ ในท่าเรือให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (3) จัดให้มีสาธารณูปโภคในท่าเรือ (4) ควบคุมการจราจรทางน้ำ และ (5) ควบคุมดูแลด้านสิ่งแวดล้อมในอาณาบริเวณท่าเรือ และให้ กทท. มอบให้เอกชนเข้าบริหารท่าเรือแหลมฉบังในรูปแบบผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ (Terminal Operator) เพื่อลดภาระการลงทุนหรือการค้ำประกันของรัฐ และเพิ่มบทบาทภาคเอกชนและทำให้เกิดความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพในการดำเนินการ โดยการเปิดประมูลให้เอกชนเช่าบริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ โดยให้เอกชนที่ชนะการประมูลรับผิดชอบการบริหารงานท่า (Wharf Management) เพื่อจัดเข้าเทียบท่า งานบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกในท่า และการประกอบการท่า (Wharf Operations) ได้แก่ งานบรรทุกขนถ่ายสินค้า งานเคลื่อนย้ายและเก็บรักษาสินค้า และงานปล่อยสินค้า โดยกำหนดขีดความสามารถในการรองรับสินค้าในแต่ละขั้น (Phase) ดังนี้

- การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 ขีดความสามารถรองรับ 4.3 ล้าน TEU
- การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 ขีดความสามารถรองรับ 6.8 ล้าน TEU

(รวมขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 เป็น 11.1 ล้าน TEU

1.1.2) สถิติการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบัง สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่พิเศษ (Super Post Panamax) ได้ โดย กทท. ทำหน้าที่เป็นองค์กรบริหารท่าเรือโดยรวม ส่วนงานด้านปฏิบัติการเป็นของเอกชนที่ได้รับสัมปทานเป็นผู้ให้บริการท่าเทียบเรือ โดยท่าเรือแหลมฉบังเป็นหนึ่งในท่าเรือคอนเทนเนอร์ชั้นนำของอาเซียน

การเติบโตอย่างมากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา และได้กลายเป็นสัญลักษณ์ของอุตสาหกรรมและการเติบโตทั่วภูมิภาค โดยท่าเรือแหลมฉบังตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 130 กิโลเมตร ซึ่ง กทท. ได้พัฒนาท่าเรือและบริเวณโดยรอบ รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ด้วยการเปิดให้สัมปทานแก่ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือในการบริหารการปฏิบัติการของท่าเทียบเรือในแต่ละแห่ง

ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบังได้มีการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมาแล้วในระยะที่ 1 และระยะที่ 2 เป็นประตูการนำเข้าและส่งออกสินค้าหลายชนิด รวมถึงการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าที่มีขีดความสามารถ

ในการรองรับตู้สินค้ารวมประมาณ 11.1 ล้าน TEU/ปี ตามแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 1 และระยะที่ 2 และรองรับการนำเข้า-ส่งออกสินค้ารถยนต์ได้ประมาณ 2.0 ล้านคัน ต่อปี

จากข้อมูลทางสถิติของ กทท. ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2567 (ตารางที่ 5.2-2) พบว่า ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ท่าเรือแหลมฉบัง มีจำนวนเรือเทียบท่า (เรือสินค้า เรือสินค้าทั่วไป เรือ RO-RO และเรือสินค้าเทกอง) อยู่ที่ 12,123 เที่ยว มีปริมาณสินค้า เข้าและออก 4,302,562.04 เมตริกตัน มีปริมาณตู้สินค้า 4,976,634.17 เมตริกตัน ปริมาณสินค้าบรรจุตู้ 95,277,685.60 เมตริกตัน จำนวนตู้สินค้า 9,553,779 TEU และจำนวนรถยนต์ 1,371,824 คัน

ตารางที่ 5.2-2 สถิติการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2567

ปีงบประมาณ	จำนวนเรือเทียบท่า (เที่ยว)	ปริมาณสินค้าทั่วไป (เมตริกตัน)		ปริมาณสินค้าบรรจุตู้ (เมตริกตัน)		จำนวนตู้สินค้า (TEU)		จำนวนรถยนต์ (คัน)	
		ขาเข้า	ขาออก	ขาเข้า / ถ่ายลำ	ขาออก / ถ่ายลำ	ขาเข้า / ถ่ายลำ	ขาออก / ถ่ายลำ	ขาเข้า	ขาออก
2559	11,175	670,483.10	3,678,892.17	28,358,116.24 / 385,310.26	43,966,324.12 / 379,603.06	3,427,215.25 / 30,542.75	3,573,690.50 / 29,246.75	65,896	1,203,753
2560	11,970	933,944.31	3,315,966.49	31,641,002.33 / 506,726.57	46,970,819 / 520,786.40	3,710,573.25 / 42,919.50	3,881,313.75 / 42,472.00	69,858	1,147,107
2561	11,500	1,011,583.29	2,179,422.21	33,726,578.53 / 484,959.36	48,902,549.71 / 500,858.17	3,913,608.00 / 42,079.75	4,018,940.50 / 41,251.75	80,018	1,171,143
2562	10,686	1,038,972.85	4,745,070.02	35,653,543.28 / 475,599.15	47,764,805.81 / 478,367.92	3,955,816.50 / 41,764.25	3,725,944.25 / 61,439.75	102,916	1,112,604
2563	9,763	1,067,655.80	3,235,856.65	33,359,677.23 / 844,248.10	43,637,881.61 / 812,889.78	3,725,944.25 / 61,439.75	3,749,244.00 / 61,217.50	92,229	774,021
2564	9,670	1,443,244.01	2,315,760.99	37,475,549.56 / 475,808.73	48,250,477.13 / 524,651.80	4,146,286.75 / 42,411.75	4,102,853.25 / 43,832.00	112,238	948,742
2565	10,124	927,804.96	4,207,217.52	38,639,906.87 / 495,048.85	51,718,868.95 / 501,032.67	4,400,947.50 / 35,795.25	4,256,549.75 / 36,635.25	169,787	1,077,271
2566	9,927	795,192.02	4,181,442.15	39,795,085.80 / 401,331.23	48,445,678.06 / 481,386.31	4,322,856.00 / 36,714.75	4,279,215.00 / 37,014.75	264,364	1,514,460
2567	12,123	824,599.47	3,477,962.57	42,430,338.06 / 443,171.32	51,927,912.63 / 476,263.59	4,695,847.75 / 36,370.00	4,695,244.25 / 37,884.75	230,527	1,141,297

ที่มา: ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย (2568)[2]

[2] ท่าเรือแหลมฉบัง การท่าเรือแห่งประเทศไทย. (2568). สถิติบริการเรือและสินค้า สืบค้นจาก https://lcp.port.co.th/cs/internet/lcpสถิติบริการเรือ.html

1.1.3) บทบาทหน้าที่และการให้บริการ

บริเวณโดยรอบท่าเรือแหลมฉบังได้รับการพัฒนาให้เป็นเขตเศรษฐกิจแหลมฉบัง ซึ่งมีการพัฒนาที่พักอาศัย สาธารณูปโภค การคมนาคมขนส่ง นิคมอุตสาหกรรม ตลอดจนศูนย์ราชการ เพื่อการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจที่สำคัญในอนาคต

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีพื้นที่ขนาด 6,340 ไร่ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือที่เปิดให้บริการแล้ว ดังนี้ (1) ท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ 7 ท่า (2) ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ 1 ท่า (3) ท่าเทียบเรือ RO-RO 1 ท่า (4) ท่าเทียบเรือโดยสารและเรือ RO-RO 1 ท่า (5) ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง 1 ท่า และ (6) อู่ต่อและซ่อมเรือ 1 ท่า

ท่าเทียบเรือชุด A เป็นท่าเรือที่อยู่ในแอ่งจอดเรือที่ 1 ซึ่งเปิดให้บริการในช่วงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 1 (Phase 1) ประกอบด้วย (1) ท่าเทียบเรือ A0 ดำเนินงานโดย บริษัท แอล ซี เอ็ม ที จำกัด เป็นท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ (2) ท่าเทียบเรือ A1 ดำเนินงานโดย บริษัท เอ็น วาย เค ออโต้ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นท่าเทียบเรือโดยสารและท่าเทียบเรือรถยนต์ (3) ท่าเทียบเรือ A2 ดำเนินงานโดย บริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เป็นท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ (4) ท่าเทียบเรือ A3 ดำเนินงานโดย บริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ (5) ท่าเทียบเรือ A4 ดำเนินงานโดย บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง และ (6) ท่าเทียบเรือ A5 ดำเนินงานโดย บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด เป็นท่าเทียบเรือ RO-RO

รูปที่ 5.2-2 ท่าเทียบเรือ A4 เป็นท่าเรือสำคัญที่สุดในท่าเรือแหลมฉบังที่ใช้รองรับการส่งออกน้ำตาล กากน้ำตาล และสินค้าไม้ และภายในท่าเรือมีคลังสินค้าเก็บน้ำตาลซึ่งเป็นสินค้าที่ควบคุมการส่งออก และมีเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาล ประจำการอยู่ในท่าเรือ

รูปที่ 5.2-3 ท่าเทียบเรือ A5 เป็นท่าเรือที่มีการให้บริการส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปมากที่สุดในท่าเรือแหลมฉบังและใช้รองรับเรือ RO-RO

ท่าเทียบเรือชุด B เป็นท่าเรือที่อยู่ในแอ่งจอดเรือที่ 1 ซึ่งเปิดให้บริการในช่วงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 1 (Phase 1) ประกอบด้วย (1) ท่าเทียบเรือ B1 ดำเนินงานโดย บริษัท แอลซีบี คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล 1 จำกัด เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า (2) ท่าเทียบเรือ B2 ดำเนินงานโดย บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า (3) ท่าเทียบเรือ B3 ดำเนินงานโดย บริษัท อีสเทิร์นซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า (4) ท่าเทียบเรือ B4 ดำเนินงานโดย บริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า และ (5) ท่าเทียบเรือ B5 ดำเนินงานโดย บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า

รูปที่ 5.2-4 ท่าเทียบเรือ B5 เป็นท่าเทียบเรือที่มีหน้าท่ายาวที่สุดในท่าเทียบเรือชุด B ที่เน้นให้บริการรองรับสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์

ท่าเทียบเรือ C เป็นท่าเรือที่อยู่ในแอ่งจอดเรือที่ 2 ซึ่งเปิดให้บริการในช่วงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 2 (Phase 2) ประกอบด้วย (1) ท่าเทียบเรือ C0 ดำเนินงานโดย บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด เป็นท่าเทียบเรือ RO-RO และเรือสินค้าทั่วไปและเรือสินค้าทั่วไปที่มีตู้สินค้าบรรทุกมาเที่ยวละไม่เกิน 50 TEU (2) ท่าเทียบเรือ C1 ดำเนินงานโดย บริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า (3) ท่าเทียบเรือ C2 ดำเนินงานโดย บริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า และ (4) ท่าเทียบเรือ C3 ดำเนินงานโดย บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล เทอร์มินัล จำกัด - เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า

ท่าเทียบเรือ D เป็นท่าเรือที่อยู่ในแอ่งจอดเรือที่ 2 ซึ่งเปิดให้บริการในช่วงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 2 (Phase 2) ประกอบด้วย (1) ท่าเทียบเรือ D1 ดำเนินงานโดย บริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า (3) ท่าเทียบเรือ D2 ดำเนินงานโดย บริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า และ (4) ท่าเทียบเรือ D3 ดำเนินงานโดย บริษัท ฮัทชิสัน แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด - เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า

ผู้ประกอบการอื่น ได้แก่ คลังสินค้าอันตราย ดำเนินงานโดยบริษัท SCGJWD จำกัด (มหาชน) และอู่ต่อและซ่อมเรือ ดำเนินงานโดย บริษัท ยูนิไทย ชิปยาร์ด แอนด์ เอนจิเนียริ่ง จำกัด

สถานีรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง เป็นสถานีรถไฟชั้นพิเศษของการรถไฟแห่งประเทศไทย เส้นทางแยกออกมาจากสถานีรถไฟชุมทางศรีราชา มีระยะทางห่างจากสถานีรถไฟกรุงเทพ 140.85 กิโลเมตร

รูปที่ 5.2-5 แผนผังท่าเทียบเรือต่าง ๆ ในท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย (2567)

ท่าเรือแหลมฉบังใช้ในการรองรับสินค้า 3 กลุ่ม ได้แก่ สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ รถยนต์ และสินค้าทั่วไป กลุ่มสินค้าที่สร้างรายได้ให้กับท่าเรือแหลมฉบังมากที่สุด ได้แก่ สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์และรถยนต์สำเร็จรูป ตามลำดับ โดยในส่วนของสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้เฉลี่ยตั้งแต่ พ.ศ. 2559-2566 คิดเป็น 83.32 ล้านตัน เป็นสินค้าส่งออกสำคัญผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ ชิ้นส่วนยานยนต์ เครื่องจักรและส่วนประกอบ พลาสติกและของทำด้วยพลาสติก เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าและส่วนประกอบ ยางและของทำด้วยยาง ของปรุงแต่งจากเนื้อสัตว์และปลา ของทำด้วยเหล็กและเหล็กกล้า เคมีภัณฑ์อินทรีย์และผลไม้ และสินค้านำเข้าสำคัญผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ เครื่องจักรและส่วนประกอบ เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าและส่วนประกอบ ชิ้นส่วนยานยนต์ เหล็กและเหล็กกล้า พลาสติกและของทำด้วยพลาสติก ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า ทองแดงและของทำด้วยทองแดง อลูมิเนียมและของทำด้วยอลูมิเนียม เคมีภัณฑ์เบ็ดเตล็ด โดยในภาพรวมมีปริมาณสินค้าที่ส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังมากกว่าปริมาณสินค้าที่นำเข้า และในส่วนของยานยนต์นั้น มีปริมาณการขนส่งเฉลี่ยตั้งแต่ พ.ศ. 2559-2566 เฉลี่ยปีละ 1.21 ล้านคัน โดยเป็นการขนส่งรถยนต์สำเร็จรูปผ่านท่าเรือแหลมฉบังเพื่อส่งออกไปต่างประเทศคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 80 ของปริมาณการขนส่งรถยนต์สำเร็จรูปทั้งหมด ตลาดสำคัญที่ไทยส่งออกรถยนต์ ได้แก่ ออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ ซาอุดิอาระเบีย เวียดนาม ญี่ปุ่น เม็กซิโก และสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และเป็นการนำเข้ารถยนต์จากต่างประเทศคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 20 ของปริมาณการขนส่งรถยนต์ทั้งหมด โดยตลาดสำคัญที่ไทยนำเข้ารถยนต์ ได้แก่ จีน อินโดนีเซีย และญี่ปุ่น

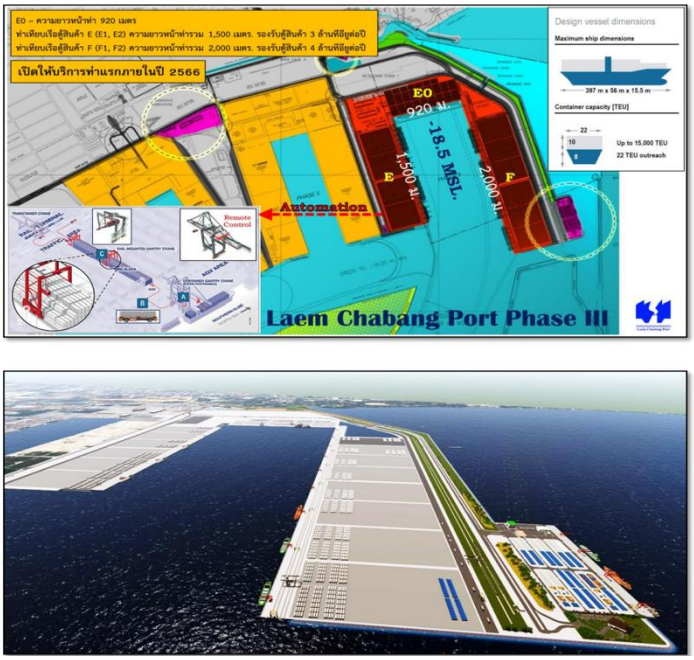
1.1.4) การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

กทท. ได้พิจารณาขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังที่มีอยู่เปรียบเทียบกับการพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มขึ้น ในอนาคตแล้ว เห็นว่าปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะสูงเกิน 10 ล้าน TEU/ปี กทท. จึงได้จัดทำแผนพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลดังกล่าว โดยจะก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นต่าง ๆ ในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอกให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่าง ๆ[3]

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 อยู่บนพื้นที่ขนาด 1,600 ไร่ วงเงินลงทุน (ทั้งโครงการ) 114,046.93 ล้านบาท (การท่าเรือฯ ลงทุน 53,489.58 ล้านบาท และเอกชนลงทุน 60,557.35 ล้านบาท) แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ พื้นที่ท่าเทียบเรือและพื้นที่หลังท่า ซึ่งในพื้นที่ท่าเทียบเรือประกอบด้วยท่าเรือ 4 ประเภท ได้แก่ ท่าเรือขนส่งตู้สินค้า (E1 E2 F1 และ F2) ท่าเรือขนส่งรถยนต์ (RO-RO) (E0) ท่าเรือชายฝั่ง และท่าเรือบริการ สำหรับพื้นที่หลังท่า (ที่ต้องถมทะเล) เป็นพื้นที่ที่อยู่ติดกับท่าเทียบเรือและอยู่หลังท่าเทียบเรือ จะใช้ประโยชน์ตามวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ได้แก่ เป็นพื้นที่กองตู้สินค้าอยู่ติดกับท่าเทียบเรือขนส่งตู้สินค้าและท่าเรือชายฝั่ง พื้นที่จอดรถอยู่ติดกับท่าเทียบเรือขนส่งรถยนต์พื้นที่ตั้งอาคารสำนักงาน พื้นที่สำหรับระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น ถนน ทางรถไฟ เป็นต้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

[3] ณัฏฐา ภักดีประเสริฐ. (2563). การประเมินผลกระทบทางสังคมจากโครงการพัฒนาท่าเรือ กรณีศึกษา: โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3. หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การจัดการสิ่งแวดล้อม) คณะบริหารการพัฒนาสิ่งแวดล้อม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

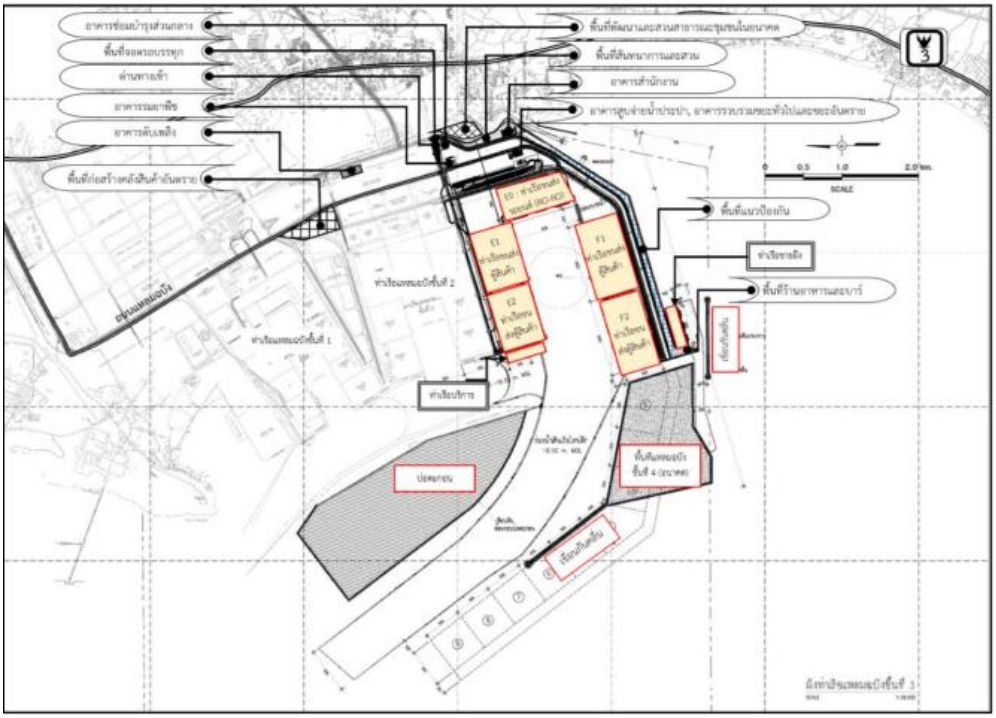
- แอ่งจอดเรือกว้าง 920 เมตร ความยาวรวม 4,420 เมตร ลึก - 18.5 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง
- ท่าเรือตู้สินค้า 4 ท่า (ท่าเทียบเรือ E1 E2 F1 F2) ขีดความสามารถรวมในการรองรับตู้สินค้า 7 ล้าน TEU/ปี
  - Series E (E1 E2) มีความยาวหน้าท่าๆ ละ 750 เมตร รวมเป็น 1,500 เมตร
  - Series F (F1 F2) มีความยาวหน้าท่าๆ ละ 1,000 เมตร รวมเป็น 2,000 เมตร (ประมูลเป็นลำดับแรก)
- ท่าเทียบเรือ E0 ความยาวหน้าท่า 920 เมตร
- ท่าเรือชายฝั่ง (ภายในประเทศ/ระหว่างประเทศ) ความยาวหน้าท่า 500 เมตร ความจุ 1 ล้านตู้ต่อปี
- ท่าเรือบริการ ความยาวหน้าท่า 435 เมตร
- สถานีขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟระยะที่ 2 (SRTO2) ประกอบด้วยย่านรถไฟฝั่ง E และฝั่ง F รองรับปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าทางรถไฟให้ได้ 4 ล้านตู้ต่อปี โดยใช้ระบบจัดการตู้สินค้าอัตโนมัติ (Automation)



รูปที่ 5.2-6 ภาพจำลองท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3

ที่มา: http://www.laemchabangportnew.com/attachments/article/1929/081061_pro2.pdf [4]

[4] ท่าเรือแหลมฉบัง. (2561). โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3. สืบค้นจาก http://www.laemchabangportnew.com/attachme nts/article/1929/081061_pro2.pdf



รูปที่ 5.2-7 ผังแสดงองค์ประกอบของโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

ที่มา: รายงาน EHIA โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 (ฉบับสมบูรณ์), 2562[5]

รูปที่ 5.2-8 ท่าเรือแหลมฉบัง และการพัฒนาในขั้นที่ 1 2 และ 3
โดยการพัฒนาขั้นที่ 1 และ 2 ได้ดำเนินการเสร็จแล้ว

ที่มา: www.laemchabangport-phase3.com

[5] การท่าเรือแห่งประเทศไทย. (2562). รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการ หรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรง ทั้งทางด้านคุณภาพ สิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ โครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 (ฉบับสมบูรณ์).

1.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

1.2.1) การประเมินเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ

ท่าเรือแหลมฉบังมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับ**<u>แผนระดับที่ 1</u>** ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **<u>แผนระดับที่ 2</u>** แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566-2570 หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **<u>แผนระดับที่ 3</u>** แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ กล่าวคือการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง **มีความสอดคล้อง (Relevance) กับแผนทุกระดับ** ทั้งในมิติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การอำนวยความสะดวกทางการค้า การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางน้ำ โดยช่วยให้เกิดการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง การสอดรับการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมและอุตสาหกรรมในพื้นที่หลังท่า และการส่งเสริมให้มีการดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในพื้นที่ อาทิ ลานวางกองสินค้า คลังสินค้า กิจการขนส่งสินค้าทางถนน กิจการซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์ ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า การขนส่งชายฝั่ง และการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

(2) การรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่มีปริมาณการขนส่งมากเป็นอันดับ 1 ของประเทศไทย ท่าเรือแหลมฉบังมีส่วนแบ่งตลาดการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศของไทยคิดเป็นร้อยละ 91 ของการขนส่งสินค้าบรรจตู้คอนเทนเนอร์ทั้งหมดของไทย และเป็นท่าเรือเดียวที่มีการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ทางทะเลระหว่างประเทศของไทยที่เชื่อมโยงกับต่างประเทศ สินค้าส่งออกสำคัญผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ ชิ้นส่วนยานยนต์ เครื่องจักรและส่วนประกอบ พลาสติกและของทำด้วยพลาสติก เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าและส่วนประกอบ ยางและของทำด้วยยาง ของปรุงแต่งจากเนื้อสัตว์และปลา ของทำด้วยเหล็กและเหล็กกล้า เคมีภัณฑ์อินทรีย์ และผลไม้ และสินค้านำเข้าสำคัญผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ได้แก่ เครื่องจักรและส่วนประกอบ เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าและส่วนประกอบ ชิ้นส่วนยานยนต์ เหล็กและเหล็กกล้า พลาสติกและของทำด้วยพลาสติก ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า ทองแดงและของทำด้วยทองแดง อะลูมิเนียมและของทำด้วยอลูมิเนียม เคมีภัณฑ์เบ็ดเตล็ด นอกจากนี้ ยังเป็นท่าเรือที่มีการให้บริการนำเข้าและส่งออกครอบคลุมกิจการของผู้นำเข้าและส่งออกในทุกภูมิภาคของประเทศ (ยกเว้นภาคใต้ตอนกลางและตอนล่างที่กิจการนำเข้าและส่งออกอาจใช้บริการขนส่งผ่านท่าเรือในประเทศมาเลเซียที่มีระยะทางและต้นทุนในการขนส่งต่ำกว่าการส่งของขึ้นมาที่ท่าเรือแหลมฉบัง) นอกจากนี้มีการให้บริการรองรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศที่สามกับประเทศเพื่อนบ้านของไทย อาทิ สปป.ลาว กัมพูชา และเมียนมา

(3) ผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ โดยรวมแล้ว การดำเนินการและการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมีความสอดคล้องอย่างมากกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญของประเทศ และการเพิ่มส่วนแบ่งการขนส่งทางน้ำ และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งมีระบบการขนส่งทางถนน ราง และการขนส่งชายฝั่งเชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเลที่ขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง

(3.2) ประเด็นการรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ มีความสามารถในการตอบสนองความต้องการของผู้ส่งออกและผู้นำเข้าที่อยู่ในพื้นที่ทุกภาคของประเทศไทย และรองรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้านของไทยที่ต้องการนำเข้าและส่งออกไปประเทศที่สาม

1.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

การประเมินด้านประสิทธิผลที่ให้ความสำคัญกับความสามารถในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการโดยอาศัยข้อมูลจากทั้งแหล่งทุติยภูมิและปฐมภูมิ โดยใช้การพิจารณาจากปริมาณผู้ใช้งาน ความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน และความพึงพอใจในภาพรวมของท่าเรือแหลมฉบัง

(1) ปริมาณผู้ใช้งาน

จากข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง พบว่ามีปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุก ๆ ปี โดยเฉพาะการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่ใกล้จะถึงขีดความสามารถที่ 11.1 ล้าน TEU/ปี ตามแผนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 1 และระยะที่ 2 โดยหากพิจารณาข้อมูลจากแผนวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 จะเห็นว่าปริมาณตู้สินค้ารวมผ่านท่าเรือแหลมฉบังในภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่ามีระดับที่มากกว่าเป้าหมายที่กำหนด

ชื่อหัวข้อ	ค่าเป้าหมาย	ผลการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง	ผลการประเมิน
ปริมาณตู้สินค้ารวมผ่านท่าเรือแหลมฉบัง	9.390 ล้าน TEU[6]	9.465 ล้าน TEU	ดีกว่าเป้าหมาย

จากการคำนวณปริมาณตู้สินค้ารวมผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ((9.465 - 9.390)/9.390) x 100) = ร้อยละ 0.79) ซึ่งเทียบเท่ากับว่า ท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณผู้ใช้งานมากกว่าแผนแต่ไม่เกินร้อยละ 20 ตามเกณฑ์ที่กำหนด

[6] แม้ว่าขีดความสามารถสูงสุดรวมกันของท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 1 และระยะที่ 2 รวมกัน 11.1 ล้าน TEU/ปี แต่การท่าเรือฯ กำหนดค่าเป้าหมายไว้ที่ 9.390 ล้าน TEU เนื่องจากปัจจัยท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 2 ยังใช้ไม่เต็มขีดความสามารถสูงสุด โดยคาดว่าจะใช้เต็มขีดความสามารถในปี พ.ศ. 2572

(2) ความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์

(2.1) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

การพิจารณาในส่วนความสามารถในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ใช้ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการ อาทิ เจ้าของเรือและตัวแทนเรือ ผู้ประกอบการเอกชนที่เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ (Terminal Operator) ตัวแทนรับจัดการขนส่ง ผู้ส่งออกและผู้นำเข้า และผู้ประกอบการขนส่งสินค้า เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2568 จำนวน 41 คน พบว่าท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าที่สำคัญขอผู้ประกอบการที่อยู่ในภาคตะวันออกและภาคกลางฯ ซึ่งเป็นพื้นที่เศรษฐกิจการผลิตสินค้า การนำเข้า และการส่งออกที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย อีกทั้งท่าเรือแหลมฉบังมีการกำหนดอัตราค่าภาระที่เรียกเก็บเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าที่ค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับหลายประเทศในอาเซียน เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย และเวียดนาม เป็นต้น อีกทั้งผู้ประกอบการท่าเทียบเรือเอกชนที่ได้รับสัมปทานบริหารท่าเรือจากท่าเรือแหลมฉบัง (Terminal Operator) มีการแข่งขันการให้บริการและมีการให้บริการที่เป็นมาตรฐานทัดเทียมกับต่างประเทศ โดยเฉพาะขีดความสามารถในการขนถ่ายสินค้าและความสามารถในการจัดการรับมอบและส่งมอบตู้สินค้าภายในเขตพื้นที่ของตนเองเพื่อเพิ่มรอบการหมุนเวียนภายในพื้นที่ท่าเรือ ทำให้สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์

ถึงแม้ท่าเรือแหลมฉบังจะมีขีดความสามารถในการถ่ายสินค้า แต่จากการรวบรวมความคิดเห็นเกี่ยวกับท่าเรือแหลมฉบัง พบว่าแม้ท่าเรือจะสามารถรองรับเรือขนาดใหญ่และปริมาณสินค้าได้มากขึ้น ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการนำเข้าและส่งออก แต่กลับประสบปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนค่าขนส่งของผู้ประกอบการ ปัญหาหลัก คือ การจราจรติดขัดอย่างรุนแรงทั้งบนถนนทางเข้าท่าเรือที่มีช่องทางจำกัดเพียง 4 ช่องทาง และภายในท่าเรือเองที่รถติดมากเนื่องจากการบริหารจัดการที่ไม่เหมาะสม รวมถึงปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ล้นท่า พื้นที่ในท่าไม่เพียงพอ และขาดสถานที่พักตู้ ทำให้รถบรรทุกต้องใช้เวลารอคอยอย่างยาวนานตั้งแต่ 5 ชั่วโมง ไปจนถึง 30 ชั่วโมงต่อตู้คอนเทนเนอร์ในบางช่วง ส่งผลให้ต้นทุนค่าน้ำมัน ค่าจ้างพนักงาน และค่าเสื่อมของรถเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ยังพบว่าระบบขนส่งตู้ขึ้น-ลงเรือและลานพักตู้คับแคบ รวมถึงเครื่องมืออุปกรณ์และบุคลากรที่ใช้ยกตู้มีจำนวนน้อย ทำให้การทำงานล่าช้าเป็นอย่างมาก ผู้ประกอบการยังแสดงความไม่มั่นใจต่อระบบจองคิว (Truck Queue) ใหม่ และมองว่าการบริหารจัดการยังไม่รองรับกรณีที่มีความหนาแน่นสูง ข้อเสนอแนะรวมถึงการขยายพื้นที่ให้เพียงพอ การจัดระเบียบการรับตู้ การเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนและแม่น้ำ การจัดการการเข้าท่าเรือให้รวดเร็วยิ่งขึ้น การปรับปรุงการบริหารจัดการและขั้นตอนการดำเนินงานภายในท่าเรือด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมาตรฐานสากล เพื่อลดความล่าช้า ลดต้นทุน และเพิ่มรอบการรับ-ส่งสินค้า เป็นผลให้ผู้ตอบแบบเห็นด้วยกับโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวสามารถช่วยลดต้นทุนขนส่ง/ต้นทุนโลจิสติกส์การส่งออกถึงร้อยละ 78 คิดเป็น 0.646 คะแนน

(3) ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน

(3.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

จากผลการประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือแหลมฉบัง[7] พบว่าการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบังมีประสิทธิผลตามเกณฑ์ที่กำหนดแสดงตามตารางที่ 5.2-3 ซึ่งอยู่ในเกณฑ์พอใช้ โดยมีค่าเป้าหมาย 9 ข้อ จาก 11 ข้อที่ดีกว่าหรือเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด โดยการดำเนินงานที่ควรปรับปรุง ได้แก่ การเพิ่มปริมาณสินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง และการส่งเสริมการเพิ่มปริมาณการขนส่งทางรางและทางชายฝั่งที่เข้าใช้บริการท่าเรือแหลมฉบัง ขณะที่การดำเนินงานที่ดีกว่าเป้าหมายที่กำหนด ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือ ประสิทธิภาพของปั้นจั่นหน้าท่า ระยะเวลารับมอบและส่งมอบตู้สินค้า อัตราการใช้ประโยชน์ท่าเรือ และการรักษาความพึงพอใจและความผูกพันของผู้ใช้บริการ

ตารางที่ 5.2-3 ค่าเป้าหมายตามเกณฑ์ที่กำหนด

ชื่อหัวข้อ	ค่าเป้าหมาย	ผลการดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบัง	ผลการประเมิน
ประสิทธิภาพของปั้นจั่นหน้าท่า (Crane Productivity)	25.79 ตู้/ปั่นจั่น/ชั่วโมง	27.34 ตู้/ปั่นจั่น/ชั่วโมง	ดีกว่าเป้าหมาย
ระยะเวลารับมอบและส่งมอบตู้สินค้า (Truck Turnaround Time)	31.17 นาที/ตู้	23 นาที/ตู้	ดีกว่าเป้าหมาย
อัตราการใช้ประโยชน์ท่าเทียบเรือ (Berth Occupancy)	ร้อยละ 45-55	ร้อยละ 53.64	เป็นไปตามเป้าหมาย
ระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fair Way)	16 เมตร	16 เมตร	เป็นไปตามเป้าหมาย
ระดับความลึกหน้าท่าเทียบเรือ	ท่าเรือขั้นที่ 1 14 เมตร	ท่าเรือขั้นที่ 1 14 เมตร	เป็นไปตามเป้าหมาย
ระดับความลึกหน้าท่าเทียบเรือ	ท่าเรือขั้นที่ 2 16 เมตร	ท่าเรือขั้นที่ 2 16 เมตร	เป็นไปตามเป้าหมาย
การตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบการจัดการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ PSHEMS	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	เป็นไปตามเป้าหมาย
การตรวจสอบแผนรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code)	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	เป็นไปตามเป้าหมาย
ระดับความพึงพอใจและความผูกพันของผู้ใช้บริการเพิ่มสูงขึ้นทุกปี	ระดับความพึงพอใจและความผูกพันของผู้ใช้บริการมากกว่า 3.76	ระดับความพึงพอใจและความผูกพันของผู้ใช้บริการเท่ากับ 3.80	เป็นไปตามเป้าหมาย
ปริมาณสินค้าถ่ายลำ	0.093 ล้าน TEU	0.056 ล้าน TEU	ต่ำกว่าเป้าหมาย
ปริมาณสินค้าที่จัดส่งผ่านรางและชายฝั่ง	1.079 ล้าน TEU	0.521 ล้าน TEU	ต่ำกว่าเป้าหมาย

[7] ข้อมูลจากแผนวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย 2566-2570 (ฉบับปรับปรุงปี พ.ศ. 2567)

หากเปรียบเทียบดัชนีความเชื่อมโยงของการเดินเรือประจำเส้นทางที่เข้า/ออกท่าเรือ (Port Liner Shipping Connectivity Index) ซึ่งจัดทำโดยองค์การสหประชาชาติเพื่อการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) พบว่าในไตรมาสที่ 2 ของ พ.ศ. 2567 ท่าเรือแหลมฉบังมีค่าดัชนีฯ เท่ากับ 702.63 ซึ่งเป็นท่าเรือของประเทศไทยที่มีค่าดัชนีมากที่สุด ขณะที่ท่าเรือกรุงเทพมีค่า 255.02 ท่าเรือสหไทย (ท่าเรือเอกชน) มีค่าเท่ากับ 30.44 ท่าเรือสงขลามีค่าเท่ากับ 29.75 และท่าเรือเอกชนในศรีราชามีค่าเท่ากับ 26.67 จึงนับได้ว่าท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักที่สำคัญที่สุดของไทย

หากเปรียบเทียบดัชนีความเชื่อมโยงของการเดินเรือประจำเส้นทางที่เข้า/ออกท่าเรือกับท่าเรืออื่น ๆ ของอาเซียนที่ไม่ได้เป็นท่าเรือศูนย์กลางการถ่ายลำ พบว่าในไตรมาสที่ 2 ของ พ.ศ. 2567 ท่าเรือแหลมฉบังมีค่าดัชนีฯ เท่ากับ 702.63 ขณะที่ท่าเรือหลักของเวียดนาม ได้แก่ ท่าเรือไฮฟอง (เวียดนามเหนือ) มีค่าเท่ากับ 570.03 ท่าเรือโฮจิมินห์ (เวียดนามใต้) มีค่าเท่ากับ 622.27 ท่าเรือวุงเตา (เวียดนามใต้) มีค่าเท่ากับ 403.61 ท่าเรือจาการ์ตา (อินโดนีเซีย) มีค่าเท่ากับ 482.09 ขณะที่หากเปรียบเทียบกับท่าเรือศูนย์กลางการถ่ายลำ (Transshipment Port) ของประเทศสมาชิกอาเซียนที่ตั้งอยู่บริเวณช่องแคบมะละกา ได้แก่ ท่าเรือสิงคโปร์ มีค่าเท่ากับ 1,724.29 และท่าเรือพอร์ตแคลง มีค่าเท่ากับ 1,031.00 แล้วท่าเรือแหลมฉบังจะมีดัชนีความเชื่อมโยงฯ น้อยกว่า เนื่องจากทำเลที่ตั้งของไทยไม่ได้อยู่บนเส้นทางการเดินเรือหลักของโลก ประกอบกับกฎระเบียบของไทยไม่เอื้อต่อการดำเนินกิจกรรมการถ่ายลำ/การผ่านแดนที่เกิดขึ้นท่าเรือของไทย

(3.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

จากการรวบรวมความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อระยะเวลาการขนส่งที่ท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า แม้ท่าเรือจะมีโครงสร้างพื้นฐานที่ครบถ้วนและสามารถรองรับเรือได้มากขึ้น แต่กลับเผชิญกับปัญหาหลักคือการจราจรติดขัดอย่างรุนแรงทั้งบริเวณประตูทางเข้าออกและถนนภายในท่าเรือที่อยู่ในสภาพทรุดโทรม ซึ่งทำให้รถบรรทุกต้องใช้เวลารอคอยนานมาก บางครั้งถึง 2 วัน ส่งผลให้ประสิทธิภาพการหมุนเวียนรถลดลงและเกิดความเหนื่อยล้าสะสมแก่ผู้ขับขี่ นอกจากนี้ ยังมีการบริหารจัดการและขั้นตอนการดำเนินงานที่ล่าช้า รวมถึงการที่ระบบ Single Window ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างจริงจัง ปัญหาความแออัดของพื้นที่ใช้งานหลายส่วน ปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ล้นท่า พื้นที่ลานพักตู้คับแคบ และอุปกรณ์ รวมถึงบุคลากรสำหรับยกตู้มีไม่เพียงพอ ทำให้การทำงานล่าช้าและสิ้นเปลืองต้นทุนอย่างมหาศาล ยิ่งไปกว่านั้นจุดจอดพักเพื่อรอคิวมีไม่เพียงพอ และขาดสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานสำหรับผู้ประกอบการ เช่น ห้องน้ำหรือจุดบริการอาหาร ผู้ประกอบการยังแสดงความไม่มั่นใจในระบบ Truck Queue และมองว่าปัญหาเหล่านี้เป็นการผลักภาระให้กับผู้ประกอบการโดยไม่มีการแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรม เป็นผลให้ผู้ตอบแบบเห็นด้วยกับโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวสามารถช่วยลดลดระยะเวลาการดำเนินงานในการส่งออกหากมีการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดที่ท่าเรือได้ถึงร้อยละ 66 คิดเป็น 0.396 คะแนน

(4) ความพึงพอใจในภาพรวม

ความพึงพอใจในภาพรวมวัดจากข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการ อาทิ เจ้าของเรือและตัวแทนเรือ ผู้ประกอบการเอกชนที่เป็น Terminal Operator ตัวแทนรับจัดการขนส่ง ผู้ส่งออกและผู้นำเข้า

และผู้ประกอบการขนส่งสินค้า นั้น พบว่าผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้งานท่าเรือแหลมฉบังเป็นประจำและมีความคุ้นชินกับการใช้บริการและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่ให้บริการ

อย่างไรก็ตาม ประเด็นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ในฐานะที่เป็นหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ที่ต้องรับผิดชอบการจัดการภายในเขตพื้นที่ส่วนกลางจำเป็นต้องปรับปรุง ได้แก่ การปรับปรุงถนนภายในท่าเรือที่ขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ การให้ความสำคัญกับการจัดการข้อร้องเรียนของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและมีการประเมินผลการดำเนินงานในการจัดการข้อร้องเรียนและข้อเสนออย่างเป็นรูปธรรม การจัดการปัญหาการจราจรแออัดภายในพื้นที่ท่าเรือ (ในส่วนที่ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ประกอบการท่าเรือเอกชน) โดยเฉพาะการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เข้าไปเพื่อส่งสินค้าในท่าเทียบเรือชุด B ซึ่งเป็นกลุ่มท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ที่มีผู้เข้าไปใช้บริการขนถ่ายสินค้ามากที่สุด โดยผู้ใช้บริการต้องการให้ท่าเรือแหลมฉบังและ กทท. ดำเนินมาตรการทั้งด้านการจัดการด้านอุปทาน (Supply Management) อาทิ การจัดเตรียมพื้นที่ขนาดใหญ่เพื่อเป็นจุดพักคอยรถบรรทุกเพื่อรอเข้าท่าเทียบเรือ การเพิ่มจำนวนช่องทางผ่านประตูตรวจสอบสินค้า และด้านอุปสงค์ (Demand Management) อาทิ การประสานงานศุลกากรเพื่ออนุญาตนำตู้สินค้าขาเข้ามาจัดเก็บนอกเขตท่าเทียบเรือ การบังคับใช้ Truck Queue เพื่อจัดการรถบรรทุกให้กระจายตัว และการพัฒนา Mobile Application สำหรับแก้ไขปัญหาและการฝึกอบรมให้พนักงานขับรถรู้จักการใช้งาน ตลอดจนการจัดให้มีห้องสุขาที่เพียงพอสำหรับผู้ขับรถบรรทุกในพื้นที่จอดรถคอยสินค้า เป็นผลให้ความพึงพอใจในภาพรวมของการให้บริการมีความพึงพอใจร้อยละ 56 คิดเป็น 0.063 คะแนน

(5) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(5.1) ประเด็นปริมาณผู้ใช้งาน จากข้อมูลปริมาณสินค้าผ่านท่าพบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่ามากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ และในภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่ามีระดับที่มากกว่าเป้าหมายที่กำหนดแต่ไม่เกินร้อยละ 20

(5.2) ประเด็นความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ มีความสามารถช่วยลดต้นทุนในการขนส่ง โดยเฉพาะกิจการที่ตั้งอยู่ในภาคตะวันออกและภาคกลาง อีกทั้งมีอัตราค่าภาระและค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากผู้ใช้บริการที่สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นๆ ได้ โดยเฉพาะต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย และเวียดนาม

(5.3) ประเด็นความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน การให้บริการภายในเขตท่าเทียบเรือของเอกชนที่เป็นผู้รับสัมปทานจากท่าเรือแหลมฉบัง (Terminal Operator) มีความรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม ในกลุ่มพื้นที่ที่มีการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์อย่างมาก ได้แก่ กลุ่มท่าเทียบเรือชุด B มีปริมาณรถบรรทุกติดรอคอยเพื่อนำสินค้าเข้าไปส่งมอบที่ท่าเรือและรับคืนตู้สินค้า เนื่องจากขาดพื้นที่ขนาดใหญ่เพื่อใช้จอดรอคอยเพื่อรอเรียกเข้าไปรับส่งสินค้า และระบบ Truck Queue ยังไม่ได้ใช้บังคับอย่างเต็มที่และเรือจอดรอคอยเข้าเทียบท่า ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดของรถบรรทุกในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะกลุ่มท่าเทียบเรือชุด B ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนต้องเสียเวลาและต้นทุนในการจอดรอคอยการเข้าใช้บริการท่าเทียบเรือหลายชั่วโมง ตลอดจนส่งผลกระทบมาถึงพื้นที่รอบนอก

(5.4) ประเด็นความพึงพอใจในภาพรวม โดยเฉลี่ยผู้ใช้บริการพอใจในบริการที่ได้รับ ขณะที่ประเด็นที่ควรปรับปรุง ได้แก่ การเพิ่มปริมาณสินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง และการส่งเสริมการเพิ่มปริมาณการขนส่งทางรางและทางชายฝั่งที่เข้าใช้บริการท่าเรือแหลมฉบัง การปรับถนนภายในท่าเรือที่ขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ การให้ความสำคัญกับการจัดการข้อร้องเรียนของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและมีการประเมินผลการดำเนินงานในการจัดการข้อร้องเรียนและข้อเสนออย่างเป็นรูปธรรม การจัดการปัญหาการจราจรแออัดภายในพื้นที่ท่าเรือ และการจัดให้มีห้องสุขาที่เพียงพอสำหรับผู้ขับรถบรรทุกในพื้นที่จอดรถคอยสินค้า

1.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

สำหรับการประเมินผลกระทบของท่าเรือแหลมฉบัง โดยอาศัยด้านการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือเพื่อค้นหาผลวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อชุมชนบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง และข้อมูลปฐมภูมิโดยอาศัยแบบสอบถามในการสำรวจข้อมูลชุมชนต่อผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ดังนี้

(1) เศรษฐกิจ/รายได้

การประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(1.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

การประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า ตั้งแต่เปิดให้บริการท่าเรือแหลมฉบังในปี พ.ศ. 2534 ก่อให้เกิดผลกระทบทางบวกต่อเศรษฐกิจและก่อให้เกิดการว่าจ้างพนักงานเพิ่มขึ้นที่เป็นการว่าจ้างพนักงานทางตรงในการปฏิบัติในท่าเรือที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่เป็น Terminal Operator ในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง และก่อให้เกิดการว่าจ้างในธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง อาทิ ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับโรงงานผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้า ลานวางกองตู้สินค้า ธุรกิจซ่อมบำรุงตู้สินค้า กิจการให้บริการเรือลากจูงและเรือดัน กิจการขนส่งขายฝั่ง กิจการประกันภัยทางทะเล กิจการให้บริการสอนและฝึกอบรมด้านท่าเรือและการขนส่งทางทะเล นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดการพัฒนาธุรกิจโดยรอบท่าเทียบเรือ อาทิ ธุรกิจลานวางกองตู้สินค้า (Container Yard) เพื่อทำการเก็บรวบรวม ทำความสะอาดและซ่อมแซมตู้สินค้า ธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนน ตัวแทนรับจัดการขนส่ง ตัวแทนออกของรับอนุญาต ตัวแทนเรือ ธุรกิจรับจัดการเรือ คลังสินค้า และสถาบันการศึกษาที่เปิดการเรียนการสอนด้านโลจิสติกส์และพาณิชยนาวี ตลอดจนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังยังช่วยสร้างปัจจัยภายนอกให้เกิดการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ในจังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา และปราจีนบุรี เพื่อใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งที่อยู่ไม่ไกลจากท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งไปท่าเรือที่เป็นประตูการค้า

(1.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลปฐมภูมิการประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ของชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ใช้การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามในเดือนพฤษภาคม 2568 โดยได้รับผลการสำรวจจากคนในพื้นที่จำนวน 43 คน (การประเมินภาพรวมผลกระทบ) โดยเป็นผู้ที่อาศัยในชุมชนที่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบัง 1 กิโลเมตร 12 คน และมากกว่า 1 กิโลเมตร 31 คน โดยผู้ตอบแบบสอบถามตามสัดส่วนอาชีพ ดังนี้

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 16.28
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 37.21
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 13.95
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 20.93
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 11.63

จากข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจจากท่าเรือแหลมฉบัง พบว่าโดยภาพรวมมีความเห็นหลากหลาย ทั้งในแง่บวกและแง่ลบ โดยผู้ตอบบางส่วนระบุว่าโครงการท่าเรือช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในภาพรวมของพื้นที่ โดยเฉพาะในด้านการจ้างงานและการเพิ่มรายได้ ทั้งจากการที่มีลานตู้คอนเทนเนอร์ ร้านค้า และตลาดเกิดมากขึ้น รวมถึงมีคนต่างถิ่นเข้ามาอยู่อาศัยและทำงาน ส่งผลให้กิจกรรมเศรษฐกิจในพื้นที่คึกคักขึ้น อย่างไรก็ตาม มีเสียงสะท้อนจากชุมชนอีกส่วนหนึ่งที่มองว่าผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจไม่ได้กระจายอย่างทั่วถึง โดยเฉพาะต่อชุมชนดั้งเดิม ผู้ประกอบการรายย่อย และกลุ่มอาชีพที่พึ่งพาการค้าขายในชุมชน บางรายระบุว่าร้านค้าในชุมชนดั้งเดิมลดลงและถูกแทนที่ด้วยร้านสะดวกซื้อจากทุนภายนอก นอกจากนี้ยังมีข้อกังวลด้านค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้น การจราจรที่ติดขัด และการสูญเสียที่ดินหรือกิจการจากการขยายโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้บางครัวเรือนมีรายจ่ายเพิ่มขึ้นหรือไม่สามารถดำเนินกิจการได้เหมือนเดิม โดยผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าท่าเรือแหลมฉบังเห็นด้วยว่าการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น ร้อยละ 84 คิดเป็น 1.28 คะแนน

(2) สังคมและคุณภาพชีวิต

(2.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ในส่วนของผลกระทบทางสังคมและคุณภาพชีวิตของการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังได้ส่งผลกระทบทางบวกทำให้ชุมชนและสังคมที่อยู่โดยรอบเขตท่าเรือมีอาชีพและมีรายได้ การพัฒนาที่อยู่อาศัย ในขณะที่ส่งผลกระทบเชิงลบจากการที่มีประชากรต่างถิ่นเข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่อำเภอศรีราชาและอำเภอใกล้เคียงเพื่อเข้ามาทำงานในท่าเรือแหลมฉบังและนิคมอุตสาหกรรมที่กระจายตัวอยู่ในพื้นที่เพื่อใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งที่อยู่ใกล้ท่าเรือทำให้สามารถประหยัดต้นทุนและเวลาในการขนส่งได้ ขณะเดียวกันได้ก่อให้เกิดผลกระทบเชิงลบอยู่บ้างจากการเพิ่มขึ้นของประชาชนในพื้นที่ที่ส่งผลให้ผู้อยู่อาศัยดั้งเดิมต้องการย้ายถิ่นออกจากชุมชน

(2.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

จากความคิดเห็นของชุมชนเกี่ยวกับผลกระทบทางสังคมและคุณภาพชีวิตจากท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า ประชาชนจำนวนมากสะท้อนถึงความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นภายหลังการดำเนินโครงการ โดยเฉพาะการขยายตัวของกิจกรรมทางโลจิสติกส์ อาทิ ลานตู้คอนเทนเนอร์ ที่เข้ามาตั้งอยู่ใกล้ชุมชน ส่งผลให้วิถีชีวิตของชาวบ้านเปลี่ยนไปอย่างเห็นได้ชัด ทั้งจากจำนวนรถหัวลากที่เข้าออกตลอดทั้งวัน ฝุ่น เสียง และส่งผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุต่อการเดินทางสัญจรของประชากร โดยเฉพาะบริเวณที่ตั้งอยู่ใกล้โรงเรียนและชุมชนที่อยู่อาศัย นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอให้จัดแบ่งพื้นที่ให้ชัดเจนระหว่างเขตที่อยู่อาศัยกับเขตอุตสาหกรรม เพื่อไม่ให้กิจกรรมโลจิสติกส์กระทบต่อความสงบและความปลอดภัยของชาวบ้าน ชาวชุมชนบางส่วนยังเสนอให้มีการติดตั้งไฟส่องสว่างให้ทั่วถึงทั้งในและรอบบริเวณท่าเรือ พร้อมทั้งเพิ่มไฟสัญญาณในจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย เพื่อสร้างความปลอดภัยในการสัญจรและลดความเสี่ยงในชีวิตประจำวัน แม้หลายความคิดเห็นจะเข้าใจว่าท่าเรือมีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ แต่ยังมีความคาดหวังให้รัฐหรือผู้ดำเนินโครงการมีมาตรการชดเชยหรือเยียวยาอย่างเหมาะสมกับผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพ ความปลอดภัย และโอกาสในการมีรายได้หรืออาชีพในพื้นที่

(3) สิ่งแวดล้อม

(3.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ในส่วนของผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ในส่วนของการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 และ 2 กทท. ได้มีการจัดการแก้ไขผลกระทบระหว่างการก่อสร้าง การจัดการด้านผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และการจัดการด้านผลกระทบด้านการจราจรจากการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบังในภาพรวม

(3.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม พบว่าผลการประเมิน**ภาพรวมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม**ของคนในชุมชนรอบพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง พบว่าการดำเนินงานของท่าเรือไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางลบมากนัก เนื่องจากการปฏิบัติงานด้านการขนถ่ายสินค้าไม่ได้อยู่ใกล้เขตที่อยู่อาศัย อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจะเกิดจากปัญหาการจราจรติดขัดและมีรถบรรทุกผ่านเข้าออกในพื้นที่มาก ทำให้เกิดมลพิษด้านฝุ่นละออง อากาศ และเสียงรบกวนชุมชนที่อยู่รอบพื้นที่ท่าเรือ โดยเฉพาะในพื้นที่ชุมชนที่อยู่ใกล้ลานตู้คอนเทนเนอร์ โรงเรียน หรือเส้นทางการเดิน นอกจากนี้ยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับสุขภาพของประชาชนในระยะยาว รวมถึงปัญหาขยะและการจราจรที่หนาแน่นมากขึ้น ส่งผลให้การใช้ชีวิตประจำวันลำบากมากขึ้น อีกประเด็นที่มีการกล่าวถึงคือการขาดการกำหนดโซนนิ่งอย่างชัดเจนระหว่างพื้นที่พักอาศัยและกิจกรรมเชิงพาณิชย์ เช่น ลานตู้คอนเทนเนอร์และโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งส่งผลให้เกิดความไม่เหมาะสมในการใช้พื้นที่ และก่อให้เกิดมลภาวะใกล้เขตที่อยู่อาศัยโดยตรง นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอแนะด้านการควบคุม เช่น ควรมีมาตรการตรวจสอบน้ำหนักรถบรรทุก การควบคุมคุณภาพรถขนส่งไม่ให้ปล่อยควันพิษ และการตรวจสารเสพติดของพนักงานขับรถเพื่อความปลอดภัย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความคาดหวังจาก

ประชาชนต่อการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างมีมาตรฐานและรัดกุมมากขึ้น เป็นผลให้ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าโครงการดังกล่าวส่งผลกระทบต่ออากาศและเสียงแย่ลงเล็กน้อยเพียงร้อยละ 21 และร้อยละ 26 ตามลำดับ

(4) สรุปผลประเมินด้านผลกระทบ (Impact) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(4.1) ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้ การให้บริการส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและรายได้ของชุมชน

(4.2) ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต ส่งผลดีต่อสังคมและคุณภาพชีวิตในระดับดี

(4.3) ประเด็นสิ่งแวดล้อม การดำเนินงานของท่าเรือไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางลบมากนัก เนื่องจากการปฏิบัติงานด้านการขนถ่ายสินค้าไม่ได้อยู่ใกล้เขตที่อยู่อาศัย อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจะเกิดจากปัญหาการจราจรติดขัดและมีรถบรรทุกผ่านเข้าออกในพื้นที่มาก ทำให้เกิดมลพิษด้านฝุ่นละออง อากาศและเสียงรบกวนชุมชนที่อยู่รอบพื้นที่ท่าเรือ

1.2.4) การประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence)

การประเมินด้านความเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดการประเมินด้านความเชื่อมโยง 2 ด้าน ดังนี้

(1) ความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นส่วนหนึ่งของแผนงานพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard: ESB) ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์เชิงรุกในการพัฒนาประเทศและได้มีการกำหนดไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 และฉบับที่ 6 (พ.ศ. 2535-2534) โดยภาครัฐเป็นผู้นำการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและภาคเอกชนเป็นผู้นำการลงทุนด้านอุตสาหกรรมเพื่อให้ 3 จังหวัดของภาคตะวันออก ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา เป็นศูนย์กลางความเจริญ ศูนย์กลางอุตสาหกรรมหลักและอุตสาหกรรมต่อเนื่องแห่งใหม่ของประเทศ เพื่อกระจายความเจริญและกิจกรรมทางเศรษฐกิจออกจากกรุงเทพฯ อย่างเป็นระบบ และปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจจากเดิมที่พึงพาภาคการเกษตรเป็นหลักสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันกับตลาดโลกและเปิดประตูของประเทศเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางเรือของโลกได้โดยไม่ต้องผ่านกรุงเทพฯ โดยตลอดระยะเวลานับตั้งแต่ พ.ศ. 2534 ที่ท่าเรือแหลมฉบังได้เริ่มเปิดดำเนินการได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแบบบูรณาการมาอย่างต่อเนื่องมาตามลำดับทั้งท่าเรือน้ำลึก ถนน รถไฟ นิคมอุตสาหกรรม อ่างเก็บน้ำ ท่อส่งน้ำ ประปา ไฟฟ้า โทรคมนาคม ตลอดจนการพัฒนาชุมชน สังคมและการดูแลสิ่งแวดล้อม ซึ่งภาคเอกชนทั้งภายในและต่างประเทศได้ตอบรับโดยลงทุนด้านอุตสาหกรรมและกิจกรรมอย่างกว้างขวาง

รูปที่ 5.2-9 นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังและท่าเรือแหลมฉบังเป็นโครงการที่พัฒนามาควบคู่กันภายใต้แผนงาน ESB
ที่มา: รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก (2560)

ในส่วนของแผนงาน ESB ที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่แหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี (10,000 ไร่) กำหนดให้พื้นที่แหลมฉบังเป็นเมืองใหม่ของประเทศที่มีท่าเรือน้ำลึกระดับสากล และเป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมที่ไม่มีปัญหามลพิษ โดยให้มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก (ท่าเรือแหลมฉบัง) ควบคู่กับการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง (พื้นที่ 3,566 ไร่) และการพัฒนาทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง เพื่อลดต้นทุนการผลิตของสินค้าไทยให้สามารถแข่งขันกับตลาดโลกได้ และพัฒนาชุมชนเดิมและชุมชนใหม่ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก โครงสร้างพื้นฐานและบริการพื้นฐานทางสังคมครบครันเพื่อรองรับแรงงานและครอบคลุมให้อยู่อาศัยได้อย่างถาวร พร้อมทั้งควบคุมสิ่งแวดล้อมเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน โดยใช้งบลงทุนภาครัฐในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน นิคมอุตสาหกรรม และท่าเรือ รวม 104,000 ล้านบาท ซึ่งจะก่อให้เกิดการจ้างงานทางตรง 130,000 คน และการจ้างงานทางอ้อม 330,000 คน ทำให้เศรษฐกิจขยายตัวเพิ่มขึ้น 3 เท่า[8]

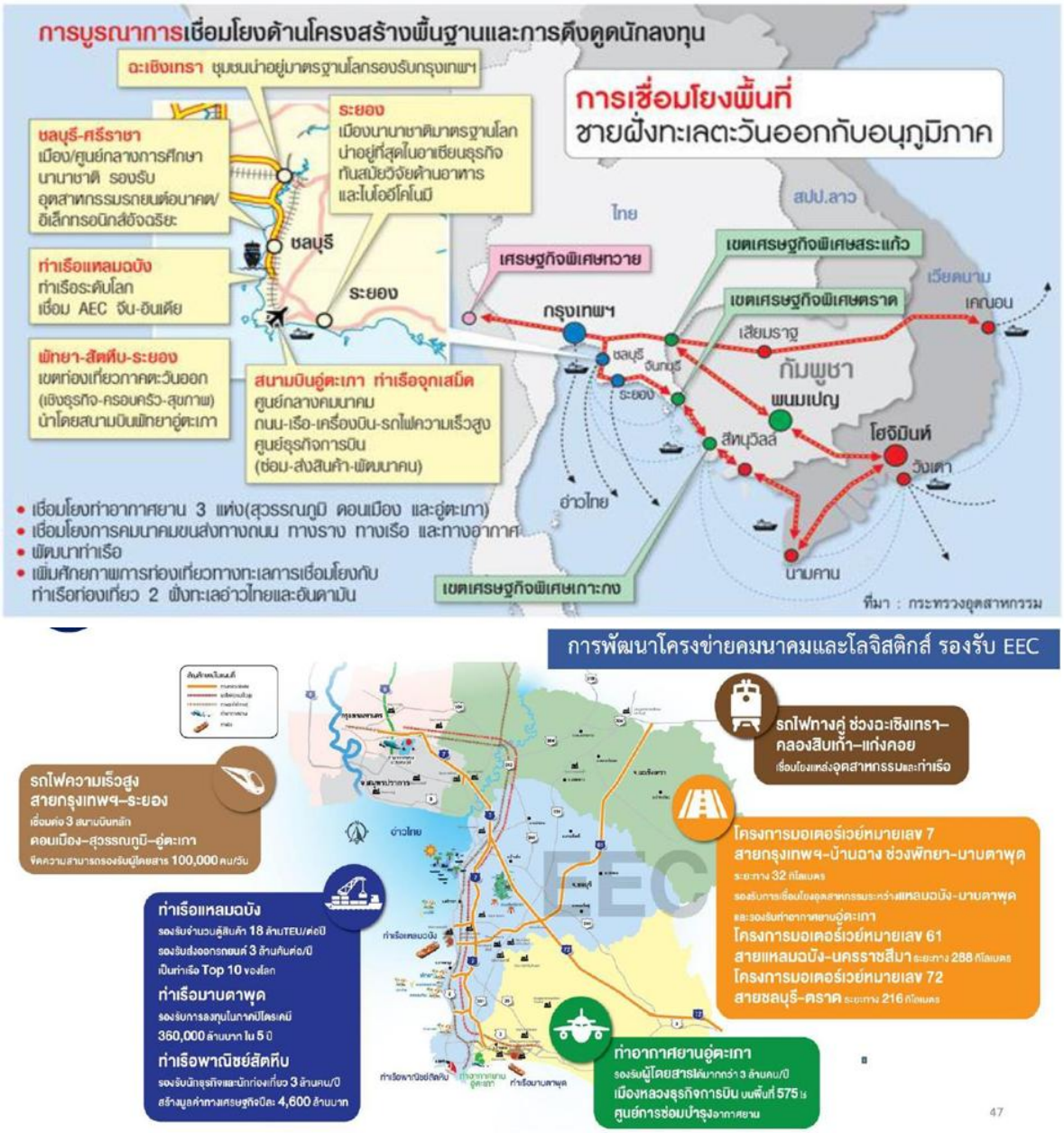
นอกจากนี้ ยังมีความเชื่อมโยงด้านการขนส่งระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือกรุงเทพ โดยเฉพาะการส่งเสริมให้มีการให้บริการเรือชายฝั่งเพื่อขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่าง

[8] รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก จัดทำโดยสำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เมษายน 2560

ท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือกรุงเทพ เพื่อลดความแออัดคับคั่งของการจราจรทางถนนที่ผ่านเข้าออกท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะการขนส่งด้วยเรือชายฝั่งไปเข้าที่ท่าเรือที่อยู่ในบริเวณแอ่งจอดเรือแห่งที่ 1 (Basin 1) ของท่าเรือแหลมฉบัง จึงนับว่ามีบทบาทเกื้อหนุนเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน

(2) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมานับตั้งแต่มีแผนงานพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard: ESB) ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 1 และระยะที่ 2 จนถึงปัจจุบันที่มีแผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ที่มีการให้ความสำคัญกับการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เพื่อขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าของท่าเรือแหลมฉบังนั้น การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังยังคงรักษาความต่อเนื่องให้เป็นประตูการค้าทางทะเลที่มีความสำคัญที่สุดของไทยเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนในภาคตะวันออก โดยภายใต้แผนงานพัฒนา EEC ได้มีการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ควบคู่ไปกับการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญอื่น ๆ ที่ช่วยเสริมศักยภาพการดำเนินงานของกันและกัน อาทิ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ท่าอากาศยานอู่ตะเภา และรถไฟทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-และแก่งคอย เพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับท่าเรือแหลมฉบัง



รูปที่ 5.2-10 การบูรณาการการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเข้ากับโครงการสำคัญอื่นของ EEC

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย

(3) ผลการประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่าการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมีความสอดคล้องกับโครงการอื่น ซึ่งมีการวางแผนการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตามแผนงานการพัฒนาด้านโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การเติบโตของท่าเรือสอดคล้องกับการพัฒนาทางการค้าและการลงทุนของพื้นที่หลังท่า

1.2.5) การประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency)

การประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) เป็นการประเมินต้นทุนการก่อสร้างโครงการและระยะเวลาดำเนินโครงการเป็นไปตามเป้าหมาย

(1) ต้นทุนของโครงการ

การลงทุนสร้างท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 1 ใน พ.ศ. 2534 รัฐบาลใช้วงเงินลงทุน 2,500 ล้านบาท และสามารถดำเนินการก่อสร้างและเปิดใช้ได้ตามเวลาที่กำหนด โดยในปีแรกของการเปิดให้บริการมีเรือสินค้าเข้ามาใช้บริการ 72 เที่ยว บรรทุกตู้สินค้ารวม 1,560 ตู้ เป็นสินค้าขาเข้า 1,559 ตู้ และสินค้าขาออก 1 ตู้ จนใน พ.ศ. 2567 มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า 1,273,986 ตู้ อีกทั้งมีการนำส่งผลกำไรให้กระทรวงการคลังอย่างต่อเนื่องทุกปี

(2) ระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ

จากการทบทวนข้อมูลเอกสารรายงานต่าง ๆ พบว่าท่าเรือแหลมฉบังแบ่งระยะเวลาการก่อสร้างท่าเรือออกเป็น 3 ระยะหลัก ๆ คือ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2530-2534) ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2540-2546) และระยะที่ 3 (กำลังดำเนินการ) โดยระยะที่ 1 ใช้เวลาประมาณ 4 ปี (พ.ศ. 2530-2534) โดยเริ่มก่อสร้างเดือนธันวาคม พ.ศ. 2530 และเปิดให้บริการท่าเทียบเรือแรกคือ B1 เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2534 ระยะที่ 2 เริ่มก่อสร้างใน พ.ศ. 2540 และเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2546 และระยะที่ 3 เป็นโครงการขนาดใหญ่ และมีการปรับปรุงแผนงานอย่างต่อเนื่อง

(3) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นต้นทุนของโครงการ

จากการทบทวนข้อมูลมท่าเรือแหลมฉบังมีการใช้งบลงทุนเป็นไปตามเป้าหมาย

(3.2) ประเด็นระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ

จากการทบทวนข้อมูลจากรายงานต่าง ๆ พบว่าระยะเวลาดำเนินก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังในแต่ละระยะเป็นไปตามเป้าหมาย

1.2.6) การประเมินด้านความยั่งยืน (Sustainability)

การประเมินด้านยั่งยืน (Sustainability) ของท่าเรือแหลมฉบัง เป็นการพิจารณาด้านความสามารถที่หน่วยงานเจ้าของโครงการมีการดูแลและบำรุงรักษาทำให้การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก และการที่หน่วยงานเจ้าของโครงการมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน โดยใช้ข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ความสามารถในการดูแลและบำรุงรักษาโครงการ

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ พบว่า การท่าเรือแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลท่าเรือแหลมฉบังมียุทธศาสตร์มุ่งสู่การเป็นท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Port) โดยมุ่งเน้นการใช้พลังงานสะอาด โดยเฉพาะพลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม เน้นการปรับปรุงกระบวนการทำงานด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้สามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้ร้อยละ 7.5 ใน พ.ศ. 2571 ร้อยละ 8 ใน พ.ศ. 2572 และร้อยละ 10 ใน พ.ศ. 2573 (เมื่อเทียบกับปีฐาน คือ พ.ศ. 2566) นอกจากนี้ยังมีการจัดตั้ง

คณะกรรมการบริหารความยั่งยืนเป็นผู้ดูแลและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนของท่าเรือโดยเฉพาะเน้นการสร้างมาตรฐานการจัดการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และการสร้างการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐาน ISO 26000 และเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของ World Port Sustainability

(2) ความเพียงพอของงบประมาณในการดำเนินงาน

กิจการของเอกชน Terminal Operator ที่ได้รับสัมปทานการบริหารท่าเทียบเรือภายในเขตท่าเรือแหลมฉบังมีการชำระค่าตอบแทนสูงกว่าค่าตอบแทนขั้นต่ำ และผลการดำเนินงานโดยรวมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ยังมีผลกำไรสุทธิทุกปี ขณะเดียวกับกิจการผู้ประกอบการท่าเรือเอกชน Terminal Operator ในเขตพื้นที่ท่าเรือก็ยังมีผลกำไรจากการดำเนินงานทุกปี

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ พบว่า กทท. ซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการท่าเรือแหลมฉบัง เป็นกิจการที่ประกอบการมีผลกำไรอย่างต่อเนื่องและสามารถส่งเงินจากผลกำไรเข้ากระทรวงการคลังไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของผลกำไร ซึ่งจัดเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีผลประกอบการทางเงินที่ดี โดยใน พ.ศ. 2565 2566 และ 2567 มีผลประกอบการกำไรสุทธิ 6,276 ล้านบาท 6,666 ล้านบาท และ 7,648 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเป็นกำไรสุทธิสูงสุดมากที่สุดตั้งแต่ก่อตั้งกิจการ และสะท้อนถึงเป็นหน่วยงานที่มีความมั่นคงและมีความพร้อมในการดำเนินกิจการอย่างต่อเนื่อง

(3) สรุปผลการประเมินด้านความยั่งยืน (Sustainability) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่าท่าเรือแหลมฉบังซึ่งอยู่ภายใต้หน่วยงานเจ้าของโครงการคือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีความสามารถในการดูแลและบำรุงรักษาทำให้การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง มีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงานและขยายขีดความสามารถในการให้บริการ อย่างไรก็ตาม ในอนาคตหากท่าเรือแหลมฉบังจะส่งเสริมให้ผู้ประกอบการท่าเรือที่เป็นภาคเอกชนปรับเปลี่ยนปั้นจั่นยกขนสินค้าจากเดิมที่ใช้พลังงานน้ำมันเชื้อเพลิงมาเป็นพลังงานไฟฟ้าเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเป็นท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port) หรือท่าเรืออัตโนมัติ (Autonomous Port) ก็จะต้องมีการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคด้านพลังงานให้พร้อมเนื่องจากในปัจจุบันระบบการจ่ายพลังงานในท่าเรือยังไม่เพียงพอ

1.2.7) ความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money)

ความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money) เป็นพิจารณาความสามารถในการทำกำไร โดยกรณีท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือที่สร้างรายได้และผลกำไรให้แก่ กทท. ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการมากที่สุด จากรายงานของ กทท. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมีผลการประกอบการ สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 5.2-4 ผลการประกอบการโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563-2567

หน่วย: บาท

รายการ	2563	2564	2565	2566	2567
รายได้รวม	8,286,725,047	8,649,286,791	9,514,820,724	9,925,860,955	10,887,370,936
รายจ่ายรวม	1,476,825,197	1,719,330,874	2,466,744,397	2,173,542,175	2,010,943,988
ค่าเสื่อม	619,981,031	649,056,341	56,800,236	542,905,046	679,256,435
กำไร (ขาดทุน)	6,189,918,818	6,280,899,576	6,991,276,092	7,209,413,733	8,197,170,513

ที่มา : การท่าเรือแห่งประเทศไทย

จากตารางข้างต้นโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมีผลการประกอบการกำไรสุทธิทุกปี ปีละมากกว่า 6,190 ล้านบาท โดยคิดเป็นรายได้มากกว่าต้นทุนร้อยละ 149.69 มีอัตราการขยายตัว (Compound Annual Growth Rate: CAGR) ของกำไรสุทธิระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2563-2567 คิดเป็นร้อยละ 7.27 ต่อปี

ผลการประเมินด้านความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่าท่าเรือแหลมฉบังมีความคุ้มค่าทางการเงินในลงทุน มากกว่าร้อยละ 120 ของต้นทุน

1.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากทำการประเมินผลท่าเรือแหลมฉบังตามเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 7 ด้านแล้วที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมของโครงการได้ ดังนี้

	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง
1	**ความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• การดำเนินการและการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมีความสอดคล้องอย่างมากกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญของประเทศ การเพิ่มส่วนแบ่งการขนส่งทางน้ำ และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ • ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของผู้ส่งออกและผู้นำเข้าที่อยู่ในพื้นที่ทุกภาคของประเทศไทย และรองรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้านของไทยที่ต้องการนำเข้าและส่งออกไปประเทศที่สาม • ท่าเรือแหลมฉบังสอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดเจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ
2	**ประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• ปริมาณสินค้าผ่านท่าพบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่ามากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่ใกล้จะถึงขีดความสามารถที่ 11.1 ล้าน TEU/ปี และในภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่ามีระดับที่มากกว่าเป้าหมายที่กำหนด • มีความพึงพอใจในการช่วยลดต้นทุนในการขนส่ง โดยเฉพาะกิจการที่ตั้งอยู่ในภาคตะวันออกและภาคกลาง อีกทั้งมีอัตราค่าภาระและค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากผู้ใช้บริการที่สามารถแข่งขันกับประเทศอื่น ๆ ได้ โดยเฉพาะต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย และเวียดนาม อย่างไรก็ตาม การจัดการจราจรทางถนนภายในท่าเรือยังคงเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ และมีปัญหารถติดสะสมเป็นระยะเวลานานเนื่องจากขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขาดจุดจอดรถที่เพียงพอ และ

	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง
		การยังไม่ได้นำระบบ Truck Queue มาใช้อย่างสมบูรณ์ ทำให้เกิดเพิ่มระยะเวลาการรอคอยของการขนส่งของรถบรรทุกและเจ้าของสินค้า • การให้บริการภายในเขตท่าเทียบเรือของเอกชนที่เป็นผู้รับสัมปทานจากท่าเรือแหลมฉบัง (Terminal Operator) มีความรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม ในกลุ่มพื้นที่ที่มีการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์อย่างมาก ได้แก่ กลุ่มท่าเทียบเรือชุด B มีปริมาณรถบรรทุกติดรอคอยเพื่อนำสินค้าเข้าไปส่งมอบที่ท่าเรือและรับคืนตู้สินค้า เนื่องจากขาดพื้นที่ขนาดใหญ่เพื่อใช้จอดรอคอยเพื่อรอเรียกเข้าไปรับส่งสินค้า และระบบ Truck Queue ยังไม่ได้ใช้บังคับอย่างเต็มที่ และเรือจอดรอคอยเข้าเทียบท่า ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดของรถบรรทุกในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะกลุ่มท่าเทียบเรือชุด B ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนต้องเสียเวลาและต้นทุนในการจอดรอคอยการเข้าใช้บริการท่าเทียบเรือหลายชั่วโมงตลอดจนส่งผลกระทบมาถึงพื้นที่รอบนอก • ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจในบริการที่ได้รับ ขณะที่ประเด็นที่ควรปรับปรุง ได้แก่ การเพิ่มปริมาณสินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง และการส่งเสริมการเพิ่มปริมาณการขนส่งทางรางและทางชายฝั่งที่เข้าใช้บริการท่าเรือแหลมฉบัง การปรับถนนภายในท่าเรือที่ขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ การให้ความสำคัญกับการจัดการข้อร้องเรียนของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและมีการประเมินผลการดำเนินงานในการจัดการข้อร้องเรียนและข้อเสนออย่างเป็นรูปธรรม การจัดการปัญหาการจราจรแออัดภายในพื้นที่ท่าเรือ และการจัดให้มีห้องสุขาที่เพียงพอสำหรับผู้ขับรถบรรทุกในพื้นที่จอดรถคอยสินค้า • ท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณผู้ใช้งานมากกว่าแผนแต่ไม่เกินร้อยละ 20 และบรรลุเป้าหมายทั้งการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ลดระยะเวลาในการดำเนินงาน และความพึงพอใจในภาพรวม
3	**ผลกระทบ (Impact)** **น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• การให้บริการส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและรายได้ของชุมชน • ท่าเรือแหลมฉบัง ส่งผลดีต่อสังคมและคุณภาพชีวิตในระดับดี • การดำเนินงานของท่าเรือแหลมฉบังไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบเชิงลบมาก เนื่องจากการปฏิบัติงานด้านการขนถ่ายสินค้าไม่ได้อยู่ใกล้เขตที่อยู่อาศัย อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจะเกิดจากปัญหาการจราจรติดขัดและมีรถบรรทุกผ่านเข้าออกในพื้นที่มาก ทำให้เกิดมลพิษด้านฝุ่นละอองในอากาศ และเสียงรบกวนชุมชนที่อยู่รอบพื้นที่ท่าเรือ • ท่าเรือแหลมฉบังได้รับผลกระทบเชิงบวกปานกลางในภาพรวมของทุกมิติ แต่อาจยังมีบางจุดที่ยังสามารถพัฒนาเพิ่มเติมได้
4	**ความเชื่อมโยง (Coherence)** **น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมีความสอดคล้องกับโครงการอื่น ซึ่งวางแผนการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตามแผนงานพัฒนาโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ไม่เกิดปัญหาท่าเรือโตไม่ทันตามการพัฒนาการทางการค้าและการลงทุนของพื้นที่หลังท่า • ท่าเรือแหลมฉบังสอดคล้องอย่างเต็มที่กับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาพื้นที่
5	**ประสิทธิภาพ (Efficiency)** **น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• ใช้งบลงทุนเป็นไปตามเป้าหมายและดำเนินการก่อสร้างเสร็จตามกำหนด • ท่าเรือแหลมฉบังมีต้นทุนการก่อสร้างเป็นไปตามเป้าหมายและมีระยะเวลาเปิดให้บริการเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ตามแผน
6	**ความยั่งยืน (Sustainability)** **น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• ท่าเรือแหลมฉบังมีการดูแลและบำรุงรักษาเป็นอย่างดี ทำให้การใช้ประโยชน์มีต่อเนื่อง ไม่ติดขัด อีกทั้งหน่วยงานมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน อย่างไรก็ตาม ในอนาคตหากท่าเรือแหลมฉบังจะส่งเสริมให้ผู้ประกอบการท่าเรือที่เป็นภาคเอกชนปรับเปลี่ยนปั้นจั่นยกขนสินค้าจากเดิมที่ใช้ปั้นจั่นพลังงานน้ำมันเชื้อเพลิงมาเป็นปั้นจั่นพลังงานไฟฟ้าเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเป็นท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port) หรือท่าเรืออัตโนมัติ (Autonomous Port) ก็จะต้องมีการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคด้านพลังงานให้พร้อมเนื่องจากในปัจจุบันระบบการจ่ายพลังงานไฟฟ้าในท่าเรือยังไม่เพียงพอ

	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาท่าเรือแหลมฉบัง
		• หน่วยงานเจ้าของโครงการมีการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารความยั่งยืนเป็นผู้ดูแลและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนของท่าเรือ โดยเฉพาะเน้นการสร้างมาตรฐานการจัดการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และการสร้างการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐาน ISO 26000 และเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของ World Port Sustainability ตลอดจนมีผลประกอบการที่ดีและมีความสามารถในการดูแลและบำรุงรักษาทำให้การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน
7	**ความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money) น่าพอใจที่สุด ได้ 5 คะแนน**	• โครงการฯ มีผลการประกอบการกำไรสุทธิทุกปี ปีละมากกว่า 6,190 ล้านบาท โดยมีอัตราการขยายตัว (CAGR) ของกำไรสุทธิระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2563-2567 คิดเป็นร้อยละ 7.27 ต่อปี • ท่าเรือแหลมฉบังมีรายได้มากกว่าร้อยละ 120 ของต้นทุน
ผลการประเมินโครงการ		**33 คะแนน จาก 35 คะแนน (น่าพอใจอย่างยิ่ง)**

ผลการประเมินโครงการ ได้รับคะแนนรวม 33 คะแนน (น่าพอใจอย่างยิ่ง)

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักและเป็นประตูการค้าที่มีความสำคัญที่สุดของไทย และมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ และรถยนต์สำเร็จรูปที่ไทยส่งออกไปตลาดต่างประเทศ อีกทั้งเป็นโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ที่ใช้รองรับการขนส่งของสินค้าที่อยู่ภายใต้โครงการศึกษานี้ อาทิ รถยนต์ ยางรถยนต์ เนื้อสัตว์แปรรูป ทุเรียน น้ำตาล เครื่องปรับอากาศ โดยจุดเด่นที่สำคัญของท่าเรือแหลมฉบังที่ทำให้ได้ผลการประเมินอยู่ในขั้นน่าพอใจอย่างมากเกิดจากการออกแบบโครงการพัฒนาที่มีความสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ ความเชื่อมโยงกับโครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นในพื้นที่ภาคตะวันออก การใช้งบประมาณและดำเนินการก่อสร้างท่าเรือเป็นไปตามเป้าหมายสำหรับท่าเรือระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ที่เปิดให้บริการแล้ว การรักษาความยั่งยืนในการเติบโตโดยใช้งบประมาณของหน่วยงานเอง ความคุ้มค่าทางการเงินในการลงทุน ส่งผลให้**ผลการประเมินท่าเรือแหลมฉบังได้รับคะแนนสูง 33 คะแนน**

ข้อค้นพบจากการประเมินการใช้ประโยชน์ท่าเรือแหลมฉบัง

การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาระดับชาติและระดับพื้นที่ โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการได้ใช้การให้สัมปทานผู้ประกอบการเอกชนเป็นผู้ดำเนินการด้านการตลาด รับความเสี่ยงด้านรายได้ และปฏิบัติงานจัดให้มีเรือเข้าเทียบท่าและดำเนินการขนถ่ายสินค้า (Cargo Terminal Operator) โดยจากการประเมินการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 1 และ 2 ซึ่งเป็นกลุ่มท่าเรือชุดที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน พบว่า การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังประสบความสำเร็จในการใช้ประโยชน์เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศและการส่งออกรถยนต์สำเร็จรูปจากไทยไปตลาดต่างประเทศโดยมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเกินกว่าเป้าหมายตามแผนที่กำหนดเล็กน้อย อีกทั้งการที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยใช้การให้สัมปทานแก่ผู้ประกอบการเอกชน โดยเอกชนเป็นผู้จ่ายค่าตอบแทนทั้งในส่วนที่เป็นค่าตอบแทนคงที่และส่วนแบ่งรายได้จากการให้บริการ ทำให้การลงทุนพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเกิดความคุ้มค่าทางการเงิน

แม้ท่าเรือแหลมฉบังจะมีปริมาณสินค้าผ่านท่าที่เป็นสินค้าขาเข้าและสินค้าขาออกมากก็ตาม แต่ยังคงมีปริมาณสินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) ต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนด เนื่องจากกฎระเบียบของ

หน่วยงานภาครัฐของไทยไม่เอื้อต่อการถ่ายลำของสินค้าหลายประเภทที่เป็นกลุ่มสินค้าต้องจำกัด (Restricted Goods) ที่กฎระเบียบของไทยกำหนดให้สินค้าถ่ายลำ หรือสินค้าที่นำผ่านท่าเรือ (แม้จะไม่มีการใช้หรือการบริโภคสินค้าดังกล่าวภายในดินแดนประเทศไทย) ถือเสมือนเป็นการนำเข้าประเทศ ซึ่งส่งผลให้การเคลื่อนย้ายสินค้าถ่ายลำภายในพื้นที่เขตท่าเรือแหลมฉบังต้องใบอนุญาตจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข

ผลจากการที่ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักของประเทศและมีปริมาณการใช้งานมากเกินกว่าเป้าหมายที่กำหนด ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดภายในท่าเรือ รถบรรทุกต้องจอดรอคอยเพื่อเข้าไปรับส่งสินค้าเป็นระยะเวลาหลายชั่วโมง โดยเฉพาะการเข้าไปรับส่งสินค้าในกลุ่มของท่าเทียบเรือที่พัฒนาขึ้นในระยะที่ 1 (ท่าเทียบเรือชุด B ซึ่งเป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์ และท่าเทียบเรือชุด A บางแห่งที่จัดให้มีบริการรองรับสินค้าคอนเทนเนอร์) ซึ่งภาวะการจราจรติดขัดดังกล่าวส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางถนนเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกับเจ้าของสินค้าเพิ่มขึ้น กิจการรถบรรทุกขนส่งสินค้าต้องมีต้นทุนค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติงานนานขึ้นอันเนื่องจากรถบรรทุกต้องจอดอยู่โดยไม่สามารถนำรถบรรทุกไปหมุนเวียนเพื่อก่อให้เกิดรายได้ อีกทั้งส่งผลต่อสุขภาพของพนักงานขับรถบรรทุกเนื่องจากห้องสุขาในพื้นที่ที่จอดรถไม่พอเพียง นอกจากนี้ จากการที่มีปริมาณรถบรรทุกเข้าออกและจอดรถในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังมากยังส่งผลต่อความปลอดภัยของชุมชนในการเดินทางสัญจรในพื้นที่และสร้างผลกระทบทางด้านเสียง ฝุ่น และอากาศต่อชุมชนอยู่บ้าง

ภายหลังจากการประเมินการใช้ประโยชน์ท่าเรือแหลมฉบังดังกล่าวข้างต้น เพื่อเป็นการยกระดับการใช้ประโยชน์การใช้ท่าเรือได้อย่างยั่งยืน ควรมีการดำเนินการดังต่อไปนี้เพิ่มเติม ประกอบด้วย **(1) การปรับแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการถ่ายลำ (Transshipment Cargo)** เพื่อยกระดับท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นประตูการค้าของไทยและศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางทะเลของภูมิภาคอินโดจีน **(2) การแก้ไขปัญหาการจราจรทางถนนที่แออัดในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังและพื้นที่ต่อเนื่องรอบนอก** อาทิ การหาพื้นที่จอดรถบรรทุกเพิ่มและสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับพนักงานขับรถบรรทุก การจัดระเบียบการรอคอยและนำเทคโนโลยี Truck Queue อย่างเต็มรูปแบบมาใช้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยประสานการทำงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรในการเร่งรัดการตรวจปล่อยสินค้าและการเปิดช่องจราจรเพิ่มเติมสำหรับรถบรรทุกให้เข้ามาในพื้นที่ท่าเรือเพื่อรับส่งสินค้าได้อย่างสะดวกขึ้น **(3) การส่งเสริมให้มีการใช้การขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น** เพื่อลดปริมาณรถบรรทุกเข้าออกท่าเรือ โดยเฉพาะการท่าเรือแห่งประเทศไทยควรประสานงานกับการรถไฟแห่งประเทศไทย กรมศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มขบวนรถและความจุบรรทุกของรางเพื่อให้บริการเชื่อมโยงระหว่าง ICD ลาดกระบังกับ SRTO ที่อยู่ในท่าเรือแหลมฉบัง ตลอดจนการให้บริการในเส้นทางอื่น ๆ ที่มีศักยภาพเพิ่มขึ้น อาทิ Container Yard ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคกลางที่เชื่อมโยงการขนส่งมายัง SRTO และ **(4) การส่งเสริมให้มีการใช้การขนส่งชายฝั่งและการขนส่งทางลำน้ำเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง** อาทิ การส่งเสริมการเดินเรือคอนเทนเนอร์ชายฝั่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา/แม่น้ำป่าสักกับท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือในจังหวัดระยองกับท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือในภาคใต้ตอนบนกับท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อลดปริมาณรถบรรทุกเข้าออกท่าเรือ และเพื่อเพิ่มส่วนแบ่งตลาดการขนส่งทางชายฝั่ง

2) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (M7)

2.1) ข้อมูลพื้นฐาน

2.1.1) ความเป็นมา

รูปที่ 5.2-11 แผนที่และภาพถ่ายเส้นทางทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (M7)

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

ประเทศไทยมีการพัฒนาทางหลวงอย่างเป็นระบบมาตั้งแต่เริ่มมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับแรก ๆ โดยแนวทางการพัฒนาทางหลวงในอดีตนั้นเริ่มต้นจากการก่อสร้างทางหลวงสายหลักเชื่อมระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ เข้าด้วยกัน หลังจากนั้นก็ทำการพัฒนาเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด และระหว่างอำเภอตามลำดับ โดยในช่วง พ.ศ. 2530 (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6) เศรษฐกิจของประเทศไทยมีการขยายตัวในอัตราที่สูงมากทำให้ความต้องการในการเดินทางทางถนนมีสูงตามไปด้วย ส่งผลให้โครงข่ายทางหลวงที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางได้ ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรหนาแน่นและติดขัดบนเส้นทางสายหลักหรือบริเวณเมืองหลัก ดังนั้นในช่วงเวลาดังกล่าวจึงได้แก้ปัญหาดังกล่าวโดยการเร่งขยายจำนวนช่องจราจรของเส้นทางสายหลักให้เพิ่มขึ้น

กรมทางหลวงจึงได้มีแนวคิดที่จะทำการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองซึ่งเป็นทางหลวงที่มีมาตรฐานสูงกว่าทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมระหว่างภูมิภาค เพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางและขนส่งที่เพิ่มขึ้น โดยใน พ.ศ. 2534 ประเทศไทยจึงได้มีการศึกษาและจัดทำแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษ

ระหว่างเมือง (Intercity Motorway) ด้วยการสนับสนุนการศึกษาจากประเทศญี่ปุ่นผ่านหน่วยงาน Japan International Cooperation Agency หรือ JICA โดยทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เป็นส่วนหนึ่งของสายทางหมายเลข TM-3 พระโขนง-จันทบุรี ในรายงานการศึกษานี้ ซึ่งต่อมาในปี พ.ศ. 2539 กรมทางหลวงได้นำผลการศึกษาดังกล่าวมาจัดทำ “แผนแม่บทการก่อสร้างทาง หลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย” โดยกำหนดเป็นแผนระยะยาว 20 ปี ตั้งแต่แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2540-2544) จนถึงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) จำนวน 13 เส้นทาง รวมระยะทาง 4,150 กิโลเมตร โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบในแผนแม่บทฯ ดังกล่าวในวันที่ 22 เมษายน พ.ศ. 2540 แต่จากปัญหาภาวะเศรษฐกิจตกต่ำในขณะนั้น ส่งผลให้ในระยะแรก มีทางหลวงพิเศษระหว่างที่ทำการก่อสร้างและเปิดให้บริการได้เพียง 2 สายทาง คือ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ-ชลบุรี และทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก) สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก (ช่วงบางพลี-บางปะอิน)

ในส่วนของการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 นั้นได้ถูกแบ่งออกเป็น 2 ตอน คือ กรุงเทพฯ-ชลบุรี ระยะทาง 64 กิโลเมตร และตอนชลบุรี-พัทยา ระยะทาง 51 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งสิ้น 115 กิโลเมตร ต่อมาภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ได้มีการเพิ่มส่วนต่อขยายในช่วงพัทยา-มาบตาพุด ระยะทางทั้งสิ้น 38 กิโลเมตร รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 153 กิโลเมตร

2.1.2) สถิติปริมาณการจราจร และการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง

สำหรับปริมาณจราจรของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ในช่วงใน พ.ศ. 2562 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีปริมาณจราจรเฉลี่ยบนช่วงถนนสูงสุดในเขตเมือง (กรุงเทพฯ-ลาดกระบัง) บริเวณช่วงทางแยกต่างระดับทับช้าง-ร่มเกล้า ประมาณ 205,212 คัน/วัน อัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 ต่อปี รองลงมาคือ ช่วงทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์-ทับช้าง ประมาณ 171,267 คัน/วัน อัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.4 ต่อปี ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาช่วงที่อยู่ในพื้นที่เขตนอกเมือง (ลาดกระบัง-อู่ตะเภา) พบว่าช่วงทางแยกต่างระดับบางวัว-บางปะกงมีปริมาณจราจรสูงสุดประมาณ 112,204 คัน/วัน รองลงมาคือ ช่วงทางแยกต่างระดับบางพระ-หนองขาม ประมาณ 94,135 คัน/วัน โดยทางแยกต่างระดับทับช้างมีปริมาณจราจรเข้า-ออกระบบมากที่สุด ประมาณ 142,168 คัน/วัน รองลงมาคือทางแยกต่างระดับบางพระ ประมาณ 74,567 คัน/วัน โดยทางแยกต่างระดับบางพระมีอัตราการเติบโตสูง (เฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.9 ต่อปี) เนื่องจาก ใน พ.ศ. 2561 กรมทางหลวงได้ปิดการให้บริการบริเวณทางเข้า-ออกจากทางคู่ขนาน โดยเปิดให้เข้า-ออกได้เฉพาะบริเวณทางแยกต่างระดับ ส่งผลให้ผู้ใช้ทางจำเป็นต้องเข้าใช้ทางแยกต่างระดับบางพระมากขึ้น รวมทั้งเกิดจากการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม

โดยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีสัดส่วนรถโดยส่วนใหญ่เฉลี่ยร้อยละ 90 เป็นรถยนต์ 4 ล้อ และมีสัดสวนรถปริมาณรถบรรทุก 6 ล้อสูงสุด ร้อยละ 5.2 คือ ช่วงทางแยกต่างระดับสุวรรณภูมิ-ลาดกระบัง และช่วงที่มีสัดสวนปริมาณรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไปสูงสุด ร้อยละ 11.1 คือ ชวงทางแยกต่างระดับบางพระ-หนองขาม เนื่องจากมีแหล่งดึงดูดการเดินทางที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินในทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

สำหรับภาพรวมสถิติปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561-2565[9] แสดงให้เห็นในตารางที่ 5.2-5

ตารางที่ 5.2-5 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวันบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

ปี	ปริมาณการจราจรเฉลี่ยรายวัน (คันต่อวัน)
2561	221,752
2562	247,515
2563	225,048
2564	209,063
2565	229,932

ที่มา: กรมทางหลวง

สำหรับปริมาณการจราจรต่อวันของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ปริมาณจราจรเฉลี่ยอยู่ที่ 245,251 คันต่อวัน โดยพื้นที่ที่มีปริมาณจราจรหนาแน่นคือในส่วนของ “ลาดกระบัง” มีปริมาณการจราจรสูงสุดที่ 53,667.93 คันต่อวัน ตามมาด้วย “บางพระ (ศรีราชา)” ที่ 35,674.51 คันต่อวัน ซึ่งสะท้อนถึงบทบาทของพื้นที่เหล่านี้ในฐานะศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และการคมนาคมที่สำคัญ ขณะที่ “หนองขาม” และ “พัทยา” มีปริมาณการจราจรสูงเช่นกัน บ่งชี้ถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ส่วนพื้นที่อย่าง “ห้วยใหญ่” “เขาชีจรรย์” และ “อู่ตะเภา” มีปริมาณการจราจรที่ต่ำ

ตารางที่ 5.2-6 ปริมาณจราจรของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 โดยแยกตามด่านจัดเก็บค่าผ่านทางในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

ช่วง	จราจร (คันต่อปี)	เฉลี่ย/วัน (คันต่อวัน)
ลาดกระบัง	18,891,112.00	53,667.93
บางบ่อ	6,268,963.00	17,809.55
บางปะกง	6,769,705.00	19,232.12
พนัสนิคม	6,576,733.00	18,683.90
บ้านบึง	5,976,233.00	16,977.93
บางพระ (ศรี)	12,557,429.00	35,674.51
หนองขาม	9,923,736.00	28,192.43
โป่ง	8,097,732.00	23,004.92
พัทยา	8,704,809.00	24,729.57
ห้วยใหญ่	2,162,494.00	6,143.45
เขาชีโอน	1,398,215.00	3,972.20
อู่ตะเภา	1,247,560.00	3,544.20

ที่มา: ข้อมูลปริมาณจราจรจากกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

[9] กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง. (2566). ข้อมูลปริมาณการจราจร บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 และ หมายเลข 9. สืบค้นจาก https://www.motorway.go.th./ข้อมูลปริมาณการจราจร-บน/

สำหรับการจัดเก็บค่าผ่านทางของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ประกอบด้วย 5 ช่องทาง ได้แก่ M-Flow เงินสด Easy Pass M-Pass และ รายได้อื่น ๆ โดยมีด่านเก็บค่าผ่านทาง 12 ด่าน ได้แก่ ลาดกระบัง บางบ่อ บางปะกง พนัสนิคม บ้านบึง บางพระ (คีรี) หนองขาม โป่ง พัทยา ห้วยใหญ่ เขาชีโอน และอู่ตะเภา สำหรับในช่วง พ.ศ. 2561-2565 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 จัดเก็บค่าผ่านทางได้เฉลี่ย 3,738 ล้านบาทต่อปี และมีปริมาณรถเฉลี่ย 78.24 ล้านคัน/ปี ในช่วงเวลาดังกล่าว

ตารางที่ 5.2-7 ปริมาณจราจรและการจัดเก็บรายได้บนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

ปี	ปริมาณรถ (ล้านคัน/ปี)*	รายได้การจัดเก็บค่าผ่านทางทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (ล้านบาท)				
		M-Flow**	เงินสด	Easy Pass	M-Pass	รายได้อื่น ๆ
2561	76.50	-	2,898	561	143	3
2562	86.14	-	3,289	723	197	2
2563	76.52	-	2,578	651	186	1
2564	70.87	-	2,509	704	217	1
2565	81.17	-	2,888	877	264	2

หมายเหตุ: * สืบค้นจากข้อมูลปริมาณจราจรบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และ หมายเลข 9: ปีงบประมาณ พ.ศ. 2556-2565
** ระบบ M-Flow สำหรับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เปิดให้บริการเดือนกันยายน พ.ศ. 2567

สำหรับการจัดเก็บรายได้ของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ผ่านช่องทางการเก็บเงินสด Easy Pass M-Pass และ รายได้อื่น ๆ พบว่าข้อมูลรายได้เฉลี่ยทั้งปีและต่อวันสำหรับแต่ละพื้นที่แสดงให้เห็นถึงศักยภาพทางเศรษฐกิจที่แตกต่างกันอย่างมาก โดย “ลาดกระบัง” มีรายได้เฉลี่ยต่อวันสูงที่สุดถึง 4,154,036.55 บาทต่อวัน ซึ่งสอดคล้องกับปริมาณการจราจรที่หนาแน่นและความเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจหลัก ตามมาด้วยพื้นที่ที่มีรายได้สูงรองลงมาอย่าง “หนองขาม” “บางพระ (ศรีราชา)” และ “พัทยา” ซึ่งล้วนเป็นแหล่งรวมกิจกรรมทางเศรษฐกิจสำคัญและการท่องเที่ยว ในขณะที่พื้นที่เช่น “ห้วยใหญ่” “เขาชีจรรย์” และ “อู่ตะเภา” มีรายได้เฉลี่ยต่อวันค่อนข้างต่ำ สะท้อนถึงขนาดเศรษฐกิจที่เล็กกว่าหรือลักษณะพื้นที่ที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 5.2-8 รายได้จากการจัดเก็บรายได้ของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 โดยแยกตามด่านจัดเก็บค่าผ่านทางในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

ด่าน	รายได้เฉลี่ยทั้งปี (บาทต่อปี)	รายได้เฉลี่ยต่อวัน (บาทต่อวัน)
ลาดกระบัง	1,466,374,903.14	4,154,036.55
บางบ่อ	224,763,443.91	636,723.64
บางปะกง	226,407,684.06	641,381.54
พนัสนิคม	193,223,626.03	547,375.71
บ้านบึง	238,032,038.58	674,311.72
บางพระ (คีรี)	474,796,984.59	1,345,033.95
หนองขาม	507,934,422.41	1,438,907.71
โป่ง	402,521,452.96	1,140,287.40
พัทยา	473,370,511.43	1,340,992.95
ห้วยใหญ่	112,687,892.85	319,229.16
เขาชีโอน	84,949,710.27	240,650.74
อู่ตะเภา	74,264,245.47	210,380.30

ที่มา: ข้อมูลปริมาณจราจรจากกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง

2.1.3) บทบาทและหน้าที่การให้บริการ

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ถูกกำหนดและออกแบบให้บริการแก่ทั้งรถขนส่งผู้โดยสารและรถขนส่งสินค้า หากพิจารณาเฉพาะในประเด็นของประสิทธิภาพและการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของการขนส่งสินค้านั้น ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเส้นนี้ถูกออกแบบให้เป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าทางถนนที่รถบรรทุกสามารถใช้ความเร็วได้สูงและมีความปลอดภัยกว่าการใช้ถนนระดับดิน (At-grade road) เช่น ทางหลวงหมายเลข 3 (สุขุมวิท) และทางหลวงหมายเลข 34 (บางนา-ตราด) เป็นต้น โดยการออกแบบได้กำหนดให้มีทางแยกและทางเชื่อมหลายจุดเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างแหล่งต้นทางและปลายทางของสินค้าที่สำคัญของประเทศ

(1) ทางแยกหรือทางคู่ขนานเข้าสู่สนามบินสุวรรณภูมิ

(2) ทางแยกเชื่อมกับสถานีขนส่งสินค้า และ ICD ลาดกระบัง

(3) ทางแยกเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง

(4) ทางแยกเชื่อมกับถนนกาญจนาภิเษก เชื่อมการขนส่งสินค้าระหว่างภาคตะวันออกกับภาคอื่นๆของประเทศไทย

ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกจะได้รับผลประโยชน์ที่สำคัญจากการใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเส้นนี้ ดังนี้

(1) ลดระยะเวลาการเดินทาง รถบรรทุกสามารถใช้ความเร็วได้คงที่และสูงขึ้น ไม่ต้องเผชิญกับการจราจรติดขัดหรือสัญญาณไฟจราจรเหมือนบนถนนปกติ

(2) ลดต้นทุนเชื้อเพลิง การเดินทางที่ราบรื่นและใช้ความเร็วคงที่ช่วยประหยัดเชื้อเพลิงได้ดีกว่าการขับขี่แบบหยุด-ไป

(3) ลดต้นทุนค่าเสื่อมราคาของรถและค่าบำรุงรักษา การขับขี่บนพื้นผิวถนนที่ดีและลดการเบรก-เร่งกระทันหันช่วยยืดอายุการใช้งานของรถ

(4) เพิ่มประสิทธิภาพในการใช้รถและแรงงาน รถบรรทุกสามารถหมุนเวียนงานได้มากขึ้นในหนึ่งวัน ทำให้สามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณที่มากขึ้นต่อหน่วยเวลา

(5) ลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุ มีการควบคุมทางเข้าออก (Controlled Access) ของรถยนต์ตลอดเส้นทาง

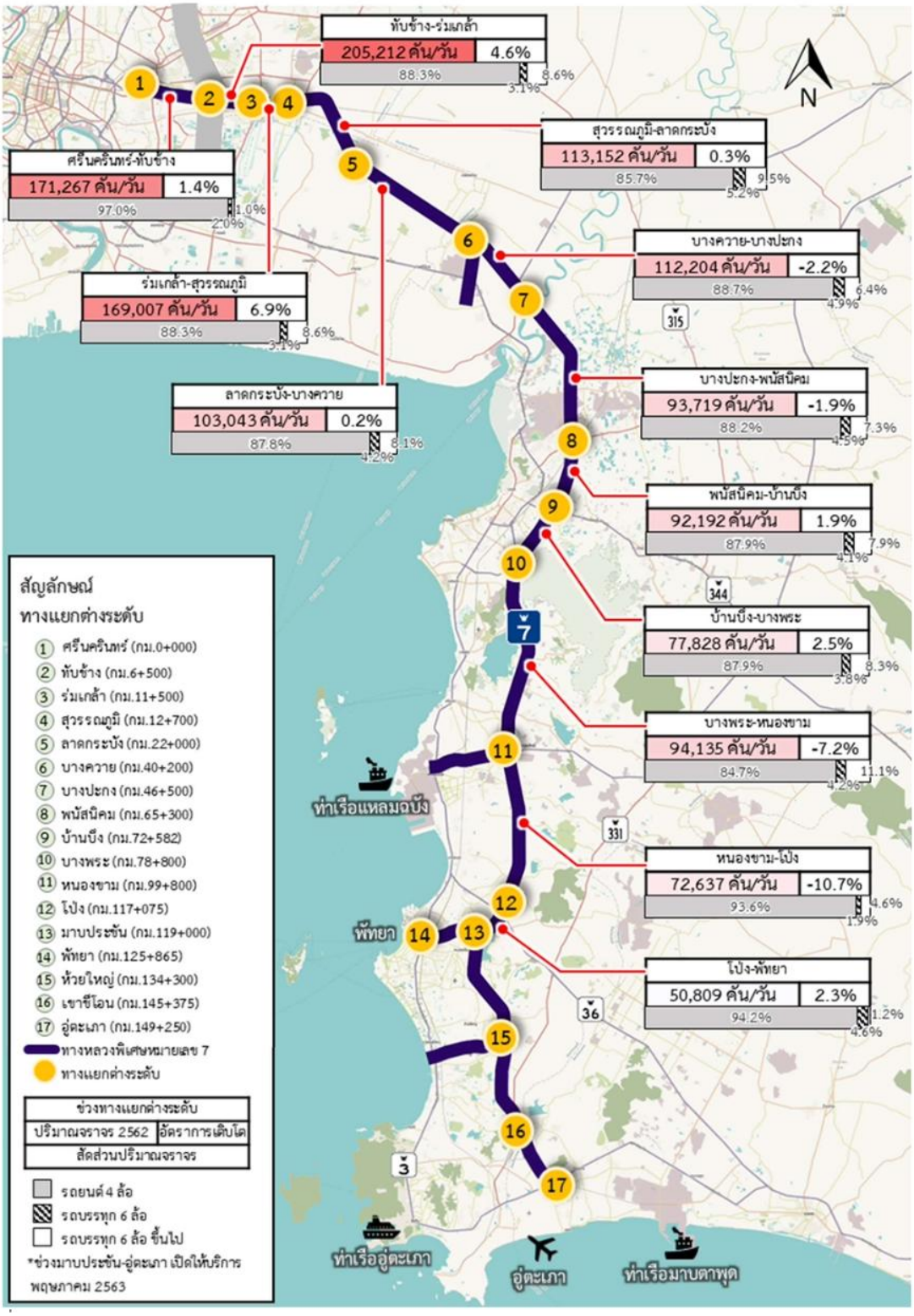
2.1.4) การพัฒนาเส้นทาง

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วงกรุงเทพฯ-ชลบุรี เปิดให้บริการเมื่อ พ.ศ. 2541 มีจุดเริ่มต้นจากจุดเชื่อมต่อถนนศรีนครินทร์และทางด่วนศรีรัช สิ้นสุดที่อำเภอเมืองชลบุรี ระยะทางรวม 78.85 กิโลเมตร ปัจจุบันเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองขนาด 8 ช่องจราจร ชนิดผิวทางแอสฟัลต์คอนกรีต เขตทางทั่วไปกว้าง 100 เมตร ต่อมาได้มีการขยายโครงข่ายทางพิเศษไปสิ้นสุดที่พัทยา ระยะทางประมาณ 46 กิโลเมตร ชนิดผิวทางคอนกรีต เขตทางทั่วไป กว้าง 80 เมตร โดยมีทางเชื่อมสู่ท่าเรือแหลมฉบัง 8.50 กิโลเมตร เขตทางทั่วไปกว้าง 80 เมตร และเขตทางหลวงจะลดลง เหลือกว้าง 70 เมตร เมื่อผ่านทางแยกต่างระดับโป่ง และได้เปิดให้บริการใช้ทางพิเศษส่วนต่อขยายช่วงพัทยา มาบตาพุด (สิงหาคม พ.ศ. 2563) ระยะทาง 33.45 กิโลเมตร และทางเชื่อมเข้าสู่ห้วยใหญ่อีก 6.90 กิโลเมตร ระยะทางรวม 173.70 กิโลเมตร โดยทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการเดินทางสู่ประตูของประเทศ ทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด รวมถึงทางหลวงสายหลัก ผ่านทางแยกต่างระดับจำนวน 17 จุด

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาการจัดเก็บค่าผ่านทางของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 พบว่าในปีเปิดให้บริการ (พ.ศ. 2541) กรมทางหลวงได้ดำเนินการจัดเก็บค่าผ่านทางระบบเปิด (Open System) เป็นด่านชั่วคราว ซึ่งในขณะนั้นให้บริการ 2 ด่าน คือ ด่านลาดกระบัง และด่านพานทอง ที่อัตราค่าผ่านทางด่านละ 30/50/70 บาท สำหรับรถ 4 ล้อ รถ 6 ล้อ และ รถมากกว่า 6 ล้อขึ้นไป ตามลำดับ ต่อมาใน พ.ศ. 2559 กรมทางหลวงได้ เปลี่ยนแปลงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 จากระบบเปิดเป็นระบบปิด (Closed System) ซึ่งดำเนินการก่อสร้างเป็นด่านเก็บค่าผ่านทางถาวรรูปแบบด่านขวาง (Barrier Type) เปิดให้บริการ 5 ด่าน คือ ด่านลาดกระบัง ด่านบางบ่อ ด่านบางปะกง ด่านพนัสนิคม และด่านบ้านบึง (ยกเลิกการให้บริการด่านพานทอง) โดยผู้ใช้ทางจะต้องรับบัตรที่ด่านต้นทาง และชำระค่าผ่านทางที่ด่านปลายทางที่อัตราค่าผ่านทางเฉลี่ย 1.00 บาทต่อกิโลเมตร ใน พ.ศ. 2561 กรมทางหลวงได้เปิดให้บริการด่านจัดเก็บค่าผ่านทางเพิ่มจำนวน 4 ด่าน ประกอบด้วย ด่านบางพระด่านหนองขาม ด่านโป่ง ด่านพัทยา และในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2563 ได้เปิดให้บริการด่านจัดเก็บค่าผ่านทางเพิ่มในส่วนต่อขยายช่วงพัทยา-มาบตาพุด จำนวน 3 ด่าน ประกอบด้วย

ด่านห้วยใหญ่ ด่านเขาโอน และ ด่านอู่ตะเภา ส่งผลให้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลย 7 เป็นระบบปิดอย่างสมบูรณ์

ในส่วนของตำแหน่งระยะห่างจุดตัดและจุดเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 มีการเชื่อมต่อและตัดผ่านกับโครงข่ายถนนอื่น ๆ ครอบคลุม โครงข่ายของกรมทางหลวงและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยมีจุดเชื่อมต่อในปัจจุบันรูปแบบทางแยกต่างระดับ จำนวน 17 จุด จุดตัดผ่านจำนวน 21 จุด และในอนาคตจะมีจุดเชื่อมต่อเพิ่มขึ้นจำนวน 4 จุด ประกอบด้วย จุดเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก กม.ที่ 24+00 จุดเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 92 ช่วงสระบุรี-นครปฐม ช่วงทางแยกต่างระดับบางปะกงถึงทางแยกต่างระดับพนัสนิคม จุดเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 72 ช่วงชลบุรี-ตราด กม.ที่ 69-000 และจุดเชื่อมต่อทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 61 ช่วงชลบุรี-นครราชสีมา กม.ที่ 106+400 ของกรมทางหลวงและมีโครงการพัฒนาที่พักริมทางจำนวน 4 จุด คือ สถานีบริการทางหลวงบางปะกงใหม่ บริเวณ กม.ที่ 47+000 ศูนย์บริการทางหลวงศรีราชา บริเวณ กม.ที่ 93+500 จุดพักรถมาบประชัน บริเวณ กม.ที่ 119+000 และสถานีบริการทางหลวงบางละมุง บริเวณ กม.ที่ 137+800



รูปที่ 5.2-12 โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และปริมาณจราจรเฉลี่ย พ.ศ. 2562

ที่มา: ข้อมูลปริมาณจราจรจากกองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง (2562)

2.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

2.2.1) การประเมินเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ

ในช่วงแรกของการริเริ่มโครงการ ทางหลวงพิเศษเส้นนี้อยู่ในแผนพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ซึ่งมีการเริ่มต้นศึกษาใน พ.ศ. 2533 ภายใต้เป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ซึ่งได้กำหนดเป้าหมายหลักไว้ ประกอบด้วย รักษาเสถียรภาพการเติบโตของเศรษฐกิจชาติ กระจายรายได้และการพัฒนาไปสู่ภูมิภาคอย่างเท่าเทียม และพัฒนาคุณภาพชีวิต และอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว คณะอนุกรรมการที่รับผิดชอบในการจัดทำแผนการขนส่งภายใต้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (NESDB) ได้เน้นย้ำถึงความจำเป็นในการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษทั่วประเทศที่มีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และปลอดภัย ระยะทาง 4,300 กิโลเมตร โดยในช่วงของวางแผนขณะนั้น ได้กำหนดให้แล้วเสร็จภายใน พ.ศ. 2553 โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เส้นทางสายนี้มีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนนโยบายพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) ซึ่งมีเป้าหมายในการสร้างฐานอุตสาหกรรมและการส่งออกที่สำคัญของประเทศ เพื่อลดการกระจุกตัวทางเศรษฐกิจในเขตกรุงเทพมหานคร[1]

หากพิจารณาบริบทของยุทธศาสตร์การพัฒนาในปัจจุบัน ทางหลวงสายนี้สอดคล้องกับมีความสอดคล้อง (Relevance) กับแผนทุกระดับ **<u>แผนระดับที่ 1</u>** ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จากการจัดให้มีการเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบังและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การพัฒนาทางหลวงสายนี้ย่อมสอดคล้องกับ**<u>แผนระดับที่ 2</u>** แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566-2570 หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ช่วยให้สินค้าไหลผ่านเข้า-ออกประเทศได้สะดวก รวดเร็ว และในปริมาณที่มากขึ้น รองรับการเติบโตของการค้าระหว่างประเทศ

(2) การรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ

การพัฒนาและก่อสร้างเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 เพื่อลดอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ที่รถขนส่งสินค้าด้วยรถบบรรทุกประสบในช่วงเวลานั้น คือ ปัญหาการจราจรติดขัดอย่างรุนแรงบนถนนสุขุมวิท (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3) และถนนเทพรัตน (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34) ซึ่งเป็นเส้นทางหลักสู่ภาคตะวันออก ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก นอกจากนี้ทางหลวงเส้นนี้ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างภาคตะวันออกกับภาคส่วนอื่นของประเทศ จากการที่ทางหลวงสายนี้ได้รับการออกแบบให้เชื่อมโยงกับแหล่งต้นทางและปลายทางของสินค้าหลักของประเทศ ผ่านระบบทางเชื่อมและทางแยกที่ค่อนข้างสมบูรณ์

(3) สรุปผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 มีความสอดคล้องกับทั้งยุทธศาสตร์การพัฒนาในอดีตในช่วงของการริเริ่มโครงการและในปัจจุบัน

(3.2) ประเด็นการรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการจากทุกภาคของประเทศที่นำเข้าส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ต้องการเส้นทางที่สามารถขนส่งสินค้าได้เร็ว หลีกเลี่ยงการติดขัดของการจราจรบนเส้นทางปกติ

2.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

(1) ปริมาณผู้ใช้บริการและการให้บริการ

(1.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ก่อสร้างเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ในช่วงแรกของการก่อสร้างเส้นทางสายนี้ใช้เงินกู้ ODA จากรัฐบาลญี่ปุ่น จึงได้มีการศึกษาประเมินหลังการเปิดใช้งาน (Ex Post Evaluation) โดยองค์กรของรัฐบาลญี่ปุ่น โดยแบ่งการประเมินออกเป็น 3 โครงการ และนำเสนอใน พ.ศ. 2543[10] พ.ศ. 2544[11] และ พ.ศ. 2549[12] โดยรายงานที่นำเสนอใน พ.ศ. 2543 มีขอบเขตของการประเมินครอบคลุมทางหลวงช่วงชลบุรี-พัทยา ขนาดสี่ช่องจราจร ระยะทางยาวประมาณ 68 กิโลเมตร 4 ช่องจราจร ซึ่งมีขอบเขตการประเมินครอบคลุม ทางด่วนระหว่างเมืองระหว่างกรุงเทพฯ และชลบุรี ในส่วนที่ใช้เงินกู้ ระยะทาง 81.8 กิโลเมตร พร้อมทางแยกต่างระดับ 9 แห่ง และถนนบริการ ประมาณ 20 กิโลเมตร ซึ่งแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ระยะ ระยะแรกมีระยะทาง 35.5 กิโลเมตร จากกรุงเทพฯ ถึงบ้านโพธิ์ ซึ่งสร้างเสร็จใน พ.ศ. 2541 ส่วนระยะที่สอง ระยะทาง 45.3 กิโลเมตร จากบ้านโพธิ์จนถึงชลบุรี เปิดให้บริการใน พ.ศ. 2541 เช่นกัน โดยการศึกษาเส้นทางกรุงเทพ-ชลบุรี ระยะที่ 1 ระยะทาง 36.5 กิโลเมตร ที่นำเสนอในปี พ.ศ. 2544 พบว่าปริมาณการจราจรในแต่ละวัน (คันต่อวัน) ที่เกิดขึ้นจริง สูงกว่าเป้าหมายในแผนมาก ดังแสดงในตารางที่ 5.2-9

ตารางที่ 5.2-9 ปริมาณการจราจรที่คาดการณ์กับปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นจริง

ปี	2541 (ปีที่แล้วเสร็จ)	2542	2543
ค่าที่คาดการณ์ตามแผน	25,787	27,349	29,006
ค่าจริง	34,047	33,546	33,060

ที่มา: Bangkok-Chonburi-Highway-Construction-Project-(2544)

ขณะที่การประเมินเส้นทางกรุงเทพ-ชลบุรี ที่นำเสนอใน พ.ศ. 2549 ได้รวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจรในแต่ละวัน (คันต่อวัน) ตลอดเส้นทางทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรุงเทพฯ-ชลบุรี ระยะทาง 81.8 กิโลเมตรใน พ.ศ. 2547 พบว่าในช่วงต้นของเส้นทางใกล้กับกรุงเทพฯ ปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นจริงมีค่าน้อยกว่าค่าที่คาดการณ์ไว้ในแผน ส่วนการจราจรในช่วงอื่นปริมาณการจราจรจริงมีค่าสูงกว่าค่าคาดการณ์ โดยปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสายที่เกิดขึ้นจริงมีค่าใกล้เคียงกับค่าคาดการณ์แสดงตารางที่ 5.2-10

[10] Eastern Seaboard Development Plan Road Project. Japan Bank of International Cooperation (JBIC) 2000.

[11] Bangkok – Chonburi Highway Construction Project (1). Report Date: March 2001. Field Survey: September 2000.

[12] Bangkok-Chonburi Highway Construction Project (2). Masaru Hirano (Mitsubishi UFJ Research and Consulting) Field Survey: January 2006.

ตารางที่ 5.2-10 ปริมาณการจราจรที่คาดการณ์กับปริมาณการจราจรที่เกิดขึ้นจริงที่เกิดขึ้นตามช่วงระยะทาง

ช่วง กม.	0-19 กม.	19 กม.-47 กม.	47 กม.-64 กม.	64 กม.-79 กม.	เฉลี่ยทุกส่วน
คาดการณ์เบื้องต้น	57,334	40,752	38,642	28,723	41,363
จริง	41,025	42,773	45,093	31,926	40,204

ที่มา: Bangkok-Chonburi-Highway-Construction-Project.-Masaru-Hirano-(Mitsubishi-UFJ-Research- and-Consulting) (2549)

การประเมินการใช้ทางหลวงช่วงชลบุรี-พัทยา ที่นำเสนอใน พ.ศ. 2543 พบว่ามีปริมาณการจราจรเฉลี่ยในแต่ละวัน (คันต่อวัน) แสดงตามตารางที่ 5.2-11

ตารางที่ 5.2-11 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยของแต่ละส่วนของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

ปี	ช่วงทาง	2537	2538	2539	2540
ส่วนที่ 1	ทางเลี่ยงเมืองชลบุรี	22,178	24,155	26,308	28,461
ส่วนที่ 2	ทางเลี่ยงเมืองชลบุรี-ทางแยกแหลมฉบัง	22,513	24,520	26,705	28,890
ส่วนที่ 3	ทางแยกแหลมฉบัง-นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง	45,024	49,037	53,408	57,779
ส่วนที่ 4	ทางแยกแหลมฉบัง-ทางหลวงหมายเลข 36	12,576	13,695	14,913	16,131

ที่มา: Eastern-Seaboard-Development-Plan-Road- Project.- Japan-Bank of- International-Cooperation-(BIC)-(2543)

จากตารางที่ 5.2-11 ปริมาณการจราจรของทางหลวงชลบุรี-พัทยาคิดเป็นประมาณร้อยละ 56 ของปริมาณการจราจรทิศเหนือ-ใต้ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (รวมทางหลวงสองสาย คือ ทางหลวงหมายเลข 3 และหมายเลข 331 ที่วิ่งขนานกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) และมีสัดส่วนรถบรรทุกขนาดใหญ่และขนาดกลางในปี พ.ศ. 2541 อยู่ที่ร้อยละ 40.10 ซึ่งสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ว่าจะมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 14.90 ใน พ.ศ. 2544

(2) ความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์

(2.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

จากรายงานการประเมินทางหลวงช่วงบ้านโพธิ์-ชลบุรี (ซึ่งเป็นช่วงระยะทางที่มีการขนส่งสินค้าหลักในโครงการศึกษา ได้แก่ รถยนต์สำเร็จรูปจากโรงงานผลิตในอำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทราไปยังท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7) นำเสนอว่า ประโยชน์ที่ผู้ใช้ได้รับจากโครงการนี้ ได้แก่ การประหยัดต้นทุนการดำเนินงานยานพาหนะ (VOC) และการประหยัดเวลาเดินทางในส่วนที่ครอบคลุมโดยโครงการนี้ โดยพิจารณาการประหยัดเหล่านี้เป็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และต้นทุนโครงการและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและการบำรุงรักษาเป็นต้นทุน อัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ได้รับการคำนวณใหม่ใน พ.ศ. 2547 อยู่ที่ร้อยละ 32.47 สูงกว่าอัตราผลตอบแทนทางเศรษฐกิจร้อยละ 23.6 ที่ได้คาดการณ์ไว้ใน พ.ศ. 2536

(2.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

การพิจารณาในส่วนความสามารถในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ใช้ข้อมูลจากแบบสอบถามผู้ใช้บริการ อาทิ เจ้าของเรือและตัวแทนเรือ ผู้ประกอบการเอกชนที่เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ (Terminal Operator) ตัวแทนรับจัดการขนส่ง ผู้ส่งออกและผู้นำเข้า และผู้ประกอบการขนส่งสินค้า และกลุ่มผู้ขับรถบรรทุก เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2568 จำนวน 41 คน พบว่าร้อยละ 86 เห็นว่าการใช้งานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สามารถช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งได้ จากระยะเวลาในการขนส่งและการติดขัดของการจราจรที่ลดลง รวมถึงสามารถเชื่อมต่อกับถนนสายหลักอื่น ๆ ช่วยเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่การจราจรติดขัด การมีถนนและสถานที่พักตู้คอนเทนเนอร์ที่ภาครัฐจัดสรรโดยไม่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมยังช่วยลดต้นทุนในเชิงโครงสร้างพื้นฐาน อย่างไรก็ตาม ยังแสดงข้อกังวลอยู่บ้าง เช่น ค่าผ่านทางที่สูงโดยเฉพาะสำหรับรถขนาดใหญ่ และจำนวนทางออกจากสายทางยังมีจำกัด เป็นต้น ทำให้ต้องกลับรถไกลในบางพื้นที่ ทั้งนี้ ยังได้แสดงความเห็นเพิ่มเติมว่าแม้จะช่วยให้ขนส่งสินค้าสะดวกรวดเร็วขึ้น โดยเฉพาะการลากตู้สินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังภาคตะวันออกฉียงเหนือหรือขนส่งด่วนทางอากาศ แต่หากไม่มีการเชื่อมโยงที่ดีกับถนนในภูมิภาคอื่น หรือยังมีจุดคอขวด การลดต้นทุนก็จะยังไม่เกิดขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

(3) ความพึงพอใจในการลดระยะเวลา

(3.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

การศึกษาเปรียบเทียบการใช้ความเร็วของยานพาหนะตามกฎหมายระหว่างทางหลวงหมายเลข 32 กับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 โดยได้มีการสำรวจผู้ประกอบการขนส่งทางถนนที่ใช้บริการขนส่งระหว่างกรุงเทพฯ-ท่าเรือแหลมฉบัง พบว่าการใช้บริการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เทียบกับการใช้ทางหลวงที่ไม่ได้มีการเก็บค่าผ่านทาง พบว่าสามารถช่วยย่นระยะเวลาในการเดินทางได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของระยะเวลารวมที่ใช้ในการขนส่ง (ในสภาพการจราจรปกติ) และหากเป็นช่วงการจราจรติดขัดก็สามารถย่นระยะเวลาในการเดินทางได้มากกว่าร้อยละ 20[13]

(3.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

การพิจารณาในส่วนความสามารถในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ใช้ข้อมูลจากแบบสอบถามผู้ใช้บริการ อาทิ เจ้าของเรือและตัวแทนเรือ ผู้ประกอบการเอกชนที่เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ (Terminal Operator) ตัวแทนรับจัดการขนส่ง ผู้ส่งออกและผู้นำเข้า และผู้ประกอบการขนส่งสินค้า และกลุ่มผู้ขับรถบรรทุก เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน พ.ศ. 2568 จำนวน 41 คน พบว่าร้อยละ 96 เห็นว่าเส้นทางนี้มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพราะช่วยประหยัดเวลาและเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง แม้ในบางช่วงจะยังมีการจราจรติดขัดที่ด่านเก็บเงินหรือจุดคอขวดบริเวณทางออกจากเส้นทางบริเวณใกล้ท่าเรือ แต่โดยรวมยังถือว่าช่วยเพิ่มประสิทธิภาพได้อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อเสนอแนะที่ควรพิจารณาเพิ่มเติม เช่น การเชื่อมโยงถนนในภูมิภาคอื่นให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อลดปัญหาการจราจรและเชื่อมต่อ

[13] วรรณิกา ขันคำนันตะ และคณะ (2566) การศึกษาเปรียบเทียบการใช้ความเร็วของยานพาหนะตามกฎหมายระหว่างทางหลวงหมายเลข 32 กับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7, การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 28, วันที่ 24-26 พฤษภาคม 2566 จ.ภูเก็ต

การเดินทางได้แบบไร้รอยต่อ โดยเฉพาะเส้นทางที่เชื่อมกับพื้นที่ขนส่งสำคัญ เช่น ICD ลาดกระบัง เป็นต้น ควรมีทางเข้า-ออกเฉพาะสำหรับรถขนส่งตู้สินค้า และควรแยกเส้นทางขนส่งออกจากเส้นทางสำหรับประชาชนทั่วไป เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนกันในช่วงเวลาเร่งด่วน ควรเปิดใช้งานทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองต่อเนื่องไปจนถึงโคราช เพื่อขยายประโยชน์ของเส้นทางนี้ได้อย่างเต็มที่ เป็นต้น

(4) ความพึงพอใจในภาพรวม

การพิจารณาความพึงพอใจในการใช้บริการของทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 จะอาศัยข้อมูลจากเรื่องร้องเรียนของผู้ใช้ทางผ่านช่องทางสายด่วนกรมทางหลวง 1586 ซึ่งเป็นข้อมูลทุติยภูมิที่รวบรวมโดยสำนักเลขานุการกรม กรมทางหลวง โดยเป็นข้อมูลทุติยภูมิที่สำรวจและรวบรวมในช่วง พ.ศ. 2560-2563 ประมวลผลโดยที่ปรึกษา และข้อมูลจากการสำรวจจากแบบสอบถามการประเมินโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการส่งออก (ข้อมูลปฐมภูมิ) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(4.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

จากข้อมูลการร้องเรียนในช่วง พ.ศ. 2560-2563 ผ่านช่องทางการร้องเรียน 1586 พบว่ามีการร้องเรียนเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมและการให้บริการในหลายประเด็น โดยใน พ.ศ. 2560 มีจำนวนการร้องเรียนสูงที่สุด โดยเฉพาะในหมวด “ร้องเรียนเจ้าหน้าที่” จำนวน 11 ครั้ง และ “ทางเบี่ยง” จำนวน 4 ครั้ง ซึ่งสะท้อนถึงปัญหาการให้บริการและสภาพพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการปรับปรุงอย่างเพียงพอ อีกทั้งช่วงเวลาดังกล่าวมีโครงการก่อสร้างทางบริเวณช่วง กม.93+600 ถึง 98+600 อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ฝั่งขาออกมุ่งหน้าพัทยา และโครงการก่อสร้างต่างระดับทับช้าง ถนนมอเตอร์เวย์ ทล.7 กม.6+700 ถึง7+200 เป็นผลให้เกิดการจราจรติดขัด อย่างไรก็ตาม จาก พ.ศ. 2561 เป็นต้นมา แนวโน้มของจำนวนการร้องเรียนลดลงอย่างเห็นได้ชัด โดยใน พ.ศ. 2563 จะปรากฏเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ และจุดกลับรถช่วงพัทยา-มาบตาพุด (กม.149) ดังแสดงในตารางที่ 5.2-12

ตารางที่ 5.2-12 ประเภทเรื่องร้องเรียนของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ตั้งแต่ พ.ศ. 2560-2563

	ร้องเรียนเจ้าหน้าที่	ทางเบี่ยง	ป้าย	ซ่อมแซม	ไม่มีสัญญาณไฟ	จุดกลับรถ	น้ำท่วม
2560	11	4	4	1	-	1	-
2561	5	-	2	2	-		-
2562	3	-	-	-	-		-
2563	3	-	-	-	-	2	-

ที่มา: สายด่วนกรมทางหลวง 1586 ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

(4.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

การพิจารณาในส่วนความพึงพอใจในภาพรวมของการใช้บริการ M7 ด้วยวิธีการสัมภาษณ์เจ้าของเรือและตัวแทนเรือ ผู้ประกอบการเอกชนที่เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ (Terminal Operator) ตัวแทนรับจัดการขนส่ง ผู้ส่งออกและผู้นำเข้า และผู้ประกอบการขนส่งสินค้า และกลุ่มผู้ขับรถบรรทุก เมื่อวันที่ 19

มิถุนายน 2568 จำนวน 41 คน พบว่าการใช้บริการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ยังมีปัญหาจราจรติดขัดบริเวณด่านจัดเก็บค่าผ่านทาง โดยเฉพาะบริเวณด่านทับช้าง (ขาเข้ากรุงเทพฯ) เนื่องจากมีปริมาณจราจรเข้าด่านมากกว่าความสามารถในการรองรับของด่าน ส่งผลให้เกิดปริมาณจราจรติดขัดสะสมแบบคอขวดหน้าด่าน และปัญหาบริเวณด่านลาดกระบัง (ขาเข้ากรุงเทพฯ) ส่วนหนึ่งมาจากการผ่านด่านบางวัวแล้วไม่สามารถออกจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ได้จนกว่าจะถึงทางแยกต่างระดับลาดกระบังซึ่งมีระยะทางห่างประมาณ 15 กิโลเมตร อีกทั้งยังประสบปัญหาปัญหาจราจรจุดเข้า-ออกทางพิเศษไม่เพียงพอ ช่วงทางแยกต่างระดับบางปะกงถึงทางแยกต่างระดับพนัสนิคม โดยในช่วงดังกล่าวมีนิคมอุตสาหกรรมอมตะ และช่วงทางแยกต่างระดับบางพระถึงทางแยกต่างระดับหนองขาม ช่วงดังกล่าวมีนิคมอุตสาหกรรมปิ่นทอง สวนเสือศรีราชา ซึ่งเป็นแหล่งดึงดูดการเดินทาง ซึ่งสอดคล้องกับ “โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมการพัฒนาจุดเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และหมายเลข 9 (2563)” นอกจากนี้ ผู้ประกอบการยังสะท้อนว่า ควรมีจุดพักรถที่เหมาะสมสำหรับรถบรรทุกระยะไกล เพื่อให้พนักงานขับรถสามารถพักผ่อนได้ตามข้อกำหนด

(5) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(5.1) ประเด็นปริมาณผู้ใช้งาน จากข้อมูลการศึกษาประเมินหลังการเปิดใช้งาน (Ex post evaluation) โดยองค์กรของรัฐบาลญี่ปุ่น พบว่ามีปริมาณจราจรสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ว่าจะมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 14.90 ใน พ.ศ.2544

(5.2) ประเด็นความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ จากรายงานการประเมินทางหลวงช่วงบ้านโพธิ์-ชลบุรีแสดงให้เห็นว่าประโยชน์ที่ผู้ใช้ได้รับจากโครงการนี้ ได้แก่ การประหยัดต้นทุนการดำเนินงานยานพาหนะ (VOC) และการประหยัดเวลาเดินทางในส่วนที่ครอบคลุม

ในด้านของข้อมูลปฐมภูมิผู้ขับรถบรรทุกและผู้ประกอบการขนส่งร้อยละ 86 มองว่าทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ช่วยลดต้นทุน ได้จริงจากการประหยัดเวลาและลดปัญหาจราจร รวมถึงมีเส้นทางเชื่อมต่อที่หลากหลายและจุดพักรถฟรี แต่ยังมีข้อกังวลเรื่อง ค่าผ่านทางที่สูง โดยเฉพาะรถขนาดใหญ่ และทางออกที่จำกัด ทำให้ต้องกลับรถไกลในบางพื้นที่ นอกจากนี้ ประโยชน์เรื่องการลดต้นทุนจะยังไม่เต็มที่หากขาดการเชื่อมโยงที่ดีกับถนนในภูมิภาคอื่น หรือยังมีจุดคอขวดอยู่

(5.3) ประเด็นความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน ผู้ตอบแบบสอบถามเกือบทั้งหมด ชี้ว่าเส้นทางนี้ช่วยประหยัดเวลาและเพิ่มความรวดเร็ว แม้จะมีปัญหาจราจรติดขัดบ้างที่ด่านเก็บเงินหรือจุดคอขวดใกล้ท่าเรือ

(5.4) ประเด็นความพึงพอใจในภาพรวม โดยเฉลี่ยผู้ใช้บริการพอใจในบริการที่ได้รับ แต่ยังคงมีปัญหาจราจรบนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 โดยเฉพาะที่บริเวณด่าน และควรจัดให้มีจุดพักรถที่เหมาะสมสำหรับรถบรรทุกระยะไกล เพื่อให้พนักงานขับรถได้พักผ่อนตามข้อกำหนด

2.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

สำหรับการประเมินผลกระทบของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 โดยอาศัยด้านการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือเพื่อค้นหาผลวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อชุมชนบริเวณทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และข้อมูลปฐมภูมิโดยอาศัยแบบสอบถามในการสำรวจข้อมูลชุมชนต่อผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) เศรษฐกิจ/รายได้

การประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(1.1) ผลการประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

จากผลการศึกษาของอภิเศก ปั้นสุวรรณและคณะ ได้ศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจและสังคม บริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางถนนทางหลวงพิเศษ โดยชุมชนที่ได้กำหนดเพื่อเก็บตัวอย่าง เป็นหมู่บ้านหรือชุมชนที่มีคุณสมบัติที่ต้องการคืออยู่ในระยะจากแนวถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ไม่เกิน 5 กิโลเมตร และมีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่เกษตรกรรมไปสู่เมืองและสิ่งก่อสร้างสูง โดยแบ่งกลุ่มตัวอย่างเป็น 3 กลุ่มจากแต่ละจังหวัดประกอบด้วย ชุมชนวัดราชโกษา แขวงขุนทอง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ บ้านหมู่ใหญ่ เทศบาลตำบลแสนภูดาษ อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา และบ้านหนองซ้ำซาก เทศบาลตำบลหนองซ้ำซาก อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี พบว่าในช่วง พ.ศ. 2545-2558 ภายหลังจากมีการสร้างและเปิดการใช้งานถนนมอเตอร์เวย์สายตะวันออกแล้ว พบว่าเมื่อเปรียบเทียบกับ 10 ปีที่ผ่านมา มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาใน ชุมชนตัวอย่าง โดยเฉพาะการลดลงของพื้นที่เกษตรกรรมในขณะที่พื้นที่ส่วนหนึ่งถูกพัฒนามาเป็นพื้นที่ อุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม ตลอดจนที่อยู่อาศัยและบริการเพื่อรองรับการย้ายถิ่นจากแรงงานที่ย้ายเข้ามา อาศัยในพื้นที่ เช่น บ้านเช่า รวมทั้งประกอบธุรกิจร้านค้า เป็นต้น อย่างไรก็ดีขนาดการถือครองที่ดินของกลุ่มครัวเรือน ตัวอย่างไม่ได้เปลี่ยนแปลงมากนัก นอกจากนี้ผลการศึกษายังพบว่า ระยะทางจากแนวสายทางมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดิน การขยายพื้นที่เมืองและสิ่งปลูกสร้างเกิดขึ้นในระยะ 3-4 และ 4-5 กิโลเมตร เป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเป็นผลจากการขยายพื้นที่บริเวณใกล้ถนนเกิดขึ้นได้ยาก เนื่องจากการปิดเส้นทางเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยการปิดกั้นเส้นทาง จึงส่งให้ที่ดินที่ติดทางหลวงพิเศษไม่รับผลประโยชน์ในการเชื่อมต่อในการเดินทาง

ในส่วนการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจจากแบบสอบถามพบว่าอาชีพหลักของผู้ให้สัมภาษณ์ เมื่อเปรียบเทียบ 10 ปี กับในปัจจุบัน พบว่า การเปลี่ยนแปลงอาชีพหลักจากอาชีพเกษตรกรรมมาเป็นอาชีพต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโรงงานอุตสาหกรรม เช่น การสร้างบ้านเช่าแก่พนักงาน/คนงานโรงงาน การซื้อของโรงงานไปขาย และการทำงานในโรงงานพนักงานเอกชน และการรับจ้างทั่วไป เป็นต้น จึงอาจกล่าวได้ว่าเป็นผลสืบเนื่องมาจากการมีโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นในพื้นที่ โดยประชาชนมีรายได้ดีและการเป็นอยู่ดีกินดีขึ้น แต่ในขณะเดียวกันครอบครัวส่วนใหญ่กลับมีการออมเงินน้อยลงกว่าเดิมสืบเนื่องจากสาเหตุที่สำคัญคือรายจ่ายของครัวเรือนเพิ่มขึ้นและค่าครองชีพที่สูงขึ้น

(1.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลปฐมภูมิการประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ของชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ใช้การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568 โดยได้รับผลการสำรวจจากคนในพื้นที่จำนวน 41 คน (การประเมินภาพรวมผลกระทบ) โดยเป็นผู้ที่อาศัยตามแนวโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 โดยผู้ตอบแบบสอบถามตามสัดส่วนอาชีพ ดังนี้

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 17.07
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 48.78
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 24.39
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 2.44
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 7.32

ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นที่หลากหลาย ทั้งในเชิงบวกและลบ โดยในภาพรวม หลายคนเห็นว่าโครงการนี้ช่วยให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น มีนักท่องเที่ยวและผู้คนจากภายนอกเข้ามามากขึ้น ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่อยู่อาศัย หมู่บ้านจัดสรร ร้านค้า ร้านสะดวกซื้อ รวมถึงห้างสรรพสินค้าต่าง ๆ ซึ่งช่วยกระตุ้นการจับจ่ายใช้สอยในพื้นที่ บางพื้นที่มีการตั้งบริษัทขนส่ง ลานตู้คอนเทนเนอร์และธุรกิจโลจิสติกส์ ทำให้เกิดการจ้างงานและหมุนเวียนรายได้ภายในชุมชนมากขึ้น ผู้ค้ารายย่อยบางรายระบุว่าสามารถขายของได้มากขึ้น เนื่องจากมีลูกค้าเพิ่มขึ้นจากการเดินทางที่สะดวก อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับผลกระทบทางลบ โดยเฉพาะในด้านที่โครงการยังไม่มีการส่งเสริมเศรษฐกิจในระดับชุมชนอย่างแท้จริง รายได้กลับกระจุกตัวอยู่กับกลุ่มทุนภายนอก โดยขาดการมีส่วนร่วมกับคนในท้องถิ่นอย่างเพียงพอ ข้อคิดเห็นบางส่วนสะท้อนว่าแม้จะมีโครงสร้างพื้นฐานดีขึ้น แต่กลับไม่เห็นผลชัดเจนต่อการเพิ่มรายได้ของชุมชน บางพื้นที่ร้านค้าชุมชนต้องปิดตัวลงเมื่อเผชิญการแข่งขันกับร้านสะดวกซื้อรายใหญ่ ค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวันสูงขึ้น ขณะที่รายได้ยังคงเดิม

(2) สังคมและคุณภาพชีวิต

การประเมินสังคมและคุณภาพชีวิตใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(2.1) ผลการประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

จากผลการศึกษาของอภิเศก ปั้นสุวรรณและคณะ[14] พบว่าโอกาสในการศึกษาต่อภาคบังคับของบุตรหลานมีมากขึ้นในการศึกษา ทั้งในระดับมัธยมศึกษา/ปวช. ระดับ ปวส. และอุดมศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่บ้านหนองซ้ำซาก จังหวัดชลบุรี จึงอาจจะกล่าวได้ว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นตามมาภายหลังการสร้างทางหลวงพิเศษมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาการศึกษาในท้องถิ่นในภูมิภาค ในขณะที่ประเด็นดังกล่าวไม่มีผลต่อชุมชนในเขตกรุงเทพมหานครมากนัก ซึ่งมีโอกาสทางการศึกษาดีอยู่แล้ว

[14] การวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาพื้นที่บริเวณถนนมอเตอร์เวย์สายตะวันตกภายใต้โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย. อภิเศก ปั้นสุวรรณ สุเพชร จิรชจรกุล และสุธีร์ สุนิตย์สกุล วารสารวิชาการ Veridian E-Journal, Silpakorn University สาขามนุษยศาสตร์ สังคมศาสตร์ และศิลปะ ปีที่ 11 ฉบับที่ 2 เดือนพฤษภาคม - สิงหาคม 2561

ในขณะที่ความสัมพันธ์ของสมาชิกภายในครัวเรือนพบว่ามีมากกว่าในอดีต ได้แก่ การมีญาติผู้ใหญ่อยู่ประจำครอบครัวมากขึ้น การมีเวลาให้ครอบครัวมากกว่าเดิม การปรึกษาหารือขอความคิดเห็นร่วมกันของสมาชิกครอบครัวมากขึ้น และการมีโอกาสนัดพบพร้อมกันเพื่อทำกิจกรรมร่วมกันของครอบครัวมากขึ้น

(2.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความเห็นว่า ผลกระทบทางสังคมของเส้นทางมีทั้งด้านบวกและด้านลบ ในด้านบวก ประชาชนบางส่วนเห็นว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานช่วยให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็วขึ้น มีการกระจายความเจริญออกไปยังพื้นที่ชานเมือง ลดความแออัดในเขตเมือง อย่างไรก็ตาม ก็เกิดผลกระทบทางสังคมด้านลบอย่างชัดเจน โดยเฉพาะในพื้นที่ที่ใกล้แนวทางคมนาคมและเขตอุตสาหกรรม ปัญหาการจราจรติดขัดรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่เข้ามาจำนวนมากทำให้ถนนพังเสียหายจนสัญจรไม่สะดวก หลายคนรู้สึกไม่ปลอดภัย โดยเฉพาะผู้ใช้จักรยานยนต์ เด็ก และผู้สูงอายุในชุมชน

(3) สิ่งแวดล้อม

การประเมินสิ่งแวดล้อมใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(3.1) ผลการประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

รายงานการประเมินทางหลวงช่วงบ้านโพธิ์-ชลบุรี ของรัฐบาลญี่ปุ่น นำเสนอว่ามีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลังจากการก่อสร้างทางด่วนแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2544 โดยที่ปรึกษาที่กรมทางหลวงจ้างประเมินผลกระทบ ซึ่งผลการประเมินไม่พบปัญหาเกี่ยวกับผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ในแง่ของมลพิษทางอากาศ เสียง และการสั่นสะเทือน) ต่อพื้นที่เกษตรกรรม เช่น นาข้าวและไร่นาอื่น ๆ หรือต่อพื้นที่ชุ่มน้ำในบริเวณใกล้เคียงทางด่วน เป็นต้น ตัวเลขที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมอยู่ภายในมาตรฐานที่กำหนด และไม่จำเป็นต้องมีมาตรการใดๆ เพื่อรับมือกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยรอบ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ดำเนินการก่อนการก่อสร้างได้ยืนยันว่ามีสถานที่ที่จำเป็นต้องพิจารณามาตรการสำหรับเสียงรบกวนในส่วนของทางด่วนที่ติดกับพื้นที่อยู่อาศัย (โรงเรียน 5 แห่ง และวัด 3 แห่ง) และกรมทางหลวงได้แก้ไขปัญหานี้โดยการติดตั้งกำแพงกันเสียง

อย่างไรก็ตาม รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมระบุว่าจำเป็นต้องพิจารณาผลกระทบเชิงลบของทางด่วนที่แบ่งแยกชุมชนริมถนน และผู้อยู่อาศัยริมถนนได้ร้องขอการก่อสร้างสะพานลอยคนเดินเท้า รายงานแนะนำว่าควรติดตั้งสะพานลอยคนเดินเท้าอย่างน้อยสองแห่ง ดังนั้น กรมทางหลวงจึงได้สร้างสะพานลอยคนเดินเท้าในหกแห่งรวมถึงสองแห่งที่แนะนำ โดยมาตรการนี้ทำให้ผู้อยู่อาศัยพึงพอใจ และไม่มีการร้องเรียนหรือคำขอเพิ่มเติมจากผู้อยู่อาศัยอีก นอกจากนี้ การจัดซื้อที่ดินเพื่อดำเนินโครงการนี้ไม่เกี่ยวข้องกับการย้ายถิ่นฐานของผู้อยู่อาศัยเป็นพิเศษ แม้จะต้องใช้เวลาในการขอความยินยอมในการจัดซื้อที่ดินจากเจ้าของที่ดิน แต่ก็ดำเนินการอย่างเหมาะสมตามกฎหมายและข้อบังคับภายในประเทศ

(3.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

การพิจารณาในส่วนความพึงพอใจในภาพรวมของการใช้บริการ M7 ด้วยวิธีการสัมภาษณ์ เจ้าของเรือและตัวแทนเรือ ผู้ประกอบการเอกชนที่เป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ (Terminal Operator) ตัวแทนรับจัดการขนส่ง ผู้ส่งออกและผู้นำเข้า และผู้ประกอบการขนส่งสินค้า และกลุ่มผู้ขับรถบรรทุก เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2568 จำนวน 41 คน พบว่ามีความเห็นในมุมมองทั้งเชิงบวกและเชิงลบ ในด้านบวก ประชาชนบางส่วนมองว่าการพัฒนาทางหลวงพิเศษสามารถช่วยลดผลกระทบได้ในบางมิติ เช่น ลดอุบัติเหตุจากการใช้ถนนปกติ ลดความแออัดในเมือง และช่วยกระจายการเดินทางออกนอกเขตเมืองซึ่งลดความกดดันของระบบจราจรและสิ่งแวดล้อมในใจกลางเมือง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ผลกระทบด้านลบมีความชัดเจนและหลากหลาย โดยเฉพาะ เรื่องฝุ่นละออง ควันดำ เสียงดัง และขยะที่เพิ่มขึ้นจากการสัญจรของรถบรรทุกและการก่อสร้าง หลายพื้นที่สะท้อนปัญหา ฝุ่น PM2.5 เสียงบีบแตรรถสิบล้อ การสัญจรของรถบรรทุกหนักที่ทำให้ถนนพัง สภาพถนนขรุขระ เกิดน้ำท่วมขัง และส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการใช้ชีวิตประจำวัน โดยเฉพาะเด็กและผู้สูงอายุในชุมชน เป็นต้น ทั้งนี้ผู้ตอบแบบสอบถามได้ให้มีการตรวจสภาพรถบรรทุกอย่างสม่ำเสมอเพื่อควบคุมไอเสีย อยากให้มีแนวกั้นเสียงและปลูกต้นไม้เพื่อลดฝุ่น ต้องการให้จัดระเบียบจุดจอดรถบรรทุก และกำหนดโซนให้ชัดเจนระหว่างพื้นที่อยู่อาศัยกับพื้นที่ลานตู้คอนเทนเนอร์หรืออุตสาหกรรม อย่างไรก็ดี ผู้ตอบแบบสอบถามบางคนยังระบุว่า “ไม่มีผลกระทบ” ชัดเจนจากโครงการ หรือมีมลภาวะในระดับ “ต่ำมาก” เท่านั้น

(4) สรุปผลประเมินด้านผลกระทบ (Impact) พอใช้ (3 คะแนน)

(4.1) ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้ ส่งผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบต่อชุมชนโดยรอบ โดยด้านบวกคือช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ ผ่านการขยายตัวของธุรกิจ และการจ้างงานในภาคโลจิสติกส์ แต่ในเชิงลบส่งผลกระทบให้เกิดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ รายได้กระจุกตัวอยู่ที่กลุ่มทุนภายนอก ทำให้ร้านค้าชุมชนบางแห่งต้องปิดตัวลง

(4.2) ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต ส่งผลกระทบทางสังคมทั้งเชิงบวกและเชิงลบ โดยในเชิงบวกช่วยเพิ่มโอกาสทางการศึกษา ให้กับบุตรหลานในท้องถิ่น และยังเสริมความสัมพันธ์ภายในครอบครัวให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น การเดินทางสะดวกขึ้นและกระจายความเจริญ สู่ชานเมือง แต่ในเชิงลบก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด และอุบัติเหตุในพื้นที่ใกล้เคียง ทำให้ผู้อยู่อาศัยรู้สึกไม่ปลอดภัย

(4.3) ประเด็นสิ่งแวดล้อม ประชาชนยังคงประสบปัญหาฝุ่น ควันดำ เสียงดัง และถนนชำรุดจากการจราจรของรถบรรทุกหนัก ซึ่งส่งผลต่อคุณภาพชีวิตและความปลอดภัย จึงเสนอให้มีการตรวจสภาพรถบรรทุก จัดระเบียบจุดจอดรถ และกำหนดโซนที่อยู่อาศัยกับอุตสาหกรรมให้ชัดเจน

2.2.4) การประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence)

การประเมินด้านความเชื่อมโยงของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 พิจารณาจาก 2 ด้าน โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดการประเมินด้านความเชื่อมโยง ดังนี้

(1) ความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่

ทางหลวงสายนี้ถูกออกแบบให้บูรณาการกับทางด่วนศรีรัช เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งเข้าและออกกรุงเทพฯ มีทางคู่ขนานเชื่อมกับสนามบินสุวรรณภูมิโดยตรง มีทางแยกต่างระดับเชื่อมกับวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครเพื่อการขนส่งสินค้าจากภาคอื่น ๆ ของประเทศ มีทางแยกเชื่อมกับสถานีขนส่งสินค้าและ ICD ลาดกระบัง และทางแยกรองรับการเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง

นอกจากนี้ ทางหลวงสายนี้ยังถูกกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงสายเอเชีย หมายเลข 123 (AH123) ซึ่งเชื่อมโยงประเทศไทยเข้ากับโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาค การเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงสายเอเชียนี้เป็นการยกระดับความสำคัญของทางหลวงสายนี้ ในฐานะเส้นทางสำหรับการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค[15]

(2) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่

ทางหลวงสายนี้มีบทบาทสำคัญยิ่งในการพัฒนาพื้นที่ตามนโยบายพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) ซึ่งต่อยอดและขยายผลมาเป็นนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในปัจจุบัน ซึ่งนอกจากอำนวยความสะดวกแก่การขนส่งสินค้าแล้ว ยังเป็นเส้นทางที่อำนวยความสะดวกให้การขนส่งผู้โดยสารมีประสิทธิภาพและความปลอดภัย อันเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของการพัฒนาเมืองพัทยาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวหลักของประเทศ และการพัฒนาศูนย์ธุรกิจและเมืองใหม่น่าอยู่อัจฉริยะภายใต้โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

(3) สรุปผลการประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สามารถเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้าในพื้นที่ และโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาค

(3.2) ประเด็นความสอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 มีบทบาทในการขับเคลื่อนนโยบายพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) ในอดีต และนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในปัจจุบัน

2.2.5) การประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency)

การประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) ของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เป็นการประเมินการใช้งบประมาณและระยะเวลาดำเนินโครงการเป็นไปตามเป้าหมาย โดยใช้ข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) ต้นทุนของโครงการ

ในการก่อสร้างทางหลวงพิเศษกรุงเทพฯ-ชลบุรี ระยะทาง 36.5 กิโลเมตร สามารถสรุปองค์ประกอบของงานและค่าใช้จ่ายรวมเปรียบเทียบระหว่างแผนกับการก่อสร้างจริง ดังนี้

[15] เชิงชาย ประณีตพลกรัง (2556). การศึกษาประสิทธิภาพการลดอุบัติเหตุบนท้องถนนด้วยการฉาบผิวจราจรด้วยวัสดุเคลือบผิวเพื่อลดการลื่นไถล โครงงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต การบริหารงานก่อสร้างและสาธารณูปโภค สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ปีการศึกษา 2556

รายการ	แผน	ดำเนินการจริง
ขอบเขตโครงการ		
- ถนนกรุงเทพฯ-ชลบุรี, การก่อสร้างระหว่างกรุงเทพฯ และ	36.5 กม./4 เลน	ตามแผน
กำหนดการดำเนินการ	ต.ค. 2533 - มี.ค. 2538 (54 เดือน)	มี.ค. 2536 - พ.ค. 2541 (63 เดือน)
ต้นทุนโครงการ		
สกุลเงินต่างประเทศ	15,497 ล้านเยน	13,435 ล้านเยน
สกุลเงินท้องถิ่น	4,503 ล้านบาท	ไม่มีข้อมูล
รวม	40,714 ล้านเยน	ไม่มีข้อมูล
ส่วนเงินกู้ ODA (เฉพาะส่วนที่เป็นเงินตราต่างประเทศ)	15,497 ล้านเยน	13,435 ล้านเยน
อัตราแลกเปลี่ยน	1 บาท = 5.6 เยน	

ที่มา: Bangkok-Chonburi Highway Construction Project (1). Report Date: March 2001. Field Survey: September 2000.

ส่วนการก่อสร้างระยะที่สอง ระยะทาง 45.3 กิโลเมตร จากบ้านโพธิ์จนถึงชลบุรี สามารถสรุปองค์ประกอบของงานและค่าใช้จ่ายรวมเปรียบเทียบระหว่างแผนกับการก่อสร้างจริง ต้นทุนโครงการทั้งหมด (สำหรับระยะที่ 2) คาดว่าจะอยู่ที่ 48,342 ล้านเยน (ซึ่งในจำนวนนี้เป็นเงินตราต่างประเทศ 21,627 ล้านเยน และเงินบาทท้องถิ่น 6,044 ล้านบาท) อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่ายจริงอยู่ที่ 40,372 ล้านเยน ซึ่งน้อยกว่าประมาณการเดิม 7,970 ล้านเยน เหตุผลสำหรับการลดลงนี้รวมถึงข้อเท็จจริงที่ว่า (1) การใช้การประมูลแข่งขันช่วยให้สามารถสั่งซื้อได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าที่คาดไว้ในตอนแรก และส่งผลให้ต้นทุนการก่อสร้างลดลง และ (2) เนื่องจากมีค่าเงินบาทไทยลดลงอย่างมาก จึงมีการลดลงของจำนวนเงินเยนญี่ปุ่น ซึ่งเป็นเงินทุนสำหรับการชำระเงินสกุลเงินท้องถิ่นที่สอดคล้องกัน ดังนี้

รายการ	แผน	ดำเนินการจริง
(1) ขอบเขตโครงการ		
การก่อสร้างทางด่วนส่วนกรุงเทพฯ-ชลบุรี ของทางด่วนกรุงเทพฯ-ชลบุรี	45.3 กม.	45.3 กม.
การก่อสร้างทางแยก	9	8
การก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเสริม	ถนน/ทางลาดเชื่อมต่อ 6 กิโลเมตร	ถนน/ทางลาดเชื่อมต่อ 5 กิโลเมตร
(2) ระยะเวลาโครงการ	กันยายน 2536 - ธันวาคม 2539 (39 เดือน)	กันยายน 2536 - พฤษภาคม 2544 (97 เดือน)
(3) ต้นทุนโครงการ		
สกุลเงินต่างประเทศ	21,627 ล้านเยน	15,991 ล้านเยน
สกุลเงินท้องถิ่น	6,044 ล้านบาท	5,806 ล้านบาท
รวม	48,342 ล้านเยน	40,372 ล้านเยน
ส่วนเงินกู้ ODA (เฉพาะส่วนที่เป็นเงินตราต่างประเทศ)	21,627 ล้านเยน	15,991 ล้านเยน
อัตราแลกเปลี่ยน	1 บาท = 4.42 เยน	1 บาท = 4.205 เยน

ที่มา: Bangkok-Chonburi Highway Construction Project (2). Masaru Hirano (Mitsubishi UFJ Research and Consulting) Field Survey: January 2006.

ในส่วนของการก่อสร้างสายทางช่วงชลบุรี-พัทยา สามารถสรุปองค์ประกอบของงานและค่าใช้จ่ายรวมเปรียบเทียบระหว่างแผนกับการก่อสร้างจริง ดังนี้

รายการ	แผน	ดำเนินการจริง
ขอบเขตโครงการ		
การก่อสร้างมอเตอร์เวย์		
ส่วนที่ 1 (ทางเลี่ยงเมืองชลบุรี)	ขยายถนนสองเลนเป็นสี่ช่อง (13.851 กิโลเมตร)	ขยายถนนสองเลนเป็นสี่ช่อง (13.851 กิโลเมตร)
ส่วนที่ 2 (ทางเลี่ยงเมืองชลบุรี - ทางแยกแหลมฉบัง)	ก่อสร้างมอเตอร์เวย์สี่ช่องใหม่ (24.548 กิโลเมตร)	ก่อสร้างมอเตอร์เวย์สี่ช่องใหม่ (24.548 กิโลเมตร)
ส่วนที่ 3 (ทางแยกแหลมฉบัง - นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง)	ก่อสร้างมอเตอร์เวย์สี่ช่องใหม่ (7.625 กิโลเมตร)	ก่อสร้างมอเตอร์เวย์สี่ช่องใหม่ (7.425 กิโลเมตร)
ส่วนที่ 4 (ทางแยกแหลมฉบัง - ทางหลวงหมายเลข 36)	ก่อสร้างมอเตอร์เวย์สองช่องใหม่ (17.384 กิโลเมตร)	ก่อสร้างมอเตอร์เวย์สองช่องใหม่ (17.384 กิโลเมตร)
การก่อสร้างทางแยก	ห้าแห่ง	สี่แห่ง
กำหนดการดำเนินงาน (เริ่มตั้งแต่เริ่มจนแล้วเสร็จ)		
การก่อสร้างมอเตอร์เวย์	กรกฎาคม 2533 - กันยายน 2535	มิถุนายน 2533 - พฤษภาคม 2537
การก่อสร้างทางแยก	ตุลาคม 2534 - พฤษภาคม 2536	ธันวาคม 2534 - มิถุนายน 2537
ต้นทุนโครงการ		
สกุลเงินต่างประเทศ	6,046 ล้านเยน	7,712 ล้านเยน
สกุลเงินท้องถิ่น	1,321 ล้านบาท	474 ล้านบาท
รวม	2,462 ล้านบาท (13,049 ล้านเยน)	2,425 ล้านบาท (9,943 ล้านเยน)
อัตราแลกเปลี่ยน	1 บาท = 5.3 เยน	1 บาท = 4.1 เยน

ที่มา: Eastern Seaboard Development Plan Road Project. Japan Bank of International Cooperation (JBIC) 2000.

(2) ระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ

โครงการนี้ส่วนที่สร้างทางด่วนระหว่างเมืองที่มีคุณภาพสูงแห่งแรกของประเทศไทย ระยะทาง 81.8 กิโลเมตร เชื่อมโยงกรุงเทพฯ กับชลบุรี เดิมกำหนดให้แล้วเสร็จในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2538 แต่แล้วเสร็จในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2541 รวมการก่อสร้างทั้งสองระยะช้ากว่ากำหนดประมาณสามปี ความล่าช้าในการก่อสร้างสายทางช่วงนี้เกิดจากข้อเท็จจริงที่ว่าส่วนใหญ่ของเส้นทางผ่านทุ่งนาชลประทานและพื้นที่ชุ่มน้ำและ (1) เนื่องจากน้ำท่วมใน พ.ศ. 2538 การก่อสร้างบางส่วนจึงต้องทำใหม่ (2) วิธีการก่อสร้างต้องมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อรับมือกับดินที่อ่อนนุ่มกว่าที่คาดไว้ (3) ต้องใช้เวลาในการจัดซื้อที่ดินเพื่อเจรจาเงื่อนไขค่าชดเชยกับเจ้าของที่ดิน และ (4) เนื่องจากวิกฤตเศรษฐกิจ พ.ศ. 2540 การก่อสร้างจึงหยุดชั่วคราวเนื่องจากข้อตกลงกับผู้รับเหมาก่อสร้างถูกระงับชั่วคราว[16]

การก่อสร้างสายทางช่วงชลบุรีกับพัทยามีความล่าช้าประมาณหนึ่งปีในการเลือกที่ปรึกษาและผู้รับเหมาเกิดขึ้นเนื่องจากความล่าช้าในการออกแบบรายละเอียดซึ่งดำเนินการโดยกรมทางหลวงโดยใช้งบประมาณของตนเอง เนื่องจากต้นทุนโครงการเพิ่มขึ้นเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนวัสดุก่อสร้าง จึงต้องใช้เวลามากในการเตรียมเงินทุนเพิ่มเติม (ได้รับเงินสนับสนุนจากเงินกู้ ODA เพิ่มเติม) ในที่สุดโครงการแล้วเสร็จล่าช้ากว่ากำหนดการเริ่มต้นประมาณสองปีในเวลาประเมินเงินกู้แรก และล่าช้ากว่ากำหนดการที่แก้ไขประมาณหนึ่งปีในเวลาประเมินเงินกู้เพิ่มเติม[17]

(3) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) พอใช้ (3 คะแนน)

(3.1) ประเด็นต้นทุนของโครงการ: โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 แสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพในด้านต้นทุน แม้ในบางช่วงจะใช้เวลานานกว่ากำหนด โดยการก่อสร้างระยะกรุงเทพฯ-ชลบุรี (36.5 กิโลเมตร) ใช้เวลาเกินแผน 9 เดือน แต่สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายเงินตราต่างประเทศให้น้อยกว่าที่วางไว้ถึง 2,062 ล้านเยน ขณะที่ระยะบ้านโพธิ์-ชลบุรี (45.3 กิโลเมตร) ใช้เวลายาวนานกว่าที่กำหนดถึง 58 เดือน แต่ลดต้นทุนรวมจาก 48,342 ล้านเยน เหลือ 40,372 ล้านเยน ด้วยเหตุผลหลักจากการประมูลแข่งขันและอัตราแลกเปลี่ยนที่เปลี่ยนแปลง ส่วนสายทางชลบุรี-พัทยา แม้จะมีต้นทุนเงินเยนสูงขึ้นเล็กน้อย แต่ต้นทุนเงินบาทลดลงมาก จาก 1,321 ล้านบาท เหลือเพียง 474 ล้านบาท แสดงให้เห็นถึงการบริหารงบประมาณที่มีประสิทธิภาพ

(3.2) ประเด็นระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ: การก่อสร้างมีความล่าช้ากว่าแผนในทุกช่วงทางอย่างมีนัยสำคัญ โดยในการก่อสร้างช่วง กรุงเทพฯ-บ้านโพธิ์ ใช้เวลาจริง 63 เดือนจากแผน 54 เดือน ช่วง บ้านโพธิ์-ชลบุรี ใช้เวลาจริง 97 เดือนจากแผน 36 เดือน และช่วง ชลบุรี-พัทยา ใช้เวลาจริง 36 เดือนจากแผน 24 เดือน

2.2.6) การประเมินด้านความยั่งยืน (Sustainability)

การประเมินด้านยั่งยืน (Sustainability) ของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เป็นการพิจารณาด้านความสามารถที่หน่วยงานเจ้าของโครงการมีการดูแลและบำรุงรักษาทำให้การใช้ประโยชน์

[16] Bangkok-Chonburi Highway Construction Project (2). Masaru Hirano (Mitsubishi UFJ Research and Consulting) Field Survey: January 2006.

[17] Eastern Seaboard Development Plan Road Project. Japan Bank of International Cooperation (JBIC) 2000.

โครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก และการที่หน่วยงานเจ้าของโครงการมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน โดยใช้ข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ความสามารถในการดูแลและบำรุงรักษาโครงการ

การบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานที่ถูกจัดตั้งเพื่อภารกิจนี้โดยเฉพาะ โดยกรมทางหลวงได้มีคำสั่งที่ จ.1.9/12/2546 จัดตั้งสำนักงานบำรุงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อประโยชน์แก่ราชการและให้การบริหารงาน บำรุงรักษาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลยิ่งขึ้น สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนและสังคมโดยรวม ซึ่งหน่วยงานนี้ประกอบด้วยบุคลากรที่มีองค์ความรู้และทักษะทางด้านเทคนิคที่จะดูแลและบำรุงรักษาเส้นทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(2) ความเพียงพอของงบประมาณในการดำเนินงาน

จากข้อมูลความสามารถที่หน่วยงานเจ้าของโครงการมีการดูแลและบำรุงรักษาดังที่กล่าวมาจะเห็นว่ากรมทางหลวงมีงบประมาณเพียงพอในการจัดสรรให้เจ้าหน้าที่ และการดูแลบำรุงรักษาเส้นทาง สิ่งอำนวยสะดวกภายในเส้นทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 โดยงบประมาณมาจาก 2 แหล่งหลัก ได้แก่ งบกลางซ่อมบำรุงถนนของกรมทางหลวง (ข้อมูลไม่สามารถแยกเฉพาะในทางหลวงพิเศษหมายเลข 7) และเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง กรมทางหลวง ซึ่งในแต่ละปีได้รายได้ประมาณ 7,000-8,000 ล้านบาท[18]

(3) สรุปผลการประเมินการประเมินด้านความยั่งยืน (Sustainability) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสามารถที่หน่วยงานเจ้าของโครงการมีการดูแลและบำรุงรักษา โครงการนี้มีการจัดตั้งหน่วยงานดูแลการบำรุงรักษาอย่างเป็นกิจจะลักษณะ ซึ่งมีความพร้อมด้านบุคลากรและความรู้และทักษะทางเทคนิคด้านการดำเนินงานและบำรุงรักษาภายใต้สถานะทางการเงินที่ดีมาก

(3.2) ประเด็นความเพียงพอในการดำเนินงาน โครงการได้รับจัดสรรงบประมาณในการดำเนินงานและพัฒนาโครงการเพิ่มเติมในแต่ละปีเพียงพอต่อความต้องการ

2.2.7) ความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money)

การพัฒนาทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 มีความคุ้มค่าทางการเงิน เนื่องจากเป็นโครงสร้างพื้นฐานประเภทสาธารณูปโภคเพื่อนำมาใช้งานรองรับการเดินทางสัญจรของบุคคลด้วยรถยนต์ รถโดยสารไม่ประจำทาง รถโดยสารประจำทาง และรถบรรทุกสินค้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประหยัดเวลาในการเดินทางและขนส่งสินค้า ยกระดับความปลอดภัยในการเดินทาง และเป็นสวัสดิการแก่ประชาชน แต่เป็นโครงการที่รัฐลงทุนเองทั้งหมด ทั้งก่อสร้างงานโยธาและติดตั้งระบบบำรุงรักษา และการบริหารโครงการ จากกรุงเทพจนถึงมาบตาพุด รวมทั้งสิ้น

[18] สยามรัฐออนไลน์. (2566) .กรมทางหลวงจ่อใช้กองทุนมอเตอร์เวย์ 3 หมื่นล้าน ขยายตอนเมืองโทลล์เวย์ช่วงรังสิต-บางปะอิน แก้รถติดหนืบ. สืบค้นจาก https://siamrath. co.th /n/439054?utm_source =chatgpt.com

กว่าห้าหมื่นล้านบาท (ประมาณการให้เป็นมูลค่าเงินปีปัจจุบัน) และเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับรายงานรายรับ-รายจ่ายของการให้บริการเส้นทางสายนี้ ดังนี้

หน่วย: บาท

ปีงบประมาณ	รายรับ	ค่าใช้จ่ายงบดำเนินงาน M7	ค่าใช้จ่ายงบบุคลากร M7	งบลงทุน (บำรุงปกติ และ บำรุงพิเศษ)	รวมรายจ่าย	รายรับเหนือรายจ่าย
2563	3,581,303,218.00	27,215,197.24	28,790,939.94	1,069,053,120.00	1,125,059,257.18	2,456,243,960.82
2564	3,290,900,108.00	26,861,231.49	29,531,286.98	748,607,812.00	805,000,330.47	2,485,899,777.53
2565	4,001,548,406.00	30,223,953.22	29,100,411.62	851,566,510.00	910,890,874.84	3,090,657,531.16
2566	4,274,664,175.00	25,741,198.29	27,112,130.08	842,282,000.00	895,135,328.37	3,379,528,846.63
2567	4,397,951,165.00	25,306,001.39	25,769,223.01	804,738,000.00	855,813,224.40	3,542,137,940.60

ที่มา: กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง กรมทางหลวง (2568)

รายได้เหนือรายจ่ายในส่วนของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เฉลี่ยจะอยู่ที่ประมาณ 3,000 ล้านบาทต่อปี เมื่อนำงบลงทุนประมาณ 50,000 ล้านบาท มาคำนวณต้นทุนรายปี โดยคิดระยะเวลาโครงการ 30 ปี ภายใต้อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 3 จะได้มูลค่าต้นทุนรายปีอยู่ที่ประมาณ 2,700 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นรายได้มากกว่าต้นทุนที่ร้อยละ 110 จึงพอสรุปได้ว่า โครงการนี้มีความคุ้มค่าทางการเงินในระดับพอใช้

สรุปผลการประเมินความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money) พอใช้ (3 คะแนน)

โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 นี้มีรายได้มากกว่ารายจ่ายกับงบลงทุน ในแต่ละปีที่ร้อยละ 110

2.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากทำการประเมินผลโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ตามเกณฑ์ประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 7 ด้านแล้ว ที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สรุปผลได้ดังนี้

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาทางหลวงพิเศษหมายเลข 7
1	**ความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• มีความสอดคล้องกับทั้งยุทธศาสตร์การพัฒนาในอดีตในช่วงของการริเริ่มโครงการ และในปัจจุบัน • สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการจากทุกภาคของประเทศที่ต้องการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง สถานีขนส่งสินค้าลาดกระบัง ICD ลาดกระบัง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ • ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดเจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ
2	**ประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• ปริมาณการจราจรสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ • ช่วยลดต้นทุนขนส่งได้จากเวลาเดินทางที่ลดลงและทางเลือกการเชื่อมต่อที่เพิ่มขึ้น แต่ยังกังวลเรื่องค่าผ่านทางที่สูงและทางออกที่จำกัด ประโยชน์จะเต็มที่เมื่อมีการเชื่อมโยงกับถนนภูมิภาคอื่นที่ดีขึ้น สามารถช่วยลดเวลาในการขนส่ง • เส้นทางนี้สำคัญต่อโลจิสติกส์ชาติ ช่วยประหยัดเวลาและเพิ่มความรวดเร็ว แต่ควรปรับปรุงการเชื่อมโยงถนนในภูมิภาค โดยเฉพาะกับ ICD ลาดกระบัง และแยกเส้นทางรถขนส่งเพื่อลดปัญหาจราจร • ผู้ใช้บริการพอใจในบริการ แต่ยังประสบปัญหา จราจรติดขัดบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทาง และมีความต้องการจุดพักรถที่เหมาะสมสำหรับรถบรรทุกระยะไกล

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาทางหลวงพิเศษหมายเลข 7
		• ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ปริมาณผู้ใช้งานมากกว่าแผนแต่ไม่เกินร้อยละ 20 และบรรลุเป้าหมายทั้ง ความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน และความพึงพอใจในภาพรวม
3	**ผลกระทบ (Impact)** **พอใช้ ได้ 3 คะแนน**	• กระตุ้นเศรษฐกิจ และ สร้างงาน ผ่านการเดินทางที่สะดวกและการขยายตัวของธุรกิจ แต่ก็สร้างความเหลื่อมล้ำด้วยรายได้ที่กระจุกตัว และทำให้พื้นที่เกษตรกรรมลดลง • ช่วยเพิ่มโอกาสทางการศึกษาและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง แต่ก็ก่อให้เกิดปัญหาจราจร และความไม่ปลอดภัยในพื้นที่ใกล้เคียง • ประชาชนยังคงเผชิญปัญหาจาก ฝุ่น ควันดำ เสียงดัง และถนนชำรุด เนื่องจากรถบรรทุกหนัก • ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ส่งผลกระทบทางบวกในภาพรวม แต่มีคนจำนวนมากรู้สึกได้รับผลกระทบทางลบ
4	**ความเชื่อมโยง (Coherence)** **น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• สามารถเชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้าในพื้นที่ และโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาค แต่ยังมีปัญหาทางเชื่อมกับ ICD ลาดกระบัง ที่ต้องได้รับการแก้ไขอย่างจริงจัง • มีบทบาทในการขับเคลื่อนนโยบายพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard) ในอดีต และนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ในปัจจุบัน • ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาพื้นที่
5	**ประสิทธิภาพ (Efficiency)** **พอใช้ ได้ 3 คะแนน**	• ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้างทั้งสามช่วงอยู่ในกรอบวงเงินที่กำหนดไว้ในแผน • การก่อสร้างมีความล่าช้ากว่าแผนในทุกช่วงทางอย่างมีนัยสำคัญ โดยในการก่อสร้างช่วง กรุงเทพฯ-บ้านโพธิ์ ใช้เวลาจริง 63 เดือนจากแผน 54 เดือน ช่วง บ้านโพธิ์-ชลบุรี ใช้เวลาจริง 97 เดือนจากแผน 36 เดือน และช่วง ชลบุรี-พัทยา ใช้เวลาจริง 36 เดือนจากแผน 24 เดือน • ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ต้นทุนโครงการได้ตามเป้าหมาย แต่ระยะเวลาดำเนินโครงการล่าช้ากว่าเป้าหมาย
6	**ความยั่งยืน (Sustainability)** **น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• โครงการนี้มีการจัดตั้งหน่วยงานดูแลการบำรุงรักษาอย่างเป็นกิจจะลักษณะ ซึ่งมีความพร้อมด้านบุคลากรและความรู้และทักษะทางเทคนิคด้านการดำเนินงานและบำรุงรักษาภายใต้สถานะทางการเงินที่ดีมาก • ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 มีการดูแลและบำรุงรักษาเป็นอย่างดี ทำให้การใช้ประโยชน์มีต่อเนื่องไม่ติดขัด อีกทั้งหน่วยงานมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน
7	**ความคุ้มค่าทางการเงิน** **(Value for Money)** **พอใช้ ได้ 3 คะแนน**	• โครงการนี้มีความคุ้มค่าทางการเงิน มีรายได้สุทธิใกล้เคียงกับต้นทุนในการลงทุน • ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 รายได้อยู่ระหว่างร้อยละ 90 - ร้อยละ 110 ของต้นทุน
ผลการประเมินโครงการ		**28 คะแนน จาก 35 คะแนน (น่าพอใจ)**

ผลการประเมินโครงการได้รับคะแนนรวม 28 คะแนน (น่าพอใจ)

ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 (M7) มีการใช้ประโยชน์ในภาพรวมอยู่ในระดับที่น่าพอใจ โดยจุดที่ทำให้มีคะแนนมาก ได้แก่ การเป็นโครงการพัฒนาที่มีความสอดคล้องกับนโยบายรัฐ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ มีความเชื่อมโยงกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งอื่น ๆ และมีความยั่งยืน

ข้อค้นพบจากการประเมินการใช้ประโยชน์ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

การพัฒนาทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาระดับชาติ โดยกรมทางหลวงเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการได้มีการพัฒนาทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เพื่อรองรับการเดินทางสัญจรของประชาชนทั่วไปและรองรับการขนส่งสินค้าเพื่อลดระยะเวลาการเดินทาง อีกทั้งมีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมหลายแห่งที่อยู่ตามแนวเส้นทางหลวงพิเศษฯ อาทิ

ICD ลาดกระบัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา และนิคมอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่ดำเนินการโดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศ อาทิ นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด และนิคมอุตสาหกรรมของภาคเอกชน

การใช้ประโยชน์ของทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ในการเดินทางและขนส่งประสบความสำเร็จมากกว่าแผนที่กำหนดโดยมีปริมาณการจราจรบนเส้นทางมากกว่าผลการศึกษาเดิมที่เคยคาดการณ์ไว้ อีกทั้งกรมทางหลวง ซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าภาพโครงการมีการซ่อมบำรุงเส้นทาง จัดให้มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสร้างการมีส่วนร่วมกับชุมชนได้เป็นอย่างดี อีกทั้งมีความคุ้มค่าทางการเงินในการลงทุน โดยมีรายได้ที่จัดเก็บจากค่าผ่านทางเพียงพอต่อการดำเนินงาน อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากการประเมินการใช้ประโยชน์ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ดังกล่าวข้างต้น เพื่อเป็นการยกระดับการใช้ประโยชน์การใช้ทางหลวงพิเศษฯ ได้อย่างยั่งยืน ควรมีการดำเนินการดังต่อไปนี้เพิ่มเติม ประกอบด้วย **(1) เพิ่มช่องชำระเงินหรือนำระบบชำระเงินอัตโนมัติสำหรับรถบรรทุกสินค้าบริเวณด่านเก็บเงินหลัก** อาทิ ด่านหนองขาม จังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นด่านเก็บเงินหลักที่เชื่อมเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบังและมีปริมาณรถบรรทุกจอดติดรอคอยการชำระเงินที่ด่านมาก ซึ่งควรมีการเพิ่มช่องชำระเงินหรือนำระบบการชำระเงินอัตโนมัติเพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการชำระเงินและลดการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่าน และ **(2) เพิ่มจุดจอดรถบรรทุกในบริเวณจุดพักรถ** ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับพนักงานขับรถบรรทุก อาทิ ร้านอาหารและเครื่องดื่ม เนื่องจากจุดพักรถที่มีร้านอาหารและเครื่องดื่มจะมีอยู่เพียงจุดเดียว (บริเวณบางปะกง) ซึ่งจุดจอดรถส่วนใหญ่ออกแบบไว้เพื่อรองรับรถยนต์ส่วนบุคคล และมีจุดจอดรถสำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่อยู่น้อยมาก

3) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ท่าเรือกรุงเทพ

3.1) ข้อมูลพื้นฐาน

3.1.1) ความเป็นมา

รูปที่ 5.2-13 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งท่าเรือกรุงเทพ

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือสินค้าหลักของประเทศไทยที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตตัวเมืองกรุงเทพฯ และอยู่ภายใต้การบริหารของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) กระทรวงคมนาคม ท่าเรือกรุงเทพตั้งอยู่บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา ระหว่างหลักกิโลเมตรที่ 26.5 ถึง 28.5 ปากคลองพระโขนง เขตคลองเตย ท่าเรือกรุงเทพมี**พื้นที่ทางบก**ประมาณ 2,353 ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่ในเขตรั้วศุลกากรใช้ในกิจการประมาณ 898 ไร่ พื้นที่นอกเขตรั้วศุลกากรใช้ในกิจการประมาณ 115 ไร่ พื้นที่จะใช้ขยายกิจการในอนาคตประมาณ 71 ไร่ พื้นที่ให้หน่วยงานราชการขอใช้ประมาณ 217 ไร่ พื้นที่ให้หน่วยงานของรัฐและเอกชนเช่าประมาณ 664 ไร่ และพื้นที่ชุมชนประมาณ 197 ไร่ และทางสัญจรประมาณ 191 ไร่ และมี**พื้นที่ทางน้ำ** ประกอบด้วยร่องน้ำดอนนอกจากปากร่องน้ำกิโลเมตรที่ -18 ถึงป้อมพระจุลจอมเกล้า กิโลเมตรที่ 0 ยาว 18 กิโลเมตร และร่องน้ำดอนในตั้งแต่ป้อมพระจุลจอมเกล้า กิโลเมตรที่ 0 ถึงสะพานปฐมบรมราชนุสรณ์ (สะพานพุทธ) กิโลเมตรที่ 48 ยาว 48 กิโลเมตร รวมเป็นระยะทาง 66 กิโลเมตร

แนวคิดการจัดตั้งท่าเรือกรุงเทพเริ่มต้นใน พ.ศ. 2478 รัฐบาลไทยเริ่มวางแผนดำเนินงานขุดสันดอนปากน้ำและการก่อสร้างท่าเรือ โดยเวนคืนที่ดิน 2,353 ไร่ สำหรับสร้างท่าเรือที่ตำบลคลองเตย ซึ่งเป็นที่ดินผืนใหญ่ใจกลางกรุงเทพฯ อยู่บริเวณฝั่งเหนือของแม่น้ำเจ้าพระยาตั้งแต่คลองบางจากจรดวัดคลองเตยนอกและลึกจากฝั่งเข้าไปจรดที่ดินถนนพระรามที่ 4 บางช่วง และละแวกคลองหัวลำโพงทั้งหมด รวมทั้งอาณาบริเวณซอยกล้วยน้ำไท หลังจากนั้น ได้เริ่มก่อสร้างท่าเรือขึ้นใน พ.ศ. 2479 ด้วยวงเงินก่อสร้าง 20 ล้านบาท และต่อมาใน พ.ศ. 2481 รัฐบาลจัดตั้งสำนักงานท่าเรือกรุงเทพขึ้น และเปิดดำเนินการใน พ.ศ. 2490 ขึ้น ใน พ.ศ. 2494 รัฐบาลไทยได้กู้เงินจากธนาคารโลกมาขุดลอกร่องน้ำสันดอนทางเดินเรือจากปากน้ำสมุทรปราการมาถึงท่าเรือคลองเตยระยะทาง 66 กิโลเมตร จนกระทั่งเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2494 รัฐบาลตราพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และจัดตั้งการท่าเรือแห่งประเทศไทยขึ้นเป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม พร้อมรับโอนกิจการท่าเรือจากสำนักงานท่าเรือกรุงเทพมาดำเนินการ

นับตั้งแต่ พ.ศ. 2494 การท่าเรือแห่งประเทศไทยจัดตั้งและรับโอนท่าเรือกรุงเทพมาบริหาร พบว่าการขนส่งทางน้ำได้พัฒนาเรื่อยมาจากเดิมที่สร้างท่าเรือเขื่อนตะวันตกจำนวน 9 ท่า ที่เน้นรองรับการขนถ่ายสินค้าเทกอง (Bulk Cargo) และสินค้าทั่วไป (General Cargo) จนกระทั่งความนิยมในการใช้การบรรทุกสินค้าใส่ตู้คอนเทนเนอร์ (Containerized Cargo) มีเพิ่มขึ้น โดยใน พ.ศ. 2518-2520 การท่าเรือแห่งประเทศไทยจึงได้ก่อสร้างท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกเพื่อใช้เป็นท่าเรือเอนกประสงค์เพื่อจัดให้รับตู้คอนเทนเนอร์ได้และเปิดใช้งานใน พ.ศ. 2520

เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือหลักของประเทศและอยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ซึ่งในอดีตเป็นย่านอุตสาหกรรมและย่านพาณิชยกรรมที่มีกิจกรรมทางการเศรษฐกิจ ซึ่งระยะเวลาตั้งแต่ก่อตั้งมาจนถึง พ.ศ. 2523 ยังมีท่าเรืออื่นที่ใช้เป็นท่าเรือทางเลือกที่มีบริการหน้าท่าและอุปกรณ์ขนถ่ายที่พร้อม ทำให้เกิดการกระจุกตัวของการใช้งานที่ท่าเรือกรุงเทพและเกิดปัญหาเรื่องเรือคับคั่งและการจราจรแออัดภายในพื้นที่ท่าเรือและพื้นที่รอบนอกบริเวณถนนพระราม 4 มาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ พ.ศ. 2509 โดยรัฐบาลได้เคยดำเนินมาตรการแก้ไขปัญหาด้วยวิธีการต่าง ๆ อาทิ การเร่งรัดการระบายสินค้าออกจากคลังพักสินค้าให้เร็วขึ้น การขอให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรให้ความร่วมมือในการตรวจปล่อยสินค้าให้รวดเร็วและเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่มากขึ้น การขอให้กิจการรถบรรทุกเพิ่มจำนวนเที่ยวขนสินค้าจากคลังพักสินค้า การให้รถบรรทุกวิ่งเข้าออกได้ตลอดทั้งหมด การเพิ่มค่าเช่าเก็บสินค้าในคลังพักสินค้าเพื่อให้สามารถระบายของออกจากคลังสินค้าให้เร็วขึ้น และให้ดำเนินการก่อสร้างถนนในบริเวณท่าเรือที่ใช้เพื่อการขนส่ง

ต่อมาใน พ.ศ. 2523 รัฐบาลอนุมัติให้พัฒนาท่าเรือพาณิชย์สัตหีบจำนวน 5 ท่า ที่มีอยู่แล้วให้เป็นท่าเรือพาณิชย์ที่สมบูรณ์ และก่อสร้างรถไฟสายฉะเชิงเทรา-สัตหีบ และจัดหาล้อเลื่อนและเครื่องมือยกขนตู้สินค้า โดยให้งบประมาณ 303.7 ล้านบาท เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าเพื่อบรรเทาปัญหาเรือแออัดคับคั่งในท่าเรือกรุงเทพ ตลอดจนในปี พ.ศ. 2531 ได้อนุญาตให้เอกชนจัดตั้งกิจการสถานีขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ เช่น Inland Container Depot (ICD) และ Container Freight Station (CFS) เป็นต้น เพื่อนำกิจกรรมดำเนินพิธีการตรวจปล่อยสินค้าและการบรรจุสินค้าเข้า/ออกตู้คอนเทนเนอร์ออกไปดำเนินการภายนอกท่าเรือเพื่อลดปัญหา

การจราจรแออัดในท่าเรือ ต่อมาใน พ.ศ. 2536 รัฐบาลได้ตั้งคณะกรรมการเพื่อควบคุมให้มีการลดปริมาณการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ และเร่งรัดให้มีการใช้ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้น จนวันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2537 คณะรัฐมนตรีมีมติจำกัดปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพไม่เกิน 1.0 ล้าน TEU/ปี และวันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2539 ที่คณะรัฐมนตรีมีมติให้ขยายท่าเรือกรุงเทพขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพเป็นไม่เกิน 1.34 ล้าน TEU/ปี เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการจราจร และให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยวางแผนลงทุนในท่าเรือกรุงเทพไม่ให้ขยายขีดความสามารถของท่าเรือเพื่อให้สอดคล้องกับแนวนโยบายควบคุมปริมาณตู้สินค้า ตลอดจนให้ศึกษาแนวทางการใช้ประโยชน์ของพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเพื่อสร้างรายได้และบริหารสินทรัพย์ให้มีความคุ้มค่าสูงสุด ส่งผลให้เกิด**ข้อจำกัดจากนโยบายภาครัฐที่ไม่ส่งเสริมให้ท่าเรือกรุงเทพขยายขีดความสามารถในการให้บริการรองรับตู้สินค้าได้เกินกว่า 1.34 ล้าน TEU/ปี เพื่อมิให้เกิดผลกระทบด้านจราจร ตลอดจนเพื่อเป็นการส่งเสริมให้ตลาดการขนส่งสินค้าทางทะเลไปเติบโตที่ท่าเรือแหลมฉบังแทน ขณะที่ขีดความสามารถในการให้บริการตู้สินค้าที่มีอยู่นับถึง พ.ศ. 2539 สามารถรองรับตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ได้ถึง 1.5 ล้าน TEU/ปี**

นับตั้งแต่ พ.ศ. 2539 เป็นต้นมา **รัฐบาลมีแนวนโยบายปรับเปลี่ยนไปมาด้านการใช้ประโยชน์พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ** อาทิ ใน พ.ศ. 2558 คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแนวนโยบายนำท่าเรือกรุงเทพมาใช้ประโยชน์ในการทำเป็นท่าเทียบเรือสำราญ (Yacht) และท่าเทียบเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวขนาดใหญ่ (Cruise) และใน พ.ศ. 2567 คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของการย้ายท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือคลองเตย) ออกจากพื้นที่กรุงเทพฯ ให้แล้วเสร็จ ตลอดจนการย้ายคลังและโรงเก็บน้ำมันที่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษด้านฝุ่นละออง และให้จัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพในส่วนที่ปัจจุบันยังเป็นพื้นที่ว่างหรือเป็นพื้นที่ที่สามารถนำมาปรับปรุงพัฒนาใหม่เพื่อใช้ประโยชน์ให้เหมาะสมมากขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาในพื้นที่ เช่น ปัญหาชุมชนแออัด ปัญหาการจราจร ปัญหามลพิษด้านฝุ่นละออง เป็นต้น โดยควรใช้พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเพื่อประโยชน์สาธารณะของชาวกรุงเทพฯ เป็นสำคัญ

3.1.2) สถิติการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ

จากข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าและเรือเข้ามาใช้บริการท่าเรือกรุงเทพตั้งแต่ พ.ศ. 2564-2567 จัดทำโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย แสดงตามตารางที่ 5.2-13 พบว่าท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณสินค้าขาเข้าเฉลี่ยปีละ 11.45 ล้านตัน มีปริมาณสินค้าขาออกเฉลี่ยปีละ 6.62 ล้านตัน ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือที่มีปริมาณสินค้าขาเข้ามากกว่าสินค้าขาออก ปริมาณสินค้าขาเข้าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63 ของปริมาณสินค้าผ่านท่าทั้งหมดและปริมาณสินค้าขาออกคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 37 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด นอกจากนี้ หากพิจารณาประเภทสินค้าที่ให้บริการขนถ่าย พบว่าท่าเรือกรุงเทพให้บริการขนถ่ายสินค้าบรรจุตู้ (สินค้าคอนเทนเนอร์) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 85 ของปริมาณสินค้าที่ขนถ่ายทั้งหมด และให้บริการขนถ่ายสินค้าทั่วไป (General Cargo) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด โดยมีปริมาณสินค้าบรรจุตู้ผ่านท่าเฉลี่ยปีละ 1.217 ล้าน TEU (ปริมาณเฉลี่ยไม่เกิน 1.34 ล้าน TEU ตามที่คณะรัฐมนตรีเคยมีมติจำกัดปริมาณสินค้าคอนเทนเนอร์ที่ขนถ่าย ณ ท่าเรือกรุงเทพเพื่อป้องกันปัญหาการจราจรแออัด)

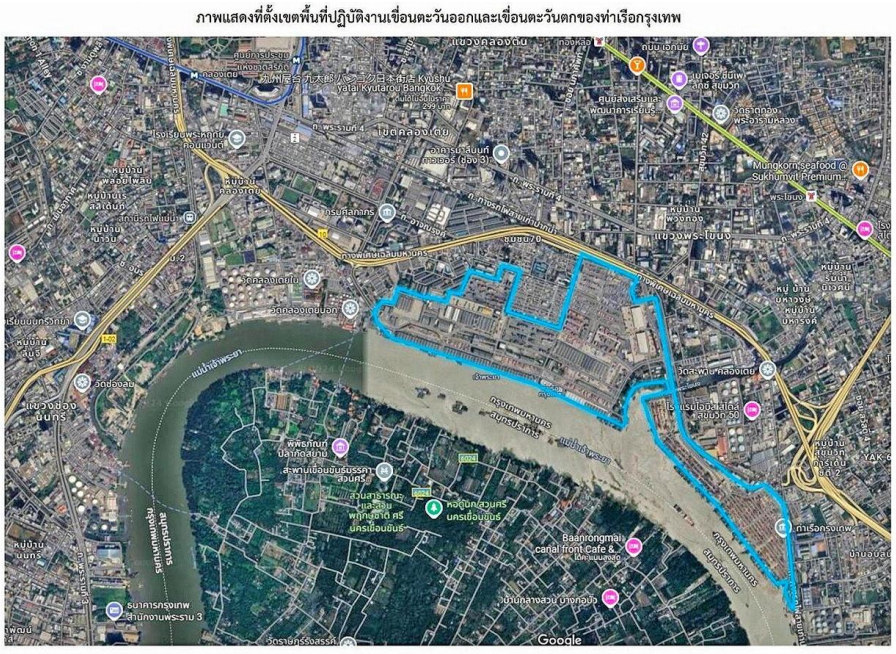
ตารางที่ 5.2-13 ปริมาณสินค้าที่เข้ามาใช้บริการท่าเรือกรุงเทพ ตั้งแต่ พ.ศ. 2564-2567

ปี พ.ศ.	ปริมาณสินค้าขาเข้า (ตัน)			ปริมาณสินค้าขาออก (ตัน)			จำนวนตู้คอนเทนเนอร์ (TEU)		
	สินค้าทั่วไป	สินค้าคอนเทนเนอร์	รวม	สินค้าทั่วไป	สินค้าคอนเทนเนอร์	รวม	ขาเข้า	ขาออก	รวม
2564	1,932,892	11,104,220	13,037,112	80,598	7,374,386	7,454,984	868,303	512,524	1,380,827
2565	1,507,277	10,435,690	11,942,967	30,505	6,597,148	6,627,653	813,285	454,655	1,267,940
2566	1,103,668	7,595,327	8,698,995	24,561	5,387,796	5,412,357	579,900	368,322	948,222
2567	1,507,562	10,614,199	12,121,761	136,266	6,858,605	6,994,871	806,497	466,546	1,273,043

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย

3.1.3) บทบาทและหน้าที่การให้บริการ

บทบาทของท่าเรือกรุงเทพ ตามที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยวางตำแหน่งเชิงกลยุทธ์ไว้ คือ ท่าเรือกรุงเทพ “ศูนย์กลางโลจิสติกส์แบบบูรณาการส่งเสริมการเชื่อมต่อเมืองและการเติบโตของ SMEs” โดยท่าเรือกรุงเทพมีภารกิจที่สำคัญ 5 ประการ ประกอบด้วย (1) พัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก สนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (2) พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและภายนอกประเทศเพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก (3) พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมและสนับสนุนการเติบโตขององค์การ (4) พัฒนาองค์กรให้มีสมรรถนะสูงเพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ และ (5) สร้างความนิยมและการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินกิจการท่าเรือและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศเพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน



รูปที่ 5.2-14 เขตพื้นที่ปฏิบัติงานในการให้บริการรองรับการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือกรุงเทพ

ที่มา: Google Street View (2568)

บริการที่ท่าเรือกรุงเทพจัดให้แก่ผู้ใช้บริการสามารถจำแนกเป็น 3 กลุ่มใหญ่ ดังนี้

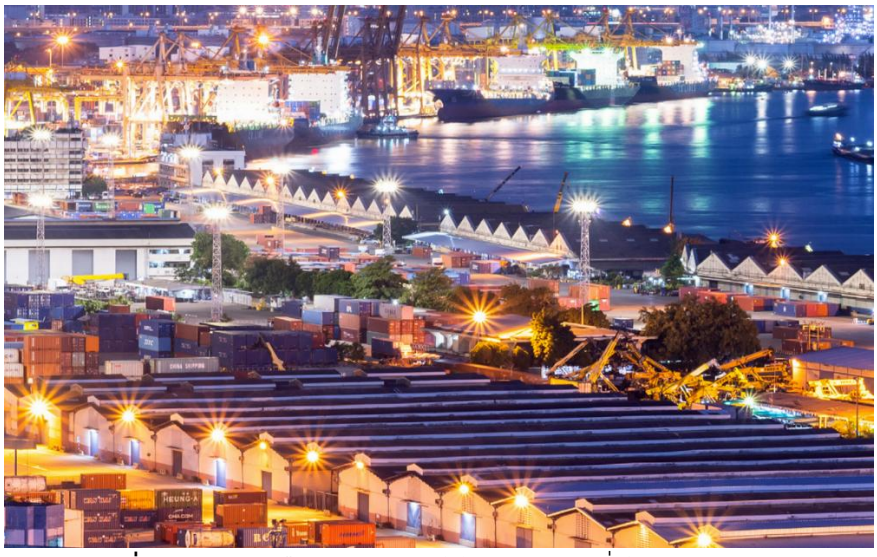
(1) บริการแก่เรือ ประกอบด้วย

(1.1) บริการเรือลากจูง เรือบรรทุกน้ำ เรือรับขยะ และเรือรับเชือก เพื่อให้บริการแก่เรือสินค้าที่จะเข้า/ออกท่าเรือ

รูปที่ 5.2-15 บริการเรือลากจูง

ที่มา: ท่าเรือกรุงเทพ (2566)

(1.2) บริการท่าเทียบเรือตู้สินค้า (เขื่อนตะวันออก) ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 4 ท่า ได้แก่ ท่า 20A ท่า 20AB ท่า 20B และท่า 20C ความยาวหน้าท่ารวมกัน 680 เมตร ระดับความลึก 8.23 เมตร ขนาดน้ำหนักเรือเทียบท่าตั้งแต่ 10,000 ถึง 12,000 เดทเวทตัน และภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือเขื่อนตะวันออกยังมีพื้นที่จัดวางตู้สินค้า 98,600 ตารางเมตร สามารถจัดเก็บตู้สินค้าได้ 7,030 TEU และมีปลั๊กเต้าเสียบตู้สินค้าห้องเย็น 460 จุด โดยท่าเรือกรุงเทพจัดให้มีเครื่องมือทุ่นแรง ได้แก่ ปั้นจั่นหน้าท่าเดินบนราง ขนาด 32.5 ถึง 40 ตัน จำนวน 8 คัน รถคานเคลื่อนยกตู้สินค้า 23 คัน รถหัวลากพ่วงตู้สินค้า 59 คัน และรถพ่วงบรรทุกตู้สินค้า 59 คัน ซึ่งท่าเรือกรุงเทพเปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง 7 วัน และมีศุลกากรประจำหน่วยงานให้บริการ



รูปที่ 5.2-16 ท่าเรือกรุงเทพเปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง และทุกวัน

ที่มา: ท่าเรือกรุงเทพ (2566)

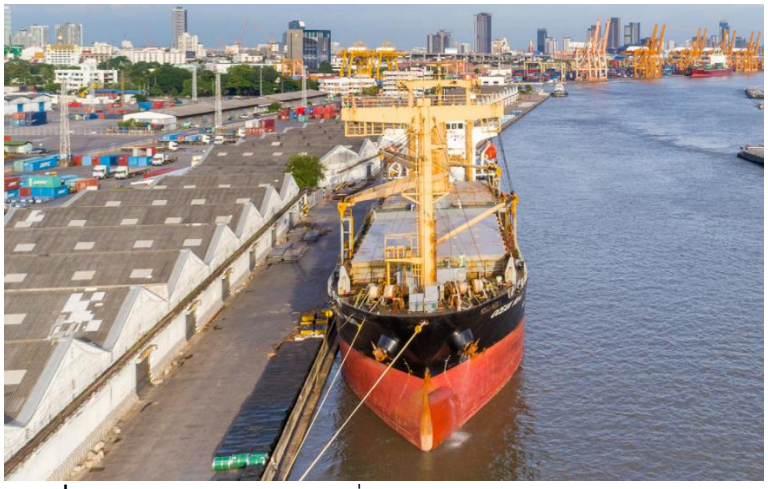
รูปที่ 5.2-17 รถคานเคลื่อนยกตู้สินค้าในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ

ที่มา: ท่าเรือกรุงเทพ (2566)

(1.3) บริการท่าเทียบเรือตู้สินค้าและสินค้าทั่วไป (เขื่อนตะวันตก) ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 10 ท่า ได้แก่ ท่า 22A ท่า 22B ถึง 22J ความยาวหน้าท่ารวมกัน 1,660 เมตร ระดับความลึก 8.23 เมตร หลักผูกเรือกลางน้ำคลองเตย 36 หลักที่รับเรือได้คราวละ 7 ลำ หลักผูกเรือกลางน้ำบางหัวเสือ 25 หลัก รับเรือได้คราวละ 8 ลำ และทุ่นผูกเรือสาธุประดิษฐ์ 5 ทุ่น รับเรือได้ 5 ลำ

รูปที่ 5.2-18 ท่าเทียบเรือตู้สินค้า (เขื่อนตะวันตก)

ที่มา: ไทยโพสต์ (2567)



รูปที่ 5.2-19 รถบรรทุกสินค้าทั่วไปเข้ารับบริการ ณ ท่าเรือกรุงเทพ

ที่มา: ท่าเรือกรุงเทพ (2566)

รูปที่ 5.2-20 หลักผูกเรือกลางน้ำ

ที่มา: ท่าเรือกรุงเทพ (2566)

รูปที่ 5.2- 21 เส้นทางขนส่งทางรางเข้าไปในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเพื่อให้มีการเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ที่มา: ท่าเรือกรุงเทพ (2566)

(1.4) บริการท่าเทียบเรือชายฝั่งและเรือลำเลียงภายในประเทศ อยู่บริเวณโรงพักสินค้า 1 และ 2 มีความลึกหน้าท่าเฉลี่ย 8 ถึง 9 เมตร ความยาวหน้าท่า 400 เมตร ให้บริการเรือสินค้าขนาด 12,000 เดทเวทตัน มีพื้นที่หลังท่าสำหรับวางสินค้ารวม 17,000 ตารางเมตร รองรับสินค้าน้ำหนักไม่เกิน 2 ตันต่อตารางเมตร และมีบริการสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ รถยก รถปั้นจั่นเคลื่อนที่ รถหัวลากและรถหางลาก และรถบรรทุก

รูปที่ 5.2-22 เรือชายฝั่งให้บริการขนส่งระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือแหลมฉบังเข้าเทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพ

ที่มา: ประชาชาติธุรกิจ (2567)

(1.5) บริการท่าเทียบเรือท่องเที่ยวและเรือโดยสาร อยู่บริเวณท่าเทียบเรือ OB (Operation Building) สำหรับเรือท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ

รูปที่ 5.2-23 เรือห้องสมุดเข้าเทียบท่า ณ ท่าเรือกรุงเทพใน พ.ศ. 2566
ที่มา: ไทยโพสต์ (2566)

(2) บริการแก่สินค้า ประกอบด้วย

(2.1) บริการขนถ่ายและจัดเก็บสินค้าทั่วไป ท่าเรือกรุงเทพจัดให้มีพื้นที่และอุปกรณ์เครื่องมือทุ่นแรง รวมทั้งระบบงานสำหรับสินค้าทั่วไป โดยให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง เจ้าของเรือหรือตัวแทนอาจว่าจ้างผู้ประกอบการบรรทุกขนถ่ายสินค้าดำเนินการ หรือให้เจ้าหน้าที่ท่าเรือดำเนินการเป็นผู้รับฝากเก็บสินค้าเพื่อส่งมอบให้แก่ผู้รับใบตราส่งหรือตัวแทนสำหรับสินค้าขาเข้า และรับฝากสินค้าจากเจ้าของสินค้าสำหรับสินค้าขาออกที่จะบรรทุกลงเรือไปตลาดต่างประเทศ

(2.2) บริการขนถ่ายและเก็บรักษาตู้สินค้าขาเข้าและสินค้าขาออก ตลอดจนให้บริการนำสินค้าออกจากตู้ เปิดตู้สินค้าและเก็บรักษา การส่งมอบตู้สินค้า และรับมอบตู้สินค้า บริการตู้สินค้าห้องเย็น

(2.3) บริการสำหรับสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะ ได้แก่ บริการขนถ่ายและจัดเก็บดูแลรักษาสินค้าผ่านแดน (สินค้าผ่านแดนไทย-สปป. ลาว) สินค้าอันตราย สินค้าทัณฑ์บน สินค้ารถยนต์ และสินค้าตกค้าง

3.1.4) การพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ

จากการที่ท่าเรือกรุงเทพถูกจำกัดการให้บริการรองรับตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ได้ไม่เกิน 1.34 ล้าน TEU/ปี ซึ่งเป็นไปตามมติคณะรัฐมนตรีตั้งแต่ พ.ศ. 2539 เป็นต้นมา ขณะที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีภาระต้องนำส่งรายได้ให้แก่กระทรวงการคลัง ทำให้นับตั้งแต่ พ.ศ. 2539 เป็นต้นมา ท่าเรือกรุงเทพต้องหาทางพัฒนาท่าเรือในรูปแบบต่าง ๆ โดยใน พ.ศ. 2558 คณะรัฐมนตรีเห็นชอบแนวนโยบายนำท่าเรือกรุงเทพมาใช้ประโยชน์ในการทำเป็นท่าเทียบเรือสำราญ (Yacht) และท่าเทียบเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวขนาดใหญ่ (Cruise)

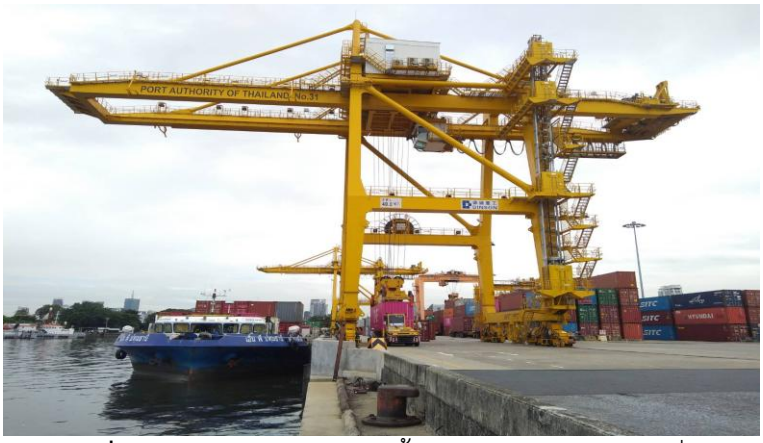
อย่างไรก็ตาม เนื่องจากฝั่งอ่าวไทยของประเทศไทยไม่ได้อยู่บนเส้นทางท่องเที่ยวของเรือสำราญชั้นนำของโลก ส่งผลให้แผนงานดังกล่าวไม่สามารถขับเคลื่อนได้อย่างเป็นรูปธรรม และต่อมาโดยในช่วง พ.ศ. 2562-2566 ทิศทางการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพที่อยู่ภายใต้แผนวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2562-2566 เน้นบทบาทท่าเรือกรุงเทพ “เป็นท่าเรือแม่น้ำที่ได้มาตรฐานสากล บริการที่เป็นเลิศ สร้างมูลค่าเพิ่ม สนับสนุนการค้าของประเทศ” ได้กำหนดเป้าหมายที่สำคัญ ได้แก่

(1) ระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) อยู่ที่ความลึก 8.5 เมตร โดยการดำเนินแผนงาน/โครงการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ โครงการปฏิบัติงานขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือภายในอาณาบริเวณท่าเรือ

(2) การมีอัตราการใช้ประโยชน์จากท่าเทียบเรือ (Berth Occupancy) ของท่าเรือกรุงเทพอยู่ที่ร้อยละ 65 ถึง 70 และระยะเวลารับมอบและส่งมอบตู้สินค้าขาเข้าและขาออกของท่าเรือกรุงเทพ อยู่ที่ 31.17 นาที/ตู้ และประสิทธิภาพการทำงานของปั้นจั่นหน้าท่า (Crane Productivity) ไม่น้อยกว่า 25.79 TEU/ชั่วโมง โดยการดำเนินแผนงาน/โครงการที่สำคัญ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)

(3) ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G ที่ท่าเรือกรุงเทพอยู่ที่ 155,000 TEU โดยดำเนินส่งเสริมการตลาดเรือชายฝั่งและการจัดให้มีบริการรองรับเรือชายฝั่ง

(4) การยกระดับการบริการให้ทัดเทียมกับมาตรฐานสากล โดยมีโครงการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port, Safety, Health and Environmental Management System: PSHEMS) ในท่าเรือกรุงเทพ และการดำเนินงานตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code) การจัดทำโครงการท่าเรือสีเขียว (Green Port) เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก



รูปที่ 5.2-24 การจัดให้บริการปั้นหน้าท่ารองรับเรือชายฝั่ง

ที่มา: ประชาชาติธุรกิจ (2562)

ต่อมาโดยในช่วง พ.ศ. 2566-2570 ทิศทางการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพที่อยู่ภายใต้แผนวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 ยังคงบทบาทท่าเรือกรุงเทพต่อเนื่องเช่นเดิม กล่าวคือ

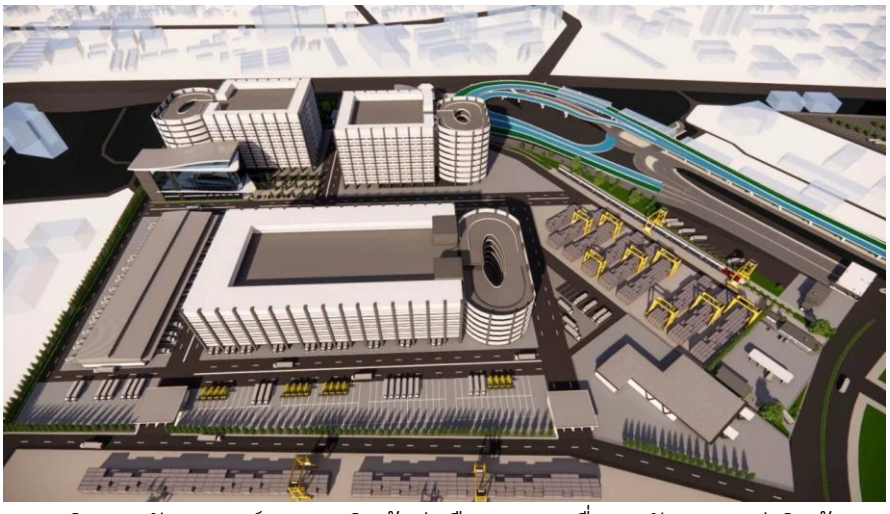
“เป็นท่าเรือแม่น้ำที่ได้มาตรฐานสากล บริการที่เป็นเลิศ สร้างมูลค่าเพิ่ม สนับสนุนการค้าของประเทศ” ได้กำหนดเป้าหมายที่สำคัญในช่วง พ.ศ. 2566-2570 ได้แก่

(1) ระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือ (Fairway) อยู่ที่ความลึก 8.5 เมตร โดยการดำเนินแผนงาน/โครงการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ โครงการปฏิบัติงานขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือภายในอาณาบริเวณท่าเรือ

(2) การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐาน โดยการดำเนินแผนงาน/โครงการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ การจัดเขตปลอดอากรในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ และการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport and Distribution Center) การพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1)

รูปที่ 5.2-25 เขตปลอดอากรศุลกากรในท่าเรือกรุงเทพ ที่การท่าเรือฯ ให้เอกชนเป็นผู้ลงทุนและบริหารโครงการให้บริการคลังสินค้า ลานกองเก็บตู้สินค้า สำนักงาน ห้องเก็บสินค้า คัดแยกประเภทสินค้า บรรจุหีบห่อและติดฉลากใหม่ และสามารถจัดเก็บสินค้าได้นาน 2 ปี

ที่มา: ผู้จัดการออนไลน์ (2567)



รูปที่ 5.2-26 แนวคิดการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและสินค้าภายในประเทศที่ตั้งอยู่ในพื้นที่นอกรั้วศุลกากรในเขตท่าเรือกรุงเทพ โดยภายในจะประกอบไปด้วย คลังสินค้าควบคุมอุณหภูมิ เขตปลอดอากร พื้นที่รองรับ e-Commerce Logistics สำนักงานให้เช่า และอาคารรวมของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ

ที่มา: เดลินิวส์ (2566)

รูปที่ 5.2-27 แนวคิดการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1)

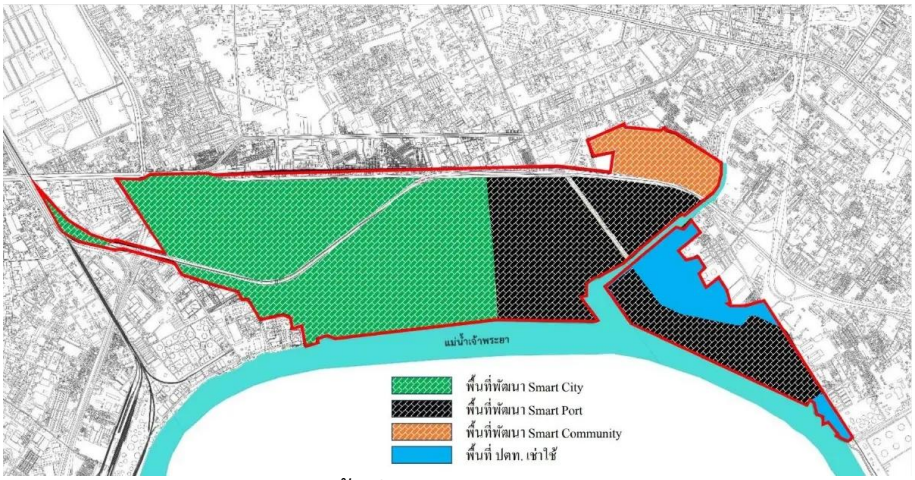
ที่มา: เดลินิวส์ (2566)

(3) การมีอัตราการใช้ประโยชน์จากท่าเทียบเรือ (Berth Occupancy) ของท่าเรือกรุงเทพอยู่ที่ร้อยละ 65 ถึง 70 และระยะเวลารับมอบและส่งมอบตู้สินค้าขาเข้าและขาออกของท่าเรือกรุงเทพ อยู่ที่ 31.05 นาที/ตู้ และประสิทธิภาพการทำงานของปั้นจั่นหน้าท่า (Crane Productivity) ไม่น้อยกว่า 26.05 TEU/ชั่วโมง

(4) การยกระดับการบริการให้ทัดเทียมกับมาตรฐานสากล โดยมีโครงการพัฒนาระบบการจัดการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port, Safety, Health and Environmental Management System: PSHEMS) ในท่าเรือกรุงเทพ และการดำเนินงานตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code) การจัดทำโครงการท่าเรือสีเขียว (Green Port) เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ ต้องเผชิญกับความท้าทายต่าง ๆ อันเนื่องมาจากการปรับเปลี่ยนนโยบายรัฐ โดยใน พ.ศ. 2567 คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของการย้ายท่าเรือกรุงเทพ (ท่าเรือคลองเตย) ออกจากพื้นที่กรุงเทพฯ ให้แล้วเสร็จ ตลอดจนการย้ายคลังและโรงเก็บน้ำมันที่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงเพื่อแก้ไขปัญหามลพิษด้านฝุ่นละออง และให้จัดทำแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพในส่วนที่ปัจจุบันยังเป็นพื้นที่ว่างหรือเป็นพื้นที่ที่สามารถนำมาปรับปรุงพัฒนาใหม่เพื่อใช้ประโยชน์ให้เหมาะสมมากขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาในพื้นที่ เช่น ปัญหาชุมชนแออัด ปัญหาการจราจร ปัญหามลพิษด้านฝุ่นละออง โดยควรใช้พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเพื่อประโยชน์สาธารณะของชาวกรุงเทพฯ เป็นสำคัญ

นอกจากนี้ ภายหลังจากเดือนมกราคม พ.ศ. 2568 ที่รัฐบาลเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย ฉบับใหม่ ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้วตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ที่อาจเพิ่มขอบเขตให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินกิจการอื่น ๆ เช่น การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือธุรกิจบริการเพื่อเพิ่มรายได้จากการใช้ประโยชน์พื้นที่ของการท่าเรือฯ เป็นต้น ซึ่งขณะนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างศึกษาแผนแม่บทเพื่อนำร่องพัฒนาท่าเรือกรุงเทพบนพื้นที่ 2,353 ไร่ ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งในเบื้องต้นอาจมีการนำพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพมาพัฒนาเป็น 4 โซน ได้แก่ (1) พื้นที่พัฒนา Smart City 1,085 ไร่ (2) พื้นที่พัฒนา Smart Port 709 ไร่ (3) พื้นที่พัฒนา Smart Community 123 ไร่ และ (4) พื้นที่ ปตท. เช่าใช้ 103 ไร่



รูปที่ 5.2-28 แนวคิดการใช้พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพมาพัฒนาใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์นอกเหนือจากการรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์

ที่มา: bangkokbiznews.com/business/economic/1163712

3.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

3.2.1) การประเมินเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ

ท่าเรือกรุงเทพมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทย ซึ่งสอดคล้องกับ**แผนระดับที่ 1** ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **แผนระดับที่ 2** แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **แผนระดับที่ 3** แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2570) แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ กล่าวคือ การพัฒนาท่าเรือกรุงเทพมี**ความสอดคล้อง (Relevance) กับแผนทุกระดับ** ทั้งในมิติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การอำนวยความสะดวกทางการค้า การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางน้ำ โดยช่วยให้เกิดการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง การส่งเสริมให้มีการดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในพื้นที่ อาทิ ลานวางกองสินค้า ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า เขตปลอดอากร การขนส่งชายฝั่ง คลังสินค้าผ่านแดน ธุรกิจแรงงานขนถ่ายสินค้า และการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่กรุงเทพฯ สมุทรปราการ สมุทรสาคร และนครปฐม ซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมายที่ใช้บริการขนส่งผ่านท่าเรือกรุงเทพ

(2) การรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ

การให้บริการท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือที่มีปริมาณการขนส่งมากเป็นอันดับ 2 ของประเทศไทย สินค้าที่ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นสินค้านำเข้าที่เป็นวัตถุดิบเพื่อป้อนเข้าสู่กระบวนการผลิตสินค้าและรองรับการส่งออกสินค้าของโรงงานที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ตลอดจนสินค้าผ่านแดนไป สปป.ลาว เนื่องจากเป็นเขตพื้นที่ที่กำหนดให้มีการจัดตั้งคลังสินค้าผ่านแดน ขณะเดียวกัน ด้วยข้อจำกัดด้านมติคณะรัฐมนตรีที่ไม่สนับสนุนให้ท่าเรือกรุงเทพรองรับการขนส่งสินค้ามากเกินกว่า 1.34 ล้าน TEU/ปี ทำให้ผู้ใช้บริการที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลต้องหันไปใช้การขนส่งผ่านท่าเรือเอกชนที่ตั้งอยู่ในเขตพื้นที่สมุทรปราการ รวมถึงใช้บริการท่าเรือแหลมฉบัง หรือขนส่งทางรางที่ใช้ ICD ลาดกระบังเพื่อเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังอีกทอดหนึ่ง

(3) สรุปผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ โดยรวมแล้วการดำเนินการและการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพมีความสอดคล้องอย่างมากกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญของประเทศ และการเพิ่มส่วนแบ่งการขนส่งทางน้ำ

(3.2) ประเด็นการรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ มีความสามารถในการตอบสนองความต้องการของผู้ส่งออกและผู้นำเข้าที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล อย่างไรก็ตาม ไม่สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการจนถึง 1.5 ล้าน TEU/ปี ซึ่งเป็นขีดความสามารถที่ท่าเรือกรุงเทพสามารถรองรับได้ เนื่องจากติดข้อจำกัดมติคณะรัฐมนตรีที่ไม่สนับสนุนให้ขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์มากกว่า 1.34 ล้าน TEU/ปี ทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ไม่เต็มขีดความสามารถที่มีอยู่

3.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

การประเมินด้านประสิทธิผลที่ให้ความสำคัญกับความสามารถในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการโดยอาศัยข้อมูลจากทั้งแหล่งทุติยภูมิและปฐมภูมิ โดยใช้การพิจารณาจากปริมาณผู้ใช้งาน ความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ความพึงพอใจในการการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน และความพึงพอใจในภาพรวมของท่าเรือกรุงเทพ

(1) ปริมาณผู้ใช้งาน

จากข้อมูลปริมาณสินค้าที่เข้ามาใช้บริการท่าเรือกรุงเทพ ตั้งแต่ พ.ศ. 2564-2567 พบว่าท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณสินค้าขาเข้าเฉลี่ยปีละ 11.45 ล้านตัน มีปริมาณสินค้าขาออกเฉลี่ยปีละ 6.62 ล้านตัน ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือที่มีปริมาณสินค้าขาเข้ามากกว่าสินค้าขาออก ปริมาณสินค้าขาเข้าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63 ของปริมาณสินค้าผ่านท่าทั้งหมดและปริมาณสินค้าขาออกคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 37 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด นอกจากนี้ หากพิจารณาประเภทสินค้าที่ให้บริการขนถ่าย พบว่าท่าเรือกรุงเทพให้บริการขนถ่ายสินค้าบรรจุตู้ (สินค้าคอนเทนเนอร์) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 85 ของปริมาณสินค้าที่ขนถ่ายทั้งหมด และให้บริการขนถ่ายสินค้าทั่วไป (General Cargo) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด

ข้อมูลปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 เมื่อเทียบกับเป้าหมายภายในแผนของการท่าเรือฯ มีการดำเนินงานใกล้เคียงกับเป้าหมายสำหรับตู้สินค้า อยู่ในระดับใกล้เคียงกับเป้าหมาย แต่ยังต่ำกว่าประมาณร้อยละ 6-7 เพื่อให้ถึงเป้าหมาย 1.34 ล้าน TEU ตามแผนฯ

ตัวชี้วัด	เป้าหมาย	ปริมาณตู้สินค้าผ่านท่า	ความต่าง / อัตราส่วน
ตู้สินค้าผ่านท่า (TEU)	~ 1,340,000	~ 1,253,000	ต่ำกว่าเป้าหมาย ≈ 87,000 (ลดลงร้อยละ 6.5)
ปริมาณสินค้า (ตัน)	—	~ 18,536,000	—

จากที่กล่าวมาจะเห็นว่ามีปริมาณผู้ใช้งานอยู่ในระดับที่ไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก และในภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่ามีระดับที่ต่ำกว่าขีดความสามารถที่กำหนดเล็กน้อย ซึ่งอยู่ในเกณฑ์ปริมาณผู้ใช้งานอยู่ต่ำกว่าแผนไม่เกินร้อยละ 20 และผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้บริการประจำและมีความคุ้นเคยกับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน

(2) ความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์

(2.1) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

การประเมินความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้มีการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการและจากการสำรวจด้วย “แบบสอบถามการประเมินโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการส่งออก” จำนวน 31 คน เมื่อช่วงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568 นั้น โดยประกอบด้วย

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	ร้อยละ 9.68
ขนส่ง/ตัวแทนรับจัดการขนส่ง/ตัวแทนออกของรับอนุญาต	ร้อยละ 58.06
เจ้าของ/ผู้บริหาร ธุรกิจจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออก	ร้อยละ 32.26

ในการประเมินความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ พบว่าท่าเรือกรุงเทพเป็นทางหนึ่งในการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้ซึ่งเห็นด้วยร้อยละ 61 คิดเป็น 0.229 คะแนน โดยเฉพาะเจ้าของสินค้าหลายรายที่อยู่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลไม่ต้องการใช้บริการขนส่งทางถนนเพื่อนำเข้าและส่งออกสินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังเนื่องจากต้องประสบปัญหาการจราจรแออัดและรถบรรทุกติดขัดเสียเวลามากในการเข้า/ออกท่าเรือแหลมฉบัง จึงนิยมใช้การขนส่งทางชายฝั่งหรือการขนส่งทางรางจากท่าเรือกรุงเทพฯ เพื่อเชื่อมโยงไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ช่วย**ลดต้นทุนโลจิสติกส์และลดการเสียเวลาในการรอคอย** ทำให้เกิดคุณค่าจากการใช้บริการ อีกทั้งปัจจุบันการจราจรภายในและภายนอกท่าเรือกรุงเทพมีความสะดวกรวดเร็วขึ้นซึ่งแตกต่างจากในอดีตช่วง 20 ถึง 30 ปีที่ผ่านมา ที่ประสบปัญหาการจราจรแออัดอย่างมาก นอกจากนี้ ท่าเรือกรุงเทพยังผลักดันการจัดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อช่วยลดต้นทุนและอำนวยความสะดวกทางการค้า อาทิ เขตปลอดอากรภายในท่าเรือกรุงเทพ และคลังสินค้าผ่านแดน ที่อำนวยความสะดวกอย่างมาก

(3) ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน

(3.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงานท่าเรือกรุงเทพ[19] ใช้ข้อมูลการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพมีประสิทธิผลตามเกณฑ์ที่กำหนดแสดงตามตารางที่ 5.2-14 ซึ่งอยู่ในเกณฑ์พอใช้ โดยมีค่าเป้าหมาย 4 ข้อ จาก 9 ข้อ ที่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด การดำเนินงานที่ควรปรับปรุง ได้แก่ การเพิ่มความรวดเร็วในการรับมอบและส่งมอบตู้สินค้า การรักษาระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือ การเพิ่มความพึงพอใจและความผูกพันของผู้ใช้บริการ และการส่งเสริมการเพิ่มปริมาณการขนส่งชายฝั่งที่เข้าใช้บริการท่าเรือกรุงเทพและการดำเนินงานด้านการส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับจุดต้นทาง/จุดปลายทางในประเทศ

[19] การท่าเรือแห่งประเทศไทย. (2566). แผนวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย 2566-2570 (ฉบับปรับปรุงปี พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 5.2-14 ค่าเป้าหมายตามเกณฑ์ที่กำหนด[20]

ชื่อหัวข้อ	ค่าเป้าหมาย	ผลการดำเนินงานของท่าเรือกรุงเทพ	ผลการประเมิน
อัตราการใช้ประโยชน์ท่าเทียบเรือ (Berth Occupancy)	ร้อยละ 65-70	ร้อยละ 65.83	เป็นไปตามเป้าหมาย
การตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบการจัดการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ PSHEMS	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	เป็นไปตามเป้าหมาย
การตรวจสอบแผนรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ (ISPS Code)	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100	เป็นไปตามเป้าหมาย
ประสิทธิภาพของปั้นจั่นหน้าท่า (Crane Productivity	25.79 ตู้/ปั่นจั่น/ชั่วโมง	25.80 ตู้/ปั่นจั่น/ชั่วโมง	เป็นไปตามเป้าหมาย
ระยะเวลารับมอบและส่งมอบตู้สินค้า	31.17 นาที/ตู้	31.16 นาที/ตู้	ต่ำกว่าเป้าหมาย
ระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือหน้าท่าเทียบเรือ	8.5 เมตร	8.2 เมตร	ต่ำกว่าเป้าหมาย
ระดับความพึงพอใจและความผูกพันของผู้ใช้บริการเพิ่มสูงขึ้นทุกปี	ระดับความพึงพอใจและความผูกพันของผู้ใช้บริการมากกว่าหรือเท่ากับ 4.0	ระดับความพึงพอใจและความผูกพันของผู้ใช้บริการเท่ากับ 3.80	ต่ำกว่าเป้าหมาย
ปริมาณตู้สินค้าทางชายฝั่งใช้บริการท่าเรือกรุงเทพ	165,000 TEU	154,569 TEU	ต่ำกว่าเป้าหมาย
ปริมาณตู้สินค้าผ่านทางรางในท่าเรือกรุงเทพ	5,000 TEU	2,693 TEU	ต่ำกว่าเป้าหมาย

ที่มา: แผนวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย 2566-2570 (ฉบับปรับปรุงปี พ.ศ. 2567)

(3.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าท่าเรือกรุงเทพสามารถลดระยะเวลาการขนส่งได้ถึงร้อยละ 75 คิดเป็น 0.375 คะแนน โดยปัจจัยที่ส่งผลต่อการลดระยะเวลาการขนส่งของท่าเรือกรุงเทพมีทั้งศักยภาพและข้อจำกัดที่ควรได้รับการจัดการอย่างรอบด้าน ด้านหนึ่ง ท่าเรือกรุงเทพสามารถส่งออกตู้สินค้าไปยังต่างประเทศได้โดยตรง ซึ่งถือเป็นข้อได้เปรียบในแง่ของระยะทางและความสะดวก แต่ข้อจำกัดด้านการเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือกับระบบถนนที่ยังติดมาตรการห้ามรถใหญ่เข้าเมือง และปัญหาการจราจรที่ติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน ยังเป็นอุปสรรคสำคัญในการลดระยะเวลาในการขนส่ง แม้ผู้ประกอบการบางรายระบุว่าหากมีการบริหารจัดการด้านการตรวจสอบและการตรวจปล่อยสินค้าที่ดี จะสามารถช่วยลดเวลาการดำเนินงานได้อย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอให้พัฒนาอาคารสำนักงาน การจัดการพื้นที่ และระบบตรวจสอบให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้สามารถลดเวลาและเพิ่มแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการเข้ามาใช้บริการท่าเรือได้อย่างเต็มศักยภาพ

(4) ความพึงพอใจในภาพรวม

การประเมินความพึงพอใจในภาพรวมได้มีการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการ อาทิ เจ้าของเรือและตัวแทนเรือ ตัวแทนรับจัดการขนส่ง และผู้ให้บริการขนส่งทางถนนที่ใช้บริการท่าเรือกรุงเทพเมื่อช่วงเดือน

[20] ข้อมูลจากแผนวิสาหกิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย 2566-2570 (ฉบับปรับปรุงปี พ.ศ. 2567)

พฤษภาคม พ.ศ. 2568 นั้น ในส่วนของ**ความพึงพอใจในภาพรวม**นั้น พบว่าประเด็นที่ผู้ใช้บริการพึงพอใจมาก ได้แก่ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ท่าเรือกรุงเทพที่มีการให้คำปรึกษาแนะนำและมีความรวดเร็วในการปฏิบัติงาน และมีการนำเทคโนโลยีทันสมัยมาใช้ในการให้บริการ อาทิ การใช้ Call Center และ Mobile Application ขณะที่ประเด็นที่ต้องปรับปรุง ได้แก่ ไฟส่องสว่างในช่วงกลางคืนไม่เพียงพอบริเวณลานบรรจุตู้สินค้า และมีความยุ่งยากของขั้นตอนเอกสารในการตรวจปล่อยสินค้า ถนนภายในท่าเรือขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ การจัดการดูแลความปลอดภัยสินค้าตกค้างและสินค้าที่เก็บอยู่ในคลังสินค้า และมีการเรียกเก็บค่าบริการพิเศษที่ไม่มีใบเสร็จรับเงิน

(5) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) พอใช้ (3 คะแนน)

(5.1) ประเด็นปริมาณผู้ใช้งาน จากข้อมูลปริมาณสินค้าผ่านท่าพบว่าปริมาณผู้ใช้งานอยู่ในระดับที่ไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก และในภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่ามีระดับที่ต่ำกว่าขีดความสามารถที่กำหนดเล็กน้อย และผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้บริการประจำและมีความคุ้นเคยกับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน

(5.2) ประเด็นความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ มีความสามารถช่วยลดต้นทุนในการขนส่ง โดยเฉพาะกิจการสถานประกอบการผู้ใช้บริการที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล และภาคกลางตอนล่างที่ใช้บริการที่ท่าเรือกรุงเทพฯ จะมีความสะดวกรวดเร็วและประหยัดเวลามากกว่าขนส่งสินค้าไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง

(5.3) ประเด็นความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน มีความสามารถช่วยลดระยะเวลาในการขนส่ง โดยเฉพาะกิจการสถานประกอบการผู้ใช้บริการที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล และภาคกลางตอนล่างที่ใช้บริการที่ท่าเรือกรุงเทพฯ จะมีความสะดวกรวดเร็วและประหยัดเวลามากกว่าขนส่งสินค้าไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง

(5.4) ประเด็นความพึงพอใจในภาพรวม โดยเฉลี่ยผู้ใช้บริการพอใจในบริการที่ได้รับในระดับพอใช้ ประเด็นที่ผู้ใช้บริการพอใจอยู่ในส่วนของการให้บริการของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่คอยให้ข้อมูลและคำแนะนำ ขณะที่ประเด็นที่ควรปรับปรุง ได้แก่ การเพิ่มประสิทธิภาพยกขนของปั่นจั่นหน้าท่า การเพิ่มความรวดเร็วในการรับมอบและส่งมอบตู้สินค้า การรักษาระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือ การเพิ่มความพึงพอใจและความผูกพันของผู้ใช้บริการ การส่งเสริมการเพิ่มปริมาณการขนส่งชายฝั่งที่เข้าใช้บริการ การปรับระบบส่องสว่างภายในพื้นที่ท่าเรือ การจัดการดูแลความปลอดภัยสินค้าตกค้างและสินค้าที่เก็บอยู่ในคลังสินค้า และการขอให้ออกใบเสร็จแก่ลูกค้าเมื่อมีการเรียกเก็บค่าบริการพิเศษ

3.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

สำหรับการประเมินผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพ โดยอาศัยด้านการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือเพื่อค้นหาผลวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อชุมชนบริเวณท่าเรือกรุงเทพ และข้อมูลปฐมภูมิโดยอาศัยการสัมภาษณ์ผู้นำชุมชนต่อผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568 ดังนี้

(1) เศรษฐกิจ/รายได้

การประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(1.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

จากการศึกษาเรื่องผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ[21] การพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ พบว่าตั้งแต่มีการเปิดให้ท่าเรือกรุงเทพใน พ.ศ. 2494 ก่อให้เกิด**ผลประโยชน์ทางบวกต่อเศรษฐกิจ** โดยเฉพาะมีการส่วนเสริมกับการค้าระหว่างประเทศ และก่อให้เกิดการพัฒนาธุรกิจโดยรอบท่าเทียบเรือ อาทิ ธุรกิจลานวางกองตู้สินค้า (Container Yard) เพื่อทำการเก็บรวบรวม ทำความสะอาดและซ่อมแซมตู้สินค้า ธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนน ธุรกิจตัวแทนรับจัดการขนส่ง ธุรกิจตัวแทนออกของรับอนุญาต ธุรกิจตัวแทนเรือ ธุรกิจรับจัดการเรือ ธุรกิจคลังสินค้า ซึ่งมักอยู่ในย่านคลองเตย บางนา ถนนเทพรัตน์ และฝั่งอำเภอพระประแดง เพื่อความสะดวกในการติดต่อประสานงานด้านการขนส่งให้สินค้าที่ผ่านเข้าออกท่าเรือกรุงเทพตลอดจนกิจการที่เกี่ยวพันกับการอยู่อาศัยของแรงงานและผู้ปฏิบัติงานที่มักเข้ามาอาศัยอยู่ในย่านท่าเรือคลองเตย รวมถึงชุมชนคลองเตย อีกทั้งผลจากการที่ท่าเรือกรุงเทพถูกจำกัดขีดความสามารถในการรองรับตู้คอนเทนเนอร์ไม่เกิน 1.34 ล้าน TEU/ปี ส่งผลให้เกิดการพัฒนาท่าเรือเอกชนหลายแห่งในจังหวัดสมุทรปราการที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเจ้าพระยา อาทิ ท่าเรือ Sahathai Terminal, Thai Connectivity Terminal, Thai International Terminal, Bangkok Barge Terminal, Suksawat Terminal และ BMTP เพื่อรองรับเรือและสินค้าที่มีความต้องการเข้าใช้บริการท่าเรือกรุงเทพแต่ไม่สามารถเข้าใช้บริการได้ โดยในกลุ่มท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยามีท่าเรือเอกชนหลายแห่งที่ให้บริการขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์เพื่อรองรับความต้องการบริการขนส่ง โดยเฉพาะรองรับความต้องการของสถานประกอบการที่อยู่ในกรุงเทพฯ ปริมณฑล และภาคกลางตอนล่าง

(1.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลปฐมภูมิใช้การสำรวจด้วยวิธีการสัมภาษณ์ผู้นำชุมชน และผลจาก “แบบสอบถามความคิดเห็นของชุมชนต่อผลกระทบของโครงการ” ดำเนินการสอบถามในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568 โดยผู้ที่ตอบแบบสอบถามเป็นผู้ที่อาศัยในพื้นที่บริเวณเขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร จำนวน 48 คน โดยผู้ตอบแบบสอบถามตามสัดส่วนอาชีพ ดังนี้

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 14.58
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 16.67
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 29.17
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 2.08
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 8.33
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 29.17

[21] ปริทรรศน์ ไกรทัศน์. (2551) ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ. สืบค้นจาก chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://doi.nrct.go.th/admin/doc/doc_490964.pdf

จากข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจ พบว่าภาพรวมผลกระทบด้านเศรษฐกิจของคนในชุมชนรอบพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพเห็นว่าท่าเรือกรุงเทพส่งผลกระทบทางบวกต่อเศรษฐกิจของชุมชน สร้างรายได้และการจ้างงานในครัวเรือนในพื้นที่ อีกทั้งมีการพัฒนาพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์และพื้นที่เพื่อรองรับการอยู่อาศัยของประชาชน ทำให้เกิดการว่าจ้างงานและสร้างรายได้ให้ชุมชนเพิ่มขึ้น โดยผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าโครงการดังกล่าวส่งผลให้เศรษฐกิจของชุมชนดีขึ้นร้อยละ 53 คิดเป็น 0.43 คะแนน

(2) สังคมและคุณภาพชีวิต

การประเมินสังคมและคุณภาพชีวิตใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(2.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

จากข้อมูล Thelist.group เป็นแพลตฟอร์มแหล่งข้อมูลข่าวสารด้านอสังหาริมทรัพย์และโครงสร้างพื้นฐาน โดยอธิบายในส่วนของ**ผลกระทบทางสังคม**ของการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพส่งผลกระทบทั้งด้านบวกและด้านลบ โดยผลกระทบด้านบวกทำให้ชุมชนและสังคมที่อยู่โดยรอบท่าเรือมีอาชีพและมีรายได้ โดยเฉพาะประชาชนที่อยู่อาศัยอยู่บริเวณชุมชนคลองเตย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นแรงงานและกรรมกรผู้ปฏิบัติงานภายในท่าเรือและพื้นที่โดยรอบที่เข้ามาปลูกสร้างที่พักในที่ดินของการท่าเรือฯ ซึ่งมีทั้งประชากรที่มีทะเบียนราษฎร์และประชากรแฝง ในขณะที่ผลกระทบด้านลบนั้นเกิดจากการที่มีประชาชนต่างถิ่นเข้ามาอยู่อาศัยเป็นจำนวนมากและเข้ามาบุกรุกพื้นที่ท่าเรือ โดยตลอดระยะเวลาที่ผ่าน แม้ว่าประชาชนบางส่วนที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ชุมชนคลองเตยจะเป็นผู้บุกรุกพื้นที่ของการท่าเรือฯ เข้ามาอยู่อาศัย (ประชากรส่วนใหญ่ไม่ได้ทำสัญญาเช่าที่ดินอย่างถูกต้องกับการท่าเรือฯ โดยประชากรที่อยู่อาศัยอย่างถูกต้องจะทำสัญญาเช่าที่ดินในโครงการบ้านมั่นคงสร้างสรรค์ที่อยู่ในชุมชนคลองเตย) ทำให้มีปัญหาในการผลักดันประชาชนในชุมชนคลองเตยที่เข้ามาพักอาศัยออกไปจากพื้นที่บริเวณท่าเรือกรุงเทพและส่งผลให้ท่าเรือไม่สามารถนำพื้นที่ว่างดังกล่าวมาพัฒนาปรับปรุงและดำเนินกิจกรรมของท่าเรือหรือการสร้างมูลค่าเพิ่มในการบริหารทรัพย์สินได้ และทำให้บริเวณพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพมีปัญหาเรื่องความเสื่อมโทรมของพื้นที่ แต่การท่าเรือแห่งประเทศไทยก็ยังอนุโลมให้ประชาชนดังกล่าวเข้ามาใช้พื้นที่ได้เนื่องจากได้รับการร้องขอจากหน่วยงานภาครัฐท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องและไม่ต้องการสร้างความขัดแย้งกับชุมชน นอกจากนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยยังมีโครงการพัฒนา Smart City Port[22] ซึ่งเป็นโครงการส่งเสริมพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพให้เกิดการพัฒนาศักยภาพที่เปิดให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงการ Mixed Use ตลอดจนมีการส่งเสริมความเป็นอยู่ของคนในชุมชนคลองเตยด้วยการพัฒนา Smart Community ที่เป็นที่อยู่อาศัยพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ โดยทำเลอยู่ในย่านคลองเตยติดถนนพระราม 4 บนพื้นที่ 59 ไร่ ที่เป็นพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพฯ และมีแผนในการพัฒนาและย้ายพื้นที่ชุมชนเพื่อนำที่ดินไปพัฒนาโครงการอื่น ๆ และพัฒนาที่อยู่ใหม่ให้คนในชุมชนคลองเตยมีทางเลือกในการอยู่อาศัยดีขึ้น อาทิ ใช้พื้นที่เป็นที่พักอาศัย 6,048 ยูนิต

[22] REALIST BLOG & REAL DATA (2566). พลิกชุมชนเป็น Smart City คลองเตย สืบค้นจาก thelist.group/realist/blog/smart-city-port/

เป็นอาคาร 25 ชั้น โดยประชาชนที่อยู่อาศัยในชุมชนคลองเตยเดิมจะเข้าอยู่ใน Smart Community ได้ 1 ห้อง หรือหากไม่ต้องการเข้าอยู่ก็จะมอบสิทธิ์ที่ดินบริเวณหนองจอกขนาด 19.5 ตารางเมตร และรับเงินขวัญถุงเพื่อกลับไปใช้ชีวิตที่บ้านเกิด นอกจากนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยยังมีโครงการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม (CSR) ที่มุ่งเน้นการพัฒนาคุณชีวิตของคนในชุมชนคลองเตยอย่างยั่งยืน โดยมีโครงการหลากหลายด้าน อาทิ การสนับสนุนทุนการศึกษา การพัฒนากีฬาและอาชีพ การรณรงค์ต่อต้านยาเสพติด เพื่อรับฟังความต้องการของคนในพื้นที่อยู่เป็นประจำ

(2.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลปฐมภูมิใช้การสำรวจด้วยวิธีการสัมภาษณ์ผู้นำชุมชนเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม พบว่า**ภาพรวมผลกระทบด้านสังคม**ของคนในชุมชนรอบพื้นที่ท่าเรือเห็นว่าการดำเนินงานของท่าเรือไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางลบโดยตรง อีกทั้งท่าเรือมีการจัดโครงการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชน อย่างไรก็ตาม ผลกระทบทางสังคมเกิดจากพฤติกรรมของประชาชนที่อยู่อาศัยอยู่ในเขตชุมชนคลองเตยที่มักมีปัญหาต่าง ๆ เกิดขึ้นเนื่องจากประชาชนที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่ผู้มีรายได้น้อยและมีการใช้ที่อยู่อาศัยกันอย่างหนาแน่น เช่น การใช้ยาเสพติด การแพร่ระบาดของโรคติดต่อ การเข้าถึงการศึกษา ปัญหาขยะ ความเสี่ยงจากอัคคีภัย เป็นต้น โดยในประเด็นความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าโครงการดังกล่าวส่งผลให้ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการแย่ลง ร้อยละ 55 คิดเป็น -0.04 คะแนน

(3) สิ่งแวดล้อม

การประเมินสิ่งแวดล้อมใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(3.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม การดำเนินการของท่าเรือกรุงเทพในด้านต่าง ๆ อาทิ การกำจัดขยะ การขุดลอกและกำจัดของเสียจากการดำเนินกิจกรรม เสียงที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมขนถ่ายและขนส่งสินค้า คุณภาพอากาศที่เกิดจากกิจกรรมการขนส่งและขนถ่ายสินค้า การเกิดปัญหาฝุ่นละอองจากกิจกรรมการขนส่งและขนถ่ายสินค้า การป้อนเชื้อเพลิงเรือและการรั่วไหลของน้ำภายในบริเวณท่าเรือ และการปล่อยของเสียออกจากเรือ ตลอดจนการก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาที่เร่งรัดการส่งสินค้าก่อนกำหนดเรือออกเดินทาง ซึ่งผลการดำเนินงานดังกล่าวส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแก่ชุมชนและสังคมที่อยู่โดยรอบ อย่างไรก็ตาม ต้องยอมรับว่าชุมชนและสังคมที่ได้รับผลกระทบเป็นประชากรผู้บุกรุกพื้นที่ของท่าเรือฯ และเข้ามาตั้งรกรากอยู่อาศัย โดยไม่ได้เป็นเจ้าของพื้นที่ที่อยู่อาศัยเดิม

(3.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลปฐมภูมิใช้การสำรวจด้วยวิธีการสัมภาษณ์ผู้นำชุมชนเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568 ซึ่ง**ภาพรวม**

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของคนในชุมชนรอบพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ พบว่าการดำเนินงานของท่าเรือก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะมลพิษด้านฝุ่นละออง อากาศ และเสียง อย่างไรก็ตาม ท่าเรือกรุงเทพมีการสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนในพื้นที่เป็นอย่างดี และได้มีการจัดทำโครงการการตรวจติดตามเพื่อรักษามาตรฐานระบบการจัดการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อมท่าเรือ (Port, Safety, Health and Environmental Management System: PSHEMS) เพื่อให้มีการจัดการที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล

ในส่วนของผลการสำรวจจาก “แบบสอบถามความคิดเห็นของชุมชนต่อผลกระทบของโครงการ” ในประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความกังวลอย่างชัดเจนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะมลพิษทางอากาศ โดยผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าเมื่อมีโครงการดังกล่าวส่งผลให้มลพิษทางอากาศเพิ่มขึ้น ร้อยละ 88 คิดเป็น -1.63 คะแนน เช่นเดียวกับมลพิษทางเสียง โดยผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าโครงการส่งผลให้เกิดเสียงรบกวนเพิ่มขึ้น ร้อยละ 94 คิดเป็น -1.63 คะแนน

(4) สรุปผลการประเมินด้านผลกระทบ (Impact) พอใช้ (3 คะแนน)

(4.1) ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้ ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพต่อการพัฒนาเมืองในพื้นที่โดยรอบ โดยส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและรายได้ของชุมชน

(4.2) ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต ผลกระทบของท่าเรือกรุงเทพส่งผลดีต่อสังคมและคุณภาพชีวิตในระดับดี แต่จะมีผลกระทบจากชุมชนผู้เข้ามาบุกรุกพื้นที่ท่าเรือ

(4.3) ประเด็นสิ่งแวดล้อม คนในชุมชนเป็นสัดส่วนจำนวนมากเห็นว่าการดำเนินงานของท่าเรือสร้างผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะด้านมลพิษทางอากาศ ฝุ่นละออง และเสียงดัง

3.2.4) การประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence)

(1) ความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่

ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือดั้งเดิมที่เริ่มเปิดให้บริการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2490 ซึ่งในยุคแรกของการจัดตั้งนั้นยังไม่มีการเชื่อมโยงการพัฒนาเข้ากับโครงการอื่น ๆ อย่างไรก็ตาม ในระยะต่อมาได้มีโครงการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงเข้ากับท่าเรือกรุงเทพเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้ที่ต้องการเข้ามาติดต่อกับท่าเรือและหน่วยงานราชการและเอกชนที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียง โครงการสำคัญที่เข้ามาเชื่อมโยงในพื้นที่ ได้แก่ การพัฒนาทางพิเศษ**สายดินแดง-ท่าเรือ** ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ซึ่งเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 29 ตุลาคม พ.ศ. 2524 ระยะทาง 9 กิโลเมตร ทางพิเศษ**สายบางนา-ท่าเรือ** ของ กทพ. ซึ่งเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่17 มกราคม พ.ศ. 2526 ระยะทาง 8 กิโลเมตร และทางพิเศษ**สายดาวคะนอง-ท่าเรือ** ของการทางพิเศษฯ ซึ่งเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคม พ.ศ. 2530 ระยะทาง 10 กิโลเมตร นอกจากนี้ ยังมีการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางเชื่อมโยงเข้ามาถึงท่าเรือกรุงเทพ ขณะเดียวกันการท่าเรือแห่งประเทศไทยกับการทางพิเศษฯ ยังได้ร่วมกันผลักดันโครงการเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1) ระยะทาง 2.25 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบัน (เดือนมิถุนายน 2568) ได้จัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเสร็จแล้ว และนำไปบรรจุแผนแม่บทพัฒนาท่าเรือกรุงเทพเพื่อนำเสนอกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรี คาดว่าจะใช้วงเงินประมาณ 4,445 ล้านบาท มีจุดเริ่มต้นอยู่บริเวณเทอร์มินอล 3 ของท่าเรือกรุงเทพ แนวสายทางเป็น

ทางยกระดับ 4 ช่องจราจร ก่อสร้างเป็นโครงการคานคอนกรีตอัดแรงหล่อสำเร็จรูปตัวไปตามแนวถนนอาจณรงค์ ข้ามคลองพระโขนงและถนนเลียบทางรถไฟสายเก่า จากนั้นแนวสายทางจะเป็นขาทางเชื่อม (Ramp) เข้าเชื่อมกับ S1 ในทิศทางทางด่วนบูรพาวิถีและทิศทางไปทางด่วนฉลองรัช มีด่านเก็บค่าผ่านทาง 4 จุด จัดเก็บค่าผ่านทางอัตราเดียวกับทางด่วนเฉลิมมหานคร โดยโครงการนี้ไม่ต้องเวนคืนที่ดินเพราะเป็นพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยและการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แต่ต้องเจรจากับผู้เช่าและผู้บุกรุกพื้นที่

นอกจากนี้ ยังมีความเชื่อมโยงด้านการขนส่งระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะการส่งเสริมให้มีการให้บริการเรือชายฝั่งเพื่อขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อลดความแออัดคับคั่งของการจราจรทางถนนที่ผ่านเข้าออกท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะการขนส่งด้วยเรือชายฝั่งไปเข้าที่ท่าเรือที่อยู่ในบริเวณแอ่งจอดเรือแห่งที่ 1 (Basin 1) ของท่าเรือแหลมฉบัง จึงนับว่ามีบทบาทเกื้อหนุนเชื่อมโยงซึ่งกันและกัน

(2) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่

ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือดั้งเดิมที่เริ่มเปิดให้บริการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2490 ซึ่งในยุคแรกของการจัดตั้งยังไม่มีการจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่ พ.ศ. 2562 การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้มีการจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ (Master Plan) บนที่ดินรวม 2,353 ไร่ เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาเมือง และไม่มีนโยบายย้ายท่าเรือกรุงเทพ โดยมุ่งเน้นการเปลี่ยนท่าเรือกรุงเทพให้เป็นเมืองท่าแห่งอนาคต ที่ผสมผสานการขนส่ง การค้า และการท่องเที่ยวเข้าด้วยกัน โดยมีเป้าหมายหลักคือการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนควบคู่กับการพัฒนาพื้นที่ โดยการพัฒนาแบบผสมผสาน (Mixed Use) ซึ่งถูกจัดแบ่งพื้นที่ออกเป็น 5 กลุ่ม ประกอบด้วย **(1) กลุ่มพัฒนาพื้นที่ A** ประกอบด้วยอาคารสำนักงานท่าเรือใหม่และอาคารสำนักงานเช่าเอกชน โครงการที่พักอาศัย โครงการพัฒนา Medical Hub อาคารสำนักงาน Smart Community อาคารอยู่อาศัยเพื่อสวัสดิการพนักงานการท่าเรือ อาคารอยู่อาศัยประเภทเช่า และ Retail Mixed Use **(2) กลุ่มพัฒนาพื้นที่ B** ประกอบด้วย Smart Port (กึ่งอัตโนมัติ) ท่าเทียบเรือตู้สินค้าฝั่งตะวันออก และท่าเทียบเรือสินค้าชายฝั่ง **(3) กลุ่มพัฒนาพื้นที่ C** ประกอบด้วยพื้นที่ Cruise Terminal Retail Mixed use อาคารสำนักงาน พื้นที่พาณิชย์ Duty Free โรงแรม พื้นที่พาณิชยกรรม อาคารจอดรถ ศูนย์ฝึกอบรม พื้นที่ศูนย์อาคารแสดงสินค้า อาคารสาธารณูปโภค **(4) กลุ่มพื้นที่รองรับในการพัฒนาอนาคต** ประกอบด้วยพื้นที่คลังเก็บสินค้า สำนักงาน e- Commerce พื้นที่จอดรถบรรทุก และพื้นที่ ปตท.เช่าใช้ และ **(5) กลุ่มพัฒนาพื้นที่ G** ได้แก่ Sport Complex และสวนสาธารณะ

รูปที่ 5.2-29 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพแบบผสมผสาน

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย

(3) สรุปผลการประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่

จากข้อมูลท่าเรือกรุงเทพแสดงให้เห็นว่าท่าเรือกรุงเทพมีความสอดคล้องกับโครงการอื่น ๆ ในพื้นที่ อาทิ การพัฒนาทางพิเศษในเส้นทางต่าง ๆ และความเชื่อมโยงด้านการขนส่งระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือแหลมฉบัง

(3.2) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาในพื้นที่

ท่าเรือกรุงเทพได้มีการจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ (Master Plan) ใน พ.ศ. 2562 โดยมุ่งเน้นการเปลี่ยนท่าเรือกรุงเทพให้เป็นเมืองท่าแห่งอนาคต ที่ผสมผสานการขนส่ง การค้า และการท่องเที่ยวเข้าด้วยกัน โดยมีเป้าหมายหลักคือการพัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนควบคู่กับการพัฒนาพื้นที่ โดยการพัฒนาแบบผสมผสาน (Mixed Use)

3.2.5) การประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency)

การประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) เป็นการประเมินต้นทุนการก่อสร้างโครงการและระยะเวลาดำเนินโครงการเป็นไปตามเป้าหมาย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) ต้นทุนของโครงการ

ต้นทุนการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือกรุงเทพนั้นเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าเนื่องในช่วงการก่อสร้างใน พ.ศ. 2479 ใช้วงเงินลงทุนก่อสร้าง 20 ล้านบาท[23] ซึ่งจากการทบทวนเงินลงทุนในการก่อสร้างใช้งบประมาณเป็นไปตามเป้าหมาย

[23] ข้อมูลอ้างถึงจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย สืบค้นจาก www.port.co.th/port/index.php/history-2/

(2) ระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ

ท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือคลองเตย เริ่มก่อสร้างและขุดลอกร่องน้ำ พ.ศ. 2481 และได้ดำเนินงานจนเสร็จและเปิดใช้ใน พ.ศ.2490 ซึ่งเป็นไปตามแผนการก่อสร้างที่กำหนดขึ้น[24]

(3) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นต้นทุนของโครงการ

ท่าเรือกรุงเทพนั้นเป็นการลงทุนที่คุ้มค่า จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่าท่าเรือกรุงเทพมีการใช้งบลงทุนเป็นไปตามเป้าหมาย

(3.2) ประเด็นระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ

ระยะเวลาการก่อสร้างท่าเรือกรุงเทพจนถึงกระทั่งการเปิดให้บริการเป็นไปตามกำหนดใน พ.ศ. 2490

3.2.6) การประเมินด้านความยั่งยืน (Sustainability)

การประเมินด้านยั่งยืน (Sustainability) เป็นการพิจารณาความสามารถที่หน่วยงานเจ้าของโครงการมีการดูแลและบำรุงรักษาทำให้การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก และการที่หน่วยงานเจ้าของโครงการมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน

(1) ความสามารถในการดูแลและบำรุงรักษาโครงการ

การท่าเรือแห่งประเทศไทยมียุทธศาสตร์มุ่งสู่การเป็นท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Port) โดยมุ่งเน้นการใช้พลังงานสะอาด โดยเฉพาะพลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม เน้นการปรับปรุงกระบวนการทำงานด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล รวมถึงมีโครงการปรับปรุงระบบไฟฟ้าและสายส่ง โครงการขุดลอกท่าเรือเพื่อลดการตกตะกอน การปรับปรุงพื้นที่ลานกองสินค้า การปรับปรุงเขื่อนและท่าเทียบเรือบางส่วนที่เสื่อมสภาพ โดยการท่าเรือกรุงเทพมีการตั้งงบประมาณรายปีสำหรับงานซ่อมบำรุงแยกต่างหากจากงบลงทุน[25] นอกจากนี้ การท่าเรือแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลท่าเรือกรุงเทพมียุทธศาสตร์มุ่งสู่การเป็นท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Port) และยังมีการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารความยั่งยืนเป็นผู้ดูแลและขับเคลื่อนนโยบายและแผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนของท่าเรือ โดยเฉพาะเน้นการสร้างมาตรฐานการจัดการด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และการสร้างการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐาน ISO 26000 และเพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของ World Port Sustainability

(2) ความเพียงพอของงบประมาณในการดำเนินงาน

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิพบว่าการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการท่าเรือกรุงเทพ เป็นกิจการที่ประกอบการมีผลกำไรอย่างต่อเนื่องและสามารถส่งเงินจากผลกำไรเข้ากระทรวงการคลังไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของผลกำไร ซึ่งจัดเป็นรัฐวิสาหกิจที่มีผลประกอบการทางเงินที่ดี โดยใน พ.ศ. 2565 2566 และ 2567 มีผลประกอบการกำไรสุทธิ 6,276 ล้านบาท 6,666 ล้านบาท และ

[24] สุมาลี สุขดานนท์. (2554). ท่าเรือกรุงเทพ. สืบค้นจาก http://www.cuti.chula.ac.th/triresearch/bangkokport/bangkokport.html

[25] รายงานผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการลงทุนตามแผนปฏิบัติการ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 ภายใต้แผนวิสาหกิจ การท่าเรือฯ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2566-2570

7,648 ล้านบาท ตามลำดับ ซึ่งเป็นกำไรสุทธิสูงสุดมากที่สุดตั้งแต่ก่อตั้งกิจการ และสะท้อนว่าเป็นหน่วยงานที่มีความมั่นคงและมีความพร้อมในการดำเนินกิจการอย่างต่อเนื่อง[26]

(3) สรุปผลการประเมินด้านความยั่งยืน (Sustainability) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่าท่าเรือกรุงเทพซึ่งอยู่ภายใต้หน่วยงานเจ้าของโครงการ คือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีความสามารถในการดูแลและบำรุงรักษาทำให้การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง

(3.1) ความสามารถที่หน่วยงานเจ้าของโครงการมีการดูแลและบำรุงรักษาทำให้การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน

จากที่กล่าวมาจะเห็นท่าเรือกรุงเทพซึ่งอยู่ภายใต้หน่วยงานเจ้าของโครงการ คือการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีความสามารถในการดูแลและบำรุงรักษาทำให้การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง แต่เนื่องจากการปรับเปลี่ยนทิศทางการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพของรัฐบาลแต่ละชุด อาทิ บางรัฐบาลเสนอให้มีการนำพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์เชิงพาณิชย์และกิจกรรมสันทนาการ ขณะที่บางรัฐบาลเสนอให้นำพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพไปใช้ประโยชน์ในการรองรับเรือท่องเที่ยวและเรือยอร์ช เป็นต้น ทำให้เกิดความไม่แน่นอนในการลงทุนพัฒนาในอนาคต

(3.2) หน่วยงานเจ้าของโครงการมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน

การท่าเรือแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานที่มีกำไรอย่างต่อเนื่องมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน และไม่มีนโยบายย้ายท่าเรือกรุงเทพ

[26] กรุงเทพธุรกิจ. (2568). ส่องรายได้ 'การท่าเรือ' กว่า 1.6 หมื่นล้าน พร้อมเดินหน้าพลิกโฉม 'คลองเตย'. สืบค้นจาก https://www.bangkokbiznews.com/business/ economic/1149799?utm_source =chatgpt.com

3.2.7) ความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money)

จากรายงานของ กทท. โครงการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพมีผลการประกอบการ สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 5.2-15 ผลการประกอบการโครงการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563-2567

หน่วย: บาท

รายการ	2563	2564	2565	2566	2567
การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) = ท่าเรือกรุงเทพ + ส่วนกลาง					
รายได้รวม	6,250,081,331.43	6,686,957,810.43	6,187,624,430.83	5,862,495,536.06	6,021,450,820.74
รายจ่ายรวม	5,722,330,633.91	5,722,998,195.00	5,960,534,691.10	5,548,534,840.04	5,549,030,539.18
ค่าเสื่อม	917,498,819.63	862,212,719.29	817,809,596.77	781,104,620.95	772,692,100.37
กำไร (ขาดทุน)	**-389,748,122.11**	**101,746,896.14**	**-590,719,857.04**	**-467,143,924.93**	**-300,271,818.81**
ท่าเรือกรุงเทพ					
รายได้รวม	N/A	5,658,387,943.22	5,052,474,694.54	4,673,335,026.56	4,676,335,026.56
รายจ่ายรวม	N/A	3,262,974,545.01	3,221,067,151.09	2,938,179,861.10	2,938,179,861.10
ค่าเสื่อม	N/A	558,651,760.68	504,031,303.85	443,554,847.78	443,554,847.78
กำไร (ขาดทุน)		**1,836,761,637.53**	**1,327,376,239.60**	**1,291,600,317.68**	**1,294,600,317.68**
ส่วนกลาง					
รายได้รวม	N/A	1,028,569,867.21	1,135,149,736.29	1,189,160,509.50	1,345,115,794.18
รายจ่ายรวม	N/A	2,460,023,649.99	2,739,467,540.01	2,610,354,978.94	2,610,850,678.08
ค่าเสื่อม	N/A	303,560,958.61	313,778,292.92	337,549,773.17	329,137,252.59
กำไร (ขาดทุน)		**-1,735,014,741.39**	**-1,918,096,096.64**	**-1,758,744,242.61**	**-1,594,872,136.49**

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ: ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 ยังไม่สามารถแยกรายได้และรายจ่าย ระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับส่วนกลาง ได้

จากตารางข้างต้น โครงการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ (ไม่รวมส่วนกลาง) มีผลการประกอบการเป็นกำไรสุทธิ ปีละประมาณ 1,836-1,290 ล้านบาท หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 140 เมื่อเทียบกับต้นทุน

ผลการประเมินด้านความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

โครงการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพมีผลการประกอบการกำไรสุทธิ ปีละประมาณ 1,836-1,290 ล้านบาท แต่มีอัตราการขยายตัวของกำไรสุทธิ (CAGR) ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2564-2567 ติดลบ คิดเป็นร้อยละ -11.01 ต่อปี

3.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากทำการประเมินผลท่าเรือกรุงเทพตามเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 7 ด้านแล้ว ที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมของโครงการได้ ดังนี้

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาท่าเรือกรุงเทพ
1	**ความสอดคล้อง (Relevance)** **น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• การดำเนินการและการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพมีความสอดคล้องอย่างมากกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญของประเทศ และการเพิ่มส่วนแบ่งการขนส่งทางน้ำ • ท่าเรือกรุงเทพมีความสามารถในการตอบสนองความต้องการของผู้ส่งออกและผู้นำเข้าที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล อย่างไรก็ตาม ไม่สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการได้เนื่องจากมีข้อจำกัดมติคณะรัฐมนตรีที่ไม่สนับสนุนให้ขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์มากกว่า 1.34 ล้าน TEU ต่อปี ทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ไม่เต็มขีดความสามารถที่มีอยู่ • ท่าเรือกรุงเทพสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในระดับดี และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้ดี แต่มีข้อจำกัดเรื่องการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ
2	**ประสิทธิผล (Effectiveness)** **พอใช้ ได้ 3 คะแนน**	• ปริมาณผู้ใช้งานอยู่ในระดับที่ไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก และในภาพรวมปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่ามีระดับที่ต่ำกว่าขีดความสามารถที่กำหนดเล็กน้อย และผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้บริการประจำและมีความคุ้นเคยกับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน • ความพึงพอใจในการช่วยลดต้นทุนในการขนส่ง โดยเฉพาะกิจการสถานประกอบการผู้ใช้บริการที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล และภาคกลางตอนล่างที่ใช้บริการที่ท่าเรือกรุงเทพฯ จะมีความสะดวกรวดเร็วและประหยัดเวลามากกว่าขนส่งสินค้าไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง • ความพึงพอใจในการช่วยลดระยะเวลาในการขนส่ง โดยเฉพาะกิจการสถานประกอบการผู้ใช้บริการที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล และภาคกลางตอนล่างที่ใช้บริการที่ท่าเรือกรุงเทพฯ จะมีความสะดวกรวดเร็วและประหยัดเวลามากกว่าขนส่งสินค้าไปที่ท่าเรือแหลมฉบัง • ผู้ใช้บริการพอใจในบริการที่ได้รับในระดับพอใช้ โดยประเด็นที่ผู้ใช้บริการพอใจอยู่ในส่วนของการให้บริการของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่คอยให้ข้อมูลและคำแนะนำ ขณะที่ประเด็นที่ควรปรับปรุงได้แก่ การเพิ่มความรวดเร็วในการรับมอบและส่งมอบตู้สินค้า การรักษาระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือ การเพิ่มความพึงพอใจและความผูกพันของผู้ใช้บริการ การส่งเสริมการเพิ่มปริมาณการขนส่งชายฝั่งที่เข้าใช้บริการท่าเรือกรุงเทพ การปรับระบบส่องสว่างภายในพื้นที่ท่าเรือ การจัดการดูแลความปลอดภัยสินค้าตกค้างและสินค้าที่เก็บอยู่ในคลังสินค้า และการขอให้ออกใบเสร็จแก่ลูกค้าเมื่อมีการเรียกเก็บค่าบริการพิเศษ • ท่าเรือกรุงเทพปริมาณผู้ใช้งานอยู่ต่ำกว่าแผนไม่เกินร้อยละ 20 และบรรลุเป้าหมาย ทั้งความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน และความพึงพอใจในภาพรวม
3	**ผลกระทบ (Impact)** **พอใช้ ได้ 3 คะแนน**	• การให้บริการส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและรายได้ของชุมชน • ท่าเรือกรุงเทพส่งผลดีต่อสังคมและคุณภาพชีวิตในระดับดี แต่จะมีผลกระทบจากชุมชนผู้เข้ามาบุกรุกพื้นที่ท่าเรือ • คนในชุมชนรอบท่าเรือกรุงเทพจำนวนมากเห็นว่าการดำเนินงานของท่าเรือสร้างผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะด้านมลพิษทางอากาศ ฝุ่นละออง และเสียงดัง • ท่าเรือกรุงเทพผลกระทบทางบวกในภาพรวม แต่มีคนจำนวนมากในชุมชนรอบท่าเรือกรุงเทพรู้สึกได้รับผลกระทบทางลบ
4	**ความเชื่อมโยง (Coherence)** **พอใจ ได้ 4 คะแนน**	• ท่าเรือกรุงเทพมีความสอดคล้องกับโครงการอื่น โดยเฉพาะการพัฒนาทางด่วนพิเศษ อย่างไรก็ตามบทบาทของท่าเรือกรุงเทพต้องมีการปรับเปลี่ยนบทบาทตามบริบทของการพัฒนาเมือง ซึ่งปัจจุบันอยู่

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาท่าเรือกรุงเทพ
		ระหว่างช่วงการปรับเปลี่ยนการใช้ประโยชน์พื้นที่ภายในท่าเรือซึ่งไม่ได้มีเฉพาะการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ แต่จะต้องรองรับการพัฒนาของเมืองโดยจัดให้มีพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย สันทนาการ การท่องเที่ยวและการพักผ่อน • ท่าเรือกรุงเทพสอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาพื้นที่ในระดับดี
5	**ประสิทธิภาพ (Efficiency) พอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• ใช้งบลงทุนเป็นไปตามเป้าหมาย • การดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จตามกำหนดเป้าหมาย • ท่าเรือกรุงเทพมีต้นทุน และระยะเวลาการเปิดใช้บริการเป็นไปตามเป้าหมาย
6	**ความยั่งยืน (Sustainability) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• หน่วยงานเจ้าของโครงการมีผลประกอบการที่ดีและมีความสามารถในการดูแลและบำรุงรักษาทำให้การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน และไม่มีนโยบายย้ายท่าเรือกรุงเทพ • ท่าเรือกรุงเทพมีการดูแลและบำรุงรักษาเป็นอย่างดี ทำให้การใช้ประโยชน์มีต่อเนื่อง ไม่ติดขัด และหน่วยงานมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน
7	**ความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• หน่วยงานเจ้าของโครงการมีความสามารถในการทำกำไรและเป็นการลงทุนที่คุ้มค่า • รายได้มากกว่าร้อยละ 120 ของต้นทุน
ผลการประเมินโครงการ		**29 คะแนน จาก 35 คะแนน (น่าพอใจ)**

ผลการประเมินโครงการ ได้รับคะแนนรวม 29 คะแนน (น่าพอใจ)

ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือหลักท่าเรือแรกของประเทศไทยก่อนจะมีการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังและเป็นท่าเรือแม่น้ำที่มีปริมาณการขนส่งมากที่สุดในประเทศไทย ท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณสินค้าขาเข้าเฉลี่ยปีละ 11.45 ล้านตัน และมีปริมาณสินค้าขาออกเฉลี่ยปีละ 6.62 ล้านตัน โดยท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือที่มีปริมาณสินค้าขาเข้ามากกว่าสินค้าขาออก โดยปริมาณสินค้าขาเข้าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63 ของปริมาณสินค้าผ่านท่าทั้งหมด และปริมาณสินค้าขาออกคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 37 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด นอกจากนี้ หากพิจารณาด้านประเภทสินค้าที่ให้บริการขนถ่าย พบว่าท่าเรือกรุงเทพมีการให้บริการขนถ่ายสินค้าคอนเทนเนอร์ คิดเป็นร้อยละ 85 ของปริมาณสินค้าที่ขนถ่ายทั้งหมด และมีการให้บริการขนถ่ายสินค้าทั่วไปคิดเป็นร้อยละ 15 ของปริมาณสินค้าทั้งหมด มีปริมาณสินค้าบรรจุตู้ผ่านท่าเฉลี่ยปีละ 1.217 ล้าน TEU (ปริมาณเฉลี่ยไม่เกิน 1.34 ล้าน TEU ตามมติคณะรัฐมนตรีจำกัดปริมาณสินค้าคอนเทนเนอร์ที่ขนถ่าย ณ ท่าเรือกรุงเทพ โดยจุดเด่นที่สำคัญของท่าเรือกรุงเทพที่ทำให้ได้ผลการประเมินอยู่ในขั้นน่าพอใจเกิดจากการออกแบบโครงการพัฒนาที่มีความสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ ความมีประสิทธิภาพในการก่อสร้างท่าเรือจนทำให้เกิดความคุ้มค่าการใช้งานมาจนถึงปัจจุบัน ความคุ้มค่าทางการเงิน และความยั่งยืนของหน่วยงานเจ้าของโครงการในการพัฒนา ส่งผลให้**ผลการประเมินท่าเรือกรุงเทพได้รับคะแนน 29 คะแนน**

ข้อค้นพบจากการประเมินการใช้ประโยชน์ท่าเรือกรุงเทพ

ซึ่งในปัจจุบันการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาระดับชาติ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือเก่าแก่และตั้งอยู่ในย่านใจกลางเมืองกรุงเทพฯ ส่งผลให้

ต้องเผชิญกับความท้าทายต่าง ๆ ในการดำเนินงาน อาทิ การต้องปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรีที่จำกัดปริมาณตู้สินค้าที่ขนถ่ายที่ท่าเรือกรุงเทพไม่เกิน 1.34 ล้าน TEU/ปี ซึ่งต่ำกว่าขีดความสามารถที่ท่าเรือกรุงเทพเคยใช้งานอยู่เดิมที่ 1.5 ล้าน TEU/ปี ตลอดจนแนวนโยบายในการพัฒนาพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงไปตามผู้บริหารกรุงเทพมหานครและรัฐบาลที่แตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลาทำให้ทิศทางการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพขาดความต่อเนื่อง

ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือที่ก่อสร้างและเปิดใช้งานเพื่อรองรับเรือและรองรับการขนถ่ายสินค้าทั่วไป สินค้าเทกอง และสินค้าคอนเทนเนอร์มาเป็นเวลากว่า 80 ปี ซึ่งในปัจจุบันมีฐานของสายการเดินเรือและกลุ่มลูกค้าผู้ใช้บริการประจำที่มีความผูกพันและคุ้นเคยกับการใช้บริการ โดยเฉพาะกลุ่มลูกค้าที่เป็นสถานประกอบการที่ตั้งอยู่ในกรุงเทพฯ สมุทรสาคร นครปฐม และเพชรบุรี เป็นต้น ทำให้มีการใช้ประโยชน์ที่คุ้มค่าต่อการลงทุน

ภายหลังจากการประเมินการใช้ประโยชน์ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อเป็นการยกระดับการใช้ประโยชน์การใช้ท่าเรือได้อย่างยั่งยืน ควรมีการดำเนินการดังต่อไปนี้เพิ่มเติม ประกอบด้วย **(1) การจัดทำแผนแม่บทท่าเรือกรุงเทพ** ซึ่งเป็นการทำงานร่วมกันระหว่างการท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในส่วนกลางและกรุงเทพมหานคร เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาบริการที่ท่าเรือกรุงเทพจะเสนอให้กับผู้ใช้บริการซึ่งเป็นบริการท่าเรือและบริการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวเนื่อง รวมถึงบริการอื่น ๆ ที่อาจจะไม่ใช่กิจกรรมหลักแต่เป็นบริการที่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้การยอมรับ **(2) การเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการเพื่อให้ตอบสนองข้อร้องเรียนจากลูกค้า** อาทิ การเพิ่มประสิทธิภาพการยกขนของปั่นจั่นหน้าท่า การรักษาระดับความลึกของร่องน้ำทางเดินเรือ การกำหนดช่วงเวลาในการทำกิจกรรมโลจิสติกส์ภายในพื้นที่ท่าเรือและการเว้นระยะห่างระหว่างพื้นที่ปฏิบัติงานโลจิสติกส์กับพื้นที่พักอาศัยเพื่อป้องกันผลกระทบต่อชุมชนมากเกินกว่าที่กำหนด และ **(3) การส่งเสริมให้มีการขนชายฝั่งและการขนส่งทางลำน้ำเชื่อมโยงกับท่าเรือกรุงเทพ** อาทิ การส่งเสริมการเดินเรือโป๊ะที่ขนส่งสินค้าทั่วไปและสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือในจังหวัดพระนครศรีอยุธยากับท่าเรือกรุงเทพ เพื่อลดปริมาณรถบรรทุกเข้าออกท่าเรือ และการส่งเสริมการเดินเรือคอนเทนเนอร์ระหว่างท่าเรือกรุงเทพกับท่าเรือแหลมฉบังเพื่อลดปริมาณรถบรรทุกเข้าออกท่าเรือ

4) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ เขตปลอดอากร (Free Zone) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4.1) ข้อมูลพื้นฐาน

4.1.1) ความเป็นมา

รูปที่ 5.2-30 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งเขตปลอดอากร (Free Zone) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยานของไทยที่มีปริมาณผู้โดยสารและสินค้าใช้บริการมากที่สุดและมีจำนวนสายการบินให้บริการรับส่งผู้โดยสารและสินค้ามากที่สุดในประเทศไทย ตั้งอยู่เลขที่ 999 ตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ อยู่ห่างจากใจกลางกรุงเทพฯ ประมาณ 25 กิโลเมตร เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 อย่างไรก็ตามมีปัญหาทางวิ่งที่ใช้รองรับเครื่องบินโดยสารและเครื่องบินสินค้าแตกร้าวจึงไม่สามารถใช้งานได้อย่างเต็มที่เพราะจะส่งผลต่อความปลอดภัยทางการบิน ส่งผลให้ไม่สามารถเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบได้ตามเวลาที่กำหนดจากเดิมในเดือนกันยายน พ.ศ. 2549 จนกระทั่งเดือนกันยายน พ.ศ. 2550 จึงเริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ โดยรัฐบาลได้กำหนดให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศหลักของประเทศไทยแทนท่าอากาศยานดอนเมือง และตั้งเป้าหมายให้เป็นศูนย์กลางการบินในทวีปเอเชีย

ภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อหน่วยงานเป็น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ AOT) ที่จัดทำขึ้นใน พ.ศ. 2536

โดยเสนอแนวคิดที่ต้องการมีท่าอากาศยานมากกว่า 1 แห่งในเขตพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล (Multi Airport System) เพื่อใช้รองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง (กรุงเทพฯ) และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สมุทรปราการ) เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศและปริมาณการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น โดยภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ ดังกล่าวได้เสนอให้เปิดให้บริการใน พ.ศ. 2543 โดยการพัฒนาในระยะแรก[27] ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะมีขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 30 ล้านคนต่อปี และมี**ขีดความสามารถรองรับสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี** เพื่อเน้นการรองรับการให้บริการบินระหว่างประเทศที่เป็นเที่ยวบินภายในภูมิภาค อาทิ กรุงเทพฯ-ฮ่องกง กรุงเทพฯ-สิงคโปร์ กรุงเทพฯ-ญี่ปุ่น และเที่ยวบินระยะไกล อาทิ กรุงเทพฯ-ยุโรป และเส้นทางการบินสายหลักภายในประเทศที่มีปริมาณการเดินทางมาก อาทิ กรุงเทพฯ-ภูเก็ต และกรุงเทพฯ-เชียงใหม่

ในระหว่างช่วง พ.ศ. 2536-2549 ซึ่งเป็นช่วงปีตั้งแต่การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเสร็จจนถึงปีที่เริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเป็นทางการนั้น การขับเคลื่อนการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต้องเผชิญกับความไม่แน่นอนระดับของนโยบายภาครัฐ และต้องมีการปรับแนวคิดและแผนงานมาโดยตลอด โดยเฉพาะประเด็นสำคัญด้านการกำหนดนโยบายที่ส่งผลกระทบ ได้แก่ (1) ความไม่ต่อเนื่องของนโยบายให้มีระบบ 1 ท่าอากาศยาน (Single Airport System) หรือหลายท่าอากาศยาน (Multi Airport System) ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และ (2) การปรับเพิ่ม/ลดขีดความสามารถสูงสุดในการให้บริการผู้โดยสารระยะแรกที่มีตั้งแต่ 20 ล้านคนต่อปี ถึง 45 ล้านคนต่อปี ทำให้ส่งผลต่อการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทั้งในส่วนของพื้นที่เขตการบินและพื้นที่นอกเขตการบิน ส่งผลให้การเปิดให้บริการที่เดิมคาดว่าจะเป็น พ.ศ. 2543 เลื่อนมาเป็นที่ พ.ศ. 2549 ซึ่งล่าช้ากว่ากำหนด 6 ปี อย่างไรก็ตาม **แม้ว่าในส่วนของการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานรองรับการขนส่งสินค้าจะไม่ได้มีการปรับเปลี่ยนขีดความสามารถสูงสุด โดยยังคงเป็นตัวเลขเดิม คือ 3 ล้านตันต่อปี แต่ก็ส่งผลต่อเนื่องให้เปิดให้บริการไม่ทันใน พ.ศ. 2543 และต้องเริ่มเปิดใช้ใน พ.ศ. 2549** เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางอากาศต้องพึ่งพาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกับการขนส่งผู้โดยสาร เช่น ทางวิ่ง ทางขับ หอบังคับการบิน ตลอดจนเที่ยวบินที่รับส่งสินค้าส่วนใหญ่ยังคงใช้ระวางบรรทุกใต้ท้องของเครื่องบินโดยสาร เป็นต้น

การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้มีการก่อสร้างควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ในแผนพัฒนาระยะแรก ได้แก่ ทางวิ่ง ทางขับ อาคารผู้โดยสาร หอบังคับการบิน หอควบคุมการจอดอากาศยาน อาคารจอดรถระยะสั้น และพื้นที่จอดรถระยะยาว โดย**โครงสร้างพื้นฐานหลักที่ใช้เพื่อรองรับการขนส่งและขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศในพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและได้อยู่ในเขตรั้วศุลกากรที่ได้กำหนดเป็นเขตปลอดอากรศุลกากร (Customs Free Zone) ประกอบด้วยอาคารคลังสินค้าที่ใช้เป็นท่าขนส่งสินค้า (Cargo Terminal) ที่มีขนาดพื้นที่ 568,000 ตารางเมตร อาคารตรวจสินค้าขาเข้าและขาออก อาคารสำหรับ**

[27] บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). (2553). รายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2554-2559).

เพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Activity Warehouse หรือ VAA Warehouse) เป็นต้น ซึ่งสามารถรองรับสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี มีการให้บริการเขตปลอดอากรศุลกากรตลอด 24 ชั่วโมง และมีหลุมจอดอากาศยาน 20 หลุมจอดสำหรับเครื่องบินขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ (Freighter)

รูปที่ 5.2-31 แผนผังพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ที่มา: ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

รูปที่ 5.2-32 เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT)

ที่มา: www.freezone.airportthai.co.th

4.1.2) สถิติการขนส่งสินค้าผ่านพื้นที่เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งแต่ พ.ศ. 2549 ซึ่งเป็นปีแรกที่เริ่มเปิดให้บริการจนถึง พ.ศ. 2567 ซึ่งจัดทำโดย AOT แสดงตามตารางที่ 5.2-16 พบว่าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีปริมาณสินค้าระหว่างประเทศที่ขนส่งผ่านท่าอากาศยานฯ **ตั้งแต่ พ.ศ. 2549-2567 คิดเป็นปริมาณเฉลี่ย 1,186,829 ตันต่อปี (ต่ำกว่าขีดความสามารถรองรับสูงสุดที่กำหนดไว้ 3 ล้านตันต่อปี)** โดยมีสินค้าส่งออกเฉลี่ย 653,043 ตันต่อปี (คิดเป็นร้อยละ 55.0 ของสินค้าผ่านท่าทั้งหมด) สินค้านำเข้าเฉลี่ย 500,446 ตันต่อปี (คิดเป็นร้อยละ 42.2 ของสินค้าผ่านท่าทั้งหมด) และ**สินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) เฉลี่ย 33,341 ตันต่อปี** (คิดเป็นร้อยละ 2.8 ของสินค้าผ่านท่าทั้งหมด) ปีที่มีสินค้าผ่านท่ามากที่สุด คือ พ.ศ.2561 ซึ่งสินค้าผ่านท่า 1,549,238 ตัน ปีที่มีสินค้าผ่านท่าน้อยที่สุด คือ พ.ศ. 2549 ซึ่งเป็นปีแรกที่เริ่มเปิดให้บริการ และปริมาณสินค้าผ่านท่าปรับตัวลดลงในช่วง พ.ศ. 2563-2564 ที่มีข้อจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศอันเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อ COVID-19

ใน พ.ศ. 2567 มีสินค้าผ่านท่ารวม 1,355,983 ตัน ปรับตัวเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับ พ.ศ. 2566 คิดเป็นร้อยละ 18.2 โดยเฉพาะการส่งออกได้ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างมาก เนื่องจากเป็นช่วงที่นานาประเทศเริ่มลดข้อจำกัดการอนุญาตให้ทำการบินระหว่างประเทศอันเป็นผลจากสถานการณ์ COVID-19 โดยมีสินค้าส่งออก 736,689 ตัน (คิดเป็นร้อยละ 54.3 ของสินค้าผ่านท่าทั้งหมด) กลุ่มสินค้าสำคัญที่มีการส่งออกโดยใช้การขนส่งทางอากาศ ได้แก่ เครื่องจักรและส่วนประกอบ (อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ชิ้นส่วนยานยนต์ เครื่องปรับอากาศและอุปกรณ์) อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (อุปกรณ์โทรศัพท์ วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ แป้นควบคุม) เครื่องประดับ (ทองคำ เครื่องประดับเงิน เครื่องประดับทอง) อุปกรณ์และเครื่องมือ ผลิตภัณฑ์เหล็ก อาหาร (อาหารทะเลแช่แข็ง เนื้อสัตว์แช่แข็ง) และสินค้านำเข้า 583,654 ตัน (คิดเป็นร้อยละ 43.0 ของสินค้าผ่านท่าทั้งหมด) กลุ่มสินค้าสำคัญที่นำเข้าโดยใช้การขนส่งทางอากาศ ได้แก่ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ หม้อสะสมไฟฟ้า อุปกรณ์กึ่งตัวนำ ตัวต้านทานไฟฟ้า) เครื่องประดับ (ทองคำ เพชร) อุปกรณ์และเครื่องมือ ผลิตภัณฑ์โลหะ (ลวด เคเบิล ผลิตภัณฑ์เหล็ก) และสินค้าถ่ายลำ 35,640 ตัน (คิดเป็นร้อยละ 2.6 ของปริมาณสินค้าผ่านท่าทั้งหมด)

ตารางที่ 5.2-16 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งแต่ พ.ศ. 2549-2567 (ตัน)

ปี	ปริมาณสินค้าส่งออก	ปริมาณสินค้านำเข้า	ปริมาณสินค้าถ่ายลำ	รวมปริมาณสินค้าผ่านท่า
2549	3,065	2,803	329	6,197
2550	692,455	449,538	51,937	1,193,930
2551	731,009	493,066	44,223	1,268,298
2552	567,773	374,585	24,863	967,221
2553	728,177	495,601	35,732	1,259,510
2554	731,508	548,488	26,569	1,306,565
2555	708,658	589,649	34,142	1,332,449
2556	644,058	538,887	38,778	1,221,723

ตารางที่ 5.2-16 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งแต่ พ.ศ. 2549-2567 (ตัน) (ต่อ)

ปี	ปริมาณสินค้าส่งออก	ปริมาณสินค้านำเข้า	ปริมาณสินค้าถ่ายลำ	รวมปริมาณสินค้าผ่านท่า
2557	687,017	542,880	48,553	1,278,450
2558	707,348	531,890	48,849	1,288,087
2559	673,266	542,804	45,675	1,261,745
2560	750,262	622,477	45,749	1,418,488
2561	835,270	670,745	43,223	1,549,238
2562	749,838	601,492	38,541	1,389,871
2563	573,876	444,554	15,925	1,034,355
2564	623,568	446,611	868	1,071,047
2565	671,407	523,432	4,890	1,199,729
2566	592,579	505,310	48,985	1,146,874
2567	736,689	583,654	35,640	1,355,983
ค่าเฉลี่ย	**653,043**	**500,466**	**33,341**	**1,186,829**

ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (2567)

4.1.3) บทบาทและหน้าที่การให้บริการ

การให้บริการเขตปลอดอากรศุลกากร ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีวัตถุประสงค์คล้ายการให้บริการเขตปลอดอากรศุลกากรในพื้นที่อื่น ๆ ของประเทศไทย และมีวัตถุประสงค์คล้ายกับเขตปลอดอากรในท่าอากาศยานที่จัดตั้งในประเทศอื่น ๆ อาทิ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสิงคโปร์ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานอินชอน (เกาหลีใต้) เขตปลอดอากรท่าอากาศยานดูไบ (สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์) กล่าวคือเป็นเขตพื้นที่ที่หน่วยงานศุลกากรอนุญาตให้จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การยกเว้นอากรและส่งเสริมให้มีการดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในพื้นที่ อาทิ การเก็บรักษาสินค้าในคลังสินค้า การแบ่งบรรจุ การบรรจุหีบห่อ การคัดแยก การจัดเรียง การกระจายสินค้า การแปรรูป การถ่ายลำของสินค้าและยานพาหนะขนส่งเพื่อการค้าระหว่างประเทศและการนำเข้าสินค้ามาเพื่อประกอบหรือสร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่แล้วนำไปส่งออก โดยหน่วยงานผู้เป็นเจ้าของพื้นที่ท่าอากาศยานในนานาประเทศที่ต้องการเป็นศูนย์กลางการบิน อาทิ สิงคโปร์ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ เกาหลีใต้ ฮ่องกง ได้ให้การส่งเสริมการจัดตั้งเขตปลอดอากรภายในท่าอากาศยานเพื่อรองรับการนำเข้า การส่งออก และการถ่ายลำของสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วในการจัดส่ง สินค้ามูลค่าสูง สินค้าที่ต้องการการควบคุมอุณหภูมิ สินค้าเร่งด่วน และสินค้าที่จัดส่งผ่าน e-Commerce

ในส่วนของคลังสินค้าในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานนั้น หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจท่าอากาศยานให้สิทธิหรือให้สัมปทานเอกชนเป็นผู้ดำเนินการให้บริการคลังสินค้าในเขตปลอดอากรที่เป็นพื้นที่อยู่ในกำกับควบคุมของศุลกากรที่อยู่ประชิดติดกับลานจอดอากาศยาน ซึ่งหน่วยงานผู้บริหารคลังสินค้าในเขตปลอดอากรจะเป็นสายการบินหรือตัวแทนสายการบิน (Cargo Agent) เป็นผู้ดำเนินการให้บริการคลังสินค้าในเขตปลอดอากร (ที่นิยมใช้ชื่อเรียกว่า Cargo Terminal Operator) และไม่อนุญาตให้บุคคลภายนอก

หรือยานพาหนะภายนอกเข้า-ออกเพื่อรับส่งสินค้าหากไม่ได้รับอนุญาตเนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่ควบคุมและพื้นที่หวงห้ามอยู่ในอารักขาของศุลกากรและเขตรักษาความปลอดภัยทางการบิน

4.1.4) การพัฒนาเขตปลอดอากรศุลกากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในกรณีของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของประเทศไทย นั้น เขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ[28] เป็นพื้นที่ที่กรมศุลกากรอนุมัติให้จัดตั้งขึ้นตั้งแต่ พ.ศ. 2549 เพื่อประกอบกิจการเขตปลอดอากรที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การถ่ายลำ การผ่านแดน การเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่ง การเก็บรักษาสินค้า กิจการที่เกี่ยวข้องกับการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value added) โดยเขตปลอดอากร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จัดตั้งอยู่บริเวณด้านทิศเหนือของอาคารผู้โดยสาร ติดกับพื้นที่เขตการบิน (Airside) ของทางวิ่งฝั่งตะวันตก มีพื้นที่รับผิดชอบทั้งสิ้น 660,572 ตารางเมตร หรือ 413 ไร่ โดยแบ่งเป็นพื้นที่ภายในเขตปลอดอากร ออกเป็น 2 เขต ได้แก่

เขตพื้นที่หวงห้าม (Restricted Area) ขนาด 549,416 ตารางเมตร เป็นพื้นที่ที่จำกัดการเข้าออกของบุคคลและยานพาหนะเฉพาะผู้ได้รับอนุญาต ซึ่งถือเป็นหัวใจที่สำคัญที่สุดในการให้บริการโลจิสติกส์รองรับการเคลื่อนย้ายสินค้าที่ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศทั้งสินค้าส่งออก สินค้านำเข้า สินค้าถ่ายลำ และสินค้าผ่านแดน ประกอบด้วยโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่

รูปที่ 5.2-33 พื้นที่หวงห้ามในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่เส้นขอบที่เหลือง

ที่มา: การศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย (2560)

(1) คลังสินค้าที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการคลังสินค้าที่เป็นตัวแทนสายการบิน (Cargo Terminal) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญที่สุดของการให้บริการโลจิสติกส์รองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยเป็นพื้นที่ที่ให้บริการเป็นที่ตรวจและเก็บสินค้า ขนถ่ายและลำเลียงสินค้าเข้า/ออกจากเครื่องบิน จัดเก็บและดูแลสินค้าก่อนทำการส่งมอบสายการบินหรือตัวแทนรับจัดการขนส่ง ซึ่งประกอบด้วย (ก) อาคารคลังสินค้า

[28] ข้อมูลอ้างอิงจากบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ระเบียบข้อบังคับเขตปลอดอากรว่าด้วยการเข้า-ออก และอยู่ในพื้นที่หวงห้าม และพื้นที่ควบคุม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ. สืบค้นจาก freezone.airportthai.co.th/pdf/rule_freezone27-05-54.pdf

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) TG Cargo Terminal และ (ข) อาคารคลังสินค้าบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด (BFS Cargo) ซึ่งตามกฎระเบียบของศุลกากรจัดให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่คลังสินค้า (Zone 1)[29] โดยคลังสินค้า Cargo Terminal ที่ AOT ให้สิทธิเอกชนเป็นผู้ดำเนินการและบริหารนั้นเป็นตามการร่วมลงทุนรูปแบบ Built Transfer Operate (BTO) ซึ่งเป็นไปตามกฎหมายการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 (กฎหมายการร่วมลงทุนของรัฐและเอกชนฉบับเดิม) เพื่อลดภาระการลงทุนของภาครัฐและสนับสนุนกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศและเสริมสร้างให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค

รูปที่ 5.2-34 อาคารคลังสินค้าที่ดำเนินการโดยสายการบินหรือตัวแทนสายการบิน TG Cargo Terminal ซึ่งอยู่ในพื้นที่หวงห้าม
ที่มา: TG Cargo Terminal (2565)

[29] ประกาศกรมศุลกากรที่ 66/2561 เรื่องการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดย Zone 1 คือ พื้นที่การประกอบกิจการ (Cargo Terminal Area) ของผู้ประกอบการคลังสินค้าซึ่งเป็นตัวแทนสายการบิน ตามมาตร 118 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560

รูปที่ 5.2-35 อาคารคลังสินค้าที่ดำเนินการโดยสายการบิน
หรือตัวแทนสายการบิน BFS Cargo Terminal อยู่ในพื้นที่หวงห้าม
ที่มา: BFS Cargo Terminal (2565)

(2) อาคารสำหรับกิจกรรมเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Activity Warehouse)

ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ AOT ให้ผู้ประกอบการเอกชนใช้พื้นที่เพื่อดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ อาทิ การค้า การแบ่งแยกกอง การจัดประเภท การคัดเลือก การบรรจุ การแบ่งบรรจุ การบรรจุใหม่ การปิดฉลากหรือเครื่องหมาย ซึ่ง AOT แบ่งพื้นที่ให้เป็นคลังสินค้าและสำนักงานให้เช่า โดยทั่วไปผู้ประกอบการที่เข้ามาใช้พื้นที่ส่วนใหญ่นี้ต้องการใช้ข้อได้เปรียบของทำเลที่ตั้งที่อยู่ในพื้นที่หวงห้ามที่สามารถดำเนินกิจกรรมเพิ่มมูลค่าแก่สินค้าได้ และมีความสะดวกในการดำเนินพิธีการศุลกากรและการตรวจปล่อยสินค้า โดยผู้ใช้ประโยชน์จากพื้นที่มักเป็นตัวแทนรับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ชั้นนำ อาทิ Kuehne + Nagel, CEVA, Brink, DHL Global Forwarding, CTI Logistics, Nippon Express, TKK Logistics, K Line Logistics, Eagle Air and Sea, Malca Amit, Demarco Express, Pioneer Air Cargo เป็นต้น ซึ่งตามข้อกำหนดของกรมศุลกากรจัดให้พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าเป็นพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 2) ซึ่งประกอบด้วย (ก) อาคารคลังสินค้า 1 (Warehouse 1)

(ข) อาคารคลังสินค้า 2 (Warehouse 2) (ค) อาคารคลังสินค้า 3 (Warehouse 3) (ง) อาคารคลังสินค้า 4 และ (จ) อาคารคลังสินค้าส่วนกลาง (Cargo Center Warehouse)

รูปที่ 5.2-36 อาคารสำหรับกิจกรรมเพิ่มมูลค่าสินค้า (Warehouse) อยู่ในพื้นที่หวงห้าม
ที่มา: ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (2560)

(3) อาคารสำหรับการกระจายสินค้า ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ AOT ให้ผู้ประกอบการเอกชนใช้พื้นที่สำหรับการกระจายสินค้า ซึ่งตามข้อกำหนดของกรมศุลกากรจัดให้พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้าเป็นพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Zone 3) ซึ่งประกอบด้วยอาคารสำหรับกระจายสินค้า ซึ่ง AOT ร่วมกับกรมศุลกากรได้อนุญาตให้กิจการที่เป็นบริษัทลูกของ AOT ได้แก่ บริษัท บริการภาคพื้นท่าอากาศยานไทย จำกัด (AOTGA) เป็นผู้ให้บริการศูนย์บริการศุลกากรเพื่อกระจายสินค้า (Multimodal Transportation Center) นับตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2567 เพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์บริการขนส่งสินค้าผ่านแดนเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ พร้อมดำเนินพิธีการศุลกากรเบ็ดเสร็จได้ในที่เดียว ซึ่งมีผู้เข้ามาใช้บริการรายสำคัญมาใช้บริการแล้วในปัจจุบัน อาทิ DHL Global Forwarding, Asia Ground Services, Triple I Logistics และ Fedex

รูปที่ 5.2-37 อาคารสำหรับการกระจายสินค้าอยู่ในพื้นที่หวงห้าม

ที่มา: ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (2560)

(4) อาคารสำหรับการตรวจสินค้า ประกอบด้วย (ก) อาคารตรวจสินค้าขาเข้า (Customs Import Clearance Building) (ข) อาคารตรวจสินค้าขาออก (ค) สถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post)

(5) อาคารศูนย์บริการเขตปลอดอากร (Service Center)

รูปที่ 5.2-38 อาคารตรวจสินค้าขาเข้าอยู่ในพื้นที่หวงห้าม

ที่มา: ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (2560)

รูปที่ 5.2-39 อาคารตรวจสินค้าขาออกอยู่ในพื้นที่หวงห้าม
ที่มา: ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (2560)

รูปที่ 5.2-40 สถานีตรวจสอบสินค้า (Checking Post) อยู่ในพื้นที่หวงห้าม
ที่มา: ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (2560)

เขตพื้นที่ควบคุมหรือพื้นที่สาธารณะ (Control Area or Public Area) ขนาด 111,156 ตารางเมตร เป็นพื้นที่ที่สนับสนุนการดำเนินงานของพื้นที่หวงห้ามประกอบด้วยโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ได้แก่ (1) อาคารสำนักงานตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ 1 (2) อาคารสำนักงานตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ 2 (3) อาคารสำนักงานตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ 3 (4) อาคารสำนักงานตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ 4 (5) อาคารตรวจสินค้าขาออก (Customs Export Clearance Building) (6) อาคารสำนักงานของศุลกากรตรวจสินค้า (Customs and OGA Office) (7) อาคารรักษาการณ์ 1 (8) อาคารรักษาการณ์ 2 (9) อาคารจอดรถยนต์ 1 (10) อาคารจอดรถยนต์ 2 (11) อาคารสำนักงานเขตปลอดอากร และ (12) ช่องทางผ่านบุคคล (Access Control)

รูปที่ 5.2-41 อาคารสำนักงานเขตปลอดอากรและอาคารสำนักงานศุลกากรอยู่ในพื้นที่ควบคุม

ที่มา: ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (2560)

รูปที่ 5.2-42 อาคารสำนักงานตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งให้เอกชนเช่าใช้พื้นที่อยู่ในพื้นที่ควบคุม

ที่มา: ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (2560)

รูปที่ 5.2-43 อาคารจอดรถในเขตปลอดอากรศุลกากร ซึ่งอยู่ในพื้นที่ควบคุม

ที่มา: ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (2560)

รูปที่ 5.2-44 ช่องทางผ่านบุคคลที่ใช้เป็นทางเดินเชื่อมระหว่างพื้นที่ควบคุมกับพื้นที่หวงห้ามที่อนุญาตให้เฉพาะบุคคลที่ได้รับอนุญาตผ่านเข้าออกได้
ที่มา: ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (2560)

นับตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 ซึ่งเป็นวันเปิดให้บริการวันแรกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อให้บริการรองรับการโดยสารและสินค้า โดยในช่วงเริ่มต้น เขตปลอดอากรฯ ได้เปิดให้บริการเฉพาะส่วนของคลังสินค้า Cargo Terminal เพื่อให้บริการรองรับการนำเข้า การส่งออก การถ่ายลำ และการผ่านแดนของสินค้า และต่อมาในวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2551 ได้เริ่มเปิดให้บริการในส่วนของอาคารเพื่อดำเนินกิจกรรมเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added Activity Warehouse) นอกจากนี้ ที่ผ่านมา AOT ได้พัฒนาระบบบริหารจัดการเขตปลอดอากร ACCS-FZWMS (Free Zone Management System) เพื่ออำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนเชื่อมโยงข้อมูลต่างๆ เช่น บัญชีรายการสินค้า ข้อมูลใบขนสินค้า ข้อมูลกำกับการขนย้ายสินค้า ข้อมูลใบตราส่งสินค้าทางอากาศที่ออกโดยตัวแทนสายการบิน ข้อมูลใบตราส่งสินค้าทางอากาศที่ออกโดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ข้อมูลยานพาหนะที่ใช้บรรทุกสินค้าเข้าออกจากคลังสินค้าในเขตปลอดอากร เป็นต้น ระหว่างเจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้าและออกใบอนุญาตนำเข้าและส่งออก ผู้ประกอบการคลังสินค้า (Cargo Terminal) ผู้บริหารเขตปลอดอากร ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) และผู้ให้บริการรถขนสินค้าเข้าออกจากเขตปลอดอากร เพื่อประโยชน์ในการกำกับการนำสินค้าเข้าออกจากพื้นที่หวงห้ามในเขตปลอดอากร

4.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

4.2.1) การประเมินเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ

เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย ซึ่งสอดคล้องกับ**<u>แผนระดับที่ 1</u>** ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **<u>แผนระดับที่ 2</u>** แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **<u>แผนระดับที่ 3</u>** แผนปฏิบัติการ

ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก กล่าวคือการพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะคลังสินค้า Cargo Terminal มี**ความสอดคล้อง (Relevance) กับแผนทุกระดับ** ทั้งในมิติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การอำนวยความสะดวกทางการค้า การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และศูนย์กลางการบิน โดยช่วยให้เกิดการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง การส่งเสริมให้มีการดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในพื้นที่ อาทิ การเก็บรักษาสินค้าในคลังสินค้า การแบ่งบรรจุ การบรรจุหีบห่อ การคัดแยก การจัดเรียง การกระจายสินค้า การถ่ายลำของสินค้า และการขนส่งต่อเนื่องเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานและจุดต้นทางและจุดปลายทางที่เป็นโรงงานผลิตและย่านพาณิชยกรรม ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจที่เกี่ยวเนื่องที่มักจัดตั้งในพื้นที่รอบท่าอากาศยาน อาทิ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ ตัวแทนสายการบิน ธุรกิจจัดส่งด่วนและ Cross Border e-Commerce และเขตปลอดอากรที่ตั้งอยู่ภายนอกท่าอากาศยานที่มีการรับ-ส่งสินค้าเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานและได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากร เนื่องจากถูกจัดเป็นเขตพิเศษที่ได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายศุลกากร

(2) การรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ

การให้บริการเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นประตูการค้าของการขนส่งสินค้าทางอากาศที่มีความสำคัญที่สุดของประเทศไทย โดยรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศคิดเป็นร้อยละ 96 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศทั้งหมด โดยสินค้ามากกว่าร้อยละ 97 ของปริมาณสินค้าผ่านท่าทั้งหมดเป็นสินค้าส่งออกที่มีจุดต้นทางจากประเทศไทย และสินค้านำเข้าที่จุดปลายทางอยู่ในประเทศไทย ขณะที่ปริมาณสินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) มีสัดส่วนน้อยกว่าร้อยละ 3 ของปริมาณสินค้าผ่านท่าทั้งหมด ทำให้บทบาทของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีบทบาทเป็นท่าอากาศยานที่ใช้รองรับสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า (Destination Cargo Airport) แต่ไม่ได้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค ซึ่งแตกต่างจากท่าอากาศยานศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศ (Air Cargo Hub) ที่มีปริมาณสินค้าถ่ายลำเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 50 ของสินค้าผ่านท่าทั้งหมด อาทิ ท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกง ท่าอากาศยานชางกี (สิงคโปร์) และท่าอากาศยานดูไบ (สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์) ซึ่งมีปริมาณสินค้าถ่ายลำเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 50 ของปริมาณสินค้าผ่านท่าทั้งหมด เนื่องจากมีนโยบายเปิดเสรีการบินและมีกฎระเบียบที่เอื้อต่อการถ่ายลำของสินค้า ซึ่งแตกต่างจากกรณีของไทยที่ยังมีข้อจำกัดด้านกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการถ่ายลำของสินค้า โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าที่หน่วยงานภาครัฐกำหนดให้การถ่ายลำ/ผ่านแดน หรือการนำผ่านของสินค้าเปรียบเสมือนเป็นการนำเข้า ซึ่งเป็นกฎระเบียบที่อยู่ภายใต้กฎหมายหลายฉบับ อาทิ กฎหมายส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า กฎหมายยา กฎหมายอาหาร กฎหมายประมง กฎหมายสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า กฎหมายพันธ์พืช กฎหมายวัตถุอันตราย และกฎหมายสุรา เป็นต้น

(3) สรุปผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ โดยรวมแล้วการดำเนินการและการพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความสอดคล้องอย่างมากกับยุทธศาสตร์/

แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญของประเทศ และการพัฒนาศูนย์กลางการบิน โดยเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันการระบบการขนส่งทางอากาศและการส่งออกสินค้ามูลค่าสูงและสินค้าที่ต้องการความรวดเร็ว อาทิ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ อัญมณีและเครื่องประดับ ยาและเวชภัณฑ์ และเครื่องปรับอากาศและชิ้นส่วน

(3.2) ประเด็นการรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ มีความสามารถในการตอบสนองความต้องการของผู้ส่งออกและผู้นำเข้า อย่างไรก็ตามยังไม่สามารถเพิ่มสัดส่วนของปริมาณการถ่ายลำ ซึ่งแตกต่างจากท่าอากาศยานชั้นนำของโลกและภูมิภาคที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งไม่มีข้อจำกัดด้านกฎระเบียบภายในประเทศในการขออนุญาตสำหรับสินค้าที่มีการถ่ายลำ

4.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

การประเมินด้านประสิทธิผลที่ให้ความสำคัญกับความสามารถในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการโดยอาศัยข้อมูลจากทั้งแหล่งทุติยภูมิและปฐมภูมิ โดยใช้การพิจารณาจากปริมาณผู้ใช้งาน ความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน และความพึงพอใจในภาพรวม โดยการประเมินประสิทธิภาพของการดำเนินงานในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถแบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลักตามพื้นที่ที่อยู่ในความรับผิดชอบ ประกอบด้วย **(1) พื้นที่ที่อยู่ภายใต้การบริหารและการดำเนินงานของเอกชนที่เป็นตัวแทนสายการบิน**ที่เป็นผู้บริหารและดำเนินงานคลังสินค้า Cargo Terminal ที่อยู่ภายใต้สัญญาสัมปทานที่ทำกับ AOT ได้แก่ อาคารคลังสินค้าบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) TG Cargo Terminal และอาคารคลังสินค้าบริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด (BFS Cargo) โดยพื้นที่ Cargo Terminal เป็นพื้นที่ที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีความสำคัญมากที่สุดที่ใช้รองรับการให้บริการโลจิสติกส์รองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ และเป็นพื้นที่ที่อยู่ในพื้นที่หวงห้าม **(2) พื้นที่ที่อยู่ภายใต้การบริหารและการดำเนินงานของศุลกากรและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้า** ได้แก่ อาคารตรวจสินค้าขาเข้า ซึ่งอยู่ในพื้นที่หวงห้าม และ **(3) พื้นที่ที่อยู่ภายใต้การบริหารของ AOT** ซึ่งมีพื้นที่ที่อยู่พื้นที่หวงห้าม ได้แก่ อาคารสำหรับกิจกรรมเพิ่มมูลค่าสินค้าและอาคารสำหรับการกระจายสินค้าซึ่งให้เอกชนเช่าพื้นที่ อาคารศูนย์บริการเขตปลอดอากร สถานีตรวจสอบ และการจัดการจราจรภายในพื้นที่ และส่วนที่เหลือเป็นพื้นที่ส่วนที่อยู่ในพื้นที่ควบคุมหรือพื้นที่สาธารณะ ได้แก่ อาคารสำนักงานตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศที่ AOT ให้เอกชนเช่าพื้นที่ อาคารตรวจสินค้าขาออก และอาคารจอดรถยนต์สำหรับเจ้าหน้าที่และบุคคลผู้มาติดต่อ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ปริมาณผู้ใช้งาน

ตามโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้รับการออกแบบไว้ว่ามีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าได้ไม่เกิน 3 ล้านตันต่อปี และเมื่อนำปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งแต่ พ.ศ. 2552-2567 (Actual Demand) เทียบกับปริมาณสินค้าที่คาดการณ์ไว้ในแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิฯ (Forecast Demand) แสดงตามตารางที่ 5.2-17 พบว่าปริมาณสินค้าที่เกิดขึ้นจริงมีค่าน้อยกว่าปริมาณสินค้าที่คาดการณ์ไว้ในแผนแม่บทอย่างมาก โดยจากข้อมูล

จริงที่เกิดขึ้น แสดงให้เห็นว่าโครงสร้างพื้นฐานมีการใช้ประโยชน์ไม่เกินกึ่งหนึ่งของขีดความสามารถในการรองรับ (วัดตามปริมาณน้ำหนักเป็นตันของสินค้า) อย่างไรก็ตาม แม้ว่าปริมาณน้ำหนักของสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าจะไม่ได้เพิ่มขึ้น แต่หากเปรียบเทียบตามมูลค่าของสินค้านั้น พบว่ามีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากสินค้ากลุ่มหลักที่มีการขนส่งผ่านท่าอากาศยาน เช่น อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักรกลและชิ้นส่วน และอัญมณีและเครื่องประดับ เป็นกลุ่มสินค้าราคาสูง โดยเฉพาะในกลุ่มของอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องจักรและชิ้นส่วนนั้น ที่ผ่านมาเจ้าของสินค้าได้มีการปรับปรุงนวัตกรรมการผลิต ทำให้สินค้ามีประสิทธิภาพสูงขึ้น น้ำหนักน้อยลง จึงส่งผลให้ปริมาณน้ำหนักของสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าไม่ได้เพิ่มขึ้น ซึ่งแนวโน้มดังกล่าวที่พบว่าปริมาณสินค้าผ่านท่าที่วัดเป็นหน่วยน้ำหนักไม่ได้เพิ่มขึ้นมากนักมีลักษณะสอดคล้องกับท่าอากาศยานชั้นนำของโลกที่ให้บริการรองรับการขนส่งสินค้า อาทิ ท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกง ท่าอากาศยานอลาสก้า (สหรัฐอเมริกา) ท่าอากาศยานอินชอน (เกาหลีใต้) และท่าอากาศยานนาริตะ (ญี่ปุ่น)

ตารางที่ 5.2-17 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งผ่านเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งแต่ พ.ศ. 2552-2567

ปี	ปริมาณสินค้าผ่านท่าที่เกิดขึ้นจริง (ตัน) (Actual Demand)	ปริมาณสินค้าผ่านที่คาดการณ์ไว้ตามแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ตัน) (Forecast Demand)	ร้อยละที่แตกต่าง (ปริมาณสินค้าที่เกิดขึ้นจริงเทียบกับปริมาณสินค้าที่คาดการณ์)
2552	967,221	1,112,724	-15.0
2553	1,259,510	1,275,015	-1.2
2554	1,306,565	1,409,119	-7.8
2555	1,332,449	1,533,320	-15.1
2556	1,221,723	1,618,946	-32.5
2557	1,278,450	1,708,136	-33.6
2558	1,288,087	1,799,428	-39.7
2559	1,261,745	1,893,400	-50.1
2560	1,418,488	1,989,400	-40.2
2561	1,549,238	2,089,018	-34.8
2562	1,389,871	2,189,265	-57.5
2563	1,034,355	2,292,379	-121.6
2564	1,071,047	2,400,510	-124.1
2565	1,199,729	2,506,274	-108.9
2566	1,146,874	2,611,315	-127.7
2567	1,355,983	2,716,380	-100.3
ค่าเฉลี่ย	**1,255,083**	**1,946,539**	**-55.1**

ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

หมายเหตุ: ในแผนวิสาหกิจ 2566-2570 AOT กำหนดปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 4.10 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และกำหนดให้มีปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้น 61,000 ตัน เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อีกทั้งกำหนดเป้าหมายให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่ 1 ใน 15 อันดับแรกของ ACI World Cargo Traffic Ranking ด้าน International Air Freight ซึ่งผ่านมา ประเทศไทยยังไม่อยู่ใน 1 ใน 20 อันดับแรก ขณะที่ท่าอากาศยานชางกีของสิงคโปร์ ซึ่งมีปริมาณสินค้าผ่านทา 1.76 ล้านตัน อยู่ในอันดับที่ 18 ของโลก ขณะที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อยู่ในอันดับที่ 22 ของโลก

จากข้อมูลปริมาณสินค้าผ่านท่าพบว่าปริมาณผู้ใช้งานอยู่ในระดับต่ำกว่าแผนงานเกินกว่าร้อยละ 20 ซึ่งในภาพรวมมีปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทฯ ถึงร้อยละ 55.1 ซึ่งสาเหตุสำคัญที่ทำให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าที่วัดเป็นหน่วยน้ำหนักไม่ถึงค่าเป้าหมาย เนื่องจากลักษณะของสินค้าที่ขนส่งเป็นสินค้าน้ำหนักเบาและมูลค่าสูง ขณะที่การกำหนดค่าเป้าหมายเป็นการกำหนดตามเกณฑ์น้ำหนักสินค้าที่ขนส่งผ่านท่า ซึ่งส่งผลให้ท่าอากาศยานไม่สามารถบรรลุค่าเป้าหมายที่กำหนดได้

(2) ความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์

ในการประเมินความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ได้มีการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการในส่วนของความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งผู้ใช้บริการทั้งหมดเห็นว่าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีความสามารถในการลดต้นทุนมากกว่าการดำเนินการนำเข้า ส่งออก และถ่ายลำในพื้นที่ที่เป็นท่าอากาศยานอื่นที่มิได้มีสถานะเป็นเขตปลอดอากร (Customs Free Zone) เนื่องจากข้อดีของเขตปลอดอากรเกิดจากการได้รับการยกเว้นการเสียภาษีศุลกากรและภาษีมูลค่าเพิ่มจากกิจกรรมที่ดำเนินการอยู่ภายในเขตพื้นที่ นอกจากนี้ ข้อดีของเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังเกิดจากการที่มีหน่วยงานให้บริการที่เกี่ยวข้องอยู่ภายในพื้นที่เดียวกัน อาทิ เจ้าหน้าที่ศุลกากรและหน่วยงานภาครัฐอื่นที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้า สายการบินและตัวแทนสายการบิน ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) กิจการจัดส่งสิ่งของเร่งด่วน (Express Cargo) และกิจการรับกระจายสินค้าและขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทำให้ได้รับความสะดวกมากกว่าการขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านท่าอากาศยานระหว่างประเทศอื่น ๆ ในประเทศไทย

(3) ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน

เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีการใช้ระบบ **Free Zone Data Management System** เป็นระบบบริหารจัดการข้อมูลภายใน **เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** ซึ่งใช้เชื่อมกับกรมศุลกากรเพื่อควบคุมการเข้า-ออก พิกัดสินค้า และจัดการคิวสินค้าให้มีประสิทธิภาพ[30]

(3.1) บริหารจัดการข้อมูลสินค้าในเขตปลอดอากร

- เก็บข้อมูลสินค้าเข้า-ออก เขตปลอดอากรแบบ Real-time
- บันทึกประวัติสินค้าแต่ละรายการ ทั้งวันเวลา พาหนะ และสถานะ
- รองรับสินค้าหลากหลายประเภท ทั้งนำเข้า ส่งออก และผ่านแดน

(3.2) เชื่อมต่อกับระบบศุลกากร (e-Customs)

- ส่งข้อมูลอัตโนมัติไปยังระบบของกรมศุลกากร
- ช่วยให้การตรวจสอบเป็นไปอย่างแม่นยำและรวดเร็ว
- ลดความซ้ำซ้อนในการกรอกข้อมูล

(3.3) บริหารจัดการคิวรถขนส่ง (Smart Queue)

- จัดคิวรถบรรทุกเข้า-ออกพื้นที่อย่างมีระบบ

[30] มติชน. (2565). AOT Digtal Cargo เสริมศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศ สู่ศูนย์กลางอาเซียน. สืบค้นจาก chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/Newspaper/2565/May/25650530/25650530-16.pdf?utm_source=chatgpt.com

- ลดเวลารอ ลดการแออัด และเพิ่มความคล่องตัวในการลำเลียง
- รองรับการแจ้งคิวล่วงหน้าและเรียกรถตามลำดับความพร้อม

(3.4) ตรวจสอบย้อนกลับได้ (Traceability)

- สามารถตรวจสอบข้อมูลย้อนหลังของสินค้าแต่ละชิ้น
- แสดงเส้นทางการเคลื่อนย้าย (Movement log) อย่างละเอียด
- ช่วยในการตรวจสอบปัญหาและรองรับการตรวจสอบภายใน/ภายนอก

(3.5) ลดการทุจริตและเพิ่มความโปร่งใส[31]

- ตรวจสอบรายการผิดปกติได้รวดเร็ว เช่น สินค้าหายหรือเกิน เป็นต้น
- ข้อมูลอยู่ในระบบกลาง ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงย้อนหลังได้ง่าย

(3.6) รายงานสถิติและวิเคราะห์ข้อมูล

- แสดงรายงานปริมาณสินค้าเข้า-ออก
- วิเคราะห์แนวโน้มการใช้พื้นที่ในเขตปลอดอากร
- สนับสนุนการตัดสินใจของผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(4) ความพึงพอใจในภาพรวม

ความพึงพอใจในภาพรวมของเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ใช้ข้อมูลทุติยภูมิและปฐมภูมิในการประเมิน โดยมีรายละเอียดดังนี้

(4.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ใช้ผลของการศึกษาผลการดำเนินงานและความพึงพอใจในการใช้บริการเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะส่วนที่เป็นหัวใจสำคัญที่สุดของการให้บริการขนส่ง ได้แก่ **พื้นที่ที่อยู่ภายใต้การบริหารและการดำเนินงานของเอกชนที่เป็นตัวแทนสายการบินที่เป็นผู้บริหารและดำเนินงานคลังสินค้า Cargo Terminal ที่อยู่ภายใต้สัญญาสัมปทานที่ทำกับ AOT ได้แก่ อาคารคลังสินค้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (TG Cargo Terminal) และอาคารคลังสินค้า บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์โก้ จำกัด (BFS Cargo) โดยพื้นที่ Cargo Terminal** จากการศึกษารายงานผลการดำเนินของผู้ประกอบการ Cargo Terminal ทั้งสองราย[32] ที่จัดส่งให้กับ AOT ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในสัญญาสัมปทาน พบว่า การให้บริการของ TG Cargo Terminal และ BFS Cargo Terminal ได้รับความพึงพอใจจากผู้ใช้บริการที่เป็นสายการบินจำนวน 84 สายการบินที่ให้บริการกับ Cargo Terminal สรุปในภาพรวมได้ว่าผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจกับการให้บริการและ Cargo Terminal ทั้งสองรายมีผลการปฏิบัติตามเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดดังนี้

[31] สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร.(2561).การศึกษาจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/ProjectOTP/2560/Project04/02-PilotProject1ALP.pdf?utm_source=chatgpt.com

[32] รายงานผลการดำเนินงานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ WFS PG Cargo ฉบับที่ 2/2566 (ธันวาคม 2566) ที่จัดส่งให้ AOT

หัวข้อ	TG Cargo Terminal	BFS Cargo Terminal
สัดส่วนทางการตลาดของปริมาณสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ)	61.73	38.27
ประสิทธิภาพการดำเนินงาน	7.78 คะแนน (พอใจ)	8.39 คะแนน (พอใจมาก)
ประสิทธิภาพการจัดการเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับสินค้า	7.00 คะแนน (พอใจ)	8.04 คะแนน (พอใจมาก)
ประสิทธิภาพการให้บริการ	7.24 คะแนน (พอใจ)	8.13 คะแนน (พอใจมาก)
ประสิทธิภาพในงานบริการลูกค้า	7.71 คะแนน (พอใจ)	8.33 คะแนน (พอใจมาก)
ภาพรวมการดำเนินงาน	7.49 คะแนน (พอใจ)	8.27 คะแนน (พอใจมาก)
Caro Missing ค่ามาตรฐานไม่เกินร้อยละ 0.20	ร้อยละ 0.01	ร้อยละ 0
Document Missing ค่ามาตรฐานไม่เกินร้อยละ 0.20	ร้อยละ 0	ร้อยละ 0
Cargo Left Behind ค่ามาตรฐานไม่เกินร้อยละ 0.15	ร้อยละ 0.02	ร้อยละ 0
Damage ค่ามาตรฐานไม่เกินร้อยละ 0.05	ร้อยละ 0	ร้อยละ 0.01
Rate of Flight Delay caused by Cargo ไม่เกินร้อยละ 0.30	ร้อยละ 0.17	ร้อยละ 0.07
ระยะเวลาส่งมอบของจากเครื่องบินถึงคลังไม่เกิน 5 ชั่วโมง ค่ามาตรฐานต้องมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 98	ร้อยละ 99.92	ร้อยละ 99.81
ระยะเวลาจัดเรียงสินค้าเน่าเสียง่ายเสร็จภายใน 45 นาที ค่ามาตรฐานต้องมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 95	ร้อยละ 99.99	ร้อยละ 100.00
ระยะเวลาจัดเรียงสินค้าเร่งด่วนเสร็จภายใน 30 นาที ค่ามาตรฐานต้องมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 95	ร้อยละ 99.29	ร้อยละ 100.00

(4.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ความพึงพอใจในภาพรวม ใช้แบบสอบในสำรวจความพึงพอใจในการให้บริการโดยรวม โดยเฉพาะในส่วน **(1) พื้นที่ที่อยู่ภายใต้การบริหารและการดำเนินงานของศุลกากรและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้า** และ **(2) พื้นที่ที่อยู่ภายใต้การบริหารของ AOT** พบว่าผู้ใช้บริการมีความพอใจอยู่ในระดับปานกลาง โดยประเด็นที่ควรมีการปรับปรุง ได้แก่

(4.2.1) AOT ควรปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในส่วนที่เป็นอาคารสำหรับกิจกรรมเพิ่มมูลค่าสินค้าและอาคารสำหรับการกระจายสินค้าซึ่งให้เอกชนเช่าพื้นที่ให้เป็นคลังสินค้าที่สร้างมูลค่าเพิ่มอย่างแท้จริง ตลอดจนประสานหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องให้ออกกฎระเบียบให้เอื้อต่อการถ่ายลำ/ผ่านแดนของสินค้า ซึ่งจะทำให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าและเกิดกิจกรรมสร้างมูลค่าเพิ่มในเขตปลอดอากรมากขึ้น

(4.2.2) AOT ควรทบทวนอัตราค่าเช่าพื้นที่ให้เหมาะสมและแข่งขันกับท่าอากาศยานอื่นได้ เนื่องจากที่ผ่านมาอัตราค่าเช่าพื้นที่สูงมากจนทำให้ผู้ประกอบการหลายรายหันไปใช้พื้นที่ด้านนอกเขตปลอดอากรในการดำเนินการแทน

(4.2.3) AOT ควรขยายพื้นที่เพื่อรองรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่ให้บริการตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ตลอด 24 ชั่วโมงและทุกวัน เนื่องจากพื้นที่ที่จัดสรรให้กับเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่ให้บริการตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้า อาทิ หน่วยงานศุลกากร หน่วยงานกักกันพืชและสัตว์ หน่วยงานตรวจสอบอาหารและยก มีพื้นที่จำกัดและไม่เอื้อต่อการรองรับการปฏิบัติ

ของเจ้าหน้าที่ได้โดยสะดวก จึงควรมีการพิจารณาขยายพื้นที่ภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อรองรับการปฏิบัติงานดังกล่าวให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(4.2.4) หน่วยงานศุลกากรต้องเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการกับสินค้าตกค้างภายใน Cargo Terminal เช่น สินค้าที่ไม่มีผู้รับ สินค้าที่ไม่ได้ขอใบอนุญาตนำเข้าและผู้นำเข้าไม่ต้องการสร้างภาระในการขออนุญาต เป็นต้น เนื่องจากเป็นหน้าที่ของศุลกากรที่ต้องนำสินค้าตกค้างออกไปจาก Cargo Terminal และไม่ควรปล่อยให้เป็นภาระของ Cargo Terminal ในการจัดเก็บและต้องเสียพื้นที่ไปโดยไม่ได้นำมาใช้ประโยชน์ในการสร้างรายได้

(4.2.5) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการในประเทศเข้าสู่ระบบการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยในการขนส่งทุกขั้นตอนตามข้อกำหนดขององค์การระหว่างประเทศ รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ส่งสินค้า ผู้ส่งออก ผู้นำเข้าที่มีศักยภาพยกระดับขึ้นเป็นผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor: KC) เพื่อช่วยลดความแออัดของการดำเนินงานในคลังสินค้าที่ดำเนินการโดยตัวแทนสายการบิน

(4.2.6) ควรจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการพัฒนาเขตปลอดอากรในท่าอากาศยานซึ่งเป็นจัดตั้งในลักษณะของคณะทำงานที่เน้นการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์ การปฏิบัติงานตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้า การส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์จากพื้นที่เพิ่มขึ้น และการจัดการจราจรเข้าออกภายในพื้นที่ ซึ่งเป็นการดำเนินงานเพิ่มเติมจากการพัฒนางานและบำรุงรักษาด้านอาคารสถานที่และการกำกับควบคุมการดำเนินงานบริหารสัญญาที่เอกชนเช่าใช้พื้นที่ภายในเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งที่ผ่านมามีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นผู้รับผิดชอบการดำเนินงานอยู่แล้ว

(5) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) พอใช้ (3 คะแนน)

(5.1) ประเด็นปริมาณผู้ใช้งาน จากข้อมูลปริมาณสินค้าผ่านท่าพบว่าปริมาณผู้ใช้งานอยู่ในระดับต่ำกว่าแผนงานเกินกว่าร้อยละ 20 ซึ่งในภาพรวมมีปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทฯ ถึงร้อยละ 55.1 อย่างไรก็ตาม สาเหตุสำคัญที่ทำให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าที่วัดเป็นหน่วยน้ำหนักไม่ถึง เนื่องจากลักษณะของสินค้าที่ขนส่งเป็นสินค้าน้ำหนักเบาและมูลค่าสูง ส่งผลให้การกำหนดค่าเป้าหมายโดยใช้เกณฑ์น้ำหนักสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าจึงเป็นประเด็นที่มีความท้าทายอย่างมาก

(5.2) ประเด็นความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ กิจกรรมที่ดำเนินงานอยู่ในพื้นที่เขตปลอดอากรจะมีข้อได้เปรียบในการลดต้นทุนการถือครองสินค้า เนื่องจากได้รับยกเว้นภาษีนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานในเขตปลอดอากร ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศลงได้

(5.3) ประเด็นความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่รวบรวมหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศไว้ในพื้นที่เดียวกัน ทำให้ช่วยลดระยะเวลาในการติดต่อ อีกทั้งมีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนทศ FDMS (Free Zone Data Management System) โดย FDMS เป็นระบบการสื่อสารและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อประสานการทำงานกับหน่วยงานภาครัฐ อาทิ ศุลกากร หน่วยงานออกใบอนุญาต ท่าอากาศยาน และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เช่น สายการบิน ตัวแทนสายการบิน คลังสินค้า ผู้รับจัดการขนส่ง

สินค้าทางอากาศ ตัวแทนออกของ กิจการขนส่งต่อเนื่องเข้า/ออกจากท่าอากาศยาน ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า เป็นต้น เพื่อให้มีการรับส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนเพื่อสามารถให้บริการได้อย่างเบ็ดเสร็จ รวดเร็ว และถูกต้อง

(5.4) ประเด็นความพึงพอใจในภาพรวม โดยเฉลี่ยผู้ใช้บริการพอใจในบริการที่ได้รับในระดับพึงพอใจถึงพึงพอใจมาก โดยเฉพาะการให้บริการของคลังสินค้า Cargo Terminal ขณะเดียวกันด้านการให้บริการในพื้นที่ที่อยู่ภายใต้การบริหารและการดำเนินงานของศุลกากรและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้า และพื้นที่ที่อยู่ภายใต้การบริหารของ AOT พบว่าผู้ใช้บริการมีความพอใจอยู่ในระดับปานกลาง

4.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

การประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเรื่องที่ลำบาก เนื่องจากเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นส่วนหนึ่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่ให้บริการรองรับผู้โดยสารและสินค้า โดยเที่ยวบิน รถยนต์ และผู้เดินทางเข้ามาติดต่อในพื้นที่ส่วนใหญ่จะเข้ามาเพื่อวัตถุประสงค์ด้านการเดินทางสัญจรและการท่องเที่ยวมากกว่าวัตถุประสงค์ด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือเพื่อค้นหาผลวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อชุมชนบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และข้อมูลปฐมภูมิโดยอาศัยแบบสอบถามในการสำรวจข้อมูลชุมชนต่อผลกระทบที่ได้รับจากการพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

(1) เศรษฐกิจ/รายได้

การประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(1.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ในส่วนของการเก็บรวบรวมข้อมูลการพัฒนาการขนส่งสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้นได้ก่อให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง อาทิ การย้ายสถานที่ทำการของตัวแทนสายการบินและตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ประกอบการทุกรายที่มีการจัดส่งสินค้าทางอากาศเข้ามาอยู่ภายในพื้นที่เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และพื้นที่ด้านนอกที่อยู่บริเวณเขตลาดกระบัง (กรุงเทพฯ) และเขตบางพลี (สมุทรปราการ) เพื่อจัดตั้งเป็นศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์โลจิสติกส์ ศูนย์การขนส่งด่วน นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาเขตนิคมอุตสาหกรรมที่เน้นการผลิตสินค้ามูลค่าสูงซึ่งต้องอาศัยการขนส่งทางอากาศเป็นหลัก อาทิ นิคมอุตสาหกรรมอัญธานีที่เน้นการผลิตอัญมณีและเครื่องประดับ และนิคมอุตสาหกรรมลาดกระบังที่เน้นการผลิตอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องจักรและส่วนประกอบ และเครื่องปรับอากาศ

(1.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ผลการประเมินภาพรวมผลกระทบด้านเศรษฐกิจของคนในชุมชนรอบเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสรุปผลการสำรวจได้ว่า คนในพื้นที่เห็นว่าเขตปลอดอากรท่าอากาศยาน

สุวรรณภูมิส่งผลกระทบทางบวกต่อเศรษฐกิจของชุมชน สร้างรายได้และการจ้างงานในครัวเรือนในพื้นที่ โดยการลงทุนพัฒนาคลังสินค้าในเขตปลอดอากร ก่อให้เกิดการว่าจ้างพนักงานเพิ่มขึ้น โดยมีการว่าจ้างพนักงานทางตรงในคลังสินค้าทั้ง 2 แห่ง และก่อให้เกิดการว่าจ้างงานในธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง อาทิ ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ ตัวแทนออกของรับอนุญาต ธุรกิจจัดส่งพัสดุด่วน และกิจการรับส่งสินค้าต่อเนื่องจากท่าอากาศยานไปยังสถานประกอบการเอกชน

(2) สังคมและคุณภาพชีวิต

การพัฒนาที่พักอาศัยและโรงแรมเพื่อรองรับบุคลากรของหน่วยงานรัฐและเอกชนจำนวนมากที่ปฏิบัติงานอยู่ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการประเมินใช้ข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม พบว่าผลการประเมินภาพรวมผลกระทบด้านสังคมของคนในชุมชนรอบเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสรุปผลได้ว่าคนในพื้นที่ให้ความเห็นว่าการดำเนินการของเขตปลอดอากรฯ ส่งผลดีทางด้านสังคมและคุณภาพชีวิตในทุกมิติ ยกเว้นในบางวัน อาทิ วันศุกร์ ซึ่งเป็นวันที่โรงงานต้องการปิดการผลิตเพื่อให้มีการส่งออกได้ทัน ซึ่งส่งผลกระทบให้เกิดปัญหาด้านการจราจร

(3) สิ่งแวดล้อม

การประเมินสิ่งแวดล้อมใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(3.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ในส่วนของสิ่งแวดล้อมนั้น แม้ว่าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยตรงและได้รับความเห็นชอบรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการก่อสร้างอาคารและระบบสาธารณูปโภคภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมแล้ว อีกทั้ง AOT ที่เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการยังได้จัดให้มีสถานีตรวจวัดเสียงอากาศยานแบบถาวรและแบบเคลื่อนที่เพื่อให้ประชาชนสามารถตรวจสอบระดับเสียงได้ตลอดเวลา มีโครงการตรวจสุขภาพหูและสมรรถภาพการได้ยิน และมีการจ่ายค่าชดเชยชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการก่อสร้างทางวิ่ง (Run Way) ให้แก่ชุมชนในเขตลาดกระบังและเขตมีนบุรีในกรุงเทพฯ และชุมชนในอำเภอบางพลีและอำเภอบางเสาธง ในจังหวัดสมุทรปราการ ทำให้เกิดการยอมรับของชุมชนในการพัฒนา

(3.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ผลการประเมิน**ภาพรวมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม**ของคนในชุมชนรอบเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสรุปได้ว่าการดำเนินงานของเขตปลอดอากรท่าอากาศยานไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเนื่องจากเป็นกิจกรรมพาณิชยกรรมและไม่ได้เป็นกิจกรรมการผลิต อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเขตปลอดอากรฯ อยู่ในพื้นที่เดียวกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่อาจมีผลกระทบด้านเสียงที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้างและเสียงของเครื่องบินที่ทำการขึ้น/ลงอยู่บ้าง แต่เนื่องจาก AOT มีการจัดการและสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนในพื้นที่เป็นอย่างดีทำให้สามารถยอมรับผลกระทบทางเสียงได้ อีกทั้งการดำเนินกิจกรรม

ในเขตปลอดอากรฯ AOT มีมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านเสียง ปริมาณการจราจร ขยะมูลฝอย คุณภาพอากาศ สาธารณสุขและความปลอดภัย ทำให้ไม่ส่งผลกระทบทางลบด้านสิ่งแวดล้อม

(4) สรุปผลประเมินด้านผลกระทบ (Impact) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(4.1) ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้ การให้บริการส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและรายได้ของชุมชน

(4.2) ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต ส่งผลดีต่อสังคมและคุณภาพชีวิตในระดับดี

(4.3) ประเด็นสิ่งแวดล้อม คนในชุมชนเป็นสัดส่วนจำนวนมากพึงพอใจกับการจัดการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

4.2.4) การประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence)

การประเมินด้านความเชื่อมโยงของเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พิจารณาจาก 2 ด้าน โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดการประเมินด้านความเชื่อมโยง ดังนี้

(1) ความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่

เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นส่วนหนึ่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่มีความสำคัญที่สุดของประเทศไทยในการรองรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า อีกทั้งเที่ยวบินที่ใช้ในการขนส่งสินค้านั้น ประมาณ 3 ใน 4 ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งจะใช้การขนส่งไปในส่วนใต้ท้องของเครื่องบินขนส่งผู้โดยสาร และอีก 1 ใน 4 ของปริมาณที่ขนส่งจะใช้การขนส่งโดยเครื่องบินเฉพาะที่ใช้บรรทุกสินค้า (Freighter) ซึ่งภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) จะมีโครงการพัฒนาในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีความเกี่ยวพันและมีส่วนเสริมกับเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้แก่ การก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้สามารถรองรับเที่ยวบินได้เพิ่มขึ้นจากเดิม 68 เที่ยวบินต่อชั่วโมง เป็น 94 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ซึ่งจะส่งผลต่อการเพิ่มปริมาณเที่ยวบินขนส่งและเพิ่มระวางบรรทุกสินค้าได้มากขึ้น

(2) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่

การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความสอดคล้องกับแผนแม่บทเมืองการบิน ที่มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งและการใช้ชีวิตที่มีคุณภาพ โดยมีเป้าหมายเพื่อสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคม โดยมีความเชื่อมโยงกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ได้แก่ ทางหลวงพิเศษมอเตอร์เวย์กรุงเทพฯ-ชลบุรี ซึ่งมีทางเชื่อมเข้าสู่เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถนนเทพรัตน (บางนา-ตราด) ทางด่วนบูรพาวิถีที่จะเชื่อมเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถนนยกระดับเชื่อมเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับถนนอ่อนนุชและถนนกิ่งแก้ว การพัฒนาที่อยู่อาศัยและอุตสาหกรรมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) โดยเฉพาะจังหวัดฉะเชิงเทราให้เป็นพื้นที่ต่อเนื่องของอุตสาหกรรมเบาและที่อยู่อาศัยที่เสริมกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ท่าอากาศยานดอนเมือง-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา) และการพัฒนาธุรกิจขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเป็นส่วนเสริมกับการให้บริการ

คลังสินค้าท่าอากาศยานและบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยในเดือนกันยายน พ.ศ. 2567 โดย ทอท. ได้ร่วมกับ กรมศุลกากร และ บริษัท บริการภาคพื้นท่าอากาศยานไทย จำกัด (AOTGA) จัดตั้งศูนย์บริการเพื่อกระจายสินค้าในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือ Multimodal Transportation Center ซึ่งอยู่บริเวณใกล้เคียงคลังสินค้าที่ดำเนินการโดยตัวแทนสายการบินที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดย Multimodal Transportation Center เน้นการให้บริการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่มีการเชื่อมโยงกับการขนส่งทางอากาศ และมีการดำเนินพิธีการศุลกากรได้เบ็ดเสร็จในที่เดียว มีขีดความสามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้ 50,000 ตันต่อปี โดยการจัดตั้งศูนย์บริการเพื่อกระจายสินค้าดังกล่าว ใช้งบลงทุน 150 ล้านบาท บนพื้นที่ 4,872 ตารางเมตร แบ่งพื้นให้บริการ 2 ส่วน ได้แก่ (1) พื้นที่สำหรับผู้ประกอบการเอกชนที่เป็นผู้ร่วมประการกิจการศูนย์ Multimodal Transport Warehouse และ (2) พื้นที่ที่ AOTGA ให้บริการเอง เน้นจับกลุ่มสินค้าที่ขนส่งทางอากาศ และสินค้า e-Commerce ที่เน้นการขนส่งเร่งด่วนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ที่เป็นสินค้าผ่านแดนจากประเทศที่สามยังประเทศเพื่อนบ้านของไทย นอกจากนี้ ในปี พ.ศ. 2565 AOT ได้ร่วมกับบริษัท ทาฟ่า คอนซอร์เทียม จำกัด จัดตั้งบริษัท ท่าอากาศยานไทย ทาฟ่า โอเปอเรเตอร์ จำกัด (AOT TAFA Operator: AOTTO) มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการตรวจสอบสินค้าเกษตร ทำให้สินค้าเกษตรคงคุณภาพและได้มาตรฐานก่อนส่งออกไปประเทศปลายทางและเพื่อส่งเสริมประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการส่งออกสินค้าเกษตรในภูมิภาค และจัดตั้งช่องทางพิเศษสำหรับสินค้าเน่าเสียง่าย เช่น พืช ผัก ผลไม้ เป็นต้น

(3) สรุปผลการประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่

จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความสอดคล้องกับโครงการอื่นภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และมีส่วนเสริมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการขนส่งสินค้าผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรรภูมิด้วยการขนส่งทางถนนและทางรางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

(3.2) ประเด็นความสอดคล้องกับแผนพัฒนาในพื้นที่

การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความสอดคล้องกับแผนแม่บทเมืองการบิน ที่มุ่งเน้นการพัฒนาพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งและการใช้ชีวิตที่มีคุณภาพ

4.2.5) การประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency)

การประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) ของเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นการประเมินต้นทุนการก่อสร้างโครงการและระยะเวลาดำเนินโครงการเป็นไปตามเป้าหมาย โดยใช้ข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ต้นทุนของโครงการ

การประเมินต้นทุนการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเขตปลอดอากรนั้น มีการเสนอของบประมาณลงทุนกลุ่มงานอาคารของเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าที่รวมการออกแบบและก่อสร้างทั้งสิ้น 7,600 ล้านบาท ซึ่งการใช้งบประมาณเป็นไปตามเป้าหมาย

(2) ระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ

ในส่วนของระยะเวลาดำเนินโครงการมีความล่าช้ามากกว่าเป้าหมาย โดยในระยะแรกคณะกรรมการบริหารการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้มีการประชุมที่ กทภ.1/2546 เมื่อวันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2546 เห็นชอบให้กำหนดวันเปิดให้บริการด้านพาณิชย์ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2548 เพื่อให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเห็นชอบ อย่างไรก็ตาม ในเวลาต่อมา เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ปรับเวลาเปิดให้สอดคล้องกับความพร้อมของทุกส่วนงานในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งผลให้เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 อย่างไรก็ตาม มีปัญหาทางวิ่งที่ใช้รองรับเครื่องบินโดยสารและเครื่องบินสินค้าแตกร้าวจึงไม่สามารถใช้งานได้อย่างเต็มที่เพราะจะส่งผลต่อความปลอดภัยทางการบิน ส่งผลให้ไม่สามารถเปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบได้ตามเวลาที่กำหนดจากเดิมในเดือนกันยายน พ.ศ. 2549 จนกระทั่งเดือนกันยายน พ.ศ. 2550 จึงเริ่มเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ โดยรัฐบาลได้กำหนดให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศหลักของประเทศไทยแทนท่าอากาศยานดอนเมือง และตั้งเป้าหมายให้เป็นศูนย์กลางการบินในทวีปเอเชีย

(3) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) ไม่น่าพอใจ (2 คะแนน)

(3.1) ประเด็นต้นทุนของโครงการ

จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีการใช้งบลงทุนเป็นไปตามเป้าหมาย

(3.2) ประเด็นระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ

ในส่วนของระยะเวลาเปิดให้บริการล่าช้ากว่าที่กำหนด เนื่องจากต้องรอความพร้อมของส่วนงานอื่น ๆ เช่น ทางวิ่ง และการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคอื่น ๆ ทำให้การเปิดล่าช้ากว่าที่กำหนดเดิม เป็นต้น

4.2.6) การประเมินด้านความยั่งยืน (Sustainability)

การประเมินด้านยั่งยืน (Sustainability) ของเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นการพิจารณาด้านความสามารถที่หน่วยงานเจ้าของโครงการมีการดูแลและบำรุงรักษาทำให้การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างต่อเนื่องและไม่หยุดชะงัก และการที่หน่วยงานเจ้าของโครงการมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน โดยใช้ข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ความสามารถในการดูแลและบำรุงรักษาโครงการ

จากการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ พบว่า AOT ซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นกิจการที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งต้อง

กำหนดนโยบายและการจัดทำรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืนเป็นประจำทุกปี และดำเนินธุรกิจภายใต้แนวคิด “การเป็นสนามบินที่เป็นพลเมืองที่ดีของสังคมและเป็นเพื่อนบ้านที่ดีของชุมชน” โดยสร้างคุณค่าให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียครอบคลุมมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องตามเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ และเคยได้รับการประกาศจากกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมใน พ.ศ. 2564 ให้เป็นสนามบินที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Airport) ที่มีการจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดีอย่างต่อเนื่อง และได้รับการรับรอง Airport Carbon Accreditation (ACA) ตลอดจนได้รับคัดเลือกเป็นสมาชิกดัชนีความยั่งยืนดาวโจนส์ (DJSI) กลุ่มดัชนีโลก (DJSI World) ประเภทกลุ่มอุตสาหกรรมการคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Transportation and Transportation Infrastructure: TRA)

(2) ความเพียงพอของงบประมาณในการดำเนินงาน

ในส่วนของงบประมาณพิจารณาจากผลประกอบการทางการเงินพบว่าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีผลประกอบการทางการเงินที่ดีและมีผลกำไรอย่างต่อเนื่อง (ยกเว้นในช่วงภาวะเกิดโรคระบาดโควิด 19 ที่ประสบผลขาดทุน) โดยใน พ.ศ. 2566 และ พ.ศ. 2567 มีผลประกอบการมีกำไรสุทธิ 8,467.47 ล้านบาท และ 18,698.16 ล้านบาท ตามลำดับ และมีอัตราผลตอบแทนกำไรสุทธิต่อรายได้รวมใน พ.ศ. 2566 และ พ.ศ. 2567 เท่ากับร้อยละ 18.44 และ 29.00 ตามลำดับ ซึ่งนับว่าเป็นหน่วยงานที่มีความมั่นคง นอกจากนี้ ในส่วนของกิจการเอกชนที่ได้รับสัมปทานจาก AOT ให้ดำเนินการคลังสินค้า Cargo Terminal นั้น เอกชนผู้รับสัมปทานมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการบำรุงรักษาเครื่องมือและอุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้อยู่ในสภาพดีพร้อมใช้งานอยู่เสมอ

(3) สรุปผลการประเมินด้านความยั่งยืน (Sustainability) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ความสามารถที่หน่วยงานเจ้าของโครงการมีการดูแลและบำรุงรักษาทำให้การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน

เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ภายใต้หน่วยงานเจ้าของโครงการ คือ AOT ที่มีความสามารถในการดูแลและบำรุงรักษาทำให้การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง โดยมีได้รับการประเมินให้เป็นสนามบินที่มีคุณภาพจากหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในประเทศไทยและหน่วยงานสากล

(3.2) หน่วยงานเจ้าของโครงการมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน

เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีผลประกอบการทางการเงินที่ดีและมีผลกำไรอย่างต่อเนื่อง โดยใน พ.ศ. 2566 และ พ.ศ. 2567 มีผลประกอบการมีกำไรสุทธิ 8,467.47 ล้านบาท และ 18,698.16 ล้านบาท ตามลำดับ

4.2.7) ความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money)

ความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money) เป็นพิจารณาความสามารถในการทำกำไร โดยกรณีของเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น พบว่า AOT ที่เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการนั้นมีการลงทุนในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่ในพื้นที่หวงห้ามและพื้นที่ควบคุม อย่างไรก็ตาม ในส่วนของคลังสินค้า Cargo Terminal นั้น เป็นการลงทุนของเอกชนผู้รับสัมปทานตามรูปแบบ Built

Transfer Operate (BTO) ที่หน่วยงานภาครัฐเจ้าของโครงการไม่ได้เป็นผู้ลงทุนเอง นอกจากนี้ ผู้ประกอบการคลังสินค้าที่ดำเนินการโดยตัวแทนสายการบินที่ได้รับสัมปทานจาก ทอท. ได้มีการชำระผลประโยชน์ตอบแทนให้กับ ทอท. เป็นรายเดือนในอัตราร้อยละ 10 ของรายได้ที่ได้รับจากการให้บริการในแต่ละเดือน และมียอดค่าตอบแทนขั้นต่ำ (Minimum Guarantee) ที่ปรับเปลี่ยนตามระยะเวลาในสัญญา นอกจากนี้ ยังต้องชำระค่าเช่าที่ดีในอัตราเช่าที่ดิน 80 บาท/ตารางเมตร/เดือน (ปรับเพิ่มร้อยละ 6 ทุก 3 ปี) โดยในปี พ.ศ. 2566 ในกรณีของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ต้องจ่ายค่าตอบแทนขั้นต่ำ 264,351,253 บาทต่อปี และในกรณีของบริษัท WFSPG ต้องจ่ายค่าตอบแทนขั้นต่ำ 236,027,904 บาทต่อปี โดยที่ผ่านมา มีการชำระค่าตอบแทนสูงกว่าค่าตอบแทนขั้นต่ำ ทำให้ AOT ที่เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการมีความคุ้มค่าในการลงทุน

นอกจากนี้ หากพิจารณาในภาพรวมของหน่วยงาน AOT ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีผลประกอบการมีกำไร โดยใน พ.ศ. 2566 และ พ.ศ. 2567 มีผลประกอบการมีกำไรสุทธิ 8,790.8 ล้านบาท และ 19,182.39 ล้านบาท ตามลำดับ[33] และมีอัตราส่วนรายได้ต่อต้นทุนใน พ.ศ. 2566 และ พ.ศ. 2567 เท่ากับ 1.41 (ร้อยละ 141) และ 1.68 (ร้อยละ 168) ทำให้มีความสามารถในการทำกำไรสูง และการลงทุนมีความคุ้มค่า ซึ่งตรงกับเกณฑ์รายได้มากกว่าร้อยละ 120 ของต้นทุน

สรุปผลการประเมินด้านความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ภายใต้หน่วยงานเจ้าของโครงการ คือ AOT มีความสามารถในการทำกำไร โดยมีรายได้มากกว่าร้อยละ 120 ของต้นทุน และเป็นการลงทุนที่คุ้มค่า โดยเอกชนผู้รับสัมปทานยังมีการชำระค่าตอบแทนที่สูงกว่าค่าตอบแทนขั้นต่ำที่ AOT กำหนด

4.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากทำการประเมินผลเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 7 ด้านแล้ว ที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมของโครงการได้ ดังนี้

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาคลังสินค้าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
1	**ความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• การพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณมีความสอดคล้องอย่างมากกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญของประเทศ และการพัฒนาศูนย์กลางการบิน โดยเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันการระบบการขนส่งทางอากาศและการส่งออกสินค้ามูลค่าสูงและสินค้าที่ต้องการความรวดเร็ว อาทิ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ อัญมณีและเครื่องประดับ ยาและเวชภัณฑ์ และเครื่องปรับอากาศและชิ้นส่วน • มีความสามารถในการตอบสนองความต้องการของผู้ส่งออกและผู้นำเข้า อย่างไรก็ตามยังไม่สามารถเพิ่มสัดส่วนของปริมาณการถ่ายลำ ซึ่งแตกต่างจากท่าอากาศยานชั้นนำของโลกและภูมิภาคที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศได้ • คลังสินค้าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในระดับดี และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้ดี แต่ยังมีส่วนที่สามารถพัฒนาเพิ่มเติมได้

[33] รายงานผลดำเนินงานประจำปีงบการเงิน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. (AOT)

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาคลังสินค้าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2	**ประสิทธิผล (Effectiveness)** **พอใช้ ได้ 3 คะแนน**	• มีปริมาณการใช้งานอยู่ในระดับต่ำกว่าแผนงานเกินกว่าร้อยละ 20 ซึ่งในภาพรวมมีปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าน้อยกว่าที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทถึงร้อยละ 55.1 อย่างไรก็ตาม สาเหตุสำคัญที่ทำให้มีปริมาณสินค้าผ่านท่าที่วัดเป็นหน่วยน้ำหนักไม่ถึง เนื่องจากลักษณะของสินค้าที่ขนส่งเป็นสินค้าน้ำหนักเบาและมูลค่าสูง ส่งผลให้การกำหนดค่าเป้าหมายโดยใช้เกณฑ์น้ำหนักสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าจึงเป็นประเด็นที่มีความท้าทายอย่างมาก • กิจกรรมที่ดำเนินงานอยู่ในพื้นที่เขตปลอดอากรจะมีข้อได้เปรียบด้านการได้รับยกเว้นภาษีนำเข้าและภาษีมูลค่าเพิ่มที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานในเขตปลอดอากร ทำให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้ • ช่วยลดระยะเวลาในการดำเนินงาน เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่รวบรวมหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศไว้ในพื้นที่เดียวกัน อีกทั้งมีการพัฒนาระบบ FDMS (Free Zone Data Management System) เพื่อให้มีการรับส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนเพื่อสามารถให้บริการได้อย่างเบ็ดเสร็จ รวดเร็ว และถูกต้อง • ผู้ใช้บริการพอใจในบริการที่ได้รับในระดับพึงพอใจถึงพึงพอใจมาก โดยเฉพาะการให้บริการของคลังสินค้า Cargo Terminal ขณะเดียวกันด้านการให้บริการในพื้นที่ที่อยู่ภายใต้การบริหารและการดำเนินงานของศุลกากรและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้า และพื้นที่ที่อยู่ภายใต้การบริหารของ AOT พบว่าผู้ใช้บริการมีความพอใจอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีประเด็นต้องปรับปรุง เช่น กฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการถ่ายลำ ความพร้อมของเจ้าหน้าที่และที่พักของเจ้าหน้าที่ และสินค้าตกค้างอยู่ภายในคลังสินค้า Cargo Terminal จำนวนมากและเป็นเวลานาน เป็นการสร้างภาระแก่ผู้ประกอบการในการดูแล อีกทั้งทำให้เสียพื้นที่เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ด้านการสร้างมูลค่าเพิ่มทางโลจิสติกส์ • คลังสินค้าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปริมาณผู้ใช้งานอยู่ต่ำกว่าแผนไม่เกินร้อยละ 20 (เมื่อวัดตามปริมาณเป็นหน่วยน้ำหนัก) และบรรลุเป้าหมายทั้งความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน และความพึงพอใจในภาพรวม
3	**ผลกระทบ (Impact)** **พอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• การลงทุนพัฒนาเขตปลอดอากร ก่อให้เกิดการว่าจ้างพนักงานและก่อให้เกิดการว่าจ้างงานในธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง อาทิ ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ ตัวแทนออกของรับอนุญาต ธุรกิจจัดส่งพัสดุด่วน และกิจการรับส่งสินค้าต่อเนื่องจากท่าอากาศยานไปยังสถานประกอบการเอกชน ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจและสังคม • ในส่วนของ ทอท. ได้จัดการแก้ไขผลกระทบด้านเสียงจากการให้บริการของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิในภาพรวม รวมถึงการดำเนินกิจกรรมคลังสินค้าในเขตปลอดอากรฯ และมีมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านเสียง ปริมาณการจราจร ขยะมูลฝอย คุณภาพอากาศ สาธารณสุขและความปลอดภัย ทำให้ไม่ส่งผลกระทบทางลบด้านสิ่งแวดล้อม • คลังสินค้าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิผลกระทบเชิงบวกที่โดดเด่นและชัดเจนในทุกมิติ (เศรษฐกิจ/รายได้/สังคม/คุณภาพชีวิต/ สิ่งแวดล้อม)
4	**ความเชื่อมโยง (Coherence)** **พอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความสอดคล้องกับโครงการอื่นภายในเขตพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและมีส่วนเสริมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการขนส่งสินค้าผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรรภูมิด้วยการขนส่งทางถนนและทางรางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน • คลังสินค้าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาพื้นที่
5	**ประสิทธิภาพ (Efficiency)** **ไม่น่าพอใจ ได้ 2 คะแนน**	• ใช้งบลงทุนเป็นไปตามเป้าหมาย อย่างไรก็ตาม มีระยะเวลาเปิดให้บริการล่าช้ากว่าที่กำหนด เนื่องจากต้องรอความพร้อมของส่วนงานอื่น ๆ เช่น ทางวิ่ง และการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคอื่น ๆ ทำให้การเปิดล่าช้ากว่าที่กำหนดเดิม เป็นต้น • คลังสินค้าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ต้นทุนโครงการได้ตามเป้าหมาย ระยะเวลาดำเนินโครงการเปิดใช้งานล่าช้ากว่าเป้าหมาย แต่ไม่เกินร้อยละ 10
6	**ความยั่งยืน (Sustainability)** **น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• หน่วยงานเจ้าของโครงการมีผลประกอบการที่ดีและมีความสามารถในการดูแลและบำรุงรักษาทำให้การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาคลังสินค้าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
		• คลังสินค้าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสอดคล้องอย่างเต็มที่กับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาพื้นที่
7	**ความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• หน่วยงานเจ้าของโครงการมีความสามารถในการทำกำไรและเป็นการลงทุนที่คุ้มค่า โดยมีอัตราส่วนรายได้ต่อต้นทุนใน พ.ศ. 2566 และ พ.ศ. 2567 เท่ากับ 1.41 และ 1.68 • เอกชนผู้รับสัมปทานบริหารและดำเนินการ Cargo Terminal ให้หน่วยงานเจ้าของโครงการยังมีการชำระค่าตอบแทนที่สูงกว่าค่าตอบแทนขั้นต่ำที่กำหนด • คลังสินค้าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รายได้มากกว่าร้อยละ 120 ของต้นทุน
ผลการประเมินโครงการ		**29 คะแนน จาก 35 คะแนน (น่าพอใจ)**

ผลการประเมินโครงการ ได้รับคะแนนรวม 29 คะแนน (น่าพอใจ)

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยานของไทยที่มีปริมาณผู้โดยสารและสินค้าใช้บริการมากที่สุดและมีจำนวนสายการบินให้บริการรับส่งผู้โดยสารและสินค้ามากที่สุดในประเทศไทย โดยประเทศต้องการผลักดันให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการบินในทวีปเอเชีย หากเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานที่มีปริมาณสินค้าผ่านท่าในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน ถือว่าเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีปริมาณสินค้าผ่านท่ามากเป็นอันดับ 2 ของอาเซียน โดยมีปริมาณสินค้าระหว่างประเทศที่ขนส่งผ่านท่าอากาศยานฯ ตั้งแต่ พ.ศ. 2549-2567 คิดเป็นปริมาณเฉลี่ย 1,186,829 ตันต่อปี (ต่ำกว่าขีดความสามารถรองรับสูงสุดที่กำหนดไว้ 3 ล้านตันต่อปี) โดยมีสินค้าส่งออกเฉลี่ย 653,043 ตันต่อปี (คิดเป็นร้อยละ 55.0 ของสินค้าผ่านท่าทั้งหมด) สินค้านำเข้าเฉลี่ย 500,446 ตันต่อปี (คิดเป็นร้อยละ 42.2 ของสินค้าผ่านท่าทั้งหมด) และสินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) เฉลี่ย 33,341 ตันต่อปี (คิดเป็นร้อยละ 2.8 ของสินค้าผ่านท่าทั้งหมด) โดยมีจุดเด่นที่สำคัญของที่ทำให้ได้ผลการประเมินอยู่ในขั้นน่าพอใจเกิดจากการออกแบบโครงการพัฒนาที่มีความสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ การจัดการผลกระทบที่มีต่อชุมชนและสร้างเศรษฐกิจที่ดีให้ชุมชน การมีความเชื่อมโยงกับการพัฒนาด้านอื่นในพื้นที่ หน่วยงานเจ้าของโครงการมีความยั่งยืนในการดูแลรักษาการโครงการให้สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างต่อเนื่อง และมีความคุ้มค่าทางการเงินจากการลงทุน ส่งผลให้**ผลการประเมินเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้รับคะแนนสูง 29 คะแนน**

ข้อค้นพบจากการประเมินการใช้ประโยชน์เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาระดับชาติ โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการได้ใช้การให้สัมปทานผู้ประกอบการเอกชนเป็นผู้ดำเนินการด้านการตลาด รับความเสี่ยงด้านรายได้ ให้บริการคลังสินค้า Air Cargo Terminal เพื่อให้บริการคลังสินค้าและขนถ่ายสินค้าเชื่อมโยงกับเครื่องบิน โดยจากการประเมินการให้บริการของเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า การพัฒนาเขตปลอดอากรประสบความสำเร็จในการให้บริการตอบสนองความต้องการของผู้นำเข้า ผู้ส่งออก สายการบิน ตัวแทนสายการบิน และตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ อย่างไรก็ตาม ยังมีปริมาณสินค้าผ่านท่า (วัดตามน้ำหนักสินค้า) น้อยกว่าที่กำหนดไว้ตามค่าเป้าหมาย เนื่องจากสินค้าส่วนใหญ่ที่เข้ามาใช้บริการขนส่งทางอากาศเป็นสินค้ามูลค่าสูงและ

น้ำหนักเบา ซึ่งแตกต่างการขนส่งทางน้ำและทะเลที่เน้นสินค้าน้ำหนักมากและขนส่งคราวละมาก ๆ โดยการลงทุนพัฒนาเขตปลอดอากรเกิดความคุ้มค่าทางการเงิน

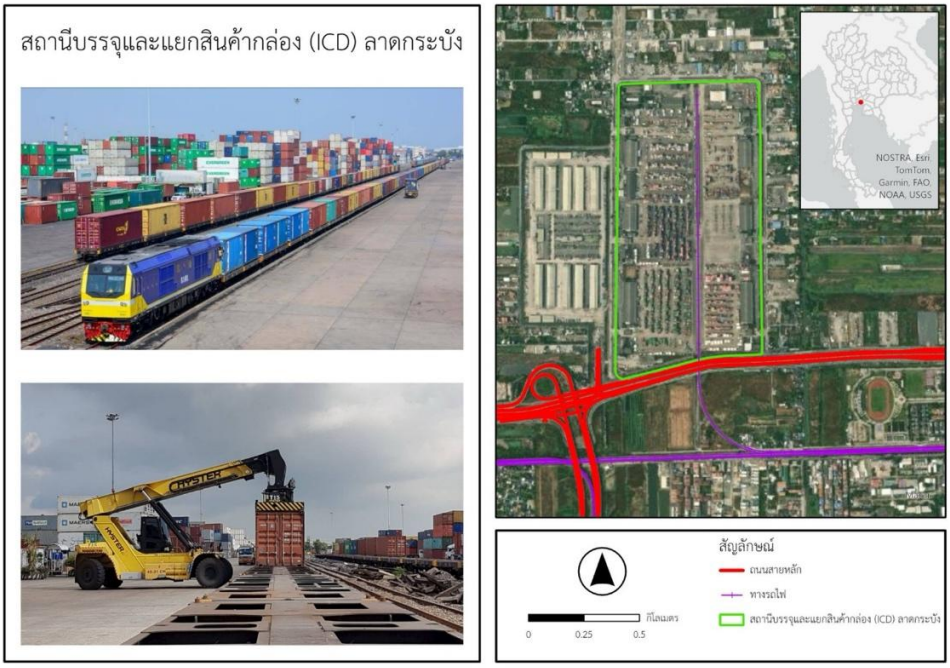
แม้เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะมีสินค้าผ่านท่าที่เป็นสินค้าขาเข้าและสินค้าขาออกเข้ามาใช้บริการ แต่ยังคงมีสินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) ต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่กำหนด เนื่องจากกฎระเบียบของหน่วยงานภาครัฐของไทยไม่เอื้อต่อการถ่ายลำของสินค้าหลายประเภทที่เป็นกลุ่มสินค้าต้องจำกัด (Restricted Goods) ที่กฎระเบียบของไทยกำหนดให้สินค้าถ่ายลำ หรือสินค้าที่นำผ่านท่าอากาศยาน (แม้จะไม่มีการใช้หรือการบริโภคสินค้าดังกล่าวภายในดินแดนประเทศไทย) ถือเสมือนเป็นการนำเข้าประเทศ ซึ่งส่งผลให้การเคลื่อนย้ายสินค้าถ่ายลำภายในพื้นที่เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต้องใบอนุญาตจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข

นอกจากนี้ ผลจากการที่สินค้าที่ขนส่งทางอากาศเพิ่มขึ้น อีกทั้งมีสินค้าที่ซื้อขายผ่าน e-Commerce เติบโตเพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกิดความต้องการบุคลากรภาครัฐที่ปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้าตลอดจนจัดการกับสินค้าตกค้างที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายออกไปจากคลังสินค้าในเขตปลอดอากรให้ได้ภายใน 30 วัน ตามที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้ ยังมีความต้องการในการยกระดับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ FDMS ที่ใช้เชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่ปฏิบัติงานอยู่ในเขตปลอดอากร เพื่อให้สามารถเคลื่อนย้ายและจัดเก็บสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง

5.1) ข้อมูลพื้นฐาน

5.1.1) ความเป็นมา



รูปที่ 5.2-45 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

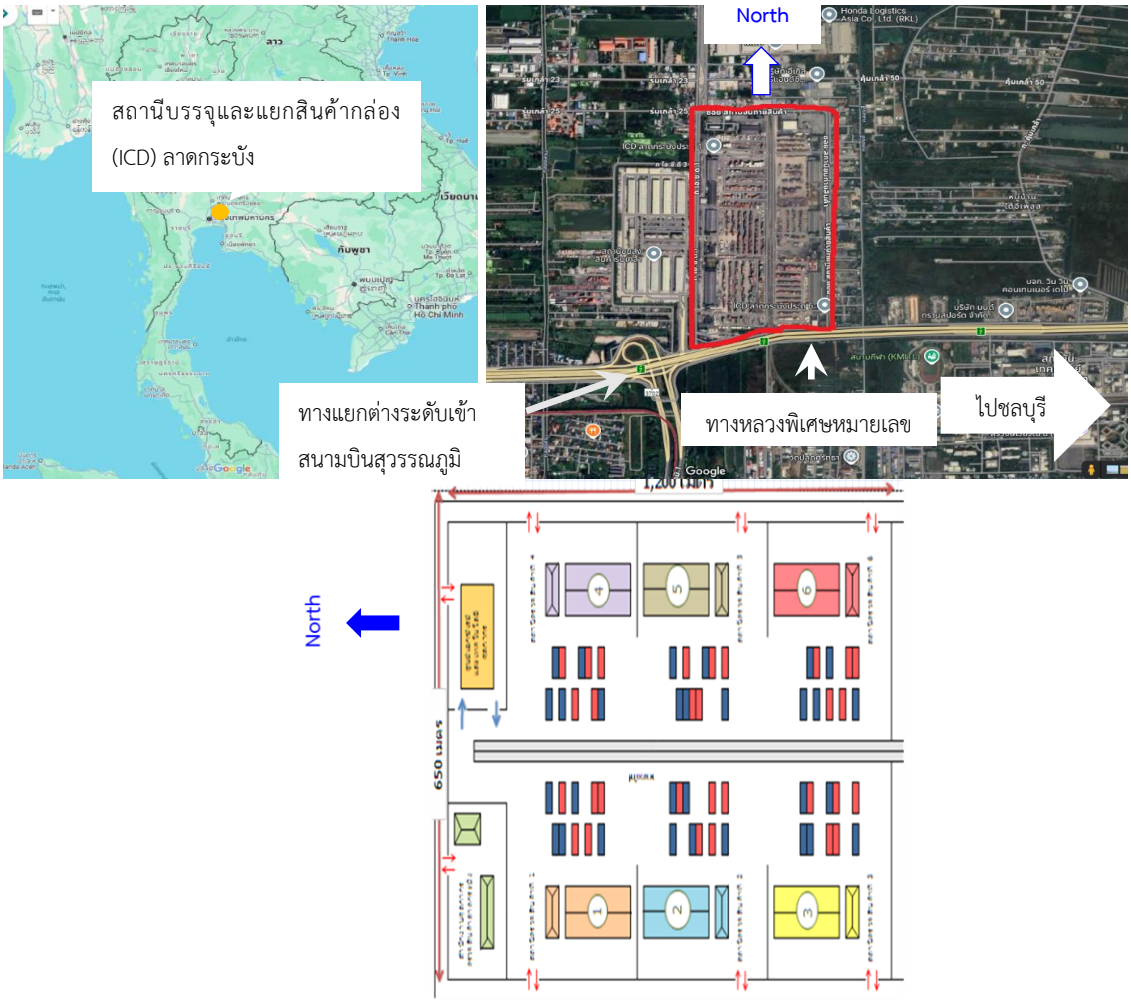
สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ICD ลาดกระบัง (Inland Container Depot) มีจุดมุ่งหมายหลักเพื่อยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ลดความแออัดของท่าเรือกรุงเทพ (คลองเตย) ซึ่งมีข้อจำกัดด้านพื้นที่และการจราจร สนับสนุนการขนส่งสินค้าทางราง โดยเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟสายตะวันออก ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศ อีกทั้งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการนำเข้า-ส่งออก โดยให้บริการเป็น “ท่าเรือบก” สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ และลดต้นทุนโลจิสติกส์ และลดการใช้รถบรรทุกซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการจราจรและมลพิษ รวมทั้งกระจายศูนย์กลางการขนส่งออกจากใจกลางเมือง ไปยังพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนา

สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ตั้งอยู่ที่ 33/4 หมู่ 1 ถนนเจ้าคุณทหาร แขวงคลองสามประเวศ เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร 10420 กรุงเทพมหานคร มีพื้นที่รวม 647 ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่สัมปทานจำนวน 380 ไร่ และพื้นที่ส่วนกลางเพื่อขนถ่ายตู้สินค้าทางรถไฟและถนน 267 ไร่

ความเดิม คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2534 อนุมัติให้ก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot หรือ ICD) จำนวน 6 สถานี ที่เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นผู้รับผิดชอบโครงการเพื่อสนับสนุนกิจการนำเข้าและส่งออกของประเทศ และรองรับการเติบโตของท่าเรือแหลมฉบัง โดยโครงการก่อสร้าง ICD เป็นโครงการลงทุนของรัฐที่มีวงเงินลงทุนทั้งสิ้น 2,943.54 ล้านบาท ซึ่งเกินกว่า 1,000 ล้านบาท จึงต้องมีการประมูลคัดเลือกเอกชนที่จะดำเนินงานสถานี

ICD รฟท. ได้ดำเนินการตามขั้นตอนพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 อนึ่ง ในระยะแรก ได้ถูกออกแบบไว้เพื่อรองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ปีละประมาณ 600,000 TEU ต่อมาใน พ.ศ. 2551 สถานีฯ ได้รับการพัฒนาและปรับปรุงขีดความสามารถในการให้บริการ ทำให้สามารถรองรับตู้สินค้าได้ถึง**ปีละประมาณ 1.4 ล้าน TEU**

ทั้งนี้ หลังจากสัญญาสัมปทานระยะแรกสิ้นสุดลงเมื่อ พ.ศ. 2549 และมีการต่อสัญญาเป็นการชั่วคราว 5 ปี จนถึง พ.ศ. 2554 จนปัจจุบัน ก็ยังไม่สามารถสรรหาผู้ประกอบการฯ อีกทั้งได้มีการศึกษารูปแบบการร่วมลงทุนและนำเสนอโครงการใหม่ โดยจะปรับเปลี่ยนจาก “หลาย ๆ ผู้ประกอบการ” เป็น “ผู้ประกอบการเดียว” เพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการ ICD ลาดกระบังเพียงรายเดียว



รูปที่ 5.2-46 ตำแหน่งทำเลที่ตั้งและแผนผังพื้นที่ภายในโครงการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง

ที่มา: รวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

5.1.2) สถิติการขนส่งสินค้าผ่านสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง

จากตารางที่ 5.2-18 แสดงสถิติการใช้บริการขนส่งสินค้าผ่าน ICD ลาดกระบังกับ ท่าเรือแหลมฉบัง ระหว่าง พ.ศ. 2539-2567 จะเห็นถึงการเติบโตอย่างรวดเร็วของปริมาณสินค้าจนขึ้นสูงสุดถึง 1.74 ล้าน TEU ใน พ.ศ. 2551 หลังจากนั้นระยะเวลาของสัญญาสัมปทานระยะแรกสิ้นสุดลงแล้ว ปริมาณสินค้าก็เริ่มถดถอยลงเหลือ 1.28 ล้าน TEU ใน พ.ศ. 2567

ตารางที่ 5.2-18 สถิติปริมาณสินค้าผ่าน ICD ลาดกระบัง

ปี พ.ศ.	ปริมาณสินค้า (TEU/ปี)
2539	92,289
2540	278,686
2541	431,974
2542	567,720
2543	735,420
2544	877,208
2545	992,623
2546	1,082,973
2547	1,218,329
2549	1,426,545
2550	1,619,048
2551	1,743,559
2552	1,466,527
2553	1,550,865
2554	1,481,059
2555	1,271,359
2556	1,301,507
2557	1,344,165
2558	1,355,377
2559	1,428,006
2560	1,398,731
2561	1,382,021
2562	1,271,425
2563	1,192,024
2564	1,304,216
2565	1,377,650
2566	1,266,544
2567	1,278,767

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย (2567)

5.1.3) บทบาทและหน้าที่การให้บริการ

ในระยะเริ่มแรก โครงการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ออกแบบไว้รองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ประมาณปีละ 400,000-600,00 TEU[34] ปัจจุบันได้รับการพัฒนาปรับปรุงขีดความสามารถให้รองรับตู้สินค้าได้ประมาณปีละมากกว่า 1 ล้าน TEU โครงการฯ จึงเป็นองค์ประกอบหลักของโครงข่ายโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีบทบาทสำคัญในการเป็นศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้าที่ขนส่งผ่านตู้คอนเทนเนอร์ โดยเชื่อมต่อโดยตรงกับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นประตูการค้าหลักของประเทศในการนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ การพัฒนาโครงการฯ จึงมีความเชื่อมโยงอย่างมีนัยสำคัญกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของชาติ ซึ่งมุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ลดต้นทุนการขนส่ง และส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ระบบรางและทางน้ำให้มากขึ้น โดยศักยภาพและบทบาทของสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง สามารถสรุปได้ ดังนี้

(1) การทำหน้าที่เป็น “สถานีตู้สินค้าที่มีพิธีการศุลกากรทั้งสินค้าขาเข้า-ขาออกนอกเขตทำเนียบท่าเรือ” แนวคิดนี้มีขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกให้กระบวนการทางศุลกากรสำหรับสินค้าที่ขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์สามารถดำเนินการได้ ณ พื้นที่ตอนในของประเทศ (Port Hinterland) แทนที่จะกระจุกตัวอยู่ที่บริเวณท่าเรือเพียงอย่างเดียว ICD ลาดกระบังจึงเป็นการยกระดับการให้บริการขนส่งสินค้าของไทยให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการค้าและกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต

(2) แก้ไขปัญหาความแออัดในพื้นที่ท่าเรือหลัก โดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ โดยการเอื้ออำนวยให้พื้นที่ปฏิบัติงานภายในท่าเรือสามารถใช้ประโยชน์ในการยกขนถ่ายสินค้าขึ้นลงจากเรือได้อย่างเต็มศักยภาพและมีประสิทธิภาพสูงสุด การย้ายกิจกรรมบางส่วน เช่น การจัดเก็บตู้สินค้า การรวบรวมและกระจายสินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงการจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์เปล่า มาดำเนินการที่ ICD ลาดกระบัง จะช่วยลดความจำเป็นในการขยายพื้นที่ท่าเรือเพื่อรองรับกิจกรรมเหล่านี้ ผลที่ตามมาคือการลดความคับคั่งของการจราจรทั้งภายในและภายนอกบริเวณท่าเรือ ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง

(3) เพื่อเป็นศูนย์กลาง (Hub) ในการขนถ่ายและกระจายสินค้าที่สำคัญในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคต่างๆ การดำเนินงานที่ ICD ช่วยให้การควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นไปได้อย่างสะดวกและมีระบบมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังช่วยลดต้นทุนโดยรวมในการยกขนสินค้าและการเก็บรักษาสินค้าให้กับผู้ประกอบการ

โดยสรุป ICD ลาดกระบัง มีศักยภาพและบทบาทที่สำคัญ คือ (1) กระจายความแออัดของตู้สินค้าและรถบรรทุกที่ท่าเรือแหลมฉบังและบนถนนสายหลัก (2) เป็น One-Stop Service ด้านโลจิสติกส์ที่รวมการขนส่งทางราง พิธีการศุลกากร และการจัดการตู้คอนเทนเนอร์ไว้ในที่เดียว (3) การประหยัดต้นทุนและเวลา

[34] นับเป็นหน่วยตู้คอนเทนเนอร์ ขนาด 20 ฟุต

เนื่องจากการขนส่งทางรางมีต้นทุนต่อหน่วยที่ต่ำกว่าและมีความแน่นอนด้านเวลามากกว่าการขนส่งทางถนน และ (4) เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

บริการและหน้าที่

หน้าที่และบริการหลัก (Core Functions & Services) ของ ICD ลาดกระบัง ได้แก่

(1) สถานีตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (Customs Clearance & Container Freight Station: CFS)

สำหรับสินค้านำเข้า ทำหน้าที่เป็นสถานที่สำหรับเปิดตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งสินค้าแบบไม่เต็มตู้ (Less than Container Load: LCL) เพื่อให้ผู้นำเข้าแต่ละรายมาดำเนินพิธีการศุลกากรและรับสินค้าของตนเองไป **สำหรับสินค้าส่งออก** เป็นจุดรวบรวมสินค้าจากผู้ส่งออกหลายราย (LCL) เพื่อบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์เดียวกันก่อนขนส่งทางรางไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อส่งออกต่อไป

(2) การขนถ่ายและจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Handling and Storage)

บริการลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ขนาดใหญ่ (Container Yard: CY) รองรับตู้คอนเทนเนอร์ทั้งแบบเต็มตู้ (Full Container Load: FCL) และตู้เปล่าให้บริการยกขนตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น-ลงจากรถไฟและรถบรรทุก ด้วยเครื่องมือและเครนขนาดใหญ่ที่มีประสิทธิภาพ

(3) การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ทางราง (Rail Transport) หัวใจสำคัญของ ICD ลาดกระบัง คือ การเป็นสถานีปลายทางและต้นทางของขบวนรถไฟขนส่งสินค้าที่เชื่อมต่อโดยตรงกับท่าเรือแหลมฉบัง

(4) การดำเนินพิธีการศุลกากร ณ ท่าบก (Inland Customs Procedures) ทำหน้าที่เป็น “ด่านศุลกากรบก” ที่ผู้นำเข้าและส่งออกสามารถดำเนินพิธีการศุลกากรได้ทุกขั้นตอน ตั้งแต่การยื่นเอกสาร การชำระภาษีอากร และการตรวจปล่อยสินค้า โดยไม่ต้องเดินทางไปท่าเรือแหลมฉบัง

นอกเหนือจากหน้าที่และบริการหลักแล้ว ICD ลาดกระบังยังมีบริการเสริมอื่นๆ (Value-Added Services & Facilities) เพื่อรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างครบวงจร ดังต่อไปนี้

(1) ลานจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์เปล่า (Empty Container Depot) ให้บริการแก่สายการเดินเรือต่าง ๆ สำหรับบริหารจัดการตู้เปล่า

(2) การซ่อมแซมและบำรุงรักษาตู้คอนเทนเนอร์ (Container Repair & Maintenance) มีพื้นที่และบริการสำหรับซ่อมแซมตู้คอนเทนเนอร์ที่ชำรุด

(3) บริการสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container Services) มีจุดเสียบปลั๊ก (Reefer Plug) สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ที่ต้องควบคุมอุณหภูมิ (ตู้เย็น) เพื่อรักษาสภาพสินค้า เช่น ผัก ผลไม้ หรือสินค้าที่ต้องการความเย็น เป็นต้น

(4) บริการชั่งน้ำหนัก (Weighing Services) ให้บริการชั่งน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด เช่น Verified Gross Mass (VGM)

(5) คลังสินค้า (Warehouse) มีพื้นที่คลังสินค้าสำหรับจัดเก็บและกระจายสินค้า

5.1.4) การพัฒนาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง

โครงการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ได้รับการเสนอแนะจากการศึกษาขององค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งประเทศญี่ปุ่น (JICA) เมื่อ พ.ศ. 2532 เกี่ยวเนื่องกับระบบการขนส่งสินค้ากล่องเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังเพื่อสนับสนุนการนำเข้าและส่งออกของประเทศและการเติบโตของท่าเรือแหลมฉบัง โดย รฟท. ได้ว่าจ้างบริษัท TRANSMARK และ Asian Engineering Consultants (AEC) เป็นบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาให้ทบทวนรายงานการศึกษาของ JICA รวมทั้งเสนอแนะรูปแบบเบื้องต้นของรูปแบบการจัดการและการจัดวางระบบการบริหาร ICD ลาดกระบัง

การก่อสร้าง แบ่งเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 ประกอบด้วย อาคารและสิ่งปลูกสร้างสถานี A และสิ่งปลูกสร้างส่วนกลาง ได้แก่ ถนน อาคารสำนักงาน ระบบสาธารณูปโภค และงานวางรางรถไฟบางส่วน เริ่มก่อสร้าง 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537 แล้วเสร็จเมื่อ 9 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2538 และระยะที่ 2 ประกอบด้วย อาคารและสิ่งปลูกสร้างสถานี B-F (5 สถานี) ถนนรอบโครงการ สิ่งปลูกสร้างอื่น ๆ และงานวางรางรถไฟที่เหลือ เริ่มก่อสร้าง 26 กันยายน พ.ศ. 2537 แล้วเสร็จเมื่อ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2538 รวมวงเงินค่าลงทุนก่อสร้าง 2,943.543 ล้านบาท โดยในระยะแรก ICD ลาดกระบัง สามารถรองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ประมาณปีละ 600,000 TEU ต่อมาใน พ.ศ. 2551 ได้รับการพัฒนาและปรับปรุงขีดความสามารถให้สามารถรองรับตู้สินค้าได้ประมาณปีละ 1.4 ล้าน TEU

รฟท. ได้ดำเนินการสรรหาผู้ประกอบการฯ เพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการ ICD ลาดกระบัง ครั้งแรกเมื่อ พ.ศ. 2539 ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 โดยวิธีการประมูลอัตราค่าธรรมเนียมสัมปทาน ได้ผู้ประกอบการ 6 ราย ได้แก่ (1) สถานี A บริษัท สยามชอร์ไชด์ เซอร์วิส จำกัด (SSS) (2) สถานี B บริษัท อีสเทิร์น ซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด (ESCO) (3) สถานี C บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด (ECTT) (4) สถานี D บริษัท ทิฟฟ่า ไอซีดี จำกัด (TIFFA) (5) สถานี E บริษัท ไทยฮันจิน โลจิสติกส์ จำกัด (THL) และ (6) สถานี F บริษัท เอ็น.วาย.เค.ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด (NICD) โดยสัญญาสัมปทานฯ ในช่วงแรกเริ่มดำเนินการตั้งแต่ พ.ศ. 2539 และสิ้นสุดเมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2549 ต่อมา รฟท. ได้ทำสัญญาสัมปทานการดำเนินงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบัง กับผู้ประกอบการทั้ง 6 สถานี เป็นการต่ออายุสัญญาเป็นการชั่วคราวออกไปอีก 5 ปี เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 โดยสัญญามีผลย้อนหลังตั้งแต่วันที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2549 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2554[35]

ภายหลังสัญญาสัมปทานบริหาร ICD ได้สิ้นสุดอายุสัญญาลงเมื่อปี พ.ศ. 2554 ต่อมาเมื่อวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2562 กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. ได้เสนอผลการคัดเลือกเอกชน ตามโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการ ICD ลาดกระบังต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อให้เป็นผู้รับสัมปทานให้บริการรวม 6 สถานี (มีผู้ประกอบการรายเดียวที่ดูแลทั้ง 6 สถานี) ได้แก่ กิจการร่วมค้า ALG (ประเทศไทย) ซึ่งประกอบด้วยผู้ประกอบการสถานีเดิม 2 ราย คือ บริษัท อีสเทิร์นซีแหลมฉบังเทอร์มินัล จำกัด (ESCO) และ

[35] รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง แนวทางการพัฒนาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง. คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา. 18 กันยายน 2566. หน้า ก.

บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด (ECTT) รวมถึงบริษัท Ocean Network Express (ประเทศไทย) จำกัด ที่มีบริษัท เอ็น วาย เค ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย) (NICD) เป็นผู้ถือหุ้น มีมูลค่าการลงทุนใหม่รวม 3,883.51 ล้านบาท (เป็นการลงทุนถนน ระบบระบายน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบป้องกันอัคคีภัย การปรับปรุงอสังหาริมทรัพย์ภายในสถานี การติดตั้งเครื่องมือยกขนตู้สินค้าขึ้นลงขบวนรถไฟ และเครื่องมืออุปกรณ์อื่น ๆ) โดยเอกชนผู้ได้รับการเสนอให้เป็นผู้ร่วมทุนฯ ดังกล่าว เสนอเก็บอัตราค่าบริการรายการต่าง ๆ อาทิ ค่าบริการยกขนตู้สินค้า ค่าบริการบรรจุตู้สินค้า ค่าเช่าคลังสินค้า ค่าฝากตู้หนักและตู้เปล่า เป็นต้น ในอัตราค่าบริการที่ต่ำกว่าของการท่าเรือแห่งประเทศไทย อย่างไรก็ตาม คณะรัฐมนตรีมีมติให้กระทรวงคมนาคม โดย รฟท. กลับไปพิจารณารายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการให้เป็นไปตามนัยกฎหมายว่าด้วยการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน โดยเฉพาะการพิจารณาประเด็นที่ไม่สอดคล้องกับหลักการและเงื่อนไขเดิมตามที่ได้เคยเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2556 อาทิ เช่น

(1) หลักการเดิมกำหนดให้ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน แต่ข้อเสนอใหม่เปลี่ยนเป็นให้เอกชนเป็นผู้ร่วมลงทุนรับภาระลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน

(2) หลักการเดิมให้ความสำคัญกับผลตอบแทนที่ภาครัฐจะได้รับ แต่ข้อเสนอใหม่เปลี่ยนเป็นให้ความสำคัญกับการลดค่าบริการเพื่อส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากทางถนนเป็นการขนส่งทางราง

(3) หลักการเดิมกำหนดสมมติฐานอายุสัญญาร่วมลงทุนสูงสุด 15 ปี แต่ข้อเสนอใหม่เปลี่ยนสมมติฐานอายุสัญญาร่วมลงทุนเป็น 20 ปี ส่งผลให้นับตั้งแต่วันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2554 ยังไม่ได้ผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาบริหารพื้นที่ ขณะที่ผู้ประกอบการรายเดิมไม่มีการลงทุนและพัฒนาปรับปรุงเครื่องมือและอุปกรณ์และพัฒนาการให้บริการเพิ่มเติม เนื่องจากสัญญาการบริหารฉบับเดิมได้สิ้นสุดอายุแล้ว และไม่มีความแน่นอนถึงเงื่อนเวลาชัดเจนที่จะได้รับการต่ออายุสัญญาการบริหาร

โดยสรุป คือ เนื่องจากกระบวนการสรรหาผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ยังไม่สามารถคัดเลือกได้ ทำให้แผนการพัฒนา ICD ลาดกระบัง ได้รับผลกระทบและมีความไม่แน่นอนในการดำเนินการ

5.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

5.2.1) การประเมินเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาประเทศ

โครงการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศของไทย ซึ่งสอดคล้องกับ**แผนระดับที่ 1** ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566-2580) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **แผนระดับที่ 2** แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **แผนระดับที่ 3** แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570[36]

[36] แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566–2570 ฉบับเผยแพร่. สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. หน้า 13.

แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ กล่าวคือ โครงการฯ มีความสอดคล้อง (Relevance) กับแผนทุกระดับ ทั้งในมิติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การอำนวยความสะดวกทางการค้า การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางราง โดยช่วยให้เกิดการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง การส่งเสริมให้มีการดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์

(2) ความสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งานกลุ่มเป้าหมาย

สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง มีความสอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มผู้ใช้งานเป้าหมาย ซึ่งเป็นผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังที่ต้องการความสะดวกจากบริการขนถ่ายสินค้าและการผ่านพิธีการศุลกากร ดังจะเห็นได้จากปริมาณสินค้าผ่านโครงการเพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงมากในระยะต้นของการเปิดให้บริการ

(3) สรุปผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ/แผนพัฒนาประเทศ โครงการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง มีความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาในทุกระดับ

(3.2) ประเด็นความสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งานกลุ่มเป้าหมาย โครงการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง มีความสอดคล้องกับความต้องการของผู้นำเข้าและส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

5.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

การประเมินด้านประสิทธิผล ให้ความสำคัญกับความสามารถในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการโดยอาศัยข้อมูลจากทั้งแหล่งทุติยภูมิและปฐมภูมิ โดยพิจารณาจากปริมาณผู้ใช้งาน ความสามารถในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ การลดระยะเวลาในการดำเนินงาน และความพึงพอใจในภาพรวมของสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง

(1) ปริมาณการใช้บริการ

จากการรวบรวมข้อมูลจากรายงานการศึกษาของ JICA[37] ซึ่งเป็นข้อมูลฐานในการขออนุมัติโครงการในหลักการจากคณะรัฐมนตรี ประกอบกับรายงานการศึกษาของ TransMark[38] ที่ใช้ในการออกแบบก่อสร้างโครงการ เปรียบเทียบกับสถิติข้อมูลการให้บริการจริง ดังแสดงในตารางที่ 5.2-19

[37] The Feasibility Study on Measures to Promote the Container Handling System through Laem Chabang Port in the Kingdom of Thailand. Japan International Cooperation Agency, July 1989.

[38] Lat Krabang Inland Container Repot Project: Phae I Report. State Railway of Thailand. TransMark & Asian Engineering Consultants. August 1993.

ตารางที่ 5.2-19 เปรียบเทียบข้อมูลการใช้บริการจริงกับตัวเลขคาดการณ์ในรายงานการศึกษา

หน่วย: TEU

ปี พ.ศ.	(1) รายงานของ JICA	(2) รายงานของ TransMark/AEC	(3) ตัวเลขให้บริการจริง	ร้อยละความต่างระหว่าง (3) เมื่อเทียบกับ (2)
2534	N/A	N/A	N/A	N/A
2538	N/A	81,722	N/A	N/A
2539	107,300	222,625	N/A	N/A
2540	N/A	371,466	278,686	-24.98
2541	N/A	385,585	431,974	12.03
2542	N/A	395,036	567,720	43.71
2543	N/A	400,953	735,420	83.42
2544	175,300	402,380	877,208	118.00

ที่มา: 1) The Feasibility Study on Measures to Promote the Container Handling System through Laem Chabang Port in the Kingdom of Thailand. Japan International Cooperation Agency, July 1989.

2) Lat Krabang Inland Container Repot Project: Phae I Report. State Railway of Thailand. TransMark & Asian Engineering Consultants. August 1993. p. 20.

จากข้อมูลในตารางที่ 5.2-19 สามารถสรุปได้ว่าจากสถิติการให้บริการจริงเปรียบเทียบกับตัวเลขที่คาดการณ์ในรายงานของ TransMark/AEC ตั้งแต่ พ.ศ. 2540-2544 ใน พ.ศ. 2540 มีผู้ใช้บริการจริงน้อยกว่าที่คาดการณ์เนื่องจากการเปิดให้บริการล่าช้ากว่าแผน แต่หลังจากนั้น ผู้ใช้บริการจริงขยายตัวอย่างรวดเร็วจนใน พ.ศ. 2544 มีผู้ใช้บริการสูงกว่าแผนกว่าเท่าตัว

อย่างไรก็ดี ตารางที่ 5.2-18 แสดงว่าหลัง พ.ศ. 2551 ได้มีการพัฒนาและปรับปรุงขีดความสามารถในการให้บริการให้สามารถรองรับตู้สินค้าได้ถึงปีละประมาณ 1.4 ล้าน TEU ซึ่งในช่วง พ.ศ. 2549-2554 มีตู้สินค้าที่มาใช้บริการเกินกว่าขีดความสามารถที่ออกแบบนี้ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 มีจำนวนตู้สินค้า (TEU) ผ่าน ICD ลาดกระบังจำนวน 465,329 TEU ด้วยจำนวนขบวนรถไฟ 8,622 ขบวน (ไป-กลับ) เที่ยวรถไฟต่อวัน 24 ขบวน ขาไป 12 ขบวน และขากลับ 12 ขบวน)

อย่างไรก็ดี หากพิจารณาควบคู่กับการขนส่งทางตู้สินค้าผ่านแหลมฉบังพบว่าปัจจุบันปริมาณสินค้ากลับลดลงเหลือ 1.28 ล้าน TEU/ปี ซึ่งสวนทางกับปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเติบโตมาอย่างต่อเนื่อง โดยจาก พ.ศ. 2551-2567 ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่าน ICD ลาดกระบัง ลดลงประมาณร้อยละ 26 ในขณะที่ปริมาณตู้สินค้าที่ผ่านท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 80 ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน

จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าโครงการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบังมีปริมาณการใช้บริการประมาณ 1.28 ล้าน TEU ซึ่งต่ำกว่าขีดความสามารถที่ได้ตั้งไว้ที่ 1.4 ล้าน TEU หรือต่ำกว่าประมาณร้อยละ 8.57 ซึ่งเข้ากับเกณฑ์ปริมาณผู้ใช้งานต่ำกว่าแผนไม่เกินร้อยละ 20

(2) ความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์

(2.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

จากการศึกษาค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้สินค้าระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังของแต่ละรูปแบบการขนส่งที่เชื่อมโยงระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง ใน พ.ศ. 2563 พบว่าการขนส่งทางรถไฟมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 3,013 บาทต่อตู้ ต่ำกว่าการขนส่งทางถนนที่มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 4,560 บาทต่อตู้ แสดงให้เห็นว่าการขนส่งทางรถไฟสามารถแข่งขันด้านราคากับการขนส่งทางถนนได้ นอกจากนี้ผู้ใช้บริการยังต้องการใช้บริการขนส่งทางราง เนื่องจากมีต้นทุนรวมถูกกว่าและไม่เสียเวลารอคอยเพื่อรอคิวไปรับส่งสินค้าในท่าเรือ จึงสามารถทำเวลาได้ดีกว่าการขนส่งทางถนนที่การจราจรติดขัดและเสียเวลารอเข้าท่าเรือเป็นเวลานาน ทำให้ไม่สามารถหมุนเวียนรถบรรทุกไปใช้งานอื่นได้ เพราะต้องใช้เวลาจอดรอมากกว่าครึ่งวัน อย่างไรก็ตาม เนื่องจาก รฟท. มีการประกาศยกเลิกขบวนรถบ่อยครั้ง ทำให้ผู้ประกอบการขาดความเชื่อมั่นในการให้บริการ และก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายในการฝากตู้ที่ลานกองเก็บตู้สินค้า ส่งผลให้แนวโน้มปริมาณการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟยังคงอยู่ในระดับค่อนข้างคงตัว[39]

(2.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

จากผลสำรวจ “แบบสอบถามการประเมินโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการส่งออก” โดยผู้ตอบแบบสอบถามเป็นกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์/ขนส่ง/ตัวแทนรับจัดการขนส่ง/ตัวแทนออกของรับอนุญาต ถึงร้อยละ 58 เป็นกลุ่มเจ้าของ/ผู้บริหารธุรกิจจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออก ร้อยละ 35 และเป็นกลุ่มอื่น ๆ ร้อยละ 7 จากผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสิ้น 31 คน

ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 65 เห็นว่าการใช้บริการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบังไม่สามารถช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งได้ โดยมีข้อจำกัดหลายด้านที่ส่งผลทางด้านลบต่อประสิทธิภาพและต้นทุนโดยรวมของผู้ประกอบการ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงเส้นทางถนนที่ไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่โรงงานที่ตั้งอยู่ไกล ICD ต้องแบกรับต้นทุนเพิ่มทั้งในส่วนค่าขนส่งและการขนถ่ายซ้ำ (Double Handling) อีกทั้งระบบรอบและระยะเวลาในการรับ-ส่งตู้สินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังยังไม่เพียงพอหรือมีความล่าช้าเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งทางรถบรรทุกโดยตรง ปัญหาสภาพถนนรอบพื้นที่ ICD ทรุดโทรม ขาดการบำรุง ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัด นอกจากนี้ พื้นที่จอดรถและลานตรวจสอบสินค้ายังมีการจัดสรรไม่เหมาะสม ทำให้รถขนส่งต้องรอคิวนาน สิ้นเปลืองเชื้อเพลิง และส่งผลต่อค่าล่วงเวลาของพนักงาน อีกทั้งอาจเกิดค่าใช้จ่ายจากการค้างหัวลากหรือหางรถพ่วง ในกรณีที่ต้องรอขนถ่ายสินค้าข้ามวันหรือข้ามช่วงวันหยุด การแก้ไขควรมุ่งพัฒนาทั้งโครงสร้างพื้นฐานเส้นทางเข้า-ออก และการบริหารจัดการพื้นที่ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มความคล่องตัวในการขนส่ง

[39] เอกสารข้อเสนอแนะและความก้าวหน้าการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามมติการประชุม คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 1/2567 นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

(3) ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน

(3.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

การรับส่งตู้คอนเทนเนอร์สินค้าในสถานีฯ มีความล่าช้าในการรับส่งตู้คอนเทนเนอร์ ณ สถานีฯ ซึ่งอาจต้องใช้เวลานานถึง 4-6 ชั่วโมง เกิดจากหลายสาเหตุที่เกี่ยวเนื่องกัน คือ **(1) ด้านการจราจร** มีรถบรรทุกหนาแน่นถึงวันละประมาณ 3,000 คัน และส่วนใหญ่เข้าใช้บริการในช่วงเวลาเดียวกัน **(2) ด้านระบบการบริหารจัดการ** ขาดระบบบริหารจัดการการรับส่งตู้สินค้าแบบรวมศูนย์ที่มีประสิทธิภาพ แต่ละสถานีย่อยต่างบริหารจัดการด้วยระบบของตนเองที่ขาดการเชื่อมโยงกัน และ **(3) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน** โครงสร้างพื้นฐานปัจจุบันไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นได้ และการที่ประตูเข้า-ออกของสถานีย่อยอยู่ต่อเนื่องกัน ทำให้เมื่อเกิดการจราจรติดขัดที่ประตูหนึ่ง จะส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังประตูข้างเคียง

ในส่วนของบทบาทการสนับสนุนการขนส่งทางรางนั้น แม้ว่าการขนส่งทางรางระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังจะมีข้อได้เปรียบด้านการประหยัดต้นทุนค่าขนส่งและสามารถทำเวลาการขนส่งโดยรวมได้ดีกว่าการขนส่งทางถนน (รวมระยะเวลาที่รถบรรทุกต้องจอดรอคอยเพื่อเข้าไปรับส่งสินค้าในท่าเรือแหลมฉบัง) อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางรางที่ผ่านมายังไม่สามารถทำให้ผู้ใช้บริการได้รับประโยชน์จากความได้เปรียบด้านเวลาในการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยประเด็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพด้านเวลาของบริการขนส่งทางรางผ่านเส้นทางคู่ดังกล่าวมีปัญหาอุปสรรค ได้แก่ การที่ รฟท. ไม่สามารถหมุนเวียนขบวนรถสินค้าให้มีความถี่ในการให้บริการตามที่กำหนดไว้ (30 ขบวนต่อวัน) และบางครั้งจำเป็นต้องยกเลิกบริการ จึงทำให้ไม่สามารถรักษาระดับคุณภาพการให้บริการ โดยเฉพาะด้านความตรงต่อเวลา[40]

(3.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความเห็นว่าในแง่ของการลดเวลา ICD ลาดกระบังมีทั้งข้อได้เปรียบและข้อจำกัด โดยในด้านบวก ICD ลาดกระบังสามารถบรรจุสินค้าและเชื่อมโยงการขนส่งได้ทั้งทางถนนและทางรางไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งช่วยลดความแออัดและเวลารอคอยภายในพื้นที่ท่าเรือโดยตรง ทั้งยังมีพื้นที่โกดังเก็บสินค้าและจุดตรวจสอบ (Inspection Zone) ที่เอื้อให้สามารถดำเนินการด้านพิธีการศุลกากรหรือตรวจสอบได้ล่วงหน้า นอกจากนี้ ระบบเครนยกตู้คอนเทนเนอร์และการจัดลำดับการวางตู้ (Container Sequence) รวมถึงระบบการแจ้งล่วงหน้าในกรณีตู้เร่งด่วน (Hot Container) มีบทบาทสำคัญในการบริหารเวลาได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อจำกัดสำคัญอยู่ที่การรอคอยในขั้นตอนรับและคืนตู้ที่ใช้เวลานาน และสัดส่วนการขนส่งทางรางที่ยังมีน้อยมาก ซึ่งส่งผลต่อภาพรวมในการลดระยะเวลาขนส่งได้ไม่เต็มที่ จึงควรมีการเพิ่มประสิทธิภาพในระบบขนส่งทางรางและการบริหารตู้เพื่อให้เกิดความคล่องตัวสูงสุด ด้วยสาเหตุด้านข้อจำกัดในประเด็นของขั้นตอนรับและคืนตู้ที่ใช้เวลานาน ทำให้ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 61 เห็นว่าโครงสามารถพื้นฐานนี้ไม่สามารถช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งได้

[40] รายงานการพิจารณาศึกษาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ของ คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา 2566.

(4) ความพึงพอใจในภาพรวม

(4.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

รายงานการพิจารณาศึกษาสถานีบรรจุแลแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ของคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา นำเสนอว่า การให้บริการของ ICD ลาดกระบังยังประสบปัญหา ซึ่งมีสาเหตุเชิงโครงสร้างและการบริหารจัดการที่ซับซ้อน

ประการแรก ปัญหาด้านกายภาพเห็นได้ชัดจากผิวจราจรบริเวณจุดกลับรถหน้าสถานีฯ ร่มเกล้าที่ชำรุดรุนแรงจากปัญหาระบบระบายน้ำ ทำให้รถบรรทุกต้องวนรถหลายรอบอย่างไม่มีประสิทธิภาพ ในขณะที่ภายใน ICD ลาดกระบังเผชิญกับการจัดการพื้นที่ที่ไม่มีประสิทธิภาพ

ประการที่สอง ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด มีการจอดรถถาวรและร้านค้ากีดขวางช่องจราจร ทำให้พื้นที่สัญจรและลานจอดรถบรรทุกลดน้อยลง

ประการที่สาม ปัญหาเชิงปฏิบัติการภายในสถานีฯ เป็นอีกปัจจัยสำคัญผู้ประกอบการใน ICD ลาดกระบังขาดการลงทุนในเครื่องมือและอุปกรณ์ยกขนที่เพียงพอ (บางส่วนชำรุด) เนื่องจากความไม่ชัดเจนของสัญญาสัมปทาน นอกจากนี้ ลานวางตู้ที่หนาแน่นเกินพิกัดทำให้การค้นหาและเคลื่อนย้ายตู้สินค้าทำได้ล่าช้ามาก

(4.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ผู้ตอบแบบสอบถามให้ความเห็นว่า ICD ลาดกระบังทำหน้าที่เป็นจุดรวบรวมตู้สินค้าสำหรับการขนส่งทางรางที่ช่วยลดภาระจากต้นทุนการขนส่งทางถนน และสถานที่ตั้งอยู่ใกล้แหล่งประกอบการจึงสะดวกต่อการเดินทางและการจัดการสินค้า อีกทั้งโดยรวมยังสามารถให้บริการได้ตามระยะเวลา (Lead Time) ที่บริษัทต่าง ๆ ให้คำมั่นไว้กับลูกค้า อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อกังวลด้านการบริหารจัดการภายในโดยเฉพาะความล่าช้าในการดำเนินงาน ซึ่งนำไปสู่การรอคอยและการสูญเสียทรัพยากรโดยไม่จำเป็น รวมถึงค่าบริการบางรายการ เช่น ค่าขนถ่ายสินค้า LCL ที่ควรถูกกำหนดเป็นอัตราค่าบริการที่ชัดเจนและดำเนินงานตามลำดับคิวเพื่อความเป็นธรรมและโปร่งใส เป็นต้น นอกจากนี้ ปัญหาการจราจรและสภาพถนนรอบพื้นที่ยังเป็นข้อจำกัดสำคัญที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของระบบโดยรวม โดยผู้ตอบแบบสอบถามถึงร้อยละ 58 ไม่พึงพอใจในการได้รับบริการในภาพรวม

(5) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) ไม่น่าพอใจ (2 คะแนน)

(5.1) ประเด็นปริมาณผู้ใช้บริการ ปริมาณตู้สินค้าที่เข้ามาใช้บริการทั้งหมดสูงกว่าประมาณการในแผนในระยะแรก แต่หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญาสัมปทานระยะแรกก็จะเห็นแนวโน้มที่ปริมาณตู้สินค้าค่อย ๆ ลดลง จนต่ำกว่าขีดความสามารถที่ได้มีการพัฒนาและปรับปรุงเพิ่มเติมไว้ นอกจากนี้ในส่วนของบริการขนส่งทางราง จำนวนเที่ยวการเดินรถในแต่ละวันต่ำกว่าค่าเป้าหมาย โดยมีการให้บริการวันละไม่เกิน 24 ขบวนต่อวัน ขณะที่ค่าเป้าหมายกำหนดไว้ 30 ขบวนต่อวัน มีปริมาณการใช้บริการประมาณ 1.28 ล้าน TEU ซึ่งต่ำกว่าขีดความสามารถที่ได้ตั้งไว้ที่ 1.4 ล้าน TEU หรือต่ำกว่าประมาณร้อยละ 8.57 ทำให้เข้ากับเกณฑ์ผู้ใช้งานต่ำกว่าแผนไม่เกินร้อยละ 20

(5.2) ประเด็นความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ถึงแม้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบใน ICD สามารถช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้บางส่วน จากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนไปสู่รางแต่ความไม่แน่นอนในการให้บริการทางราง ทำให้ผู้ประกอบการขาดความเชื่อมั่นในการให้บริการ อีกทั้งผู้ตอบแบบสอบถามมากกว่าครึ่งเห็นว่าการใช้บริการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบังไม่สามารถช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งได้ โดยมีข้อจำกัดหลายด้านที่ส่งผลทางด้านลบต่อประสิทธิภาพและต้นทุนโดยรวมของผู้ประกอบการ ปัญหาพื้นที่จอดรถและลานตรวจสอบสินค้ามีการจัดสรรไม่เหมาะสม ทำให้รถขนส่งต้องรอคิวนาน สิ้นเปลืองเชื้อเพลิง ค่าล่วงเวลาของพนักงาน และเกิดค่าใช้จ่ายจากการค้างหัวลากหรือหางรถพ่วง

(5.3) ประเด็นความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน มีข้อดีด้านการเชื่อมโยงการขนส่งทั้งทางถนนและทางรางไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ช่วยลดความแออัดในท่าเรือและมีพื้นที่สำหรับพิธีการศุลกากรล่วงหน้า นอกจากนี้ ระบบบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์ก็ช่วยให้การบริหารเวลามีประสิทธิภาพ แต่ผู้ตอบแบบสอบถามถึงร้อยละ 61 มองว่าโครงสร้างพื้นฐานนี้ไม่สามารถลดระยะเวลาขนส่งได้จริง เนื่องจากยังคงมีข้อจำกัดเรื่องการรอคอยในขั้นตอนรับและคืนตู้ที่ใช้เวลานาน และสัดส่วนการขนส่งทางรางที่ยังน้อยมาก

(5.4) ประเด็นความพึงพอใจในภาพรวม ผู้ใช้บริการไม่พึงพอใจในบริการ โดยมีประเด็นที่ต้องปรับปรุง ได้แก่ (1) ความชัดเจนของอัตราค่าบริการและการดำเนินงานตามลำดับคิวเพื่อความเป็นธรรมและโปร่งใส (2) ปัญหาด้านกายภาพเห็นได้ชัดจากผิวจราจรบริเวณจุดกลับรถหน้าสถานีฯ ร่มเกล้า (3) การจอดรถถาวรและร้านค้ากีดขวางช่องจราจร ทำให้พื้นที่สัญจรและลานจอดรถบรรทุกลดน้อยลง และ (4) ปัญหาเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนถ่ายไม่เพียงพอหรือชำรุดเสียหาย ผู้ประกอบการแต่ละสถานีฯ ไม่ลงทุนในเครื่องมือและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อันเนื่องมาจากปัญหาสัญญาสัมปทานที่ไม่ชัดเจน

5.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

การประเมินผลกระทบของสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง อาศัยการสัมภาษณ์ผู้นำชุมชนบริเวณโดยรวม ICD ลาดกระบัง เพื่อค้นหาและวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อชุมชนบริเวณโดยรอบ ซึ่งสามารถสรุปได้ ดังนี้

(1) เศรษฐกิจ/รายได้

จากการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568 โดยได้รับผลการสำรวจจากคนในพื้นที่จำนวน 63 คน โดยเป็นผู้ที่อาศัยตามในบริเวณพื้นที่ บ้านหมู่ลาว ต.หนองปรือ บ้านหัวคู้ ต.ศรีษะจระเข้น้อย บ้านหนองงูเห่า ต.ศรีษะจระเข้น้อย และบ้านคลองจระเข้น้อย ต.ศรีษะจระเข้น้อย ในพื้นที่ อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ ซึ่งเป็นชุมชนที่อยู่ห่างจาก สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง 3-5 กิโลเมตรโดยผู้ตอบแบบสอบถามตามสัดส่วนอาชีพ ดังนี้

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 17.07
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 48.78
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 26.39
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 7.76

พบว่าการพัฒนา ICD ลาดกระบัง ส่งผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนโดยรอบทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ ในด้านบวก ICD ช่วยกระตุ้นการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจของชุมชนผ่านการสร้างงานและกิจกรรมทางโลจิสติกส์ เช่น การขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ การจัดการสินค้า การขนถ่าย และการให้บริการสนับสนุนอื่น ๆ เช่น ร้านอาหาร ที่พัก และสถานีน้ำมัน เป็นต้น ทำให้เกิดโอกาสจ้างงานมากขึ้น ทั้งในระดับแรงงานทั่วไปและระดับทักษะเฉพาะทาง ส่งผลให้ครัวเรือนได้รับรายได้เพิ่มขึ้น และสามารถเข้าถึงโอกาสทางเศรษฐกิจใหม่ ๆ อย่างไรก็ตาม ในมุมของผลกระทบด้านลบ เศรษฐกิจของชุมชนยังเผชิญกับความเหลื่อมล้ำทางโอกาส ผู้ประกอบการรายย่อยในท้องถิ่นบางกลุ่มยังไม่ได้รับประโยชน์อย่างเต็มที่จากระบบโลจิสติกส์ที่มีความซับซ้อนสูง นอกจากนี้ การพัฒนา ICD ยังส่งผลต่อราคาที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้ต้นทุนการอยู่อาศัยหรือประกอบอาชีพของชุมชนดั้งเดิมสูงขึ้นตามไปด้วย อีกทั้งกิจกรรมการขนส่งยังทำให้เกิดการจราจรติดขัดและเสียงรบกวนในบางพื้นที่ ซึ่งกระทบต่อคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัย

(2) สังคม/คุณภาพชีวิต

ประชาชนในพื้นบริเวณสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง เห็นว่าโครงการส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งในด้านที่เป็นประโยชน์และด้านที่เป็นข้อกังวล ในด้านบวก ระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากขึ้นช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทาง และเชื่อมโยงพื้นที่กับส่วนอื่นของประเทศได้ดีขึ้น อย่างไรก็ตาม ในด้านลบ ชาวบ้านบางส่วน สะท้อนถึงปัญหามลภาวะ เช่น ฝุ่นควัน และเสียงรบกวนจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่เข้า-ออก ICD ตลอดทั้งวัน ซึ่งอาจส่งผลต่อสุขภาพระยะยาว โดยเฉพาะในกลุ่มเด็กและผู้สูงอายุ นอกจากนี้ยังมีปัญหา จราจรติดขัด ในบางช่วงเวลา โดยเฉพาะบนเส้นทางที่ยังไม่มีการจัดระบบจราจรหรือจุดกลับรถอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งราคาที่ดินและค่าครองชีพในพื้นที่บางส่วนมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งอาจกระทบต่อชุมชนดั้งเดิมที่มีรายได้น้อยหรือผู้ที่ไม่มีที่ดินเป็นของตนเอง

(3) สิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นประชาชนในพื้นที่เห็นว่าถึงแม้โครงการจะช่วยยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ แต่ในแง่ของสิ่งแวดล้อมกลับสร้างผลกระทบหลายด้านต่อชุมชนโดยรอบอย่างชัดเจน โดยเฉพาะในมิติของ มลพิษทางอากาศ และ เสียงรบกวน จากกิจกรรมขนส่งและการสัญจรของรถบรรทุกจำนวนมากที่เข้า-ออกศูนย์ตลอดทั้งวัน ซึ่งส่งผลให้ ฝุ่นละอองและควันจากไอเสียรถ สะสมในพื้นที่ และอาจเป็นสาเหตุของปัญหาทางเดินหายใจ โดยเฉพาะในกลุ่มเสี่ยง เช่น เด็กเล็ก ผู้สูงอายุ และผู้มีโรคประจำตัว นอกจากนี้ ยังมีปัญหาเรื่อง เสียงดังจากการขนย้ายตู้สินค้า และเครื่องจักรกลหนัก รวมถึงเสียงของรถบรรทุกในเวลากลางคืนที่รบกวนการพักผ่อนของชาวบ้าน ขณะเดียวกันพื้นที่บางส่วนที่เคยเป็นพื้นที่สีเขียวหรือใช้เพื่อการเกษตร ถูกปรับเปลี่ยนเป็นลานกองสินค้า ส่งผลให้พื้นที่ชุ่มน้ำและระบบนิเวศท้องถิ่นบางแห่งเสื่อมโทรมลง อีกหนึ่งปัญหาที่สะท้อนจาก

ชุมชน คือ การจัดการน้ำเสียและขยะ จากกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอ เช่น การทิ้งเศษวัสดุหรือคราบน้ำมันที่อาจปนเปื้อนสู่แหล่งน้ำสาธารณะหรือคลองใกล้เคียง ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระยะยาว เป็นต้น โดยรวมแล้ว แม้ ICD ลาดกระบังจะมีบทบาททางเศรษฐกิจและการขนส่ง แต่ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจำเป็นต้องได้รับการจัดการอย่างจริงจัง โดยเฉพาะในด้านการควบคุมฝุ่น เสียง การจัดการของเสีย และการสร้างแนวกันชนระหว่างศูนย์โลจิสติกส์กับพื้นที่ชุมชน เพื่อให้การพัฒนาเกิดขึ้นอย่างสมดุลและยั่งยืนต่อระบบนิเวศโดยรอบ

(4) สรุปผลการประเมินด้านผลกระทบ (Impact) ไม่น่าพอใจ (2 คะแนน)

(4.1) ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้ การพัฒนา ICD ลาดกระบัง สร้างผลกระทบทั้งบวกและลบต่อเศรษฐกิจชุมชนโดยรอบ โดยด้านบวกคือช่วย กระตุ้นเศรษฐกิจ และ สร้างงาน ในภาคโลจิสติกส์และธุรกิจสนับสนุน เพิ่มรายได้ให้ครัวเรือน อย่างไรก็ตาม ด้านลบคือ ความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ ที่ผู้ประกอบการรายย่อยเข้าไม่ถึงโอกาส รวมถึง ราคาที่ดินที่สูงขึ้น

(4.2) ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต ชาวชุมชนรอบ ICD ลาดกระบังเห็นว่าโครงการส่งผลทั้งบวกและลบต่อคุณภาพชีวิต ด้านบวกคือการเดินทางสะดวกขึ้นและเชื่อมโยงพื้นที่ได้ดี ส่วนด้านลบ ได้แก่ มลภาวะจากรถบรรทุก เสียงรบกวน และปัญหาจราจร

(4.3) ประเด็นสิ่งแวดล้อม แม้ ICD ลาดกระบังจะช่วยพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ แต่ชุมชนรอบพื้นที่ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างชัดเจน โดยเฉพาะมลพิษทางอากาศ เสียงรบกวน และการลดลงของพื้นที่สีเขียว ปัญหาขยะ น้ำเสีย และเสียงดังจากรถบรรทุกส่งผลต่อสุขภาพและคุณภาพชีวิต จำเป็นต้องมีมาตรการลดผลกระทบเพื่อความยั่งยืนของชุมชนและสิ่งแวดล้อม

5.2.4) การประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence)

การประเมินด้านความเชื่อมโยงของสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง พิจารณาจาก 2 ด้าน โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดการประเมินด้านความเชื่อมโยง ดังนี้

(1) ความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่

โครงการฯ มีพื้นที่ติดกับสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของกรมการขนส่งทางบก ทำให้เกิดการประหยัดเนื่องจากขนาดและขอบเขตการดำเนินงาน (Economies of Scale/Scope) โดยสามารถใช้ประโยชน์จากสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าได้บางส่วน หากความต้องการใช้บริการที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง เกินความจุ (Over-spill effect) อย่างไรก็ตาม การที่มีตำแหน่งทำเลที่ตั้งอยู่ใกล้กับสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าก็มีผลกระทบด้านลบ เช่นเดียวกัน กล่าวคือ การออกแบบทางเข้า-ออก (Ramp) ของกรมทางหลวง ได้ออกแบบไว้สำหรับรถบรรทุกเข้า-ออกสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าเป็นหลัก โดยกรมการขนส่งทางบกได้ประสานแผนการก่อสร้างทางเข้า-ออกและสะพานกลับรถ (U-Turn) ให้กับสถานีขนส่งสินค้าชานเมืองกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ทั้ง 3 แห่ง (สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า และสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล) ไว้แต่ต้น ดังนั้น การที่รถบรรทุกเข้า-ออกสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ที่มีจำนวนมาก มาใช้

ทางเข้า-ออกสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า จึงเกิดปัญหาการจราจรติดขัดและการไหลของกระแสจราจรไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล กล่าวคือ รถบรรทุกขนาดใหญ่ต้องมากลับรถในวงเลี้ยวที่แคบ หน้าปากทางเข้าสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า เป็นต้น

การเพิ่มขีดความสามารถการขนส่งทางราง จาก 600,000 TEU เป็น **1 ล้าน TEU/ปี ด้วยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน** เช่น รางรถไฟ ระบบอาณัติสัญญาณ และอุโมงค์เอกซเรย์ **ส่งเสริมการใช้ระบบ SRTO (Single Rail Transfer Operator)** ที่ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเร่งการถ่ายตู้สินค้า **สนับสนุนการเดินรถไฟหลายขบวนในช่วงเวลาเดียวกัน** เพื่อลดเวลารอคอย **เปิดให้เอกชนร่วมเดินรถ** และลงทุนในระบบโลจิสติกส์ร่วมกับ รฟท.

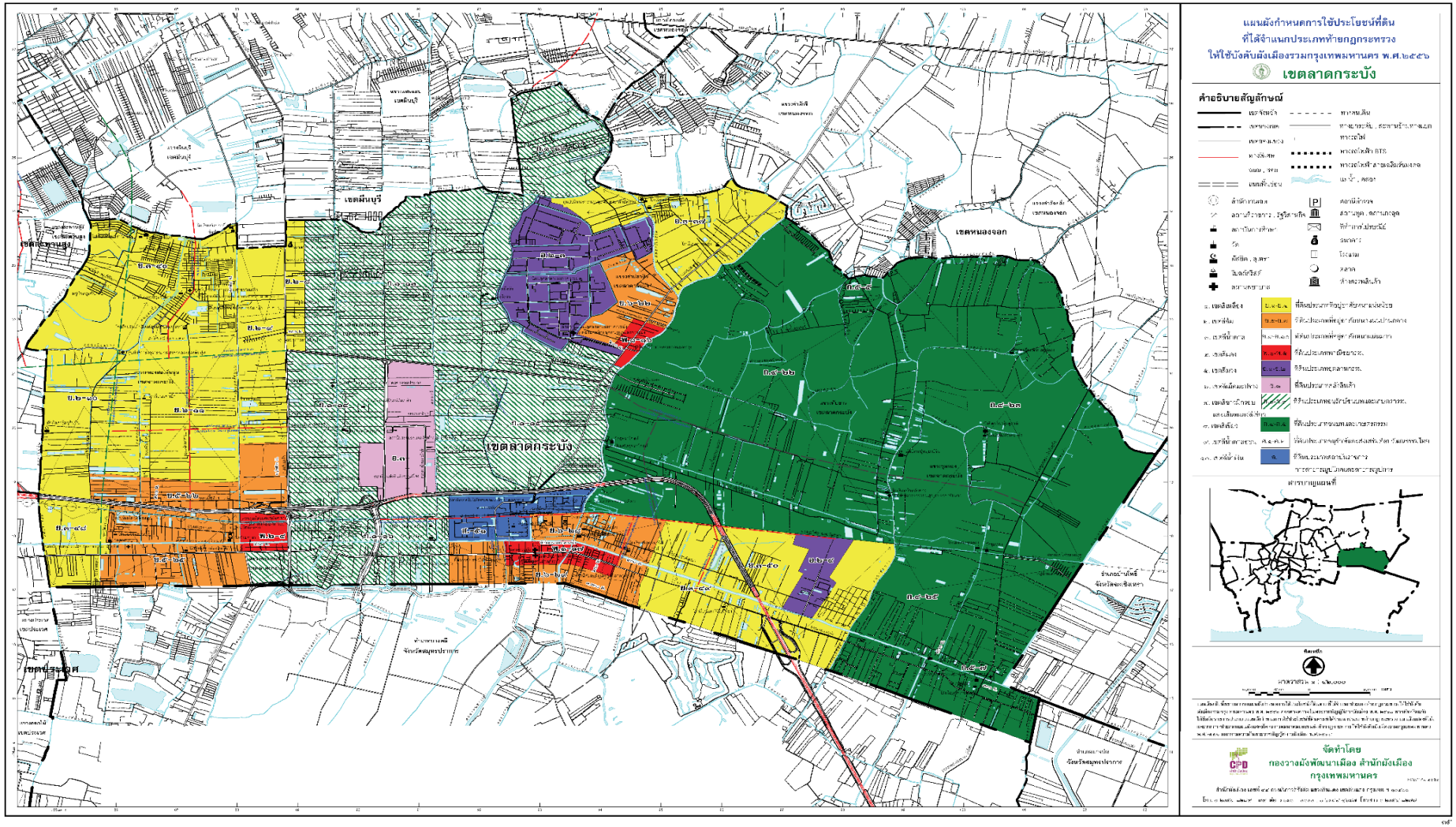
(2) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่

ICD ลาดกระบัง มีความสอดคล้องเชิงยุทธศาสตร์ กล่าวคือ ICD ลาดกระบังทำหน้าที่เป็น **"ท่าเรือบก"** ที่เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบัง มีการพัฒนาเมืองโดยรอบช่วย **ดึงดูดแรงงานและธุรกิจ**เข้าสู่พื้นที่ และการลงทุนในระบบรางและโลจิสติกส์ช่วย**ลดต้นทุนการขนส่ง** และ**เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ**

โครงการฯ มีความสอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยอยู่ในผังการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทคลังสินค้า (สีเม็ดมะปราง อ.3) ดังแสดงในรูปที่ 5.2-47 รวมทั้งมีความสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ในปัจจุบัน มีการพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์จำนวนมากโดยภาคเอกชนในบริเวณใกล้เคียง จนพื้นที่กลายเป็นศูนย์กลางการกระจายและรวบรวมสินค้าที่สำคัญของประเทศ ซึ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของโครงการฯ ที่ตั้งไว้ โครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้อง อาทิ

- **โครงการพัฒนาศูนย์ชุมชนชานเมืองลาดกระบัง** เน้นการพัฒนาเมืองรอบสถานีรถไฟและสวนพระนคร ให้เป็นพื้นที่พักผ่อนและรองรับกิจกรรมท่องเที่ยว[41]
- **โครงข่ายคมนาคม** การเชื่อมต่อกับมอเตอร์เวย์ หมายเลข 7 และ 9 รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ และโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน
- **การพัฒนาเชิงพาณิชย์และคลังสินค้า** พื้นที่โดยรอบเริ่มมีการลงทุนในคลังสินค้าและโรงงานอุตสาหกรรมมากขึ้น

[41] สำนักงานประชาสัมพันธ์กรุงเทพมหานคร. (2567). ขับเคลื่อนพัฒนาชุมชนชานเมืองลาดกระบัง ต้นสวนพระนครสู่พื้นที่รองรับนักท่องเที่ยว



รูปที่ 5.2-47 ผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร เขตลาดกระบัง พ.ศ. 2556

ที่มา: สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2556)

(3) สรุปผลการประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่ โครงการฯ มีพื้นที่ติดกับสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของกรมการขนส่งทางบก มีพื้นที่เชื่อมโยงการขนส่งกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7

(3.2) ประเด็นความสอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่ โครงการฯ มีความสอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน

5.2.5) การประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency)

การประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) เป็นการประเมินต้นทุนในการก่อสร้าง และระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) ต้นทุนของโครงการ

ตารางที่ 5.2-20 แสดงประมาณการงบประมาณในการก่อสร้างเปรียบเทียบกับงบประมาณที่เบิกจ่ายจริง ซึ่งสามารถสรุปได้ว่างบประมาณในการก่อสร้างที่เบิกจ่ายจริงสูงกว่าที่ประมาณการไว้ในรายงานการศึกษาของ TransMark และ AEC ซึ่งเป็นรายงานการศึกษาล่าสุด ประมาณร้อยละ 43

การที่ราคาค่าก่อสร้างเพิ่มสูงขึ้นจากที่ประมาณการไว้มาก เนื่องมาจากช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) เศรษฐกิจไทยขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 8.1 ต่อปี (พ.ศ. 2538 เท่ากับร้อยละ 9.2 และ พ.ศ. 2539 เท่ากับร้อยละ 5.9) ขณะที่อัตราเงินเฟ้อในช่วงดังกล่าวก็ค่อนข้างสูงเช่นเดียวกัน โดยในช่วงแผน 7 (พ.ศ. 2535-2539) ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 4.8 ต่อปี (พ.ศ. 2538 เท่ากับร้อยละ 5.8 และ พ.ศ. 2539 เท่ากับร้อยละ 5.9) และหากพิจารณารายละเอียดลงไปในภาคก่อสร้าง จะพบว่ามีอัตราการขยายตัวที่สูงกว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP) กล่าวคือในช่วงแผน 7 (พ.ศ. 2535-2539) ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 8.3 ต่อปี (พ.ศ. 2538 = ร้อยละ 6.7 และ พ.ศ. 2539 = ร้อยละ 7.0)[42] จึงเป็นสาเหตุส่วนหนึ่งที่ทำให้ราคาค่าก่อสร้างสูงอย่างมีนัยสำคัญ และเป็นสาเหตุจากปัจจัยภายนอก[43] ซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบไม่สามารถบริหารจัดการได้

ตารางที่ 5.2-20 ประมาณการงบประมาณในการก่อสร้างเปรียบเทียบกับงบประมาณที่เบิกจ่ายจริง

ลำดับที่	รายละเอียด	มูลค่า (ล้านบาท)	ปีที่ดำเนินการ
1	ประมาณการจาก JICA	1,214.580	พ.ศ. 2532 (1989)
2	ประมาณการจาก TransMark/AEC	1,299.805	พ.ศ. 2536 (1993)
3	เบิกจ่ายจริง	1,857.000	พ.ศ. 2537 (1994)

(2) ระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ

จากข้อมูลในตารางที่ 5.2-21 สามารถสรุปได้ว่าการดำเนินงานโครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ในระยะแรก ส่วนใหญ่เป็นไปตามแผนงาน อาทิเช่น หลังจาก ครม.

[42] รายงานการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ: ความอยู่ดีมีสุขของคนไทย. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. มิถุนายน 2545. หน้า 33.

[43] ช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) เป็นช่วงที่ประเทศไทยเปิดเสรีทางการเงินอย่างรวดเร็ว เช่น การลดข้อจำกัดในการเคลื่อนย้ายเงินทุนเข้า-ออกประเทศ นักลงทุนต่างชาติและสถาบันการเงินต่างประเทศเข้ามาลงทุนในพันธบัตร ตราสารหนี้ และโครงการอสังหาริมทรัพย์ การที่เงินทุนไหลเข้าจำนวนมาก ทำให้เกิดการขยายตัวของสินเชื่อและฟองสบู่ในหลายภาคส่วน โดยเฉพาะภาคก่อสร้าง

มีมติอนุมัติพระราชกฤษฎีกาให้มีการเวนคืนที่ดินในเขตลาดกระบัง เมื่อวันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2534 รฟท. ใช้เวลาประมาณ 3 ปี 1 เดือน ในการเวนคืนที่ดินและก่อสร้างโครงการฯ จนแล้วเสร็จ ซึ่งถือว่าเร็วมาก แต่หลังจากก่อสร้างแล้วเสร็จต้องใช้เวลาอีกประมาณ 1 ปี 4 เดือน ถึงจะเริ่มเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการได้ ทั้งนี้ อาจจะเนื่องมาจากการดำเนินการคัดเลือกเอกชน ภายใต้ พรบ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 มีขั้นตอนและกระบวนการสรรหาที่ไม่สามารถเร่งรัดได้ โดยสัญญาสัมปทานฯ ในระยะแรก เริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2539 และสิ้นสุดเมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2549 ต่อมา รฟท. ได้ทำการต่ออายุสัญญาเป็นการชั่วคราวออกไปอีก 5 ปี กับผู้ประกอบการทั้ง 6 สถานี เมื่อวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 โดยสัญญามีผลย้อนหลังตั้งแต่วันที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2549 และสิ้นสุดสัญญาวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2554

ภายหลังการต่อสัญญาเป็นการชั่วคราวได้สิ้นสุดลงเมื่อ พ.ศ. 2554 ปัจจุบัน รฟท. ยังไม่สามารถดำเนินการสรรหาผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ได้ ทำให้การพัฒนาและให้บริการได้รับผลกระทบและมีความไม่แน่นอนในการดำเนินการ

ตารางที่ 5.2-21 เปรียบเทียบแผนงานโครงการกับการดำเนินงานจริง

ลำดับที่	กิจกรรม	วันที่ (Timeline)	หมายเหตุ
1	การเวนคืนที่ดิน	24 กันยายน พ.ศ. 2534	ครม. มีมติอนุมัติให้เวนคืนที่ดินฯ
2	การก่อสร้างแล้วเสร็จ	25 ตุลาคม พ.ศ. 2537	การก่อสร้างฯ แล้วเสร็จ
3	เริ่มเปิดให้บริการ	6 มีนาคม พ.ศ. 2539	การสรรหาเอกชนมาร่วมให้บริการ ภายใต้รูปแบบ PPP แล้วเสร็จ/ เริ่มเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ
4	สิ้นสุดสัมปทาน ระยะแรก	5 มีนาคม พ.ศ. 2549	ระยะเวลาของสัญญาสัมปทานระยะแรก สิ้นสุดลง
5	ต่อสัญญาสัมปทานเป็นการชั่วคราว	5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552	ต่อสัญญาสัมปทานเป็นการชั่วคราวออกไปอีก 5 ปี โดยให้มีผลย้อนหลัง (6 มีนาคม พ.ศ. 2549-5 มีนาคม พ.ศ. 2554)
6	การศึกษา PPP และเสนอโครงการใหม่	5 มีนาคม พ.ศ. 2554-ปัจจุบัน	ขั้นตอนการศึกษารูปแบบการร่วมลงทุนและนำเสนอโครงการใหม่ โดยจะปรับเปลี่ยนจาก “หลาย ๆ ผู้ประกอบการ” เป็น “ผู้ประกอบการเดียว”

(3) ผลการประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) ไม่น่าพอใจ (2 คะแนน)

(3.1) ประเด็นต้นทุนของโครงการ งบประมาณในการก่อสร้างที่เบิกจ่ายจริงสูงกว่าที่ประมาณการไว้ เนื่องจากราคาค่าก่อสร้างปรับตัวสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยเป็นสาเหตุมาจากปัจจัยภายนอกซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบไม่สามารถบริหารจัดการได้

(3.2) ประเด็นระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ การดำเนินงานโครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ในระยะแรก ส่วนใหญ่เป็นไปตามแผนงาน แต่หลังจากการต่อสัญญาเป็นการชั่วคราวได้สิ้นสุดลงเมื่อปี พ.ศ. 2554 ปัจจุบัน รฟท. ก็ยังไม่สามารถดำเนินการสรรหาผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ได้ ทำให้การพัฒนาและให้บริการได้รับผลกระทบและมีความไม่แน่นอนในการดำเนินการ

5.2.6) การประเมินด้านความยั่งยืน (Sustainability)

การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจที่ประสบปัญหาหนี้สินมาอย่างยาวนาน ปัจจุบันมีหนี้สินมากกว่า 2 แสนล้านบาท อันเป็นผลมาจากหลายสาเหตุ เช่น รายได้ไม่ครอบคลุมรายจ่ายการให้บริการเชิงสังคมที่เก็บค่าบริการต่ำตามนโยบายของรัฐ และค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรและต้นทุนดอกเบี้ยที่สูง เป็นต้น โดยปัจจุบัน รฟท. ยังอยู่ในแผนฟื้นฟูกิจการฯ โดยมีเป้าหมายออกจากแผนฟื้นฟู ทำให้ EBITDA (กำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย) เป็นบวก ภายใน พ.ศ. 2576

ปัญหาหนี้สินที่สูงของ รฟท. อาจเป็นอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถจะลงทุนพัฒนาการให้บริการ ICD ด้วยเงินของหน่วยงานเอง อย่างไรก็ตาม การดำเนินงาน ICD ดังกล่าว รฟท. ได้ดำเนินการตาม พรบ. การร่วมทุนระหว่างรัฐกับเอกชน ที่ให้เอกชนผู้รับสัมปทานเป็นผู้ดำเนินงานและรับผิดชอบปรับปรุงพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ให้เอื้อต่อการปฏิบัติงานและรองรับการใช้งานได้ แต่ที่ผ่านมานับตั้งแต่ พ.ศ. 2554 รฟท. ยังไม่สามารถสรรหาเอกชนผู้ร่วมลงทุนฯ ใหม่ได้

สรุปผลการประเมินด้านความยั่งยืน (Sustainability) น่าพอใจ (4 คะแนน)

การรักษาคุณภาพการให้บริการของ ICD เป็นการให้เอกชนผู้รับสัมปทานเป็นผู้ดำเนินการทำให้ รฟท. ไม่ต้องใช้งบประมาณของหน่วยงานในการลงทุนเอง อย่างไรก็ตาม หลังจากการต่อสัญญาเป็นการชั่วคราวได้สิ้นสุดลงเมื่อปี พ.ศ. 2554 รฟท. ยังไม่สามารถสรรหาผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ได้ ทำให้การพัฒนาและให้บริการได้รับผลกระทบและมีความไม่แน่นอนในการดำเนินการ

โดยสรุปสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบังมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงานเนื่องจากมีรายได้จากเอกชนผู้รับสัมปทาน แต่นับตั้งแต่ พ.ศ. 2554 ยังสรรหาผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ไม่ได้ทำให้เกิดความไม่แน่นอนในการดำเนินการ

5.2.7) การประเมินความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money)

ความคุ้มค่าทางการเงิน (VfM) เป็นพิจารณาความสามารถในการทำกำไรของโครงการ โดยกรณี ICD เป็นกรณีที่ รฟท. ในฐานะหน่วยงานเจ้าของโครงการ มอบหมายให้เอกชนผู้รับสัมปทานเป็นผู้บริหารโครงการและจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ รฟท. โดยที่โครงการฯ ใช้เงินงบประมาณในการลงทุนก่อสร้าง จำนวน 2,943.54 ล้านบาท (เวนคืนที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และย่านสถานี) และนับเวลาตั้งแต่ พ.ศ. 2539 จนถึง พ.ศ. 2554 ซึ่งเป็นปีที่สิ้นสุดสัญญา (รวม 15 ปี) พบว่า รฟท. ได้รับค่าสัมปทานจากผู้ประกอบการสถานีทั้ง 6 ราย รวม 8,863.83 ล้านบาท[44] หรือหากคิดเป็นมูลค่าปัจจุบันที่ใช้อัตราคิดลดร้อยละ 12 พบว่ามีมูลค่าปัจจุบันของค่าสัมปทานที่ได้รับทั้งสิ้น 3,779.80 ล้านบาท ซึ่งมากกว่ามูลค่าการลงทุนอยู่ 836.26 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนรายได้ที่มากกว่าต้นทุนร้อยละ 128 (คำนวณจาก = (3,779.80 - 2,943)/2943)) นอกจากนี้ นับตั้งแต่ พ.ศ. 2554 เป็นต้นมา รายได้จากสัญญาสัมปทาน ICD ยังคงมีรายรับอยู่ที่ประมาณปีละ 500 ล้านบาท จึงเป็นโครงการที่มีความคุ้มค่าในการลงทุน

[44] ข้อมูลจากเอกสารกระทรวงการคลัง เรื่องขออนุมัติดำเนินการสรรหาเอกชนเพื่อรับสัมปทานเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ไอซีดี ที่ลาดกระบังของการรถไฟแห่งประเทศไทย วันที่ 19 กันยายน 2556.

สรุปผลการประเมินด้านความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน) โครงการมีความคุ้มค่าทางการเงิน โดยให้ผลตอบแทนด้านการเงินมากกว่าร้อยละ 128 และคืนทุนแล้ว ซึ่งเข้ากับเกณฑ์รายได้มากกว่าร้อยละ 120 ของต้นทุน

5.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากการประเมินผลสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ตามเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 7 ด้านแล้ว ที่ที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมของโครงการได้ ดังนี้

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง
1	**ความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• โครงการฯ มีความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาในทุกระดับ • โครงการฯ สอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มผู้ใช้งานเป้าหมาย และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ส่งออกและผู้นำเข้าที่อยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลที่ต้องมีการเชื่อมโยงการขนส่งกับท่าเรือแหลมฉบัง • สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดแจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ
2	**ประสิทธิผล (Effectiveness) ไม่น่าพอใจ ได้ 2 คะแนน**	• **ปริมาณผู้ใช้บริการ** หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญาสัมปทานระยะแรกก็จะเห็นแนวโน้มที่ปริมาณตู้สินค้าค่อย ๆ ลดลง จนต่ำกว่าขีดความสามารถที่ได้มีการพัฒนาและปรับปรุงเพิ่มเติมไว้ซึ่งมีผู้ใช้งานต่ำกว่าแผนไม่เกินร้อยละ 20 • **ความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์** ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 65 เห็นว่าการใช้บริการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบังไม่สามารถช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งได้ • **ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน** ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 61 เห็นว่าโครงสร้างพื้นฐานนี้ไม่สามารถช่วยลดระยะเวลาในการขนส่งได้ • **ความพึงพอใจในภาพรวม** ผู้ตอบแบบสอบถามถึงร้อยละ 58 ไม่พึงพอใจในการได้รับบริการในภาพรวม • สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบังปริมาณผู้ใช้งานต่ำกว่าแผนไม่เกินร้อยละ 20 และบรรลุเป้าหมายในประเด็นความพึงพอใจเล็กน้อย
3	**ผลกระทบ (Impact) ไม่น่าพอใจ ได้ 2 คะแนน**	• **ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้** ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชน สร้างงานและรายได้เพิ่มขึ้น แต่ยังเกิดความเหลื่อมล้ำทางโอกาส ราคาที่ดินสูงขึ้น และคุณภาพชีวิตบางด้านของชาวบ้านได้รับผลกระทบ • **ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต** โครงการทำให้การเดินทางและเชื่อมโยงพื้นที่ได้ดีขึ้น แต่ก่อให้เกิดปัญหามลภาวะจากรถบรรทุก เสียงรบกวน และปัญหาจราจร • **ประเด็นสิ่งแวดล้อม** ชาวบ้านรอบ ICD ลาดกระบังได้รับผลกระทบด้านมลพิษ เสียงรบกวน และสิ่งแวดล้อม แม้โครงการจะส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ของประเทศ • สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบังได้รับผลกระทบเชิงลบที่ชัดเจนในมิติสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิต
4	**ความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• **ประเด็นความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่** มีพื้นที่ติดกับสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของกรมการขนส่งทางบก ทำให้เกิดการประหยัดเนื่องจากขนาดและขอบเขตการดำเนินงาน แต่มีปัญหาการออกแบบทางเข้า-ออก (Ramp) เชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ซึ่งควรได้รับการแก้ไข • **ประเด็นความสอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่** มีความสอดคล้องกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง
5	**ประสิทธิภาพ (Efficiency)** **ไม่น่าพอใจ ได้ 2 คะแนน**	• **ประเด็นต้นทุนในการก่อสร้าง** งบประมาณในการก่อสร้างที่เบิกจ่ายจริงสูงกว่าที่ประมาณการไว้ เนื่องจากราคาค่าก่อสร้างปรับตัวสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยเป็นสาเหตุมาจากปัจจัยภายนอก ซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบไม่สามารถบริหารจัดการได้ • **ประเด็นระยะเวลาในการดำเนินงาน** การดำเนินงานโครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ในระยะแรก ส่วนใหญ่เป็นไปตามแผนงาน แต่หลังจากการต่อสัญญาเป็นการชั่วคราวได้สิ้นสุดลงเมื่อ พ.ศ. 2554 ปัจจุบัน รฟท. ก็ยังไม่สามารถดำเนินการสรรหาผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ได้ ทำให้การพัฒนาและให้บริการได้รับผลกระทบและมีความไม่แน่นอนในการดำเนินการ • สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ใช้ต้นทุนโครงการและระยะเวลาดำเนินโครงการแย่กว่าเป้าหมายแต่ไม่เกินร้อยละ 10
6	**ความยั่งยืน (Sustainability)** **น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• การรักษาคุณภาพการให้บริการของ ICD เป็นการให้เอกชนผู้รับสัมปทานเป็นผู้ดำเนินการ ทำให้ รฟท. ไม่ต้องใช้งบประมาณของหน่วยงานในการลงทุนเอง อย่างไรก็ตาม หลังจากการต่อสัญญาเป็นการชั่วคราวได้สิ้นสุดลงเมื่อ พ.ศ. 2554 ปัจจุบัน รฟท. ก็ยังไม่สามารถดำเนินการสรรหาผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ได้ ทำให้การพัฒนาและให้บริการได้รับผลกระทบและมีความไม่แน่นอนในการดำเนินการ • สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบังมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงานเนื่องจากได้รายได้จากเอกชนผู้รับสัมปทาน ส่วนการดูแลและบำรุงรักษา ทำให้การใช้ประโยชน์มีต่อเนื่อง ไม่ติดขัด อยู่ในความรับผิดชอบของผู้รับสัมปทาน แต่ปัจจุบันยังสรรหาผู้ร่วมลงทุนรายใหม่ได้ได้ ทำให้มีความไม่แน่นอนในการดำเนินการ
7	**ความคุ้มค่าทางการเงิน** **(Value for Money)** **น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• โครงการมีความคุ้มค่าทางการเงิน โดยให้ผลตอบแทนด้านการเงินมากกว่าร้อยละ 12 และคืนทุนแล้ว • สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบังรายได้มากกว่าร้อยละ 120 ของต้นทุน
ผลการประเมินโครงการ		**25 คะแนน จาก 35 คะแนน (น่าพอใจ)**

ผลการประเมินโครงการ ได้รับคะแนนรวม 25 คะแนน (น่าพอใจ)

โครงการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ประสบความสำเร็จอย่างมากในการสนับสนุนการนำเข้าและส่งออกของประเทศ อีกทั้งยังรองรับการขยายตัวของท่าเรือแหลมฉบัง ตลอดจนแก้ปัญหาความหนาแน่นของการจราจรบนท้องถนน ลดมลภาวะและยังช่วยประหยัดพลังงานได้อีกด้วย ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ICD ลาดกระบังมีจุดเด่นด้านการเป็นโครงการพัฒนาที่สอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ มีความเชื่อมโยงกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์อื่น และมีความคุ้มค่าทางการเงิน อย่างไรก็ตาม โครงการฯ ยังไม่มีประสิทธิภาพและความยั่งยืน ส่งผลให้ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ICD ลาดกระบังได้คะแนน 22 คะแนน

ข้อค้นพบจากการประเมินการใช้ประโยชน์ ICD ลาดกระบัง

การพัฒนาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง หรือ ICD ลาดกระบัง มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาระดับชาติ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการได้ใช้การให้สัมปทานผู้ประกอบการเอกชนเป็นผู้ดำเนินการด้านการตลาด รับความเสี่ยงด้านรายได้ และให้บริการจัดเก็บและขนถ่ายสินค้า ภายใต้การสนับสนุนของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้า อาทิ กรมศุลกากร กรมวิชาการเกษตร กรมประมง กรมปศุสัตว์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา โดยในช่วงเริ่มต้น

การเปิดใช้บริการมีผู้ประกอบการเอกชนจำนวน 6 ราย ซึ่งมีการแข่งขันด้านคุณภาพการให้บริการ และจ่ายค่าตอบแทนให้กับ รฟท. แต่ภายหลังสัญญาได้สิ้นสุดลงเมื่อ พ.ศ. 2554 รฟท. ยังไม่สามารถสรรหาผู้ประกอบการรายใหม่ (ผู้ประกอบการรายเดียวที่ให้บริการในพื้นที่ ICD ลาดกระบัง) ทำให้ผู้ประกอบการเอกชนรายเดิมไม่กล้าลงทุนปรับปรุงพัฒนาเครื่องมืออุปกรณ์และระบบเพิ่มเติม จนท้ายสุดมีผู้ประกอบการเอกชนเหลือเพียง 2 รายใน พ.ศ. 2568 ส่งผลให้ประสิทธิภาพการดำเนินงานลดลง นอกจากนี้ รฟท. ยังมีข้อจำกัดในการจัดหารถจักรและล้อเลื่อน ทำให้ไม่สามารถเพิ่มขบวนรถให้บริการขนส่งทางรางระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับ SRTO ของท่าเรือแหลมฉบังได้

ภายหลังจากการประเมินการใช้ประโยชน์ ICD ลาดกระบัง เพื่อเป็นการยกระดับการใช้ประโยชน์การใช้ ICD ลาดกระบังได้อย่างยั่งยืน ควรมีการดำเนินการดังต่อไปนี้เพิ่มเติม ประกอบด้วย **(1) เร่งสรรหาผู้ประกอบการเอกชนรายใหม่ที่ได้รับสัมปทาน** เป็นผู้ให้บริการ ICD ลาดกระบังให้เร็วที่สุดเพื่อป้องกันมิให้การให้บริการหยุดชะงัก และ **(2) เร่งจัดหารถจักรและล้อเลื่อน** เพื่ออำนวยความสะดวกให้สินค้าที่เข้ารับบริการตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าที่ ICD ลาดกระบัง สามารถขนส่งโดยใช้รถไฟเชื่อมโยงระหว่าง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะทำให้เกิดความสะดวกและประหยัดต้นทุนแก่เจ้าของสินค้ามากขึ้น อีกทั้งเพื่อบรรเทาภาวการณ์จราจรทางถนนแออัดคับคั่งในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง

6) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO)

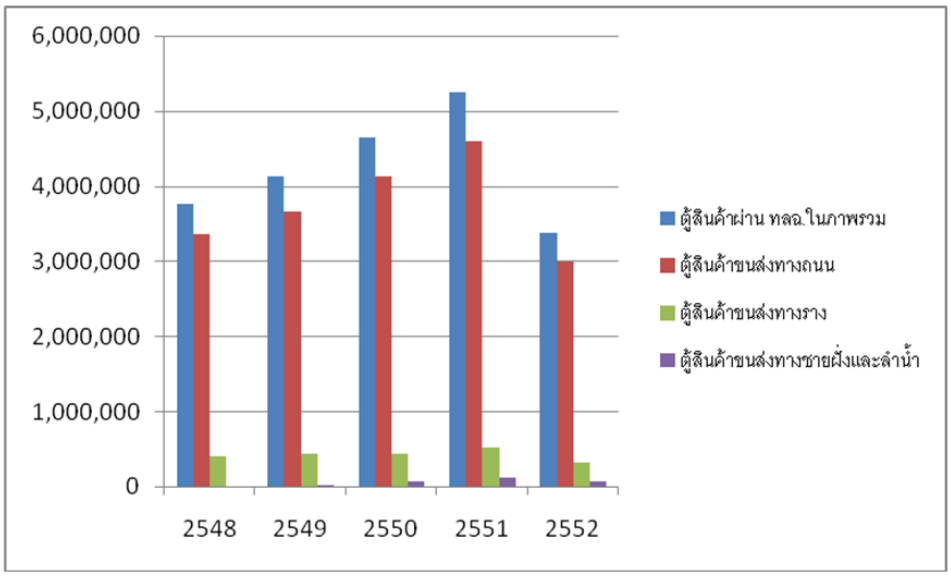
6.1) ข้อมูลพื้นฐาน

6.1.1) ความเป็นมา

รูปที่ 5.2-48 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งโครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

จากข้อมูลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ตั้งแต่ พ.ศ. 2548-2552 พบว่า การกระจายสินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับพื้นที่หลังท่าส่วนใหญ่เกือบร้อยละ 90 ยังใช้รูปแบบการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ซึ่งเป็นรูปแบบที่สิ้นเปลืองพลังงานและมีผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมสูงที่สุด โดยมีการขนส่งทางรางเพียงร้อยละ 9 และทางชายฝั่งและลำน้ำประมาณร้อยละ 2 เท่านั้น ทำให้ประเทศไทยมีต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์สูงมาก เมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือประเทศคู่แข่งทางการค้าที่สำคัญ (ดูรูปที่ 5.2-49)



รูปที่ 5.2-49 ตู้สินค้าแยกตามรูปแบบการขนส่ง

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย (2553)

การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้จัดทำแผนวิสาหกิจฉบับที่ 10 (ปีงบประมาณ พ.ศ. 2553-2557) โดยได้กำหนดวัตถุประสงค์หลักประการหนึ่งไว้ในแผนพัฒนาและบริหารท่าเรือแหลมฉบัง คือ จะพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้น เพื่อสนับสนุนนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนมาสู่ระบบราง เพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งโดยรวมและลดปัญหาการจราจรอีกทางหนึ่งด้วย ประกอบกับปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) อยู่ระหว่างดำเนินโครงการก่อสร้างทางคู่พร้อมติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคมในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบังและสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) ที่ลาดกระบัง

เมื่อโครงการรถไฟทางคู่สายตะวันออกจากท่าเรือแหลมฉบังมายัง ICD ที่ลาดกระบังแล้วเสร็จ ระบบรางคู่จะรองรับการขนส่งได้อีกไม่น้อยกว่า 3 เท่า เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบังและสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) ที่ลาดกระบัง ในโครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ กทท. มีแนวคิดที่จะสร้างรางรถไฟด้านละ 3 ราง รวม 6 ราง และใช้เครื่องมือยกขนชนิดปั้นจั่นเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane: RMG) คร่อมทั้ง 6 ราง เพื่อหลีกเลี่ยงการเคลื่อนขบวนรถไฟ ในการบรรทุก/ขนถ่ายตู้สินค้าขึ้นลงขบวนรถไฟ กทท. มีแนวคิดที่จะตั้งหน่วยธุรกิจประกอบการยกตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟ (SRTO) ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟมีเป้าหมายที่จะบรรทุก/ขนถ่ายตู้สินค้าในแต่ละขบวนได้ในเวลาไม่เกิน 1 ชั่วโมง (1 ขบวนประกอบด้วยแคร่ 34 แคร่ แต่ละแคร่บรรทุกตู้สินค้าได้ 2 TEU) จากเดิมที่ใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง

คณะรัฐมนตรีได้มีมติในคราวประชุมเมื่อวันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2558 อนุมัติในหลักการให้กระทรวงคมนาคม โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้า

ทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดย กทท. เป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือยกขนหลักทั้งหมด รวมถึงการบริหารและการประกอบการ โดยใช้งบประมาณลงทุนของ กทท. วงเงินรวมทั้งสิ้น 2,944.93 ล้านบาท

6.1.2) สถิติการขนส่งสินค้า

ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ หรือ SRTO ที่ท่าเรือแหลมฉบังเปิดดำเนินการในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2561 จนถึงปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 โดย SRTO มีปริมาณการขนส่งตู้สินค้า ต่ำกว่าขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าตามวัตถุประสงค์โครงการ และตามบันทึกข้อตกลง (MOU) ระหว่างการท่าเรือแห่งประเทศไทยและการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งได้กำหนดขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าไว้ในจำนวน 2,000,000 TEU/ปี โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นปีที่มีปริมาณตู้สินค้าสูงที่สุด มีปริมาณตู้สินค้า จำนวน 471,109.50 TEU คิดเป็นร้อยละ 23.56 ของขีดความสามารถตามที่กำหนด และในปัจจุบัน SRTO สามารถรองรับตู้สินค้าได้สูงสุด 571,057.10 TEU/ปี หรือคิดเป็นร้อยละ 28.55 ของขีดความสามารถตามที่กำหนดเท่านั้น

6.1.3) บทบาทหน้าที่และการให้บริการ

โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง มีแนวคิดจะสร้างรางรถไฟและใช้เครื่องมือยกขนชนิดปั้นจั่นเดินบนราง (Rail Mounted Gantry Crane: RMG) คร่อมรางรถไฟ จำนวน 6 ราง เพื่อหลีกเลี่ยงการเคลื่อนขบวนรถไฟในการบรรทุก/ขนถ่ายตู้สินค้าขึ้น-ลงขบวนรถไฟ ทั้งนี้ กทท. มีแนวคิดตั้งหน่วยธุรกิจประกอบการยกตู้สินค้าขึ้น-ลงรถไฟ โดยศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟมีเป้าหมายเพื่อที่จะบรรทุก/ขนถ่ายตู้สินค้าในแต่ละขบวนได้ในเวลาไม่เกิน 1 ชั่วโมง (1 ขบวน ประกอบด้วย 34 แคร่ แต่ละแคร่บรรทุกสินค้าได้ 2 TEU) จากเดิมใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง โดยมีขีดความสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้า จำนวน 2,000,000 TEU/ปี

รูปที่ 5.2-50 การให้บริการของศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง
ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย (2565)

6.1.4) การพัฒนาโครงการ SRTO

ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ตั้งอยู่บริเวณตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ภายในบริเวณพื้นที่โซน 4 ระหว่างท่าเรือ B และ C โดยในระยะที่ 1 ใช้พื้นที่ประมาณ 370 ไร่

มีขีดความสามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าได้ประมาณ 1 ล้าน TEU/ปี ส่วนระยะที่ 2 ใช้พื้นที่ประมาณประมาณ 230 ไร่ มีขีดความสามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าได้ประมาณ 2 ล้าน TEU/ปี วงเงินลงทุน 2,944.93 ล้านบาท แบ่งเป็น 2 ระยะ โดยระยะที่ 1 (พ.ศ. 2558-2559) วงเงินลงทุนรวม 2,031.15 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง 1,242.31 ล้านบาท ค่าเครื่องมือยกขนหลัก 750.07 ล้านบาท ค่าใช้จ่ายก่อนดำเนินการ (ค่าบริหารและควบคุมงานก่อสร้าง และค่าใช้จ่ายเพื่อติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง) 38.77 ล้านบาท และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2564-2565) ประกอบด้วย ค่าเครื่องมือยกขนหลัก 913.78 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 5.2-22

ตารางที่ 5.2-22 สรุปวงเงินลงทุนโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	วงเงินลงทุนรวม	ระยะที่ 1		รวมวงเงินระยะที่ 1	ระยะที่ 2		รวมวงเงินระยะที่ 2
		พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2559		พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	
ค่าก่อสร้าง	1,242.31	658.96	583.34	1,242.31	-	-	-
เครื่องมือยกขนหลัก	1,663.85	375.04	375.04	750.07	456.89	456.89	913.78
ค่าใช้จ่ายก่อนดำเนินการ	38.77	15.66	23.11	38.77	-	-	-
รวมทั้งสิ้น	**2,944.93**	**1,049.66**	**981.49**	**2,031.15**	**456.89**	**456.89**	**913.78**

ที่มา: หนังสือด่วนที่สุดที่ คค (ปคร) 0808.4/363 ลงวันที่ 8 กันยายน 2558 เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

รูปที่ 5.2-51 ตำแหน่งที่ตั้งศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)

ที่มา: https://www.thaibicusa.com/ (2559)

รูปที่ 5.2-52 แผนผังภายในของศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง
ที่มา: ท่าเรือแหลมฉบัง (2565)

รูปแบบของศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ประกอบด้วย ย่านขนถ่ายตู้สินค้า อาคารสำนักงาน สิ่งอำนวยความสะดวก และระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ โดยมีรายละเอียดของงาน ประกอบด้วย การรื้อย้ายรางรถไฟเดิมและติดตั้งรางรถไฟใหม่ จำนวน 6 ราง ความยาวระหว่าง 1,224-1,437 เมตร การติดตั้งปั้นจั่นเคลื่อนที่เดินบนรางคร่อมรางรถไฟ (RMG) เพื่อยกขนตู้สินค้าขึ้นลงรถไฟได้พร้อมกันทั้ง 6 ราง หรือ 12 ขบวนพร้อมกัน กำหนดให้ใช้รถเครนเคลื่อนที่ล้อยาง (Rubber Tire Gantry Crane: RTG) เป็นเครื่องมือหลักในการจัดเรียงตู้สินค้าในลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) ซึ่งจะก่อสร้างขึ้นทั้งสองฝั่งของพวงรางรถไฟ โดยจะมีช่องวางพักตู้สินค้า (Ground Slots) รวม 5,760 TEU Ground Slots เตรียมไว้สำหรับให้บริการย่านท่าเทียบเรือฝั่ง A และ B ที่คาดว่าจะมีตู้สินค้ามาใช้บริการประมาณร้อยละ 60 และท่าเทียบเรือฝั่ง C และ D ที่ประมาณร้อยละ 40 ของขีดความสามารถของโครงการ ซึ่งออกแบบไว้สำหรับรองรับจำนวน 2 ล้าน TEU/ปี โดยรูปแบบย่านขนถ่ายตู้สินค้าทางรถไฟของโครงการมีคุณลักษณะ ดังนี้

1) ติดตั้งพวงรางรถไฟจำนวน 6 ราง ซึ่งสามารถจอดขบวนรถไฟที่บรรทุกตู้สินค้าขบวนละ 38 แคร่ ได้รางละ 2 ขบวน รวมเป็น 12 ขบวน ในเวลาเดียวกัน และเนื่องจากมีการติดตั้งปั้นจั่นเคลื่อนที่ชนิดเดินบนราง (RMG) ซึ่งสามารถทำงานคร่อมรางรถไฟได้ทั้ง 6 รางในเวลาเดียวกัน จะทำให้มีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ถึง 2 ล้าน TEU/ปี

2) จัดระบบการจราจรเข้า-ออกให้เอื้อต่อการปฏิบัติงานขนถ่ายตู้สินค้า ทั้งในแง่ของความสะดวกรวดเร็วและความปลอดภัย โดยจัดให้มีการเดินรถทางเดียว

3) มีการออกแบบอาคาร สิ่งอำนวยความสะดวก และระบบสาธารณูปโภค ให้เอื้อต่อการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ของโครงการ และสะดวกในการขยายขีดความสามารถในการดำเนินการในอนาคต[45]

การดำเนินการ เปิดสัมปทานให้เอกชนผู้รับจ้างมาดำเนินการและกำหนดรูปแบบการจ่ายค่าจ้างเหมา เป็นเพียงวิธีการกำหนดขึ้นเพื่อจูงใจให้ผู้รับจ้างดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้นเท่านั้น ซึ่งไม่มีลักษณะเป็นการให้สิทธิในการแบ่งปันรายได้ กำไร หรือผลประโยชน์ใด ๆ ระหว่าง กทท. กับผู้รับจ้างแต่อย่างใด นอกจากนี้ ผู้รับจ้างเป็นผู้จัดหาอุปกรณ์ในการยกขนพร้อมคนขับเอง เพื่อดำเนินการตามสัญญาระหว่าง กทท. กับเอกชน ดังนั้น จึงเข้าข่ายเป็นสัญญาจ้างทำของตามมาตรา 587 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งการว่าจ้างเอกชนเพื่อยกขนตู้สินค้าจากขบวนรถไฟไปยังท่าเทียบเรือ หรือจากท่าเทียบเรือไปยังแคร่รถไฟ โดยไม่ได้มีการอนุญาตหรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิในลักษณะใด ๆ แก่ผู้รับจ้าง จึงไม่เข้าข่ายต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 ตามนัยความเห็นทางกฎหมายของคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่องเสร็จที่ 577/2544

โดยใน พ.ศ. 2565 กทท. อนุมัติลงนามในสัญญากับบริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด ซึ่งเป็นผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ (Terminal Leasing Company: TLC) B4 เป็นผู้ให้บริการจัดการตู้สินค้าและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ภายในโครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบังในราคารวมภาษีมูลค่าเพิ่มต่อหน่วย 333 บาทต่อตู้สินค้าทุกขนาดและทุกสถานภาพ ระยะเวลาการจ้าง 5 ปี (ตั้งแต่เดือนเมษายน พ.ศ. 2565 ถึงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2570) ในวงเงินงบประมาณทำการที่ได้รับอนุมัติทั้งสิ้นเป็นจำนวนเงิน 897,544,890 บาท โดย กทท. ได้ดำเนินการตามระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ โดยคาดว่าสัดส่วนการขนส่งตู้สินค้าทางบกมาสู่รางที่ท่าเรือแหลมฉบังจะมีขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าได้ 2 ล้าน TEU/ปี และจะทำให้การขนส่งตู้สินค้าทางบกมาสู่ระบบรางที่ท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 7 มาเป็นร้อยละ 15 ในอนาคต

6.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

6.2.1) การประเมินเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ

โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบังมีความสอดคล้องกับ**แผนระดับที่ 1** ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **แผนระดับที่ 2** แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **แผนระดับที่ 3** แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย[46] แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออก

[45] หนังสือด่วนที่สุดที่ คค (ปคร) 0808.4/363 ลงวันที่ 8 กันยายน 2558 เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

[46] แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 ฉบับเผยแพร่. สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. หน้า 13.

ที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ กล่าวคือ โครงการฯ มีความสอดคล้อง (Relevance) กับแผนทุกระดับ ทั้งในมิติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การอำนวยความสะดวกทางการค้า การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางราง โดยช่วยให้เกิดการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง การส่งเสริมให้มีการดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์

(2) ความสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งานกลุ่มเป้าหมาย

โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบังเป็นหนึ่งในหลายโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่ต้องการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) จากที่เคยขนส่งด้วยรถบรรทุกเป็นการขนส่งทางรถไฟ นำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และยังเกิดผลดีกับสังคมในแง่ของการลดการใช้พลังงานและลดมลภาวะทางอากาศ ดังนั้น โครงการฯ จึงมีความสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งานกลุ่มเป้าหมายที่ต้องการใช้การขนส่งทางรางในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง เป็นหลัก

(3) สรุปผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ โครงการฯ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ ในทุกระดับ

(3.2) ประเด็นการรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ โครงการฯ มีความสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งานกลุ่มเป้าหมายที่ต้องการใช้การขนส่งทางรางเป็นทางเลือกแทนการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เพื่อประหยัดต้นทุนการขนส่ง

6.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

(1) ปริมาณผู้ใช้บริการ

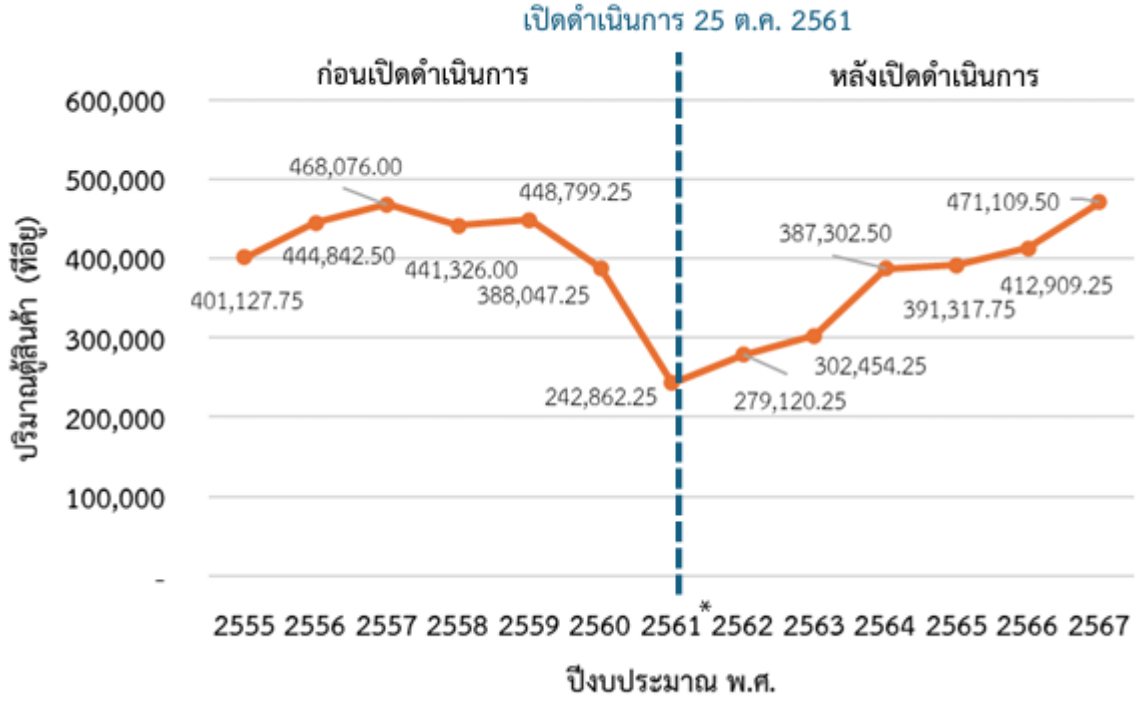
ตั้งแต่ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง เปิดให้บริการ เมื่อวันที่ 25 ตุลาคม พ.ศ. 2561 มีปริมาณการขนส่งตู้สินค้าในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 จำนวน 279,120.25 TEU และมีปริมาณตู้สินค้าเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นปีที่มีปริมาณตู้สินค้าสูงที่สุด จำนวน 471,110.50 TEU แต่ปริมาณดังกล่าวยังต่ำกว่าขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าตามวัตถุประสงค์โครงการ และตามบันทึกข้อตกลง (MOU)[47] ระหว่าง กทท. และ รฟท. ซึ่งได้กำหนดขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าไว้ในจำนวน 2,000,000 TEU/ปี ซึ่งปริมาณตู้สินค้า จำนวน 471,110.50 TEU ดังกล่าว คิดเป็นร้อยละ 23.56 ของขีดความสามารถตามที่กำหนด

เมื่อเปรียบเทียบปริมาณตู้สินค้าในช่วงก่อนและหลังจากที่ SRTO เปิดดำเนินการ พบว่าภายหลังจาก SRTO เปิดดำเนินการมีปริมาณตู้สินค้าเพิ่มขึ้นไม่มากนัก โดยก่อน SRTO เปิดดำเนินการช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2555-2560 มีปริมาณตู้สินค้าจำนวน 388,047 ถึง 468,076 TEU/ปี และภายหลังจาก

[47] กทท. ต้องการสนับสนุนนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนมาเป็นทางราง (Modal Shift) จึงได้จัดทำบันทึกข้อตกลง (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ระหว่าง กทท. และ รฟท. เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 โดยเป็นการตกลงร่วมกันว่าจะดำเนินการทุกวิธีการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งตู้สินค้า ผ่านศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ของ กทท. กับ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง ของ รฟท. ให้ขนส่งตู้สินค้าได้ 2,000,000 TEU/ปี ภายใน 5 ปี

เปิดดำเนินการช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2562-2567 มีปริมาณตู้สินค้า จำนวน 279,120.25 ถึง 471,109.50 TEU/ปี ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2562-2564 ยังคงมีปริมาณตู้สินค้าน้อยกว่าช่วงก่อน SRTO เปิดดำเนินการ และมีเพียงปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ที่มีปริมาณตู้สินค้ามากกว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 ซึ่งเป็นปีที่มีตู้สินค้าสูงสุดก่อนเปิดดำเนินการ (รูปที่ 5.2-53)

จากรูปที่ 5.2-53 พบว่า SRTO ใช้เวลาถึง 6 ปี ภายหลังเปิดดำเนินการ (พ.ศ. 2562-2567) จึงจะมีปริมาณตู้สินค้ามากกว่าช่วงก่อนเปิดดำเนินการ อย่างไรก็ตาม ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 มีปริมาณตู้สินค้า 471,109.50 TEU สูงกว่าปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 ซึ่งเป็นปีที่มีตู้สินค้าสูงสุดก่อนเปิดดำเนินการ (468,076 TEU) เพียง 3,034 TEU คิดเป็นร้อยละ 0.65 ของปริมาณตู้สินค้าในปีงบประมาณ พ.ศ. 2557 และในปัจจุบัน SRTO สามารถรองรับตู้สินค้าได้สูงสุด 571,057.10 TEU/ปี หรือคิดเป็นร้อยละ 28.55 ของขีดความสามารถตามที่กำหนดเท่านั้น[48]



รูปที่ 5.2-53 ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าผ่านศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา: ข้อมูลสถิติปริมาณการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง จำแนกตามสาย ICD และสายพิเศษ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2555-2567 ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (SRTO). อ้างอิงในรายงานการตรวจสอบผลสัมฤทธิ์และประสิทธิภาพการดำเนินงาน โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน. 27 มิถุนายน 2568.

หมายเหตุ: * SRTO เริ่มการก่อสร้างเมื่อวันที่ 21 เมษายน 2559 ซึ่งระหว่างการก่อสร้างในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างดังกล่าว ทำให้ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าลดลงเป็นจำนวนมาก จึงไม่พิจารณาเปรียบเทียบปริมาณตู้สินค้าในปีดังกล่าว

[48] รายงานการตรวจสอบผลสัมฤทธิ์และประสิทธิภาพการดำเนินงาน โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน. 27 มิถุนายน 2568. หน้า ข.

(2) ความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์

(2.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังสามารถช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้เพียงบางส่วน แต่ยังไม่สามารถเป็นทางเลือกหลักในการขนส่งสินค้าได้ เนื่องจากอุปกรณ์ยกขนตู้สินค้ามีไม่เพียงพอ ก่อให้เกิดต้นทุนแฝงแก่ผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้า ทั้งด้านเวลาและตัวเงิน

ปัจจุบันการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟขาออก ณ ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังเต็มขีดความสามารถแล้ว แต่ขาเข้ายังมีปริมาณน้อยเมื่อเทียบกับขีดความสามารถ เนื่องจากตู้สินค้าขาเข้าส่วนใหญ่เป็นตู้เปล่าและตู้มีสินค้าบางส่วนติดขัดกระบวนการตรวจปล่อยของกรมศุลกากรที่กำหนดให้ต้องตรวจปล่อยสินค้าจากใบตราส่งสินค้าทางทะเล (Bill of Lading: B/L) เดียวกันพร้อมกัน ประกอบกับระบบยกขนตู้สินค้าจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ไม่ได้จัดกลุ่มตู้สินค้าตาม B/L และโครงการฯ มีข้อจำกัดในการรองรับปริมาณสินค้าต่อ B/L ทำให้เกิดตู้สินค้าค้างอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง และ ICD ลาดกระบังจำนวนมาก ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีภาระค่าใช้จ่ายและเกิดความล่าช้า

ทั้งนี้ เพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) มีการกำหนดงบประมาณลงทุนของเครื่องมือยกขนหลักในโครงการ ระยะที่ 1 เป็นเงิน 750,070,000 บาท โดย กทท. ได้นำงบประมาณจำนวนนี้ ดำเนินการจัดหาเครื่องมือยกขนหลักประเภทรถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดล้อยาง (RTG) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยแยกการดำเนินการเป็น 2 กรณี ได้แก่ (1) การจัดหาเครื่อง RTG จำนวน 1 คัน เป็นเงิน 102,336,000.00 บาท และ (2) การซ่อมทำเครื่อง RTG ที่มีอยู่เดิม จำนวน 3 คัน เป็นเงิน 56,239,200.00 บาท (เฉลี่ยคันละ 18,746,400.00 บาท) จากการตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้อง สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ของ SRTO และสังเกตการณ์การใช้งานของเครื่อง RTG จำนวน 4 คัน พบว่าเครื่อง RTG ที่จัดซื้อ จำนวน 1 คัน สามารถใช้งานได้ปกติ แต่เครื่อง RTG ที่ซ่อมทั้ง 3 คัน ใช้งานไม่ได้[49]

(2.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ผลการสำรวจแบบสอบถาม “แบบสอบถามการประเมินโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการส่งออก” จากผู้ตอบแบบสอบถาม 35 คน โดยแบ่งเป็น

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	ร้อยละ 5.72
ขนส่ง /ตัวแทนรับจัดการขนส่ง / ตัวแทนออกของรับอนุญาต	ร้อยละ 77.14
ธุรกิจจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออก	ร้อยละ 17.14

พบว่าแม้ระบบ SRTO (Single Rail Transfer Operator) มีศักยภาพในการช่วยลดต้นทุนค่าขนส่ง โดยเฉพาะในกรณีที่ใช้ตู้คอนเทนเนอร์และมีระยะทางการขนส่งที่ไกล เนื่องจากระบบรางสามารถลดการพึ่งพาการขนส่งด้วยรถบรรทุกที่มีต้นทุนสูงกว่า อีกทั้งยังช่วยลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินเอกสาร

[49] กทท. ต้องการสนับสนุนนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนมาเป็นทางราง (Modal Shift) จึงได้จัดทำบันทึกข้อตกลง (MOU) ว่าด้วยความร่วมมือด้านการพัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ระหว่าง กทท. และ รฟท. เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2559 โดยเป็นการตกลงร่วมกันว่าจะดำเนินการทุกวิธีการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งตู้สินค้า ผ่านศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ของ กทท. กับ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง ของ รฟท. ให้ขนส่งตู้สินค้าได้ 2,000,000 TEU/ปี ภายใน 5 ปี

และขั้นตอนราชการต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม ในกรณีของสินค้าเกษตรที่ส่งออกในรูปแบบ Bulk ซึ่งมักขนส่งในระยะสั้น ระบบ SRTO ยังไม่สามารถแข่งขันด้านต้นทุนได้ดีนัก เนื่องจากต้องแบกรับค่ายกขึ้น-ลงที่สูงเมื่อเทียบกับระยะทางที่ใช้ อีกทั้งยังพบข้อจำกัดในด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานและเครื่องมือขนถ่ายสินค้า เช่น เครนและระบบจัดการตู้สินค้าที่ยังไม่ทันสมัยหรือมีประสิทธิภาพเพียงพอ เป็นต้น ทำให้ SRTO ยังไม่สามารถตอบโจทย์ด้านการลดต้นทุนได้อย่างครอบคลุม ทำให้ประมาณครึ่งหนึ่งของผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าโครงการไม่สามารถลดต้นทุนขนส่ง/ต้นทุนโลจิสติกส์ได้ตามที่คาดหวัง

(3) ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน

(3.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

เป้าหมายของโครงการ SRTO คือ จะขนถ่ายตู้สินค้าในแต่ละขบวนได้ในเวลาไม่เกิน 1 ชั่วโมง (1 ขบวน ประกอบด้วย 34 แคร่ แต่ละแคร่บรรทุกตู้สินค้าได้ 2 TEU) จากเดิมใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง จากคำชี้แจงของ SRTO ให้ข้อมูลว่า การนับระยะเวลาดังกล่าว เป็นการนับระยะเวลาตั้งแต่การยกตู้สินค้าลงจากรถไฟตู้แรก จนถึงระยะเวลาที่ยกตู้สินค้าขึ้นรถไฟตู้สุดท้ายแล้วเสร็จ (Operate Time) จากสถิติในการขนถ่ายตู้สินค้าของ SRTO ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562-2567 พบว่า SRTO มีสถิติระยะเวลาเฉลี่ยในการขนถ่ายสินค้าในแต่ละขบวน (Operate Time เฉลี่ยต่อขบวน) มากกว่าเป้าหมายตามวัตถุประสงค์ของโครงการที่กำหนดไว้ไม่เกิน 1 ชั่วโมง โดย SRTO ใช้เวลาขนถ่ายตู้สินค้าเฉลี่ยต่อขบวน อยู่ระหว่าง 3.85-9.05 ชั่วโมงต่อขบวน[50] ดังรายละเอียดในตารางที่ 5.2-23

ตารางที่ 5.2-23 ระยะเวลาเฉลี่ยในการขนถ่ายตู้สินค้า ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562-2567

ปีงบประมาณ พ.ศ.	ขบวนรถ (ขบวนไป-กลับ*)	ระยะเวลาเฉลี่ยในการขนถ่ายตู้สินค้าของรถไฟแต่ละขบวน (ชั่วโมง)
2562	3,354	9.05
2563	6,236	7.67
2564	7,508	7.66
2565	7,478	6.34
2566	7,812	3.91
2567	8,579	3.85

ที่มา: ข้อมูลสถิติระยะเวลาการขนส่งตู้สินค้ารายขบวนในแต่ละขั้นตอน ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562-2567 ของศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (SRTO). อ้างอิงในรายงานการตรวจสอบผลสัมฤทธิ์และประสิทธิภาพการดำเนินงาน โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน. 27 มิถุนายน 2568.

หมายเหตุ: (1) * หมายถึง จำนวนเที่ยวการเดินขบวนรถไฟ เช่น ขบวนรถไฟเที่ยวไปนับเป็น 1 ขบวน

(2) ขบวนรถ (ไป-กลับ) ในแต่ละขบวนอาจมีจำนวนตู้สินค้าแตกต่างกัน

(3) Operate Time หมายถึง ระยะเวลาเฉลี่ยในการดำเนินการยกตู้สินค้าของรถไฟแต่ละขบวน หรือระยะเวลาตั้งแต่เริ่มยกตู้สินค้าตู้แรกลงจากแคร่รถไฟ (เพื่อขนส่งตู้สินค้าไปยังท่าเทียบเรือ) จนถึงเวลาที่ยกตู้สินค้าตู้สุดท้ายขึ้นแคร่รถไฟ (เพื่อขนส่งออกจาก SRTO)

[50] รายงานการตรวจสอบผลสัมฤทธิ์และประสิทธิภาพการดำเนินงาน โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน. 27 มิถุนายน 2568. หน้า ข.

(3.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ในส่วนของความคิดเห็นเกี่ยวกับการลดระยะเวลาการดำเนินงานในการส่งออกพบว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อการลดระยะเวลาการขนส่งผ่านระบบ SRTO ยังมีความท้าทายหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหารถติดภายในท่าเรือแหลมฉบังที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างเหมาะสม แม้ว่า SRTO จะมีศักยภาพในการช่วยลดปัญหาการจราจรภายในท่าเรือและลดระยะเวลารอคืนตู้หนักเข้าสู่พื้นที่ท่าเรือผ่านระบบรางและ Rail yard แต่การดำเนินงานยังขาดประสิทธิภาพในด้านเครื่องมือสนับสนุนและการบริหารจัดการ ปัจจุบันยังไม่มีการจัดหาบริษัทที่มีความเชี่ยวชาญเข้ามาบริหารจัดการระบบอย่างเป็นระบบ รวมถึงการออกแบบกลไกการจัดเก็บค่าสัมปทานแยกต่างหากเพื่อสร้างแรงจูงใจในการปรับปรุงบริการ ทั้งนี้ หากสามารถเพิ่มเครื่องมือที่ทันสมัย และวางระบบการบริหารจัดการที่ชัดเจน จะช่วยให้ระบบ SRTO มีบทบาทสำคัญยิ่งขึ้นในการลดระยะเวลาการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยเหตุนี้ประมาณครึ่งหนึ่งของผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าโครงการไม่สามารถช่วยลดระยะเวลาการดำเนินงานในการส่งออกตามที่คาดหวัง

(4) ความพึงพอใจในภาพรวม

จากแบบสำรวจความพึงพอใจในภาพรวม พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามไม่พึงพอใจต่อการให้บริการในภาพรวมถึงร้อยละ 92 (-0.792 คะแนน) โดยมองว่าโครงการน่าจะช่วยเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางและสามารถรองรับการขนส่งระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับท่าเรือกรุงเทพได้ รวมถึงช่วยบรรเทาปัญหาความแออัดของตู้สินค้าภายในท่าเรือแหลมฉบัง แต่ในด้านประสิทธิภาพการใช้งานและผลต่อการลดภาระงานหรือค่าใช้จ่ายยังไม่เป็นที่น่าพึงพอใจอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากเครื่องมือสนับสนุนที่มีอยู่ยังไม่เพียงพอกับปริมาณตู้สินค้าที่ต้องจัดการจริง และยังมีปัญหาด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ทำให้ระบบยังไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงการบริหารจัดการและพัฒนาเครื่องมือเพิ่มเติม

(5) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) ไม่น่าพอใจ (2 คะแนน)

(5.1) ประเด็นปริมาณผู้ใช้บริการ โครงการฯ ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ในการรองรับปริมาณตู้สินค้าตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ จำนวน 2,000,000 TEU/ปี ซึ่งมีปริมาณผู้ใช้งานต่ำกว่าแผนมากกว่าร้อยละ 20

(5.2) ประเด็นความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ โครงการยังไม่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้อย่างเต็มที่ แม้มีศักยภาพลดค่าขนส่งระยะไกลด้วยระบบราง แต่มีปัญหาอุปกรณ์ยกขนไม่เพียงพอ ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายแฝงและความล่าช้า ทำให้ผู้ประกอบการยังคงแบกรับภาระค่าใช้จ่ายสูง ส่งผลให้ประมาณครึ่งหนึ่งของผู้ตอบแบบสอบถามมองว่าโครงการไม่เป็นไปตามที่คาดหวัง

(5.3) ประเด็นความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน โครงการตั้งเป้าลดเวลาขนถ่ายตู้สินค้าเหลือไม่เกิน 1 ชั่วโมงต่อขบวน แต่กลับใช้เวลาเฉลี่ย 3.85-9.05 ชั่วโมงต่อขบวน ผู้ตอบแบบสอบถามประมาณครึ่งหนึ่งจึงมองว่าโครงการไม่สามารถลดระยะเวลาการส่งออกได้ตามที่คาดหวัง

(5.4) ประเด็นความพึงพอใจในภาพรวม ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่พึงพอใจต่อบริการโดยรวมของโครงการ แม้คาดหวังว่าจะช่วยเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางและลดความแออัด

แต่ประสิทธิภาพการใช้งานและการลดภาระงาน/ค่าใช้จ่ายยังไม่น่าพอใจนัก และการประสานงานระหว่างหน่วยงานรัฐยังมีปัญหา

6.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

เนื่องจากโครงการนี้ตั้งอยู่ภายในพื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังจึงมีผลกระทบเช่นเดียวกับท่าเรือแหลมฉบังโดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

สรุปผลประเมินด้านผลกระทบ (Impact) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(1) เศรษฐกิจ/รายได้

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจพบว่าโดยภาพรวมมีความเห็นหลากหลาย โดยผู้ตอบบางส่วนระบุว่าโครงการท่าเรือช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในภาพรวมของพื้นที่ โดยเฉพาะในด้านการจ้างงานและการเพิ่มรายได้ ทั้งจากการที่มีลานตู้คอนเทนเนอร์ ร้านค้า และตลาดเกิดขึ้นมากขึ้น รวมถึงมีคนต่างถิ่นเข้ามาอยู่อาศัยและทำงาน ส่งผลให้กิจกรรมเศรษฐกิจในพื้นที่คึกคักขึ้น

(2) สังคมและคุณภาพชีวิต

การพัฒนาโครงการดังกล่าว ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงด้านสังคมและคุณภาพชีวิต โดยเฉพาะการขยายตัวของกิจกรรมทางโลจิสติกส์ เช่น ลานตู้คอนเทนเนอร์ที่เข้ามาตั้งอยู่ใกล้ชุมชน ส่งผลให้วิถีชีวิตของคนในชุมชนเปลี่ยนไปอย่างเห็นได้ชัด เป็นต้น

(3) สิ่งแวดล้อม

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของคนในชุมชนรอบพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังและ SRTO พบว่าการดำเนินงานของโครงการทั้งสอง ไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางลบมากนัก เนื่องจากการปฏิบัติงานด้านการขนถ่ายสินค้าไม่ได้อยู่ใกล้เขตที่อยู่อาศัย อย่างไรก็ตาม ผลกระทบจะเกิดจากปัญหาการจราจรติดขัดและมีรถบรรทุกผ่านเข้าออกในพื้นที่มาก ทำให้เกิดมลพิษด้านฝุ่นละออง อากาศ และเสียงรบกวนชุมชนที่อยู่รอบพื้นที่

6.2.4) การประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence)

(1) ความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่

โครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) เป็นโครงการที่มีความสำคัญต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีการค้าโลก โดยโครงการนี้ เป็นองค์ประกอบหนึ่งของแผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard Development Program) ซึ่งเป็นแผนยุทธศาสตร์ที่ริเริ่มขึ้นเพื่อกระจายความเจริญทางอุตสาหกรรมออกจากเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และสร้างฐานเศรษฐกิจแห่งใหม่ของประเทศ โดยประกอบด้วยโครงการที่เกี่ยวเนื่องเชื่อมโยง ดังต่อไปนี้

(1.1) ท่าเรือแหลมฉบัง ประตูการค้าหลักของประเทศในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ

(1.2) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) ลาดกระบัง ศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้าที่ขนส่งผ่านตู้คอนเทนเนอร์ในเขตกรุงเทพฯ และปริมลฑล ซึ่งเชื่อมต่อโดยตรงกับท่าเรือแหลมฉบัง

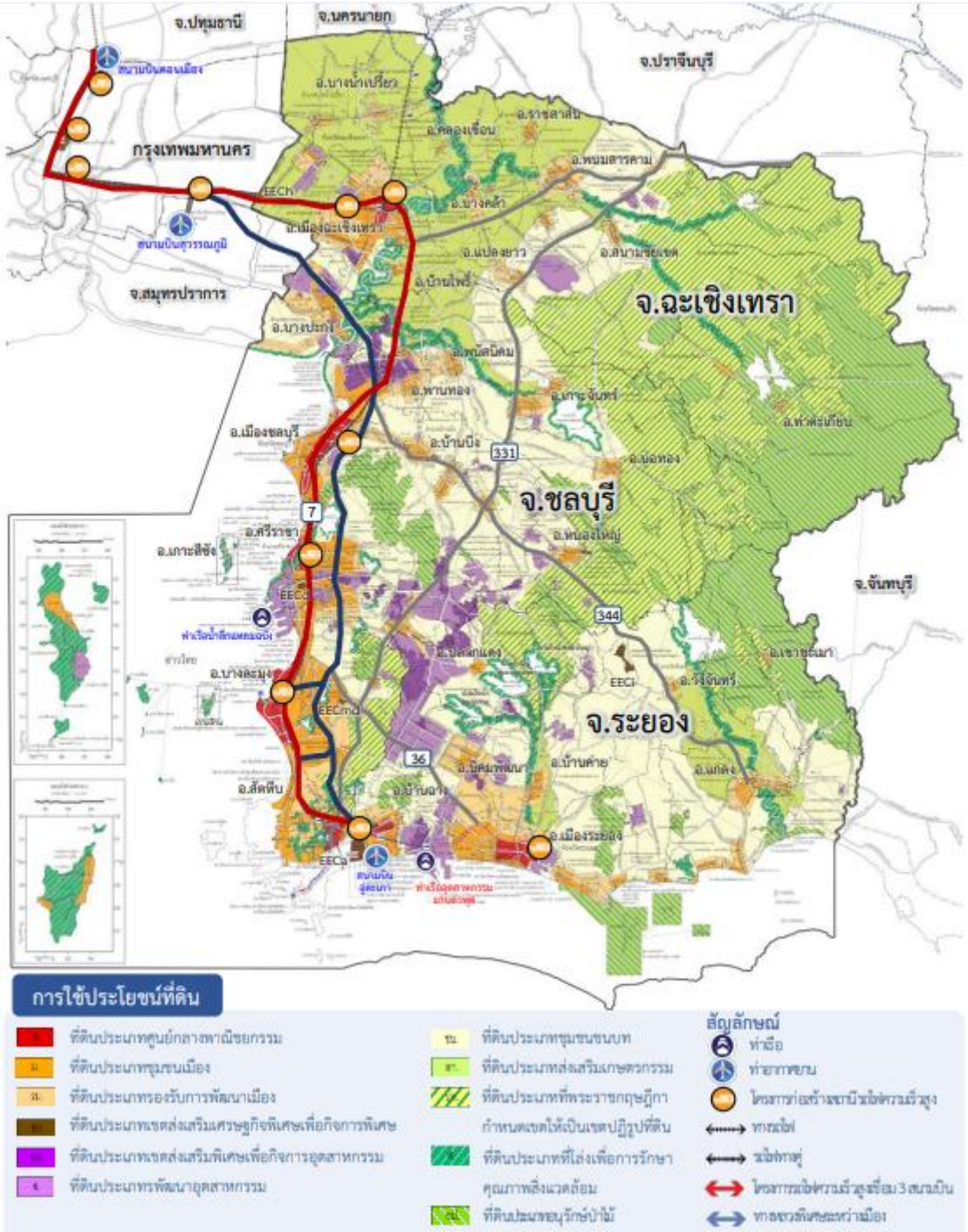
(1.3) โครงการรถไฟทางคู่เชื่อมระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง กับ ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการก่อสร้างทางรถไฟใหม่ ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge) ขนานไปกับทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกเดิม จากสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา (กม. 60+993) และสิ้นสุดปลายทางที่สถานีแหลมฉบัง (กม. 140+420)

(2) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่

พื้นที่ตั้งโครงการอยู่ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เรื่อง แผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดิน และแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบสาธารณูปโภค เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2562 สีม่วงอ่อน ประเภทพัฒนาอุตสาหกรรม ดังแสดงในรูปที่ 5.2-54

(3) สรุปผลการประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

โครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบังมีความเชื่อมโยงกับโครงการอื่น ๆ ได้แก่ (1) ท่าเรือแหลมฉบัง ประตูการค้าหลักของประเทศในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ (2) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้าที่ขนส่งผ่านตู้คอนเทนเนอร์ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และ (3) โครงการรถไฟทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร



รูปที่ 5.2-54 แผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดินตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

ที่มา: ข้อกำหนด/มาตรการ การใช้บังคับแผนผังการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (แผนผังการใช้ประโยชน์ในที่ดิน แผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค). สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, กรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย. หน้า 17.

6.2.5) การประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency)

โครงการศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างรางรถไฟเชื่อมต่อจากสถานีแหลมฉบังเข้าไปยังลานกองเก็บตู้สินค้าของท่าเทียบเรือต่าง ๆ พร้อมสร้างลานกองเก็บตู้สินค้าทางรถไฟส่วนกลาง และจัดหาเอกชนเข้ามาบริหารจัดการการเดินรถไฟภายในท่าเรือทั้งหมดแต่เพียงผู้เดียว (Single Operator) เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โครงการได้ก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2561 นับเฉพาะช่วงเวลาการก่อสร้างจริง ๆ จะใช้เวลาประมาณ 2 ปี (ประมาณ พ.ศ. 2560-2561) และส่วนใหญ่ของการเบิกจ่ายจริงจะต่ำกว่างบประมาณที่ตั้งไว้

หากนับรวมตั้งแต่ขั้นตอนการนำเสนอโครงการครั้งแรก (พ.ศ. 2553) จน ครม. อนุมัติและสามารถเปิดให้บริการได้ ซึ่งใช้เวลาเกือบ 9 ปี และกว่า การท่าเรือฯ จะสามารถสรรหาเอกชนมาบริหารจัดการตู้สินค้าและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ภายในโครงการ เพื่อให้บริการได้อย่างเต็มที่ได้ก็ล่วงมาถึง พ.ศ. 2565[51] ทั้งนี้การคัดเลือกเอกชนเข้ามาให้บริการภายในศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟใช้เวลาค่อนข้างนาน อาจจะเนื่องมาจากไม่ทราบว่าจะต้องมีการดำเนินการตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2535 (ที่มีผลผูกพันในขณะนั้น) หรือไม่ จนกระทั่งกระทรวงการคลังได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ กค 0803.3/519 ลงวันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2556 พิจารณาแล้วเห็นว่า การที่เอกชนผู้รับจ้างมาดำเนินการและกำหนดรูปแบบการจ่ายค่าจ้างเหมา เป็นเพียงวิธีการที่กำหนดขึ้นเพื่อจูงใจให้ผู้รับจ้างดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้นเท่านั้น มิได้มีลักษณะเป็นการให้สิทธิในการแบ่งปันรายได้ กำไร หรือผลประโยชน์ใดๆ ระหว่างการท่าเรือแห่งประเทศไทยกับผู้รับจ้างแต่อย่างใด ตามนัยความเห็นทางกฎหมายของคณะกรรมการกฤษฎีกา เรื่องเสร็จที่ 577/2544[52]

สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) พอใช้ (3 คะแนน)

(1) ประเด็นต้นทุนของโครงการ การก่อสร้างโครงการฯ เป็นไปตามแผนงาน แม้ว่าจะมีปัญหาอุปสรรคหน้างานระหว่างการก่อสร้างอยู่บ้าง แต่ก็มีการประสานระหว่างหน่วยงานและแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็ว รวมทั้งการเบิกจ่ายจริงน้อยกว่างบประมาณที่ ครม. ได้อนุมัติไว้

(2) ประเด็นระยะเวลาในการดำเนินงานโครงการ ใช้เวลาดำเนินการจนกว่าจะให้บริการได้เต็มที่นานกว่าเป้าหมายมาก

6.2.6) การประเมินด้านความยั่งยืน (Sustainability)

กทท. เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลโครงการนี้ เมื่อพิจารณาผลการประกอบการของ กทท. ในภาพรวม พบว่ามีกระแสเงินสดเป็นบวกตลอดช่วงระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2552-2559) เนื่องจากมีกำไรจากการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าในช่วงปี พ.ศ. 2558–2559 ของการเริ่มดำเนินโครงการฯ แม้ว่า กทท. จะต้องลงทุนโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ วงเงิน 2,944.93 ล้านบาท และโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) วงเงิน 1,864.19 ล้านบาท ในช่วงเวลาใกล้เคียงกัน โดยมีวงเงินลงทุนรวม

[51] คณะกรรมการ กทท. ในคราวประชุมครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันที่ 22 ก.พ. 2565 มีมติอนุมัติจ้างบริษัท ที ไอ พี เอส จำกัด ในราคารวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 333 บาท ต่อตู้สินค้าทุกขนาดและทุกสถานภาพ ระยะเวลาการจ้าง 5 ปี ในวงเงินงบประมาณที่ได้รับอนุมัติทั้งสิ้น 897.544 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) โดยมีหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน ตั้งแต่วันที่ 7 เม.ย. 2565

[52] หนังสือด่วนที่สุดที่ คค (ปคร) 0808.4/363 ลงวันที่ 8 กันยายน 2558 เรื่อง ขออนุมัติดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

4,809.12 ล้านบาท แต่งบประมาณการกระแสเงินสดก็ยังคงเป็นบวก จึงไม่มีผลกระทบต่อฐานะการเงินของ กทท. และอยู่ในวิสัยขีดความสามารถที่จะลงทุนพัฒนาภายใต้โครงการดังกล่าวได้

นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรีได้เคยมีมติเมื่อวันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ. 2534 ให้ความเห็นชอบการกำหนดอัตราค่าภาระขั้นต่ำและขั้นสูงการยกขนตู้สินค้าขึ้นหรือลงรถไฟของ กทท. ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ปรับเปลี่ยนมาใช้การกำหนดอัตราค่าภาระแบบขั้นบันได เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน และเหนี่ยวนำส่งเสริมให้เกิดการขนส่งสินค้าทางรถไฟเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบังมากยิ่งขึ้น โดยขออนุมัติกรอบอัตราค่าภาระเป็นแบบขั้นบันได ในปีที่ 1-5 จะใช้อัตรา 376 บาท/ตู้สินค้าทุกขนาดและสถานภาพ ปีที่ 6-10 ปรับเพิ่มเป็น 423 บาท/ตู้สินค้าทุกขนาดและสถานภาพ และปีที่ 11 เป็นต้นไปใช้อัตราคงที่ 470 บาท/ตู้สินค้าทุกขนาดและสถานภาพ ทั้งนี้ ให้ใช้อัตราค่าภาระดังกล่าวนี้เฉพาะกับโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบังเท่านั้น (ตลอดอายุโครงการ 30 ปี)[53]

อย่างไรก็ดี การดำเนินงานในระยะแรกประสบปัญหาจากการที่อุปกรณ์ยกขนตู้สินค้ามีไม่เพียงพอ ทำให้ผู้ใช้บริการไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร

สรุปผลการประเมินด้านความยั่งยืน (Sustainability) น่าพอใจ (4 คะแนน)

กทท. มีความสามารถในการดูแลและบำรุงรักษาให้การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง มีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน รวมทั้งตัวโครงการเองมีรายรับมาหล่อเลี้ยงรายจ่ายดำเนินงานได้อย่างเพียงพอตลอดอายุโครงการ แต่การดำเนินการในปัจจุบันติดขัดจากปัญหาอุปกรณ์ไม่เพียงพอ ซึ่ง กทท. ได้กำหนดแนวทางในการแก้ไขแล้ว

6.2.7) ความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money)

จากการศึกษาวิเคราะห์ผลตอบแทนด้านการเงินของโครงการ ซึ่งกำหนดให้อัตราค่าภาระยกตู้สินค้าขึ้น/ลงรถไฟ เรียกเก็บในอัตรา 470 บาท ต่อตู้สินค้าทุกขนาดและทุกสถานภาพ พบว่าตลอดอายุโครงการ 30 ปี กทท. คาดว่าจะมีรายได้จากค่าบริการ รวมทั้งสิ้น 14,537.86 ล้านบาท โดยสามารถสรุปตัวชี้วัดที่สำคัญได้ ดังนี้

- อัตราผลตอบแทนด้านการเงิน (Financial Internal Rate of Return: FIRR) ร้อยละ 9.11
- มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (Net Present Value: NPV) ที่อัตราคิดลดร้อยละ 8 = 290.89 ล้านบาท
- อัตราส่วนผลตอบแทนต่อต้นทุนค่าใช้จ่าย (Benefit Cost Ratio: B/C Ratio) = 1.12 เท่า
- ระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) ปีที่ 14 หลังเปิดให้บริการ

อย่างไรก็ตาม จากรายงานของ กทท. โครงการ SRTO มีผลการประกอบการ สรุปได้ดังนี้

[53] หนังสือด่วนที่สุดที่ คค (ปคร) 0808.4/363 ลงวันที่ 8 กันยายน 2558

ตารางที่ 5.2-24 ผลการประกอบการโครงการ SRTO ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563-2567

หน่วย: บาท

รายการ	2563	2564	2565	2566	2567
รายได้รวม	18,270,102.70	22,053,956.86	67,664,854.29	178,921,665.31	161,014,183.02
รายจ่ายรวม	18,913,003.60	23,245,445.73	66,456,382.79	114,275,019.46	133,849,066.02
ค่าเสื่อม	55,757,088.98	58,438,001.62	109,829,225.83	112,655,300.02	120,873,656.24
กำไร (ขาดทุน)	(56,399,989.88)	(59,629,490.49)	(108,620,754.33)	(48,008,654.17)	(93,708,539.24)

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย

จากตารางข้างต้น โครงการ SRTO มีผลการประกอบการขาดทุนสุทธิทุกปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 เป็นต้นมา อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาเฉพาะผลกำไร-ขาดทุนเบื้องต้น ไม่รวมภาษีและค่าเสื่อม (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization: EBITDA) โครงการยังมี EBITDA เป็นบวก ซึ่งถือว่าอยู่ในระดับพอใช้

สรุปผลการประเมินด้านความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money) พอใช้ (3 คะแนน)

หากพิจารณาจากผลกำไร-ขาดทุนสุทธิ โครงการฯ ไม่มีความคุ้มค่าด้านการเงิน โดยมีรายได้อยู่ระหว่างร้อยละ 90 ถึงร้อยละ 110 ของต้นทุน แต่หากพิจารณาจากผลกำไร-ขาดทุนเบื้องต้น (EBITDA) โครงการยังมีความเป็นไปได้ด้านการเงิน

6.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากทำการประเมินผลโครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟตามเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 7 ด้านแล้ว ที่ที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมของโครงการได้ ดังนี้

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาโครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ
1	**ความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• โครงการฯ มีความสอดคล้องอย่างยิ่งกับแผนพัฒนาทุกระดับ • โครงการฯ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้งานกลุ่มเป้าหมาย • โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดแจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ
2	**ประสิทธิผล (Effectiveness) ไม่น่าพอใจ ได้ 2 คะแนน**	• **ประเด็นปริมาณผู้ใช้บริการ** โครงการฯ ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ในการรองรับปริมาณตู้สินค้าตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ จำนวน 2,000,000 TEU/ปี ซึ่งมีปริมาณผู้ใช้งานต่ำกว่าแผนมากกว่าร้อยละ 20 • **ประเด็นความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์** ยังไม่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้เต็มที่ เนื่องจากขาดแคลนอุปกรณ์ยกขน ทำให้เกิดความล่าช้าและค่าใช้จ่ายแฝง ผู้ประกอบการยังคงแบกรับภาระสูงส่งผลให้โครงการไม่เป็นไปตามที่หลายคนคาดหวัง • **ประเด็นความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน** โครงการไม่สามารถลดเวลาขนถ่ายตู้สินค้าได้ตามเป้าหมาย ผู้ตอบแบบสอบถามประมาณครึ่งหนึ่งจึงมองว่าโครงการไม่สามารถลดระยะเวลาการส่งออกได้ตามที่คาดหวัง • **ประเด็นความพึงพอใจในภาพรวม** ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่พึงพอใจต่อบริการโดยรวมของโครงการ ประสิทธิภาพการใช้งานและการลดภาระงาน/ค่าใช้จ่ายยังไม่น่าพอใจนัก และการประสานงานระหว่างหน่วยงานรัฐยังมีปัญหา

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาโครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ
		• โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ปริมาณผู้ใช้งานต่ำกว่าแผนมากกว่าร้อยละ 20 แต่ผู้ใช้บริการยังคงให้ความเห็นว่ายังคงไม่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ไม่สามารถลดระยะเวลาในการดำเนินงานเท่าที่ควร และความพึงพอใจในภาพรวมยังไม่พึงพอใจ
3	**ผลกระทบ (Impact)** **น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• ส่งเสริมเศรษฐกิจของชุมชน และการขยายตัวของเมือง แต่ยังมีข้อจำกัดในประเด็นคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมของชุมชน ซึ่งได้รับผลกระทบจากรถบรรทุกที่มาขนถ่ายสินค้าในท่าเรือแหลมฉบัง • โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ได้รับผลกระทบเชิงบวกปานกลางในภาพรวมเกี่ยวกับเศรษฐกิจ การขยายตัว แต่ยังมีบางจุดที่พัฒนาได้อีกในด้านคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม
4	**ความเชื่อมโยง (Coherence)** **น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• โครงการฯ มีความสอดคล้องกับผังเมืองรวมและผังการใช้ประโยชน์พื้นที่ • โครงการฯ มีความสอดคล้องและบูรณาการกับ (1) ท่าเรือแหลมฉบัง (2) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง และ (3) โครงการรถไฟทางคู่สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง • โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ สอดคล้องอย่างเต็มที่กับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาพื้นที่
5	**ประสิทธิภาพ (Efficiency)** **พอใช้ ได้ 3 คะแนน**	• การก่อสร้างโครงการฯ เป็นไปตามแผนงาน แม้ว่าจะมีปัญหาอุปสรรคหน้างานระหว่างการก่อสร้างอยู่บ้าง แต่ก็มีการประสานระหว่างหน่วยงานและแก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็ว รวมทั้งการเบิกจ่ายจริงน้อยกว่างบประมาณที่ ครม. ได้อนุมัติไว้ • การดำเนินการล่าช้ากว่าแผนมาก • โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ใช้ต้นทุนโครงการได้ตามเป้าหมาย แต่ระยะเวลาดำเนินโครงการแย่กว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 10
6	**ความยั่งยืน (Sustainability)** **น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• กทท. มีความสามารถในการดูแลและบำรุงรักษาให้การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเป็นไปอย่างต่อเนื่อง มีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน รวมทั้งตัวโครงการเองมีรายรับมาหล่อเลี้ยงรายจ่ายดำเนินงานได้อย่างเพียงพอตลอดอายุโครงการ แต่การดำเนินการในปัจจุบันติดขัดจากปัญหาอุปกรณ์ไม่เพียงพอ • โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ มีการดูแลและบำรุงรักษาเป็นอย่างดี ทำให้การใช้ประโยชน์มีต่อเนื่อง ไม่ติดขัด และหน่วยงานมีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน แต่ติดปัญหาเรื่องอุปกรณ์ไม่เพียงพอ
7	**ความคุ้มค่าทางการเงิน** **(Value for Money)** **พอใช้ ได้ 3 คะแนน**	• หากพิจารณาจากผลกำไร-ขาดทุนสุทธิ โครงการฯ ไม่มีความคุ้มค่าด้านการเงิน • หากพิจารณาจากผลกำไร-ขาดทุนเบื้องต้น (EBITDA) โครงการมีความเป็นไปได้ด้านการเงิน • โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ รายได้อยู่ระหว่างร้อยละ 90 ถึงไม่เกินร้อยละ 110 ของต้นทุน
ผลการประเมินโครงการ		**26 คะแนน จาก 35 คะแนน (น่าพอใจ)**

ผลการประเมินโครงการ ได้รับคะแนนรวม 26 คะแนน (น่าพอใจ)

โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) เป็นโครงการที่มีความสำคัญต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และมีความเชื่อมโยงกับโครงการต่าง ๆ ได้แก่ (1) ท่าเรือแหลมฉบัง (2) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง และ (3) โครงการรถไฟทางคู่เชื่อมระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งแม้ว่าการพัฒนาการให้บริการของ SRTO จะเริ่มต้นช้ากว่าที่กำหนด แต่ภายหลังจากการที่ กทท. ได้ตัดสินใจว่าจ้างเอกชนให้เป็นผู้ดำเนินการจัดการตู้สินค้าและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ภายใน SRTO แล้ว ทำให้มีการให้บริการที่ดีขึ้นมาก

ข้อค้นพบจากการประเมินการใช้ประโยชน์ SRTO ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

การพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาระดับชาติ ทั้งนี้ในการยกระดับการใช้ประโยชน์การใช้ SRTO ได้อย่างยั่งยืน ควรมีการดำเนินการดังต่อไปนี้เพิ่มเติม ประกอบด้วย **(1) เร่งจัดหาเครื่องมือยกขนหลัก** โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยเร่งรัดจัดหาเครื่องมือยกขนหลัก ได้แก่ รถคานเคลื่อนที่ยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (RMG) รถคานเคลื่อนยกตู้สินค้าชนิดล้อยาง (RTG) เพื่อให้บริการขนถ่ายสินค้าได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และ **(2) เร่งจัดหารถจักรและล้อเลื่อน** เพื่ออำนวยความสะดวกให้สินค้าที่เข้ารับบริการตรวจปล่อยที่ SRTO สามารถขนส่งโดยใช้รถไฟเชื่อมโยงระหว่าง SRTO กับ ICD ลาดกระบัง และระหว่าง SRTO กับ Container Yard ในภาคอื่น ๆ อาทิ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อทำให้เกิดความสะดวกและประหยัดต้นทุนแก่เจ้าของสินค้ามากขึ้น อีกทั้งเพื่อบรรเทาภาวะการจราจรทางถนนแออัดคับคั่งในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง

7) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์รถไฟทางคู่ช่วง ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง

7.1) ข้อมูลพื้นฐาน

โครงการพัฒนารถไฟทางคู่เส้นนี้ ทำหน้าที่เป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าที่เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) ลาดกระบัง ซึ่งเป็นศูนย์กลางการรวบรวมและกระจายสินค้า (Consolidation Point) ในเขตปริมณฑล และท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญของไทย จึงเปรียบเสมือนกระดูกสันหลังของระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าส่งออกและนำเข้าของประเทศ

7.1.1) ความเป็นมา

รูปที่ 5.2-55 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งรถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

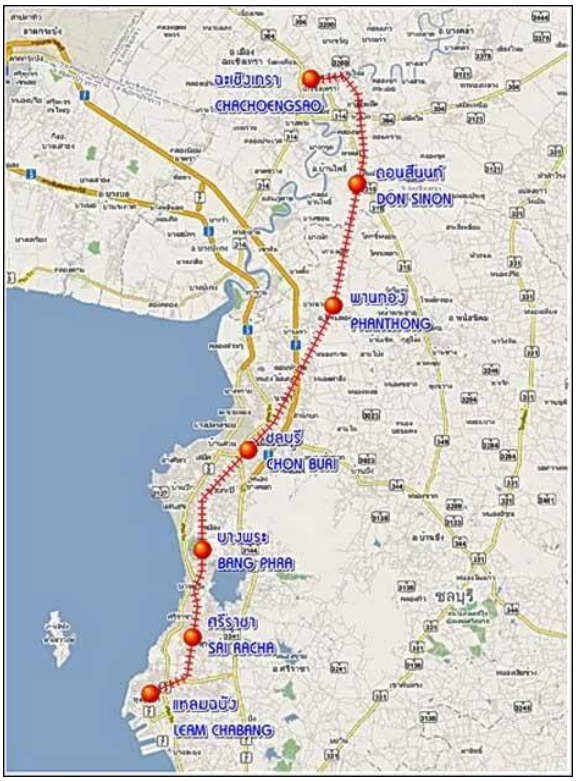
รถไฟทางคู่ช่วง ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง ใช้ระยะเวลายาวนานกว่า 2 ทศวรรษ นับตั้งแต่การริเริ่มแนวคิดจนกระทั่งโครงการสามารถเปิดให้บริการได้อย่างเต็มรูปแบบ แนวคิดของการพัฒนาโครงการมีรากฐานมาตั้งแต่ทศวรรษ พ.ศ. 2530 โดยรัฐบาลของนายกรัฐมนตรีบรรหาร ศิลปอาชา ได้ริเริ่มแนวคิดใน พ.ศ. 2539 และต่อมารัฐบาลของพลเอกชวลิต ยงใจยุทธ ได้มีมติอนุมัติในหลักการของเส้นทางเชื่อมต่อช่วงศรีราชา-ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ใน พ.ศ. 2540[54] โดยต่อมาในรัฐบาลทักษิณ ชินวัตร เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอโครงการทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง โดยให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) ดำเนินโครงการดังกล่าว ระยะทาง 78 กิโลเมตร วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี ตั้งแต่ พ.ศ.

[54] ไทยพับลิก้า. (2557). ระบบรางคู่ ข้อเท็จจริงรถไฟไทย (ตอนที่ 9): 11 รัฐบาลสนับสนุนรถไฟ "ทางคู่" วางแผน 3,000 กม. สร้างจริง 300 กม. สืบค้นจาก https://thaipublica.org/2014/12/the-truth-of-thailand-rail-system-9/

2547-2550 ทั้งนี้ ให้ดำเนินการได้ภายหลังจากที่รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทั้งโครงการได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ตามมาตรา 47 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2535 ต่อมาในวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2550 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอให้ขยายกรอบวงเงินลงทุนและขยายระยะเวลาก่อหนี้ผูกพันข้ามปีงบประมาณโครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ระยะทางประมาณ 78 กิโลเมตร จากเดิมที่คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบโครงการฯ เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 วงเงินลงทุน 5,235 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 4 ปี (พ.ศ. 2547-2550) เป็นวงเงินลงทุน 5,850 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินการ 7 ปี (พ.ศ. 2547-2553) เนื่องจากมีการปรับแบบก่อสร้างและระบบอาณัติสัญญาณ

แม้ว่าการอนุมัติในระยะแรกจะมุ่งเน้นไปที่เส้นทางช่วงฉะเชิงเทรา-แหลมฉบัง ระยะทาง 78 กิโลเมตร แต่โครงการนี้ถูกมองว่าเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายที่ใหญ่กว่าที่มีเป้าหมายเพื่อเชื่อมต่อไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ผ่านเส้นทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ซึ่งเปิดให้บริการใน พ.ศ. 2562 การเชื่อมต่อนี้จะอำนวยความสะดวกแก่การขนส่งสินค้าจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือมายังท่าเรือแหลมฉบังโดยตรง โดยไม่ต้องผ่านพื้นที่กรุงเทพฯ ที่มีการจราจรหนาแน่น

โครงการพัฒนารถไฟทางคู่เชื่อมระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบังและท่าเรือแหลมฉบัง เป็นการก่อสร้างทางรถไฟใหม่ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge) เพิ่มขึ้นอีก 1 ทาง ขนานไปกับทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกเดิม โดยก่อสร้างทางรถไฟใหม่คู่ขนานไปกับทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกในปัจจุบัน จากสถานีชุมทางฉะเชิงเทรา (กม.60+993) ไปตามเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกสู่สถานีศรีราชา (กม.130+605) และสิ้นสุดปลายทางที่สถานีแหลมฉบัง (กม.140+420) โครงการฯ ใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 28 เดือน ตั้งแต่ 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2551 จนถึง 7 กันยายน พ.ศ. 2553 มีค่าใช้จ่ายรวมเป็นเงิน 4,174.118 ล้านบาท แบ่งเป็นค่าจ้างที่ปรึกษาจัดการประกวดราคาและควบคุมงานก่อสร้าง 248.118 ล้านบาท ค่าก่อสร้างและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณฯ 3,926 ล้านบาท



รูปที่ 5.2-56 แนวเส้นทางโครงการรถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา: The List (2553)

อย่างไรก็ตาม หลังจากโครงการรถไฟทางคู่ของ รฟท. แล้วเสร็จขบวนรถไฟสินค้าสามารถเดินทางจาก ICD ลาดกระบัง มาถึงได้แค่สถานีรถไฟแหลมฉบัง ซึ่งตั้งอยู่นอกเขตพื้นที่ของท่าเรือ เมื่อขบวนรถไฟมาถึงสถานีฯ จะต้องทำการขนถ่ายตู้สินค้าลงจากรถไฟแล้วเปลี่ยนไปใช้รถบรรทุกหัวลากเพื่อขนส่งในระยะทางสั้น ๆ (Last Mile) เข้าไปยังท่าเทียบเรือต่าง ๆ (เช่น B1 B2 และ C3 เป็นต้น) ภายในท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้า เพิ่มต้นทุนซ้ำซ้อนจากการขนถ่ายตู้สินค้าหลายครั้ง และสร้างปัญหาการจราจรติดขัดของรถบรรทุกบริเวณหน้าท่าเรือ[55] [56]

7.1.2) สถิติผู้ใช้บริการ

สถิติผู้ใช้บริการรถไฟรางคู่สายนี้ ตั้งแต่เริ่มเปิดให้บริการเดินรถบนเส้นทางทางเดี่ยวใน พ.ศ. 2539 มีปริมาณการขนส่งประมาณ 45,000 TEU/ปี ต่อมาสามารถให้บริการบนเส้นทางทางคู่เชื่อมระหว่าง ICD ลาดกระบังกับสถานีแหลมฉบังใน พ.ศ. 2554 และเชื่อมต่อกับท่าเรือในเขตท่าเรือแหลมฉบังโดยสมบูรณ์ใน พ.ศ. 2565 จนถึงปัจจุบันมีปริมาณการขนส่งสูงสุดอยู่ที่ประมาณ 460,000 TEU/ปี

[55] ประชาชาติธุรกิจ. (2561). "BSR JV ประมูลแหลมฉบังเฟส 3" 17 พฤศจิกายน 2561.

[56] Than Settakij. (2561). "กทท.เปิดใช้สถานีขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (SRTO)" 24 กรกฎาคม 2561.

ตารางที่ 5.2-25 สถิติการให้บริการขนส่งสินค้าโครงการรถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง

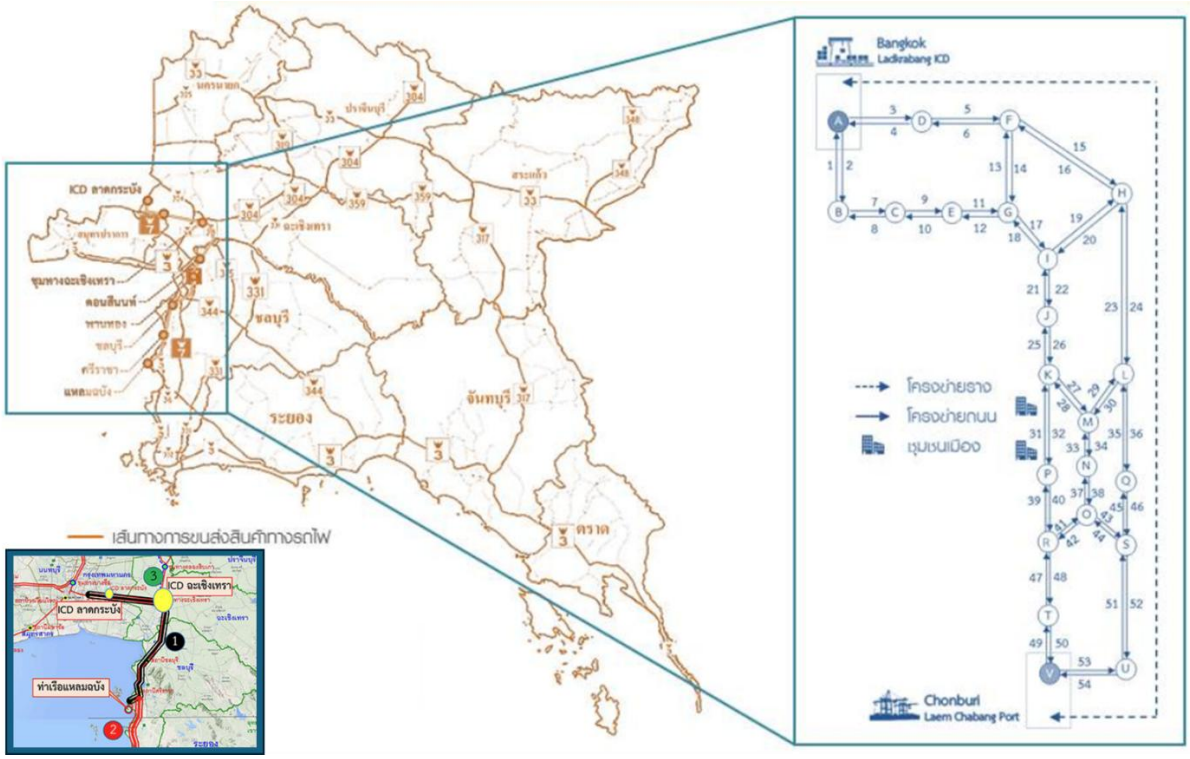
ปี	ขบวนรถไฟ (ขบวนต่อปี)	ปริมาณการขนส่ง (TEU/ปี)	Load Factor (เฉลี่ย ไป-กลับ)	สัดส่วนการขนส่ง รถไฟ : รถยนต์
2539	964	45,723	78	48.9 : 51.1
2540	3,354	174,261	86.6	61.4 : 38.6
2541	4,378	230,957	77.9	52.8 : 47.2
2542	5,816	291,731	73.8	51.3 : 48.7
2543	6,074	300,941	72.8	41.2 : 58.8
2544	5,242	261,666	73.4	29.9 : 70.1
2545	5,196	257,285	72.8	25.9 : 74.1
2546	5,678	287,128	74.4	26.6 :73.4
2547	7,616	339,786	71.6	28.0 : 72.0
2549	8,860	431,221	81.3	30.5 : 69.5
2550	8,306	401,518	80.8	24.9 : 75.1
2551	8,754	447,499	85.3	25.7 : 74.3
2552	8,330	387,512	77.5	26.3 : 73.7
2553	9,120	409,703	74.9	26.3 : 73.7
2554	8,400	400,434	79.5	27.0 : 73.0
2555	8,676	402,131	77.3	31.2 : 68.8
2556	9,458	445,846	78.6	34.1 : 65.9
2557	9,558	468,303	81.7	34.9 : 65.1
2558	8,945	439,767	78.9	32.5 : 67.5
2559	8,456	446,665	77.7	31.3 : 68.7
2560	7,040	390,189	81.3	28.0 : 72.0
2561	4,062	236,163	81.1	12.4 : 87.6
2562	5,506	281,387	77.7	22.9 : 77.1
2563	6,240	302,805	75.8	25.3 : 74.7
2564	7,496	386,763	80.6	29.7 : 70.3
2565	7,202	386,090	83.8	28.0 : 72.0
2566	7,356	403,775	85.8	31.9 : 68.1
2567	8,622	465,329	82.3	36.4 : 63.6

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไท (2568)

7.1.3) บทบาทและหน้าที่การให้บริการ

รถไฟทางคู่สายนี้ ให้บริการขนส่งทางรางเชื่อมโยงระหว่างสองจุดยุทธศาสตร์ทางเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดของประเทศ คือ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง ซึ่งทำหน้าที่เป็น

ศูนย์กลางการรวบรวมและกระจายสินค้า (Consolidation Point) สำหรับสินค้านำเข้าและส่งออกในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลกับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศที่ใหญ่และสำคัญที่สุดของไทย โดยให้บริการขนส่งทางราง บริการยกขนตู้สินค้า (Lift-on/Lift-off) และมีลานสำหรับจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard) ที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง และมีบริการยกขนตู้สินค้าและนำส่งตู้สินค้าเข้าสู่ท่าเรือต่าง ๆ ผ่านการดำเนินงานของ SRTO



รูปที่ 5.2-57 การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง รถไฟรางคู่ ICD ลาดกระบัง

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย (2558)

การให้บริการขนส่งทางราง ตั้งแต่ ICD ลาดกระบัง เข้าสู่ท่าเรือต่าง ๆ โดยตรงช่วยอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการนำเข้าและส่งออกด้วยตู้คอนเทนเนอร์ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ในรูปแบบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งที่มีประสิทธิภาพนอกเหนือจากเดิมที่การขนส่งสินค้าใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยมีเป้าหมายเพื่อผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่ราง (Modal Shift) เพื่อวัตถุประสงค์ลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ เนื่องจากการขนส่งทางรางมีต้นทุนต่อหน่วยที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนน และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความน่าเชื่อถือของการขนส่งทางราง เพราะการสร้างทางคู่ช่วยลดปัญหารถไฟต้องรอสับหลีก ทำให้สามารถทำความเร็วและรักษาตารางเวลาได้ดีขึ้น นำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการและของประเทศโดยรวม

7.1.4) การพัฒนาการบริการขนส่งทางราง

โครงการทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-ท่าเรือแหลมฉบัง อยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีองค์ประกอบที่สำคัญของเส้นทาง ดังนี้[57]

(1) การก่อสร้างระบบทางคู่ (Double Track) ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge) ขึ้นใหม่ขนานไปกับเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกเดิม

(2) การก่อสร้างแผ่นพื้นคอนกรีตเสริมเหล็กวางบนเสาเข็มเพื่อรองรับคันทางดินถมในช่วงที่เป็นดินเหนียวอ่อน จากฉะเชิงเทรา ถึงสถานีพานทอง ประมาณ 33 กิโลเมตร

(3) การรื้อย้ายระบบอาณัติสัญญาณของทางรถไฟเดิมและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณบังคับสัมพันธ์ด้วยคอมพิวเตอร์ (Computer Based Interlocking: CBI) ทดแทนจำนวน 7 สถานี

(4) การติดตั้งอุปกรณ์ระบบส่งข้อมูลความเร็วสูง (SDH) เพื่อเชื่อมต่อระบบโทรคมนาคม

(5) การปรับปรุงเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ จำนวน 59 แห่ง พร้อมระบบควบคุม

(6) การติดตั้งอุปกรณ์รับ-ส่งสัญญาณ CBI เพื่อเชื่อมต่อกับระบบควบคุมการเดินรถจากศูนย์กลาง (CTC) ให้สามารถควบคุมสั่งการและแสดงผลสถานีให้พื้นที่โครงการ

(7) การก่อสร้างสะพานรถไฟ ประกอบด้วย สะพานคอนกรีตช่วงยาว 3 แห่ง สะพานเหล็กช่วงยาว 1 แห่ง และสะพานช่วงสั้น 20 แห่ง และ

(8) การปรับปรุงโครงสร้างสะพานรถไฟเดิมเพื่อรองรับการขยายถนนของหน่วยงานท้องถิ่น

รูปที่ 5.2-58 รถจักรและล้อเลื่อนที่ให้บริการบนทางคู่ระหว่าง ICD ลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง

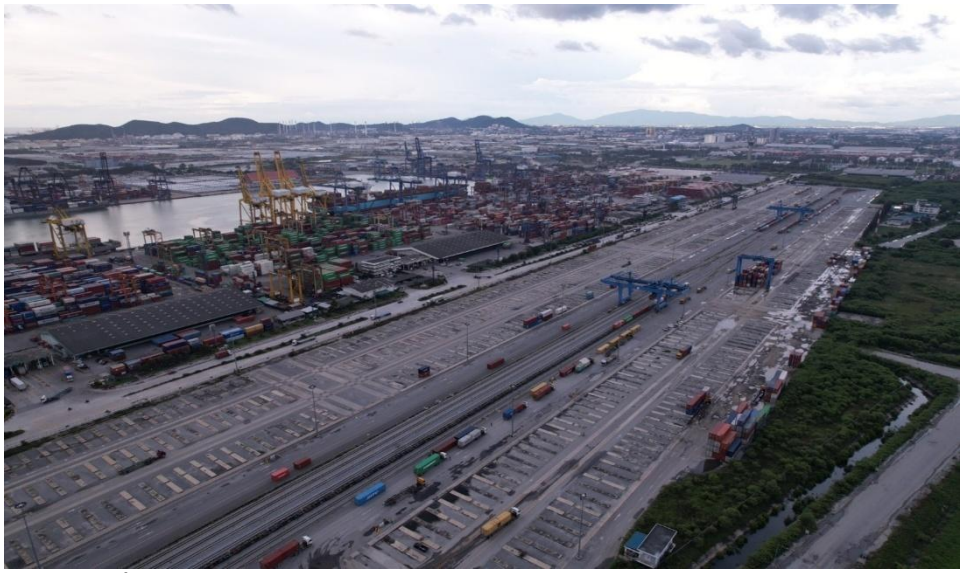
ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย (2558)

[57] The list. (2557). คสช.อนุมัติแล้ว รถไฟทางคู่ 8 เส้นทาง 8.6 แสนล้าน. สืบค้นจาก https://thelist.group/realist/blog/รถไฟทางคู่ใหม่-8-สาย/

รูปที่ 5.2-59 ทางคู่ที่ขนานไปกับทางรถไฟสายเดิม

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย (2558)

ในส่วนความรับผิดชอบของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ประกอบด้วย (1) เส้นทางรถไฟส่วนที่ก่อสร้างเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟแหลมฉบังเข้ามายังพื้นที่โครงการ SRTO ภายในเขตท่าเรือ มีระยะทางประมาณ 4.3 กิโลเมตร และ (2) โครงการ SRTO ตั้งอยู่บนพื้นที่ประมาณ 600 ไร่ ภายในเขตท่าเรือแหลมฉบัง



รูปที่ 5.2-60 ศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ในท่าเรือแหลมฉบัง

ที่มา: ท่าเรือแหลมฉบัง (2565)

ใน พ.ศ. 2559 กรมศุลกากรได้จัดหาติดตั้งและเปิดใช้งานระบบตรวจสอบตู้สินค้าทางรถไฟด้วยเครื่องเอกซเรย์ (Railway X-ray Container Inspection System) ในบริเวณพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งสามารถรองรับได้ 36 ขบวน/วัน โดยตรวจสอบตู้สินค้าทางรถไฟด้วยเครื่องเอกซเรย์แบบใหม่จะช่วยลดเวลาในกระบวนการตรวจสอบ จากเดิมที่ต้องยกตู้สินค้าลงจากรถไฟ เพื่อตรวจเอกซเรย์ที่สถานี ICD ลาดกระบัง เปลี่ยนเป็นให้ขบวนรถไฟวิ่งผ่านอุโมงค์ที่สร้างคร่อมรางรถไฟ ซึ่งสามารถตรวจสอบสินค้าในตู้ได้โดยไม่ต้องยกตู้สินค้าลง

รูปที่ 5.2-61 สถานีเอกซเรย์สินค้าที่ขนส่งทางรางของกรมศุลกากรที่ติดตั้งอยู่ในท่าเรือแหลมฉบัง
ที่มา: กรมศุลกากร (2559)

7.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

7.2.1) การประเมินเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ

โครงการรถไฟทางคู่สายนี้ มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศของไทย ซึ่งมีความสอดคล้องกับ **แผนระดับที่ 1** ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **แผนระดับที่ 2** แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566-2570 หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ช่วยให้สินค้าไหลผ่านเข้า-ออกประเทศได้สะดวก รวดเร็ว และในปริมาณที่มากขึ้น รองรับการเติบโตของการค้าระหว่างประเทศ และ **แผนระดับที่ 3** แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566-2570) แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก การพัฒนาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้า โดยให้ความสำคัญกับโครงข่ายการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค พร้อมทั้งจัดหาหัวรถจักร แคร่บรรทุก และอุปกรณ์ยกขนให้เพียงพอกับความต้องการ

(2) การรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการกลุ่มเป้าหมาย

โครงการรถไฟทางคู่ ช่วง ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง ตอบโจทย์ความต้องการและแก้ปัญหา (Pain Point) ของผู้ใช้บริการได้โดยตรง ในประเด็นสำคัญ ดังนี้

- ลดต้นทุนในการขนส่งและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันด้านราคาให้แก่การนำเข้าและส่งออก เนื่องจากต้นทุนการขนส่งทางรางจะต่ำกว่าต้นทุนการขนส่งทางถนน
- ยกระดับความตรงต่อเวลาของการขนส่งทางราง การปรับเป็นระบบทางคู่ทำให้เวลาในการขนส่งสินค้าทางรางแน่นอนขึ้น เพราะไม่ต้องประสบปัญหาการสับหลีกรางเหมือนในกรณีทางเดี่ยว
- เพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งจากความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุที่ลดลง เมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนน
- เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Logistics) มากขึ้น ลดปัญหาที่สินค้าส่งออกของไทยจะถูกมาตรการการกีดกันทางการค้า ภายใต้เป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกจากประเทศคู่ค้า

(3) สรุปผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ โครงการฯ มีความสอดคล้องอย่างมากกับแผนทุกระดับ ทั้งในมิติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางราง

(3.2) ประเด็นการรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ โครงการฯ มีความสามารถในการตอบสนองความต้องการของผู้ส่งออก-นำเข้า ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ในด้านการลดต้นทุน ความตรงต่อเวลา ความปลอดภัย และความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

7.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

(1) ปริมาณผู้ใช้บริการ

จากสถิติปริมาณการขนส่งที่นำเสนอในตารางที่ 5.2-25 (สถิติการให้บริการขนส่งสินค้าโครงการรถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง) ที่ผ่านมา พบว่าปริมาณการขนส่งกรณีทางคู่เพิ่มขึ้นจากเดิมที่เป็นทางเดี่ยวเพียงเล็กน้อย รวมทั้งส่วนแบ่งทางการตลาดของการขนส่งทางรางค่อนข้างจะคงตัวที่ประมาณร้อยละ 35 ของจำนวนตู้สินค้าทั้งหมดที่ขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีจำนวนเที่ยวเดินรถอยู่ที่ 24 ขบวนต่อวัน (ไป-กลับ) ซึ่งต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ 30 ขบวนต่อวัน อีกทั้งปริมาณขนส่งสินค้าทางรางในช่วง 10 ปี แทบจะคงที่ ไม่สอดคล้องกับปริมาณสินค้านำเข้าส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสรุปได้ว่ามีปริมาณผู้ใช้งานอยู่ต่ำกว่าแผนไม่เกินร้อยละ 20

(2) ความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์

(2.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

การประเมินความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ใช้ข้อมูลจากการศึกษาอัตราค่าภาระของท่าเรือและค่าใช้จ่ายในการขนส่งตู้สินค้าระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับท่าเรือแหลมฉบังของแต่ละรูปแบบการขนส่งของ กทท. ใน พ.ศ. 2563 พบว่าการขนส่งทางรถไฟมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 3,013 บาทต่อตู้

ต่ำกว่าการขนส่งทางถนนที่มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยประมาณ 4,560 บาทต่อตู้ แสดงให้เห็นว่าการขนส่งทางรถไฟสามารถแข่งขันทางด้านราคากับการขนส่งทางถนนได้ นอกจากนี้ ผู้ใช้บริการยังต้องการใช้บริการขนส่งทางราง เนื่องจากมีต้นทุนรวมที่ถูกกว่าและไม่เสียเวลารอคอยเพื่อรอคิวไปรับส่งสินค้าในท่าเรือ ทำให้สามารถทำเวลาได้ดีกว่าการขนส่งทางถนนที่การจราจรติดขัดและเสียเวลารอเข้าท่าเรือเป็นเวลานาน และไม่สามารถหมุนเวียนรถบรรทุกไปใช้ในงานอื่นได้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจาก รฟท. มีการประกาศยกเลิกขบวนรถบ่อยครั้ง ทำให้ผู้ประกอบการขาดความเชื่อมั่นในการให้บริการของ รฟท. และก่อให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายในการฝากตู้ที่ลานกองเก็บตู้สินค้า ส่งผลให้แนวโน้มปริมาณการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟยังคงอยู่ในระดับต่ำ[58] ตารางที่ 5.2-26 แสดงปริมาณการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558-2567 ซึ่งพบว่าการขนส่งทางรางผ่านท่าเรือแหลมฉบัง มีส่วนแบ่งทางการตลาดเพียงประมาณร้อยละ 6 เท่านั้น

ตารางที่ 5.2-26 ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558-2567

ปี	ทางราง (รถไฟ)		ทางถนน (รถยนต์)		ทางน้ำ (เรือ) และอื่น ๆ		รวม	
	ทีอียู	ร้อยละ	ทีอียู	ร้อยละ	ทีอียู	ร้อยละ	ทีอียู	ร้อยละ
2558	441,326.00	6.51	5,881,544.00	86.75	456,834.50	6.74	6,779,704.50	100.00
2559	455,385.00	6.45	6,123,833.00	86.73	481,478.00	6.82	7,060,696.00	100.00
2560	459,825.25	5.99	6,554,504.50	85.38	662,948.75	8.64	7,677,278.50	100.00
2561	317,714.75	3.96	6,972,883.76	86.99	725,281.50	9.05	8,015,880.01	100.00
2562	365,405.25	4.51	6,980,377.50	86.10	761,145.50	9.39	8,106,928.25	100.00
2563	368,799.25	4.83	6,595,036.76	86.30	678,111.25	8.87	7,641,947.26	100.00
2564	436,913.00	5.19	7,323,742.00	86.99	658,057.25	7.82	8,418,712.25	100.00
2565	434,170.75	4.93	7,745,352.25	87.99	622,835.25	7.08	8,802,358.25	100.00
2566	480,117.75	5.53	7,423,903.50	85.57	771,739.25	8.90	8,675,760.50	100.00
2567	539,720.50	5.70	8,226,224.00	86.91	699,402.25	7.39	9,465,346.75	100.00

ที่มา: ข้อมูลสถิติปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2558-2567 ของศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง. อ้างอิงในรายงานการตรวจสอบผลสัมฤทธิ์และประสิทธิภาพการดำเนินงาน โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน. 27 มิถุนายน พ.ศ. 2568. หน้า 38.

(2.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ผลการสำรวจแบบสอบถาม “แบบสอบถามการประเมินโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการส่งออก” จากผู้ตอบแบบสอบถาม 30 คน โดยแบ่งเป็น

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	ร้อยละ 6.67
ตัวแทนรับจัดการขนส่ง / ตัวแทนออกของรับอนุญาต	ร้อยละ 50
ธุรกิจจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออก	ร้อยละ 43.33

[58] เอกสาร ข้อเสนอแนะและความก้าวหน้าการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามมติการประชุม คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 1/2567 นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

ร้อยละ 57 ของ ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่า โครงการไม่ได้ช่วยในการลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมอย่างที่หวัง แม้ว่าการขนส่งทางรางอาจช่วยลดต้นทุนค่าขนส่ง แต่ต้นทุนในการดำเนินงานโดยรวมยังคงสูงอยู่ เนื่องจากขาดการบูรณาการและการบริหารจัดการที่ชัดเจนในระบบ ควรมีการประสานงานและจัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบในการบริหารจัดการระบบรถไฟและ ICD อย่างมีประสิทธิภาพ

(3) ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน

(3.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

แม้ว่าการขนส่งทางรางเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบังจะมีข้อได้เปรียบด้านการประหยัดต้นทุนค่าขนส่งและสามารถทำเวลาการขนส่งโดยรวมได้ดีกว่าการขนส่งทางถนน (รวมระยะเวลาที่รถบรรทุกต้องจอดรอคอยเพื่อเข้าไปรับส่งสินค้าในท่าเรือแหลมฉบัง) อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางรางที่ผ่านมายังไม่สามารถทำให้ผู้ใช้บริการได้รับประโยชน์จากความได้เปรียบด้านเวลาในการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ[59] โดยประเด็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพด้านเวลาของบริการขนส่งทางรางผ่านเส้นทางคู่ดังกล่าวมีปัญหาอุปสรรคดังนี้

(1) รฟท. ไม่สามารถหมุนเวียนขบวนรถสินค้าให้มีความถี่ในการให้บริการตามที่กำหนดไว้ (30 ขบวนต่อวัน) และจำเป็นต้องยกเลิกให้บริการบางส่วน รฟท. จึงไม่สามารถรักษาระดับคุณภาพการให้บริการโดยเฉพาะด้านความตรงต่อเวลา

(2) ข้อจำกัดในการให้บริการของโครงการ SRTO ที่ไม่สามารถรองรับปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าต่อ 1 B/L ได้อย่างเพียงพอ (เนื่องจากในใบตราส่งแต่ละใบอาจประกอบด้วยตู้คอนเทนเนอร์ที่ต้องส่งมอบหลายตู้ที่ขึ้นอยู่กับข้อตกลงการขนส่งระหว่างสายการเดินเรือกับเจ้าของสินค้า) มีปริมาณตู้สินค้าคงค้างที่ท่าเรือแหลมฉบังและ ICD ลาดกระบัง เพื่อรอตรวจปล่อยสินค้าจำนวนมาก ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งตู้สินค้าไปยังสถานประกอบกิจการ

(3) การให้บริการของ SRTO ทั้งกระบวนการ ใช้ระยะเวลาเฉลี่ยประมาณ 7-9 ชั่วโมง โดยกิจกรรมที่ใช้ระยะเวลามากที่สุดคือ การยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลงขบวนรถไฟ (เฉลี่ย 4-6 ชั่วโมง) ซึ่งเป็นไปตาม KPI ที่ กทท. ได้ตกลงกับผู้รับจ้าง สำหรับระยะเวลาเมื่อตู้สินค้าขึ้นขบวนรถไฟแล้วเสร็จและรอ รฟท. มาทำขบวนรถ เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับ รฟท. มีความผันผวนสูงมาก ตั้งแต่ 1.19 ชั่วโมง ถึง 23.49 ชั่วโมง ทั้งนี้ พบว่าการนับระยะเวลาในแต่ละกิจกรรมของ รฟท. และ กทท. ยังมีความเข้าใจไม่ตรงกัน

ตารางที่ 5.2-27 แสดงข้อมูลสถิติระยะเวลาการขนส่งตู้สินค้ารายขบวนในแต่ละขั้นตอน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ของศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง

[59] เอกสาร ข้อเสนอแนะและความก้าวหน้าการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามมติการประชุม คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 1/2567 นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

ตารางที่ 5.2-27 สถิติจำนวนรถไฟที่เดินขบวนรถตามแผนการเดินขบวนรถที่เข้า-ออก SRTO ระหว่าง ICD ลาดกระบังถึงท่าเรือแหลมฉบัง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

เดือน/ปี	การเดินขบวนรถไฟตามกำหนดระยะเวลาการเดินขบวนรถ			ระยะเวลาล่าช้าเฉลี่ยต่อขบวน (ชั่วโมง)
	ขบวนรถที่ไม่ล่าช้า (ขบวน)	ขบวนรถที่ล่าช้า (ขบวน)	รวม (ขบวน)	
ตุลาคม 2566	39	330	369	5.66
พฤศจิกายน 2566	14	319	333	10.60
ธันวาคม 2566	1	363	364	17.19
มกราคม 2567	26	295	321	6.93
กุมภาพันธ์ 2567	0	351	351	9.32
มีนาคม 2567	8	351	359	7.93
เมษายน 2567	15	323	338	6.83
พฤษภาคม 2567	35	334	369	5.79
มิถุนายน 2567	22	347	369	6.24
กรกฎาคม 2567	2	377	379	15.10
สิงหาคม 2567	35	339	374	6.78
กันยายน 2567	35	326	361	7.87
รวม (ขบวน)	**232**	**4,055**	**4,287**	**8.88**
รวม (ร้อยละ)	**5.41**	**94.59**	**100.00**	

ที่มา: ข้อมูลสถิติระยะเวลาการขนส่งตู้สินค้ารายขบวนในแต่ละขั้นตอน ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ของศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง. อ้างอิงในรายงานการตรวจสอบผลสัมฤทธิ์และประสิทธิภาพการดำเนินงาน โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม. สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน. 27 มิถุนายน 2568. หน้า 42.

จากข้อมูลในตารางที่ 5.2-27 จะเห็นว่าการเดินรถในเส้นทาง ICD ลาดกระบัง ถึง SRTO ท่าเรือแหลมฉบัง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ที่ผ่านมา ไม่เป็นไปตามแผนการเดินรถประมาณร้อยละ 95 โดยมีความล่าช้าเฉลี่ยประมาณ 8.88 ชั่วโมง โดยมีความล่าช้าสูงสุดที่ประมาณ 17 ชั่วโมง และต่ำสุดที่ประมาณ 6 ชั่วโมง ตามลำดับ

(3.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ร้อยละ 60 ของผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าโครงการไม่ได้ช่วยในการลดระยะเวลาการดำเนินงานในการส่งออกตามที่คาดหวัง เนื่องจากยังประสบปัญหาหลัก เช่น จำนวนหัวรถจักรและรอบการเดินรถที่มีอยู่น้อยเกินไป ส่งผลให้ไม่สามารถขนส่งได้ทันตามความต้องการ อีกทั้งต้องเสียเวลาในขั้นตอนการคืนตู้ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้ระยะเวลาในการขนส่งรวมยังคงยืดเยื้อและไม่มีความต่อเนื่องเท่าที่ควร

(4) ความพึงพอใจในภาพรวม

(4.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ในภาพรวมผู้ใช้บริการยังไม่พอใจในบริการที่ได้รับ โดยมีประเด็นที่ควรปรับปรุง ได้แก่ (1) การให้บริการเดินรถไฟขนส่งสินค้ายังไม่เป็นไปตามเป้าหมาย เนื่องจากปริมาณรถจักรและล้อเลื่อนมีไม่เพียงพอกับความต้องการ โดยปัจจุบันมีการให้บริการ 24 ขบวนต่อวัน (ไป-กลับ) ซึ่งต่ำกว่าเป้าหมาย คือ 30 ขบวนต่อวัน (ขณะที่ขีดความสามารถรองรับของอุโมงค์เอกซเรย์รับได้ไม่เกิน 36 ขบวนต่อวัน) (2) ต้องมีการแก้ไขข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549 ของ รฟท. ให้เดินรถได้หลายขบวนใน 1 ตอน ภายในพื้นที่ โดยต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในการเดินรถ (3) การแก้ไขปัญหาจุดตัดในท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรองรับการขนส่งทางรางที่เกิดขึ้น (4) การจัดการการสับเปลี่ยนพนักงานขับรถไฟที่สถานีรถไฟแหลมฉบังให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยที่ผ่านมาขบวนรถไฟที่จะเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบังต้องสับเปลี่ยนพนักงานขับรถไฟที่สถานีรถไฟแหลมฉบัง ซึ่งพนักงานขับรถที่ขับผ่านอุโมงค์เอกซเรย์ในท่าเรือมีเพียง 6 คน (หมุนเวียนรอบละ 2 คน ทำงานรอบละ 8 ชั่วโมง) เนื่องจากต้องมีความเสี่ยงกับการผ่านรังสีที่อาจส่งผลต่อสุขภาพ ซึ่งส่งผลต่อข้อจำกัดการเพิ่มขบวนรถและการหมุนเวียนของขบวนรถ (5) การประสานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ รฟท. และ กทท. ใช้ค่าเป้าหมายหรือตัวชี้วัดประสิทธิภาพเดียวกัน เพื่อความเป็นเอกภาพและความเป็นมาตรฐานของการปฏิบัติงาน และ (6) การเร่งรัดการทำงานของศุลกากรในการตรวจปล่อยสินค้า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นด่านที่นำเข้าหรือด่านที่ส่งออก เพื่อให้การกำหนดเวลาเข้าออกของรถไฟเป็นไปตามตารางที่กำหนด[60]

(4.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

การใช้รถไฟทางคู่นั้นมีศักยภาพในการขนส่งทางรางที่มีแนวโน้มเติบโตและสามารถรองรับปริมาณสินค้าที่มากขึ้นได้ แต่ต้องมีการเพิ่มจำนวนขบวนรถไฟให้วิ่งได้มากขึ้นในแต่ละวัน นอกจากนี้ยังควรเพิ่มบริการขนส่งทางรางให้กับตู้สินค้าที่มีน้ำหนักมาก ซึ่งจะมีน้ำหนักเกินกว่าที่อนุญาตในการขนส่งทางถนน จึงจะสามารถช่วยลดระยะเวลาและค่าขนส่งได้อย่างมีนัยสำคัญ ด้วยเหตุผลดังกล่าวการใช้รถไฟทางคู่เชื่อม ICD และท่าเรือแหลมฉบัง จึงยังไม่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ตอบแบบสอบถาม เป็นผลให้ร้อยละ 90 ของผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความเห็นยังไม่พึงพอใจกับบริการในภาพรวม

(5) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) ไม่น่าพอใจ (2 คะแนน)

(5.1) ประเด็นปริมาณผู้ใช้งาน ปริมาณการให้บริการต่ำกว่าค่าเป้าหมายโดยมีการให้บริการวันละไม่เกิน 24 ขบวนต่อวัน ขณะที่เป้าหมายกำหนดให้เป็น 30 ขบวนต่อวัน และไม่สามารถทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่พื้นที่แหลมฉบังเป็นไปตามเป้าหมายได้ อย่างไรก็ตาม ประเด็นปัญหานี้ ไม่ได้เกิดจากปัจจัยภายในตัวโครงการฯ เพียงอย่างเดียว แต่มีปัจจัยภายนอกมาประกอบด้วย เช่น การขาดแคลนเครื่องมือยกขนหนักของ SRTO เป็นต้น เป็นประเด็นที่จะต้องมีการประสานและบูรณาการการดำเนินงานระหว่างหน่วยงานต่อไป ซึ่งปริมาณผู้ใช้งานอยู่ต่ำกว่าแผนมากกว่าร้อยละ 20

[60] เอกสาร ข้อเสนอแนะและความก้าวหน้าการดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามมติการประชุม คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 1/2567 นำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

(5.2) ประเด็นความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ผู้ใช้บริการยังต้องการใช้รถไฟเนื่องจากต้นทุนรวมที่ถูกกว่าและประหยัดเวลา อย่างไรก็ตาม ปัญหาการยกเลิกขบวนรถบ่อยครั้งของ รฟท. ทำให้ผู้ประกอบการขาดความเชื่อมั่นและเกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมนอกเหนือค่าขนส่ง ส่งผลให้ส่วนแบ่งทางการตลาดของการขนส่งทางรางผ่านท่าเรือแหลมฉบังยังคงต่ำเพียงประมาณร้อยละ 6 และผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 57 มองว่าโครงการนี้ยังไม่ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมเท่าที่ควร

(5.3) ประเด็นความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน แม้การขนส่งทางรถไฟเข้า-ออกท่าเรือแหลมฉบังจะมีข้อได้เปรียบด้านเวลา แต่ผู้ใช้บริการยังไม่ได้รับประโยชน์เต็มที่ ปัญหาหลักมาจาก รฟท. ไม่สามารถรักษาความถี่และความตรงต่อเวลาของขบวนรถได้ อีกทั้ง กระบวนการของ SRTO ใช้เวลานาน โดยเฉพาะการยกขนตู้สินค้าและเวลารอขบวนรถจาก รฟท. ที่มีความผันผวนสูง นอกจากนี้ ร้อยละ 60 ของผู้ตอบแบบสอบถามระบุว่าโครงการไม่ช่วยลดระยะเวลาการส่งออกตามคาดหวัง เนื่องจากหัวรถจักรและรอบเดินรถไม่เพียงพอ และขั้นตอนการคืนตู้ที่ใช้เวลามาก

(5.4) ประเด็นความพึงพอใจในภาพรวม ร้อยละ 90 ของผู้ตอบแบบสอบถามไม่พอใจบริการขนส่งทางรางในภาพรวม ไม่พึงพอใจ และมีประเด็นที่ควรได้รับการแก้ไข คือ (1) การเร่งรัดจัดหาหัวรถจักรและแคร่บรรทุกตู้สินค้าให้เพียงพอต่อความต้องการ (2) การแก้ไขปัญหาจุดตัดในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังเพื่อรองรับการขนส่งทางรางที่เกิดขึ้น (3) การจัดการการสับเปลี่ยนพนักงานขับรถไฟที่สถานีรถไฟแหลมฉบังให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น (4) การเร่งรัดการทำงานของศุลกากรในการตรวจปล่อยสินค้า เพื่อให้การกำหนดเวลาเข้าออกของรถไฟเป็นไปตามตารางที่กำหนด และ (5) การประสานงานระหว่างหน่วยงานให้ใช้ตัวชี้วัดที่สอดคล้องกัน

7.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

การประเมินผลกระทบของรถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบังอาศัยการสัมภาษณ์ผู้นำชุมชนและประชาชนโดยรอบบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งสามารถสรุปได้ ดังนี้

(1) เศรษฐกิจ/รายได้

การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

จากผลการสำรวจความคิดเห็นของชุมชนในจากแบบสอบถามความคิดเห็นของชุมชนต่อผลกระทบของโครงการ โดยผู้ตอบแบบสอบถามเป็นชุมชนที่อยู่ตามแนวของรถไฟทางคู่เชื่อม ICD และท่าเรือแหลมฉบัง เช่น เทศบาลตำบลตำบลแหลมฉบัง เทศบาลตำบลบ้านสวน เทศบาลตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยมีผู้ให้ให้ความคิดเห็นทั้งสิ้น 28 คน ประกอบด้วยกลุ่มอาชีพ

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 14.29
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 42.86
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 28.56
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 14.29

พบว่าร้อยละ 89 ของผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่า คนในชุมชนที่อาศัยตามแนวรถไฟทางคู่ไม่ได้รับผลกระทบทั้งทางด้านเศรษฐกิจในชุมชน และร้อยละ 82 เห็นว่าไม่มีผลกระทบต่อรายได้ของครอบครัว

อันเนื่องมาจากคนในชุมชนไม่ได้ใช้บริการระบบรางโดยตรง หรือมีรายได้จากงานประจำและใช้ยานพาหนะส่วนตัวในการเดินทาง อีกทั้งการมีการก่อสร้างทางคู่เป็นการก่อสร้างบน “เขตทางรถไฟเดิมที่มีอยู่แล้ว” ทำให้การพัฒนาเป็นเพียงการปรับปรุงโครงสร้างที่ไม่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในระดับครัวเรือนหรือชุมชน แม้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นเรื่องที่ดีในเชิงระบบ แต่ยังไม่สามารถเชื่อมโยงหรือสร้างประโยชน์ที่เป็นรูปธรรมต่อคนในชุมชนได้ เช่น โอกาสในการจ้างงาน รายได้เสริม การเข้าถึงบริการที่เกี่ยวข้องกับระบบราง

(2) สังคมและคุณภาพชีวิต

การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

แม้โครงการจะมีเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่และสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ระดับประเทศ แต่ในระดับชุมชน โครงการกลับยังไม่สามารถสร้างผลกระทบเชิงบวกที่ชัดเจนได้ และในหลายกรณียังส่งผลเชิงลบต่อชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่โดยรอบ โดยเฉพาะประเด็นการจราจรที่เกิดบริเวณจุดตัดทางรถไฟ ซึ่งกลายเป็นคอขวดในการเดินทางในช่วงเวลาที่รถไฟแล่นผ่าน ทำให้เกิดการจราจรติดขัด นั่นจึงบ่งชี้ว่าโครงการดังกล่าวส่งผลให้สภาพการจราจรในพื้นที่แย่ลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยร้อยละ 68 ของผู้ประเมินระบุว่าคุณภาพการจราจรแย่ลง สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาความแออัด ความล่าช้า และความไม่สะดวกในการเดินทาง ซึ่งส่งผลกระทบต่อทั้งการดำเนินชีวิตและการประกอบอาชีพ อีกหนึ่งประเด็นที่น่ากังวลคือความเห็นในเชิงลบต่อความพึงพอใจในชีวิตหลังการดำเนินโครงการ เนื่องมาจากชุมชนยังไม่ได้รับประโยชน์อย่างชัดเจน หลายรายระบุว่าทางรถไฟมีอยู่ก่อนแล้วและคุ้นชินกับการมีรถไฟในพื้นที่ จึงไม่ได้ส่งผลกระทบใหม่ที่เด่นชัด บางรายกลับมองว่าโครงการเป็นเพียง “ทางผ่าน” โดยไม่มีบทบาทในการพัฒนาคุณภาพชีวิตหรือสวัสดิการของคนในพื้นที่

(3) สิ่งแวดล้อม

การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

โครงการนี้ส่งผลกระทบเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพอากาศและเสียง สำหรับคุณภาพอากาศ ผลการประเมินชี้ว่าโครงการมีแนวโน้มทำให้สภาพอากาศแย่ลงอย่างเห็นได้ชัด โดยคนในชุมชนมีความกังวลเกี่ยวกับปัญหาฝุ่นละอองที่อาจเกิดจากกิจกรรมขนส่งหรือการก่อสร้าง ซึ่งอาจจะปัญหาทางเดินหายใจที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นในชุมชน นอกจากนี้ มลพิษทางเสียงและฝุ่นละอองยังเป็นข้อกังวลหลักของคนในชุมชน โดยเฉพาะเสียงดังจากขบวนรถไฟที่แล่นผ่านในช่วงเวลาเร่งด่วน ซึ่งสร้างความรำคาญและอาจส่งผลกระทบต่อความสงบของพื้นที่อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง จึงควรมีการพิจารณาในการออกแบบระบบป้องกันเสียง เช่น แนวกันเสียงหรือมาตรการจำกัดความเร็วบริเวณชุมชน เป็นต้น

(4) สรุปผลการประเมินด้านผลกระทบ (Impact) ไม่น่าพอใจ (2 คะแนน)

(4.1) ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เห็นว่าคนในชุมชนตามแนวรถไฟทางคู่ไม่ได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจและรายได้ของครอบครัว การก่อสร้างทางคู่บนเขตทางรถไฟเดิมไม่ได้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง

ทางเศรษฐกิจที่สำคัญในระดับครัวเรือนหรือชุมชน ไม่สามารถสร้างประโยชน์ที่เป็นรูปธรรม เช่น โอกาสในการจ้างงาน รายได้เสริมให้กับคนในชุมชนได้ เป็นต้น

(4.2) ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต

แม้โครงการมีเป้าหมายพัฒนาพื้นที่และโลจิสติกส์ระดับประเทศ แต่กลับส่งผลเชิงลบต่อชีวิตประจำวันของประชาชน โดยเฉพาะปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดทางรถไฟ นอกจากนี้ ความพึงพอใจในชีวิตหลังดำเนินโครงการยังอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากชุมชนไม่ได้รับประโยชน์ชัดเจน และมองว่าโครงการเป็นเพียง "ทางผ่าน" ที่ไม่ได้พัฒนาคุณภาพชีวิต

(4.3) ประเด็นสิ่งแวดล้อม

โครงการนี้ส่งผลกระทบเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะคุณภาพอากาศและเสียง ผลการประเมินชี้ว่าสภาพอากาศแย่ลงอย่างเห็นได้ชัด จากปัญหาฝุ่นละอองที่อาจเกิดจากกิจกรรมขนส่งและการก่อสร้างมลพิษทางเสียงจากขบวนรถไฟที่วิ่งผ่านในช่วงเวลาเร่งด่วนก็เป็นข้อกังวลหลักที่สร้างความรำคาญและกระทบต่อความสงบของพื้นที่อยู่อาศัย

7.2.4) การประเมินความเชื่อมโยง (Coherence)

การประเมินด้านความเชื่อมโยงของรถไฟทางคู่ ระหว่าง ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง พิจารณาจากข้อมูลทุติยภูมิเป็นหลัก ดังนี้

(1) ความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่

โครงการรถไฟทางคู่ ช่วง ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง เป็นองค์ประกอบหนึ่งของห่วงโซ่การให้บริการ (Service chain) ของโครงสร้างพื้นฐานของการขนส่งทางราง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการนำเข้าและส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง โดยทั้งห่วงโซ่ประกอบด้วย ICD ลาดกระบัง รถไฟทางคู่ SRTO และท่าเรือแหลมฉบัง ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในโครงการ SRTO

(2) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่

โครงการรถไฟทางคู่ช่วง ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง มีความสำคัญอย่างมากต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก โดยการจัดให้มีระบบรางที่มีประสิทธิภาพเป็นปัจจัยพื้นฐานในการดึงดูดการลงทุนเข้าสู่อุตสาหกรรมเป้าหมายและเขตเศรษฐกิจพิเศษของ EEC และการสร้างระบบรางเชื่อมตรงสู่ท่าเรือ จะส่งเสริมการรวมกลุ่มอุตสาหกรรมให้เป็นคลัสเตอร์ในพื้นที่ สร้างความได้เปรียบทางด้านโซ่อุปทาน

(3) สรุปผลการประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่ โครงการฯ เป็นส่วนหนึ่งของแผนงานหลัก ประกอบด้วย ICD ลาดกระบัง รถไฟทางคู่ SRTO และท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อขับเคลื่อนการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยผ่านท่าเรือแหลมฉบังได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(3.2) ประเด็นความสอดคล้องกับแผนพัฒนาในพื้นที่ โครงการฯ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่และเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) โดยการส่งเสริมการรวมกลุ่มอุตสาหกรรมให้เป็นคลัสเตอร์ในพื้นที่ เพื่อสร้างความได้เปรียบทางด้านโซ่อุปทาน

7.2.5) การประเมินประสิทธิภาพ (Efficiency)

การประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) ของโครงการฯ เป็นการประเมินต้นทุนในการก่อสร้างโครงการ และระยะเวลาในดำเนินโครงการเป็นไปตามเป้าหมายหรือไม่ โดยใช้ข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) ต้นทุนโครงการ

หากพิจารณาเฉพาะโครงการพัฒนารถไฟทางคู่เชื่อมระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง และสถานีแหลมฉบัง ในการดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย มติคณะรัฐมนตรีใน พ.ศ. 2547 อนุมัติวงเงินลงทุนรวม 5,235 ล้านบาท ต่อมาได้อนุมัติแผนปรับปรุงใน พ.ศ. 2550 เพิ่มวงเงินลงทุนเป็น 5,850 ล้านบาท เพื่อปรับแบบแก้ปัญหาดินอ่อนและอาณัติสัญญาณ ส่วนการก่อสร้างจริงมีค่าก่อสร้าง อาณัติสัญญาณ และค่าที่ปรึกษา รวม 4,174 ล้านบาท แต่ไม่พบรายงานค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดิน

(2) ระยะเวลาในดำเนินโครงการ

โครงการพัฒนารถไฟทางคู่เชื่อมระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง และสถานีแหลมฉบัง ในการดูแลของ รฟท. คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในหลักการตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอโครงการทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออก ตอนฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ใน พ.ศ. 2547 แผนเริ่มต้นกำหนดให้ดำเนินการ 4 ปี พ.ศ. 2547-2550 ต่อมาแผนปรับปรุงกำหนดให้ดำเนินการยาวขึ้นเป็น 7 ปี พ.ศ. 2547-2553 โดยมีระยะเวลาก่อสร้างตามสัญญาหลัก 28 เดือน พ.ศ. 2551-2553 จนเปิดให้บริการใน พ.ศ. 2554 ใช้ระยะเวลาก่อสร้างเพียง 28 เดือน

(3) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิภาพ (Efficiency) พอใช้ (3 คะแนน)

(3.1) ประเด็นต้นทุนโครงการ โครงการรถไฟทางคู่เชื่อมระหว่างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง และสถานีแหลมฉบัง พบว่าข้อมูลค่าใช้จ่ายและค่าที่ปรึกษาเฉพาะงานก่อสร้างเส้นทางต่ำกว่าวงเงินที่อนุมัติโดยคณะรัฐมนตรี

(3.2) ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ โครงการฯ ใช้เวลาในการดำเนินการล่าช้ามาก ตั้งแต่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้ดำเนินการใน พ.ศ. 2547 จนสามารถเปิดให้บริการขนส่งทางรางบนเส้นทางนี้ได้ใน พ.ศ. 2554

7.2.6) การประเมินด้านความยั่งยืน (Sustainability)

การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นรัฐวิสาหกิจที่ประสบปัญหาหนี้สินมาอย่างยาวนาน ปัจจุบันมีหนี้สินมากกว่า 2 แสนล้านบาท อันเป็นผลมาจากหลายสาเหตุ เช่น รายได้ไม่ครอบคลุมรายจ่าย การให้บริการเชิงสังคมที่เก็บค่าบริการต่ำตามนโยบายของรัฐ และค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรและต้นทุนดอกเบี้ยที่สูง โดยปัจจุบัน รฟท. ยังอยู่ในแผนฟื้นฟูกิจการฯ โดยมีเป้าหมายออกจากแผนฟื้นฟู ทำให้ EBITDA (กำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย) เป็นบวก ภายใน พ.ศ. 2576

สรุปผลการประเมินด้านความยั่งยืน (Sustainability) ไม่น่าพอใจ (2 คะแนน)

กรอบนโยบายในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานระบบราง ภาครัฐมีความชัดเจนในการสนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้าง แต่นโยบายในการดูแลบำรุงรักษาระบบราง ยังเป็นช่องว่างใหญ่ที่ รฟท. คงไม่มีความสามารถที่จะดูแลได้ทั้งหมดและตลอดไป ซึ่งไม่เหมือนกับกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี ในหมวดการซ่อมบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบท

7.2.7) การประเมินความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money)

การพัฒนารถไฟทางคู่ช่วง ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง มีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ แต่ไม่มีความคุ้มค่าทางการเงิน เนื่องจากเป็นโครงสร้างพื้นฐานประเภทสาธารณูปโภคและเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงข่ายระบบรางในภาคตะวันออกเพื่อนำมาใช้งานรองรับการเดินทางสัญจรของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินทางสัญจรขอประชาชนและการขนส่งสินค้า แต่เป็นโครงการที่รัฐลงทุนเองทั้งหมดทั้งการก่อสร้างทาง การติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณ การบำรุงรักษาทาง และการให้บริการเดินรถทั้งหมด ขณะที่มีขบวนรถไฟโดยสารที่ร่วมใช้ประโยชน์จากทางคู่ดังกล่าว อาทิ ขบวนรถไฟโดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ ไปจังหวัดฉะเชิงเทรา และชลบุรี (อำเภอศรีราชา พัทยา และสัตหีบ) ซึ่งรัฐจัดให้เป็นสวัสดิการพื้นฐานแก่ประชาชน ทำให้โครงการนี้ไม่มีความคุ้มค่าทางการเงิน

สรุปผลการประเมินด้านความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money) ไม่น่าพอใจ (2 คะแนน)

โครงการมีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์และก่อให้เกิดประโยชน์แก่การขนส่งสินค้าและการเดินทางสัญจรของประชาชน โดยมีรายได้อยู่ระหว่างร้อยละ 80-90 ของต้นทุน ซึ่งไม่มีความคุ้มค่าทางการเงินในการลงทุนเนื่องจากเป็นโครงสร้างพื้นฐานประเภทสาธารณูปโภคและเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงข่ายระบบรางในภาคตะวันออกเพื่อนำมาใช้งานรองรับการเดินทางสัญจรของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยมิได้มีความมุ่งประสงค์เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าในเชิงพาณิชย์เพียงอย่างเดียว

7.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากการประเมินผลโครงการรถไฟทางคู่ช่วง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง ตามเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 7 ด้านแล้ว ที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมของโครงการได้ ดังนี้

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษารถไฟทางคู่ช่วง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง
1	**ความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• โครงการฯ มีความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาในทุกระดับ • โครงการฯ มีความสอดคล้องกับความต้องการของผู้นำเข้าและส่งออก ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง • รถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดแจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษารถไฟทางคู่ช่วง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง
2	**ประสิทธิผล (Effectiveness)** **ไม่น่าพอใจ ได้ 2 คะแนน**	• **ประเด็นปริมาณผู้ใช้งาน** ปริมาณการให้บริการรถไฟต่ำกว่าเป้าหมาย มีปริมาณผู้ใช้งานอยู่ต่ำกว่าแผนไม่เกินร้อยละ 20 • **ความพึงพอใจในการลดต้นทุนโลจิสติกส์** ผู้ใช้ยังต้องการใช้รถไฟเพราะต้นทุนถูกกว่าและประหยัดเวลา แต่การยกเลิกขบวนรถบ่อยครั้งของ รฟท. ทำให้ผู้ประกอบการขาดความเชื่อมั่นและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น และมากกว่าครึ่งหนึ่งของผู้ตอบแบบสอบถามไม่เห็นว่าโครงการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวม • **ความพึงพอใจในการลดระยะเวลาในการดำเนินงาน** แม้รถไฟมีข้อดีด้านเวลา แต่ รฟท. ไม่สามารถรักษาความถี่และความตรงต่อเวลาได้ อีกทั้งกระบวนการของ SRTO ใช้เวลานาน โดยเฉพาะการยกขนตู้สินค้าและเวลารอขบวนรถที่ผันผวนสูง ทำให้ร้อยละ 60 ของผู้ตอบแบบสอบถามไม่รู้สึกว่าโครงการช่วยลดระยะเวลาการส่งออกตามที่คาดหวัง • **ประเด็นความพึงพอใจในภาพรวม** ร้อยละ 90 ของผู้ตอบแบบสอบถามไม่พอใจบริการขนส่งทางรางโดยรวม เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนหัวรถจักรและแคร่ ปัญหาจุดตัดในท่าเรือแหลมฉบัง การจัดการพนักงานขับรถไฟ และความล่าช้าของศุลกากร รวมถึงการขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานให้ใช้ตัวชี้วัดเดียวกัน • รถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง ปริมาณผู้ใช้งานอยู่ต่ำกว่าแผนไม่เกินร้อยละ 20 การขนส่งทางรถไฟสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้ แต่ติดปัญหาเรื่องความไม่แน่นอนของขบวนสินค้าส่งผลให้ไม่สามารถลดระยะเวลาในการดำเนินงานได้
3	**ผลกระทบ (Impact)** **ไม่น่าพอใจ ได้ 2 คะแนน**	• **ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้** คนในชุมชนตามแนวรถไฟทางคู่ไม่ได้รับผลกระทบด้านเศรษฐกิจหรือรายได้เนื่องจากโครงการสร้างบนเขตทางรถไฟเดิมและไม่ได้สร้างประโยชน์ที่เป็นรูปธรรม • **ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต** โครงการส่งผลลบต่อคุณภาพชีวิตประจำวันของประชาชน โดยเฉพาะปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดรถไฟ และชุมชนไม่ได้รับประโยชน์ชัดเจนและมองว่าเป็นเพียง “ทางผ่าน” • **ประเด็นสิ่งแวดล้อม** โครงการนี้ส่งผลกระทบเชิงลบอย่างมากต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งคุณภาพอากาศที่แย่ลงจากฝุ่นละออง และมลพิษทางเสียงจากขบวนรถไฟที่สร้างความรำคาญและกระทบต่อความสงบสุขของพื้นที่อยู่อาศัยใกล้เคียง • รถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบังส่งผลกระทบเชิงลบที่ชัดเจน ในด้านสังคม คุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม
4	**ความเชื่อมโยง (Coherence)** **น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• **ประเด็นความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่** โครงการฯ เป็นส่วนหนึ่งของแผนงานหลัก ประกอบด้วย ICD ลาดกระบัง รถไฟทางคู่ SRTO และท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อขับเคลื่อนการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทย ผ่านท่าเรือแหลมฉบังได้อย่างมีประสิทธิภาพ • **ประเด็นความสอดคล้องกับแผนพัฒนาในพื้นที่** โครงการฯ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่และเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) โดยการส่งเสริมการรวมกลุ่มอุตสาหกรรมให้เป็นคลัสเตอร์ในพื้นที่ สร้างความได้เปรียบทางด้านโซ่อุปทาน • รถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง สอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาพื้นที่
5	**ประสิทธิภาพ (Efficiency)** **พอใช้ ได้ 3 คะแนน**	• **ประเด็นต้นทุนโครงการ** ค่าใช้จ่ายและค่าที่ปรึกษางานก่อสร้างเส้นทาง ต่ำกว่าวงเงินที่อนุมัติโดย ครม. ในขณะที่การพัฒนา SRTO ในส่วนของ กทท. ยังดำเนินการไม่เต็มรูปแบบ ทำให้ค่าใช้จ่ายที่ใช้จริงยังต่ำกว่าวงเงินที่อนุมัติโดย ครม. เช่นกัน • **ระยะเวลาในการดำเนินโครงการ** โครงการฯ ใช้เวลาในการดำเนินการนานมาก ตั้งแต่ ครม. เห็นชอบให้ดำเนินการใน พ.ศ. 2547 จนสามารถให้บริการผ่าน SRTO ได้ใน พ.ศ. 2565 นอกจากนี้ ยังเสียเวลาในการประสานแผนต่อทางรถไฟจากสถานีแหลมฉบังเข้าสู่เขตท่าเรือแหลมฉบัง เป็นระยะเวลาหนึ่งด้วย

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษารถไฟทางคู่ช่วง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง
		• รถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง ต้นทุนโครงการได้ตามเป้าหมาย แต่ระยะเวลาดำเนินโครงการแย่กว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 10
6	**ความยั่งยืน (Sustainability) ไม่น่าพอใจ ได้ 2 คะแนน**	• กรอบนโยบายในการสร้างโครงสร้างพื้นฐานระบบราง ภาครัฐมีความชัดเจนในการสนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้าง แต่นโยบายในการดูแลบำรุงรักษาระบบราง ยังเป็นช่องว่างใหญ่ที่ รฟท. อาจไม่สามารถที่จะดูแลได้ทั้งหมดและตลอดไป ซึ่งไม่เหมือนกับกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทที่ได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปีในหมวดการซ่อมบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบท • รถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง ประสบปัญหาทั้งการดูแลและบำรุงรักษาและหน่วยงานไม่มีงบประมาณเพียงพอในการดำเนินงาน
7	**ความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money) ไม่น่าพอใจ ได้ 2 คะแนน**	• โครงการมีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์และก่อให้เกิดประโยชน์แก่การขนส่งสินค้าและการเดินทางสัญจรของประชาชน แต่ไม่มีความคุ้มค่าทางการเงินในการลงทุน เพราะรัฐลงทุนเองทั้งหมด แต่ไม่มีความคุ้มค่าทางการเงินในการลงทุนเนื่องจากเป็นโครงสร้างพื้นฐานประเภทสาธารณูปโภคและเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงข่ายระบบรางในภาคตะวันออกเพื่อนำมาใช้งานรองรับการเดินทางสัญจรของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยมิได้มีความมุ่งประสงค์เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าในเชิงพาณิชย์เพียงอย่างเดียว • รถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง เป็นโครงการรัฐลงทุนเองทั้งหมดรายได้อยู่ระหว่างร้อยละ 80-90 ของต้นทุน
ผลการประเมินโครงการ		**21 คะแนน จาก 35 คะแนน (พอใช้)**

ผลการประเมินโครงการ ได้รับคะแนนรวม 21 คะแนน (พอใช้)

การพัฒนารถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง เป็นโครงการที่มีความสำคัญต่อการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง เพื่อประสิทธิภาพในการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง อย่างไรก็ดี การให้บริการขนส่งทางรางบนเส้นทางสายนี้ ยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการและชุมชนได้ตามที่ควรจะเป็น

ข้อค้นพบจากการประเมินการใช้ประโยชน์รถไฟทางคู่ช่วง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง

การพัฒนารถไฟทางคู่ช่วง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาระดับชาติ ทั้งนี้ในการยกระดับการใช้ประโยชน์การใช้ประโยชน์รถไฟทางคู่ช่วง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบังได้อย่างยั่งยืน ควรมีการดำเนินการดังต่อไปนี้เพิ่มเติม ประกอบด้วย **(1) เร่งจัดหารถจักรและล้อเลื่อน** เพื่ออำนวยความสะดวกให้สินค้าที่เข้ารับบริการตรวจปล่อยที่ SRTO สามารถขนส่งโดยใช้รถไฟเชื่อมโยงระหว่าง SRTO กับ ICD ลาดกระบัง และระหว่าง SRTO กับ Container Yard ในภาคอื่น อาทิ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อทำให้เกิดความสะดวกและประหยัดต้นทุนแก่เจ้าของสินค้ามากขึ้น อีกทั้งเพื่อบรรเทาภาวการณ์จราจรทางถนนที่แออัดคับคั่งในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง และ **(2) บูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย และกรมศุลกากร ในการกำหนดค่าเป้าหมายปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งภายในเส้นทาง ขบวนรถไฟที่ต้องการเดินรถผ่านอุโมงค์เอกซเรย์ของศุลกากร ระยะเวลาการให้บริการเดินรถ และระดับการให้บริการ (Service Level) ที่ ICD ลาดกระบังและ SRTO ต้องดำเนินงานเพื่อให้ผลการปฏิบัติงานและค่าเป้าหมายมีความสอดคล้องกัน

5.3 การประเมินการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

การประเมินการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ในการรองรับโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมายทั้ง 10 โครงการที่ได้คัดเลือก ประกอบด้วย

- จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง
- จุดขนถ่ายสินค้าทางน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
- สำนักงานศุลกากรหนองคาย จังหวัดหนองคาย
- ด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร
- ด่านศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลา
- ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก
- ด่านศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม
- ด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย
- ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย
- ด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

สำหรับการประเมินการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ ที่ปรึกษาจะดำเนินการประเมินตามกรอบแนวทางการประเมินการใช้ประโยชน์ 4 ด้าน ที่จะนำเสนอในหัวข้อ 5.3.1 ส่วนวิธีการได้มาซึ่งข้อมูลจะอาศัยข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ นำเสนอวิธีการในหัวข้อมูล 5.3.2 และผลประเมินการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ ดังนำเสนอในหัวข้อ 5.3.3 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

5.3.1 กรอบแนวทางการประเมินการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

กรอบแนวทางการประเมินการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ในการรองรับโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมายจะดำเนินการประเมินใน 4 ด้าน ประกอบด้วย ความสอดคล้อง (Relevance) ประสิทธิผล (Effectiveness) ผลกระทบ (Impact) และความเชื่อมโยง (Coherence) เนื่องจากด่านศุลกากรมีวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า จัดเก็บภาษีอาการ ควบคุมและตรวจสอบสินค้า ปกป้องสังคมและเศรษฐกิจ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน สร้างความมั่นคง ขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ การให้บริการไม่ได้ตระหนักถึงรายได้ รายรับ รายจ่ายแต่เป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ

เหตุที่ไม่สามารถประเมินอีก 3 เกณฑ์ได้เนื่องจากการให้บริการด่านเป็นการให้บริการสาธารณะ (Public Service) จึงไม่นำรายได้จากการให้บริการมาเป็นผลงาน (ทำให้ประเมินความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money) ไม่ได้) และด้วยการสร้างด่าน ไม่มีรายงานการศึกษาความเหมาะสม เพื่อจะนำมาเปรียบเทียบกับการดำเนินงานจริง (ทำให้ประเมินประสิทธิภาพ (Efficiency) ไม่ได้) และเนื่องจากด่านที่ทำการประเมินเป็นด่านที่มีความสำคัญกับการค้าระหว่างประเทศมาก และงบประมาณในการให้บริการของด่านเหล่านี้ส่วนใหญ่เป็น

งบดำเนินการด้านบุคลากร จึงมักไม่ค่อยมีประเด็นปัญหาในการรักษาความต่อเนื่องในการให้บริการ (ทำให้ประเมินความยั่งยืน (Sustainability) ไม่ได้เช่นเดียวกัน)

การประเมินการใช้ประโยชน์ 4 ด้าน ประกอบด้วย

(1) ความสอดคล้อง (Relevance) ประเมินความสามารถในการตอบสนองหรือสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาฯ และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการ อาทิ ความสามารถในการช่วยให้ผู้ใช้บริการสามารถลดต้นทุนหรือระยะเวลาในการดำเนินงาน และความสามารถของโครงการพัฒนาในการช่วยเพิ่มความสามารถในการดำเนินงานที่เข้ามาใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกที่สร้างขึ้น

(2) ประสิทธิผล (Effectiveness) ประเมินจากมูลค่าการนำเข้าส่งออก และดุลการค้า ความพึงพอใจในบริการ ความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม และความพึงพอใจในภาพรวมของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์นั้น การประเมินส่วนนี้ได้จากแบบสอบถามดังแสดงในหัวข้อ 5.3.2

(3) ผลกระทบ (Impact) ประเมินผลกระทบเชิงบวกหรือผลกระทบเชิงลบที่เกิดขึ้น อาทิ เศรษฐกิจ/รายได้ สังคม/คุณภาพชีวิต สิ่งแวดล้อม เป็นต้น การประเมินส่วนนี้ได้จากแบบสอบถามดังแสดงในหัวข้อ 5.3.2

(4) ความเชื่อมโยง (Coherence) ประเมินความเป็นไปได้ของการดำเนินงานโครงการที่มีความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่ และความเชื่อมโยงกับการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ การลงทุนในการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมจะมีความเชื่อมโยงกับการส่งเสริมให้มีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมภายในพื้นที่บริเวณไม่ไกลจากท่าเรือ

หลักเกณฑ์การให้คะแนนการประเมินการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ (ด่านศุลกากร) ดังแสดงในตารางที่ 5.3-1

ตารางที่ 5.3-1 หลักเกณฑ์การให้คะแนนการประเมินการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

เกณฑ์	ประเด็นพิจารณา	น่าพอใจอย่างยิ่ง (คะแนน = 5)	น่าพอใจ (คะแนน = 4)	พอใช้ (คะแนน = 3)	ไม่น่าพอใจ (คะแนน = 2)	ไม่น่าพอใจอย่างยิ่ง (คะแนน = 1)
Relevance	1. สอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ 2. รองรับความต้องการของผู้ใช้	สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดเจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ	สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในระดับดี และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้ดี แต่ยังสามารถพัฒนาเพิ่มเติมได้	สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติบางส่วนและไม่ชัดเจน และการตอบสนองผู้ใช้บริการยังมีข้อจำกัด	ไม่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างมีนัยสำคัญ และการตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการไม่มีประสิทธิภาพ	ไม่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างมีนัยสำคัญ และไม่สามารถตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้เลย
Effectiveness	1. มูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้น และดุลการค้าของไทย 2. ความพึงพอใจในบริการ 3. ความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม 4. ความพึงพอใจในภาพรวม	มูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้น โดยไทยได้ดุลการค้า และผู้ใช้บริการพึงพอใจในระดับสูง	มูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้น และผู้ใช้บริการพึงพอใจในระดับปานกลาง	มูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้นเล็กน้อย และผู้ใช้บริการไม่พึงพอใจในบางมิติ	มูลค่าการนำเข้าส่งออกลดลงและผู้ใช้บริการไม่พึงพอใจในบางมิติ	มูลค่าการนำเข้าส่งออกลดลงและผู้ใช้บริการไม่พึงพอใจในทุกมิติ
Impact	1. เศรษฐกิจ/รายได้ 2. สังคม/คุณภาพชีวิต 3. สิ่งแวดล้อม	ผลกระทบเชิงบวกที่โดดเด่นและชัดเจนในทุกมิติ	ในภาพรวมของทุกมิติได้รับผลกระทบเชิงบวกระดับปานกลาง แต่อาจยังมีบางจุดที่สามารถพัฒนาได้เพิ่มเติม	ได้ผลกระทบเชิงบวกในภาพรวม แต่มีคนบางกลุ่มรับรู้ถึงผลกระทบเชิงลบ	ได้รับผลกระทบเชิงลบที่ชัดเจนในบางมิติ	ได้รับผลกระทบเชิงลบสูงในทุกมิติ
Coherence	1. เชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่ 2. เชื่อมโยงกับการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน	สอดคล้องอย่างเต็มที่กับโครงการในพื้นที่ และการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้าน	สอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านในระดับดี แต่อาจมีบางจุดที่ต้องแก้ไข	สอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านในระดับปานกลางถึงดี และมีบางจุดที่ต้องเร่งแก้ไข	สอดคล้องเพียงข้อใดข้อหนึ่ง	ไม่สอดคล้องทั้งสองข้อ
ภาพรวมโครงการ	**นำคะแนนทั้ง 4 เกณฑ์มารวมกัน**	**น่าพอใจอย่างยิ่ง**	**น่าพอใจ**	**พอใช้**	**ไม่น่าพอใจ**	**ไม่น่าพอใจอย่างยิ่ง**
		18-20	15-17	10-14	7-9	4-6

5.3.2 การรวบรวม/สำรวจข้อมูล

ด้วยเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ที่มีความซับซ้อนจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลเพื่อสนับสนุนจำนวนมากที่ปรึกษาจำเป็นต้องรวบรวม/สำรวจข้อมูลทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิควบคู่กันไป ดังนี้

1) การสำรวจข้อมูลปฐมภูมิ ที่ปรึกษาได้ออกแบบแบบสอบถาม 2 ชุด เพื่อจัดเก็บข้อมูลที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ชุดที่ 1 เป็นการจัดเก็บความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ และชุดที่ 2 เป็นการจัดเก็บความคิดเห็นของชุมชนต่อผลกระทบของโครงการ

แบบสอบถามชุดที่ 1 จัดทำขึ้นเพื่อประเมินประสิทธิผล (Effectiveness) โดยรวบรวมข้อมูลและความคิดเห็นจากผู้ใช้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ เกี่ยวกับขั้นตอนการบริการ สิ่งอำนวยความสะดวก และอุปสรรคต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น เพื่อนำข้อมูลมาประเมินความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิผล

การให้บริการที่ด่านส่งออกและนำเข้า และจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย แนวทางการพัฒนา แผนงาน/มาตรการสำหรับการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการที่ด่านศุลกากร และการวางแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยแบบสอบถามประกอบด้วย 5 ส่วน ได้แก่ (1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (2) ประสบการณ์การใช้บริการด่านศุลกากร (3) ข้อเสนอแนะด้านบริการ (4) ข้อเสนอแนะด้านสภาพแวดล้อม และ (5) กฎระเบียบภาครัฐ โดยผู้ตอบแบบสอบถามจะให้คะแนนตามระดับความสำคัญประเด็นพิจารณาซึ่งกำหนดไว้ 4 ระดับ ประกอบด้วย (คะแนน = -2) ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (คะแนน = -1) ไม่พึงพอใจ (คะแนน = 1) พึงพอใจ (คะแนน = 2) พึงพอใจอย่างยิ่ง สำหรับรูปแบบการสอบถามที่ปรึกษาอาศัยการประสานในหลายรูปแบบทั้งส่งแบบสอบถามออนไลน์คู่กับจดหมายขอความอนุเคราะห์ตอบแบบสอบถาม หรือการสัมภาษณ์ตัวต่อตัว หรือการหารือผ่านทางโทรศัพท์ ดังแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ง**

แบบสอบถามชุดที่ 2 จัดทำขึ้นเพื่อประเมินเพื่อสำรวจความคิดเห็นของชุมชนต่อผลกระทบของโครงการ โดยรวบรวมข้อมูลและความคิดเห็นของชุมชนและประชาชนในพื้นที่ของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์นั้น เป็นแบบสอบถามชุดเดียวกับที่เก็บโครงสร้างพื้นฐานข้างต้น ดังแสดงไว้ใน**ภาคผนวก ค**

นอกจากการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามที่กล่าวมาข้างต้น ที่ปรึกษาได้มีการสำรวจข้อมูลโดยอาศัยการสัมภาษณ์เชิงลึก ในรูปเข้าไปสอบถามตัวต่อตัว หรือ การสัมภาษณ์ผ่านโทรศัพท์กับผู้มีความเชี่ยวชาญเฉพาะในพื้นที่นั้น ๆ ในกรณีที่ไม่สามารถดำเนินการเก็บข้อมูลผ่านแบบสอบถามได้

2) การสำรวจข้อมูลทุติยภูมิ

จากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ อาทิ รายงานผลการศึกษาความเป็นไปได้ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ รายงานผลการดำเนินงานประจำปี รายงานการปฏิบัติตามแผนหรือตัวชี้วัดของการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้รับการคัดเลือก โดยมีหัวข้อในการรวบรวมข้อมูล เช่น

- ข้อมูลความเป็นมาโครงการ
- รายละเอียดการประเมินก่อนเริ่มจัดทำโครงการ (Ex-Ante Evaluation) (ถ้ามี)
- รายละเอียดการติดตามระหว่างการดำเนินโครงการ (ถ้ามี)
- ข้อมูลการใช้ประโยชน์ในปัจจุบันของโครงการ เช่น จำนวนผู้ใช้งาน มูลค่าการค้า รายได้ ผลกระทบที่ได้รับจากโครงการ เป็นต้น

5.3.3 ผลการประเมินการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

สำหรับผลการประเมินการใช้ประโยชน์สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ในการรองรับโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมายทั้ง 9 โครงการที่ได้ทำการคัดเลือก มีรายละเอียดดังนี้

1) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง

1.1) ข้อมูลพื้นฐาน

1.1.1) ความเป็นมา

รูปที่ 5.3-1 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง

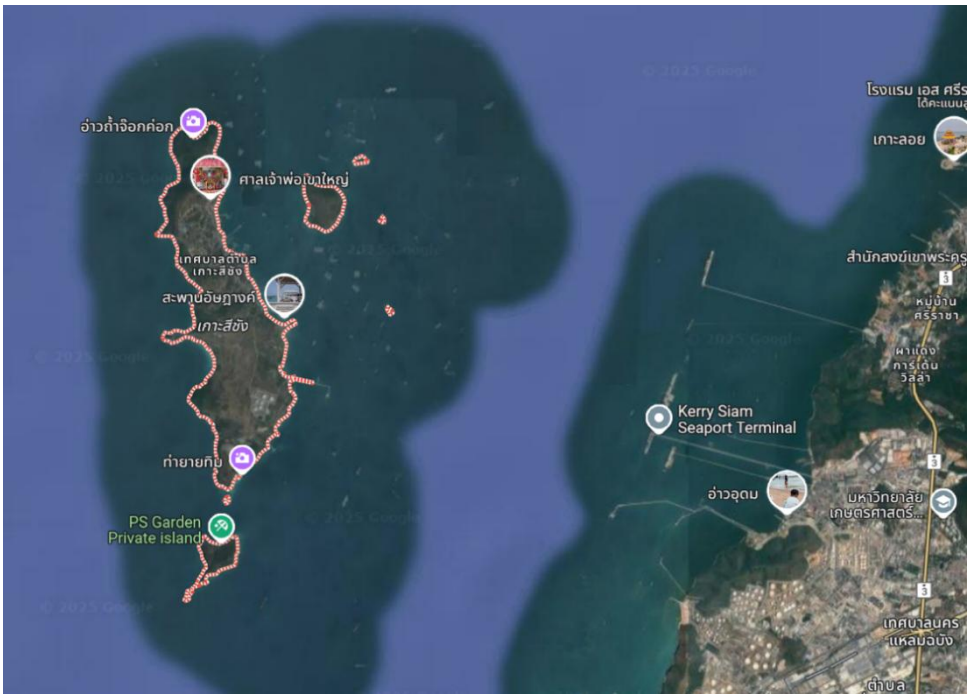
ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

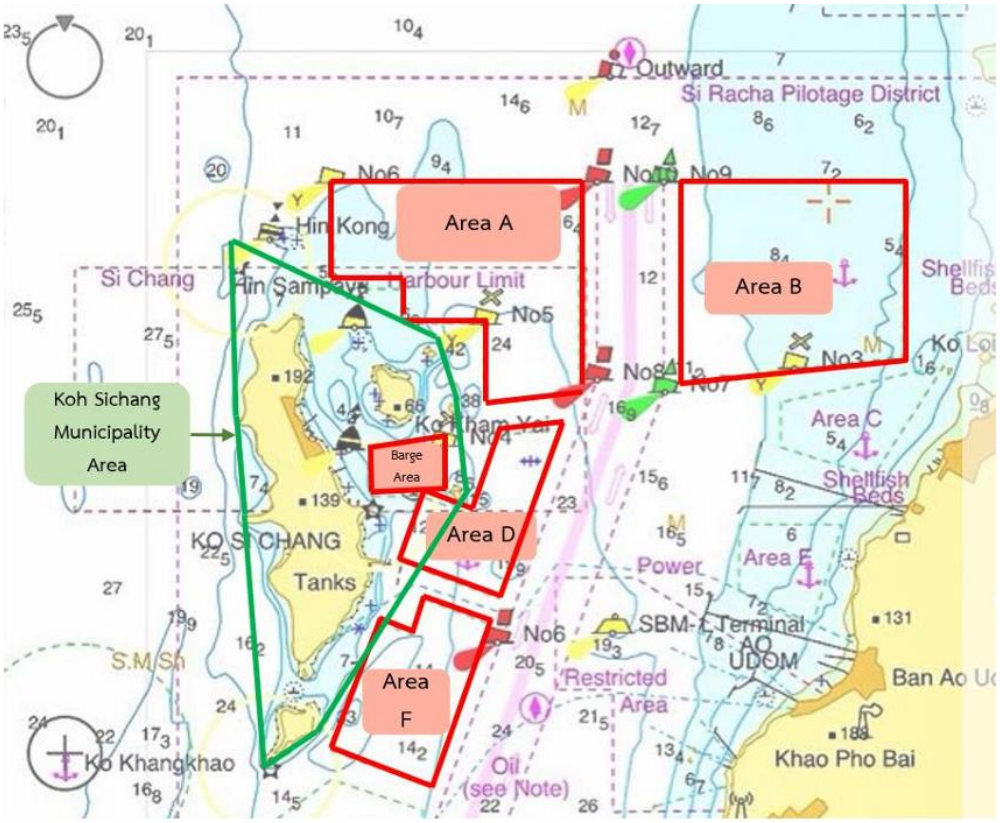
เขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังเป็นย่านการจอดเรือกลางทะเลสำหรับสินค้าเทกองแห้ง (Dry Bulk Cargo) ที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย เนื่องจากเขตที่จอดเรือมีความเหมาะสมด้านความลึกในการทอดสมอและเป็นพื้นที่ที่อยู่ระหว่างเกาะสีชังกับฝั่งอำเภอศรีราชา ทำให้มีเกาะสีชังที่คอยกำบังคลื่นลมส่งผลให้สภาพคลื่นที่เรียบทำให้เอื้อต่อการขนถ่ายสินค้า โดยเรือเดินสมุทรที่จอดทอดสมอเพื่อขนถ่ายสินค้า ณ เขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังเป็นเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่และกินน้ำลึกมากกว่า 8 เมตร ขนาดระวางขับน้ำมากกว่า 50,000 เดทเวทตัน ซึ่งไม่สามารถเดินเรือผ่านเข้ามาในแม่น้ำเจ้าพระยาที่มีระดับความลึกจำกัดได้

เขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังเป็นพื้นที่ที่กรมศุลกากรกำหนดให้เป็นพื้นที่ที่เรือสินค้าต่างประเทศสามารถขนถ่ายสินค้าเข้าและออกได้ โดยไม่ต้องเข้ามาในเขตท่าเรือที่เป็นด่านศุลกากร เพื่อรองรับ

การขนส่งสินค้าที่เป็นการขนถ่ายสินค้าข้างลำโดยไม่จำเป็นต้องนำเรือเข้าเทียบท่าเรือเพื่อใช้อุปกรณ์บนฝั่งหรืออุปกรณ์บนเรือในการขนถ่าย ที่ผ่านมาสินค้าเทกองแห้งที่มีการขนถ่ายกลางทะเลในบริเวณเขตที่จอดเรือฯ เกาะสีชังเป็นสินค้าที่ต้องบรรทุกและขนถ่ายคราวละมาก ๆ และเป็นสินค้าของเจ้าของรายเดียวที่ใช้การเช่าเหมาเรือทั้งหมดมาเพื่อให้บริการรับ/ส่งสินค้าระหว่างไทยกับตลาดต่างประเทศ โดยกลุ่มสินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกและมีการขนถ่าย ณ เขตที่จอดเรือฯ ได้แก่ มันสำปะหลัง ซิเมนต์ ข้าว ยิปซั่ม และน้ำตาล ขณะที่กลุ่มสินค้านำเข้าสำคัญที่มีการขนถ่าย ณ เขตกลางทะเล ได้แก่ ถ่านหิน ปุ๋ยเคมี อาหารสัตว์ สินแร่ และเหล็ก โดยสินค้านำเข้าและส่งออกส่วนใหญ่มีการใช้เรือโป๊ะ (อาจเรียกชื่ออื่นได้ เช่น เรือลำเลียง เรือบรรทุกสินค้าภายในประเทศ หรือเรือท้องแบนที่ไม่มีเครื่องยนต์) จากท่าเรือแม่น้ำป่าสักและแม่น้ำเจ้าพระยาซึ่งตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอนครหลวง อำเภอบางปะอินและอำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เพื่อนำส่งมายังเรือสินค้าขนาดใหญ่ที่ทอดสมอจอดรออยู่ ณ เขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง

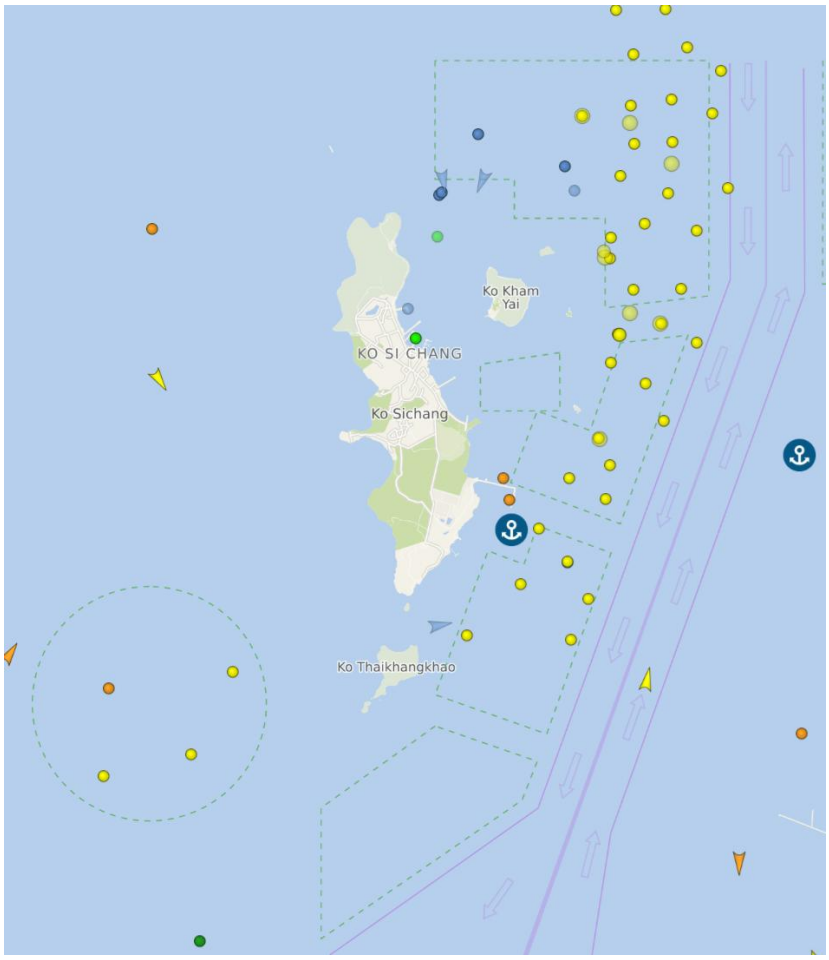
พื้นที่ของเขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง ซึ่งเป็นไปตามประกาศกรมศุลกากรที่ 13/2561 ลงวันที่ 19 กรกฎาคม พ.ศ. 2561 ซึ่งกำหนดพื้นที่กลางทะเลที่อนุญาตให้มีการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศได้มีดังนี้ (ก) ด้านเหนือของพื้นที่ตั้งแต่สุดเหนือกองหินสัมปะยื้อเป็นเส้นเล็งตรงสู่ทิศตะวันออก (ข) ด้านตะวันออกของพื้นที่เริ่มต้นที่เส้นเล็งตรงเหนือตรงใต้ผ่านสุดแหลมด้านตะวันออกของเกาะร้านดอกไม้ (ค) ด้านใต้ของพื้นที่เริ่มตั้งแต่หินที่สร้างไว้ที่ปลายแหลมวังเกาะสีชังเป็นเส้นเล็งตรงสู่ทิศตะวันออก และ (ง) ด้านตะวันตกของพื้นที่เริ่มต้นที่เส้นเล็งระหว่างผ่านกระโจมหินสัมปะยื้อกับยอดเขาใหญ่





รูปที่ 5.3-2 พื้นที่ของเขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง

ที่มา: เทศบาลตำบลเกาะสีชัง



รูปที่ 5.3-3 เขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังที่ได้รับอนุญาตจากกรมศุลกากรให้เป็นพื้นที่ขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศได้

ที่มา: กรมศุลกากร (2561)

รูปที่ 5.3-4 การขนถ่ายสินค้าข้างลำกลางทะเล (การส่งออกน้ำตาลจากไทยไปต่างประเทศ) โดยใช้เรือโป๊ะขนส่งจากท่าเรือในแม่น้ำมาถ่ายลงเรือเดินทะเลระหว่างประเทศที่จอดทอดสมอ ณ เขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

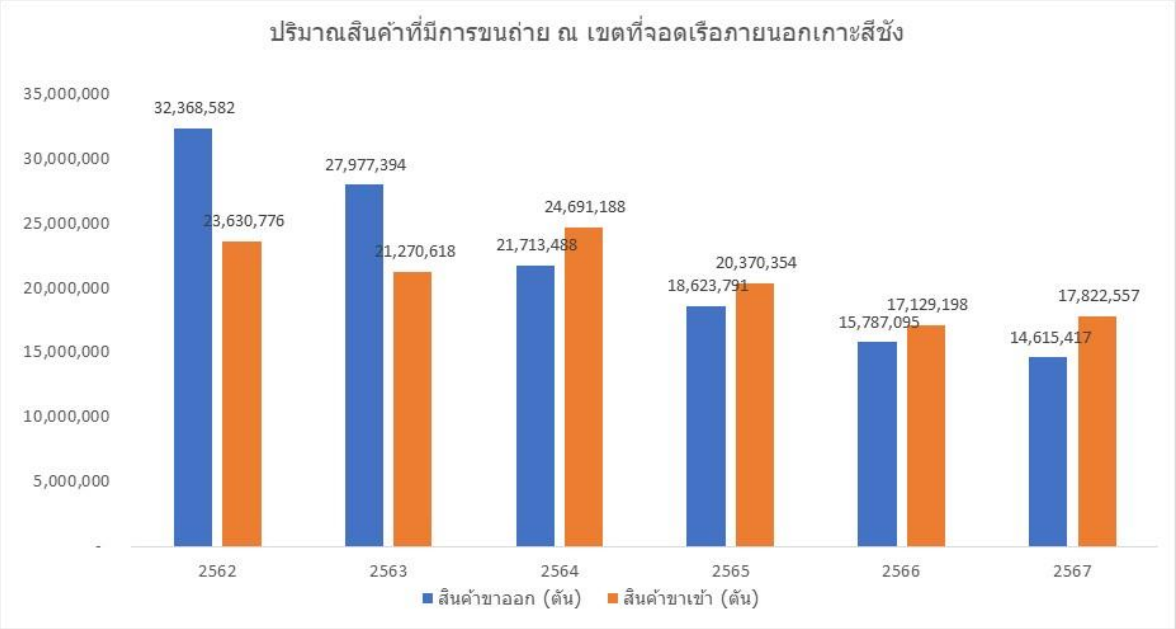
ในส่วนของการปฏิบัติพิธีการศุลกากรของเรือที่เข้ามาในพื้นที่เขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังนั้น ให้ปฏิบัติเช่นเดียวกับการรายงานเรือเข้าเขตท่าที่เป็นด่านศุลกากร (เช่นเดียวกับเรือเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ) โดยนายเรือจะต้องยื่นบัญชีสินค้าที่ขนถ่าย พร้อมทั้งยื่นเอกสารประกอบอื่น ๆ ได้แก่ บัญชีชื่อคนโดยสาร บัญชีของของคนโดยสาร บัญชีชื่อคนเรือ บัญชีของใช้สำหรับเรือ บัญชีของของคนเรือ เป็นต้น และเมื่อเรือเดินทางมาจากต่างประเทศเข้ามาถึงที่จอดเรือฯ เพื่อขนถ่ายสินค้าลงเรือ นายเรือหรือตัวแทนเรือต้องยื่นคำขออนุญาตเปิดระวางเป็นพิเศษต่อหน่วยงานที่กำกับที่จอดเรือภายนอก (ซึ่งที่นี้คือเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ประจำอยู่ที่เกาะสีชัง) โดยนายเรือหรือตัวแทนเรือให้คำรับรองว่าได้รายงานเรือเข้าสำเร็จ โดยแจ้งวันและเวลานำเข้าที่แท้จริงที่เรือถึงเขตท่าเรียบร้อยแล้วจึงทำการขนถ่ายได้ โดยในกรณีของการขนถ่ายสินค้าต้องกำกับ ณ ที่จอดเรือภายนอก อาทิ การนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ การส่งออกข้าวและน้ำตาล จะต้องได้รับใบอนุญาตนำเข้า/ส่งออกจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานศุลกากรก่อนจึงจะดำเนินการขนถ่ายได้ นอกจากนี้ ในการถ่ายของลงเรือ ณ เขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังจะไม่อนุญาตให้ถ่ายจากเรือที่เดินทางมาจากต่างประเทศสองลำหรือมากกว่านั้นลงเรือเฉพาะเขตลำเดียว (อนุญาตให้เรือโป๊ะที่รับสินค้าจากเรือใหญ่ให้รับสินค้าได้จากเรือต่างประเทศเพียงลำเดียว) ยกเว้นได้รับอนุญาตหรือแสดงให้เห็นชัดเจนว่ามีการแยกของไว้ในเรือโป๊ะเป็นตอน ๆ

นอกจากกรมศุลกากร ซึ่งเป็นหน่วยงานที่กำกับดูแลการเข้ามาของเรือที่จะเข้ามาขนถ่ายสินค้าและการกำกับการขนถ่ายสินค้า กรมเจ้าท่ายังเป็นอีกหน่วยงานที่เข้ามากับการเดินทางของเรือเนื่องจากที่จอดเรือขนถ่ายสินค้าเกาะสีชังอยู่ภายใต้พื้นที่ที่กรมเจ้าท่าต้องดูแลความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำและอยู่ภายใต้

"เขตท่าเรือศรีราชา" โดยได้ออกกฎกระทรวงกำหนดเขตท่าเรือศรีราชา พ.ศ. 2545 ลงวันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2545 ที่กำหนดเขตจอดเรือศรีราชาเพื่อให้สามารถปฏิบัติการขนถ่ายสินค้ากลางน้ำได้แบ่งเป็นเขตจอดเรือขนถ่ายสินค้ากลางน้ำด้านตะวันออก เขตจอดเรือขนถ่ายสินค้ากลางน้ำด้านตะวันตก เขตจอดเรือบรรทุกน้ำมันด้านตะวันออกและตะวันตก โดยใน**กรณีของพื้นที่บริเวณเกาะสีชังเป็นพื้นที่สำหรับจอดเรือขนถ่ายสินค้าประเภทสินค้าเทกองแห้ง** ซึ่งกรมเจ้าท่าเรียกเก็บค่าธรรมเนียม 2 ประเภท ได้แก่ (1) ค่าธรรมเนียมการจอดทอดเรือกลางน้ำสำหรับเรือเดินต่างประเทศทั้งขาเข้าและขาออกเรียกเก็บในอัตรา 0.10 บาท/ตันกรอส (GRT) ต่อวัน เพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดระบบการจราจรทางน้ำและควบคุมมลภาวะทางทะเลและการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเขตท่าเรือศรีราชา และ (2) ค่าจ้างนำร่อง โดยเรือที่มีขนาดความยาวไม่เกิน 165 ฟุต (50.29 เมตร) คิดค่าจ้างนำร่อง 2,000 บาท และถ้าเกิน 165 ฟุต ส่วนที่เกินฟุตละ 12 บาท[61]

1.1.2) ปริมาณสินค้า

ปริมาณการขนถ่ายสินค้าขาออกและสินค้าขาเข้าประเทศไทยที่เกิดขึ้น ณ เขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง แสดงตามรูปที่ 5.3-5 ซึ่งพบว่าปริมาณสินค้าที่มีการขนถ่ายมีการปรับตัวลดลงจาก พ.ศ. 2562 ที่เป็นปีที่มีปริมาณการขนถ่ายสินค้ามากที่สุด โดยปริมาณสินค้าที่ขนถ่ายรวม 56.0 ล้านตัน จำแนกเป็นปริมาณสินค้าขาออก 32.4 ล้านตัน และมีปริมาณสินค้าขาเข้า 23.6 ล้านตัน และใน พ.ศ. 2567 มีปริมาณการขนถ่ายสินค้ารวม 32.4 ล้านตัน จำแนกเป็นปริมาณสินค้าขาออก 14.6 ล้านตัน และปริมาณสินค้าขาเข้า 17.8 ล้านตัน



รูปที่ 5.3-5 ปริมาณสินค้าที่มีการขนถ่าย ณ เขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง

ที่มา: กรมเจ้าท่า (2567)

[61] สูตรค่าจ้างนำร่องเท่ากับ (1.2 x ความยาวตลอดลำเรือเป็นฟุต) + 2 x อัตรากินน้ำลึกสูงสุดเป็นฟุต

(1) สินค้าขาออก ในส่วนของสินค้าขาออกที่ประเทศไทยมีการส่งออกและขนถ่าย ณ เขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง เป็นสินค้าเทกองแห้งหรือสินค้าทั่วไปที่บรรจุในหีบห่อขนาดใหญ่ (Big Bag) โดยกลุ่มสินค้าสำคัญที่มีปริมาณการส่งออกมาก ได้แก่ ซิเมนต์ ข้าว มันสำปะหลัง และน้ำตาล ตามลำดับ โดยกลุ่มสินค้าขาออกที่มีปริมาณการส่งออกผ่านที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังเพิ่มขึ้น ได้แก่ ข้าว (จุดต้นทางส่วนใหญ่นำสินค้าลงเรือโป๊ะที่ท่าเรือเอกชนในอำเภอนครหลวง อำเภอบางปะอิน อำเภอสามโคก และอำเภอเมืองปทุมธานี แล้วเดินทางมาขนถ่ายลงเรือเดินสมุทร ณ ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง) ขณะที่สินค้าขาออกที่มีแนวโน้มส่งออกผ่านที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังลดลง ได้แก่ ซิเมนต์ (จุดต้นทางส่วนใหญ่อยู่ที่ท่าเรือเอกชนในอำเภอนครหลวงและอำเภอบางปะอิน) มันสำปะหลัง (จุดต้นทางส่วนใหญ่อยู่ที่ท่าเรือเอกชนในอำเภอนครหลวง อำเภอบางปะหัน และอำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา) และน้ำตาล (จุดต้นทางอยู่ที่ท่าเรือเอกชนในอำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา)

(2) สินค้านำเข้า ขณะที่สินค้าสำคัญที่มีปริมาณการนำเข้ามาก ได้แก่ ถ่านหิน ปุ๋ยเคมี และอาหารสัตว์ ตามลำดับ โดยสินค้าขาเข้าที่มีแนวโน้มนำเข้าผ่านที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังเพิ่มขึ้น ได้แก่ ปุ๋ยเคมี และอาหารสัตว์ (มีจุดปลายทางอยู่ที่ท่าเรือเอกชนในอำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา) และสินค้าขาเข้าที่มีแนวโน้มนำเข้าผ่านที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังลดลง ได้แก่ ถ่านหิน (มีจุดปลายทางอยู่ที่ท่าเรือเอกชนในอำเภอนครหลวง และอำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา) โดยจากสถิติของกรมเจ้าท่า พบว่าจำนวนเรือสินค้าระหว่างประเทศที่เข้ามาบริเวณพื้นที่ทอดสมอบริเวณเกาะสีชังนั้นมีจำนวนประมาณ 3,000 ลำต่อปี และสำหรับเรือโป๊ะมีจำนวนเฉลี่ยประมาณ 10,000 ลำต่อปี

1.1.3) บทบาทหน้าที่และการให้บริการ

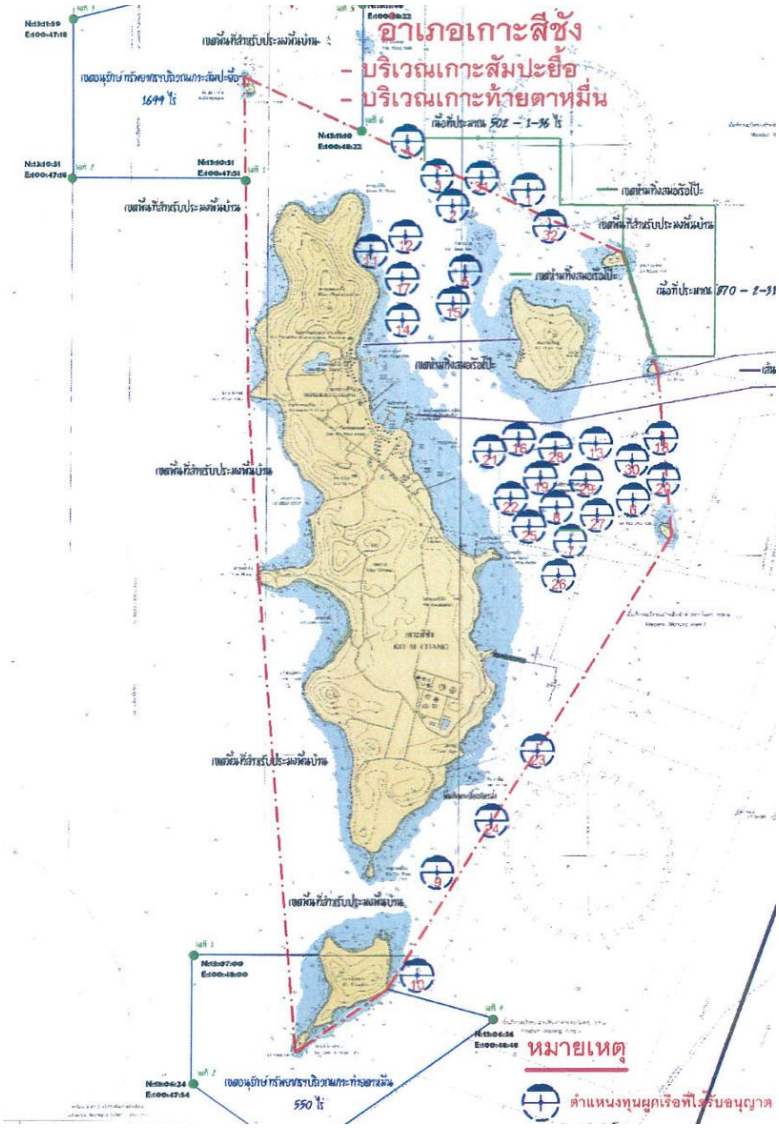
ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังมีลักษณะเป็นพื้นที่ธรรมชาติที่ไม่ต้องลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่ง โดยหน่วยงานรัฐมีหน้าที่กำกับดูแลและจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นเครื่องหมายช่วยการเดินเรือให้มีความปลอดภัย โดยกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานควบคุมทางศุลกากร ขณะที่กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานที่ดูแลด้านการนำร่องและการรักษาความปลอดภัยทางทะเล และเทศบาลตำบลเกาะสีชังเป็นหน่วยงานที่จัดให้มีพื้นที่สำหรับการจอดเรือโป๊ะและทุ่นผูกเรือโป๊ะที่เสร็จสิ้นภารกิจหลังจากการขนถ่ายสินค้ากลางทะเล ซึ่งต้องนำมาจอดอยู่บริเวณด้านหน้าของเกาะสีชังเพื่อรอรับสินค้าที่ขนถ่ายให้รอบถัดไป

1.1.4) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก

การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณเขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังนั้นนับได้ว่ารัฐบาลมีการลงทุนน้อยมากเมื่อเทียบกับการลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือ เนื่องจากพื้นที่เขตที่จอดเรือฯ เป็นพื้นที่กลางทะเล ซึ่งรัฐบาลไม่จำเป็นต้องมีการขุดลอกร่องน้ำและไม่ต้องลงทุนก่อสร้างท่าเรือและจัดหาอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า โดยมีเพียงการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นเครื่องหมายช่วยในการเดินเรือเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทาง โดยมีหน่วยงานภาครัฐที่ลงทุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการเดินเรือ ได้แก่

(1) กรมเจ้าท่ามีการลงทุนติดตั้งทุ่นเครื่องหมายแสดงที่จอดเรือประกอบด้วยทุ่นเครื่องหมายจตุรทิศ (Cardinal Mark) 2 ทุ่นเพื่อใช้ในการนำร่องทางทะเลและระบุตำแหน่งทิศทางของน่านน้ำที่ปลอดภัย ทุ่นเครื่องหมายพิเศษ (Special Mark) 1 ทุ่นเพื่อใช้ในการนำร่องในการเดินเรือเพื่อระบุพื้นที่ที่ทอดสมอและเครื่องหมายทางข้าง (Lateral Mark) 1 ทุ่น เพื่อใช้ระบุแนวขอบของร่องน้ำ ใช้งบประมาณรวม 12 ล้านบาท (อายุการใช้งานทุ่นละ 10 ปี)

(2) เทศบาลตำบลเกาะสีชัง อำเภอเกาะสีชัง ได้ลงทุนก่อสร้างทุ่นผูกเรือเพื่อรองรับเรือโป๊ะ เพื่อความปลอดภัยและความเป็นระเบียบในการจราจรทางน้ำและไม่ให้เรือบรรทุกสินค้าจอดกีดขวางการเดินทางของเรือโดยสารและเรือท่องเที่ยว ซึ่งปัจจุบันหน่วยงานผู้ลงทุนเป็นเทศบาลตำบลเกาะสีชัง อำเภอเกาะสีชัง ที่มีการลงทุนสร้างทุ่นเหล็กเพื่อใช้ผูกเรือโป๊ะจำนวน 33 ทุ่น โดยมีงบประมาณลงทุนทุ่นละ 5.4 ล้านบาท รวมงบประมาณทั้งหมด 178.2 ล้านบาท (อายุการใช้งานทุ่นละ 10 ปี)



รูปที่ 5.3-6 พื้นที่บริเวณที่จอดเรือโป๊ะที่หน่วยงานรัฐท้องถิ่นลงทุนก่อสร้างทุ่นผูกเรือ (อยู่บริเวณด้านหน้าเกาะ)

ที่มา: เทศบาลตำบลเกาะสีชัง (2558)

1.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

1.2.1) การประเมินเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ

ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะในด้านการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับ**แผนระดับที่ 1** ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ด้านความมั่นคงและด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **แผนระดับที่ 2** แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **แผนระดับที่ 3** แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ และแผนปฏิบัติราชการระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566-2570 กรมเจ้าท่า ที่กำหนดยุทธศาสตร์ด้าน (1) พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำเพื่อดูแลรักษาทางน้ำและชายฝั่งเพื่อสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ (2) ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำเพื่อสนับสนุนภาคเศรษฐกิจและการให้บริการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน และ (3) ยกระดับศักยภาพด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

(2) การรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ

จากการที่กรมศุลกากรได้กำหนดให้ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังเป็นพื้นที่ที่อนุญาตให้มีการขนถ่ายสินค้าข้างลำระหว่างเรือเดินสมุทรระหว่างประเทศกับเรือโป๊ะ เพื่อการส่งออกและนำเข้าสินค้า ส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมเจ้าท่า และเทศบาลตำบลเกาะสีชัง ได้จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการนำเรือเดินสมุทรเข้ามาในพื้นที่ ได้แก่ ทุ่นเครื่องหมายแสดงการเดินเรือ และทุ่นสำหรับผูกเรือโป๊ะในบริเวณพื้นที่ เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางสัญจรและความเป็นระเบียบเรียบร้อยในการจอดเรือ การจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าวข้างต้นสามารถใช้รองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ 2 กลุ่มหลัก ได้แก่ กลุ่มกิจการเดินเรือสมุทรขนาดใหญ่ และกลุ่มกิจการเรือโป๊ะ เพื่อช่วยให้การจอดเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้าสามารถดำเนินการอยู่ภายในพื้นที่ที่ได้รับอนุมัติและมีความปลอดภัยมากขึ้น ซึ่งในภาพรวมผู้ใช้บริการที่จอดเรือมีความพึงพอใจ

(3) สรุปผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ โดยรวมแล้วการดำเนินการและพัฒนาที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และนโยบายการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางน้ำ

(3.2) ประเด็นการรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ กรมเจ้าท่าและเทศบาลตำบลเกาะสีชังมีการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการซึ่งเป็นกิจการขนส่งทางน้ำและทางทะเล

1.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) ที่ให้ความสำคัญกับความสามารถในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง เพื่อใช้รองรับการขนถ่ายสินค้ากลางน้ำสำหรับการส่งออกและการนำเข้าของไทย เนื่องจากข้อจำกัดด้านการไม่มีเอกสารและรายงานประเมินผลประสิทธิผลของการดำเนินการดังกล่าว ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้แทนจากกิจการตัวแทนเรือและนายหน้าเรือ ซึ่งเป็นผู้ใช้บริการที่มีต่อบริการที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง (ที่จอดเรือทอดสมอกลางน้ำ) กิจการเรือลำเลียงที่ทำการจอดรับส่งสินค้ากลางน้ำให้กับเรือเดินสมุทรที่จอดทอดสมอกลางน้ำ กิจการเรือทุ่นขนส่งสินค้า และกิจการเดินเรือท้องถิ่นที่ให้บริการรับส่งคนประจำเรือระหว่างประเทศที่ผลัดเปลี่ยนชุดคนประจำเรือที่ทำการขนถ่ายสินค้า โดยพิจารณาในประเด็นความสามารถในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ (แทนมูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้น และดุลการค้าของไทย เนื่องจากโครงการไม่มีข้อมูลดังกล่าว) ความพึงพอใจในการบริการ ความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม และความพึงพอใจในภาพรวม โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) ความสามารถในการลดต้นทุนโลจิสติกส์

ความสามารถในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง พบว่าการให้บริการที่จอดเรือเพื่อขนถ่ายสินค้ากลางน้ำ ณ ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง สามารถช่วยลดต้นทุนการส่งออกและการนำเข้าสินค้าได้อย่างมากเมื่อเทียบกับการนำเรือเข้าเทียบท่า ณ ท่าเทียบเรือของรัฐและเอกชน โดยสามารถลดต้นทุนได้ทั้ง (1) ต้นทุนการนำเรือเข้าเทียบท่า ซึ่งหากเป็นเรือเดินสมุทรขนาด 30,000 ตันกรอส (GRT) ที่มาจอดทอดสมอเพื่อรอการขนถ่ายสินค้าที่เกาะสีชังจะเสียค่าธรรมเนียมรวม 30,000 x 0.1 บาท หรือ 3,000 บาท ขณะที่หากนำเรือลำเดียวกันเข้าเทียบท่าเทียบเรือของรัฐหรือเอกชนที่อยู่ในจังหวัดชลบุรีจะเสียค่าใช้จ่ายแพงกว่ามากอาทิ ต้องเสียค่าภาระเรือเข้าท่า 180,000 บาท (30,000 x 6 บาท) (2) ค่าบริการเรือลากจูง 24,000 บาท และ (3) ค่าจอดเรือ 54,000 บาท ทั้งนี้ยังไม่นับรวมค่าบริการขนถ่ายสินค้าอีกจำนวนมาก ทำให้การขนถ่ายสินค้าที่ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง สามารถ**ประหยัดต้นทุน**ขนถ่ายสินค้าและการจอดเรือได้**ไม่น้อยกว่า 50 เท่า** ซึ่งเหมาะกับการขนถ่ายสินค้าเทกองแห้ง เช่น ถ่านหิน ปุ๋ยเคมี มันสำปะหลัง ซิเมนต์ เป็นต้น ซึ่งเป็นกลุ่มสินค้าราคาต่ำขนส่งคราวละมาก ๆ ต้องใช้เวลาในการขนถ่ายนาน และไม่ต้องการเครื่องมือยกขนสินค้าที่มีประสิทธิภาพสูงในการขนถ่าย (ซึ่งแตกต่างจากเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่ต้องใช้บริการปั้นจั่นหน้าท่าและสิ่งอำนวยความสะดวกบนฝั่งในการขนถ่ายสินค้า)

(2) ความพึงพอใจในการบริการ

ผลจากการสัมภาษณ์ความพึงพอใจในการใช้บริการ**ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง (ที่จอดเรือทอดสมอกลางน้ำ)** ซึ่งพบว่าการให้บริการของเจ้าหน้าที่ศุลกากร (อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง หรือ สทบ.) นั้น ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจ ขณะเดียวกันก็พึงพอใจกับสิ่งอำนวยความสะดวกที่หน่วยงานภาครัฐจัดให้มีแก่เรือเดินสมุทรระหว่างประเทศและเรือโป๊ะ ได้แก่ ทุ่นแสดงเครื่องหมายการเดินเรือ ทุ่นผูกเรือโป๊ะ ตลอดจนบริการต่าง ๆ ที่กรมเจ้าท่าจัดไว้ให้ เช่น บริการนำร่อง และการจัดให้มีบริษัทเอกชนดำเนินการเรือรับจัดเก็บขยะกลางทะเล เป็นต้น

(3) ความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม

ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ให้ระดับความพึงพอใจกับประเด็นสิ่งแวดล้อม แต่ยังมีผู้ใช้บริการบางรายให้ความกังวลเกี่ยวกับมลพิษในทะเลบริเวณรอบเกาะสีชังที่เกิดจากเรือโป๊ะ และเรือเดินทะเลที่จอดทอดสมอ การปนเปื้อนของสินค้าลงสู่ทะเล

(4) ความพึงพอใจในภาพรวม

เขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังยังคงเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้ใช้บริการชื่นชม เห็นว่าเจ้าหน้าที่มีการให้บริการที่ดี การจัดวางสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบ และมีการบริหารจัดการสภาพแวดล้อมที่ดีต่อการไปใช้บริการ

(5) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(5.1) ประเด็นการลดต้นทุน ความสามารถในการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของการส่งออกและนำเข้าสินค้า เนื่องจากเป็นระบบการขนถ่ายสินค้าที่มีต้นทุนน้อยที่สุด และมีความเหมาะสมกับการขนถ่ายสินค้าเทกองแห้ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าราคาต่ำ มีปริมาณการขนถ่ายครั้งละมาก ๆ

(5.2) ประเด็นความพึงพอใจในการบริการ ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจการบริการของเจ้าหน้าที่ศุลกากร (อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง หรือ สทบ.) รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่หน่วยงานภาครัฐจัดให้แก่เรือเดินสมุทรระหว่างประเทศและเรือ

(5.3) ประเด็นความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ให้ระดับความพึงพอใจกับประเด็นสิ่งแวดล้อม แต่ยังมีผู้ใช้บริการบางรายให้ความกังวลเกี่ยวกับมลพิษในทะเลบริเวณรอบเกาะสีชัง

(5.4) ความพึงพอใจในภาพรวม เขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังยังคงเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกที่ผู้ใช้บริการชื่นชมเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีการให้บริการที่ดี การจัดวางสิ่งอำนวยความสะดวกโดยรอบ และมีการบริหารจัดการสภาพแวดล้อมที่ดีต่อการไปใช้บริการ

1.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

สำหรับการประเมินผลกระทบของจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิโดยอาศัยการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือเพื่อค้นหาผลวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อชุมชน ดังนี้

(1) เศรษฐกิจ/รายได้

(1.1) ผลการประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

จากการศึกษารายงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องที่จัดทำโดยหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานวิชาการ[62] และการสัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐท้องถิ่น สรุปได้ว่า จากการที่ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง

[62] เป็นเรียบเรียงจากรายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ (1) เอกสารวิชาการของสำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎรเรื่องมลพิษในการขนถ่ายสินค้าทางทะเลบริเวณเกาะสีชัง Academic Focus จัดทำเมื่อพฤษภาคม 2563 (2) รายงานสรุปผลการดำเนินงานโครงการสมาชิกวุฒิสภาพบประชาชนในพื้นที่จังหวัดภาคตะวันออก วันที่ 22 มีนาคม 2565 ณ เกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี (3) รายงานสรุปผลการดำเนินงานโครงการสมาชิกวุฒิสภาพบประชาชนในพื้นที่จังหวัดภาคตะวันออก วันที่ 4-5 เมษายน 2565 ณ เกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี และ (4) ณัฏฐภรณ์ ระลึกมูล และเผดิมศักดิ์ จาระยพันธ์, สภาพปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาขยะจากระบบขนส่งสินค้าทางทะเลจากเรือขนสินค้าและเรือลำเลียงบริเวณพื้นที่จอดทอดสมอเรือบริเวณเกาะสีชัง, วารสารวิทยาลัยพาณิชยศาสตร์บูรพาปริทัศน์: ปีที่ 14 ฉบับที่ 1 มกราคม-มิถุนายน 2562

เป็นพื้นที่จอดทอดสมอเพื่อขนถ่ายสินค้าเทกองแห้งที่สำคัญที่สุดของประเทศ มีเรือสินค้าและเรือโป๊ะเข้ามาขนส่งและขนถ่ายสินค้าในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวจำนวนมาก โดยมีเรือสินค้ามีจำนวนประมาณ 3,000 ลำต่อปี และเรือโป๊ะมีจำนวนประมาณ 10,000 ลำต่อปี ทำให้ชุมชนได้รับประโยชน์จากการจำหน่ายเสบียงอาหารให้กับเรือสินค้าระหว่างประเทศและเรือโป๊ะที่มาจอดทอดสมอ เนื่องจากการจอดเรือจะใช้ระยะเวลาในการขนถ่ายประมาณ 3 วันขึ้นไป อีกทั้งเรือต้องมีการสะสมเสบียงอาหารสำหรับการเดินเรือระยะไกล ทำให้ชุนชนได้รับประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ ขณะที่ผลกระทบทางสังคมนั้นไม่ได้รับผลกระทบโดยตรง

(1.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลปฐมภูมิการประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ของชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง ใช้การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามในเดือนพฤษภาคม 2568 โดยได้รับผลการสำรวจจากคนในพื้นที่จำนวน 31 คน (การประเมินภาพรวมผลกระทบ โดยผู้ตอบแบบสอบถามตามสัดส่วนอาชีพ ดังนี้

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 12.90
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 3.23
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 32.26
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 45.16
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 6.45

จากข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจในพื้นที่เกาะสีชัง พบว่ามีความเห็นหลากหลายทั้งในเชิงบวกและเชิงลบ โดยบางส่วนมองว่าโครงการหรือกิจกรรมที่เกิดขึ้นสามารถส่งผลดีในระดับหนึ่ง เช่น มีคนมาจับจ่ายใช้สอยในพื้นที่มากขึ้น ทำให้กิจกรรมค้าขายฟื้นตัวและมีรายได้จากการขายสินค้าเพิ่มขึ้น ขณะที่บางรายเสนอว่า หากมีการส่งเสริมให้จ้างงานคนในพื้นที่โดยตรงมากขึ้นหรือสนับสนุนการรับซื้อสินค้าประมง ก็จะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจท้องถิ่นได้อย่างเป็นรูปธรรม อย่างไรก็ตาม ก็ยังมีเสียงสะท้อนจากชาวบ้านที่ระบุว่า ยังมองไม่เห็นผลประโยชน์ที่ส่งผลต่อรายได้ของคนในพื้นที่อย่างชัดเจน บางรายมองว่าโครงการต่าง ๆ ไม่ได้สร้างโอกาสใหม่ ๆ ให้กับชุมชน และยังมีข้อกังวลเรื่องทรัพยากรธรรมชาติ เช่น ปริมาณปลาที่ลดลงซึ่งกระทบต่อวิถีชีวิตของชาวประมงในท้องถิ่น เป็นต้น โดยผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชังส่งผลให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้นร้อยละ 57 คิดเป็น 0.57 คะแนน

(2) สังคมและคุณภาพชีวิต

การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

จากการผลการสำรวจพบว่าการมีเรือสินค้าและเรือโป๊ะเข้ามาขนส่งและขนถ่ายสินค้าในบริเวณพื้นที่เกาะสีชังจำนวนมากส่งผลให้สังคมและคุณภาพชีวิตในเชิงลบ อาทิ การสร้างขยะและมลพิษเพิ่มขึ้น ซึ่งส่งผลต่อการเพิ่มต้นทุนการจัดการขยะให้กับเกาะสีชัง แต่กิจกรรมหรือโครงการในพื้นที่มีส่วนช่วยสร้างความคึกคักและส่งผลดีต่อวิถีชีวิตหรือกิจกรรมของชุมชนในบางแง่มุม แม้จะยังไม่มีความชัดเจนในระดับภาพรวม แต่ก็เป็นสัญญาณบ่งชี้ถึงโอกาสในการส่งเสริมคุณภาพชีวิตของชุมชนในทิศทางที่ดีขึ้น หากมีการบริหารจัดการ

ท้องถิ่นที่เหมาะสม โดยผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชังส่งผลให้สังคมและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนดีขึ้นร้อยละ 39 คิดเป็น 0.32 คะแนน

(3) สิ่งแวดล้อม

ผลการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมโดยรวม โดยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมามลพิษในทะเลบริเวณรอบเกาะสีชังที่เกิดจากเรือโป๊ะ และเรือเดินทะเลที่จอดทอดสมอสามารถจำแนกเป็น 5 ประเภท ได้แก่

(3.1) มลพิษจากขยะ ได้แก่ ขยะจากการอุปโภคบริโภคภายในเรือ (เช่น เศษอาหาร ถุงพลาสติก) ขยะคงเหลือจากการขนถ่ายสินค้าที่เป็นสินค้าที่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม เช่น ปูนซิเมนต์ ถ่านหิน แป้งมันสำปะหลัง โซดาแอซ กากถั่วที่ใช้เป็นอาหารสัตว์ และน้ำเสียจากการล้างระวางเรือและการล้างพื้นทุ่นขนถ่ายสินค้า ซึ่งจะก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล

(3.2) มลพิษจากน้ำมันที่เกิดจากการการเปลี่ยนถ่ายน้ำมัน ล้างเครื่องยนต์และเครื่องจักรต่าง ๆ และปั๊มน้ำทิ้งลงในทะเล

(3.3) มลพิษจากน้ำอับเฉา ที่เป็นน้ำที่ใช้ในการถ่วงเรือเพื่อเตรียมเรือสำหรับบรรทุกสินค้า

(3.4) มลพิษจากน้ำท้องเรือ ที่เกิดจากการน้ำที่ล้างระวางสินค้าและน้ำจากห้องเครื่อง

(3.5) มลพิษจากอากาศและฝุ่นละอองจากการดำเนินงานของเรือสินค้า

รูปที่ 5.3-7 ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นจากการขนถ่ายแป้งมันสำปะหลังบริเวณที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา กรมเจ้าท่าและกรมควบคุมมลพิษได้รับการร้องเรียนและได้รับแจ้งเรื่องการพบขยะบริเวณเกาะสีชังอยู่เสมอ โดยขยะที่เกิดขึ้นจากการลับลอบขนขยะและนำของเสียหรือขยะทิ้งลงทะเลอันนำไปสู่การทำลายสิ่งแวดล้อมและธรรมชาติและระบบนิเวศ โดยเฉพาะมีผู้ให้บริการเก็บขยะจากเรือบางรายเข้าไปเก็บขยะและเรียกเก็บค่าบริการจากเรือสินค้าระหว่างประเทศแล้วนำไปลักลอบทิ้งบริเวณท้ายเกาะสีชังหรือลักลอบทิ้งลงสู่ทะเล

การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

จากความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม พบว่าคนในชุมชนกังวลต่อผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะในประเด็นเกี่ยวกับระบบนิเวศทางทะเลที่เสื่อมโทรมลง สัตว์ทะเลและปลามีจำนวนลดลง รวมถึงคุณภาพน้ำที่อาจเน่าเสียจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ นอกจากนี้ยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับคุณภาพอากาศที่ไม่บริสุทธิ์ ซึ่งบ่งชี้ถึงความเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อย่างชัดเจน แต่โดยรวมแล้วความคิดเห็นส่วนใหญ่ชี้ไปในทิศทางของผลกระทบเชิงลบ ซึ่งควรได้รับการติดตาม ประเมินผล และมีมาตรการบรรเทาอย่างจริงจังจากผู้ดำเนินโครงการ โดยผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชังส่งผลให้สิ่งแวดล้อมของคนในชุมชนในกรณีของคุณภาพอากาศแย่ลงร้อยละ 73 คิดเป็น -0.83 คะแนน

(4) สรุปผลการประเมินด้านผลกระทบ (Impact) ไม่น่าพอใจ (2 คะแนน)

(4.1) ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้ การให้บริการส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและรายได้ของชุมชนจากการจำหน่ายอาหารและเสบียงให้กับคนประจำเรือ แต่กลับส่งผลต่อรายได้ชาวประมงพื้นบ้านเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศชายฝั่ง เช่น การลดลงของสัตว์น้ำพื้นถิ่น เป็นต้น

(4.2) ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังส่งผลกระทบต่อสังคมและคุณภาพชีวิต โดยเฉพาะมีการสร้างขยะและมลพิษเพิ่มขึ้น เพิ่มต้นทุนการจัดการขยะให้กับเกาะสีชัง

(4.3) ประเด็นสิ่งแวดล้อม การขนถ่ายสินค้าและการจอดเรือที่มีการลักลอกขนขยะมาทิ้งบนเกาะก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตลอดจนการปล่อยน้ำเสียและมลพิษทางอากาศ เช่น กลิ่นน้ำมันจากเรือสินค้า หรือคราบน้ำมันที่ลอยเข้าฝั่ง เป็นต้น ที่เกิดจากการขนถ่ายสินค้าก่อให้เกิดมลพิษแก่สิ่งแวดล้อม

1.2.4) การประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence)

การประเมินด้านความเชื่อมโยงจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง พิจารณาประเด็นความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่เพียงอย่างเดียว เนื่องจากพื้นที่ของเขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง ไม่ติดกับพรมแดนของประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดการประเมินด้านความเชื่อมโยง ดังนี้

(1) ความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่

จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชังเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างเรือเดินสมุทรกับเรือโป๊ะที่ส่วนใหญ่เดินทางรับส่งสินค้ามาจากท่าเรือแม่น้ำของเอกชนที่ตั้งอยู่ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดปทุมธานี ซึ่งเป็นการส่งเสริมการเพิ่มส่วนแบ่งการขนส่งทางน้ำ โดยในแต่ละปีจะมีเรือโป๊ะเข้ามาขนถ่ายปีละ

ประมาณ 10,000 ลำ นอกจากนี้ ยังส่งผลต่อการพัฒนากิจการที่เกี่ยวเนื่องอื่น ๆ อาทิ การต่อและซ่อมเรือโป๊ะ และการพัฒนาท่าเรือเอกชนริมแม่น้ำเพื่อใช้รองรับสินค้าเทกองแห้ง

การพัฒนาที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังมีความเกี่ยวข้องกับทั้งด้านเศรษฐกิจ โลจิสติกส์และการจัดระเบียบพื้นที่ชายฝั่ง โดยเฉพาะในบริบทของการเป็นศูนย์กลางขนถ่ายสินค้าทางทะเล จากข้อมูลที่พบมีประกาศกรมศุลกากรที่ 13/2561 ซึ่งกำหนดเขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังอย่างเป็นทางการ[63] เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางเรือและควบคุมการเข้าออกของเรือสินค้าในพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีแนวทางการพัฒนาเชิงวิชาการที่เสนอให้เกาะสีชังเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษทางทะเล ซึ่งมีการขนส่งทางเรือและเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยรวมมีมูลค่าสูงกว่า 3 แสนล้านบาทต่อปี มีเรือสินค้าจากประเทศต่าง ๆ เข้ามาจอดทอดสมอรอการขนถ่ายสินค้าเพื่อการส่งออกและนำเข้ากว่า 10,000 ลำต่อปี เกาะสีชังจึงมีความพร้อมด้านโลจิสติกส์ทางน้ำ[64] นอกจากนี้ การดำเนินการพัฒนาที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังส่งผลต่อการพัฒนาท่าเรือแม่น้ำที่ใช้รองรับสินค้าเทกองแห้งในจังหวัดที่ติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก ถึงแม้พื้นที่ดังกล่าวไม่ได้อยู่ในเขตอำเภอเกาะสีชังและอำเภอศรีราชา มีความเชื่อมโยงกับกิจกรรมการขนถ่ายสินค้ากลางทะเลที่จุดจอดเรือกลางทะเล

(2) สรุปผลการประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

จากข้อมูลจะเห็นว่าจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชังมีความเกี่ยวข้องกับทั้งด้านเศรษฐกิจโลจิสติกส์ และการจัดระเบียบพื้นที่ชายฝั่ง โดยเฉพาะในบริบทของการเป็นศูนย์กลางขนถ่ายสินค้าทางทะเล โดยมีการดำเนินการพัฒนาจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชังที่จะส่งผลต่อการพัฒนาท่าเรือแม่น้ำที่ใช้รองรับสินค้าเทกองแห้งในจังหวัดติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก โดยเฉพาะการขนส่งเชื่อมโยงกับท่าเรือเอกชนที่ตั้งอยู่ติดริมแม่น้ำในอำเภอนครหลวง อำเภอบางไทร อำเภอบางปะอิน และอำเภอท่าเรือ ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และมีความเชื่อมโยงกับกิจกรรมการขนถ่ายสินค้ากลางทะเลที่จุดจอดเรือกลางทะเล

1.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากทำการประเมินผลจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชังตามเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 4 ด้านแล้ว ที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมของโครงการได้ ดังนี้

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง
1	**ความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• การพัฒนาที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง มีความสอดคล้องแผนทั้ง 3 ระดับ และแผนปฏิบัติราชการระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566-2570 กรมเจ้าท่าที่กำหนดยุทธศาสตร์ด้าน (1) พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำเพื่อดูแลรักษาทางน้ำและชายฝั่งเพื่อสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ (2) ยกระดับความปลอดภัยการคมนาคมทางน้ำเพื่อสนับสนุนภาคเศรษฐกิจและการให้บริการรักษาความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน และ (3) ยกระดับศักยภาพด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ • กรมศุลกากรได้กำหนดให้ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังเป็นพื้นที่ที่อนุญาตให้มีการขนถ่ายสินค้าข้างลำระหว่างเรือเดินสมุทรระหว่างประเทศกับเรือโป๊ะ เพื่อการส่งออกและนำเข้าสินค้าได้

[63] สถาบันนิติบัญญัติ (2561). ประกาศกรมศุลกากรกำหนดเขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสี สืบค้นจาก https://dl.parliament.go.th/backoffice/viewer2300/ web/previewer.php.

[64] Jaturong Kobkaewhttps. (2019). 'เกาะสีชัง' เขตเศรษฐกิจกลางทะเล 'อับ' โลจิสติกส์แห่งอินโดจีน. สืบค้นจาก www.salika.co/2019/01/04/eec-focus-koh-sichang-logistics-hub/

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง
		• ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดเจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ
2	**ประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของการส่งออกและนำเข้าสินค้า เนื่องจากเป็นระบบการขนถ่ายสินค้าที่มีต้นทุนน้อยที่สุด และมีความเหมาะสมกับการขนถ่ายสินค้าเทกองแห้ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าราคาต่ำ มีปริมาณการขนถ่ายครั้งละมาก ๆ • เจ้าหน้าที่ศุลกากร (อยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของ สทบ.) ให้บริการอย่างดี • การจัดสรรสิ่งอำนวยความสะดวกที่หน่วยงานภาครัฐจัดให้แก่เรือเดินสมุทรระหว่างประเทศและเรือโป๊ะมีเพียงพอต่อการใช้บริการ ได้แก่ ทุ่นแสดงเครื่องหมายการเดินเรือ ทุ่นผูกเรือโป๊ะ อีกทั้งกรมเจ้าท่าจัดบริการนำร่อง และการจัดให้มีบริษัทเอกชนดำเนินการเรือรับจัดเก็บขยะกลางทะเล • ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง มูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้น และผู้ใช้บริการพึงพอใจในระดับสูง
3	**ผลกระทบ (Impact) ไม่น่าพอใจ ได้ 2 คะแนน**	• ชุมชนได้รายได้จากการจำหน่ายอาหารและเสบียงให้กับคนประจำเรือ แต่สำหรับชาวประมงพื้นบ้านกลับส่งผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศชายฝั่ง เช่น การลดลงของสัตว์น้ำพื้นถิ่น ทำให้รายได้ลดลง • ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังส่งผลกระทบต่อสังคมและคุณภาพชีวิต โดยเฉพาะมีการสร้างขยะและมลพิษเพิ่มขึ้น และความขัดแย้งในการใช้ประโยชน์พื้นที่ระหว่างภาคอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และชุมชนดั้งเดิม • การขนถ่ายสินค้าและการจอดเรือที่มีการลักลอกขนขยะมาทิ้งบนเกาะ ตลอดจนการปล่อยน้ำเสียและมลพิษทางอากาศ เช่น กลิ่นน้ำมันจากเรือสินค้า คราบน้ำมันที่ลอยเข้าฝั่ง เป็นต้น ที่เกิดจากการขนถ่ายสินค้าก่อให้เกิดมลพิษแก่ชุมชน • ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังส่งผลกระทบเชิงลบที่ชัดเจนในมิติด้านสิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิต
4	**ความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• การพัฒนาที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังส่งผลต่อการพัฒนาท่าเรือแม่น้ำที่ใช้รองรับสินค้าเทกองแห้งในจังหวัดติดริมแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก ซึ่งแม้พื้นที่ดังกล่าวไม่ได้อยู่ในเขตอำเภอเกาะสีชังและอำเภอศรีราชา และมีความเชื่อมโยงกับกิจกรรมการขนถ่ายสินค้ากลางทะเลที่จุดจอดเรือกลางทะเล • ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง สอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้าน
ผลการประเมินโครงการ		**17 คะแนน จาก 20 คะแนน (น่าพอใจ)**

ผลการประเมินโครงการ ได้รับคะแนนรวม 17 คะแนน (น่าพอใจ)

จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชังมีจุดเด่นในทำเลยุทธศาสตร์ กล่าวคือเป็นจุดจอดเรือตามธรรมชาติที่อยู่บนเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศที่เชื่อมต่อเส้นทางการเดินเรือชายฝั่งและการเดินเรือภายในประเทศ ประกอบกับอยู่ในพื้นที่ชายฝั่งที่มีระดับน้ำลึกและมีคลื่นราบเรียบเนื่องจากได้รับประโยชน์จากการที่มีเกาะสีชังช่วยบังลมและคลื่นขนาดใหญ่ จึงถูกใช้เป็นจุดทอดสมอของเรือเดินสมุทรขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมาเป็นเวลานานกว่าหนึ่งศตวรรษ อีกทั้งยังได้รับการกำหนดเป็นเขตที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังอย่างเป็นทางการตามประกาศกรมศุลกากร

ดังนั้นที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังจึงเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกกลางทะเลที่ให้ผลตอบแทนที่คุ้มค่า สะดวกกับการเข้าถึง เนื่องด้วยการลงทุนที่ต่ำแต่กลับได้ผลตอบแทนที่สูง เหมาะกับการขนส่งสินค้าเทกองแห้งที่ต้องมีการขนส่งคราวละมาก ๆ โดยอาศัยปั้นจั่นเรือ (Ship Crane) หรือเรือปั้นจั่นลอยน้ำในการขนถ่ายก็เพียงพอในการขนถ่ายสินค้า อีกทั้งเป็นพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อระหว่างเรือโป๊ะที่ใช้ขนส่งสินค้าจากท่าเรือในแม่น้ำใน

ประเทศ จึงเป็นส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางน้ำ และช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับสินค้าส่งออกสำคัญของไทยที่เป็นสินค้าเทกองและมีมูลค่าไม่สูงมาก อาทิ ข้าว มันสำปะหลังเส้น มันสำปะหลังอัดเม็ด แป้งมันสำปะหลัง น้ำตาลดิบ ซิเมนต์ ที่ใช้การเช่าเหมาเรือเดินสมุทรทั้งลำเพื่อจัดส่งไปให้ลูกค้าในตลาดต่างประเทศ ส่งผลให้**ผลการประเมินจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชังได้รับคะแนนสูง 17 คะแนน**

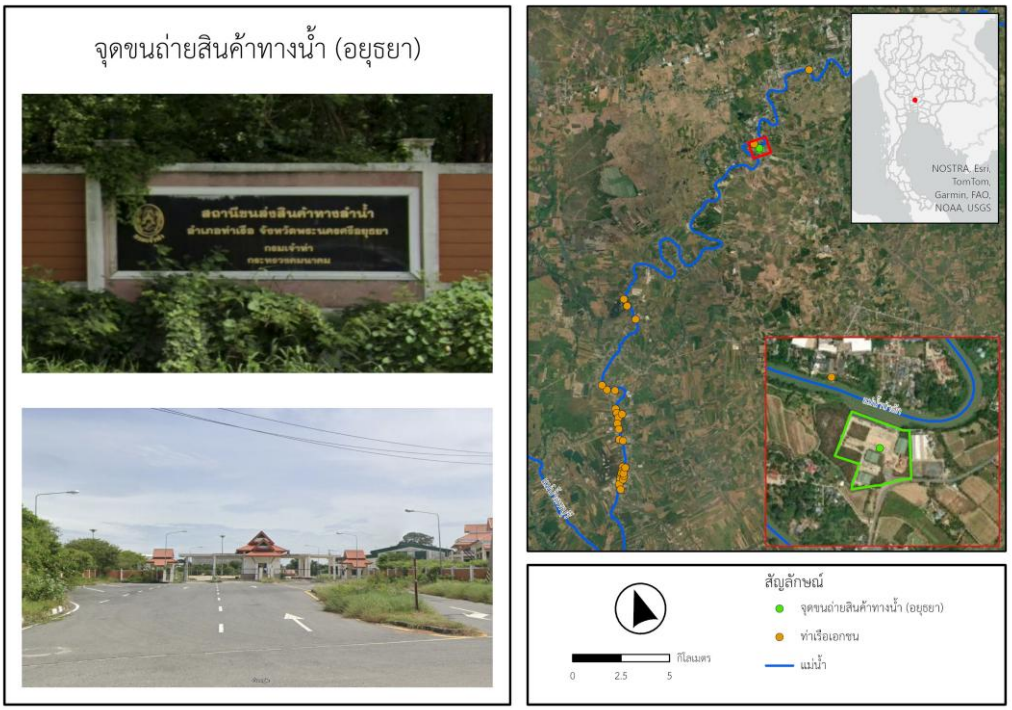
ข้อค้นพบจากการประเมินการใช้ประโยชน์จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง

แม้ว่าที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังจะช่วยส่งเสริมศักยภาพระบบโซ่อุปทานของสินค้าของไทยโดยเฉพาะสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป เช่น ข้าว มันสำปะหลัง และน้ำตาล เป็นต้น แต่ที่ผ่านมายังมีการจัดการกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดกับชุมชนยังไม่ดีมากนัก โดยเฉพาะปัญหาเรื่องการจัดการขยะและมลพิษทางน้ำและอากาศที่เกิดจากการขนถ่ายสินค้าและการลักลอกทิ้งขยะจากเรือเดินสมุทรและเรือโป๊ะ ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมเจ้าท่า กรมควบคุมมลพิษ กรมโรงงานอุตสาหกรรม จังหวัดชลบุรี และเทศบาลเกาะสีชัง ควรมีการยกระดับการจัดการผลกระทบให้ดีขึ้นโดยจัดตั้งศูนย์การจัดการขยะจากเรือสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกเพื่อรองรับขยะจากเรือสินค้าที่เข้ามาในเขตพื้นที่จอดเรือเริ่มตั้งแต่การจัดเก็บ ขนส่ง คัดแยก กำจัด และแปรรูปขยะที่มาจากเรือสินค้าและเรือลำเลียง ตลอดจนประเทศไทยควรพิจารณาเข้าสู่การเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ (MARPOL) ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 ภาคผนวกที่ 5 เพื่อยกระดับกฎหมายประเทศไทยให้มีความเป็นสากลและดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งการดำเนินการดังกล่าว นอกจากจะช่วยให้ชุมชน/สังคมที่อยู่อาศัยในเกาะสีชังและทรัพยากรทางทะเลในย่านเกาะสีชังมีคุณภาพมากขึ้นแล้ว ยังส่งผลดีต่อภาพลักษณ์ของการจัดการโลจิสติกส์ในการส่งออกสินค้าของไทยไปตลาดต่างประเทศที่เป็นการจัดการโลจิสติกส์ที่มีความห่วงใยต่อสิ่งแวดล้อมและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งจะส่งผลดีในระยะยาวต่อระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของไทย

2) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

2.1) ข้อมูลพื้นฐาน

2.1.1) ความเป็นมา



รูปที่ 5.3-8 แผนที่และภาพถ่ายเส้นทางจุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

การขนส่งทางลำน้ำต้นทุนการขนส่งที่ต่ำกว่าและมีขีดความสามารถในการบรรทุกสูงกว่าการขนส่งทางถนนและทางรถไฟ จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งโดยเฉพาะต่อผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้าเทกองแห้งของไทย โดยสินค้าส่งออกสำคัญที่ขนส่งทางลำน้ำ อาทิ มันสำปะหลัง ข้าว น้ำตาล ซิเมนต์ และสินค้านำเข้าสำคัญที่ขนส่งทางลำน้ำ อาทิ ถ่านหิน ปุ๋ยเคมี กากถั่ว ซึ่งเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมากแต่มูลค่าสินค้าต่อหน่วยที่ค่อนข้างต่ำ การนำเข้าและส่งออกสินค้าเทกองทางลำน้ำส่วนใหญ่จะใช้เรือลำเลียง (Barge) ผ่านแม่น้ำป่าสักและแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะอำเภอสำคัญในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่เป็นแหล่งต้นทาง/ปลายทางของสินค้า ได้แก่ อำเภอนครหลวง อำเภอบางปะอิน และอำเภอบางไทร และมีการเชื่อมโยงกับจุดขนถ่ายสินค้ากลางน้ำเกาะสีชัง ซึ่งเป็นจุดถ่ายลำสินค้าที่สำคัญระหว่างเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่กับเรือลำเลียง

จังหวัดพระนครศรีอยุธยาตั้งอยู่ในพื้นที่ราบลุ่มภาคกลางของประเทศไทย ณ จุดบรรจบของแม่น้ำสำคัญ 3 สาย ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำลพบุรี และแม่น้ำป่าสัก ตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ที่โดดเด่นนี้ทำให้จังหวัดมีความอุดมสมบูรณ์ทางการเกษตรและเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่สำคัญมาตั้งแต่สมัยโบราณ ทั้งนี้ในอดีต กรุงศรีอยุธยาได้พัฒนาเป็นเมืองท่าการค้านานาชาติที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีการติดต่อค้าขายกับชาวต่างชาติผ่านเส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งบทบาทนี้ยังคงมีความสำคัญในปัจจุบัน เนื่องจาก

อยุธยาเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางน้ำจากภาคกลางและภาคเหนือตอนบนเข้ากับเส้นทางสู่ภาคตะวันออกและอ่าวไทย

จุดขนถ่ายสินค้าทางน้ำที่เป็นท่าเรือแม่น้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่มีการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านจุดขนถ่ายสินค้ากลางน้ำเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นจุดจอดทอดสมอของเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่และกินน้ำลึกที่ไม่สามารถเดินเรือผ่านเข้ามารับขนสินค้าเทกองในแม่น้ำเจ้าพระยาและลำน้ำที่ต่อเนื่องกับแม่น้ำเจ้าพระยาได้ โดยท่าเรือแม่น้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่เป็นจุดต้นทาง/จุดปลายทางเชื่อมโยงกับจุดขนถ่ายสินค้ากลางน้ำเกาะสีชัง ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในใน 4 อำเภอ ได้แก่ (1) อำเภอบางปะอิน (2) อำเภอบางไทร (3) อำเภอนครหลวง และ (4) อำเภอท่าเรือ โดยท่าเรือในพื้นที่นี้ที่ให้บริการขนส่งสินค้าเกือบทั้งหมดเป็นการลงทุนโดยภาคเอกชน นอกจากนี้ ในส่วนของการดำเนินการภาครัฐนั้น กรมเจ้าท่าได้ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน ตั้งอยู่ริมแม่น้ำป่าสัก ตำบลศาลาลอย อำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (หรือที่เรียกกันว่าท่าเรือศาลาลอย) วงเงิน 379.60 ล้านบาท แล้วเสร็จเมื่อ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2554 อย่างไรก็ตาม ท่าเรือศาลาลอยยังไม่ได้เปิดใช้งานเนื่องจากเป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำป่าสักที่ถัดเข้ามาด้านในที่ต้องเดินเรือผ่านโค้งน้ำจำนวนมาก อีกทั้งบริเวณที่ตั้งของท่าเรือศาลาลอยต้องลากจูงเรือโป๊ะทวนกระแสน้ำ มีความลึกร่องน้ำจำกัดหรือต้องรอน้ำขึ้น ไม่สามารถเดินเรือเข้าออกท่าเรือได้ตลอดทั้งปีซึ่งแตกต่างจากท่าเรือเอกชนที่ตั้งอยู่ในทำเลที่ดีกว่าในการนำเรือเข้าออกจากท่า ทำให้ที่ผ่านมาหน่วยงานเอกชนและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นไม่สนใจเข้ามาบริหารจัดการท่าเรือศาลาลอยแม้ว่ากรมธนารักษ์ ในฐานะที่เป็นหน่วยงานที่กำกับควบคุมที่ดินราชพัสดุและสิ่งปลูกสร้างของภาครัฐจะทำการลดอัตราค่าเช่าและค่าธรรมเนียมในการบริหารทรัพย์ท่าเรือดังกล่าวแล้วก็ตามโดยจากเดิมที่กรมธนารักษ์เรียกเก็บค่าเช่าและค่าธรรมเนียมในอัตราร้อยละ 4 ของมูลค่าทรัพย์สินต่อปี[65] เปลี่ยนมาเป็น (ก) กรณีเปิดให้เอกชนประมูลเข้ามาบริหารจัดการเรียกเก็บผลตอบแทนในอัตราร้อยละ 1.5 ของมูลค่าทรัพย์สินต่อปี รวมกับส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ 5 (กรณีมีรายได้เกินจุดคุ้มทุน) และ (ข) กรณีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเข้ามาบริหารจัดการเรียกเก็บผลตอบแทนในอัตราร้อยละ 0.3 ของมูลค่าทรัพย์สินต่อปี รวมกับส่วนแบ่งรายได้ร้อยละ 5 (กรณีมีรายได้เกินจุดคุ้มทุน) แต่ก็ยังไม่มีผู้สนใจเข้ามาบริหารจัดการและใช้ประโยชน์ท่าเรือดังกล่าวเนื่องจากลักษณะกายภาพที่ไม่เอื้อต่อการใช้ประโยชน์ด้านการเดินเรือ

การขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสักเป็นเส้นทางหลักในการลำเลียงสินค้าปริมาณมาก โดยเฉพาะสินค้าเทกอง เช่น แร่เชื้อเพลิง (ถ่านหิน) ดิน หิน ทราย ปุ๋ย และซีเมนต์ เป็นต้น ท่าเรือในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยเฉพาะในอำเภอนครหลวงและอำเภอท่าเรือ มีบทบาทสำคัญในการขนถ่ายสินค้าเหล่านี้ระหว่างเรือลำเลียงกับรถบรรทุก การเติบโตของการขนส่งทางน้ำในพื้นที่นี้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่ต้องการพัฒนาอำเภอนครหลวงให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางน้ำ

[65] รายงาน แนวทางแก้ไขปัญหาและพัฒนาท่าเรือของประเทศไทย คณะกรรมาธิการการคมนาคม สภาผู้แทนราษฎร เมษายน 2568

รูปที่ 5.3-9 แม่น้ำป่าสักในอำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นพื้นที่ริมน้ำที่มีปริมาณการขนถ่ายสินค้าเทกองแห้งมากที่สุดในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยการขนถ่ายทั้งหมดเกิดขึ้นในท่าเรือเอกชน

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

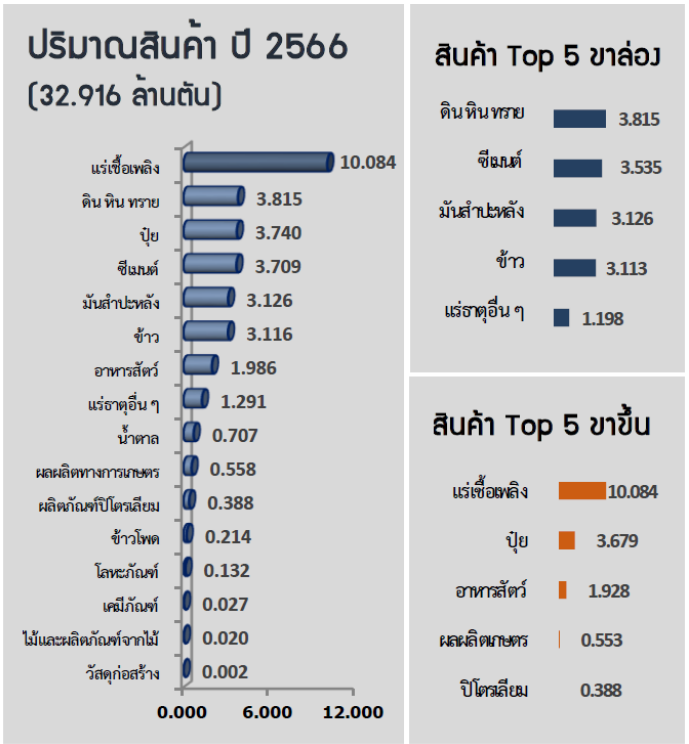
รูปที่ 5.3-10 ท่าเรือ AGE Port Services ซึ่งบริหารท่าเรือ 3 แห่งริมแม่น้ำป่าสัก เป็นท่าเรือเอกชนที่ขนถ่ายสินค้าเกษตร ซิเมนต์ วัสดุก่อสร้าง ปุ๋ย แร่เหล็ก และถ่านหิน

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

2.1.2) สถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำ

จากข้อมูลของกรมเจ้าท่า[66] พบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก ใน พ.ศ. 2566 มีปริมาณสินค้าขาขึ้น-ขาล่อง รวมประมาณ 32.916 ล้านตัน คิดเป็นจำนวนเรือขนส่งสินค้ารวม 22,456 เที่ยวลำ (ขาล่อง 12,671 เที่ยวลำ และขาขึ้น 9,785 เที่ยวลำ) ดังแสดงในรูปที่ 5.3-11 สินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด คือ สินค้าประเภทแร่เชื้อเพลิง (ถ่านหิน) ประมาณ 10.084 ล้านตัน โดยการขนส่งจากการขนถ่ายสินค้ากลางน้ำเกาะสีชัง ซึ่งมีการนำเข้าถ่านหินดังกล่าวมาจากประเทศอินโดนีเซีย และออสเตรเลีย และลำเลียงมายังท่าเรือเอกชนในอำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ก่อนจัดส่งไปยังโรงงานที่ต้องการใช้ถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงในพื้นที่จังหวัดสระบุรีและจังหวัดใกล้เคียง ส่วนสินค้าที่มีปริมาณการขนส่งรองลงมา ได้แก่ สินค้าประเภทดิน หิน ทราย ปุ๋ย และซีเมนต์ โดยสามารถจำแนกเป็นขาล่องและขาขึ้นได้ ดังนี้

- ขาล่อง มีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณ 15.79 ล้านตัน คิดเป็นจำนวนเรือ 12,671 เที่ยวลำ โดยมีต้นทางหลักมาจาก จ.อ่างทอง จ.พระนครศรีอยุธยา และ จ.ปทุมธานี
- ขาขึ้น มีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณ 17.13 ล้านตัน คิดเป็นจำนวนเรือ 9,785 เที่ยวลำ โดยมีต้นทางหลักมาจาก จ.สงขลา จ.ชลบุรี จ.ระยอง จ.สมุทรปราการ กรุงเทพมหานคร จ.นนทบุรี และ จ.พระนครศรีอยุธยา



รูปที่ 5.3-11 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก พ.ศ. 2566

ที่มา: รายงานสถิติข้อมูลการขนส่งสินค้าทางน้ำ บริเวณแม่น้าเจ้าพระยาและป่าสัก ปี พ.ศ. 2566 กลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า มิถุนายน 2567

[66] รายงานสถิติข้อมูลการขนส่งสินค้าทางน้ำ บริเวณแม่น้าเจ้าพระยาและป่าสัก ปี พ.ศ. 2566. กลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า, มิถุนายน 2567.

เมื่อพิจารณาจากเส้นทางแม่น้ำที่ใช้ในการขนส่งสินค้า จำนวน 14 เส้นทาง แม่น้ำที่มีการขนส่งสินค้ามากที่สุด คือ เส้นทางทะเลเข้าสู่แม่น้ำเจ้าพระยาไปยังแม่น้ำป่าสัก มีการขนส่งสินค้าประมาณ 7,688 ล้านตัน แม่น้ำสายหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้า คือ **แม่น้ำป่าสัก** มีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณ 22.199 ล้านตัน เป็นสินค้าขาขึ้นประมาณ 7 ล้านตัน และสินค้าขาล่องประมาณ 15 ล้านตัน โดยประเภทสินค้าที่มีการขนส่งมากที่สุด ได้แก่ แร่เชื้อเพลิง (ถ่านหิน) ประมาณ 10.084 ล้านตัน นอกจากนี้ พบว่าปริมาณสินค้าที่นำเข้าจากเกาะสีชังอยู่ที่ 16,231,311 ล้านตัน โดยแร่เชื้อเพลิงมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 50 ของสินค้านำเข้าทั้งหมด ส่วนสินค้าที่ส่งออกผ่านเกาะสีชังมีปริมาณอยู่ที่ 9,714,030 ล้านตัน ส่วนใหญ่เป็นซิเมนต์กับมันสำปะหลัง อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ท่าเรือที่หน่วยงานภาครัฐ โดยกรมเจ้าท่าได้ดำเนินก่อสร้างขึ้นใน พ.ศ. 2554 เป็นผู้ลงทุนก่อสร้างขึ้น คือ “สถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน” หรือ “ท่าเรือศาลาลอย” ยังไม่มีการใช้ประโยชน์นับตั้งแต่สร้างเสร็จจนถึงปัจจุบัน ซึ่งจากการตรวจสอบเบื้องต้นพบว่าความลึกของหน้าท่าอาจไม่เพียงพอในช่วงหน้าแล้ง และจะส่งผลให้เรือเกยตื้น โดยเฉพาะเรือสินค้าขนาด 2,500 ตัน ซึ่งเป็นขนาดของเรือลำเลียงที่ใช้ขนส่งกันเป็นส่วนใหญ่ ขณะที่หากจะมีการขุดลอกร่องน้ำเพิ่มเติมก็จะมีความเสี่ยงต่อการทำให้ตลิ่งทรุด

รูปที่ 5.3-12 สถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำ อำเภอท่าเรือ ก่อสร้างเสร็จใน พ.ศ. 2554 แต่ยังไม่มีการใช้งานเชิงพาณิชย์

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

รูปที่ 5.3-13 การก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง ที่อยู่ระหว่างการดำเนินงาน
ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

2.1.3) บทบาทและหน้าที่การให้บริการ

ท่าเรือแม่น้ำในพื้นที่ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทำหน้าที่ให้บริการการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากการขนส่งทางบกด้วยรถบรรทุกเป็นการขนส่งทางน้ำด้วยเรือลำเลียง นอกจากให้บริการขนส่งแล้ว ท่าเรืออาจมีบริการคลังสินค้าหรือไซโลสำหรับใช้เป็นที่จัดเก็บสินค้ารอการนำส่งต่อไป

ทั้งนี้อุปกรณ์ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายและขนถ่ายสินค้าเทกองในท่าเรือแม่น้ำ ประกอบด้วย

- เครนปากคีบ (Grab Cranes) อุปกรณ์เหล่านี้เป็นเครื่องมือสำคัญในการจัดการวัสดุเทกอง โดยใช้ "motor grabs" ในการยกและขนถ่ายสินค้า เครนปากคีบมีความยืดหยุ่นและแม่นยำสูง ทำให้เหมาะสำหรับการคัดแยกและจัดการวัสดุประเภทต่าง ๆ

- เครื่องขนถ่ายเรือ (Ship Unloaders) การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้เพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งสำคัญ ตัวอย่างที่โดดเด่นคือ **Siwertell ST 640-M Ship Unloader** ซึ่งเป็นเครื่องขนถ่ายถ่านหินแบบปิดที่ทันสมัย โดยบริษัท SCG International Corporation ได้นำเครื่องนี้มาใช้ที่ท่าเรือวัดบันได ริมแม่น้ำป่าสัก ใกล้กับอยุธยา ช่วยให้การถ่ายโอนวัสดุจากระวางเรือไปยังระบบรับบนฝั่งเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและมิดชิด ช่วยลดฝุ่นละออง การหกหล่น และเสียงรบกวนได้อย่างมาก

- สายพานลำเลียง (Conveyor Belts) ระบบสายพานลำเลียงถูกนำมาใช้ในการขนถ่านหินและสินค้าเทกองอื่น ๆ อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ และยังเป็นส่วนสำคัญของระบบขนถ่ายแบบปิดที่ช่วยลดมลภาวะทางฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นระหว่างการขนถ่ายสินค้า

- รถตักล้อยาง (Wheel Loaders) มักถูกใช้ในการตักและเคลื่อนย้ายสินค้าเทกองบนลานกองเก็บ หรือเพื่อป้อนสินค้าเข้าสู่ระบบสายพานลำเลียงในการปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้าเทกอง

- ไซโล (Silos) สำหรับสินค้าเกษตร (เช่น มันสำปะหลัง) ไซโลถูกใช้ในการจัดเก็บสินค้าเกษตรเทกอง เช่น แป้งมันสำปะหลังและมันเส้น อย่างไรก็ตาม การจัดการไซโลและท่าเรือที่เกี่ยวข้องกับมันสำปะหลังอาจเผชิญกับปัญหามลภาวะทางฝุ่นอย่างรุนแรง

ในส่วนของหน่วยงานภาครัฐ กรมเจ้าท่ามีบทบาทหลักในการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำของประเทศ ซึ่งรวมถึงการขุดลอกร่องน้ำให้มีความลึกเพียงพอต่อความต้องการของผู้ประกอบการ เพื่อพัฒนาจังหวัดพระนครศรีอยุธยาให้เป็นศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้าตอนบนของประเทศด้านการขนส่งทางน้ำ และการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อป้องกันการทรุดตัวของดินที่เกิดขึ้นจากการขุดลอกร่องน้ำและการกัดเซาะที่อาจเกิดขึ้นจากการเดินเรือ

2.1.4) การพัฒนาจุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

การพัฒนาท่าเรือแม่น้ำในพื้นที่เป็นการดำเนินการโดยภาคเอกชนเกือบทั้งหมด ผู้ประกอบการท่าเรือจำนวนมากเป็นเอกชนที่เป็นผู้ผลิตหรือผู้ค้าสินค้าที่ต้องการมีท่าเรือขนถ่ายสินค้าของตนเอง เฉพาะในอำเภอนครหลวงนั้น มีท่าเรือเอกชนที่ให้บริการกว่า 30 ท่า ดังแสดงในตารางที่ 5.3-2 และรูปที่ 5.3-14

ตารางที่ 5.3-2 ท่าเรือเอกชนและประเภทสินค้าที่ให้บริการ บริเวณอำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ลำดับที่	ชื่อท่าเรือ	ประเภทสินค้า
1	ท่าเรือ จัมโบ้วัดบันใด SCG	ถ่านหิน
2	ท่าเรือ จัมโบ้บ่อโพง SCG	ถ่านหิน
3	ท่าเรือ เอเชีย กรีน	ถ่านหิน
4	ท่าเรือ ภัทร	ถ่านหิน
5	ท่าเรือ หมวยใหม่	ท่าเรือร้าง ไม่พบการประกอบกิจการ
6	ท่าเรือ มหาวงศ์	ปุ๋ย
7	ท่าเรือ คลังน้ำมัน MP	ท่าเรือร้าง ไม่พบการประกอบกิจการ
8	ท่าเรือ ธนวัช (บ้านปู)	ถ่านหิน/ปูนเม็ด
9	ท่าเรือ สินวัฒนา	กากถั่วเหลือง/เมล็ดถั่วเหลือง/ข้าวสาลี
10	ท่าเรือ สวัสดิ์ไพบูลย์	ปูนถุง/ข้าว/มันสัมปะหลัง/ข้าวโพด/ถั่วเขียว
11	ท่าเรือ PR.	ถ่านหิน/มันสัมปะหลัง
12	ท่าเรือ เปรมไทย	ถ่านหิน
13	ท่าเรือ ลัคกี้	ถ่านหิน
14	ท่าเรือ ทุ่งทอง	ถ่านหิน
15	ท่าเรือ UMS	ถ่านหิน
16	ท่าเรือ นำสิน	ถ่านหิน
17	ท่าเรือ เทอราโก	ปุ๋ย (ตรามงกุฎ)
18	ท่าเรือ นิมพ์สุวรรณ	ปุ๋ย (ตราสามห่วง)
19	ท่าเรือ ชุมนุมสหกรณ์ (เอเชีย กรีน เช่า)	ถ่านหิน/สินค้าเกษตร
20	ท่าเรือ สุวรรณเกลียวทอง	ถ่านหิน (นานๆ ครั้ง)/สินค้าเกษตร
21	ท่าเรือ พอร์ตลิงค์	ปุ๋ย/มันสัมปะหลัง
22	ท่าเรือ โชคชัย	ถ่านหิน/ข้าว/มันสัมปะหลัง
23	ท่าเรือ ลานนา	ถ่านหิน
24	ท่าเรือ ไทยเซ็นทรัล	ปุ๋ย (ตราหัววัวคันไถ)
25	ท่าเรือ T.H.	ไม่มีการเดินเรือ ปัจจุบันเป็นคลังสินค้าเกษตร
26	ท่าเรือ ทรัพย์สถาพร	ปุ๋ย/ปอ/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด
27	ท่าเรือ PNV	ปุ๋ย (เจียไต๋, ตรากระต่าย)
28	ท่าเรือ โรงสีไฟนครหลวง	ข้าว
29	ท่าเรือ แพนด์ส	สินค้าบรรจุภัณฑ์ (Package)
30	ท่าเรือ P.N. (ท่านายกแป๊ะ)	ข้าว/ปูนถุง
31	ท่าเรือ I.C.P.	ปุ๋ย (ตราม้าบิน)
32	ท่าเรือ C.P.	ข้าว/มันสัมปะหลัง/ข้าวโพด/ถั่วเขียว

ที่มา: อำเภอนครหลวง (2560)

รูปที่ 5.3-14 ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือเอกชน บริเวณอำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ที่มา: อำเภอนครหลวง (2560)

ทั้งนี้ ได้มีความพยายามของรัฐที่จะพัฒนาท่าเรือในพื้นที่นี้คือสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน (ท่าเรือศาลาลอย) ซึ่งตั้งอยู่ที่อำเภอท่าเรือ มีขนาดกว้าง 20 เมตร ยาว 220 เมตร ความลึกหน้าท่า 2.50 เมตร จากระดับน้ำลงต่ำสุด ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วย (1) อาคารสำนักงานขนส่งสินค้า จำนวน 1 หลัง (2) อาคารโรงพักสินค้าทั่วไป จำนวน 1 หลัง (3) โรงเก็บและตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า จำนวน 1 หลัง (4) โรงเก็บและตรวจปล่อยสินค้าขาออก จำนวน 1 หลัง (5) ถนนทางเข้าและด่านชั่งน้ำหนัก (6) งานก่อสร้างท่าเทียบเรือและระบบป้องกันตลิ่ง และ (7) งานสาธารณูปโภคภายในโครงการต่าง ๆ โดยรูปที่ 5.3-15 แสดงตำแหน่งที่ตั้งของสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำแห่งนี้ อย่างไรก็ตาม โครงการนี้สร้างแล้วเสร็จตั้งแต่ 15 ตุลาคม พ.ศ. 2554 แต่ก็ยังไม่สามารถเปิดใช้งาน

รูปที่ 5.3-15 แผนผังสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน

ที่มา: Google street view (2568)

นอกจากนี้ กรมเจ้าท่า มีการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำของประเทศ เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการขุดลอกร่องน้ำในพื้นที่ให้มีความลึกเพียงพอต่อความต้องการของผู้ประกอบการ เพื่อพัฒนาจังหวัดพระนครศรีอยุธยาให้เป็นศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้าตอนบนของประเทศด้านการขนส่งทางน้ำ รวมถึงก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อป้องกันการทรุดตัวของดินที่เกิดขึ้นจากการขุดลอกร่องน้ำและการกัดเซาะที่อาจเกิดขึ้นจากการเดินเรือ

2.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

2.2.1) การประเมินเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ

การพัฒนาจุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สอดคล้องกับมีความสอดคล้อง (Relevance) กับแผนทุกระดับ **<u>แผนระดับที่ 1</u>** ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **<u>แผนระดับที่ 2</u>** แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **<u>แผนระดับที่ 3</u>** แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ และแผนปฏิบัติราชการระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566-2570 กรมเจ้าท่าที่กำหนดยุทธศาสตร์ด้าน (1) พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำเพื่อดูแลรักษาทางน้ำและชายฝั่งเพื่อสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ (2) ยกระดับความปลอดภัยด้านการคมนาคมทางน้ำเพื่อสนับสนุนภาคเศรษฐกิจและการให้บริการรักษาความปลอดภัยตาม

มาตรฐานสากลอย่างยั่งยืน และ (3) ยกระดับศักยภาพด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และ**แผนพัฒนาจังหวัดพระนครศรีอยุธยา** ซึ่งระบุถึงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมและการขนส่งทางน้ำ โดยมีวิสัยทัศน์ในการเป็นศูนย์กลางระเบียงเศรษฐกิจพิเศษและศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภาคกลาง

(2) การรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ

จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในการส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อลดปริมาณการขนส่งทางถนน โดยเฉพาะสำหรับสินค้าหนักที่มีมูลค่าสินค้าต่ำ การส่งเสริมและพัฒนาท่าเรือแม่น้ำจึงตอบสนองความต้องการของผู้ที่นำเข้าและส่งออกสินค้าเทกองในด้านต้นทุน ถึงแม้อาจเสียเปรียบในเรื่องของระยะเวลาในการขนส่งสินค้านานกว่า โดยในกรณีของสินค้าเทกอง การขนส่งทางลำน้ำมีความได้เปรียบเหนือการขนส่งด้วยรถบรรทุก สินค้าเทกองซึ่งมีน้ำหนักมากต้องการการขนส่งที่มีความสามารถในการบรรทุกสูง และมีมูลค่าสินค้าต่ำจึงให้ความสำคัญกับประเด็นด้านต้นทุนสำคัญกว่าประเด็นด้านเวลา

(3) สรุปผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ การส่งเสริมการขนส่งทางน้ำผ่านท่าเรือแม่น้ำในพื้นที่ สอดคล้องแผนระดับประเทศทั้ง 3 ระดับ และสอดคล้องกับแผนของจังหวัดด้วย

(3.2) ประเด็นการรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ ในกรณีผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าเทกอง การขนส่งทางลำน้ำมีความได้เปรียบเหนือการขนส่งด้วยรถบรรทุก ในแง่ของความสามารถในการบรรทุกและต้นทุนขนส่ง

2.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

การประเมินประสิทธิผลจุดบริการขนถ่ายสินค้าลำนำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งปัจจุบันเป็นการให้บริการขนถ่ายโดยท่าเรือเอกชนภายใต้การกำกับดูแลของเจ้าหน้าที่ภาครัฐนั้น เนื่องจากข้อจำกัดด้านการไม่มีเอกสารและรายงานประเมินผลประสิทธิผลของการดำเนินการดังกล่าว ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากการสัมภาษณ์กิจการท่าเทียบเรือ เจ้าของเรือ และเจ้าของสนค้าที่ใช้บริการขนถ่ายสินค้าในพื้นที่ท่าเรือที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าในแม่น้ำป่าสัก/แม่น้ำเจ้าพระยา ตัวแทนเรือที่ใช้บริการจอดเรือในพื้นที่ดังกล่าวเพื่อทำการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ โดยในภาพรวมผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจการให้บริการของท่าเทียบเรือเอกชน และในส่วนของการประเมินการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ กรมเจ้าท่า ซึ่งเป็นผู้อนุญาตการใช้ท่าเทียบเรือและเป็นผู้กำกับการเดินเรือนั้น พบว่าผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจกับการให้บริการของเจ้าหน้าที่โดยเฉพาะการมีมารยาทในการให้บริการ มีความกระตือรือร้น มีความสามารถในการแนะนำและตอบข้อซักถามได้ตรงตามวัตถุประสงค์ และมีจำนวนเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการในเรื่องที่มาติดต่อ มีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกฎระเบียบและขั้นตอนการใบริการ อย่างไรก็ตาม มีประเด็นที่หน่วยงานภาครัฐ อาทิ กรมเจ้าท่า และหน่วยงานท้องถิ่นในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาต้องปรับปรุง ได้แก่ (1) ความถี่ในการออกตรวจตราการเดินเรือ และ (2) ความรวดเร็วในการแก้ไขปัญหา โดยเฉพาะปัญหาเรื่องฝุ่นถ่านหินที่เกิดขึ้นจากการขนถ่ายสินค้าและการขนส่งเข้าออกจาก

ท่าเทียบเรือ ความกว้างและความลึกของร่องน้ำในบริเวณที่ทำให้เรือติดตื้นในฤดูแล้ง การไม่มีที่จอดเรือระหว่างรอขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือเอกชนที่ต้องทำให้เรือจอดซ้อนลำจนเกิดความแออัดคับคั่งของการจราจรทางน้ำ ความขัดแย้งในสังคมกรณีการขนส่งทางน้ำระหว่างผู้ประกอบการกับชุมชนที่อาศัยริมน้ำ

หากเปรียบเทียบด้านความสามารถในการลดต้นทุนโลจิสติกส์พบว่าการให้บริการขนส่งทางน้ำเพื่อรองรับสินค้าเทกองแห้งสามารถช่วยลดต้นทุนการส่งออกและการนำเข้าสินค้าได้อย่างมากเมื่อเทียบกับการนำเรือเข้าเทียบท่า ณ ท่าเทียบเรือของรัฐและเอกชน อีกทั้งการขนส่งทางน้ำใช้การบรรทุกโดยเรือท้องแบนที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Vessel) ทำให้เกิดการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง

นอกจากนี้ ที่ปรึกษาได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วย**การสัมภาษณ์ประสบการณ์ของผู้ใช้บริการขนถ่ายสินค้าและขนส่งทางน้ำในเส้นทางแม่น้ำของจังหวัดพระนครศรีอยุธยา** โดยรวบรวมข้อมูลและความคิดเห็นจากผู้ใช้บริการเกี่ยวกับ ขั้นตอน การบริการ สิ่งอำนวยความสะดวก และอุปสรรคต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในการขนส่งเพื่อนำข้อมูลมาประเมินความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการให้บริการเดินเรือและขนถ่ายสินค้าในแม่น้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่า มีความพึงพอใจในการบริการในทุกด้าน อย่างไรก็ตาม ผู้ตอบแบบสอบถามยังมีความห่วงกังวลในประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม และการจัดการจราจรทางน้ำที่หนาแน่น

สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ (4 คะแนน) โดยผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจในบริการและพึงพอใจในภาพรวม โดยเฉพาะความสามารถในการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของการส่งออกและนำเข้าสินค้า เนื่องจากเป็นระบบการขนถ่ายสินค้าที่มีต้นทุนน้อยที่สุด และมีความเหมาะสมกับการขนถ่ายสินค้าเทกองแห้ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าราคาต่ำ มีปริมาณการขนถ่ายครั้งละมาก ๆ ขณะที่มีประเด็นต้องปรับปรุง ได้แก่ การจัดการจราจรทางน้ำให้มีความปลอดภัยและสามารถรองรับกับการขนส่งที่มีปริมาณมาก โดยเฉพาะช่วงฤดูกาลจำหน่ายผลผลิตทางการเกษตรที่มีการส่งออกมากจนทำให้มีปริมาณการขนส่งในแม่น้ำมาก

2.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

สำหรับการประเมินผลกระทบต่อชุมชนในประเด็นของเศรษฐกิจ สังคม จะอาศัยข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นของชุมชนที่อยู่บริเวณจุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา โดยเฉพาะชุมชนในพื้นที่ ตำบลศาลาลอย และตำบลท่าเจ้าสนุก จำนวน 65 คน พบว่าการพัฒนาท่าเรือถือเป็นกลไกสำคัญในการยกระดับศักยภาพทางโลจิสติกส์ของพื้นที่ภาคกลางตอนบน แต่ผลกระทบในเชิงบวกและลบในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมต่อคนในชุมชนได้รับผลกระทบค่อนข้างมากเนื่องจากขากการบริหารจัดการอย่างรอบคอบ โดยเฉพาะการมีส่วนร่วมของชุมชน การบังคับใช้มาตรการสิ่งแวดล้อม และการสนับสนุนการพัฒนาทักษะแรงงานในท้องถิ่น โดยจากการสำรวจ โดยมีประเด็นด้านเศรษฐกิจ และสังคม ดังนี้

(1) เศรษฐกิจ/รายได้

การพัฒนาจุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ ช่วยส่งเสริมและเพิ่มโอกาสในการจ้างงานในพื้นที่ ทั้งในภาคการขนส่ง ลานพักสินค้า การบรรจุสินค้า (packing) ตลอดจนธุรกิจสนับสนุนอื่น ๆ เช่น ร้านอาหาร ปั๊มน้ำมัน และระบบการขนส่งสินค้าในท้องถิ่น เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การพัฒนาเหล่านี้ยังขาด

กระบวนการมีส่วนร่วมจากชุมชนในพื้นที่ และไม่มีการส่งเสริมหรือพัฒนาทักษะแรงงานในสาขาที่เกี่ยวข้องอย่างเพียงพอ ส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่ไม่ได้รับประโยชน์หรือมีส่วนร่วมอย่างแท้จริงจากการพัฒนาท่าเรือดังกล่าว

(2) สังคมและคุณภาพชีวิต

การพัฒนาท่าเรือสร้างการเปลี่ยนแปลงต่อโครงสร้างแรงงานและวิถีชีวิตของคนในชุมชน จากชุมชนเกษตรกรรมแบบดั้งเดิมสู่อุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ เกิดการเปลี่ยนอาชีพจากเกษตรกรเป็นแรงงานในภาคขนส่งหรือธุรกิจเกี่ยวเนื่อง ส่งผลให้เกิดการไหลเวียนของคนในพื้นที่และคนต่างถิ่นเข้าสู่ชุมชนมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การขยายตัวดังกล่าวอาจสร้างแรงกดดันต่อชุมชนในด้านวัฒนธรรมและคุณภาพชีวิต เช่น ความแออัดของที่อยู่อาศัย การเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์ และความเหลื่อมล้ำด้านรายได้ในกลุ่มประชากร เป็นต้น

(3) สิ่งแวดล้อม

(3.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

การขนส่งสินค้าบริเวณท่าเทียบเรือฯ ในพื้นที่ ส่วนใหญ่ใช้การกองเก็บสินค้าในพื้นที่โล่ง และขนส่งด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ ซึ่งทำให้เกิดปัญหาหลัก 2 ประการ คือ ปัญหาฝุ่นละออง และการเดินรถบรรทุกขนาดใหญ่ผ่านพื้นที่ชุมชน จึงส่งผลกระทบด้านการจราจรและสิ่งแวดล้อมบริเวณชุมชนรอบ ๆ อย่างมีนัยสำคัญ

ข้อมูลจากหนังสือด่วนที่สุดของศูนย์ดำรงธรรม จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ที่ อย. 0017.1/9283 ลงวันที่ 13 มิถุนายน พ.ศ. 2567 เรื่อง รายงานผลการดำเนินการตามข้อหารือของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร โดยพบประเด็นปัญหาที่ต้องมีการแก้ไข ได้แก่ การแก้ไขปัญหามลพิษจากฝุ่นละอองเพื่อมิให้เกิดการฟุ้งกระจาย การขอให้มีการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเดินเรือ การปรับกฎระเบียบเพื่อการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำป่าสักสำหรับเรือลำเลียงและเรือลากจูงเพื่อดูแลการจราจรทางน้ำและการจัดจุดจอดเรือให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และการควบคุมการปล่อยเสียงจากเครื่องยนต์เรือในช่วงกลางคืนเพื่อมิให้รบกวนชุมชนริมน้ำ และการควบคุมการก่อสร้างท่าเรือมิให้กีดขวางการไหลของน้ำ

(3.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

จากการสำรวจความคิดเห็นของคนในชุมชน พบว่า แม้จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จะช่วยลดการใช้ถนนสำหรับขนส่งสินค้าทางบก (ซึ่งช่วยลดมลพิษจากการจราจร) แต่การดำเนินงานของท่าเรืออาจกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในหลายด้าน อาทิ ปัญหาการปนเปื้อนในแม่น้ำจากกิจกรรมบรรทุกและล้างเรือ การเพิ่มขึ้นของฝุ่นและเสียงในช่วงดำเนินงาน และการใช้พื้นที่ริมแม่น้ำที่เคยเป็นพื้นที่ชุมชนหรือพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งอาจส่งผลต่อระบบนิเวศโดยรอบ ทั้งนี้ ความเข้มงวดของมาตรการควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อมจะเป็นปัจจัยสำคัญที่กำหนดระดับผลกระทบในระยะยาว

(4) สรุปผลประเมินด้านผลกระทบ (Impact) พอใช้ (3 คะแนน)

จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยาส่งผลดีต่อภาคการขนส่งและเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค แต่ยังมีจุดอ่อนด้านการมีส่วนร่วมของชุมชน การพัฒนาทักษะแรงงานในท้องถิ่น และการจัดการสิ่งแวดล้อม ซึ่งจำเป็นต้องมีการวางแผนและลงทุนเพิ่มเติม โดยสามารถสรุป แต่ละประเด็น ได้ดังนี้

(4.1) ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้ ผลกระทบเชิงบวกด้านรายได้ยังจำกัดในกลุ่มธุรกิจที่มีศักยภาพปรับตัว ส่วนชุมชนในพื้นที่ยังมีข้อจำกัดในการเข้าถึงโอกาสทางเศรษฐกิจการให้บริการส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและรายได้ของชุมชน

(4.2) ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต ชุมชนท้องถิ่นจำนวนหนึ่งยังไม่ได้รับการส่งเสริมทักษะแรงงานที่จำเป็น หรือการสื่อสารเพื่อเตรียมความพร้อมรับผลกระทบเชิงโครงสร้าง ส่งผลให้ประโยชน์จากโครงการยังไม่กระจายตัวอย่างทั่วถึง

(4.3) ประเด็นสิ่งแวดล้อม การขยายกิจกรรมทางเรือและขนส่งสินค้าอาจสร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ เช่น มลภาวะจากเสียงและฝุ่นจากกิจกรรมขนถ่ายสินค้า การไหลของน้ำในแม่น้ำ รวมถึงการจัดการของเสียจากกิจกรรมท่าเรือยังมีข้อจำกัดแม้ท่าเรือแม่น้ำจะช่วยลดการใช้รถบรรทุกบนถนนซึ่งส่งผลดีต่อการลดการปล่อยคาร์บอน แต่ระบบติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมยังไม่ครอบคลุม

2.2.4) การประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence)

การประเมินด้านความเชื่อมโยงของจุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พิจารณาจาก 2 ด้าน โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดการประเมินด้านความเชื่อมโยง ดังนี้

(1) ความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่

ปัจจุบันยังไม่มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางที่จะใช้ในการขนส่งสินค้าเทกองเข้าและออกจากพื้นที่ท่าเรือที่ตั้งอยู่ริมแม่น้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา การขนส่งทั้งหมดจึงใช้การขนส่งด้วยรถบรรทุกหนักวิ่งผ่านเครือข่ายถนนสายรอง เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3467 ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงอำเภอเหล่านี้เข้ากับทางหลวงหลักของประเทศ เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 347 หากถนนสายรองเหล่านี้ไม่มีประสิทธิภาพ ไม่ได้รับการบำรุงรักษาอย่างดี หรือมีปัญหาการจราจรติดขัด ข้อได้เปรียบด้านต้นทุนและเวลาที่ได้จากการขนส่งทางน้ำก็จะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าหนักด้วยรถบรรทุกมีส่วนที่ทำให้จังหวัดพระนครศรีอยุธยาได้รับการระบุว่าเป็นจังหวัดที่มีรถบรรทุกน้ำหนักเกินมากที่สุดอย่างต่อเนื่อง ส่งผลโดยตรงต่อการเสื่อมสภาพของถนนที่รวดเร็วขึ้น และก่อให้เกิดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยอย่างมาก

(2) ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่

การส่งเสริมให้บริการขนส่งสินค้าทางลำน้ำที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของจังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่มุ่งเน้นการเป็น “ศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้าตอนบนของประเทศด้านการขนส่งทางน้ำ” เพื่อเชื่อมโยงกับต่างประเทศอย่างเต็มศักยภาพ และสนับสนุนเป้าหมายที่จะพัฒนาพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรม และอุตสาหกรรมให้เป็น “อุตสาหกรรมเชิงนิเวศ” อย่างไรก็ตาม การผลักดันให้มีการขยายตัวของท่าเทียบเรือและปริมาณการขนส่งสินค้าอย่างต่อเนื่อง ต้องดำเนินการอย่างรอบคอบอย่างยิ่ง การดำเนินการที่รีบเร่งหรือขาดแผนงานที่ชัดเจน อาจสร้างปัญหามลภาวะทางน้ำและฝุ่นละออง

จากการขนถ่ายสินค้าแบบเปิด จึงควรเน้นการสร้างความสมดุลระหว่างการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การพัฒนาอุตสาหกรรม และการพัฒนาการขนส่ง

(3) สรุปผลการประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) พอใช้ (3 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความเชื่อมโยงกับโครงการในพื้นที่ การขนส่งสินค้าทางบกที่เชื่อมโยงกับท่าเรือ ยังอาศัยเครือข่ายถนนสายรองที่เชื่อมกับทางสายหลักของประเทศ ยังขาดบริการขนส่งทางรางที่เชื่อมโยงโดยตรงกับท่าเรือในพื้นที่

(3.2) ประเด็นความสอดคล้องกับแผนพัฒนาพื้นที่ การส่งเสริมบริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแม่น้ำสอดคล้องกับแผนการพัฒนาของจังหวัด แต่ต้องดำเนินการด้วยความรอบคอบ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหามลภาวะทางน้ำและฝุ่นละอองจากการขนถ่ายสินค้าแบบเปิด

2.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากทำการประเมินผลจุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ตามเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 4 ด้านแล้ว ที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมของโครงการได้ ดังนี้

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาจุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
1	**ความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• การส่งเสริมการขนส่งทางน้ำผ่านท่าเรือแม่น้ำในพื้นที่ สอดคล้องแผนทุกระดับและสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดพระนครศรีอยุธยา • การขนส่งทางลำน้ำมีความได้เปรียบเหนือการขนส่งด้วยรถบรรทุก ในแง่ของความสามารถในการบรรทุกและต้นทุนขนส่ง • จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดแจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ
2	**ประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจในบริการและพึงพอใจในภาพรวม โดยเฉพาะความสามารถในการช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ของการส่งออกและนำเข้าสินค้า เนื่องจากเป็นระบบการขนถ่ายสินค้าที่มีต้นทุนน้อยที่สุด และมีความเหมาะสมกับการขนถ่ายสินค้าเทกองแห้ง • มีประเด็นต้องปรับปรุง ได้แก่ การจัดการจราจรทางน้ำให้มีความปลอดภัยและสามารถรองรับกับการขนส่งที่มีปริมาณมาก โดยเฉพาะช่วงฤดูกาลจำหน่ายผลผลิตทางการเกษตรที่มีการส่งออกมาก • จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีมูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้น และผู้ใช้บริการพึงพอใจในระดับปานกลาง
3	**ผลกระทบ (Impact) พอใช้ ได้ 3 คะแนน**	• ชุมชนในพื้นที่ยังมีข้อจำกัดในการเข้าถึงโอกาสทางเศรษฐกิจ • ชุมชนท้องถิ่นจำนวนหนึ่งยังไม่ได้รับการส่งเสริมทักษะแรงงานที่จำเป็น หรือการสื่อสารเพื่อเตรียมความพร้อมรับผลกระทบเชิงโครงสร้าง ส่งผลให้ประโยชน์จากโครงการยังไม่กระจายตัวอย่างทั่วถึง • สร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ เช่น มลภาวะจากเสียงและฝุ่นจากกิจกรรมขนถ่ายสินค้า การไหลของน้ำในแม่น้ำ รวมถึงการจัดการของเสียจากกิจกรรมท่าเรือยังมีข้อจำกัดแม้ท่าเรือแม่น้ำจะช่วยลดการใช้รถบรรทุกบนถนนซึ่งส่งผลดีต่อการลดการปล่อยคาร์บอน แต่ระบบติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมยังไม่ครอบคลุม • จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีผลกระทบทางบวกในภาพรวม แต่มีคนจำนวนมากรู้สึกได้รับผลกระทบทางลบ

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาจุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
4	**ความเชื่อมโยง (Coherence) พอใช้ ได้ 3 คะแนน**	• การขนส่งสินค้าทางบกที่เชื่อมโยงกับท่าเรือ ยังอาศัยเครือข่ายถนนสายรองที่เชื่อมกับทางสายหลักของประเทศ ยังขาดบริการขนส่งทางรางที่เชื่อมโยงโดยตรงกับท่าเรือในพื้นที่ • การส่งเสริมบริการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแม่น้ำสอดคล้องกับแผนการพัฒนาของจังหวัด แต่ต้องดำเนินการด้วยความรอบคอบ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหามลภาวะทางน้ำและฝุ่นละอองจากการขนถ่ายสินค้าแบบเปิด • จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา สอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และมีบางจุดที่ต้องเร่งแก้ไข แต่ไม่มีส่วนความสอดคล้องกับการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาค
ผลการประเมินโครงการ		**15 คะแนน จาก 20 คะแนน (น่าพอใจ)**

ผลการประเมินโครงการ ได้รับคะแนนรวม 15 คะแนน (น่าพอใจ)

จังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นศูนย์กลางของการขนส่งสินค้าทางน้ำในแม่น้ำ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าเทกองแห้งที่ไทยต้องมีการส่งออกและนำเข้าเชื่อมโยงกับต่างประเทศ การประเมินการใช้ประโยชน์จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำนำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีจุดเด่นตรงที่มีความสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ และการดำเนินงานมีประสิทธิผล อย่างไรก็ตาม ยังส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะมลพิษทางอากาศและการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับชุมชน ตลอดจนถึงการยังขาดการพัฒนาการยกระดับการขนส่งทางรางและทางถนนที่มีสภาพเหมาะสมกับการขนส่งสินค้าหนักเข้าไปในพื้นที่ที่ท่าเป็นท่าเทียบเรือ ส่งผลให้**ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ได้รับคะแนน 15 คะแนน**

ข้อค้นพบจากการประเมินการใช้ประโยชน์จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

การให้บริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาเป็นเกือบทั้งหมดเป็นการให้บริการขนถ่ายสินค้าโดยท่าเทียบเรือที่ลงทุนและดำเนินการโดยภาคเอกชนภายใต้การจัดระเบียบการจอดเรือและอำนวยความสะดวกในการให้บริการของภาครัฐซึ่งมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนมาเป็นการขนส่งทางน้ำและมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งสามารถช่วยลดต้นทุนโลจิติกส์ของการส่งออกและการนำเข้าสินค้า โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าเทกองแห้งเนื่องจากเป็นระบบการขนส่งทางน้ำมีต้นทุนน้อยและเหมาะสมกับการขนถ่ายสินค้าเทกองแห้งที่ไม่ต้องการความเร่งด่วนในการขนส่งและมีการขนส่งคราวละมาก ๆ อาทิ ถ่านหิน ปุ๋ย มันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าว และน้ำตาลดิบ ทั้งนี้ในการยกระดับการใช้ประโยชน์จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือที่ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา (อ.บางปะอิน และ อ.บางไทร) และแม่น้ำป่าสัก (อ.นครหลวง และ อ.ท่าเรือ) ควรมีการดำเนินการดังต่อไปนี้เพิ่มเติม ประกอบด้วย (1) การเร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง เพื่อรักษาความลึกร่องน้ำทางเดินเรือให้สามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปี โดยเฉพาะในการเดินเรือไปยังท่าเทียบเรือที่อยู่ในอำเภอนครหลวงและอำเภอท่าเรือ ซึ่งอยู่ริมแม่น้ำป่าสัก และ (2) การจัดระเบียบการจราจรทางน้ำให้มีความปลอดภัย และการจัดการจุดจอดเรือ โดยเฉพาะในแม่น้ำป่าสัก ซึ่งมีปริมาณการจราจรทางน้ำหนาแน่นและมีทางเดินเรือที่แคบกว่าทางเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา

3) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ สำนักงานศุลกากรหนองคาย จังหวัดหนองคาย

3.1) ข้อมูลพื้นฐาน

3.1.1) ความเป็นมา

รูปที่ 5.3-16 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งสำนักงานศุลกากรหนองคาย

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

สำนักงานศุลกากรหนองคายเป็นด่านศุลกากรทางบกมีเขตแดนติดกับ สปป.ลาว มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดน ในอดีตเป็น "ด่านเก็บภาษี" ตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2458 ขึ้นอยู่กับข้าหลวงปกครอง (เจ้าเมืองหนองคาย) ในปีเดียวกันนั้นเอง ได้มีการโอนด่านเก็บภาษีจากกระทรวงมหาดไทยไปขึ้นกับกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ สังกัดกรมสรรพากร จนกระทั่ง พ.ศ. 2462 ได้มีการโอนด่านเก็บภาษีจากกรมสรรพากรไปขึ้นกับกรมศุลกากร ตั้งแต่นั้นมา “ด่านภาษีหนองคาย” จึงสังกัดกรมศุลกากรและใน พ.ศ. 2481 ได้มีกฎกระทรวงการคลังฉบับที่ 2 ลงวันที่ 30 มกราคม พ.ศ. 2481 กำหนดเขตสำนักงานศุลกากรหนองคาย และกำหนดให้สำนักงานศุลกากรหนองคายเป็นท่าหรือที่สำหรับการนำของเข้าและส่งของออกได้ทุกประเภท ซึ่งตั้งอยู่ที่อำเภอท่าบ่อ จังหวัดหนองคาย ขึ้นกับสำนักงานศุลกากรหนองคาย ในระยะแรกได้ฝากให้กรมสรรพากรเป็นผู้ดูแลสำนักงานศุลกากรหนองคาย จนกระทั่ง พ.ศ. 2485 กรมศุลกากรได้แต่งตั้งนายสำนักงานศุลกากรหนองคาย

แต่เดิมที่ทำการสำนักงานศุลกากรหนองคายตั้งอยู่ที่ท่าเรือตลาดหลวง ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย เป็นอาคาร 2 ชั้น สร้างขึ้นใน พ.ศ. 2493 ชั้นบนเป็นที่ทำการของสำนักงานศุลกากร

ภูมิภาคที่ 2 ส่วนชั้นล่างเป็นที่ทำการของสำนักงานศุลกากรหนองคาย และด่านตรวจพืชจังหวัดหนองคาย แต่เนื่องจากพื้นที่คับแคบพ่อค้าประชาชนไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร ประกอบกับอาคารดังกล่าวได้รับการอนุรักษ์เป็นอาคารประวัติศาสตร์ไม่สามารถปรับปรุงเพิ่มเติมได้ สำนักงานศุลกากรหนองคายจึงได้ย้ายไปอยู่ที่ศูนย์ราชการจังหวัดหนองคาย ตั้งอยู่ที่ถนนมิตรภาพ อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ตั้งแต่วันที่ 9 ตุลาคม พ.ศ. 2535[67]

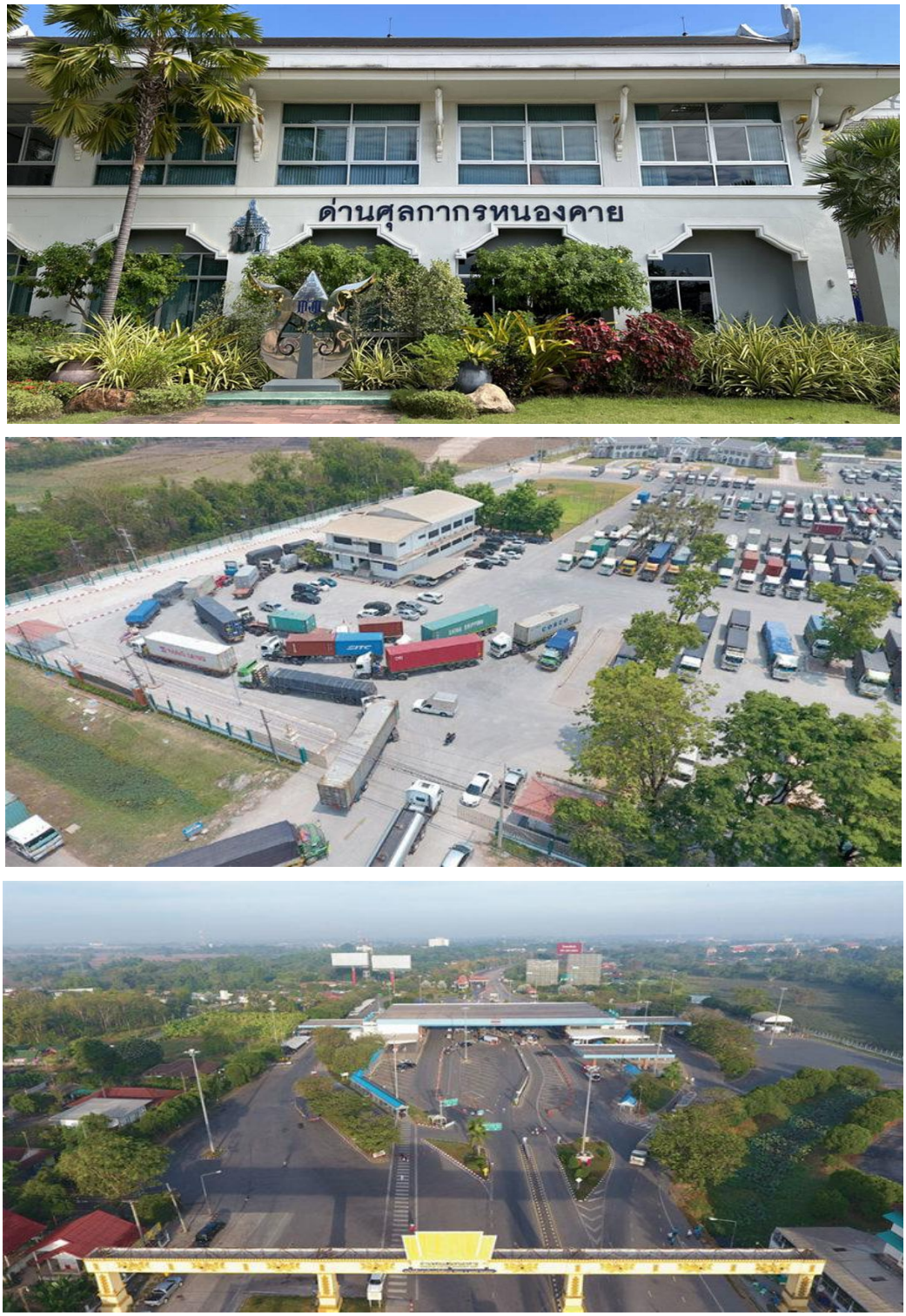
เมื่อวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2558 สำนักงานศุลกากรหนองคายได้ย้ายมาปฏิบัติงานที่อาคารสำนักงานศุลกากรหนองคาย (ชั่วคราว) ถนนเฉลิมพระเกียรติ อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย เนื่องจากที่ทำการเดิมมีพื้นที่จำนวน 8 ไร่ สถานที่คับแคบ ไม่สามารถปรับปรุงสถานที่หรือก่อสร้างอาคารเพิ่มเติมเพื่อรองรับการปฏิบัติงานที่เพิ่มขึ้นได้ จึงได้ย้ายมาปฏิบัติงานที่อาคารสำนักงานศุลกากรหนองคาย (ชั่วคราว) ภายในพื้นที่ก่อสร้างสำนักงานศุลกากรหนองคายแห่งใหม่ บนพื้นที่ 40 ไร่ ซึ่งได้รับงบประมาณจากกรมศุลกากร จำนวน 220 ล้านบาท ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2559-2562 เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างสำนักงานศุลกากรหนองคายและลานตรวจสินค้าแห่งใหม่ พร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบ

สำนักงานศุลกากรหนองคายมีโครงสร้างพื้นฐานที่ครบครัน รองรับทั้งการค้าชายแดน การเดินทางระหว่างประเทศ และการขนส่งทางราง โดยมีอาคารและลานจอดรถที่สำคัญ ดังนี้

อาคารหลักและสิ่งปลูกสร้าง

- **อาคารสำนักงานศุลกากรหนองคาย** ใช้สำหรับงานบริหาร พิธีการศุลกากร และบริการประชาชน
- **อาคารตรวจสอบสัมภาระและสินค้า** ติดตั้งเครื่องเอกซเรย์สำหรับตรวจสอบกระเป๋าและตู้สินค้า
- **ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)** รวมหน่วยงานต่าง ๆ เช่น กรมศุลกากร กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข ฯลฯ ไว้ในจุดเดียว
- **อาคารตรวจปล่อยสินค้าทางราง** รองรับการเชื่อมต่อกับรถไฟลาว-จีน และรถไฟความเร็วสูงในอนาคต
- **ลานจอดรถและพื้นที่โลจิสติกส์**
  - **ลานจอดรถบรรทุกและรถยนต์ส่วนบุคคล** รองรับรถขนส่งสินค้าข้ามแดนและผู้โดยสาร
  - **ลานตู้สินค้า (Container Yard)** สำหรับจัดเก็บและเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ที่มาทางรถไฟหรือรถบรรทุก
  - **พื้นที่พักรถบรรทุก (Truck Rest Area)** อยู่ระหว่างการพัฒนาเพิ่มเติมเพื่อรองรับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น

[67] สำนักงานศุลกากรหนองคาย. (2563). ประวัติด่านศุลกากรหนองคาย สืบค้นจาก https://nongkhai.customs.go.th/content.php?ini_menu=menu_about&ini_content=about_180129_01&left_menu=menu_about_180129_01&top_menu=menu_about&lang=th&root_left_menu=menu_about&left_menu=menu_about_180129_01



รูปที่ 5.3-17 ภาพบรรยากาศสำนักงานศุลกากรหนองคาย

ที่มา: สำนักงานศุลกากรหนองคาย และ ลาวสแควร์ (2565)

3.1.2) สถิติการนำเข้า-ส่งออก

(1) สถิติการนำเข้า-ส่งออก สำนักงานศุลกากรหนองคาย

ตารางที่ 5.3-3 มูลค่าการค้ารวมสำนักงานศุลกากรหนองคาย

หน่วย: ล้านบาท

ปี	การค้ารวม (Total Trade)	การส่งออก (X) (Exports)	นำเข้า (M) (Imports)	ดุลการค้า (X-M) (Trade Balance)
2562	60,472.68	51,946.80	8,525.88	43,420.92
2563	60,726.01	46,950.33	13,775.68	33,174.65
2564	76,712.89	65,042.15	11,670.74	53,371.41
2565	104,690.90	78,267.59	26,423.31	51,844.28
2566	99,082.60	76,721.18	22,361.42	54,359.76
2566 (ม.ค.-ธ.ค.)	99,082.60	76,721.18	22,361.42	54,359.76
2567 (ม.ค.-ธ.ค.)	119,981.59	90,433.53	29,548.06	60,885.47

ที่มา: สำนักงานศุลกากรหนองคาย (2568)

เมื่อพิจารณาจาก พ.ศ. 2562-2563 พบว่ามูลค่าการค้ารวมโดยส่วนใหญ่จะอยู่ประมาณปีละ 60,000 ล้านบาท ขึ้นไป โดยมีภาพรวมการค้าที่ชะลอตัวลดลงเป็นผลจากสถานการณ์ของโรคระบาด Covid-19 หลังจากนั้น ภาวะการค้ามีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง กล่าวคือการเติบโตของการค้ารวม พ.ศ. 2564 เทียบกับ พ.ศ. 2563 พบว่ามูลค่าการค้ารวมเพิ่มขึ้น 15,986.88 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเพิ่มจาก พ.ศ. 2563 ร้อยละ 26.33 การเติบโตของการค้ารวม พ.ศ. 2565 เทียบกับ พ.ศ. 2564 พบว่ามีมูลค่าเพิ่มขึ้น 27,978.01 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 36.47 ในส่วนภาวะการค้ารวม พ.ศ.2565 เทียบกับ พ.ศ. 2566 พบว่ามูลค่าลดลง 5,608 ล้านบาทเศษ คิดเป็นร้อยละ 5.3 โดยประมาณ มูลค่าการค้ารวม พ.ศ. 2567 ช่วง 12 เดือน เทียบกับช่วงเดียวกัน พ.ศ. 2566 มีมูลค่าการค้ารวม เพิ่มขึ้น 20,898.99 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21.09 ดังแสดงในตารางที่ 5.3-3

(2) สินค้าสำคัญในการนำเข้าส่งออก ไปยัง/มาจาก สปป.ลาว

การค้าระหว่างประเทศไทย และสปป.ลาว ประจำเดือนธันวาคม 2567 สินค้าส่งออกหลัก 10 รายการ ที่ส่งออกไปประเทศลาว มีมูลค่า 2,811.45 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 46.45 จากการส่งออกทั้งหมด โดยสินค้าส่งออกหลักจะคงเดิม เช่น น้ำมันปิโตรเลียม พลังงานไฟฟ้า น้ำ รวมถึงน้ำแร่และน้ำอัดลม เป็นต้น และการนำเข้าสินค้า จากประเทศลาว 10 รายการหลัก มีมูลค่า 1,630.43 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 97.31 โดยการนำเข้าหลักจาก สปป.ลาว ได้แก่ พลังงานไฟฟ้าที่มีมูลค่า 1,399.72 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 83.54 ของสินค้านำเข้าจาก สปป.ลาว ซึ่ง สปป.ลาว เป็นแหล่งผลิตหลักในภูมิภาค โดยมีรายการสินค้าหลักดังตารางที่ 5.3-4

ตารางที่ 5.3-4 สินค้าส่งออกนำเข้าที่สำคัญผ่านสำนักงานศุลกากรหนองคาย

ลำดับ	สินค้าส่งออก	มูลค่า (ล้านบาท)	ลำดับ	สินค้านำเข้า	มูลค่า (ล้านบาท)
1	น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่ บิทูมินัส	1,600.70	1	พลังงานไฟฟ้า	1,399.72
2	พลังงานไฟฟ้า	284.68	2	หลอด ท่อ และโพรไฟล์กลวงอื่นๆ	55.36
3	น้ำ รวมถึงน้ำแข็งและน้ำอัดลม	179.27	3	น้ำ รวมถึงน้ำแร่และน้ำอัดลม	37.84
4	เครื่องโทรศัพท์ สำหรับเครือข่ายเซลลูลาร์	164.28	4	ผลไม้ ลูกนัต	29.80
5	เครื่องจักรที่โครงสร้างส่วนบนหมุนได้ 360 องศา	124.39	5	ไฮโดรเจน แรร์ก๊าซ และอโลหะอื่น ๆ	27.99
6	ของที่ใช้บรรจุสินค้าทำด้วยพลาสติก	110.19	6	ปูนซีเมนต์	22.87
7	รถกระบะ	101.77	7	แบเรียมซัลเฟตธรรมชาติ (แบไรต์)	18.47
8	น็อต สกรู	95.42	8	ไดโอดเปล่งแสง (แอลอีดี)	16.83
9	หนังฟอกสำเร็จรูป	76.37	9	อุปกรณ์และเครื่องมืออุปกรณ์สำหรับบังคับฯ	15.67
10	ทองคำ	74.38	10	มันสำปะหลัง รากสามสิบ สาเลป	5.88
		2,811.45			1,630.43

ที่มา: สำนักงานศุลกากรหนองคาย

(3) สินค้าสำคัญในการนำเข้า-ส่งออก จากประเทศจีน

การค้าระหว่างประเทศไทยและจีน ผ่านสำนักงานศุลการกรหนองคายประจำเดือนธันวาคม พ.ศ. 2567 มีมูลค่าทางการค้ารวม 1,622.88 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นการส่งออก 610.09 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.15 ของการส่งออกผ่านสำนักงานศุลการกรหนองคายทั้งหมด การนำเข้า 1,012.79 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 35.93 ของการนำเข้าผ่านสำนักงานศุลการกรหนองคายทั้งหมด โดยสินค้าส่งออกหลักยังคงเป็นผลไม้สด โดยเฉพาะทุเรียนสด ลำไย สินค้าหลักที่นำเข้าสูงสุด 10 รายการ เป็นสินค้าอุตสาหกรรม เช่น ปุ๋ย โมดูลจอแสดงผลแบบแบน ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบเครื่องจักร เป็นต้น และมีการนำเข้าผักสดอย่างต่อเนื่อง ดังแสดงในตารางที่ 5.3-5

ตารางที่ 5.3-5 สินค้าสำคัญในการนำเข้าส่งออกจากประเทศจีน

ลำดับ	สินค้าส่งออก	มูลค่า (ล้านบาท)	ลำดับ	สินค้านำเข้า	มูลค่า (ล้านบาท)
1	ทุเรียน	583.39	1	โมดูลจอแสดงผลแบบแบน	193.72
2	ลำไย	21.85	2	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบเครื่องจักร	184.84
3	สัตว์ที่จำพวกครัสตาเชีย	3.87	3	กะหล่ำปลี	140.6
4	แร่แบไรท์บดและหัวแร่	0.93	4	สายนาฬิกาของนาฬิกาชนิดวอตช์	65.69
5	สิ่งปรุงแต่งอาหารที่มีสารกลิ่นหอม	0.05	5	ผลไม้จำพวกส้ม	61.04
			6	ปุ๋ย	51.29
			7	เครื่องโทรศัพท์ รวมถึงสมาร์ทโฟน	37.7
			8	ผักกาดหอม	35.54
			9	ผลิตภัณฑ์แผ่นรีดทำด้วยเหล็ก	33.87
			10	องุ่นสดหรือแห้ง	33.56
รวม		**610.09**		**รวม**	**837.85**

ที่มา: สำนักงานศุลกากรหนองคาย

3.1.3) บทบาทหน้าที่และการให้บริการ

สำนักงานศุลกากรหนองคาย มีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานศุลกากรบริเวณชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยรับผิดชอบพื้นที่ครอบคลุมจังหวัดหนองคาย อุดรธานี และขอนแก่น ปัจจุบันมีด่านศุลกากรและจุดผ่อนปรนทางการค้าในพื้นที่จังหวัดหนองคาย จำนวน 7 จุด เปิดดำเนินการแล้ว จำนวน 3 จุด ประกอบด้วย (1) สำนักงานศุลกากรหนองคาย ผ่านด่าน ณ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย โดยมีเวลาเปิด-ปิด ทำการ เวลา 06.00-22.00 น. ของทุกวัน (2) สำนักงานศุลกากรหนองคาย ณ สถานีรถไฟหนองคาย ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 ไปยังสถานีรถไฟ ท่านาแล้ง สปป.ลาว โดยมีขบวนรถ วันละ 7 ขบวน และ (3) จุดผ่อนปรนทางการค้าบ้านเปงจาน ตำบลโพนแพง อำเภอรัตนวาปี จังหวัดหนองคาย ตรงข้ามบ้านทวย เมืองท่าพระบาท แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว เปิดดำเนินการในวันพุธ ศุกร์ อาทิตย์ เวลา 08.00-16.30 น. และจุดที่ยังไม่สามารถเปิดดำเนินการได้จำนวน 1 ด่าน และ 3 จุดผ่อนปรนทางการค้า ประกอบด้วย (1) สำนักงานศุลกากรหนองคาย ณ ท่าเรือหายโศก ตรงข้ามท่าเดื่อ เมืองหาดทรายฟอง นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว (2) จุดผ่อนปรนทางการค้าบ้านจุมพล ตำบลจุมพล อำเภอโพนพิสัย จังหวัดหนองคาย ตรงข้ามบ้านโดนใต้ เมืองปากงึม นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว (ยังไม่ได้รับการตอบรับจาก สปป.ลาว) และ (3) จุดผ่อนปรนทางการค้าบ้านหม้อ ตำบลบ้านหม้อ อำเภอศรีเชียงใหม่ จังหวัดหนองคาย ตรงข้ามบ้านหนองดา เมืองสีโคดตะบอง นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว (อยู่ระหว่างรอความเห็นจาก สปป.ลาว) และ (4) จุดผ่อนปรนทางการค้าบ้านม่วง ตำบลบ้านม่วง อำเภอสังคม จังหวัดหนองคาย ตรงข้ามบ้านโคกแห่ เมืองสังทอง นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว (รอผลการประชุมร่วมกันทั้งสองฝ่าย)[68]

สำนักงานศุลกากรหนองคายมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน โรงพักสินค้า เขตประกอบการเสรี (Free Trade Zone) และคลังสินค้าเร่งด่วนที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายศุลกากร อีกทั้งสำนักงานศุลกากรหนองคาย เป็นต้นแบบของการให้บริการโลจิสติกส์ชายแดนที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ ด้วยการจัดตั้ง **ศูนย์บริการการค้าชายแดนเบ็ดเสร็จจุดเดียว (One Stop Service: OSS)** ซึ่งเริ่มเปิดให้บริการตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2567 ให้บริการครบวงจรในจุดเดียว รวม 8 หน่วยงานจาก 5 กระทรวง เช่น กรมศุลกากร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น ซึ่งช่วยลดขั้นตอนการขออนุญาต ตรวจสอบ และปล่อยสินค้าให้ง่ายขึ้น อาศัยระบบ Single Submission และ Single Form เพื่อให้ผู้ประกอบการยื่นเอกสารเพียงครั้งเดียว สำหรับการตรวจสอบและปล่อยสินค้า ใช้ระบบ CCTV และ Auto Load ตรวจจับทะเบียนรถและรหัสตู้สินค้า กรมศุลกากรได้รับมอบอำนาจให้ตรวจสอบแทนหน่วยงานอื่น เพื่อลดความซ้ำซ้อน มีมาตรฐาน Green Line สำหรับสินค้าที่ผ่านการตรวจสอบแล้ว การให้บริการรูปแบบใหม่นี้ไม่เพียงช่วยลดต้นทุนและเวลาให้กับภาคเอกชน แต่ยังส่งเสริมความโปร่งใสและความเชื่อมั่นในระบบราชการอีกด้วย

[68] ศูนย์บริการประชาชนด้านการพาณิชย์จังหวัดหนองคาย. (2567). ภาวะการค้าชายแดน และการค้าระหว่างประเทศ ด้านจังหวัดหนองคาย ประจำเดือน ธันวาคม 2567. สืบค้นจาก https://nongkhai.moc.go.th/th/file/get/file/20250124f985f2b95076bbc7ff24909156d a5fd8092709.pdf

3.1.4) การพัฒนาสำนักงานศุลกากรหนองคาย

สำนักงานศุลกากรหนองคายมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับบทบาทสำคัญในฐานะประตูการค้าระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน โดยเฉพาะภายใต้ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโลจิสติกส์ภูมิภาค CLMV และเส้นทางรถไฟ สปป.ลาว-จีนที่เชื่อมถึงเวียงจันทน์

รัฐบาลมีแผนการพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมต่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เพื่อรองรับรถบรรทุกข้ามแดนและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) และการเชื่อมโยงกับสถานีรถไฟหนองคาย โดยมีแผนพัฒนาเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าทางรางในอนาคต สำหรับกรมศุลกากรได้พัฒนาสำนักงานศุลกากรหนองคายด้วยการก่อสร้างอาคารศุลกากรและสำนักงาน OSS (One Stop Service) มีการจัดสรรลานตรวจปล่อยสินค้าและพื้นที่พักตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางถนนและเตรียมเชื่อมต่อกับระบบรางในอนาคต และพื้นที่จอดรถบรรทุกและศูนย์พักคนขับ เพื่อความปลอดภัยและลดความล่าช้า และเพิ่มขีดความสามารถการบริการที่เพิ่มขึ้นด้วยการติดตั้งอุปกรณ์ในการเอกซเรย์สินค้า

ใน พ.ศ. 2560 รัฐบาลได้ทำการจัดทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ MOU ร่วมสามฝ่าย (ไทย-สปป.ลาว-จีน) และได้มีนโยบายแผนการเตรียมความพร้อมรองรับการขนส่งระหว่างประเทศผ่าน**รถไฟไทย-สปป.ลาว-จีน** เพื่อขับเคลื่อนการผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูง โดยได้เห็นชอบแผนการดำเนินการเชื่อมโยงรถไฟระหว่าง สปป. ลาว และจีน เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูงระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา โครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย และโครงการรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคาย เป็นต้น รวมถึงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ ***การพัฒนาย่านขนถ่ายสินค้าเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านทางรถไฟช่วงหนองคาย-เวียงจันทร์อย่างไร้รอยต่อในอนาคต*** โดยแบ่งเป็น 2 ระยะ ได้แก่

- ระยะเร่งด่วน การพัฒนาย่านสถานีหนองคายเป็นพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า
- ระยะยาว การพัฒนาพื้นที่นาทาเพื่อเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านเก็บตู้สินค้า และการจัดเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับศูนย์ย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) อาทิ การจัดตั้งคลังสินค้า และอาคารประกอบอื่น ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออก ศูนย์การเอกซเรย์ตู้สินค้า แนวคิดการปฏิบัติพิธีการศุลกากรแบบ One-stop Service และรูปแบบการตรวจร่วม (Common Control Area: CCA)

กรมศุลกากรได้มีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูงตามกรอบแนวทางการเตรียมความพร้อมรองรับการเปิดให้บริการรถไฟสายจีน-สปป.ลาว ระยะเร่งด่วนตามมติคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 1/2564 ข้อ 2.1.6 1) 1.3) กำหนดให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการเตรียมความพร้อมในด้านกระบวนการและพิธีการศุลกากร ซึ่งได้ดำเนินการเตรียมความพร้อมดังต่อไปนี้

การเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการทางพิธีการศุลกากรด้วยการปรับเปลี่ยนกระบวนการปฏิบัติงานโดยการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้งานแบบครบวงจร และด้านการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า-ส่งออก สำนักงานศุลกากรหนองคายได้นำระบบตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์มาใช้งานแทนการเปิดตรวจโดยเจ้าหน้าที่

เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการและยกระดับการให้บริการด้านพิธีการศุลกากรให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ซึ่งในปัจจุบันมีระบบตรวจสอบด้วยเครื่องเอกซเรย์จำนวน 3 ระบบ ประกอบด้วย

- ระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์แบบถอดประกอบเคลื่อนย้ายได้ (Relocatable X-ray Container Inspection System)
- ระบบตรวจสอบหีบห่อสินค้าหรือสัมภาระผู้โดยสารแบบเคลื่อนที่ได้ (Small Mobile X-ray Inspection System)
- ระบบตรวจสอบสัมภาระและหีบห่อชนิดติดตั้งถาวร (Luggage and Cargo X-ray Inspection System)

ทั้งนี้ เพื่อรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูง จีน-สปป.ลาว โดยจัดหาระบบตรวจสอบตู้สินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์แบบเคลื่อนที่ได้ (Mobile X-ray System) จำนวน 1 ระบบ เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการตรวจสอบสินค้า ณ ด่านพรมแดนหนองคายในอนาคต

การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบสนับสนุนของสำนักงานศุลกากรหนองคาย ได้นำระบบ Single Submission และ Single Form สำหรับผู้ประกอบการยื่นเอกสารเพียงครั้งเดียว มีการนำระบบตรวจสอบอัตโนมัติ เช่น กล้อง CCTV ระบบ Auto Load การอ่านทะเบียนรถและรหัสตู้สินค้าแบบเรียลไทม์ อีกทั้งยังมีระบบควบคุมความปลอดภัยบริเวณชายแดน รวมถึงการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการตรวจสอบสินค้าและบุคคล

ทั้งนี้ พื้นที่บริเวณใกล้เคียงสำนักงานศุลกากรหนองคายยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ อาทิ บริการรถบรรทุกข้ามแดน บริการลานจอดรถบรรทุก บริการคลังสินค้า และสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งผู้ประกอบการจำนวนมาก ที่ทำการค้ากับ สปป.ลาว ส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ ซื้อมาขายไป (ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า)

3.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

3.2.1) การประเมินเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ

สำนักงานศุลกากรหนองคายมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะในด้านการค้าชายแดนและการเชื่อมโยงภูมิภาคกับ สปป. ลาว ซึ่งสอดคล้องกับ**แผนระดับที่ 1** ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ด้านความมั่นคงและด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **แผนระดับที่ 2** แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **แผนระดับที่ 3** แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งจังหวัดหนองคายเป็น 1 ใน 10 พื้นที่ชายแดนเป้าหมาย ในการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นศูนย์กลางความเจริญในการกระจายความเจริญไปยังพื้นที่โดยรอบ

เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการลงทุน และสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน ซึ่งสถานะการพัฒนาอยู่ระหว่างรอเสนอคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษพิจารณาแนวทางสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในพื้นที่ราชพัสดุ

กล่าวคือสำนักงานศุลกากรหนองคายมี**ความสอดคล้อง (Relevance) กับแผนทุกระดับ** ทั้งในมิติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การพัฒนาด่านให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนี้ สำนักงานศุลกากรหนองคายยังเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งรัฐบาลกำหนดให้จังหวัดหนองคาย เป็นหนึ่งใน 10 พื้นที่เป้าหมายหลัก โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน สำนักงานศุลกากรหนองคายเปรียบเสมือนประตูหลักของการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว-จีน

(2) การรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ

สำนักงานศุลกากรหนองคายได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับความต้องการของผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะในบริบทของการค้าชายแดนและการเชื่อมโยงกับ สปป.ลาว และจีน ซึ่งมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจภูมิภาค เปิดให้บริการศูนย์บริการค้าชายแดนเบ็ดเสร็จจุดเดียว (One Stop Service: OSS) ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2567 เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออก โดยรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 8 หน่วยงานจาก 5 กระทรวงไว้ในจุดเดียว เช่น ด่านตรวจพืช ด่านกักสัตว์ และสำนักงานพาณิชย์ ผู้ประกอบการสามารถยื่นคำขออนุญาตและใบรับรองผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เพียงครั้งเดียว ลดขั้นตอนและเวลาในการดำเนินการผ่านระบบ Single Submission และ Thai National Single Window (Thai NSW) และมีการนำเทคโนโลยีในการตรวจสอบ มีการติดตั้งระบบ CCTV และระบบตรวจสอบทะเบียนรถเพื่อเพิ่มความรวดเร็วและความโปร่งใสในการตรวจปล่อยสินค้า แต่ยังคงติดปัญหาเล็กน้อยเกี่ยวกับขั้นตอนพิธีการที่ซ้ำซ้อน กล่าวคือ สินค้าที่ต้องส่งต่อไปยังจีนผ่านรถไฟ สปป.ลาว-จีน การประทับตราจากหลายหน่วยงาน เกิดความล่าช้าในการส่งออก ขาดระบบระบบเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงาน ทำให้เกิดความซ้ำซ้อนในการตรวจสอบเอกสาร

พ.ศ. 2564 รถไฟ สปป.ลาว-จีนเปิดให้บริการเชื่อมเวียงจันทน์กับคุนหมิง เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ “หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง” (BRI) ด่านหนองคายเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าหลัก โดยมีการพัฒนาพื้นที่สถานีหนองคายให้เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า และมีแผนพัฒนาพื้นที่นาทาให้เป็นย่านกองเก็บตู้สินค้าในระยะยาว มีการเพิ่มขบวนรถไฟจาก 4 ขบวนต่อวัน เป็น 14 ขบวนต่อวัน และเพิ่มจำนวนแคร่ต่อขบวนจาก 12 แคร่ เป็น 25 แคร่ เพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้น

(3) สรุปผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ โดยรวมแล้วการดำเนินการและพัฒนาสำนักงานศุลกากรหนองคาย มีความสอดคล้องอย่างมากกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญของประเทศ และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงภูมิภาค

(3.2) ประเด็นการรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ สำนักงานศุลกากรหนองคายเป็นเส้นทางหลักในการค้าและขนส่งสินค้าระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน การเปิดให้บริการของศูนย์บริการค้าชายแดนเบ็ดเสร็จจุดเดียว (One Stop Service: OSS) เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออก การให้ผู้ประกอบการใช้ระบบ Single Submission และ Thai National Single Window (Thai NSW) ในการยื่นคำขออนุญาตและใบรับรองผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เพียงครั้งเดียว แต่ยังคงติดปัญหาเล็กน้อยเกี่ยวกับขั้นตอนพิธีการที่ซ้ำซ้อนในการตรวจสอบเอกสาร

3.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) ที่ให้ความสำคัญกับความสามารถในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการของสำนักงานศุลกากรหนองคาย โดยการประเมินใช้ข้อมูลจากทั้งแหล่งทุติยภูมิและปฐมภูมิมีรายละเอียด ดังนี้

(1) มูลค่าการนำเข้าส่งออกและดุลการค้าของไทย

จากข้อมูลทุติยภูมิสถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านสำนักงานศุลกากรหนองคาย (ตารางที่ 5.3-3) ซึ่งจากผลชี้ให้เห็นว่าสำนักงานศุลกากรหนองคาย มีแนวโน้มที่จะมีการขยายตัว โดยใน พ.ศ. 2567 เมื่อเทียบกับ พ.ศ. 2566 มูลค่าการนำเข้าและส่งออกเพิ่มขึ้น 20,898.99 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21.09 โดยไทยเกินดุลการค้า 60,885.47 ล้านบาท

(2) ความพึงพอใจในบริการ

การประเมินความพึงพอใจในการบริการที่ปรึกษาอาศัยแบบสอบถามซึ่งการสำรวจดำเนินการในช่วงเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ.2568 ได้รับความคิดเห็นรวมทั้งสิ้น 40 คน แบ่งเป็น

- ผู้ประกอบการขนส่ง ร้อยละ 5
- ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก ร้อยละ 35
- ตัวแทนออกของ/ชิปปิ้ง ร้อยละ 45
- ผู้ผลิต/ผู้ค้า ร้อยละ 13
- อื่น ๆ ร้อยละ 2

ซึ่งผลการสำรวจความพึงพอใจในการบริการ สามารถวิเคราะห์และสรุปประเด็นสำคัญได้ ดังนี้

<u>ภาพรวมความพึงพอใจในบริการ</u>

ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในบริการกว่าร้อยละ 75 ให้คะแนนอยู่ในระดับพึงพอใจถึงพึงพอใจอย่างยิ่ง ในขณะที่ให้คะแนนอยู่ระดับไม่พึงพอใจถึงไม่พึงพอใจอย่างยิ่งร้อยละ 25 โดยคะแนนเฉลี่ยส่วนใหญ่อยู่ที่ 0.56 แสดงให้เห็นว่าผู้รับบริการพึงพอใจต่อบริการในภาพรวม

- **<u>รายการบริการที่โดดเด่น (มีความพึงพอใจ)</u>**

ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการอยู่ในระดับพึงพอใจ ประกอบด้วยความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง การบริการรับชำระค่าบริการและออกใบเสร็จ ความพร้อมของเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักโรค

- **<u>รายการที่ควรปรับปรุง (มีความพึงพอใจต่ำกว่ารายการอื่น)</u>**

ผู้ใช้บริการแสดงความคิดเห็นร้อยละ 45 ให้คะแนนไม่พึงพอใจ รายการที่ควรปรับปรุง เช่น ความสุภาพและอัธยาศัยของเจ้าหน้าที่ การให้คำแนะนำหรือให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการด้านเอกซเรย์ เป็นต้น

(3) ความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม

ข้อมูลปฐมภูมิที่รวบรวมจากการเก็บแบบสอบถาม โดยมีผลการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม สามารถสรุปผลการสำรวจได้ดังนี้

<u>ภาพรวมความพึงพอใจต่อสภาพกายภาพและสิ่งแวดล้อม</u>

สำหรับความพึงพอใจในต่อสภาพกายภาพและสิ่งแวดล้อมนั้น ผู้ใช้บริการร้อยละ 60 พึงพอใจ และร้อยละ 40 ไม่พึงพอใจ โดยคะแนนเฉลี่ยส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 0.32 แสดงให้เห็นว่าผู้รับบริการส่วนใหญ่ยังพึงพอใจต่อสภาพกายภายและสิ่งแวดล้อม

- **<u>รายการที่ผู้รับบริการพึงพอใจที่สุด</u>**

การประเมินพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมที่โดดเด่น (อยู่ในระดับเฉลี่ยที่ 0.46) ประกอบด้วย ความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ด่าน ความปลอดภัยของพื้นที่ด่าน ป้ายบอกทางหรือข้อมูลภายในด่านชัดเจน ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อ

- **<u>รายการที่ควรปรับปรุง (ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง)</u>**

รายการที่ควรมีการปรับปรุง ได้แก่ การจัดการการจราจรภายในบริเวณด่าน การจัดการจราจรภายนอกด่าน ห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวก ความสะอาดและความพร้อมของสถานที่

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

- ผู้ใช้บริการด่านศุลกากรแสดงความไม่พึงพอใจในหลายด้าน โดยเฉพาะการตรวจเอกซเรย์ที่ใช้เวลานานมากจนส่งผลกระทบต่อกระบวนการดำเนินงาน และการอำนวยความสะดวกในขั้นตอนพิธีการศุลกากรที่ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร ส่งผลต่อปัญหาการจราจรภายในด่านและถนนภายในที่มีสภาพชำรุดเสียหายจำนวนมาก ควรเร่งปรับปรุงระบบการจราจรภายในด่านให้คล่องตัวมากขึ้น เพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์และความพึงพอใจในการใช้บริการโดยรวม

- ผู้ใช้บริการเสนอแนะให้มีการปรับปรุงด้านสิ่งอำนวยความสะดวกภายในด่านศุลกากร โดยเฉพาะการจัดให้มีห้องสุขอนามัยหรือห้องน้ำที่เพียงพอและสะอาดสำหรับผู้มาติดต่อ เพื่อรองรับจำนวนผู้ใช้บริการที่เพิ่มขึ้นอย่างเหมาะสม

(4) ความพึงพอใจในภาพรวม

ผู้ตอบแบบสอบถามยังได้**แสดงความเห็นเพิ่มเติม**ในหลากหลายมิติ ประกอบด้วย

- ด้านทรัพยากรบุคคล ผู้ใช้บริการส่วนหนึ่งให้ความเห็นว่า เจ้าหน้าที่บางรายมีพฤติกรรมไม่เหมาะสม เช่น พูดจาไม่สุภาพและไม่เป็นมิตร จึงเสนอให้มีการจัดสรรบุคลากรที่มีความตั้งใจมาให้บริการ เป็นต้น

- สิ่งอำนวยความสะดวก เนื่องด้วยปริมาณสินค้าที่เพิ่มขึ้นที่มาจากทางบกและทางราง ส่งผลให้กระบวนการตรวจเอกซเรย์เป็นไปอย่างเชื่องช้า จึงเห็นควรให้เพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการนี้เพื่อลดความแออัดในการตรวจสอบ ลดระยะเวลารอคอย และเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการด้านพิธีการศุลกากร

- **กฎระเบียบภาครัฐ** การปรับปรุงระบบการทำงานของสำนักงานศุลกากรให้มีความทันสมัยมากขึ้น โดยลดการใช้เอกสารซ้ำซ้อน และหันมาใช้เทคโนโลยีในการตรวจสอบและติดตามขั้นตอนต่าง ๆ ให้มากขึ้น เพื่อช่วยลดระยะเวลาในการดำเนินงาน เช่น การจดบันทึกขั้นตอนสำคัญและการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคู่กับการตรวจสอบเอกสาร เป็นต้น

(5) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(5.1) ประเด็นมูลค่าการนำเข้าส่งออก และดุลการค้า จากข้อมูลปริมาณมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกของสำนักงานศุลกากรหนองคาย พบว่า เป็นด่านศุลกากรที่มีการเกินดุลทางการค้ากับต่างประเทศมีการอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

(5.2) ประเด็นความพึงพอใจในการบริการ โดยเฉลี่ยผู้ใช้บริการพึงพอใจในบริการ (ได้คะแนนเฉลี่ยมากกว่า 0.56) เนื่องด้วยมีการจัดเตรียมกระบวนการและสิ่งอำนวยความสะดวกหลายด้านต่อผู้ประกอบการและผู้มาติดต่อ อาทิ ห้องชิปปิ้งที่จัดไว้สำหรับตัวแทนออกของและเจ้าหน้าที่โลจิสติกส์ เพื่อใช้ในการจัดเตรียมและส่งเอกสารอย่างสะดวก รวดเร็ว ควบคู่กับงานบริการด้านเอกสารที่มีระบบรองรับการยื่นการรับ และการตรวจสอบข้อมูลอย่างเป็นขั้นตอน การตรวจปล่อยสินค้าโดยนายตรวจศุลกากรดำเนินการภายใต้ระบบที่ชัดเจนและเป็นระเบียบ ช่วยให้การปล่อยสินค้าเป็นไปอย่างราบรื่น

(5.3) ประเด็นความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม ผู้ใช้บริการบางส่วนไม่พึงพอใจกับสภาพแวดล้อมและสภาพกายภาพของสำนักงานศุลกากรหนองคาย อาทิ ถนนภายในด่าน สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ รวมถึงปัญหาการจัดการจราจรทั้งภายในสำนักงานศุลกากรหนองคาย

(5.4) ประเด็นความพึงพอใจในภาพรวม สำนักงานศุลกากรหนองคายยังคงเป็นด่านที่ผู้ใช้บริการชื่นชมเห็นว่าบริหารจัดการกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าเป็นไปตามมาตรฐาน มีการจัดวางสถานที่เหมาะสม แต่ในด้านสภาพแวดล้อมยังไม่เอื้ออำนวยและแออัดต่อการไปใช้บริการ รวมถึงควรมีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

3.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

สำหรับการประเมินผลกระทบของสำนักงานศุลกากรหนองคาย ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิโดยอาศัยการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือเพื่อค้นหา

ผลวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อชุมชนบริเวณสำนักงานศุลกากรหนองคาย และข้อมูลปฐมภูมิโดยอาศัยแบบสอบถามในการสำรวจข้อมูลชุมชนต่อผลกระทบที่ได้รับจากสำนักงานศุลกากรหนองคายดังนี้

(1) เศรษฐกิจ/รายได้

การประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(1.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

จากการทบทวนโครงการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรองการขนส่งทางรางจังหวัดหนองคายของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ได้ศึกษาไว้เมื่อ พ.ศ. 2565 ส่วนหนึ่งของโครงการได้มีการประชุมรับฟังความคิดเห็นด้านสิ่งแวดล้อมและตอบแบบสอบถาม พร้อมทั้งร่วมหารือในประเด็นข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อการพัฒนาโครงการฯ ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ซึ่งสามารถสรุปผลความคิดเห็นและข้อกังวลที่มีต่อการพัฒนาโครงการฯ **ด้านเศรษฐกิจ/รายได้คนในพื้นที่**พบว่าโครงการที่เกิดขึ้นจะส่งผลให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่ บางส่วนตามความเหมาะสม ซึ่งเป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจและกระจายรายได้ให้ผู้ที่เป็นแรงงานรับจ้างในพื้นที่ อีกทั้ง การพัฒนาโครงการมีโอกาสจะเปลี่ยนแปลงไปสู่การใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการพักอาศัย ธุรกิจการค้า การบริการ และสถานประกอบการพาณิชย์ ส่งผลให้มีแนวโน้มการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่โดยรวมที่ดีขึ้น

(1.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลปฐมภูมิการประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ของสำนักงานศุลกากรหนองคายใช้การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามในเดือนพฤษภาคม-มิถุนายน 2568 โดยได้รับผลการสำรวจจากคนในพื้นที่จำนวน 70 คน (การประเมินภาพรวมผลกระทบ) แบ่งเป็นคนที่อยู่ในชุมชนภายใน 1 กิโลเมตร (การประเมินผลกระทบชุมชมในรัศมี 1 กิโลเมตรจากด่าน) จากที่ตั้งด่าน 41 คน และคนในชุมชนที่ตั้งห่างไปมากกว่า 1 กิโลเมตร 29 คน (การประเมินผลกระทบชุมชนในรัศมีมากกว่า 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร จากด่าน) โดยผู้ตอบแบบสอบถามตามสัดส่วนอาชีพ ดังนี้

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 8.57
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 14.29
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 15.71
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 14.29
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 45.71
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 1.43

ผลการประเมิน**ภาพรวมผลกระทบด้านเศรษฐกิจ**ของคนในชุมชนรอบสำนักงานศุลกากรหนองคายสรุปผลการสำรวจได้ดังนี้ คนในพื้นที่เห็นว่าสำนักงานศุลกากรหนองคายส่งผลกระทบทางบวก

ต่อเศรษฐกิจของชุมชน และรายได้ของครัวเรือนในพื้นที่ เมื่อเปรียบเทียบกันจะพบว่า ผู้ที่อยู่ในชุมชนที่อยู่ใกล้ด่านกับผู้ที่อยู่ห่างออกไป มีความคิดเห็นต่อผลกระทบทั้ง 2 มิติคล้ายกัน มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 0.91 คะแนน

ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดง**ความเห็นเพิ่มเติม**ที่สะท้อนถึงการรับรู้ที่หลากหลายต่อผลกระทบทางเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาในพื้นที่ พื้นที่รอบสำนักงานศุลกากรหนองคายมีการจ้างงานที่เกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน เช่น **โลจิสติกส์ การค้าชายแดน และบริการขนส่ง** หน่วยงานศุลกากรและบริษัทโลจิสติกส์มีบทบาทสำคัญในการจ้างงานแรงงานท้องถิ่นและแรงงานข้ามชาติ นอกจากนี้ยังมีโครงการพัฒนาพื้นที่ เช่น การจัดการจราจรและการพัฒนาพื้นที่จอดรถขาเข้า-ขาออก ซึ่งส่งผลต่อการจ้างงานในภาคก่อสร้างและบริการ กล่าวคือ ชุมชนโดยรอบสำนักงานศุลกากรหนองคาย ทั้งรัศมี 1 กิโลเมตร และมากกว่าแต่ไม่เกิน 5 กิโลเมตร ให้ความเห็นว่าสำนักงานศุลกากรหนองคายส่งผลให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น และรายได้เพิ่มขึ้น

(2) สังคม/คุณภาพชีวิต

การประเมินสังคม/คุณภาพชีวิตใช้ข้อมูลปฐมภูมิการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต พบว่า **ภาพรวมผลกระทบด้านสังคม**ของสำนักงานศุลกากรไม่ส่งผลกระทบกับความสัมพันธ์ในชุมชน และไม่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของคนในชุมชน มีความพึงพอใจกับการใช้ชีวิตในชุมชน แต่มีบางส่วนได้รับผลกระทบจากคุณภาพการจัดการจราจร

ผลการประเมิน**ภาพรวมผลกระทบด้านสังคม**ของคนในชุมชนภายในรัศมี 1 กิโลเมตร และมากกว่า 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร จากสำนักงานศุลกากรหนองคายสรุปผลการสำรวจได้ดังนี้

ผลการประเมินผลกระทบด้านสังคมโดยรวม ทั้งชุมชนที่อยู่ใกล้สำนักงานศุลกากร (ภายในรัศมี 1 กิโลเมตร) และชุมชนที่อยู่ห่างออกไป (มากกว่า 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร) มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของสำนักงานศุลกากรที่ค่อนข้างใกล้เคียงกันเป็นส่วนใหญ่ อาทิ สำนักงานศุลกากรไม่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของคนในชุมชน อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตที่สำคัญในประเด็นของผลกระทบต่อคุณภาพการจราจรและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวคือ คนในชุมชนที่อยู่ใกล้สำนักงานศุลกากรกลับไม่ได้รับผลกระทบหรือพบว่าการจราจรดีขึ้น แต่ชุมชนรัศมีมากกว่า 1 กิโลเมตร ได้รับผลพวงจากรถติดนอกบริเวณสำนักงานศุลกากร และเมื่อสอบถามถึงความคาดหวังในด้านสุขภาพและความปลอดภัยพบว่าชุมชนทั้งสองกลุ่มให้ความเห็นไม่ต่างกันคือเมื่อมีสำนักงานศุลกากรหนองคายแล้วได้รับการเข้าถึงบริการสาธารณสุขอย่างทั่วถึง มีระบบสาธารณูปโภคที่เข้าถึงที่อยู่อาศัย ซึ่งอาจหมายความว่าผลกระทบในมิติเหล่านั้นมีความเท่าเทียมกันไม่ว่าจะอยู่ใกล้หรือไกลจากสำนักงานศุลกากรหนองคาย

โดยสรุปทางด้านสังคมและคุณภาพชีวิตคนในชุมชนส่วนใหญ่พึงพอใจในทุกมิติ มีเพียงเสียงจากคนในชุมชนเล็กน้อยที่มีความกังวลเกี่ยวกับกับผลกระทบด้านคุณภาพจราจร

(3) สิ่งแวดล้อม

การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

เนื่องจากไม่มีการจัดทำการศึกษารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างสำนักงานศุลกากรหนองคาย จึงใช้การเก็บข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ภายในรัศมี 1 กิโลเมตร และชุมชนที่อยู่ห่างออกไปมากกว่า 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดผลการประเมินดังนี้

ผลการประเมิน**ภาพรวมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม**ของคนในชุมชนรอบสำนักงานศุลกากรหนองคายสรุปผลการสำรวจได้ดังนี้ ในกรณีของผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม คนในชุมชนทั้งสองกลุ่มได้รับผลกระทบของด่านที่มีต่อคุณภาพอากาศและเสียงในพื้นที่

ผลประเมินด้านสิ่งแวดล้อม มีความแตกต่างไม่มากนัก โดยชุมชนใกล้สำนักงานศุลกากรได้รับผลกระทบด้านอากาศมากกว่าด้านเสียง แต่ชุมชนไกลด่านได้รับผลกระทบมากกว่าทั้งสองส่วน

(4) สรุปผลประเมินด้านผลกระทบ (Impact) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(4.1) ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้ การให้บริการส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและส่งผลเชิงบวกต่อคนในชุมชน ผู้ประกอบการในพื้นที่ โดยเฉพาะในด้านการขนส่งและการจ้างงาน เนื่องด้วยมีการส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชน โดยจ้างแรงงานคนในพื้นที่เพื่อให้เกิดการหมุนเวียนรายได้ในท้องถิ่น

(4.2) ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต การเพิ่มขึ้นของรถบรรทุกส่งผลเสียต่อสังคมและคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยรอบ อาจเพราะยังไม่มีการจัดระเบียบและกำกับดูแลการใช้ถนนให้เหมาะสมและปลอดภัยต่อชุมชนโดยรอบ ดังนั้นการจัดการพื้นที่ให้สมดุลและเป็นมิตรกับชุมชน เช่น การเพิ่มจุดพักผ่อนภายในพื้นที่ด่าน การจัดร้านค้าสวัสดิการชุมชนสำหรับจำหน่ายสินค้าและบริการแก่ผู้มาใช้บริการ จะช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในท้องถิ่นและสร้างความเชื่อมโยงระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งควรเพิ่มมาตรฐานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ เพื่อคุ้มครองผู้มาใช้บริการ แรงงาน และชุมชนเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนให้ยั่งยืน

(4.3) ประเด็นสิ่งแวดล้อม คนในชุมชนประสบกับปัญหาการจัดการจราจรและพื้นที่จอดรถ ซึ่งส่งผลกับฝุ่นละออง เสียงรบกวนเพิ่มขึ้น ปริมาณขยะจำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อชุมชนและภาพลักษณ์ของพื้นที่

3.2.4) การประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence)

การประเมินด้านความเชื่อมโยงของสำนักงานศุลกากรหนองคาย โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดการประเมินด้านความเชื่อมโยง ดังนี้

(1) ความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาในประเทศ

การเชื่อมโยงระหว่างสำนักงานศุลกากรหนองคายกับรถไฟ สปป.ลาว-จีน ถือเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญที่กำลังเปลี่ยนโฉมระบบโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยเฉพาะในบริบทของการค้าชายแดนและ

การเชื่อมโยงระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประกอบด้วย

(1.1) แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย เพื่อเชื่อมโยงระบบรางในภูมิภาคอาเซียนกับเครือข่ายรถไฟ สปป.ลาว-จีน และต่อเนื่องไปยังจีนตอนใต้ การดำเนินงานแบ่งเป็น 2 ระยะ ระยะที่ 1 กรุงเทพฯ-นครราชสีมา (ระยะทางประมาณ 250 กิโลเมตร) ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ระยะที่ 2 นครราชสีมา-หนองคาย (ระยะทางประมาณ 357 กิโลเมตร) ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติดำเนินโครงการ

(1.2) สถานีรถไฟหนองคาย แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย กระทรวงคมนาคม โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยและกรมการขนส่งทางราง เตรียมแผนพัฒนาสถานีรถไฟหนองคายให้รองรับการขนส่งผ่านสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาวฯ โดยเตรียมพื้นที่บริเวณสถานีประมาณ 80 ไร่ ให้เป็นพื้นที่ตรวจปล่อยสินค้าระหว่างประเทศและเปลี่ยนถ่ายจากทางถนนสู่ระบบราง แต่จำเป็นต้องได้ข้อยุติเกี่ยวกับการก่อสร้างสะพานใหม่ที่เป็นสะพานเฉพาะสำหรับการเดินรถไฟเท่านั้น เพื่อจะได้วางแผนการก่อสร้างต่อไป เนื่องจากที่ผ่านมาการเดินรถไฟข้ามแดนผ่านสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว จะต้องปิดถนนทุกครั้ง และไม่สามารถรับตู้สินค้าได้มากกว่า 10 ตู้ต่อขบวน เนื่องจากจะส่งผลต่อความสามารถในการรับน้ำหนักของสินค้า อีกทั้งยังผลักดันให้เกิดการพัฒนาย่านกองเก็บสินค้า (Container Yard) และย่านเปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) ที่นาทา เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าในอนาคตกับโครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-หนองคาย และรถไฟทางคู่

(1.3) การพัฒนานิคมอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีมีแผนที่จะเป็นจุดตรวจปล่อยสินค้า โดยการประสานไปที่สำนักงานศุลกากรหนองคายว่าได้ดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าที่นิครอุตสาหกรรมอุดรธานีเรียบร้อยแล้ว โดยโครงสร้างพื้นฐานของนิคมอุดรฯ มีความพร้อม มีการจัดระบบใหม่จึงเป็นแนวทางส่งเสริมโลจิสติกส์ โดยจะมีการแบ่งสัดส่วนตลาด (Market Share) ของสินค้าให้ชัดเจน เช่น สินค้าขนาดเล็กให้ผ่านหนองคาย ส่วนสินค้าอุตสาหกรรมให้ผ่านนิคมอุดรธานี เป็นต้น

(1.4) โครงข่ายคมนาคม การพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางการคมนาคมที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบทและกรมทางหลวงในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย โดยทางหลวงที่สำคัญที่ได้รับการปรับปรุงพัฒนา ได้แก่ ทางเชื่อมที่เป็นถนนใหม่ 4 ช่องจราจรชนิดผิวจราจรคอนกรีตเสริมเหล็ก ระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 233 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 243 ระยะทางประมาณ 2.81 กิโลเมตร เพื่อช่วยให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ระหว่างระบบรางและทางถนน ทางหลวงหมายเลข 212 หนองคาย-โพนพิสัย ทางหลวง หมายเลข 212 โพนพิสัย-บึงกาฬ ตอน 1 สำนักงานศุลกากรหนองคายแห่งใหม่ พร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบ ถนนแยก ทางหลวงหมายเลข 2-ทางหลวง หมายเลข 211 ตอน 1 ทางหลวงหมายเลข 211 แยกสาย 2 (บ.หนองสองห้อง)-อ.ท่าบ่อ-อ.ศรีเชียงใหม่ ตอน 2 ทางเลี่ยงเมืองหนองคาย (ตะวันออก)[69]

[69] กองยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นท สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2567) รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาเขตพัฒนาเศษฐกิจพิเศษ,

(1.5) การพัฒนาด้านการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ได้มอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมวิชาการเกษตร กรมประมงกรมปศุสัตว์ สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ การยางแห่งประเทศไทย จัดทำแผนปฏิบัติการระยะสั้น ให้ครอบคลุมเรื่องการลงนามพิธีสารความร่วมมือระหว่างไทยกับจีน และการอบรมพัฒนาบุคลากรเตรียมความพร้อมในพื้นที่ด่านตรวจ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการกักกันและตรวจปล่อยสินค้าเกษตรขาเข้าและออก รวมถึงแผนการเพิ่มบุคลากรประจำด่าน การพัฒนาระบบเชื่อมโยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และการออกใบรับรองสุขอนามัยอิเล็กทรอนิกส์

(2) ความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกใน สปป.ลาว โครงการพัฒนาส่วนใหญ่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีนที่มีการลงทุนในลาวภายใต้นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของ สปป.ลาว ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองสำคัญชายแดนที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ ศูนย์ขนถ่ายสินค้าที่สำคัญ 2 แห่ง คือ (1) ท่าบกท่านาแล้ง (Thanaleng Dry Port) เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park: VLP) และ (2) คลังสินค้าท่านาแล้ง (Thanaleng Warehouse) ดำเนินงานโดยรัฐวิสาหกิจลานสินค้าผ่านแดน (Thanaleng Warehouse State Enterprise หรือ รัฐวิสาหกิจส่งสินค้าผ่านแดนท่านาแล้ง) สังกัดกระทรวงการคลัง

ท่าบกท่านาแล้งเป็นส่วนหนึ่งของเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park: VLP) ซึ่งเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่สำคัญที่สุดของนครหลวงเวียงจันทน์ และเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชื่อมโยงระหว่างการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยภายในพื้นที่โครงการ จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ลานวางกองตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ คลังสินค้าทั่วไป คลังสินค้าทัณฑ์บน คลังสินค้าสำหรับสินค้าแช่เย็นแช่แข็งลานจอดรถบรรทุก เขตปลอดอากร และศูนย์บริการธุรกิจ และอุปกรณ์ขนถ่ายต่าง ๆ ได้แก่ RTG, Reach Stacker, Empty Container Handler, Electric Forklifts, Mobile Crane 25-45 ตัน Yard Tractors และ Yard Chassis บริการฆ่าเชื้อ และปลั๊กเสียบสำหรับตู้แช่เย็นแช่แข็ง ตลอดจนมีศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อการตรวจปล่อยสินค้าระหว่างประเทศตั้งอยู่ในพื้นที่ดังกล่าว เพื่อให้บริการแก่สินค้านำเข้า สินค้าส่งออก และสินค้าผ่านแดน

(3) สรุปผลการประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาในประเทศ

ด้วยความโดดเด่นทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดหนองคายที่ตั้งอยู่ติดชายแดนไทย-สปป.ลาว และยังเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการเชื่อมต่อไปยังประเทศจีน (ประตูสู่ยูนนานและภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง GMS) ส่งผลให้หนองคายอยู่ในกลไกหลักสำคัญที่จะส่งเสริมให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ทั้งทางบกผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 และทางรางผ่านสถานีรถไฟหนองคาย และมีด่านพรมแดนและจุดผ่านแดนในการส่งเสริมการค้าชายแดนหลายแห่ง ประกอบด้วยสำนักงานศุลกากรหนองคายอยู่ในแผนเขตเศรษฐกิจพิเศษ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักอย่างรถไฟความเร็วสูง รถไฟรางคู่ โครงการสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่

(ทุกรูปแบบการขนส่งส่งเสริมให้มีการผ่านแดนที่จังหวัดหนองคายทั้งสิ้น) ดังนั้นทุกแผนงานประสงค์ที่จะต่อยอดเพื่อส่งเสริมการลงทุนและเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ชายแดนให้มีความคล่องตัวมากขึ้น

(3.2) ประเด็นความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน

การพัฒนาพื้นที่ชายแดนและโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ของ สปป.ลาว ได้ให้ความสำคัญกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park: VLP) ซึ่งเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่สำคัญที่สุดของนครหลวงเวียงจันทน์ และเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชื่อมโยงระหว่างการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ กล่าวคือ เขตเศรษฐกิจพิเศษท่านาแล้ง (Thanaleng SEZ) เป็นโครงการยุทธศาสตร์ของรัฐบาลลาวในการส่งเสริมการค้า การลงทุน และการเชื่อมโยงภูมิภาค โดยเฉพาะกับไทยและจีนผ่านโครงการรถไฟ สปป.ลาว-จีน และสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว

3.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากทำการประเมินผลสำนักงานศุลกากรหนองคายตามเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 4 ด้านแล้ว ที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมของโครงการได้ดังนี้

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาสำนักงานศุลกากรหนองคาย
1	**ความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• การพัฒนาด่านพรมแดนหนองคาย มีความสอดคล้องกับการดำเนินการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายในด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มการจ้างงานและสร้างเป็นอยู่ที่ดีต่อประชาชน • การพัฒนาด่านพรมแดนหนองคาย มีความสอดคล้องกับนโยบายของกรมศุลกากร เพื่อให้สามารถตรวจสอบการขนส่งสินค้าและยานพาหนะผ่านแดนได้อย่างรวดเร็วและถูกต้อง ตอบสนองระบบโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถรอบรับการขยายตัวของการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้นได้ • สำนักงานศุลกากรหนองคาย สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดแจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ
2	**ประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• กรมศุลกากรมีการกำหนดตัวชี้วัดด้านจำนวนภาษีศุลกากรที่สามารถจัดเก็บได้ โดยในส่วนของด่านพรมแดนหนองคาย มีการจัดเก็บรายได้ในภาพรวมเพิ่มสูงขึ้น • เปิดให้บริการของศูนย์บริการค้าชายแดนเบ็ดเสร็จจุดเดียว (One Stop Service: OSS) เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออก การให้ผู้ประกอบการใช้ระบบ Single Submission และ Thai National Single Window (Thai NSW) ในการยื่นคำขออนุญาตและใบรับรองผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เพียงครั้งเดียว ลดขั้นตอนและเวลาในการดำเนินการ และการนำเทคโนโลยีในการตรวจสอบมีการติดตั้งระบบ CCTV และระบบตรวจสอบทะเบียนรถ ช่วยเพิ่มความรวดเร็วและความโปร่งใสในการตรวจปล่อยสินค้า • สภาพแวดล้อมและสภาพกายภาพของสำนักงานศุลกากรหนองคาย ตั้งแต่ ที่จอดรถของทั้งผู้มาติดต่อและรถบรรทุกสินค้า รวมถึงห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ ควรปรับปรุงเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้มาใช้บริการ • สำนักงานศุลกากรหนองคายมีมูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้น และผู้ใช้บริการไม่พึงพอใจในมิติทางสภาพแวดล้อมและสภาพกายภาพของสำนักงาน

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาสำนักงานศุลกากรหนองคาย
3	**ผลกระทบ (Impact)** **น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• การลงทุนพัฒนาสำนักงานศุลกากรหนองคาย ส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและรายได้ของชุมชน ก่อให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้นในพื้นที่ ผลทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นเกือบทั้งหมดเป็นผลลัพธ์จากกิจกรรมการค้าและบริการจากนักท่องเที่ยว อาทิ โลจิสติกส์ การค้าชายแดน และบริการขนส่ง • สำนักงานศุลกากรหนองคายส่งผลดีต่อสังคมและคุณภาพชีวิตในระดับพอใจ ด้วยการขยายตัวทางธุรกิจที่เพิ่มขึ้นแต่การบริหารจัดการด้านคุณภาพชีวิตยังโตตามไม่ทันทำให้มีข้อกังวลสำหรับประเด็นนี้ • คนในชุมชนมีความไม่พึงพอใจกับปริมาณขยะที่ส่งกลิ่นรบกวน และเสียงรบกวนของรถบรรทุก และกิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณสำนักงานศุลกากรหนองคาย • สำนักงานศุลกากรหนองคาย ได้รับผลกระทบเชิงบวกปานกลางในภาพรวมของทุกมิติ แต่ยังมีประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมที่จำเป็นต้องเร่งปรับปรุง
4	**ความเชื่อมโยง (Coherence)** **น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• การพัฒนาสำนักงานศุลกากรหนองคาย อยู่ในแผนเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อส่งเสริมการลงทุนและเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ชายแดน มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างครบครัน ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางราง ซึ่งจะช่วยให้การค้าชายแดนมีความคล่องตัวมากขึ้น • การจัดทำแผนความร่วมมือระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน ในการบริหารจัดการชายแดนจะช่วยให้เกิดความมั่นคงและความสัมพันธ์ที่ดีขึ้นกับทุกฝ่าย • สำนักงานศุลกากรหนองคาย สอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านในระดับดี แต่อาจต้องมีการทบทวนการลงทุนชายแดนให้มีความคุ้มค่า และได้รับประโยชน์สูงสุด
ผลการประเมินโครงการ		**17 คะแนน จาก 20 คะแนน (น่าพอใจ)**

ผลการประเมินโครงการ ได้รับคะแนนรวม 17 คะแนน (น่าพอใจ)

ด้วยทำเลที่ตั้งของจังหวัดหนองคายเชื่อมระหว่างไทย สปป.ลาว จีน ประตูสู่ยูนนานและภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ส่งผลให้กลายเป็นฟันเฟืองหลักสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจภูมิภาคและที่เป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนที่สำคัญระหว่างไทย สปป.ลาว จีน การส่งเสริมให้มีการเชื่อมโยงการค้าการขนส่งและโครงข่ายที่สมบูรณ์ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และมีด่านพรมแดนและจุดผ่านแดนในการส่งเสริมการค้าชายแดนหลายแห่ง การเชื่อมโยงทั้งสามมิตินี้ทำให้หนองคายกลายเป็น “ประตูสู่ยูนนาน” และศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงอย่างแท้จริง ที่กล่าวมานี้ส่งผลให้**ผลการประเมินสำนักงานศุลกากรหนองคายได้รับคะแนนสูงถึง 17 คะแนน**

ข้อค้นพบที่ได้จากการประเมินการใช้ประโยชน์สำนักงานศุลกากรหนองคาย

1) จังหวัดหนองคายอยู่ในพื้นที่ 1 ใน 10 จังหวัดภายใต้แผนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่จะส่งเสริมการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบกับการผลักดันของรัฐบาลของไทย สปป.ลาว และจีน ที่ต้องการให้มีการค้าการขนส่งแบบต่อเนื่องจึงเกิดแผนพัฒนาขึ้นหลายโครงการทั้งแบบแต่ละประเทศดำเนินการด้วยตนเองและการวางแผนงานร่วมกัน อย่างประเทศไทยมีการจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักอย่างรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-หนองคาย แผนการพัฒนารถไฟรางคู่เชื่อมต่อไทย-สปป.ลาว แผนงานโครงการสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งทางรางระหว่างประเทศ จะเห็นว่าทุกแผนล้วนต้องการส่งเสริมให้หนองคายเป็นประตูการค้าชายแดนที่สำคัญฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือ

2) สำนักงานศุลกากรหนองคายถือเป็นหนึ่งในด่านสำคัญของการค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว โดยใน พ.ศ. 2567 สำนักงานศุลกากรหนองคายมีมูลค่าการค้าชายแดนรวม 91,635 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 10.2 จากปีก่อนหน้า โดยไทยเกินดุลการค้า 60,885.47 ล้านบาท ซึ่งจัดอยู่ในอันดับที่ 3 ของด่านศุลกากรที่มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดของไทย รองจากด่านศุลกากรสะเดาและอรัญประเทศ **การเปิดให้บริการศูนย์บริการค้าชายแดนเบ็ดเสร็จจุดเดียวจังหวัดหนองคาย** (Nongkhai Border Trade One Stop Service: NKBTOSS) ณ สำนักงานศุลกากรหนองคายทำให้การทำงานคล่องตัวมากยิ่งขึ้น โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย (1) สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด (2) ด่านตรวจพืชหนองคาย (3) ด่านกักกันสัตว์หนองคาย (4) ด่านอาหารและยาหนองคาย (5) สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่หนองคาย (6) ศูนย์บริหารจัดการด่านตรวจประมงเขต 2 (หนองคาย) (7) สำนักงานศุลกากรหนองคาย และ (8) สำนักงานพาณิชย์จังหวัดหนองคาย ผู้ประกอบการสามารถยื่นคำขออนุญาตและใบรับรองผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เพียงครั้งเดียว ลดขั้นตอนและเวลาในการดำเนินการ ผ่านระบบ Single Submission และ Thai National Single Window (Thai NSW) และมีการนำเทคโนโลยีในการตรวจสอบมีการติดตั้งระบบ CCTV และระบบตรวจสอบทะเบียนรถเพื่อเพิ่มความรวดเร็วและความโปร่งใสในการตรวจปล่อยสินค้า

3) สำนักงานศุลกากรหนองคายกลายเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงระบบคมนาคม ทางบก-ทางราง-ทางน้ำ ได้อย่างครบวงจร โดยมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจชายแดนและการค้าระหว่างประเทศ โดยโครงข่ายสำคัญในการเชื่อมโยงประกอบด้วย

- **ทางบก** เชื่อมต่อกับถนนมิตรภาพ (ทางหลวงหมายเลข 2) ซึ่งเป็นเส้นทางหลักจากกรุงเทพฯ ผ่านนครราชสีมา ขอนแก่น ถึงหนองคาย และมีสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 1 เป็นจุดผ่านแดนหลักสำหรับรถยนต์และรถบรรทุกขนส่งสินค้าไปยังนครหลวงเวียงจันทน์
- **ทางราง** มีสถานีรถไฟหนองคาย ซึ่งเชื่อมต่อกับรถไฟ สปป.ลาว-จีน ผ่านสถานีท่านาแล้ง และหนองคายอยู่ในแผนพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-หนองคาย ที่จะเชื่อมต่อกับรถไฟจีน-สปป.ลาว และต่อเนื่องไปถึงคุนหมิง ประเทศจีน อีกทั้งยังมีแผนสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ เพื่อรองรับรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงภายใน พ.ศ. 2572
- **ทางน้ำ** มีท่าเรือหนองคาย บริเวณริมแม่น้ำโขง ใช้สำหรับขนส่งสินค้าและโดยสารทางน้ำระหว่างไทย-สปป.ลาว สนับสนุนการค้าชายแดนโดยเฉพาะในช่วงฤดูน้ำหลากที่การขนส่งทางบกอาจมีข้อจำกัด

4) หนองคายมีเศรษฐกิจที่จะเติบโตอย่างก้าวกระโดดในกรณีที่มีการขนส่งสินค้าเต็มศักยภาพ โดยเฉพาะการพัฒนาที่เป็นรูปธรรมอย่าง **รถไฟไทย-สปป.ลาว-จีน** ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว จะส่งผลให้เพิ่มศักยภาพการค้าชายแดน รายได้ที่เพิ่มขึ้นของผู้ประกอบการในพื้นที่ชายแดน การเข้ามาของนักลงทุนจีนและประเทศเพื่อนบ้าน การเตรียมแผนรองรับสิ่งที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจึงเป็นสิ่งสำคัญที่หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนต้องเตรียมแผนรองรับหนุนการส่งออกสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมจากไทยไปยังจีนผ่าน สปป.ลาว ข้อดีจากการเติบโตทางเศรษฐกิจกลับส่งผลกระทบต่อชุมชนที่ยังอาจปรับตัวไม่ทัน ปัญหาด้านคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมกลับรบกวนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การเร่งแก้ไขจะทำให้สถานการณ์โดยรวมดีขึ้น

5) สำนักงานศุลกากรหนองคาย ประสบปัญหาคอขวดในการตรวจปล่อยสินค้า โดยเฉพาะสินค้าที่ต้องผ่านการสแกนและตรวจสอบอย่างเข้มงวดก่อนส่งต่อขึ้นรถไฟลาว-จีน เครื่องเอกซเรย์ที่ใช้ในปัจจุบันมีข้อจำกัดทั้งด้านจำนวนและศักยภาพในการตรวจสอบ ทำให้ไม่สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นได้อย่างทันท่วงที กระบวนการตรวจปล่อยจึงใช้เวลานาน เกิดการรอคิวสะสม และกระทบต่อความตรงต่อเวลาในการขนส่งสินค้าต่อเนื่องข้ามแดน ดังนั้นควรเร่งพิจารณาจัดหาเครื่องเอกซเรย์เพิ่มเติมหรือนำเครื่องเอกซเรย์ที่มีความสามารถในการตรวจสอบรวดเร็วมาใช้งาน

4) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร

4.1) ข้อมูลพื้นฐาน

4.1.1) ความเป็นมา

รูปที่ 5.3-18 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งด่านศุลกากรมุกดาหาร

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

ด่านศุลกากรมุกดาหารตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2462 โดยเริ่มต้นจากการเป็นด่านฝากอำเภอมุกดาหาร จังหวัดนครพนม มีนายอำเภอมุกดาหารทำหน้าที่นายด่านศุลกากรโดยตำแหน่ง ต่อมา พ.ศ. 2484 ได้มีกฎกระทรวงการคลัง (ฉบับที่ 10) ลงวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2484 กำหนดเขตด่านศุลกากรมุกดาหาร และกำหนดให้ด่านศุลกากรมุกดาหารเป็นท่าหรือที่สำหรับการนำเข้าและส่งออก ซึ่งของประเภทใด ๆ หรือได้ทุกประเภท แต่ยังคงเป็นด่านฝากอำเภอมุกดาหารอยู่เช่นเดิม จนกระทั่ง พ.ศ. 2485 กรมศุลกากรได้แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ศุลกากรไปประจำปฏิบัติหน้าที่นายด่านศุลกากรมุกดาหาร แต่เนื่องจากยังไม่มีที่ทำการเป็นของตัวเอง จึงยังคงใช้ที่ว่าการอำเภอมุกดาหารเป็นที่ทำการชั่วคราว จนกระทั่งต่อมากรมศุลกากรได้เช่าที่ดินของวัดศรีมงคลใต้ อำเภอมุกดาหาร จังหวัดนครพนม แล้วสร้างที่ทำการด่านศุลกากรมุกดาหารขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2486 นับเป็นด่านศุลกากรแห่งแรกและเป็นแห่งเดียวที่มีอาคารด่านศุลกากรอยู่ในบริเวณวัด

จนถึง พ.ศ. 2531 กรมศุลกากรได้รับการจัดสรรที่ดินราชพัสดุส่วนหนึ่งรวมกับที่ดินของราษฎร ที่ยกให้อีกส่วนหนึ่ง มีเนื้อที่รวมกันประมาณ 6 ไร่ ตั้งอยู่ที่ บ้านนาโปน้อย ตำบลมุกดาหาร อำเภอเมือง

จังหวัดมุกดาหาร (จังหวัดมุกดาหารตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2525 โดยแยกตัวมาจากจังหวัดนครพนม) จึงได้ทำการก่อสร้างด่านศุลกากรแห่งใหม่ และได้แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2534 ทำพิธีเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 18 มกราคม พ.ศ. 2536 และได้ใช้เป็นที่ทำการมาจนถึง พ.ศ. 2555

วันที่ 14 กันยายน 2555 ด่านศุลกากรมุกดาหารได้ทำพิธีเปิดอาคารที่ทำการด่านศุลกากรมุกดาหารแห่งใหม่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณการก่อสร้างภายใต้แผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง 2555 ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 2 (สกลนคร นครพนม มุกดาหาร) วงเงินงบประมาณ 148,248,000 บาท[70]

ปัจจุบันด่านศุลกากรมุกดาหารตั้งอยู่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ตำบลบางทรายใหญ่ อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร โดยอยู่ภายใต้สังกัดสำนักงานศุลกากรภาคที่ 2 กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

ด่านศุลกากรมุกดาหาร มีด่านพรมแดนถาวร 2 แห่ง คือ ด่านพรมแดนมุกดาหาร สะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 2 และด่านพรมแดนท่าเทียบเรือเทศบาล ซึ่งตั้งอยู่ ณ อาคารท่าเทียบเรือเทศบาล ถนนสองนางสถิต ตำบลในเมือง จังหวัดมุกดาหาร และด่านศุลกากรมุกดาหารมีเขตพื้นที่ความรับผิดชอบครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด คือ จ.มุกดาหาร จ.กาฬสินธุ์ และ จ.มหาสารคาม

4.1.2) สถิติการนำเข้า-ส่งออก

(1) สถิติการนำเข้า-ส่งออก ด่านศุลกากรมุกดาหาร

จากการรวบรวมสถิตินำเข้าและส่งออกด่านศุลกากรมุกดาหาร ตั้งแต่ พ.ศ. 2560-2565 พบว่าปริมาณการส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งต่างจากปริมาณการนำเข้าสินค้าที่มีแนวโน้มลดลงในช่วง พ.ศ. 2560-2563 และเพิ่มขึ้นใน พ.ศ. 2563 เมื่อเทียบกับ พ.ศ. 2562 และมีแนวโน้มลดลงในช่วง พ.ศ. 2564-2565

สำหรับสินค้าที่ส่งออกมากเป็นอันดับหนึ่งในช่วง พ.ศ. 2560-256 คือ เคมีภัณฑ์ (กรดซัลฟิลริก และกำมะถัน) แต่ในช่วง พ.ศ. 2562-2565 เป็นสินค้าประเภทไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ (ยูคาลิปตัสและไม้จำพวกสน)

ในกรณีสินค้านำเข้าพบว่า สินค้าที่นำเข้ามากเป็นอันดับหนึ่งในช่วง พ.ศ. 2560-2565 คือ สินค้าประเภทเกลือ กำมะถัน (ดินและหินฟลินท์)

[70] ด่านศุลกากรมุกดาหาร. (2565). ประวัติด่านศุลกากรมุกดาหาร. สืบค้นจาก https://muk dahan.custom s.go.th/content.php?ini_m enu=menu_about&ini_content=about_180129_01&left_menu =menu_about_180129_01&top_menu=menu_about&lang=th&root_left_menu=menu_about&left_menu=menu_about_180129_01

ตารางที่ 5.3-6 สถิติการนำเข้าและส่งออกด่านศุลกากรมุกดาหาร ตั้งแต่ พ.ศ. 2560-2565

ปี	การส่งออก		การนำเข้า	
	ปริมาณการส่งออก (ล้านตัน)	มูลค่าการส่งออก (ล้านบาท)	ปริมาณการนำเข้า (ล้านตัน)	มูลค่าการนำเข้า (ล้านบาท)
2560	0.78	34,119.77	1.36	31,246.87
2561	0.79	32,124.05	0.24	31,795.13
2562	1.22	28,462.01	0.45	36,580.37
2563	1.23	22,860.89	1.20	39,564.30
2564	1.92	32,839.09	1.05	53,047.61
2565	2.56	42,650.88	0.85	30,390.99

ที่มา: ระบบ CIS (Customs Information System) กรมศุลกากร

หมายเหตุ: พิจารณาหน่วยของสินค้าตามรหัสสถิติ KGM

สำหรับมูลค่านำเข้าปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 สูงกว่าปีก่อนถึงร้อยละ 23.61 สูงขึ้น 42,323.50 ล้านบาท ในส่วนของมูลค่าส่งออกปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ต่ำกว่าปีก่อนร้อยละ 3.08 ติดลบอยู่ 4,497.50 ล้านบาท ถ้ารวมมูลค่านำเข้า-ส่งออกเมื่อเทียบกับปีก่อน พบว่ามูลค่าสูงขึ้นร้อยละ 11.63 สูงขึ้น 37,825.99 ล้านบาท และเมื่อพิจารณาถึงดุลการค้า ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 พบว่า ด่านมุกดาหารขาดดุล 79,997.97 ล้านบาท

ตารางที่ 5.3-7 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก ด่านศุลกากรมุกดาหารเทียบเดือนเดียวกันกับปีที่ผ่านมาปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ประจำเดือนกันยายน พ.ศ. 2567

หน่วย: ล้านบาท

		มูลค่าการนำเข้า				มูลค่าการส่งออก				ดุลการค้า	รวมมูลค่านำเข้า-ส่งออก			
ปีงบ 67	เดือน	นำเข้า ปีงบ 67	นำเข้า ปีงบ 66	เปลี่ยนแปลง	%เปลี่ยนแปลง	ส่งออก ปีงบ 67	ส่งออก ปีงบ 66	เปลี่ยนแปลง	%เปลี่ยนแปลง	ดุลการค้า ปีงบ 67	รวมมูลค่าการค้า ปีงบ 67	รวมมูลค่าการค้า ปีงบ 66	เปลี่ยนแปลง	%เปลี่ยนแปลง
66	10-ตุลาคม	17,198.144	14,601.035	2,597.108	17.79%	9,055.579	11,850.150	-2,794.571	-23.58%	-8,142.565	26,253.723	26,451.185	-197.462	-0.75%
66	11-พฤศจิกายน	21,473.854	13,169.319	8,304.536	63.06%	10,822.022	13,660.988	-2,838.967	-20.78%	-10,651.833	32,295.876	26,830.307	5,465.569	20.37%
66	12-ธันวาคม	17,975.127	11,169.448	6,805.679	60.93%	19,792.500	15,005.696	4,786.804	31.90%	1,817.373	37,767.627	26,175.144	11,592.483	44.29%
67	01-มกราคม	19,016.240	13,903.640	5,112.600	36.77%	10,851.840	8,154.911	2,696.928	33.07%	-8,164.400	29,868.080	22,058.551	7,809.529	35.40%
67	02-กุมภาพันธ์	14,310.808	13,663.299	647.509	4.74%	7,878.808	8,955.221	-1,076.413	-12.02%	-6,432.000	22,189.615	22,618.520	-428.904	-1.90%
67	03-มีนาคม	17,438.480	16,692.936	745.544	4.47%	14,367.834	16,341.307	-1,973.474	-12.08%	-3,070.646	31,806.314	33,034.243	-1,227.929	-3.72%
67	04-เมษายน	16,892.522	15,441.780	1,450.742	9.39%	9,063.063	9,577.675	-514.612	-5.37%	-7,829.458	25,955.585	25,019.454	936.130	3.74%
67	05-พฤษภาคม	20,807.350	16,808.433	3,998.917	23.79%	12,142.314	12,338.143	-195.830	-1.59%	-8,665.037	32,949.664	29,146.577	3,803.087	13.05%
67	06-มิถุนายน	20,350.079	15,054.079	5,296.000	35.18%	15,225.415	15,270.236	-44.821	-0.29%	-5,124.665	35,575.494	30,324.315	5,251.179	17.32%
67	07-กรกฎาคม	20,686.538	15,070.317	5,616.221	37.27%	8,194.922	9,240.948	-1,046.026	-11.32%	-12,491.615	28,881.460	24,311.265	4,570.195	18.80%
67	08-สิงหาคม	18,300.657	16,669.446	1,631.212	9.79%	10,523.283	8,623.780	1,899.503	22.03%	-7,777.374	28,823.940	25,293.225	3,530.715	13.96%
67	09-กันยายน	17,154.623	17,037.190	117.433	0.69%	13,688.866	17,084.893	-3,396.027	-19.88%	-3,465.757	30,843.489	34,122.083	-3,278.594	-9.61%
	รวม	**221,604.422**	**179,280.920**	**42,323.502**	**23.61%**	**141,606.445**	**146,103.949**	**-4,497.504**	**-3.08%**	**-79,997.977**	**363,210.867**	**325,384.870**	**37,825.998**	**11.63%**

ที่มา: ฐานข้อมูลสถิติการค้าระหว่างประเทศ (IMTS) 2INT010 , ระบบ CIS (Customs Information System) กรมศุลกากร

สินค้านำเข้าหลัก มูลค่า : ล้านบาท / อัตราการเติบโต (%YoY)	ปี งปม. 2566	ปี งปม. 2567
2709 : น้ำมันดิบ	1,114,259 (-8.6%)	1,214,609 (+9.0%)
8542 : วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์	667,837 (+4.6%)	856,698 (+28.3%)
7108 : ทองคำ	277,431 (-25.6%)	478,374 (+72.4%)
2711 : ก๊าซธรรมชาติ	397,381 (-10.7%)	351,398 (-11.6%)
8471 : คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	155,821 (+16.4%)	301,418 (+93.4%)

รูปที่ 5.3-19 สถานการณ์การนำเข้าด่านศุลกากรมุกดาหาร ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

ที่มา: ศูนย์ประมวลข้อมูลการข่าวทางศุลกากรด่านมุกดาหาร ตุลาคม 2567

ภาพรวมการนำเข้าสินค้าจากประเทศและกลุ่มประเทศคู่ค้าหลักอย่างสหรัฐอเมริกา จีน ไต้หวัน และประเทศในกลุ่ม CLMV มีมูลค่าการนำเข้าขยายตัวเกือบทั้งหมด ยกเว้น ญี่ปุ่น และสหภาพยุโรป โดยสินค้านำเข้าหลักส่วนใหญ่ยังเป็นสินค้าในกลุ่มเดิม โดยกลุ่มสินค้าที่ขยายตัวประกอบด้วยสินค้าขั้นกลางและสำเร็จรูป เช่น วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ คอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ อุปกรณ์ ควบคุมไฟฟ้า วงจรพิมพ์ แผ่นบันทึกข้อมูล ของทำด้วยเหล็ก โทรศัพท์และอุปกรณ์ ฯลฯ ในขณะที่สินค้าหดตัวสูงเป็นสินค้าวัตถุดิบ เช่น ก๊าซธรรมชาติ น้ำมันสำเร็จรูป ถ่านหิน กากถั่วเหลือง เป็นต้น และสินค้าขั้นกลาง และสำเร็จรูป เช่น รถยนต์ใช้งานพิเศษ รถยนต์นั่งส่วนประกอบยานยนต์ แผ่นเหล็กกล้าเจือรีด ตัวเร่งปฏิกิริยาคะตะไลส์ ฯลฯ การนำเข้าสินค้าของไทยนั้นได้รับอิทธิพลจากปัจจัยต่าง ๆ ที่เชื่อมโยงกันในมิติทางเศรษฐกิจ ภูมิรัฐศาสตร์ และการค้าโลก กล่าวคือ เศรษฐกิจโลกยังคงอยู่ในภาวะชะลอตัว ดัชนีการผลิตของประเทศคู่ค้าหลักหดตัว กำลังซื้อในจีนชะลอตัว สหรัฐอเมริกาเผชิญปัญหาการจ้างแรงงาน ยุโรปฟื้นตัวช้า ท่ามกลางความไม่แน่นอนที่เพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับ ความผันผวนของค่าเงินบาทเทียบกับสกุลเงินต่าง ๆ

รูปที่ 5.3-20 สถานการณ์การส่งออกด่านศุลกากรมุกดาหาร ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

อ้างอิง: ส่วนวิเคราะห์และติดตามการจัดเก็บภาษีอากร ศปข. ตุลาคม พ.ศ. 2567

การส่งออกด่านศุลกากรมุกดาหาร ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 ขยายตัวได้ดีทั้งในรูปเงินบาทและเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยเฉพาะสินค้าไอที 2 รายการ ได้แก่ หน่วยบันทึกข้อมูล (ส่วนใหญ่เป็น HDD และ แผงวงจรสำเร็จใช้เพื่อการสื่อสาร) และอุปกรณ์รับส่งสัญญาณ สำหรับสินค้าส่งออกสำคัญในกลุ่มปัจจัย

การผลิตสินค้าเกษตร สินค้าอุปโภค บริโภค มีทั้งส่วนที่ส่งออกขยายตัว และส่วนที่ส่งออกหดตัว กล่าวคือสินค้าส่งออกขยายตัวสูงสุด ได้แก่ ข้าว ทองคำ ยางธรรมชาติ และน้ำมันสำเร็จรูป โครงสร้างเหล็กอุตสาหกรรม ยางรถยนต์สูงเป็นประวัติการณ์ ขยายตัวตามความต้องการยางรถสำหรับยานยนต์ไฟฟ้าที่เพิ่มขึ้น รวมถึงของบริโภค (อาหารสัตว์ ปลากระป๋อง น้ำเชื่อม แป้งมันสำปะหลัง) ส่วนประกอบยานยนต์ ตัวแปลงไฟฟ้า ส่วนประกอบคอมฯ เครื่องเพชรพลอย แผงวงจรไฟฟ้า ที่ส่งออกขยายตัวได้ดี สินค้าส่งออกหดตัวสูงสุดคือสินค้าเกษตรบางรายการ ได้แก่ น้ำตาล มันสำปะหลัง ยางสังเคราะห์ ทุเรียนสด

ด่านศุลกากรมุกดาหารเป็นจุดสำคัญของ Transit Trade ไปจีน[71] โดยมีมูลค่าการค้ารวมกว่า 286,000 ล้านบาท ใน พ.ศ. 2566 ร่วมถึงรถบรรทุกขนาด 40 ฟุต ผ่านเฉลี่ยปี พ.ศ. 2563 ประมาณ 120,403 คันต่อปี หรือราว 330 คันต่อวัน

โดยสรุป ด่านศุลกากรมุกดาหารมีบทบาทด้านการค้าชายแดนและการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในเชิง Transit Trade ระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน แม้ว่าในช่วง พ.ศ. 2564-2567 จะมีความผันผวนของจำนวนรถและมูลค่าการค้า แต่ด่านยังคงเป็นเส้นทางหลักของการขนส่งขนาดใหญ่

4.1.3) บทบาทหน้าที่และการให้บริการ

ด่านศุลกากรมุกดาหารมีเขตความรับผิดชอบ 3 จังหวัด ประกอบด้วยจังหวัดมุกดาหาร จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดมหาสารคาม โดยสามารถสรุปหน้าที่และการให้บริการที่สำคัญของด่านศุลกากรได้ดังนี้[72]

(1) ดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การจัดเก็บภาษีอากรและรายได้อื่นสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก สินค้าถ่ายลำ สินค้าผ่านแดน และของติดตัวผู้โดยสารที่นำเข้ามาในหรือนำออกไปนอกราชอาณาจักร การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางไปรษณีย์ การคืนอากรที่มิใช่กรณีตามมาตรา 29 และ 30 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 รวมทั้งการควบคุมและตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออก สินค้าถ่ายลำ สินค้าผ่านแดนและของติดตัวผู้โดยสารที่นำเข้ามาในหรือนำออกไปนอกราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(2) ดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ด้านคลังสินค้าทัณฑ์บน และเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร เขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(3) สืบสวนและปราบปรามการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการเกี่ยวกับการทบทวนเอกสารต่างๆหลังผ่านพิธีการศุลกากร

(4) ดำเนินคดีเกี่ยวกับความผิดตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

[71] ประดิษฐา ดำรงเจริญ และมนตรี บุญพาณิชย์. (ม.ป.ป). มุกดาหาร: ประตูใหม่ของประเทศสู่อินโดจีน. สืบค้นจาก chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.nesdc.go.th/article_attach/EconMag14.PDF

[72] ด่านศุลกากรมุกดาหาร. (2565). ภารกิจของด่านศุลกากรมุกดาหาร. สืบค้นจาก https://mukdahan.customs.go .th/content.php?ini_menu=menu_about&ini_content=about_180129_10&left_menu=menu_about_180129_08&top_menu=menu_about&lang=th&root_left_menu=menu_about&left_menu=menu_about_180129_08

4.1.4) การพัฒนาด่านศุลกากรมุกดาหาร

จังหวัดมุกดาหาร เป็นจังหวัดชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ติดกับ สปป.ลาว โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดนระยะทาง 72 กิโลเมตร ห่างจากกรุงเทพฯ 642 กิโลเมตร ทำเลที่ตั้งอยู่ปลายทางด้านตะวันออกสุดของประเทศไทย ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ก่อนข้ามสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว 2 สู่นครไกสอนพมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งเป็นแขวงใหญ่อันดับที่ 2 รองจากนครหลวงเวียงจันทน์

ด้วยทำเลที่ตั้งทำให้จังหวัดมุกดาหารเป็นจุดเชื่อมโยงการค้าและวัฒนธรรมที่สำคัญกับประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่มีทั้งศักยภาพ และอุปสงค์ทางการค้าสูงหลายประเทศ อาทิ สปป.ลาว เวียดนาม ไปจนถึงจีนตอนใต้ เข้าสู่เมืองผิงเสียง ผ่านเมืองฉงจั่ว ไปถึงนครหนานหนิง มลฑลกวางสี อันจะเป็นแหล่งรองรับสินค้าขนาดใหญ่ของจังหวัดมุกดาหารและประเทศไทย

คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.)[73] ได้ประชุมครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 มีมติเห็นชอบให้จังหวัดมุกดาหาร เป็นจังหวัดชายแดนที่มีศักยภาพเหมาะสมในการจัดตั้ง เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรกของประเทศไทย ต่อมาเมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2557 ได้มีมติ เห็นชอบขอบเขตพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร 3 อำเภอ 11 ตำบล เนื้อที่ 361,524 ไร่ ประกอบด้วย อ.เมืองมุกดาหาร 5 ตำบล ได้แก่ ตำบลศรีบุญเรือง ตำบลมุกดาหาร ตำบลบางทรายใหญ่ ตำบลคำอาฮวน ตำบลนาสีนวน อ.ดอนตาล 2 ตำบล ได้แก่ ตำบลดอนตาล ตำบลโพธิ์ไทร อ.หว้านใหญ่ 4 ตำบล ได้แก่ ตำบลหว้านใหญ่ ตำบลป่งขาม ตำบลบางทรายน้อย ตำบลชะโนด จากข้อมูลธุรกิจเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์[74] พบว่า พ.ศ. 2567 มีจำนวนนิติบุคคลในเขตพื้นที่ฯ 1,119 ราย ทุนจดทะเบียน 9,721.42 ล้านบาท ธุรกิจส่วนใหญ่ คือ ก่อสร้างทั่วไป การขนส่งและขนถ่ายสินค้ารวมถึงคนโดยสารและการขายส่งสินค้าทั่วไป นักลงทุนที่เข้ามาลงทุนส่วนใหญ่เป็นนักลงทุนจากจีน มาเลเซีย และ อินเดีย

[73] สำนักงานจังหวัดมุกดาหาร กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด. (2563).ความคืบหน้าเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร สืบค้นจาก https://www. mukdahan.go.th/muk_books2/pdf/42.pdf

[74] กรมพัฒนาธุรกิจการค้า. (2567) ข้อมูลธุรกิจพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร. สืบค้นจาก https://www.dbd.go.th/data-storage/at tachment/d7855d4ba3 dfbd543c90e9610.pdf

รูปที่ 5.3-21 พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร
ที่มา: https://mukdahan.city/2021/01/sez-mukdahan/# (2565)

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารเป็นหนึ่งในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของไทย โดยมีเป้าหมายเพื่อ**ส่งเสริมการค้าชายแดน** และ **ดึงดูดการลงทุน** ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พื้นที่นี้ตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ซึ่งเชื่อมโยงไทยกับ สปป.ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้ แนวทางการพัฒนาประกอบด้วยกัน 3 ส่วน **(1) โครงสร้างพื้นฐาน** มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับการขนส่งสินค้า **(2) การลงทุนและอุตสาหกรรม** มีการจัดสรรพื้นที่สำหรับนิคมอุตสาหกรรมและศูนย์กระจายสินค้า และ **(3) การค้าระหว่างประเทศ** ส่งเสริมให้มุกดาหารเป็นศูนย์กลางการค้าชายแดน โดยเฉพาะการค้ากับแขวงสะหวันนะเขตของลาว

โครงสร้างพื้นฐานมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมและระบบโลจิสติกส์แล้วเสร็จ ประกอบด้วย ทางหลวงหมายเลข 12 กาฬสินธุ์-บ.นาไคร้ ตอน 1 และ ตอน 2 และทางหลวงหมายเลข 212 หว้านใหญ่-ธาตุพนม และสิ่งอำนวยความสะดวกด่านศุลกากรมุกดาหาร และทางหลวงหมายเลข 12 บ.นาไคร้-คำชะอี และถนนสาย มห. 3019 แยก ทล. 212-อ.เมือง จ.มุกดาหาร (ตอน 1) และถนนสาย มห. 3019 แยก ทล. 212-บ.บางทรายใหญ่ อ. เมือง จ.มุกดาหาร (ตอน 2) (คาดว่าจะแล้วเสร็จปี พ.ศ. 2568)[75]

[75] กองยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2565). รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ. สืบค้นจาก https://www.nesdc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=12427

กรมการจัดหางานมี “โครงการจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)” ด้านแรงงานต่างด้าว เพื่อสนับสนุนเขตพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเป็นการส่งเสริมสนับสนุนและอำนวยความสะดวกให้นายจ้าง/สถานประกอบการใช้แรงงานต่างด้าวทั้งในกลุ่มช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการ และกลุ่มมิใช่ช่างฝีมือหรือผู้ชำนาญการอย่างถูกต้องตามกฎหมายสอดคล้องกับความต้องการใช้แรงงานในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและแก้ไขปัญหาแรงงานต่างด้าวลักลอบเข้ามาทำงานในพื้นที่ เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2559 สำนักงานจัดหางานจังหวัดมุกดาหาร เปิดศูนย์บริการจดทะเบียนแรงงานต่างด้าวแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)[76] บริการหลักของ OSS กรมแรงงานในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร ประกอบด้วย

- **การจดทะเบียนนายจ้างและลูกจ้าง** ช่วยอำนวยความสะดวกในการจดทะเบียนนายจ้างและลูกจ้างตามกฎหมายแรงงาน
- **การขอใบอนุญาตทำงาน** ให้บริการในการขอใบอนุญาตทำงานสำหรับคนต่างด้าวในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
- **การแจ้งการทำงานของคนต่างด้าว** ช่วยในการแจ้งการทำงานของคนต่างด้าวตามที่กฎหมายกำหนด
- **การให้คำปรึกษาด้านกฎหมายแรงงาน** ให้คำแนะนำและคำปรึกษาเกี่ยวกับกฎหมายแรงงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ประกอบการและลูกจ้าง
- **การไกล่เกลี่ยข้อพิพาทแรงงาน** ให้บริการในการไกล่เกลี่ยข้อพิพาทแรงงานที่อาจเกิดขึ้นระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง

นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การพัฒนาทางคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งและอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน เสริมสร้างประสิทธิภาพในการบริการ โดยเฉพาะการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เพื่อเพิ่มความรวดเร็วและลดขั้นตอนในการดำเนินการด้านศุลกากร นอกจากนี้ กรมศุลกากรได้จัดทำแนวทางการพัฒนา “พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ในพื้นที่ชายแดน/เขตเศรษฐกิจพิเศษ” พัฒนาด่านศุลกากรในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษให้สามารถรองรับปริมาณการเพิ่มขึ้นของการลงทุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจและกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจากการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

[76] สำนักงานจัดหางานจังหวัดมุกดาหาร. (2559). สำนักงานจัดหางานจังหวัดมุกดาหาร เปิดศูนย์บริการจดทะเบียนแรงงานต่างด้าวแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) สืบค้นจาก https://www.facebook.com/100064742074691/posts/992757580794778/

รูปที่ 5.3-22 โครงข่ายทางถนนและทางรางที่เข้าถึงด่านศุลกากรมุกดาหาร
ที่มา: ด่านศุลกากรมุกาดาหาร (2563)

4.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

4.2.1) การประเมินเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ

ด่านศุลกากรมุกดาหารมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยเฉพาะในด้านการค้าชายแดนและการเชื่อมโยงภูมิภาคกับ สปป. ลาว ซึ่งสอดคล้องกับ**แผนระดับที่ 1** ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ด้านความมั่นคงและด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **แผนระดับที่ 2** แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **แผนระดับที่ 3** แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งกรอบแผนพัฒนาภาค พ.ศ. 2566-2570 สำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมุกดาหารให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นศูนย์กลางความเจริญในการกระจายความเจริญไปยังพื้นที่โดยรอบ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการลงทุน และสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน พร้อมทั้งเร่งรัดการดำเนินงาน โครงการและมาตรการสำคัญในเขตเศรษฐกิจพิเศษให้มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการ CIQ ที่ได้มาตรฐานสากล และแผนพัฒนาจังหวัดมุกดาหารให้ความสำคัญกับด่านศุลกากรมุกดาหาร (ด่านพรมแดนสำคัญ) และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดมุกดาหารที่มีพรมแดนติดกับ สปป. ลาว โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดนระยะทาง

72 กิโลเมตร ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ก่อนข้ามสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว 2 สู่นครไกสอนพมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งเป็นแขวงใหญ่อันดับที่สองรองจากนครหลวงเวียงจันทน์

กล่าวคือด่านศุลกากรมุกดาหารมี**ความสอดคล้อง (Relevance) กับแผนทุกระดับ** ทั้งในมิติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การพัฒนาด่านให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น สำหรับการผ่านแดนของนักท่องเที่ยว ตรวจคนเข้าเมืองเปิดช่องตรวจหนังสือเดินทางอัตโนมัติ (Auto Channel) เปิดให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้ถือ**หนังสือเดินทางไทย**โดยเฉพาะ ให้ได้รับบริการ ที่สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น สำหรักการขนส่งสินค้า ด่านศุลกากรมุกดาหารช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า ส่งเสริมการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศ และทำให้สินค้าไทยสามารถเข้าถึงตลาดสากลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ด่านศุลกากรมุกดาหารยังเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งรัฐบาลกำหนดให้จังหวัดมุกดาหาร เป็นหนึ่งใน 10 พื้นที่เป้าหมายหลัก โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ด่านศุลกากรมุกดาหารจึงเปรียบเสมือนประตูหลักของการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างประเทศ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการค้าชายแดน กระจายความเจริญ ลดความเหลื่อมล้ำ และสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจให้กับพื้นที่ชายแดนของไทยอย่างยั่งยืน การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนสามารถบรรลุเป้าหมายได้ เนื่องจากจะช่วยลดอุปสรรคทางการค้าและการลงทุน และดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาในพื้นที่มากขึ้น

(2) การรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ

ด่านศุลกากรมุกดาหารถือเป็นด่านในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีมูลค่าการนำเข้า/ส่งออกมากที่สุด โดยด่านศุลกากรมุกดาหารมีจุดผ่านแดนถาวร 2 แห่ง ได้แก่ ท่าข้ามท่าเทียบเรือเทศบาลเมืองมุกดาหาร และสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 2 มุกดาหาร-สะหวันนะเขต จากข้อมูลนโยบายและทิศทางการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร ได้มีการพัฒนาถนนเชื่อมระหว่างด่านและตัวเมืองมุกดาหาร เช่น ทางหลวง 3019 เป็นต้น รวมถึงมีการใช้ระบบ automation เช่น National/ASEAN Single Window เอกซเรย์ CCTV ระบบติดตามพัสดุ มาปรับปรุงควบคุมขั้นตอนการให้ด่านศุลกากรมุกดาหารให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ใน พ.ศ. 2568 ได้มีการเปิดใช้เส้นทางและจุดตรวจสำหรับรถบรรทุกสินค้าเชื่อมระหว่างสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ไปยังจุดตรวจสินค้าสากลท่าเรือบกเขตเศรษฐกิจพิเศษแขวงสะหวันนะเขต เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการแล้ว ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการค้าและบริการด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาคให้ดียิ่งขึ้น

(3) สรุปผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ โดยรวมแล้วการดำเนินการและพัฒนาด่านศุลกากรมุกดาหาร มีความสอดคล้องอย่างมากกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญ

ของประเทศ และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงภูมิภาค

(3.2) ประเด็นการรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ ด่านศุลกากรมุกดาหารเป็นเส้นทางหลักในการค้าและขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับลาวและประเทศอื่น ๆ ในอินโดจีน โดยมีการขยายเส้นทางการขนส่งทั้งการเปิดใช้เส้นทางรถบรรทุก และการขยายช่องจราจร เพื่อรองรับการเติบโตที่มีในอนาคต ทั้งนี้ด่านศุลกากรมุกดาหารมีการจัดระบบตรวจสอบที่แยกการขนส่งสินค้าออกจากการเดินทางของบุคคล เพื่อให้กระบวนการศุลกากรมีประสิทธิภาพและลดความแออัด กล่าวคือมีพื้นที่เฉพาะสำหรับ**ตรวจสอบสินค้า**ขาเข้าและขาออก รวมถึงระบบ **e-Tracking** เพื่อให้การตรวจสอบเป็นไปอย่างรวดเร็ว และมี**ช่องตรวจคนเข้าเมือง**แยกต่างหากสำหรับผู้โดยสารรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสารสาธารณะ นอกจากนี้ ด่านศุลกากรมุกดาหารยังเป็นพื้นที่นำร่องสำหรับระบบ **Single Stop Inspection (SSI)** ซึ่งช่วยให้การตรวจสอบสินค้าและบุคคลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

4.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) ที่ให้ความสำคัญกับความสามารถในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการของด่านมุกดาหาร โดยการประเมินใช้ข้อมูลจากทั้งแหล่งทุติยภูมิและปฐมภูมิมีรายละเอียดดังนี้

(1) มูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้น และดุลการค้าของไทย

จากข้อมูลทุติยภูมิสถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร (ตารางที่ 1) ซึ่งจากผลชี้ให้เห็นว่าด่านศุลกากรมุกดาหารมีแนวโน้มที่จะมีการขยายตัว โดยใน พ.ศ. 2567 เมื่อเทียบกับ พ.ศ. 2566 มูลค่าการนำเข้าและส่งออกสูงขึ้นร้อยละ 11.63 สูงขึ้น หรือเพิ่มขึ้น 37,825.99 ล้านบาท โดยไทยขาดดุลการค้า 79,997.977 ล้านบาท

(2) ความพึงพอใจในบริการ

การประเมินความพึงพอใจในการบริการใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(2.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

จากข้อมูลการสำรวจของ Logistics Capacity Assessments[77] เป็นแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศใดประเทศหนึ่ง ซึ่งการศึกษา Border Crossing of Lao-Thai Friendship Bridge #2 ทำการเก็บข้อมูลการเดินทาง ขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยว รวมถึงการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ต่าง ๆ บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 2 ทั้งจากฝั่งด่านมุกดาหาร ประเทศไทยกับด่านสะหวันนะเขต ของ สปป.ลาว โดยพบว่าการข้ามแดนบริเวณนี้มีรถบรรทุกขนส่งสินค้าเข้าและออกจากจุดตรวจอย่างน้อยเฉลี่ย 203 คันต่อวัน โดยเฉลี่ยแล้วกระบวนการตรวจสินค้า 1 รายการที่จุดตรวจใช้เวลาประมาณ 2 ชั่วโมง 28 นาที

[77] Logistics Capacity Assessments. (2023). Border Crossing of Lao-Thai Friendship Bridge #2 Retrieved from https://lca.l ogcluster.org/print-preview/5928?utm_source=chatgpt.com

ในการผ่านจุดตรวจของด่านบริเวณดังกล่าว รวมถึงมีคลังสินค้าตั้งอยู่ติดกับจุดตรวจศุลกากร ทำให้การตรวจสอบทั้งหมดเกิดขึ้นในสถานที่เดียว

(2.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

การประเมินจากข้อมูลปฐมภูมิใช้แบบสอบถามซึ่งการสำรวจดำเนินการในช่วงเดือนพฤษภาคม 2568 ได้รับความคิดเห็นรวมทั้งสิ้น 36 คน แบ่งเป็น

- ผู้ประกอบการขนส่ง ร้อยละ 15
- ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก ร้อยละ 36
- ตัวแทนออกของ/ชิปปิ้ง ร้อยละ 21
- ผู้ผลิต/ผู้ค้า ร้อยละ 28

ซึ่งผลการสำรวจความพึงพอใจในการบริการ สามารถวิเคราะห์และสรุปประเด็นสำคัญได้ ดังนี้

<u>ภาพรวมความพึงพอใจในบริการ</u>

ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในบริการกว่าร้อยละ 62 ให้คะแนนอยู่ในระดับพึงพอใจ และรองลงมาร้อยละ 18 ให้คะแนนอยู่ระดับไม่พึงพอใจ โดยคะแนนเฉลี่ยส่วนใหญ่อยู่ที่ 0.66 แสดงให้เห็นว่าผู้รับบริการส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อบริการในภาพรวม

<u>รายการบริการที่โดดเด่น (มีความพึงพอใจ)</u>

โดยภาพรวมอยู่ในระดับความพึงพอใจเกือบทั้งหมด ตั้งแต่ความชัดเจนของขั้นตอนและเอกสาร ความสะดวกในการใช้บริการ ความสุภาพและอัธยาศัยของเจ้าหน้าที่ การให้คำแนะนำหรือให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร การบริการรับชำระค่าบริการและออกใบเสร็จ และความพร้อมของเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักโรค

<u>รายการที่ควรปรับปรุง (มีความพึงพอใจต่ำกว่ารายการอื่น)</u>

มีความคิดเห็นเพียงเล็กน้อยที่ให้คะแนนไม่พึงพอใจและไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง รวมกันประมาณร้อยละ 22 โดยรายการที่ควรปรับปรุง เช่น ความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการด้านเอกซเรย์ และการใช้เทคโนโลยี/ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการให้บริการ เป็นต้น

(3) ความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม

ข้อมูลปฐมภูมิที่รวบรวมจากการเก็บแบบสอบถาม โดยมีผลการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม สามารถสรุปผลการสำรวจได้ดังนี้

<u>ภาพรวมความพึงพอใจต่อสภาพกายภาพและสิ่งแวดล้อม</u>

ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในต่อสภาพกายภาพและสิ่งแวดล้อมกว่าร้อยละ 61 ให้คะแนนอยู่ในระดับพึงพอใจ และกว่าร้อยละ 22 ให้คะแนนอยู่ระดับไม่พึงพอใจ โดยคะแนนเฉลี่ยส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 0.62 แสดงให้เห็นว่าผู้รับบริการส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อสภาพกายภายและสิ่งแวดล้อม

<u>รายการที่ผู้รับบริการพึงพอใจที่สุด</u>

การประเมินพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมที่โดดเด่น ประกอบด้วย ความสะอาดและความพร้อมของสถานที่ ความปลอดภัยของพื้นที่ด่าน และป้ายบอกทางหรือข้อมูลภายในด่านชัดเจน

<u>รายการที่ควรปรับปรุง</u>

รายการที่ควรมีการปรับปรุงที่มีคะแนนไม่พึงพอใจรวมไม่พึงพอใจอย่างยิ่งมากกว่าร้อยละ 25 ได้แก่ การจัดการการจราจรภายในบริเวณด่าน การจัดการจราจรภายนอกด่าน ห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะและความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ด่าน

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ในพื้นที่ด่านศุลกากรมุกดาหารผู้ใช้บริการแสดงความไม่พึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมบริเวณด่านศุลกากรมุกดาหาร โดยเฉพาะปัญหาความสะอาดของพื้นที่ถนนและลานจอดรถ รวมถึงสภาพถนนที่ชำรุดเป็นหลุมเป็นบ่อ ซึ่งส่งผลต่อความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้า อีกทั้งยังมีปัญหาการจราจรติดขัดในบางช่วงเวลา ทำให้เกิดความล่าช้าและลดประสิทธิภาพในการให้บริการโดยรวม โดยเสนอให้มีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมของด่านศุลกากรมุกดาหารให้ดีขึ้น โดยเฉพาะการจัดการจราจรให้มีความคล่องตัว การดูแลความสะอาดในพื้นที่ รวมถึงการซ่อมแซมถนนและลานจอดรถที่ชำรุด ซึ่งในบางจุดมีเศษหินกรวดทำให้ถนนลื่นและเกิดน้ำขังในฤดูฝน นอกจากนี้ ยังเสนอให้มีการเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อช่วยลดความร้อน สร้างความร่มรื่น และยกระดับคุณภาพสิ่งแวดล้อมโดยรวมของพื้นที่ด่าน

การปรับปรุงด้านการจราจรและพื้นที่จอดรถภายในด่านให้มีความเป็นระเบียบและเพียงพอต่อความต้องการ พร้อมทั้งเสนอให้จัดทำระบบ Platform สำหรับการจองคิวเข้าด่านล่วงหน้า โดยให้สามารถระบุชื่อพนักงานขับรถ ทะเบียนรถ และอัปโหลดเอกสารที่เกี่ยวข้องเข้าสู่ระบบ เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถตรวจสอบข้อมูลล่วงหน้า ลดระยะเวลาการดำเนินการหน้าด่าน และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการโดยรวม นอกจากนี้ ยังเสนอให้ปรับปรุงด้านสถานที่และการให้บริการให้รวดเร็วขึ้น เพื่อลดความล่าช้าและสร้างความพึงพอใจให้กับผู้ประกอบการและผู้มาติดต่อมากยิ่งขึ้น รวมถึงควรมีการนำข้อมูลที่ได้จากระบบไปวิเคราะห์เพื่อพัฒนาการบริหารจัดการในภาพรวมอย่างยั่งยืน

รูปที่ 5.3-23 ภาพรถบรรทุกที่เข่าแถวตรวจด่านศุลกากรมุกดาหาร
ที่มา: ข่าวอีสานเดลี่ออนไลน์ (2565)

(4) ความพึงพอใจในภาพรวม

ผู้ตอบแบบสอบถามยังได้**แสดงความเห็นเพิ่มเติม**ในหลากหลายมิติ ประกอบด้วย

ด้านทรัพยากรบุคคล ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจต่อการให้บริการของเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร โดยเฉพาะในด้านการให้คำแนะนำเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรที่มีความชัดเจน เข้าใจง่าย และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงาน นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่มีความสุภาพ เป็นมิตร และให้ความช่วยเหลืออย่างเต็มที่ อีกทั้งยังมีการจัดวางป้ายบอกข้อมูลและทิศทางอย่างชัดเจน ทำให้การใช้บริการเป็นไปอย่างสะดวกและราบรื่น ส่งผลให้เกิดความเชื่อมั่นและประทับใจในภาพรวมของการให้บริการ

ด้านบริการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานต่าง ๆ บริเวณด่าน เช่น ศุลกากร ตำรวจ ศูนย์กักกันพืช-สัตว์ อาคารไปรษณีย์ เป็นต้น มีการจัดวางสำนักงานกระจัดกระจาย ไม่ได้รวมกลุ่มในจุดเดียว ส่งผลให้การทำงานร่วมกันยุ่งยากและใช้เวลานาน รวมถึงความร่วมมือระหว่างหน่วยงานยังไม่เข้มแข็ง แม้จะมี CCA หรือ Single Stop Inspection ทำให้การใช้เอกสารและตรวจซ้ำหลายขั้นตอน ส่งผลต่อความล่าช้า

กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง มีข้อจำกัดจากกฎหมายและนโยบายที่ล้าสมัยหรือซับซ้อนเชิงกระบวนการศุลกากรและกฎเกณฑ์ไม่ทันสมัย และมีช่องโหว่ในเรื่องการประสานระหว่างหน่วยงานภาครัฐ-เอกชน ทั้งไทยและ สปป.ลาว

(5) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ 4 คะแนน

(5.1) ประเด็นมูลค่าการนำเข้าส่งออกและดุลการค้า จากข้อมูลปริมาณมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกของด่านศุลกากรมุกดาหาร พบว่า เป็นด่านศุลกากรที่มีอัตราปริมาณการค้าเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นด่านที่การนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศมากกว่าการส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศ

(5.2) ประเด็นความพึงพอใจในการบริการ โดยเฉลี่ยผู้ใช้บริการพอใจในบริการที่ได้รับในระดับพึงพอใจ (ได้คะแนนเฉลี่ยมากกว่า 0.62) เนื่องด้วยการให้บริการที่ดีของเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรมุกดาหาร โดยเฉพาะในด้านการให้คำแนะนำเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรที่มีความชัดเจน เข้าใจง่าย และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงาน

(5.3) ประเด็นความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม ผู้ใช้บริการไม่พึงพอใจกับสภาพแวดล้อมและสภาพกายภาพของด่านศุลกากรมุกดาหาร ตั้งแต่ที่จอดรถบรรทุกสินค้า รวมถึงห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ รวมถึงปัญหาการจัดการจราจรทั้งภายในด่านและภายนอกด่านศุลกากรมุกดาหาร

(5.4) ประเด็นความพึงพอใจในภาพรวม ถึงแม้การให้บริการอยู่ระดับดี แต่การบูรณาการระหว่างยังขาดการเชื่อมโยง ควรมีการเสนอให้มีการปรับปรุงด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ความร่วมมือระห่างหน่วยงาน

4.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

สำหรับการประเมินผลกระทบของด่านศุลกากรมุกดารหาร ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิโดยอาศัยการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ เพื่อค้นหาผลวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อชุมชนบริเวณด่านศุลกากรมุกดาหาร และข้อมูลปฐมภูมิโดยอาศัยการสำรวจข้อมูลชุมชนต่อผลกระทบที่ได้รับจากด่านศุลกากรมุกดาหาร ดังนี้

(1) เศรษฐกิจ/รายได้

การประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(1.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ด่านศุลกากรมุกดาหาร ถือเป็นสถานที่สำคัญในแผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร ดังนั้นที่ปรึกษาจึงได้นำการผลการศึกษาจาก โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร[78] และการศึกษาผลกระทบของการพัฒนาพื้นที่ภายใต้ยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดมุกดาหาร[79] โดยสามารถสรุปสาระสำคัญของผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ ดังนี้

- การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ย่อมส่งผลให้มีการพัฒนาเศรษฐกิจ สภาพความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ดีมากขึ้น จากรายได้และสภาพเศรษฐกิจดีขึ้น การเปลี่ยนแปลงของรายได้ของชุมชนและผู้ประกอบการเพิ่มสูงขึ้น
- ขณะเดียวกัน การที่เศรษฐกิจท้องถิ่นดีขึ้น อาจทำให้มีการแข่งขันทางเศรษฐกิจรุนแรงขึ้น จากการเข้ามาลงทุนเพิ่มสูงขึ้นของผู้ประกอบการรายใหม่จากพื้นที่อื่น ซึ่งอาชีพที่

[78] รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป และคณะ (2560). การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ หนองคาย นครพนม มุกดาหาร.
[79] สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ และ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา. (2562). ผลกระทบของการพัฒนาพื้นที่ ภายใต้ยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดมุกดาหาร.

คนในชุมชนสนใจจะเปลี่ยนหรือทำเสริมจากการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษคือ การประกอบอาชีพค้าขายมากกว่าธุรกิจประเภทอื่น ๆ

(1.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลปฐมภูมิการประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ของด่านมุกดาหารใช้การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568 โดยได้รับผลการสำรวจจากคนในพื้นที่จำนวน 55 คน (การประเมินภาพรวมผลกระทบ) แบ่งเป็นคนที่อยู่ในชุมชนภายใน 1 กิโลเมตร (การประเมินผลกระทบชุมชมในรัศมี 1 กิโลเมตร จากด่าน) จากที่ตั้งด่าน 39 คน และคนในชุมชนที่ตั้งห่างไปมากกว่า 1 กิโลเมตร 16 คน (การประเมินผลกระทบชุมชมในรัศมีมากกว่า 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร จากด่าน) โดยผู้ตอบแบบสอบถามตามสัดส่วนอาชีพ ดังนี้

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 14.28
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 12.78
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 14.28
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 58.66

โดยสามารถสรุปผลกระทบด้านเศรษฐกิจจากการพัฒนาโลจิสติกส์และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับด่านศุลกากรมุกดาหาร พบว่าส่งผลเชิงบวกต่อผู้ประกอบการในพื้นที่ โดยเฉพาะในด้านการขนส่งและการจ้างงาน เช่น มีบริษัทชิปปิ้งเข้ามาดำเนินงาน และเกิดการจ้างงานในพื้นที่มากขึ้น เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในระดับชุมชน ยังพบว่าผลกระทบด้านเศรษฐกิจโดยตรงยังไม่เด่นชัดมากนัก แม้จะมีการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้คนและยอดขายของร้านค้าปลีก เช่น ร้านขายของชำ ซึ่งช่วยให้มีเงินหมุนเวียนภายในชุมชน แต่ก็ยังถือว่าเป็นผลกระทบในระดับเริ่มต้น ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจอย่างมีนัยสำคัญในวงกว้าง

(2) สังคม/คุณภาพชีวิต

การประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(2.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ผลการศึกษาจากโครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร และการศึกษาผลกระทบของการพัฒนาพื้นที่ ภายใต้ยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดมุกดาหาร พบว่าผลกระทบทางด้านสังคม สภาพสังคม ความเป็นอยู่ของประชาชนและผู้ประกอบการในพื้นที่ มีทั้งผลเชิงบวกและเชิงลบ คือ ผลเชิงบวก มองว่าปัญหาการย้ายถิ่นไปทำงานของคนในพื้นที่ลดลง และประชาชนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจะช่วยให้สภาพสังคมนั้นดีขึ้น ขณะที่ผลเชิงลบ จะเกิดจากการเข้ามาลงทุนของผู้ประกอบการจากคนพื้นที่อื่น อาจส่งผลให้ประชาชนบางส่วนไม่สามารถปรับตัวเข้ากับสภาพเศรษฐกิจและสังคมที่มีการแข่งขันรุนแรงขึ้น และการย้ายเข้ามาของแรงงานจากพื้นที่อื่น อาจมีผลให้เกิดปัญหาอาชญากรรมและยาเสพติดในพื้นที่ได้ รวมถึงการพัฒนาด่านศุลกากรมุกดาหารไม่ได้มีผลกระทบต่ออำนาจหน้าที่ในการบริหารการปกครองของหน่วยงานราชการที่มีอยู่เดิม

(2.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

จากการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ว่าผลกระทบทางสังคม ชุมชนสะท้อนความกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัยจากการเพิ่มขึ้นของรถบรรทุกและรถขนส่งที่เข้ามาในพื้นที่ โดยพบว่ารถจอดไม่เป็นระเบียบ และสภาพถนนบางส่วนชำรุดเสียหายจากการใช้งานหนัก ส่งผลให้ชาวบ้านรู้สึกไม่ปลอดภัย นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอแนะให้มีการตรวจสภาพรถบรรทุกอย่างสม่ำเสมอ และควบคุมความเร็วให้เป็นไปตามกฎหมาย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและสร้างความมั่นใจให้กับประชาชนในพื้นที่ แม้ในบางพื้นที่จะมีถนนที่สะดวกสบาย แต่ยังจำเป็นต้องจัดระเบียบและกำกับดูแลการใช้ถนนให้เหมาะสมและปลอดภัยต่อชุมชนโดยรอบ

(3) สิ่งแวดล้อม

(3.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ผลการศึกษาจากโครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร และการศึกษาผลกระทบของการพัฒนาพื้นที่ ภายใต้ยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดมุกดาหาร พบว่า ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม ปัญหาเรื่องการจราจรที่มีรถติดเป็นจำนวนมากในช่วงเวลาเร่งด่วน เป็นสิ่งที่ชุมชนและผู้ประกอบการมีความกังวล มากที่สุด รองลงมาคือผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม และผลกระทบแต่ละกลุ่มกิจกรรมทางธุรกิจมี ความแตกต่างกันชัดเจน เช่น ภาคธุรกิจที่ใช้แรงงานเข้มข้นกังวลเรื่องปัญหาการบุกรุกพื้นที่ป่าไม้ ในขณะที่อาจมีความกังวลเรื่องปัญหาขยะของเสียของอุตสาหกรรมและปัญหามลภาวะทางน้ำมากยิ่งขึ้น เป็นต้น

(3.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

จากการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม สามารถสรุปได้ว่าการร้องเรียนจากประชาชน สปป.ลาว และผู้ประกอบการธุรกิจ สปป.ลาว-ไทย ที่เดินทางข้ามแม่น้ำโขงจากแขวงสะหวันนะเขต เข้ามาจังหวัดมุกดาหาร โดยใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 สืบเนื่องจากด่านศุลกากรมุกดาหารได้มีการเปลี่ยนระบบการตรวจ รถยนต์ที่เข้าประเทศ และปล่อยให้รถเข้าทีละ 1 คัน เพื่อตรวจสอบ ซึ่งแม้จะเป็นการปฏิบัติตามระเบียบ แต่ปรากฏว่าไม่มีการบริหารจัดการที่ดีรองรับการปฏิบัติ จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดโดยเฉพาะในช่วงวันเสาร์-อาทิตย์ที่ต้องใช้เวลาในการผ่านด่านศุลกากรถึง 40 นาที และหากเป็นช่วงเทศกาลสำคัญจะมีรถติดสะสมจนเกือบถึงกลางสะพานและใช้ระยะเวลาในการผ่านด่านนานถึง 2 ชั่วโมง

อีกทั้ง หากเป็นกรณีรถที่เพิ่งเข้าประเทศไทยครั้งแรกจะต้องทำการบันทึกข้อมูลเข้าระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่ง 1 คัน จะใช้ระยะเวลาประมาณ 10-15 นาที ถ้าหากในช่วงเวลาเดียวกันมีรถที่เพิ่งเข้าเป็นครั้งแรก 3-4 คันติดต่อกัน ก็จะส่งผลให้เกิดรถรอข้ามด่านติดเป็นแถวยาวขึ้นไปบนสะพาน ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นมาเป็นเวลานานแล้วแต่ไม่เคยได้รับการแก้ไข เคยมีการเรียกร้องให้เปิดตู้บริการเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะในช่วงวันหยุดเสาร์-อาทิตย์หรือวันหยุดเทศกาล แต่ก็ไม่ได้รับการตอบสนองแก้ไขปัญหาดังกล่าวแต่อย่างใด

นอกจากนี้ ด้วยการจัดการที่ไม่เอื้ออำนวยความสะดวกให้กับผู้เดินทาง ตลอดจนไม่สามารถจัดการกับปัญหาเรื่องความล่าช้า ไม่สามารถตรวจให้เสร็จได้โดยเร็วยิ่งขึ้น ทำให้นักท่องเที่ยวและประชาชนแขวงสะหวันนะเขต เริ่มมีความรู้สึกเบื่อหน่ายไม่ค่อยอยากจะเดินทางข้ามมาจังหวัดมุกดาหาร อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจการค้าของผู้ประกอบการในจังหวัดมุกดาหาร ทำให้เศรษฐกิจการค้าซบเซาลงได้[80]

รวมถึงจากการเพิ่มขึ้นของรถบรรทุกและการขนส่งสินค้าในพื้นที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมหลายด้าน โดยเฉพาะมลพิษทางเสียงจากการบีบแตรเสียงดังเกินความจำเป็นในระหว่างการขนส่ง รวมถึงฝุ่นละอองและควันดำจากรถบรรทุกที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งาน ซึ่งอาจเป็นสาเหตุหนึ่งของปัญหา PM2.5 ในพื้นที่ อีกทั้งยังพบว่ามีปัญหาการทิ้งขยะเพิ่มมากขึ้นจากกิจกรรมขนส่ง โดยขยะบางส่วนถูกทิ้งเรี่ยราด ทำให้สภาพแวดล้อมไม่น่ามอง ชาวบ้านจึงเสนอให้มีการตรวจสภาพรถบรรทุกอย่างเข้มงวด ควบคุมความเร็วรถเพื่อลดการเกิดฝุ่น และจัดการปัญหาขยะให้มีระบบมากขึ้น เพื่อให้การดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์เกิดขึ้นควบคู่กับการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อย่างยั่งยืน

(4) สรุปผลประเมินด้านผลกระทบ (Impact) ไม่น่าพอใจ (2 คะแนน)

(4.1) ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้ การให้บริการส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและส่งผลเชิงบวกต่อผู้ประกอบการในพื้นที่ โดยเฉพาะในด้านการขนส่งและการจ้างงาน อย่างไรก็ตาม ในระดับชุมชน ยังพบว่าผลกระทบด้านเศรษฐกิจโดยตรงยังไม่เด่นชัดมากนัก

(4.2) ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต การเพิ่มขึ้นของรถบรรทุกส่งผลเสียต่อสังคมและคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยรอบ เนื่องจากยังไม่มีการจัดระเบียบและกำกับดูแลการใช้ถนนให้เหมาะสมและปลอดภัยต่อชุมชนโดยรอบ

(4.3) ประเด็นสิ่งแวดล้อม คนในชุมชนเป็นสัดส่วนจำนวนสูงรับรู้ถึงเสียงรบกวนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ปริมาณขยะจำนวนมากส่งผลให้เกิดมลภาวะทางกลิ่น

4.2.4) การประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence)

การประเมินด้านความเชื่อมโยงของด่านศุลกากรมุกดาหาร พิจารณาจาก 2 ด้าน โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดการประเมินด้านความเชื่อมโยง ดังนี้

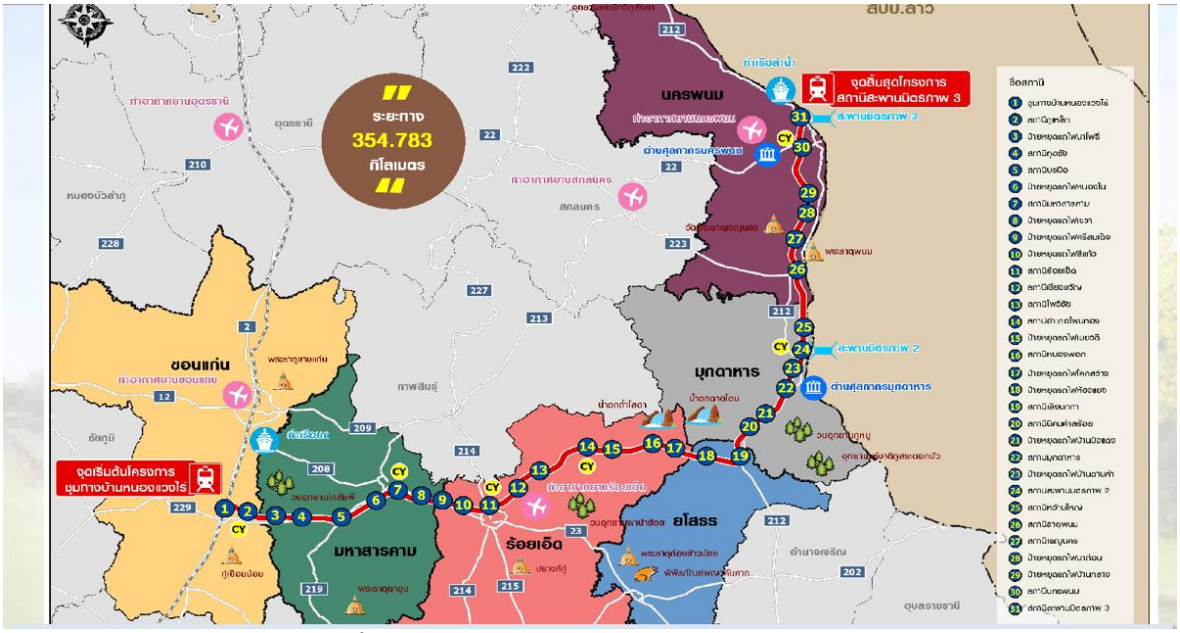
(1) ความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาในประเทศ

ด่านศุลกากรมุกดาหารเป็นจุดสำคัญในการเชื่อมโยงการค้าและการเดินทาง มีการจัดระบบตรวจสอบที่แยกการขนส่งสินค้าออกจากการเดินทางของบุคคล เพื่อให้กระบวนการศุลกากรมีประสิทธิภาพและลดความแออัด โดยด่านศุลกากรมุกดาหารเป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้า มารวมอยู่ในจุดเดียวกัน (CCA) และเป็นพื้นที่นำร่องสำหรับระบบ **Single Stop Inspection (SSI)** ซึ่งช่วยให้การตรวจสอบสินค้าและบุคคลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยัง

[80] สำนักข่าว CIA ประเทศไทย's post. (2567). บ่นระงม! ด่านมุกดาหารรถติดหนักมาก วอนศุลกากรปรับระบบทำงานให้เร็วขึ้น เพื่อแก้ปัญหาโดยเร่งด่วนด้วย สืบค้นจาก https://www.facebook.com/story.php?story_fbid=988385010002435&id=100064928341115

เป็นส่วนหนึ่งของโครงการ East-West Economic Corridor (EWEC) เชื่อมประเทศเวียดนาม-สปป.ลาว-ไทย-เมียนมา รวมถึงเป็นแหล่งสนับสนุนการขนส่งสินค้าและการค้าระหว่างประเทศโดยใช้ทางบก แทนที่ต้องพึ่งทางเรือหรืออ้อมทางอื่น และมีการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารเป็นหนึ่งในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของไทย โดยมีเป้าหมายเพื่อ **ส่งเสริมการค้าชายแดน** และ **ดึงดูดการลงทุน** ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อีกทั้งมีการดำเนินการพัฒนา**สถานีขนส่งสินค้าชายแดน**เพื่อรองรับการค้าชายแดน และ เชื่อมโยงระบบขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะกับลาวและเวียดนาม

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารเพื่อรองรับการขนส่งและการเดินทาง อันประกอบด้วยโครงการ**ก่อสร้างรถไฟทางคู่**[81] สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม



รูปที่ 5.3-24 เส้นทางรถไฟรางคู่ บ้านไผ่-นครพนม

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย (2566)

โครงการก่อสร้าง**ท่าอากาศยานมุกดาหาร** กรมท่าอากาศยาน ศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่าอากาศยานมุกดาหารซึ่งพบว่ามีความเหมาะสมในการดำเนินการ ซึ่งความก้าวหน้าของการดำเนินโครงการปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการเสนอรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อเห็นชอบในเรื่องของการจัดทำรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ปัจจุบันมีโครงการการพัฒนาที่จะเชื่อมโยงกับด่านศุลกากรจำนวน อาทิ ถนนใหม่เพื่อรองรับการเติบโต โครงการดังกล่าวมีระยะทางรวม 14.21 กิโลเมตร ใช้งบประมาณ 804.15 ล้านบาท โดยพื้นที่โครงการตั้งอยู่บริเวณตำบลโพนทราย และตำบลบางทรายใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร มีจุดเริ่มต้น

[81] สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดมุกดาหาร. (2561) ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดมุกดาหาร และเขพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร. สืบค้นจาก chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.mukdahan.go.th/data/pg.pdf

บริเวณ ทล.12 (กม. ที่ 781+000) และไปสิ้นสุดที่บริเวณ ทล.212 (กม. ที่ 414+262) ซึ่งใน 4 กิโลเมตรแรกจะดำเนินการขยายถนนทางหลวงชนบทจาก 2 ช่องจราจร เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร ซึ่งเปิดใช้งานแล้วต้น พ.ศ. 2568 ซึ่งถนนนี้จะตัดผ่าน โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม ระยะทาง 347 กิโลเมตร งบประมาณกว่า 6.6 หมื่นล้านบาท เริ่มดำเนินการก่อสร้าง พ.ศ. 2567 คาดว่าใช้เวลา 4 ปี จึงจะแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2570 ขณะเดียวกัน

ในส่วนการลงทุนของภาคเอกชนที่เป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ได้มีการลงทุนศูนย์ขนส่งสิ่งของเร่งด่วนทางบกที่ตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับด่านศุลกากรมุกดาหาร โดยบริษัท เค.ดี.เอ็กซ์เพรส จำกัด ได้ลงทุนจัดตั้งศูนย์ขนส่งสินค้าเร่งด่วนทางบก (Express Cargo Services) โดยได้รับอนุญาตจากกรมศุลกากร เพื่อรองรับการนำเข้าและส่งออกสินค้าและสิ่งของเร่งด่วนที่ได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นตามแนวโน้ม Cross Border e-Commerce มีการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน

รูปที่ 5.3-25 ศูนย์ขนส่งสิ่งของเร่งด่วนทางบกที่ดำเนินการโดยบริษัท เค.ดี.เอ็กซ์เพรส จำกัด
ที่มา: ด่านศุลกากรมุกดาหาร (2565)

(2) ความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน

การเชื่อมโยงระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษข้ามพรมแดนลาวบาว แดนสะหวัน จะช่วยให้การขนส่งสินค้าจากสปป.ลาวมายังเวียดนามสะดวกขึ้นและมีความสำคัญต่อการค้าไทยที่มีการเชื่อมโยงกับด่านชายแดนสปป.ลาว โดยมุกดาหารจะกลายเป็นจุดกระจายสินค้าและสามารถเชื่อมโยงสินค้าไปสู่เวียดนามและจีน เพิ่มการส่งออกผ่านชายแดนและเพิ่มโอกาสให้ผู้ประกอบการลงทุนในจังหวัดมุกดาหาร[82]

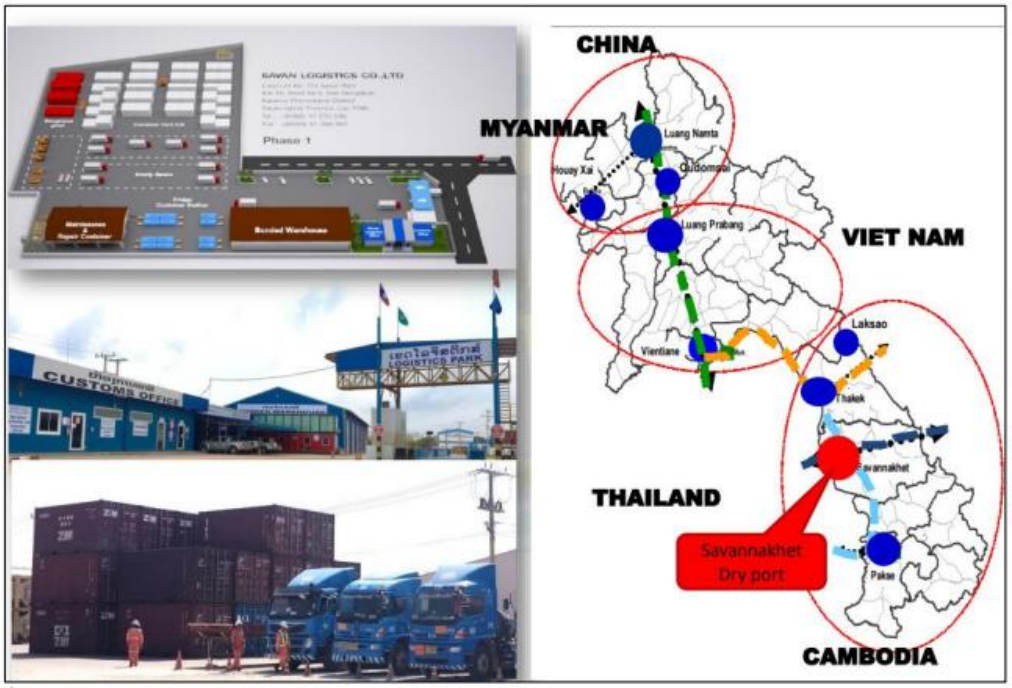
[82] กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2567). เวียดนามและสปป.ลาวพิจารณาสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษข้ามพรมแดน. สืบค้นจาก https://www.ditp.go.th/post/166725

รูปที่ 5.3-26 เส้นทางการเชื่อมโยง 3 ประเทศ ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม

ที่มา: ประชาชาติธุรกิจ (2567)

ท่าเรือบกสะหวันนะเขต (Savannakhet Dry Port) ท่าเรือบกสะหวันนะเขต ตั้งอยู่บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 15 มีนาคม พ.ศ. 2559 มีพื้นที่รวม 18,300 ตารางเมตร ท่าเรือบก สะหวันนะเขตมีจุดเด่นในด้านการให้บริการครบวงจร (One Stop Service) และยังมีคลังสินค้าและระบบการติดตาม สินค้า (GPS) ที่อำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออก มีการให้บริการทั้งในรูปแบบการขนส่งแบบเต็มคัน (Full Truck Load: FTL) และการขนส่งแบบไม่เต็มคัน (Less Truck Load: LTL) จึงไม่จำเป็นต้องรอสินค้าครบเต็มตู้ก่อน ดำเนินการนำเข้า-

ส่งออก รวมถึงสามารถบริหารจัดการการขนส่งทั้งในประเทศ สปป.ลาว และต่างประเทศในรูปแบบที่แตกต่างกัน ทั้งทางอากาศ ทางรถ และทางเรือไปยังสถานที่เป้าหมาย สำหรับเส้นทางการขนส่งสินค้า ได้แก่ ประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย เวียดนาม และจีน แสดงดังรูปที่ 5.3-27 โดยมีสินค้าหลัก เช่น ยางรถยนต์ อุปกรณ์ไฟฟ้า อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์เครื่องใช้สอย เป็นต้น จากข้อมูลสถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต พบว่าใน พ.ศ. 2565 มีมูลค่าการขนส่งสินค้าผ่านแดนประมาณ 5,929 ล้านดอลลาร์สหรัฐ



รูปที่ 5.3-27 ท่าเรือบกสะหวันนะเขต

ที่มา: Ministry of Public Work and Transport, Lao PDR (2563)

(3) สรุปผลประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาในประเทศ ด่านศุลกากรมุกดาหารเป็นโครงการที่อยู่ในแผนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทย ที่มีไว้เพื่อส่งเสริมการลงทุนและเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ชายแดน มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ท่าอากาศยาน และระบบขนส่งทางราง เป็นต้น ซึ่งจะช่วยให้การค้าชายแดนมีความคล่องตัวมากขึ้น

(3.2) ประเด็นความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน มีแผนความร่วมมือระหว่างไทยและ สปป.ลาว ในการบริหารจัดการชายแดนจะช่วยให้เกิดความรวมเร็วในการติดต่อค้าขายสินค้า รวมถึงมีผลต่อมั่นคงและความสัมพันธ์ที่ดีขึ้นระหว่างสองประเทศ

4.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากทำการประเมินผลด่านศุลกากรมุกดาหารตามเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 4 ด้านแล้ว ที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมของโครงการได้ ดังนี้

ข้อ	เกณฑ์การพิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาด่านศุลกากรมุกดาหาร
1	**ความสอดคล้อง (Relevance)** **น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• การดำเนินการและพัฒนาด่านศุลกากรมุกดาหาร มีความสอดคล้องอย่างมากกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญของประเทศ และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงภูมิภาค • การรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ ด่านศุลกากรมุกดาหารเป็นเส้นทางหลักในการค้าและขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับลาวและประเทศอื่น ๆ ในอินโดจีน โดยมีการขยายเส้นทางการขนส่งทั้งการเปิดใช้เส้นทางรถบรรทุก และการขยายช่องจราจร เพื่อรองรับการเติบโตที่มีในอนาคต • ด่านศุลกากรมุกดาหาร สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดแจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ
2	**ประสิทธิผล (Effectiveness)** **น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• มูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกของด่านศุลกากรมุกดาหาร พบว่ามีการอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง แต่เป็นด่านศุลกากรที่มีการขาดดุลทางการค้ากับต่างประเทศ • การใช้บริการมีระดับความพอใจในบริการที่ได้รับในระดับพึงพอใจ เนื่องด้วยการให้บริการที่ดีของเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรมุกดาหาร โดยเฉพาะในด้านการให้คำแนะนำเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรที่มีความชัดเจน เข้าใจง่าย และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงาน • ด้านสภาพแวดล้อม ผู้ใช้บริการไม่พึงพอใจกับสภาพแวดล้อมและสภาพกายภาพของด่านศุลกากรมุกดารหาร ตั้งแต่ที่จอดรถบรรทุกสินค้า รวมถึงห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ รวมถึงปัญหาการจัดการจราจรทั้งภายในด่านและภายนอกด่านศุลกากรมุกดาหาร • การให้บริการอยู่ระดับดี แต่ขาดการปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้อต่อการค้าและการขนส่งผ่านแดน • ด่านศุลกากรมุกดาหาร มูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้น และผู้ใช้บริการพึงพอใจในระดับปานกลาง
3	**ผลกระทบ (Impact)** **ไม่น่าพอใจ ได้ 2 คะแนน**	• การให้บริการส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและส่งผลเชิงบวกต่อผู้ประกอบการในพื้นที่ โดยเฉพาะในด้านการขนส่งและการจ้างงาน อย่างไรก็ตาม ในระดับชุมชน ยังพบว่าผลกระทบด้านเศรษฐกิจโดยตรงยังไม่เด่นชัดมากนัก • การเพิ่มขึ้นของรถบรรทุกส่งผลเสียต่อสังคมและคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยรอบ เนื่องจากยังไม่มีการจัดระเบียบและกำกับดูแลการใช้ถนนให้เหมาะสมและปลอดภัยต่อชุมชนโดยรอบ • คนในชุมชนเป็นสัดส่วนจำนวนมากรับรู้ถึงเสียงรบกวนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ปริมาณขยะจำนวนมากส่งผลให้เกิดมลภาวะทางกลิ่น • ด่านศุลกากรมุกดาหาร ได้รับผลกระทบเชิงลบที่ชัดเจนในมิติสังคม คุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อม
4	**ความเชื่อมโยง (Coherence)** **น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• ด่านศุลกากรมุกดาหารเป็นโครงการที่อยู่ในแผนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทย ที่มีไว้เพื่อส่งเสริมการลงทุนและเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ชายแดนมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ท่าอากาศยาน และระบบขนส่งทางราง ซึ่งจะช่วยให้การค้าชายแดนมีความคล่องตัวมากขึ้น เป็นต้น • แผนความร่วมมือระหว่างไทยและ สปป.ลาว ในการบริหารจัดการชายแดน • ด่านศุลกากรมุกดาหาร สอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านในระดับดี แต่อาจเพิ่มความชัดเจนในแผนความร่วมมือระหว่างไทยและ สปป.ลาว
ผลการประเมินโครงการ		**15 คะแนน จาก 20 คะแนน (น่าพอใจ)**

ผลการประเมินโครงการ ได้รับคะแนนรวม 15 คะแนน (น่าพอใจ)

ด่านศุลกากรมุกดาหารเป็นหนึ่งในด่านศุลกากรที่สำคัญของประเทศไทย ตั้งอยู่ในจังหวัดมุกดาหารภาคตะวันออกเฉียงเหนือติดกับ สปป. ลาว โดยมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างมุกดาหารและแขวงสะหวันนะเขตในลาว รวมถึงเป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญสำหรับการค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะกับประเทศลาวและประเทศในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) การผ่านด่านนี้ช่วยอำนวย

ความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศ และเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งช่วยเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคนี้ ส่งเสริมการขยายตัวของเศรษฐกิจในกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม) เป็นจุดผ่านแดนที่มีมูลค่าการค้าสูงสุดในการค้าชายแดนไทย-สปป. ลาว โดยมีมูลค่าการค้ารวมมากกว่า 300,000 ล้านบาทต่อปี แต่เป็นด่านที่มีการขาดดุลการค้ากับต่างประเทศ เนื่องจากเป็นจุดนำเข้าสินค้าที่สำคัญจากทั้ง สปป.ลาว เวียดนาม และจีน จากที่กล่าวมานี้ส่งผลให้**ผลการประเมินด่านศุลกากรมุกดาหารได้รับคะแนน 15 คะแนน**

ข้อค้นพบจากการประเมินการใช้ประโยชน์ศุลกากรมุกดาหาร

ด่านศุลกากรมุกดาหาร ประสบปัญหาการไม่สามารถปฏิบัติงานพิธีการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) เพื่อลดระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าและรถบรรทุกที่ขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว และเพื่อให้สอดคล้องกับความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement) ควรพิจารณาเร่งรัดและติดตามการดำเนินการจัดทำการดำเนินพิธีการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (SSI) ในพื้นที่ควบคุมร่วม (CCA) ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร และจุดผ่านแดนสะหวันนะเขตใน สปป.ลาวเพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมย์ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

5) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ด่านศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลา

5.1) ข้อมูลพื้นฐาน

5.1.1) ความเป็นมา

รูปที่ 5.3-28 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งด่านศุลกากรสะเดา

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

ด่านศุลกากรสะเดา ตั้งอยู่ในตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ถือเป็นด่านชายแดนทางบกที่มีความสำคัญในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย โดยตั้งอยู่ตรงข้ามกับด่านศุลกากรบูกิตกายูฮิตัม รัฐเคดะห์ ของมาเลเซีย เดิมทีด่านแห่งนี้มีชื่อว่า “ด่านเก็บภาษีสะเดา” อยู่ในสังกัดกรมสรรพากรนอก กระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ต่อมาใน พ.ศ. 2458 ได้โอนย้ายความรับผิดชอบมาอยู่ภายใต้การดูแลของกรมศุลกากร และได้รับการเปลี่ยนชื่อเป็น “ด่านศุลกากรสะเดา” อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม พ.ศ. 2481

ใน พ.ศ. 2534 ได้มีการดำเนินโครงการก่อสร้างอาคารที่ทำการด่านพรมแดนสะเดาขึ้นจำนวน 2 หลัง เพื่อใช้สำหรับด่านขาเข้าและด่านขาออก โดยก่อสร้างแล้วเสร็จและเริ่มเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการในวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2536 และเปิดให้บริการเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน

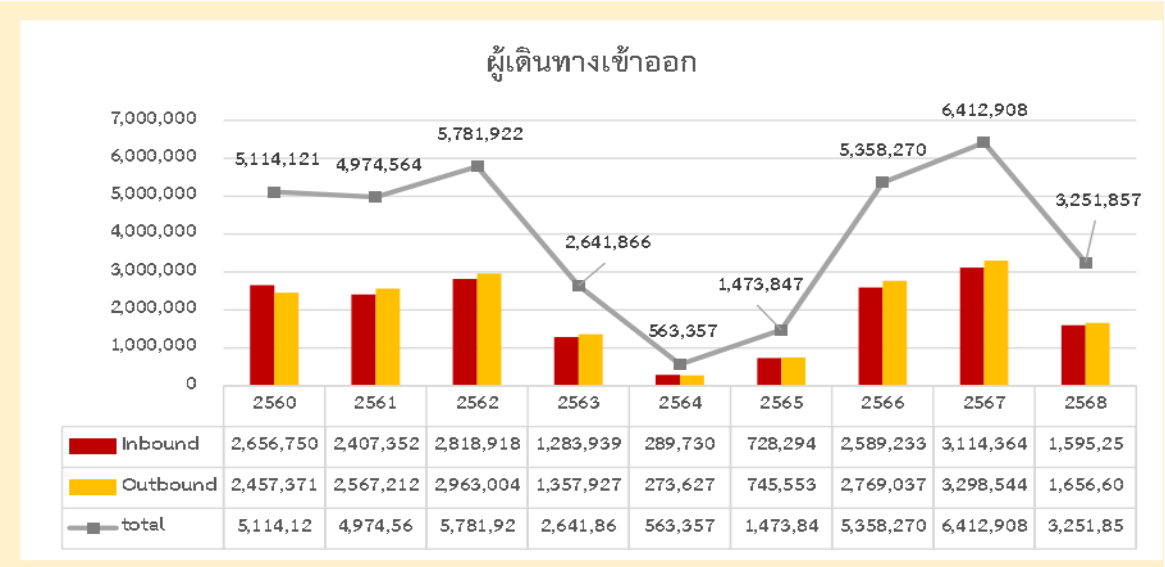
ต่อมาใน พ.ศ. 2557 ได้มีการดำเนินโครงการปรับปรุงด่านพรมแดนสะเดา เพื่อรองรับปริมาณการค้าระหว่างประเทศและการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น แผนการปรับปรุงนี้ถูกแบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 สำหรับด่านขาออก และระยะที่ 2 สำหรับด่านขาเข้า การปรับปรุงในระยะที่ 1 เป็นส่วนของด่านพรมแดนสะเดาขาออก เริ่มต้นการก่อสร้างในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2557 โดยมีการก่อสร้างอาคารใหม่สำหรับ

ตรวจสอบยานพาหนะและผู้โดยสาร พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น ห้องน้ำสาธารณะ และลานจอดรถ การก่อสร้างแล้วเสร็จในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2558 และเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม พ.ศ. 2558 ส่วนการปรับปรุงในระยะที่ 2 ซึ่งเป็นด่านพรมแดนสะเดาขาเข้า เริ่มดำเนินการก่อสร้างในเดือนเมษายน พ.ศ. 2559 โดยมีลักษณะการก่อสร้างที่คล้ายกับระยะแรก ประกอบด้วย อาคารด่าน จุดตรวจสอบผู้โดยสารและยานพาหนะ พื้นที่ตรวจยานพาหนะขาเข้า ห้องน้ำสาธารณะ และลานจอดรถ โครงการแล้วเสร็จในเดือนเมษายน พ.ศ. 2560[83]

5.1.2) ปริมาณการขนส่งและการเดินทาง

ด่านศุลกากรสะเดารับผิดชอบในเขตพื้นที่อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา จำนวน 6 ตำบล จากทั้งหมด 9 ตำบล ได้แก่ ตำบลสำนักขาม ตำบลสำนักแต้ว ตำบลสะเดา ตำบลปริก ตำบลพังลา ตำบลเขามีเกียรติ ด่านศุลกากรสะเดาตั้งอยู่ใกล้กับนิคมอุตสาหกรรมสงขลา และย่านอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าที่สำคัญของจังหวัด โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการผลิตและแปรรูปยางพารา ทำให้มีศักยภาพสูงด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยอยู่ห่างจากท่าอากาศยานหาดใหญ่ 60 กิโลเมตร และท่าเรือน้ำลึกสงขลา 96 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังเชื่อมต่อกับท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซีย ในระยะทาง 166 กิโลเมตร ซึ่งฝั่งมาเลเซียมีโครงการพัฒนาศุลกากรบูกิตกายูฮิตัม ICD บนพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 มีจำนวนผู้เดินทาง รถส่วนบุคคล รถขนส่งสินค้า และสินค้า เข้าออกผ่านด่านศุลกากรสะเดา ดังนี้

(1) ผู้เดินทางเข้าออกรวมทั้งสิ้น 6,412,908 (เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2567 ร้อยละ 20) แบ่งเป็น ขาเข้า 3,114,364 คน ขาออก 3,298,544 คน



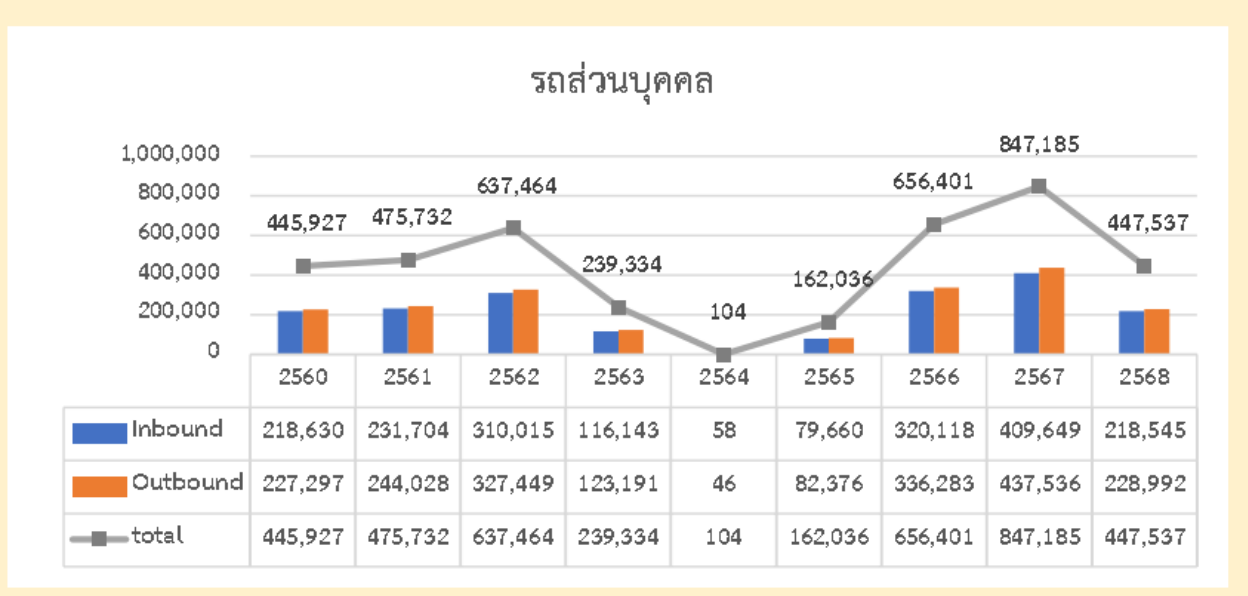
	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568
Inbound	2,656,750	2,407,352	2,818,918	1,283,939	289,730	728,294	2,589,233	3,114,364	1,595,25
Outbound	2,457,371	2,567,212	2,963,004	1,357,927	273,627	745,553	2,769,037	3,298,544	1,656,60
total	5,114,12	4,974,56	5,781,92	2,641,86	563,357	1,473,84	5,358,270	6,412,908	3,251,85

รูปที่ 5.3-29 สถิติผู้เดินทางเข้าออกด่านศุลกากรสะเดา

ที่มา: ด่านศุลกากรสะเดา (2568)

[83] ด่านศุลกากรสะเดา. (2563). ประวัติความเป็นมา. สืบค้นจากhttps://sadao.customs.go.th/cont_strc_simple.php?ini_content=about_us_161102_01&ini_menu=menu_about&left_menu=menu_about_161102_01&lang=th&top_menu=menu_about

(2) รถส่วนบุคคลผ่านด่านทั้งหมด 847,185 คัน (เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2566 ร้อยละ 29) ขาเข้า 409,649 คัน ขาออก 437,536 คัน

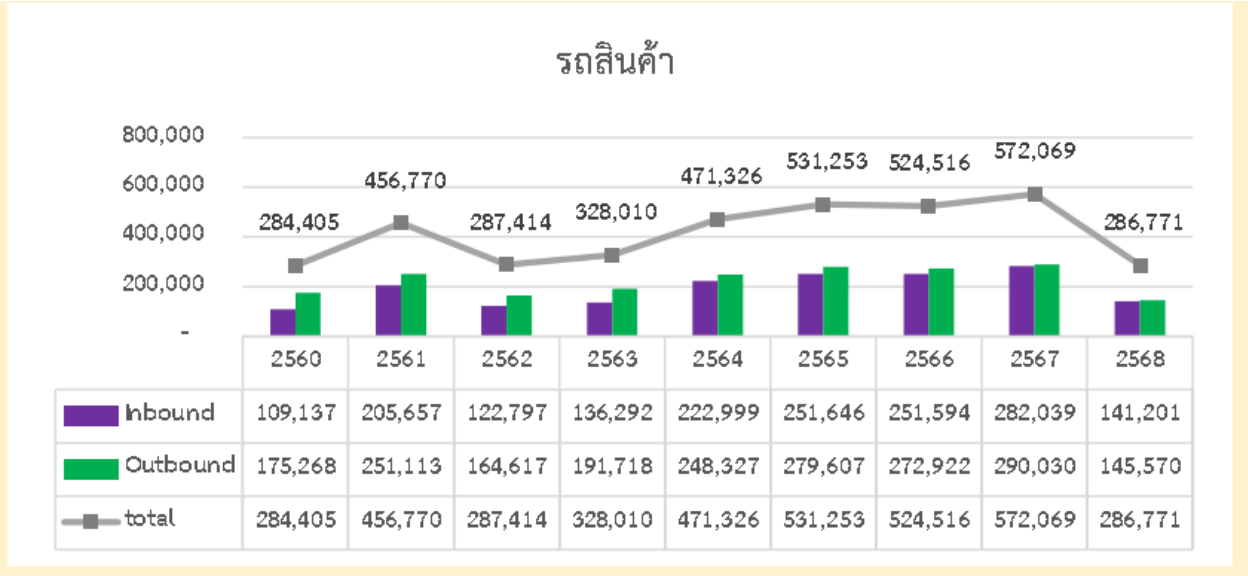


	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568
Inbound	218,630	231,704	310,015	116,143	58	79,660	320,118	409,649	218,545
Outbound	227,297	244,028	327,449	123,191	46	82,376	336,283	437,536	228,992
total	445,927	475,732	637,464	239,334	104	162,036	656,401	847,185	447,537

รูปที่ 5.3-30 สถิติรถยนต์ส่วนบุคคลผ่านเข้าออกด่านศุลกากรสะเดา

ที่มา: ด่านศุลกากรสะเดา (2568)

(3) รถขนส่งสินค้าผ่านด่านรวม 572,069 คัน (เพิ่มจาก พ.ศ. 2566 ร้อยละ 9) เป็นขาเข้า 282,049 คัน และขาออก 290,030 คัน

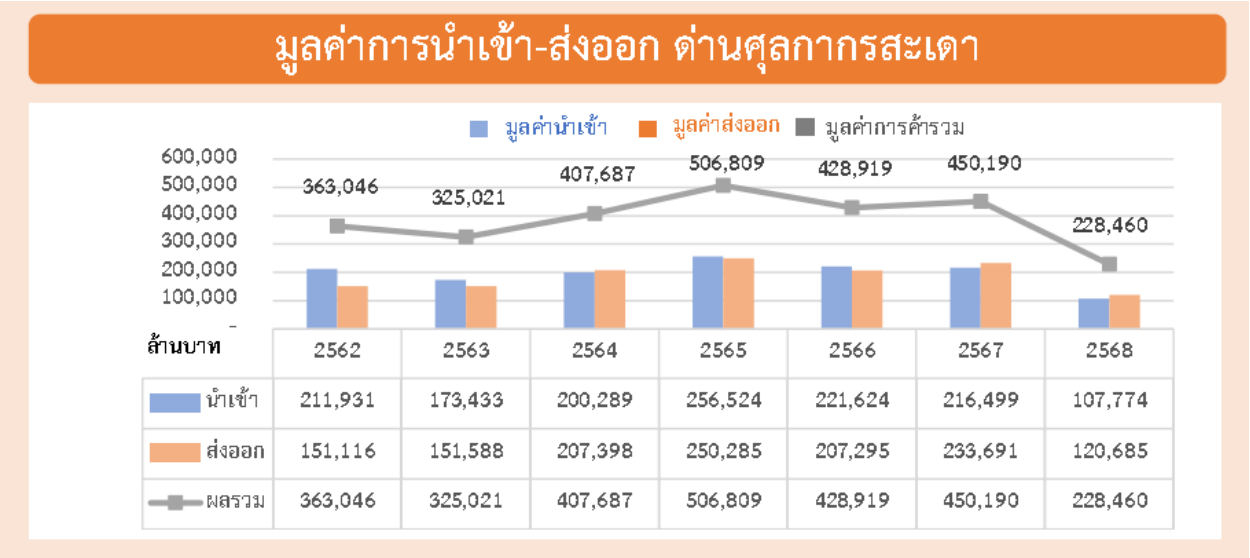


	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568
Inbound	109,137	205,657	122,797	136,292	222,999	251,646	251,594	282,039	141,201
Outbound	175,268	251,113	164,617	191,718	248,327	279,607	272,922	290,030	145,570
total	284,405	456,770	287,414	328,010	471,326	531,253	524,516	572,069	286,771

รูปที่ 5.3-31 สถิติรถสินค้าผ่านเข้าออกด่านศุลกากรสะเดา

ที่มา: ด่านศุลกากรสะเดา (2568)

(4) มูลค่าการค้ารวมที่ผ่านเข้าออกทางด่านศุลกากรสะเดา มีแนวโน้มที่จะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 มีมูลค่ารวมประมาณ 450,190 ล้านบาท (เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2566 ร้อยละ 5) โดยไทยได้ดุลการค้า แบ่งเป็นสินค้านำเข้าประมาณ 216,499 ล้านบาท และสินค้าส่งออกประมาณ 233,691 ล้านบาท เป็นด่านชายแดนที่มีมูลค่าการค้าสูงสุด

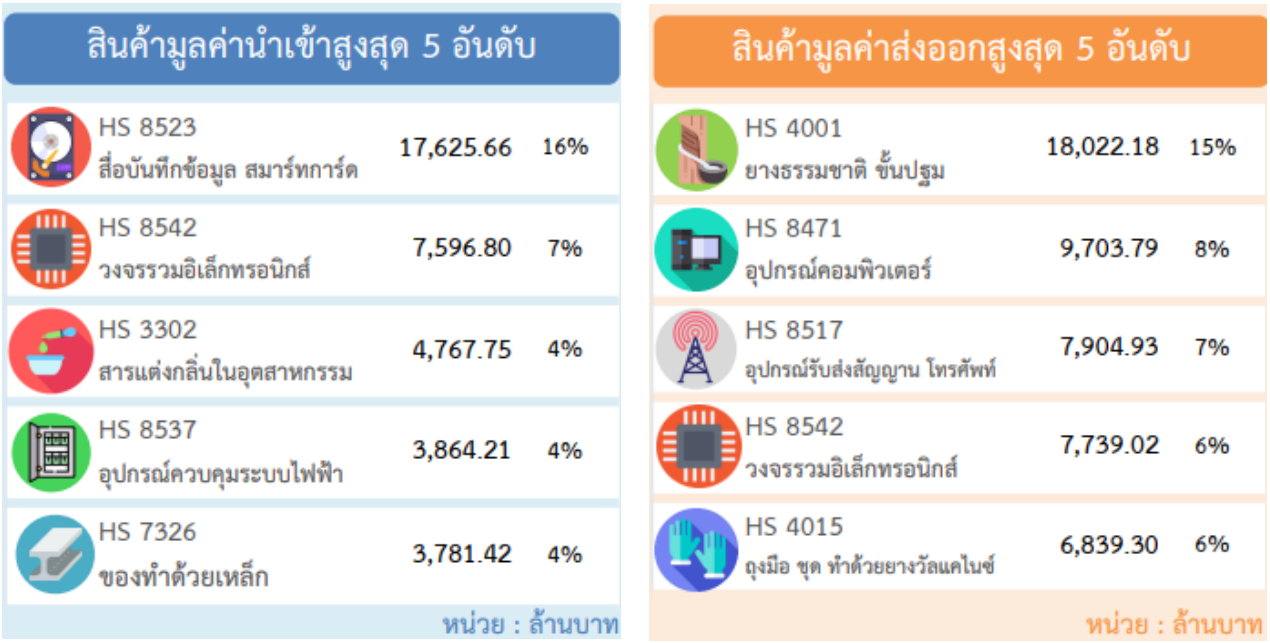


ล้านบาท	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568
นำเข้า	211,931	173,433	200,289	256,524	221,624	216,499	107,774
ส่งออก	151,116	151,588	207,398	250,285	207,295	233,691	120,685
ผลรวม	363,046	325,021	407,687	506,809	428,919	450,190	228,460

รูปที่ 5.3-32 สถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรสะเดา

ที่มา: ด่านศุลกากรสะเดา (2568)

(5) สินค้านำเข้าส่งออก ทางด่านศุลกากรสะเดา ปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 (ต.ค. 67-มี.ค. 68) สินค้าที่มีมูลค่านำเข้าสูงสุด 5 อันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 35 ของสินค้านำเข้าทั้งหมด ได้แก่ สื่อบันทึกข้อมูล สมาร์ทการ์ด วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ สารแต่งกลิ่นในอุตสาหกรรม อุปกรณ์ควบคุมระบบไฟฟ้า ของทำด้วยเหล็ก และสินค้าที่มีมูลค่าส่งออกสูงสุด 5 อันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 42 ของสินค้าส่งออกทั้งหมด ได้แก่ น้ำยาง ยางแผ่น ถุงมือยาง และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่มีการนำเข้าวัตถุดิบหรือส่วนประกอบมาผลิตในประเทศเพื่อส่งออก



รูปที่ 5.3-33 สินค้าที่มีมูลค่านำเข้าและส่งออกสูงสุด 5 อันดับแรก ผ่านด่านศุลกากรสะเดา

ที่มา: ด่านศุลกากรสะเดา (2568)

5.1.3) บทบาทหน้าที่และการให้บริการ

ด่านศุลกากรสะเดามีบทบาทหลักในการอำนวยความสะดวกและควบคุมการนำเข้า-ส่งออกสินค้าและบุคคล แบ่งเป็น 2 ส่วนหลัก ดังนี้

(1) บริการศุลกากร การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ดำเนินการตามหลักเกณฑ์การปฏิบัติเกี่ยวกับการกำหนดราคาศุลกากร การจัดเก็บภาษีอากร ค่าธรรมเนียมและรายได้อื่นสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก รถที่มีหรือไม่มีสินค้าจะต้องทำการสำแดงบัญชี รายการสินค้า โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการตรวจตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าที่บรรทุกทั้งรถบรรทุกที่เข้าและออกจากประเทศ โดยอำนาจในการตรวจสินค้าดังกล่าวเป็นไปตามกฎหมายศุลกากร

(2) การควบคุมทางศุลกากร ดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมและตรวจสอบสิ่งของยานพาหนะและบุคคลที่ผ่านเข้าออกประเทศในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ควบคุมและตรวจอาการบรรทุกและขนถ่ายของที่นำเข้าและส่งออก รวมถึงการจัดเก็บอากรค่าระวางสำหรับของที่นำเข้าผ่านเขตแดนทางบก รับผิดชอบเรื่องการตรวจสอบรถส่วนบุคคลเข้าและออกประเทศ

โดยรถที่เข้ามาประเทศไทยจะต้องเข้ามาเพื่อจุดประสงค์แห่งการท่องเที่ยว โดยเจ้าของรถจะต้องติดต่อเจ้าหน้าที่เพื่อออกใบขนสินค้าพิเศษสำหรับรถส่วนบุคคล ปัจจุบันด่านศุลกากรสะเดามีการนำบาร์โค้ดมาใช้บันทึกการเข้าออกของรถ และระบบ Thailand Pass Application (หรือ PPD) ซึ่งเป็นระบบการยื่นคำขออนุญาตใช้โดยการลงทะเบียนล่วงหน้าก่อนการเดินทางเข้ามาเพื่อช่วยลดเวลาการผ่านพิธีการ ผู้เดินทางจะต้องนำ

ยานพาหนะที่ได้นำเข้ามานั้นกลับออกไปภายในระยะเวลาที่กำหนด ต้องนำยานพาหนะพร้อมใบขนสินค้าพิเศษมอบแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบ และได้นำเครื่องเอกซเรย์มาใช้ในการตรวจสอบกระเป๋าสัมภาระผู้โดยสาร

นอกเหนือจากนั้น ด่านศุลกากรสะเดา ยังมีบทบาทหน้าที่ในการดำเนินงานด้านการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดตามกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบ โดยมีการควบคุมและกำกับดูแลการนำเข้าและส่งออก ตรวจอาการบรรทุกและขนย้ายของที่นำเข้าและควบคุมสิ่งของยานพาหนะและบุคคลที่ผ่านเข้าและออกในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบ อีกทั้งมีการวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงในการกระทำความผิดตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งของติดตัวผู้โดยสารด้วย

5.1.4) การพัฒนาด่านศุลกากรสะเดา

ด่านศุลกากรสะเดาเดิมมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ให้บริการ รองรับรถบรรทุกได้น้อย สภาพถนนทรุดโทรม และการจราจรติดขัด ทำให้เกิดความแออัดและช่องบริการไม่เพียงพอ รัฐบาลจึงได้ให้ความสำคัญและอนุมัติโครงการก่อสร้าง**ด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่** บนเนื้อที่ 596-1-18 ไร่ งบประมาณ 1,532,070 บาท เริ่มต้นสัญญา 1 มิถุนายน พ.ศ. 2559 แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2562[84] โดยคาดการณ์ว่าเมื่อเปิดให้บริการของด่านศุลกากรแห่งใหม่ ด้วยช่องตรวจที่เพิ่มขึ้น ที่จอดรถรองรับรถได้มากขึ้น และอุปกรณ์เอกซเรย์ ที่ทันสมัยขึ้น จะยกระดับความสามารถในการให้บริการอย่างมีนัยสำคัญ ด่านจะสามารถรองรับการค้าได้กว่า 1 ล้านล้านบาท/ปี และคาดว่าจะทำให้ผู้ประกอบการมีรายได้เพิ่มขึ้น และต้นทุนขนส่งลดลงคิดเป็นมูลค่า 1,950 ล้านบาท/ปี[85]

โดยมีรายละเอียดการพัฒนา ดังนี้

(1) การพัฒนาสิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ให้บริการ

(1.1) อาคารสำนักงานและอาคารตรวจสินค้าที่รองรับรถบรรทุกได้ 8 ช่องตรวจ พร้อมเครื่องเอกซเรย์แบบ Fast Scan และเครื่องชั่งน้ำหนักรถบรรทุกสินค้า จำนวน 2 ระบบ

(1.2) อาคารผู้โดยสารและยานพาหนะที่รองรับผู้โดยสารจำนวนมาก พร้อมช่องตรวจรถยนต์ฝั่งละ 11 ช่อง และช่องตรวจคนเข้าเมืองฝั่งละ 14 ช่อง

(1.3) ลานจอดรถขนาดใหญ่สำหรับรถบรรทุกและรถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อรองรับปริมาณยานพาหนะที่เข้ามาทำพิธีการ

(1.4) อาคารพักอาศัยสำหรับเจ้าหน้าที่

(2) ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนา

ปัญหาสำคัญที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันในการให้บริการของด่านศุลกากรสะเดา ได้แก่ ปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลและวันหยุดยาวเนื่องจากพื้นที่ด่านพรมแดนที่เป็นประตูทางเข้าและออกที่เชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซียมีความคับแคบ ไม่สามารถรองรับปริมาณ

[84] เอกสารนำเสนอโดยศุลกากรสะเดาในการประชุมหารือวันที่ 16 พฤษภาคม 2568

[85] ฝ่ายนโยบายโครงสร้างเศรษฐกิจ ธนาคารแห่งประเทศไทย (2564). ด่านสะเดาต้องไปต่อ... หล่อเลี้ยงการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย. Regional Letter แบ่งปันความรู้สู่ภูมิภาค ฉบับที่ 3/2564. สืบค้นจาก https://www.bot.or.th/th/research-and-publications/articles-and-publications/articles/regional-articles/reg-article-2021-03.html

รถยนต์ส่วนบุคคลและรถบรรทุกขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอ ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดเป็นระยะทางยาว ทั้งนี้ตั้งแต่ พ.ศ. 2562 ซึ่งด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ได้ดำเนินการสร้างเสร็จแล้ว ส่งมอบอาคาร ติดตั้งระบบแล้วเสร็จ แต่ยังไม่สามารถเปิดใช้งานได้ เนื่องจากปัญหาการพัฒนาเส้นทางขนส่ง 2 เส้นทาง ประกอบด้วย

(2.1) เส้นทางในประเทศเชื่อมด่านศุลกากรสะเดาแห่งที่ 1

(2.2) เส้นทางเชื่อมกับประเทศมาเลเซีย รายละเอียด ดังนี้

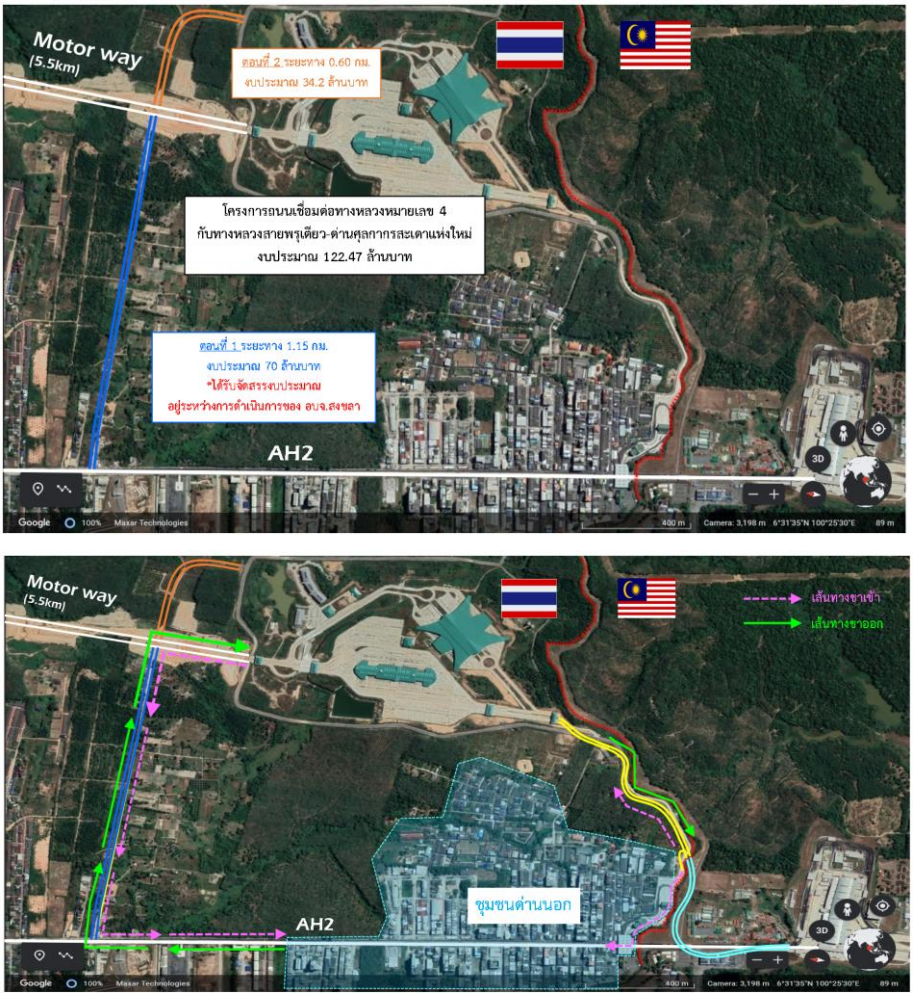
(2.2.1) เส้นทางถนนเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 4 กับด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ ดังรูปที่ 5.3-30 ระยะทาง 5.5 กิโลเมตร โดยกรมทางหลวงได้ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4369 แยกทางหลวงหมายเลข 4-ด่านสะเดาแห่งที่ 2 ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 โดยใช้แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 84 สายสงขลา-ชายแดนไทย-มาเลเซีย (ด่านสะเดา) แบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ตอน ได้แก่[86] ตอน 1 กิโลเมตรที่ 57+100 ถึง 61+200 ระยะทาง 4.100 กิโลเมตร งบประมาณ 295 ล้านบาท แล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2566 ตอน 2 กิโลเมตรที่ 61+200 ถึง 62+596 ระยะทาง 1.396 กิโลเมตร งบประมาณ 168 ล้านบาท ลงนามสัญญา 18 มกราคม พ.ศ. 2561 แล้วเสร็จเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2567

รูปที่ 5.3-34 เส้นทางถนนเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 4 กับด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่

ที่มา: ด่านศุลกากรสะเดา (2568)

[86] ผู้จัดการออนไลน์. (2567). เผยโฉมถนนใหม่เข้าด่านสะเดา 2 รองรับโครงการมอเตอร์เวย์ M84 หาดใหญ่-สะเดา. สืบค้นจากhttps://mgro nline.com/onlinesection/ detail/9670000040879

นอกจากนี้ องค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) สงขลา เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณรายจ่าย (งบกลาง) พ.ศ. 2568 เพื่อก่อสร้างถนนอีกเส้นเพื่อเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวง สายพรุเตียว-ด่านสะเดา แห่งที่ 2 ดังรูปที่ 5.3-35 เป็นเงินทั้งสิ้น 70 ล้านบาท เพื่อรองรับการเดินทางจากเขตชุมชนบริเวณด่านพรมแดนเดิมที่จะเดินทางออกไปประเทศมาเลเซีย และจะช่วยเชื่อมนิคมอุตสาหกรรมสงขลา อ.สะเดา



รูปที่ 5.3-35 โครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข 4 กับทางหลวง สายพรุเตียว-ด่านสะเดา แห่งที่ 2

ที่มา: ด่านศุลกากรสะเดา (2568)

(2.2.2) ถนนเชื่อมด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่กับด่านบูกิตกายูฮิตัมของประเทศมาเลเซีย เนื่องจากการสร้างด่านศุลกากรเป็นโครงการคู่ขนานด่านสะเดากับด่านบูกิตกายูฮิตัมของมาเลเซีย ต้องอาศัยความร่วมมือของทั้งสองประเทศ โดยมาเลเซียได้ดำเนินการขยายและพัฒนาด่านฝั่งตนแล้วเสร็จ ขณะที่ด่านของไทยย้ายไปสร้างในจุดที่ห่างจากจุดผ่านแดนเดิมกว่า 1 กิโลเมตร[87] ทำให้ประสบปัญหาในการสร้างเส้นทางเชื่อมถึงกัน โดยเฉพาะปัญหาการเวนคืนที่ดินในฝั่งไทย พื้นที่บางส่วนที่จำเป็นต้องใช้

[87] สำนักงาน หนังสือพิมพ์ อปท.นิวส์. (2563). านสะเดาแห่งใหม่ ..ร้าง สร้างเสร็จ 2 ปี ใช้งานไม่ได้. สืบค้นจาก https://www.opt-news.com/news/14254

ในการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อนี้ เป็นที่ดินในเขตปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม (ส.ป.ก.) ซึ่งรัฐเคยจัดสรรให้กับชาวบ้านเพื่อใช้ในการประกอบอาชีพเกษตรกรรม เมื่อภาครัฐจำเป็นต้องขอคืนที่ดินเหล่านั้นเพื่อใช้ในโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภค (ถนน) การประเมินราคาชดเชยที่ดินซึ่งชาวบ้านมีความต้องการในราคาสูง ซึ่งไม่สอดคล้องกับระเบียบการเวนคืนของทางราชการ หรือเกินกว่าที่ภาครัฐสามารถจัดสรรงบประมาณชดเชยให้ได้ ปัญหานี้ทำให้กระบวนการเวนคืนล่าช้า เนื่องจากต้องมีการเจรจาต่อรอง หรือในบางกรณีอาจต้องมีการปรับเปลี่ยนแนวเส้นทางเพื่อหลีกเลี่ยงพื้นที่ที่มีปัญหาการเวนคืนที่ซับซ้อนมากเกินไป ทำให้เกิดความยุ่งยากในการออกแบบและก่อสร้าง

ทั้งนี้ ในที่ประชุมคณะผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิค ครั้งที่ 2 (Expert Working Group: EWG) ร่วมไทย-มาเลเซียโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมด่านสะเดาแห่งใหม่กับด่านบูกิตกายูฮิตัม เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม 2566 มีข้อสรุปให้ก่อสร้างถนนเชื่อมระหว่างด่านไทยกับด่านมาเลเซียได้แบ่งการก่อสร้างเป็น 2 ระยะ

(1) โครงการก่อสร้างระยะที่ 1 ถนน 4 ช่องจราจร ความกว้างทางหลัก 20 เมตร ระยะเวลาก่อสร้าง 360 วัน ระยะทางรวม 574.549 เมตร งบประมาณก่อสร้าง 63.87 ล้านบาท องค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา ได้ดำเนินการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อระหว่างด่านไทยและมาเลเซีย ระยะที่ 1 แล้วเสร็จ ดังนำเสนอในรูปที่ 5.3-36

รูปที่ 5.3-36 ถนนเชื่อมต่อระหว่างด่านไทยและมาเลเซีย ระยะที่ 1

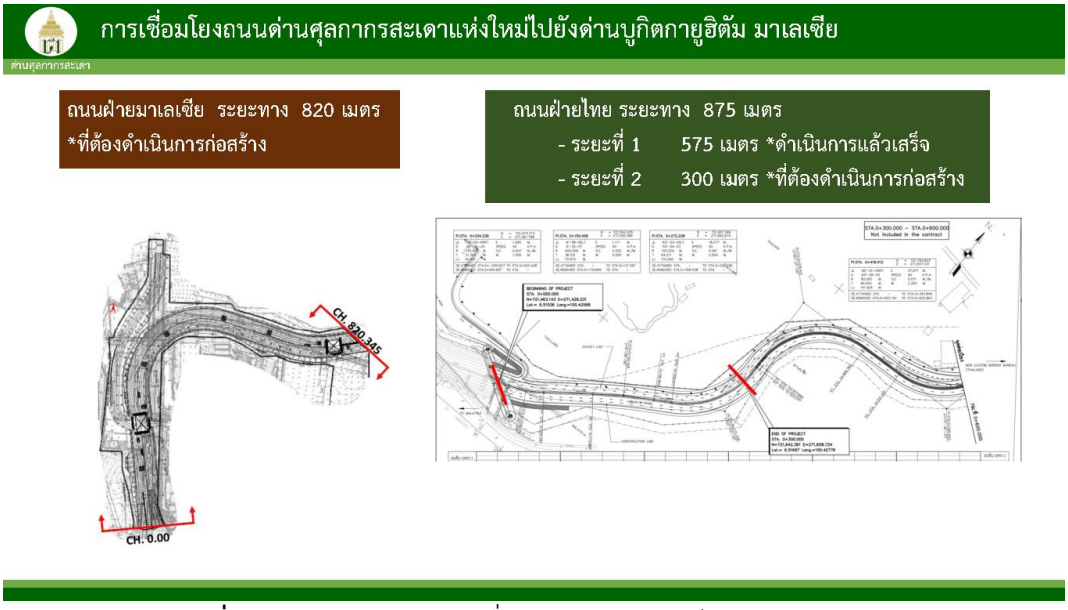
ที่มา: ด่านศุลกากรสะเดา (2568)

(2) โครงการก่อสร้างระยะที่ 2 ถนน 6 ช่องจราจร ความกว้างทางหลัก 27 เมตร ระยะทางรวม 300 เมตร เป็นงบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น พ.ศ. 2568 งบประมาณก่อสร้าง 28 ล้านบาท ให้กับองค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา โดยคาดว่าการก่อสร้างถนนระยะที่ 2 จะแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2568 สอดรับกับกำหนดการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อในฝั่งมาเลเซีย

ทั้งนี้ ด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ได้มีกำหนดการเปิดให้บริการภายใน พ.ศ. 2568 เพื่อให้สามารถเปิดการค้าและการท่องเที่ยวได้อย่างเต็มรูปแบบ

รูปที่ 5.3-37 ถนนเชื่อมต่อระหว่างด่านไทยและมาเลเซีย ระยะที่ 2

ที่มา: ด่านศุลกากรสะเดา (2568)



รูปที่ 5.3-38 ภาพรวมถนนเชื่อมต่อระหว่างด่านไทยและมาเลเซีย

ที่มา: ด่านศุลกากรสะเดา (2568)

5.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

5.2.1) การประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ

ด่านศุลกากรสะเดามีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยเฉพาะในด้านการค้าชายแดนและการเชื่อมโยงภูมิภาคกับมาเลเซีย ซึ่งสอดคล้องกับ**แผนระดับที่ 1** ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ด้านความมั่นคงและด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **แผนระดับที่ 2** แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **แผนระดับที่ 3** แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ และแผนพัฒนาจังหวัดสงขลา พ.ศ. 2566-2570 เป้าหมายการพัฒนาจังหวัด คือ สงขลาเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจภาคใต้ เชื่อมโยงอาเซียน พัฒนาอย่างยั่งยืน โดยมีโครงการสำคัญคือโครงการก่อสร้างถนนเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา (ถนนเชื่อมด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่กับด่านบูกิตกายูฮิตัมของประเทศมาเลเซีย)

กล่าวคือด่านศุลกากรสะเดามี**ความสอดคล้อง (Relevance) กับแผนทุกระดับ** ทั้งในมิติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การพัฒนาด่านให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า ส่งเสริมการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศ และทำให้สินค้าไทยสามารถเข้าถึงตลาดสากลได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขณะเดียวกันด่านยังมีบทบาทสำคัญในการป้องกันและควบคุมการลักลอบนำเข้าสินค้าผิดกฎหมาย เช่น ยาเสพติดและสินค้าหนีภาษี ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการเสริมสร้างความมั่นคงให้กับประเทศ เป็นต้น

นอกจากนี้ ด่านศุลกากรสะเดายังเป็นกลไกสำคัญในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนสงขลา ซึ่งรัฐบาลกำหนดให้อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา เป็นหนึ่งใน 10 พื้นที่เป้าหมายหลัก โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ด่านสะเดาจึงเปรียบเสมือนประตูหลักของการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างประเทศ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการค้าชายแดน กระจายความเจริญ ลดความเหลื่อมล้ำ และสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจให้กับพื้นที่ชายแดนภาคใต้ของไทยอย่างยั่งยืน การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานอย่างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนสงขลาสามารถบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ได้ เนื่องจากจะช่วยลดอุปสรรคทางการค้าและการลงทุน และดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาในพื้นที่มากขึ้น

(2) การรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ

กรมศุลกากรได้ขยายความสามารถในการให้บริการด่านให้สอดคล้องกับการเติบโตของจำนวนผู้ใช้บริการทั้งนักท่องเที่ยวและสินค้านำเข้าและส่งออก ด้วยการสร้างด่านศุลกากรแห่งใหม่ที่มีขนาดพื้นที่และช่องบริการจำนวนมากขึ้นกว่าด่านเดิมมาก อย่างไรก็ดี เนื่องจากปัญหาการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมด่านศุลกากรทั้งสองประเทศ ทำให้ยังไม่สามารถเปิดใช้งานด่านแห่งใหม่ได้

(3) สรุปผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ โดยรวมแล้ว การดำเนินการและพัฒนาด่านศุลกากรสะเดา มีความสอดคล้องอย่างมากกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญของประเทศ และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงภูมิภาค

(3.2) ประเด็นการรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ กรมศุลกากรดำเนินการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณผู้ใช้บริการ เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของด่านศุลกากรสะเดาในอนาคต

5.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) ที่ให้ความสำคัญกับความสามารถในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ โดยการประเมินใช้ข้อมูลจากทั้งแหล่งทุติยภูมิและปฐมภูมิ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) มูลค่าการนำเข้าส่งออกและดุลการค้า

จากข้อมูลทุติยภูมิสถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรสะเดา (รูปที่ 5.3-32) ซึ่งจากผลชี้ให้เห็นว่าด่านศุลกากรสะเดามีแนวโน้มที่จะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี โดยใน พ.ศ. 2567 ไทยได้ดุลการค้า แบ่งเป็นสินค้านำเข้าประมาณ 216,499 ล้านบาท และสินค้าส่งออกประมาณ 233,691 ล้านบาท รวมถึงเป็นด่านชายแดนที่มีมูลค่าการค้าสูงสุดของประเทศไทย

(2) ความพึงพอใจในการบริการ

การประเมินความพึงพอใจในการบริการใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(2.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ข้อมูลทุติยภูมิเป็นข้อมูลที่ได้จาก 2 แหล่งสำคัญ คือ ข้อมูลจากการวิเคราะห์ของฝ่ายนโยบายโครงสร้างเศรษฐกิจ ธนาคารแห่งประเทศไทย และข้อมูลจากการศึกษา Time Release Study (TRS) พ.ศ. 2566 โดยกรมศุลกากร

ด่านศุลกากรสะเดาที่เปิดใช้งานในปัจจุบัน ยังมีศักยภาพในการให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทางด้านการบริหารจัดการการจราจร การบริการตรวจปล่อยสินค้าที่ต้องอาศัยหน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมบริเวณชายแดน (Customs Immigration and Quarantine: CIQ) ทำให้การจราจรทั้งภายในและภายนอกพื้นที่หนาแน่นเป็นประจำ จากรายงานของฝ่ายนโยบายโครงสร้างเศรษฐกิจ ธนาคารแห่งประเทศ ระบุว่าปัญหาที่เกิดขึ้นมีสาเหตุหลัก ดังนี้[88]

[88] ฝ่ายนโยบายโครงสร้างเศรษฐกิจ ธนาคารแห่งประเทศไทย (2564). ด่านสะเดาต้องไปต่อ... หล่อเลี้ยงการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย. Regional Letter แบ่งปันความรู้สู่ภูมิภาค ฉบับที่ 3/2564. สืบค้นจาก https://www.bot.or.th/th/research-and-publications/articles-and-publications/articles/regional-articles/reg-article-2021-03.html

- **ขนาดพื้นที่บริเวณด่านศุลกากรสะเดาเดิมมีความคับแคบ** ทำให้ช่องจราจรและพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอ โดยมีช่องจราจรเพียง 2 ช่อง (เข้า 1 ช่องและออก 1 ช่อง) และพื้นที่จอดรถเพียง 100 คัน เมื่อเทียบกับรถเข้า-ออก 700-800 คัน/วัน ซึ่งมักกระจุกตัวในช่วงเช้า (10.00-12.00 น.) และเย็น (17.00-22.00 น.)
- **การจัดระเบียบรถขนส่งสินค้า** ยังไม่มีการจัดระเบียบการเข้าออกของรถบรรทุก ทำให้มีทั้งรถเปล่าที่จะไปเข้ารับตู้คอนเทนเนอร์ฝั่งมาเลเซีย และรถที่เอกสารไม่สมบูรณ์ ร่วมต่อแถวเดียวกับรถบรรทุกปกติที่พร้อมส่งออก จึงเกิดปัญหารถติดเป็นเวลานาน บางครั้งพบว่ารถติดด่านนานกว่า 3 ชั่วโมง รถขนส่งใช้เวลารอผ่านด่าน 6-8 ชั่วโมง ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถใช้รถได้เต็มประสิทธิภาพ ทำรอบการขนส่งนับตั้งแต่การออกไปรับตู้เปล่าฝั่งมาเลเซีย-เข้าไทยเพื่อโหลดสินค้า-ส่งออกและคืนตู้ฝั่งมาเลเซีย-กลับเข้าไทยได้เพียงวันละ 1 รอบ ซึ่งหากไม่ได้รับการแก้ไข ต้นทุนขนส่งที่เพิ่มขึ้น จะสร้างความเสียหายต่อผู้ประกอบการกว่า 90 ล้านบาท/ปี (ยังไม่รวมต้นทุนค่าเสียโอกาสอื่นๆ)
- **กระบวนการศุลกากรใช้เวลานาน** หากมีการตรวจเอกซเรย์สินค้าจะใช้เวลารวมประมาณ 25-30 นาที/คัน
- **ปัจจัยอื่น ๆ** อาทิ การเปิดช่องตรวจปล่อยไม่เพียงพอกับปริมาณความต้องการของผู้ใช้บริการ การจำกัดช่วงเวลาในการเปิดให้บริการของหน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมบริเวณชายแดน (Customs Immigration and Quarantine: CIQ)

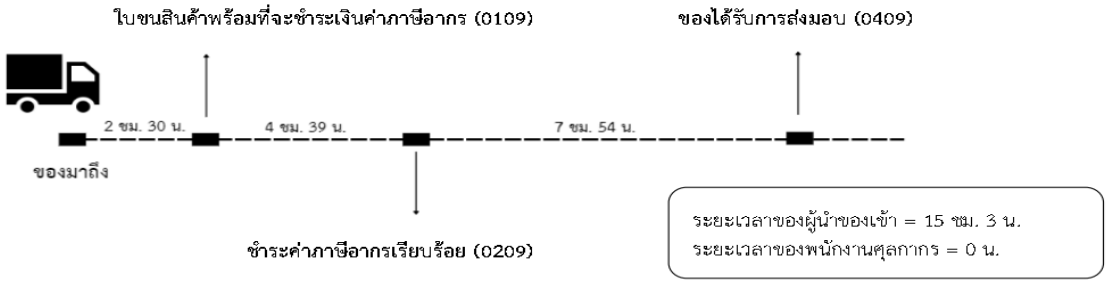
ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนรายงานการศึกษา Time Release Study (TRS) สำหรับ พ.ศ. 2566[89] ที่กรมศุลกากรได้จัดทำขึ้น ซึ่งทำการสำรวจระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า (Time Release Study: TRS) ที่ด่านศุลกากรสะเดา โดยมีการแบ่งกระบวนการออกเป็นขั้นตอนย่อย ๆ และวัดระยะเวลาในแต่ละขั้นตอน โดยการจัดเก็บข้อมูลแบ่งออกเป็น การจัดเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Google Form) และการจัดเก็บข้อมูลจากระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร (e-Import & e-Export) เนื่องจากหนึ่งตัวอย่างใบขนสินค้า จะต้องประกอบไปด้วย ข้อมูลระยะเวลาการดำเนินการของใบขนสินค้านั้น ๆ ตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการ ซึ่งข้อมูลบางจุดไม่สามารถจัดเก็บด้วยระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้ เช่น ระยะเวลาที่พนักงานศุลกากรใช้ในการตรวจปล่อยสินค้าที่แท้จริง เป็นต้น รายละเอียดกระบวนการตรวจปล่อยสินค้านำเสนอในภาคผนวก ค โดยมีผลการสำรวจสรุปได้ ดังนี้

ผลการศึกษาการวัดระยะเวลาตรวจปล่อยสินค้า “ขาเข้า” ณ ด่านศุลกากรสะเดา

การจัดเก็บข้อมูลแบบสอบถามตามแต่ละใบขนสินค้าขาเข้าได้ดำเนินการในรูปแบบสำรวจอิเล็กทรอนิกส์ (Google Form) ประกอบกับข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ในระหว่างวันที่ 4-10 กันยายน พ.ศ. 2566 เป็นระยะเวลา 7 วัน ในสภาพแวดล้อมที่มีการทำงานตามปกติวิสัย

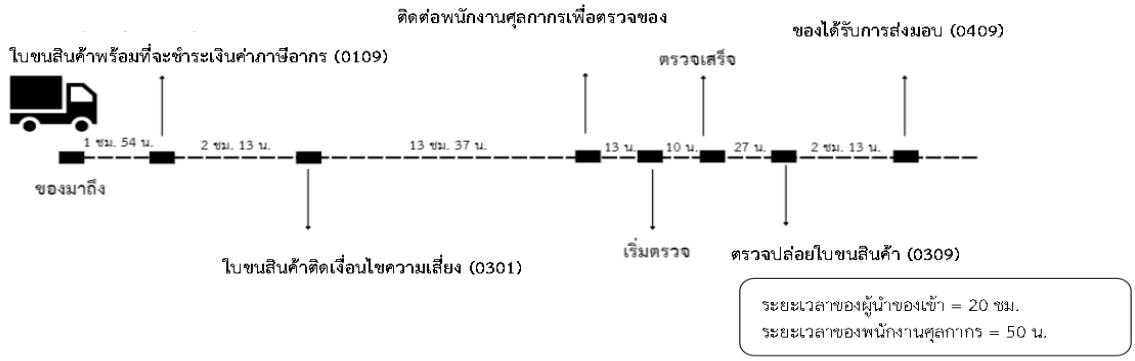
[89] คณะทำงานดำเนินโครงการวัดระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า (Time Release Study : TRS). (2566). รายงานผลการศึกษาการวัดระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า.

โดยมีการจัดเก็บข้อมูลจาก Google Form ร่วมกับระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร สำหรับใบขนสินค้าขาเข้า Red Line จำนวน 200 ตัวอย่าง และจัดเก็บข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรเพียงอย่างเดียว สำหรับ ใบขนสินค้าขาเข้า Green Line 800 ตัวอย่าง ซึ่งสามารถสรุปผลการสำรวจได้ ดังนี้



รูปที่ 5.3-39 กระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า Green Line
ที่มา: รายงานการศึกษา Time Release Study (TRS) โดยกรมศุลกากร (2566)

เมื่อสินค้ามาถึงประเทศไทยแล้วภายในระยะเวลาเฉลี่ย 2 ชั่วโมง 30 นาที ผู้นำของเข้าจะจัดทำใบขนสินค้า สถานะใบขนสินค้าพร้อมที่จะชำระเงินค่าภาษีอากร หลังจากนั้นผู้นำของเข้าจะติดต่อ เพื่อชำระค่าภาษีกับกรมฯ หรือชำระเงินผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ ภายหลังจากของมาถึงแล้ว 4 ชั่วโมง 39 นาที หลังจากนั้นผู้นำของเข้าจะมารับสินค้าออกจากอารักขาศุลกากรภายในระยะเวลาเฉลี่ย 7 ชั่วโมง 54 นาที ทั้งนี้ในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าทางบกของใบขนสินค้า Green Line ผู้นำของเข้าใช้เวลาดำเนินการนับแต่ สินค้ามาถึงด่านพรมแดน ระยะเวลาเฉลี่ยรวม 15 ชั่วโมง 3 นาที



รูปที่ 5.3-40 กระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า Red Line
ที่มา: รายงานการศึกษา Time Release Study (TRS) โดยกรมศุลกากร (2566)

เมื่อสินค้ามาถึงประเทศไทยแล้ว ผู้นำของเข้าจะส่งข้อมูลใบขนสินค้า ภายในระยะเวลาเฉลี่ย 1 ชั่วโมง 54 นาที หลังจากนั้นผู้นำของเข้าจะติดต่อกรมศุลกากรเพื่อชำระภาษีและใบขนสินค้าติดเงื่อนไขความเสี่ยง ภายหลังจากของมาถึง 2 ชั่วโมง 13 นาที หลังจากนั้นผู้นำของเข้าจะติดต่อ พนักงานศุลกากรเพื่อทำการตรวจของ ระยะเวลาเฉลี่ย 13 ชั่วโมง 37 นาที และจะต้องรอเวลาเพื่อตรวจสินค้า เฉลี่ย 13 นาที พนักงานศุลกากรใช้ระยะเวลาในการตรวจสินค้าเฉลี่ย 10 นาที หลังจากนั้นจะทำการบันทึก ปล่อยสินค้าในระบบ

คอมพิวเตอร์ของศุลกากรหลังจากตรวจสินค้า 27 นาที และผู้นำของเข้าจะมารับสินค้า ออกจากอารักขาของศุลกากรหลังจากการตรวจปล่อยสินค้าเสร็จภายในระยะเวลาเฉลี่ยเท่ากับ 2 ชั่วโมง 13 นาที ทั้งนี้ ในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าทางบกของใบขนสินค้า Red Line ผู้นำของเข้าใช้เวลาดำเนินการ นับแต่สินค้ามาถึงด่านพรมแดน ระยะเวลาเฉลี่ยรวม 20 ชั่วโมง และกรมศุลกากรใช้ระยะเวลาเฉลี่ยรวม 50 นาที

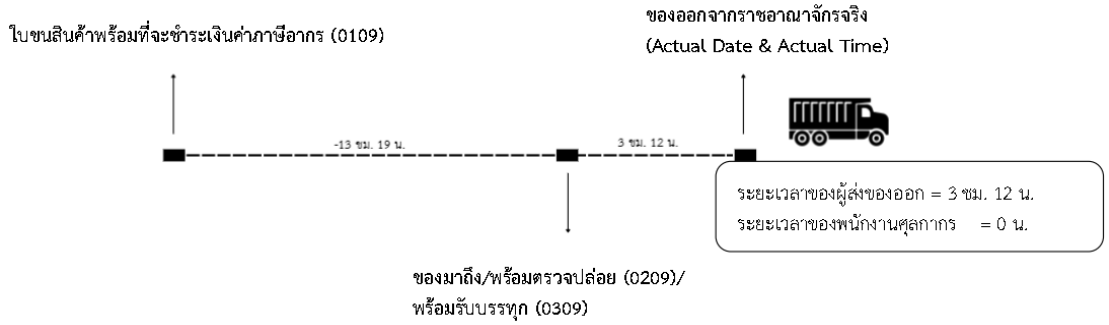
ตารางที่ 5.3-8 เปรียบเทียบกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า Green Line และ Red Line

กิจกรรม	ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในแต่ละกระบวนการ (ต่อใบขนสินค้า 1 ฉบับ)	
	ประเภทของใบขนสินค้าขาเข้า	
	ใบขนสินค้า Green Line	ใบขนสินค้า Red Line
ของมาถึง จนถึงพร้อมที่จะชำระเงินค่าภาษีอากร (0109)	2 ชั่วโมง 30 นาที	1 ชั่วโมง 54 นาที
ของมาถึง จนถึงชำระค่าภาษีอากรเรียบร้อย (0209)	7 ชั่วโมง 9 นาที	
ของมาถึง จนถึงใบขนสินค้าติดเงื่อนไขความเสี่ยง (0301)		4 ชั่วโมง 8 นาที
ของมาถึง จนถึงติดต่อพนักงานศุลกากรเพื่อตรวจสินค้า		17 ชั่วโมง 45 นาที
ของมาถึง จนถึงเริ่มตรวจสินค้า		17 ชั่วโมง 59 นาที
ของมาถึง จนถึงตรวจสินค้าเสร็จ		18 ชั่วโมง 9 นาที
ของมาถึง ตรวจปล่อยใบขนสินค้า (0309)		18 ชั่วโมง 37 นาที
ของมาถึง จนถึงได้รับการส่งมอบ (0409)	15 ชั่วโมง 3 นาที	20 ชั่วโมง 50 นาที

ที่มา: รายงานผลการศึกษาการวัดระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า. (2566)

ผลการศึกษาการวัดระยะเวลาตรวจปล่อยสินค้า “ขาออก” ณ ด่านศุลกากรสะเดา

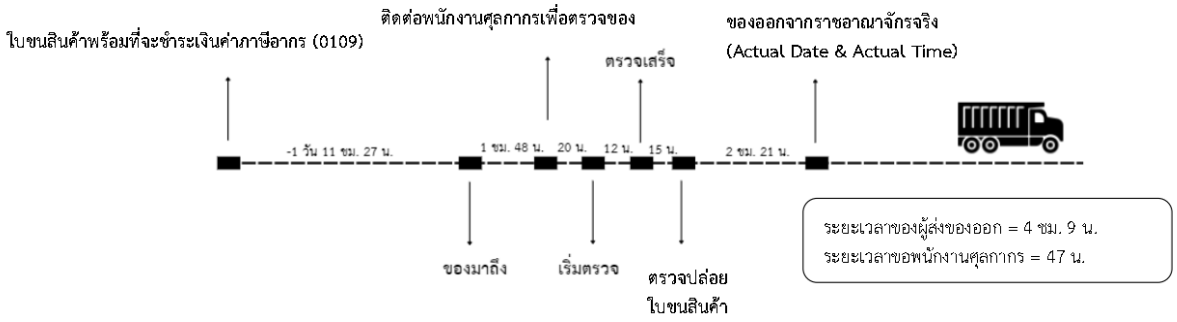
การจัดเก็บข้อมูลแบบสอบถามตามแต่ละใบขนสินค้าขาออกได้ดำเนินการในรูปแบบสำรวจอิเล็กทรอนิกส์ (Google Form) ประกอบกับข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ในระหว่างวันที่ 4-10 กันยายน พ.ศ. 2566 เป็นระยะเวลา 7 วัน ในสภาพแวดล้อมที่มีการทำงานตามปกติวิสัย โดยมีการจัดเก็บข้อมูลจาก Google Form สำหรับใบขนสินค้าขาออก Red Line จำนวน 200 ตัวอย่าง และจัดเก็บข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ ของกรมศุลกากรเพียงอย่างเดียว สำหรับใบขนสินค้าขาออก Green Line 800 ตัวอย่าง ซึ่งสามารถสรุปผลการสำรวจได้ ดังนี้



รูปที่ 5.3-41 กระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาออก Green Line

ที่มา: รายงานการศึกษา Time Release Study (TRS) โดยกรมศุลกากร (2566)

ผู้ส่งของออกจะส่งข้อมูล Manifest และจัดทำใบขนสินค้า สถานะใบขนสินค้าพร้อมที่จะชำระเงินค่าภาษีอากร เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรก่อนเป็นระยะเวลา 13 ชั่วโมง 19 นาที หลังจากนั้นสินค้าจะออกจากด่านภายในระยะเวลาเฉลี่ย 3 ชั่วโมง 12 นาที ทั้งนี้ ในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาออกทางบกของใบขนสินค้า Green Line ผู้ส่งของออกใช้เวลาดำเนินการนับแต่สินค้ามาถึงด่านศุลกากรทางบก ระยะเวลาเฉลี่ยรวม 3 ชั่วโมง 12 นาที



รูปที่ 5.3-42 กระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาออก Red Line

ที่มา: รายงานการศึกษา Time Release Study (TRS) โดยกรมศุลกากร (2566)

ผู้ส่งของออกจะส่งข้อมูล Manifest และจัดทำใบขนสินค้า สถานะใบขนสินค้าพร้อมที่จะชำระเงินค่าภาษีอากร เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรก่อน เป็นระยะเวลา 1 วัน 11 ชั่วโมง 27 นาที หลังจากนั้นจะดำเนินการติดต่อพนักงานศุลกากรเพื่อปฏิบัติพิธีการศุลกากร ระยะเวลาเฉลี่ย 1 ชั่วโมง 48 นาที นับแต่ของมาถึงด่านศุลกากรทางบก ระยะเวลาในการรอคอยเพื่อตรวจสินค้า มีระยะเวลาเฉลี่ย 20 นาที พนักงานศุลกากรจะใช้ระยะเวลาในการตรวจสินค้าเฉลี่ยอยู่ที่ 12 นาที จากนั้น จะทำการบันทึกปล่อยสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรหลังจากตรวจเสร็จแล้วเฉลี่ย 15 นาที จากนั้น ผู้นำของออกจะมารับสินค้าออกจากด่านภายในระยะเวลาเฉลี่ย 2 ชั่วโมง 21 นาที ทั้งนี้ ในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาออกทางบกของใบขนสินค้า Red Line ผู้ส่งของออกใช้เวลาดำเนินการนับแต่สินค้ามาถึงด่านศุลกากรทางบก ระยะเวลาเฉลี่ยรวม 4 ชั่วโมง 9 นาที และกรมศุลกากรใช้ระยะเวลาเฉลี่ยรวม 47 นาที

ตารางที่ 5.3-9 เปรียบเทียบกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาออก Green Line และ Red Line

กิจกรรม	ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในแต่ละกระบวนการ (ต่อใบขนสินค้า 1 ฉบับ)	
	ประเภทของใบขนสินค้าขาออก	
	ใบขนสินค้า Green Line	ใบขนสินค้า Red Line
ของมาถึง จนถึงพร้อมที่จะชำระเงินค่าภาษีอากร (0109)	- 13 ชั่วโมง 19 นาที	- 1 วัน 11 ชั่วโมง 27 นาที
ของมาถึง จนถึงพร้อมตรวจปล่อย (0209)		
ของมาถึง จนถึงใบขนสินค้าติดเงื่อนไขความเสี่ยง (0301)		
ของมาถึง จนถึงติดต่อพนักงานศุลกากรเพื่อตรวจสินค้า		1 ชั่วโมง 48 นาที
ของมาถึง จนถึงเริ่มตรวจสินค้า		2 ชั่วโมง 8 นาที
ของมาถึง จนถึงตรวจสินค้าเสร็จ		2 ชั่วโมง 20 นาที
ของมาถึง จนถึงพร้อมรับบรรทุก (0309)		2 ชั่วโมง นาที
ของมาถึง จนถึงออกจากราชอาณาจักรจริง (Actual Date & Actual Time)	3 ชั่วโมง 12 นาที	4 ชั่วโมง 56 นาที

ที่มา: รายงานผลการศึกษาการวัดระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า. (2566)

จากการศึกษาครั้งนี้ ได้มีการเปรียบเทียบระยะเวลาการตรวจปล่อยสินค้า ณ ด่านศุลกากรสะเดา โดยเมื่อ พ.ศ. 2564 กรมศุลกากรก็ได้ดำเนินการสำรวจระยะเวลาตรวจปล่อยสินค้า ณ ด่านศุลกากรสะเดา ซึ่งสามารถสรุปผลการสำรวจระยะเวลาตั้งแต่สินค้ามาถึง จนถึงของถูกส่งมอบระหว่าง ใน พ.ศ. 2564 เปรียบเทียบกับผลการสำรวจใน พ.ศ. 2566 ได้ดังนี้

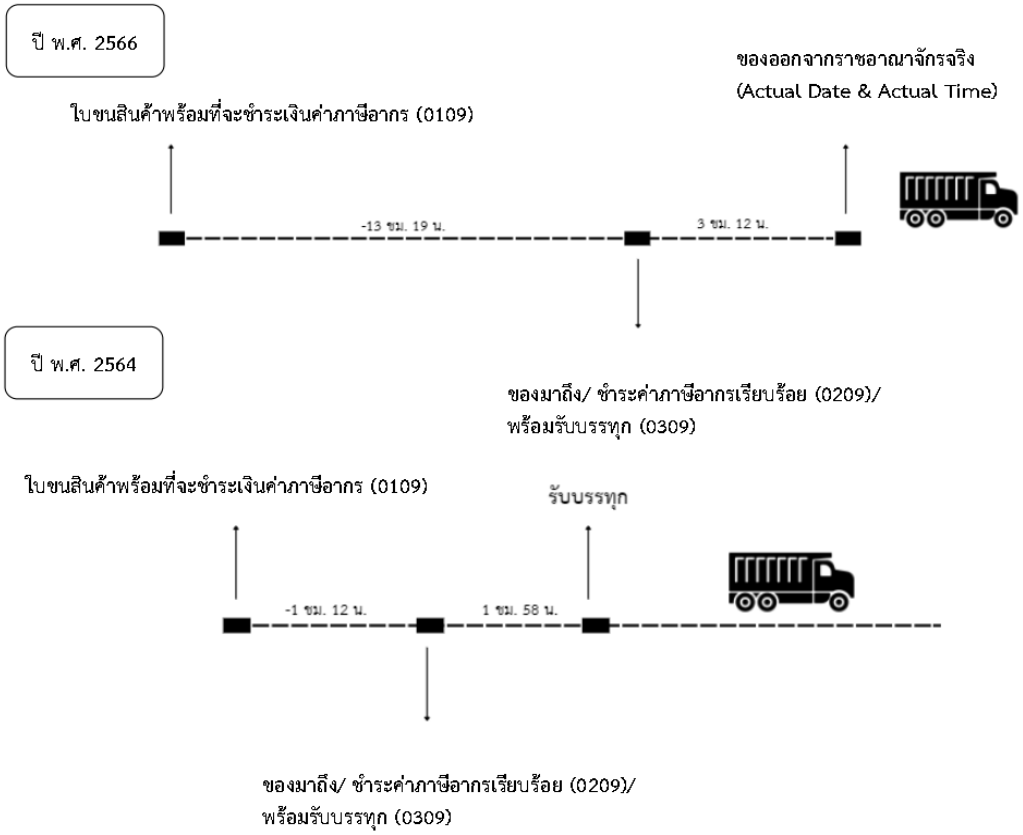
ตารางที่ 5.3-10 เปรียบเทียบระยะเวลาการตรวจปล่อยสินค้า ณ ด่านศุลกากรสะเดา ระหว่าง พ.ศ. 2564 กับ พ.ศ. 2566

ปีที่สำรวจ	สินค้าขาเข้า		สินค้าขาออก	
	Green Line	Red Line	Green Line	Red Line
2566	15 ชั่วโมง 3 นาที	20 ชั่วโมง 50 นาที	3 ชั่วโมง 12 นาที (ออกจากราชอาณาจักรจริง)	2 ชั่วโมง 35 นาที (จนพร้อมรับบรรทุก4 ชั่วโมง 56 นาที (จนออกจากราชอาณาจักรจริง)
2564	12 ชั่วโมง 26 นาที	20 ชั่วโมง 57 นาที	1 ชั่วโมง 58 นาที	2 ชั่วโมง 35 นาที

ที่มา: รายงานผลการศึกษาการวัดระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า (2566)

เมื่อพิจารณาในส่วนของสินค้าขาเข้า ระยะเวลาของการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า Green line ตามผลการสำรวจ พ.ศ. 2566 นานขึ้นกว่าผลการสำรวจ พ.ศ. 2564 ในส่วนของสินค้าขาออกนั้น ระยะเวลาของสินค้าขาออก Green line จากผลการสำรวจใน พ.ศ. 2566 สูงกว่าผลการสำรวจใน พ.ศ. 2564

อาจเนื่องมาจากการใช้จุดอ้างอิงในการวัดระยะเวลาที่ต่างกัน โดยใน พ.ศ. 2564 ใช้ระยะเวลา ณ จุดรับบรรทุกเป็นเวลาสิ้นสุด แต่ใน พ.ศ. 2566 ใช้ระยะเวลาสิ้นสุดเมื่อของออกจากราชอาณาจักรจริง (Actual Date & Actual Time)



รูปที่ 5.3-43 จุดอ้างอิงในการวัดระยะเวลาตรวจปล่อยที่ต่างกันของ พ.ศ. 2564 และ พ.ศ. 2566

ที่มา: รายงานการศึกษา Time Release Study (TRS) โดยกรมศุลกากร (2566)

สรุปการประเมินจากข้อมูลทุติยภูมิ

ผลการสำรวจ Time Release Study ของกรมศุลกากรชี้ให้เห็นว่าการตรวจปล่อยสินค้า ณ ด่านศุลกากรสะเดายังใช้ระยะเวลาค่อนข้างนาน โดยเฉพาะการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า ซึ่งผลการสำรวจนี้สอดรับกับการค้นพบในรายงานของธนาคารแห่งประเทศไทยที่พบว่า ปัจจุบันมีเหตุการณ์ที่รถบรรทุกจำนวนมากต้องมาติดขัดเป็นแถวยาวในบริเวณด่านและเสียเวลารอคอยค่อนข้างนาน อันเป็นผลมาจากพื้นที่ให้บริการไม่เพียงพอ และข้อจำกัดในการให้บริการของเจ้าหน้าที่

(2.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

จากข้อมูลปฐมภูมิใช้แบบสอบถามซึ่งการสำรวจดำเนินการในช่วงเดือนพฤษภาคม 2568 ได้รับความคิดเห็นรวมทั้งสิ้น 38 คน แบ่งเป็น

- ผู้ประกอบการขนส่ง ร้อยละ 31
- ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก ร้อยละ 31
- ตัวแทนออกของ/ชิปปิ้ง ร้อยละ 31

- ผู้ผลิต/ผู้ค้า ร้อยละ 5
- อื่น ๆ ร้อยละ 2

ซึ่งผลการสำรวจความพึงพอใจในการบริการ สามารถวิเคราะห์และสรุปประเด็นสำคัญได้ ดังนี้

<u>ภาพรวมความพึงพอใจในการบริการ</u>

- ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในบริการในระดับปานกลางถึงมาก คะแนนเฉลี่ยส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 0.50 ถึง 1.25 แสดงให้เห็นว่าผู้รับบริการส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อบริการในภาพรวม
- แม้ว่าคะแนนเฉลี่ยจะอยู่ในระดับบวก แต่ในหลายรายการยังคงมีผู้ตอบ "ไม่พึงพอใจ" (-1) หรือ "ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง" (-2) ซึ่งเป็นกลุ่มที่ควรนำข้อมูลไปวิเคราะห์หาสาเหตุและปรับปรุงเพื่อยกระดับความพึงพอใจโดยรวม

<u>รายการบริการที่โดดเด่น</u>

- การให้คำแนะนำหรือให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุดที่ 1.25 และมีผู้ตอบ “พึงพอใจอย่างยิ่ง” ถึงร้อยละ 36 แสดงว่าเจ้าหน้าที่มีความสามารถในการให้ข้อมูลและคำแนะนำได้ดี ทำให้ผู้รับบริการพึงพอใจมากที่สุด
- ความเป็นธรรมในการตรวจสอบและปฏิบัติการให้บริการ มีคะแนนเฉลี่ย 1.22 และมีผู้ตอบ “พึงพอใจ” ถึงร้อยละ 69 และ “พึงพอใจอย่างยิ่ง” ถึงร้อยละ 28
- ความชัดเจนของขั้นตอนและเอกสาร มีคะแนนเฉลี่ย 1.11 โดยมีผู้ตอบ “พึงพอใจ” ถึงร้อยละ 74 แสดงว่าขั้นตอนและเอกสารมีความเข้าใจง่าย
- การใช้เทคโนโลยี/ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการบริการ มีคะแนนเฉลี่ย 1.00 และมีผู้ตอบ “พึงพอใจ” ถึง ร้อยละ 61

<u>รายการบริการที่ควรปรับปรุง</u>

- ความพร้อมของเจ้าหน้าที่งานกักโรค มีคะแนนเฉลี่ยต่ำที่สุดเพียง 0.50 และมีผู้ตอบ "ไม่พึงพอใจ" มากที่สุดถึง 10 คน
- ความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการเอกซเรย์มีคะแนนเฉลี่ย 0.69 และมีผู้ตอบ "ไม่พึงพอใจ" ถึง 7 คน รวมถึง “ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง” 1 คน
- ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนเข้าเมือง มีคะแนนเฉลี่ย 0.63 และมีผู้ตอบ “ไม่พึงพอใจ” ถึง 6 คน
- การจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้า มีคะแนนเฉลี่ย 0.86 และมีผู้ตอบ “ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง” ถึง 2 คน

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ผู้ตอบแบบสอบถามยังได้**แสดงความเห็นเพิ่มเติม**ในหลากหลายมิติ ประกอบด้วย

1) ด้านจราจร การจัดการจราจรภายในและนอกด่านไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้เกิดความแออัดและเสียเวลา เนื่องจากช่องทางการผ่านเข้าออกด่านพรมแดนสะเดาที่เชื่อมกับมาเลเซียมีจำนวนน้อย รถบรรทุกที่ผ่านเข้าออกต้องปฏิบัติพิธีการยื่นเอกสารทั้งศุลกากรและตรวจคนเข้าเมือง โดยพนักงานขับรถต้องเดินรถจากรถบรรทุกเพื่อมายื่นเอกสารทำให้เสียเวลาและส่งผลให้รถติดเป็นระยะทางยาว โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลและวันหยุดยาว ซึ่งแม้ว่าจะมีการพัฒนาด่านศุลกากรสะเดาแห่งที่ 2 แล้ว ก็ไม่อาจทำให้ลดปัญหาการจราจรได้ เนื่องจากประเทศมาเลเซียยังกำหนดให้ต้องเดินผ่านประตูทางเข้าออกเดิมที่เชื่อมกับฝั่งของประเทศมาเลเซีย

2) ด้านการจัดการอาคารสำนักงาน เห็นสมควรให้เร่งย้ายการดำเนินงานไปยังด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ ที่มีความพร้อมและสภาพแวดล้อมดีกว่า เพื่อแก้ไขปัญหาทั้งหมดอย่างเป็นระบบ

3) ด้านทรัพยากรบุคคล ควรดำเนินการเตรียมความพร้อมของบุคลากรล่วงหน้าเพื่อรองรับการขยายตัวของการให้บริการ และเพื่อให้สามารถดูแลพื้นที่ได้อย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพในด่านศุลกากรแห่งใหม่ รวมทั้งการประสานให้มีการทำงานอย่างควบวงจร กล่าวคือ ควรมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดปฏิบัติในพื้นที่อย่างครบถ้วน

(3) ความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม

ใช้ข้อมูลปฐมภูมิที่รวบรวมจากการเก็บแบบสอบถาม โดยมีผลการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม สามารถสรุปผลการสำรวจได้ดังนี้

<u>ภาพรวมความพึงพอใจต่อสภาพกายภาพและสิ่งแวดล้อม</u>

- ผู้รับบริการไม่ค่อยพึงพอใจกับสภาพกายภาพและสิ่งแวดล้อมในภาพรวม คะแนนเฉลี่ยส่วนใหญ่อยู่ในระดับที่ต่ำมาก (ส่วนใหญ่ไม่เกิน 0.31) และมี 2 รายการที่คะแนนเฉลี่ยเป็นลบ (-0.11) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า
- มีผู้ไม่พึงพอใจอย่างยิ่งและไม่พึงพอใจจำนวนมาก ในทุกรายการมีผู้ตอบ “ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง” และ “ไม่พึงพอใจ” ในสัดส่วนที่สูง เมื่อเทียบกับผู้ที่ “พึงพอใจ” หรือ “พึงพอใจอย่างยิ่ง”

<u>รายการที่ผู้รับบริการพึงพอใจที่สุด</u>

- ป้ายบอกทางหรือข้อมูลภายในด่านชัดเจน มีคะแนนเฉลี่ยสูงสุดที่ 0.31 โดยมีผู้ตอบ “พึงพอใจ” ถึง ร้อยละ 58 และ “พึงพอใจอย่างยิ่ง” ร้อยละ 6 ซึ่งบ่งชี้ว่าเรื่องป้ายบอกทางทำได้ดีกว่ารายการอื่น ๆ
- ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อ มีคะแนนเฉลี่ย 0.22 โดยมีผู้ตอบ “พึงพอใจ” ร้อยละ 39 และ “พึงพอใจอย่างยิ่ง” ร้อยละ 17 แสดงว่าเรื่องที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่ออยู่ในระดับที่พอใช้ได้ (เมื่อเทียบกับรายการอื่น ๆ)

<u>รายการที่ควรปรับปรุงเร่งด่วน (มีความพึงพอใจต่ำมากหรือติดลบ)</u>

- การจัดการจราจรภายในบริเวณด่านและการจัดการจราจรภายนอกด่าน ทั้งสองรายการมีคะแนนเฉลี่ยติดลบที่ -0.11 และมีผู้ตอบ “ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง” สูงถึงร้อยละ 17 และร้อยละ 14 คนตามลำดับ รวมถึง “ไม่พึงพอใจ” ถึงร้อยละ 33 และร้อยล 39 จึงเป็นปัญหาใหญ่ที่สุดที่ต้องได้รับการแก้ไขเร่งด่วน ซึ่งสถานการณ์น่าจะดีขึ้นเมื่อด่านศุลกากรแห่งใหม่เปิดให้บริการ
- ห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ มีคะแนนเฉลี่ยต่ำที่ 0.06 และมีผู้ตอบ “ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง” ร้อยละ 11 และ “ไม่พึงพอใจ” ร้อยละ 36 แสดงว่าห้องน้ำและสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะไม่เพียงพอหรือไม่มีคุณภาพที่ดี

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

- ในพื้นที่ด่านศุลกากรสะเดาแห่งเดิมที่รถบรรทุกต้องจอดเพื่อปฏิบัติพิธีการศุลกากรก่อนจะขนส่งต่อเนื่องไปยังด่านพรมแดนสะเดา พบว่าสภาพถนนภายในพื้นที่ด่านศุลกากรสะเดาเป็นหลุมบ่อ ลานจอดรถ และอาคารสถานที่ทรุดโทรมมาก พื้นที่จอดรถบรรทุกไม่เพียงพอ จุดให้บริการห้องน้ำและที่พักรอสำหรับพนักงานขับรถและผู้เดินทางไม่ได้รับการดูแลอย่างเหมาะสม
- การจัดการขยะที่มีจำนวนมาก ที่ทำให้เกิดมลพิษทางกลิ่น อีกทั้งจำนวนรถที่ติดขัดส่งผลต่อความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทางรวมทั้ง กลิ่น ควัน และเสียง ส่งผลต่อเนื่องถึงภาพลักษณ์ของพื้นที่ จึงควรได้รับการปรับปรุงควบคู่ไปกับการพัฒนาในด้านอื่น ๆ เพื่อยกระดับสภาพแวดล้อมโดยรวมให้ดีขึ้นอย่างสมบูรณ์

(4) ความพึงพอใจในสภาพแวดล้อมภาพรวม

เพื่อยกระดับประสิทธิภาพของกระบวนการศุลกากร ผู้ใช้บริการที่ตอบแบบสอบถามได้นำเสนอแนวทางพัฒนาในหลายประเด็นสำคัญ ได้แก่

- การจัดกลุ่มสินค้าประจำให้อยู่ใน Green Line เพื่อให้สามารถผ่านขั้นตอนศุลกากรได้รวดเร็วขึ้น ลดภาระการตรวจสอบที่ไม่จำเป็น เพิ่มความยืดหยุ่นในการยื่นเอกสาร และเปิดโอกาสให้มีแนวทาง ผ่อนปรนในบางกรณีที่มีปัญหา พร้อมให้คำแนะนำแบบตรงไปตรงมาแก่ผู้ประกอบการ

- การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานแบบออนไลน์ (Data Linkage) เพื่อให้ระบบสามารถดำเนินการแบบเบ็ดเสร็จ ลดขั้นตอนการประสานงาน และลดระยะเวลาการรอคอย

- กฎระเบียบระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ควรมีแนวทางเดียวกัน เช่น กรณีระเบียบส่งออกไม้ หากมีการยกเว้นจากกรมป่าไม้ ก็ควรให้กรมศุลกากรปฏิบัติไปในแนวเดียวกันด้วย เพื่อไม่ให้เกิดความขัดแย้งในการตีความหรือการปฏิบัติงาน เป็นต้น

- ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน ในการออกแบบระบบงานหรือร่วมแก้ไขปัญหาเชิงนโยบายและปฏิบัติการ เพื่อให้การดำเนินงานสอดคล้องกับข้อเท็จจริงและความต้องการของผู้ใช้บริการ

(5) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(5.1) ประเด็นมูลค่าการนำเข้าส่งออก และดุลการค้า จากข้อมูลมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกของด่านศุลกากรสะเดา พบว่ามีการอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เป็นด่านศุลกากรที่ไทยได้ดุลการค้า

(5.2) ประเด็นความพึงพอใจในการบริการ จากภาพรวมผลการประเมินความพึงพอใจของผู้รับบริการ พบว่า ด้านการให้บริการได้รับคะแนนอยู่ในระดับพึงพอใจ โดยเฉพาะในเรื่องของการให้ข้อมูลการแนะนำสิทธิ์ก่อนเข้ารับบริการ ความสุภาพของเจ้าหน้าที่ และความชัดเจนของขั้นตอนการใช้บริการ ซึ่งสะท้อนว่าผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจในกระบวนการและบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการโดยตรง อย่างไรก็ตาม ยังคงมีประเด็นที่ต้องปรับปรุง โดยเฉพาะเรื่องระยะเวลาการรอรับบริการและความเพียงพอของพื้นที่รองรับผู้ใช้บริการบางประเภท เช่น จุดรอเอกซเรย์และจุดให้บริการอื่น ๆ จากที่กล่าวมาทำให้ได้คะแนนเฉลี่ย 0.88

(5.3) ประเด็นความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม ด้านสภาพแวดล้อมและกายภาพของสถานที่ได้รับคะแนนความพึงพอใจในระดับไม่พึงพอใจ โดยเฉพาะในเรื่องของที่จอดรถ ห้องน้ำ และพื้นที่โดยรอบอาคาร ซึ่งส่วนใหญ่ถูกประเมินว่าไม่เพียงพอและยังไม่เหมาะสมต่อการรองรับผู้มาใช้บริการ ส่งผลให้ภาพรวมความพึงพอใจในด้านสิ่งแวดล้อมและกายภาพยังคงต่ำกว่าด้านการให้บริการอย่างชัดเจน จากที่กล่าวมาทำให้ได้คะแนนเฉลี่ย 0.12

(5.4) ประเด็นความพึงพอใจในภาพรวม ผู้ใช้บริการมีข้อคิดเห็นเพิ่มเติมในการปรับปรุงหลากหลายประเด็น เช่น การจัดกลุ่มสินค้าประจำให้อยู่ใน Green Line การกำหนดกฎระเบียบระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ควรมีแนวทางเดียวกัน และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน เป็นต้น

5.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

สำหรับการประเมินผลกระทบของด่านศุลกากรสะเดา แบ่งออกเป็น 3 ด้าน โดยที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิโดยการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือเพื่อค้นหาผลวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อชุมชนบริเวณด่านสะเดา และข้อมูลปฐมภูมิโดยอาศัยการสำรวจข้อมูลชุมชนต่อผลกระทบที่ได้รับจากด่านศุลกากรสะเดา โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) เศรษฐกิจ/รายได้

การประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(1.1) การประเมินผลจากข้อมูลทุติยภูมิ

ข้อมูลทุติยภูมิที่ใช้ประกอบการพิจารณาได้มาจากรายงานการพัฒนาเมืองภายใต้นโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษ บทเรียนจากชุมชนชายแดนสะเดา รายงานจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และรายงานข่าวในสื่อสาธารณะ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

รายงานการพัฒนาเมืองภายใต้นโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษ บทเรียนจากชุมชนชายแดนด่านสะเดา[90] ระบุว่าชุมชนชายแดนบริเวณด่านสะเดา ตั้งอยู่ด้านหน้าด่านศุลกากรสะเดา ครอบคลุมพื้นที่หมู่ที่ 2 บ้านด่านนอก และ หมู่ที่ 7 บ้านไทย-จังโหลน ในตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา โดยในอดีตพื้นที่บริเวณนี้มีเคยลักษณะเป็นสวนยางพาราของชาวบ้านในท้องถิ่น ตั้งแต่ช่วง พ.ศ. 2530 เป็นต้นมา พื้นที่ดังกล่าวเริ่มมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว เนื่องจากได้รับอิทธิพลจากการเปิดให้บริการของด่านพรมแดนถาวรสะเดา ซึ่งมีการเดินทางของผู้คนระหว่างประเทศผ่านเข้าออกจำนวนมาก จึงเกิดการอพยพย้ายถิ่นเข้ามาตั้งถิ่นฐานบริเวณหน้าด่าน จนก่อเกิดเป็นชุมชนใหม่ที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง

ชุมชนใหม่นี้มีลักษณะเด่น คือ การขับเคลื่อนเศรษฐกิจของพื้นที่อิงกับกิจกรรมการค้าและบริการในภาคการท่องเที่ยวเป็นหลัก เช่น ร้านค้าปลอดภาษี โรงแรม ที่พัก และร้านอาหารที่รองรับนักเดินทางและผู้ใช้บริการหน้าด่านศุลกากร แต่ชุมชนดังกล่าวกลับไม่มีบทบาทในกระบวนการผลิตสินค้า หรือกิจกรรมทางโลจิสติกส์ ที่เชื่อมโยงกับการค้าระหว่างประเทศโดยตรง ถึงแม้จะตั้งอยู่ติดกับเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แต่ชุมชนชายแดนด่านสะเดากลับมีสถานะเพียง “ทางผ่านของรถบรรทุกสินค้า” ที่เดินทางข้ามพรมแดนเท่านั้น ส่งผลให้ประชาชนในชุมชนไม่ได้รับประโยชน์โดยตรงจากกิจกรรมการค้าและการส่งออกมากนัก ในทางกลับกัน ชุมชนยังคงเผชิญกับปัญหาการจราจรแออัดจากปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่สัญจรผ่านหน้าด่านเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน ซึ่งสร้างผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของชาวบ้านในพื้นที่

ต่อมาได้มีความพยายามที่จะส่งเสริมบทบาทของด่านศุลกากรในการส่งเสริมภาคการผลิตในพื้นที่ ทั้งนี้ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการโครงการการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมสงขลาในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับด่านพรมแดนสะเดา โดยในระยะแรกครอบคลุมพื้นที่ 629 ไร่ แบ่งเป็นพื้นที่สำหรับรองรับอุตสาหกรรมทั่วไป เขตพาณิชยกรรม และโรงงานสำเร็จรูป รวมทั้งสิ้น 347 ไร่ และส่วนที่เหลืออีก 283 ไร่ เพื่อพัฒนาให้เป็นพื้นที่สาธารณูปโภคส่วนกลางและพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกและพื้นที่สีเขียวสำหรับให้บริการทั้งผู้ประกอบการและชุมชน ทั้งนี้ นิคมอุตสาหกรรมสงขลา (สะเดา) ระยะที่ 1 ปัจจุบันมีความพร้อมรองรับการลงทุนร้อยละ 100 โดยมีผู้ประกอบการเช่าพื้นที่ดำเนินธุรกิจแล้ว 3 ราย บนพื้นที่ให้เช่าประมาณ 166.89 ไร่ จากพื้นที่ให้เช่าประมาณ 346.55 ไร่ และเหลือพื้นที่ให้เช่าอีกเพียง 108 ไร่เท่านั้น จากพื้นที่โครงการในระยะที่ 1 ทั้งหมดประมาณ 629 ไร่ 1 งาน 71 ตารางวา โดยพื้นที่ที่เหลือประมาณ 282.86 ไร่ เป็นพื้นที่สาธารณูปโภค และพื้นที่สีเขียว[91]

นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2566 ชุมชนและผู้ประกอบการในพื้นที่บ้านด่านนอก ตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ได้รวมตัวกันแสดงความกังวลและคัดค้านแผนการเปิดใช้งานด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ พร้อมกับการปิดด่านศุลกากรสะเดาแห่งเดิม ซึ่งจะกระทบต่อภาคธุรกิจ ร้านค้า สถานประกอบการทั้งหมดบริเวณบ้านด่านนอก ทั้งนี้ชุมชนและผู้ประกอบการได้เสนอข้อเรียกร้องต่อรัฐบาล ดังนี้ (1) ให้เปิดใช้งานด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่เฉพาะสำหรับการขนส่งสินค้า (2) ให้คงการเปิดใช้งานด่านศุลกากร

[90] ปาริชาติ อ่อนทิมวงศ์. (2559). รายงานการพัฒนาเมืองภายใต้นโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษ: บทเรียนจากชุมชนชายแดนด่านสะเดา สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.).

[91] การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. (2565). นักลงทุนแห่ชมพื้นที่ “นิคมฯ สงขลา-นิคมฯ ยางพารา” หลังรัฐผ่อนคลายมาตรการและเปิดประเทศ. สืบค้นจาก https://www.ieat.go.th/th/ieat-news/6116

สะเดาแห่งเดิมสำหรับการเดินทางของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถบัสนำเที่ยว เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ และ (3) ขอให้มีการแต่งตั้งตัวแทนจากภาคเอกชนและชุมชนเข้าร่วมในการวางแผนและตัดสินใจเกี่ยวกับการพัฒนาด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่[92]

สรุปผลการประเมินจากข้อมูลทุติยภูมิ

การเปิดให้บริการด่านศุลกากรสะเดาส่งผลให้เกิดธุรกิจการค้าและบริการในภาคการท่องเที่ยวในบริเวณหน้าด่าน ซึ่งได้ประโยชน์จากการสัญจรของนักท่องเที่ยวผ่านด่าน อย่างไรก็ดี ผู้ที่ได้รับประโยชน์กลุ่มนี้เองก็ได้แสดงความเห็นการคัดค้าน หากมีการย้ายการให้บริการตรวจปล่อยนักท่องเที่ยวทั้งหมดไปอยู่ที่ด่านศุลกากรแห่งใหม่

ด่านศุลกากรสะเดาได้ส่งผลดีบ้างต่อเศรษฐกิจการผลิตในพื้นที่ใกล้เคียง นำไปสู่การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมสงขลาในเขตเศรษฐกิจพิเศษ แต่ผลกระทบยังอยู่ในระดับจำกัด

(1.2) การประเมินผลจากข้อมูลปฐมภูมิ

การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามในเดือนพฤษภาคม 2568 โดยได้รับผลการสำรวจจากคนในพื้นที่จำนวน 60 คน (การประเมินภาพรวมผลกระทบ) แบ่งเป็นคนที่อยู่ในชุมชนภายใน 1 กิโลเมตร (การประเมินผลกระทบชุมชมในรัศมี 1 กิโลเมตร จากด่าน) จากที่ตั้งด่าน 14 คน และคนในชุมชนที่ตั้งห่างไปมากกว่า 1 กิโลเมตร 49 คน (การประเมินผลกระทบชุมชมในรัศมีมากกว่า 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร จากด่าน) โดยผู้ตอบแบบสอบถามตามสัดส่วนอาชีพ ดังนี้

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 39.68
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 12.70
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 4.76
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 1.59
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 39.68
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 1.59

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจของคนในชุมชนรอบด่านศุลกากรสะเดาสรุปผลการสำรวจได้ดังนี้

จะเห็นว่าคนในพื้นที่เห็นว่าด่านศุลกากรสะเดาส่งผลกระทบทางบวกเล็กน้อยต่อเศรษฐกิจของชุมชน และรายได้ของครัวเรือนในพื้นที่ เมื่อเปรียบเทียบกันจะพบว่า ผู้ที่อยู่ในชุมชนที่อยู่ใกล้ด่านกับผู้ที่อยู่ห่างออกไป มีความคิดเห็นต่อผลกระทบทั้ง 2 มิติคล้ายกัน กล่าวคือ ผู้ที่อยู่ห่างจากด่านออกไปให้รู้สึกว่าด่านศุลกากรสะเดาส่งผลดีต่อรายได้ของครัวเรือนสูงกว่าผู้ที่อยู่ใกล้ด่านเล็กน้อย

[92] R5. (2566). ชาวบ้านด่านนอกรวมพลัง คัดค้านการปิดด่านสะเดาเก่า หากรัฐเปิดใช้ด่านแห่งใหม่. สืบค้นจาก https://www.reporternews5.c om/archives/52270

ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดง**ความเห็นเพิ่มเติม**ที่สะท้อนถึงการรับรู้ที่หลากหลายต่อผลกระทบทางเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาในพื้นที่โดยเฉพาะประชากรที่ทำงานเกี่ยวข้องกับกิจการที่รองรับการเดินทางของคนและสินค้าที่ต้องมีการขนส่งผ่านเข้าออกด่านพรมแดน อาทิ กิจการร้านอาหาร โรงแรมที่พัก ธุรกิจตัวแทนออกของ ตลาดการค้า และกิจการการผลิตและแปรรูปยางพารา อย่างไรก็ตาม ประชากรที่อยู่อาศัยและทำกิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจที่รองรับการเดินทางของคนและสินค้าดังกล่าวอาจไม่ได้รับประโยชน์โดยตรง

(2) สังคมและคุณภาพชีวิต

ใช้ข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดผลการประเมิน ดังนี้

- ผลการประเมินภาพรวมผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิตของคนที่อยู่ใน**รัศมี 1 กิโลเมตร** จากด่านศุลกากรสะเดา พบว่าคนในพื้นที่รู้สึกว่าการดำเนินการของด่านส่งผลดีทางด้านสังคมและคุณภาพชีวิตในทุกมิติ แต่อย่างไรก็ตาม ก็ยังมีคนจำนวนมากไม่พอใจอย่างมากกับผลกระทบด้านคุณภาพจราจรและสุขภาพ
- ผลการประเมินผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนที่ตั้ง**ห่างไปมากกว่า 1-5 กิโลเมตร** จากด่านศุลกากรสะเดา พบว่ามีความรู้สึกเช่นเดียวกับคนที่อยู่ในรัศมี 1 กิโลเมตร จากด่านศุลกากรสะเดา

ผลการประเมินผลกระทบด้านสังคมโดยรวมแล้ว ทั้งชุมชนที่อยู่ใกล้ด่านศุลกากร (ภายในรัศมี 1 กิโลเมตร) และชุมชนที่อยู่ห่างออกไป (มากกว่า 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร) มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของด่านศุลกากรที่ค่อนข้างใกล้เคียงกันเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตที่สำคัญในประเด็นของผลกระทบต่อสุขภาพและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ อาจเป็นไปได้ว่าชุมชนที่อยู่ใกล้ด่านเป็นชุมชนที่ประกอบการค้ามีความคาดหวังในด้านสุขภาพและความปลอดภัยแตกต่างจากชุมชนที่อยู่ห่างออกไป ซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย อย่างไรก็ตาม ในมิติอื่น ๆ เช่น ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตโดยรวม หรือการเข้าถึงบริการสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ ทั้งสองกลุ่มมีความเห็นที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งอาจหมายความว่าผลกระทบในมิติเหล่านั้นมีความเท่าเทียมกันไม่ว่าจะอยู่ใกล้หรือไกลจากด่านศุลกากร

(3) สิ่งแวดล้อม

ใช้ข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ภายในรัศมี 1 กิโลเมตร และชุมชนที่อยู่ห่างออกไปมากกว่า 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดผลการประเมินดังนี้

ผลการประเมิน**ภาพรวมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม**ของคนในชุมชนทั้งภายในรัศมี 1 กิโลเมตร และชุมชนที่อยู่ห่างออกไปมากกว่า 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร พบว่าผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม คนในชุมชนจำนวนมากยังไม่พอใจกับผลกระทบของด่านศุลกากรสะเดาที่มีต่อคุณภาพอากาศและเสียงในพื้นที่ถึงร้อยละ 36 และ 33 ตามลำดับ

ความแตกต่างอย่างชัดเจนในมุมมองด้านคุณภาพอากาศ ชุมชนใกล้ด่านพรมแดนส่วนใหญ่ (ภายในรัศมี 1 กิโลเมตร) กลับมองว่าคุณภาพอากาศดีขึ้นหรือไม่มีผลกระทบ ในขณะที่ชุมชนที่อยู่ห่างออกไป (ภายในรัศมี มากกว่า 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร) กลับมองว่าคุณภาพอากาศแย่ลงอย่างชัดเจน ซึ่งเป็นเรื่องที่น่าขัดแย้งกับความเข้าใจทั่วไป หรืออาจเป็นไปได้ว่าชุมชนที่อยู่ใกล้ด่านเป็นชุมชนด้านการค้ามีความอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าชุมชนที่อยู่ห่างออกไป ซึ่งส่วนใหญ่เป็นที่อยู่อาศัย ในส่วนของผลกระทบด้านเสียง โดยรวมแล้วมีแนวโน้มมองว่าเสียงรบกวนลดลงหรือไม่มีผลกระทบ อย่างไรก็ตาม มีคนเป็นสัดส่วนจำนวนสูงในทั้งสองกลุ่ม (มากกว่าร้อยละ 30) ที่รับรู้ว่ามีเสียงรบกวนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

มุมมองการพัฒนาด่านศุลกากร ประชาชนมีความคิดเห็นทั้งในเชิงบวกและลบเกี่ยวกับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนา บางส่วนเห็นว่าโครงการสามารถช่วยแก้ปัญหามลภาวะได้ดีขึ้น โดยเฉพาะการลดเสียงรบกวน ควันพิษ และลดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะหากโครงการก่อสร้างอยู่นอกเขตเมืองจะมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยลง และเกิดประโยชน์ในหลายด้าน อย่างไรก็ตาม มีข้อกังวลจำนวนมากเกี่ยวกับมลพิษที่อาจเกิดขึ้น เช่น มลพิษทางอากาศจากฝุ่นละออง เสียงดัง ขยะที่เพิ่มขึ้น และน้ำเสียจากการขยายตัวของชุมชน โดยเฉพาะเมื่อมีประชากรจากนอกพื้นที่เข้ามาอยู่อาศัยมากขึ้น สภาพแวดล้อมที่เคยสะอาดและสงบอาจกลายเป็นเมืองที่แออัดและสกปรกมากขึ้น นอกจากนี้ ยังมีข้อสังเกตเรื่องความปลอดภัยของชุมชนที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างหรือการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่โดยรอบ

(4) สรุปผลประเมินด้านผลกระทบ (Impact) พอใจ (3 คะแนน)

(4.1) ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้ การให้บริการส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและรายได้ของชุมชน อย่างไรก็ดี ผลทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นเกือบทั้งหมดเป็นผลลัพธ์จากกิจกรรมการค้าและบริการจากนักท่องเที่ยว ไม่ได้มาจากกิจกรรมการผลิตที่อิงกับการขนส่งสินค้านำเข้าส่งออก ซึ่งใช้อำเภอสะเดาเป็นทางผ่าน แต่ด้วยความไม่แน่นอนของการใช้ประโยชน์ในสำนักงานแห่งใหม่และแห่งเก่า ทำให้การชุมชนโดยรอบยังมีความไม่มั่นคงกับรายได้ในอนาคต

(4.2) ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต ด่านศุลกากรสะเดาส่งผลดีต่อสังคมและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนภายในรัศมี 1 กิโลเมตร และชุมชนที่อยู่ห่างออกไปมากกว่า 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร ในระดับปานกลางเช่นเดียวกัน

(4.3) ประเด็นสิ่งแวดล้อม คนในชุมชนส่วนใหญ่รับรู้ถึงเสียงรบกวนที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ รวมถึงปริมาณขยะจำนวนมากส่งผลให้เกิดมลภาวะทางกลิ่นแก่ในพื้นที่อย่างเห็นได้ชัด

5.2.4) การประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence)

การประเมินด้านความเชื่อมโยงของด่านศุลกากรสะเดา พิจารณาจาก 2 ด้าน โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดการประเมินด้านความเชื่อมโยง ดังนี้

(1) ความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาในประเทศ

โครงการพัฒนารอบด่านศุลกากรสะเดา เป็นส่วนหนึ่งของ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) สงขลา ที่เน้นยกระดับศักยภาพชายแดนเชื่อมการค้า-ลงทุนระหว่างไทย-มาเลเซีย ทั้งนี้ การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมสะเดา ระยะที่ 1 (629 ไร่) มีผู้ประกอบการแสดงความสนใจลงทุน โดยเฉพาะในกลุ่มอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร ยางพารา และโลจิสติกส์และคลังสินค้า

(2) เชื่อมโยงกับการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน

ด่านศุลกากรสะเดาเดิมมีข้อจำกัดด้านพื้นที่ให้บริการ รองรับรถบรรทุกได้น้อย สภาพถนนทรุดโทรม และการจราจรติดขัด ทำให้เกิดความแออัดและช่องบริการไม่เพียงพอ รัฐบาลจึงได้ให้ความสำคัญและอนุมัติโครงการก่อสร้าง**ด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่** บนเนื้อที่ 596-1-18 ไร่ โดยพัฒนาสิ่งปลูกสร้างและพื้นที่ให้บริการ ประกอบด้วยอาคารสำนักงานและอาคารตรวจสินค้าที่รองรับรถบรรทุกได้ 8 ช่องตรวจ พร้อมเครื่องเอกซเรย์แบบ Fast Scan และเครื่องชั่งน้ำหนักรถบรรทุกสินค้า จำนวน 2 ระบบ อาคารผู้โดยสารและยานพาหนะที่รองรับผู้โดยสารจำนวนมาก พร้อมช่องตรวจรถยนต์ฝั่งละ 11 ช่อง และช่องตรวจคนเข้าเมืองฝั่งละ 14 ช่อง ลานจอดรถขนาดใหญ่สำหรับรถบรรทุกและรถยนต์ส่วนบุคคล เพื่อรองรับปริมาณยานพาหนะที่เข้ามาทำพิธีการ อาคารพักอาศัยสำหรับเจ้าหน้าที่

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 ด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่สร้างเสร็จแล้ว ส่งมอบอาคาร ติดตั้งระบบแล้วเสร็จยังไม่สามารถเปิดใช้งานได้ เนื่องจากปัญหาการพัฒนาเส้นทางขนส่ง ประกอบด้วย **เส้นทางถนนเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 4 กับด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่** ระยะทาง 5.5 กิโลเมตร พึ่งจะดำเนินการแล้วเสร็จ โดยกรมทางหลวง และองค์การบริหารส่วนจังหวัด สงขลา เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณโครงการก่อสร้างถนนอีกเส้นเพื่อเชื่อมต่อทางหลวง หมายเลข 4 กับทางหลวง สายพรุเตียว-ด่านสะเดา แห่งที่ 2 (อยู่ระหว่างดำเนินการ) และ**ถนนเชื่อมด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่กับด่านบูกิตกายูฮิตัมของประเทศมาเลเซีย** เป็นการก่อสร้างถนนเชื่อมระหว่างด่านไทยกับด่านมาเลเซียได้แบ่งการก่อสร้างเป็น 2 ระยะ ประกอบด้วย โครงการก่อสร้างระยะที่ 1 ถนน 4 ช่องจราจร ความกว้างทางหลัก 20 เมตร ระยะทางรวม 574.549 เมตร โครงการก่อสร้างระยะที่ 2 ถนน 6 ช่องจราจร ความกว้างทางหลัก 27 เมตร ระยะทางรวม 300 เมตร

นอกจากนี้ แผนการพัฒนาด่านศุลกากรฝั่งไทยก็ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาด่านศุลกากรฝั่งมาเลเซีย ในขณะที่ฝั่งมาเลเซียขยายด่านทำเลที่ตั้งเดิม ส่วนไทยดำเนินการพัฒนาด่านใหม่ซึ่งห่างจากที่ตั้งเดิมประมาณ 1 กิโลเมตร ทำให้เกิดปัญหาการสร้างทางเชื่อมโยงด่านศุลกากรทั้งสองฝั่งตามมา

(3) สรุปผลการประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) ไม่น่าพอใจ (2 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาในประเทศ

การพัฒนาด่านศุลกากรสะเดาจะเป็นส่วนเสริมกับการลงทุนพัฒนานิคมอุตสาหกรรมสงขลาที่ดำเนินการ โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย อีกทั้งมีส่วนเสริมกับการลงทุนที่รัฐบาลต้องการให้เอกสารลงทุนในพื้นที่อื่นที่อยู่นอกนิคมฯ แต่ยังคงอยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนสงขลา

ดังจะเห็นได้ว่าที่ผ่านมาตลอด 2 ปี มีเอกชนให้ความสนใจที่จะลงทุนเพื่อใช้ประโยชน์จากความสะดวกในการขนส่งที่เพิ่มขึ้น อาทิ ธุรกิจตัวแทนรับจัดการขนส่ง ธุรกิจตัวแทนออกของรับอนุญาต ธุรกิจลานจอดรถบรรทุก และธุรกิจแปรรูปยางพาราซึ่งมีการจัดตั้งเป็นจำนวนมากในอำเภอสะเดา

(3.2) ประเด็นความเชื่อมโยงกับการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน

ข้อมูลชี้ให้เห็นว่าการดำเนินการพัฒนาด่านศุลกากรแห่งใหม่ยังขาดการเชื่อมโยงกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ในพื้นที่ และไม่สอดคล้องกับแผนการพัฒนาด่านศุลกากรในฝั่งมาเลเซีย ซึ่งเป็นกรณีตัวอย่างที่ควรนำไปถอดเป็นบทเรียนให้กับการพัฒนาด่านศุลกากรชายแดนในอนาคต

5.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากทำการประเมินผลด่านศุลกากรสะเดาตามเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 4 ด้านแล้ว ที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมของโครงการได้ ดังนี้

ข้อ	เกณฑ์การพิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาด่านศุลกากรสะเดา
1	**ความสอดคล้อง (Relevance)** **น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• การดำเนินการและพัฒนาด่านศุลกากรสะเดา มีความสอดคล้องอย่างมากกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญของประเทศ และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงภูมิภาค • การก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ สามารถรองรับการขยายตัวของปริมาณผู้ใช้บริการ และเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของด่านศุลกากรสะเดาได้ในอนาคต • ด่านศุลกากรสะเดา สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดแจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ
2	**ประสิทธิผล (Effectiveness)** **น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• ด่านศุลกากรมีอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เป็นด่านศุลกากรที่ไทยได้ดุลการค้า • ด้านการบริการ พบว่า ได้รับคะแนนอยู่ในระดับพึงพอใจ โดยเฉพาะในเรื่องของการให้ข้อมูล การแนะนำสิทธิ์ก่อนเข้ารับบริการ ความสุภาพของเจ้าหน้าที่ และความชัดเจนของขั้นตอนการใช้บริการ • ด้านสภาพแวดล้อมและกายภาพของสถานที่ได้รับคะแนนความพึงพอใจในระดับไม่พึงพอใจ โดยเฉพาะในเรื่องของที่จอดรถ ห้องน้ำ และพื้นที่โดยรอบอาคาร • ระดับความพึงพอใจในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งในบางมิติมีความไม่พึงพอใจอย่างเห็นได้ชัด โดยด่านศุลกากรสะเดาเดิมที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับจำนวนรถขนส่งที่เป็นอยู่ในปัจจุบันได้ ในช่วงเวลาที่มีผู้ใช้บริการคับคั่ง ทำให้การจราจรติดขัดมากทั้งภายในและภายนอกด่าน ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญ/จำเป็นต้องเร่งดำเนินการแก้ไข • ด่านศุลกากรสะเดา มูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้น และผู้ใช้บริการพึงพอใจในระดับปานกลาง
3	**ผลกระทบ (Impact)** **พอใช้ ได้ 3 คะแนน**	• การให้บริการส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและรายได้ของชุมชน อย่างไรก็ดี ผลทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นเกือบทั้งหมดเป็นผลลัพธ์จากกิจกรรมการค้าและบริการจากนักท่องเที่ยว ไม่ได้มาจากกิจกรรมการผลิตที่อิงกับการขนส่งสินค้านำเข้าส่งออก ซึ่งใช้อำเภอสะเดาเป็นทางผ่าน • ด่านศุลกากรสะเดาส่งผลดีต่อสังคมและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนภายในรัศมี 1 กิโลเมตร และชุมชนที่อยู่ห่างออกไปมากกว่า 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร ในระดับปานกลาง เช่นเดียวกัน • คนในชุมชนส่วนใหญ่รับรู้ถึงเสียงรบกวนที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ รวมถึงปริมาณขยะจำนวนมากส่งผลให้เกิดมลภาวะทางกลิ่นแก่ในพื้นที่อย่างเห็นได้ชัด

ข้อ	เกณฑ์การพิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาด่านศุลกากรสะเดา
		• ด่านศุลกากรสะเดา ผลกระทบทางบวกในภาพรวม แต่มีคนจำนวนมากรู้สึกได้รับผลกระทบกับรายได้ในอนาคต และปริมาณขยะที่ส่งกลิ่นรบกวนในปัจจุบัน
4	**ความเชื่อมโยง (Coherence) ไม่น่าพอใจ ได้ 2 คะแนน**	• การดำเนินการพัฒนาด่านศุลกากรแห่งใหม่ยังขาดการเชื่อมโยงกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ในพื้นที่ และไม่สอดคล้องกับแผนการพัฒนาด่านศุลกากรในฝั่งมาเลเซีย ซึ่งเป็นกรณีตัวอย่างที่ควรนำไปถอดเป็นบทเรียนให้กับการพัฒนาด่านศุลกากรชายแดนในอนาคต อย่างไรก็ตาม การพัฒนาด่านศุลกากรสะเดาจะเป็นส่วนเสริมกับการลงทุนพัฒนานิคมอุตสาหกรรมสงขลา • ด่านศุลกากรสะเดา สอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านในระดับดี แต่ยังคงมีปัญหาเกี่ยวกับเส้นทางเชื่อมต่อเข้ากับด่านใหม่ ทั้งในประเทศและประเทศมาเลเซีย
ผลการประเมินโครงการ		**14 คะแนน จาก 20 คะแนน (พอใช้)**

ผลการประเมินโครงการ ได้รับคะแนนรวม 14 คะแนน (พอใช้)

ด่านศุลกากรสะเดาเป็นด่านชายแดนทางบกสำคัญที่สร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจมากที่สุดของประเทศไทย เนื่องจากเป็นด่านการค้าชายแดนที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย เป็นประตูเชื่อมการค้าไทยกับประเทศมาเลเซีย รวมทั้งเป็นพื้นที่ภายใต้โครงการความร่วมมือเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) ด่านนี้มีปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกสูง และเป็นด่านที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางผ่านเข้าพื้นที่เป็นจำนวนมาก ด้วยศักยภาพของด่านสะเดาทำให้รัฐบาลเดินหน้าผลักดันการค้าชายแดนให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ส่งเสริมการค้าการลงทุนชายแดน-ผ่านแดน พ.ศ. 2567-2570

อีกทั้งกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เร่งดำเนินงานในการส่งเสริมการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านและผลักดันการค้าชายแดน-ผ่านแดนอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดนของไทย ส่งเสริมการใช้ประโยชน์เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา เนื่องด้วยเล็งเห็นว่าจังหวัดสงขลาเป็น 1 ใน 10 จังหวัดเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่มีฐานการผลิตที่สำคัญ อาทิ อุตสาหกรรมแปรรูปยางพารา อาหารทะเล และอิเล็กทรอนิกส์ และมีความพร้อมเรื่องการคมนาคมขนส่งและเป็นจุดยุทธศาสตร์ด้านเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศไทย จากที่กล่าวมานี้ส่งผลให้ผล**การประเมินด่านศุลกากรสะเดาได้รับคะแนน 14 คะแนน**

ข้อค้นพบจากการประเมินการใช้ประโยชน์ด่านศุลกากรสะเดา

การพัฒนายกระดับความสามารถในการให้บริการของด่านศุลากากรสะเดาให้ทันกับการขยายตัวของการขนส่งสินค้า เกิดความล่าช้าและอุปสรรคในการเปิดให้บริการของด่านศุลกากรแห่งใหม่ ซึ่งเป็นผลจาก 4 สาเหตุหลัก คือ

1) ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศและการบริหารชายแดนเป็นสิ่งจำเป็นที่รัฐบาลต้องเร่งประสานกับประเทศมาเลเซียเพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงให้เกิดกิจกรรมการค้าอย่างต่อเนื่องบริเวณด่านทั้งในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน และควรมีการหาข้อสรุปร่วมกันระหว่างไทยกับมาเลเซียให้ได้ก่อนจะลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เพื่อป้องกันการลงทุนที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่

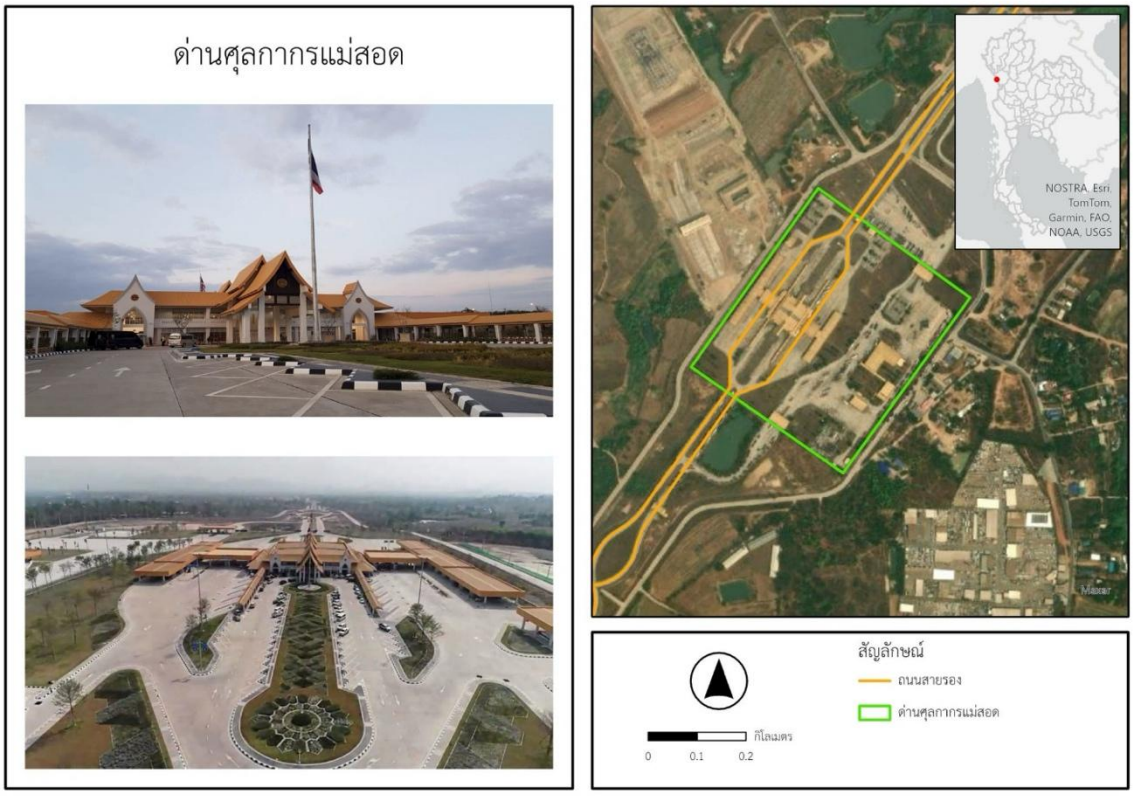
2) การค้ดค้านจากประชาชน กล่าวคือ การรับฟังความคิดเห็นจากชุมชนในพื้นที่ ในช่วงระยะเริ่มต้นของการพัฒนาด่านศุลกากรแห่งใหม่ จนไปสู่การคัดค้านและเรียกร้องให้คงการเปิดใช้งานด่านศุลกากรสะเดาแห่งเดิมสำหรับการเดินทางของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถบัสนำเที่ยว แต่หากต้องเปิดให้บริการทั้งด่านศุลกากรแห่งใหม่และด่านศุลกากรแห่งเดิมตามคำเรียกร้อง ย่อมสร้างภาระแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ที่ต้องจัดสรรกำลังคนและทรัพยากรเพื่อความพร้อมในการปฏิบัติงานใน 2 สถานที่พร้อมกัน

3) การบูรณาการวางแผนงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญของชายแดน เนื่องด้วยการพัฒนาด่านศุลกากรจำเป็นต้องยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกไปพร้อมกัน งบประมาณที่จัดสรร ควรพิจารณาร่วมกัน การก่อสร้าง/ปรับปรุงที่แล้วเสร็จไม่พร้อมกันทำให้ไม่สามารถเปิดใช้บริการได้อย่างสมบูรณ์และเต็มรูปแบบ ส่งผลต่อการดำเนินการในภาพรวม อีกทั้งควรมีการประสานการดำเนินงานของโครงการที่เกี่ยวข้องและเชื่อมโยงกันในพื้นที่ การจัดตั้งองค์กรและกลไกการประสานงานระหว่างหน่วยงานในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศจะเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการระบบการบริหารจัดการอย่างเป็นรูปธรรม

6) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก

6.1) ข้อมูลพื้นฐาน

6.1.1) ความเป็นมา



รูปที่ 5.3-44 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งด่านศุลกากรแม่สอด

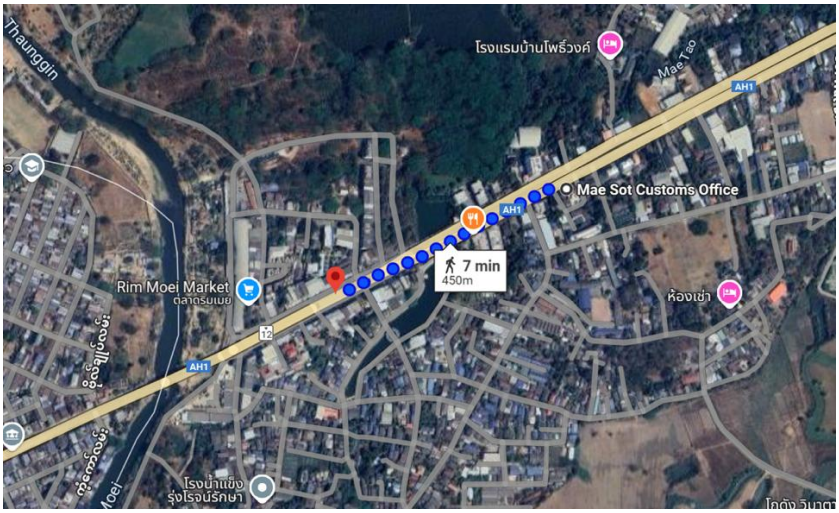
ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

ด่านศุลกากรแม่สอดอยู่ภายใต้สังกัดสำนักงานศุลกากรภาคที่ 3 เป็นด่านศุลกากรทางบกอยู่ติดเขตแดนไทยกับเมียนมา ซึ่งจัดตั้งตามกฎกระทรวงการคลัง (ฉบับที่ 3) เมื่อวันที่ 28 มิถุนายน พ.ศ. 2480 เป็นด่านศุลกากรทางบกที่เชื่อมติดกับประเทศเมียนมา โดยในระยะเริ่มต้นตั้งแต่ พ.ศ. 2480-2497 ด่านศุลกากรแม่สอดตั้งอยู่ที่ที่ว่าการอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และกรมศุลกากรได้มอบให้นายอำเภอทำหน้าที่เป็นนายด่านศุลกากรโดยตำแหน่ง และมีด่านพรมแดนตั้งอยู่ที่บ้านท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก โดยมีทางอนุมัติทางถนนระหว่างด่านศุลกากรกับด่านพรมแดนทางบกเป็นเส้นทางถนนจากที่ว่าการอำเภอแม่สอดถึงฝั่งซ้ายของแม่น้ำเมย (หรือเมียวดี) ต่อมาใน พ.ศ. 2498 กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง ได้แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ศุลกากรไปปฏิบัติหน้าที่ประจำด่านศุลกากรและด่านพรมแดนบ้านท่าสายลวด และต่อมาใน พ.ศ. 2507 ด่านศุลกากรแม่สอดได้รับงบประมาณให้ก่อสร้างอาคารที่ทำการด่านศุลกากรแห่งใหม่ซึ่งเป็นสถานที่ที่ปฏิบัติงานในปัจจุบัน โดยมีระยะทางตามทางหลวง AH1 (หรือเรียกชื่อว่าถนนสายเอเชีย) หรือทางหลวงหมายเลข 105 (ตาก-แม่สอด) ระหว่างด่านศุลกากร (ซึ่งเป็นสถานที่ยื่นเอกสารเพื่อปฏิบัติพิธีการศุลกากร) กับด่านพรมแดน (เป็นด่านสุดท้ายเพื่อทำการตรวจปล่อยสินค้าขาออกจากประเทศ และเป็นด่านแรกเพื่อทำการตรวจสินค้าเข้าประเทศ) ประมาณ 500 เมตร

ก่อนใช้สะพานข้ามแม่น้ำเมยซึ่งมีความยาว 420 เมตร กว้าง 13 เมตร เชื่อมระหว่างอำเภอแม่สอดกับเมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง ประเทศเมียนมา

รูปที่ 5.3-45 อาคารที่ทำการด่านศุลกากรแม่สอด (ด่านศุลกากรแม่สอด 1 ที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน)

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สอด (2565)



รูปที่ 5.3-46 ด่านศุลกากรแม่สอดกับด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 เชื่อมกับเมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง ผ่านสะพานข้ามแม่น้ำเมย

ที่มา: Google street view (2568)

ต่อมาใน พ.ศ. 2561 กรมศุลกากรมีโครงการก่อสร้างด่านศุลกากรแม่สอดแห่งที่ 2 ณ บ้านวังตะเคียน ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด ตามแนวนโยบายพัฒนาด่านศุลกากรในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งเป็นโครงการที่กรมศุลกากรมีแนวนโยบายในการพัฒนาปรับปรุงด่านศุลกากรและลานตรวจสินค้าหลายแห่งในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน อาทิ สำนักงานศุลกากรหนองคาย ด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ (สงขลา) ด่านศุลกากรบริเวณจุดผ่านแดนบ้านพุน้ำร้อน (กาญจนบุรี) ด่านศุลกากรนครพนมแห่งใหม่ และด่านศุลกากรเชียงแสน

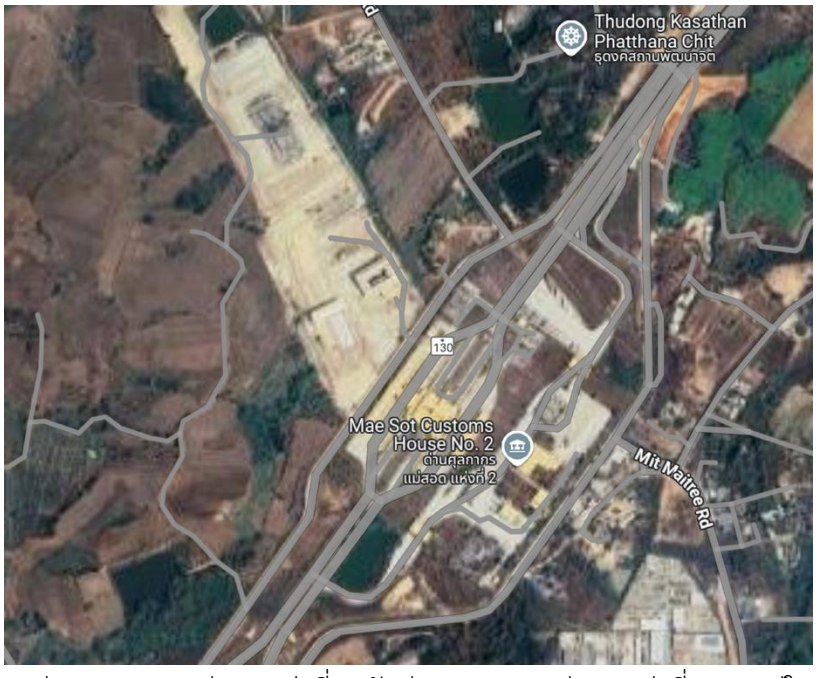
(เชียงราย) โดยในกรณีของการก่อสร้างด่านศุลกากรแม่สอดแห่งที่ 2 จังหวัด ตั้งงบประมาณรวม 393.20 ล้านบาท กำหนดงบประมาณผูกพันตั้งแต่ พ.ศ. 2560-2562 และมีวงเงินสัญญา 319.70 ล้านบาท (ต่ำกว่างบประมาณที่กำหนด) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การบริหารสัญญาก่อสร้างมีปัญหาอุปสรรคทำให้การก่อสร้างล่าช้าและเกิดสถานการณ์ในช่วงการระบาดของโควิด 19 ทำให้ต้องมีการยกเลิกสัญญาจ้างและเรียกร้องค่าเสียหายกับผู้รับเหมารายเดิมไม่สามารถดำเนินการเสร็จได้ตามแผน โดยใน พ.ศ. 2567 ได้ดำเนินการหาผู้รับเหมารายใหม่มาเพื่อก่อสร้างในส่วนที่ยังสร้างไม่เสร็จ และคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จได้ใน พ.ศ. 2569 พื้นที่ด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่จะประกอบด้วย (1) อาคารสำนักงานศุลกากร (2) อาคารตรวจสินค้า (3) อาคารตรวจสอบเข้า-ออก (Check Post) (4) อาคารอเนกประสงค์ (5) อาคารเก็บของกลาง (6) อาคารที่พักอาศัย 4 ชั้นของเจ้าหน้าที่ (7) อาคารห้องน้ำสาธารณะ และ (8) อาคารระบบสุขาภิบาล

รูปที่ 5.3-47 สภาพปัจจุบันของอาคารศุลกากรแม่สอดแห่งที่ 2 (เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568)

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สอด (2565)

รูปที่ 5.3-48 แผนด่านศุลกากรแม่สอดแห่งที่ 2 ที่คาดว่าจะดำเนินก่อสร้างเสร็จใน พ.ศ. 2569

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สอด (2565)



รูปที่ 5.3-49 ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 กับด่านศุลกากรแม่สอดแห่งที่ 2 จะอยู่ในพื้นที่ติดกัน ทำให้เกิดความสะดวกในการให้บริการปฏิบัติพิธีการศุลกากรและการตรวจปล่อย

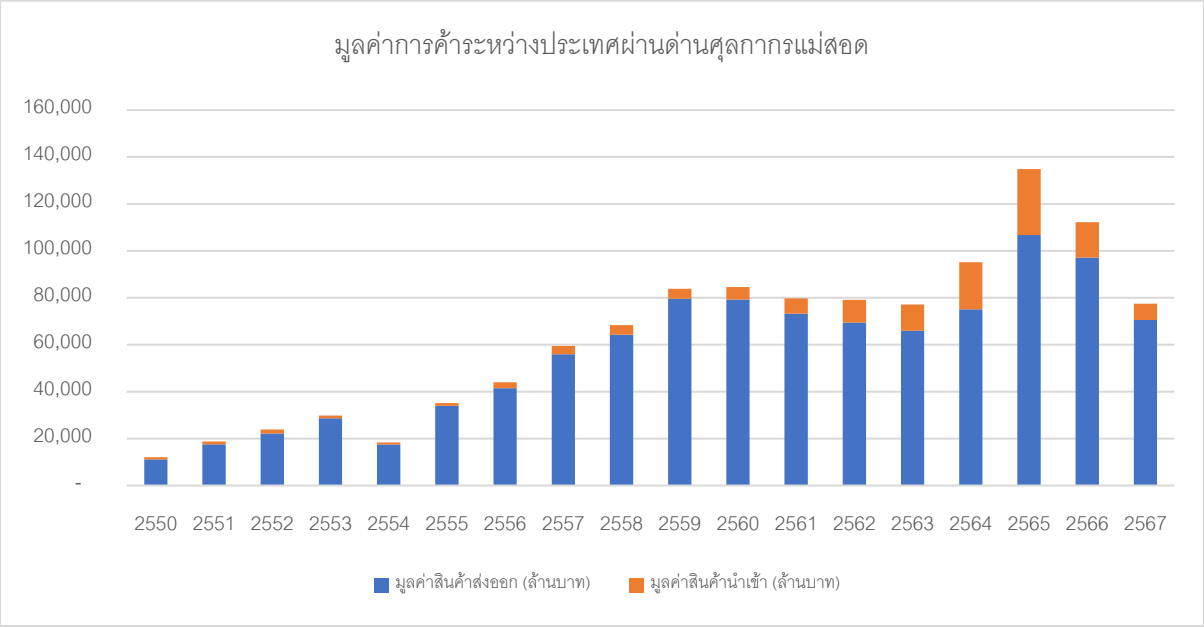
ที่มา: Google street view (2568)

6.1.2) สถิติการนำเข้า-ส่งออก

(1) สถิติการนำเข้า-ส่งออก ด่านศุลกากรแม่สอด

ด่านศุลกากรแม่สอดนับเป็นด่านชายแดนทางบกเชื่อมโยงระหว่างไทยกับเมียนมาที่มีมูลค่าการค้าสูงสุด เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศกับเมืองเศรษฐกิจใหญ่และเป็นอดีตเมืองหลวงของประเทศเมียนมา ได้แก่ เขตย่างกุ้ง นอกจากนี้ ยังมีการเชื่อมต่อกับเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจอื่น ๆ อาทิ เขตพะโค รัฐกะเหรี่ยง และรัฐมอญ โดยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับเมียนมาผ่านด่านศุลกากรแม่สอดมีมูลค่าเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง และค่อยมีการปรับตัวลดลงตั้งแต่ พ.ศ. 2566-2567 อันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ความไม่สงบในประเทศเมียนมาและกำลังซื้อของประชากรในเมียนมาลดลงจากเศรษฐกิจในประเทศเมียนมาที่ไม่เจริญเติบโต ประกอบกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนทางบกต้องประสบกับความลำบากในการขนส่งผ่านรัฐต่าง ๆ ของประเทศเมียนมาที่ชนกลุ่มน้อยและรัฐบาลกลางยังมีความขัดแย้งและมีการสู้รบกัน อย่างไรก็ตาม ในภาพรวมพบว่าประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกผ่านด่านศุลกากรแม่สอดมากกว่ามูลค่าการนำเข้ามาโดยตลอด โดยใน พ.ศ. 2568 สินค้าส่งออกสำคัญ 10 อันดับ ได้แก่ (1) โทรศัพท์มือถือ (2) รถจักรยานยนต์ (3) รถยนต์ใช้แล้ว (4) รถบรรทุกใช้แล้ว (5) โลชั่นบำรุงผิว (6) ยารักษาโรค (7) ผ้าและผ้าทอ (8) น้ำมันหล่อลื่น (9) น้ำมันปาล์ม และ (10) ซิเมนต์และคอนกรีตผสมเสร็จ ขณะที่สินค้านำเข้าสำคัญ 10 อันดับ ได้แก่ (1) แร่พลวง (2) เศษอลูมิเนียมใช้แล้ว (3) พริกแห้ง (4) พริกสด (5) มันสำปะหลัง (6) รถยนต์ใช้แล้ว (7) มะขามเปียก (8) กะปิ (9) สินแร่ดีบุก และ (10) วัตถุดิบเติมแต่งสำหรับผลิตน้ำยาปรับผ้านุ่ม

นอกจากนี้ ยังมีการให้บริการรองรับการทำพิธีการศุลกากรสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศเมียนมากับประเทศที่สามที่ขนส่งผ่านดินแดนประเทศไทย โดยสินค้าสำคัญที่ส่งออกจากประเทศเมียนมาไปประเทศที่สามที่ขนส่งผ่านแดนไทยและทำพิธีการศุลกากร ณ ด่านศุลกากรแม่สอด ส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตรและสินแร่ ได้แก่ หอมหัวใหญ่ พลวง หมากแห้ง ทองแดง หัวบุกสด และแร่ดีบุก ขณะที่สินค้าสำคัญที่ประเทศเมียนมานำเข้าจากประเทศที่สามที่ขนส่งผ่านแดนไทยและทำพิธีการศุลกากร ณ ด่านศุลกากรแม่สอด ซึ่งสินค้าทั้งหมดเป็นสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าอุปโภคบริโภค ได้แก่ โทรศัพท์มือถือ แบตเตอรี่ อาหารสำเร็จรูป เครื่องเสียง ยารักษาโรค เครื่องสำอาง ยางรถยนต์ รถยนต์ใช้แล้ว และผ้าทอ



รูปที่ 5.3-50 มูลค่าสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า ณ ด่านศุลกากรแม่สอดตั้งแต่ พ.ศ. 2550-2567

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สอด (2568)

6.1.3) บทบาทหน้าที่และการให้บริการ

ด่านศุลกากรแม่สอดมีเขตความรับผิดชอบมีพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่ 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดอุทัยธานี มีพื้นที่รับผิดชอบรวม 47,938.15 ตารางกิโลเมตร โดยสามารถสรุปหน้าที่และการให้บริการที่สำคัญของด่านศุลกากรได้ดังนี้

(1) ดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การจัดเก็บภาษีอากรและรายได้อื่นสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก สินค้าผ่านแดน และของติดตัวผู้โดยสารที่นำเข้ามาในหรือนำออกไปนอกราชอาณาจักร การปฏิบัติพิธีการศุลกากรทางไปรษณีย์ การคืนอากรที่มิใช่กรณีตามมาตรา 29 และ 30 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 รวมทั้งการควบคุมและตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออก สินค้าถ่ายลำ สินค้าผ่านแดนและของติดตัวผู้โดยสารที่นำเข้ามาในหรือนำออกไปนอกราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(2) ดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ด้านคลังสินค้าทัณฑ์บน และเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร เขตประกอบการเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยในพื้นที่อำเภอแม่สอด มีผู้ประกอบการหลายรายจัดตั้งเขตปลอดอากรเพื่อใช้ประโยชน์จากสิทธิประโยชน์ด้านการยกเว้นอากรในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และการให้บริการแก่สินค้าส่งออก สินค้านำเข้า และสินค้าผ่านแดนที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของด่านศุลกากรแม่สอด อาทิ เขตปลอดอากรแม่สอดฟรีโซน ขุนสามชนฟรีโซน เขตปลอดอากรคลัง 9 ฟรีโซน และเขตปลอดอากร เอ็ม.เอส. เทอมินัล

รูปที่ 5.3-51 เขตปลอดอากรแม่สอดฟรีโซน ตั้งอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกับด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สอด (2565)

รูปที่ 5.3-52 เขตปลอดอากรคลัง 9 ในอำเภอแม่สอด ให้บริการรองรับการจัดสินค้าผ่านแดน เช่น รถมือสองจากต่างประเทศที่ส่งออกไปเมียนมาที่ขนส่งผ่านแดนประเทศไทย

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สอด (2565)

(3) สืบสวนและปราบปรามการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการเกี่ยวกับการทบทวนเอกสารต่าง ๆ หลังผ่านพิธีการศุลกากร

(4) ดำเนินคดีเกี่ยวกับความผิดตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

6.1.4) การพัฒนาด่านศุลกากรแม่สอด

ด่านศุลกากรแม่สอด มีรับผิดชอบการปฏิบัติงานให้บริการปฏิบัติงานพิธีการศุลกากรและการตรวจปล่อยสินค้าและรับผิดชอบดูแลโครงสร้างพื้นฐานด่านถาวรที่เป็นด่านพรมแดนที่อนุญาตให้รถสามารถเดินทางข้ามแดนได้ 2 แห่ง ได้แก่

(1) ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 (ข้ามสะพานแม่น้ำเมย) หรือเรียกว่าจุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมย ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเมย ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด เริ่มก่อสร้างตั้งแต่วันที่ 15 ตุลาคม

พ.ศ. 2541 และก่อสร้างแล้วเสร็จวันที่ 13 เมษายน พ.ศ. 2542 แต่เนื่องจากขณะนั้นประเทศเมียนมาได้ประกาศปิดด่านชั่วคราวและเปิดด่านอีกครั้งในช่วงปลาย พ.ศ. 2542 ตัวอาคารจึงได้ทำพิธีเปิดทำการอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2543 โดยด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 เป็นอาคารที่มั่นคงและทางเข้า/ออกที่สำคัญในการส่งเสริมการเดินทางและการค้าระหว่างประเทศไทยเมียนมา โดยปัจจุบันอาคารที่ทำการเป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็กทรงรูปตัวยูคว่ำ ลักษณะคล้ายซุ้มประตู มีพื้นที่ใช้สอย 302 ตารางเมตร ซึ่งใช้เป็นที่ทำการของด่านศุลกากร ด่านตรวจคนเข้าเมือง ด่านควบคุมโรค และด่านกักกันพืชและสัตว์ โดยชั้นบนทำเป็นห้องประชุมขนาด 24 ที่นั่ง สามารถจุผู้เข้าร่วมประชุมได้ประมาณ 50 คน โดยก่อนหน้าเดือนตุลาคม พ.ศ. 2562 ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 เป็นด่านพรมแดนถาวรเพียงแห่งเดียวที่ใช้ในการเดินทางสัญจรของบุคคลธรรมดา รถยนต์รถบรรทุกขนาดเล็ก และรถบรรทุกขนาดใหญ่ ทำให้เกิดการจราจรแออัดบริเวณหน้าท่าเนื่องจากต้องมีการยื่นพิธีการตรวจคนเข้าเมืองและตรวจสอบคนและสินค้าในที่เดียวกัน อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากเดือนตุลาคม พ.ศ. 2562 ที่มีการเปิดใช้ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 แล้ว ทางหน่วยงานภาครัฐขอให้รถบรรทุกสินค้าไปใช้ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรและความมีประสิทธิภาพในการตรวจสอบสินค้า โดยปัจจุบันด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 ใช้ในการรองรับการเดินทางสัญจรของบุคคลและรถยนต์ขนาดเล็กเป็นหลัก

รูปที่ 5.3-53 ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 บ้านริมเมย ตำบลท่าสายลวด

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2567)

บริเวณด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 มีตลาดการค้าชายแดนชื่อตลาดริมเมย มีสินค้าพื้นเมืองจากฝั่งไทยและฝั่งเมียนมาจำหน่าย อาทิ ปลาแห้ง หน่อไม้แห้ง เครื่องหนัง อัญมณีจากเมียนมา และร้านจำหน่ายสินค้าของทีระลึก เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการเดินทางสัญจรของประชาชนคนไทยและคนเมียนมาและนักท่องเที่ยวและอยู่ไม่ไกลจากเขตตัวเมืองแม่สอด และอยู่ใกล้ย่านโรงแรมและที่พัก

รูปที่ 5.3-54 ด่านพรมแดนเมียวดี (ข้ามสะพานแม่น้ำเมย) ที่อยู่ฝั่งตรงข้ามด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 ที่เน้นการรองรับการเดินทางสัญจรของบุคคลและรถยนต์ขนาดเล็ก

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2567)

รูปที่ 5.3-55 ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 บ้านตะเคียน ตำบลท่าสายลวด

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สอด (2565)

(2) ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 (ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา) เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ. 2562 ซึ่งดำเนินการก่อสร้างโดยกรมทางหลวง ใช้งบประมาณลงทุน 1,127 ล้านบาท แบ่งเป็นอาคารด่านฝั่งไทย 586 ล้านบาท และอาคารฝั่งเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง ประเทศเมียนมา 541 ล้านบาท ภายในอาคารด่านพรมแดนมีพื้นที่กว้าง 380 เมตร ยาว 450 เมตร ทั้งสองฝั่งภายในด่านพรมแดนจะแยกอาคารผู้โดยสารและอาคารสินค้า ซึ่งอาคารผู้โดยสารออกแบบให้มีความทันสมัยและยังคงรูปลักษณ์สถาปัตยกรรมของแต่ละประเทศ ลักษณะอาคารผู้โดยสารแบ่งเป็น 2 ชั้น ชั้นที่ 1 เป็นพื้นที่ตรวจและสำนักงานของศุลกากร พื้นที่ตรวจ และสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง รวมถึงสำนักงานกักโรค ชั้นที่ 2 เป็นสำนักงานของกรมทางหลวง หน่วยงานความมั่นคง และในส่วนอาคารสินค้าได้ออกแบบให้มีความสะดวกในการขนส่งได้อย่างพอเพียงเพื่อรองรับการขนส่ง

สินค้าที่เพิ่มขึ้นและส่งเสริมการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor) ของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) ที่กำหนดการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตามแนวจังหวัดที่มีศักยภาพของเวียดนาม สปป.ลาว ประเทศไทย และเมียนมา โดยปัจจุบันด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 ใช้ในการรองรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่เป็นหลัก

รูปที่ 5.3-56 สภาพการจราจรแออัดบริเวณหน้าด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 โดยเฉพาะการรอคอยการตรวจปล่อยและการเปิดด่านของฝั่งเมียนมา

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2567)

รูปที่ 5.3-57 ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 จัดให้มีบริการตรวจเอกซเรย์สินค้า

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สอด (2565)

นอกจากนี้ ด่านศุลกากรแม่สอดยังกำกับดูแลท่าข้ามที่เปิดให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดตากกับรัฐกะเหรี่ยง ประเทศเมียนมา โดยเป็นท่าข้ามที่อยู่ในอำเภอแม่สอด 42 แห่ง อำเภอท่าสองยาง 8 แห่ง อำเภอแม่ระมาด 3 แห่ง อำเภอพบพระ 4 แห่ง และอำเภออุ้มผาง 2 แห่ง ซึ่งส่วนใหญ่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค วัสดุก่อสร้าง น้ำมันเชื้อเพลิง

รูปที่ 5.3-58 ท่าข้ามที่ 34 (ท่าศาลเจ้า) ซึ่งเป็นท่าข้ามสำคัญที่เป็นของเอกชนและมีการขนส่งสินค้าข้ามแม่น้ำเมยไปฝั่งเมียนมาที่มีการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ซิเมนต์ และเหล็กเส้นไปฝั่งเมียนมา

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2567)

ในการศึกษาครั้งนี้จะเน้นการใช้ประโยชน์ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 (เป็นสถานที่ตรวจสอบสินค้าเข้าและออก) ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์สำคัญในการรองรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์และรถบรรทุกสินค้าทั่วไปที่ขนส่งสินค้าเข้าและออกเชื่อมโยงระหว่างไทยกับประเทศเมียนมา ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 (เป็นจุดผ่านแดนสำหรับรถบรรทุกขนาดเล็ก) และศุลกากรแม่สอด (เป็นสถานที่ติดต่อดำเนินพิธีการศุลกากร) ซึ่งอยู่ภายใต้การบริหารของด่านศุลกากรแม่สอด ทั้งนี้ ในส่วนของการขนส่งข้ามแดนด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่นั้น พบว่า

รถบรรทุกขนาดใหญ่ทั้งหมดที่ให้บริการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับเมียนมาเป็นรถบรรทุกจดทะเบียนไทย เนื่องจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรเมียนมาไม่อนุญาตให้รถบรรทุกเมียนมาข้ามแดนจากฝั่งเมียนมามาที่ประเทศไทย ขณะเดียวกันก็จะอนุญาตให้รถบรรทุกทะเบียนไทยเข้าไปส่งสินค้า ณ ศูนย์โลจิสติกส์ของประเทศเมียนมา (Myawaddy Trade Zone) ซึ่งอยู่ห่างจากเขตแดนฝั่งเมียนมาเข้าไปในพื้นที่เมืองเมียวดีประมาณ 8 กิโลเมตร

6.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

6.2.1) การประเมินเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ

ด่านศุลกากรแม่สอดมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะด้านการค้าชายแดนและการเชื่อมโยงภูมิภาคกับเมียนมา ซึ่งเป็นไปตามแผนงานการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor) ของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) ซึ่งสอดคล้องกับ **<u>แผนระดับที่ 1</u>** ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ด้านความมั่นคงและด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **<u>แผนระดับที่ 2</u>** แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566-2570 หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **<u>แผนระดับที่ 3</u>** แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ และแผนพัฒนาจังหวัดตากให้ความสำคัญกับด่านศุลกากรแม่สอด และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตากมีเป้าหมายในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจผ่านการค้าชายแดนและการส่งเสริมการค้า การลงทุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกในการค้าและการเดินทางเข้า-ออกประเทศ

กล่าวคือด่านศุลกากรแม่สอดมี**ความสอดคล้อง (Relevance) กับแผนทุกระดับ** ทั้งในมิติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การพัฒนาด่านให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าและลดปัญหาการจราจรแออัดจากสภาพที่เป็นอยู่เดิม ส่งเสริมการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศ และทำให้สินค้าไทยสามารถเข้าถึงตลาดสากลได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นความมั่นคงทางการเมืองของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านอาจส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพของด่านชายแดนได้ โดยเฉพาะปัญหาความขัดแย้งภายในประเทศเมียนมา ซึ่งส่งผลต่อการปิดด่านเป็นการชั่วคราวอยู่บ่อยครั้ง

(2) การรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ

การเปิดให้บริการด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 ที่เริ่มให้บริการแล้วตั้งแต่วันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ. 2562 จนถึงปัจจุบัน สามารถช่วยลดปัญหาการจราจรแออัดบริเวณหน้าด่านฝั่งไทยและช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในเขตตัวเมืองแม่สอด อีกทั้งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสินค้าขาเข้าและสินค้าขาออกได้ เนื่องจากเน้นการให้บริการเพื่อรองรับรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ นอกจากนี้ ทางรัฐบาลไทยยังให้ความช่วยเหลือรัฐบาลเมียนมาในการสร้างอาคารด่านพรมแดนฝั่งเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง ด้วยเช่นเดียวกัน ทำให้เกิดการบูรณาการร่วมกันระหว่างรัฐบาลของทั้งสองประเทศที่มีการเปิดจุดผ่านแดนในส่วนที่เชื่อมโยงและติดต่อกัน ซึ่งช่วยเสริม

ประสิทธิภาพการให้บริการรองรับการขนส่งสินค้าของทั้งสองประเทศ อย่างไรก็ตาม ในส่วนของการพัฒนาด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่ ซึ่งเดิมมีกำหนดจะเปิดใช้บริการใน พ.ศ. 2564 แต่เนื่องจากมีปัญหาด้านการบริหารสัญญาก่อสร้าง ทำให้ต้องเปลี่ยนผู้รับเหมารายเดิมเป็นรายใหม่และต้องเลื่อนระยะเวลาการเปิดให้บริการด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่เป็น พ.ศ. 2569 ทำให้ผู้ใช้บริการที่ต้องการติดต่อเพื่อปฏิบัติพิธีการศุลกากร อาทิ ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ตัวแทนออกของรับอนุญาต ตัวแทนรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ เกิดความไม่สะดวกเนื่องจากกิจกรรมทุกประเภทต้องดำเนินการที่ด่านพรมแดน อาทิ การตรวจสินค้า การตรวจสอบการเข้า-ออก หรือด่านศุลกากรแม่สอดแห่งเดิม ตลอดจนขาดสถานที่ที่เหมาะสมในการเก็บของกลางและของตกค้าง

(3) ผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ โดยรวมแล้ว การดำเนินการและการพัฒนาด่านศุลกากรแม่สอด มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญของประเทศ กรอบการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงภูมิภาค

(3.2) ประเด็นการรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ กรมศุลกากรขยายด่านพรมแดนแห่งที่ 2 เพื่อรองรับการขยายตัวของการขนส่งสินค้าและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของด่านเป็นการดำเนินงานที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการ อย่างไรก็ตาม ความล่าช้าของการก่อสร้างด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่ที่เดิมมีกำหนดเปิดใช้ใน พ.ศ. 2564 จนถึงปัจจุบันที่ยังไม่สามารถเปิดใช้งานได้ ทำให้การดำเนินกิจกรรมพิธีการศุลกากรเกิดปัญหาคอขวดที่ต้องดำเนินการที่ด่านพรมแดนหรือด่านศุลกากรแห่งเดิมซึ่งอยู่คนละหมู่บ้านกัน (ห่างกันประมาณ 7 กิโลเมตร)

6.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) ที่ให้ความสำคัญกับความสามารถในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการของด่านศุลกากรแม่สอด โดยการประเมินใช้ข้อมูลจากทั้งแหล่งทุติยภูมิและปฐมภูมิมีรายละเอียด ดังนี้

(1) มูลค่าการนำเข้าส่งออกและดุลการค้า

อาศัยข้อมูลทุติยภูมิสถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรแม่สอด (รูปที่ 5.3-50) ซึ่งจากผลชี้ให้เห็นว่าด่านศุลกากรแม่สอดมีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะมีการปรับตัวลดลงตั้งแต่ พ.ศ. 2566-2567 อันเนื่องมาจากเหตุการณ์ความไม่สงบในประเทศเมียนมาและกำลังซื้อของประชากรในเมียนมาลดลงจากเศรษฐกิจในประเทศเมียนมาที่ไม่เจริญเติบโต อย่างไรก็ตาม หากผ่านพ้นวิกฤตความไม่สงบในประเทศเมียนนมาก็จะทำให้การค้ากลับสู่สภาวะปกติ ซึ่งที่ผ่านมาการค้าผ่านด่านศุลกากรแม่สอด พบว่าด่านศุลกากรแม่สอดเป็นด่านการค้าทางบกกับประเทศเมียนมาที่มีมูลค่าการค้าสูงสุด โดยเฉพาะเป็นด่านการค้าที่ประเทศไทยได้ดุลการค้ากับประเทศเมียนมาอย่างมาก

(2) ความพึงพอใจในการบริการ

การประเมินความพึงพอใจในการบริการที่ปรึกษาอาศัยแบบสอบถามซึ่งการสำรวจการบริการของด่านศุลกากรแม่สอดและด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 ที่ใช้เพื่อการรองรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ข้ามแดน โดยดำเนินการสำรวจในช่วงเดือนพฤษภาคม และมิถุนายน พ.ศ. 2568 ได้รับความคิดเห็นรวมทั้งสิ้น 20 คน แบ่งเป็น

- ผู้ประกอบการขนส่ง ร้อยละ 15
- ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก ร้อยละ 55
- ตัวแทนออกของ/ชิปปิ้ง ร้อยละ 10
- ผู้ผลิต/ผู้ค้า ร้อยละ 20

<u>ภาพรวมความพึงพอใจในบริการ</u> พบว่าผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจในระดับน่าพอใจ

- **<u>รายการบริการที่โดดเด่น (มีความพึงพอใจ)</u>**

โดยรายการที่มีความพอใจมาก ได้แก่ ความชัดเจนของขั้นตอนและเอกสารที่ใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากร ความสะดวกในการใช้บริการ การให้คำแนะนำหรือให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ การใช้เทคโนโลยี/ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการให้บริการ ความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการด้านเอกซเรย์

- **<u>รายการที่ควรปรับปรุง (มีความพึงพอใจต่ำกว่ารายการอื่น)</u>**

อย่างไรก็ตาม รายการที่ควรปรับปรุง ได้แก่ ความรวดเร็วในการตรวจปล่อยสินค้า การจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้า และความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร

(3) ความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม

ข้อมูลปฐมภูมิที่รวบรวมจากการเก็บแบบสอบถาม โดยมีผลการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม สามารถสรุปผลการสำรวจได้ดังนี้

<u>ภาพรวมความพึงพอใจต่อสภาพกายภาพและสิ่งแวดล้อมในภาพรวม</u> พบว่าผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจในระดับปานกลาง

- **<u>รายการที่ผู้รับบริการพึงพอใจที่สุด</u>**

โดยรายการที่มีความพอใจมาก ได้แก่ ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อ การจัดการจราจรภายนอกด่าน ป้ายบอกทางหรือข้อมูลภายในด่าน ห้องน้ำและสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ ความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ด่าน

- **<u>รายการที่ควรปรับปรุง (ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง)</u>**

ขณะที่รายการที่ควรปรับปรุง ได้แก่ การจัดการจราจรภายในบริเวณด่านและความปลอดภัยของพื้นที่

(4) ความพึงพอใจในภาพรวม

ผู้ตอบแบบสอบถามยังได้**แสดงความเห็นเพิ่มเติม**ในหลากหลายมิติ ประกอบด้วย

(1) นับตั้งแต่มีการเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้าอันเกิดจากการที่รัฐบาลไทยต้องการปราบปรามธุรกิจสีเทาและแก๊งคอลล์เซ็นเตอร์ ส่งผลให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรและเจ้าหน้าที่ด้านความมั่นคงเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้ามากขึ้น ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด

(2) การตรวจสอบด้านการขนสินค้าขาเข้าจากเมียนมาเข้ามาประเทศไทย รัฐบาลให้ความสำคัญกับการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมาย อาทิ ยาเสพติด หรือการลักลอบขนสินค้าต้องจำกัดมากขึ้น อาทิ บุหรี่เถื่อน หัวหอมใหญ่ และกระเทียม ที่ไม่ได้ขออนุญาตนำเข้า ซึ่งเป็นสาเหตุส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดการจราจรติดขัดและหนาแน่นในบริเวณด่านและออกในด้านนอกพื้นที่ด่าน ซึ่งสาเหตุดังกล่าวไม่นับรวมการปฏิบัติพิธีการและการตรวจปล่อยสินค้าของฝ่ายเมียนมา ซึ่งใช้ระยะเวลามากกว่าประเทศไทย ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดทั้งด่านฝั่งไทยและฝั่งเมียนมา

(3) กฎหมายศุลกากร อนุญาตให้สินค้าผ่านแดนในไทยอยู่ในประเทศไทยได้เพียง 30 วัน ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ไม่สามารถทำได้ในทางปฏิบัติ โดยเฉพาะสินค้าผ่านแดนจากประเทศที่สามที่ผ่านแดนไทยแล้วนำเข้าประเทศเมียนมา ซึ่งไม่สามารถจัดส่งออกจากประเทศไทยได้ภายใน 30 วัน เนื่องจากความไม่สงบในประเทศเมียนมา ส่งผลให้สินค้าผ่านแดนดังกล่าวอยู่ในสถานะสินค้าตกค้างและตกเป็นของกลางของรัฐ ซึ่งในส่วนนี้กฎหมายไทยไม่สอดคล้องกับข้อตกลงอาเซียนและกฎหมายระหว่างประเทศที่นานาประเทศอนุญาตให้เก็บสินค้าผ่านแดนไว้ได้ไม่เกิน 90 วัน และไม่ให้ตกเป็นของแผ่นดิน โดยหน่วยงานศุลกากรจะต้องหาทางติดต่อกับเจ้าของสินค้าและเสียค่าปรับ และหากไม่มีผู้ยินยอมเสียค่าปรับจึงจะกลายสภาพเป็นสินค้าตกค้างและตกเป็นของแผ่นดิน

(4) กฎระเบียบของไทยที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหลายหน่วยงาน อาทิ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม ไม่เอื้อต่อการขนส่งผ่านแดน ส่งผลให้ประเทศไทยไม่สามารถเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ และทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ขาดรายได้จากการให้บริการในส่วนนี้

(5) ควรเร่งรัดการก่อสร้างด่านศุลกากรแม่สอดแห่งที่ 2 ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อลดภาระต้นทุนและค่าเสียเวลาของผู้ประกอบการในการติดต่อ และหากด่านศุลกากรแม่สอดแห่งที่ 2 แล้วเสร็จ จะช่วยเพิ่มความรวดเร็วในการผ่านแดนของด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 และช่วยลดปัญหาการจราจรภายในบริเวณด่านไปได้ระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม คงต้องยอมรับเรื่องสภาพปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านไทยและเมียนมา เนื่องจากระบบการให้บริการของฝั่งเมียนมายังล่าช้า ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดสะสมมาถึงฝั่งไทย

(6) การจัดการจราจรภายในบริเวณด่านยังมีปัญหาเนื่องจากมีการตรวจสินค้าขาเข้าและขาออกอย่างเข้มข้นอันเป็นผลจากการปราบปรามธุรกิจสีเทาและแก๊งคอลล์เซ็นเตอร์ และการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายจากเมียนมา ทำให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรและเจ้าหน้าที่ด้านความมั่นคงเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้ามากขึ้น ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดภายในบริเวณด่าน

(7) ความปลอดภัยของพื้นที่ โดยที่ผ่านมา ในช่วงเดือนมีนาคม พ.ศ. 2568 ที่ผ่านมามีเหตุการณ์ไฟไหม้รถของกลางที่จอดอยู่บริเวณด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 ซึ่งเป็นรถของกลางที่อยู่ในอารักขา

ของศุลกากรและเก็บอยู่ที่ลานจอดรถของกลางของศุลกากร ส่งผลให้รถยนต์ของกลางที่จอดอยู่เสียหายถึง 200 คัน จากรถของกลางที่เก็บไว้กว่า 800 คัน (เป็นรถยนต์ผ่านแดนที่นำเข้าจากประเทศที่สามผ่านแดนไทยเพื่อจัดส่งให้เมียนมา) ส่งผลให้เห็นถึงความไม่พร้อมของเจ้าหน้าที่ในการดูแลรักษาของกลาง ตลอดจนความไม่พร้อมของเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐท้องถิ่นในการจัดการเหตุฉุกเฉินในพื้นที่

(5) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(5.1) ประเด็นมูลค่าการนำเข้าส่งออกและดุลการค้า จากข้อมูลปริมาณมูลค่าสินค้านำเข้าส่งออกของด่านศุลกากรแม่สอด พบว่ามีการอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง (ยกเว้นช่วงเกิดภาวะความไม่สงบในประเทศเมียนมา) และเป็นด่านศุลกากรที่ไทยได้ดุลการค้า

(5.2) ประเด็นความพึงพอใจในการบริการ โดยเฉลี่ยผู้ใช้บริการพอใจในบริการที่ได้รับในระดับพึงพอใจ อันเกิดจากการให้บริการของเจ้าหน้าที่และการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการให้บริการ แต่ควรเพิ่มความรวดเร็วในการตรวจสอบสินค้าขาเข้าและขาออก

(5.3) ประเด็นความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม ผู้ใช้บริการพึงพอใจมากกับสภาพแวดล้อมและสภาพกายภาพของด่านศุลกากรแม่สอด แต่ควรจัดการการจราจรภายในด่านให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และเพิ่มศักยภาพของเจ้าหน้าที่ภาครัฐในการดูแลรักษาความปลอดภัยในบริเวณด่านเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการดูแลรักษาสินค้าของกลาง

(5.4) ประเด็นความพึงพอใจในภาพรวม ผู้ใช้บริการได้แสดงความเห็นเพิ่มเติมในหลากหลายมิติ อาทิ การบูรณาการกฎระเบียบของหน่อยงานต่าง ๆ ความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้า ความปลอดภัยของพื้นที่

6.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

สำหรับการประเมินผลกระทบของด่านศุลกากรแม่สอด ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิโดยอาศัยการสืบค้นข้อมูลจากรายงานของเทศบาลนครแม่สอด[93] โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) เศรษฐกิจ/รายได้

ประเด็นด้านเศรษฐกิจ/รายได้ของอำเภอแม่สอดขึ้นอยู่กับการค้าชายแดนและต้องพึ่งพาด่านการค้าชายแดน ซึ่งเป็นประตูการค้าทางบกที่สำคัญที่สุดในการเชื่อมโยงระหว่างไทยกับเมียนมา อีกทั้งที่ผ่านมา เมืองแม่สอดได้จัดทำความตกลงการสร้างความสัมพันธ์บ้านพี่เมืองน้อง (Sister City) กับเมืองเมียวดี ที่ครอบคลุมมิติด้านเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม อีกทั้งรัฐบาลได้ส่งเสริมให้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดตาก โดยการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง ท่าอากาศยาน การไฟฟ้า การประปา และการขุดเจาะอุโมงค์ถนนสายเอเชีย และการให้มาตรการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งหากมีการลงทุนและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานมากขึ้น โดยเฉพาะระบบโลจิสติกส์จะช่วยส่งผลให้ประตูของประเทศไทยทางฝั่งแม่สอดขยายตลาดสินค้าของไทยไปประเทศเมียนมาและอินเดียได้ และคาดว่าจะทำให้เศรษฐกิจขยายตัวเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 60

[93] เทศบาลแม่สอด. (2563). การจัดตั้งเทศบาลแม่สอดเป็นองค์กรปกครองท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ คณะอนุกรรมาธิการบริหารราชการรูปแบบพิเศษและการกระจายอำนาจ ในคณะกรรมการธิการการกระจายอำนาจ การปกครองส่วนท้องถิ่นและการบริหารราชการรูปแบบพิเศษ สภาผู้แทนราษฎร สืบค้นจาก www.nakhonmaesotcity.go.th/webs/ images/attachment_content/บรรยายสรุปท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ%20นครแม่สอด.pdf

โดยที่ผ่านมา นับจากการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและการส่งเสริมการลงทุน พบว่า มีนักลงทุนของไทยและต่างประเทศเข้ามาลงทุนในธุรกิจต่าง ๆ ในอำเภอแม่สอดอย่างมาก โดยเฉพาะอสังหาริมทรัพย์ ได้แก่ คอนโดมิเนียม โรงแรมที่พัก อาคารพาณิชย์ ห้างสรรพสินค้า หมู่บ้านจัดสรร และโรงพยาบาลเอกชน โดยนักลงทุนไทยมักเข้ามาลงทุนในธุรกิจห้างสรรพสินค้าโรงแรมที่พัก หมู่บ้านจัดสรร และโรงพยาบาลเอกชน ขณะที่นักลงทุนต่างชาติ (จีน) เข้ามาลงทุนทำคอนโดมิเนียม ซึ่งช่วยเพิ่มการจ้างงานให้กับธุรกิจท้องถิ่น คนท้องถิ่น รวมถึงคนเมียนมาที่ข้ามเข้ามาทำงานในฝั่งอำเภอแม่สอดจำนวนมาก ซึ่งโดยรวมแล้ว การพัฒนาด่านการค้าในอำเภอแม่สอด และการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องมีบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ ตลอดจนส่งผลให้รัฐบาลท้องถิ่นสามารถจัดเก็บภาษีในเพิ่มมากขึ้น

(2) สังคม/คุณภาพชีวิต

ผลการประเมิน**ภาพรวมผลกระทบด้านสังคม**ของคนในชุมชนรอบด่านศุลกากรแม่สอด พบว่าคนในพื้นที่ให้ความเห็นว่าการดำเนินการของด่านศุลกากรแม่สอด ส่งผลดีทางด้านสังคมและคุณภาพชีวิตในทุกมิติ อย่างไรก็ตาม ยังคงมีความห่วงกังวลด้านระบบสาธารณสุขเนื่องจากการพัฒนาด่านพรมแดนนั้นไม่ได้เป็นการอำนวยความสะดวกเฉพาะการเคลื่อนย้ายสินค้าเท่านั้น แต่ยังคงเป็นการอำนวยความสะดวกให้มีการเคลื่อนย้ายประชากรระหว่างประเทศได้สะดวกขึ้น ซึ่งอาจส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของการแพร่ระบาดของโรคติดต่อและความยากในการควบคุมโรค โดยเฉพาะในพื้นที่โรงงานที่จะมีคนต่างชาติจากเมียนมาเข้ามาทำงานมากขึ้น ตลอดจนอาจมีความเสี่ยงต่อการหลบหนีเข้าเมือง

(3) สิ่งแวดล้อม

ผลการประเมิน**ภาพรวมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม**ของคนในชุมชนรอบด่านศุลกากรแม่สอดพบว่าการมีปริมาณเดินทางสัญจรและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่สะดวกมากขึ้นและเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ปริมาณขยะเพิ่มขึ้น ตลอดจนปริมาณการจราจรที่เพิ่มมากขึ้นอาจส่งผลต่อมลพิษทางอากาศ อย่างไรก็ตาม ในกรณีของด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 ที่ได้รับการพัฒนาใหม่นั้นจะไม่ส่งผลกระทบมากนัก เนื่องจากไม่ได้อยู่ใกล้ชุมชน

(4) สรุปผลประเมินด้านผลกระทบ (Impact) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(4.1) ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้ การดำเนินการของด่านศุลกากรแม่สอดส่งผลที่ดีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและรายได้ของชุมชนโดยรอบ

(4.2) ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต ด่านศุลกากรแม่สอดส่งผลดีต่อสังคมและคุณภาพชีวิต อย่างไรก็ตาม จะต้องเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการระบบสาธารณสุขอันเกิดจากการเพิ่มขึ้นของประชากรจากต่างประเทศมากขึ้น

(4.3) ประเด็นสิ่งแวดล้อม จากรายงานจะเห็นว่าสิ่งแวดล้อมไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบมากนัก แต่ควรเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการขยะ

6.2.4) การประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence)

การประเมินด้านความเชื่อมโยงของด่านศุลกากรแม่สอด พิจารณาจาก 2 ด้าน โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดการประเมินด้านความเชื่อมโยง ดังนี้

(1) ความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาในประเทศ

การพัฒนาด่านศุลกากรแม่สอดและด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 เป็นส่วนหนึ่งของนโยบายการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก ตลอดจนเป็นเสริมกับแผนงานการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง นอกจากนี้ ยังมีส่วนเชื่อมโยงเสริมไปยังแผนงานพัฒนาอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่ดำเนินงานโดยหน่วยงานต่าง ๆ ของภาครัฐ อาทิ การปรับปรุงและขยายท่าอากาศยานนานาชาติแม่สอด โดยก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร ก่อสร้างทางวิ่งและลานจอดอากาศยาน เพื่อช่วยส่งเสริมให้มีการเดินทางสัญจรและท่องเที่ยวเชื่อมโยงกับด่านพรมแดน การก่อสร้างสถานีไฟฟ้าและเพิ่มระบบไฟฟ้าเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 (สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา) และทางหลวงหมายเลข 130 (ทางเลี่ยงเมืองเพื่อรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่เชื่อมตรงเข้าสู่ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2)

(2) ความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน

การพัฒนาด่านศุลกากรแม่สอดมีความสอดคล้องกับแผนงานการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง อีกทั้งประเทศไทยโดยกรมทางหลวง เป็นผู้ใช้งบประมาณลงทุนพัฒนาอาคารด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 และอาคารด่านพรมแดนฝั่งเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง ประเทศเมียนมา โดยใช้รูปแบบการพัฒนาแบบเดียวกัน ทำให้การลงทุนมีความสอดคล้องระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

รูปที่ 5.3-59 ด่านพรมแดนฝั่งเมียวดี ที่อยู่ฝั่งตรงข้ามด่านพรมแดนแม่สอด 2 ซึ่งรัฐบาลสนับสนุนงบประมาณในการก่อสร้างและออกแบบที่ใช้รูปแบบการปฏิบัติงานเดียวกับไทย เพื่อให้มีลักษณะกายภาพการทำงานสอดคล้องกัน

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2567)

(3) สรุปผลการประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาในประเทศ

ข้อมูลชี้ให้เห็นว่าด่านศุลกากรแม่สอดอยู่ในแผนเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก เพื่อส่งเสริมการลงทุนและเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ชายแดน มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน และระบบขนส่ง ระบบสาธารณูปโภค เป็นต้น ซึ่งจะช่วยให้การค้าชายแดนมีความคล่องตัวมากขึ้น

(3.2) ประเด็นความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน

ในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศเมียนมาได้มีการเชื่อมโยงกับพัฒนาด่านพรมแดนเมียวดีแห่งใหม่ ตลอดจนเป็นการดำเนินงานที่ช่วยเสริมกับกิจกรรมศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างรถบรรทุกไทยกับรถบรรทุกเมียนมาบริเวณเมียวดีเทรดเซ็นเตอร์

6.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากทำการประเมินผลด่านศุลกากรแม่สอดตามเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 4 ด้าน แล้ว ที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมของโครงการได้ ดังนี้

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาด่านศุลกากรแม่สอด
1	**ความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• การพัฒนาด่านศุลกากรแม่สอดมีความสอดคล้องกับการดำเนินการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายในด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน และช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะการพัฒนาด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 เพื่อเน้นการให้บริการกับรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจให้บริการกับรถบรรทุกสินค้าที่มีขั้นตอนและระยะเวลาการตรวจที่เข้มงวดมากกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล • การพัฒนาด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่ ที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกับด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 ซึ่งมีขีดความสามารถในการให้บริการมากกว่าด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 ควรมีการให้บริการแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2564 ซึ่งใกล้เคียงกับการเริ่มเปิดให้บริการของด่านศุลกากรแม่สอดแห่งที่ 2 อย่างไรก็ตาม เนื่องจากมีปัญหาการบริหารสัญญาก่อสร้าง ทำให้ต้องเลื่อนเวลาเปิดเป็นปี พ.ศ. 2569 ทำให้การให้บริการพิธีการศุลกากรไม่เกิดความสะดวกต่อผู้ใช้บริการมากเท่าที่ควร • ด่านศุลกากรแม่สอด สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดแจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ
2	**ประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• การค้าผ่านด่านแม่สอดมีการเติบโตมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ยกเว้นในภาวะเหตุการณ์ความไม่สงบในเมียนมา) และเป็นด่านการค้าที่ไทยได้ดุลการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านอย่างมาก • ผู้ใช้บริการพอใจในบริการที่ได้รับในระดับพึงพอใจปานกลาง อันเกิดจากการให้บริการของเจ้าหน้าที่และการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการให้บริการ แต่ควรเพิ่มความรวดเร็วในการตรวจสอบสินค้าขาเข้าและขาออก • ผู้ใช้บริการพึงพอใจมากกับสภาพแวดล้อมและสภาพกายภาพของด่านศุลกากรแม่สอดปานกลาง แต่ควรจัดการการจราจรภายในด่านให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และเพิ่มศักยภาพของเจ้าหน้าที่ภาครัฐในการดูแลรักษาความปลอดภัยในบริเวณด่านเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการดูแลรักษาสินค้าของกลาง • ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจปานกลาง อย่างไรก็ตาม ควรปรับแก้ไขกฎระเบียบทั้งที่เป็นกฎระเบียบของหน่วยงานศุลกากรในส่วนที่เป็นการจัดการสินค้าตกค้าง และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาตให้ทำการขนส่งสินค้าผ่านแดน • ด่านศุลกากรแม่สอด มูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้น และผู้ใช้บริการพึงพอใจในระดับปานกลาง

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาด่านศุลกากรแม่สอด
3	**ผลกระทบ (Impact)** **น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• การลงทุนพัฒนาด่านแม่สอดส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและรายได้ของชุมชน ก่อให้เกิดการว่าจ้างพนักงานเพิ่มขึ้นในพื้นที่ และก่อให้เกิดการขยายตัวทั้งกิจกรรมที่ให้บริการแก่ผู้เดินทางสัญจรและนักท่องเที่ยว แรงงาน และกิจกรรมที่ให้บริการแก่สินค้า อาทิ เขตปลอดอากรศุลกากร ตัวแทนออกของรับอนุญาต และผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ • ด่านแม่สอดส่งผลดีต่อสังคมและคุณภาพชีวิต อย่างไรก็ตาม จะต้องเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการระบบสาธารณสุขอันเกิดจากการเพิ่มขึ้นของประชากรจากต่างประเทศมากขึ้น ขณะเดียวกันในด้านผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมควรเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการขยะที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการขนส่งที่เพิ่มขึ้น • ด่านศุลกากรแม่สอด ได้รับผลกระทบเชิงบวกปานกลางในภาพรวมของมิติเศรษฐกิจ/รายได้ สังคม/คุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อม แต่ควรเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการขยะ
4	**ความเชื่อมโยง (Coherence)** **น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• การพัฒนาด่านศุลกากรแม่สอด อยู่ในแผนเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อส่งเสริมการลงทุนและเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ชายแดน มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนและระบบขนส่ง ระบบสาธารณูปโภค • การพัฒนาพื้นที่ชายแดนและโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศเมียนมาได้มีการเชื่อมโยงกับพัฒนาด่านพรมแดนเมียวดีแห่งใหม่ ตลอดจนเป็นการดำเนินงานที่ช่วยเสริมกับกิจกรรมศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างรถบรรทุกไทยกับรถบรรทุกเมียนมาบริเวณเมียวดีเทรดเซ็นเตอร์ • ด่านศุลกากรแม่สอด สอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านในระดับดี แต่อาจต้องเฝ้าระวังความไม่สงบของประเทศเพื่อนบ้าน
ผลการประเมินโครงการ		**17 คะแนน จาก 20 คะแนน (น่าพอใจ)**

ผลการประเมินโครงการ ได้รับคะแนนรวม 17 คะแนน (น่าพอใจ)

ด่านศุลกากรแม่สอดนับเป็นด่านชายแดนทางบกเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศเมียนมาที่มีมูลค่าการค้าสูงสุด เนื่องจากเป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศกับเมืองเศรษฐกิจใหญ่และเป็นอดีตเมืองหลวงของประเทศเมียนมา ได้แก่ เขตย่างกุ้ง นอกจากนี้ ยังมีการเชื่อมต่อกับเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจอื่น ๆ อาทิ เขตพะโค รัฐกะเหรี่ยง และรัฐมอญ โดยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับเมียนมาผ่านด่านศุลกากรแม่สอดมีมูลค่าเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง และค่อยมีการปรับตัวลดลงตั้งแต่ พ.ศ. 2566-2567 อันเป็นผลมาจากเหตุการณ์ความไม่สงบในประเทศเมียนมา โดยในภาพรวมการพัฒนาด่านศุลกากรแม่สอด โดยเฉพาะด่านพรมแดนแม่สอดที่ 1 และที่ 2 ที่เป็นประตูการค้าเชื่อมโยงกับเมียนมามีความสอดคล้องกับแผนงานและนโยบายภาครัฐ และมีความเชื่อมโยงกับการพัฒนาในพื้นที่และประเทศเพื่อนบ้าน สร้างผลกระทบเชิงบวกด้านการเศรษฐกิจและการจ้างงาน และได้รับการพึงพอใจจากผู้ใช้บริการโดยเฉพาะด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทำให้**ผลการประเมินด่านศุลกากรแม่สอดได้รับคะแนนสูงถึง 17 คะแนน**

ข้อค้นพบจากการประเมินการใช้ประโยชน์ด่านศุลกากรแม่สอด

1) ความล่าช้าในการก่อสร้างด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่ ทำให้ไม่สามารถย้ายหรือกระจายภาระงานจากพื้นที่ด่านเดิม

2) ปัญหาคอขวดบริเวณหน้าด่าน การเร่งรัดการก่อสร้างด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่เพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานพิธีการศุลกากร จะช่วยแบ่งเบาภาระการตรวจสินค้าที่บรรทุกด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นที่ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2

3) การเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการจราจรภายในบริเวณด่านและการจัดการแถวคอยของรถบรรทุกที่จอดเพื่อเข้ารับการตรวจสอบสินค้าและตรวจปล่อยบริเวณด่านทั้งขาออกและขาเข้า

4) การยกระดับการจัดการความปลอดภัยในพื้นที่ โดยเฉพาะการจัดการสินค้าตกค้างและของกลาง

5) การปรับแก้กฎหมายศุลกากรและกฎหมายของหน่วยงานภาครัฐที่ไม่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดนและไม่เอื้อต่อการให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ ทำให้ผู้ประกอบการให้บริการขนส่งและการค้าผ่านแดนขาดรายได้จากการให้บริการในส่วนนี้

6) รัฐบาลไทยและส่วนราชการท้องถิ่นควรประสานงานกับรัฐบาลกลางของเมียนมาและรัฐบาลท้องถิ่นของรัฐกะเหรี่ยงเรื่องการรักษาความสงบและการอำนวยความสะดวกให้มีการขนส่งสินค้าข้ามแดนได้สะดวกมากขึ้น เพื่อลดความไม่แน่นอนเรื่องการเปิด/ปิดด่าน และลดการตกค้างของสินค้าและรถบรรทุกที่ขนส่งข้ามแดน

7) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ด่านศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม

7.1) ข้อมูลพื้นฐาน

7.1.1) ความเป็นมา

รูปที่ 5.3-60 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งด่านศุลกากรนครพนม
ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

ด่านศุลกากรนครพนมก่อตั้งขึ้นใน พ.ศ. 2481[94] กฎกระทรวงการคลังออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 8) พุทธศักราช 2480 ในช่วงแรกด่านศุลกากรนครพนมได้อาศัยอาคารของท่าเทียบเรือการท่องเที่ยวซึ่งเป็นท่าแพขนานยนต์ของเทศบาลเมืองนครพนม ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม และตั้งอยู่ตรงข้ามเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน สปป.ลาว เป็นสถานที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากรและการขนส่งสินค้าเข้า-ออก เป็นที่ทำการชั่วคราว โดยเปิดให้บริการสำหรับการเดินทางและซื้อขายสินค้าระหว่างประชาชนไทยและ สปป.ลาว

จุดเปลี่ยนสำคัญเกิดขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2554 แขวงทางหลวงนครพนมได้จัดสรรอาคารเพื่อเป็นที่ทำการด่านศุลกากรนครพนม โดยอยู่ในพื้นที่ของอาคารสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน)

[94] ด่านศุลกากรกนครพนม. (2562). ประวัติด่านศุลกากรนครพนม. สืบค้นจากhttps://nakhonphanom.customs.go.th/cont_strc _simple.php?ini_menu=about_leftmenu&ini_content=about_180302_03&left_menu=menu_about_001&lang=th&top_menu=menu_about

และต่อมาใน พ.ศ. 2562 ได้มีการก่อสร้างอาคารด่านศุลกากรนครพนมแห่งใหม่แล้วเสร็จ จึงได้ย้ายที่ทำการด่านศุลกากรนครพนมมายังที่ตั้งในปัจจุบัน การให้บริการครอบคลุมการตรวจปล่อยสินค้านำเข้าส่งออกระหว่างประเทศ

รูปที่ 5.3-61 ด่านพรมแดนนครพนม

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2567)

การเปิดใช้สะพานแห่งนี้ส่งผลให้ท่าแพขนานยนต์เดิมได้ปิดทำการถาวรแต่ท่าเทียบเรือการท่องเที่ยวเทศบาลนครพนมยังคงเปิดดำเนินการอยู่ การสร้างสะพานมิตรภาพเป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เปลี่ยนรูปแบบการคมนาคมขนส่งในภูมิภาคจากทางน้ำเป็นทางบก การย้ายที่ทำการของด่านศุลกากรไปยังสะพานโดยตรงจึงสะท้อนถึงการปรับตัวของหน่วยงานภาครัฐให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการค้า การลงทุนในสะพานเป็นการส่งสัญญาณว่าการค้าทางบกจะมีความสำคัญมากขึ้น และด่านศุลกากรนครพนม ต้องพร้อมรองรับปริมาณการค้าที่เพิ่มขึ้นและรูปแบบการขนส่งที่ทันสมัยขึ้น การเปลี่ยนแปลงนี้ชี้ให้เห็นถึงความสามารถในการปรับตัวของด่านศุลกากรนครพนมในการรองรับพลวัตทางเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐานที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อคงบทบาทสำคัญในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการเชื่อมโยงภูมิภาค การที่ด่านศุลกากรนครพนม ย้ายตามโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ยังแสดงให้เห็นถึงการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ของรัฐในการรวมศูนย์การควบคุมการค้าชายแดน ณ จุดเชื่อมโยงหลัก[95]

[95] ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทย-ลาว.(2565). ความสัมพันธ์กับไทย. สืบค้นจาก https://thaibizlaos.com/lao/about/relations.php

รูปที่ 5.3-62 ตำแหน่งที่ตั้งด่านศุลกากรนครพนม

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2567)

7.1.2) สถิติการนำเข้า-ส่งออก

(1) สถิติการนำเข้า-ส่งออก ด่านศุลกากรนครพนม

จากการรวบรวมสถิตินำเข้าและส่งออกด่านศุลกากรนครพนม ตั้งแต่ พ.ศ. 2560-2565 จากฐานข้อมูลระบบ CIS (Customs Information System) กรมศุลกากร พบว่าปริมาณการส่งออกมีแนวโน้มลดลง ซึ่งต่างจากปริมาณการนำเข้าสินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในช่วง พ.ศ. 2560-2563 แต่ปริมาณนำเข้าใน พ.ศ. 2564 กลับลดลงร้อยละ 9.60 เมื่อเทียบกับ พ.ศ. 2563 และเพิ่มขึ้นใน พ.ศ. 2565 ร้อยละ 12.39 เมื่อเทียบกับ พ.ศ. 2564

สำหรับสินค้าที่ส่งออกมากเป็นอันดับหนึ่งในช่วง พ.ศ. 2560-2565 คือ สินค้าประเภทผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ (ลำไยและทุเรียน)

ในกรณีสินค้านำเข้าพบว่า สินค้าที่นำเข้ามากเป็นอันดับหนึ่งในช่วง พ.ศ. 2560-2565 คือ สินค้าประเภท เกลือ กำมะถัน ดิน (หินปูน)

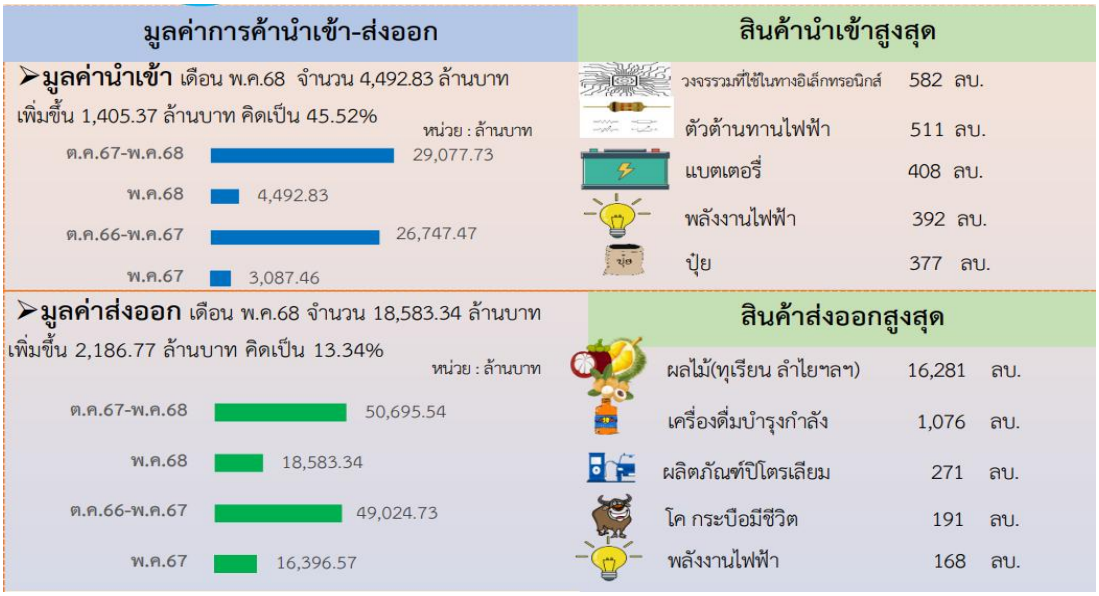
ตารางที่ 5.3-11 สถิติการนำเข้าและส่งออกด่านศุลกากรนครพนม ตั้งแต่ พ.ศ. 2560-2565

ปี	การส่งออก		การนำเข้า	
	ปริมาณการส่งออก (ล้านตัน)	มูลค่าการส่งออก (ล้านบาท)	ปริมาณการนำเข้า (ล้านตัน)	มูลค่าการนำเข้า (ล้านบาท)
2560	1.47	52,501.36	1.58	3,213.16
2561	1.24	48,136.88	1.80	6,730.37
2562	1.35	57,342.83	2.40	5,371.40
2563	0.89	49,773.80	2.50	7,286.62
2564	1.09	90,637.01	2.26	12,915.79
2565	0.69	41,156.88	2.54	16,233.38

ที่มา: ระบบ CIS (Customs Information System) กรมศุลกากร

หมายเหตุ พิจารณาหน่วยของสินค้าตามรหัสสถิติ KGM

สำหรับมูลค่าการนำเข้า ณ เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568 รวมอยู่ที่ 4,492.83 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,405.37 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 45.2 เมื่อเทียบกับเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2567 โดยสินค้านำเข้าสูงสุด ได้แก่ วงจรรวมที่ใช้ในทางอิเล็กทรอนิกส์ (582 ล้านบาท) ตัวต้านทานไฟฟ้า (511 ล้านบาท) แบตเตอรี่ (408 ล้านบาท) พลังงานไฟฟ้า (392 ล้านบาท) และ ปุ๋ย (377 ล้านบาท) ในกรณีสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงที่สุด ณ เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568 รวมอยู่ที่ 18,583.34 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,186.77 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13.34 เมื่อเทียบกับเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2567 ได้แก่ ผลไม้สดจำพวกทุเรียนและลำไย (มูลค่า 16,281 ล้านบาท) เครื่องดื่มบำรุงกำลัง (1,076 ล้านบาท) และผลิตภัณฑ์จากโลหะมีค่า (271 ล้านบาท) ตามลำดับ



รูปที่ 5.3-63 มูลค่าสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า ณ ด่านศุลกากรนครพนม

ที่มา: ด่านศุลกากรนครพนม (2568)[96]

[96] ด่านศุลกากรนครพนม.(2568). ข้อมูลการจัดเก็บรายได้ศุลกากรและการค้าชายแดน ด่านศุลกากรนครพนม สืบค้นจาก ttps://nakhonphanom.customs.go.th/data_files/3934840ac9141dbd11611f3c115c463e.pdf

ในส่วนของการขนส่งสินค้าผ่านด่านไปยังประเทศที่สาม พบว่ามูลค่าสินค้าผ่านแดนจาก สปป.ลาว ไปประเทศที่สาม (พฤษภาคม พ.ศ. 2568) จำนวน 620.07 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบมูลค่าในช่วงเดือนเดียวกันของปีก่อน (พฤษภาคม พ.ศ. 2567) จำนวน 2,748.60 ล้านบาท ลดลง 2,128.53 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 77.44 โดยสินค้าหลัก เช่น อุปกรณ์กระจายสัญญาณ (214 ล้านบาท) โบรมีน (87 ล้านบาท) และอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ (71 ล้านบาท) เป็นต้น

รูปที่ 5.3-64 ข้อมูลสินค้าผ่านแดนไปยังประเทศที่สามของด่านศุลกากรนครพนม

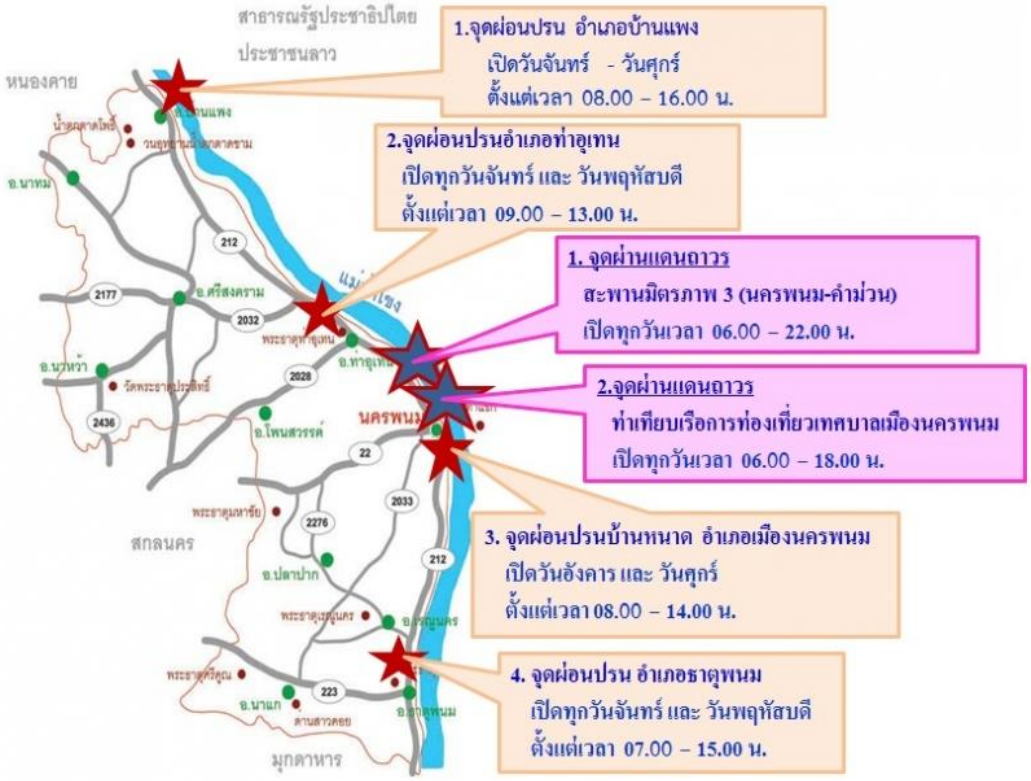
ที่มา: ด่านศุลกากรนครพนม (2568)

7.1.3) บทบาทหน้าที่และการให้บริการ

ด่านศุลกากรนครพนมมีภารกิจหลักในการรับปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำของเข้าและส่งของออก รวมถึงจัดเก็บอากรขาเข้า อากรขาออก ค่าธรรมเนียม และรายได้ศุลกากร ตลอดจนภาษีอากรแทนหน่วยงานอื่น เช่น ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต และภาษีเพื่อมหาดไทย นอกจากนี้ด่านศุลกากรนครพนมยังมีหน้าที่ควบคุมการนำของเข้าและส่งของออกให้เป็นไปตามระเบียบกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงนโยบายส่งเสริมการส่งออก นอกจากนี้ยังรับผิดชอบการป้องกันและปราบปรามการลักลอบหนีศุลกากรในเขตพื้นที่รับผิดชอบ

ทั้งนี้ ด่านศุลกากรนครพนม มีเขตพื้นที่ความรับผิดชอบครอบคลุมจังหวัดนครพนมและจังหวัดสกลนคร มีจุดผ่านแดนถาวรทั้งหมด 2 แห่ง คือ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) ท่าเทียบเรือการท่องเที่ยวเทศบาลนครพนม และยังดูแลจุดผ่อนปรนการค้า 4 แห่ง ได้แก่ จุดผ่อนปรนอำเภอท่าอุเทน จุดผ่อนปรนบ้านดอนแพง จุดผ่อนปรนอำเภอธาตุพนม และจุดผ่อนปรนบ้านหนาด ซึ่งมีเวลาทำการและสินค้าที่อนุญาตแตกต่างกันไป[97]

[97] ด่านศุลกากรนครพนม.(2567). ภารกิจและพื้นที่รับผิดชอบ สืบค้นจาก https://nakhonphanom.customs.go.th/cont_strc_simple.php?top_menu=menu_about&ini_menu=about_leftmenu&ini_content=about_150613_04&lang=th&left_menu=menu_about_004



รูปที่ 5.3-65 พื้นที่ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรนครพนม

ที่มา: ด่านศุลกากรนครพนม (2568)

กรมศุลกากรมีการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานศุลกากรด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยการนำระบบพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร Paperless เน้นบริการที่สะดวก รวดเร็ว และโปร่งใส ในรูปแบบของ E-customs ซึ่งได้ถูกออกแบบให้มีรูปแบบและขั้นตอนการทำงานของโปรแกรมของแต่ละระบบมาเป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อให้บริการแก่ผู้ประกอบการอย่างครบวงจร

ภารกิจของด่านศุลกากรพนม ในปัจจุบันมีความซับซ้อนและหลากหลายมิติมากกว่าแค่การเป็นหน่วยงานจัดเก็บรายได้ ความซับซ้อนนี้เกิดจากความจำเป็นในการบริหารจัดการพรมแดนที่ครอบคลุมทั้งมิติทางเศรษฐกิจ (การอำนวยความสะดวกการค้า) มิติทางกฎหมาย (การบังคับใช้กฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่น) และมิติทางความมั่นคง (การป้องกันการลักลอบ) การที่ต้องดูแลทั้งจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนหลายแห่งแสดงให้เห็นว่าด่านศุลกากรพนม ต้องปรับกลยุทธ์การทำงานให้เหมาะสมกับลักษณะการค้าที่แตกต่างกัน ตั้งแต่การค้าขนาดใหญ่ไปจนถึงการค้าท้องถิ่นขนาดเล็ก ด่านศุลกากรนครพนมจึงทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการประสานงานที่สำคัญในพื้นที่ชายแดน ทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อสร้างความมั่นคงและอำนวยความสะดวกทางการค้าในภาพรวม ซึ่งสะท้อนถึงแนวคิดการบริหารจัดการชายแดนแบบบูรณาการ (Integrated Border Management) ที่มุ่งเน้นทั้งประสิทธิภาพและความปลอดภัย

7.1.4) การพัฒนาด่านศุลกากรนครพนม

การพัฒนาด่านศุลกากรนครพนมมีการขยายและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับปริมาณการค้าทั้งขาเข้าและขาออก รวมถึงการพัฒนาและเสริมสร้างระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น การปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการของด่านศุลกากรเพื่อเพิ่มความรวดเร็วและความสะดวกในการดำเนินการทั้งในด้านการตรวจสอบและการผ่านพิธีการศุลกากร รวมถึงการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนเพื่อดึงดูดการลงทุนทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยให้สิทธิประโยชน์ทั้งทางด้านภาษีและมิใช่ภาษีเพื่อจูงใจให้เกิดการลงทุนเพิ่มประสิทธิภาพของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ โดยเฉพาะการให้มีอำนาจในการอนุมัติ อนุญาตแบบเบ็ดเสร็จในพื้นที่ และพัฒนาด่านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการผ่านแดน

ทั้งนี้ ด่านศุลกากรนครพนมได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อเสริมสร้างบทบาทในการเป็นประตูเศรษฐกิจที่สำคัญของภูมิภาค โดยมีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ เช่น การย้ายที่ทำการมายังสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) ซึ่งเปิดใช้งานใน พ.ศ. 2554 รวมถึงการก่อสร้างอาคารด่านศุลกากรแห่งใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง เช่น อาคารศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน (OSS) และอาคารคลังสินค้า[98] เป็นต้น ในพื้นที่ได้มีการจัดตั้งศูนย์บริการค้าชายแดนเบ็ดจุดเดียวจังหวัดนครพนม (NPMOSS) ซึ่งมีหน่วยงานบรูณาการ 6 หน่วยงาน ประกอบด้วย (1) สำนักงานพาณิชย์จังหวัดนครพนม (2) ด่านตรวจพืชนครพนม (3) ด่านกักกันสัตว์นครพนม (4) ด่านตรวจประมงนครพนม (5) ด่านตรวจสัตว์ป่านครพนม และ (6) สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยศูนย์ดังกล่าวเปิดดำเนินการเมื่อวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2566[99]

นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงระหว่างประเทศและโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมที่แล้วเสร็จใน พ.ศ. 2566 ในด้านเทคโนโลยีด่านศุลกากรนครพนม ได้นำระบบพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (e-Customs) มาใช้เพื่อเพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และโปร่งใสในการให้บริการ[100] พร้อมทั้งมุ่งยกระดับบริการให้เป็นแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) และบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและป้องกันการลักลอบต่าง ๆ การพัฒนาเหล่านี้มีเป้าหมายเพื่อผลักดันให้นครพนมเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ และเป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงไทยกับอาเซียนและจีนตอนใต้

สำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม จัดตั้งขึ้นโดยประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ที่ 2/2558 เรื่อง กำหนดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 2 ข้อที่ 4 ให้เป็นเส้นทางการค้าที่มีความได้เปรียบ เนื่องจากมีระยะทางที่สั้นที่สุดในการขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยผ่านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ไปยังภาคกลาง ตอนบนของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามและขึ้นไปนครหนานหนิง มณฑลกวางสี เมืองกวางโจว มณฑล กวางตุ้ง ภาคใต้ของสาธารณรัฐ

[98] สรุปความก้าวหน้าเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม (ข้อมูล ณ วันที่ 19 กุมภาพันธ์ 2561)

[99] ประกาศจังหวัดนครพนม (2566). การจัดตั้ง “ศูนย์บริการค้าชายแดนเบ็ดเสร็จจุดเดียวจังหวัดนครพนม (Nakhonphanom Border Trade One Stop Service : NPMOSS).

[100] สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.(2563). รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ. สืบค้นจาก https://www.nesdc.go.t h/ewt_dl_link.php?nid=10960

ประชาชนจีน ซึ่งมีระยะทางรวมประมาณ 2,239 กิโลเมตร การใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่ในการเป็นจุดศูนย์กลางโลจิสติกส์เชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ซึ่งเกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ทั้งหมดไว้อย่างเป็นระบบ อันประกอบไปด้วย การขนส่ง การเคลื่อนย้ายสินค้า-บริการ ข้อมูลข่าวสาร และการเคลื่อนย้ายทุน มีความพร้อมเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคมขนส่งและระบบสาธารณูปการ ซึ่งกำหนดให้ท้องที่ 13 ตำบล แบ่งเป็นอำเภอเมืองนครพนม 10 ตำบล ได้แก่ ตำบลกุรุคุ ตำบลท่าค้อ ตำบลนาทราย ตำบลนาราชควาย ตำบลในเมือง ตำบลบ้านผึ้ง ตำบลโพธิ์ตาก ตำบลหนองญาติ ตำบลหนองแสง และตำบลอาจสามารถและ อำเภอท่าอุเทน 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลโนนตาล ตำบลเวินพระบาท และตำบลรามราช เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม

7.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

7.2.1) การประเมินเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ

ด่านศุลกากรนครพนมมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะในด้านการค้าชายแดนและการเชื่อมโยงภูมิภาคกับลาว ซึ่งสอดคล้องกับ**<u>แผนระดับที่ 1</u>** ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ด้านความมั่นคงและด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **<u>แผนระดับที่ 2</u>** แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566-2570 หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **<u>แผนระดับที่ 3</u>** แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งกรอบแผนพัฒนาภาค พ.ศ. 2566-2570 สำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนนครพนม ให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นศูนย์กลางความเจริญในการกระจายความเจริญไปยังพื้นที่โดยรอบ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการลงทุน และสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน การผลักดันความตกลง GMS-CBTA เพื่อสนับสนุนการขนส่งข้ามพรมแดนภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion-Cross-Border Transport Agreement) อีกทั้งกรมขนส่งทางบกได้ลงทุนจัดตั้งศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมเรียบร้อยแล้ว อีกทั้งมีเอกชนผู้เช่าพื้นที่พัฒนา (ลงนามสัญญาเช่าจาก กรมธนารักษ์เมื่อ 15 กรกฎาคม พ.ศ. 2562)[101] เตรียมเข้าใช้พื้นที่ เพื่อพัฒนา กิจกรรมท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม พาณิชยกรรม ศูนย์กระจายสินค้า SMEs OTOP และอุตสาหกรรมทั่วไป

กล่าวคือด่านศุลกากรนครพนมมี**ความสอดคล้อง (Relevance) กับแผนทุกระดับ** ทั้งในมิติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การพัฒนาด่านให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น มีการแยกช่องทางบริการระหว่างรถบรรทุกสินค้าและนักท่องเที่ยวอย่างชัดเจน เพื่อให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพและปลอดภัย กล่าวคือ ช่องทางสำหรับรถบรรทุกสินค้าใช้

[101] สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2562) รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ สืบค้นจาก https://www.nesdc.go.th/ ewt_dl_link.php?nid=10960

สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มีระบบตรวจสอบเอกสารศุลกากร การชั่งน้ำหนัก และการตรวจปล่อยสินค้าแบบอัตโนมัติหรือกึ่งอัตโนมัติ ช่องทางสำหรับนักท่องเที่ยวและรถยนต์ส่วนบุคคล มีจุดตรวจหนังสือเดินทาง การตรวจสัมภาระ และการควบคุมคนเข้าเมือง การแยกช่องทางนี้ช่วยลดความแออัดและเพิ่มความปลอดภัย โดยเฉพาะในช่วงที่มีปริมาณการขนส่งสูงหรือเทศกาลท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังมีการใช้ระบบกล้องวงจรปิดและระบบควบคุมอัตโนมัติร่วมด้วยเพื่อเพิ่มความโปร่งใสในการดำเนินงาน

นอกจากนี้ ด่านศุลกากรนครพนมยังเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งรัฐบาลกำหนดให้จังหวัดนครพนม เป็นหนึ่งใน 10 พื้นที่เป้าหมายหลัก โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ด่านศุลกากรนครพนมเชื่อมต่อกับหลายพื้นที่สำคัญทั้งในระดับภูมิภาคและระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในบริบทของการค้าชายแดนและโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน เชื่อมแขวงคำม่วน สปป.ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 3 ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนหลัก เชื่อมเมืองนครพนมกับเมืองท่าแขก เส้นทางเศรษฐกิจ R12 เชื่อมไทย-ลาว-เวียดนาม-จีนตอนใต้ โดยเริ่มจากด่านนครพนม ผ่านท่าแขก (สปป.ลาว) น้ำพาว-จาลอ (เวียดนาม) ไปยังด่านโหยวอี้กว่านหรือด่านตงซิน (จีน) รวมระยะทางประมาณ 1,500 กิโลเมตร เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม (SEZ) เป็นประตูหลักในการรองรับการลงทุนและการขนส่งสินค้าจากเขตเศรษฐกิจนี้และศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมต่อการขนส่งทางถนนและระบบรางในอนาคต โดยเฉพาะโครงการรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่-นครพนม จุดผ่อนปรนการค้า เช่น บ้านแพง ท่าอุเทน ธาตุพนม และบ้านหนาดท่า เป็นต้น ซึ่งเชื่อมโยงการค้าระดับชุมชนกับฝั่ง สปป.ลาว ดังนั้น ศักยภาพของด่านนครพนมจึงไม่ใช่แค่จุดผ่านแดน แต่เป็น “โหนดยุทธศาสตร์” ที่เชื่อมไทยกับเศรษฐกิจลุ่มน้ำโขงและจีนตอนใต้โดยตรง

จะเห็นได้ว่าด่านศุลกากรนครพนมสอดคล้องกับนโยบายของภาครัฐที่เน้นการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) และการส่งเสริมเศรษฐกิจชายแดน โดยเฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ซึ่งมีเป้าหมายให้เป็นประตูการค้าสู่ สปป.ลาว เวียดนาม และจีน ผ่านการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน 4 ช่องจราจร การพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์และคลังสินค้าเย็น (Cold Storage) เป็นต้น

(2) การรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ

ด่านศุลกากรนครพนมเป็นหนึ่งในด่านสำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีบทบาทเชิงยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีนตอนใต้ผ่านเส้นทาง R12 โดยด่านศุลกากรนครพนมมีจุดผ่านแดนถาวรทั้งหมด 2 แห่ง คือ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) ท่าเทียบเรือการท่องเที่ยวเทศบาลนครพนม จากข้อมูลนโยบายและทิศทางการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนมได้มีการพัฒนาด่านศุลกากรนครพนมแห่งใหม่ ทางหลวงหมายเลข 22 ช่วงสกลนคร-นครพนม ตอน 1 ทางหลวงหมายเลข 212 (นครพนม-ท่าอุเทน) และศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม และเอกชนลงนามสัญญาเช่าจากกรมธนารักษ์เตรียมเข้าใช้พื้นที่ เพื่อพัฒนากิจกรรมท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม พาณิชยกรรม ศูนย์กระจายสินค้า SMEs OTOP และอุตสาหกรรมทั่วไป ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เหล่านี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการค้าและบริการด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาคให้ดียิ่งขึ้น

(3) สรุปผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ โดยรวมแล้ว การดำเนินการและพัฒนาด่านศุลกากรนครพนม มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญของประเทศ และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงภูมิภาค

(3.2) ประเด็นการรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ ด่านศุลกากรนครพนมเป็นเส้นทางหลักในการค้าและขนส่งสินค้าระหว่างไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีนตอนใต้ โดยมีการขยายเส้นทางการขนส่งทั้งการเปิดใช้เส้นทางรถบรรทุก และการขยายช่องจราจร เพื่อรองรับการเติบโตที่มีในอนาคต ทั้งนี้ด่านศุลกากรนครพนมมีการจัดระบบตรวจสอบที่แยกการขนส่งสินค้าออกจากการเดินทางของบุคคล เพื่อให้กระบวนการศุลกากรมีประสิทธิภาพและลดความแออัด

7.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) ที่ให้ความสำคัญกับความสามารถในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการของด่านศุลกากรนครพนม โดยการประเมินใช้ข้อมูลจากทั้งแหล่งทุติยภูมิและปฐมภูมิมีรายละเอียด ดังนี้

(1) มูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้นและดุลการค้าของไทย

จากข้อมูลทุติยภูมิสถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรนครพนม (รูปที่ 5.3-63) ซึ่งจากผลชี้ให้เห็นว่าด่านศุลกากรนครพนมมีแนวโน้มที่จะมีการขยายตัว โดยในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2567-พฤษภาคม พ.ศ. 2568 เมื่อเทียบกับตุลาคม พ.ศ. 2566-พฤษภาคม พ.ศ. 2567 มูลค่าการนำเข้าและส่งออกเพิ่มขึ้น 4,000 ล้านบาท

(2) ความพึงพอใจในบริการ

การประเมินความพึงพอใจในการบริการใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(2.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนโครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งได้ทำการศึกษาเมื่อปี พ.ศ. 2565 ได้สรุปผลการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรนครพนม ผลของคะแนนประสิทธิภาพที่ได้รับมานั้นแสดงให้เห็นว่า โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นประเด็นสำคัญที่สุดที่ต้องพิจารณา อย่างไรก็ตามแม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ได้มากนัก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์มองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่มีสามารถอำนวยความสะดวกได้พอสมควร ยกเว้นเจ้าของสินค้าที่มองว่าตนเองได้รับผลกระทบการสถานะโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบกฎระเบียบในปัจจุบัน ด้วยเหตุนี้จึงสะท้อนให้เห็นว่าคะแนนรวมของ**พื้นที่จุดผ่านแดนถาวร**

นครพนม จะมีค่าอยู่ในระดับปานกลาง คือ มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.149 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

(2.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

การประเมินจากข้อมูลปฐมภูมิใช้แบบสอบถามซึ่งการสำรวจดำเนินการในช่วงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568 ได้รับความคิดเห็นรวมทั้งสิ้น 44 คน แบ่งเป็น

- ผู้ประกอบการขนส่ง ร้อยละ 2.27
- ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก ร้อยละ 63.64
- ตัวแทนออกของ/ชิปปิ้ง ร้อยละ 27.27
- ผู้ผลิต/ผู้ค้า ร้อยละ 6.82

ซึ่งผลการสำรวจความพึงพอใจในการบริการ สามารถวิเคราะห์และสรุปประเด็นสำคัญได้ ดังนี้

<u>ภาพรวมความพึงพอใจในบริการ</u>

ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในบริการกว่าร้อยละ 70 ให้คะแนนอยู่ในระดับพึงพอใจ และรองลงมาร้อยละ 15 ให้คะแนนอยู่ระดับไม่พึงพอใจ โดยคะแนนเฉลี่ยส่วนใหญ่อยู่ที่ 0.83 แสดงให้เห็นว่าผู้รับบริการส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อบริการในภาพรวม

<u>รายการบริการที่โดดเด่น (มีความพึงพอใจ)</u>

โดยภาพรวมอยู่ในระดับความพึงพอใจเกือบทั้งหมด ตั้งแต่ความชัดเจนของขั้นตอนและเอกสาร ความสะดวกในการใช้บริการ ความสุภาพและอัธยาศัยของเจ้าหน้าที่ การให้คำแนะนำหรือให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร การบริการรับชำระค่าบริการและออกใบเสร็จ และความพร้อมของเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักโรค เป็นต้น

<u>รายการที่ควรปรับปรุง (มีความพึงพอใจต่ำกว่ารายการอื่น)</u>

มีความคิดเห็นเพียงเล็กน้อยที่ให้คะแนนไม่พึงพอใจและไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง รวมกันประมาณร้อยละ 25 โดยรายการที่ควรปรับปรุง เช่น ความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการด้านเอกซเรย์และการใช้เทคโนโลยี/ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการให้บริการ เป็นต้น

(3) ความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม

ข้อมูลปฐมภูมิที่รวบรวมจากการเก็บแบบสอบถาม โดยมีผลการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม สามารถสรุปผลการสำรวจได้ ดังนี้

ภาพรวมความพึงพอใจต่อสภาพกายภาพและสิ่งแวดล้อม

ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในต่อสภาพกายภาพและสิ่งแวดล้อมกว่าร้อยละ 70 ให้คะแนนอยู่ในระดับพึงพอใจ และกว่าร้อยละ 10 ให้คะแนนอยู่ระดับไม่พึงพอใจ โดยคะแนนเฉลี่ยส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 0.85 แสดงให้เห็นว่าผู้รับบริการส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อกายภายและสภาพสิ่งแวดล้อมของด่านศุลกากร

รายการที่ผู้รับบริการพึงพอใจที่สุด

การประเมินพึงพอใจต่อสภาพแวดล้อมที่โดดเด่น ประกอบด้วยความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อและรถบรรทุกสินค้า รวมถึงการจัดการการจราจรภายในบริเวณด่าน

รายการที่ควรปรับปรุง

รายการที่ควรมีการปรับปรุงที่มีคะแนนไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง มากกว่าร้อยละ 16 ได้แก่ การจัดการการจราจรภายในบริเวณด่าน การจัดการจราจรภายนอกด่าน ห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ และความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ด่าน เป็นต้น

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ด่านศุลกากรนครพนมควรได้รับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้เหมาะสมต่อการใช้งาน ทั้งด้านความสะอาด ความปลอดภัย และความสะดวกสบายของผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะการลดปัญหาฝุ่นละอองในพื้นที่ ซึ่งเป็นหนึ่งในปัญหาหลักที่ผู้ประกอบการและคนขับรถพบเจออยู่เป็นประจำ การปรับปรุงควรประกอบด้วยการปูพื้นลานจอดรถและเส้นทางสัญจรด้วยวัสดุที่ช่วยลดการฟุ้งกระจายของฝุ่น เช่น คอนกรีตหรือแอสฟัลต์ พร้อมทั้งมีระบบฉีดพ่นน้ำในจุดที่มีการจราจรหนาแน่นอย่างสม่ำเสมอ เป็นต้น

นอกจากนี้ ควรเพิ่มพื้นที่สีเขียวเพื่อช่วยฟอกอากาศและลดความร้อน รวมถึงส่งเสริมให้พื้นที่มีภูมิทัศน์ที่สวยงามและเป็นมิตรกับผู้ใช้งาน ส่วนในด้านสิ่งอำนวยความสะดวก พบว่าขณะนี้ห้องน้ำมีไม่เพียงพอ โดยเฉพาะในบริเวณให้บริการผู้มาติดต่อ จึงควรเร่งจัดสร้างและปรับปรุงห้องน้ำสาธารณะให้เพียงพอ สะอาด ปลอดภัย และรองรับการใช้งานของทั้งเจ้าหน้าที่และประชาชนที่มาใช้บริการด่าน ทั้งนี้เพื่อยกระดับคุณภาพของด่านให้เป็นจุดผ่านแดนที่มีมาตรฐานในทุกด้าน รองรับการค้าชายแดนและเชื่อมโยงภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(4) ความพึงพอใจในภาพรวม

ผู้ตอบแบบสอบถามยังได้แสดงความเห็นเพิ่มเติมในหลากหลายมิติ ประกอบด้วย

ด้านทรัพยากรบุคคล ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่หรือแบ่งทีมงานตามช่วงเวลา เพื่อรองรับปริมาณงานที่มากในบางช่วงเวลา อาทิ ช่วงฤดูผลไม้หรือเทศกาล ควรมีการเพิ่มเวรเจ้าหน้าที่ หรือใช้ระบบแบ่งเวร เพื่อให้การปล่อยสินค้าไม่ล่าช้า รวมถึงพัฒนาทักษะและอบรมเจ้าหน้าที่ด้าน IT และกฎระเบียบ ให้สามารถใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเข้าใจกฎระเบียบ เพื่อความรวดเร็วในการพิจารณา

ด้านบริการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยควรมีการบูรณาการระบบระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ศุลกากร ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง พาณิชย์ และเกษตร ให้อยู่ในระบบเดียวกันเพื่อให้การตรวจสอบข้อมูลเป็นไปอย่างสอดคล้องและลดการรอตรวจเอกสารแบบหลายจุด

(5) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(5.1) ประเด็นมูลค่าการนำเข้าส่งออก และดุลการค้า จากข้อมูลปริมาณมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกของด่านศุลกากรนครพนม พบว่ามีการอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

(5.2) ประเด็นความพึงพอใจในการบริการ โดยเฉลี่ยผู้ใช้บริการพอใจในบริการที่ได้รับในระดับพึงพอใจ (ได้คะแนนเฉลี่ยมากกว่า 0.83) เนื่องด้วยการให้บริการที่ดีของเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรนครพนม โดยเฉพาะในด้านการให้คำแนะนำเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรที่มีความชัดเจน เข้าใจง่าย และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงาน

(5.3) ประเด็นความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม ผู้ใช้บริการไม่พึงพอใจกับสภาพแวดล้อมและสภาพกายภาพของด่านศุลกากรนครพนม ตั้งแต่ที่จอดรถบรรทุกสินค้า รวมถึงห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ รวมถึงปัญหาการจัดการจราจรทั้งภายในด่านและภายนอกด่านศุลกากรนครพนม

(5.4) ประเด็นความพึงพอใจในภาพรวม ผู้ใช้บริการมีความต้องการเพิ่มเจ้าหน้าที่หรือแบ่งทีมงานตามช่วงเวลา เพื่อรองรับปริมาณงานที่มากในบางช่วงเวลา รวมถึงควรมีการบูรณาการระบบระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

7.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

สำหรับการประเมินผลกระทบของด่านศุลกากรนครพนม ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิโดยอาศัยการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือเพื่อค้นหาผลวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อชุมชนบริเวณด่านนครพนม และข้อมูลปฐมภูมิโดยอาศัยการสำรวจข้อมูลชุมชนต่อผลกระทบที่ได้รับจากด่านศุลกากรนครพนม โดยพบว่า ด่านศุลกากรนครพนมสามารถสร้างรายได้ให้กับผู้ประกอบการและโลจิสติกส์ท้องถิ่น และช่วยเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจอย่างชัดเจนในระดับจังหวัด อย่างไรก็ตามประโยชน์ทางเศรษฐกิจยังจำกัดในวงแคบ และไม่กระจายลงสู่ระดับครัวเรือนในชุมชนชายแดนอย่างทั่วถึง ขณะที่ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการจราจรจากรถบรรทุกยังไม่มีระบบจัดการที่ดีพอ โดยมีรายละเอียดการรวบรวมและวิเคราะห์ ดังนี้

การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ที่ปรึกษาได้ทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่ามีการศึกษากลยุทธ์การปรับตัวเพื่อเพิ่มความสามารถการแข่งขันของธุรกิจขนส่งสินค้าในท้องถิ่น เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน กรณีศึกษา จังหวัดนครพนม[102] ส่วนหนึ่งมีผลการศึกษาเกี่ยวกับ**ผลกระทบจากการเปิดด่านการค้า**สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ในเขตพื้นที่จังหวัดนครพนมต่อธุรกิจขนส่งในท้องถิ่น ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงทั้งด้านเศรษฐกิจที่ขยายตัวขึ้น

[102] กลยุทธ์การปรับตัวเพื่อเพิ่มความสามารถการแข่งขันของธุรกิจขนส่งสินค้าในท้องถิ่น เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน กรณีศึกษา จังหวัดนครพนม,วิทยานิพนธ์ของธีราพร พลหงษ์,2566

อย่างรวดเร็ว ธุรกิจขนส่งได้รับความสนใจและมีความต้องการของผู้ประกอบการขายสินค้าและบริการมากขึ้น แต่ผู้ประกอบการรายย่อยขาดเงินทุน อุปกรณ์ เทคโนโลยีขนส่งที่ทันสมัยที จะรองรับการให้บริการที่เพิ่มมากขึ้น จึงทำให้มีนักลงทุนต่างชาติเข้ามาเปิดธุรกิจขนส่งแข่งกับผู้ประกอบการในท้องถิ่น **ผลกระทบด้านสังคม**รวมถึงวัฒนธรรมที่มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้กันระหว่างประเทศ ความเป็นอยู่ ตลาดแรงงานเข้ามาขายแรงงานทำให้ได้แรงงานเพิ่มขึ้น แต่ความต้องการแรงงานก็เพิ่มขึ้นทำให้ผู้ใช้แรงงานประเภทไร้ฝีมือมีความต้องการเพิ่มขึ้นส่งผลให้ค่าแรงเพิ่มขึ้นเกือบเทียบเท่าผู้มีฝีมือส่งผลให้ต้นทุนของผู้ประกอบการในท้องถิ่นเพิ่มขึ้น **ผลกระทบด้านการขนส่ง** การขนส่งในจังหวัดนครพนมส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางบก เมื่อมีการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษได้มีการพัฒนาเป็นทางน้ำ (เรือ) และทางเครื่องบิน ทำให้นักลงทุนมาเปิดเส้นทางการขนส่งทางเรือและทางเครื่องบินเพื่อแข่งขันกับผู้ประกอบการในท้องถิ่นที่มีการขนส่งทางเดียว

การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลปฐมภูมิการประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ของด่านศุลกากรนครพนมใช้การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสอบถามในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568 โดยได้รับผลการสำรวจจากคนในพื้นที่จำนวน 47 คน (การประเมินภาพรวมผลกระทบ) แบ่งเป็นคนที่อยู่ในชุมชนภายใน 1 กิโลเมตร (การประเมินผลกระทบชุมชมในรัศมี 1 กิโลเมตรจากด่าน) จากที่ตั้งด่าน 25 คน และคนในชุมชนที่ตั้งห่างไปมากกว่า 1 กิโลเมตร 22 คน (การประเมินผลกระทบชุมชมในรัศมีมากกว่า 1 กิโลเมตรไม่เกิน 5 กิโลเมตรจากด่าน) โดยผู้ตอบแบบสอบถามตามสัดส่วนอาชีพ ดังนี้

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 38.65
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 17.52
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 17.52
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 23.80
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 2.51

(1) เศรษฐกิจ/รายได้

โดยสามารถสรุปผลกระทบด้านเศรษฐกิจจากการพัฒนาโลจิสติกส์และกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับด่านศุลกากรนครพนม พบว่าจากข้อมูลความคิดเห็นของชุมชนเกี่ยวกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจจากโครงการต่าง ๆ พบว่า มีความเห็นที่หลากหลายและสะท้อนถึงผลกระทบที่ไม่สม่ำเสมอในแต่ละพื้นที่ โดยในด้านบวก หลายความคิดเห็นระบุว่าโครงการส่งผลให้เกิดเงินหมุนเวียนในชุมชนมากขึ้น เกิดการจ้างงาน การค้าขายคึกคักมากขึ้น โดยเฉพาะร้านค้าปลีก ร้านอาหาร และร้านขายของชำในหมู่บ้านที่มีรายได้ดีขึ้นจากจำนวนคนที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ การเดินทางที่สะดวกขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น มอเตอร์เวย์หรือระบบโลจิสติกส์ยังช่วยลดต้นทุนและเวลาในการขนส่ง ซึ่งอาจมีส่วนในการกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งในระดับท้องถิ่นและประเทศ

อย่างไรก็ตาม มีข้อกังวลจำนวนมากเกี่ยวกับการที่ผลประโยชน์กระจุกตัวอยู่ในกลุ่มทุนภายนอก โดยไม่มีการส่งเสริมท้องถิ่นอย่างเป็นรูปธรรม บางพื้นที่ยังไม่เห็นผลชัดเจนว่าการพัฒนาเหล่านี้มี

ผลต่อเศรษฐกิจในระดับครัวเรือนหรือชุมชนจริงหรือไม่ โดยมีเสียงสะท้อนว่า “ไม่มีการส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่ มีแต่หน่วยงานเข้ามาเก็บข้อมูล” และ “รายได้ไม่ได้เปลี่ยนแปลงเท่าเดิม” ขณะที่ปัญหาค่าครองชีพที่สูงขึ้น

ภาพรวมสะท้อนว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอาจมีศักยภาพในการกระตุ้นเศรษฐกิจ หากมีการบริหารจัดการที่เชื่อมโยงผลประโยชน์กลับสู่ชุมชนอย่างแท้จริง และมีมาตรการลดผลกระทบทางลบควบคู่กันไป โดยเฉพาะการกระจายรายได้ การจ้างงานในพื้นที่ และการส่งเสริมผู้ประกอบการท้องถิ่นให้สามารถเติบโตไปพร้อมกับการพัฒนาในระดับมหภาค

(2) สังคม/คุณภาพชีวิต

ผลกระทบทางสังคมและคุณภาพชีวิต พบว่าความคิดเห็นมีทั้งด้านบวกและด้านลบอย่างหลากหลาย ในด้านบวก หลายความคิดเห็นมองว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทำให้การเดินทางสะดวกขึ้น เกิดการจ้างงานและโอกาสในอาชีพใหม่ ๆ บางพื้นที่มีการลงทุนเพิ่มขึ้น เช่น ถนน ไฟฟ้า ส่งผลให้คุณภาพชีวิตโดยรวมดีขึ้น เกิดความคึกคักของเมือง ร้านค้าและบริการต่าง ๆ มีลูกค้ามากขึ้น ทำให้ภาพรวมเมืองดูน่าอยู่ขึ้น เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม หลายความคิดเห็นสะท้อนผลกระทบด้านลบที่เกิดขึ้นอย่างชัดเจน โดยเฉพาะปัญหาการจราจรติดขัด ด้วยปริมาณรถมากขึ้นและน้ำหนักจากรถบรรทุกส่งผลให้ถนนพัง ทรุดโทรม สภาพแวดล้อมเสื่อมโทรม และคุณภาพชีวิตลดลง และหลายชุมชนระบุถึงความไม่ปลอดภัยจากการจอดรถไม่เป็นระเบียบ ปัญหาคนแปลกหน้าเข้ามาในพื้นที่ การแข่งขันไม่เป็นธรรม การแย่งใช้ทรัพยากร

(3) สิ่งแวดล้อม

จากการรวบรวมความคิดเห็น พบว่าผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากโดยรวมมีความกังวลเรื่อง มลภาวะทางอากาศ ฝุ่นละออง ควัน และเสียง เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีการก่อสร้างหรือการขนส่งสินค้าโดยใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ ซึ่งทำให้เกิดฝุ่นควันจากการวิ่งของรถ รวมถึงเสียงดังจากการบีบแตรหรือเครื่องยนต์ ทำให้ประชาชนในพื้นที่ใกล้เคียงได้รับผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต เช่น มีปัญหาเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ ความรู้สึกไม่ปลอดภัย และการนอนหลับของเด็กนักเรียนถูกรบกวน เป็นต้น

หลายความคิดเห็นสะท้อนปัญหา การเพิ่มขึ้นของขยะ ซึ่งเกิดจากกิจกรรมของคนต่างถิ่นหรือการดำเนินงานของภาคธุรกิจที่เข้ามาในพื้นที่ โดยไม่มีการจัดการที่เป็นระบบ ส่งผลให้ภาพลักษณ์ของเมืองและชุมชนแย่ลง ขณะเดียวกันมีข้อเสนอแนะให้มีการตรวจสอบสภาพรถบรรทุกให้พร้อมใช้งานเพื่อลดการปล่อยควันดำ และควบคุมความเร็วของรถอย่างเข้มงวดเพื่อความปลอดภัย

แม้บางความคิดเห็นจะเห็นว่าโครงการมีแนวโน้มช่วย “ลดมลภาวะ” หากวางแผนอย่างเหมาะสม และหากย้ายโครงการออกนอกเมืองก็จะช่วยลดผลกระทบได้มาก แต่โดยภาพรวมประชาชนยังคาดหวังให้ภาครัฐเข้ามาดูแลจัดการปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง โดยเฉพาะฝุ่นละอองจากรถบรรทุก การจัดการขยะ และการออกแบบพื้นที่ให้เอื้อต่อการลดผลกระทบ เช่น การจัดทำแนวกั้นเสียง เพิ่มพื้นที่สีเขียว หรือแยกโซนที่อยู่อาศัยออกจากพื้นที่โลจิสติกส์ เพื่อป้องกันไม่ให้ปัญหาสิ่งแวดล้อมลุกลามและกระทบต่อสุขภาพของคนในชุมชนในระยะยาว เป็นต้น

(4) สรุปผลประเมินด้านผลกระทบ (Impact) ไม่น่าพอใจ (2 คะแนน)

(4.1) ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้ ด่านศุลกากรนครพนมมีส่วนช่วยให้การขนส่งสะดวกรวดเร็วมากขึ้น ส่งผลให้สามารถลดต้นทุนและเวลาในการดำเนินงาน ขณะเดียวกันมีเงินหมุนเวียนในพื้นที่มากขึ้น ธุรกิจบางส่วน เช่น ร้านค้าปลีกและบริการในหมู่บ้านมีการซื้อขายดีขึ้น เป็นต้น อย่างไรก็ตาม มีข้อกังวลว่ารายได้ส่วนใหญ่ตกอยู่กับหน่วยงานรัฐหรือกลุ่มทุนภายนอก โดยชาวบ้านยังไม่ได้รับประโยชน์โดยตรงอย่างชัดเจน และยังไม่มีการส่งเสริมเศรษฐกิจท้องถิ่นอย่างเพียงพอ

(4.2) ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต การคมนาคมที่สะดวกขึ้นช่วยให้การเดินทางและการเข้าถึงบริการดีขึ้นในบางพื้นที่ แต่มีรายงานว่าคุณภาพชีวิตของชุมชนโดยรอบยังทรงตัวหรือแย่ลงจากผลกระทบของการใช้ถนนร่วมกับรถบรรทุกขนาดใหญ่ เช่น เสียงดัง ฝุ่น และความไม่ปลอดภัยจากการจอดรถไม่เป็นระเบียบ เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับการแย่งใช้ทรัพยากรและความเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตชุมชน รวมถึงปัญหาจราจรและขาดแคลนพื้นที่รองรับกิจกรรมชุมชน

(4.3) ประเด็นสิ่งแวดล้อม มีปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมชัดเจน เช่น ฝุ่นละอองจากรถบรรทุก มลพิษทางอากาศ เสียงดัง และขยะที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมขนส่งสินค้าในพื้นที่โดยเฉพาะบริเวณใกล้โรงเรียนและที่อยู่อาศัยชุมชน เป็นต้น มีข้อเสนอแนะให้ควบคุมความเร็วรถ ตรวจสภาพรถขนส่ง และจัดพื้นที่จอดรถให้เป็นระเบียบ เพื่อบรรเทาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนในพื้นที่

7.2.4) การประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence)

การประเมินด้านความเชื่อมโยงของด่านศุลกากรนครพนม พิจารณาจาก 2 ด้าน โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดการประเมินด้านความเชื่อมโยง ดังนี้

(1) ความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาในประเทศ

ด่านศุลกากรนครพนมมีบทบาทสำคัญในแผนการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะในบริบทของ**ยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน** และการเชื่อมโยงภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับจีนตอนใต้ผ่านเส้นทางเศรษฐกิจ R12 ซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายของรัฐบาลในหลายด้าน บทบาทของด่านนครพนมในแผนพัฒนาประเทศ ประกอบด้วย

(1.1) ประตูเศรษฐกิจสู่อาเซียนและจีนตอนใต้ ด่านนครพนมเป็นจุดผ่านแดนหลักที่เชื่อมโยงไทย-ลาว-เวียดนาม-จีนตอนใต้ในระยะทางสั้นที่สุด (ประมาณ 1,029 กิโลเมตร)

(1.2) สนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม (SEZ) เป็นหนึ่งใน 10 เขตเศรษฐกิจพิเศษที่รัฐบาลกำหนดไว้เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และส่งเสริมการลงทุน

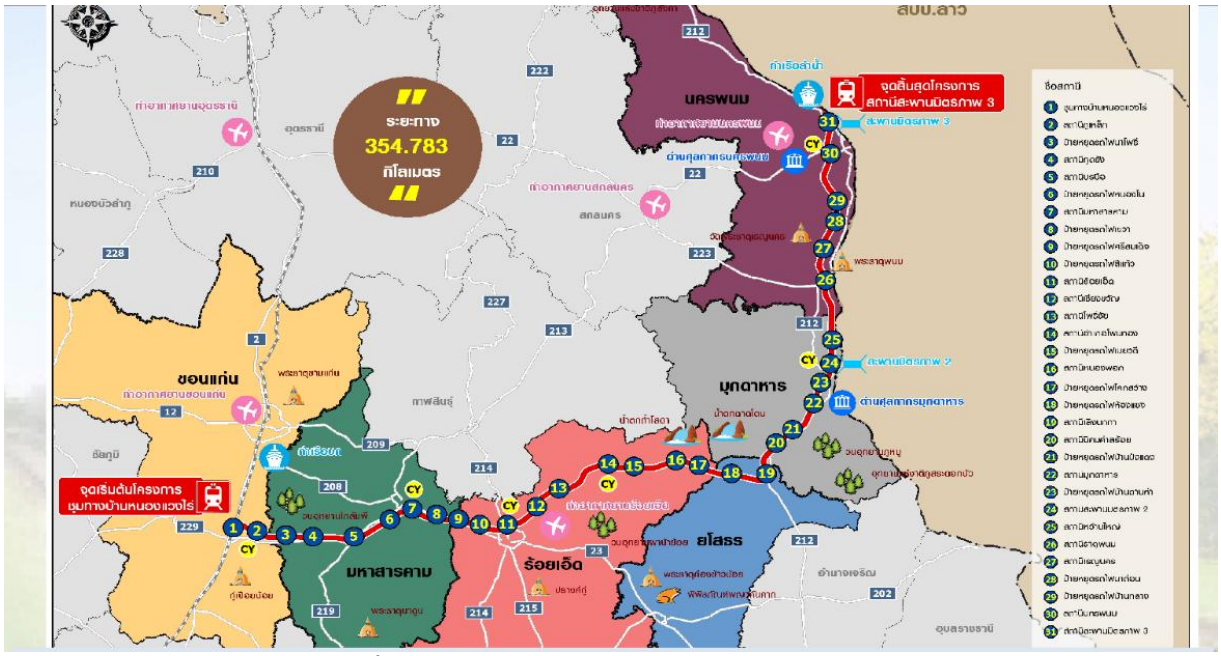
(1.3) โครงสร้างพื้นฐานเชิงยุทธศาสตร์ มีการลงทุนในโครงการสำคัญ เช่น รถไฟทางคู่สายบ้านไผ่-นครพนม ศูนย์ขนส่งสินค้าชายแดน และการพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

(1.4) การพัฒนาเมืองชายแดนอย่างยั่งยืน นครพนมถูกกำหนดให้เป็น “เมืองน่าอยู่ ประตูเศรษฐกิจสู่อาเซียน” โดยเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจควบคู่กับคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม

(1.5) การส่งเสริมการท่องเที่ยวและวัฒนธรรม รัฐบาลผลักดันให้กลุ่มจังหวัด “สนุก” (สกลนคร-นครพนม-มุกดาหาร) เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

เมื่อ พ.ศ. 2554 คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ประกาศพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มเติม เพื่อให้การจัดตั้งและดำเนินการ**เขตเศรษฐกิจพิเศษ** ระยะที่ 2 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยในส่วนของจังหวัดนครพนมได้กำหนดให้ จำนวน 2 อำเภอ 13 ตำบล ได้แก่ อำเภอเมืองนครพนม 10 ตำบล และอำเภอท่าอุเทน 3 ตำบล มีเนื้อที่รวม 794.79 ตารางกิโลเมตร หรือ 495,743.75 ไร่คิดเป็นร้อยละ 14.71 ของพื้นที่จังหวัด เพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ เป็นเมืองผลิตอาหารปลอดภัยและอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร และเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จเพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม ประกอบด้วย (1) สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) (2) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 (นครพนม-ท่าอุเทน) (3) อาคารศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน (OSS) (4) อาคารคลังตรวจสินค้าและเก็บของกลาง (R8) (5) อาคารคลังสินค้า (R12) และ (6) อาคารด่านชายแดน (CIQ)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่จังหวัดนครพนมเพื่อรองรับการขนส่งและการเดินทาง อันประกอบด้วยโครงการ**ก่อสร้างรถไฟทางคู่**[103] สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ระยะทาง 347 กิโลเมตร งบประมาณกว่า 6.6 หมื่นล้านบาท เริ่มดำเนินการก่อสร้าง พ.ศ. 2567 คาดว่าใช้เวลา 4 ปี จึงจะแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2570



รูปที่ 5.3-66 เส้นทางรถไฟรางคู่ บ้านไผ่-นครพนม

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย (2566)

[103] สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดมุกดาหาร. (2561) ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดมุกดาหาร และเขพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร. สืบค้นจาก chromeextension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.mukda han.go.th/data/pg.pdf

(2) ความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน

การค้าชายแดนและการเชื่อมโยงโครงข่ายโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ **สปป. ลาวและจีน** มีการจัดเตรียมแผนพัฒนาเชื่อมโยงกับด่านศุลกากรนครพนม ดังนี้

สปป.ลาว: การพัฒนาแขวงคำม่วน

1) โครงการพัฒนาเมืองท่าแขก เมืองฝั่งตรงข้ามด่านนครพนม มีการส่งเสริมให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และการค้าชายแดน โดยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน R12 และคลังสินค้า เป็นต้น

2) การเชื่อมโยงกับรถไฟลาว-จีน แม้เส้นทางหลักของรถไฟจะอยู่ทางเหนือ (เวียงจันทน์-บ่อเต็น) แต่ลาวมีแผนพัฒนาโครงข่ายรองเพื่อเชื่อมเมืองท่าแขกกับระบบรางในอนาคต

3) การส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษท่าแขก มีการดึงดูดการลงทุนจากจีนและเวียดนาม โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมเบาและการแปรรูปสินค้าเกษตร

จีน: การขยายอิทธิพลผ่านเส้นทาง R12

1) ยุทธศาสตร์ Belt and Road Initiative (BRI) จีนสนับสนุนการพัฒนาเส้นทาง R12 เพื่อเป็นทางเลือกใหม่ในการขนส่งสินค้าจากจีนตอนใต้ อาทิ กว่างซี ผ่านเวียดนาม-ลาว-ไทย

2) การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานลาว จีนให้เงินกู้และการสนับสนุนทางเทคนิคแก่ลาวในการพัฒนาเส้นทาง R12 และโครงการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง

3) การขยายตลาดสินค้าเกษตรจากไทย จีนสนใจใช้เส้นทาง R12 ผ่านด่านนครพนมในการนำเข้าผลไม้สดจากไทย เช่น ทุเรียนและลำไย ซึ่งต้องการเส้นทางที่รวดเร็วและมีระบบควบคุมคุณภาพ

(3) สรุปผลประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาในประเทศ ด่านศุลกากรนครพนมเป็นโครงการที่อยู่ในแผนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทย ที่มีไว้เพื่อส่งเสริมการลงทุนและเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ชายแดน มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ทางบก และทางราง ซึ่งจะช่วยให้การค้าชายแดนมีความคล่องตัวมากขึ้น แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นการพัฒนายังคงไม่เชื่อมต่อกัน อีกทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม (Nakhon Phanom SEZ) ยังอยู่ในช่วงของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเตรียมความพร้อมด้านบริการ โดยยังไม่เปิดให้บริการเต็มรูปแบบในลักษณะของนิคมอุตสาหกรรมที่มีโรงงานหรือศูนย์โลจิสติกส์ขนาดใหญ่ดำเนินงานอย่างเป็นทางการ และศูนย์ขนส่งสินค้าชายแดนนครพนมได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุน (PPP) กับบริษัท เอสอีแอล จำกัด (SACL) ซึ่งปัจจุบันส่วนที่เอกชนรับผิดชอบก่อสร้างแล้วเสร็จ และอยู่ระหว่างการก่อสร้างในส่วนที่ภาครัฐรับผิดชอบ[104]

(3.2) ประเด็นความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน ประเทศเพื่อนบ้านมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานชายแดนเพื่อช่วยให้เกิดความรวดเร็วในการติดต่อค้าขายสินค้ามากขึ้น อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการโลจิสติกส์และตัวแทนผู้ส่งออกของไทยขอให้รัฐบาลไทยให้ความร่วมมือหรือ

[104] กรมการขนส่งทางบก,จ้างที่ปรึกษายกระดับแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) รองรับการเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานแบบบูรณาการและเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

ความช่วยเหลือรัฐบาล สปป.ลาว ในการพัฒนาเส้นทางการขนส่งในแขวงคำม่วน ที่ปัจจุบันอยู่ในสภาพทรุดโทรม เป็นหลุมเป็นบ่อ ทำให้ไม่สามารถทำความเร็วในการเดินทางใน สปป.ลาวได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการช้ำของผลไม้ที่ไทยส่งออก ตลอดจนช่วยเจรจากับรัฐบาลจีนและเวียดนามลดระดับการตรวจสอบอย่างเข้มข้นกับสินค้าผลไม้ส่งออกของไทย เพราะจะทำให้เสียเวลาในการรอคอยที่ด่านจีน/เวียดนามหลายวัน ส่งผลให้คุณภาพสินค้าผลไม้สดและผลไม้แช่เย็นปรับลดลง และได้ราคาลดลง

7.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากทำการประเมินผลด่านศุลกากรนครพนมตามเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 4 ด้านแล้ว ที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมของโครงการได้ ดังนี้

ข้อ	เกณฑ์การพิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาด่านศุลกากรนครพนม
1	**ความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• การดำเนินการและพัฒนาด่านศุลกากรนครพนม มีความสอดคล้องอย่างมากกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญของประเทศ และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงภูมิภาค • การรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ ด่านศุลกากรนครพนมเป็นเส้นทางหลักในการค้าและขนส่งสินค้าระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม-จีนตอนใต้ โดยมีการขยายเส้นทางการขนส่งทั้งการเปิดใช้เส้นทางรถบรรทุกและการขยายช่องจราจร เพื่อรองรับการเติบโตที่มีในอนาคต • ด่านศุลกากรนครพนม สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดแจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ
2	**ประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• มูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกของด่านศุลกากรนครพนม พบว่ามีการอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง • การใช้บริการมีระดับความพอใจในบริการที่ได้รับในระดับพึงพอใจ เนื่องด้วยการให้บริการที่ดีของเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรนครพนม โดยเฉพาะในด้านการให้คำแนะนำเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรที่มีความชัดเจน เข้าใจง่าย และเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงาน • ด้านสภาพแวดล้อม ผู้ใช้บริการยังมีความกังวลเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม อาทิ ฝุ่นละอองจากรถบรรทุก มลพิษทางอากาศ เสียงดัง และขยะที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมขนส่งสินค้าในพื้นที่ โดยเฉพาะบริเวณใกล้โรงเรียนและที่อยู่อาศัยชุมชน • ผู้ใช้บริการมีความต้องการเพิ่มเจ้าหน้าที่หรือแบ่งทีมงานตามช่วงเวลา เพื่อรองรับปริมาณงานที่มากในบางช่วงเวลา รวมถึงควรมีการบูรณาการระบบระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง • ด่านศุลกากรนครพนม มูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้น และผู้ใช้บริการพึงพอใจในระดับปานกลาง
3	**ผลกระทบ (Impact) ไม่น่าพอใจ ได้ 2 คะแนน**	• การให้บริการส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและส่งผลเชิงบวกต่อผู้ประกอบการในพื้นที่ โดยเฉพาะในด้านการขนส่งและการจ้างงาน อย่างไรก็ตาม ในระดับชุมชน ยังพบว่าผลกระทบด้านเศรษฐกิจโดยตรงยังไม่เด่นชัดมากนัก • การเพิ่มขึ้นของรถบรรทุกส่งผลเสียต่อสังคมและคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยรอบ เนื่องจากยังไม่มีการจัดระเบียบและกำกับดูแลการใช้ถนนให้เหมาะสมและปลอดภัยต่อชุมชนโดยรอบ • คนในชุมชนเป็นสัดส่วนจำนวนมากรับรู้ถึงเสียงรบกวนเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ปริมาณขยะจำนวนมากส่งผลให้เกิดมลภาวะทางกลิ่น • ด่านศุลกากรนครพนม ได้รับผลกระทบเชิงลบที่ชัดเจนในมิติด้านสังคมและคุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อม
4	**ความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• ด่านศุลกากรนครพนมเป็นโครงการที่อยู่ในแผนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทย ที่มีไว้เพื่อส่งเสริมการลงทุนและเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ชายแดนมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ทางบก และทางราง ซึ่งจะช่วยให้การค้าชายแดนมีความคล่องตัวมากขึ้น

ข้อ	เกณฑ์การพิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาด่านศุลกากรนครพนม
		• ยังไม่มีแผนความร่วมมือระหว่างประเทศร่วมกัน • ด่านศุลกากรนครพนม สอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านในระดับดี แต่ควรแผนความร่วมมือระหว่างประเทศร่วมกันเพื่อเพิ่มความชัดเจนให้กับผู้ประกอบการและประชาชนในพื้นที่
ผลการประเมินโครงการ		**15 คะแนน จาก 20 คะแนน (พอใช้)**

ผลการประเมินโครงการ ได้รับคะแนนรวม 15 คะแนน (น่าพอใจ)

ด่านศุลกากรนครพนมเป็นหนึ่งในด่านศุลกากรที่สำคัญของประเทศไทย ตั้งอยู่ในจังหวัดนครพนมภาคตะวันออกเฉียงเหนือติดกับ สปป.ลาว โดยมีสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 3 เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างนครพนมและเมืองท่าแขกในลาว รวมถึงเป็นจุด**ยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน** และการเชื่อมโยงภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับจีนตอนใต้ ผ่านเส้นทางเศรษฐกิจ R12 สำหรับการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะกับประเทศลาว เวียดนาม จีนตอนใต้ การผ่านด่านนี้ช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศ และสนับสนุนการขนส่งข้ามพรมแดนภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion-Cross-Border Transport Agreement)

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม (Nakhon Phanom SEZ) ยังอยู่ในระยะของการพัฒนาและส่งเสริมการลงทุนอย่างต่อเนื่อง โดยมีการวางโครงสร้างพื้นฐานและนโยบายสนับสนุนจากภาครัฐ เช่น การจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษี และการผ่อนคลายกฎระเบียบแรงงานต่างด้าว และสถานะปัจจุบันของศูนย์ขนส่งสินค้าชายแดนนครพนมได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุน (PPP) เอกชนรับผิดชอบก่อสร้างแล้วเสร็จ แต่ในส่วนที่ภาครัฐรับผิดชอบอยู่ระหว่างการก่อสร้าง จึงยังไม่เปิดให้บริการ ส่งผลให้**ผลการประเมินด่านศุลกากรนครพนมได้รับคะแนน 15 คะแนน**

ข้อค้นพบจากการประเมินการใช้ประโยชน์ด่านศุลกากรนครพนม

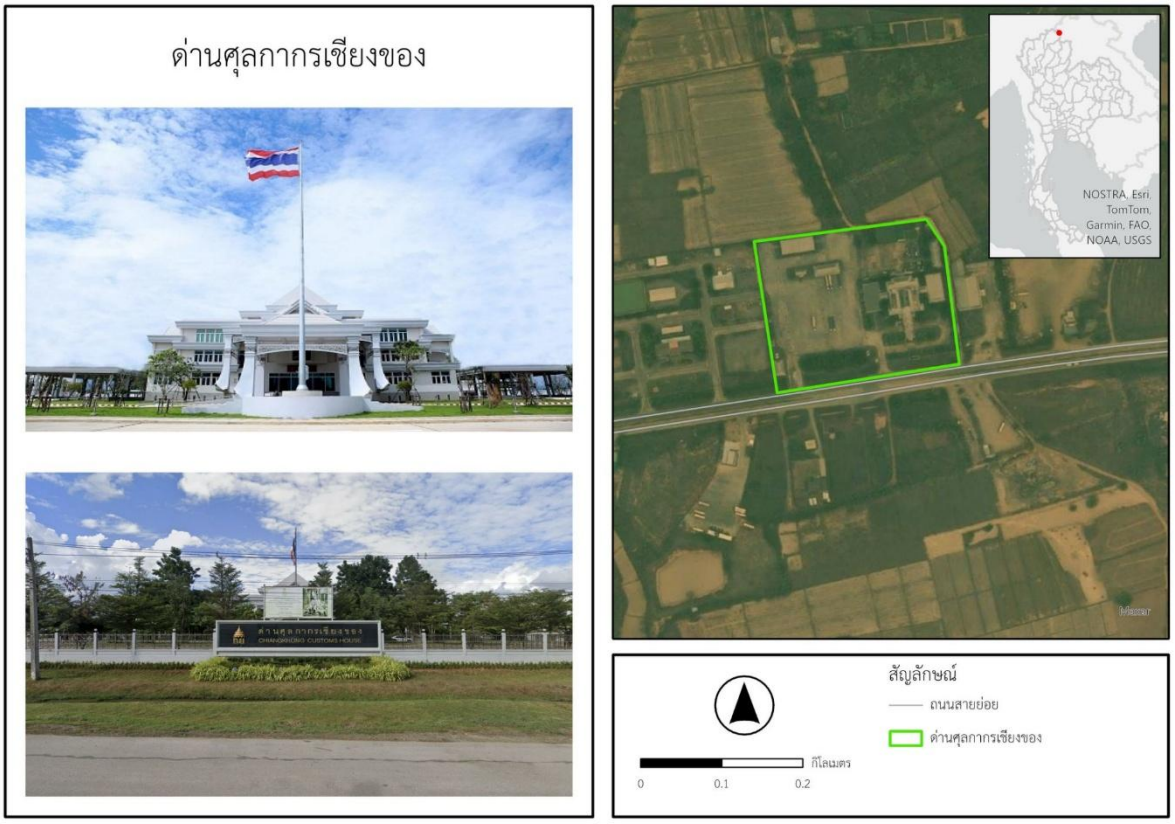
1) ปัญหาความไม่เพียงพอของเครื่องเอกซเรย์ เมื่อเทียบกับปริมาณตู้สินค้าที่ต้องผ่านการตรวจสอบในแต่ละวัน เครื่องเอกซเรย์ที่มีอยู่ต้องรองรับการตรวจสินค้าจำนวนมาก ทำให้เกิดการรอคิวสะสมระยะเวลาในการตรวจปล่อยยืดเยื้อ และส่งผลต่อความล่าช้าในห่วงโซ่การขนส่งและโลจิสติกส์โดยรวม ควรพิจารณาจัดหาเครื่องเอกซเรย์เพิ่มเติมหรือนำเครื่องเอกซเรย์ที่มีความสามารถในการตรวจสอบรวดเร็วมาใช้งาน

2) การยกระดับการส่งออกสินค้าหลักของไทย โดยเฉพาะการส่งออกผลไม้สดและแช่เย็นของไทยไปประเทศจีน ซึ่งมีการใช้เส้นทางผ่านนครพนม สปป.ลาว เวียดนามเหนือ และจีนตอนใต้ (เขตปกครองตนเองกวางสี) รัฐบาลไทยควรพิจารณาให้ความร่วมมือหรือความช่วยเหลือรัฐบาล สปป.ลาว ในการพัฒนาเส้นทางการขนส่งในแขวงคำม่วน ที่ปัจจุบันอยู่ในสภาพทรุดโทรม เป็นหลุมเป็นบ่อ ทำให้ไม่สามารถทำความเร็วในการเดินทางใน สปป.ลาว ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการช้ำของผลไม้ที่ไทยส่งออก

8) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย

8.1) ข้อมูลพื้นฐาน

8.1.1) ความเป็นมา



รูปที่ 5.3-67 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งด่านศุลกากรเชียงของ

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

ด่านศุลกากรเชียงของจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 30 มกราคม พ.ศ. 2481 โดยมีฐานะเป็น “ด่านศุลกากรฝากอำเภอ” คือ ให้นายอำเภอเชียงของทำหน้าที่เป็นนายด่านศุลกากรเชียงของ และกรมศุลกากรได้ส่งเจ้าหน้าที่ศุลกากรมาประจำการช่วยปฏิบัติงาน มีสำนักงานอยู่ที่ว่าการอำเภอเชียงของในขณะนั้น โดยยังไม่ได้กำหนด “ทางอนุมัติ” และ “ด่านพรมแดน” ขึ้นแต่อย่างใด ในทางปฏิบัติการขนถ่ายสินค้าเข้า-ออก จะใช้ท่าเรือที่เรียกว่า “ท่าวัดหลวง” หรือ “ท่าเรือศุลกากร” (ท่าเรือผาถ่านในปัจจุบัน)

จากนั้นกรมศุลกากรได้จัดสรรงบประมาณจำนวน 40,000 บาท เพื่อก่อสร้างอาคารสำนักงานด่านศุลกากรขึ้น ที่บริเวณริมแม่น้ำโขงใต้วัดหลวง หน้าท่าเรือศุลกากร (ท่าด่าน) ต่อมาในวันที่ 7 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2510 กรมศุลกากรจึงมีประกาศที่ 2/2510 กำหนดเขตให้เรือจอดเทียบท่าเพื่อขึ้น-ลงของตามริมฝั่งแม่น้ำโขง ระยะห่างจากท่าด่านไปทางทิศเหนือและใต้ข้างละ 500 เมตร[105]

[105] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 84 ตอนที่ 15. วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2510. หน้า 519.

ต่อมาได้มีประกาศกระทรวงมหาดไทยให้เปิดจุดผ่านแดนด่านอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงรายกับห้วยทราย สปป.ลาว ตั้งแต่วันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2532[106] เพื่อให้ประชาชนเดินทางเข้า-ออกไปมาหาสู่กับ สปป.ลาว ได้ ตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 โดยสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองได้ไปตั้งที่ทำการอยู่ที่ท่าเรือบั๊ค บ้านหัวเวียง ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ เหนือด่านศุลกากรเชียงของไปประมาณ 1,500 เมตร กรมศุลกากรจึงขยายเขตจอดเรือของด่านศุลกากรเชียงของออกไปเป็นข้างละ 1,500 เมตร ทางทิศเหนือ-ใต้จากท่าด่านศุลกากรตามประกาศกรมศุลกากรที่ 8/2532 ลงวันที่ 8 มีนาคม พ.ศ. 2532 เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่จนถึงท่าเรือบั๊ค

ภายหลังจึงออกกฎกระทรวง ฉบับที่ 100 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พุทธศักราช 2480 กำหนดด่านพรมแดนของด่านศุลกากรเชียงของคือด่านพรมแดนเชียงของที่ท่าเรือบั๊ค และกำหนดทางอนุมัติถึงด่านศุลกากรเชียงของ เพื่ออำนวยความสะดวกและควบคุมการขนส่งระหว่างด่านพรมแดนกับด่านศุลกากร[107]

หลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ซึ่งอยู่ห่างจากด่านศุลกากรเชียงของเดิม ประมาณ 12 กิโลเมตร การขนส่งสินค้าเข้าออกผ่านทางสะพานก็มีปริมาณเพิ่มขึ้นโดยตลอด กรมศุลกากรจึงตั้งงบประมาณ พ.ศ. 2556 จำนวน 375.380 ล้านบาท เพื่อก่อสร้างด่านศุลกากรเชียงของแห่งใหม่ โดยได้รับการสนับสนุนพื้นที่จำนวน 25 ไร่จากกรมทางหลวง ตั้งอยู่เลขที่ 78 หมู่ 9 ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ริมทางหลวงหมายเลข 1356 ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ประมาณ 1.5 กิโลเมตร สร้างเสร็จและมีพิธีเปิดใช้อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 23 กันยายน พ.ศ. 2558[108]

วันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556 มีพิธีเปิดให้บุคคลเดินทางเข้า-ออกระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) อย่างเป็นทางการ ตาม “ประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การเปิดจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) บ้านดอนมหาวัน ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย”[109] ตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 แต่การนำเข้า-ส่งออกสินค้าที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ในตอนแรกนั้น จะกระทำได้ โดยต้องขอขนส่งนอกทางอนุมัติปกติเป็นการเฉพาะคราวไปก่อน หลังจากนั้นกระทรวงการคลังจึงออก “กฎกระทรวง กำหนดท่าหรือที่สนามบินศุลกากร ทางอนุมัติ ด่านพรมแดน และด่านศุลกากร (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2558” ลงวันที่ 26 มิถุนายน พ.ศ. 2558 แก้ไขด่านพรมแดนและทางอนุมัติของด่านศุลกากรเชียงของ โดยกำหนดด่านพรมแดนพร้อมทางอนุมัติ เพิ่มเป็น 4 แห่ง เพื่อให้การนำเข้า-ส่งออกสินค้าเป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมายศุลกากร ได้แก่

1) ด่านพรมแดนเชียงของแห่งที่ 1 ตั้งอยู่ที่บริเวณท่าเรือบั๊ค
2) ด่านพรมแดนเชียงของแห่งที่ 2 ตั้งอยู่ที่บริเวณท่าเรือเชียงของ
3) ด่านพรมแดนเชียงของแห่งที่ 3 ตั้งอยู่ที่บริเวณท่าเรือผาถ่าน

[106] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 106 ตอนที่ 13. วันที่ 24 มกราคม 2532. หน้า 496-497.
[107] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 14 ก. วันที่ 27 เมษายน 2537. หน้า (6-7).
[108] ด่านศุลการกรเชียงของ <https://chiangkhong.customs.go.th/> Accessed on 11 June 2568.
[109] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 130 ตอนพิเศษ 182 ง. วันที่ 16 ธันวาคม 2556 หน้า 56.

4) ด่านพรมแดนเชียงของแห่งที่ 4 ตั้งอยู่ที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4[110]

ใน พ.ศ. 2560 ได้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายศุลกากร โดยได้ตราพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 ขึ้นใหม่แทนพระราชบัญญัติศุลกากร พระพุทธศักราช 2496 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 13 พฤศจิกายน พ.ศ. 2560 เป็นต้นไป[111] กระทรวงการคลังจึงได้ออกกฎกระทรวงกำหนดด่านศุลกากรและด่านพรมแดน พ.ศ. 2560 โดยในลำดับที่ 7 กำหนดให้ด่านศุลกากรเชียงของ มีด่านพรมแดน 4 แห่ง เช่นเดิม จากนั้นจึงได้ออกประกาศกรมศุลกากรที่ 21/2561 เรื่องกำหนดเวลาขนส่งของเข้า-ออก ผ่านเขตแดนทางบกตามทางอนุมัติ โดยในลำดับที่ 3 กำหนดให้ด่านศุลกากรเชียงของมีทางอนุมัติ 4 ทางเหมือนเดิม และสามารถขนส่งของที่จะนำเข้า-ส่งออกได้ในเวลา 06.00 น.-18.00 น. ยกเว้นทางอนุมัติของด่านพรมแดนที่สะพานมิตรภาพฯ 4 ขนส่งได้ในเวลา 06.00 น.-22.00 น.[112]

[110] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 132 ตอนที่ 56 ก. วันที่ 3 กรกฎาคม 2558. หน้า 8-14.
[111] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 134 ตอนที่ 53 ก. วันที่ 13 พฤษภาคม 2560. หน้า 26-79.
[112] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 135 ตอนพิเศษ 78 ง. วันที่ 3 เมษายน 2561. หน้า 25-37.

รูปที่ 5.3-68 ตำแหน่งที่ตั้งด่านศุลกากรเชียงของและสถานที่ต่าง ๆ ใกล้บริเวณด่านศุลกากรเชียงของ

ที่มา: จัดทำโดยที่ปรึกษา. ข้อมูลจาก Google Map. 12 มิถุนายน 2568

รูปที่ 5.3-69 แผนผังภายในด่านศุลกากรเชียงของ

ที่มา: จัดทำโดยที่ปรึกษา. ข้อมูลจาก Google Map. 12 มิถุนายน 2568.

8.1.2) สถิติการนำเข้า-ส่งออก ด่านศุลกากรเชียงของ

สินค้านำเข้าส่วนใหญ่ที่ผ่านด่านศุลกากรเชียงของจะเป็นผักสดและผลไม้สดที่มาจากประเทศจีน ส่วนสินค้าส่งออกที่ผ่านด่านศุลกากรเป็นผลไม้สดไปยังประเทศจีน ตารางที่ 5.3-12 แสดงมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรเชียงของล่าสุดในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568 ส่วนตารางที่ 5.3-13 แสดงมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกที่ผ่านด่านศุลกากรเชียงของในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2546-2567

ตารางที่ 5.3-12 มูลค่าการค้ารวม ด่านศุลกากรเชียงของเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568

สินค้านำเข้า				สินค้าส่งออก			
ที่	ประเภท/ชนิดสินค้า	มูลค่า (บาท)	ประเทศต้นทาง	ที่	ประเภท/ชนิดสินค้า	มูลค่า (บาท)	ประเทศปลายทาง
1	ผักสด	797,946,774.08	จีน	1	ผลไม้สด	11,645,480,372.31	จีน สปป.ลาว
2	ผลไม้สด	298,581,739.23	จีน	2	น้ำมันเบนซิน,ดีเซล	151,953,083.71	สปป.ลาว
3	ดอกไม้สด	78,438,989.98	จีน	3	เครื่องอุปโภค	139,307,322.04	สปป.ลาว
4	มันสำปะหลังเส้น	19,452,802.19	สปป.ลาว	4	วัสดุก่อสร้าง	46,824,320.06	สปป.ลาว
5	แก๊สอาร์กอน	12,745,967.27	จีน	5	สายไฟ	35,888,310.80	สปป.ลาว
6	หินปูนบด	10,005,364.23	สปป.ลาว	6	ปูนซีเมนต์	24,691,080.05	สปป.ลาว
7	ส่วนประกอบเครื่อง MRI	8,363,050.00	จีน	7	เหล็ก/ของที่ทำจากเหล็ก	16,862,707.51	สปป.ลาว
8	กระดาษ/ของทำจากกระดาษ	7,155,556.67	จีน สปป.ลาว	8	ดอกไม้แห้ง/ดอกกล้วยไม้	16,162,119.88	จีน สปป.ลาว
9	ปูนซีเมนต์	6,373,045.23	สปป.ลาว	9	ข้าวสาร	11,763,759.41	สปป.ลาว
10	เกาลัด	6,033,630.84	จีน	10	รถยนต์	10,089,317.16	สปป.ลาว
11	สินค้าอื่นๆ	35,210,815.05	จีน สปป.ลาว	11	สินค้าอื่นๆ	80,631,217.37	จีน สปป.ลาว

ที่มา: ด่านศุลกากรเชียงของ

ตารางที่ 5.3-13 มูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกที่ผ่านด่านศุลกากรเชียงของในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2546-2567

หน่วย: ล้านบาท

ปีงบประมาณ	มูลค่าการนำเข้า	มูลค่าการส่งออก	รวม
2546	184.558	532.207	716.765
2547	270.143	533.342	803.485
2548	413.591	901.965	1,315.556
2549	587.515	1,125.550	1,713.065
2550	783.823	837.974	1,621.797
2551	956.703	1,316.970	2,273.673
2552	986.331	1,931.040	2,917.371
2553	1,731.280	3,206.840	4,938.120
2554	2,268.310	5,931.140	8,199.450
2555	3,071.110	9,453.690	12,524.800
2556	3,343.990	10,298.880	13,642.870
2557	3,285.780	11,992.250	15,278.030
2558	3,808.680	13,359.720	17,168.400
2559	5,983.090	14,611.270	20,594.360
2560	6,543.490	15,861.000	22,404.490
2561	4,326.032	18,951.392	23,277.424
2562	7,054.169	27,131.763	34,185.932
2563	7,731.267	21,902.769	29,634.036
2564	10,596.886	39,842.657	50,439.544
2565	14,567.538	48,875.567	63,443.105
2566	14,803.509	52,569.719	67,373.228
2567	21,131.697	60,727.573	81,859.270

ที่มา: 1) ข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. 2549-2559 จากโครงการ “การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการโลจิสติกส์” โดย รองศาสตราจารย์ ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ และคณะ สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.). 31 ตุลาคม 2561. หน้า 30.

2) ข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. 2561-2567 จากด่านศุลการกรเชียงของ <https://chiangkhong.customs.go.th/> Accessed on 12 June 2568.

3) ข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 จากรายงานสถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2560-2562 (มกราคม) กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ

8.1.3) บทบาทหน้าที่และการให้บริการ ด่านศุลกากรเชียงของ

ด่านชายแดนเชียงของมีบทบาทและความสำคัญตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากเป็นช่องทางการค้าหลักที่มีมาแต่โบราณกาล และจะทวีความสำคัญยิ่ง ๆ ขึ้นไปอีก จากมูลค่าการค้าผ่านแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน ปัจจุบันด่านศุลกากรเชียงของ คือ ส่วนราชการหนึ่งของกรมศุลกากร ภายใต้การกำกับดูแลของ

สำนักงานศุลกากรภาคที่ 3 ตาม “กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2562”[113] มีเขตพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่อำเภอเชียงของ อำเภอเทิง อำเภอเวียงแก่น และอำเภอขุนตาล จังหวัดเชียงราย และอำเภอเชียงคำ และอำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร การจัดเก็บค่าภาษีอากร ค่าธรรมเนียม และรายได้อื่น ๆ

(2) ควบคุมและตรวจสอบสินค้านำเข้า-ส่งออก สินค้าถ่ายลำเลียง สินค้าผ่านแดน และของติดตัวผู้โดยสาร

(3) ดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ทั้งด้านคลังสินค้าทัณฑ์บน เขตปลอดอากรตามกฎหมายศุลกากร เขตประกอบการค้าเสรีตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(4) สืบสวนและปราบปรามการกระทำความผิดตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

บริเวณด่านพรมแดนเชียงของ มีพื้นที่บริการกว้างขวาง แบ่งเป็นอาคารตรวจคนเข้าเมืองแยกกับอาคารศุลกากร มีพื้นที่บริการสำหรับจอดรถของนักท่องเที่ยว แต่ไม่มีพื้นที่สำหรับการจอดรอของรถบรรทุกขนส่งสินค้า

สำหรับพิธีการผ่านแดนสำหรับผู้เดินทาง ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของได้มีการใช้ระบบตรวจคนเข้าเมืองที่มีความทันสมัย ใช้คอมพิวเตอร์และกล้องถ่ายรูปในการเก็บข้อมูล และมีการเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลออนไลน์เข้าสู่ระบบฐานข้อมูลกลางของประเทศ ทำให้สามารถตรวจสอบบุคคลได้สะดวกและรวดเร็ว ในด่านพรมแดนเชียงของจะมีช่องให้บริการทั้งหมด 3 ช่อง เนื่องจากมีปริมาณนักท่องเที่ยวไม่มาก นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาใช้บริการข้ามแดนจะมีมากในช่วงเช้าและเย็นของแต่ละวัน โดยด่านทำการตั้งแต่เวลา 06.00-22.00 น.

สำหรับการทำพิธีการผ่านแดนของรถบรรทุกนั้น สามารถทำได้อย่างรวดเร็ว โดยรถบรรทุกส่วนใหญ่จะมีการใช้ตัวแทนจากบริษัทให้บริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เป็นผู้ดำเนินเรื่องเอกสารไว้ก่อนอยู่แล้ว ทำให้รถบรรทุกสามารถเดินทางข้ามด่านได้โดยไม่ต้องจอดรอนาน[114]

8.1.4) การพัฒนาด่านศุลกากรเชียงของ

จังหวัดเชียงรายอยู่ในแผนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ที่ 2/2558 โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาศักยภาพเพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 3 ด้าน ได้แก่ (1) การค้าชายแดน โดยส่งเสริมให้เป็นเมืองการค้าชายแดนเพื่อรองรับการค้าและการลงทุนเชื่อมโยงกับประเทศอาเซียนและกรอบความร่วมมือ GMS (Greater Mekong Subregion) หรืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้) (2) การเกษตร มุ่งเน้นพัฒนาให้เป็นเมืองเกษตรกรรมรองรับตลาดอาหารสุขภาพ เพื่อเป็นแหล่งผลิตอาหาร

[113] ด่านศุลการกรเชียงของ (2562). กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2562. สืบค้นจาก https://chian gkhong.customs.go.th/> Accessed on 12 June 2568.

[114] การศึกษาศักยภาพการค้าการขนส่งชายแดน หลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) นางสุนันทา เจริญปัญญายิ่ง รองศาสตราจารย์ ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย กุมภาพันธ์ 2560 หน้า 74

และสินค้าเกษตรของภูมิภาคและยกระดับมาตรฐานสู่ผู้บริโภคระดับบน และ (3) การท่องเที่ยว สนับสนุนและส่งเสริมให้เป็นเมืองท่องเที่ยวเชื่อมโยงกลุ่มประเทศอาเซียน และ GMS ทั้งท่องเที่ยวเชิงนิเวศ เชิงเกษตร เชิงประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม ชาติพันธุ์ และสุขภาพ

โดยแต่ละพื้นที่ของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงรายมีศักยภาพที่แตกต่างกัน ดังนี้

(1) อำเภอแม่สาย สามารถพัฒนาด่านชายแดนเพื่อรองรับการค้า และการท่องเที่ยว อาทิ การเตรียมพื้นที่จัดตั้งโรงแรม ศูนย์การประชุม ร้านค้าปลอดภาษี ศูนย์ขนส่งมวลชน และศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยว

(2) อำเภอเชียงแสน สามารถพัฒนาเป็นเขตการค้าเสรี เขตปลอดภาษีอากร ศูนย์กลางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีการเตรียมการ อาทิ พื้นที่จัดตั้งท่าเรือ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายและคลังสินค้า พาณิชยกรรม สำนักงานและศุลกากร

(3) อำเภอเชียงของ สามารถพัฒนาเป็นศูนย์การค้า การท่องเที่ยว ศูนย์ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ศูนย์โลจิสติกส์และพาณิชยกรรม และสำนักงานการค้าและศุลกากร

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงของ ครอบคลุม 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลครึ่ง ตำบลบุญเรือง ตำบลริมโขง ตำบลเวียง ตำบลศรีดอนชัย ตำบลสถาน และ ตำบลห้วยซ้อ รวมพื้นที่ 783.20 ตารางกิโลเมตร หรือ 489,500 ไร่ ถูกกำหนดให้เป็นเมืองประวัติศาสตร์นิเวศวัฒนธรรมริมแม่น้ำโขง เน้นกิจกรรมทางวัฒนธรรม นอกจากนี้ ยังมีแนวคิดให้เป็นเมืองศูนย์กลางด้านการกระจายสินค้าและโลจิสติกส์ด้านสินค้าเกษตร อยู่บริเวณติดกับสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) ปัจจุบันมีนักลงทุนไทยและต่างชาติเข้าจับจองพื้นที่เป็นจำนวนมากเพื่อลงทุนในสาขาต่าง ๆ อาทิ นักลงทุนจากจีน ได้แก่ บริษัท เจ๋ฟง โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นบริษัทในเครือ เจ๋ฟง ยูนนาน บริษัทโลจิสติกส์ที่ใหญ่ที่สุดของมณฑลยูนนาน ได้เข้ามาซื้อที่ดินกว่า 300 ไร่ บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 มีการพัฒนาโกดังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า ห้องเย็นรองรับสินค้าจากประเทศจีน และยังมีแผนจะพัฒนาศูนย์ธุรกิจขนาดใหญ่ โรงแรมระดับ 4-5 ดาว และอะพาร์ตเมนต์ เพื่อรองรับเศรษฐกิจที่จะขยายตัวมากขึ้นในอนาคต ส่งผลให้ราคาที่ดินปัจจุบันเพิ่มไปกว่า 20 ล้านบาทต่อไร่ โดยเฉพาะบริเวณถนน R3A รัศมีใกล้กับสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ส่วนพื้นที่เขตอุตสาหกรรมซึ่งเป็นที่ดินรัฐ ล่าสุดคณะอนุกรรมการด้านการจัดหาที่ดินและบริหารจัดการ เห็นชอบให้ใช้ที่ดินสาธารณประโยชน์บริเวณบ้านทุ่งงิ้วเนื้อที่ประมาณ 500 ไร่ ซึ่งการใช้ประโยชน์ทางผังเมืองไม่เน้นให้ใช้พื้นที่สีม่วง เนื่องจากคนในพื้นที่ไม่ต้องการให้เกิดโรงงานอุตสาหกรรม ดังนั้น จึงกำหนดประเภทกิจการที่มีความหลากหลาย[115]

ด่านศุลกากรเชียงของกำลังกลายเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของเศรษฐกิจชายแดนไทย-ลาว-จีน โดยมีการดำเนินโครงการเชิงยุทธศาสตร์หลายด้านเพื่อยกระดับจาก “เมืองทางผ่าน” สู่ “ศูนย์กลางโลจิสติกส์อนุภูมิภาค”[116] โดยรัฐบาลมีการผลักดันให้เกิด **ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเชียงของ** พื้นที่กว่า 335 ไร่ มูลค่ากว่า 2,800 ล้านบาท ตั้งอยู่ที่ ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ เพื่อรองรับสินค้าขาเข้า-ออกจากจีนผ่านลาว

[115] ความคืบหน้าเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย. นายวีระวุฒิ สร้อยพลอย กลุ่มงานความร่วมมือ 2 กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ. กันยายน 2561.

[116] มติชน. (2566). ดันการค้า “เชียงของ” บูมรับเศรษฐกิจข้ามพรมแดนไทย-ลาว-จีน สืบค้นจาก https://www.prachachat.net/local-economy/news-1436414

(เส้นทางขนส่งหลัก คุณหมิง (จีน)-โม่ฮาน (จีน)-บ่อเต็น (ลาว)-ห้วยทราย (ลาว)-เชียงของ-เชียงราย-แหลมฉบัง ผ่านเส้นทาง R3A และรถไฟทางคู่สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ) คาดว่าจะรองรับสินค้าได้กว่า 12,000 ตันต่อวัน ภายใน พ.ศ. 2582 (รับผิดชอบโดยกรมการขนส่งทางบก) เป็นการผลักดันให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษข้ามพรมแดน เพื่อส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เช่น การแปรรูปสินค้าเกษตร การค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (CBEC) และการกระจายสินค้าไปยังจีนตอนใต้ (ส่งเสริมและสนับสนุนตาม มาตรการส่งเสริมการลงทุนใน เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และ มาตรการทางผังเมืองโดยไม่ต้องมีการจัดหาที่ดินของรัฐ[117])

แนวทางการพัฒนาพื้นที่ ยกระดับเป็นเขตปลอดภาษี (Free Zone) เพื่อให้สามารถดำเนินกิจกรรมเพิ่มมูลค่า เช่น คลังสินค้าทัณฑ์บน การรวมสินค้า เพื่อช่วยลดขั้นตอนการจัดส่งสินค้า (Repack) ระบบคืนสินค้า และศูนย์แสดงสินค้าแบบ O2O (Online to Offline) อีกทั้งต้องการเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมทั้งรถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงของ และทางด่วนฝั่งลาว (บ่อหาน-เชียงของ) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและลดต้นทุนโลจิสติกส์

8.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

8.2.1) การประเมินเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ

ด่านศุลกากรเชียงของ มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะในด้านการค้าชายแดนและการเชื่อมโยงภูมิภาคกับ สปป. ลาว ซึ่งสอดคล้องกับ**<u>แผนระดับที่ 1</u>** ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ด้านความมั่นคงและด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **<u>แผนระดับที่ 2</u>** แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566-2570 หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **<u>แผนระดับที่ 3</u>** แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งจังหวัดเชียงรายเป็น 1 ใน 10 พื้นที่ชายแดนเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นศูนย์กลางความเจริญในการกระจายความเจริญไปยังพื้นที่โดยรอบ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการลงทุน และสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน

กล่าวคือด่านศุลกากรเชียงของมี**ความสอดคล้อง (Relevance) กับแผนทุกระดับ** ทั้งในมิติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การพัฒนาด่านให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนี้ ด่านศุลกากรเชียงของยังเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งรัฐบาลกำหนดให้จังหวัดเชียงราย เป็นหนึ่งใน 10 พื้นที่เป้าหมายหลัก โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับ

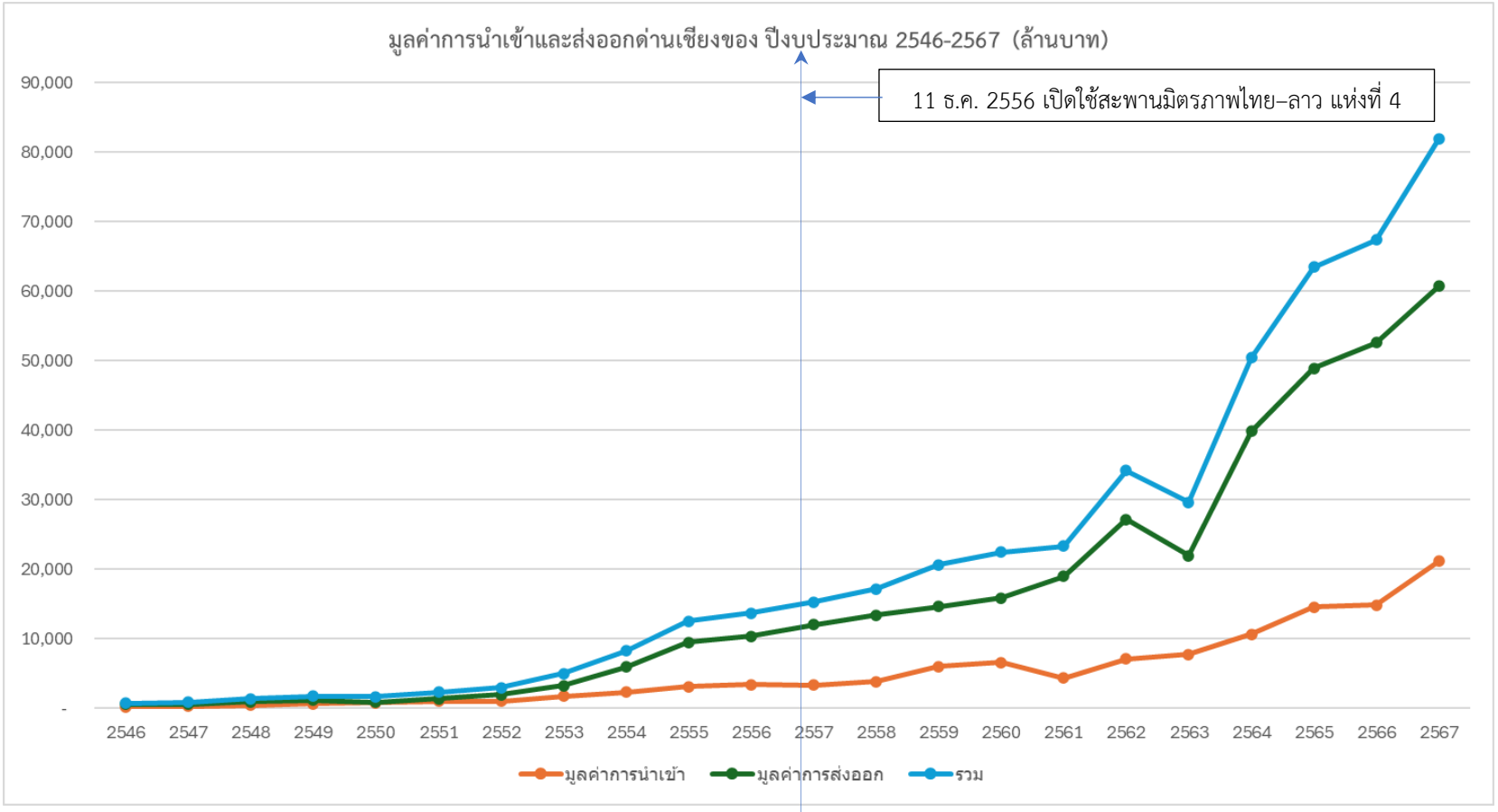
[117] รายงานความก้าวหน้าการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ,สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ประเทศเพื่อนบ้าน โดยด่านศุลกากรเชียงของเปรียบเสมือนประตูหลักของการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างประเทศไทย-ลาว-จีน

(2) การรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ

ด่านเชียงของมีความหลากหลายและเชื่อมโยงหลายรูปแบบ เพื่อรองรับบทบาทของด่านนี้ในฐานะประตูการค้าระหว่างไทย ลาว และจีน โดยสามารถแบ่งออกเป็นโครงสร้างหลัก ๆ ประกอบด้วย (1) การขนส่งทางถนน ใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 เชื่อม อำเภอเชียงของ กับแขวงบ่อแก้วของลาว เชื่อมต่อกับทางหลวง R3A ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) ไปยังจีนตอนใต้ (2) การขนส่งทางราง แม้รถไฟไทยยังไม่ถึงเชียงของในปัจจุบัน แต่ขณะนี้ได้เริ่มมีการก่อสร้างโครงการ รถไฟทางคู่เด่นชัย-เชียงของ แล้ว และ (3) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Multimodal Transfer) บนพื้นที่ 335 ไร่ ใกล้ด่านศุลกากรเชียงของ รองรับการเปลี่ยนถ่ายระหว่างรถบรรทุกกับรถไฟ มีคลังสินค้า คลังทัณฑ์บน และระบบโลจิสติกส์ครบวงจร และความพยายามขนส่งแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (CBEC) ซึ่งเป็นการใช้ระบบโลจิสติกส์ด่วนสำหรับสินค้าเกษตร ผลไม้ และอาหารสด มีการใช้แพลตฟอร์มดิจิทัลและระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเร่งกระบวนการ

ด่านศุลกากรเชียงของจึงเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สนับสนุนการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ซึ่งกำลังพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค เมื่อพิจารณาการให้บริการที่ตรงกับความต้องการของกลุ่มผู้ใช้งานเป้าหมาย จากการเปรียบเทียบข้อมูลการนำเข้า-ส่งออกผ่านสะพานมิตรภาพไทย–ลาว แห่งที่ 4 พบว่า หลังจากเปิดใช้สะพานและด่านศุลกากรเชียงของแห่งใหม่ มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกมีการขยายตัวอย่างมีนัยสำคัญ ดังแสดงในรูปที่ 5.3-70



รูปที่ 5.3-70 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านศุลกากรเชียงของ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2546-2567

ที่มา: 1) ข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. 2549-2559 จากโครงการ “การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการโลจิสติกส์” โดย รองศาสตราจารย์ ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ และคณะ สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.). 31 ตุลาคม พ.ศ. 2561. หน้า 30.

2) ข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. 2561-2597 จากด่านศุลกากรเชียงของ <https://chiangkhong.customs.go.th/> Accessed on 12 June 2568.

3) ข้อมูลปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 จากรายงานสถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2560-2562 (มกราคม) กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ

(3) สรุปผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ โดยรวมแล้ว การดำเนินการและพัฒนาด่านศุลกากรเชียงของ มีความสอดคล้องอย่างมากกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญของประเทศ และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงภูมิภาค

(3.2) ประเด็นการรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ ด่านศุลกากรเชียงของเป็นประตูการค้าที่ขับเคลื่อนการนำเข้าส่งออกสินค้าไทย-ลาว-จีน ด้วยระบบการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ทั้งทางบก (ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 และเส้นทาง R3A) และทางราง (โครงการรถไฟเด่นชัย-เชียงของที่กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่) เป็นด่านศุลกากรที่ปริมาณการนำเข้าและส่งออกขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ด่านศุลกากรเชียงของเป็นด่านที่มีความสำคัญมากต่อการส่งออกทุเรียนของไทยไปยังจีนตอนใต้

8.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) ที่ให้ความสำคัญกับความสามารถในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการของด่านศุลกากรเชียงของ โดยการประเมินใช้ข้อมูลจากทั้งแหล่งทุติยภูมิและปฐมภูมิมีรายละเอียด ดังนี้

(1) มูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้น

จากข้อมูลทุติยภูมิสถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรเชียงของ (ตารางที่ 5.3-13 และรูปที่ 5.3-70) ซึ่งจากผลชี้ให้เห็นว่าด่านศุลกากรเชียงของมีแนวโน้มที่จะมีการขยายตัว โดยเฉพาะหลังจากการเปิดใช้งานสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ทั้งนี้ ในช่วง พ.ศ. 2557-2567 มูลค่าการค้าขยายตัวกว่า 5 เท่าและล่าสุด ใน พ.ศ. 2567 เมื่อเทียบกับ พ.ศ. 2566 มูลค่าการนำเข้าและส่งออกเพิ่มขึ้น 14,486.049 ล้านบาท (เพิ่มขึ้นร้อยละ 22) โดยประเทศคู่ค้าสำคัญยังคงเป็นประเทศจีน และ สปป.ลาว นอกจากนี้ยังเป็นด่านที่ไทยได้ดุลการค้ามาตลอด

(2) ความพึงพอใจในบริการ

ผลการสำรวจแบบสอบถาม “แบบสอบถามประสบการณ์ของผู้ใช้บริการที่มีต่อบริการด่านศุลกากร” จากผู้ตอบแบบสอบถาม 52 คน โดยแบ่งเป็น

ผู้ประกอบการขนส่ง	ร้อยละ 1.92
ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก	ร้อยละ 32.69
ตัวแทนออกของ/ชิปปิ้ง	ร้อยละ 61.54
ผู้ผลิต/ผู้ค้า	ร้อยละ 3.85

ผลการประเมินด้านความพึงพอใจในการให้บริการ พบว่าในภาพรวมผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจในระดับที่ดีหลายประเด็น เช่น การบริการรับชำระค่าบริการและการออกใบเสร็จ (คะแนนเฉลี่ย 1.27) ที่สะท้อนถึงความรวดเร็วและความแม่นยำในการดำเนินงาน ความชัดเจนของขั้นตอนและเอกสาร (1.17) ที่ช่วยให้ผู้ใช้บริการเข้าใจและสามารถปฏิบัติตามได้ง่าย และความสุภาพและอัธยาศัยของเจ้าหน้าที่ (1.08) ที่ช่วย

สร้างบรรยากาศที่เป็นมิตรและลดความตึงเครียดในการใช้บริการ นอกจากนี้ยังมีอีกหลายด้านที่ได้รับคะแนนเฉลี่ยเกิน 1.00 เช่น ความเป็นธรรมในการตรวจสอบ ความสะดวกในการใช้บริการ ระบบเทคโนโลยีที่นำมาใช้ และความพร้อมของเจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งล้วนสะท้อนถึงการพัฒนาระบบบริการที่เน้นประสิทธิภาพและความโปร่งใส เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่ายังมีประเด็นสำคัญที่ควรได้รับการปรับปรุงอย่างเร่งด่วนคือความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการของด่านในการเอกซเรย์ที่ได้คะแนนเฉลี่ยติดลบ (-0.04) ซึ่งอาจเกิดจากปัญหาด้านอุปกรณ์ ความล่าช้า ความไม่ชัดเจนของขั้นตอน รวมถึงสภาพแวดล้อมที่ไม่เอื้อต่อการใช้งาน นอกจากนี้ยังมีข้อร้องเรียนเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมทั่วไป เช่น ความสะอาดของพื้นที่ ขยะที่มากเกินไป และห้องน้ำที่ไม่สะอาดหรือมีกลิ่นเหม็น ซึ่งล้วนส่งผลต่อความพึงพอใจโดยรวมและควรได้รับการปรับปรุงในระยะสั้น เป็นต้น

(3) ความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม

สำหรับผลการประเมินสภาพ**กายภาพและสภาพแวดล้อม**ของด่านศุลกากรเชียงของนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามมีความพึงพอใจอยู่ในระดับที่ดีในภาพรวม โดยเฉพาะในประเด็นเรื่องความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ด่าน ซึ่งได้รับคะแนนเฉลี่ยสูงสุดที่ 1.21 คะแนน แสดงให้เห็นถึงการจัดการด้านการจราจรและทางเข้า-ออกที่มีประสิทธิภาพ สร้างความสะดวกและราบรื่นแก่ผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อก็เป็นอีกจุดแข็งที่ได้รับคะแนนเฉลี่ยสูงถึง 1.10 คะแนน สะท้อนว่ามีการจัดสรรพื้นที่รองรับการใช้งานได้อย่างเหมาะสม ขณะที่ด้านความปลอดภัยของพื้นที่ด่านและความชัดเจนของป้ายบอกทางหรือข้อมูลภายในก็ได้รับคะแนนเฉลี่ยที่สูงกว่า 1.00 คะแนน แสดงถึงความใส่ใจในการอำนวยความสะดวกและความมั่นใจต่อผู้ใช้งาน อย่างไรก็ตาม ยังมีประเด็นที่ควรปรับปรุง โดยเฉพาะการจัดการจราจรภายในบริเวณด่านที่ได้รับคะแนนเฉลี่ยต่ำสุดที่ 0.31 คะแนน ซึ่งอาจสะท้อนถึงความแออัดหรือความไม่ชัดเจนในการจัดระบบจราจรภายในพื้นที่ นอกจากนี้ ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้าก็ยังมีคะแนนเฉลี่ยเพียง 0.75 คะแนน ซึ่งถือเป็นจุดที่ควรพิจารณาพัฒนาเพิ่มเติม เพื่อรองรับกลุ่มผู้ใช้บริการได้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยรวมแล้วผลการประเมินแสดงให้เห็นถึงการบริหารจัดการที่ดีในหลายมิติ ควบคู่กับข้อเสนอแนะเชิงพัฒนาเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการในอนาคต

(4) ความพึงพอใจในภาพรวม

ผลการประเมินความพึงพอใจในภาพรวมของด่านศุลกากรเชียงของอยู่ในระดับที่น่าพอใจ อย่างไรก็ตาม มีข้อเสนอแนะที่ต้องการให้หน่วยงานภาครัฐปรับปรุงเพื่อยกระดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสินค้า โดยเฉพาะประเด็นด้านกฎระเบียบ ได้แก่ กฎระเบียบของไทยที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหลายหน่วยงาน อาทิ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม ไม่เอื้อต่อการขนส่งผ่านแดน ส่งผลให้พื้นที่บริเวณด่านเชียงของไม่สามารถเป็นพื้นที่ศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ได้ และทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ขาดรายได้จากการให้บริการในส่วนนี้ นอกจากนี้ ควรเร่งเจรจากับฝ่าย สปป.ลาว เพื่อให้รถบรรทุกของไทยสามารถเดินรถเข้าไปส่งมอบสินค้าได้ในพื้นที่แขวงหลวงน้ำทา ซึ่งเป็นไป

ตามข้อตกลงการขนส่งระหว่างประเทศ โดยปัจจุบัน สปป.ลาว ปรับนโยบายให้รถบรรทุกไทยวิ่งเข้าไปได้เพียงบริเวณด่านห้วยทราย (แขวงบ่อแก้ว) ซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามด่านศุลกากรเชียงของ เนื่องจาก สปป.ลาว สนับสนุนให้ผู้ประกอบการดำเนินกิจการท่าเรือบกทั่วประเทศ จำนวน 7 แห่ง และกำหนดให้รถบรรทุกจากฝั่งไทยเข้ามาได้เพียงท่าเรือบกซึ่งตั้งประชิดหลังด่านศุลกากรของ สปป. ลาว ทำให้ไม่สามารถขนส่งเข้าไปในพื้นที่แขวงหลวงน้ำทาได้ ก็จะยิ่งไม่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างรถบรรทุกไทยกับสถานีรถไฟนาเตยซึ่งเป็นที่ตั้งคลังเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้นรถไฟจีน-ลาว

(5) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(5.1) ประเด็นมูลค่าการนำเข้าส่งออก และดุลการค้า จากข้อมูลปริมาณมูลค่าสินค้านำเข้าส่งออกของด่านศุลกากรเชียงของ พบว่า มีการอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและเป็นด่านศุลกากรที่ไทยได้ดุลการค้ามาอย่างต่อเนื่อง

(5.2) ประเด็นความพึงพอใจในการบริการ ผู้ใช้บริการโดยรวมมีความพึงพอใจในระดับที่ดีต่อการให้บริการหลายด้าน เช่น การรับชำระค่าบริการ ความชัดเจนของขั้นตอน และความสุภาพของเจ้าหน้าที่ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ยังมีประเด็นที่ต้องปรับปรุงเร่งด่วน ได้แก่ ความเพียงพอและความสะดวกของด่านเอกซเรย์ที่มีคะแนนเฉลี่ยติดลบ รวมถึง สภาพแวดล้อมทั่วไป เช่น ความสะอาดและสุขลักษณะ ซึ่งส่งผลต่อความพึงพอใจของผู้ใช้บริการโดยรวม

(5.3) ประเด็นความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม ผู้ใช้บริการโดยรวมมีความพึงพอใจในระดับดีต่อสภาพกายภาพและสิ่งแวดล้อมของด่านศุลกากรเชียงของ โดยเฉพาะความสะดวกในการเข้า-ออกด่านและความเพียงพอของที่จอดรถยนต์ขนาดเล็ก อย่างไรก็ตาม ยังมีจุดที่ต้องปรับปรุง คือ การจัดการจราจรภายในด่านและความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า

(5.4) ประเด็นความพึงพอใจในภาพรวม ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจ อย่างไรก็ตามควรปรับแก้ไขกฎระเบียบทั้งที่เป็นกฎระเบียบด้านอนุญาตให้ทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนได้อย่างคล่องตัวมากขึ้น

8.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

สำหรับการประเมินผลกระทบของด่านศุลกากรเชียงของ ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิโดยอาศัยการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือเพื่อค้นหาผลวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อชุมชนบริเวณด่านศุลกากรเชียงของ และข้อมูลปฐมภูมิโดยอาศัยการสัมภาษณ์ผู้นำชุมชนในการสำรวจข้อมูลชุมชนต่อผลกระทบที่ได้รับจากด่านศุลกากรเชียงของดังนี้

(1) เศรษฐกิจ/รายได้

การประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(1.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ผลการศึกษาในระดับมหภาค

จากข้อตกลงทวิภาคีไทย-จีน ที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ของไทยได้ลงนามใน “พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามระหว่างประเทศไทยและจีน” ร่วมกับสำนักงานควบคุมคุณภาพและตรวจสอบกักกันโรค (AQSIQ) แห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ภายใต้ความร่วมมือด้านสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช ซึ่งลงนามเมื่อปี พ.ศ. 2554 ไทยสามารถส่งออกผลไม้ 23 ชนิดไปยังจีนได้ โดยผ่านเส้นทางบกสาย R3A เริ่มจาก อ.เชียงของ จ.เชียงราย ผ่านเมืองห้วยทราย บ่อแก้ว หลวงน้ำทา บ่อเต็น ของ สปป.ลาว เข้าเมืองบ่อหาน เชียงรุ่ง มณฑลยูนนาน ประเทศจีน และเพื่อสร้างความมั่นใจระหว่างสองประเทศว่าการส่งผลไม้ระหว่างกันผ่านทางบกสาย R3A จะไม่มีการปลอมปนและเพิ่มความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า ณ ด่านนำเข้าระหว่างกัน โดยสาระสำคัญของพิธีสาร คือ ทั้งสองฝ่ายจะมีมาตรการกำกับดูแลการปลอมปนสินค้า โดยการปิดผนึกตู้สินค้าก่อนส่งออกและการแสดงหมายเลขกำกับ ซึ่งในทางปฏิบัติจะสามารถขนส่งสินค้าเข้าสู่จีนได้โดยตรงที่ด่านบ่อหานของจีน แต่ด้วยเหตุที่ สปป.ลาว มิได้เป็นภาคีในพิธีสารฯ ดังกล่าว จึงทำให้ สปป. ลาว ซึ่งเป็นประเทศทางผ่านของเส้นทาง R3A ไม่อนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าจีนหรือไทยผ่าน สปป.ลาว ได้โดยตรง ต้องเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าและเปลี่ยนหัวรถตู้คอนเทนเนอร์ก่อน[118] ซึ่งเป็นสาเหตุที่ทำให้ประเทศไทยต้องจัดให้มีสถานที่เปลี่ยนหัวและหางลาก บริเวณชายแดนเชียงของ (ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเชียงของ)

จากการดำเนินการข้างต้น มีผลทำให้ผู้ประกอบการจีนได้รุกเข้ามาเป็นผู้ค้าส่งในตลาดค้าส่งผักและผลไม้ในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น จะเห็นได้จากข้อมูลสินค้าที่ขายในตลาดไท ซึ่งพบว่าชาวต่างชาติมากกว่าร้อยละ 60 ที่นำเข้าผักและผลไม้มาขายเป็นชาวจีนและเวียดนาม โดยจะใช้วิธีเช่าพื้นที่จอดรถขายสินค้าส่วนการนำเข้าผักและผลไม้ไปขายที่ตลาดอื่น ๆ เช่น จ.ราชบุรี เป็นต้น จะใช้วิธีการขนด้วยรถคอนเทนเนอร์ห้องเย็นขนาดใหญ่วิ่งมาจากจีนหรือเวียดนาม แล้วมาเปลี่ยนเป็นรถไทย จากนั้นจะมีพ่อค้าคนไทยมารับซื้อไปขายตามตลาดต่างๆ หากขายไม่หมดจะเก็บไว้ในห้องเย็นที่อยู่บริเวณตลาดไท นอกจากนี้ บริเวณใกล้เคียงกับตลาดไอยรามีรายใหญ่ประมาณ 2-3 ราย เข้ามาซื้ออาคารพาณิชย์เปิดเป็นห้องเย็นผลไม้ขนาดใหญ่ ขณะที่บริเวณใกล้เคียงกับตลาดไทก็มีทุนจีนเข้ามาซื้อที่ดิน เพื่อเปิดห้องเย็นขนาดใหญ่ประมาณ 20-30 แห่ง เช่นเดียวกัน

นอกจากผู้ประกอบการจีนจะมีบทบาทเป็นผู้นำเข้าแล้ว ยังมีบทบาทเป็นผู้ค้า (Trader) ด้วย ทั้งนี้ การที่กลุ่มทุนจีนเข้ามามีบทบาทในการควบคุมตลาดการนำเข้าและจำหน่ายผักและผลไม้ในประเทศไทยได้ เป็นผลพวงมาจากพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ที่ระบุว่าหากคนต่างชาติจะเข้ามาทำธุรกิจขายเร่ ขายหน้าร้าน และขายทอดตลาด จะต้องขออนุญาตการประกอบธุรกิจให้ถูกต้อง เช่น จดทะเบียนเป็นนิติบุคคล และถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 ส่วนอีกร้อยละ 51 ต้องเป็นหุ้นส่วนคนไทย

[118] รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการ “การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการโลจิสติกส์” โดย รองศาสตราจารย์ ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ และคณะ สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.). 31 ตุลาคม 2561. หน้า 218-219.

หรือถ้าจะประกอบธุรกิจเป็นรายบุคคล ต้องขอวีซ่าแบบ Business Visa มีใบอนุญาตการทำงาน (Work Permit) ทำให้คนจีนใช้ช่องทางนี้ ในการจ้างคนไทยมาเป็นตัวแทนในการทำเรื่องขออนุญาตนำเข้าสินค้าเข้ามาขายในไทย เป็นต้น

ผลการศึกษาในระดับชุมชน

ในระดับชุมชน หมายถึง อำเภอเชียงของ ซึ่งเป็นอำเภอที่ได้รับผลโดยตรงจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งนี้ โดยสามารถแบ่งผลกระทบที่ได้รับออกเป็น 2 ด้าน คือ

1) ผลกระทบด้านบวก การเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 ก่อให้เกิดประโยชน์กับชุมชน สามารถเชื่อมโยงเมืองคู่แฝดระหว่างไทย กับ สปป.ลาว ได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น รถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถผ่านได้โดยสะดวก ลดต้นทุน และระยะเวลาในการขนส่งสินค้า การส่งเสริมให้เกิดการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ จะทำให้เกิดการจ้างงาน นอกจากนี้ การสร้างระบบสาธารณูปโภคเพิ่มเติม อาทิเช่น การตัดถนนเส้นใหม่เพื่อรองรับปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่คาดว่าจะมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต การพัฒนาระบบน้ำประปาและระบบไฟฟ้าให้ครอบคลุมในตัวพื้นที่ เป็นต้น[119]

อย่างไรก็ดี งานศึกษาของพรพินันท์ ยี่รงค์ และณัฐพรพรรณ อุตมา (2559) พบว่าแม้ว่าการลงทุนของนักลงทุนจีนในอำเภอเชียงของจะมีผลเชิงบวก คือ มูลค่าการลงทุนเพิ่มขึ้น การจ้างงานเพิ่มขึ้น รายได้เพิ่มขึ้น เกิดการพัฒนาของเศรษฐกิจและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ แต่ก็ได้ส่งผลในเชิงลบ คือ สร้างต้นทุนให้กับผู้ประกอบการท้องถิ่นที่เสียเปรียบในด้านเงินทุนและเทคโนโลยี และการถูกแย่งทรัพยากรที่ใช้ในการผลิตเช่นเดียวกัน[120]

2) ผลกระทบทางลบ จากการเปิดใช้สะพาน ได้เกิดผลกระทบในด้านลบหลายประการกับประชาชนในพื้นที่ชุมชนเชียงของ กล่าวคือ ในด้านเศรษฐกิจการค้าขายในพื้นที่พบว่า เศรษฐกิจของอำเภอลดลงอย่างเห็นได้ชัด เนื่องจากสมัยก่อนการเปิดใช้สะพานนั้น ประชาชนในเชียงของมีรายได้จากการเข้ามาใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวหรือนักธุรกิจเพื่อรอทำเอกสารเพื่อออกนอกประเทศ บริเวณท่าเรือบั๊คเพื่อไปยัง สปป.ลาว โดยภายหลังจากการเปิดสะพาน นักท่องเที่ยวที่ใช้หนังสือเดินทางสามารถเดินทางออกจากไทยได้ที่บริเวณด่านพรมแดนเชียงของเท่านั้น นักท่องเที่ยวส่วนมากจะทำการข้ามพรมแดนด้วยรถยนต์สาธารณะ เนื่องจากมีความสะดวกสบาย และประหยัดต้นทุนในการเดินทาง นักท่องเที่ยวที่ใช้เส้นทางสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 ส่วนมากมาใช้การข้ามแดนผ่านจุดนี้ เป็นครั้งแรกและส่วนใหญ่ไม่แวะพักที่อำเภอเชียงของ

การเปิดให้บริการของเส้นทาง R3A มีส่วนทำให้พื้นที่อำเภอเชียงของ เป็นเพียง “ทางผ่าน”ของนักท่องเที่ยวและสินค้า ในอดีตนักท่องเที่ยวต่างชาติสามารถเดินทางข้ามพรมแดนระหว่างไทยกับ สปป. ลาว ได้ที่ท่าเรือบั๊คในตัวเมืองเชียงของ จะเข้าพำนักที่เมืองเชียงของก่อนที่จะเดินทางข้ามแม่น้ำโขง การที่มีเส้นทาง R3A ซึ่งห่างจากตัวเมืองไปประมาณ 10 กิโลเมตร พร้อมกับการกำหนดให้การผ่านด่านด้วยพาสปอร์ตดำเนินการได้ที่สะพานเท่านั้น ไม่สามารถดำเนินการได้ที่ท่าเรือบั๊คในเมืองเชียงของได้ ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยว

[119] นางสุนันทา เจริญปัญญายิ่ง และคณะ. (. การศึกษาศักยภาพการค้าการขนส่งชายแดน หลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) หน้า 88.

[120] พรพินันท์ ยี่รงค์ และณัฐพรพรรณ อุตมา, “การทะลักของคลื่นคน คลื่นทุน และคลื่นสินค้าจากจีน” ใน OBELS OUTLOOK 2015. (เชียงใหม่: เอราวัณการพิมพ์, 2558). อ้างในรายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการ “การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการโลจิสติกส์” โดย รองศาสตราจารย์ ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ และคณะสนับสนุนโดย สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.). 31 ตุลาคม 2561. หน้า 88.

และรายได้จากการท่องเที่ยวลดลงไปเป็นจำนวนมาก อีกทั้งเมื่อก่อน ผู้ประกอบการท้องถิ่นเคยทำการค้ากับเมืองห้วยทราย สปป. ลาว ผ่านทางเรือ แต่เมื่อมีการเปิดใช้สะพาน การขนส่งสินค้าของพ่อค้าท้องถิ่นจากอำเภอเชียงของไปยังห้วยทราย จำเป็นต้องอ้อมไปใช้สะพาน ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากตัวเมือง 10 กิโลเมตร ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงขึ้นกว่าเดิมมาก

เนื่องจากภายหลังจากการเปิดสะพานการข้ามพรมแดนสามารถทำได้ง่ายและรวดเร็ว ทำให้นักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางต่อไปยัง สปป.ลาว และจีน ไม่จำเป็นต้องแวะพักในอำเภอเชียงของ เช่นเดียวกันกับนักท่องเที่ยวที่เดินทางข้ามพรมแดนเข้ามายังไทย ก็นิยมเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทาง โดยไม่แวะท่องเที่ยวที่อำเภอเชียงของเช่นกัน ทำให้อำเภอเชียงของเป็นเพียงเมืองทางผ่านของนักท่องเที่ยวเท่านั้น ทำให้สภาพการค้าขายและธุรกิจการท่องเที่ยวซบเซาลง เมื่อนักท่องเที่ยวลดลงจึงส่งผลทำให้รายได้จากการค้าขายและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องลดลงตามไปด้วย จากการศึกษาค้นคว้าในเชิงปริมาณของ รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ และคณะ พบว่าในช่วงปลายปี พ.ศ. 2556 ซึ่งเป็นช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว (High Season) เชียงของมีจำนวนนักท่องเที่ยวลดลงมากกว่าร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ผู้ประกอบการบางรายมีรายได้ลดลงจาก 7,000-8,000 บาทต่อวัน เหลือแค่ 1,000-2,000 บาทต่อวัน โดยภาพรวมแล้วผู้ประกอบการเชียงของมียอดขายลดลงทันที่กว่าร้อยละ 70 ผู้ประกอบการบางรายในเชียงของกล่าวว่า “สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ไม่ได้ให้ผลประโยชน์กับคนเชียงของที่เป็นคนท้องถิ่น แต่ให้ประโยชน์กับผู้ประกอบการรายใหญ่จากข้างนอกเสียมากกว่า”[121]

เมื่อพิจารณาราคาที่ดินและค่าครองชีพในอำเภอเชียงของพบว่าเพิ่มสูงขึ้นมาก เนื่องจากนักลงทุนทั้งในและต่างถิ่นต่างมองว่า ในอนาคตพื้นที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 จะมีปริมาณรถบรรทุกและนักท่องเที่ยวในปริมาณมาก ประกอบกับการที่ได้มีนักลงทุนเข้ามาลงทุนในหลายโครงการในพื้นที่บริเวณใกล้ ๆ กับสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 อาทิ โครงการเชียงของเมืองใหม่ โครงการนาคราชนคร จึงทำให้นักลงทุนได้เห็นโอกาสในการซื้อที่ดินไว้เก็งกำไร ได้มีการซื้อที่ดินไว้ตั้งแต่ก่อนการเปิดใช้สะพานและทำการซื้อขายหลายทอดจนราคาที่ดินสูงเกินกว่าความเป็นจริง โดยภายหลังจากการที่มีการเปิดสะพาน พบว่ากิจการร้านค้าในโครงการเชียงของเมืองใหม่ ประสบภาวะขาดทุนกันเกือบทั้งหมด เนื่องจากมีปริมาณนักท่องเที่ยวเข้ามาในพื้นที่โครงการน้อยกว่าที่คาดการณ์ไว้ แม้ว่าจะเป็นวันเสาร์หรืออาทิตย์ก็ตาม สืบเนื่องมาจากการเดินทางข้ามไปยัง สปป.ลาว สามารถทำได้สะดวกรวดเร็ว[122]

(1.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

จากผลการสำรวจความคิดเห็นของชุมชนในจากแบบสอบถามความคิดเห็นของชุมชนต่อผลกระทบของโครงการ มีคนในพื้นที่ชุมชนบ้านสถานและบ้านแฟน อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ให้ความคิดเห็นทั้งสิ้น 30 คน ประกอบด้วยกลุ่มอาชีพ

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 7.33

[121] รองศาสตราจารย์ ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ และคณะ. (2561). โครงการ “การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการโลจิสติกส์. หน้า 100.

[122] นางสุนันทา เจริญปัญญายิ่ง และคณะ. (2560). การศึกษาศักยภาพการค้าการขนส่งชายแดน หลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) หน้า 89.

พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 14.00
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 32.00
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 46.67

ในส่วนของผลกระทบผลกระทบต่อเศรษฐกิจและรายได้ของคนในชุมชนนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่า การพัฒนาด่านศุลกากรเชียงของยังไม่สามารถสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างชัดเจนได้ โดยคะแนนเฉลี่ยในประเด็นผลกระทบต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ -0.33 คะแนน โดยร้อยละ 40 ของผู้ประเมินมองว่าเศรษฐกิจดีขึ้นเล็กน้อย แต่ถึงร้อยละ 50 เห็นว่าเศรษฐกิจแย่ลงในระดับหนึ่งถึงแย่มาก ขณะที่ในประเด็นผลกระทบต่อรายได้ครัวเรือน คะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ -1.00 คะแนน ซึ่งบ่งชี้ถึงผลกระทบเชิงลบที่ชัดเจน โดยร้อยละ 73 ระบุว่ารายได้ลดลง ชี้ให้เห็นว่าโครงการอาจกำลังสร้างผลกระทบทางลบโดยไม่ได้ตั้งใจ เช่น การเปลี่ยนแปลงในอาชีพและตลาดแรงงาน หรือความสูญเสียในกิจกรรมทางเศรษฐกิจดั้งเดิม ซึ่งสอดคล้องกับการประเมินจากข้อมูลทุติยภูมิ เป็นต้น

(2) สังคมและคุณภาพชีวิต

การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ในส่วนประเด็นของ ผลกระทบต่อสังคมและคุณภาพชีวิตของคนในชุมชน พบว่าโครงการยังไม่สามารถสร้างผลกระทบเชิงบวกที่ชัดเจนในภาพรวมต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ และกลับส่งผลเชิงลบในหลายมิติที่สำคัญ โดยเฉพาะในเรื่องการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา และถนน เป็นต้น ซึ่งได้คะแนนเฉลี่ยต่ำสุดที่ -0.79 คะแนน สะท้อนถึงปัญหาการลดลงของบริการพื้นฐานที่จำเป็นต่อคุณภาพชีวิต ทั้งนี้ประเด็นด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินก็เป็นอีกหนึ่งเรื่องที่น่าเป็นห่วง มีคะแนนเฉลี่ย -0.59 คะแนน และมีถึง ร้อยละ 74 ของผู้ตอบแบบสอบถามที่ระบุว่าความปลอดภัยลดลง ขณะที่การจราจร บริการสาธารณสุข ความสัมพันธ์ในชุมชน และสุขภาพ ล้วนแต่ได้รับผลกระทบเชิงลบเช่นกัน โดยเฉพาะสุขภาพที่มีคะแนนเฉลี่ย -0.79 คะแนน เทียบเท่ากับประเด็นการเข้าถึงสาธารณูปโภค

(3) สิ่งแวดล้อม

การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ความเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามชี้ให้เห็นว่าโครงการนี้ส่งผลกระทบเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับคุณภาพอากาศและเสียง ซึ่งเป็นสองปัจจัยหลักที่ส่งผลโดยตรงต่อสุขภาพและคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ สำหรับคุณภาพอากาศ ผลการประเมินชี้ว่าโครงการมีแนวโน้มทำให้สภาพอากาศแย่ลงอย่างเห็นได้ชัด โดยมีคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ -0.96 คะแนน ซึ่งถือว่าอยู่ในระดับวิกฤต โดยผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 76 ระบุว่าคุณภาพอากาศแย่ลง ทั้งในระดับเล็กน้อยและระดับมาก ขณะที่มีเพียงร้อยละ 4 เท่านั้นที่รู้สึกว่าดีขึ้น ในขณะที่ประเด็นมลภาวะทางเสียงก็ได้รับผลกระทบเชิงลบ โดยมีคะแนนเฉลี่ย -0.77 คะแนน ซึ่งเกิดจากเสียงรบกวนที่เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมของโครงการ โดยเฉพาะรถบรรทุกหรือการดำเนินการในพื้นที่ที่ใกล้ชุมชน โดยร้อยละ 67 ของผู้ประเมินให้ความเห็นว่าเสียงรบกวนเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน

สิ่งเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นในการกำหนดมาตรการลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมอย่างเร่งด่วน ทั้งในด้านการจัดการฝุ่น ควัน เสียง และการวางผังการขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานให้เหมาะสมต่อบริบทของชุมชน

(4) สรุปผลประเมินด้านผลกระทบ (Impact) ไม่น่าพอใจ (2 คะแนน)

ข้อมูลชี้ให้เห็นถึงผลกระทบด้านลบอย่างมีนัยสำคัญในทุกด้าน

(4.1) ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้ การเปิดใช้สะพานได้สร้างผลกระทบทั้งเชิงบวกและลบต่อชุมชนเชียงของ ด้านบวกคือ การเชื่อมโยงการค้าที่สะดวกขึ้น ลดต้นทุนขนส่ง ซึ่งส่วนใหญ่ประโยชน์ตกกับคนนอกพื้นที่ อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษาพบว่าชุมชนเชียงของได้รับผลกระทบเชิงลบอย่างมาก โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ การค้าขายซบเซาลง เนื่องจากเชียงของกลายเป็นเพียง “ทางผ่าน” นักท่องเที่ยวไม่แวะพัก รายได้จากการท่องเที่ยวและค้าขายลดลงอย่างมีนัยสำคัญ รวมถึงค่าครองชีพและราคาที่ดินที่สูงขึ้น ผู้ประกอบการท้องถิ่นเสียเปรียบและหลายรายประสบภาวะขาดทุน โดยผู้ประกอบการเห็นว่าสะพานนี้เป็นประโยชน์ต่อผู้ค้ารายใหญ่จากภายนอกมากกว่าคนท้องถิ่น การสำรวจความคิดเห็นของชุมชนยังยืนยันว่าเศรษฐกิจและรายได้ครัวเรือนของคนในพื้นที่ลดลงอย่างชัดเจน

(4.2) ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต โครงการนี้ส่งผลกระทบเชิงลบต่อคุณภาพชีวิตประชาชนอย่างชัดเจน โดยเฉพาะปัญหาการเข้าถึง ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน และ สุขภาพ รวมถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

(4.3) ประเด็นสิ่งแวดล้อม โครงการนี้ส่งผลกระทบเชิงลบอย่างมากต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะ คุณภาพอากาศ ที่แย่ลงอย่างเห็นได้ชัด และ มลภาวะทางเสียงที่เพิ่มขึ้น

8.2.4) การประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence)

การประเมินด้านความเชื่อมโยงของด่านศุลกากรเชียงของ พิจารณาจาก 2 ด้าน โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดการประเมินด้านความเชื่อมโยง ดังนี้

(1) ความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาในประเทศ

การพัฒนาด่านศุลกากรเชียงของเป็นไปตามการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งคล้ายคลึงกับแนวทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนอื่น ๆ เช่น นครพนม มุกดาหาร หนองคาย และสระแก้ว เป็นต้น โดยด่านศุลกากรเชียงของมีบทบาทสำคัญในฐานะประตูการค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว และจีนตอนใต้ โดยเฉพาะผ่านเส้นทาง R3A ซึ่งเชื่อมโยงเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค บทบาทในระบบโลจิสติกส์ข้ามพรมแดนเป็นจุดผ่านแดนหลักของระเบียงเศรษฐกิจ GMS โดยเฉพาะในบริบทของความตกลง GMS-CBTA ที่ส่งเสริมการตรวจปล่อยสินค้าแบบจุดเดียว (Single Stop Inspection) และการขนส่งต่อเนื่องระหว่างประเทศ สนับสนุนการค้าชายแดนและ CBEC (Cross-Border e-Commerce) ด่านเชียงของมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์สำหรับการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะสินค้าขนาดเล็กที่ใช้ระบบ CBEC ซึ่งกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว ลดต้นทุนโลจิสติกส์และเวลาในการขนส่ง ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบอำนวยความสะดวก เช่น การใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการตรวจสอบสินค้าและการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ด่านศุลกากรเชียงของอยู่ในช่วงของการพัฒนาเชิงโครงสร้างและระบบ เพื่อยกระดับบทบาทในห่วงโซ่โลจิสติกส์ข้ามพรมแดน โดยโครงสร้างพื้นฐานที่กำลังพัฒนาประกอบด้วย

(1.1) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ เป็นโครงการสำคัญที่มุ่งเน้นการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างรถบรรทุกไทย-ลาว-จีน และลดความแออัดบริเวณด่าน

(1.2) พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) เป็นแนวคิดที่ให้หน่วยงานศุลกากรของทั้งสองประเทศ (ไทย-ลาว) ทำงานร่วมกันในพื้นที่เดียว เพื่อลดขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้าและเพิ่มความรวดเร็ว

(1.3) โครงการรถไฟเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ

นอกจากนี้ ด่านศุลกากรเชียงของยังเป็นหนึ่งในองค์ประกอบที่สำคัญในการผลักดันนโยบายพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงของอีกด้วย

(2) ความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับด่านศุลกากรเชียงของ ได้แก่ สปป.ลาว โดยเฉพาะแขวงบ่อแก้ว ซึ่งมีแผนพัฒนาเชิงยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับการเชื่อมโยงภูมิภาคผ่านเส้นทาง R3A และโครงการรถไฟจีน-ลาว แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ สปป.ลาว (แขวงบ่อแก้ว) ประกอบด้วย

(2.1) การพัฒนาเมืองบ่อแก้วให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ แขวงบ่อแก้วมีแผนพัฒนาเมืองชายแดนให้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างไทย-ลาว-จีน โดยมีการลงทุนในคลังสินค้า ลานตู้คอนเทนเนอร์ และระบบขนส่งต่อเนื่อง เพื่อดึงดูดนักลงทุนจากจีนและไทย โดยเน้นอุตสาหกรรมเบา โลจิสติกส์ และการแปรรูปสินค้าเกษตร

(2.2) การเชื่อมโยงกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง อำนวยความสะดวกแก่การค้าและการขนส่งระหว่างไทยกับจีนตอนใต้

(2.3) การเชื่อมต่อกับรถไฟจีน-ลาว สถานีรถไฟบ่อเต็น แขวงบ่อแก้วเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่เชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ซึ่งเปิดโอกาสให้สินค้าจากไทยผ่านด่านเชียงของเข้าสู่ระบบรางได้โดยตรง

(3) สรุปผลการประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาในประเทศ

ด่านศุลกากรเชียงมีความเชื่อมโยงกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ และสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเชียงของ

(3.2) ประเด็นความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน

ด่านศุลการกรเชียงของเชื่อมโยงกับเส้นทาง R3A ที่สนับสนุนการขนส่งระหว่างประเทศไทย-ลาว-จีน และยังเชื่อมต่อกับการพัฒนาเมืองบ่อแก้วให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างไทย-ลาว-จีน การเชื่อมต่อกับรถไฟจีน-ลาว สถานีรถไฟบ่อแก้วเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่เชื่อมต่อกับ

เส้นทางรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว รวมถึงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) เพื่อดึงดูดนักลงทุนจากจีนและไทย โดยเน้นอุตสาหกรรมเบา โลจิสติกส์ และการแปรรูปสินค้าเกษตร

8.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากทำการประเมินผลด่านศุลกากรเชียงของตามเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 4 ด้านแล้ว ที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมของโครงการได้ ดังนี้

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาด่านศุลกากรเชียงของ
1	**ความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• การพัฒนาด่านพรมแดนเชียงของ มีความสอดคล้องกับการดำเนินการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายในด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มการจ้างงานและสร้างเป็นอยู่ที่ดีต่อประชาชน • อำนวยความสะดวกแก่ผู้นำเข้าส่งออก โดยเฉพาะหลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 • ด่านศุลกากรเชียงของ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดแจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ
2	**ประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• มีปริมาณและมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกของด่านศุลกากรขยายตัวอย่างต่อเนื่องและเป็นด่านศุลกากรที่ไทยได้ดุลการค้า • ผู้ใช้บริการโดยรวมมีความพึงพอใจในระดับที่ดีต่อบริการหลายด้าน เช่น การรับชำระเงินและความสุภาพของเจ้าหน้าที่ แต่ยังต้องปรับปรุงความเพียงพอและความสะดวกของด่านในการเอกซเรย์ที่มีคะแนนติดลบ รวมถึงความสะอาดของสภาพแวดล้อมโดยรวม • ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่พึงพอใจต่อสภาพกายภาพของด่านศุลกากรเชียงของ โดยเฉพาะความสะดวกในการเข้า-ออก และที่จอดรถยนต์ขนาดเล็กที่เพียงพอ แต่ยังคงต้องปรับปรุงการจัดการจราจรภายในด่าน รวมถึงที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้าให้ดีขึ้น • ด่านศุลกากรเชียงของ มูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้น และผู้ใช้บริการพึงพอใจในระดับปานกลาง
3	**ผลกระทบ (Impact) ไม่น่าพอใจ ได้ 2 คะแนน**	• สร้างผลกระทบทั้งบวกและลบแก่ชุมชน โดยด้านบวกคือการเชื่อมโยงการค้าและลดต้นทุนขนส่ง ซึ่งส่วนใหญ่ประโยชน์ตกกับคนนอกพื้นที่ ส่วนด้านลบพบว่า เศรษฐกิจการค้าซบเซา นักท่องเที่ยวไม่แวะพัก รายได้ลดลง ค่าครองชีพและราคาที่ดินสูงขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการท้องถิ่นเสียเปรียบและหลายรายขาดทุน • ส่งผลกระทบเชิงลบต่อคุณภาพชีวิตประชาชนอย่างรุนแรง ทั้งด้านการเข้าถึง สาธารณูปโภคพื้นฐาน ความปลอดภัย และ สุขภาพ • ส่งผลกระทบเชิงลบอย่างมากทั้งคุณภาพอากาศและมลภาวะทางเสียง • ด่านศุลกากรเชียงของ ได้รับผลกระทบเชิงลบที่ชัดเจนในมิติด้านเศรษฐกิจ คุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม
4	**ความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 4 คะแนน**	• การพัฒนาด่านศุลกากรเชียงของมีความเชื่อมโยงกับการพัฒนาพื้นที่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย เช่น การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า การพัฒนาสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 อีกทั้งสนับสนุนแผนการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor) ของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และการพัฒนาเมืองบ่อแก้วให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ • ด่านศุลกากรเชียงของ สอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านในระดับดี แต่อาจมีบางจุดที่ต้องแก้ไข
ผลการประเมินโครงการ		**15 คะแนน จาก 20 คะแนน (น่าพอใจ)**

ผลการประเมินโครงการ ได้รับคะแนนรวม 15 คะแนน (น่าพอใจ)

ด่านศุลกากรเชียงของนับเป็นด่านชายแดนทางบกเชื่อมโยงระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ที่อยู่ภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor) ตามกรอบอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และมีอัตราการเติบโตของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศมาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับจีนโดยผ่านแดน สปป.ลาว ในภาพรวมจุดเด่นในการพัฒนาด่านศุลกากรเชียงของเกิดจากการพัฒนาที่สอดคล้องกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน การมีการให้บริการที่เป็นที่พอใจของผู้ใช้บริการ และความเชื่อมโยงกับการพัฒนาพื้นที่ ทำให้**ผลการประเมินด่านศุลกากรเชียงของได้รับคะแนน 15 คะแนน**

ข้อค้นพบจากการประเมินการใช้ประโยชน์ด่านศุลกากรเชียงของ

1) การนำเข้าและส่งออกผ่านด่านศุลกากรเชียงของจะได้รับความสะดวกและประโยชน์ยิ่งขึ้นไปอีก หากศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของสามารถเปิดให้บริการตามเป้าหมายของโครงการได้ อันประกอบด้วยบริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ด้านพิธีการศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง กักกันอาหารพืชและสัตว์ (CIQ)

2) การเชื่อมต่อระบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่ทางรถไฟ (Intermodal Transport) เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) บริการเสริมต่างๆ แต่นับตั้งแต่การก่อสร้างโครงการระยะที่ 1 แล้วเสร็จตั้งแต่ปี พ.ศ. 2564 ยังประสบปัญหาในการประมูลหาเอกชนร่วมลงทุนในโครงการได้ กรมศุลกากร กรมการขนส่งทางบก และการรถไฟแห่งประเทศไทยควรร่วมกันเร่งหาแนวทางในการแก้ปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการเปิดให้บริการของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ทั้งนี้หากมีความจำเป็น อาจนำประเด็นนี้เข้าสู่การประชุมของคณะกรรมการที่มีหน้าที่หลักในการพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศ (กบส.) เพื่อเร่งรัดการแสวงหาแนวทางแก้ปัญหาร่วมกันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3) ปัญหาความไม่เพียงพอของเครื่องเอกซเรย์ เมื่อเทียบกับปริมาณตู้สินค้าที่ต้องผ่านการตรวจสอบในแต่ละวัน เครื่องเอกซเรย์ที่มีอยู่ต้องรองรับการตรวจสินค้าจำนวนมาก ทำให้เกิดการรอคิวสะสมระยะเวลาในการตรวจปล่อยยืดเยื้อ และส่งผลต่อความล่าช้าในห่วงโซ่การขนส่งและโลจิสติกส์โดยรวม ควรพิจารณาจัดหาเครื่องเอกซเรย์เพิ่มเติมหรือนำเครื่องเอกซเรย์ที่มีความสามารถในการตรวจสอบรวดเร็วมาใช้งาน

9) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ

9.1) ข้อมูลพื้นฐาน

9.1.1) ความเป็นมา

รูปที่ 5.3-71 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ
ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ตั้งอยู่เลขที่ 900 หมู่ที่ 9 บ้านดอนมหาวัน ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย 57140 ประชิดด่านพรมแดนเชียงของ โดยมีทางเข้า-ออกหลักบริเวณทางหลวงหมายเลข 1356 และมีเส้นทางเชื่อมต่อโดยตรงเข้าโครงการ เพื่อรองรับการขนส่งและการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าจากบริเวณจุดสลับทิศทางจราจรของสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) มีขนาดเนื้อที่ประมาณ 335 ไร่ โครงการรองรับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ เส้นทาง R3E หรือ R3A เชื่อมต่อการขนส่งระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีนฝั่งตะวันตก (นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน) และยังรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้ากับระบบราง ผ่านโครงการรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ที่กำลังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงแสนและเชียงของเกิดขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2555 ที่มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมโดยกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้รับผิดชอบ และเนื่องจากโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ มีความพร้อมมากที่สุดใน

การดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 ตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 โดยคณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบเมื่อวันที่ 13 ธันวาคม พ.ศ. 2559

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 20 เมษายน พ.ศ. 2564 อนุมัติโครงการและวงเงินงบประมาณรายจ่ายของโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ตามมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ประกอบบทเฉพาะกาลมาตรา 68 (1) แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 ตามที่คณะกรรมการนโยบายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชนให้ความเห็นชอบ คือ รูปแบบ PPP-Net Cost โดยภาครัฐเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดหาที่ดินและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน ขณะที่เอกชนรับผิดชอบอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้า อุปกรณ์สำนักงานและส่วนประกอบงานระบบที่เกี่ยวข้องกับการบริหารการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ และการดำเนินงานและบำรุงรักษา (O&M) ทั้งหมด รวมทั้งเป็นผู้รับความเสี่ยงด้านรายได้และจ่ายค่าสัมปทานให้ภาครัฐ ตลอดระยะเวลาของสัมปทาน โดยหลักการประมูลพิจารณาจากอัตราค่าบริการต่ำที่สุดเป็นเกณฑ์ในการแข่งขัน[123]

ปัจจุบันโครงการฯ ระยะที่ 1 แล้วเสร็จสมบูรณ์ และระยะที่ 2 กำลังอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง โดยได้เปิดให้บริการเป็นบางส่วน (Soft Opening) ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2564

องค์ประกอบของโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเชียงของ ระยะที่ 1 ได้แก่

1. ชานชาลาขนถ่ายสินค้า หลังที่ 1
2. อาคารตรวจปล่อยสินค้า
3. คลังสินค้า หลังที่ 1
4. คลังสินค้า หลังที่ 2
5. อาคารหอพัก (Dormitory)
6. อาคารสำนักงานกลาง (Main Office)
7. ลานจอดรถบรรทุกเปลี่ยนหัวลาก-หางพ่วง
8. ลานจอดรถยนต์
9. โรงอาหารส่วนบริหารงานกลาง
10. อาคารซ่อมบำรุงส่วนบริหารงานกลาง
11. อาคารควบคุมไฟฟ้า
12. อาคารโรงสูบน้ำ
13. อาคารกำจัดขยะ
14. ถนนภายในโครงการ ถนนบริการท้องถิ่นโดยรอบโครงการ (Service Road) และทางเข้า-ออกโครงการ
15. ระบบสาธารณูปโภคและงานอื่น ๆ เช่น ระบบระบายน้ำ ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบไฟฟ้าและสื่อสาร งานภูมิสถาปัตยกรรม ปลั๊กจ่ายกระแสไฟฟ้าสำหรับตู้แช่เย็น ห้องน้ำสาธารณะ เป็นต้น

ส่วนองค์ประกอบของโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเชียงของ ระยะที่ 2 ได้แก่

1. ชานชาลาขนถ่ายสินค้า หลังที่ 2
2. อาคารสำนักงานฝ่ายปฏิบัติการ
3. คลังสินค้าขาออก (Export Warehouse)
4. คลังสินค้าขาเข้า (Import Warehouse)
5. ลานกองตู้คอนเทนเนอร์ (Container Yard)
6. โรงอาหารส่วนปฏิบัติการ
7. อาคารซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล
8. อาคารเอกซเรย์ (X-Ray Canopy)
9. ประตูควบคุมการเข้าออก (Container Gate)

[123] ประกาศเชิญชวน (RfP) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย. กรมการขนส่งทางบก. 29 กันยายน 2564. หน้า 3/17.

9.1.2) บทบาทและหน้าที่

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ เป็นหนึ่งในการยกระดับศักยภาพเป็นหัวใจของการพัฒนา โดยจะรองรับสินค้าข้ามแดน ศักยภาพและบทบาทของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ สามารถสรุปได้ ดังนี้[124]

(1) สนับสนุนบทบาทและหน้าที่ของด่านศุลกากรเชียงของ เกี่ยวกับพิธีการศุลกากร การจัดเก็บภาษีอากร ค่าธรรมเนียม และอื่น ๆ โดยเป็นการอำนวยความสะดวกด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(2) สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากเป็นการพัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์

(3) เป็นสถานีปรับเปลี่ยนการขนส่งระหว่างประเทศไปสู่ภายในประเทศ รวมถึงเชื่อมต่อระบบการขนส่งจากทางถนนไปสู่ทางรถไฟ (Intermodal Transport) รองรับการขนส่งสินค้าจากจีนตะวันตกที่มาทางถนนสาย R3E หรือ R3A ผ่าน สปป.ลาว เข้ามาในประเทศไทย โดยข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4

(4) เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์หรือสินค้าบรรจุหีบห่อ (Break-bulk Cargoes) และเป็นศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ทำให้สามารถดำเนินพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกได้ในจุดเดียว

(5) เพิ่มขีดความสามารถให้กับผู้ประกอบการขนส่งไทยให้สามารถทำงานร่วมกับเครือข่ายผู้ประกอบการขนส่งสินค้าประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นทางเลือกให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าไทยที่ไม่ต้องการขนส่งสินค้าเข้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้สามารถเพิ่มรอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศได้มากขึ้น และสามารถบริหารจัดการการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(6) การขยายผลและเป็นต้นแบบในการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าชายแดนอื่น ๆ ต่อไปในอนาคต

(7) ลดความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งไทยไม่จำเป็นต้องเข้าไปขนส่งสินค้าในประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเส้นทาง R3A ถือเป็นเส้นทางที่ผ่านภูมิประเทศแบบภูเขาสูง มีความคดเคี้ยวมาก และมีรถบรรทุกตู้สินค้าประสบอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ถึงแม้โครงการระยะแรกก่อสร้างแล้วเสร็จตั้งแต่ พ.ศ. 2564 แล้ว แต่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ได้มีเอกชนยื่นข้อเสนอผ่านการคัดเลือกเข้ามา 1 ราย รวมถึงมีการเจรจาต่อรองเงื่อนไขในการเข้าร่วมทุน อย่างไรก็ตาม ภายหลังใน พ.ศ. 2567 เอกชนดังกล่าวไม่ประสงค์จะเป็นผู้ร่วมทุนในโครงการดังกล่าว

[124] รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการ “การใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการโลจิสติกส์”. โดยรองศาสตราจารย์ ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ และคณะ. สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) 31 ตุลาคม 2561. หน้า 28.2) ประกาศเชิญชวน (RfP) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ หน้า 3/17.

รูปที่ 5.3-72 แผนผังภายในศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ

ที่มา: ประกาศเชิญชวน (RfP) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย. กรมการขนส่งทางบก. 29 กันยายน 2564. หน้า 2/17.

9.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

9.2.1) การประเมินเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ

โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของอยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์ “การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization) เพื่อตอบสนองวิสัยทัศน์ของประเทศในการตั้งเป้าหมายให้ประเทศไทยมีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล โดยการสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน ตลอดจนเป็นการจัดตั้งตามมติคณะรัฐมนตรีที่ต้องการให้มีศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่เป็นการเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งทางรางที่มีโครงการพัฒนาทางรถไฟเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ กับการขนส่งทางถนน

(2) การรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ

โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของขึ้นอยู่กับสินค้าที่จะขนส่งผ่านด่านศุลกากรเชียงของ โดยเจตนารมย์หลักของการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งฯ เป็นรองรับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากระบบรางกับระบบทางถนน ที่จำเป็นต้องมีศูนย์ขนถ่ายสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่งทั้งสองรูปแบบ และผู้ใช้บริการต้องการจะมีศูนย์บริการเบ็ดเสร็จที่อำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศ

(3) สรุปผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ โดยรวมแล้ว การดำเนินการโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญของประเทศ และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงภูมิภาค

(3.2) ประเด็นการรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของรองรับสินค้าที่จะขนส่งผ่านด่านศุลกากรเชียงของซึ่งเป็นประตูการค้าที่ขับเคลื่อนการนำเข้าส่งออกสินค้าไทย-ลาว-จีน ด้วยระบบการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ทั้งทางบก (ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 และเส้นทาง R3A) และทางราง (โครงการรถไฟเด่นชัย-เชียงของที่กำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่)

9.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของไม่สามารถประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) ได้เนื่องจากศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของยังไม่ได้เปิดดำเนินการ

9.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

ผลประเมินด้านผลกระทบ (Impact) ไม่น่าพอใจ (2 คะแนน) ซึ่งอาศัยผลประเมินเดียวกับศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ

ข้อมูลชี้ให้เห็นถึงผลกระทบด้านลบอย่างมีนัยสำคัญในทุกด้าน

(4.1) ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้ การเชื่อมโยงการค้าที่สะดวกขึ้น ลดต้นทุนขนส่ง ซึ่งส่วนใหญ่ประโยชน์ตกกับคนนอกพื้นที่ แต่ชุมชนเชียงของได้รับผลกระทบเชิงลบอย่างมาก โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจการค้าขายซบเซาลง เนื่องจากเชียงของกลายเป็นเพียง "ทางผ่าน" นักท่องเที่ยวไม่แวะพัก รายได้จากการท่องเที่ยวและค้าขายลดลงอย่างมีนัยสำคัญ รวมถึงค่าครองชีพและราคาที่ดินที่สูงขึ้น ผู้ประกอบการท้องถิ่นเสียเปรียบและหลายรายประสบภาวะขาดทุน โดยผู้ประกอบการเห็นว่าสะพานนี้เป็นประโยชน์ต่อผู้ค้ารายใหญ่จากภายนอกมากกว่าคนท้องถิ่น การสำรวจความคิดเห็นของชุมชนยังยืนยันว่าเศรษฐกิจและรายได้ครัวเรือนของคนในพื้นที่ลดลงอย่างชัดเจน

(4.2) ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต โครงการนี้ส่งผลกระทบเชิงลบต่อคุณภาพชีวิตประชาชนอย่างชัดเจน โดยเฉพาะปัญหาการเข้าถึง ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน และ สุขภาพ รวมถึงความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

(4.3) ประเด็นสิ่งแวดล้อม โครงการนี้ส่งผลกระทบเชิงลบอย่างมากต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะคุณภาพอากาศ ที่แย่ลงอย่างเห็นได้ชัด และ มลภาวะทางเสียงที่เพิ่มขึ้น

9.2.4) การประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) ไม่พอใจอย่างยิ่ง (1 คะแนน)

การประเมินด้านความเชื่อมโยงของโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ พิจารณาจาก 2 ด้าน โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดการประเมินด้านความเชื่อมโยง ดังนี้

(1) ความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาในประเทศ

โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของดำเนินการลงทุน/สร้างโดยไม่ได้พิจารณาถึงการมีอยู่ของด่านศุลกากรเชียงของที่สร้างเสร็จมาก่อนหลายปีแล้ว การประสานให้ดำเนินการในพื้นที่เดียวกันยังไม่ได้รับการยืนยันทำให้ผู้ประกอบการขาดความเชื่อมั่นในการลงทุน

(2) ความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าของฝั่งบ่อแก้ว สปป.ลาว ได้ดำเนินการแล้วเสร็จให้บริการอยู่แล้ว การจัดศูนย์ฯ ในลักษณะเดียวกันในประเทศไทยอาจเป็นการทับซ้อนในการให้บริการ

9.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากทำการประเมินผลโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของตามเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 3 ด้านแล้ว ที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมของโครงการได้ ดังนี้

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ
1	**ความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ “การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization) เพื่อตอบสนองวิสัยทัศน์ของประเทศในการตั้งเป้าหมายให้ประเทศไทยมีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล โดยการสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลายธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน • รับรองผู้ใช้บริการตามการนำเข้าส่งออกผ่านด่านศุลกากรเชียงของ • โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดแจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง โดยไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ
2	**ผลกระทบ (Impact) ไม่น่าพอใจ ได้ 2 คะแนน**	• สร้างผลกระทบทั้งบวกและลบแก่ชุมชน โดยด้านบวกคือการเชื่อมโยงการค้าและลดต้นทุนขนส่ง ซึ่งส่วนใหญ่ประโยชน์ตกกับคนนอกพื้นที่ ส่วนด้านลบพบว่าเศรษฐกิจการค้าซบเซา นักท่องเที่ยวไม่แวะพัก รายได้ลดลง ค่าครองชีพและราคาที่ดินสูงขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการท้องถิ่นเสียเปรียบและหลายรายขาดทุน • ส่งผลกระทบเชิงลบต่อคุณภาพชีวิตประชาชนอย่างรุนแรง ทั้งด้านการเข้าถึง สาธารณูปโภคพื้นฐาน ความปลอดภัย และ สุขภาพ • ส่งผลกระทบเชิงลบอย่างมากทั้งคุณภาพอากาศและมลภาวะทางเสียง • โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ได้รับผลกระทบเชิงลบที่ชัดเจนในมิติด้านเศรษฐกิจ คุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม
3	**ความเชื่อมโยง (Coherence) ไม่น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 1 คะแนน**	• โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของก่อสร้างโดยไม่ได้พิจารณาถึงการมีอยู่ของด่านศุลกากรเชียงของที่สร้างเสร็จมาก่อนหลายปีแล้ว • ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าของฝั่งบ่อแก้ว สปป.ลาว ได้ดำเนินการแล้วเสร็จให้บริการอยู่แล้ว การจัดศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของอาจเป็นการทับซ้อนในการให้บริการ

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ
		• โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของไม่สอดคล้องกับโครงการในพื้นที่ และการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน
ผลการประเมินโครงการ		**8 คะแนน จาก 20 คะแนน (ไม่น่าพอใจ)**

ผลการประเมินโครงการ ได้รับคะแนนรวม 8 คะแนน (ไม่น่าพอใจ)

โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเพื่อสนับสนุนการเป็นประตูการค้าและสนับสนุนการเชื่อมโยงระหว่างการขนส่งทางถนนกับการขนส่งทางราง แต่ปัจจุบันยังไม่มีเอกชนร่วมลงทุนอาจเป็นเพราะ (1) มีการพัฒนาการขนส่งสินค้าทางรางเพื่อใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศในเส้นทางอื่น โดยเฉพาะการขนส่งทางรางผ่านสำนักงานศุลกากรหนองคาย - เวียงจันทน์ - จีนตอนใต้ โดยใช้ระบบรถไฟของจีน (China Railway) (2) ความไม่ชัดเจนของหน่วยงานภาครัฐที่จะเข้ามาร่วมดำเนินการภายในโครงการฯ เพื่อให้บริการเป็นศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อรองรับการส่งออกและนำเข้าในจุดเดียว และ (3) การที่แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว มีศูนย์ขนถ่ายในลักษณะเดียวกันให้บริการเปลี่ยนถ่ายรถบรรทุกและตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งเป็นการดำเนินงานที่ทับซ้อนกับการให้บริการของศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งฯ ทำให้ผลการประเมินโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของได้รับคะแนนเพียง 8 คะแนน

ทั้งนี้ **เมื่อวันพุธที่ 30 กรกฎาคม พ.ศ. 2568** กรมการขนส่งทางบกได้จัดให้มี**การประชุมคณะทำงานเพื่อผลักดันให้ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงรายเป็นศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) โดยมีแนวทางปฏิบัติดังนี้**

(1) ให้กรมการขนส่งทางบก และกรมศุลกากรจัดทำแผนปฏิบัติงาน (Action Plan) สำหรับการเข้ามาดำเนินพิธีการทางศุลกากรภายในศูนย์ฯ เชียงของ รวมถึงขอให้ทั้ง 2 หน่วยงาน ร่วมกันจัดทำบันทึกข้อตกลง (MoU) ในการเข้าใช้พื้นที่โครงการศูนย์ฯ เชียงของ เพื่อดำเนินพิธีการตรวจปล่อยสินค้าในพื้นที่ที่กรมการขนส่งทางบกได้จัดเตรียมไว้

(2) ให้กรมศุลกากร (ด่านศุลกากรเชียงของ) ทำหนังสือถึงกรมการขนส่งทางบก เพื่อแจ้งความประสงค์เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ด่านศุลกากรเชียงของมีความจำเป็นที่จะต้องใช้สำหรับการดำเนินพิธีการตรวจปล่อยสินค้าเมื่อเข้าใช้พื้นที่โครงการศูนย์ฯ เชียงของ เพื่อให้กรมการขนส่งทางบกนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

(3) ให้กรมการขนส่งทางบกและด่านศุลกากรเชียงของร่วมกันหารือและจัดทำรูปแบบการดำเนินการ (Flow) ของการนำเข้าและส่งออกสินค้าภายในศูนย์ฯ เชียงของ เพื่อความเข้าใจที่ถูกต้องตรงกันก่อนนำเสนอที่ประชุมคณะทำงานเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจปล่อยสินค้า (CIQ) ภายในศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งมีผู้อำนวยการสำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก เป็นประธานคณะทำงาน และมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกเป็นองค์ประกอบ

ในคณะทำงาน เพื่อหารือถึงรายละเอียดของการดำเนินการในระดับพื้นที่สำหรับเตรียมความพร้อมในการเข้ามาดำเนินงานภายในศูนย์ฯ เชียงของต่อไป

ข้อค้นพบจากการประเมินการใช้ประโยชน์ด่านศุลกากรเชียงของ

หน่วยงาน CIQ (ศุลกากร ตรวจพืช ตรวจสัตว์) ยังมิได้ย้ายเข้ามาปฏิบัติงานในพื้นที่ศูนย์ฯ เนื่องจากได้ลงทุนติดตั้งระบบและโครงสร้างพื้นฐานรองรับการปฏิบัติงานไว้ในพื้นที่ด่านศุลกากรเดิมแล้ว ทำให้การให้บริการด้านพิธีการและการตรวจสอบสินค้ายังคงกระจุกตัวอยู่ที่ด่านเดิม ขณะที่ศูนย์โลจิสติกส์แห่งใหม่ซึ่งถูกออกแบบมาเพื่อรองรับและกระจายกิจกรรมทางเศรษฐกิจกลับมีความเสี่ยงที่จะถูกใช้ประโยชน์ “ไม่คุ้มค่าการลงทุน”

10) ผลการประเมินการใช้ประโยชน์ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

10.1) ข้อมูลพื้นฐาน

10.1.1) ความเป็นมา

รูปที่ 5.3-73 แผนที่และภาพถ่ายที่ตั้งด่านศุลกากรอรัญประเทศ

ที่มา: การรวบรวมจากที่ปรึกษา (2568)

ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ตั้งอยู่ที่ตำบลอรัญประเทศ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เป็นด่านศุลกากรทางบก อยู่ติดเขตแดนไทยตรงข้ามกับบ้านปอยเปต อำเภอโอโจรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา ในอดีตเป็น "ด่านเก็บภาษี" ขึ้นกับกรมสรรพากรนอก กระทรวงมหาดไทย ตั้งขึ้นหลังจากประเทศไทยเสียเมืองเสียมราฐ เมืองศรีโสภณ และเมืองพระตะบอง ให้กับประเทศฝรั่งเศส เมื่อ พ.ศ. 2449 ต่อมามีการโอนด่านเก็บภาษีต่าง ๆ จากกรมสรรพากร มาขึ้นกับกรมศุลกากร “ด่านเก็บภาษีอรัญประเทศ” จึงอยู่ในสังกัดกรมศุลกากร โดยครั้งแรกกำหนดให้เป็นด่านพรมแดนของท่ากรุงเทพตามกฎเสนาบดี กระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2474 หลังจากนั้นได้กำหนดขึ้นเป็นด่านศุลกากรอรัญประเทศ เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2474 บรรดาสินค้ามาจากต่างประเทศบรรทุกทางรถไฟ เดิมที่ทำการด่านศุลกากรอรัญประเทศ ตั้งอยู่หลังสถานีรถไฟอรัญประเทศ ตำบลอรัญประเทศ อำเภออรัญประเทศ ซึ่งในขณะนั้นยังขึ้นอยู่กับจังหวัดปราจีนบุรี ห่างจากพรมแดนติดต่อกับประเทศกัมพูชาประมาณ 6 กิโลเมตร

ในช่วง พ.ศ. 2532 สมัยรัฐบาล พลเอก ชาติชาย ชุณหะวัณ มีนโยบายเปิดตลาดการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน จังหวัดสระแก้วมีศักยภาพเป็นจุดค้าชายแดนตั้งแต่ไทยและกัมพูชาเปิดประเทศ ในวันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2534 ได้เปิดจุดผ่อนปรนที่บ้านคลองลึก เพื่อเป็นจุดค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชาซึ่งเป็นเขตติดต่อกับตำบลปอยเปต อำเภอโอโจรว จังหวัดบันเตียเมียนเจยของประเทศกัมพูชา ต่อมาเมื่อวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2540 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 ประกาศให้เป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่อให้ประชาชนทั้งชาวไทย ชาวกัมพูชา และชาวต่างประเทศสามารถสัญจรเข้า-ออก ตรงจุดผ่านแดนถาวรแห่งนี้ได้ และให้เป็นจุดติดต่อค้าขายชายแดน โดยเปิดเป็นทางการเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2541 นอกจากนี้ยังมีจุดผ่อนปรนการค้าอีก 3 แห่ง ได้แก่ (1) จุดผ่อนปรนบ้านเขาดิน อำเภอคลองหาด ติดต่อกับบ้านกิโล 13 อำเภอสำเภาลูน จังหวัดพระตะบอง เปิดเป็นทางการเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2541 (ปัจจุบันยกระดับเป็นจุดผ่านแดนถาวรบ้านเขาดิน) (2) จุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ อำเภออรัญประเทศ ติดต่อกับบ้านมาลัย อำเภอพนมมาลัย จังหวัดบันเตียเมียนเจย เปิดเป็นทางการเมื่อวันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2541 และ (3) และจุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา อำเภอตาพระยา ติดต่อกับบ้านบึงตะกวน อำเภอทมอพวก จังหวัดบันเตียเมียนเจย เปิดเป็นทางการเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2541

10.1.2) สถิติการนำเข้า-ส่งออก

(1) สถิติการนำเข้า-ส่งออก ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

สินค้านำเข้า 5 อันดับแรกผ่านด่านศุลกากรอรัญประเทศ ได้แก่ (1) เศษอลูมิเนียม (2) มันสำปะหลัง (3) เศษทองแดง และ เศษทองเหลือง (4) เลนส์แว่นตา และ (5) ท่อเหล็ก ในกรณีของสินค้าส่งออก ได้แก่ (1) รถยนต์ (2) เครื่องดื่ม (3) อะไหล่รถจักรยานยนต์ (4) รถใช้ในการเกษตร และ (5) เครื่องยนต์รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 5.3-14 สถิติการนำเข้าส่งออก ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567

อันดับ	สินค้านำเข้า					อันดับ	สินค้าส่งออก		
	ชื่อสินค้า	น้ำหนัก (กิโลกรัม)	มูลค่า (บาท)	อากร (บาท)	ภาษีมูลค่าพิ่ม (บาท)		ชื่อสินค้า	น้ำหนัก (กิโลกรัม)	มูลค่า (บาท)
1	เศษอลูมิเนียม	81,033,648.36	5,210,526,884.88	-	280,650,425.81	1	รถยนต์	10,846,762.67	5,792,226,195.01
2	มันสำปะหลัง	861,048,694.00	3,785,691,701.34	-	-	2	เครื่องดื่ม	198,576,082.81	5,270,078,460.86
3	เศษทองแดง และ เศษทองเหลือง	6,797,817.91	1,826,795,284.95	-	126,227,905.30	3	อะไหล่รถจักรยานยนต์	9,318,340.47	3,413,537,923.88
4	เลนส์แว่นตา	954,180.79	1,616,583,955.56	-	-	4	รถใช้ในการเกษตร	10,549,662.22	2,470,264,326.98
5	ท่อเหล็ก	40,333,765.00	1,611,161,434.19	289,073.73	945,100.29	5	เครื่องยนต์รถจักรยานยนต์	3,724,413.38	2,312,833,472.08
6	ส่วนประกอบมอเตอร์ทำด้วยอลูมิเนียม	5,584,314.12	1,597,974,965.68	-	112,781,300.37	6	เครื่องเกี่ยวนวดข้าว	7,558,140.53	2,119,810,323.05
7	อะไหล่รถยนต์	2,375,025.42	1,220,829,084.08	3,344,532.63	85,677,943.90	7	ปุ๋ยเคมี	103,488,705.80	1,998,042,184.49
8	ชุดสายไฟ	1,056,394.23	1,031,598,999.70	6,553,217.61	17,790,629.15	8	ท่อเหล็ก	38,955,092.81	1,589,377,259.87
9	มอเตอร์กระแสตรงขนาดเล็ก	1,483,105.95	928,404,390.12	51,993.47	4,600,787.33	9	ปุ๋ยยูเรีย	87,478,216.00	1,364,658,237.59
10	ท่ออลูมิเนียม	2,188,763.59	599,209,794.42	438,628.33	41,975,389.86	10	สายไฟฟ้า	3,373,319.41	1,342,396,524.92
	อื่นๆ	175,818,755.04	7,763,840,327.10	110,424,093.38	281,763,292.35		อื่นๆ	1,307,977,441.45	54,004,448,863.08
	รวม	**1,178,674,464.41**	**27,192,616,822.02**	**121,101,539.15**	**952,412,774.36**		**รวม**	**1,781,846,177.55**	**81,677,673,771.81**

ที่มา: กรมศุลกากร (2567)

ข้อมูลของกรมศุลกากร พบว่าใน พ.ศ. 2567 ด่านศุลกากรอรัญประเทศ มีน้ำหนัก/ปริมาณสินค้านำเข้า 1,178,674 ตัน คิดเป็นมูลค่า 27,192 ล้านบาท ในส่วนของน้ำหนัก/ปริมาณสินค้าส่งออกอยู่ที่ 1,781,846 ตัน คิดเป็นมูลค่า 81,677 ล้านบาท มีรายละเอียดดังตารางที่ 5.3-15

ตารางที่ 5.3-15 สถิติข้อมูลการดำเนินงานของด่านศุลากรอรัญประเทศ พ.ศ. 2560-2567

ปี	นำเข้า		ส่งออก	
	น้ำหนัก/ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)	น้ำหนัก/ปริมาณ (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)
2560	1,620,436	16,227	2,164,417	56,601
2561	1,204,421	16,925	2,446,750	71,467
2562	862,593	16,029	2,497,927	87,548
2563	1,025,822	16,856	2,390,409	80,423
2564	1,153,594	20,860	2,219,973	83,109
2565	1,483,896	27,075	2,073,406	101,777
2566	1,203,876	25,917	1,903,551	86,408
2567	1,178,674	27,192	1,781,846	81,677

ที่มา: กรมศุลกากร (2567)

10.1.3) บทบาทหน้าที่และการให้บริการ

ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ตั้งอยู่ในจังหวัดสระแก้ว มีพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่จังหวัดสระแก้ว จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดนครนายก และจังหวัดสระบุรี ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง กำหนดและแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2562 ลงวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2562 โดยมีพื้นที่ที่จะต้องดูแลรวมประมาณ 17,656.284 ตารางกิโลเมตร หรือ ประมาณ 11,034,992 ไร่ ที่สำคัญมีแนวพรมแดนติดกับประเทศกัมพูชา เป็นเขตแดนทางบกทั้งสิ้นยาวถึง 165 กิโลเมตร ปัจจุบันมีช่องทางการนำเข้าและส่งออกสินค้ารวม 5 แห่ง **จุดผ่านแดนถาวร 3 แห่ง** จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จุดผ่านแดนถาวรบ้านเขาดิน

อ.คลองหาด และจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (หนองเอี่ยน-สตึงบท) ส่วน**จุดผ่อนปรนทางการค้า 2 แห่ง** จุดผ่อนปรนทางการค้าบ้านตาพระยา อำเภอตาพระยา และจุดผ่อนปรนทางการค้าบ้านหนองปรือ อำเภออรัญประเทศ

ด่านศุลกากรอรัญประเทศ มีบทบาทสำคัญในการควบคุมและอำนวยความสะดวกด้านการค้าชายแดนระหว่างไทยและกัมพูชา โดยมีหน้าที่หลัก ดังนี้

- **การตรวจสอบและปล่อยสินค้า** - ดำเนินการตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออกให้เป็นไปตามกฎหมายศุลกากร รวมถึงการใช้ระบบ **e-Customs** เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน
- **การจัดระเบียบพื้นที่ชายแดน** - มีการบริหารจัดการพื้นที่ด่านพรมแดนให้เป็นระเบียบ และมีการจัดตั้ง **ศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)** เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการและประชาชน
- **การส่งเสริมการค้าชายแดน** - ด่านอรัญประเทศถือเป็น**เส้นเลือดใหญ่ของเศรษฐกิจไทย-กัมพูชา** โดยมีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าและการแลกเปลี่ยนทางเศรษฐกิจระหว่างสองประเทศ

ในการศึกษาครั้งนี้เน้นการประเมินการใช้ประโยชน์บริเวณ**จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก ซึ่งอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกับด่านศุลกากรอรัญประเทศ** ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวรระหว่างประเทศไทยและกัมพูชาภายในพื้นที่สระแก้ว ตั้งอยู่ในพื้นที่บ้านคลองลึก ตำบลอรัญประเทศ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว โดยมีคลองลึกเป็นเส้นแบ่งเขตแดนตามธรรมชาติ ตั้งอยู่ตรงข้ามเมืองปอยเปต อำเภอโอโจรว จังหวัดบันทายมีชัย ประเทศกัมพูชา จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกมีตลาดการค้าชายแดนที่เรียกว่า ตลาดโรงเกลือ ซึ่งมาจากสถานที่ตั้งของตลาดเคยเป็นโรงเกลือเก่า เป็นตลาดการค้าชายแดนในภาคตะวันออกของประเทศไทยที่มีขนาดใหญ่ที่สุด ที่เต็มไปด้วยสินค้าชนิดต่าง ๆ จำหน่ายทั้งขายปลีก และขายส่ง รวมถึงสินค้ามือสองต่าง ๆ และเป็นสถานที่ติดต่อค้าขายและขนส่งสินค้าไปยังตลาดที่เวียดนามและจีน ด่านนี้มีส่วนส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจของจังหวัด ภาคตะวันออกและเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม นอกจากนี้ยังมีบ่อนกาสิโนขนาดใหญ่ในเมืองปอยเปต ประเทศกัมพูชา ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก เปิดให้บริการเป็นจำนวนมาก โดยในตลอดปีนั้นมีผู้ข้ามฝั่งไปใช้บริการเป็นจำนวนมาก ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติในประเทศอื่น ๆ ที่เดินทางมาเที่ยวชมและเล่นการพนัน

10.1.4) การพัฒนาด่านศุลกากรอรัญประเทศ

ด้วยการค้าชายแดนไทย-กัมพูชาขยายตัวอย่างมาก จากปริมาณความหนาแน่นในการผ่านแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ที่มีการข้ามผ่านแดนทั้งในส่วนของประชาชน นักท่องเที่ยว และสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา ทำให้รัฐบาลทั้งสองประเทศได้หารือกันเพื่อลดความหนาแน่นของจุดผ่านแดนฯ

เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2559 เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2558 มติคณะรัฐมนตรีครั้งที่ 76/2558 เห็นชอบเปิด 2 จุดผ่านแดนถาวรใน จังหวัดสระแก้ว ได้แก่ บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท และบ้านป่าไร่

(บ้านไร่-โอเนียง) ใน พ.ศ. 2558 กรมศุลกากรได้เริ่มโครงการก่อสร้างด่านศุลกากรอรัญประเทศแห่งใหม่ บริเวณบ้านป่าไร่ หมู่ที่ 8 ตำบลป่าไร่ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว บนพื้นที่ราชพัสดุที่ได้รับมอบจากกรมธนารักษ์ เนื้อที่ 525 ไร่ 3 งาน อยู่ห่างจากจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกประมาณ 10 กิโลเมตร โดยวางศิลาฤกษ์อาคารด่านศุลกากรวันที่ 2 สิงหาคม พ.ศ. 2561 ได้ดำเนินก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2563 มูลค่า 800 ล้านบาท โดยสิ่งปลูกสร้างประกอบด้วย อาคารตรวจสินค้า อาคารผู้โดยสาร อาคารสำนักงานศุลกากร อาคารพักอาศัย 3 ชั้น อาคารเก็บของกลาง อาคารตรวจสอบขาเข้า-ออก อาคารตรวจร่วม CCA อาคารงานระบบไฟฟ้า อาคารงานระบบสุขาภิบาล ห้องน้ำสาธารณะ ภายนอกอาคาร ในส่วนของอาคาร CIQ ปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ทำให้ด่านศุลกากรอรัญประเทศแห่งใหม่ยังไม่สามารถเปิดทำการในปัจจุบัน เหตุผลส่วนหนึ่งมาจากตัวอาคารที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ แต่ยังไม่เปิดใช้เนื่องจากเป็นพื้นที่ทับซ้อนเขตทุ่นระเบิด ยังไม่รื้อถอนอีกทั้งทางฝั่งกัมพูชายังไม่มีโครงสร้างรองรับทั้งอาคาร CIQ และถนนในประเทศกัมพูชา จึงไม่สามารถเปิดจุดผ่านแดนเชิงพาณิชย์ได้

จุดประสงค์หลักของโครงการก่อสร้างด่านศุลกากรอรัญประเทศแห่งใหม่คือการแยกคนและสินค้าออกจากกัน โดยประสงค์ให้แห่งใหม่เป็นจุดผ่านแดนที่มุ่งเน้นในการพัฒนาเพื่อการรองรับการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ และพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกเดิมให้มีศักยภาพในการรองรับการท่องเที่ยวและการติดต่อค้าขายกันระหว่างประชาชนทั้งสองชาติให้เข้มแข็งมากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังต้องการรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วและปอยเปต-โอเนียง อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานของด่าน โดยด่านใหม่ถูกออกแบบให้มีพื้นที่ของด่านศุลกากรสำหรับตรวจสินค้า และอาคารตรวจผู้โดยสารอยู่ในอาณาเขตเดียวกัน เพื่อความสะดวกรวดเร็วและรัดกุมในการควบคุมดูแลการเดินทางระหว่างประเทศ อีกทั้งถือเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับจุดผ่านแดนถาวรสตึงบท ประเทศกัมพูชาอีกด้วย

รัฐบาลไทยได้อนุมัติงบประมาณสำหรับโครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชาใน พ.ศ. 2560 ให้แก่กรมทางหลวงในการดำเนินงานวงเงินประมาณ 860 ล้านบาท พร้อมด้วยจุดสลับทิศทางการจราจร พร้อมกับเชื่อมต่อกับถนนในฝั่งไทย ระยะทาง 4 กิโลเมตร ขนาด 4 ช่องทางจราจร เริ่มจากจุดตัดระหว่างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3646 กับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3366 จนถึงตัวสะพาน และเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ. 2567 ราชกิจจานุเบกษาได้เผยแพร่ประกาศกระทรวงมหาดไทย ซึ่งจะส่งผลต่อความสัมพันธ์ ระหว่างไทย-กัมพูชาให้มีความใกล้ชิด แน่นแฟ้น และสนับสนุนมูลค่าการค้า การท่องเที่ยวระหว่าง 2 ประเทศมากขึ้น กล่าวคือเป็นประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง การเปิด**จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (หนองเอี่ยน-สตึงบท)**[125] เป็นสะพานข้ามห้วยพรมโหด เชื่อมต่อระหว่างบ้านหนองเอี่ยน ตำบลท่าข้าม อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ประเทศไทย กับบ้านสตึงบท ตำบลปอยเปต อำเภอโอโจรวจังหวัดบันทายมีชัย ประเทศกัมพูชา เป็นสะพานคานยื่นสมดุล 2 ช่องจราจร ระยะทาง 620 เมตร นับเป็นสะพานเชื่อมต่อระหว่างแดนของไทยกับกัมพูชาที่ยาวที่สุด เปิดทำการระหว่างเวลา 06.00-22.00 น. ของทุกวัน ซึ่งจะช่วยลดความแออัดของด่านจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก

[125] มิติชน ออนไลน์. (2567). เปิดจุดผ่านแดนถาวร สะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา สระแก้ว พร้อมขยายเวลาเปิดด่านช่องสะง่า... สืบค้นจาก https://www.matichon.co.th /politics/news_4874503

หรือด่านอรัญประเทศ สนับสนุนการขนส่งสินค้า เพิ่มมูลค่าการค้า การท่องเที่ยวชายแดนระหว่างกันมากขึ้น แต่ด้วยจุดผ่านแดนนี้เพิ่งเปิดบริการ การศึกษาครั้งนี้จึงยังไม่สามารถประเมินการใช้ประโยชน์ได้

10.2) การประเมินการใช้ประโยชน์

10.2.1) การประเมินเกณฑ์ด้านความสอดคล้อง (Relevance)

(1) ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ

ด่านศุลกากรอรัญประเทศมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะในด้านการค้าชายแดนและการเชื่อมโยงภูมิภาคกับกัมพูชา ซึ่งสอดคล้องกับ**แผนระดับที่ 1** ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580) ด้านความมั่นคงและด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **แผนระดับที่ 2** แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566-2570 หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค **แผนระดับที่ 3** แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ และแผนพัฒนาจังหวัดสระแก้วให้ความสำคัญกับด่านศุลกากรอรัญประเทศ (ด่านพรมแดนสำคัญ) และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้วมีเป้าหมายในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจผ่านการค้าชายแดนและการส่งเสริมการค้า การลงทุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกในการค้าและการเดินทางเข้า-ออกประเทศ

กล่าวคือด่านศุลกากรอรัญประเทศมี**ความสอดคล้อง (Relevance) กับแผนทุกระดับ** ทั้งในมิติการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ การพัฒนาด่านให้มีความทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากขึ้น สำหรับการผ่านแดนของนักท่องเที่ยว ตรวจคนเข้าเมืองเปิดช่องตรวจหนังสือเดินทางอัตโนมัติ (Auto Channel) เปิดให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้ถือหนังสือเดินทางไทยโดยเฉพาะ ให้ได้รับบริการที่สะดวก รวดเร็วยิ่งขึ้น สำหรับการขนส่งสินค้า ด่านศุลากรอรัญประเทศช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า ส่งเสริมการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศ และทำให้สินค้าไทยสามารถเข้าถึงตลาดสากลได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นความมั่นคงทางการเมืองของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านอาจส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพของด่านชายแดนได้

นอกจากนี้ ด่านศุลกากรอรัญประเทศยังเป็นกลไกสำคัญในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งรัฐบาลกำหนดให้จังหวัดสระแก้ว เป็นหนึ่งใน 10 พื้นที่เป้าหมายหลัก โดยมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ด่านอรัญประเทศจึงเปรียบเสมือนประตูหลักของการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างประเทศ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการค้าชายแดน กระจายความเจริญ ลดความเหลื่อมล้ำ และสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจให้กับพื้นที่ชายแดนของไทยอย่างยั่งยืน การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ การลงทุนของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว การลงทุนที่ได้รับการส่งเสริมจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (สกท.) (BOI) จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

สามารถบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ได้ เนื่องจากจะช่วยลดอุปสรรคทางการค้าและการลงทุน และดึงดูดนักลงทุนให้เข้ามาในพื้นที่มากขึ้น

(2) การรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ

จากปริมาณความหนาแน่นในการผ่านแดนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ที่มีการข้ามผ่านแดนทั้งในส่วนของประชาชน นักท่องเที่ยว และสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา รัฐบาลเห็นชอบให้เปิด 2 จุดผ่านแดนถาวรใน จังหวัดสระแก้ว ได้แก่ บ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท และบ้านป่าไร่ (บ้านไร่-โอเนียง) เพื่อแบ่งเบาการให้บริการ กรมศุลกากรจึงดำเนินการตามนโยบายก่อสร้างจัดหา จัดเตรียมความพร้อม โดยดำเนินการก่อสร้างด่านศุลกากรอรัญประเทศแห่งใหม่ บริเวณบ้านป่าไร่แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2562 แต่ปัจจุบันยังไม่สามารถเปิดดำเนินการได้เนื่องด้วยอาคารสำนักงานเป็นพื้นที่ทับซ้อนเขตทุ่นระเบิด ยังไม่รื้อถอน อีกทั้งทางฝั่งกัมพูชายังไม่มีโครงสร้างรองรับทั้งอาคาร CIQ และถนนในประเทศกัมพูชา จึงไม่สามารถเปิดจุดผ่านแดนเชิงพาณิชย์ได้ ส่วนบริเวณจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (หนองเอี่ยน-สตึงบท) ปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว

(3) ผลการประเมินด้านความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง (5 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติ โดยรวมแล้วการดำเนินการและการพัฒนาด่านศุลกากรอรัญประเทศ มีความสอดคล้องอย่างมากกับยุทธศาสตร์/แผนพัฒนาชาติฯ และนโยบายสำคัญของประเทศ และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยเป็นกลไกสำคัญในการผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงภูมิภาค

(3.2) ประเด็นการรองรับความต้องการผู้ใช้บริการ กรมศุลกากรขยายจุดผ่านแดนถาวรเพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณผู้ใช้บริการ เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของด่าน แต่ปัจจุบันยังไม่สามารถเปิดดำเนินการได้เนื่องด้วยอาคารสำนักงานเป็นพื้นที่ทับซ้อนเขตทุ่นระเบิด ยังไม่รื้อถอนอีกทั้งทางฝั่งกัมพูชายังไม่มีโครงสร้างรองรับทั้งอาคาร CIQ และถนนในประเทศกัมพูชา จึงไม่สามารถเปิดจุดผ่านแดนเชิงพาณิชย์ได้

10.2.2) การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness)

การประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) ที่ให้ความสำคัญกับความสามารถในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการของด่านอรัญประเทศ โดยการประเมินใช้ข้อมูลจากทั้งแหล่งทุติยภูมิและปฐมภูมิมีรายละเอียด ดังนี้

(1) มูลค่าการนำเข้าส่งออก และดุลการค้าของไทย

ใช้ข้อมูลทุติยภูมิสถิติมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากร (ตารางที่ 5.3-15) ซึ่งจากผลชี้ให้เห็นว่าด่านศุลกากรอรัญประเทศมีแนวโน้มที่จะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2567 แบ่งเป็นสินค้านำเข้าประมาณ 27,192 ล้านบาท และสินค้าส่งออกประมาณ 81,677 ล้านบาท โดยเป็นด่านที่ไทยได้ดุลการค้ากับประเทศกัมพูชา

(2) ความพึงพอใจในการบริการ

การประเมินความพึงพอใจในการบริการใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(2.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนรายงานการศึกษา Time Release Study (TRS) สำหรับ พ.ศ. 2560[126] ที่กรมศุลกากรได้จัดทำขึ้น ซึ่งทำการสำรวจระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า (Time Release Study: TRS) ทำการสำรวจระยะเวลาตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าทางบก ณ หน่วยงาน 3 แห่ง ประกอบด้วย สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และด่านศุลกากรอรัญประเทศ โดยได้ทำการศึกษาที่ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก

ผลการวัดระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าทางบก

ผลการศึกษาการวัดระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าทางบก ภายใต้กระบวนการของผู้นำของเข้า หรือตัวแทนผู้นำเข้า กระบวนการของศุลกากร และกระบวนการของหน่วยงานภาครัฐอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยเริ่มจากการวัดระยะเวลาของกระบวนการทำงานตั้งแต่สินค้ามาถึงด่านศุลกากรอรัญประเทศ จนกระทั่งสินค้ามีการตรวจปล่อยออกจากด่านศุลากรอรัญประเทศ โดยจัดเก็บข้อมูลจากแบบสอบถามที่สุ่มตัวอย่าง จากใบขนสินค้าขาเข้าระหว่างวันที่ 15-21 ธันวาคม พ.ศ. 2557 จำนวน 96 ตัวอย่าง จำแนกเป็นใบขนสินค้า ขาเข้าประเภท Green Line จำนวน 37 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 38.54 ของกลุ่มตัวอย่าง และใบขนสินค้าขาเข้า ประเภท Red Line จำนวน 59 ตัวอย่าง คิดเป็นร้อยละ 61.46 ของกลุ่มตัวอย่าง พร้อมทั้งภาพรวมใบขนสินค้าขาเข้า ทั้งหมด โดยรายละเอียดผลการศึกษาดังตามตารางที่ 5.3-16 แสดงระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าทางบก ดังนี้

[126] คณะทำงานดำเนินโครงการวัดระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า (Time Release Study : TRS). (2566). รายงานผลการศึกษาการวัดระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า.

ตารางที่ 5.3-16 ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าทางบก ณ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ สำนักงานศุลกากรภาคที่ 1 พ.ศ. 2557

หน่วย: ชั่วโมง.นาที.วินาที

กิจกรรม	ประเภทใบขนสินค้าขาเข้า		ใบขนสินค้าขาเข้าทั้งหมด
	Green Line	Red Line	
กระบวนการของผู้นำของเข้า หรือตัวแทนผู้นำเข้า 1. การนำสินค้าวางที่ลานวางสินค้าหรือนำสินค้าเข้าเก็บในโรงพักสินค้า	0 *	0 *	0 *
กระบวนการการตรวจของหน่วยงานภาครัฐอื่น 2. การตรวจของตำรวจตรวจคนเข้าเมือง	-	-	-
กระบวนการของศุลกากร 3. การส่ง/รับข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ 4. การชำระค่าภาษีอากร 5. การตรวจเอกสาร/ประเมิน/การตรวจสินค้า/ส่งมอบ	 00.02.00 00.02.00 00.01.00	 00.02.00 00.05.00 00.07.00	 00.02.00 00.04.00 00.06.00
รวมระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในกระบวนการของศุลกากร (ข้อ 3-5)	00.05.00	00.15.00	00.12.00
6. เวลาที่สูญเสียไประหว่างกระบวนงาน (Leak Time) **	01.39.00	02.24.00	01.59.00
ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ทุกกระบวนการรวม Leak Time	01.44.00	02.39.00	02.11.00

หมายเหตุ : * เนื่องจากเป็นการนำเข้าทางบก สินค้าที่บรรทุกมากับรถบรรทุก เมื่อถึงด่านฯ จะได้รับการตรวจในทันที โดยไม่ต้องวางสินค้าที่ลานสินค้าหรือนำสินค้าเข้าเก็บในโรงพักสินค้าแต่อย่างใด

** Leak time หมายถึงรวมเวลาทั้งหมดที่ไม่มีกระบวนงาน เช่น เวลารอคอย เวลาเตรียมเอกสารของผู้นำเข้า เวลาที่ฝากของไว้ในคลังและยังไม่ได้นำของออกจากอารักขาศุลกากร เป็นต้น

ที่มา: รายงานการศึกษา Time Release Study (TRS) โดยกรมศุลกากร (2566)

จากข้อมูลการสำรวจ ณ หน่วยงาน 3 แห่ง สรุปรายละเอียดดังตารางที่ 5.3-17 แสดงการเปรียบเทียบระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าทั้งหมด ดังนี้

ตารางที่ 5.3-17 การเปรียบเทียบระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าทั้งหมดระหว่างสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ด่านศุลกากรอรัญประเทศ และสำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

หน่วย: ชั่วโมง.นาที.วินาที

ใบขนสินค้าขาเข้าทั้งหมด (Green Line & Red Line)		สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง		ด่านศุลกากรอรัญประเทศ สำนักงานศุลกากรภาคที่ 1		สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	
ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในทุกกระบวนการไม่รวม Leak time		3 วัน 04.22.23		00.12.00		1 วัน 20.53.04	
ศุลกากร	หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง	00.09.28	3 วัน 04.22.55	00.12.00	01.59.00	00.12.45	1 วัน 20.40.19
เวลาที่สูญเสียไประหว่างกระบวนการเฉลี่ย Leak time		1 วัน 11.03.23		01.59.00		10.29.05	
ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในทุกกระบวนการรวม Leak time		4 วัน 15.25.46		02.11.00		2 วัน 07.22.09	

ที่มา: รายงานการศึกษา Time Release Study (TRS) โดยกรมศุลกากร (2566)

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่าระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้ายังใช้เวลามาก เหตุอาจเกิดจากยังขาดเชื่อมต่อระบบ National Single Window (NSW) กับหน่วยงานต่าง ๆ เนื่องด้วยระบบนี้จัดทำขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้าสินค้า กล่าวคือระบบ NSW ให้ประโยชน์กับสินค้าที่ต้องขออนุญาตก่อนการนำเข้า ซึ่งเมื่อ พ.ศ. 2560 การเชื่อมโยงข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐที่ออกใบอนุญาตทำได้เพียง 32 หน่วยงานจาก 36 หน่วยงานกับกรมศุลกากร และการชำระภาษีอากร พบว่า ยังคงใช้ชำระภาษีอากรทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment) น้อย ซึ่งถ้าดูจากผลการศึกษาครั้งนี้ระยะเวลาการชำระภาษีอากรของทั้ง 3 สถานที่ที่ทำตรวจวัด สามารถทำเวลาได้ดีกว่าการตรวจวัดในครั้งที่ผ่านมา และเมื่อเปรียบเทียบกับประกาศกรมศุลกากร เรื่องการกำหนดระยะเวลา แล้วเสร็จของงาน พ.ศ. 2555 ลงวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2555 ถือว่าปฏิบัติได้ตามระยะเวลาที่กำหนด อีกทั้งจากผลจะเห็นได้ว่าการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าในกรณี Green line ใช้เวลาน้อยกว่าการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้าในกรณี Red line เพียงเล็กน้อยเท่านั้น อาจเป็นเพราะระบบ Risk Management ทั้ง Central Profile และ Local Profile อาจยังใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ

(2.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

การประเมินจากข้อมูลปฐมภูมิใช้แบบสอบถามซึ่งการสำรวจดำเนินการในช่วงเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568 ได้รับความคิดเห็นรวมทั้งสิ้น 78 คน แบ่งเป็น

- ผู้ประกอบการขนส่ง ร้อยละ 15
- ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก ร้อยละ 36
- ตัวแทนออกของ/ชิปปิ้ง ร้อยละ 21
- ผู้ผลิต/ผู้ค้า ร้อยละ 28

ซึ่งผลการสำรวจความพึงพอใจในการบริการ สามารถวิเคราะห์และสรุปประเด็นสำคัญได้ ดังนี้

ภาพรวมความพึงพอใจในการบริการ

ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในบริการกว่าร้อยละ 55 ให้คะแนนอยู่ในระดับพึงพอใจอย่างยิ่ง และกว่าร้อยละ 45 ให้คะแนนอยู่ระดับพึงพอใจ โดยคะแนนเฉลี่ยส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 1.36 ถึง 1.50 แสดงให้เห็นว่าผู้รับบริการส่วนใหญ่มีความพึงพอใจมากต่อบริการในภาพรวม

รายการบริการที่โดดเด่น (มีความพึงพอใจสูง)

โดยภาพรวมรายการประเมินบริการทุกรายการ ได้รับความพึงพอใจสูงทั้งสิ้น ตั้งแต่การให้คำแนะนำหรือให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ ความสุภาพและอัธยาศัยของเจ้าหน้าที่ ความพร้อมของเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักกันโรค ความชัดเจนของขั้นตอนและเอกสาร ความเป็นธรรมในการตรวจสอบและปฏิบัติการให้บริการ การใช้เทคโนโลยี/ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการบริการความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร

รายการที่ควรปรับปรุง (มีความพึงพอใจต่ำกว่ารายการอื่น)

มีความคิดเห็นเพียงเล็กน้อยที่ให้คะแนนไม่พึงพอใจประมาณร้อยละ 1-5 เกี่ยวกับความรวดเร็วในการให้บริการตรวจปล่อยสินค้า/บุคคล การบริการรับชำระค่าบริการและออกใบเสร็จ ความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการด้านเอกซเรย์การจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้า ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง

(3) ความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม

ใช้ข้อมูลปฐมภูมิที่รวบรวมจากการเก็บแบบสอบถาม โดยมีผลการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม สามารถสรุปผลการสำรวจได้ ดังนี้

ภาพรวมความพึงพอใจต่อสภาพกายภาพและสิ่งแวดล้อม

ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในบริการกว่าร้อยละ 55 ให้คะแนนอยู่ในระดับพึงพอใจอย่างยิ่ง และกว่าร้อยละ 45 ให้คะแนนอยู่ระดับพึงพอใจ โดยคะแนนเฉลี่ยส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 1.42 ถึง 1.55 แสดงให้เห็นว่าผู้รับบริการส่วนใหญ่มีความพึงพอใจมากต่อสภาพกายภายและสิ่งแวดล้อม

รายการที่ผู้รับบริการพึงพอใจที่สุด

โดยภาพรวมรายการประเมินบริการทุกรายการ ได้รับความพึงพอใจสูงทั้งสิ้น ประกอบด้วยห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ การจัดการจราจรภายนอกด่าน ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า ความสะอาดและความพร้อมของสถานที่ ความปลอดภัยของพื้นที่ด่าน ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อ

<u>รายการที่ควรปรับปรุง (เล็กน้อย)</u>

มีความเห็นเพียงเล็กน้อยที่ให้คะแนนไม่พึงพอใจประมาณร้อยละ 2 อาทิ การจัดการจราจรภายในบริเวณด่าน ความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ด่าน ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า

ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

ในพื้นที่ด่านศุลกากรอรัญประเทศจัดสรรพื้นที่จอดรถที่เพียงพอ ซึ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้มาติดต่อราชการได้เป็นอย่างดี และจัดระเบียบของสถานที่ ซึ่งช่วยสร้างบรรยากาศที่เหมาะสมสำหรับการติดต่อราชการ รวมถึง บริเวณหน้าที่ทำการที่ได้รับการจัดวางอย่างเหมาะสม ทำให้การสอบถามข้อมูลหรือดำเนินการต่าง ๆ เป็นไปอย่างราบรื่น โดยรวมแล้ว สภาพแวดล้อมที่เป็นระเบียบและน่าใช้บริการช่วยสร้างความประทับใจและสะท้อนถึงความพร้อมของหน่วยงานในการให้บริการแก่ประชาชน แต่อย่างไรก็ตามปัจจุบันด่านศุลากรอรัญประเทศ กำลังเผชิญกับการปรับเปลี่ยนมาตรการชายแดนเกี่ยวข้องกับข้อพิพาทระหว่างไทยและกัมพูชา โดยมีการ **ปรับเวลาเปิด-ปิดด่าน** ซึ่งส่งผลกระทบต่อประชาชนที่เดินทางข้ามแดนระหว่างไทยและกัมพูชา กล่าวคือมีการปรับเปลี่ยนเวลาเปิด-ปิดโดยไม่ได้แจ้งล่วงหน้า อาทิ การปรับเวลาเปิด-ปิดด่าน จากเดิมเปิด 06.00-22.00 น. ถูกปรับเป็น 08.00-16.00 น. ทำให้เกิดความแออัดและมีประชาชนตกค้างจำนวนมาก โดยมีชาวกัมพูชาหลายพันคนที่เข้ามาค้าขายในตลาดโรงเกลือไม่สามารถเดินทางกลับประเทศได้ทันเวลา เนื่องจากด่านถูกปิดเร็วกว่าปกติ

(4) ความพึงพอใจในภาพรวม

ผู้ตอบแบบสอบถามยังได้แสดงความเห็นเพิ่มเติมในหลากหลายมิติ ประกอบด้วย

ด้านบริการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปัจจัยเรื่องกำลังคน กล่าวคือหน่วยงานอาหารและยาบริเวณหน้าด่านพรมแดนมีพื้นที่ เครื่องมืออุปกรณ์ในการปฏิบัติงานและบุคลากรไม่เพียงพอ ไม่ว่าจะเป็นเครื่องมือ อุปกรณ์ และน้ำยา เช่นเดียวกับหน่วยงานสรรพสามิต มีพื้นที่รับผิดชอบตลอดแนวพรมแดนจังหวัดสระแก้ว ทำให้มีจำนวนบุคลากรที่ไม่เพียงพอในด้านการปราบปรามและป้องกันการลักลอบการนำเข้าสินค้าผ่านทางพรมแดนธรรมชาติระหว่างไทย-กัมพูชา ขณะที่หน่วยงานกักกันพืชส่วนใหญ่จะมีหน้าที่รับผิดชอบดูแลการนำเข้ามันสำปะหลังจากกัมพูชา ซึ่งมีการนำเข้าเป็นหลักผ่านทางจุดผ่านแดนถาวรบ้านเขาดิน อำเภอคลองหาดและจุดผ่อนปรนการค้าบ้านตาพระยา อำเภอตาพระยา โดยจำนวนบุคลากร สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์เครื่องมือในการปฏิบัติงานยังสามารถรองรับกับปริมาณการนำเข้าได้ในปัจจุบัน และหน่วยงานกักกันสัตว์นอกเหนือไปจากการควบคุมการนำเข้า-ส่งออกปศุสัตว์ที่มีชีวิตแล้ว ยังมุ่งเน้นการป้องกันและปราบปรามการนำเข้าเนื้อสุกรเถื่อนจากประเทศเพื่อนบ้าน ส่วนหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง จะมีข้อจำกัดด้านกายภาพของพื้นที่หน้าด่านทำให้จำนวนตู้ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ

กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง การออกหนังสือเดินทางของยานพาหนะควรมีการพัฒนาปรับรูปแบบให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์เช่นเดียวกับหนังสือเดินทางของบุคคล จะทำให้ตรวจสอบข้อมูลได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

(5) สรุปผลการประเมินด้านประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(5.1) ประเด็นมูลค่าการนำเข้าส่งออก และดุลการค้า จากข้อมูลปริมาณมูลค่าสินค้านำเข้าส่งออกของด่านศุลกากรอรัญประเทศ พบว่า มีการอัตราการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง และเป็นด่านศุลกากรที่ไทยได้ดุลการค้า

(5.2) ประเด็นความพึงพอใจในการบริการ โดยเฉลี่ยผู้ใช้บริการพอใจในบริการที่ได้รับในระดับพึงพอใจมาก เนื่องด้วยขั้นตอนการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้าและส่งออกมีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น เนื่องจากมีการปรับระบบมาใช้เป็น e-Customs ทั้งนี้ ระบบ National Single Window (NSW) ในปัจจุบันมีการเชื่อมโยงกันเกือบครบทุกหน่วยงาน ทำให้ขั้นตอนการขอใบอนุญาตต่าง ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น หน่วยงานศุลกากรสามารถตรวจสอบข้อมูลจากระบบได้โดยตรง

(5.3) ประเด็นความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม ผู้ใช้บริการพึงพอใจมากกับสภาพแวดล้อมและสภาพกายภาพของด่านศุลกากรอรัญประเทศ ตั้งแต่ที่จอดรถของทั้งผู้มาติดต่อและรถบรรทุกสินค้า รวมถึงห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ แต่อาจมีปัญหาการจัดการจราจรทั้งภายในด่านและภายนอกด่านบ้างในช่วงการปรับเปลี่ยนมาตรการชายแดนเกี่ยวข้องกับข้อพิพาทระหว่างไทยและกัมพูชา ซึ่งส่งผลให้มีการเฝ้าระวังและควบคุมการเดินทางอย่างเข้มงวด

(5.4) ประเด็นความพึงพอใจในภาพรวม ผู้ใช้บริการมีความต้องการให้เกิดการบูรณาการทั้งด้านบุคลากรของหน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงกฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของประเทศไทยเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการมากยิ่งขึ้น

10.2.3) การประเมินด้านผลกระทบ (Impact)

สำหรับการประเมินผลกระทบของด่านศุลกากรอรัญประเทศ ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิโดยอาศัยการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือเพื่อค้นหาผลวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อชุมชนบริเวณด่านอรัญประเทศ และข้อมูลปฐมภูมิโดยอาศัยแบบสอบถามในการสำรวจข้อมูลชุมชนต่อผลกระทบที่ได้รับจากด่านศุลกากรอรัญประเทศ ดังนี้

(1) เศรษฐกิจ/รายได้

การประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(1.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

ข้อมูลทุติยภูมิที่ใช้ประกอบการพิจารณาได้มาจากรายงานการพัฒนาเมืองภายใต้นโยบายเขตเศรษฐกิจพิเศษ รายงานจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และรายงานข่าวในสื่อสาธารณะ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ด่านอรัญประเทศเป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนที่สำคัญระหว่างไทยและกัมพูชา โดยเฉพาะตลาดโรงเกลือ ซึ่งเป็นแหล่งค้าสินค้ามือสองจากจีน รัสเซีย และเวียดนาม รวมถึงสินค้าบริจาคจากต่างประเทศที่ถูกนำมาขายต่อ ปัจจุบันตลาดโรงเกลือมีร้านค้ากว่า 3,000 คูหา และเป็นแหล่งค้าส่งสินค้า

หลากหลายประเภท โดยเฉพาะเสื้อผ้า รองเท้า และกระเป๋า ผู้ประกอบการค้ากว่าร้อยละ 90 เป็นชาวกัมพูชา ซึ่งเข้ามาเช่าพื้นที่ขายสินค้าในตลาดโรงเกลือ แต่ตลาดโรงเกลือกำลังเผชิญกับปัญหาสินค้าละเมิดลิขสิทธิ์และการควบคุมการนำเข้าสินค้าจากจีน ซึ่งส่งผลต่อเศรษฐกิจและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ แต่ด้วยศักยภาพการขยายตัวทางธุรกิจของตลาดโรงเกลือ ส่งผลให้เกิดธุรกิจหลายประเภท เช่น ธุรกิจร้านอาหาร/ภัตตาคาร โรงแรม แหล่งบันเทิง และสถานีขนส่งเพื่อรองรับการขยายตัวจากการค้าชายแดนและการท่องเที่ยว ซึ่งด่านบ้านคลองลึกเป็นจุดพักของนักท่องเที่ยวก่อนเดินทางไปเยี่ยมชมนครวัด-นครธม ซึ่งเป็นหนึ่งในเจ็ดสิ่งมหัศจรรย์ของโลกที่เสียมเรียบของกัมพูชา

บทบาทสำคัญพัฒนาเศรษฐกิจ/รายได้ประกอบด้วย

(1.1.1) การสร้างงานและรายได้[127]

ตลาดโรงเกลือเป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนที่สำคัญ ทำให้เกิดการจ้างงานทั้งในภาคการค้าปลีก การขนส่ง และบริการ โดยมีแรงงานข้ามชาติจากกัมพูชาเข้ามาทำงานในตลาดโรงเกลือกว่า **3,000 - 4,000 คนต่อวัน** ซึ่งช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ ทั้งนี้ ด่านอรัญประเทศถือเป็นช่องทางสำคัญในการส่งออกสินค้าไทยไปยังกัมพูชา เช่น วัสดุก่อสร้างและสินค้าอุปโภคบริโภค เป็นต้น รวมถึงช่วยส่งเสริมการค้าชายแดนและการพัฒนาความร่วมมือระหว่างไทยและกัมพูชาในด้านเศรษฐกิจและสังคม

(1.1.2) การส่งเสริมเศรษฐกิจท้องถิ่น

ตลาดโรงเกลือเป็นแหล่งค้าส่งสินค้าหลากหลายประเภท เช่น เสื้อผ้า รองเท้า และสินค้ามือสอง เป็นต้น ซึ่งช่วยให้ผู้ค้ารายย่อยสามารถดำเนินธุรกิจได้ โดยปัจจุบันการหมุนเวียนเงินในตลาดสูงถึง **วันละ 10 ล้านบาท** ซึ่งส่งผลดีต่อเศรษฐกิจของชุมชนโดยรอบ

(1.1.3) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน[128]

การค้าชายแดนทำให้มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน ระบบขนส่ง และศูนย์บริการทางการเงิน เป็นต้น รวมถึงได้มีการปรับปรุงโครงสร้างของตลาดให้มีความสะอาดและปลอดภัยมากขึ้น เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและผู้ค้า

โดยรวมแล้ว ด่านอรัญประเทศและตลาดโรงเกลือมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาชุมชนโดยรอบ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้พื้นที่นี้เป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนที่มีศักยภาพสูง

(1.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลปฐมภูมิการประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ของด่านอรัญประเทศใช้การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมดำเนินการสอบถามในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2568 โดยได้รับผลการสำรวจจากคนในพื้นที่จำนวน 65 คน (การประเมินภาพรวมผลกระทบ) แบ่งเป็นคนที่อยู่ในชุมชนภายใน 1 กิโลเมตร (การประเมินผลกระทบชุมชนในรัศมี 1 กิโลเมตร จากด่าน)

[127] มุสลิมไทยโพสต์. (2561). ความรู้เบื้องต้น เกี่ยวกับ ตลาดโรงเกลือ. สืบค้นจาก https://info.muslimthaipost.com/article/5971

[128] สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดสระแก้ว. (2563). ตลาดโรงเกลือ. สืบค้นจาก https://sakaeo.prd.go.th/th/content/category/detail/id/391/iid/4397

จากที่ตั้งด่าน 25 คน และคนในชุมชนที่ตั้งห่างไปมากกว่า 1 กิโลเมตร 40 คน (การประเมินผลกระทบชุมชนในรัศมีมากกว่า 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร จากด่าน) โดยผู้ตอบแบบสอบถามตามสัดส่วนอาชีพ ดังนี้

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 23.08
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 6.15
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 20.00
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 4.62
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 29.23
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 16.92

ผลการประเมิน**ภาพรวมผลกระทบด้านเศรษฐกิจ**ของคนในชุมชนรอบด่านศุลกากรอรัญประเทศสรุปผลการสำรวจได้ดังนี้ คนในพื้นที่เห็นว่าด่านศุลกากรอรัญประเทศส่งผลกระทบทางบวกต่อเศรษฐกิจของชุมชน และรายได้ของครัวเรือนในพื้นที่ เมื่อเปรียบเทียบกันจะพบว่าผู้ที่อยู่ในชุมชนที่อยู่ใกล้ด่านกับผู้ที่อยู่ห่างออกไป มีความคิดเห็นต่อผลกระทบทั้ง 2 มิติคล้ายกัน

ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดง**ความเห็นเพิ่มเติม**ที่สะท้อนถึงการรับรู้ที่หลากหลายต่อผลกระทบทางเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาในพื้นที่ โดยเฉพาะคนในชุมชนที่ทำงานเกี่ยวข้องกับกิจการที่รองรับการเดินทางของคนและสินค้าที่ต้องมีการขนส่งผ่านเข้าออกด่านอรัญประเทศ อาทิ กิจการร้านอาหาร โรงแรมที่พัก ธุรกิจตัวแทนออกของ ตลาดการค้า และกิจการการผลิตสินค้า การเกษตร อุตสาหกรรม และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวจะได้รับการจ้างงานหรือผลักตัวเป็นเจ้าของกิจการส่งผลให้มีรายได้เพิ่มขึ้นหรือเป็นที่น่าพอใจในการดำรงชีวิต ส่วนคนในชุมชนที่อาศัยอยู่ได้รับอานิสงส์จากการขยายตัวของด่านศุลากรอรัญประเทศทำให้ได้รับระบบสาธารูปโภคครบครัน ทั้งระบบชลประทาน ไฟฟ้า และการสื่อสาร

โดยสรุปชุมชนบริเวณด่านศุลกากรอรัญประเทศเห็นว่าส่งผลกระทบทางบวกต่อเศรษฐกิจของชุมชน และรายได้ของครัวเรือนในพื้นที่ ด้วยมีกิจการเชิงพาณิชย์โดยรอบด่านศุลากรอรัญประเทศ ทั้งธุรกิจค้าขาย (ตลาดโรงเกลือ) ธุรกิจให้บริการ (ร้านค้า ร้านอาหาร โรงแรม) ธุรกิจนำเข้าส่งออกสินค้า ซึ่งเป็นการต่อยอดรายได้ให้กับคนในชุมชน

(2) สังคมและคุณภาพชีวิต

การประเมินเศรษฐกิจ/รายได้ใช้ข้อมูลในการประเมินแบ่งออกเป็น 2 ส่วน โดยมีรายละเอียดของการใช้ข้อมูลและผลการศึกษา ดังนี้

(2.1) การประเมินข้อมูลทุติยภูมิ

การพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน[129]

จากข้อมูลสำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดสระแก้ว พบว่า โดยรอบพื้นที่ด่านศุลกากรอรัญประเทศมีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น โรงแรม ร้านอาหาร และสถานพยาบาล เป็นต้น ซึ่งช่วยให้

[129] สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดสระแก้ว. (2563). ตลาดโรงเกลือ. สืบค้นจาก https://sakaeo.prd.go.th/th/content/category/detail/id/391/iid/4397

ประชาชนและนักท่องเที่ยวได้รับบริการที่ดี รวมถึงมีการบริหารจัดการแรงงานข้ามชาติให้ได้รับสิทธิที่เหมาะสมและลดปัญหาการค้ามนุษย์

(2.2) การประเมินข้อมูลปฐมภูมิ

ใช้ข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดผลการประเมิน ดังนี้

ผลการประเมิน**ภาพรวมผลกระทบด้านสังคม**ของคนในชุมชนรอบด่านศุลกากรอรัญประเทศสรุปผลการสำรวจได้ดังนี้ ภาพรวมผลกระทบด้านสังคม พบว่าคนในพื้นที่ให้ความเห็นว่าการดำเนินการของด่านศุลากรอรัญประเทศ ส่งผลดีทางด้านสังคมและคุณภาพชีวิตในทุกมิติ แต่อย่างไรก็ตามยังมีคนจำนวนหนึ่งแสดงถึงความกังวลเกี่ยวกับกับผลกระทบด้านคุณภาพจราจร (ในช่วงที่มีประเด็นข้อพิพาทระหว่างไทยและกัมพูชา)

ผลการประเมิน**ภาพรวมผลกระทบด้านสังคม**ของคนในชุมชนภายในรัศมีมากกว่า 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร จากด่านศุลกากรอรัญประเทศสรุปผลการสำรวจได้ ดังนี้

ผลการประเมินผลกระทบด้านสังคมโดยรวม ทั้งชุมชนที่อยู่ใกล้ด่านศุลกากร (ภายในรัศมี 1 กิโลเมตร) และชุมชนที่อยู่ห่างออกไป (มากกว่า 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร) มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของด่านศุลกากรที่ค่อนข้างใกล้เคียงกันเป็นส่วนใหญ่ อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตที่สำคัญในประเด็นของผลกระทบต่อคุณภาพการจราจรและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ อาจเป็นไปได้ว่าชุมชนที่อยู่ใกล้ด่านเป็นชุมชนที่ประกอบการค้าจะได้รับผลกระทบโดยตรงกรณีที่มีการปรับเวลาเปิด-ปิดด่าน โดยไม่แจ้งล่วงหน้า ทำให้มีชาวกัมพูชาหลายพันคนตกค้างอยู่บริเวณด่านศุลากรอรัญประเทศ ชุมชนจึงมีความเป็นห่วงเรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และเมื่อสอบถามถึงความคาดหวังในด้านสุขภาพและความปลอดภัยพบว่าชุมชนทั้งสองกลุ่มให้ความเห็นไม่ต่างกัน คือ เมื่อมีด่านศุลากรอรัญประเทศ แล้วได้รับการเข้าถึงบริการสาธารณสุขอย่างทั่วถึง มีระบบสาธารณูปโภคที่เข้าถึงที่อยู่อาศัย ซึ่งอาจหมายความว่าผลกระทบในมิติเหล่านั้นมีความเท่าเทียมกันไม่ว่าจะอยู่ใกล้หรือไกลจากด่านศุลกากร

โดยสรุปทางด้านสังคมและคุณภาพชีวิตคนในชุมชนส่วนใหญ่พึงพอใจในทุกมิติ มีเพียงเสียงจากคนในชุมชนเล็กน้อยที่มีความกังวลเกี่ยวกับกับผลกระทบด้านคุณภาพจราจร (ในช่วงที่มีประเด็นข้อพิพาทระหว่างไทยและกัมพูชา)

(3) สิ่งแวดล้อม

ใช้ข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ภายในรัศมี 1 กิโลเมตร และชุมชนที่อยู่ห่างออกไปมากกว่า 1 กิโลเมตร ไม่เกิน 5 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดผลการประเมินดังนี้

ผลการประเมิน**ภาพรวมผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม**ของคนในชุมชนรอบด่านศุลกากรอรัญประเทศสรุปผลการสำรวจได้ดังนี้ ในกรณีของผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม คนในชุมชนทั้งสองกลุ่มจำนวนมากพอใจกับผลกระทบของด่านที่มีต่อคุณภาพอากาศและเสียงในพื้นที่ถึงร้อยละ 60 และ 70 ตามลำดับ

ผลประเมินด้านสิ่งแวดล้อม มีความแตกต่างไม่มากนัก อาจเป็นเพราะการดำเนินการของด่านศุลกากรได้มีการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้สมดุลกับชุมชนโดยรอบ ส่งผลให้ด้านสิ่งแวดล้อมได้รับอานิสงส์ให้ดีตามกันไปด้วยโดยเมื่อพิจารณาในมุมมองด้านคุณภาพอากาศ ชุมชนใกล้ด่านให้คะแนนคุณภาพอากาศดีขึ้นหรือไม่มีผลกระทบน้อยกว่าชุมชนที่อยู่ห่างออกไปเพียงเล็กน้อยอาจเป็นเพราะกิจกรรมทางธุรกิจการค้าอยู่ใกล้ด่าน

โดยสรุปมุมมองด้านคุณภาพอากาศพบว่าได้รับการปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้สมดุลกับชุมชนโดยรอบ

(4) สรุปผลประเมินด้านผลกระทบ (Impact) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(4.1) ประเด็นเศรษฐกิจ/รายได้ การให้บริการส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและรายได้ของชุมชน อย่างไรก็ดี ผลทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นเกือบทั้งหมดเป็นผลลัพธ์จากกิจกรรมการค้าและบริการจากนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะโรงเกลือที่เปรียบเสมือนท่อน้ำเลี้ยงให้กับชุมชมโดยรอบ ช่วยสร้างงานให้กับประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะในภาคการค้าปลีกและโลจิสติกส์

(4.2) ประเด็นสังคม/คุณภาพชีวิต ด่านศุลกากรอรัญประเทศส่งผลดีต่อสังคมและคุณภาพชีวิตในระดับสูง เพราะการขยายตัวทางธุรกิจทำให้ชุมชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

(4.3) ประเด็นสิ่งแวดล้อม คนในชุมชนเป็นสัดส่วนจำนวนมากพึงพอใจกับการไม่ได้รับการรบกวนจากกลิ่น และเสียงรบกวนของกิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณด่านศุลากรอรัญประเทศ

10.2.4) การประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence)

การประเมินด้านความเชื่อมโยงของด่านศุลกากรอรัญประเทศ พิจารณาจาก 2 ด้าน โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากการสืบค้นข้อมูลจากเอกสารและรายงานที่เผยแพร่ในสื่อสาธารณะที่น่าเชื่อถือ โดยมีรายละเอียดการประเมินด้านความเชื่อมโยง ดังนี้

(1) ความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาในประเทศ

จังหวัดสระแก้วเป็น 1 ใน 10 พื้นที่ชายแดนเป้าหมายที่รัฐบาลดำเนินการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน จัดระเบียบความมั่นคงชายแดน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยใช้ประโยชน์จากการเป็นช่องทางการค้าชายแดนที่สำคัญของประเทศ การตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจสำคัญของประเทศในภูมิภาค และการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) รัฐบาลได้ให้การสนับสนุนในด้านสิทธิประโยชน์การลงทุน การจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จด้านการบริหารจัดการแรงงาน และการลงทุน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด่านศุลกากร การจัดหาพื้นที่พัฒนาเพื่อใช้ประโยชน์สำหรับการลงทุน โดยมีคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพศ.) เป็นกลไกหลักในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน

ในพื้นที่จังหวัดสระแก้วมีการพัฒนาทั้งโครงข่ายถนนเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านและในตัวเมืองอรัญประเทศ และมีการพัฒนาโครงข่ายทางรางระหว่างสถานีรถไฟอรัญประเทศและสถานีรถไฟคลองลึกเป็นสถานีพรมแดนของไทยและมีทางรถไฟเชื่อมไปยังเมืองปอยเปต และจะเชื่อมไปยังสถานีรถไฟปอยเปต สถานีรถไฟกรุงพนมเปญ และท่าเรือสีหนุวิลล์ และมีโครงการที่สนับสนุนการอำนวยความสะดวก

ทางการค้าและการผ่านแดน อาทิ การพัฒนาปรับปรุงด่านพรมแดน การจัดให้มีเครื่องมือและระบบที่อำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า การพัฒนานิคมอุตสาหกรรม และการจัดที่ราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมาเพื่อให้เอกชนใช้ประโยชน์ในการลงทุน เพื่อสนับสนุนการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผ่านแดน นอกจากนี้ ภายในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดนยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ บริการรถบรรทุกข้ามแดน บริการจัดส่งพัสดุด่วน บริการคลังสินค้า บริการเขตปลอดอากร สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งพื้นที่ในอำเภออรัญประเทศและอำเภอวัฒนานครยังเป็นที่ตั้งของกิจการผลิตเชิงอุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัดสระแก้ว เช่น โรงงานผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง โรงงานผลิตน้ำตาล เป็นต้น ทำให้อำเภออรัญประเทศมีศักยภาพมากในการพัฒนาเป็นพื้นที่การค้าชายแดนที่สำคัญของไทย โดยผู้ประกอบการจำนวนมากในอำเภออรัญประเทศที่ทำการค้ากับกัมพูชาส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ที่ซื้อมาขายไปกับกัมพูชาแต่จะไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า

ด่านศุลกากรอรัญประเทศ มีพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่จังหวัดสระแก้ว จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดนครนายก และจังหวัดสระบุรี ที่สำคัญมีแนวพรมแดนติดกับประเทศกัมพูชา เป็นเขตแดนทางบกทั้งสิ้น ปัจจุบันมีช่องทางการนำเข้า และส่งออกสินค้ารวม 5 แห่ง โดยมี**จุดผ่านแดนถาวร 3 แห่ง** ได้แก่ (1) จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ มีกิจการสำคัญคือตลาดโรงเกลือ (2) จุดผ่านแดนถาวรบ้านเขาดิน อำเภอคลองหาด และ (3) จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (หนองเอี่ยน-สตึงบท) สะพานนี้เป็นสัญลักษณ์ของความร่วมมือระหว่างสองประเทศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเศรษฐกิจชายแดน มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ทางหลวงหมายเลข 3646 ที่เชื่อมต่อกับสะพาน เพื่อแยกการขนส่งสินค้าออกจากการเดินทางของประชาชน ทำให้การค้าชายแดนมีความคล่องตัวมากขึ้น

(2) ความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกในประเทศกัมพูชา โครงการพัฒนาส่วนใหญ่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีนที่มีการลงทุนในกัมพูชาภายใต้นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) ทั้งโครงการการก่อสร้างทางด่วนและโครงการการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติ นอกจากนี้ ในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศกัมพูชา ได้ให้ความสำคัญกับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) โดยจะตั้งอยู่บริเวณไม่เกิน 20 กิโลเมตรจากพรมแดนฝั่งประเทศเวียดนามและไทย จำนวน 7 แห่ง ที่กำกับดูแลโดยคณะกรรมการเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งกัมพูชา (Cambodia Special Economic Zone Board: CSEZB) และการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผ่านแดนจะเป็นไปในลักษณะของศูนย์กระจายสินค้า สถานีขนส่งสินค้า สถานีขนถ่ายสินค้า และลานวางกองตู้สินค้า (Container Yard หรือ Dry Port) แต่โดยส่วนใหญ่จะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่อยู่บริเวณชายแดนเวียดนาม ในส่วนของประเทศไทยจะมีเพียงบริเวณด่านพรมแดนปอยเปตจังหวัดบันเตียเมียนเจย และด่านพรมแดนเกาะกงในบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกงเท่านั้น

(3) สรุปผลการประเมินด้านความเชื่อมโยง (Coherence) น่าพอใจ (4 คะแนน)

(3.1) ประเด็นความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาในประเทศ

ข้อมูลชี้ให้เห็นว่า ด่านศุลกากรอรัญประเทศอยู่ในแผนเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อส่งเสริมการลงทุนและเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ชายแดน มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนและระบบขนส่ง ซึ่งจะช่วยให้การค้าชายแดนมีความคล่องตัวมากขึ้น เป็นต้น

(3.2) ประเด็นความเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน

ในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศกัมพูชา ได้ให้ความสำคัญกับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) โดยจะตั้งอยู่บริเวณไม่เกิน 20 กิโลเมตร จากพรมแดนฝั่งประเทศเวียดนามและไทย แต่โดยส่วนใหญ่จะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่อยู่บริเวณชายแดนเวียดนาม ในส่วนของประเทศไทยจะมีเพียงบริเวณด่านพรมแดนปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจยและด่านพรมแดนเกาะกงในบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกงเท่านั้น

10.3) สรุปผลการประเมิน

หลังจากทำการประเมินผลด่านศุลกากรอรัญประเทศตามเกณฑ์การประเมินการใช้ประโยชน์ทั้ง 4 ด้านแล้ว ที่ปรึกษาได้นำมาคำนวณหาค่าเฉลี่ยโดยอาศัยหลักในการให้คะแนนสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์จากข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์ที่นำเสนอข้างต้น สามารถสรุปผลการประเมินภาพรวมของโครงการได้ ดังนี้

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาด่านศุลกากรอรัญประเทศ
1	**ความสอดคล้อง (Relevance) น่าพอใจอย่างยิ่ง ได้ 5 คะแนน**	• การพัฒนาด่านพรมแดนอรัญประเทศ มีความสอดคล้องกับการดำเนินการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายในด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มการจ้างงานและสร้างเป็นอยู่ที่ดีต่อประชาชน แก้ปัญหาแรงงานต่างด้าวลักลอบเข้ามายังพื้นที่ตอนใน ปัญหาการลักลอบนำเข้าสินค้าเกษตรผิดกฎหมาย และปี พ.ศ. 2568 มีการเปิดด่านจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (หนองเอี่ยน-สตึงบท) ซึ่งบรรเทาปัญหาความแออัด ช่วยแก้ไขการจราจรติดขัดเป็นอย่างมากเนื่องจากแยกการข้ามแดนของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถบรรทุกออกจากกัน • การพัฒนาด่านพรมแดนอรัญประเทศ มีความสอดคล้องกับนโยบายของกรมศุลกากร เพื่อให้สามารถตรวจสอบการขนส่งสินค้าและยานพาหนะผ่านแดนได้อย่างรวดเร็วและถูกต้อง ตอบสนองระบบโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถรองรับการขยายตัวของการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้นได้ • ด่านศุลกากรอรัญประเทศ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์อย่างชัดเจน และตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีข้อบกพร่องสำคัญ
2	**ประสิทธิผล (Effectiveness) น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• มูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรอรัญประเทศ มีแนวโน้มที่จะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี และเป็นด่านที่ไทยได้ดุลการค้ากับต่างประเทศ • ระบบ National Single Window (NSW) ในปัจจุบันมีการเชื่อมโยงกันเกือบครบทุกหน่วยงาน ทำให้ขั้นตอนการขอใบอนุญาตต่าง ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น หน่วยงานศุลกากรสามารถตรวจสอบข้อมูลจากระบบได้โดยตรง • ด่านศุลกากรอรัญประเทศยังคงเป็นด่านที่ผู้ใช้บริการชื่นชมเห็นว่าเจ้าหน้าที่มีการให้บริการที่ดี การจัดวางสถานที่เหมาะสม สภาพแวดล้อมเอื้ออำนวยต่อการไปใช้บริการ • สภาพแวดล้อมและสภาพกายภาพของด่านศุลกากรอรัญประเทศ ตั้งแต่ที่จอดรถของทั้งผู้มาติดต่อและรถบรรทุกสินค้า รวมถึงห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ ได้รับการปรับปรุงแก้ไขดีขึ้น

ข้อ	เกณฑ์พิจารณา	คำอธิบายกรณีศึกษาด่านศุลกากรอรัญประเทศ
		• ผู้ใช้บริการมีความต้องการให้เกิดการบูรณาการทั้งด้านบุคลากรของหน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงกฎหมายเกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของประเทศไทย • ด่านศุลกากรอรัญประเทศ มูลค่าการนำเข้าส่งออกเพิ่มขึ้น และผู้ใช้บริการพึงพอใจในระดับปานกลาง
3	**ผลกระทบ (Impact)** **น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• การลงทุนพัฒนาด่านพรมแดนอรัญประเทศ ส่งผลที่ดีต่อเศรษฐกิจและรายได้ของชุมชน ก่อให้เกิดการว่าจ้างพนักงานเพิ่มขึ้นในพื้นที่ ผลทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นเกือบทั้งหมดเป็นผลลัพธ์จากกิจกรรมการค้าและบริการจากนักท่องเที่ยว อาทิ ตัวแทนออกของรับอนุญาต ผู้รับจัดการเก็บและกระจายสินค้า เขตปลอดอากรศุลกากร ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ และกิจกรรมโดยรอบโรงเกลือที่เปรียบเสมือนท่อน้ำเลี้ยงให้กับชุมชม ช่วยสร้างงานให้กับประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะในภาคการค้าปลีกและโลจิสติกส์ • ด่านศุลกากรอรัญประเทศส่งผลดีต่อสังคมและคุณภาพชีวิตในระดับสูง เพราะการขยายตัวทางธุรกิจทำให้ชุมชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น • คนในชุมชนเป็นสัดส่วนจำนวนมากพึงพอใจกับการไม่ได้รับการรบกวนจากกลิ่น และเสียงรบกวนของกิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณด่านศุลากรอรัญประเทศ • ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ได้รับผลกระทบเชิงบวกปานกลางในภาพรวมของทุกมิติ (เศรษฐกิจ/รายได้ สังคม/คุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อม) แต่อาจยังมีบางจุดที่พัฒนาได้อีก
4	**ความเชื่อมโยง (Coherence)** **น่าพอใจ ได้ 4 คะแนน**	• การพัฒนาด่านพรมแดนอรัญประเทศ อยู่ในแผนเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อส่งเสริมการลงทุนและเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ชายแดน มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนและระบบขนส่ง ซึ่งจะช่วยให้การค้าชายแดนมีความคล่องตัวมากขึ้น • การจัดทำแผนความร่วมมือระหว่างไทยและกัมพูชาในการบริหารจัดการชายแดนจะช่วยให้เกิดความมั่นคงและความสัมพันธ์ที่ดีขึ้นระหว่างสองประเทศ • ด่านศุลกากรอรัญประเทศ สอดคล้องกับโครงการในพื้นที่และการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านในระดับดี แต่มีประเด็นเรื่องความมั่นคงและความสัมพันธ์ที่ดีขึ้นระหว่างสองประเทศ
ผลการประเมินโครงการ		**17 คะแนน จาก 20 คะแนน (น่าพอใจ)**

ผลการประเมินโครงการ ได้รับคะแนนรวม 17 คะแนน (น่าพอใจ)

ด้วยความที่ด่านศุลกากรอรัญประเทศเป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนที่สำคัญระหว่างไทยและกัมพูชา กล่าวคือด่านอรัญประเทศเป็นจุดผ่านแดนที่มีมูลค่าการค้าสูงสุดในการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา โดยมีมูลค่าการค้ารวมประมาณ 110,000 ล้านบาทต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 64 ของมูลค่าการค้าทั้งหมดระหว่างสองประเทศ ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2567 มูลค่าการค้ารวมที่ด่านอรัญประเทศอยู่ที่ 9,132.28 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น การส่งออก 6,637.33 ล้านบาท และ การนำเข้า 2,494.95 ล้านบาท ดุลการค้าเกินดุล 4,142.37 ล้านบาท ซึ่งสะท้อนถึงบทบาทสำคัญของด่านนี้ในการส่งออกสินค้าไทยไปยังตลาดกัมพูชา[130] โดยเฉพาะตลาดโรงเกลือ ซึ่งเป็นแหล่งค้าสินค้ามือสองและสินค้านำเข้าจากกัมพูชา การค้าชายแดนช่วยสร้างงานและรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลไทยและกัมพูชา ทั้งการเชื่อมต่อถนนและระบบขนส่ง ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนการค้าชายแดนและการเดินทางของประชาชน จากที่กล่าวมานี้ส่งผลให้**ผลการประเมินด่านศุลกากรอรัญประเทศได้รับคะแนนสูงถึง 17 คะแนน**

[130] สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดสระแก้ว. (2567). สรุปภาวะการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา ด้านจังหวัดสระแก้ว สืบค้นจากhttps://sakaeo.moc.g o.th/th/content/category/ detail/id/161/iid/34552

ข้อค้นพบจากการประเมินการใช้ประโยชน์ด่านศุลกากรอรัญประเทศ

ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (บ้านป่าไร่) ซึ่งก่อสร้างแล้วเสร็จ มีสภาพเป็น “โครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์” สำหรับการเดินทางเข้า-ออกของรถบรรทุก เนื่องจากไม่สอดคล้องกับนโยบายของฝ่ายกัมพูชาที่กำหนดทิศทางการขนส่งสินค้าให้ใช้เส้นทางด่านหนองเอี่ยน-ด่านสตึงบทเป็นหลัก แทนการเชื่อมต่อกับด่านใหม่ฝั่งไทย ส่งผลให้กระแสการขนส่งสินค้าทางถนนยังคงกระจุกตัวอยู่บริเวณด่านบ้านคลองลึก (ด่านเดิม) ขณะที่ด่านป่าไร่ ซึ่งลงทุนก่อสร้างแล้ว กลับไม่ได้รับการใช้งานตามศักยภาพ ดังนั้นควรศึกษากำหนดรูปแบบการบริการที่เหมาะสมเพื่อให้สอดคล้องกับบริบทการค้า การลงทุน และการขนส่งระหว่างประเทศ

5.4 สรุปผลการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการรองรับโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมาย

ผลการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการรองรับโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมายทั้ง 17 โครงการที่ได้ทำการคัดเลือก สามารถสรุปคะแนนในด้านต่าง ๆ ได้ดังนี้

รายชื่อโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	ความสอดคล้อง (Relevance)	ประสิทธิผล (Effectiveness)	ผลกระทบ (Impact)	ความเชื่อมโยง (Coherence)	ประสิทธิภาพ (Efficiency)	ความยั่งยืน (Sustainability)	ความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money)	คะแนนรวม (ระดับความพึงพอใจ)
โครงสร้างพื้นฐาน (คะแนนเต็ม 35 คะแนน)								
ท่าเรือแหลมฉบัง	5	4	4	5	5	5	5	**33 (น่าพอใจอย่างยิ่ง)**
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (M7)	5	4	3	5	3	5	3	**28 (น่าพอใจ)**
ท่าเรือกรุงเทพ	4	3	3	4	5	5	5	**29 (น่าพอใจ)**
เขตปลอดอากรและคลังสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	4	3	5	5	2	5	5	**29 (น่าพอใจ)**
สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง	5	2	2	5	2	4	5	**25 (น่าพอใจ)**
โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO)	5	2	4	5	3	4	3	**26 (น่าพอใจ)**
รถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง	5	2	2	5	3	2	2	**21 (พอใช้)**
สิ่งอำนวยความสะดวก (คะแนนเต็ม 20 คะแนน)								
จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง	5	5	2	5	เนื่องจากข้อจำกัดด้านข้อมูลของสิ่งอำนวยความสะดวก ทำให้การประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกนั้นสามารถประเมินได้เพียง 4 เกณฑ์ ได้แก่ (1) ความสอดคล้อง (2) ประสิทธิผล (3) ผลกระทบ (4) ความเชื่อมโยง			**17 (น่าพอใจ)**
จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำจังหวัดพระนครศรีอยุธยา	5	4	3	3				**15 (น่าพอใจ)**
สำนักงานศุลกากรหนองคาย	5	4	4	4				**17 (น่าพอใจ)**
ด่านศุลกากรมุกดาหาร	5	4	2	4				**15 (น่าพอใจ)**
ด่านศุลกากรสะเดา	5	4	3	2				**14 (พอใช้)**

รายชื่อโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก	ความสอดคล้อง (Relevance)	ประสิทธิผล (Effectiveness)	ผลกระทบ (Impact)	ความเชื่อมโยง (Coherence)	ประสิทธิภาพ (Efficiency)	ความยั่งยืน (Sustainability)	ความคุ้มค่าทางการเงิน (Value for Money)	คะแนนรวม (ระดับความพึงพอใจ)
ด่านศุลกากรแม่สอด	5	4	4	4				**17 (น่าพอใจ)**
ด่านศุลกากรนครพนม	5	4	2	4				**15 (น่าพอใจ)**
ด่านศุลกากรเชียงของ	5	4	2	4				**15 (น่าพอใจ)**
ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ	5	ยังไม่มีการเปิดดำเนินการทำให้ไม่มีข้อมูลในการประเมินประสิทธิผล	2	1				**8 (ไม่น่าพอใจ)**
ด่านศุลกากรอรัญประเทศ	5	4	4	4				**17 (น่าพอใจ)**

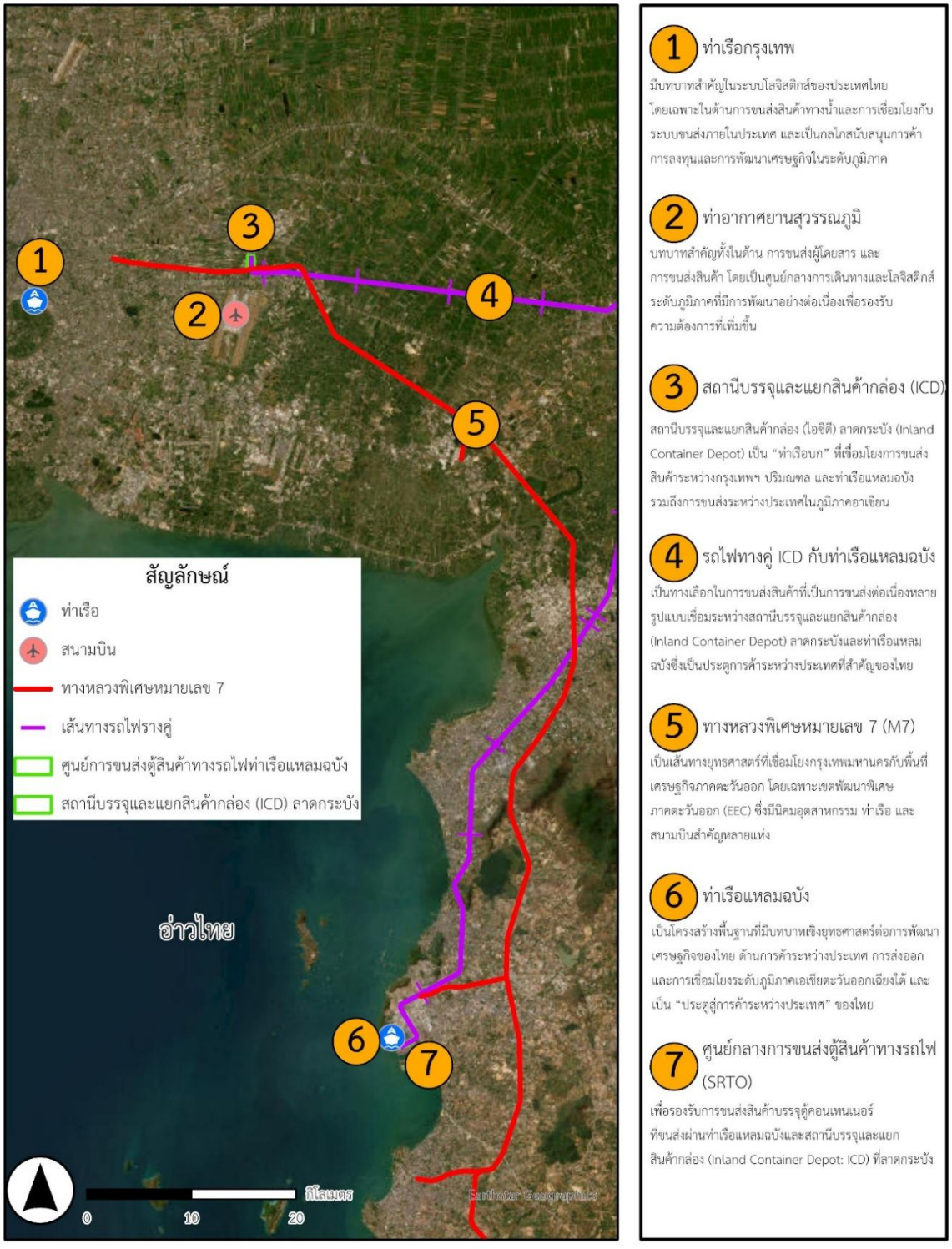
การขนส่งและโลจิสติกส์เป็นหัวใจของการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Mode Shift) จากถนนไปสู่รางและน้ำ และการเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างการขนส่งทางน้ำและอากาศ จึงเป็นกลยุทธ์สำคัญที่ประเทศไทยนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดต้นทุน และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะในพื้นที่ EEC ซึ่งเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและการส่งออกของประเทศ

การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานสำคัญและสิ่งอำนวยความสะดวกในระบบโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการค้าการลงทุน เพื่อยกระดับให้ไทยเป็นชาติการค้า เป็นสิ่งที่หน่วยงานภาครัฐและเอกชนตระหนักอย่างยิ่ง โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้ทำการประเมินข้างต้น เมื่อพิจารณาในภาพรวมจะพบว่าถ้ามีการใช้ประโยชน์อย่างบูรณาการระหว่างระบบราง น้ำ อากาศ และถนนอย่างเต็มที่ ด้วยการส่งเสริมให้มีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) โดยคำนึงถึงการประหยัดต้นทุน เวลา ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จะช่วยลดต้นทุนและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการได้ อีกทั้งการสนับสนุนการพัฒนา EEC ให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคจะเป็นการเสริมทัพความยั่งยืนในระบบเศรษฐกิจของไทย

ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นประตูการค้าทางทะเลที่สำคัญที่สุดของประเทศเชื่อมโยงกับ **SRTO** ซึ่งเป็นศูนย์ถ่ายตู้สินค้าทางรางที่ช่วยให้การขนส่งทางรางมีความคล่องตัวมากขึ้น การเชื่อมโยงกับ**รถไฟทางคู่ ICD** กับท่าเรือแหลมฉบัง และรถไฟทางคู่ที่ทอดยาวจากภาคเหนือและอีสานลงสู่ภาคตะวันออก ทำให้สินค้าจากภูมิภาคต่าง ๆ สามารถเข้าสู่ท่าเรือได้โดยไม่ต้องพึ่งพารถบรรทุกเพียงอย่างเดียว ในขณะเดียวกัน **ICD ลาดกระบัง** ทำหน้าที่เป็นศูนย์รวมตู้สินค้าทางรางจากกรุงเทพฯ และปริมณฑล ก่อนจะส่งต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังผ่านระบบรางที่มีประสิทธิภาพสูง การเปิดเส้นทางขนส่งระหว่างท่าเรือกรุงเทพ กับท่าเรือแหลมฉบังก็เป็นอีกหนึ่งกลยุทธ์ที่ช่วยลดความแออัดของการขนส่งทางถนน และเพิ่มทางเลือกในการกระจายสินค้า นอกจากนี้ ท่าเรือแหลมฉบังยังมีการเชื่อมโยงกับ**ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7** ซึ่งเป็นเส้นทางในการลำเลียงสินค้าบรรจุตู้ รถยนต์ที่ไทยส่งออกไปตลาดโลก และน้ำตาลที่มีการส่งออกในรูปของสินค้าเทกองเพื่อส่งออกไปตลาดโลก

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งอยู่ใกล้กับ ICD ลาดกระบัง และทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ก็มีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศกับระบบโลจิสติกส์ทางรางและถนน โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วและสินค้ามูลค่าสูง เช่น อิเล็กทรอนิกส์ ยาและเวชภัณฑ์ อัญมณีและเครื่องประดับ ไม้ตัดดอก และสิ่งของที่ต้องการการจัดส่งอย่างเร่งด่วน เป็นต้น

สำหรับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (M7) ซึ่งเป็นทางหลวงพิเศษที่เชื่อมกรุงเทพฯ กับท่าเรือแหลมฉบัง ICD ลาดกระบัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก็เป็นเส้นเลือดหลักของการขนส่งทางถนนที่ยังคงมีบทบาทสำคัญในระบบโลจิสติกส์แบบผสมผสาน (Multimodal Transport)



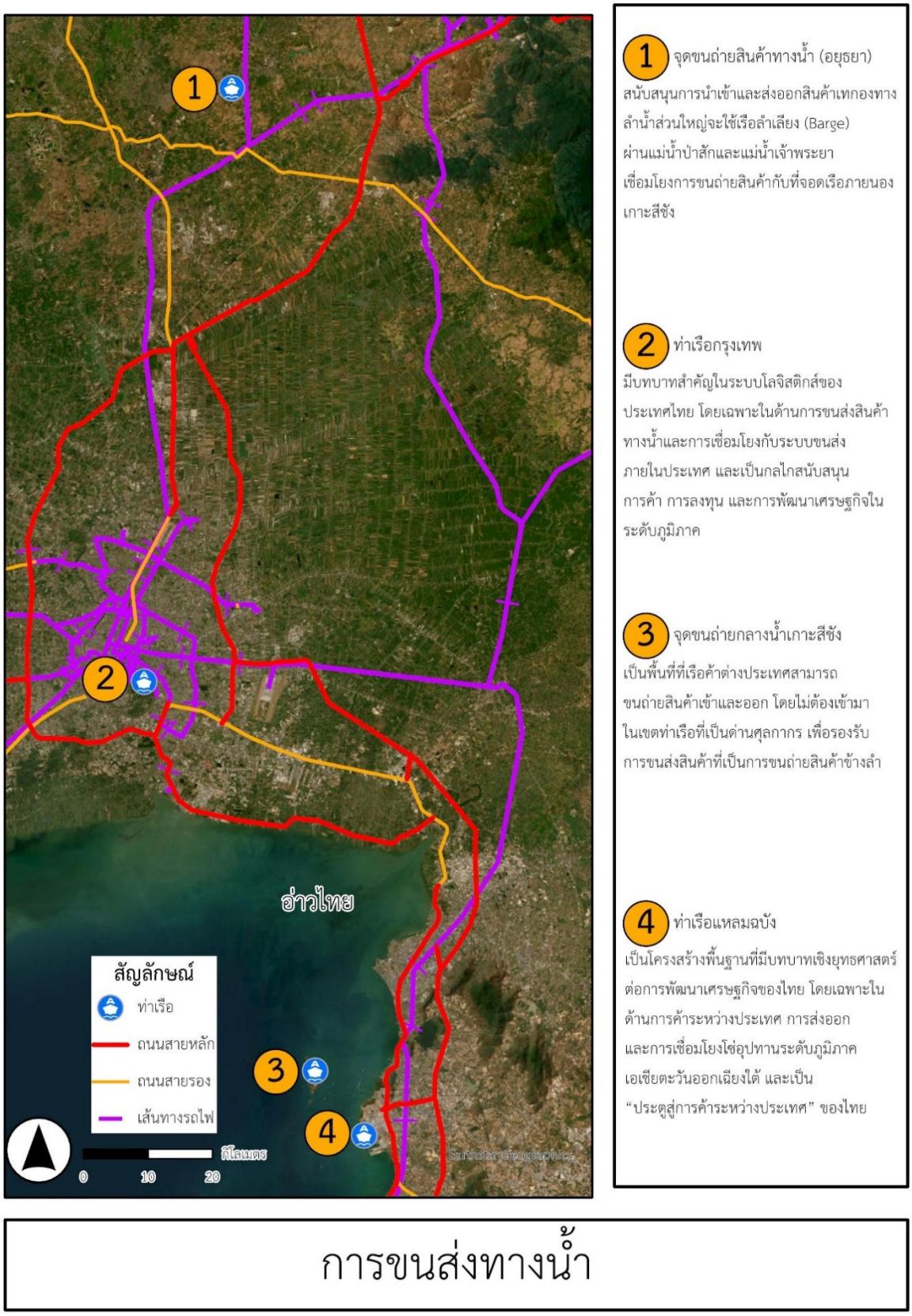
รูปที่ 5.4-1 การขนส่งหลากหลายรูปแบบเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา

การขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งทะเล เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่มุ่งเน้นการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Mode Shift) จากถนนไปสู่รางและน้ำ มีบทบาทสำคัญในการรองรับสินค้าภายในประเทศและการส่งออกผ่านระบบ Multimodal Transport เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดต้นทุน และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นจุดรับสินค้าทางน้ำจากภาคกลางตอนบนและตอนกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง โดยมีกรณีของการส่งออกไปตลาดต่างประเทศ อาทิ ซิเมนต์ มันสำปะหลัง ข้าว น้ำตาล จะมีสินค้าที่ใช้ท่าเรือเอกชนที่ตั้งอยู่บริเวณจุดขนถ่ายสินค้าทางน้ำในอำเภอนครหลวง อำเภอบางปะอิน และอำเภอบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยาที่ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำป่าสักและแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นท่าเรือต้นทาง โดยทำการขนส่งด้วยเรือลำเลียง (Lighter) หรือเรือโป๊ะและให้เรือลากจูง (Tugboat) เดินเรือผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาไปสู่จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชังเพื่อขนถ่ายข้างลำขึ้นเรือเดินสมุทรที่ใช้การเช่าเหมาเพื่อขนส่งคราวละมาก ๆ เพื่อส่งออกไปตลาดต่างประเทศ ขณะที่สินค้าบางส่วนจะถูกนำส่งไปขึ้นเรือเดินสมุทรที่จอดเทียบท่าเรืออยู่ในกรุงเทพฯ และชลบุรีเพื่อทำการส่งออกไปตลาดต่างประเทศ

จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง หรือที่จอดเรือกลางน้ำเกาะสีชังทำหน้าที่เป็น**จุดขนถ่ายสินค้ากลางทะเล** เพื่อลำเลียงสินค้าเทกองแห้งสำหรับการส่งออกและนำเข้าขนถ่ายเข้าออกจากเรือเดินสมุทรที่ใช้การเช่าเหมาเพื่อขนสินค้าคราวละมาก ๆ โดยสินค้าส่งออกสำคัญส่วนใหญ่ลำเลียงมาจากจุดขนถ่ายสินค้าทางน้ำในจังหวัดพระนครศรีอยุธยา อาทิ ซิเมนต์ มันสำปะหลัง ข้าว และน้ำตาล ขณะที่สินค้านำเข้าสำคัญที่เป็นสินค้าเทกองแห้ง อาทิ ถ่านหิน กากถั่วที่ใช้เป็นอาหารสัตว์ และปุ๋ยเคมี โดยการขนส่งเชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่ตอนในของประเทศไทยจะทำการขนส่งด้วยเรือโป๊ะและให้เรือลากจูงเดินเรือผ่านเข้าสู่แม่น้ำเจ้าพระยาและลำน้ำอื่น ๆ ที่เป็นจุดต้นทางและปลายทางของการขนส่งในประเทศ



รูปที่ 5.4-2 การขนส่งทางน้ำที่เชื่อมโยงกับโครงสร้างพื้นฐาน

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา

ประตูเศรษฐกิจสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ด่านศุลกากรชายแดนของไทยไม่ใช่เพียงจุดตรวจคนเข้าเมืองสำหรับการผ่านเข้าออกของคนและรถยนต์ทั่วไป แต่ยังเป็น “ประตูการค้า” ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอย่าง สปป.ลาว กัมพูชา เมียนมา และมาเลเซีย และเป็นประตูการค้าผ่านแดนไปยังประเทศที่มีดินแดนต่อเนื่องจากประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ จีน และสิงคโปร์ โดยเฉพาะในยุคที่การค้าระหว่างประเทศเติบโตอย่างรวดเร็ว ด่านศุลกากรจึงกลายเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจชายแดนและภูมิภาค

ด่านศุลกากรที่มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจภูมิภาคและการค้าระหว่าง**ประเทศลาวและสาธารณรัฐประชาชนจีน คือ สำนักงานศุลกากรหนองคาย**ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญระหว่างไทยกับนครหลวงเวียงจันทน์ของลาว ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 และด่านรถไฟ มีบทบาทในการเปลี่ยนลาวจาก “แลนด์ล็อก” เป็น “แลนด์ลิงค์” โดยเชื่อมต่อกับจีนผ่านทางรถไฟลาว-จีน ทำให้มีการส่งออกสินค้าของไทย อาทิ ทุเรียน และนำเข้าสินค้าจากจีน เช่น ชิ้นส่วนรถยนต์ ผ่านด่านนี้ **ด่านศุลกากรมุกดาหาร** เชื่อมต่อกับแขวงสะหวันนะเขตของลาว ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC (East-West Economic Corridor) เป็นจุดผ่านสินค้าจีนที่ส่งผ่านลาวเข้ามาไทย โดยเฉพาะสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าเร่งด่วน มีศักยภาพสูงในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ แต่ยังมีความท้าทายในการกระจายผลประโยชน์สู่ประชาชนในพื้นที่อย่างทั่วถึง **ด่านศุลกากรนครพนม** เป็นด่านสำคัญที่เชื่อมกับแขวงคำม่วนของลาว ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 มีบทบาทในเส้นทางการค้าระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม โดยเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง EWEC เช่นเดียวกับมุกดาหาร

ด่านศุลกากรเชียงของ ประตูเศรษฐกิจไทย-ลาว-จีน เชื่อมต่อกับแขวงบ่อแก้วของลาว ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 เป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทาง R3A ซึ่งเชื่อมไทย-ลาว-จีนตอนใต้ โดยเฉพาะมณฑลยูนนาน เส้นทางนี้ช่วยลดต้นทุนและเวลาในการขนส่งสินค้าไปยังจีน ทำให้ไทยสามารถแข่งขันในตลาดจีนได้มากขึ้น

ด่านศุลกากรแม่สอด ประตูเศรษฐกิจไทย-เมียนมา เป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของเส้นทางเศรษฐกิจ EWEC (East-West Economic Corridor) ที่เชื่อมไทย-เมียนมา-เวียดนาม มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา และด่านศุลกากรแม่สอดแห่งที่ 2 เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้า เป็นต้น

ด่านศุลกากรอรัญประเทศ เส้นเลือดใหญ่ของเศรษฐกิจไทย-กัมพูชา ตั้งอยู่ติดกับเมืองปอยเปต มีถนนสายหลักเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ และเมืองใหญ่ในกัมพูชา

ด่านศุลกากรสะเดาประตูเศรษฐกิจไทย-มาเลเซีย เชื่อมต่อกับด่านบูกิตกายูฮีตัม (Bukit Kayu Hitam) รัฐเกดะห์ ประเทศมาเลเซีย เป็นจุดผ่านแดนหลักของเส้นทางเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะเส้นทางขนส่งทางบกจากไทยสู่สิงคโปร์

ด่านชายแดนสำคัญของไทย

รูปที่ 5.4-3 ด่านชายแดนในการศึกษาที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา

บทที่ 6

การวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน

บทที่ 6
การวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

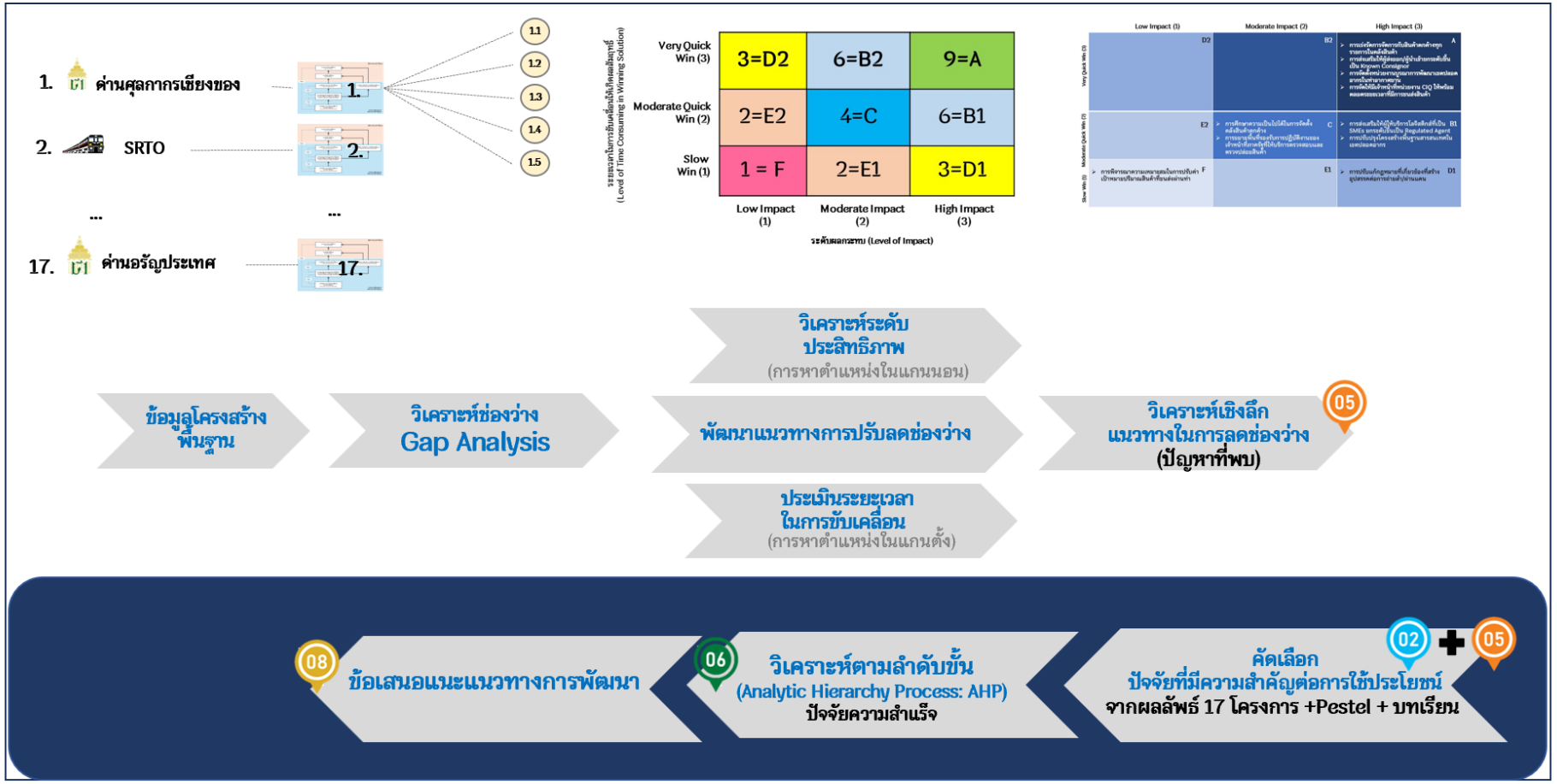
การประเมินการใช้ประโยชน์ของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของทั้ง 17 โครงการ ในงานส่วนที่ 5 ได้ครอบคลุมทั้ง (1) Hard Side การพิจารณาความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ในการให้บริการ และ (2) Soft Side การพิจารณากฎระเบียบต่าง ๆ และความเพียงพอของบุคลากรผู้ปฏิบัติงานที่อาจส่งผลต่อการดำเนินงาน ผลลัพธ์จากการประเมินจะนำมาวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่นำเสนอในบทนี้

การวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทที่เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ เป็นการขมวดปมเอาผลลัพธ์จากงานทุกส่วนที่ได้ดำเนินการมาค้นหาปัจจัยแห่งความสำเร็จ โดยเนื้องานเริ่มจากการนำผลจากการวิเคราะห์การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ทั้ง 17 โครงการของงานส่วนที่ 5 มา**วิเคราะห์ช่องว่าง (GAP Analysis)** เพื่อค้นหาความคลาดเคลื่อนระหว่างเป้าหมายกับการใช้งานจริงของโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริการ โดยแบ่งช่องว่างออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ GAP 1 ความคาดหวังไม่ตรงกันระหว่างผู้พัฒนาและผู้ใช้งาน GAP 2 การออกแบบไม่สอดคล้องกับความต้องการ GAP 3 การพัฒนาไม่ทันเวลา ขาดปัจจัยสนับสนุน และ GAP 4 ขาดการสื่อสารและการตลาด

เมื่อได้ข้อค้นพบความคลาดเคลื่อนระหว่างเป้าหมายกับการใช้งานจริงของโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริการจากการ**วิเคราะห์ช่องว่าง (GAP Analysis)** แล้ว จะกำหนดแนวทางปรับลดช่องว่าง (Bridging Gap Measures) การพัฒนาแนวทางแก้ไขช่องว่างที่พบของทั้ง 17 โครงการ ซึ่งแนวทาง/มาตรการลดช่องว่างจะสะท้อนระดับ**ผลกระทบ (Level of Impact)** ของการใช้มาตรการหรือแนวทางเสนอแนะที่จะส่งผลให้เกิดผลดีต่อการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ ผนวกกับ**ระยะเวลาในการขับเคลื่อนมาตรการหรือแนวทางให้เกิดผลสัมฤทธิ์ (Level of Time Consuming in Winning Solution)** โดยแนวทาง/มาตรการลดช่องว่างถูกจัดกลุ่มปัจจัยที่มีความสำคัญและควรได้รับการพิจารณาในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยสะดวกด้านโลจิสติกส์ เพื่อนำไปสู่ประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

เมื่อได้ผลลัพธ์แนวทาง/มาตรการลดช่องว่าง ผนวกกับผลการประเมินบริบทปัจจุบันและบริบทที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่ได้จากการวิเคราะห์ PESTEL จากงานในส่วนที่ 1 (บทที่ 3) และผลการศึกษา Best Practices ในงานส่วนที่ 2 (บทที่ 3) จะนำมากำหนดปัจจัยหลักที่นำไปสู่ความสำเร็จในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และทำการประเมินลำดับความสำคัญของปัจจัยความสำเร็จหลักที่กำหนดขึ้นมานั้น ผ่านกระบวนการวิเคราะห์ด้วยเทคนิค AHP (Analytic Hierarchy Process) (อาศัยแบบสอบถาม AHP อิงจากการให้คะแนนของผู้ทรงคุณวุฒิ) ซึ่งทำให้ทราบลำดับความสำคัญของปัจจัยแห่งความสำเร็จ เพื่อนำปัจจัยนั้น ๆ มาจัดทำเป็น

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย ให้มีความชัดเจน เหมาะสม เป็นรูปธรรม ต่อไปในงานส่วนที่ 8 ดังรูปที่ 6.1-1



รูปที่ 6.1-1 กรอบแนวทางการดำเนินงานโครงการ

6.1 การวิเคราะห์ช่องว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์

แนวทางการวิเคราะห์ช่องว่าง (GAP Analysis) แสดงตามรูปที่ 6.1-2 สามารถจำแนกเป็น 4 ระดับ ประกอบด้วย

GAP 1: ความคาดหวังไม่ตรงกัน "การใช้ประโยชน์ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้"

เกิดจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่หน่วยงานภาครัฐผู้ลงทุนพัฒนากับผู้ใช้งาน (User) มีความคาดหวังที่แตกต่างกัน ส่งผลให้มีการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ลงทุนต่ำกว่าที่คาดหวังหรือมีกลุ่มเป้าหมายที่เข้ามาใช้งานผิดไปจากที่กำหนด

GAP 2: "การออกแบบไม่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งาน"

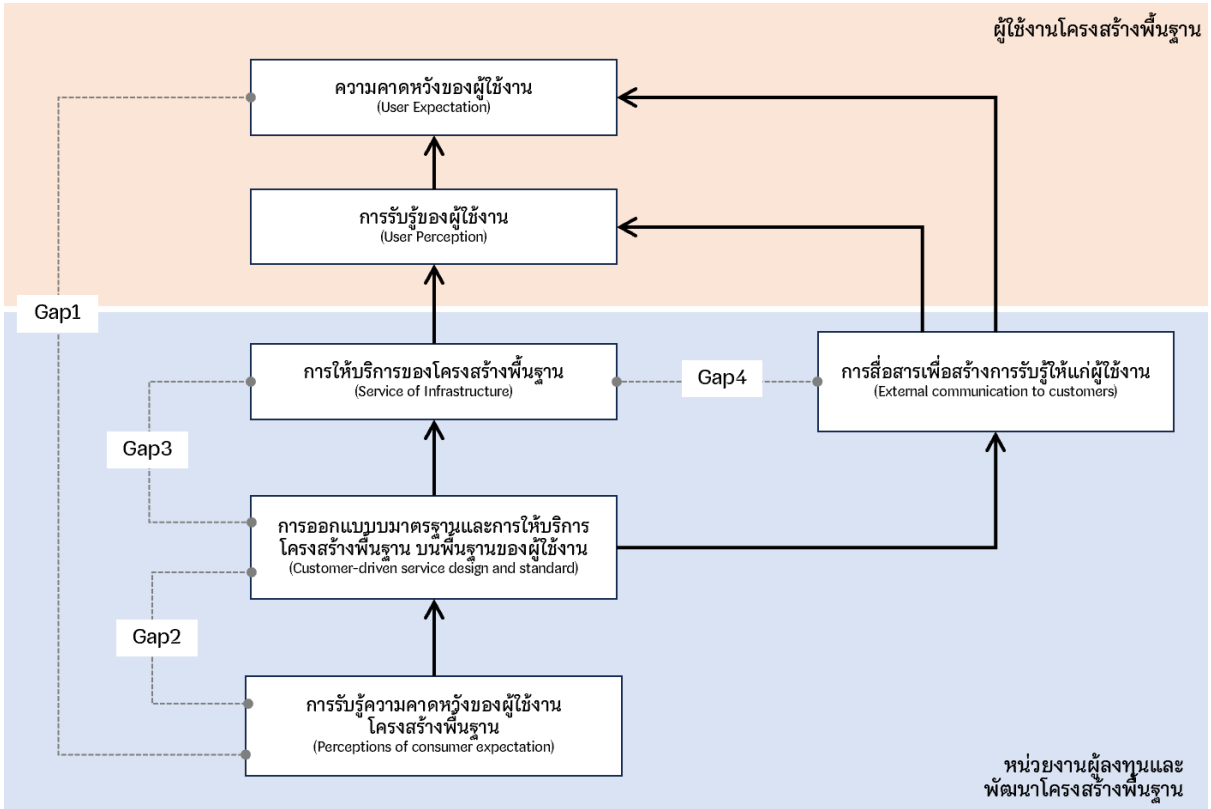
เกิดจากการที่หน่วยงานผู้ลงทุนพัฒนากับผู้ใช้งานมีความคาดหวังเดียวกัน แต่ไม่สามารถออกแบบผลิตภัณฑ์ให้สอดคล้องกับความต้องการ

GAP 3: "การพัฒนาไม่ทันเวลา ขาดปัจจัยสนับสนุน"

เกิดจากการที่หน่วยงานผู้ลงทุนพัฒนาไม่สามารถนำเสนอผลิตภัณฑ์ที่ถูกออกแบบมาได้ในเวลาที่ลูกค้าต้องการที่เกิดจากสาเหตุต่าง ๆ อาทิ การขาดบุคลากรและงบประมาณในการดำเนินงาน

GAP 4: "ขาดการสื่อสารและการตลาด"

เกิดจากหน่วยงานผู้ลงทุนพัฒนาขาดการสื่อสารและการทำการตลาดกับผู้ใช้งานหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทำให้ลูกค้าผู้ใช้งานไม่ทราบถึงผลิตภัณฑ์หรือบริการดังกล่าว



รูปที่ 6.1-2 แนวทางในการวิเคราะห์ช่องว่าง

ผลการวิเคราะห์ช่องว่างของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์

การวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อใช้ในการรองรับสินค้าเป้าหมายของโครงการศึกษาจำนวน 7 โครงการ ประกอบด้วย (1) เขตปลอดอากรและคลังสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (2) ท่าเรือกรุงเทพ (3) ท่าเรือแหลมฉบัง (4) สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง (5) โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) (6) รถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง และ (7) ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 โดยมีการแสดงผลการวิเคราะห์ช่องว่างดังนี้

ตารางที่ 6.1-1 INFRA-1 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนผู้ใช้บริการมีเป้าหมายเดียวกันที่ต้องการผลักดันการจัดตั้งเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และส่งเสริมบทบาทของไทยในการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค	-

ตารางที่ 6.1-1 INFRA-1 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ต่อ)

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 2	มีช่องว่าง	1) ไม่สามารถเพิ่มปริมาณสินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) สำหรับสินค้าระหว่างประเทศที่ใช้บริการถ่ายลำ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อเป็นประตูการค้าได้ เนื่องจากมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องสร้างอุปสรรคต่อการถ่ายลำของสินค้า	**การขอให้มีการปรับแก้ไขกฎหมายเพื่อให้หน่วยงานที่รักษาการตามกฎหมายที่ออกข้อกำหนดสำหรับสินค้าที่นำผ่านราชอาณาจักรไทย เพื่อให้หน่วยงานรักษาการตามกฎหมายดังกล่าวให้การยกเว้นไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือใบอนุญาตนำผ่านของสินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) เนื่องจากสินค้าระหว่างประเทศที่ทำการถ่ายลำ ณ ท่าอากาศยานระหว่างประเทศ หรือท่าเรือระหว่างประเทศ ไม่ได้มีการใช้หรือบริโภคสินค้าดังกล่าวภายในประเทศไทย เพื่อเพิ่มปริมาณสินค้าผ่านท่าและสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติของนานาประเทศที่เป็นศูนย์กลางการถ่ายลำของสินค้า** โดยหน่วยงานสำคัญที่มีการออกกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าถ่ายลำ อาทิ **(1) กระทรวงสาธารณสุข** โดยสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ได้ออกประกาศกระทรวงสาธารณสุขเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการในการผลิต การนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และการมีไว้ในครอบครองเพื่อใช้รับจ้างซึ่งวัตถุอันตรายที่สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยารับผิดชอบ ซึ่งออกตามความในกฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย เพื่อใช้บังคับกับวัตถุอันตรายชนิดที่ 1 2 และ 3 ทำให้การผ่านแดนต้องขออนุญาตทั้งที่ไม่ได้มีการบริโภคสินค้าดังกล่าวในไทย **(2) กระทรวงพาณิชย์** โดยกรมการค้าต่างประเทศ ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์จำนวนหลายฉบับโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักร ที่กำหนดให้สินค้าหลายประเภทห้ามนำผ่าน/ถ่ายลำในประเทศไทย เช่น ไม้ท่อนและไม้แปรรูปที่เป็นไม้พะยูง และสินค้าหลายประเภทต้องขอใบอนุญาตก่อนการถ่ายลำ เช่น รถยนต์ใช้แล้ว ข้าวสาลี โบราณวัตถุ เภสัชเคมีภัณฑ์ เครื่องยนต์ใช้แล้ว ทองคำ น้ำตาลทราย กาแฟ เป็นต้น **(3) กระทรวงอุตสาหกรรม** โดยกรมโรงงานอุตสาหกรรม มีการออกประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการในการผลิต การนำเข้า การส่งออก การนำผ่านและการมีไว้ในครอบครองเพื่อใช้รับจ้างซึ่งวัตถุอันตรายที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมรับผิดชอบ เพื่อใช้บังคับกับวัตถุอันตรายชนิดที่ 1 และ 2 ทำให้การถ่ายลำต้องขออนุญาตทั้งที่ ไม่ได้มีการบริโภคสินค้าดังกล่าวในไทย **(4) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์** โดยกรมวิชาการเกษตร มีการออกประกาศกรมวิชาการเกษตรเรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการนำเข้า นำผ่าน หรือนำเข้าเพื่อการส่งต่อทั้งสิ้น ต้องห้าม สิ่งกำกัดและสิ่งไม่ต้องห้าม ตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. 2507 ที่กำหนดให้สินค้าจำนวนมากต้องขอใบอนุญาตนำผ่าน/ ถ่ายลำ เช่น ไม้ตัดดอก ดอกไม้ พืช ผัก ด้ายป่าน รวมจำนวนมากกว่า 1,400 รายการ นอกจากนี้ ยังมีกฎระเบียบต่าง ๆ จำนวนมากที่เป็นประกาศกระทรวงฯ และประกาศกรมฯ ที่กำหนดให้สินค้าที่หน่วยงานรับผิดชอบต้องขอใบอนุญาต อาทิ กรมประมง กรมปศุสัตว์ กรมวิชาการเกษตร กรมการค้าต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ กรมศิลปากร กรมการปกครอง สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมสรรพสามิต เป็นต้น <u>หน่วยงานหลัก</u> ได้แก่ คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) และส่วนราชการที่เกี่ยวข้องที่มีส่วนรับผิดชอบกับส่วนการค้าหลักที่ผ่านแดนทางบก ได้แก่ กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม

ตารางที่ 6.1-1 INFRA-1 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ต่อ)

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
		2) มีสินค้าตกค้างอยู่ภายในคลังสินค้า Cargo Terminal จำนวนมาก และเป็นเวลานาน เนื่องจากหน่วยงานศุลกากรยังไม่อนุญาตให้ทำการเคลื่อนย้ายสินค้าตกค้างออกจากคลัง และทำให้เป็นการสร้างภาระแก่ผู้ประกอบการในการดูแล อีกทั้งทำให้เสียพื้นที่เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ด้านการสร้างมูลค่าเพิ่มทางโลจิสติกส์	**1) การขอให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเร่งรัดการจัดการกับสินค้าตกค้างทุกรายการในคลังสินค้า**ที่ดำเนินการโดยตัวแทนสายการบิน สำหรับสินค้าที่ไม่ได้นำออกไปจากอารักขาศุลกากรภายใน 30 วัน นับจากวันนำเข้าสำเร็จ โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรให้ความร่วมมือคลังสินค้าจัดทำบัญชีสินค้าตกค้าง การเปิดตรวจ การนำสินค้าไปขายทอดตลาด ทำลาย บริจาค หรือนำไปเก็บไว้ในคลังสินค้าตกค้างที่สร้างขึ้นไว้เป็นการเฉพาะเพื่อรองรับสินค้าดังกล่าว <u>หน่วยงานหลัก</u> ได้แก่ กรมศุลกากร
			2) การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งคลังสินค้าตกค้างภายในพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับของที่ไม่ได้นำออกไปจากอารักขาศุลกากรภายใน 30 วันนับแต่วันนำเข้ามาในเขตปลอดอากร และไม่ได้มีการยื่นใบขนสินค้าและไม่ได้เสียอากรหรือวางประกันค่าอากร และกรมศุลกากรได้แจ้งไปยังผู้ขนส่งที่นำของเข้ามาแต่ผู้ขนส่งไม่ยอมดำเนินการให้ถูกต้องภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากกรมศุลกากร เพื่อมิให้เป็นภาระในการดูแลรักษาของเอกชนผู้ประกอบการ Cargo Terminal เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พื้นที่ในคลังสินค้าเพื่อการจัดเก็บและขนถ่ายสินค้าขึ้น/ลงจากอากาศยานสุวรรณภูมิ และลดปัญหาความแออัดคับคั่งในคลังสินค้า <u>หน่วยงานหลัก</u> ได้แก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT)
		3) ขาดหน่วยงานหลักในการบูรณาการพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากการอนุญาตให้นำสินค้าเข้ามาตรวจปล่อยและขอใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกเป็นหน่วยงานอื่นไม่ได้เป็นอำนาจหน้าที่ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) ซึ่งเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ ซึ่งมีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบความเป็นระเบียบเรียบร้อยทั่วไปภายในพื้นที่ อาทิ ระบบสาธารณูปโภคและการสื่อสาร ระบบการจัดการจราจร และระบบการรักษาความปลอดภัยภายในพื้นที่ เป็นต้น แต่มิได้มีอำนาจในการกำกับการปฏิบัติงานภายในพื้นที่เขตปลอดอากร การเคลื่อนย้ายสินค้าภายในพื้นที่เขตปลอดอากร และการตรวจปล่อยสินค้าภายในพื้นที่เขตปลอดอากร	**การจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการพัฒนาเขตปลอดอากรในท่าอากาศยาน** ซึ่งสามารถจัดตั้งในรูปแบบที่เป็นคณะกรรมการใหม่ที่เป็นคณะกรรมการระดับชาติ (คล้ายวิธีปฏิบัติที่ดีของการจัดตั้งคณะกรรมการเขตปลอดอากรแห่งชาติหรือ Free Economic Zone National Committee ของประเทศเกาหลีใต้) หรือการจัดตั้งในรูปแบบคณะอนุกรรมการในคณะกรรมการระดับชาติที่จัดตั้งอยู่แล้ว (เช่น คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการและขนส่งสินค้า) ที่ประกอบด้วยผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตปลอดอากรในท่าอากาศยานเพื่อยกระดับการเพิ่มปริมาณสินค้าผ่านท่าและการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนสำนักนายกรัฐมนตรี (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ) กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) กระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) กระทรวงพาณิชย์ (กรมการค้าต่างประเทศ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กรมวิชาการเกษตร กรมประมง กรมปศุสัตว์) กระทรวงสาธารณสุข (สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด) และผู้แทนภาคเอกชน ได้แก่ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย สมาคมธุรกิจการบินขนส่งสินค้า เป็นต้น เพื่อทำหน้าที่ผลักดัน ประสานงานให้เกิดการขับเคลื่อนการพัฒนาเขตปลอดอากร การอำนวยความสะดวกทางการค้า การส่งเสริมการตลาดเชิงรุก การกำหนดตัวชี้วัดในภาพรวม (KPI) และการจัดการปัญหาในพื้นที่เขตปลอดอากรท่าอากาศยานอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับเปลี่ยนให้เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นเขตปลอดอากรอย่างแท้จริงและยั่งยืนเหมือนกับประเทศศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศของโลก <u>หน่วยงานหลัก</u> ได้แก่ กรมศุลกากร และกระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 6.1-1 INFRA-1 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ต่อ)

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
		4) มีการจัดการภายใน Cargo Terminal ที่แออัดเนื่องจากผู้ประกอบการเอกชนที่เป็นเจ้าของสินค้าหรือผู้ให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งส่วนใหญ่เป็น SMEs มีภาระต้นทุนสูงอันเกิดจากการต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านการจัดการความปลอดภัยตามข้อกำหนดของหน่วยงานภาครัฐ เช่น ต้องติดตั้งอุปกรณ์ X-Ray และอุปกรณ์ในการตรวจสอบต่าง ๆ ที่ต้องการลงทุนสูงในสถานประกอบการของตนเอง ทำให้เกิดความแออัดคับคั่งในท่าอากาศยานในการดำเนินกิจกรรมคัดแยกและบรรจุสินค้าในหน่วยขนส่งที่ดำเนินการอยู่ภายในคลังสินค้าที่ดำเนินการโดยตัวแทนสายการบิน	**1) การส่งเสริมให้ผู้ส่งสินค้า ผู้ส่งออก ผู้นำเข้าที่มีศักยภาพยกระดับขึ้นเป็นผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor: KC)** เพื่อช่วยลดความแออัดของการดำเนินงานในคลังสินค้าที่ดำเนินการโดยตัวแทนสายการบิน เนื่องจากหากผู้ส่งสินค้าได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้เป็นผู้ส่งทราบตัวตน (KC) แล้ว ผู้ส่งทราบตัวตนดังกล่าวจะสามารถจัดส่งสินค้าทางอากาศในนามของตนเองได้และสามารถบรรจุหีบห่อให้เรียบร้อยในรูปแบบที่พร้อมขึ้นอากาศยาน (Ready for Carriage) ไม่จำเป็นต้องมีทำการจัดแบ่งสินค้าและบรรจุสินค้าที่คลังสินค้าอีก ส่งผลให้คลังสินค้าสามารถใช้พื้นที่ในการเตรียมขนถ่ายสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (ULD) เข้าอากาศยานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดความแออัดภายในคลังและพื้นที่รอบนอก ตลอดจนช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่เขตปลอดอากร ลดความเสี่ยงต่อการกำกับดูแลความปลอดภัย จึงควรมีการส่งเสริมด้วยการสร้างความรู้ความเข้าใจเชิงรุกและให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ส่งสินค้าที่ได้รับการแต่งตั้งเป็น KC เพื่อเพิ่มจำนวนผู้ส่งสินค้าในประเทศไทยที่เป็น KC เพื่อช่วยให้การบริหารพื้นที่ในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น หน่วยงานหลัก ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศ (CAAT) และ บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) **2) การส่งเสริมให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็น SMEs ยกระดับขึ้นเป็นตัวแทนควบคุม** (Regulated Agent: RA) เพื่อช่วยเสริมสร้างการปฏิบัติตามมาตรการการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ ทั้งนี้ตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับที่ 93 ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ พ.ศ. 2558 กำหนดให้ตัวแทนควบคุม (RA) หมายความว่า ตัวแทนสายการบิน (Agent) ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) และองค์กรอื่นที่ทำธุรกิจกับผู้ดำเนินการเดินอากาศและได้จัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้า โดยผู้ได้รับการแต่งตั้งเป็น RA จะสามารถดำเนินพิธีการศุลกากรและเคลื่อนย้ายสินค้าภายในเขตปลอดอากรได้โดยสะดวกและรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม การยกระดับจาก Freight Forwarder ซึ่งส่วนใหญ่ในประเทศไทยเป็นกิจการ SMEs เพื่อก้าวเป็น RA สามารถทำได้ยากเนื่องจากต้องมีภาระการลงทุนด้านการจัดให้มีเครื่องเอกซเรย์ วัตถุอุปกรณ์ และเครื่องมือในการตรวจสอบ ตรวจค้น การรับสินค้า การพิสูจน์ผู้ส่งสินค้า เพื่อให้สามารถยืนยันสถานะการรักษาความปลอดภัยของสินค้าและสิ่งของแต่ละชิ้นให้มั่นใจว่าจะไม่เกิดความเสี่ยงต่ออากาศยาน ตลอดจนต้องจัดทำมาตรการเพื่อบรรเทาความเสี่ยงจากการโจมตีโดยอาวุธปล่อยนำวิถีประทับบ่าหรือวิธีการอื่นใดที่ก่อให้เกิดภัยคุกคามต่ออากาศยาน ส่งผลให้ในสภาพความเป็นจริงในประเทศไทย มีองค์กรที่สามารถทำหน้าที่เป็นตัวแทนควบคุม (RA) ได้เพียงกี่ราย และส่วนใหญ่เป็นกิจการคลังสินค้าในท่าอากาศยาน ขณะที่ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็น RA มีจำนวนน้อยเนื่องจากต้องลงทุนในเครื่องเอกซเรย์

ตารางที่ 6.1-1 INFRA-1 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ต่อ)

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
			Machine) อุปกรณ์ตรวจโลหะ (Metal Detector Equipment) ระบบการตรวจสอบวัตถุระเบิด (Explosive Detection System) วัตถุอุปกรณ์อื่น ๆ และต้องมีภาระในการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานให้ได้รับการรับรองตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศอยู่เสมอ จึงจำเป็นต้องส่งเสริม Freight Forwarder และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทางอากาศด้วยการ**จัดให้มีหน่วยงานกลางที่ดำเนินการฝึกอบรมพัฒนาผู้ปฏิบัติงานของตัวแทนควบคุม (RA) และหน่วยงานที่จัดให้มีเครื่องเอกซเรย์และอุปกรณ์ตรวจสอบโลหะและวัตถุระเบิดที่เป็นของส่วนกลางที่ติดตั้งอยู่ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ Freight Forwarder ที่เป็น RA สามารถใช้งานร่วมกันได้** เพื่อเป็นการส่งเสริม Freight Forwarder ที่เป็น SMEs และเพื่อเพิ่มจำนวน RA ในประเทศไทย เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรและการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หน่วยงานหลัก ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศ (CAAT) และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT)
GAP 3	มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับตรวจสอบสินค้าและการกักโรค (Quarantine) ยังไม่สามารถจัดให้มีเจ้าหน้าที่ให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากพื้นที่คับแคบ	**1) การขยายพื้นที่เพื่อรองรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่ให้บริการตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ตลอด 24 ชั่วโมงและทุกวัน** เนื่องจากพื้นที่ที่จัดสรรให้กับเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่ให้บริการตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้า อาทิ หน่วยงานศุลกากร หน่วยงานกักกันพืชและสัตว์ หน่วยงานตรวจสอบอาหารและยา มีพื้นที่จำกัดและไม่เอื้อต่อการรองรับการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ได้โดยสะดวก จึงควรมีการพิจารณาขยายพื้นที่ภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อรองรับการปฏิบัติงานดังกล่าวให้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยงานหลัก ได้แก่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) **2) การจัดให้มีเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานภาครัฐ**กับการให้บริการตรวจรับรองคุณภาพสินค้า การตรวจปล่อย และออกใบอนุญาตภายในพื้นที่ตลอดระยะเวลาที่มีการขนส่งสินค้าส่งออกและนำเข้าทางอากาศ หน่วยงานหลัก เป็นหน่วยงานที่เกี่ยวกับการกักโรค อาทิ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมวิชาการเกษตร กรมปศุสัตว์ และกรมประมง
GAP 4	ไม่มีช่องว่าง	-	-

ตารางที่ 6.1-2 INFRA-2 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	มีช่องว่าง	การพัฒนาท่าเรือกรุงเทพต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงนโยบายการใช้ประโยชน์ท่าเรือมาโดยตลอด โดยในช่วงเริ่มต้นพัฒนาท่าเรือใน พ.ศ. 2520 เน้นบทบาทท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือแม่น้ำหลักของประเทศในการขนถ่ายสินค้าทั่วไป สินค้าเทกอง และสินค้าบรรจุตู้ ถัดมาใน พ.ศ. 2539 ท่าเรือกรุงเทพถูกจำกัดปริมาณการขนถ่ายสินค้าให้รองรับการขนถ่ายตู้สินค้าได้ไม่เกิน 1.34 ล้าน TEU ต่อปี ขณะที่มีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้าได้ 1.5 ล้าน TEU ต่อปี เพื่อป้องกันผลกระทบจากปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และส่งเสริมให้สายการเดินเรือและผู้ประกอบการไปใช้บริการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง และต่อมาใน พ.ศ. 2558 รัฐบาลเห็นชอบให้นำมาใช้รองรับเรือสำราญ (Yacht) และเรือโดยสารท่องเที่ยวขนาดใหญ่ (Cruise) และถัดมาใน พ.ศ. 2567 รัฐบาลมีแนวคิดให้ย้ายท่าเรือกรุงเทพออกจากเขตกรุงเทพฯ เพื่อแก้ไขปัญหามลพิษด้านฝุ่นละออง และให้นำพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพมาพัฒนาใหม่เพื่อใช้ประโยชน์ให้เหมาะสมมากขึ้นและเพื่อประโยชน์สาธารณะของชาวกรุงเทพฯ ในขณะเดียวกัน หน่วยงานเจ้าของโครงการ ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย มีแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่บางส่วนของท่าเรือกรุงเทพที่อยู่นอกรั้วศุลกากรให้เป็นศูนย์กระจายสินค้ารองรับสินค้าระหว่างประเทศและภายในประเทศ พัฒนาเส้นทาง (S1) เชื่อมต่อทางด่วนเข้ากับท่าเรือกรุงเทพ และพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกให้เป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)	**ควรมีการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ** เพื่อกำหนดบทบาทที่เหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพในอนาคต เพื่อมิให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนโยบายไปมาอยู่บ่อยครั้ง ซึ่งทำให้เกิดความไม่เชื่อมั่นและผลกระทบต่อลงทุนพัฒนาของท่าเรือและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง อาทิ สายการเดินเรือ เจ้าของสินค้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ตัวแทนออกของรับอนุญาต ผู้ประกอบการขนส่งทางถนน ที่ต้องติดต่อและใช้งานท่าเรือกรุงเทพอยู่เป็นประจำ หน่วยงานหลัก ได้แก่ กระทรวงคมนาคม / การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 6.1-2 INFRA-2 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ (ต่อ)

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 2	มีช่องว่าง	ปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งชายฝั่งเชื่อมโยงกับท่าเรือกรุงเทพต่ำกว่าเป้าหมาย	**การให้การส่งเสริมการประกอบการเดินเรือชายฝั่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือในแม่น้ำกับท่าเรือแหลมฉบัง** เพื่อเพิ่มปริมาณกองเรือพาณิชย์ขนส่งชายฝั่งของไทย เพิ่มสัดส่วนการขนส่งชายฝั่ง ช่วยลดปัญหาจราจรติดขัดทางถนนและลดนทุนโลจิสติกส์ ด้วยการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การเงิน และการตลาด และการปรับอัตราค่าภาระ/ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากเรือชายฝั่งเพื่อเป็นการส่งเสริมการประกอบการเดินเรือชายฝั่ง หน่วยงานหลัก ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่า และการท่าเรือแห่งประเทศไทย
GAP 3	มีช่องว่าง	รักษาระดับความลึกร่องน้ำทางเดินเรือหน้าท่าเทียบเรือให้ได้ตามกำหนด โดยมีค่าเป้าหมาย 8.5 เมตร แต่ในปัจจุบันรักษาระดับความลึกร่องน้ำไว้ได้ 8.2 เมตร	**การเพิ่มการดำเนินงานในการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือหน้าท่าเทียบเรือ** ให้ได้ตามค่าเป้าหมายที่กำหนดเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ และเพื่อให้เรือสามารถเข้าออกได้โดยสะดวก หน่วยงานหลัก ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
GAP 4	ไม่มีช่องว่าง	-	-

ตารางที่ 6.1-3 INFRA-3 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนผู้ใช้บริการมีเป้าหมายเดียวกันที่ต้องการผลักดันให้ประเทศมีท่าเรือน้ำลึกเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนของประเทศ และต้องการให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักที่เป็นประตูการค้าของประเทศ	-
GAP 2	มีช่องว่าง	1) ระบบ Truck Queue ของท่าเรือยังทำงานได้ไม่สมบูรณ์ ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรแออัดทั้งภายในพื้นที่ท่าเรือและพื้นที่โดยรอบ สาเหตุสำคัญมาจากการขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย ทั้งผู้ให้บริการท่าเทียบเรือ กรมศุลกากร ผู้ประกอบการขนส่ง และหน่วยงานด้านจราจร ทำให้การจัดคิวรถบรรทุกและการไหลเวียนของรถเข้า-ออกท่าเรือไม่เป็นระบบเท่าที่ควร และภายในพื้นที่ท่าเรือยังขาดจุดจอดรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่เพียงพอ รถจำนวนมากจึงต้องจอดรอบนอกหรือริมถนนสาธารณะ ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดและเพิ่มความเสี่ยงด้านความปลอดภัย	**1) จัดระเบียบพื้นที่และบริหารการจราจร** โดยจัดสรรลานจอดรถบรรทุกที่รอเข้าท่าเทียบเรือเพิ่มขึ้นเพื่อลดการจอดซ้อนหรือไหลล้นสู่ถนนสาธารณะ หน่วยงานหลัก ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย **2) จัดให้มีเจ้าภาพในการจัดระเบียบการขนส่งและการจัดการช่องทางการเข้าออกของท่าเรือ** ทั้งกรณีรถบรรทุกและเรือ และสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ปฏิบัติงานขับขี่รถบรรทุกในการใช้งานระบบ Truck Queue หน่วยงานหลัก ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย **3) จัดให้มีพื้นที่รองรับการจอดรอคอยของรถบรรทุก** ในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง และสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับผู้ขับขี่ที่ต้องจอดรอคอยการรับส่งสินค้าเข้าออกท่าเรือ หน่วยงานหลัก ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย **4) นำระบบ Truck Queue มาใช้แบบครบวงจรทั้งหมด** เพื่อจัดลำดับการเข้าออกของรถบรรทุกเพื่อบริหารจัดการคิวรถบรรทุกทุกคันอย่างเป็นธรรม และลดความแออัดบริเวณหน้าทางเข้า หน่วยงานหลัก ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย **5) พัฒนา Application Dashboard บนโทรศัพท์มือถือ** พร้อมทั้งติดตั้ง CCTV และระบบตรวจสอบแบบเรียลไทม์เพื่อติดตามสถานการณ์จราจร หน่วยงานหลัก ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 6.1-3 INFRA-3 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง (ต่อ)

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
		2) ไม่สามารถเพิ่มปริมาณสินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) สำหรับสินค้าระหว่างประเทศที่ใช้บริการถ่ายลำ ณ ท่าเรือแหลมฉบังเพื่อเป็นประตูการค้าได้ เนื่องจากมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องสร้างอุปสรรคต่อการถ่ายลำของสินค้า	**การขอให้มีการปรับแก้ไขกฎหมายเพื่อให้หน่วยงานที่รักษาการตามกฎหมายที่ออกข้อกำหนดสำหรับสินค้าที่นำผ่านราชอาณาจักรไทย เพื่อให้หน่วยงานรักษาการตามกฎหมายดังกล่าวให้การยกเว้นไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือใบอนุญาตนำผ่านของสินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) เนื่องจากสินค้าระหว่างประเทศที่ทำการถ่ายลำ ณ ท่าเรือระหว่างประเทศ หรือท่าอากาศยานระหว่างประเทศ ไม่ได้มีการใช้หรือบริโภคสินค้าดังกล่าวภายในประเทศไทย เพื่อเพิ่มปริมาณสินค้าผ่านท่าและสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติของนานาประเทศที่เป็นศูนย์กลางการถ่ายลำของสินค้า** โดยหน่วยงานสำคัญที่มีการออกกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าถ่ายลำ อาทิ **(1) กระทรวงสาธารณสุข** โดยสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ได้ออกประกาศกระทรวงสาธารณสุขเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการในการผลิต การนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และการมีไว้ในครอบครองเพื่อใช้รับจ้างซึ่งวัตถุอันตรายที่สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยารับผิดชอบ ซึ่งออกตามความในกฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย เพื่อใช้บังคับกับวัตถุอันตรายชนิดที่ 1 2 และ 3 ทำให้การผ่านแดนต้องขออนุญาตทั้งที่ไม่ได้มีการบริโภคสินค้าดังกล่าวในไทย **(2) กระทรวงพาณิชย์** โดยกรมการค้าต่างประเทศ ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์จำนวนหลายฉบับโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักร ที่กำหนดให้สินค้าหลายประเภทห้ามนำผ่าน/ถ่ายลำในประเทศไทย เช่น ไม้ท่อนและไม้แปรรูปที่เป็นไม้พะยูง และสินค้าหลายประเภทต้องขอใบอนุญาตก่อนการถ่ายลำ เช่น รถยนต์ใช้แล้ว ข้าวสาลี โบราณวัตถุ เภสัชเคมีภัณฑ์ เครื่องยนต์ใช้แล้ว ทองคำ น้ำตาลทราย กาแฟ เป็นต้น **(3) กระทรวงอุตสาหกรรม** โดยกรมโรงงานอุตสาหกรรม มีการออกประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการในการผลิต การนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และการมีไว้ในครอบครองเพื่อใช้รับจ้างซึ่งวัตถุอันตรายที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมรับผิดชอบ เพื่อใช้บังคับกับวัตถุอันตรายชนิดที่ 1 และ 2 ทำให้การถ่ายลำต้องขออนุญาตทั้งที่ไม่ได้มีการบริโภคสินค้าดังกล่าวในไทย **(4) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์** โดยกรมวิชาการเกษตร มีการออกประกาศกรมวิชาการเกษตรเรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการนำเข้า นำผ่าน หรือนำเข้าเพื่อการส่งต่อทั้งสิ้น ต้องห้าม สิ่งกำกัด และสิ่งไม่ต้องห้าม ตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. 2507 ที่กำหนดให้สินค้าจำนวนมากต้องขอใบอนุญาตนำผ่าน/ ถ่ายลำ เช่น ไม้ตัดดอก ดอกไม้ พืช ผัก ด้ายป่าน รวมจำนวนมากกว่า 1,400 รายการ นอกจากนี้ยังมีกฎระเบียบต่าง ๆ จำนวนมากที่เป็นประกาศกระทรวงฯ และประกาศกรมฯ ที่กำหนดให้สินค้าที่หน่วยงานรับผิดชอบต้องขอใบอนุญาต อาทิ กรมประมง กรมปศุสัตว์ กรมวิชาการเกษตร กรมการค้าต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ กรมศิลปากร กรมการปกครอง สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมสรรพสามิต เป็นต้น หน่วยงานหลัก ได้แก่ คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการและขนส่งสินค้า (กบส.) และส่วนราชการที่เกี่ยวข้องที่มีส่วนรับผิดชอบกับส่วนการค้าหลักที่ผ่านแดนทางบก ได้แก่ กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรฯ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม

ตารางที่ 6.1-3 INFRA-3 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง (ต่อ)

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
		3) ปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งทางรางเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบังต่ำกว่าเป้าหมาย	**1) เพิ่มปริมาณและคุณภาพผู้ปฏิบัติงานด้านการขนถ่ายสินค้าและผู้ปฏิบัติงานยกขนตู้คอนเทนเนอร์ในลานปฏิบัติงาน** หน่วยงานหลัก ได้แก่ กระทรวงแรงงาน (กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน) และสถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน) และสถาบันอาชีวศึกษาที่เกี่ยวข้อง **2) การเพิ่มปริมาณการให้บริการเดินรถรางในเส้นทางระหว่าง ICD ลาดกระบังกับแหลมฉบัง และเส้นทางจากส่วนภูมิภาค** อาทิ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้เชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง หน่วยงานหลัก ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย **3) การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการลงทุนจัดหารถจักรและล้อเลื่อนมาให้บริการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)** เพิ่มขึ้น เนื่องจากที่ผ่านมามีขีดความสามารถให้บริการขนส่งระหว่าง ICD ลาดกระบัง – SRTO ท่าเรือแหลมฉบัง ไปวันละ 24 ขบวน (ไปและกลับ) เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางเป็นวันละ 30 ขบวน (ไปและกลับ) และลดปัญหาการจราจรติดขัดทางถนนในท่าเรือแหลมฉบัง หน่วยงานหลัก ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย **4) การเพิ่มขีดความสามารถของอุปกรณ์ตรวจสอบในอุโมงค์เอกซเรย์** เพื่อรองรับการขนส่งทางรางที่มีแนวโน้มขยายตัว หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมศุลกากร **5) การเพิ่มการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างการรับรู้**และการทดลองใช้บริการขนส่งตู้สินค้าทางราง หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมการขนส่งทางราง / การรถไฟแห่งประเทศไทย
		4) ปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งชายฝั่งเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบังต่ำกว่าเป้าหมาย	**การให้การส่งเสริมการประกอบการเดินเรือชายฝั่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือในแม่น้ำกับท่าเรือแหลมฉบัง** เพื่อเพิ่มปริมาณกองเรือพาณิชย์ขนส่งชายฝั่งของไทย เพิ่มสัดส่วนการขนส่งชายฝั่ง ช่วยลดปัญหาจราจรติดขัดทางถนนและลดนทุนโลจิสติกส์ ด้วยการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การเงิน และการตลาด และการปรับอัตราค่าภาระ/ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากเรือชายฝั่งเพื่อเป็นการส่งเสริมการประกอบการเดินเรือชายฝั่ง หน่วยงานหลัก ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กรมเจ้าท่า และการท่าเรือแห่งประเทศไทย
GAP 3	มีช่องว่าง	1) ขาดแคลนบุคลากรผู้ปฏิบัติงานด้านการขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะการยกขนตู้คอนเทนเนอร์ในลานปฏิบัติงาน	**เพิ่มปริมาณและคุณภาพผู้ปฏิบัติงานด้านการขนถ่ายสินค้าและผู้ปฏิบัติงานยกขนตู้คอนเทนเนอร์ในลานปฏิบัติงาน** หน่วยงานหลัก ได้แก่ กระทรวงแรงงาน (กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน) สถาบันพัฒนาคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน) และสถาบันอาชีวศึกษาที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 6.1-3 INFRA-3 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง (ต่อ)

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
		2) ยังไม่สามารถจัดการข้อร้องเรียนของลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะด้านการจัดการจราจร การปรับปรุงสภาพถนนภายในพื้นที่ท่าเรือที่ขรุขระและเป็นหลุมเป็นบ่อ และการจัดให้ที่ห้องสุขาและจุดบริการอาหารที่เพียงพอสำหรับผู้ปฏิบัติงานขับรถบรรทุกในพื้นที่จอดรอคอยสินค้า	**1) เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง** อาทิ เจ้าหน้ากักโรค และเจ้าหน้าที่ศุลกากร ให้เพิ่มระยะเวลาการปฏิบัติงานให้นานขึ้นเพื่อเร่งรัดการหมุนเวียนของสินค้าและรถบรรทุกในพื้นที่ท่าเรือ หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมศุลกากร และหน่วยงานกักกันโรค **2) การจัดการช่องทางการเข้าออกท่าเรือ** โดยเร่งเปิดช่องทางเข้า-ออกเพิ่มเติม และปรับเปลี่ยนช่องทางเข้า-ออกให้สอดคล้องกับสถานการณ์จราจรในแต่ละช่วงเวลา หน่วยงานหลัก ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย และกรมศุลกากร **3) เพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก** ได้แก่ ห้องสุขาเคลื่อนที่ และจุดบริการอาหารในพื้นที่ลานจอดรถบรรทุกที่รอเข้าท่าเทียบเรือ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ขับขี่รถบรรทุกสินค้า หน่วยงานหลัก ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย **4) เพิ่มงบประมาณในการบำรุงรักษาสภาพถนนภายในพื้นที่ท่าเรือที่ขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ** โดยเฉพาะในเขตพื้นที่ท่าเรือชุด A และ B ซึ่งเป็นพื้นที่แรกที่เริ่มมีการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง หน่วยงานหลัก ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
GAP 4	มีช่องว่าง	พนักงานขับรถบรรทุกที่เข้ามาใช้พื้นที่ โดยเฉพาะพนักงานขับรถบรรทุกที่ไม่ได้ขับรถเข้ามาในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประจำ ยังมีความรู้ความเข้าใจจำกัดในใช้ระบบการจองลำดับการนำรถเข้าออกพื้นที่ท่าเรือ (Truck Queue) และการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้งาน	**สร้างความรู้ความเข้าใจกับพนักงานผู้ปฏิบัติงานขับขี่รถบรรทุก** ร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถบรรทุกทุกรายที่นำรถผ่านเข้าออกท่าเรือแหลมฉบังสามารถใช้งานระบบ Truck Queue ได้อย่างถูกต้อง หน่วยงานหลัก ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 6.1-4 INFRA-4 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนผู้ใช้บริการมีเป้าหมายเดียวกันที่ต้องการผลักดันให้มี ICD ลาดกระบังเพื่อลดความแออัดของการดำเนินกิจกรรมการตรวจปล่อยและการบรรจุสินค้าในท่าเรือ ลดปัญหาการจราจรแออัดและมลพิษ ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และเพิ่มส่วนแบ่งการขนส่งทางราง	-
GAP 2	มีช่องว่าง	ปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งทางรางเชื่อมโยงระหว่าง ICD กับท่าเรือแหลมฉบังต่ำกว่าเป้าหมาย	**1) การจัดให้มีการกำหนดตัวชี้วัดเป้าหมายร่วมกัน** อาทิ กำหนดเป้าหมายปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งทางราง หน่วยงานหลัก ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย และการท่าเรือแห่งประเทศไทย **2) การแก้ไขข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549** เพื่อให้สามารถเดินรถได้หลายขบวนใน 1 ตอนภายในพื้นที่ เพื่อลดเวลาการรอคอยการเดินรถ หน่วยงานหลัก ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย **3) การสนับสนุนให้มีการลงทุนจัดหารถจักรและล้อเลื่อน** เพื่อมาใช้ในการให้บริการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่าง ICD กับ SRTO หน่วยงานหลัก ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย
GAP 3	มีช่องว่าง	การบริหารสัญญาการให้สัมปทานร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐยังเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ โดยภายหลังสัญญาสัมปทานสิ้นสุดลงเมื่อ พ.ศ. 2549 ได้มีการทำสัญญาสัญญาชั่วคราวมาจนถึงปัจจุบัน ทำให้ผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการในแต่ละสถานีฯ ใน ICD ไม่มีการเพิ่มการลงทุนในอุปกรณ์และระบบต่าง ๆ เพื่อยกระดับการให้บริการเพิ่มเติมเนื่องจากไม่มีเงื่อนเวลาการต่ออายุไม่มีความแน่นอน ขณะที่ปริมาณการใช้บริการมีการปรับตัวลดลงนับตั้งแต่ พ.ศ. 2565 มาจนถึงปัจจุบัน	**การเร่งหาข้อสรุปการสรรหาผู้ประกอบการเอกชนรายใหม่ที่เข้าร่วมลงทุนกับหน่วยงานเจ้าของโครงการโดยเร็ว** เพื่อให้มีการยกระดับการให้บริการของ ICD และดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน อุปกรณ์และระบบการให้บริการเพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการและเพิ่มปริมาณการใช้บริการและการขนส่งสินค้าทางราง หน่วยงานหลัก ได้แก่ กระทรวงคมนาคม และการรถไฟแห่งประเทศไทย
GAP 4	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการสื่อสารข้อมูลการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการถึงผลิตภัณฑ์การให้บริการ ทำให้ไม่มีช่องว่างที่ผู้ใช้บริการไม่รู้จักโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	-

ตารางที่ 6.1-5 INFRA-5 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนผู้ใช้บริการมีเป้าหมายเดียวกันที่ต้องการผลักดันให้มี SRTO เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางรางระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อลดความแออัดของการดำเนินกิจกรรมด้านการตรวจปล่อยและการบรรจุสินค้าในท่าเรือแหลมฉบัง ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และเพิ่มส่วนแบ่งการขนส่งทางราง	-
GAP 2	มีช่องว่าง	ปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งทางรางเชื่อมโยงระหว่าง ICD กับท่าเรือแหลมฉบังต่ำกว่าเป้าหมาย	**1) การจัดให้มีการกำหนดตัวชี้วัดเป้าหมายร่วมกัน** อาทิ กำหนดเป้าหมายปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งทางราง หน่วยงานหลัก ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย และการท่าเรือแห่งประเทศไทย **2) การแก้ไขข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549** เพื่อให้สามารถเดินรถได้หลายขบวนใน 1 ตอนภายในพื้นที่ เพื่อลดเวลาการรอคอยการเดินรถ หน่วยงานหลัก ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย **3) การสนับสนุนให้มีการลงทุนจัดหารถจักรและล้อเลื่อน** เพื่อมาใช้ในการให้บริการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่าง ICD กับ SRTO หน่วยงานหลัก ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย
GAP 3	มีช่องว่าง	การดำเนินการจัดหาและซ่อมบำรุงเครื่องมือยกขนหลัก อาทิ รถเครนเคลื่อนที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างคล่องตัวเนื่องจากต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดวิธีการการจัดซื้อจัดจ้างของรัฐ ทำให้ไม่สามารถรองรับความต้องการในการขนส่งสินค้าทางรางได้	**การปรับปรุงวิธีการจัดซื้อจัดจ้าง** โดยพิจารณาดำเนินการ (1) เร่งรัดการจัดซื้อจัดหาและซ่อมบำรุงเครื่องมือยกขนหลักให้เป็นไปตามแผนที่กำหนด หรือ (2) ใช้การเช่าโดยให้ผู้เช่าจัดให้มีเครื่องมือยกขนให้พร้อมเสมอต่อการปฏิบัติงานตลอดระยะเวลาเช่าเพื่อลดระยะเวลาในการดำเนินการจ้างซ่อมที่อาจไม่ทันต่อการให้บริการขนถ่ายสินค้า หน่วยงานหลัก ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย
GAP 4	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการสื่อสารข้อมูลการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการถึงผลิตภัณฑ์การให้บริการ ทำให้ไม่มีช่องว่างที่ผู้ใช้บริการไม่รู้จักโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	-

ตารางที่ 6.1-6 INFRA-6 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนารถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนผู้ใช้บริการมีเป้าหมายเดียวกันที่ต้องการผลักดันให้มีการเพิ่มส่วนแบ่งการขนส่งทางราง และเพิ่มขีดความสามารถและความรวดเร็วในการขนส่งตู้สินค้าบนเส้นทางระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง ตลอดจนเพิ่มขีดความสามารถในการเดินทางสัญจรระหว่างกรุงเทพฯ กับจังหวัดในภาคตะวันออก	-
GAP 2	มีช่องว่าง	ปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งทางรางเชื่อมโยงระหว่าง ICD กับท่าเรือแหลมฉบังต่ำกว่าเป้าหมาย	**1) การจัดให้มีการกำหนดตัวชี้วัดเป้าหมายร่วมกัน** อาทิ กำหนดเป้าหมายปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งทางราง หน่วยงานหลัก ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย และการท่าเรือแห่งประเทศไทย **2) การแก้ไขข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549** เพื่อให้สามารถเดินรถได้หลายขบวนใน 1 ตอนภายในพื้นที่ เพื่อลดเวลาการรอคอยการเดินรถ หน่วยงานหลัก ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย **3) การสนับสนุนให้มีการลงทุนจัดหารถจักรและล้อเลื่อน** เพื่อมาใช้ในการให้บริการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่าง ICD กับ SRTO หน่วยงานหลัก ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย
GAP 3	มีช่องว่าง	พนักงานขับรถไฟมีจำนวนไม่เพียงพอต่อการขยายขีดความสามารถในการให้บริการ	**การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของพนักงานขับรถไฟ** หน่วยงานหลัก ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย
GAP 4	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการสื่อสารข้อมูลการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการถึงผลิตภัณฑ์การให้บริการ ทำให้ไม่มีช่องว่างที่ผู้ใช้บริการไม่รู้จักโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	-

ตารางที่ 6.1-7 INFRA-7 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนผู้ใช้บริการมีเป้าหมายเดียวกันที่ต้องการผลักดันให้ประเทศไทยมีทางหลวงมาตรฐานสูงกว่าทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมระหว่างภูมิภาคเพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางสัญจรและการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น	-
GAP 2	มีช่องว่าง	การจัดให้มีจำนวนช่องเก็บเงินสำหรับรถบรรทุกให้เพียงพอกับความต้องการ	**การเพิ่มช่องเก็บเงินสำหรับรถบรรทุก** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง โดยเฉพาะด่านเก็บเงินสำคัญที่มีปริมาณรถบรรทุกใช้บริการมาก ได้แก่ ด่านลาดกระบัง และด่านหนองขาม หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมทางหลวง
GAP 3	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการปริมาณบุคลากรและทรัพยากรให้บริการสอดคล้องกับปริมาณการใช้งาน	-
GAP 4	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการสื่อสารข้อมูลการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการถึงผลิตภัณฑ์การให้บริการ ทำให้ไม่มีช่องว่างที่ผู้ใช้บริการไม่รู้จักโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	-

ผลการวิเคราะห์ช่องว่างการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

ส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ช่องว่างการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เพื่อใช้รองรับการสินค้าเป้าหมายของโครงการศึกษาจำนวน 10 โครงการ ประกอบด้วย (1) ด่านศุลกากรเชียงของ (2) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ (3) สำนักงานศุลกากรหนองคาย (4) ด่านศุลกากรมุกดาหาร (5) ด่านศุลกากรนครพนม (6) ด่านศุลกากรแม่สอด (7) ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (8) ด่านศุลกากรสะเดา (9) จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และ (10) จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง

ตารางที่ 6.1-8 FAL-1 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาด่านศุลกากรเชียงของ

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนผู้ใช้บริการมีเป้าหมายเดียวกันที่ต้องการยกระดับประตูการค้าทางบกของไทยเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) และจีน เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการค้าและการเดินทางข้ามแดน/ผ่านแดนที่เพิ่มมากขึ้น	-
GAP 2	ไม่มีช่องว่าง	มีการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกได้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการ	-
GAP 3	มีช่องว่าง	มีการจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ โดยเฉพาะในช่วงที่มีปริมาณการขนส่งมาก	**การพิจารณาจัดหาเครื่องเอกซเรย์เพิ่มเติมหรือนำเครื่องเอกซเรย์ ที่มีความสามารถในการตรวจสอบรวดเร็วมาใช้งาน** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ด่านศุลกากร โดยเฉพาะในช่วงที่มีปริมาณการขนส่งมาก เช่น ฤดูกาลส่งออกทุเรียนสดและแช่แข็งไปตลาดต่างประเทศ หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมศุลกากร
GAP 4	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการสื่อสารข้อมูลการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการถึงผลิตภัณฑ์การให้บริการ ทำให้ไม่มีช่องว่างที่ผู้ใช้บริการไม่รู้จักสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์	-

ตารางที่ 6.1-9 FAL-2 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนผู้ใช้บริการมีเป้าหมายเดียวกันที่ต้องการยกระดับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อให้มีการขนถ่ายสินค้าเชื่อมโยงระหว่างการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางถนนเพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) และจีน	-
GAP 2	มีช่องว่าง	ขาดการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน โดยด่านศุลกากรเชียงและด่านพรมแดนเชียงของซึ่งสร้างขึ้นมาเสร็จตั้งแต่ พ.ศ. 2556 ได้จัดให้มีพื้นที่ตรวจปล่อยสินค้าและรถยนต์ และมีอาคารทำการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (CIQ) ปฏิบัติงานตรวจปล่อยอยู่ที่บริเวณด่านศุลกากรและด่านพรมแดน ขณะเดียวกันกรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ตามมติคณะรัฐมนตรี และได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการระยะที่ 1 แล้วเสร็จ และพร้อมเปิดให้เอกชนเข้าใช้พื้นที่ภายใน พ.ศ. 2564 โดยในพื้นที่จะจัดให้มีบริการ CIQ อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมา ยังไม่ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาปฏิบัติงานในพื้นที่	**บูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** เพื่อป้องกันการลงทุนพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ที่อาจมีการใช้ประโยชน์ไม่คุ้มค่า โดยการออกแบบศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง หรือศูนย์ขนส่งชายแดนจำเป็นต้องมีการบูรณาการการทำงานระหว่างด่านศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ หน่วยงานตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้าอื่น ๆ และการรถไฟแห่งประเทศไทย ตั้งแต่ขั้นตอนการหาพื้นที่และการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก การจัดการช่องทางการผ่านเข้า/ออก เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้งาน ช่วยลดระยะเวลาและต้นทุนในการขนส่งระหว่างประเทศ และลดการทำงานที่ซ้ำซ้อน หน่วยงานหลัก ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมศุลกากร การรถไฟแห่งประเทศไทย และหน่วยงานตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้า อาทิ กรมปศุสัตว์ และกรมส่งเสริมการเกษตร
GAP 3	มีช่องว่าง	การก่อสร้างเส้นทางรถไฟและการจัดให้มีขบวนรถขนส่งสินค้าทางรางเข้าสู่พื้นที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชียงของดำเนินการล่าช้าไม่เป็นไปตามแผน	**การเร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟและการจัดหาหัวรถจักรและล้อเลื่อน** เพื่อให้บริการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชียงของ หน่วยงานหลัก ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย
GAP 4	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการสื่อสารข้อมูลการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการถึงผลิตภัณฑ์การให้บริการ ทำให้ไม่มีช่องว่างที่ผู้ใช้บริการไม่รู้จักสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์	-

ตารางที่ 6.1-10 FAL-3 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาสำนักงานศุลกากรหนองคาย

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนผู้ใช้บริการมีเป้าหมายเดียวกันที่ต้องการยกระดับประตูการค้าทางบกของไทยเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) และจีน เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการค้าและการเดินทางข้ามแดน/ผ่านแดนที่เพิ่มมากขึ้น	-
GAP 2	ไม่มีช่องว่าง	มีการพัฒนาพื้นที่สำนักงานศุลกากรหนองคายและด่านพรมแดนหนองคายในพื้นที่ที่กำหนดเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ ตลอดจนมีการจัดให้มีพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟหนองคายสำหรับการดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าที่ขนส่งทางรางเชื่อมโยงระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและจีน	-
GAP 3	มีช่องว่าง	โดยเฉพาะสินค้าที่ต้องผ่านการสแกนและตรวจสอบอย่างเข้มงวดก่อนส่งต่อขึ้นรถไฟลาว-จีน เครื่องเอกซเรย์ที่ใช้ในปัจจุบันมีข้อจำกัดทั้งด้านจำนวนและศักยภาพในการตรวจสอบ ทำให้ไม่สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นได้อย่างทันท่วงที	**1) การพิจารณาจัดหาเครื่องเอกซเรย์เพิ่มเติมหรือนำเครื่องเอกซเรย์ที่มีความสามารถในการตรวจสอบรวดเร็วมาใช้งาน** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ด่านศุลกากรหรือพื้นที่ที่จัดให้ต้องมีการตรวจสอบสินค้าที่ขนส่งทางราง หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมศุลกากร **2) การดำเนินการปรับปรุงสภาพถนนในพื้นที่ด่านศุลกากรและบริเวณสถานีรถไฟหนองคาย** ที่มีความชำรุดทรุดโทรมและเป็นหลุมเป็นบ่อ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง (เป็นการดำเนินงานในช่วงระหว่างที่ยังไม่ได้เปิดใช้งานศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางราง จังหวัดหนองคาย หรือศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้านาทา) หน่วยงานหลัก ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรมศุลกากร
GAP 4	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการสื่อสารข้อมูลการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการถึงผลิตภัณฑ์การให้บริการ ทำให้ไม่มีช่องว่างที่ผู้ใช้บริการไม่รู้จักสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์	-

ตารางที่ 6.1-11 FAL-4 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาด่านศุลกากรมุกดาหาร

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนผู้ใช้บริการมีเป้าหมายเดียวกันที่ต้องการยกระดับประตูการค้าทางบกของไทยเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) เวียดนาม และจีน เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการค้าและการเดินทางข้ามแดน/ผ่านแดนที่เพิ่มขึ้น	-
GAP 2	มีช่องว่าง	ปัญหาการไม่สามารถปฏิบัติงานพิธีการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) เพื่อลดระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าและรถบรรทุกที่ขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว และเพื่อให้สอดคล้องกับความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement)	**เร่งรัดและกำหนดความชัดเจนในการดำเนินพิธีการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (SSI) ในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA)** ณ ด่านมุกดาหาร โดยเฉพาะประเด็นการกำหนดพื้นที่ในการตรวจสินค้าร่วมกันของเจ้าหน้าที่ไทยและ สปป.ลาว ให้มีความเหมาะสมไม่กระทบต่อความมั่นคง รวมทั้งประเด็นข้อกฎหมายเกี่ยวกับสินค้าที่มีการควบคุมและอนุญาต นำเข้าส่งออกของทั้ง 2 ประเทศที่ยังคงมีความแตกต่างกัน เพื่อกำหนดความรับผิดชอบในการดำเนินการในกรณีที่เกิดปัญหา นอกจากนี้ พิจารณาความเป็นไปได้ในการกำหนดให้จุดผ่านแดนทางบกอื่นๆ ในประเทศไทยที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) เพื่อให้การลงทุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ด่านศุลกากรมีการใช้งานได้อย่างคุ้มค่า หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมศุลกากร และกระทรวงคมนาคม
GAP 3	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการปริมาณบุคลากรและทรัพยากรให้บริการสอดคล้องกับปริมาณการใช้งาน	-
GAP 4	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการสื่อสารข้อมูลการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการถึงผลิตภัณฑ์การให้บริการ ทำให้ไม่มีช่องว่างที่ผู้ใช้บริการไม่รู้จักสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์	-

ตารางที่ 6.1-12 FAL-5 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาด่านศุลกากรนครพนม

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนผู้ใช้บริการมีเป้าหมายเดียวกันที่ต้องการยกระดับประตูการค้าทางบกของไทยเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) เวียดนาม และจีน เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการค้าและการเดินทางข้ามแดน/ผ่านแดนที่เพิ่มขึ้น	-
GAP 2	ไม่มีช่องว่าง	มีการพัฒนาพื้นที่ด่านศุลกากรนครพนมและด่านพรมแดนนครพนมในพื้นที่ที่กำหนดเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางถนนและการเดินทางสัญจรระหว่างประเทศ	-
GAP 3	มีช่องว่าง	ความไม่เพียงพอของเครื่องเอกซเรย์ เมื่อเทียบกับปริมาณตู้สินค้าที่ต้องผ่านการตรวจสอบในแต่ละวัน เครื่องเอกซเรย์ที่มีอยู่ต้องรองรับการตรวจสินค้าจำนวนมาก ทำให้เกิดการรอคิวสะสม ระยะเวลาในการตรวจปล่อยยืดเยื้อ และส่งผลต่อความล่าช้าในห่วงโซ่การขนส่งและโลจิสติกส์โดยรวม	**การจัดหาเครื่องเอกซเรย์เพิ่มเติมหรือนำเครื่องเอกซเรย์**ที่มีความสามารถในการตรวจสอบรวดเร็วมาใช้งาน หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมศุลกากร
GAP 4	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการสื่อสารข้อมูลการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการถึงผลิตภัณฑ์การให้บริการ ทำให้ไม่มีช่องว่างที่ผู้ใช้บริการไม่รู้จักสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์	-

ตารางที่ 6.1-13 FAL-6 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาด่านศุลกากรแม่สอด

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนผู้ใช้บริการมีเป้าหมายเดียวกันที่ต้องการยกระดับประตูการค้าทางบกของไทยเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (เมียนมา) เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการค้าและการเดินทางข้ามแดน/ผ่านแดนที่เพิ่มมากขึ้น	-
GAP 2	มีช่องว่าง	1) การดำเนินการก่อสร้างด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่ยังไม่แล้วเสร็จในขณะที่ด่านพรมแดนแม่สอดได้ก่อสร้างเสร็จก่อนหน้านั้นเป็นเวลาหลายปี ส่งผลให้ไม่สามารถใช้พื้นที่บริเวณด่านศุลกากรในแบ่งเบาภาระในการตรวจสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้นที่ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2	**การเร่งรัดการก่อสร้างด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่** ให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่าน <u>หน่วยงานหลัก</u> ได้แก่ กรมศุลกากร
		2) มีกฎหมายหลายฉบับที่สร้างอุปสรรคต่อการผ่านแดนของสินค้า (Transit Cargo) สำหรับสินค้าระหว่างประเทศที่ใช้ด่านศุลกากรแม่สอดเป็นประตูการค้า	**การขอให้มีการปรับแก้ไขกฎหมายเพื่อให้หน่วยงานที่รักษาการตามกฎหมายที่ออกข้อกำหนดสำหรับสินค้าที่นำผ่านราชอาณาจักรไทย เพื่อให้หน่วยงานรักษาการตามกฎหมายดังกล่าวให้การยกเว้นไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือใบอนุญาตนำผ่านของสินค้าผ่านแดน (Transit Cargo) เนื่องจากสินค้าระหว่างประเทศที่ทำการผ่านแดน ณ ด่านพรมแดนทางบกของไทย เพื่อนำออกผ่านเข้า/ออกจากไทยที่ด่านถาวรทางบก ท่าเรือระหว่างประเทศ และท่าอากาศยานระหว่างประเทศ ไม่ได้มีการใช้หรือบริโภคสินค้าดังกล่าวภายในประเทศไทย เพื่อเพิ่มรายได้ด้านการให้บริการโลจิสติกส์ในไทย และเพื่อให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติของนานาประเทศที่เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์** โดยหน่วยงานสำคัญที่มีการออกกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดน อาทิ **(1) กระทรวงสาธารณสุข** โดยสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ได้ออกประกาศกระทรวงสาธารณสุขเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการในการผลิต การนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และการมีไว้ในครอบครองเพื่อใช้รับจ้างซึ่งวัตถุอันตรายที่สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยารับผิดชอบ ซึ่งออกตามความในกฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย เพื่อใช้บังคับกับวัตถุอันตรายชนิดที่ 1 2 และ 3 ทำให้การผ่านแดนต้องขออนุญาตทั้งที่ไม่ได้มีการบริโภคสินค้าดังกล่าวในไทย **(2) กระทรวงพาณิชย์** โดยกรมการค้าต่างประเทศ ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์จำนวนหลายฉบับโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักร ที่กำหนดให้สินค้าหลายประเภทห้ามนำผ่าน/ผ่านแดนในประเทศไทย เช่น ไม้ท่อนและไม้แปรรูปที่เป็นไม้พะยูง และสินค้าหลายประเภทต้องขอใบอนุญาตก่อนการถ่ายลำ เช่น รถยนต์ใช้แล้ว ข้าวสาลี โบราณวัตถุ เภสัชเคมีภัณฑ์ เครื่องยนต์ใช้แล้ว ทองคำ น้ำตาลทราย กาแฟ เป็นต้น **(3) กระทรวงอุตสาหกรรม** โดยกรมโรงงานอุตสาหกรรม มีการออกประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการในการผลิต การนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และการมีไว้ในครอบครองเพื่อใช้รับจ้างซึ่งวัตถุอันตรายที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมรับผิดชอบ เพื่อใช้บังคับกับวัตถุอันตรายชนิดที่ 1

ตารางที่ 6.1-13 FAL-6 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาด่านศุลกากรแม่สอด (ต่อ)

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
			และ 2 ทำให้การผ่านแดนต้องขออนุญาตทั้งที่ไม่ได้มีการบริโภคสินค้าดังกล่าวในไทย **(4) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์** โดยกรมวิชาการเกษตร มีการออกประกาศกรมวิชาการเกษตรเรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการนำเข้า นำผ่าน หรือนำเข้าเพื่อการส่งต่อซึ่งสิ่งต้องห้าม สิ่งกำกัด และสิ่งไม่ต้องห้าม ตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.2507 ที่กำหนดให้สินค้าจำนวนมากต้องขอใบอนุญาตนำผ่าน/ ผ่านแดน เช่น ไม้ตัดดอก ดอกไม้ พืช ผัก ด้ายป่าน รวมจำนวนมากกว่า 1,400 รายการ นอกจากนี้ ยังมีกฎระเบียบต่าง ๆ จำนวนมากที่เป็นประกาศกระทรวงฯ และประกาศกรมฯ ที่กำหนดให้สินค้าที่หน่วยงานรับผิดชอบต้องขอใบอนุญาต อาทิ กรมประมง กรมปศุสัตว์ กรมวิชาการเกษตร กรมการค้าต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ กรมศิลปากร กรมการปกครอง สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรมกรมสรรพสามิต เป็นต้น หน่วยงานหลัก ได้แก่ คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) และส่วนราชการที่เกี่ยวข้องที่มีส่วนรับผิดชอบกับส่วนการค้าหลักที่ผ่านแดนทางบก ได้แก่ กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรฯ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม
GAP 3	มีช่องว่าง	1) ความไม่เพียงพอของเครื่องเอกซเรย์ เมื่อเทียบกับปริมาณตู้สินค้าที่ต้องผ่านการตรวจสอบในแต่ละวัน เครื่องเอกซเรย์ที่มีอยู่ต้องรองรับการตรวจสินค้าจำนวนมาก ทำให้เกิดการรอคิวสะสม ระยะเวลาในการตรวจปล่อยยืดเยื้อ และส่งผลต่อความล่าช้าในห่วงโซ่การขนส่งและโลจิสติกส์โดยรวม	**การจัดหาเครื่องเอกซเรย์เพิ่มเติมหรือนำเครื่องเอกซเรย์**ที่มีความสามารถในการตรวจสอบรวดเร็วมาใช้งาน หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมศุลกากร
		2) การจัดการสินค้าตกค้างและของกลางยังมีระบบการรักษาความปลอดภัยไม่เพียงพอ	**(2) เพิ่มขีดความสามารถในการดูแลรักษาสินค้าตกค้างและของกลาง**ที่มีการจัดเก็บอยู่ในบริเวณพื้นที่ด่าน หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมศุลกากร
GAP 4	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการสื่อสารข้อมูลการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการถึงผลิตภัณฑ์การให้บริการ ทำให้ไม่มีช่องว่างที่ผู้ใช้บริการไม่รู้จักสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์	-

ตารางที่ 6.1-14 FAL-7 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาด่านศุลกากรอรัญประเทศ

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนผู้ใช้บริการมีเป้าหมายเดียวกันที่ต้องการยกระดับประตูการค้าทางบกของไทยเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา) และเวียดนาม เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการค้าและการเดินทางข้ามแดน/ผ่านแดนที่เพิ่มมากขึ้น	-
GAP 2	มีช่องว่าง	ด่านศุลกากรอรัญประเทศ และด่านพรมแดนทุกที่อยู่ในความดูแลรับผิดชอบของด่านศุลกากรอรัญประเทศมีการออกแบบให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งาน ยกเว้นด่านบ้านป่าไร่ ซึ่งก่อสร้างแล้วเสร็จ มีสภาพเป็น “โครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์” สำหรับการเดินทางเข้า-ออกของรถบรรทุก เนื่องจากไม่สอดคล้องกับนโยบายของฝ่ายกัมพูชาที่กำหนดทิศทางการขนส่งสินค้าให้ใช้เส้นทางด่านหนองเอี่ยน-ด่านสตึงบทเป็นหลัก แทนการเชื่อมต่อกับด่านใหม่ฝั่งไทย ส่งผลให้กระแสการขนส่งสินค้าทางถนนยังคงกระจุกตัวอยู่บริเวณด่านบ้านคลองลึก (ด่านเดิม) ขณะที่ด่านป่าไร่ ซึ่งลงทุนก่อสร้างแล้ว กลับไม่ได้รับการใช้งานตามศักยภาพ	**ศึกษากำหนดรูปแบบการบริการที่เหมาะสม**เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทการค้า การลงทุน และการขนส่งระหว่างประเทศ หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมศุลกากร
GAP 3	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการปริมาณบุคลากรและทรัพยากรให้บริการสอดคล้องกับปริมาณการใช้งาน	-
GAP 4	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการสื่อสารข้อมูลการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการถึงผลิตภัณฑ์การให้บริการ ทำให้ไม่มีช่องว่างที่ผู้ใช้บริการไม่รู้จักสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์	-

ตารางที่ 6.1-15 FAL-8 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาด่านศุลกากรสะเดา

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนผู้ใช้บริการมีเป้าหมายเดียวกันที่ต้องการยกระดับประตูการค้าทางบกของไทยเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (มาเลเซีย) และสิงคโปร์ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการค้าและการเดินทางข้ามแดน/ผ่านแดนที่เพิ่มมากขึ้น	-
GAP 2	มีช่องว่าง	การพัฒนาด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่สะท้อนช่องว่างด้าน “การออกแบบและการบูรณาการกับประเทศเพื่อนบ้าน” อย่างชัดเจน เนื่องจากการก่อสร้างด่านใหม่ไม่ได้มีการประสานงานด้านผังและทิศทางการเข้า-ออกกับด่านบูกิตกายูฮิตัมของมาเลเซียตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบ ส่งผลให้ช่องทางประตูทางเข้า-ออกของด่านใหม่ไม่สอดคล้องกันในเชิงกายภาพและการไหลของจราจร	**การบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานศุลกากรของไทยกับประเทศมาเลเซียเพื่อ**ป้องกันการลงทุนพัฒนาการออกแบบบช่องทางการผ่านเข้า/ออกประเทศ เพื่อหาข้อสรุปร่วมกันก่อนทำการลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการลดต้นทุนโลจิสติกส์และอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง และดำเนินการเจรจาขอความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้มีการเปิดช่องทางเข้า/ออกใหม่เพิ่มเติม ที่เชื่อมโยงกับด่านศุลกากรและด่านพรมแดนสะเดา เพื่อลดปัญหาความแออัดบริเวณหน้าด่านพรมแดนที่ใช้อยู่เดิม หน่วยงานหลัก ได้แก่ กระทรวงการต่างประเทศ / กรมศุลกากร
GAP 3	มีช่องว่าง	ขาดการจัดระเบียบการเข้าออกของรถบรรทุก ทำให้มีทั้งรถเปล่าที่จะเข้าไปรับตู้สินค้าในฝั่งมาเลเซียและรถที่เอกสารไม่สมบูรณ์รวมต่อแถวเดียวกับรถบรรทุกที่พร้อมส่งออก ทำให้เกิดปัญหารถติดเป็นเวลานาน สร้างต้นทุนของผู้ประกอบการขนส่ง	**การดำเนินการจัดระเบียบการเข้าออกของรถบรรทุก** เพื่อลดการจราจรติดขัดและความรวดเร็วในการตรวจปล่อยรถบรรทุกที่ผ่านเข้าออกช่องทางระหว่างประเทศ หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมศุลกากร
GAP 4	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการสื่อสารข้อมูลการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการถึงผลิตภัณฑ์การให้บริการ ทำให้ไม่มีช่องว่างที่ผู้ใช้บริการไม่รู้จักสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์	

ตารางที่ 6.1-16 FAL-9 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาจุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนผู้ใช้บริการเดียวกันที่ต้องการให้มีท่าเทียบเรือสินค้าติดแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและลดต้นทุนการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะสินค้าเทกองแห้ง	-
GAP 2	ไม่มีช่องว่าง	ท่าเรือเอกชนมีการขออนุญาตก่อสร้างท่าเรือแม่น้ำ (สิ่งล่วงล้ำลำน้ำ) ตามรูปแบบและในพื้นที่ที่หน่วยงานภาครัฐกำหนด เพื่อรองรับการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกที่อยู่ในรูปของสินค้าเทกอง ซึ่งสามารถลดช่วยต้นทุนโลจิสติกส์เนื่องจากใช้การขนส่งโดยเรือโป๊ะที่ไม่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและใช้เรือลากจูงเพื่อขนส่ง ทำให้สามารถประหยัดต้นทุนได้	-
GAP 3	มีช่องว่าง	1) การเดินเรือสามารถทำได้ลำบากในช่วงฤดูแล้ง เนื่องจากมีความกว้างและความลึกร่องน้ำไม่เพียงพอต่อการเดินเรือเข้าออกท่าเทียบเรือได้ตลอดเวลา	**1) การเร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง** เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเส้นทางเดินเรือ ตลอดจนสร้างอุปกรณ์กันการกระแทกของเรือกับเขื่อนในบางช่วงของลำน้ำเพื่อป้องกันความเสียหายของเรือและสินค้า หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมเจ้าท่า **2) การดำเนินการขุดลอกร่องน้ำ** เพื่อให้สามารถทำการเดินเรือได้ตลอดทั้งปี หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมเจ้าท่า และกรมชลประทาน
		2) การจอดเรือระหว่างรอขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือเอกชนยังไม่มีระเบียบ มีการจอดเรือซ้อนลำกัน ในขณะที่เส้นทางการเดินเรือมีจำกัด ทำให้เกิดความแออัดคับคั่งของการจราจรทางน้ำและความไม่ปลอดภัยในการเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก	**การเพิ่มความเข้มงวดและอัตรากำลังเจ้าหน้าที่**ในการดำเนินการตรวจตราการเดินเรือ การจัดระเบียบการจอดเรือ การกำหนดจุดจอดเรือ หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมเจ้าท่า
GAP 4	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการสื่อสารข้อมูลการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการถึงผลิตภัณฑ์การให้บริการ ทำให้ไม่มีช่องว่างที่ผู้ใช้บริการไม่รู้จักสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์	-

ตารางที่ 6.1-17 FAL-10 การจัดกลุ่มช่องว่างของการพัฒนาจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง

ช่องว่าง	ผลการสำรวจ	คำอธิบาย	แนวทางการลดช่องว่าง (Bridging Gap)
GAP 1	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานภาครัฐและเอกชนผู้ใช้บริการมีเป้าหมายเดียวกันที่ต้องการการกำหนดให้มีที่จอดเรือขนาดใหญ่ที่บรรทุกสินค้าเทกอง ซึ่งเป็นเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่และกินน้ำลึกที่ไม่สามารถนำเรือเข้าไปขนส่งสินค้าถึงพื้นที่ตอนในในแม่น้ำเจ้าพระยาหรือแม่น้ำป่าสักได้ ซึ่งเกาะสีชังเป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมเนื่องจากมีระดับน้ำลึก คลื่นลมสงบ และได้นำมาใช้ขนถ่ายมาเป็นเวลาหลายทศวรรษก่อนการเกิดขึ้นของท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือเอกชนอื่นในทะเลภาคตะวันออก และเป็นวิธีการขนถ่ายสินค้าที่สามารถช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้สำหรับสินค้าเทกองแห้ง	-
GAP 2	ไม่มีช่องว่าง	มีการกำหนดพื้นที่ที่จอดเรือและพื้นที่อนุญาตให้ทำการขนถ่ายได้อย่างเหมาะสม และมีการกำหนดมาตรการห้ามการทิ้งขยะและสิ่งปฏิกูลลงทะเล	-
GAP 3	มีช่องว่าง	1) ขาดการบังคับกฎระเบียบตามข้อกำหนดเนื่องจากขาดระบบในการตรวจสอบการทิ้งขยะหรือสิ่งปฏิกูลลงทะเลได้ตลอดเวลา อันเป็นผลจากพื้นที่ปฏิบัติการขนถ่ายอยู่กลางทะเล	**การพิจารณาความเหมาะสมในการให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคี** MARPOL Annex 5 **(ภาคผนวก 5) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อป้องกันมลพิษจากขยะจากเรือ** ซึ่งใช้บังคับเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 100 ตันกรอสขึ้นไป หรือเรือที่บรรทุกคนตั้งแต่ 15 คนขึ้นไป หน่วยงานหลัก ได้แก่ กรมเจ้าท่า และกรมควบคุมมลพิษ
		2) ขีดความสามารถในการกำจัดขยะของเทศบาลตำบลเกาะสีชังซึ่งต้องรับผิดชอบกำจัดขยะที่เกิดขึ้นบนเกาะและขยะที่เรือรับขนขยะจากเรือเดินสมุทรและเรือโป๊ะมากำจัดที่เทศบาลตำบลเกาะสีชังยังมีไม่เพียงพอ	**การเพิ่มงบประมาณและยกระดับทักษะการจัดการขยะ**ของเทศบาลตำบลเกาะสีชัง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศูนย์กำจัดขยะและเป็นพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากขยะจากเรือสินค้า เพื่อให้มีขีดความสามารถในการจัดการขยะที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมบนเกาะและขยะ/สิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นจากเรือที่จอดขนถ่ายสินค้าบริเวณที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง ตลอดจนพิจารณายกระดับศูนย์กำจัดขยะของเทศบาลตำบลเกาะสีชังให้เป็นศูนย์จัดการขยะจากเรือสินค้า หน่วยงานหลัก ได้แก่ เทศบาลตำบลเกาะสีชัง ภายใต้การสนับสนุนจากกรมควบคุมมลพิษ กรมเจ้าท่า และกระทรวงมหาดไทย
GAP 4	ไม่มีช่องว่าง	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการสื่อสารข้อมูลการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการถึงผลิตภัณฑ์การให้บริการ ทำให้ไม่มีช่องว่างที่ผู้ใช้บริการไม่รู้จักสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์	-

ผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ช่องว่าง Gap Analysis ข้างต้น จะให้ทราบข้อจำกัดสำคัญที่ส่งผลต่อความล้มเหลว ปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลต่อการดำเนินงาน และแนวทางการปรับปรุงเพื่อเปิดช่องว่างในการใช้ประโยชน์ของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของทั้ง 17 โครงการ ซึ่งผลลัพธ์นี้ที่ปรึกษาจะทำการประเมินประสิทธิภาพและความยากง่ายของการนำแนวทางการปรับลดช่องว่าง (Bridging Gap Measures) มาใช้ในการยกระดับการดำเนินงานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ในลำดับถัดไป

6.2 การประเมินประสิทธิภาพและความยากง่ายของการนำแนวทางการปรับลดช่องว่าง (Bridging Gap Measures) มาใช้ในการยกระดับการดำเนินงานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

หลังจากวิเคราะห์ช่องว่างและได้แนวทางลดช่องว่าง (Bridging Gap) แล้ว ในส่วนต่อไปเป็นการจัดกลุ่มมาตรการหรือแนวทางในการปรับลดช่องว่าง ที่สามารถดำเนินการให้ผลลัพธ์ชัดเจน โดยพิจารณาจากการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) ที่ประเมินจาก 2 มิติ ได้แก่

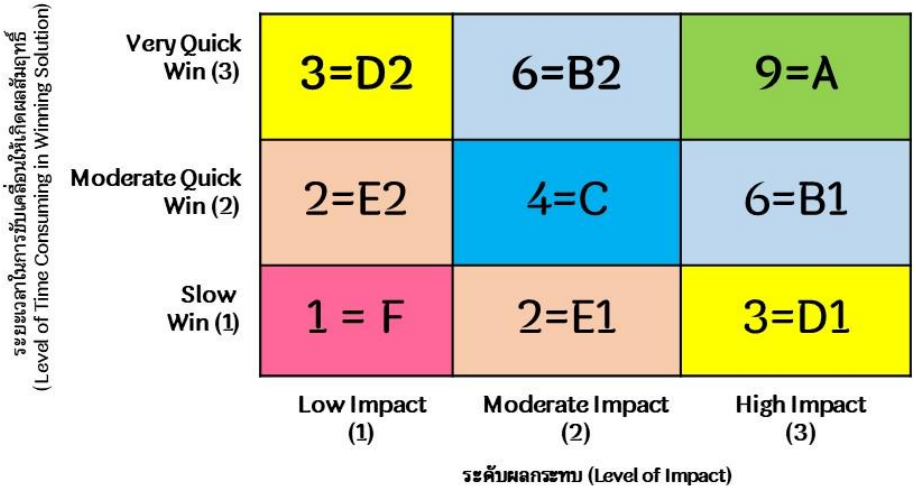
6.2.1 ระดับผลกระทบ (Level of Impact) ของการใช้มาตรการหรือแนวทางที่ส่งผลดีต่อการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ อาทิ การลดต้นทุนโลจิสติกส์ในการเคลื่อนย้ายและจัดเก็บสินค้า ลดต้นทุนขนส่ง ลดระยะเวลาในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง หรือสอดคล้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะการเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมที่อาจเป็นเงื่อนไขบังคับที่ประเทศคู่ค้านำมาใช้เป็นข้อกีดกันทางการค้าและการส่งออกสินค้าของไทย ซึ่งแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ **(ก) High Impact มีค่าเท่ากับ 3** หมายถึง มาตรการหรือแนวทางช่วยให้เกิดผลดีต่อการปฏิบัติงานโลจิสติกส์อย่างมาก **(ข) Moderate Impact มีค่าเท่ากับ 2** หมายถึง มาตรการหรือแนวทางช่วยให้เกิดผลดีต่อการปฏิบัติงานโลจิสติกส์ปานกลาง และ **(ค) Low Impact มีค่าเท่ากับ 1** หมายถึง มาตรการหรือแนวทางช่วยให้เกิดผลดีต่อการปฏิบัติงานโลจิสติกส์น้อย

6.2.2 ระยะเวลาในการขับเคลื่อนมาตรการหรือแนวทางให้เกิดผลสัมฤทธิ์ (Level of Time Consuming in Winning Solution) โดยพิจารณาถึงความยากง่ายในการขับเคลื่อนมาตรการหรือแนวทางให้เกิดผลสัมฤทธิ์โดยพิจารณาถึงปัจจัยต่าง ๆ อาทิ ความรวดเร็วในการปรับแก้กฎหมายหรือกฎระเบียบ ความรวดเร็วในการจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์ หรือระบบในการปฏิบัติงาน ความรวดเร็วในการได้รับงบประมาณเพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามมาตรการหรือแนวทางที่เสนอ ความรวดเร็วในการเพิ่มปริมาณหรือคุณภาพของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน และความรวดเร็วในการบูรณาการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภายในประเทศและหน่วยงานต่างประเทศ ซึ่งแบ่งเป็น 3 ระดับ ได้แก่ **(ก) Very Quick Win มีค่าเท่ากับ 3** หมายถึง การขับเคลื่อนมาตรการหรือแนวทางที่เสนอในระยะเวลาไม่มากและสามารถดำเนินเสร็จได้ภายในระยะเวลาไม่เกิน 1 ปี **(ข) Moderate Quick Win มีค่าเท่ากับ 2** หมายถึง การขับเคลื่อนมาตรการหรือแนวทางที่เสนอในระยะเวลาไม่มากและสามารถดำเนินเสร็จได้อาจใช้เวลามากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 2 ปี และ **(ค) Slow Win มีค่าเท่ากับ 1** หมายถึง การขับเคลื่อนมาตรการหรือแนวทางที่เสนออาจใช้เวลามากกว่า 2 ปีขึ้นไป

จากนั้นจะนำผลของระดับผลกระทบคูณกับระยะเวลาในการขับเคลื่อนฯ โดยมีคะแนนตั้งแต่ 9 (3 x 3) จนถึง 1 (1 x 1) และจัดแบ่งแนวทาง/มาตรการที่เสนอออกเป็น 6 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่ม A B C D E และ F ประกอบด้วย

- **กลุ่ม A** เป็นกลุ่มมาตรการ/แนวทางที่ส่งผลดีต่อการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์มากและใช้เวลาน้อยในการขับเคลื่อนให้เกิดผลสัมฤทธิ์ (High Impact & Very Quick Win) โดยเป็นมาตรการที่มีคะแนน 9 (3 x 3)

- **กลุ่ม B1** เป็นกลุ่มมาตรการ/แนวทางที่ส่งผลดีต่อการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์มากและใช้เวลาปานกลางในการขับเคลื่อนให้เกิดผลสัมฤทธิ์ (High Impact & Moderate Quick Win) โดยเป็นมาตรการที่มีคะแนน 6 (3 x 2)
- **กลุ่ม B2** เป็นกลุ่มมาตรการ/แนวทางที่ส่งผลดีต่อการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ปานกลางและใช้เวลาน้อยในการขับเคลื่อนให้เกิดผลสัมฤทธิ์ (Moderate Impact & Very Quick Win) โดยเป็นมาตรการที่มีคะแนน 6 (2 x 3)
- **กลุ่ม C** เป็นกลุ่มมาตรการ/แนวทางที่ส่งผลดีต่อการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ปานกลางและใช้เวลาปานกลางในการขับเคลื่อนให้เกิดผลสัมฤทธิ์ (Moderate Impact & Moderate Quick Win) โดยเป็นมาตรการที่มีคะแนน 4 (2 x 2)
- **กลุ่ม D1** เป็นกลุ่มมาตรการ/แนวทางที่ส่งผลดีต่อการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์มากและใช้เวลานานในการขับเคลื่อนให้เกิดผลสัมฤทธิ์ (High Impact & Slow Win) โดยเป็นมาตรการที่มีคะแนน 3 (3 x 1)
- **กลุ่ม D2** เป็นกลุ่มมาตรการ/แนวทางที่ส่งผลดีต่อการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์น้อยและใช้เวลาน้อยในการขับเคลื่อนให้เกิดผลสัมฤทธิ์ (Low Impact & Very Quick Win) โดยเป็นมาตรการที่มีคะแนน 3 (1 x 3)
- **กลุ่ม E1** เป็นกลุ่มมาตรการ/แนวทางที่ส่งผลดีต่อการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ปานกลางและใช้เวลานานในการขับเคลื่อนให้เกิดผลสัมฤทธิ์ (Moderate Impact & Slow Win) โดยเป็นมาตรการที่มีคะแนน 2 (2 x 1)
- **กลุ่ม E2** เป็นกลุ่มมาตรการ/แนวทางที่ส่งผลดีต่อการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์น้อยและใช้เวลาปานกลางในการขับเคลื่อนให้เกิดผลสัมฤทธิ์ (Low Impact & Moderate Quick Win) โดยเป็นมาตรการที่มีคะแนน 2 (1 x 2)
- **กลุ่ม F** เป็นกลุ่มมาตรการ/แนวทางที่ส่งผลดีต่อการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์น้อยและใช้เวลานานในการขับเคลื่อนให้เกิดผลสัมฤทธิ์ (Low Impact & Moderate Quick Win) โดยเป็นมาตรการที่มีคะแนน 1 (1 x 1)



รูปที่ 6.2-1 การจัดแบ่งแนวทาง/มาตรการในการปรับลดช่องว่าง

ตารางที่ 6.2-1 ผลการจัดแบ่งแนวทาง/มาตรการในการปรับลดช่องว่าง

แนวทาง/มาตรการลดช่องว่าง		ระดับผลกระทบ	ระยะเวลาขับเคลื่อน	ผลคูณ	กลุ่มมาตรการ/แนวทาง					
					A	B	C	D	E	F
เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ										
2.1	การปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้องที่สร้างอุปสรรคต่อการถ่ายลำ	3	1	3				D1		
2.2	การเร่งรัดการจัดการกับสินค้าตกค้างทุกรายการในคลังสินค้า	3	3	9	A					
2.3	การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งคลังสินค้าตกค้าง	2	2	4			C			
2.4	การส่งเสริมให้ผู้ส่งออก/ผู้นำเข้ายกระดับขึ้นเป็น Known Consignor	3	3	9	A					
2.5	การส่งเสริมให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็น SMEs ยกระดับขึ้นเป็น Regulated Agent	3	2	6		B1				
2.6	การจัดตั้งหน่วยงานบูรณาการพัฒนาเขตปลอดอากรในท่าอากาศยาน	3	3	9	A					
3.1	การจัดให้มีเจ้าหน้าที่หน่วยงาน CIQ ให้พร้อมตลอดระยะเวลาที่มีการขนส่งสินค้า	3	3	9	A					
3.2	การขยายพื้นที่รองรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่ให้บริการตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้า	2	2	4			C			
ท่าเรือกรุงเทพ										
1.1	จัดทำแผนแม่บทท่าเรือกรุงเทพ	3	2	6		B1				
2.1	การให้การส่งเสริมการประกอบการเดินเรือชายฝั่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือในแม่น้ำกับท่าเรือแหลมฉบัง	3	2	6		B1				
3.1	การเพิ่มการดำเนินงานในการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือหน้าท่าเทียบเรือ	3	2	6		B1				
ท่าเรือแหลมฉบัง										
2.1	การจัดระเบียบพื้นที่และบริหารการจราจร	3	3	9	A					
2.2	บูรณาการทำงานระหว่างกรมศุลกากรกับท่าเรือ	3	3	9	A					
2.3	จัดให้มีพื้นที่รองรับการจอดรอคอยของรถบรรทุก	3	3	9	A					
2.4	นำระบบ Truck Queue มาใช้แบบครบวงจรทั้งหมด	3	2	6		B1				
2.5	พัฒนา Application Dash Board บนโทรศัพท์มือถือ	3	2	6		B1				
2.6	การปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้องที่สร้างอุปสรรคต่อการถ่ายลำ	3	1	3				D1		

ตารางที่ 6.2-1 ผลการจัดแบ่งแนวทาง/มาตรการในการปรับลดช่องว่าง (ต่อ)

แนวทาง/มาตรการลดช่องว่าง		ระดับผลกระทบ	ระยะเวลาขับเคลื่อน	ผลคูณ	กลุ่มมาตรการ/แนวทาง					
					A	B	C	D	E	F
2.7	เพิ่มปริมาณและคุณภาพผู้ปฏิบัติงานขนถ่ายสินค้า	2	2	4			C			
2.8	การสนับสนุนให้มีการลงทุนจัดหารถจักรและล้อเลื่อนมาใช้ในการให้บริการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับ SRTO	3	1	3				D1		
2.9	เพิ่มขีดความสามารถของอุโมงค์เอกซเรย์	3	1	3				D1		
2.10	การเพิ่มการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างการรับรู้และการทดลองใช้บริการขนส่งตู้สินค้าทางราง	2	2	4			C			
2.11	การให้การส่งเสริมการประกอบการเดินเรือชายฝั่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือในแม่น้ำกับท่าเรือแหลมฉบัง	3	2	6		B1				
3.1	เพิ่มปริมาณและคุณภาพผู้ปฏิบัติงานด้านการขนถ่ายสินค้าและผู้ปฏิบัติงานยกขนตู้คอนเทนเนอร์ในลานปฏิบัติงาน	2	2	4			C			
3.2	การจัดให้มีเจ้าหน้าที่หน่วยงาน CIQ ให้พร้อมตลอดระยะเวลาที่มีการขนส่งสินค้า	3	3	9	A					
3.3	การจัดการช่องทางการเข้าออกท่าเรือให้สอดคล้องกับสถานการณ์จราจร	3	3	9	A					
3.4	การเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับผู้ขับขี่รถบรรทุก	1	2	2					E2	
3.5	เพิ่มงบประมาณบำรุงรักษาสภาพถนนภายในพื้นที่ท่าเรือที่ขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ	2	2	4			C			
4.1	สร้างความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ปฏิบัติการขับขี่รถบรรทุกในการใช้งานระบบ Truck Queue	3	3	9	A					
สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง										
2.1	การจัดให้มีการกำหนดตัวชี้วัดเป้าหมายร่วมกันระหว่าง รฟท. กับ กทท.	3	3	9	A					
2.2	การแก้ไขข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549 ของ รฟท.	2	3	6		B2				
2.3	การสนับสนุนให้มีการลงทุนจัดหารถจักรและล้อเลื่อนมาใช้ในการให้บริการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่าง ICD กับ SRTO	3	1	3				D1		
3.1	การเร่งหาข้อสรุปการสรรหาผู้ประกอบการเอกชนรายใหม่ที่เข้าร่วมลงทุนกับหน่วยงานเจ้าของโครงการโดยเร็ว	3	2	6		B1				

ตารางที่ 6.2-1 ผลการจัดแบ่งแนวทาง/มาตรการในการปรับลดช่องว่าง (ต่อ)

แนวทาง/มาตรการลดช่องว่าง		ระดับผลกระทบ	ระยะเวลาขับเคลื่อน	ผลคูณ	กลุ่มมาตรการ/แนวทาง					
					A	B	C	D	E	F
ศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)										
2.1	การจัดให้มีการกำหนดตัวชี้วัดเป้าหมายร่วมกันระหว่าง รฟท. กับ กทท.	3	3	9	A					
2.2	การแก้ไขข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549 ของ รฟท.	2	3	6		B2				
2.3	การสนับสนุนให้มีการลงทุนจัดหารถจักรและล้อเลื่อนมาใช้ในการให้บริการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับ SRTO	3	1	3				D1		
3.1	การปรับปรุงวิธีจัดซื้อจัดจ้าง โดยพิจารณา (1) เร่งรัดการจัดซื้อจัดหาและซ่อมเครื่องมือยกขนหลักให้เป็นไปตามแผน หรือ (2) ใช้การเช่าโดยให้ผู้เช่าจัดให้มีเครื่องมือยกขนให้พร้อมต่อการปฏิบัติงานตลอดระยะเพื่อลดระยะเวลาในการดำเนินการจ้างซ่อมที่อาจไม่ทันต่อการให้บริการขนถ่ายสินค้า	3	2	6		B1				
รถไฟทางคู่ ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง										
2.1	การจัดให้มีการกำหนดตัวชี้วัดเป้าหมายร่วมกันระหว่าง รฟท. กับ กทท.	3	3	9	A					
2.2	การแก้ไขข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549 ของ รฟท.	2	3	6		B2				
2.3	การสนับสนุนให้มีการลงทุนจัดหารถจักรและล้อเลื่อนมาใช้ในการให้บริการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับ SRTO	3	1	3				D1		
3.1	เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของพนักงานขับรถไฟ	2	3	6		B2				
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7										
2.1	เพิ่มช่องเก็บเงินสำหรับรถบรรทุก	3	2	6		B1				
ด่านศุลกากรเชียงของ										
3.1	จัดหาเครื่อง X-Ray เพิ่มเติมหรือนำเครื่อง X-Ray ที่มีความสามารถในการตรวจสอบรวดเร็วมาใช้งาน	3	2	6		B1				
ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ										
2.1	บูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะหน่วยงาน CIQ กับกรมการขนส่งทางบกเพื่อป้องกันการลงทุนศูนย์โลจิสติกส์ที่อาจมีการใช้ประโยชน์ไม่คุ้มค่า	3	3	9	A					
3.1	เร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟและการจัดหาหัวรถจักรและล้อเลื่อน	3	1	3				D1		

ตารางที่ 6.2-1 ผลการจัดแบ่งแนวทาง/มาตรการในการปรับลดช่องว่าง (ต่อ)

แนวทาง/มาตรการลดช่องว่าง		ระดับผลกระทบ	ระยะเวลาขับเคลื่อน	ผลคูณ	กลุ่มมาตรการ/แนวทาง					
					A	B	C	D	E	F
สำนักงานศุลกากรหนองคาย										
3.1	จัดหาเครื่อง X-Ray เพิ่มเติมหรือนำเครื่อง X-Ray ที่มีความสามารถในการตรวจสอบรวดเร็วมาใช้งาน	3	2	6		B1				
3.2	ปรับปรุงสภาพถนนในพื้นที่ด่านศุลกากรและบริเวณสถานีรถไฟหนองคาย	2	2	4			C			
ด่านศุลกากรมุกดาหาร										
2.1	พิจารณาความเหมาะสมในการลงทุนพัฒนา CCA	3	3	9	A					
ด่านศุลกากรนครพนม										
3.1	จัดหาเครื่อง X-Ray เพิ่มเติมหรือนำเครื่อง X-Ray ที่มีความสามารถในการตรวจสอบรวดเร็วมาใช้งาน	3	2	6		B1				
ด่านศุลกากรแม่สอด										
2.1	เร่งรัดการก่อสร้างด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่	3	2	6		B1				
2.2	การปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้องที่สร้างอุปสรรคต่อการ ผ่านแดน	3	1	3				D1		
3.1	จัดหาเครื่อง X Ray เพิ่มเติมหรือนำเครื่อง X Ray ที่มีความสามารถในการตรวจสอบรวดเร็วมาใช้งาน	3	2	6		B1				
3.2	เพิ่มขีดความสามารถในการดูแลรักษาสินค้าตกค้างและของกลาง	2	3	6		B2				
ด่านศุลกากรอรัญประเทศ										
2.1	ศึกษากำหนดรูปแบบการบริหารที่เหมาะสมให้สอดคล้องกับบริบทการค้าการลงทุน และการขนส่งระหว่างประเทศ	2	3	6		B2				
ด่านศุลกากรสะเดา										
2.1	บูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานศุลกากรของไทยกับประเทศมาเลเซียเพื่อป้องกันการลงทุนพัฒนาการออกแบบช่องทางการผ่านเข้า/ออกประเทศเพื่อหาข้อสรุปร่วมกันก่อนทำการลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการลดต้นทุนโลจิสติกส์และอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง	3	2	6		B1				
3.1	ดำเนินการจัดระเบียบการเข้าออกของรถบรรทุกเพื่อลดการจราจรติดขัด	3	3	9	A					

ตารางที่ 6.2-1 ผลการจัดแบ่งแนวทาง/มาตรการในการปรับลดช่องว่าง (ต่อ)

แนวทาง/มาตรการลดช่องว่าง		ระดับผลกระทบ	ระยะเวลาขับเคลื่อน	ผลคูณ	กลุ่มมาตรการ/แนวทาง					
					A	B	C	D	E	F
จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา										
3.1	เร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง	3	2	6		B1				
3.2	การขุดลอกร่องน้ำเพื่อให้สามารถทำการเดินเรือได้ตลอดทั้งปี	3	2	6		B1				
3.3	เพิ่มความเข้มงวดและอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการตรวจตราการเดินเรือ การจัดระเบียบการจอดเรือ การกำหนดจุดจอดเรือ	3	3	9	A					
จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง										
3.1	การพิจารณาเข้าเป็นภาคี MARPOL Annex 5 (ภาคผนวก 5) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อป้องกันมลพิษจากขยะจากเรือ	3	1	3				D1		
3.2	เพิ่มงบประมาณและยกระดับทักษะการจัดการขยะของเทศบาลตำบลเกาะสีชัง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศูนย์กำจัดขยะและเป็นพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากขยะจากเรือสินค้า	2	2	4			C			

ที่มา: ประเมินผลโดยที่ปรึกษา

หมายเหตุ: หัวข้อแนวทาง/มาตรการลดช่องว่าง ตัวเลขหน้า หมายถึง ระดับของ GAP / ตัวเลขหลัง หมายถึง จำนวนข้อในแนวทางการลดช่องว่าง

แนวทาง/มาตรการลดช่องว่างข้างต้นสะท้อนระดับ**ผลกระทบ (Level of Impact)** ของการใช้มาตรการหรือแนวทางเสนอแนะที่ส่งผลดีต่อการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ ผนวกกับ**ระยะเวลาการขับเคลื่อนมาตรการหรือแนวทางให้เกิดผลสัมฤทธิ์ (Level of Time Consuming in Winning Solution)** โดยแนวทาง/มาตรการลดช่องว่างเหล่านี้ที่ปรึกษาจะจัดกลุ่มปัจจัยที่มีความสำคัญและควรได้รับการพิจารณาในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยสะดวกด้านโลจิสติกส์ เพื่อนำไปสู่ประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกนั้น ในหัวข้อถัดไป

6.3 การจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาตามความจำเป็น

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ อาทิ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เส้นทางราง ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่รองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ อาทิ ด่านศุลกากรและด่านพรมแดน จุดขนถ่ายสินค้าทางน้ำ เป็นปัจจัยพื้นฐานที่ช่วยยกระดับประสิทธิภาพการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ และช่วยยกระดับประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ในภูมิภาค

จากการศึกษาบทที่ 5 ที่ได้ประเมินโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาคต่าง ๆ เพื่อใช้รองรับโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมเป้าหมายในโครงการศึกษา ตลอดจนการศึกษาบทที่ 6 ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ปัจจัยและบริบทเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ พบว่า ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับสินค้าสามารถจำแนกออกเป็น 6 ปัจจัยหลัก ดังนี้คือ

1) การออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อส่งเสริมการปฏิบัติงานโลจิสติกส์ อาทิ การออกแบบระบบการปฏิบัติงาน การเพิ่มอุปกรณ์และเครื่องมือในการปฏิบัติ (เครื่องเอกซเรย์ อุปกรณ์ขนถ่าย จุดเติมกระแสไฟเพื่อรองรับการปฏิบัติงานของตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ) การเพิ่มพื้นที่การให้บริการเพื่อช่วยให้การปฏิบัติงานโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการใช้งานมากขึ้น

2) การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน อาทิ การปรับกฎระเบียบการผ่านแดนและถ่ายลำของสินค้า กฎระเบียบการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่ง กฎระเบียบการขออนุญาตส่งออกและนำเข้า กฎระเบียบสินค้าตกค้าง และกฎระเบียบการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์

3) การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ อาทิ การเพิ่มจำนวนบุคลากรภาครัฐที่ปฏิบัติอยู่ในโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่ให้บริการ การเพิ่มทักษะและคุณภาพการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับปริมาณงานและเทคโนโลยี

4) การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ ซึ่งเป็นการบูรณาการความร่วมมือนับตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดแนวคิดการพัฒนาโครงการ การออกแบบงาน การปฏิบัติงานร่วมกัน การแก้ไขปัญหาร่วมกัน หรือการกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ร่วมกัน

5) การบูรณาความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐของประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ ซึ่งเป็นการบูรณาการความร่วมมือของหน่วยงานไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน/ต่างประเทศนับตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดแนวคิดการพัฒนาโครงการ การออกแบบงาน การปฏิบัติงานร่วมกัน การแก้ไขปัญหาร่วมกัน หรือการกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ร่วมกัน

6) การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา ซึ่งเป็นการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุนชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่โครงการ ตลอดจนการทำให้ชุมชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับประโยชน์จากการจัดตั้งหรือยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ เช่น การจ้างงานในพื้นที่ การซื้อสินค้าและบริการในพื้นที่ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและความรู้ให้ชุมชน เป็นต้น

และจากผลการประเมินการใช้ประโยชน์ในบทที่ 5 ได้ชี้ให้เห็นถึงปัจจัยที่มีส่วนลดทอนประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่ได้ทำการประเมินทั้งหมด 17 โครงการ สามารถสรุปได้ใน ตารางที่ 6.3-1

ตารางที่ 6.3-1 ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

โครงการ	ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ เพื่อรองรับสินค้าเป้าหมาย (เพื่อใช้ประโยชน์ในการวิเคราะห์ด้วย AHP)					
	การออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเสริมการปฏิบัติงานโลจิสติกส์	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน	การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ	การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ	การบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ	การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา
เขตปลอดอากรและคลังสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ		✓	✓	✓		
จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง	✓			✓		✓
จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำจังหวัดพระนครศรีอยุธยา	✓		✓	✓		✓
ท่าเรือกรุงเทพ	✓	✓		✓		✓
ท่าเรือแหลมฉบัง	✓	✓		✓		
โครงการ SRTO	✓			✓		
รถไฟทางคู่ลาดกระบัง-แหลมฉบัง	✓			✓		
ICD ลาดกระบัง	✓	✓		✓		✓
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	✓			✓		
ด่านศุลกากรสะเดา	✓	✓	✓	✓	✓	
ด่านศุลกากรแม่สอด	✓	✓	✓	✓	✓	
ด่านศุลกากรอรัญประเทศ	✓	✓	✓	✓	✓	
สำนักงานศุลกากรหนองคาย	✓	✓	✓	✓	✓	
ด่านศุลกากรนครพนม		✓	✓	✓	✓	✓
ด่านศุลกากรมุกดาหาร		✓	✓		✓	✓
ด่านศุลกากรเชียงของ		✓	✓	✓	✓	✓
ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชียงของ	✓	✓		✓	✓	✓

จากปัจจัยความสำเร็จข้างต้น ที่ปรึกษาได้จัดลำดับความสำคัญของปัจจัยความสำเร็จทั้ง 6 ข้อข้างต้น โดยใช้**กระบวนการวิเคราะห์ตามลำดับขั้น (Analytic Hierarchy Process: AHP)** ด้วยการจัดทำแบบสอบถามเพื่อใช้เปรียบเทียบระดับความสำคัญของปัจจัยความสำเร็จที่มีต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับสินค้าเป้าหมาย โดยผู้ตอบแบบสอบถามจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง ซึ่งในการศึกษานี้ให้คณะกรรมการพิจารณาผลการดำเนินการโครงการเป็นผู้ตอบแบบสอบถาม

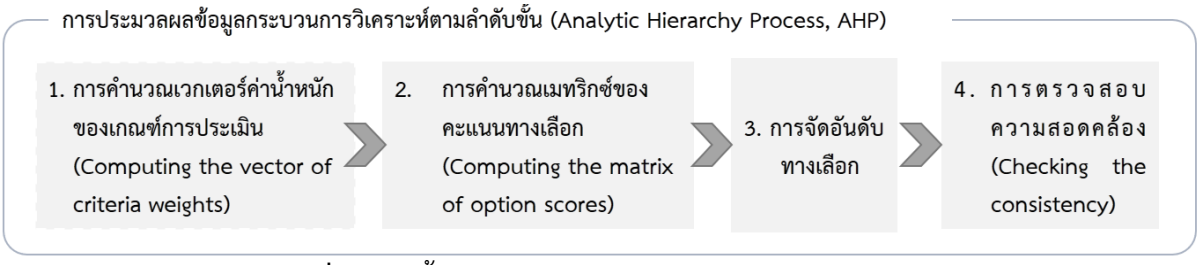
กระบวนการวิเคราะห์ตามลำดับขั้น (Analytic Hierarchy Process: AHP) เป็นกระบวนการแปลงความคิดความรู้สึกของผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นนามธรรมออกมาเป็นการให้คะแนน “ความสำคัญเชิงเปรียบเทียบ” จากการนำปัจจัยมาพิจารณาแบบรายคู่ (Pair Wise Comparison) โดยการให้คะแนน “ความสำคัญเชิงเปรียบเทียบ” ของปัจจัยแบบรายคู่ เป็นการพิจารณาปัจจัยทีละคู่ว่า ปัจจัยใดมีความสำคัญมากกว่ากันและสำคัญกว่าในระดับใด โดยแบ่งระดับความสำคัญเป็น 9 ระดับ (ระบุด้วยคะแนน 1-9) ตามวิธีพิจารณา ดังนี้

ค่า	นิยาม	คำธิบาย
1	มีความสำคัญเท่ากัน	ปัจจัยทั้งสองที่กำลังพิจารณาเปรียบเทียบมีความสำคัญเท่ากัน
3	มีความสำคัญสูงกว่าพอประมาณ	ปัจจัยที่กำลังพิจารณาเปรียบเทียบ มีสำคัญสูงกว่าอีกปัจจัยหนึ่งพอประมาณ
5	มีความสำคัญสูงกว่าอย่างเด่นชัด	ปัจจัยที่กำลังพิจารณาเปรียบเทียบ มีความสำคัญสูงกว่าอีกปัจจัยหนึ่งอย่างเด่นชัด
7	มีความสำคัญสูงกว่าอย่างเด่นชัดมาก	ปัจจัยที่กำลังพิจารณาเปรียบเทียบ มีความสำคัญสูงกว่าอีกปัจจัยหนึ่งอย่างเด่นชัดมาก
9	มีสำคัญสูงกว่าอย่างยิ่ง	ปัจจัยที่กำลังพิจารณาเปรียบเทียบ มีความสำคัญสูงกว่าอีกปัจจัยหนึ่งอย่างยิ่งยวด
2,4,6,8	เป็นค่าคะแนน เมื่อเห็นว่า ความสำคัญเชิงเปรียบเทียบอยู่ในระดับตรงกลางของค่าข้างต้น	ค่าคะแนนความสำคัญที่เป็นค่ากลางระหว่างค่าที่ระบุไว้ข้างต้น เช่น คะแนน 6 หมายความว่า มีความสำคัญสูงกว่าในระดับที่อยู่ตรงกลาง ระหว่าง "ความสำคัญสูงกว่าอย่างเด่นชัด" และ "ความสำคัญสูงกว่าอย่างเด่นชัดมาก"

ซึ่งจากจำนวนปัจจัยที่นำมาพิจารณา 6 ปัจจัย จะมีจำนวนการเปรียบเทียบรายคู่ทั้งหมด (6 x 5)/2 = 15 คู่ปัจจัย ดังนี้

ข้อ	Code	ปัจจัยฝั่งซ้ายมีความสำคัญสูงกว่าปัจจัยฝั่งขวา	ระดับความเหมาะสมเปรียบเทียบมิติ																	ปัจจัยฝั่งขวามีความสำคัญสูงกว่าปัจจัยฝั่งซ้าย
			9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	1X2	การออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเสริมการปฏิบัติงาน																		การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน
2	1X3	การออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเสริมการปฏิบัติงาน																		การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ
3	1X4	การออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเสริมการปฏิบัติงาน																		การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ
4	1X5	การออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเสริมการปฏิบัติงาน																		การบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ
5	1X6	การออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเสริมการปฏิบัติงาน																		การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา
6	2X3	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน																		การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ
7	2X4	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน																		การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ
8	2X5	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน																		การบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ
9	2X6	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน																		การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา
10	3X4	การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ																		การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ
11	3X5	การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ																		การบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ
12	3X6	การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ																		การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา
13	4X5	การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ																		การบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ
14	4X6	การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ																		การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา
15	5X6	การบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ																		การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา

เมื่อได้ผลการตอบแบบสอบถามซึ่งได้ทำการเปรียบเทียบปัจจัยรายคู่แล้ว ก็จะทำการประมวลผลเพื่อจัดลำดับทางเลือก ตามขั้นตอนดังนี้



รูปที่ 6.3-1 ขั้นตอนการวิเคราะห์การจัดลำดับด้วยวิธี AHP

เนื่องจากผู้ตอบแบบสอบถามต้องทำการเปรียบเทียบคู่ปัจจัยจำนวนมากทั้งหมด 15 คู่ ผู้ตอบอาจมีความสับสนและทำให้ผลการเปรียบเทียบมีความย้อนแย้งกัน ดังนั้นเพื่อให้มั่นใจว่าคำตอบผลการเปรียบเทียบที่ได้รับจากแบบสอบถามมีคุณภาพ จึงได้ตรวจสอบว่าคำตอบการเปรียบเทียบรายคู่ในแบบสอบถามที่ได้รับมามีความสอดคล้องหรือความสมเหตุสมผลในระดับที่ยอมรับได้ โดยการตรวจสอบใช้เกณฑ์ดัชนีที่เรียกว่าค่า Consistency Index (CI) ถ้าพบว่าคำตอบในแบบสอบถามใดมีค่า CI ที่เกินกว่า 0.1 ก็จะให้ผู้ตอบแบบสอบถามทำการเปรียบเทียบใหม่อีกรอบ

6.3.1 รายละเอียดแบบสอบถามการประเมินปัจจัยความสำเร็จทั้ง 6 ปัจจัย (แบบสอบถาม AHP)

แบบสอบถามชุดนี้ เนื้อหาแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ ส่วนที่ 2 รายละเอียดในแต่ละปัจจัยความสำเร็จ ส่วนที่ 3 แบบประเมินผลการเปรียบเทียบความเหมาะสมของปัจจัยความสำเร็จที่ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

โครงการการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย

แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยความสำเร็จของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

แบบสอบถามชุดนี้ประกอบด้วย 3 ส่วน

ส่วนที่ 1 – ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 – รายละเอียดปัจจัยความสำเร็จของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

ส่วนที่ 3 – การพิจารณาเปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยความสำเร็จของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

ส่วนที่ 1 เกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ชื่อ-นามสกุล _____

ตำแหน่ง _____

หน่วยงาน _____

ส่วนงาน _____

เบอร์ติดต่อ _____

อีเมล _____

รูปที่ 6.3-2 แบบสอบถามส่วนที่ 1 ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

โครงการการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย

ส่วนที่ 2 รายละเอียดปัจจัยความสำเร็จของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

จากการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ภายใต้โครงการนี้ พบว่า ปัจจัยที่มีความสำคัญและควรได้รับการพิจารณาในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยสะดวกท เพื่อนำไปสู่ประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วย 6 ปัจจัยหลัก ดังนี้คือ

1. **การออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเสริมการปฏิบัติงานโลจิสติกส์** เช่น การออกแบบระบบการปฏิบัติงาน การเพิ่มอุปกรณ์และเครื่องมือในการปฏิบัติ (เช่น เครื่อง X Ray และอุปกรณ์ขนถ่าย) การเพิ่มพื้นที่การให้บริการเพื่อช่วยให้การปฏิบัติงานโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการใช้งานมากขึ้น
2. **การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน** เช่น การปรับกฎระเบียบด้านการผ่านแดนและถ่ายลำของสินค้า กฎระเบียบด้านการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่ง กฎระเบียบการขออนุญาตส่งออกและนำเข้า กฎระเบียบสินค้าตกค้าง กฎระเบียบการเคลื่อนย้ายตู้
3. **การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ** เช่น การเพิ่มจำนวนบุคลากรภาครัฐที่ปฏิบัติอยู่ในโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่ให้บริการ การเพิ่มทักษะและคุณภาพการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับปริมาณงานและเทคโนโลยี
4. **การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ** ซึ่งเป็นการบูรณาการความร่วมมือนับตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดแนวคิดการพัฒนาโครงการ การออกแบบงาน การปฏิบัติงานร่วมกัน การแก้ไขปัญหาร่วมกัน หรือการกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ร่วมกัน
5. **การบูรณาความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ** ซึ่งเป็นการบูรณาการความร่วมมือของหน่วยงานไทยกับหน่วยงานประเทศเพื่อนบ้าน/ต่างประเทศนับตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดแนวคิดการพัฒนาโครงการ การออกแบบงาน การปฏิบัติงานร่วมกัน การแก้ไขปัญหาร่วมกัน หรือการกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ร่วมกัน
6. **การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา** ซึ่งเป็นการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่โครงการ ตลอดจนการทำให้ชุมชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับประโยชน์จากการจัดตั้งหรือยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ เช่น การจ้างงานในพื้นที่ การซื้อสินค้าและบริการในพื้นที่ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและความรู้ให้ชุมชน

รูปที่ 6.3-3 ตัวอย่าง ส่วนที่ 2 รายละเอียดในแต่ละทางเลือก

โครงการการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย

ส่วนที่ 3 การพิจารณาเปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยความสำเร็จของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ ด้วยกระบวนการวิเคราะห์ตามลำดับขั้น (Analytic Hierarchy Process, AHP)

ผลลัพธ์จากการเปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยด้วยกระบวนการวิเคราะห์ตามลำดับขั้น (Analytic Hierarchy Process, AHP) จะได้ค่าคะแนนน้ำหนักของแต่ละปัจจัยที่นำมาพิจารณา ปัจจัยที่ได้ค่าคะแนนน้ำหนักที่สูงกว่า แสดงว่า เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมากกว่า

กระบวนการวิเคราะห์ตามลำดับขั้น (Analytic Hierarchy Process, AHP) เป็นกระบวนการแปลงความคิดความรู้สึกที่เป็นนามธรรมออกมาเป็น การให้คะแนน "ความสำคัญเชิงเปรียบเทียบ" จากการนำปัจจัยมาพิจารณาแบบรายคู่ (Pair wise comparison)

การให้คะแนน "ความสำคัญเชิงเปรียบเทียบ" ของปัจจัยแบบรายคู่ เป็นการพิจารณาปัจจัยทีละคู่ว่า ปัจจัยใดมีความสำคัญกว่ากันและสำคัญกว่าในระดับใด โดยแบ่งระดับความสำคัญออกเป็น 9 ระดับ (ระบุด้วยคะแนน 1-9) ตามวิธีพิจารณา ดังนี้

ค่า	นิยาม	คำอธิบาย
1	มีความสำคัญเท่ากัน	ปัจจัยทั้งสองที่กำลังพิจารณาเปรียบเทียบมีความสำคัญเท่ากัน
3	มีความสำคัญสูงกว่าพอประมาณ	ปัจจัยที่กำลังพิจารณาเปรียบเทียบ มีสำคัญสูงกว่าอีกปัจจัยหนึ่งพอประมาณ
5	มีความสำคัญสูงกว่าอย่างเด่นชัด	ปัจจัยที่กำลังพิจารณาเปรียบเทียบ มีความสำคัญสูงกว่าอีกปัจจัยหนึ่งอย่างเด่นชัด
7	มีความสำคัญสูงกว่าอย่างเด่นชัดมาก	ปัจจัยที่กำลังพิจารณาเปรียบเทียบ มีความสำคัญสูงกว่าอีกปัจจัยหนึ่งอย่างเด่นชัดมาก
9	มีสำคัญสูงกว่าอย่างยิ่ง	ปัจจัยที่กำลังพิจารณาเปรียบเทียบ มีความสำคัญสูงกว่าอีกปัจจัยหนึ่งอย่างยิ่งยวด
2,4,6,8	เป็นค่าคะแนน เมื่อเห็นว่า ความสำคัญเชิงเปรียบเทียบอยู่ในระดับตรงกลางของค่าข้างต้น	ค่าคะแนนความสำคัญที่เป็นค่ากลางระหว่างค่าที่ระบุไว้ข้างต้น เช่น คะแนน 6 หมายความว่า มีความสำคัญสูงกว่าในระดับที่อยู่ตรงกลาง ระหว่าง "ความสำคัญสูงกว่าอย่างเด่นชัด" และ "ความสำคัญสูงกว่าอย่างเด่นชัดมาก"

ข้อ	Code	ปัจจัยฝั่งซ้ายมีความสำคัญสูงกว่าปัจจัยฝั่งขวา	ระดับความเหมาะสมเปรียบเทียบมิติ																	ปัจจัยฝั่งขวามีความสำคัญสูงกว่าปัจจัยฝั่งซ้าย
			9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	1X2	การออกแบบหรือปรับโครงร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน
2	1X3	การออกแบบหรือปรับโครงร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การปรับเพิ่มบริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ
3	1X4	การออกแบบหรือปรับโครงร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ
4	1X5	การออกแบบหรือปรับโครงร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การบูรณาความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ
5	1X6	การออกแบบหรือปรับโครงร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา
6	2X3	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การปรับเพิ่มบริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ
7	2X4	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ
8	2X5	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การบูรณาความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ
9	2X6	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา
10	3X4	การปรับเพิ่มบริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ
11	3X5	การปรับเพิ่มบริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การบูรณาความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ
12	3X6	การปรับเพิ่มบริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา
13	4X5	การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การบูรณาความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ
14	4X6	การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา
15	5X6	การบูรณาความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา

รูปที่ 6.3-4 ตัวอย่าง ส่วนที่ 3 คำอธิบายการตอบแบบประเมินการเปรียบเทียบฯ

6.3.2 ผลการประเมินปัจจัยความสำเร็จทั้ง 6 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับสินค้าเป้าหมาย

ที่ปรึกษาได้รับผลการเปรียบเทียบปัจจัยรายคู่จากผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นคณะกรรมการพิจารณาผลการดำเนินการโครงการการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย ทั้งหมด 16 ท่าน จาก 18 ท่านที่ได้ที่ปรึกษาได้ส่งแบบสอบถามไป และได้นำผลการเปรียบเทียบดังกล่าวมาทำการวิเคราะห์คะแนนค่าความสำคัญเชิงเปรียบเทียบของแต่ละปัจจัย ดังสรุปได้ในตารางที่ 6.3-2 ซึ่งพบว่าปัจจัยที่มีความสำคัญอันดับ 1 คือ การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงานได้ค่าคะแนนความสำคัญร้อยละ 27 อันดับที่ 2 คือ การออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเสริมการปฏิบัติงานได้คะแนนร้อยละ 23 อันดับที่ 3 คือ การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศได้คะแนนร้อยละ 19 อันดับ 4 คือ การบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศได้คะแนนร้อยละ 13 และอันดับ 5 ได้แก่ การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ และการจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา ได้คะแนนร้อยละ 9

ตารางที่ 6.3-2 สรุปผลการประเมินคะแนนความสำคัญของปัจจัยความสำเร็จทั้ง 6 ปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับสินค้าเป้าหมาย

	ปัจจัยความสำเร็จ	คะแนน	อันดับ
T1	การออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเสริมการปฏิบัติงาน	23%	2
T2	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน	27%	1
T3	การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ	9%	5
T4	การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ	19%	3
T5	การบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ	13%	4
T6	การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา	9%	5

6.3.3 แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

จากปัจจัยความสำเร็จที่ได้จัดลำดับความสำคัญแล้วนั้น ที่ปรึกษาได้ขยายความเพิ่มเติมในส่วนของแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ เพื่อช่วยให้เกิดการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้มากขึ้น ช่วยให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุน ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และช่วยเสริมสร้างบทบาทของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ในภูมิภาค โดยแบ่งแนวทางการพัฒนาออกเป็น 6 กลุ่มเพื่อให้สอดคล้องกับปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ เรียงลำดับตามความสำคัญจากมากไปน้อย ดังนี้

1) การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์

ที่ผ่านมาการจัดตั้งและการดำเนินงานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ยังคงมีกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการปฏิบัติงานในมิติต่าง ๆ ดังนี้

➢ **การไม่สามารถเพิ่มปริมาณสินค้าถ่ายลำหรือสินค้าผ่านแดนที่มีการใช้การขนส่งผ่านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นประตูการค้าระหว่างประเทศ** โดยหน่วยงานภาครัฐหลายหน่วยงานมีกฎหมายเฉพาะที่สร้างข้อจำกัดในการนำผ่าน ทำให้การผ่านแดนและถ่ายลำสินค้าจำเป็นต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือใบอนุญาตนำผ่าน ซึ่งไม่เอื้อต่อการเพิ่มปริมาณการให้บริการแก่สินค้าถ่ายลำ/ผ่านแดนที่ใช้บริการประตูการค้าที่สำคัญของไทย อาทิ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ โดยหน่วยงานสำคัญที่มีการออกกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดน อาทิ **(1) กระทรวงสาธารณสุข** โดยสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ได้ออกประกาศกระทรวงสาธารณสุขเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการในการผลิต การนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และการมีไว้ในครอบครองเพื่อใช้รับจ้างซึ่งวัตถุอันตรายที่สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยารับผิดชอบ ซึ่งออกตามความในกฎหมายว่าด้วยวัตถุอันตราย เพื่อใช้บังคับกับวัตถุอันตรายชนิดที่ 1 2 และ 3 ทำให้การผ่านแดนและถ่ายลำต้องขออนุญาตทั้งที่ไม่ได้มีการบริโภคสินค้าดังกล่าวในไทย **(2) กระทรวงพาณิชย์** โดยกรมการค้าต่างประเทศ ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์จำนวนหลายฉบับโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักร ที่กำหนดให้สินค้าหลายประเภทห้ามนำผ่าน/ถ่ายลำ/ผ่านแดนประเทศไทย เช่น ไม้ท่อนและไม้แปรรูปที่เป็นไม้พะยูง เป็นต้น และสินค้าหลายประเภทต้องขอใบอนุญาตก่อนการถ่ายลำ/ผ่านแดน เช่น รถยนต์ใช้แล้ว ข้าวสาลี โบราณวัตถุ เภสัชเคมีภัณฑ์ เครื่องยนต์ใช้แล้ว ทองคำ น้ำตาลทราย กาแฟ เป็นต้น **(3) กระทรวงอุตสาหกรรม** โดยกรมโรงงานอุตสาหกรรม ได้ออกประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมเรื่องหลักเกณฑ์และวิธีการในการผลิต การนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน และการมีไว้ในครอบครองเพื่อใช้รับจ้างซึ่งวัตถุอันตรายที่กรมโรงงานอุตสาหกรรมรับผิดชอบ เพื่อใช้บังคับกับวัตถุอันตรายชนิดที่ 1 และ 2 ทำให้การผ่านแดนต้องขออนุญาตทั้งที่ไม่ได้มีการบริโภคสินค้าดังกล่าวในไทย **(4) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์** โดยกรมวิชาการเกษตร ได้ออกประกาศกรมวิชาการเกษตรเรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการนำเข้า นำผ่าน หรือนำเข้าเพื่อการส่งต่อทั้งสิ้น ต้องห้าม สิ่งกำกัด และสิ่งไม่ต้องห้าม ตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. 2507 ที่กำหนดให้สินค้าจำนวนมากต้องขอใบอนุญาตนำผ่าน/ผ่านแดน เช่น ไม้ตัดดอก ดอกไม้ พืช ผัก ด้ายป่าน เป็นต้น รวมจำนวนมากกว่า 1,400 รายการ นอกจากนี้ ยังมีกฎระเบียบต่าง ๆ จำนวนมากที่เป็นประกาศกระทรวงฯ และประกาศกรมฯ ที่กำหนดให้สินค้าที่หน่วยงานรับผิดชอบต้องขอใบอนุญาต อาทิ กรมประมง กรมปศุสัตว์ กรมวิชาการเกษตร กรมการค้าต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ กรมศิลปากร กรมการปกครอง สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมสรรพสามิต

➢ **ระยะเวลาที่อนุญาตให้ทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนของประเทศไทยมีระยะเวลาที่สั้นกว่ามาตรฐานสากลทำให้ไม่เอื้อต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มกับการให้บริการขนส่งและเก็บรักษาสินค้าผ่านแดนในพื้นที่โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์** โดยภายใต้พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 มาตรา 102 (เรื่องระยะเวลาที่อนุญาตให้ทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ) กำหนดให้สินค้าที่ขนส่งผ่านแดน/ล่ายลำต้องดำเนินการเสร็จภายใน 30 วัน นับแต่วันที่นำเข้ามาในประเทศไทย พบว่า ไม่สอดคล้องกับความตกลงการขนส่งระหว่างประเทศ และความตกลงการขนส่งสินค้าผ่านแดนของอาเซียน อีกทั้งพบว่า มาตรา 103 (เรื่องการกำหนดโทษกรณีที่มีระยะเวลาของสินค้าผ่านแดนอยู่ในประเทศไทยเกินกว่ากำหนด) ที่ระบุว่าหากสินค้าที่ขนส่งผ่านแดน/ถ่ายลำอยู่ในประเทศไทยเกินกว่า 30 วันนับแต่วันที่สินค้าเข้ามาในประเทศไทย (โดยไม่ได้เปลี่ยนสภาพเป็นของนำเข้า) ให้ของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน พบว่า ไม่สอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศ ได้แก่ ข้อ 13 Liability of Guarantor ความรับผิดของผู้ค้ำประกัน ภายใต้ภาคผนวกทางเทคนิคว่าด้วยกฎและพิธีการศุลกากรผ่านแดนอาเซียนที่อยู่ภายใต้พิธีสาร 7 (Protocol 7) ที่ลงนามโดยรัฐมนตรีกระทรวงการคลังของอาเซียนทุกประเทศเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 ที่กำหนดว่าหากภายใน 90 วันนับจากวันที่ของผ่านแดนได้นำเข้ามาในประเทศ ไม่มีการแจ้งออกของของผ่านแดนที่ด่านศุลกากรปลายทาง ให้กรมศุลกากรแจ้งผู้ค้ำประกัน (ผู้ขนของผ่านแดน) ว่าของผ่านแดนยังไม่ได้รับการส่งของผ่านแดนออกไปประเทศปลายทาง และหากภายใน 270 วันนับจากวันที่ของผ่านแดนได้นำเข้ามาในประเทศและของผ่านแดนยังไม่ถูกนำออกไปที่ด่านศุลกากรปลายทาง หน่วยงานศุลกากรต้องแจ้งผู้ค้ำประกันให้ชำระหนี้ศุลกากรตามมูลค่าที่กำหนด และหากภายใน 360 วันหรือ 1 ปี ไม่ทำการชำระหนี้ศุลกากร ให้ทำการยึดของตกเป็นของแผ่นดิน นอกจากนี้ หากเปรียบเทียบกับวิธีปฏิบัติของหลายประเทศยังพบว่าระยะเวลาที่นานาประเทศอนุญาตให้สินค้าผ่านแดน/ถ่ายลำอยู่ในประเทศได้ซึ่งมีเวลามากถึง 90 วัน ซึ่งนานกว่าไทย และทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีรายได้จากการให้บริการดูแลจัดเก็บรักษาสินค้าดังกล่าว ประกอบกับเพื่อสร้างความมั่นใจว่าจะมีเวลามากเพียงพอเพื่อบริหารจัดการให้มีการตรวจปล่อยสินค้าผ่านแดน/ถ่ายลำทำได้ทันเวลา ตัวอย่างประเทศที่อนุญาตให้สินค้าผ่านแดน/ถ่ายลำอยู่ในประเทศได้ถึง 90 วัน เช่น ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป สหราชอาณาจักร ฮ่องกง สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ จีน ลาว เวียดนาม ฟิลิปปินส์ อินเดีย ภูฏาน ศรีลังกา ปากีสถาน คาซัคสถาน และกานา เป็นต้น ขณะที่ประเทศสิงคโปร์ที่เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอาเซียนอนุญาตให้สินค้าผ่านแดน/สินค้าถ่ายลำอยู่ในดินแดนประเทศได้ไม่เกิน 3 ปี เพื่อส่งเสริมการเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าระหว่างประเทศ

<u>ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย</u>

➢ **บูรณาการการปรับแก้กฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์** โดยเฉพาะกฎระเบียบที่ต้องมีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานและต้องเป็นการแก้ไขในระดับพระราชบัญญัติ อาทิ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผ่านแดนและการถ่ายลำ ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับหลายกระทรวง ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกฎระเบียบการให้สิทธิเอกชนทำการเดินรถบนทางของ รฟท. ซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของหลายหน่วยงานทั้งหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม

กระทรวงอุตสาหกรรม และกระทรวงการคลัง จึงควรกำหนดให้มีหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่บูรณาการการทำงานระหว่างกัน โดยในเบื้องต้น เห็นควรเสนอให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้สำนักนายกรัฐมนตรี และเป็นฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการ กบส. ทำหน้าที่บูรณาการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภายใต้การสนับสนุนของภาคเอกชนและภาควิชาการ อีกทั้งต้องประสานงานกับคณะกรรมาธิการชุดต่าง ๆ ของรัฐสภาเพื่อทำหน้าที่ในการให้ข้อมูลประกอบการพิจารณาเพื่อใช้ปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการปฏิบัติงานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

- **การปรับแก้กฎระเบียบที่หน่วยงานดำเนินการได้เอง** ในขณะที่กฎระเบียบที่หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งสามารถปรับแก้ไขได้ด้วยตนเองและไม่ต้องใช้การบูรณาการการทำงานร่วมกันหน่วยงานอื่น อาทิ การปรับระยะเวลาให้สินค้าขนส่งผ่านแดนจากเดิมที่ต้องให้แล้วเสร็จภายใน 30 วัน เป็น 90 วัน หรือระยะเวลาที่เหมาะสมสอดคล้องกับมาตรฐานสากล กระทรวงการคลัง โดยกรมศุลกากรอาจเป็นหน่วยงานที่ดำเนินการเองได้ภายใต้การสนับสนุนของภาคเอกชนและภาควิชาการ

- **การนำแนวทางวิธีปฏิบัติที่ดีของต่างประเทศและข้อกำหนดระหว่างประเทศมาใช้เป็นแนวทางในการออกกฎระเบียบของไทย** โดยเฉพาะการนำวิธีปฏิบัติที่ดีของประเทศชั้นนำที่เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ อาทิ สิงคโปร์ ฮ่องกง สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ สาธารณรัฐเกาหลี สหภาพยุโรป (เนเธอร์แลนด์) และจีน มาใช้อ้างอิง ตลอดจนการออกกฎระเบียบของไทยควรนำข้อกำหนดตามความตกลงระหว่างประเทศที่ไทยเป็นภาคีมาใช้ อาทิ ข้อกำหนดด้านระยะเวลาที่สินค้าผ่านแดนหรือถ่ายลำจะอยู่ในประเทศกลางทางที่ทำการขนส่งที่อยู่ในความตกลงการขนส่งระหว่างประเทศ และความตกลงการขนส่งสินค้าผ่านแดนของอาเซียน มาใช้เพื่อให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติที่ดี และช่วยเพิ่มมูลค่าการให้บริการโลจิสติกส์ให้ผู้ประกอบการในประเทศไทย

2) การออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เพื่อช่วยเสริมการปฏิบัติงานโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ในบางโครงการมีการออกแบบหรือไม่ได้รับการปรับปรุงเพื่อช่วยเสริมการปฏิบัติงานโลจิสติกส์ ซึ่งอาจแบ่งกลุ่มได้ดังนี้

- **กลุ่มของโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีการออกแบบหรือก่อสร้างไม่สอดคล้องกับปริมาณและลักษณะสินค้าที่จะเข้ามาใช้บริการทำให้ไม่มีการใช้ประโยชน์นับตั้งแต่การเปิดให้บริการ** ซึ่งอาจเกิดจากสาเหตุต่าง ๆ อาทิ ผู้ออกแบบโครงการไม่มีความเข้าใจลักษณะเฉพาะของการปฏิบัติงาน ขาดการรับฟังความต้องการจากผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก การคาดการณ์ปริมาณความต้องการที่สูงกว่าความเป็นจริง การเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายนอก หรือขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เข้ามาปฏิบัติงานในพื้นที่ นับตั้งแต่ขั้นตอนศึกษาความเป็นไปได้และการขออนุมัติก่อสร้างโครงการ โดยตัวอย่างของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่ในกลุ่มนี้ อาทิ สถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานจังหวัดพระนครศรีอยุธยา (ท่าเรือศาลาลอย) ซึ่งตั้งอยู่ในอำเภอท่าเรือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบขนส่งสินค้าเชียงของ และโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

ด้านโลจิสติกส์อื่น ๆ ที่ไม่ได้ใช้รองรับการเคลื่อนย้ายโซ่อุปทานของสินค้าหลักในโครงการศึกษานี้ อาทิ ท่าเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ (จังหวัดตราด) และด่านศุลกากรอรัญประเทศ (บ้านป่าไร่)

➢ **กลุ่มของโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่ไม่ได้มีการออกแบบหรือเพิ่มขีดความสามารถให้สอดคล้องปริมาณสินค้าที่เข้ามาใช้งาน** จนทำให้เกิดปัญหาความแออัดคับคั่งและการจราจรติดขัดภายในพื้นที่ หรือทำให้ไม่สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นได้ โดยตัวอย่างของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่ในกลุ่มนี้ อาทิ กรณีท่าเรือแหลมฉบังที่ไม่ได้มีการลงทุนออกแบบพลังไฟฟ้าไว้ในโครงการไว้อย่างเพียงพอทำให้ท่าเรือเอกชนที่ได้รับสัมปทานไม่สามารถนำปั้นจั่นไฟฟ้า (E Gantry Crane) มาใช้ปฏิบัติงานแทนการใช้ปั้นจั่นพลังงานน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้ไม่สามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกิจกรรมการขนถ่ายสินค้าและลดต้นทุนการปฏิบัติงานในท่าเทียบเรือได้ และกรณีทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (M7) ที่ไม่ได้มีการออกแบบเส้นทางเข้าออกเฉพาะที่แยกระหว่างรถบรรทุกกับรถยนต์ทั่วไปในจุดที่เชื่อมโยงกับ ICD ลาดกระบัง ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วนและความไม่ปลอดภัยในการเดินทาง ตลอดจนการเพิ่ม**ช่องเก็บเงินสำหรับรถบรรทุก** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง โดยเฉพาะด่านเก็บเงินสำคัญที่มีปริมาณรถบรรทุกใช้บริการมาก ได้แก่ ด่านลาดกระบัง และด่านหนองขาม กรณีของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ไม่สามารถจัดหารถจักรและล้อเลื่อนมาให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางระหว่าง ICD ลาดกระบังกับท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ไม่สามารถเพิ่มส่วนแบ่งการขนส่งสินค้าทางรางในการเชื่อมโยงในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์หนาแน่นได้ และกรณีของกรมศุลกากรที่ควรจัดหาอุปกรณ์ X-Ray เพิ่มเติมเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกการตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้าในด่านศุลกากรและด่านพรมแดนที่มีปริมาณการขนส่งผ่านด่านมาก อาทิ สำนักงานศุลกากรหนองคาย ด่านศุลกากรเชียงของ

<u>ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย</u>

➢ **การศึกษาความเป็นไปได้ การออกแบบโครงการ และการขออนุมัติงบประมาณเพื่อดำเนินการการก่อสร้างหรือขยายโครงการ** จะต้องกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการสำรวจความต้องการจากผู้ใช้บริการหลัก และได้รับความยืนยันหรือความร่วมมือจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเฉพาะหน่วยงานภาครัฐส่วนกลางและท้องถิ่นที่ต้องเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกันในพื้นที่ โดยการคาดการณ์ปริมาณสินค้าหรือการขนส่งจะต้องอยู่บนหลักฐานข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริงและเชื่อถือได้ ตลอดจนมีการนำปัจจัยต่าง ๆ เข้ามาพิจารณา อาทิ บริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและการค้า การแข่งขันของการขนส่งรูปแบบอื่น และการเปลี่ยนแปลงกฎหมายหรือกฎระเบียบ ตลอดจนมีการปรับลดคะแนนหรือบทลงโทษหน่วยงานที่มีการริเริ่มโครงการที่เป็นการลงทุนที่ไม่ได้ถูกนำมาใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่

➢ **การริเริ่มพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกควรเกิดจากความต้องการของผู้ใช้บริการหลัก (Demand Driven Project) หรือความต้องการของผู้ริเริ่มโครงการที่ได้รับการรองรับจากผู้ใช้บริการหลักและมีความสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาประเทศ (Top Down Project Endorsed by Target User)** เพื่อป้องกันการลงทุนที่ไม่ก่อเกิดความคุ้มค่าและมีอัตราการใช้ประโยชน์น้อย และ

ควรหลีกเลี่ยงโครงการที่เกิดจากการตอบสนองความต้องการทางการเงิน (Politically Motivated Project) แต่ไม่ได้เกิดจากความต้องการของผู้ใช้บริการหลัก

➢ **การพิจารณาให้โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์สามารถให้บริการแบบผสมผสาน (Mixed Use Logistics Infrastructure and Facilities) ในพื้นที่เดียว** เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มและการให้บริการแก่ผู้ใช้บริการได้อย่างครบวงจร อาทิ การปรับกฎระเบียบเพื่ออนุญาตให้หน่วยงานเจ้าของโครงการมีการบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถให้บริการแบบผสมผสานในพื้นที่เดียวกันได้ อาทิ ศูนย์โลจิสติกส์ของภาครัฐ (Public Logistics Park) ที่ภายในพื้นที่เดียวกันมีการให้บริการต่าง ๆ ได้แก่ ศูนย์บริการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ ด่านตรวจปล่อยสินค้า ศูนย์ชั่งน้ำหนักรถบรรทุกและสินค้า เขตปลอดอากร คลังสินค้าทัณฑ์บน ลานจอดรถบรรทุก ศูนย์กระจายสินค้า จุดเติมไฟฟ้าและพลังงานสำหรับรถบรรทุกและตู้คอนเทนเนอร์ ศูนย์ซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์

3) การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ

ที่ผ่านมาการดำเนินงานในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกบางประเภทที่กำหนดให้มีหลายหน่วยงานปฏิบัติงานอยู่ในสถานที่เดียวกันและมีการประสานการจัดส่งสินค้าระหว่างกันยังคง**ขาดการบูรณาการความร่วมมือระหว่างกัน** โดยจากการศึกษาพบว่ามีหลายโครงการที่ต้องยกระดับการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศเพื่อให้เกิดการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ อาทิ

➢ **โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย** ซึ่งเป็นพื้นที่ที่กำหนดให้มีการขนส่งเชื่อมโยงกันระหว่างการขนส่งทางถนนกับทางราง และเป็นพื้นที่ที่จัดให้มีบริการเบ็ดเสร็จเพื่อการตรวจปล่อยสินค้า ริเริ่มโดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และมอบให้กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ โดยที่ผ่านมานับตั้งแต่มีการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ ดังกล่าวพบว่า ระยะเวลาของการเปิดให้บริการของศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ กับระยะเวลาการก่อสร้างทางและจัดให้มีรถไฟขนส่งสินค้ามายังศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ ดังกล่าวไม่สอดคล้องกัน อีกทั้งการออกแบบพื้นที่วางกองสินค้าที่เชื่อมโยงกับการขนส่งทางรางไม่ได้สอดคล้องกับจำนวนเที่ยวรถไฟ นอกจากนี้ยังไม่ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้าเข้ามาอยู่ภายในพื้นที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ เนื่องจากหน่วยงานต่าง ๆ ดังกล่าวได้เข้าไปปฏิบัติงาน และมีการติดตั้งระบบและอุปกรณ์การให้บริการตรวจปล่อยอยู่ในพื้นที่ด่านศุลกากรและด่านพรมแดนเชียงของที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเริ่มดำเนินการก่อนการจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ เป็นเวลาหลายปี ทำให้ไม่ต้องการย้ายสถานที่ เครื่องมือ และระบบการปฏิบัติงานมายังศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ ส่งผลให้การดำเนินโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ที่จัดตั้ง

➢ **โครงการพัฒนาการขนส่งระบบรางเชื่อมโยงระหว่าง ICD ลาดกระบัง กับ SRTO ท่าเรือแหลมฉบัง** มีการกำหนดค่าเป้าหมายปริมาณการขนส่งไม่สอดคล้องกันระหว่าง ICD ลาดกระบังกับ SRTO ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นจุดต้นทาง/จุดปลายทางของการขนส่งสินค้าทางราง อีกทั้งกรมศุลกากรได้ติดตั้งอุโมงค์ระบบตรวจสอบตู้สินค้าทางรถไฟด้วยเครื่องเอกซเรย์ (Railway X-Ray Container Inspection System ซึ่งมีขีดจำกัดในการรองรับได้วันละไม่เกิน 36 ขบวน/วัน ทำให้เกิดปัญหาคอขวดและไม่สามารถเพิ่มปริมาณการขนส่ง

สินค้าทางรางในเส้นทางดังกล่าวได้เกินกว่า 36 ขบวน/วัน ส่งผลให้ไม่สามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งทางรางได้ตามที่หน่วยงาน (การรถไฟแห่งประเทศไทย และการท่าเรือแห่งประเทศไทย) กำหนดไว้ได้

➢ **การจัดการจราจรในบริเวณพื้นที่โครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญและด่านพรมแดนที่สำคัญ** อาทิ ท่าเรือแหลมฉบัง ด่านพรมแดนแม่สอด ซึ่งมักจะมีปัญหาการจราจรติดขัดภายในพื้นที่และติดต่อออกมาในพื้นที่ต่อเนื่อง ซึ่งต้องได้รับการบูรณาการระหว่างหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ตำรวจจราจร และหน่วยงานภาครัฐท้องถิ่นที่มีอำนาจหน้าที่ในการจัดการจราจร

<u>ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย</u>

➢ **ต้องได้รับความร่วมมือจากทุกหน่วยงานก่อนการอนุมัติโครงการ** ในขั้นตอนการศึกษาความเป็นไปได้และการขออนุมัติงบประมาณ จะต้องกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการได้รับความยืนยันหรือความร่วมมือเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเฉพาะหน่วยงานภาครัฐส่วนกลางและท้องถิ่นที่จะต้องเข้ามาปฏิบัติงานร่วมกันในพื้นที่

➢ **จัดตั้งคณะทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานเจ้าของโครงการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** เพื่อร่วมกันให้ความเห็นชอบในการกำหนดค่าเป้าหมายการดำเนินงาน (Joint KPIs) วิธีการปฏิบัติงานร่วมกัน การกำหนดงบประมาณ แนวทางการติดตามผลการดำเนินงาน แนวทางในการแก้ไขปัญหาร่วมกัน และกำหนดหน่วยงานผู้ประสานงานหลักและหน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพดำเนินการในแต่ละประเด็น เพื่อให้ภาคเอกชนและประชาชนผู้ใช้บริการได้รับประโยชน์สูงสุดจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์

4) การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐของไทยกับหน่วยงานในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณชายแดนหลายแห่ง ดำเนินการโดยไม่ได้พิจารณาถึงความสอดคล้องกับนโยบายและการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลให้การลงทุนไม่คุ้มค่าและไม่สามารถแก้ไขปัญหาเดิมได้ ดังตัวอย่างต่อไปนี้

➢ **กรณีการพัฒนาด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่** ซึ่งการก่อสร้างและพัฒนาด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ และการกำหนดช่องทางเข้า/ออกจากด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ ไม่สอดคล้องกับช่องทางเข้า/ออกกับด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ด่านศุลกากรบูกิตกายูฮิตัม รัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย ส่งผลให้มีปัญหาด้านการจัดการจราจรภายในพื้นที่ด่าน และไม่สามารถลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านที่เป็นประตูที่ใช้ในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและการเดินทางระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย

➢ **กรณีการพัฒนาด่านศุลกากรอรัญประเทศ (บ้านป่าไร่)** ซึ่งมีการก่อสร้างด่านศุลกากรแล้วเสร็จเชื่อมโยงกับเมืองโอเนียง จังหวัดบันเตียเมียนเจย แต่ไม่มีการใช้ประโยชน์ในการเดินทางผ่านเข้าออกของรถบรรทุกเชื่อมโยงกับจังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา เนื่องจากไม่สอดคล้องกับนโยบายของกัมพูชาที่ต้องการให้มีการเดินรถบรรทุกผ่านเข้าออกที่ด่านหนองเอี่ยน-ด่านสตึงบท (สถานการณ์เกิดขึ้นก่อนปัญหาความไม่สงบบริเวณชายแดนไทยกับกัมพูชาที่เริ่มต้นตั้งแต่เดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2568) ทำให้การลงทุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน

➢ **กรณีการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ** ซึ่งวัตถุประสงค์เดิมกำหนดให้เป็นจุดจอดรถและขนถ่ายสินค้าระหว่างรถบรรทุกไทยกับรถบรรทุกของต่างประเทศ (สปป.ลาว และจีน) อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่ พ.ศ. 2563 ซึ่งเริ่มเกิดการแพร่ระบาดโควิดเป็นต้นมา รัฐบาลแขวงบ่อแก้วไม่อนุญาตให้รถบรรทุกของไทยขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์เข้าไปเกินกว่าเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว และกำหนดให้รถบรรทุกคอนเทนเนอร์ที่จดทะเบียนทุกคันต้องทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าและเปลี่ยนรถที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าบ่อแก้ว (ส่งสินค้าบ่อแก้ว) และใช้รถลาวบรรทุกคอนเทนเนอร์ต่อเนื่องไปถึงพรมแดนลาว-จีน (เมืองบ่อเต็น) ส่งผลให้ไม่สามารถจูงใจให้รถบรรทุกไทยและรถบรรทุกต่างประเทศมาทำการจอดรถและขนถ่ายสินค้าที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ซึ่งแนวนโยบายที่ สปป.ลาว กำหนดให้รถบรรทุกไทยต้องจอดและขนถ่ายสินค้าที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าในเมืองชายแดนของ สปป.ลาว ได้ใช้บังคับในหัวเมืองหลักทุกแห่ง อาทิ เมืองสะหวันนะเขต แขวงสะหวันนะเขต (ฝั่งตรงข้ามกับด่านมุกดาหาร) เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน (ฝั่งตรงข้ามด่านนครพนม) และเมืองหวุงเต่า แขวงจำปาสัก (ฝั่งตรงข้ามด่านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี)

<u>ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย</u>

➢ **การศึกษาความเป็นไปได้ การออกแบบโครงการ และการขออนุมัติงบประมาณเพื่อดำเนินการการก่อสร้างหรือขยายโครงการ** จะต้องกำหนดให้หน่วยงานเจ้าของโครงการดำเนินการสำรวจความต้องการจากหน่วยงานในต่างประเทศและประเทศเพื่อนบ้านที่ต้องมีการประสานงานการขนส่งระหว่างกันและได้รับความยืนยันหรือความร่วมมือจากหน่วยงานภาครัฐของต่างประเทศดังกล่าว

➢ **จัดตั้งคณะทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานของไทยและหน่วยงานต่างประเทศ** ผ่านเวทีที่เกี่ยวข้อง เช่น คณะกรรมการด้านการขนส่งระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน คณะกรรมการด้านการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และคณะกรรมการในเวทีการประชุมระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค เช่น GMS IMT-GT และอาเซียน เป็นต้น ตามที่เหมาะสมเพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ไทยและต่างประเทศได้รับประโยชน์ร่วมกัน

5) การปรับเพิ่มปริมาณและคุณภาพบุคลากรของภาครัฐ

บุคลากรภาครัฐนับว่าเป็นทรัพยากรที่สำคัญต่อการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์ โดยที่ผ่านมาพบว่ามีความจำเป็นต้องเพิ่มปริมาณและยกระดับคุณภาพบุคลากรภาครัฐในโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เนื่องจากข้อจำกัดดังนี้

➢ **การขาดแคลนบุคลากรด้านการกักกันโรค (Quarantine)** ในพื้นที่สำคัญ อาทิ เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และด่านศุลกากรที่มีสินค้าต้องกำกัด (สินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตและตรวจสอบ) มีความต้องการเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการตรวจปล่อยสินค้าที่ต้องมีการกักโรคเพิ่มขึ้น (เช่น เจ้าหน้าที่จากกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น) เนื่องจากเจ้าหน้าที่มีจำนวนจำกัดและต้องปฏิบัติงานในหลายสถานที่ ทำให้ผู้ใช้บริการต้องรอการตรวจสอบ เกิดความไม่สะดวกและมีภาระด้านเวลา

➢ **การจัดการ “สินค้าตกค้าง” ที่ไม่มีประสิทธิภาพ (กรณีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)** ที่คลังสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีสินค้าตกค้างที่ไม่ได้รับการนำออกอยู่เป็นจำนวนมาก (โดยเฉพาะกลุ่ม

สินค้า e-Commerce ที่ไม่ได้ขออนุญาตนำเข้า เช่น เครื่องสำอาง เป็นต้น) แม้ตามกฎหมายจะต้องให้หน่วยงานที่รับผิดชอบ (กรมศุลกากร) ดำเนินการให้มีการนำสินค้าตกค้างออกภายในกำหนดไม่เกิน 30 วัน (เช่น ขายทอดตลาด ทำลาย บริจาค เป็นต้น) แต่ในทางปฏิบัติกลับไม่เป็นเช่นนั้น ทำให้เกิดเป็นภาระต้นทุนแก่ผู้ประกอบการคลังสินค้าในการดูแลรักษาและเสียพื้นที่ในการเก็บรักษาที่ไม่ได้ค่าตอบแทน

➢ **การจัดการความปลอดภัยสินค้าตกค้าง (กรณีท่าเรือกรุงเทพ/ด่านศุลกากรแม่สอด)** ที่ท่าเรือกรุงเทพและด่านศุลกากรแม่สอด มีปัญหาการจัดให้เจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความปลอดภัยของสินค้าตกค้างอยู่ไม่เพียงพอ จนทำให้เกิดการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า

<u>ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย</u>

➢ **การเพิ่มบุคลากรในการปฏิบัติงานในการให้บริการ**ตลอดระยะเวลาของการให้บริการของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งในปัจจุบันมีบางหน่วยงานที่มีความพร้อมในการจัดให้มีเจ้าหน้าที่ให้บริการแล้ว ได้แก่ กรมศุลกากร ขณะที่ต้องการเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานเพิ่มเติมในส่วนของการควบคุมและการกักโรค

➢ **การขอให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเร่งรัดการจัดการกับสินค้าตกค้างทุกรายการในคลังสินค้า**ที่ดำเนินการโดยตัวแทนสายการบิน สำหรับสินค้าที่ไม่ได้นำออกไปจากอารักขาศุลกากรภายใน 30 วัน นับจากวันนำเข้าสำเร็จ ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรให้ความร่วมมือกับคลังสินค้าจัดทำบัญชีสินค้าตกค้าง การเปิดตรวจการนำสินค้าไปขายทอดตลาด ทำลาย บริจาค หรือนำไปเก็บไว้ในคลังสินค้าตกค้างที่สร้างขึ้นไว้เป็นการเฉพาะเพื่อรองรับสินค้าดังกล่าว

➢ **การศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งคลังสินค้าตกค้าง**ภายในพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับของที่ไม่ได้นำออกไปจากอารักขาศุลกากรภายใน 30 วันนับแต่วันนำเข้ามาในเขตปลอดอากรและไม่ได้มีการยื่นใบขนสินค้าและไม่ได้เสียอากรหรือวางประกันค่าอากร และกรมศุลกากรได้แจ้งไปยังผู้ขนส่งที่นำของเข้ามาแต่ผู้ขนส่งไม่ยอมดำเนินการให้ถูกต้องภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากกรมศุลกากร เพื่อมิให้เป็นภาระในการดูแลรักษาของผู้ประกอบการคลังสินค้า เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พื้นที่ในคลังสินค้าเพื่อการจัดเก็บและขนถ่ายสินค้าขึ้น/ลงจากอากาศยาน และลดปัญหาความแออัดในคลังสินค้า

6) การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่โครงการ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานฯ บางแห่งได้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และในขณะเดียวกันก็ไม่ได้ส่งผลให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชุมชนมากนัก

➢ การดำเนินงานในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกบางแห่งได้ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อาทิ ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชังที่มีปัญหาการสร้างมลพิษทางน้ำและทางอากาศ และความสามารถในการกำจัดขยะของเทศบาลตำบลเกาะสีชังซึ่งใช้รองรับการกำจัดขยะจากเรือสินค้าที่จอดทอดสมออยู่บริเวณเกาะสีชังไม่เพียงพอต่อการรองรับปริมาณขยะที่เกิดขึ้น

➢ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกบางแห่งไม่ได้ส่งผลให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชุมชนมากนัก อาทิ การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของและสะพานมิตรภาพเชียงของ-ห้วยทราย การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

➢ **การบูรณาการหน่วยงานในระดับพื้นที่** การดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์นั้น เมื่อนำไปปฏิบัติในพื้นที่ต่าง ๆ นั้น การดำเนินการในระดับพื้นที่จะต้องมีหน่วยงานองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น ราชการบริหารส่วนภูมิภาค และชุมชนในพื้นที่เข้ามาร่วมขับเคลื่อนนโยบายให้บรรลุผลและได้รับการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ รวมถึงควรพิจารณาทบทวนช่วงเวลาและเว้นระยะห่างจากพื้นที่ที่พักอาศัยและพื้นที่เชิงพาณิชยกรรมในการดำเนินกิจกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อแสดงให้เห็นถึงความรับผิดชอบต่อการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างมีมาตรฐาน

➢ **การเพิ่มงบประมาณและยกระดับทักษะการจัดการสิ่งแวดล้อมของชุมชนในพื้นที่** อาทิ การเพิ่มงบประมาณและยกระดับทักษะการจัดการขยะของเทศบาลตำบลเกาะสีชัง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศูนย์กำจัดขยะและเป็นพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากขยะจากเรือสินค้า เพื่อให้มีขีดความสามารถในการจัดการขยะที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมบนเกาะและขยะ/สิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นจากเรือที่จอดขนถ่ายสินค้าบริเวณที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง ตลอดจนพิจารณายกระดับศูนย์กำจัดขยะของเทศบาลตำบลเกาะสีชังให้เป็นศูนย์จัดการขยะจากเรือสินค้า

➢ **การพิจารณาความเหมาะสมในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง** อาทิ การพิจารณาความเหมาะสมในการให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคี MARPOL Annex 5 (ภาคผนวก 5) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อป้องกันมลพิษจากขยะจากเรือ ซึ่งใช้บังคับเรือขนาดตั้งแต่ 100 ตันกรอสขึ้นไป หรือเรือที่บรรทุกคนตั้งแต่ 15 คนขึ้นไป

บทที่ 7

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนา

บทที่ 7
ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนา

บทนี้เป็นการนำผลการศึกษาทั้งหมดมาวิเคราะห์และจัดทำเป็นข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทยที่มีความชัดเจน เหมาะสม เป็นรูปธรรม และทันกับสถานการณ์ ซึ่งข้อเสนอแนะนี้จะเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบาย แผนงาน และระยะเวลาการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ รวมถึงการประเมินผลและติดตามการดำเนินงานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ประโยชน์เพื่อส่งเสริมความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ

7.1 แนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าเป้าหมาย

การกำหนดแนวทางการพัฒนาเพื่อยกระดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทยในบทนี้ เป็นการสังเคราะห์ผลการศึกษาจากโครงสร้างระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่รองรับสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมเป้าหมายจำนวน 6 กลุ่มสินค้า ซึ่งเป็นสินค้าที่มีศักยภาพในการแข่งขันในระดับสากลและมีการใช้วัตถุดิบภายในประเทศเป็นปัจจัยการผลิตสำคัญ อันประกอบด้วย ยางรถยนต์ เนื้อไก่แปรรูป น้ำตาลและกากน้ำตาล รถยนต์ เครื่องปรับอากาศ และทุเรียน เป็นกรณีศึกษาเชิงนำร่อง เพื่อใช้เป็นฐานในการขยายผลเชิงนโยบายและเชิงระบบไปสู่การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสินค้าอื่นในระยะต่อไป

การจัดทำข้อเสนอแนวทางพัฒนาดังกล่าวได้พิจารณาจากผลการศึกษาลักษณะโครงสร้างห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Structure) รูปแบบการขนส่งหลัก ตลอดจนบทบาทของประตูการค้าสำคัญของประเทศที่ใช้รองรับการส่งออกสินค้าเป้าหมาย ซึ่งได้นำเสนอไว้แล้วใน ส่วนที่ 3 (บทที่ 4) ของรายงานฉบับนี้ นอกจากนี้ ยังได้นำผลการวิเคราะห์บริบทเชิงโครงสร้างทั้งในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคตจากการวิเคราะห์ด้วยกรอบแนวคิด PESTEL ที่ปรากฏใน ส่วนที่ 1 (บทที่ 3) รวมถึงผลการศึกษากรณีตัวอย่างแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ใน ส่วนที่ 2 (บทที่ 3) มาประกอบการกำหนดปัจจัยความสำเร็จที่สำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

ในขณะเดียวกัน ข้อเสนอแนวทางพัฒนายังตั้งอยู่บนพื้นฐานของผลการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมถึงด่านพรมแดนทางบก จุดขนถ่ายสินค้าลำน้ำ และจุดจอดเรือกลางทะเล ตลอดจนข้อค้นพบและข้อเสนอแนะจากการศึกษาข้อมูลภาคสนามและแหล่งข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพื่อให้ข้อเสนอแนวทางการพัฒนามีความครอบคลุม เป็นรูปธรรม และสามารถนำไปใช้เป็นกรอบในการกำหนดนโยบาย แผนงาน และมาตรการยกระดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมายได้อย่างเหมาะสม

ในส่วนถัดไป จะนำเสนอรายละเอียดแนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเป็นรายสินค้า เพื่อสะท้อนลักษณะเฉพาะของโครงสร้างการผลิต การขนส่ง และการเชื่อมโยงกับประตูการค้าของแต่ละกลุ่มสินค้าอย่างเป็นระบบ

7.1.1 แนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานยางรถยนต์

อุตสาหกรรมการผลิตยางรถยนต์ของประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมปลายน้ำที่มีความเชื่อมโยงกับห่วงโซ่อุปทานยางพาราภายในประเทศ โดยใช้วัตถุดิบหลัก ได้แก่ **ยางแท่งและยางแปรรูปขั้นกลาง** จากโรงงานแปรรูปยางพาราที่กระจายตัวอยู่ในพื้นที่ภาคใต้และภาคตะวันออก ซึ่งเป็นแหล่งผลิตสำคัญของประเทศ ทั้งนี้ วัตถุดิบดังกล่าวจะถูกลำเลียงด้วยการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ไปยังโรงงานผลิตยางรถยนต์ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) รวมถึงในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการลงทุนของบริษัทผู้ผลิตยางรถยนต์ข้ามชาติจากประเทศจีน ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และยุโรป

สำหรับการกระจายสินค้ายางรถยนต์ในประเทศ จะใช้**การขนส่งทางถนนเป็นโครงข่ายหลัก** เพื่อส่งมอบไปยังโรงงานประกอบรถยนต์ ตัวแทนจำหน่าย และร้านค้าปลีกทั่วประเทศ ขณะที่การส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศนั้น ประเทศไทยถือเป็นหนึ่งในผู้ส่งออกยางรถยนต์รายสำคัญของโลก โดยมีมูลค่าการส่งออกในปี พ.ศ. 2567 ประมาณ 7,363 ล้านเหรียญสหรัฐ (HS Code 4011) และมีสัดส่วนการส่งออกอยู่ในลำดับที่ 2 ของโลก รองจากประเทศจีน[1]

โครงสร้างโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ การส่งออกยางรถยนต์ของไทยใช้**การขนส่งทางทะเลเป็นช่องทางหลัก** คิดเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 85 ของปริมาณการส่งออกทั้งหมด เนื่องจากตลาดปลายทางส่วนใหญ่เป็นตลาดภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก อเมริกาเหนือ และยุโรป โดยใช้การขนส่งแบบตู้คอนเทนเนอร์ผ่าน **ประตูการค้าหลัก ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ** ซึ่งเชื่อมโยงกับพื้นที่อุตสาหกรรมด้วยโครงข่าย **ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (Motorway No.7)** ที่เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ในขณะที่การส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค CLMV และมาเลเซียมีสัดส่วนไม่สูงนัก โดยมีการขนส่งผ่านการขนส่งทางถนนและ**ด่านพรมแดนทางบก เช่น ด่านศุลกากรสะเดา ด่านศุลกากรอรัญประเทศ และด่านศุลกากรแม่สอด** ซึ่งทำหน้าที่เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าในระดับอนุภูมิภาค[2] สำหรับตลาดหลักที่นำเข้ายางรถยนต์จากประเทศไทย ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ประมาณ ร้อยละ 48.1 เกาหลีใต้ ประมาณ ร้อยละ 4.9 ออสเตรเลีย ประมาณ ร้อยละ 4.0 และญี่ปุ่น ประมาณ ร้อยละ 3.3 โดยการขนส่งไปยังตลาดดังกล่าวดำเนินการ**ผ่านการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก** ดังแสดงตามรูปที่ 7.1.1 ถึง 7.1.3

จากลักษณะดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า ระบบโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมยางรถยนต์ของประเทศไทยมีโครงสร้างแบบ Multimodal Logistics โดยใช้การขนส่งทางถนนเป็นโครงข่ายสนับสนุน (Feeder Transport)

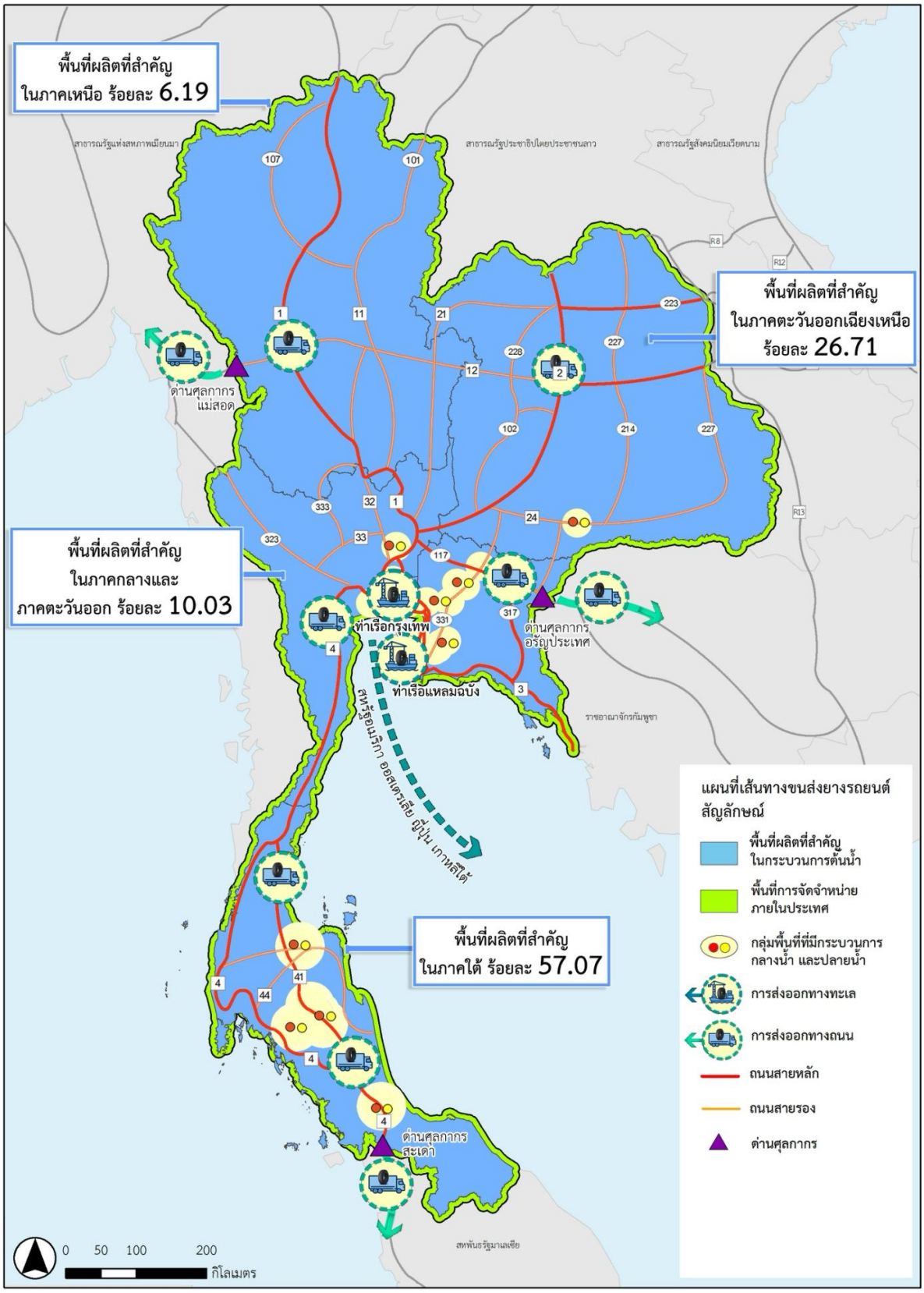
[1] United Nations Comtrade Database (2024). *International Trade Statistics*

[2] กรมศุลกากร. (2567). สถิติการค้าชายแดนและผ่านแดน

เชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเลในระดับการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยางรถยนต์ไทยในตลาดโลก

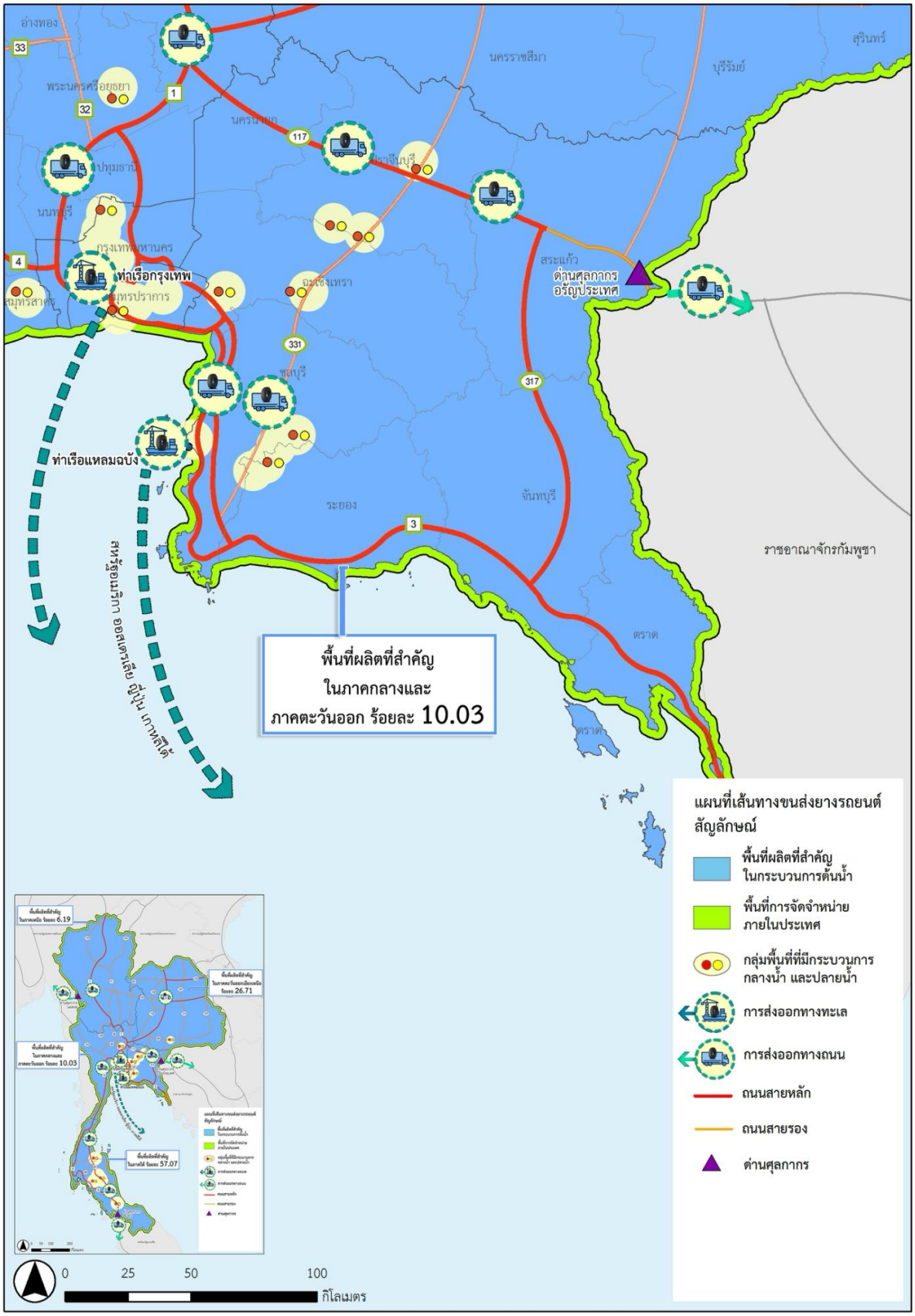
โซ่อุปทานยางรถยนต์ เป็นโครงสร้างตลาดที่ผู้ซื้อมีอำนาจเหนือกว่าผู้ผลิต ส่งผลต่อราคายางพาราในประเทศ เหตุเพราะไม่มีหน่วยงานที่กำกับควบคุมตลอดโซ่อุปทาน ขาดการรวมกลุ่มของเกษตรกร ชาวสวนยางส่วนใหญ่ไม่มีอำนาจต่อรอง รวมถึงการเข้าถึงข้อมูลราคารับซื้อยางของตลาดกลางอย่างเป็นปัจจุบัน จึงมักประสบปัญหาถูกกดราคารับซื้อ กล่าวคือโครงสร้างตลาดยางพาราโลก เป็นแบบผู้ซื้อน้อยราย ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตล้อยางชั้นนำของโลก ในขณะที่ผู้ผลิตวัตถุดิบยางขั้นต้นและผู้ส่งออกมีมากทั้งรายใหญ่และรายย่อยในหลากหลายประเทศ ดังนั้นผู้ซื้อจึงมีอิทธิพลต่อการกำหนดราคายางในตลาดโลกเป็นสำคัญ

จากการศึกษาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานยางรถยนต์ พบว่า มีการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายใต้โครงการศึกษานี้ ได้แก่ **ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ด่านศุลกากรสะเดา ด่านศุลกากรอรัญประเทศ และด่านศุลกากรแม่สอด** ซึ่งหากมีการยกระดับการดำเนินงานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกข้างต้น จะช่วยลดต้นทุน ลดระยะเวลาในการดำเนินการของโซ่อุปทานยางรถยนต์ ตลอดจนส่งเสริมให้การดำเนินการมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดแนวทางการยกระดับ ดังตารางที่ 7.1-1



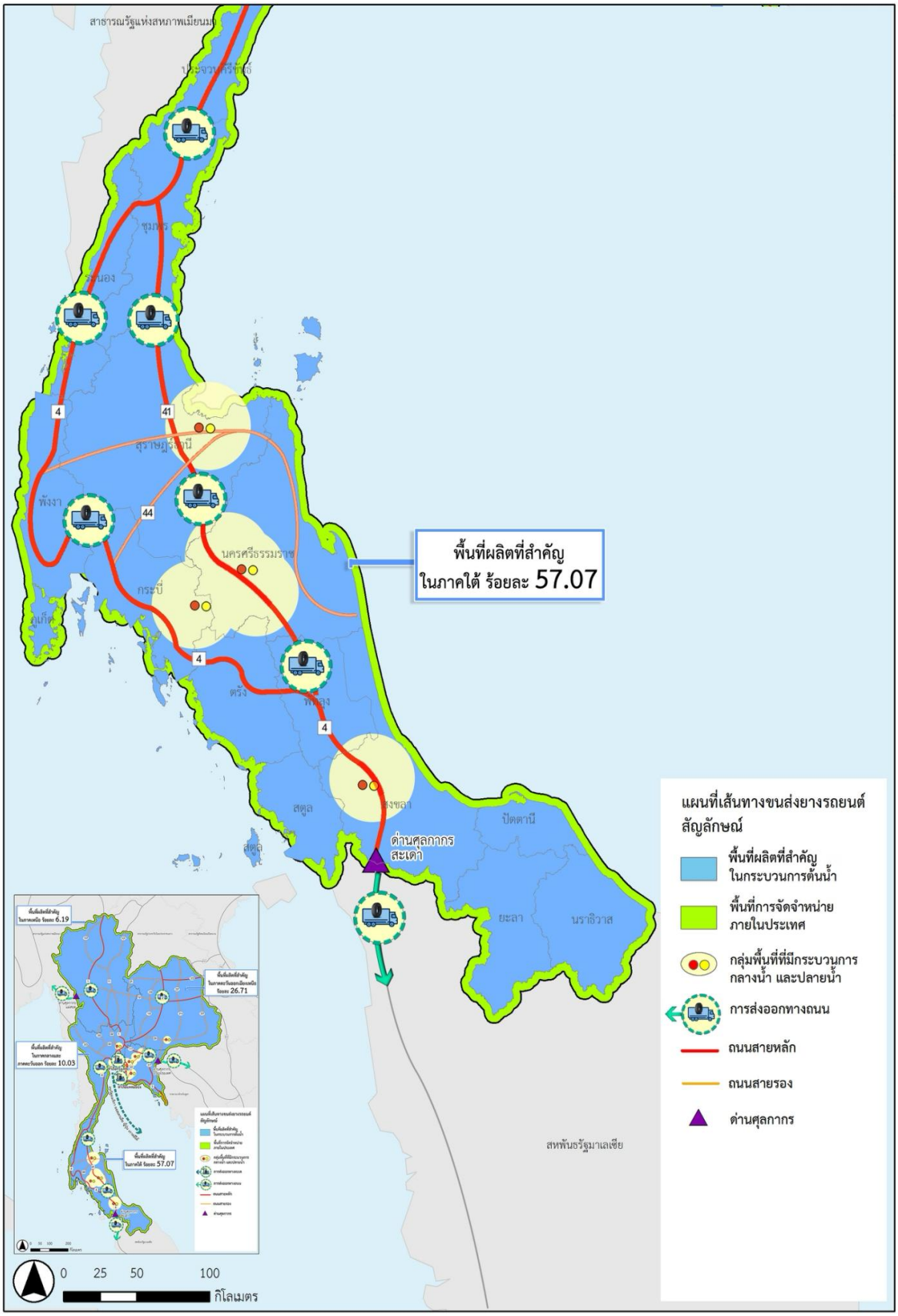
รูปที่ 7.1-1 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกยางรถยนต์จากการทบทวนการศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา



รูปที่ 7.1-2 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกยางรถยนต์ในภาคตะวันออก

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา



รูปที่ 7.1-3 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกยางรถยนต์ในภาคใต้

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา

ตารางที่ 7.1-1 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานยางรถยนต์

โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวก	แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานยางรถยนต์	ระยะเวลาดำเนินงาน	
				ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
ท่าเรือแหลมฉบัง	**การจัดระเบียบพื้นที่และบริหารการจราจร** โดยจัดสรรลานจอดรถบรรทุกที่รอเข้าท่าเทียบเรือเพิ่มขึ้นเพื่อลดการจอดซ้อนหรือไหลล้นสู่ถนนสาธารณะ	การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การบูรณาการทำงานระหว่างกรมศุลกากรกับท่าเรือ โดยประสานกรมศุลกากรเพื่อขออนุญาตนำตู้สินค้าขาเข้าไปพักนอกเขตท่าเรือเป็นการชั่วคราวเพื่อลดความแออัดภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือ และเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมงในพื้นที่นอกเขตท่าเรือที่จัดให้วางตู้สินค้าขาเข้าเป็นการชั่วคราว ตลอดจนการจัดการช่องทางการเข้าออกท่าเรือ โดยเร่งเปิดช่องทางเข้า-ออกเพิ่มเติม และปรับเปลี่ยนช่องทางเข้า-ออกให้สอดคล้องกับสถานการณ์จราจรในแต่ละช่วงเวลา	กทท. และกรมศุลกากร	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การนำระบบ Truck Queue มาใช้แบบครบวงจรทั้งหมด เพื่อจัดลำดับการเข้าออกของรถบรรทุกเพื่อจัดการคิวรถบรรทุกทุกคันอย่างเป็นธรรม ลดความแออัดบริเวณหน้าทางเข้า และสร้างความรู้ความเข้าใจกับพนักงานผู้ปฏิบัติงานขับขี่รถบรรทุกร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถบรรทุกทุกรายที่นำรถผ่านเข้าออกท่าเรือแหลมฉบังสามารถใช้งานระบบ Truck Queue ได้อย่างถูกต้อง	กทท.	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง		✓
	การพัฒนา Application Dash Board บนโทรศัพท์มือถือ พร้อมทั้งติดตั้ง CCTV และระบบตรวจสอบแบบเรียลไทม์เพื่อติดตามสถานการณ์จราจร	กทท.	ตรวจสอบสถานะการจัดส่ง		✓
	การส่งเสริมการประกอบการเดินเรือชายฝั่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือชายฝั่งในภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยกับท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเพิ่มปริมาณกองเรือพาณิชย์ขนส่งชายฝั่งของไทย เพิ่มสัดส่วนขนส่งชายฝั่ง ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดทางถนนและลดต้นทุนโลจิสติกส์ ด้วยการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การเงิน และการตลาด และการปรับอัตราค่าภาระ/ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากเรือชายฝั่งเพื่อเป็นการส่งเสริมการประกอบการเดินเรือชายฝั่ง	กระทรวงคมนาคม / กรมเจ้าท่า / กทท.	เพิ่มทางเลือกการขนส่งให้โรงงานในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล	✓	

ตารางที่ 7.1-1 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานยางรถยนต์ (ต่อ)

โครงสร้างพื้นฐาน/ สิ่งอำนวยความสะดวก	แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานยางรถยนต์	ระยะเวลาดำเนินงาน	
				ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
	เพิ่มปริมาณและคุณภาพผู้ปฏิบัติงานด้านการขนถ่ายสินค้าและผู้ปฏิบัติงานยกขนตู้คอนเทนเนอร์ในลานปฏิบัติงาน	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน / สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน) และสถาบันอาชีวศึกษาที่เกี่ยวข้อง	ลดระยะเวลาการขนถ่าย	✓	✓
ท่าเรือกรุงเทพ	**การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ** เพื่อกำหนดบทบาทที่เหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพในอนาคต เพื่อมิให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนโยบายไปมาอยู่บ่อยครั้ง ซึ่งทำให้เกิดความไม่เชื่อมั่นและผลกระทบต่อลงทุนพัฒนาของท่าเรือและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง อาทิ สายการเดินเรือ เจ้าของสินค้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ตัวแทนออกของรับอนุญาต ผู้ประกอบการขนส่งทางถนน ที่ต้องติดต่อและใช้งานท่าเรือกรุงเทพอยู่เป็นประจำ	กระทรวงคมนาคม / กทท.	สร้างความมั่นใจแก่โรงงานในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล		✓
	การเพิ่มการดำเนินงานในการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือหน้าท่าเทียบเรือ ให้ได้ตามค่าเป้าหมายที่กำหนดเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ และเพื่อให้เรือสามารถเข้าออกได้โดยสะดวก	กทท.	ลดระยะเวลาการรอคอยเรือเข้าออกจากท่า		✓
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	**การเพิ่มช่องเก็บเงินสำหรับรถบรรทุก** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง โดยเฉพาะด่านเก็บเงินสำคัญที่มีปริมาณรถบรรทุกใช้บริการมาก ได้แก่ ด่านลาดกระบังและด่านหนองขาม	กรมทางหลวง	ลดระยะเวลาการขนส่ง		✓
ด่านศุลกากรสะเดา	**การดำเนินการจัดระเบียบการเข้าออกของรถบรรทุก** เพื่อลดการจราจรติดขัดและความรวดเร็วในการตรวจปล่อยรถบรรทุกที่ผ่านเข้าออกช่องทางระหว่างประเทศ	กรมศุลกากร	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การบูรณาการการทำงานระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย เพื่อให้มีการเปิดช่องทางเข้า/ออกใหม่เพิ่มเติมที่เชื่อมโยงกับด่านศุลกากรและด่านพรมแดนสะเดา เพื่อลดปัญหาความแออัดบริเวณหน้าด่านพรมแดนที่ใช้อยู่เดิม	กรมศุลกากร / กระทรวงการคลัง / กระทรวงต่างประเทศ	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	

ตารางที่ 7.1-1 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานยางรถยนต์ (ต่อ)

โครงสร้างพื้นฐาน/ สิ่งอำนวยความสะดวก	แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานยางรถยนต์	ระยะเวลาดำเนินงาน	
				ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
ด่านศุลกากรแม่สอด	**การเร่งรัดการก่อสร้างด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่** ให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อลดปัญหาจราจรติดขัดบริเวณด่านหน้า	กรมศุลกากร	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การดำเนินการจัดระเบียบการเข้าออกของรถบรรทุก เพื่อลดการจราจรติดขัดและความรวดเร็วในการตรวจปล่อยรถบรรทุกที่ผ่านเข้าออกช่องทางระหว่างประเทศ	กรมศุลกากร	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
ด่านศุลกากรอรัญประเทศ	**การจัดการช่องทางการเข้าออก การจัดระบบคิว และการจัดพื้นที่จอดรอคอยการตรวจปล่อย** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด่านและพื้นที่ต่อเนื่อง	กรมศุลกากร / หน่วยงานความมั่นคง หน่วยงานท้องถิ่น	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	

ในระยะต่อไป ภายหลังการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่แล้วเสร็จ ประกอบกับการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการขนส่งทางราง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. 2568 จะส่งผลให้การขนส่งทางรางมีประสิทธิภาพมากขึ้นและเพิ่มทางเลือกในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะวัตถุดิบในอุตสาหกรรมยางรถยนต์ อาทิ ยางแท่งที่ผลิตจากโรงงานในภาคใต้และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งสามารถปรับเปลี่ยนมา**ใช้การขนส่งทางรางเพื่อป้อนเข้าสู่โรงงานผู้ผลิตยางรถยนต์**

นอกจากนี้ หน่วยงานภาครัฐยังควรกำหนด**แผนงาน/มาตรการอื่น ๆ ที่มิใช่มาตรการด้านการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อยกระดับการเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานยางรถยนต์ของไทย** ได้แก่ **การจัดทำฐานข้อมูลข้อกำหนดการนำเข้ายางรถยนต์ของตลาดต่างประเทศและปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่เสมอ** เนื่องจากประเทศไทยเป็นผู้การส่งออกยางรถยนต์อันดับ 2 ของโลก อีกทั้งระบบโซ่อุปทานยางรถยนต์ของไทยต้องพึ่งพาการส่งออกอย่างมาก โดยเฉพาะการส่งออกไปตลาดสหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น เกาหลี และสหภาพยุโรป ซึ่งปรับเปลี่ยนข้อกำหนดการนำเข้าอยู่เสมอ โดยกรณีของสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปมีนโยบายเก็บอากรตอบโต้การทุ่มตลาดสำหรับยางรถยนต์ที่ผลิตจากประเทศจีน ตัวอย่างเช่น สหภาพยุโรปต่ออายุมาตรการเก็บอากรตอบโต้การทุ่มตลาด (AD) ตั้งแต่ 21 ถึง 79 ยูโรต่อยาง 1 เส้น จากยางรถยนต์ที่ใช้ในรถบรรทุกและรถบัสที่ผลิตจากโรงงานในจีน และอยู่ระหว่างการสอบสวนเพื่อเรียกเก็บอากรตอบโต้การทุ่มตลาดสำหรับยางรถยนต์ที่ใช้สำหรับรถยนต์ขนาดเล็กและรถกระบะที่ผลิตจากจีน ซึ่งเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้โรงงานผลิตยางรถยนต์ของจีนหลายรายต้องย้ายฐานการผลิตมาที่ประเทศไทย รวมทั้งนโยบายของสหรัฐอเมริกาภายใต้การนำของประธานาธิบดีโดนัล ทรัมป์ ทำให้ส่งออกยางรถยนต์จากไทยถูกเรียกเก็บอากรขาเข้าเพิ่มเติมจากที่สหรัฐฯ เรียกเก็บจากไทยในอัตราร้อยละ 4 ของมูลค่านำเข้า อีกทั้งต้องมีข้อกำหนดการได้รับการรับรองมาตรฐานจากสำนักงานความปลอดภัยทางหลวงแห่งสหรัฐอเมริกา (National Highway Traffic Safety Administration: NHTSA) และกระทรวงการขนส่งแห่งสหรัฐอเมริกา (Department of Transport: DOT) นอกจากนี้ ในตลาดต่างประเทศอื่น ๆ

ก็มีการปรับกฎระเบียบการนำเข้าอยู่บ่อยครั้ง โดยเฉพาะกฎระเบียบเพื่อกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งการปรับเปลี่ยนข้อกำหนดการนำเข้าของตลาดต่างประเทศอาจส่งผลให้เกิดความผันผวนต่อระบบโซ่อุปทานยางรถยนต์ที่ส่งออกของไทย จึงควรจัดทำฐานข้อมูลข้อกำหนดการนำเข้ายางรถยนต์ของตลาดต่างประเทศ โดย**หน่วยงานหลัก** ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ และหน่วยงานสนับสนุน ได้แก่ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม การยางแห่งประเทศไทย สมาคมผู้ผลิตยางรถยนต์ไทย และสมาคมยางพาราไทย สรุปได้ตามตารางที่ 7.1-2

ตารางที่ 7.1-2 มาตรการที่มิใช่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่ช่วยยกระดับโซ่อุปทานยางรถยนต์

แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลกระทบต่อโซ่อุปทานยางรถยนต์	ระยะเวลาดำเนินงาน	
			ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
การจัดทำฐานข้อมูลข้อกำหนดการนำเข้ายางรถยนต์ของตลาดต่างประเทศ และมีการปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่เสมอ	กระทรวงพาณิชย์	ปรับการผลิตให้สอดคล้องกับข้อกำหนด	✓	

7.1.2 แนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเนื้อไก่แปรรูป

อุตสาหกรรมผลิตเนื้อไก่แปรรูปเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบการผลิตจากฟาร์มเลี้ยงไก่ภายในประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในภาคกลาง จากนั้นใช้การลำเลียงขนส่งทางถนนมายังโรงงานผลิตเนื้อไก่แปรรูป ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกิจการของคนไทยและมีบางกิจการเป็นกิจการร่วมทุนระหว่างไทยกับบริษัทข้ามชาติ อาทิ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น โดยโรงงานผลิตเนื้อไก่แปรรูปส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในภาคกลาง (ชลบุรี สระบุรี นครนายก ลพบุรี) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (นครราชสีมา เพชรบูรณ์) และเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (สมุทรปราการ) ในส่วนการจัดจำหน่ายเนื้อไก่แปรรูปที่ผลิตเพื่อป้อนตลาดภายในประเทศจะใช้การขนส่งทางถนนทั้งหมดไปยังศูนย์กระจายสินค้าของกิจการค้าสมัยใหม่ (Modern Trade) ร้านจำหน่ายสินค้าของกิจการในเครือ ตลาดค้าส่งที่ตั้งอยู่ทั่วประเทศ ขณะที่การส่งออกไปตลาดต่างประเทศนั้น

ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกเนื้อไก่แปรรูปไปตลาดต่างประเทศมากเป็นอันดับที่ 1 ของโลก โดยในปี พ.ศ. 2567 ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกไก่แปรรูปประมาณ 1,382 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งสะท้อนถึงศักยภาพของอุตสาหกรรมอาหารของประเทศในตลาดโลก[3] โครงสร้างตลาดส่งออก พบว่า ตลาดนำเข้าหลักของไก่แปรรูปจากประเทศไทย ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 47.1 รองลงมา ได้แก่ สหราชอาณาจักร ร้อยละ 27.4 เนเธอร์แลนด์ ร้อยละ 7.1 เกาหลีใต้ ร้อยละ 4.4 และสิงคโปร์ ร้อยละ 4.2 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการพึ่งพาตลาดหลักในภูมิภาคเอเชียตะวันออกและยุโรปเป็นสำคัญ[4]

ระบบโลจิสติกส์ การส่งออกไก่แปรรูปของประเทศไทยใช้**การขนส่งทางทะเล**เป็นช่องทางหลักในรูปแบบตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer Container) โดยมี**ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพเป็นประตูการค้า**หลักของประเทศและใช้โครงข่าย**ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7** เพื่อขนส่งจากโรงงานผลิตมายังท่าเรือแหลมฉบัง ขณะที่การส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน เช่น มาเลเซีย มีการใช้**การขนส่งทางถนนผ่านด่านพรมแดนทางบก เช่น ด่านศุลกากรสะเดา**[5] เป็นช่องทางสำคัญ ลักษณะดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่า ห่วงโซ่อุปทานการส่งออกไก่แปรรูปของประเทศไทยมีโครงสร้างแบบ Cold Chain Logistics และ Multimodal Transport ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อการรักษาคุณภาพสินค้าและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในตลาดโลก ดังแสดงตามรูปที่ 7.1-4 ถึง 7.1-5

โซ่อุปทานไก่แปรรูปส่วนใหญ่อยู่ในการควบคุมและกำกับของผู้ประกอบการขนาดใหญ่แบบครบวงจร ตั้งแต่ฟาร์มเลี้ยงไก่ไปจนถึงการจัดจำหน่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งส่งผลให้เกษตรกรรายย่อยไม่สามารถแข่งขันตามกลไกทางการตลาดได้อย่างเสรี รวมถึงแนวทางการปฏิบัติตามเกษตรแบบพันธสัญญาถึงแม้จะส่งผลดีที่ทำให้เกษตรกรจะได้รับการสนับสนุนทั้งปัจจัยการผลิต เทคโนโลยีต่าง ๆ ตลอดจนความรู้ในการผลิตที่ทันสมัย อีกทั้งจะสามารถประกันราคาผลผลิตและรายได้ที่แน่นอนให้กับเกษตรกร แต่อาจส่งผลต่อปัญหาที่เกิดจากการใช้ข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม ทำให้เกษตรกรรับภาระความเสี่ยงในการผลิตส่งผลให้เกิดภาวะหนี้สินจากการลงทุน

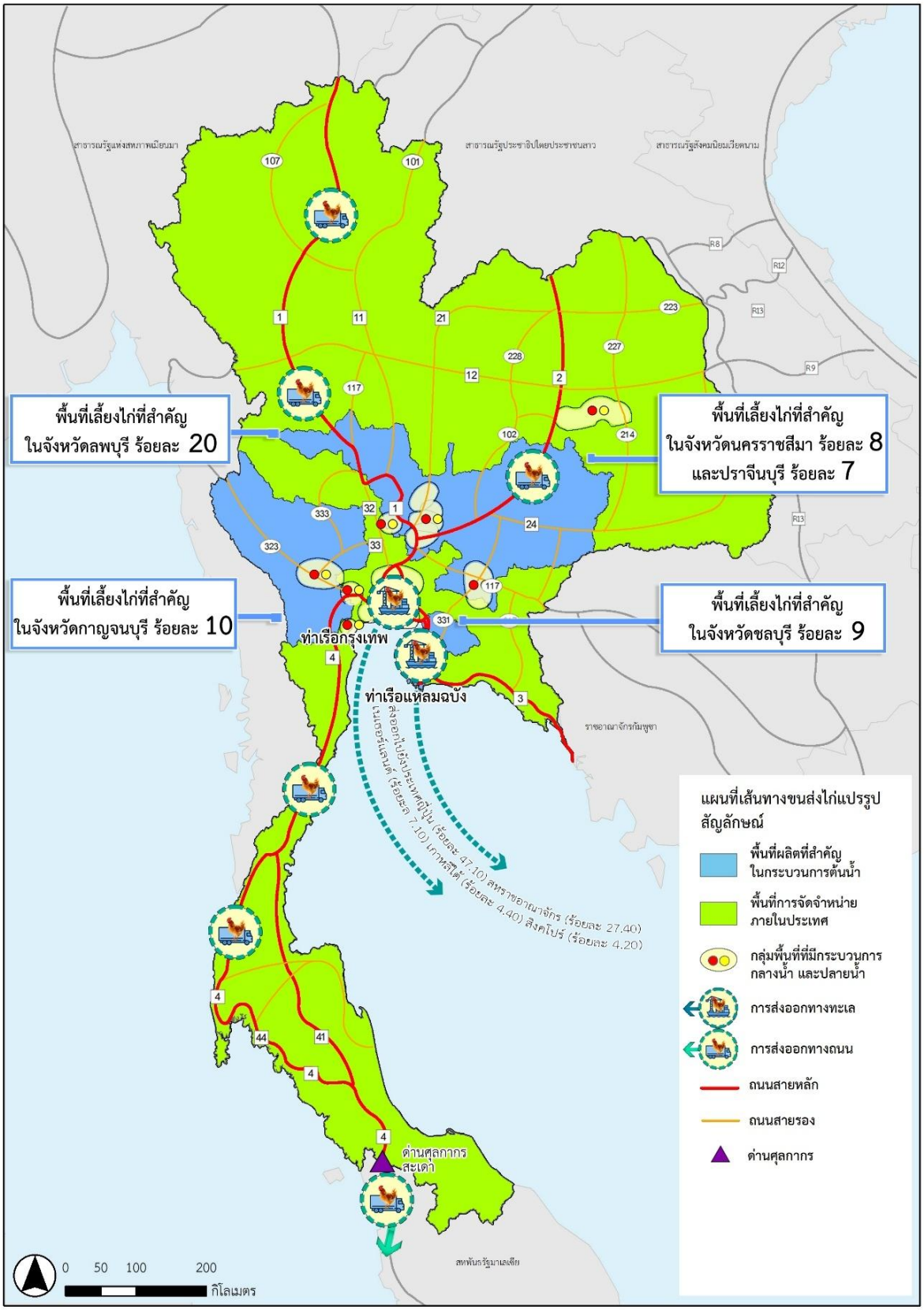
[3] กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (2567). รายงานสถานการณ์การส่งออกสินค้าเกษตร

[4] สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร. (2567). สถานการณ์สินค้าไก่เนื้อของไทย

[5] กรมศุลกากร. (2567). สถิติการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทย

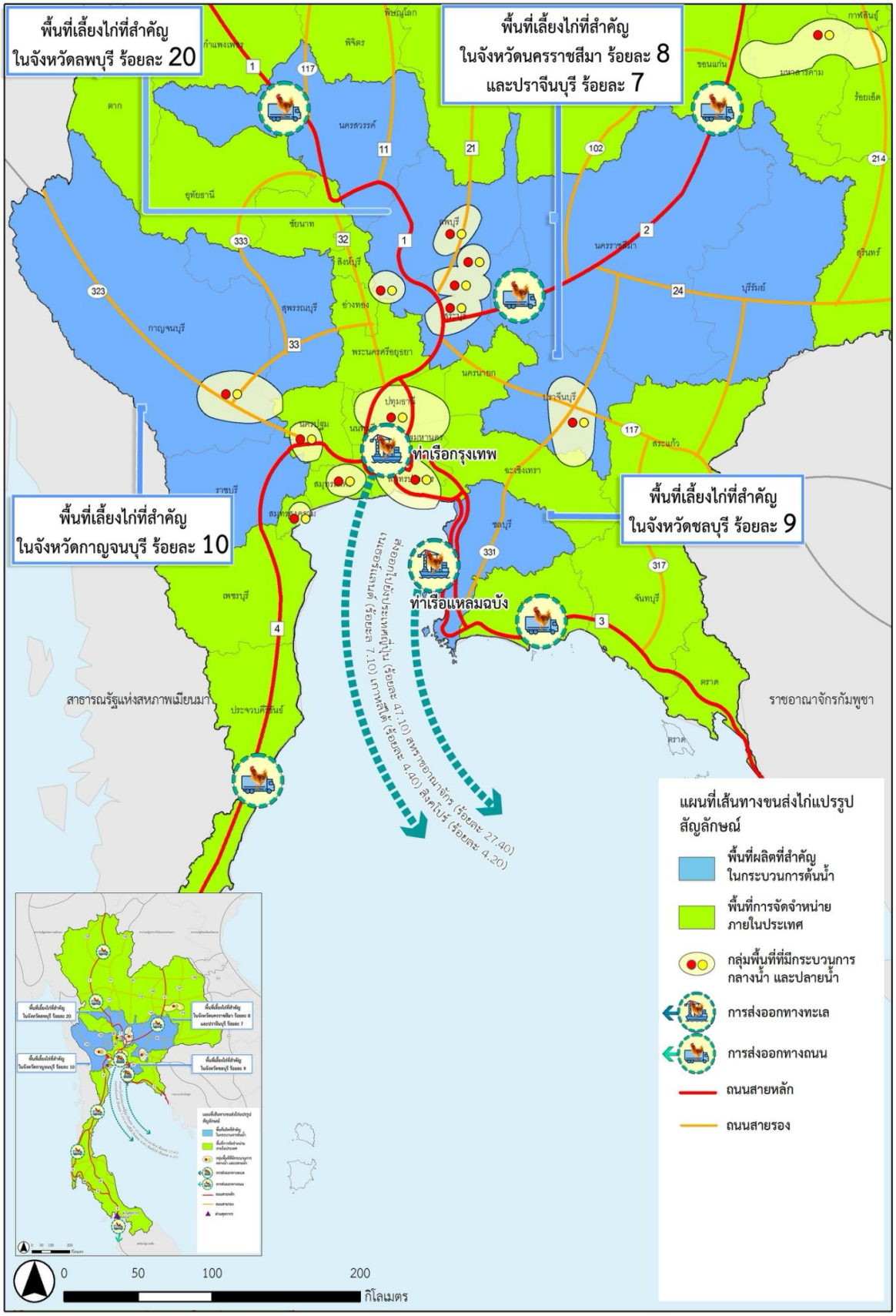
รวมถึงเกษตรกรแทบจะไม่สามารถต่อรองกับบริษัทขนาดใหญ่ได้เลยทำให้ค่าตอบแทนที่ได้รับไม่ยุติธรรมกับเกษตรกรผู้เลี้ยงไก่

จากการศึกษาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเนื้อไก่แปรรูป พบว่า มีการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายใต้โครงการศึกษานี้ ได้แก่ **ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 และด่านศุลกากรสะเดา** ซึ่งหากมีการยกระดับการดำเนินงานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกข้างต้น จะช่วยลดต้นทุน ลดระยะเวลาในการดำเนินการของโซ่อุปทานเนื้อไก่แปรรูป ตลอดจนส่งเสริมให้การดำเนินการมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดแนวทางการยกระดับ ดังตารางที่ 7.1-3



รูปที่ 7.1-4 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกเนื้อไก่แปรรูป จากการทบทวนการศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา



รูปที่ 7.1-5 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกเนื้อไก่แปรรูปในภาคกลาง

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา

ตารางที่ 7.1-3 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานเนื้อไก่แปรรูป

โครงสร้างพื้นฐาน/ สิ่งอำนวยความสะดวก	แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานไก่แปรรูป	ระยะเวลาดำเนินงาน	
				ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
ท่าเรือแหลมฉบัง	**การจัดระเบียบพื้นที่และบริหารการจราจร** โดยจัดสรรลานจอดรถบรรทุกที่รอเข้าท่าเทียบเรือเพิ่มขึ้นเพื่อลดการจอดซ้อนหรือไหลล้นสู่ถนนสาธารณะ	การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การบูรณาการทำงานระหว่างกรมศุลกากรกับท่าเรือ โดยประสานกรมศุลกากรเพื่อขออนุญาตนำตู้สินค้าขาเข้าไปพักนอกเขตท่าเรือเป็นการชั่วคราวเพื่อลดความแออัดภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือ และเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมงในพื้นที่นอกเขตท่าเรือที่จัดให้วางตู้สินค้าขาเข้าเป็นการชั่วคราว ตลอดจนการจัดการช่องทางการเข้าออกท่าเรือ โดยเร่งเปิดช่องทางเข้า-ออกเพิ่มเติม และปรับเปลี่ยนช่องทางเข้า-ออกให้สอดคล้องกับสถานการณ์จราจรในแต่ละช่วงเวลา	กทท. และกรมศุลกากร	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การนำระบบ Truck Queue มาใช้แบบครบวงจรทั้งหมด เพื่อจัดลำดับการเข้าออกของรถบรรทุกเพื่อจัดการคิวรถบรรทุกทุกคันอย่างเป็นธรรม ลดความแออัดบริเวณหน้าทางเข้า และสร้างความรู้ความเข้าใจกับพนักงานผู้ปฏิบัติงานขับขี่รถบรรทุกร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถบรรทุกทุกรายที่นำรถผ่านเข้าออกท่าเรือแหลมฉบังสามารถใช้งานระบบ Truck Queue ได้อย่างถูกต้อง	กทท.	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การพัฒนา Application Dash Board บนโทรศัพท์มือถือ พร้อมทั้งติดตั้ง CCTV และระบบตรวจสอบแบบเรียลไทม์เพื่อติดตามสถานการณ์จราจร	กทท.	ตรวจสอบสถานะการจัดส่ง	✓	
	เพิ่มปริมาณและคุณภาพผู้ปฏิบัติงานด้านการขนถ่ายสินค้าและผู้ปฏิบัติงานยกขนตู้คอนเทนเนอร์ในลานปฏิบัติงาน	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน / สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน) และสถาบันอาชีวศึกษาที่เกี่ยวข้อง	ลดระยะเวลาการขนถ่าย	✓	✓

ตารางที่ 7.1-3 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานเนื้อไก่แปรรูป (ต่อ)

โครงสร้างพื้นฐาน/ สิ่งอำนวยความสะดวก	แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานไก่แปรรูป	ระยะเวลาดำเนินงาน	
				ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
ท่าเรือกรุงเทพ	**การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ** เพื่อกำหนดบทบาทที่เหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพในอนาคต เพื่อมิให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนโยบายไปมาอยู่บ่อยครั้ง ซึ่งทำให้เกิดความไม่เชื่อมั่นและผลกระทบต่อลงทุนพัฒนาของท่าเรือและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง อาทิ สายการเดินเรือ เจ้าของสินค้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ตัวแทนออกของรับอนุญาต ผู้ประกอบการขนส่งทางถนน ที่ต้องติดต่อและใช้งานท่าเรือกรุงเทพอยู่เป็นประจำ	กระทรวงคมนาคม / กทท.	สร้างความมั่นใจแก่โรงงานในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล	✓	
	การเพิ่มการดำเนินงานในการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือหน้าท่าเทียบเรือ ให้ได้ตามค่าเป้าหมายที่กำหนดเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ และเพื่อให้เรือสามารถเข้าออกได้โดยสะดวก	กทท.	ลดระยะเวลาการรอคอยเรือเข้าออกจากท่า	✓	
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	**การเพิ่มช่องเก็บเงินสำหรับรถบรรทุก** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง โดยเฉพาะด่านเก็บเงินสำคัญที่มีปริมาณรถบรรทุกใช้บริการมาก ได้แก่ ด่านลาดกระบังและด่านหนองขาม	กรมทางหลวง	ลดระยะเวลาการขนส่ง	✓	
ด่านศุลกากรสะเดา	**การดำเนินการจัดระเบียบการเข้าออกของรถบรรทุก** เพื่อลดการจราจรติดขัดและความรวดเร็วในการตรวจปล่อยรถบรรทุกที่ผ่านเข้าออกช่องทางระหว่างประเทศ	กรมศุลกากร	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การบูรณาการการทำงานระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย เพื่อให้มีการเปิดช่องทางเข้า/ออกใหม่เพิ่มเติมที่เชื่อมโยงกับด่านศุลกากรและด่านพรมแดนสะเดา เพื่อลดปัญหาความแออัดบริเวณหน้าด่านพรมแดนที่ใช้อยู่เดิม	กรมศุลกากร / กระทรวงการคลัง / กระทรวงต่างประเทศ	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การจัดให้มีเจ้าหน้าของหน่วยงานภาครัฐกับการให้บริการตรวจรับรองคุณภาพสินค้า การตรวจปล่อย และออกใบอนุญาตภายในพื้นที่ตลอดระยะเวลาที่มีการขนส่งสินค้า ณ ด่านสะเดา เพิ่มเติมจากเดิมที่มีการจัดตั้งสำนักงานด่านกักสัตว์ตั้งอยู่ที่ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์	กรมปศุสัตว์	ลดต้นทุนและระยะเวลาในการติดต่อและขนส่ง	✓	

นอกจากนี้ หน่วยงานภาครัฐยังควรกำหนด**แผนงาน/มาตรการอื่น ๆ ที่มิใช่มาตรการด้านการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อยกระดับการเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานเนื้อไก่แปรรูป** ได้แก่ **การบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภายในกรมปศุสัตว์ในการลดขั้นตอนการส่งออก** โดยในการส่งออกผลิตภัณฑ์จากไก่ ผู้ส่งออกต้องขอใบอนุญาตต่าง ๆ จากหน่วยงานภายในกรมปศุสัตว์ ได้แก่ สำนักงานปศุสัตว์ท้องถิ่น และด่านกักกันสัตว์ ซึ่งอยู่ต่างสถานที่กัน ทำให้ไม่เอื้อต่อการบริหารจัดการด้านเอกสารเพื่อขออนุญาต โดยผู้ส่งออกต้องขอใบอนุญาตทำการค้าซากสัตว์ส่งต่างประเทศ (แบบ ร.10) ซึ่งขอจากสำนักงานปศุสัตว์ท้องถิ่น และขอใบอนุญาตนำสัตว์และซากสัตว์ออกนอกราชอาณาจักร (แบบ ร.9) เพื่อการส่งออก ซึ่งมีการปิดตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออกแล้ว ซึ่งต้องขออนุญาตจากด่านกักกันสัตว์ ณ ท่าเรือสถานที่ที่ทำการ

ส่งออก จึงควรมีการให้บริการแบบ One-Stop Service เพื่อลดขั้นตอนและความซ้ำซ้อนของผู้ประกอบการเอกชน โดยเฉพาะควรพิจารณายกเลิกแบบ ร.9 หรือแบบ ร.10 ให้เหลือเพียงอันใดอันหนึ่งเพื่อลดต้นทุนของผู้ประกอบการ โดย**หน่วยงานหลัก** ได้แก่ กรมปศุสัตว์ สรุปได้ตามตารางที่ 7.1-4

ตารางที่ 7.1-4 มาตรการที่มิใช่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่ช่วยยกระดับโซ่อุปทานเนื้อไก่แปรรูป

แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานไก่แปรรูป	ระยะเวลาดำเนินงาน	
			ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
การบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภายในกรมปศุสัตว์ในการลดขั้นตอนการส่งออก โดยเฉพาะการลดความซ้ำซ้อนของการขอเอกสารที่ใช้ในการส่งออกที่ลักษณะคล้ายคลึงกันแต่ออกโดยคนละหน่วยงานภายในกรมฯ ได้แก่ ใบอนุญาตทำการค้าซากสัตว์ส่งต่างประเทศ (แบบ ร.10) และขอใบอนุญาตนำสัตว์และซากสัตว์ออกนอกราชอาณาจักร (แบบ ร.9) เป็นต้น	กรมปศุสัตว์	ลดต้นทุนและเวลาในการส่งออก	✓	

7.1.3 แนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานน้ำตาลและกากน้ำตาล

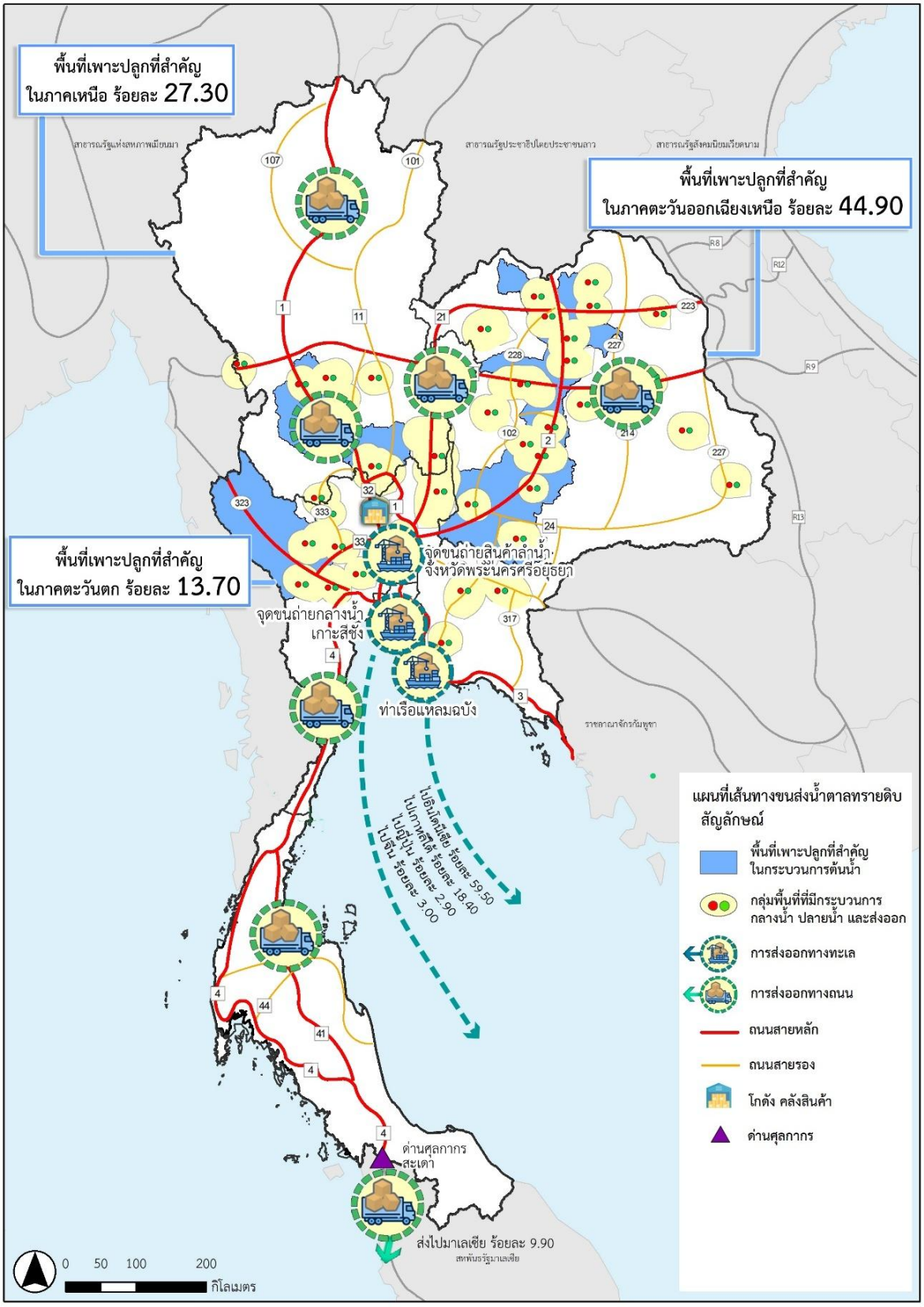
อุตสาหกรรมน้ำตาลและกากน้ำตาลเป็นอุตสาหกรรมที่มีการใช้วัตถุดิบซึ่งเป็นอ้อยที่เป็นพืชเศรษฐกิจที่มีการปลูกมากในประเทศไทย โดยเฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (20 จังหวัด) ภาคกลาง (12 จังหวัด) ภาคเหนือ (9 จังหวัด) และภาคตะวันออก (6 จังหวัด) โดยอ้อยจะถูกลำเลียงโดยใช้การขนส่งทางถนนมายังโรงงานแปรรูปอ้อยไปเป็นน้ำตาลและกากน้ำตาลซึ่งมีการกระจายตัวอยู่ในภาคต่าง ๆ (ยกเว้นภาคใต้) ที่เป็นของกลุ่มผู้ผลิตน้ำตาล ซึ่งผู้ผลิตส่วนใหญ่จะมีโรงงานผลิตน้ำตาลมากกว่า 2 โรงงานขึ้นไป โดยโรงงานผู้ผลิตน้ำตาลที่มีกำลังการผลิตมาก อาทิ กลุ่มน้ำตาลมิตรผล กลุ่มน้ำตาลไทยรุ่งเรือง กลุ่มน้ำตาลโคราช กลุ่มน้ำตาลท่ามะกา กลุ่มน้ำตาลเอกลักษณ์ กลุ่มน้ำตาลชลบุรี กลุ่มน้ำตาลครบุรี กลุ่มน้ำตาลกาญจนบุรี และกลุ่มน้ำตาลวังขนาย โดยผลผลิตที่ได้จากการแปรรูปน้ำตาลประกอบด้วย น้ำตาลทรายดิบ น้ำตาลทรายขาว น้ำตาลทรายขาวบริสุทธิ์ และกากน้ำตาล ในส่วนการจัดจำหน่ายน้ำตาลและกากน้ำตาลที่ผลิตเพื่อป้อนตลาดภายในประเทศจะใช้การขนส่งทางถนนทั้งหมดไปยังอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องที่เป็นผู้ใช้น้ำตาล เช่น อุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม อุตสาหกรรมเอทานอล อุตสาหกรรมผลิตแอลกอฮอล์ และผู้บริโภคภายในประเทศ เป็นต้น

ขณะที่การส่งออกไปตลาดต่างประเทศนั้น ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกน้ำตาลไปตลาดต่างประเทศมากเป็นอับดับที่ 2 ของโลกรองจากบราซิล มีส่วนแบ่งการส่งออกในตลาดโลกคิดเป็นร้อยละ 6.2 การส่งออกใช้การขนส่งทางทะเลเป็นหลักและส่งออกในรูปของน้ำตาลดิบที่เป็นการขนส่งแบบสินค้าเทกองแห้ง (Dry Bulk) ที่ใช้การเหมาเรือเดินทะเลทั้งลำ ขณะที่การส่งออกน้ำตาลขาวและน้ำตาลทรายขาวบริสุทธิ์ที่มีการส่งออกในรูปของคอนเทนเนอร์นั้นมีปริมาณการส่งออกไม่มากนัก โดยประตูการค้าสำคัญ ได้แก่ **ท่าเรือแหลมฉบัง** (ท่าเทียบเรือหมายเลข A4 ที่จัดให้ไว้สำหรับการส่งออกน้ำตาลเป็นหลักและมีเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาล ประจำการอยู่ภายในท่าเทียบเรือ) และใช้โครงข่าย**ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7** เพื่อขนส่งจากโรงงานผลิตมายัง**ท่าเรือแหลมฉบัง** และ**ที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง** ซึ่งเป็นการขนถ่ายสินค้าข้างลำระหว่างเรือโป๊ะกับเรือเดินสมุทรเช่าเหมาที่จอดรออยู่กลางทะเล และใช้การเดินเรือขนถ่ายที่มีจุดต้นทางของการเดินเรืออยู่ที่จุดจอดเรือที่เป็นท่าเรือเอกชนในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสักที่ตั้งอยู่ในจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดอ่างทอง ใน พ.ศ. 2567 ประเทศไทยมีการส่งออกน้ำตาลมูลค่า 2,361.3 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ตลาดหลักที่นำเข้าน้ำตาลทรายดิบจากไทย ได้แก่ อินโดนีเซีย เกาหลีใต้ มาเลเซีย จีน และญี่ปุ่น ในส่วนของน้ำตาลทรายขาว ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว และฟิลิปปินส์ และสำหรับกากน้ำตาล ได้แก่ ญี่ปุ่น ฟิลิปปินส์ และเกาหลีใต้ โดยการส่งออกไปตลาดประเทศเพื่อนบ้านจะมีการใช้การขนส่งทางถนนผ่านด่านพรมแดนทางบก อาทิ **ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (สระแก้ว) สำนักงานศุลกากรหนองคาย และด่านศุลกากรสะเดา (สงขลา)** แสดงตามรูปที่ 7.1-6 ถึง 7.1-11

โซ่อุปทานอ้อยไม่มีผู้ที่สามารถควบคุมกำกับการดำเนินการได้อย่างเต็มที่ ขึ้นอยู่ภาวะอุปสงค์และอุปทานในตลาดภายในประเทศและตลาดโลก โดยในบางช่วงเกษตรกรมีอำนาจการต่อรองเหนือกว่าโรงงานน้ำตาล ขณะที่ในบางช่วงโรงงานน้ำตาลมีอำนาจการต่อรองเหนือกว่าเกษตรกร ทำให้ต้องมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลและการบูรณาการทำงานร่วมกับระหว่างผู้ปลูกอ้อยและโรงงานโดยมีหน่วยงานกลาง ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการ

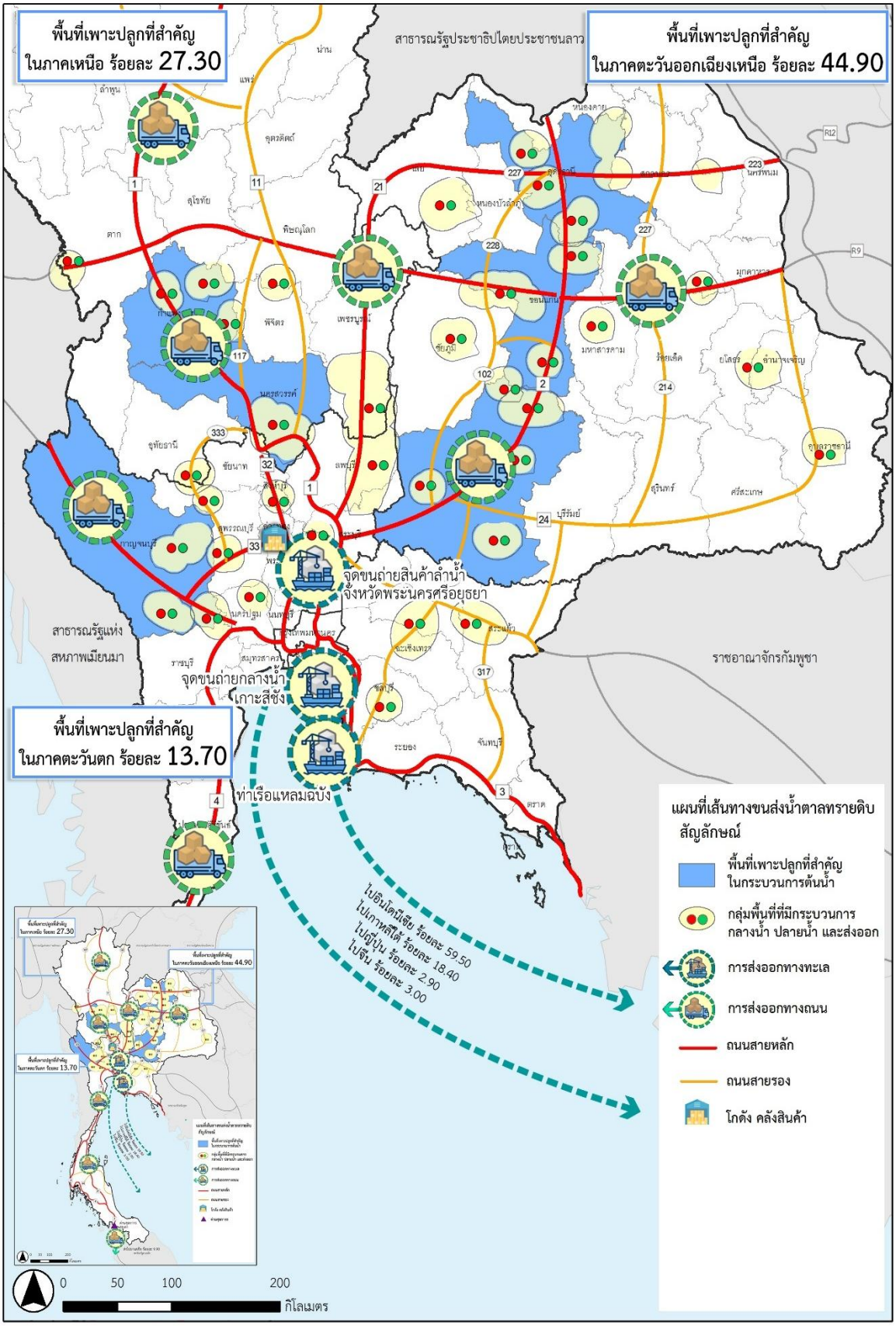
อ้อยและน้ำตาลเป็นกลไกในการเชื่อมโยงกันเพื่อให้มีการจัดการการผลิตและการตลาดอ้อยและน้ำตาลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังต้องส่งเสริมไม่ให้เกษตรกรเผาอ้อยเพื่อลดปัญหาฝุ่น PM2.5

จากการศึกษาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานน้ำตาลและกากน้ำตาล พบว่า มีการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายใต้โครงการศึกษานี้ ได้แก่ **ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง จุดขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ICD ลาดกระบัง ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ด่านศุลกากรมุกดาหาร สำนักงานศุลกากรหนองคาย และด่านศุลกากรสะเดา** ซึ่งหากมีการยกระดับการดำเนินงานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกข้างต้น จะช่วยลดต้นทุน ลดระยะเวลาในการดำเนินการของโซ่อุปทานน้ำตาลและกากน้ำตาล ตลอดจนส่งเสริมให้การดำเนินการมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดแนวทางการยกระดับ ตารางที่ 7.1-5



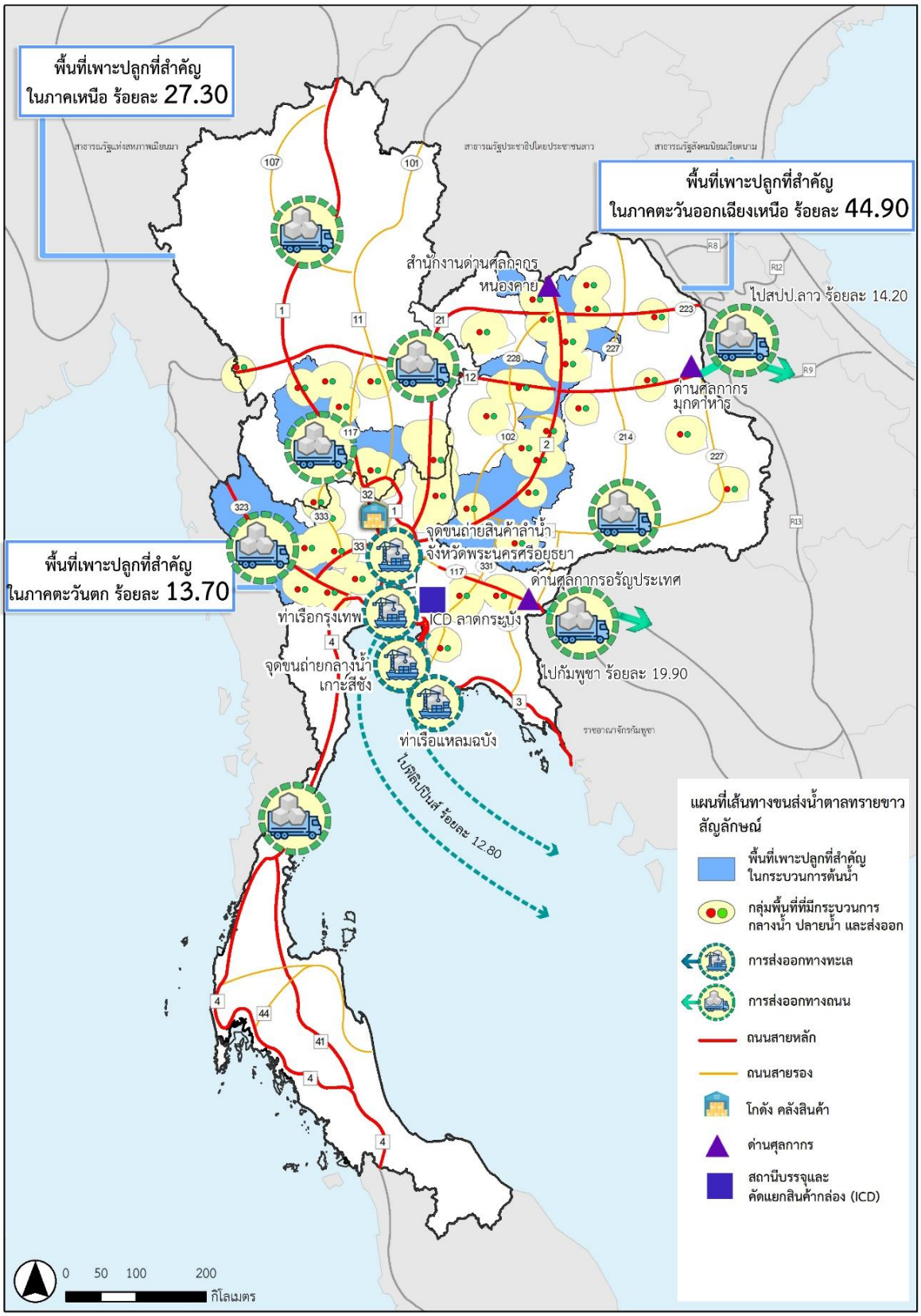
รูปที่ 7.1-6 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกน้ำตาลทรายดิบจากการทบทวนการศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา



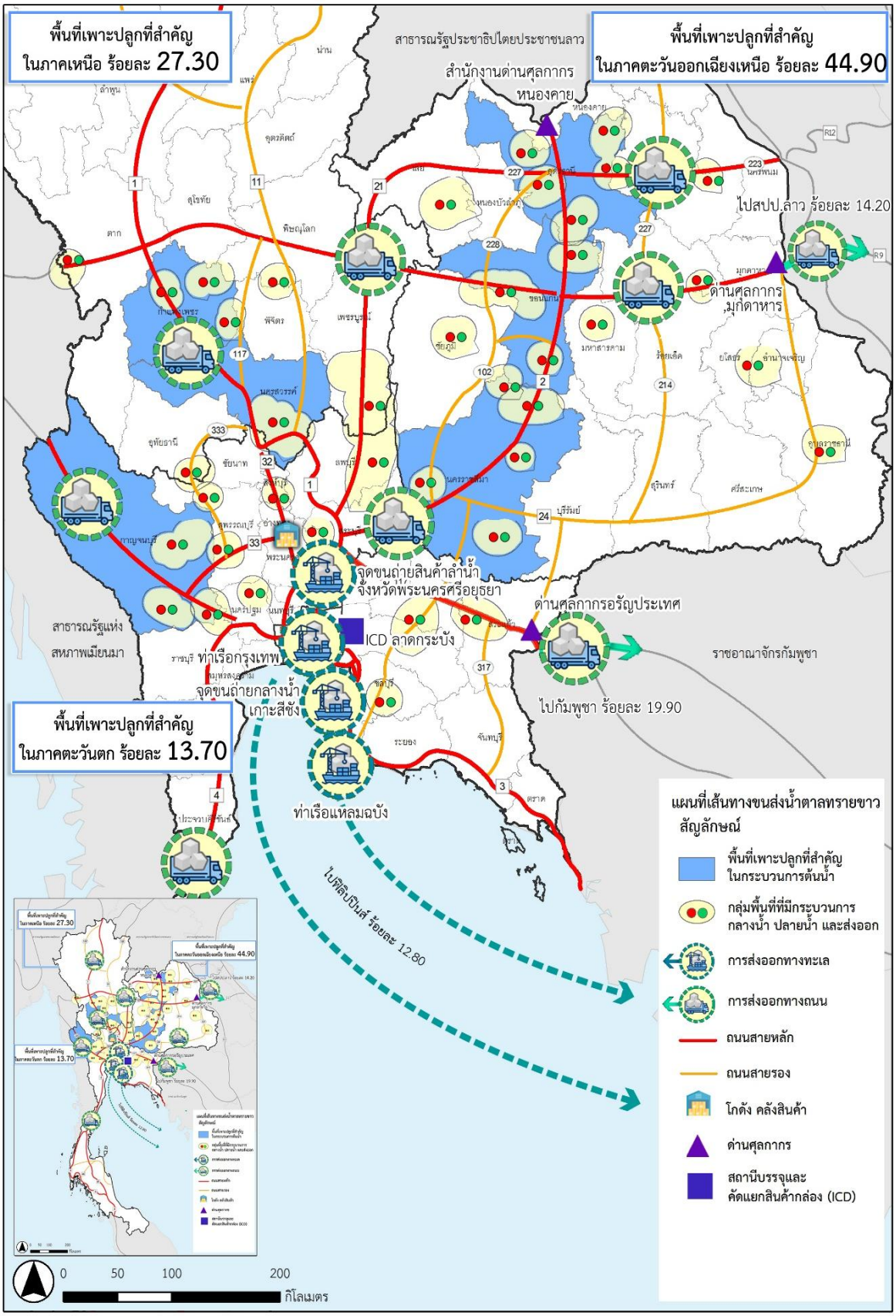
รูปที่ 7.1-7 แผนที่แสดงเส้นทางการขนส่งน้ำตาลทรายดิบ

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา



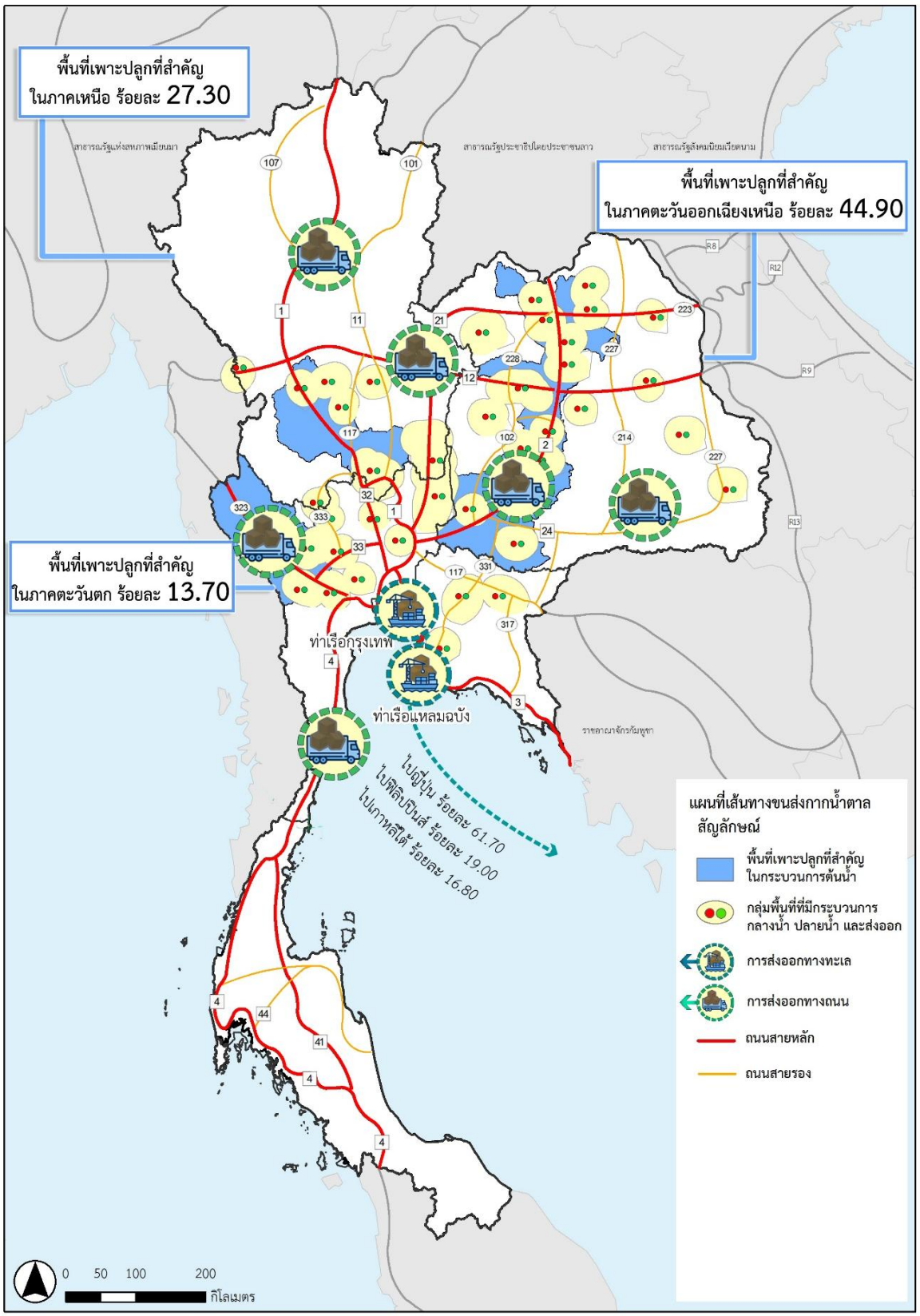
รูปที่ 7.1-8 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกน้ำตาลทรายขาว จากการทบทวนการศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา



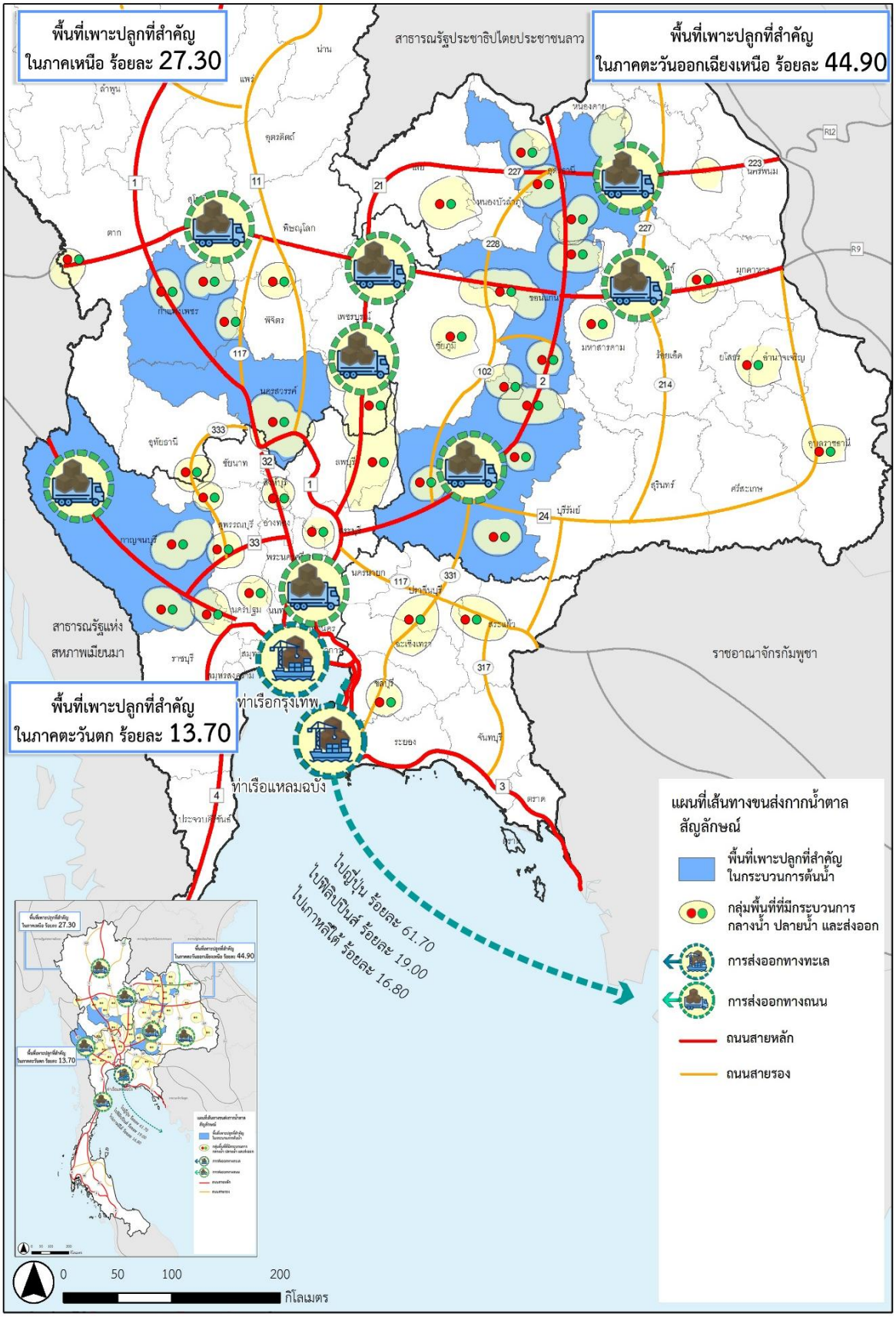
รูปที่ 7.1-9 แผนที่แสดงเส้นทางการขนส่งน้ำตาลทรายขาว

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา



รูปที่ 7.1-10 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกกากน้ำตาล จากการทบทวนการศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา



รูปที่ 7.1-11 แผนที่แสดงเส้นทางการขนส่งกากน้ำตาล

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา

ตารางที่ 7.1-5 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานน้ำตาลและกากน้ำตาล

โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวก	แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานน้ำตาลฯ	ระยะเวลาดำเนินงาน	
				ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
ท่าเรือแหลมฉบัง	**การจัดระเบียบพื้นที่และบริหารการจราจร** โดยจัดสรรลานจอดรถบรรทุกที่รอเข้าท่าเทียบเรือเพิ่มขึ้นเพื่อลดการจอดซ้อนหรือไหลล้นสู่ถนนสาธารณะ	การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การบูรณาการทำงานระหว่างกรมศุลกากรกับท่าเรือ โดยประสานกรมศุลกากรเพื่อขออนุญาตนำตู้สินค้าขาเข้าไปพักนอกเขตท่าเรือเป็นการชั่วคราวเพื่อลดความแออัดภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือ และเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมงในพื้นที่นอกเขตท่าเรือที่จัดให้วางตู้สินค้าขาเข้าเป็นการชั่วคราว ตลอดจนการจัดการช่องทางการเข้าออกท่าเรือ โดยเร่งเปิดช่องทางเข้า-ออกเพิ่มเติม และปรับเปลี่ยนช่องทางเข้า-ออกให้สอดคล้องกับสถานการณ์จราจรในแต่ละช่วงเวลา	กทท. และกรมศุลกากร	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การนำระบบ Truck Queue มาใช้แบบครบวงจรทั้งหมด เพื่อจัดลำดับการเข้าออกของรถบรรทุกเพื่อจัดการคิวรถบรรทุกทุกคันอย่างเป็นธรรม ลดความแออัดบริเวณหน้าทางเข้า และสร้างความรู้ความเข้าใจกับพนักงานผู้ปฏิบัติงานขับขี่รถบรรทุกร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถบรรทุกทุกรายที่นำรถผ่านเข้าออกท่าเรือแหลมฉบังสามารถใช้งานระบบ Truck Queue ได้อย่างถูกต้อง	กทท.	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การพัฒนา Application Dash Board บนโทรศัพท์มือถือ พร้อมทั้งติดตั้ง CCTV และระบบตรวจสอบแบบเรียลไทม์เพื่อติดตามสถานการณ์จราจร	กทท.	ตรวจสอบสถานะการจัดส่ง	✓	
	การส่งเสริมการประกอบการเดินเรือชายฝั่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือชายฝั่งในภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยกับท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเพิ่มปริมาณกองเรือพาณิชย์ขนส่งชายฝั่งของไทย เพิ่มสัดส่วนขนส่งชายฝั่ง ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดทางถนนและลดต้นทุนโลจิสติกส์ ด้วยการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีการเงิน และการตลาด และการปรับอัตราค่าภาระ/ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากเรือชายฝั่งเพื่อเป็นการส่งเสริมการประกอบการเดินเรือชายฝั่ง	กระทรวงคมนาคม / กรมเจ้าท่า / กทท.	เพิ่มทางเลือกการขนส่งให้โรงงานในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล	✓	

ตารางที่ 7.1-5 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานน้ำตาลและกากน้ำตาล (ต่อ)

โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวก	แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานน้ำตาลฯ	ระยะเวลาดำเนินงาน	
				ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
	การขอให้ รฟท. และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องให้การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการลงทุนจัดหารถจักรและล้อเลื่อนมาให้บริการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างลานวางกองสินค้าทางรางที่ใกล้กับย่านโรงงานผลิตและส่งออกน้ำตาลกับท่าเรือแหลมฉบัง อาทิ โรงงานน้ำตาลในจังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดอุดรธานี จังหวัดชัยภูมิ ฯลฯ เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางและและลดปัญหาการจราจรติดขัดทางถนนในท่าเรือแหลมฉบัง	การรถไฟแห่งประเทศไทย / กทท.	เพิ่มทางเลือกการขนส่งให้โรงงานผู้ผลิตและส่งออกน้ำตาล ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	เพิ่มปริมาณและคุณภาพผู้ปฏิบัติงานด้านการขนถ่ายสินค้าและผู้ปฏิบัติงานยกขนตู้คอนเทนเนอร์ในลานปฏิบัติงาน	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน / สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน) และสถาบันอาชีวศึกษาที่เกี่ยวข้อง	ลดระยะเวลาการขนถ่าย	✓	✓
	การแก้ไขข้อบังคับและระเบียบการเดินรถ พ.ศ. 2549 ของ รฟท. เพื่อให้สามารถเดินรถได้หลายขบวนใน 1 ตอนภายในพื้นที่ เพื่อลดเวลาการรอคอยการเดินรถ	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การพิจารณาขยายขีดความสามารถการให้บริการอุโมงค์เอกซเรย์เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางรางเข้าออกท่าเรือแหลมฉบัง	กรมศุลกากร	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง		✓
จุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง	**การพิจารณาความเหมาะสมในการให้ประเทศไทยเข้าเป็นภาคี MARPOL Annex 5 ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อป้องกันมลพิษจากขยะจากเรือ** ซึ่งใช้บังคับเรือที่มีขนาดตั้งแต่ 100 ตันกรอสขึ้นไป หรือเรือที่บรรทุกคนตั้งแต่ 15 คนขึ้นไป	กรมเจ้าท่า / กรมควบคุมมลพิษ	สร้างความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม		✓
	การเพิ่มงบประมาณและยกระดับทักษะการจัดการขยะของเทศบาลตำบลเกาะสีชัง ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศูนย์กำจัดขยะและเป็นพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากขยะจากเรือสินค้า เพื่อให้มีขีดความสามารถในการจัดการขยะที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมบนเกาะและขยะ/สิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นจากเรือที่จอดขนถ่ายสินค้าบริเวณที่จอดเรือภายนอกเกาะสีชัง ตลอดจนพิจารณายกระดับศูนย์กำจัดขยะของเทศบาลตำบลเกาะสีชังให้เป็นศูนย์จัดการขยะจากเรือสินค้า	เทศบาลตำบลเกาะสีชัง	สร้างความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	✓	

ตารางที่ 7.1-5 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานน้ำตาลและกากน้ำตาล (ต่อ)

โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวก	แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานน้ำตาลฯ	ระยะเวลาดำเนินงาน	
				ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	**การดำเนินการขุดลอกร่องน้ำ** เพื่อให้สามารถทำการเดินเรือได้ตลอดทั้งปี	กรมเจ้าท่า / กรมชลประทาน	ลดต้นทุนการขนส่ง		✓
	การเร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเส้นทางเดินเรือ ตลอดจนสร้างอุปกรณ์กันการกระแทกของเรือกับเขื่อนในบางช่วงของลำน้ำเพื่อป้องกันความเสียหายของเรือและสินค้า	กรมเจ้าท่า	ลดต้นทุนการขนส่ง	✓	
	การเพิ่มความเข้มงวดและอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ ในการดำเนินการตรวจตราการเดินเรือ การจัดระเบียบการจอดเรือ การกำหนดจุดจอดเรือ	กรมเจ้าท่า	ลดต้นทุนการขนส่ง	✓	
ท่าเรือกรุงเทพ	**การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ** เพื่อกำหนดบทบาทที่เหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพในอนาคต เพื่อมิให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนโยบายไปมาอยู่บ่อยครั้ง ซึ่งทำให้เกิดความไม่เชื่อมั่นและผลกระทบต่อลงทุนพัฒนาของท่าเรือและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง อาทิ สายการเดินเรือ เจ้าของสินค้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ตัวแทนออกของรับอนุญาต ผู้ประกอบการขนส่งทางถนน ที่ต้องติดต่อและใช้งานท่าเรือกรุงเทพอยู่เป็นประจำ	กระทรวงคมนาคม / กทท.	สร้างความมั่นใจแก่โรงงานในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล	✓	
	การส่งเสริมการประกอบการเดินเรือชายฝั่งเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือในแม่น้ำกับท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเพิ่มปริมาณกองเรือพาณิชย์ขนส่งชายฝั่งของไทย เพิ่มสัดส่วนขนส่งชายฝั่ง ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดทางถนนและลดต้นทุนโลจิสติกส์ ด้วยการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การเงิน และการตลาด	กระทรวงคมนาคม / กรมเจ้าท่า	เพิ่มทางเลือกการขนส่งให้โรงงานในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล	✓	
	การเพิ่มการดำเนินงานในการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือหน้าท่าเทียบเรือ ให้ได้ตามค่าเป้าหมายที่กำหนดเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ และเพื่อให้เรือสามารถเข้าออกได้โดยสะดวก	กทท.	ลดระยะเวลาการรอคอยเรือเข้าออกจากท่า	✓	
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	**การเพิ่มช่องเก็บเงินสำหรับรถบรรทุก** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง โดยเฉพาะด่านเก็บเงินสำคัญที่มีปริมาณรถบรรทุกใช้บริการมาก ได้แก่ ด่านลาดกระบัง และด่านหนองขาม	กรมทางหลวง	ลดระยะเวลาการขนส่ง	✓	
ICD ลาดกระบัง	**การขอให้ รฟท. และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องให้การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการลงทุนจัดหารถจักรและล้อเลื่อนมาให้บริการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)** เพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางราง และลดปัญหาการจราจรติดขัดทางถนนในท่าเรือแหลมฉบัง	การรถไฟแห่งประเทศไทย / กทท.	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	✓
	เพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของผู้ปฏิบัติงาน เป็นพนักงานขับรถไฟเพิ่มขึ้นให้สอดคล้องกับขบวนรถที่ปรับเพิ่มขึ้นในอนาคต	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	

ตารางที่ 7.1-5 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานน้ำตาลและกากน้ำตาล (ต่อ)

โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวก	แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานน้ำตาลฯ	ระยะเวลาดำเนินงาน	
				ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
ด่านศุลกากรสะเดา	**การดำเนินการจัดระเบียบการเข้าออกของรถบรรทุก** เพื่อลดการจราจรติดขัดและความรวดเร็วในการตรวจปล่อยรถบรรทุกที่ผ่านเข้าออกช่องทางระหว่างประเทศ	กรมศุลกากร / หน่วยงานความมั่นคง	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การดำเนินการเจรจาขอความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้มีการเปิดช่องทางเข้า/ออกใหม่เพิ่มเติม ที่เชื่อมโยงกับด่านศุลกากรและด่านพรมแดนสะเดา เพื่อลดปัญหาความแออัดบริเวณหน้าด่านพรมแดนที่ใช้อยู่เดิม	กรมศุลกากร / กระทรวงการคลัง / กระทรวงต่างประเทศ	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
ด่านศุลกากรอรัญประเทศ	**การจัดการช่องทางการเข้าออก การจัดระบบคิว และการจัดพื้นที่จอดรอคอยการตรวจปล่อย** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด่านและพื้นที่ต่อเนื่อง	กรมศุลกากร / หน่วยงานความมั่นคง หน่วยงานท้องถิ่น	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การขอความร่วมมือกับหน่วยงานศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน (กัมพูชา) เพิ่มความรวดเร็วและอัตรากำลังเจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าและรถยนต์ให้รวดเร็วขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านของไทยและกัมพูชา	กรมศุลกากร / หน่วยงานความมั่นคง	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง		✓
สำนักงานศุลกากรหนองคาย	**การพิจารณาจัดหาเครื่องเอกซเรย์เพิ่มเติมหรือนำเครื่องเอกซเรย์ที่มีความสามารถในการตรวจสอบรวดเร็วมาใช้งาน** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ด่านศุลกากร	กรมศุลกากร	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	

ในระยะต่อไป ภายหลังการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่แล้วเสร็จ ประกอบกับการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการขนส่งทางราง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. 2568 จะส่งผลให้การขนส่งทางรางมีประสิทธิภาพมากขึ้นและเพิ่มทางเลือกในการขนส่งสินค้า ซึ่งจะทำให้มีโอกาสปรับเปลี่ยนการขนส่งน้ำตาลดิบจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือตอนล่าง ที่มีทำเลอยู่ใกล้กับย่านกองเก็บสินค้า (CY) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย มาใช้**การขนส่งทางราง**ในการขนส่งน้ำตาลมายังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อส่งออกไปตลาดต่างประเทศ

นอกจากนี้ หน่วยงานภาครัฐยังควรกำหนด**แผนงาน/มาตรการอื่น ๆ ที่มิใช่มาตรการด้านการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อยกระดับการเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานน้ำตาลและกากน้ำตาล** ได้แก่

- **การส่งเสริมให้เกษตรกรไม่ใช้การเผาอ้อยและการไม่ให้โรงงานรับซื้ออ้อยจากเกษตรกรที่ใช้การเผาอ้อย** เพื่อลดการปล่อยฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM2.5 ซึ่งส่งผลเสียต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเพื่อป้องกันมิให้ตลาดต่างประเทศใช้เป็นข้อกำหนดเพื่อกีดกันการนำเข้าน้ำตาลจากไทย โดย**หน่วยงานหลัก** ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย (สอน.) กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม และกรมวิชาการเกษตร

- **การส่งเสริมให้โรงงานผลิตน้ำตาลปรับเปลี่ยนรูปแบบจากการขนส่งทางถนนมาใช้การขนส่งทางราง** เนื่องจากน้ำตาลดิบเป็นสินค้ามูลค่าต่ำและต้องการขนส่งคราวละมาก ๆ โดยเฉพาะควรมีการส่งเสริมและให้มาตรการจูงใจเพื่อให้โรงงานผลิตน้ำตาล โดยเฉพาะโรงงานในพื้นที่ที่อยู่ในเขตที่มีการพัฒนารถไฟทางคู่ อาทิ จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดอุดรธานี จังหวัดชัยภูมิ และจังหวัดขอนแก่น มาใช้การขนส่งทางรางที่มีข้อเปรียบในการขนส่งคราวละมาก ๆ เพื่อมาขนถ่ายขึ้นเรือเดินสมุทรที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ภายใต้เงื่อนไขว่ามีการจัดหารถจักรและล้อเลื่อนเพียงพอต่อการขนส่ง) โดย**หน่วยงานหลัก** ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรมการขนส่งทางราง สรุปได้ตามตารางที่ 7.1-6

ตารางที่ 7.1-6 มาตรการที่มิใช่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่ช่วยยกระดับโซ่อุปทานน้ำตาลและกากน้ำตาล

แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานน้ำตาลฯ	ระยะเวลาดำเนินงาน	
			ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
การส่งเสริมให้เกษตรกรไม่เผาอ้อยและการไม่รับซื้ออ้อยไฟไหม้ของโรงงานซึ่งจะช่วยยกระดับโซ่อุปทานน้ำตาลของไทยอย่างเป็นระบบ ลดอุปสรรคต่อการที่ต่างประเทศใช้มาตรการกีดกันทางการค้าที่อ้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อีกทั้งช่วยลดปัญหามลพิษจากฝุ่น PM2.5 รวมถึงการรับซื้อเฉพาะอ้อยที่ได้มาตรฐานปริมาณน้ำตาลในอ้อย (CCS)	สอน. / กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม / กรมวิชาการเกษตร	สร้างความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปรับการผลิตให้สอดคล้องกับข้อกำหนด	✓	
การส่งเสริมให้โรงงานผลิตน้ำตาลปรับเปลี่ยนรูปแบบจากการขนส่งทางถนนมาใช้การขนส่งทางราง เนื่องจากน้ำตาลดิบเป็นสินค้ามูลค่าต่ำและต้องการขนส่งคราวละมาก ๆ โดยเฉพาะควรมีการส่งเสริมและให้มาตรการจูงใจเพื่อให้โรงงานผลิตน้ำตาล โดยเฉพาะโรงงานในพื้นที่ที่อยู่ในเขตที่มีการพัฒนารถไฟทางคู่มาใช้การขนส่งทางรางเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง	การรถไฟแห่งประเทศไทย / กรมการขนส่งทางราง	ลดต้นทุนการขนส่ง	✓	✓

7.1.4 แนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานรถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะ

อุตสาหกรรมการผลิตรถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะของไทยได้รับการส่งเสริมมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ พ.ศ. 2504 ที่เน้นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า ใน พ.ศ. 2540 รัฐบาลได้ออกนโยบายและมาตรการเพื่อดึงดูดการลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์จากบริษัทต่างชาติ อาทิ การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี การพัฒนาห่วงโซ่อุปทานโดยกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ การส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศและผลักดันให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากบริษัทข้ามชาติสู่บริษัทสัญชาติไทย และการสนับสนุนลงทุนผลิตรถยนต์เพื่อส่งออก ส่งผลให้อุตสาหกรรมรถยนต์มีการผลิตรถยนต์เพื่อส่งออกเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยเป็นโรงงานที่มีการลงทุนและมีเจ้าของเป็นกลุ่มบริษัทต่างชาติที่เข้ามาลงทุนเป็นฐานการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย โดยรับชิ้นส่วนยานยนต์จากผู้ผลิตทั้งจากในประเทศไทยและนำเข้าจากต่างประเทศมาประกอบเป็นรถยนต์ตามนโยบายของบริษัทรถยนต์และยอดสั่งซื้อจากผู้บริโภค โดยโรงงานผลิตรถยนต์ของประเทศไทยตั้งอยู่ในระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (ระยอง ชลบุรี ฉะเชิงเทรา) เขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (สมุทรปราการ) และภาคกลาง (พระนครศรีอยุธยา) โดยการขนส่งรถยนต์ภายในประเทศเพื่อจัดส่งให้กับศูนย์จำหน่ายรถยนต์จะใช้รถบรรทุก (Car Carrier) ในการจัดส่งรถยนต์ใหม่ไปยังศูนย์จำหน่ายหรือโชว์รูมรถยนต์ที่กระจายอยู่ทั่วประเทศ

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศผู้นำของโลกและอาเซียนในการส่งออกรถยนต์ส่วนบุคคลและรถยนต์กระบะ โดยในกรณีของรถยนต์ส่วนบุคคล ประเทศไทยอยู่ในอันดับ 18 ของโลกที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด โดยตลาดหลักของไทยในการส่งออกรถยนต์ส่วนบุคคล ได้แก่ ออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ ซาอุดิอาระเบีย เวียดนาม และญี่ปุ่น และกรณีของรถกระบะ ประเทศไทยอยู่ในอันดับ 7 ของโลกที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุดของโลก โดยตลาดหลักของไทยในการส่งออกรถยนต์กระบะ ได้แก่ ออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ นิวซีแลนด์ มาเลเซีย เม็กซิโก และซาอุดิอาระเบีย ทั้งนี้การส่งออกใช้การขนส่งทางทะเลที่บรรทุกด้วยเรือ Ro/Ro ซึ่งเป็นเรือที่สามารถบรรทุกรถยนต์ได้คราวละมาก ๆ โดยประตูการค้าสำคัญ ได้แก่ **ท่าเรือแหลมฉบัง** (ท่าเทียบเรือหมายเลข A5 และ C0 และ A1) และใช้โครงข่าย**ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7** เพื่อขนส่งจากโรงงานผลิตมายังท่าเรือแหลมฉบัง ขณะที่การส่งออกไปตลาดประเทศเพื่อนบ้านจะใช้**การขนส่งทางถนนผ่านด่านพรมแดนทางบก อาทิ สำนักงานศุลกากรหนองคาย ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (สระแก้ว) และด่านศุลกากรสะเดา (สงขลา)** ดังแสดงตามรูปที่ 7.1-12 และ 7.1-13

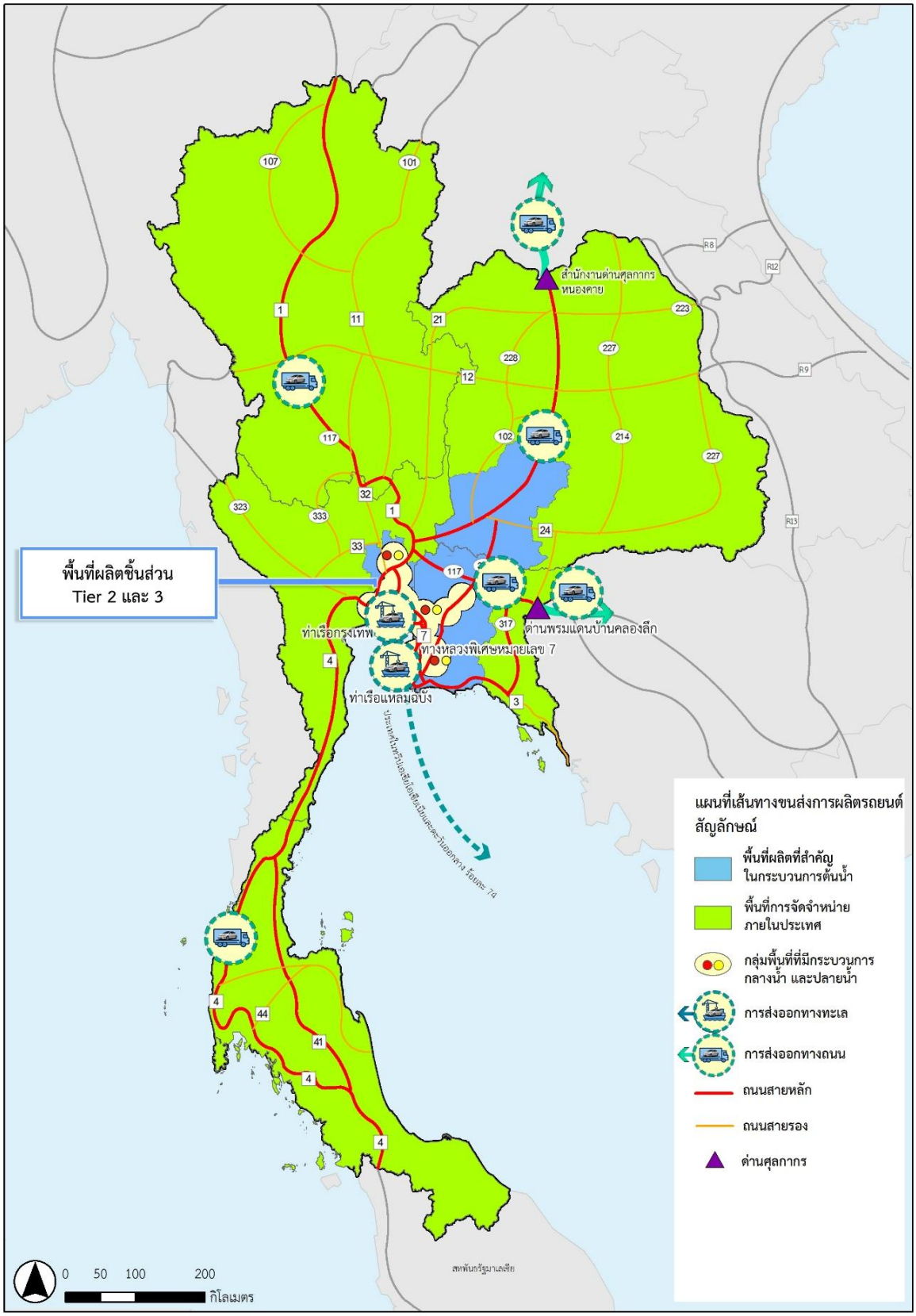
การบริหารจัดการในโซ่อุปทานรถยนต์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้การกำกับควบคุมของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ตั้งแต่ต้นน้ำไปยังปลายน้ำ การวางแผนการผลิตของโรงงานผลิตชิ้นส่วน Tier 1 และโรงงานประกอบรถยนต์ และการจัดตารางขนส่งจากโรงงานผลิตชิ้นส่วนไปยังโรงงานประกอบรถยนต์มีการสอดประสานกันอย่างดี

โดยที่ผ่านมา ในภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานรองรับการจัดจำหน่ายและการส่งออกรถยนต์ยังไม่มีปัญหาอุปสรรค อย่างไรก็ตาม ผู้ส่งออกรถยนต์ของไทยต้องเผชิญกับมาตรการกีดกันทางการค้า (Non-Tariff Barrier) ของประเทศผู้นำเข้า ได้แก่ ออสเตรเลีย ซึ่งเป็นประเทศที่มีความเข้มงวดด้านการใช้มาตรการสุขอนามัยพืช โดยเฉพาะการไม่อนุญาตให้มีดอกหญ้า พืช เกสรดอกไม้ท้องถิ่น ดิน หรือฝุ่นที่ปนเปื้อนเพื่อป้องกันมิให้เกิดการแพร่

พันธุ์ของพันธุ์ไม้ต่างถิ่น ขณะที่ในพื้นที่ภาคตะวันออกของประเทศไทย ได้แก่ ชลบรี ระยอง มีต้นดอกหญ้าข้างริมทางอยู่ตลอดเส้นทาง ส่งผลให้ผู้ประกอบการส่งออก ผู้ขนส่ง และท่าเรือ ต้องร่วมกันหาวิธีปฏิบัติเพื่อจัดการกับปัญหาดอกหญ้าและฝุ่นปนเปื้อน ซึ่งที่ผ่านมาวิธีปฏิบัติที่นานาประเทศนิยมใช้เพื่อจัดการป้องกันมิให้มีดอกหญ้าและฝุ่นปนเปื้อนไปยังรถยนต์ขณะที่นำเข้าตลาดต่างประเทศ ได้แก่ การทำความสะอาดภายนอกทั้งหมด การใช้เทปกาวสองหน้าติดรอบรถแล้วให้ผู้ประกอบการเดินเรือ Ro/Ro ทำการแกะและลอกออกก่อนทำพิธีการนำเข้า และการขอความร่วมมือรัฐบาลออสเตรเลียทำ Approved Pre-Border Treatment

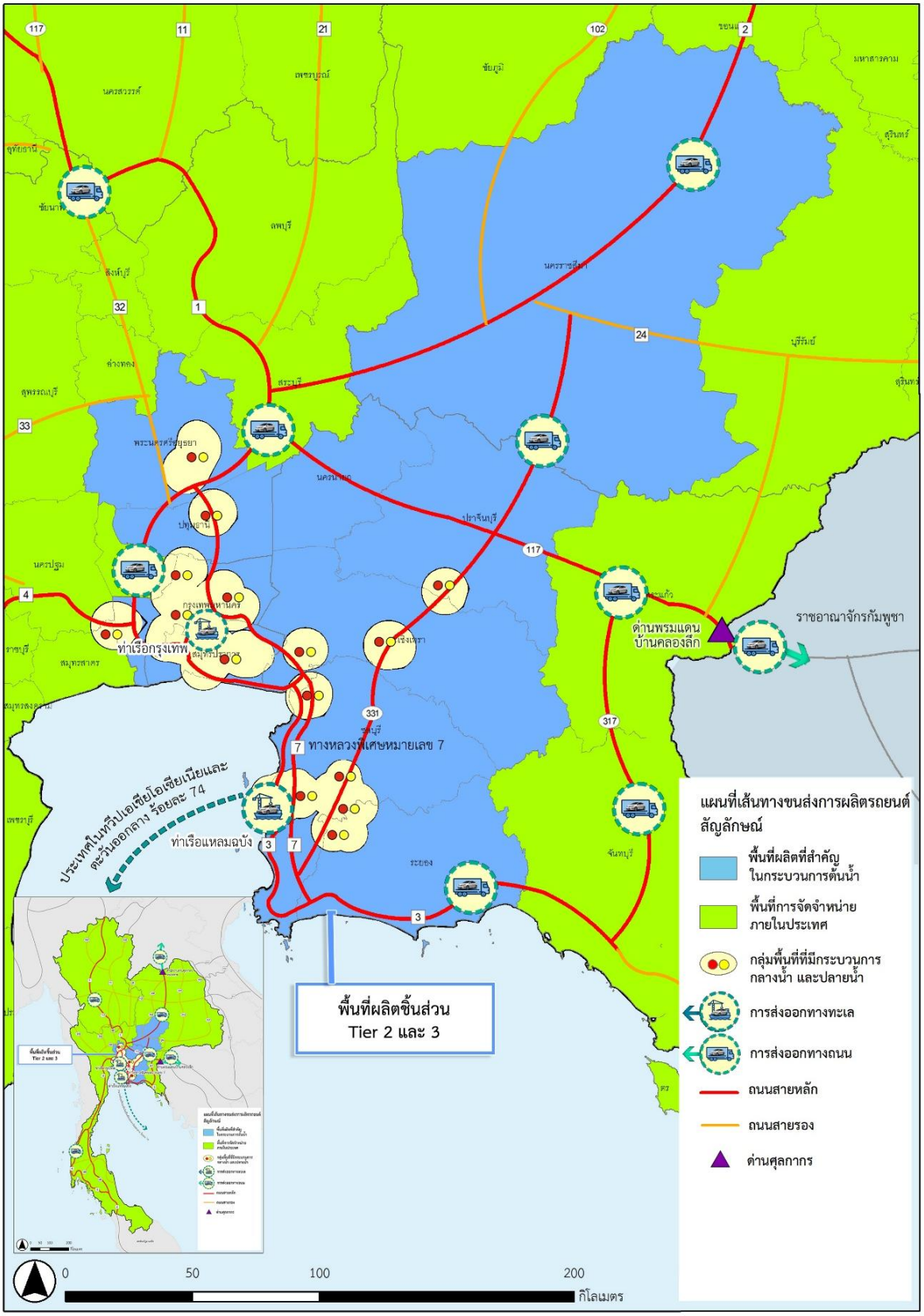
นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการผลิตรถยนต์จากรถยนต์แบบสันดาปไปสู่รถยนต์ไฟฟ้าจะทำให้ในอนาคตผู้ผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกของไทยอาจต้องปรับเปลี่ยนการผลิตจากรถยนต์แบบสันดาปไปเป็นรถยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น ทำให้บุคลากรที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ผู้ผลิต ผู้จัดเก็บ ผู้ขนส่ง และผู้ขนถ่ายสินค้าต้องให้ความสำคัญกับการจัดการสินค้าอันตรายมากขึ้น โดยเฉพาะแบตเตอรี่ของรถยนต์ไฟฟ้าที่เป็นวัตถุอันตรายประเภทที่ 9 (Class 9) (สารและสิ่งของอันตรายเบ็ดเตล็ด) ซึ่งเสี่ยงต่อการวาบไฟขณะเกิดความร้อน โดยเฉพาะการจอดรถอยู่ในลานจอดกลางแจ้งเป็นเวลานานหรือการขนส่งภายในเรือเดินทะเลที่ใช้ระยะเวลาการขนส่งนาน ทำให้ต้องยกระดับการจัดการสินค้าอันตราย ติดตั้งอุปกรณ์ และเตรียมความพร้อมบุคลากรเพื่อเตรียมรับมือในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในระบบโซ่อุปทาน

จากการศึกษาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานรถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะ พบว่า มีการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายใต้โครงการศึกษานี้ ได้แก่ **ท่าเรือแหลมฉบัง ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ด่านศุลกากรอรัญประเทศ และสำนักงานศุลกากรหนองคาย** ซึ่งหากมีการยกระดับการดำเนินงานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกข้างต้น จะช่วยลดต้นทุน ลดระยะเวลาในการดำเนินการของโซ่อุปทานรถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะ ตลอดจนส่งเสริมให้การดำเนินการมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดแนวทางการยกระดับ ดังตารางที่ 7.1-7



รูปที่ 7.1-12 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกรถยนต์จากการทบทวนการศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา



รูปที่ 7.1-13 แผนที่แสดงเส้นทางการขนส่งชิ้นส่วนยานยนต์ระดับ Tier 2 และ Tier 3 ไปยังผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ Tier 1 บริเวณภาคกลางและภาคตะวันออก

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา

ตารางที่ 7.1-7 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานรถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะ

โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวก	แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานรถยนต์	ระยะเวลาดำเนินงาน	
				ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
ท่าเรือแหลมฉบัง	**การจัดระเบียบพื้นที่และบริหารการจราจร** โดยจัดสรรลานจอดรถบรรทุกที่รอเข้าท่าเทียบเรือเพิ่มขึ้นเพื่อลดการจอดซ้อนหรือไหลล้นสู่ถนนสาธารณะ	การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การบูรณาการทำงานระหว่างกรมศุลกากรกับท่าเรือ โดยประสานกรมศุลกากรเพื่อขออนุญาตนำตู้สินค้าขาเข้าไปพักนอกเขตท่าเรือเป็นการชั่วคราวเพื่อลดความแออัดภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือ และเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมงในพื้นที่นอกเขตท่าเรือที่จัดให้วางตู้สินค้าขาเข้าเป็นการชั่วคราว ตลอดจนการจัดการช่องทางการเข้าออกท่าเรือ โดยเร่งเปิดช่องทางเข้า-ออกเพิ่มเติม และปรับเปลี่ยนช่องทางเข้า-ออกให้สอดคล้องกับสถานการณ์จราจรในแต่ละช่วงเวลา	กทท. และกรมศุลกากร	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การนำระบบ Truck Queue มาใช้แบบครบวงจรทั้งหมด เพื่อจัดลำดับการเข้าออกของรถบรรทุกเพื่อจัดการคิวรถบรรทุกทุกคันอย่างเป็นธรรม ลดความแออัดบริเวณหน้าทางเข้า และสร้างความรู้ความเข้าใจกับพนักงานผู้ปฏิบัติงานขับขี่รถบรรทุกร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถบรรทุกทุกรายที่นำรถผ่านเข้าออกท่าเรือแหลมฉบังสามารถใช้งานระบบ Truck Queue ได้อย่างถูกต้อง	กทท.	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การพัฒนา Application Dash Board บนโทรศัพท์มือถือ พร้อมทั้งติดตั้ง CCTV และระบบตรวจสอบแบบเรียลไทม์เพื่อติดตามสถานการณ์จราจร	กทท.	ตรวจสอบสถานะการจัดส่ง	✓	
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	**การเพิ่มช่องเก็บเงินสำหรับรถบรรทุก** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่งโดยเฉพาะด่านเก็บเงินสำคัญที่มีปริมาณรถบรรทุกใช้บริการมาก ได้แก่ ด่านลาดกระบัง และด่านหนองขาม	กรมทางหลวง	ลดระยะเวลาการขนส่ง	✓	
ด่านศุลกากรอรัญประเทศ	**การจัดการช่องทางการเข้าออก การจัดระบบคิว และการจัดพื้นที่จอดรอคอยการตรวจปล่อย** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด่านและพื้นที่ต่อเนื่อง	กรมศุลกากร / หน่วยงานท้องถิ่น	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
สำนักงานศุลกากรหนองคาย	**การพิจารณาจัดหาเครื่องเอกซเรย์ เพิ่มเติมหรือนำเครื่องเอกซเรย์ที่มีความสามารถในการตรวจสอบรวดเร็วมาใช้งาน** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ด่านศุลกากร	กรมศุลกากร	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	

นอกจากนี้ หน่วยงานภาครัฐยังควรกำหนด**แผนงาน/มาตรการอื่น ๆ ที่มิใช่มาตรการด้านการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อยกระดับการเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานรถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะ** ได้แก่

- **การหารือกับประเทศผู้นำเข้าที่มีความเข้มงวดเรื่องการห้ามดอกหญ้าและฝุ่นปนเปื้อนรถยนต์ที่นำเข้า** ได้แก่ ออสเตรเลีย เพื่อเพิ่มปริมาณการส่งออกรถยนต์ และลดความเสี่ยงในการถูกปฏิเสธ

การนำเข้าจากประเทศปลายทาง โดยการพิจารณารัฐบาลออสเตรเลียทำ Approved Pre Border Treatment ก่อนที่รถยนต์จะถูกนำเข้าไปเก็บไว้บนเรือ Ro/Ro เพื่อทำการส่งออกจากไทยไปออสเตรเลีย เพื่อให้มั่นใจว่ารถยนต์ที่ส่งออกจากไทยเป็นไปตามข้อกำหนด ตลอดจนจัดให้มีบริการตรวจสอบภายนอกรถ หรือการทำความสะอาดภายนอกรถที่ท่าเรือ หรือการใช้เทปกาวสองหน้าติดรอบรถแล้วให้ผู้ประกอบการเดินเรือ Ro/Ro แกะและลอกออกก่อนทำพิธีการนำเข้า เป็นต้น โดย**หน่วยงานหลัก** ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์

- **การยกระดับการจัดการสินค้าอันตราย ติดตั้งอุปกรณ์ และเตรียมความพร้อมบุคลากร**

เพื่อเตรียมรับมือในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในระบบโซ่อุปทานการผลิตและขนส่งรถยนต์ไฟฟ้า และเตรียมความพร้อมต่อบริบทการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีการผลิตรถยนต์ในอนาคต **หน่วยงานหลัก** ได้แก่ กรมโรงงาน กรมการขนส่งทางบก กรมเจ้าท่า สรุปได้ตามตารางที่ 7.1-8

ตารางที่ 7.1-8 มาตรการที่มิใช่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่ช่วยยกระดับโซ่อุปทานรถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะ

แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานรถยนต์	ระยะเวลาดำเนินงาน	
			ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
การหารือกับประเทศผู้นำเข้าที่มีความเข้มงวดเรื่องการห้ามดอกหญ้าและฝุ่นปนเปื้อนรถยนต์ที่นำเข้า ได้แก่ รัฐบาลออสเตรเลียทำ Approved Pre Border Treatment ก่อนที่รถยนต์จะถูกนำเข้าไปเก็บไว้บนเรือ Ro/Ro เพื่อทำการส่งออกจากไทยไปออสเตรเลีย เพื่อให้มั่นใจว่ารถยนต์ที่ส่งออกจากไทยเป็นไปตามข้อกำหนด เป็นต้น	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กรมวิชาการเกษตร / มกอช.)	เพิ่มปริมาณการส่งออก และลดความเสี่ยงในการถูกปฏิเสธการนำเข้า	✓	
การยกระดับการจัดการสินค้าอันตราย ติดตั้งอุปกรณ์ และเตรียมความพร้อมบุคลากร เพื่อเตรียมรับมือในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในระบบโซ่อุปทานการผลิตและขนส่งรถยนต์ไฟฟ้า และเตรียมความพร้อมต่อบริบทการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีการผลิตรถยนต์ในอนาคต	กรมโรงงานอุตสาหกรรม / กรมขนส่งทางบก / กรมเจ้าท่า	เพิ่มความปลอดภัยในระบบโซ่อุปทานการผลิตและส่งมอบ		✓

7.1.5 แนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเครื่องปรับอากาศ

อุตสาหกรรมเครื่องปรับอากาศเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่สำคัญของไทยและเป็นหนึ่งในสินค้าสำคัญที่ส่งออกไปตลาดต่างประเทศ ตั้งแต่ พ.ศ. 2515 ถึงปัจจุบัน รัฐบาลไทยมีนโยบายสนับสนุนการผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้าเพื่อส่งออก โดยเครื่องปรับอากาศถือเป็นเครื่องใช้ไฟฟ้าสำคัญที่ส่งออกอันดับ 1 ของประเทศไทย และประเทศไทยนับเป็นประเทศที่มีมูลค่าการส่งออกเครื่องปรับอากาศมากเป็นอันดับ 3 ของโลก รองจากประเทศจีนและเม็กซิโก โดยเครื่องปรับอากาศที่ส่งออกมาก ได้แก่ เครื่องปรับอากาศชนิดที่ออกแบบใช้ติดหน้าต่างหรือติดผนัง

ผู้ผลิตและผู้ส่งออกเครื่องปรับอากาศที่สำคัญของประเทศไทยส่วนใหญ่มีโรงงานผลิตตั้งอยู่ในระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (ชลบุรีและระยอง) และเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยผู้ผลิตรายสำคัญในตลาด อาทิ บจ.มิตซูบิชิอิเล็คทริคคอนซูมเมอร์โปรดักส์ (ประเทศไทย) (เครื่องปรับอากาศยี่ห้อมิตซูบิชิ) บจ.ฟูจิตสึเจเนอรัล (ประเทศไทย) (เครื่องปรับอากาศยี่ห้อฟูจิตสึ) บจ.แคเรียร์แอร์คอนดิชั่นนิ่ง (ประเทศไทย) (เครื่องปรับอากาศยี่ห้อแคเรียร์) บจ.ไดกิ้นอินดัสทรีส์ (ประเทศไทย) (เครื่องปรับอากาศยี่ห้อไดกิ้น) บจ.แอร์โค (เครื่องปรับอากาศยี่ห้อเทรน) บจ.ไทยซัมซุงอิเลคโทรนิคส์ (เครื่องปรับอากาศยี่ห้อซัมซุง) บจ.ไฮเออร์อีเล็คทริค (ประเทศไทย) (เครื่องปรับอากาศยี่ห้อไฮเออร์) และ บจ.แอลจีอีเลคทรอนิคส์ (ประเทศไทย) (เครื่องปรับอากาศยี่ห้อแอลจี) โดยผู้ผลิตดังกล่าวนอกจากจะผลิตเครื่องปรับอากาศเพื่อป้อนตลาดภายในประเทศแล้ว ยังใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตและส่งออกไปสู่ตลาดโลก โดยตลาดหลักการส่งออกของไทยใน พ.ศ. 2567 ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย เวียดนาม อินเดีย ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย ฝรั่งเศส สิงคโปร์ อิตาลี และไต้หวัน

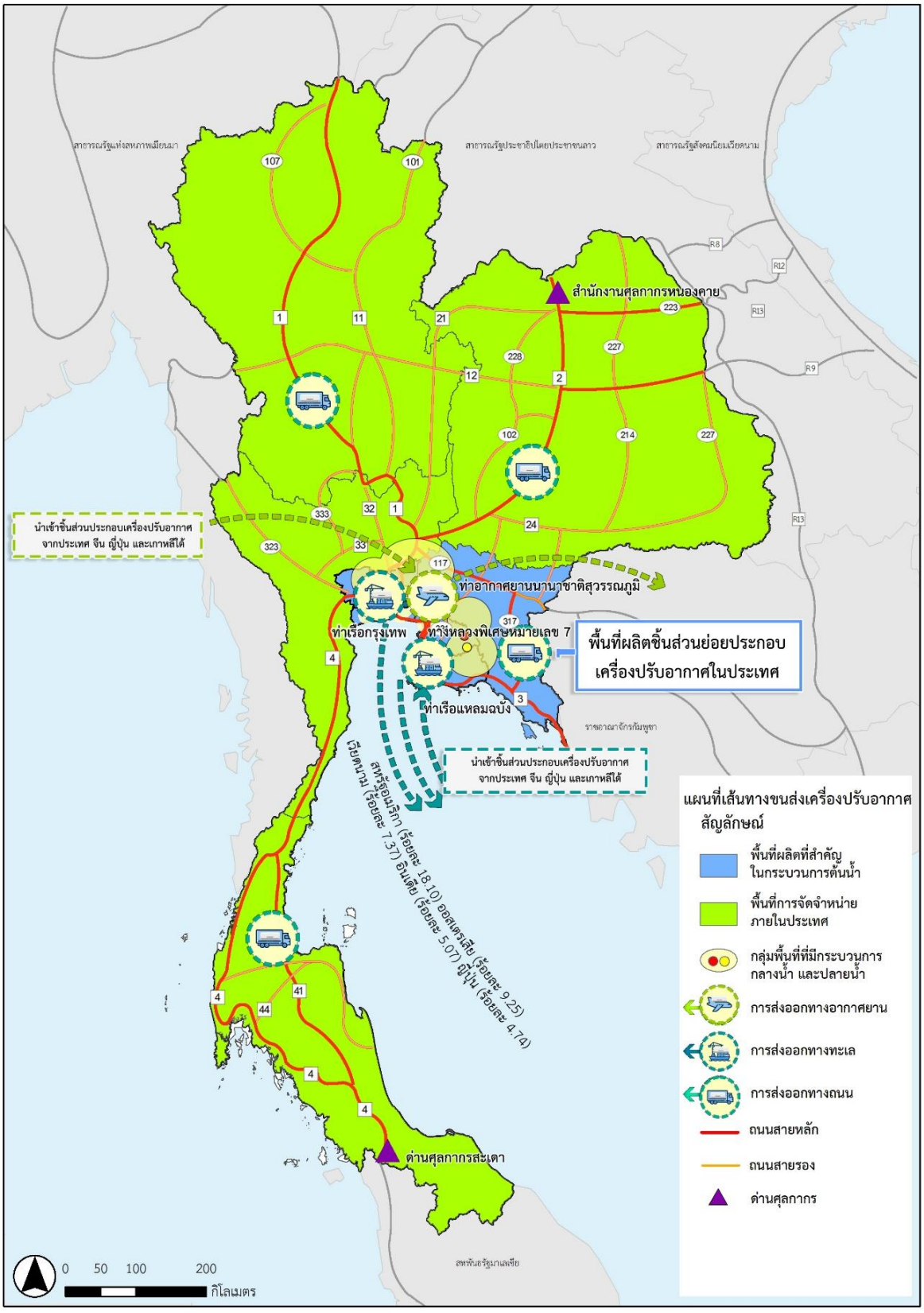
การส่งออกเครื่องปรับอากาศของไทยไปตลาดต่างประเทศจะเป็นการดำเนินงานของผู้ผลิตเอง โดยไม่ผ่านตัวแทน โดยรูปแบบการขนส่งจะเป็นการขนส่งทางถนนโดยใช้ตู้สินค้าคอนเทนเนอร์และจัดส่งไปยังประตูการค้าหลักของประเทศ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ เพื่อจัดส่งโดยสายการเดินเรือคอนเทนเนอร์ไปยังท่าเรือปลายทาง และกรณีที่เป็นการจัดส่งอย่างเร่งด่วนจะใช้การขนส่งผ่านเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ขณะที่การส่งออกเครื่องปรับอากาศทางถนนไปยังประเทศเพื่อนบ้านจากประเทศไทยยังมีปริมาณไม่มากนัก เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา นำเข้าเครื่องปรับอากาศจากประเทศจีน แสดงตามรูปที่ 7.1-14 และ 7.1-15 ทั้งนี้ประเทศไทยไม่ได้มีการข้อกำหนดให้การส่งออกเครื่องปรับอากาศต้องขอใบอนุญาตส่งออก

การบริหารจัดการโซ่อุปทานเครื่องปรับอากาศ พบว่าโซ่อุปทานขาเข้า (Inbound Supply Chain) เพื่อจัดส่งวัตถุดิบและชิ้นส่วนไปยังผู้ผลิตเครื่องปรับอากาศ จะต้องอยู่ภายใต้การกำกับและการดูแลจากผู้ผลิตเครื่องปรับอากาศ แต่ในกรณีของการส่งออกจะขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างผู้สั่งซื้อในต่างประเทศและผู้ผลิตในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม เนื่องจากผู้ผลิตเครื่องปรับอากาศในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นกิจการข้ามชาติของต่างประเทศ ส่งผลให้การบริหารจัดการในโซ่อุปทานของการส่งออกอยู่ภายใต้การกำกับและการดูแลของผู้นำเข้าในต่างประเทศ

ปัญหาและอุปสรรคโซ่อุปทานเครื่องปรับอากาศที่ค้นพบ อาทิ การขาดแคลนแรงงานฝีมือ ส่งผลต่อประสิทธิภาพการผลิต ความท้าทายด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การใช้สารทำความเย็นที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

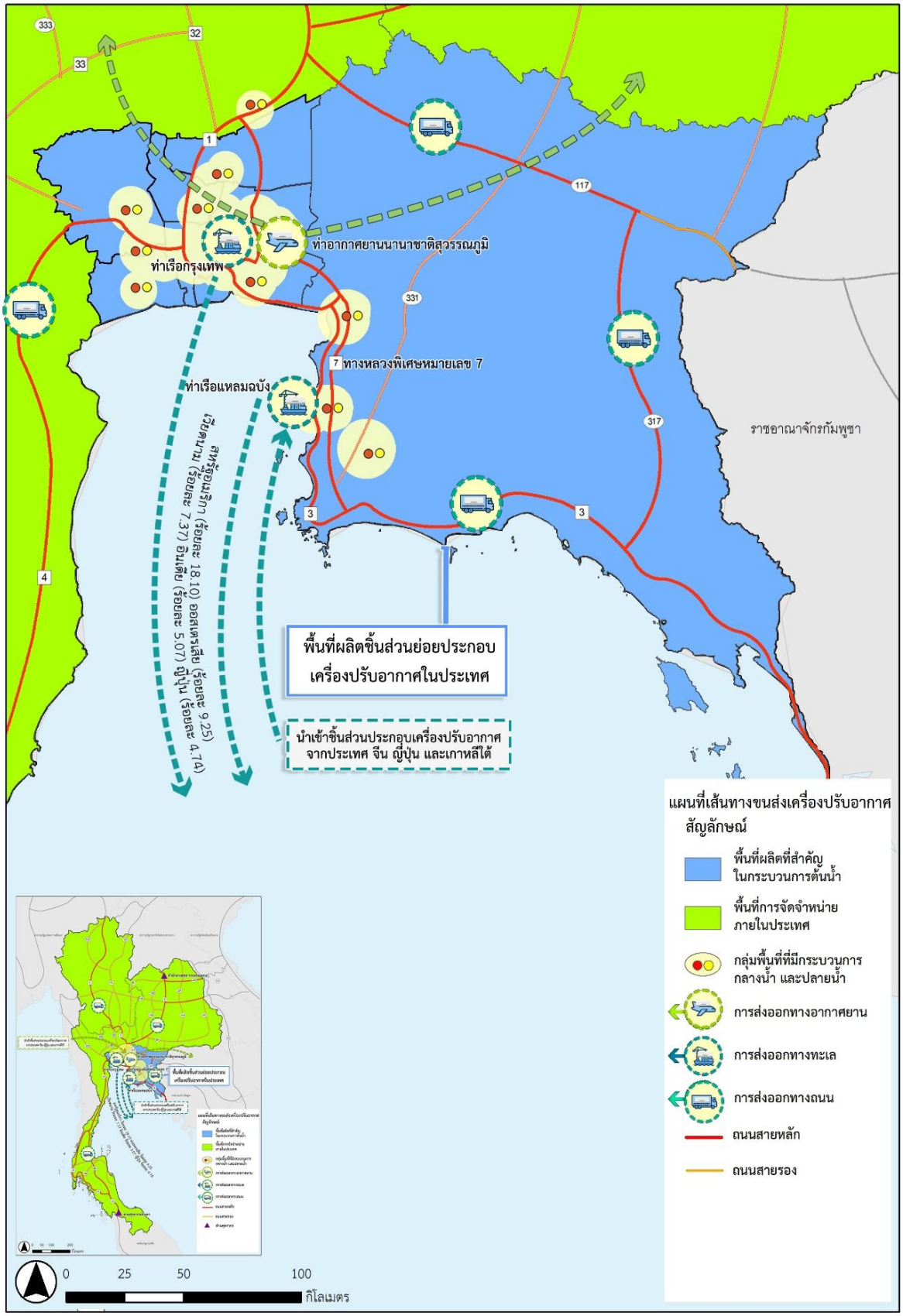
การแข่งขันด้านเทคโนโลยีและมาตรฐานพลังงานในแต่ละประเทศ ความจำเป็นในการพัฒนาเทคโนโลยี IoT และ AI เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการบำรุงรักษา เป็นต้น

จากการศึกษาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเครื่องปรับอากาศ พบว่ามีการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายใต้โครงการศึกษานี้ ได้แก่ **ท่าเรือแหลมฉบัง ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ท่าเรือกรุงเทพ และเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** ซึ่งหากมีการยกระดับการดำเนินงานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกข้างต้น จะช่วยลดต้นทุน ลดระยะเวลาในการดำเนินการของโซ่อุปทานเครื่องปรับอากาศ ตลอดจนส่งเสริมให้การดำเนินการมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดแนวทางการยกระดับดังตารางที่ 7.1-9



รูปที่ 7.1-14 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกเครื่องปรับอากาศจากการทบทวนการศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา



รูปที่ 7.1-15 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกเครื่องปรับอากาศ ในภาคตะวันออก

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา

ตารางที่ 7.1-9 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานเครื่องปรับอากาศ

โครงสร้างพื้นฐาน/ สิ่งอำนวยความสะดวก	แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานเครื่องปรับอากาศ	ระยะเวลาดำเนินงาน	
				ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
ท่าเรือแหลมฉบัง	**การจัดระเบียบพื้นที่และบริหารการจราจร** โดยจัดสรรลานจอดรถบรรทุกที่รอเข้าท่าเทียบเรือเพิ่มขึ้นเพื่อลดการจอดซ้อนหรือไหลล้นสู่ถนนสาธารณะ	การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การบูรณาการทำงานระหว่างกรมศุลกากรกับท่าเรือ โดยประสานกรมศุลกากรเพื่อขออนุญาตนำตู้สินค้าขาเข้าไปพักนอกเขตท่าเรือเป็นการชั่วคราวเพื่อลดความแออัดภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือ และเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมงในพื้นที่นอกเขตท่าเรือที่จัดให้วางตู้สินค้าขาเข้าเป็นการชั่วคราว ตลอดจนการจัดการช่องทางการเข้าออกท่าเรือ โดยเร่งเปิดช่องทางเข้า-ออกเพิ่มเติม และปรับเปลี่ยนช่องทางเข้า-ออกให้สอดคล้องกับสถานการณ์จราจรในแต่ละช่วงเวลา	กทท. และกรมศุลกากร	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การนำระบบ Truck Queue มาใช้แบบครบวงจรทั้งหมด เพื่อจัดลำดับการเข้าออกของรถบรรทุกเพื่อจัดการคิวรถบรรทุกทุกคันอย่างเป็นธรรม ลดความแออัดบริเวณหน้าทางเข้า และสร้างความรู้ความเข้าใจกับพนักงานผู้ปฏิบัติงานขับขี่รถบรรทุก ร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถบรรทุกทุกรายที่นำรถผ่านเข้าออกท่าเรือแหลมฉบังสามารถใช้งานระบบ Truck Queue ได้อย่างถูกต้อง	กทท.	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การพัฒนา Application Dash Board บนโทรศัพท์มือถือ พร้อมทั้งติดตั้ง CCTV และระบบตรวจสอบแบบเรียลไทม์เพื่อติดตามสถานการณ์จราจร	กทท.	ตรวจสอบสถานะการจัดส่ง	✓	
	เพิ่มปริมาณและคุณภาพผู้ปฏิบัติงานด้านการขนถ่ายสินค้าและผู้ปฏิบัติงานยกขนตู้คอนเทนเนอร์ในลานปฏิบัติงาน	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน / สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน) และสถาบันอาชีวศึกษาที่เกี่ยวข้อง	ลดระยะเวลาการขนถ่าย	✓	✓

ตารางที่ 7.1-9 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานเครื่องปรับอากาศ (ต่อ)

โครงสร้างพื้นฐาน/ สิ่งอำนวยความสะดวก	แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานเครื่องปรับอากาศ	ระยะเวลาดำเนินงาน	
				ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
ท่าเรือกรุงเทพ	**การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพ** เพื่อกำหนดบทบาทที่เหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพในอนาคต เพื่อมิให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนโยบายไปมาอยู่บ่อยครั้ง ซึ่งทำให้เกิดความไม่เชื่อมั่นและผลกระทบต่อลงทุนพัฒนาของท่าเรือและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้อง อาทิ สายการเดินเรือ เจ้าของสินค้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ ตัวแทนออกของรับอนุญาต ผู้ประกอบการขนส่งทางถนน ที่ต้องติดต่อและใช้งานท่าเรือกรุงเทพอยู่เป็นประจำ	กระทรวงคมนาคม / กทท.	สร้างความมั่นใจแก่โรงงานในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล	✓	
	การเพิ่มการดำเนินงานในการขุดลอกร่องน้ำทางเดินเรือหน้าท่าเทียบเรือ ให้ได้ตามค่าเป้าหมายที่กำหนดเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ และเพื่อให้เรือสามารถเข้าออกได้โดยสะดวก	กทท.	ลดระยะเวลาการรอคอยเรือเข้าออกจากท่า	✓	
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	**การเพิ่มช่องเก็บเงินสำหรับรถบรรทุก** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่งโดยเฉพาะด่านเก็บเงินสำคัญที่มีปริมาณรถบรรทุกใช้บริการมาก ได้แก่ ด่านลาดกระบัง และด่านหนองขาม	กรมทางหลวง	ลดระยะเวลาการขนส่ง	✓	
เขตปลอดอากร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	**การส่งเสริมให้ผู้ส่งสินค้า ผู้ส่งออก ผู้นำเข้าที่มีศักยภาพยกระดับขึ้นเป็นผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor: KC)** เพื่อช่วยลดความแออัดของการดำเนินงานในคลังสินค้าที่ดำเนินการโดยตัวแทนสายการบิน เนื่องจากหากผู้ส่งสินค้าได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้เป็นผู้ส่งทราบตัวตน (KC) แล้ว ผู้ส่งทราบตัวตนดังกล่าวจะสามารถจัดส่งสินค้าทางอากาศในนามของตนเองได้และสามารถบรรจุหีบห่อให้เรียบร้อยในรูปแบบที่พร้อมขึ้นอากาศยาน (Ready for Carriage) ไม่จำเป็นต้องมีทำการจัดแบ่งสินค้าและบรรจุสินค้าที่คลังสินค้าอีก	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)	ลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง	✓	
	การส่งเสริมให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทางอากาศที่เป็น SMEs ยกระดับขึ้นเป็นตัวแทนควบคุม (Regulated Agent: RA) เพื่อช่วยเสริมสร้างการปฏิบัติตามมาตรการการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)	ลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง	✓	

นอกจากนี้ หน่วยงานภาครัฐยังควรกำหนด**แผนงาน/มาตรการอื่น ๆ ที่มิใช่มาตรการด้านการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อยกระดับการเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานเครื่องปรับอากาศ** ได้แก่ **การจัดทำฐานข้อมูลข้อกำหนดการนำเข้าเครื่องปรับอากาศของตลาดต่างประเทศ และมีการปรับปรุงให้ทันสมัยอยู่เสมอ** เนื่องจากประเทศไทยเป็นผู้นำอันดับ 3 ของโลกที่มีการส่งออกเครื่องปรับอากาศ โดยที่ผ่านมาตลาดต่างประเทศมักมีการออกข้อกำหนดเรื่องการจัดการโลจิสติกส์สำหรับการค้าระหว่างประเทศของเครื่องปรับอากาศ อาทิ สหภาพยุโรปมีข้อกำหนดสำหรับการขนส่งเครื่องปรับอากาศ ตู้เย็น ตู้แช่แข็งที่นำส่งไปพร้อมกับสารทำความเย็น (Refrigerating Gas) เช่น ฟรีออน (Freon) และ CFC Gas ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและทำให้เกิดภาวะโลกร้อน โดยที่ไม่อนุญาตให้เครื่องปรับอากาศ ตู้เย็น หรือตู้แช่แข็งที่มีก๊าซ CFC หมายเลข R11 R12 R13 R114 R500 R502 และ R503 เข้าประเทศ และก๊าซ HCFC หมายเลข R22 R123 R124 R142B R401A R401B R402A R402B R403A R403B R408A R409A และ R409B ขณะที่อนุญาตให้เครื่องปรับอากาศ ตู้เย็น หรือตู้แช่แข็งที่มีสารทำความเย็น HFC (น้ำยาแอร์) หมายเลข R23 R32 R107A R125 R134A R143A R152A R227EA R236A R316A R404A R407A R407B R410A R507 R508A R508B ISCEON 59 และ ISCEAON 89 เข้าสหภาพยุโรปได้ ขณะเดียวกันประเทศสหรัฐอเมริกามีการปรับเปลี่ยนอัตราภาษีและข้อกำหนดการนำเข้า นอกจากนี้ ในตลาดต่างประเทศอื่น ๆ ก็มีการปรับกฎระเบียบการนำเข้าอยู่บ่อยครั้ง โดยเฉพาะกฎระเบียบเพื่อกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยและความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ซึ่งการปรับเปลี่ยนข้อกำหนดการนำเข้าของตลาดต่างประเทศอาจส่งผลให้เกิดความผันผวนต่อระบบโซ่อุปทานเครื่องปรับอากาศที่ส่งออกของไทย โดยควรมีการจัดทำฐานข้อมูลข้อกำหนดการนำเข้าเครื่องปรับอากาศของตลาดต่างประเทศ โดย**หน่วยงานหลัก** ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ และหน่วยงานสนับสนุน ได้แก่ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และสถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ สรุปได้ตามตารางที่ 7.1-10

ตารางที่ 7.1-10 มาตรการที่มิใช่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่ช่วยยกระดับโซ่อุปทานเครื่องปรับอากาศ

แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลกระทบต่อโซ่อุปทานยางรถยนต์	ระยะเวลาดำเนินงาน	
			ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
การจัดทำและปรับปรุงฐานข้อมูลข้อกำหนดการนำเข้าเครื่องปรับอากาศของตลาดต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยครอบคลุมถึงมาตรฐานด้านความปลอดภัยและความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (เช่น สารทำความเย็นและประสิทธิภาพพลังงาน) จะช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถปรับปรุงการผลิตให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่เข้มงวดของตลาดโลกได้ทันที ส่งผลให้ลดต้นทุนและความล่าช้าจากการปรับแก้สินค้า และยกระดับโซ่อุปทานให้มีการดำเนินงานที่ยั่งยืนและมีความรับผิดชอบมากขึ้น ซึ่งช่วยเพิ่มความเชื่อมั่นและอำนวยความสะดวกให้ระบบโลจิสติกส์สามารถส่งออกได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ	กระทรวงพาณิชย์	ปรับการผลิตให้สอดคล้องกับข้อกำหนด	✓	

7.1.6 แนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานทุเรียน

ทุเรียนเป็นผลไม้เศรษฐกิจที่มีความสำคัญและมีมูลค่าการส่งออกสูงเป็นอันดับ 1 ของประเทศ โดยส่งออกเป็นทุเรียนสดมากกว่าร้อยละ 90 ของการส่งออกทุเรียนทั้งหมด ส่วนที่เหลือส่งออกในรูปของทุเรียนแช่เย็นแช่แข็ง ทุเรียนมีการปลูกมากในภาคตะวันออกและภาคใต้ของไทย โดยมีผู้ประกอบการโรงคัดบรรจุ (ล้ง) และสหกรณ์การเกษตรเป็นตัวกลางเป็นผู้รวบรวมผลผลิตจากเกษตรกร นอกจากนี้ยังมีโรงงานแปรรูปทุเรียนให้เป็นสินค้าหลากหลายรูปแบบ เช่น ทุเรียนแช่แข็ง ทุเรียนอบแห้ง ทุเรียนกวน ทุเรียนทอดกรอบ และผลิตภัณฑ์ทุเรียนแปรรูปอื่น ๆ ซึ่งช่วยขยายตลาดและยืดอายุการเก็บรักษา เป็นต้น ปัจจุบัน โรงงานแปรรูปส่วนใหญ่มุ่งเน้นการส่งออกไปยัง จีน เวียดนาม เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และยุโรป โดยเฉพาะทุเรียนแช่แข็งและอบแห้ง อย่างไรก็ตาม ในกรณีของการส่งออก ตลาดผู้นำเข้ายังคงนิยมทุเรียนสดมากกว่าทุเรียนแปรรูป โดยตลาดหลักที่นำเข้า ได้แก่ จีน และฮ่องกง โดยการขนส่งทุเรียนเพื่อการส่งออกประกอบด้วย 3 รูปแบบหลัก ได้แก่ การส่งออกทางบกผ่านด่านพรมแดนทางบกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ การส่งออกทางเรือผ่านท่าเรือแหลมฉบัง และการส่งออกทางอากาศผ่านเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แสดงตามรูปที่ 7.1-16 ถึง 7.1-18

โซ่อุปทานทุเรียนอยู่ในการควบคุมของผู้ประกอบการชาวจีนเกือบเบ็ดเสร็จ ตั้งแต่การรวบรวมทุเรียนจากสวน การคัดบรรจุ การส่งออก ไปจนถึงการนำเข้าและกระจายสินค้าไปยังตลาดและผู้บริโภคในประเทศจีน ทั้งนี้ ผู้ประกอบการโรงคัดบรรจุและผู้ส่งออกชาวจีนในไทย ส่วนใหญ่จะมีเครือข่ายความสัมพันธ์ทางการค้ากับผู้นำเข้าทุเรียนในประเทศจีน ทั้งในแง่ของเครือญาติหรือเป็นพันธมิตรทางธุรกิจ ทำให้ผู้ประกอบการในไทยสามารถติดตามกระแสการขึ้นลงของราคาขายทุเรียนในตลาดจีนได้อย่างเป็นปัจจุบัน เพื่อประโยชน์ในการปรับการดำเนินการรวบรวมและส่งออกทุเรียนสดให้สอดคล้องกับสถานการณ์ราคาขายในตลาดปลายทางในจีน นอกจากนี้ อิทธิพลของผู้ประกอบการจีนยังครอบคลุมไปถึงผู้ให้บริการขนส่งและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการเคลื่อนย้ายทุเรียนไปจีน ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้บริการจากผู้ให้บริการที่มีคนจีนเป็นเจ้าของหรือเป็นหุ้นส่วน

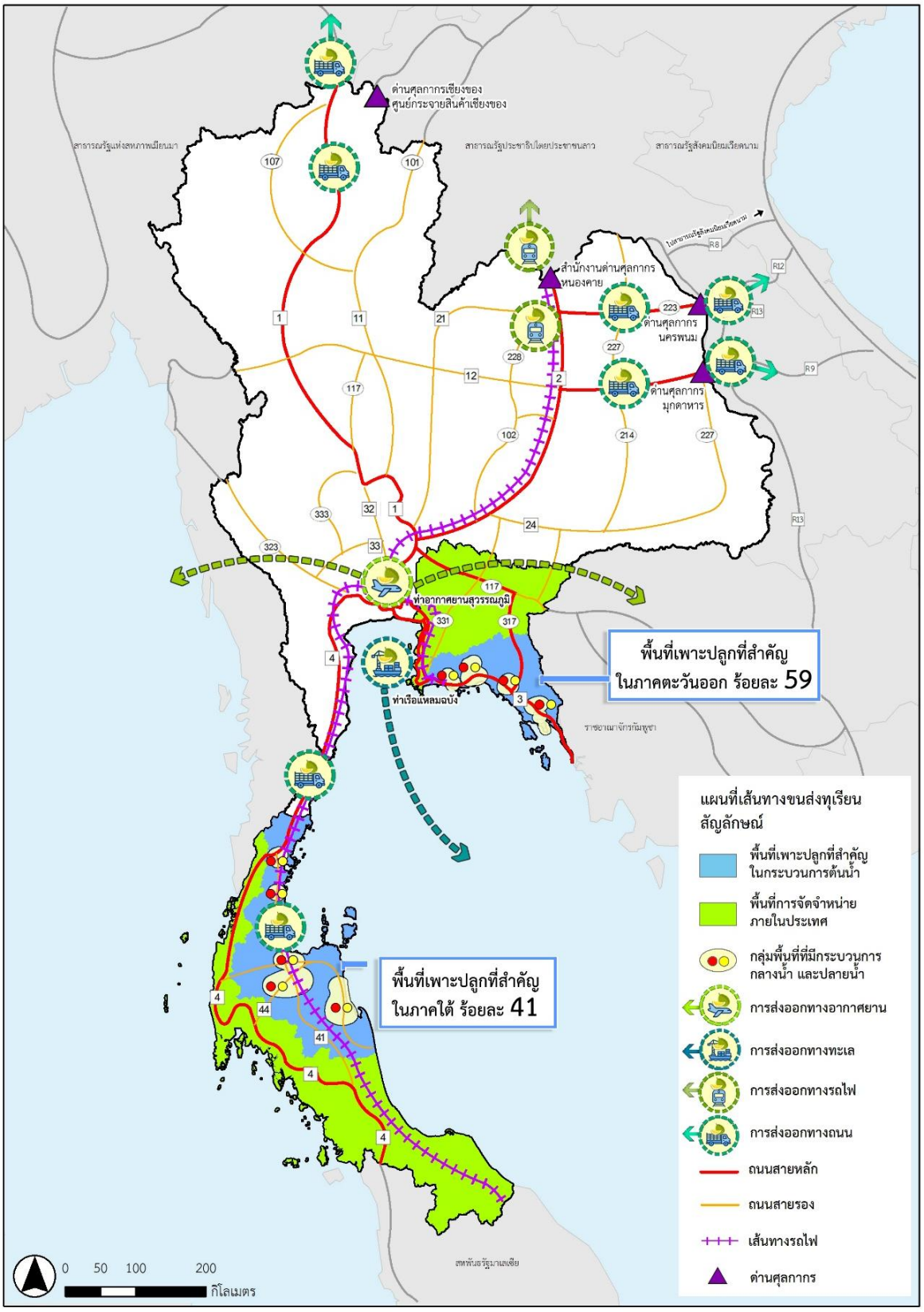
ปัญหาและอุปสรรคของโซ่อุปทานทุเรียน ได้แก่ **การรวบรวมและการคัดบรรจุ** โดยโรงคัดบรรจุต้องปฏิบัติตามมาตรฐาน GAP/GMP ที่เข้มงวดของประเทศผู้นำเข้า โดยเฉพาะประเทศจีน **ปัญหาความแออัดในการนำเข้าทุเรียนที่ด่านชายแดนของจีน** ทำให้ผู้ส่งออกไม่สามารถวางแผนปรับเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งได้ทันส่งผลให้สินค้าเสียหาย และปัญหาการขนส่งสินค้าตามลักษณะรูปแบบการขนส่ง โดยสามารถจำแนกปัญหาตามรูปแบบการขนส่งได้ดังนี้

- ปัญหาการขนส่งทางบก รถบรรทุกจากประเทศไทยไม่สามารถขนส่งไปยังพรมแดน ระหว่าง สปป.ลาว กับประเทศที่มีพรมแดนติดกันได้ (เวียดนาม และจีนตอนใต้) ทำให้เกิดความล่าช้าในการยกตู้เพื่อเปลี่ยนหัวรถ
- ปัญหาการขนส่งทางเรือ ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ควบคุมอุณหภูมิ (Reefer) ในช่วงฤดูส่งออกและระยะเวลาการขนส่งที่นาน (12-13 วันไปยังจีน) ทำให้ควบคุมระยะสุกของทุเรียนได้ยาก
- ปัญหาการขนส่งทางราง การขนส่งทางรถไฟสายจีน-ลาว มีปริมาณไม่มากนัก เนื่องจากราคาค่าระวางสูง มีการขนถ่ายสินค้าหลายรอบ และผู้ส่งออกไม่สามารถปรับอุณหภูมิในตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างขนส่งได้

โดยที่ผ่านมา ในภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐเพื่อรองรับการจัดจำหน่ายและการขนส่งทุเรียนยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการขนส่งแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain) โดยเฉพาะตามด่านพรมแดนทางบกที่เป็นประตูการค้าสำคัญ อาทิ เชียงของ นครพนม และมุกดาหาร อย่างไรก็ตาม หน่วยงานภาครัฐ อาทิ กรมการขนส่งทางบก มีแผนจะขยายขีดความสามารถจุดชาร์จไฟเพื่อรองรับตู้ควบคุมอุณหภูมิมากขึ้น

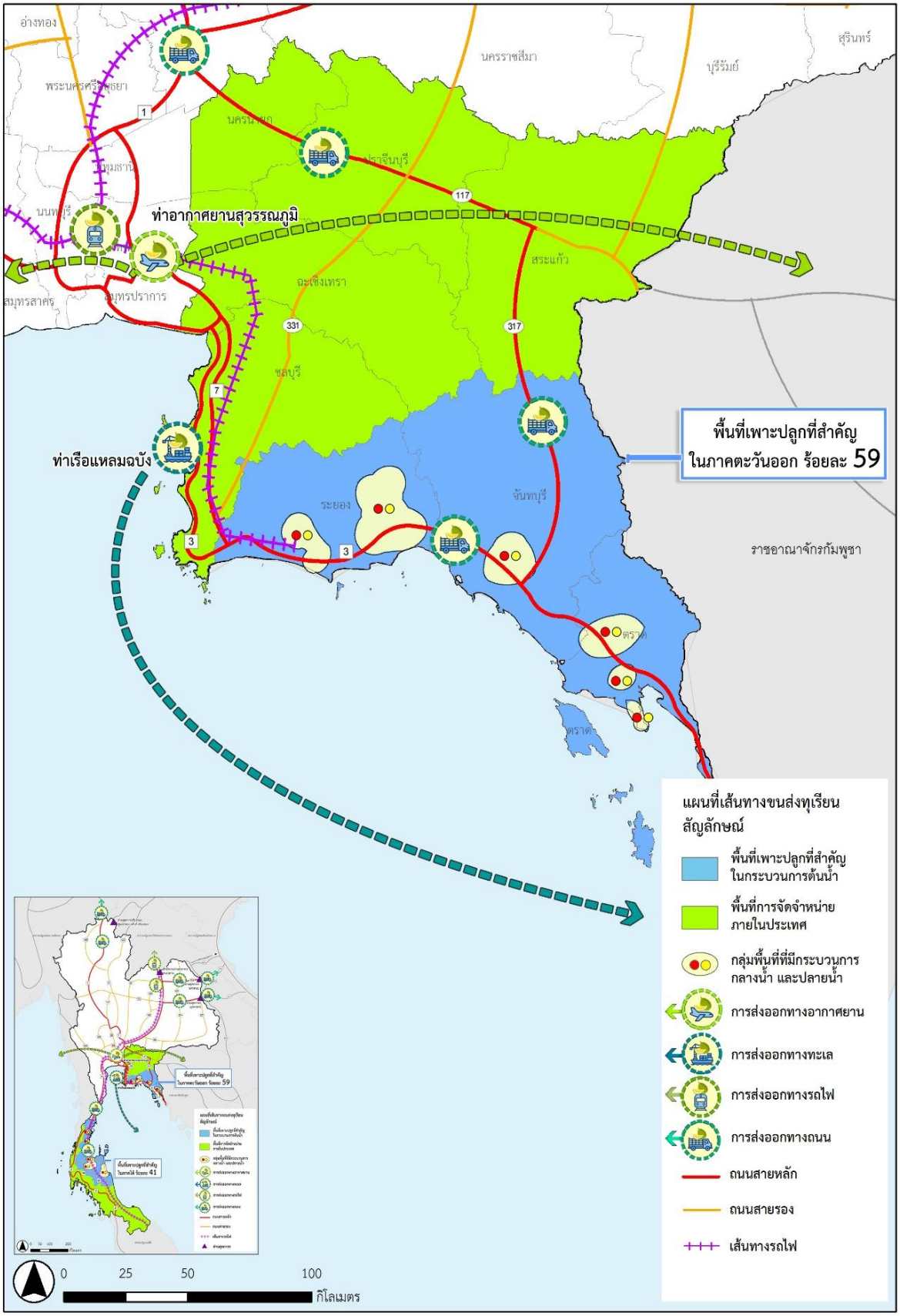
ในระยะต่อไป ภายหลังการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่แล้วเสร็จ ประกอบกับการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการขนส่งทางราง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. 2568 จะส่งผลให้การขนส่งทางรางมีประสิทธิภาพมากขึ้นและเพิ่มทางเลือกในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะการขนส่งทุเรียนจากภาคตะวันออกและภาคใต้สามารถปรับเปลี่ยนมา**ใช้การขนส่งทางรางไปยังด่านพรมแดนหนองคาย** เพื่อส่งออกโดยใช้รถไฟลาว-จีน ในการส่งออกทุเรียนไปตลาดประเทศจีน

จากการศึกษาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานทุเรียน พบว่ามีการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายใต้โครงการศึกษานี้ ได้แก่ **ท่าเรือแหลมฉบัง ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สำนักงานศุลกากรหนองคาย ด่านศุลกากรนครพนม ด่านศุลกากรมุกดาหาร ด่านศุลกากรเชียงของ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ และเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** ซึ่งหากมีการยกระดับการดำเนินงานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกข้างต้น จะช่วยลดต้นทุน ลดระยะเวลาในการดำเนินการของโซ่อุปทานทุเรียน ตลอดจนส่งเสริมให้การดำเนินการมีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีรายละเอียดแนวทางการยกระดับ ดังตารางที่ 7.1-11



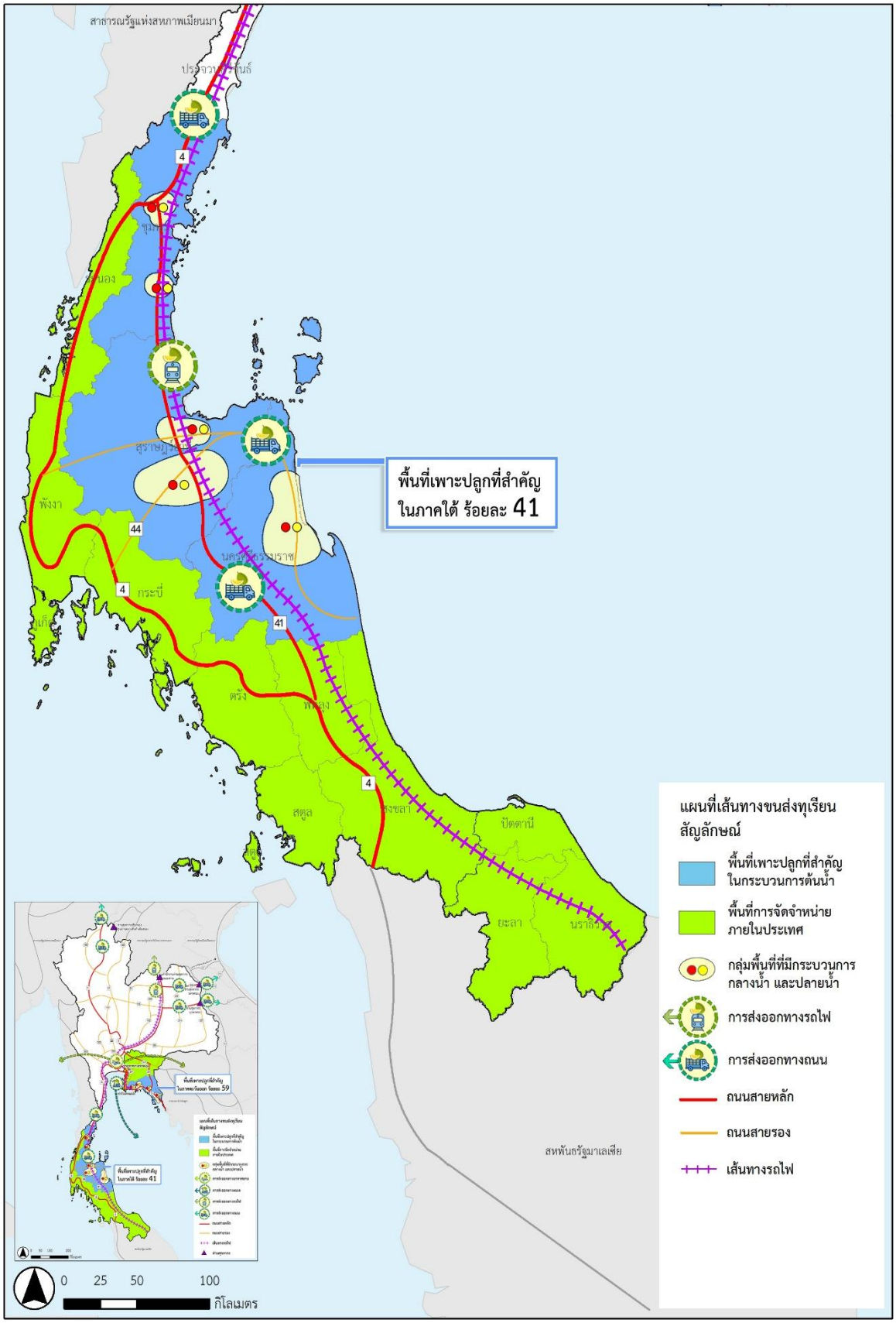
รูปที่ 7.1-16 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกทุเรียน จากการทบทวนการศึกษาห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา



รูปที่ 7.1-17 แผนที่แสดงจุดต้นทางและด่านที่เป็นประตูการค้าหลักเพื่อการส่งออกทุเรียนบริเวณภาคตะวันออก

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา



รูปที่ 7.1-18 แผนที่แสดงจุดต้นทางเพื่อการส่งออกทุเรียนบริเวณภาคใต้

ที่มา: การรวบรวมและประมวลผลจากที่ปรึกษา

ตารางที่ 7.1-11 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานทุเรียน

โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวก	แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานทุเรียน	ระยะเวลาดำเนินงาน	
				ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
ท่าเรือแหลมฉบัง	**การจัดระเบียบพื้นที่และบริหารการจราจร** โดยจัดสรรลานจอดรถบรรทุกที่รอเข้าท่าเทียบเรือเพิ่มขึ้นเพื่อลดการจอดซ้อนหรือไหลล้นสู่ถนนสาธารณะ	การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การบูรณาการทำงานระหว่างกรมศุลกากรกับท่าเรือ โดยประสานกรมศุลกากรเพื่อขออนุญาตนำตู้สินค้าขาเข้าไปพักนอกเขตท่าเรือเป็นการชั่วคราวเพื่อลดความแออัดภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือ และเพิ่มกำลังเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชั่วโมงในพื้นที่นอกเขตท่าเรือที่จัดให้วางตู้สินค้าขาเข้าเป็นการชั่วคราว ตลอดจนการจัดการช่องทางการเข้าออกท่าเรือ โดยเร่งเปิดช่องทางเข้า-ออกเพิ่มเติม และปรับเปลี่ยนช่องทางเข้า-ออกให้สอดคล้องกับสถานการณ์จราจรในแต่ละช่วงเวลา	กทท. และกรมศุลกากร	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การนำระบบ Truck Queue มาใช้แบบครบวงจรทั้งหมด เพื่อจัดลำดับการเข้าออกของรถบรรทุกเพื่อจัดการคิวรถบรรทุกทุกคันอย่างเป็นธรรม ลดความแออัดบริเวณหน้าทางเข้า และสร้างความรู้ความเข้าใจกับพนักงานผู้ปฏิบัติงานขับขี่รถบรรทุกร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถบรรทุกทุกรายที่นำรถผ่านเข้าออกท่าเรือแหลมฉบังสามารถใช้งานระบบ Truck Queue ได้อย่างถูกต้อง	กทท.	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
	การพัฒนา Application Dash Board บนโทรศัพท์มือถือ พร้อมทั้งติดตั้ง CCTV และระบบตรวจสอบแบบเรียลไทม์เพื่อติดตามสถานการณ์จราจร	กทท.	ตรวจสอบสถานะการจัดส่ง	✓	
	เพิ่มปริมาณและคุณภาพผู้ปฏิบัติงานด้านการขนถ่ายสินค้าและผู้ปฏิบัติงานยกขนตู้คอนเทนเนอร์ในลานปฏิบัติงาน	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน / สถาบันคุณวุฒิวิชาชีพ (องค์การมหาชน) และสถาบันอาชีวศึกษาที่เกี่ยวข้อง	ลดระยะเวลาการขนถ่าย	✓	✓
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7	**การเพิ่มช่องเก็บเงินสำหรับรถบรรทุก** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดและเพิ่มความรวดเร็วในการขนส่ง โดยเฉพาะด่านเก็บเงินสำคัญที่มีปริมาณรถบรรทุกใช้บริการมาก ได้แก่ ด่านลาดกระบัง และด่านหนองขาม	กรมทางหลวง	ลดระยะเวลาการขนส่ง	✓	
สำนักงานศุลกากรหนองคาย	**การพิจารณาจัดหาเครื่องเอกซเรย์เพิ่มเติมหรือนำเครื่องเอกซเรย์ที่มีความสามารถในการตรวจสอบรวดเร็วมาใช้งาน** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ด่านศุลกากร	กรมศุลกากร	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
ด่านศุลกากรนครพนม	**การจัดหาเครื่องเอกซเรย์เพิ่มเติม**หรือนำเครื่องเอกซเรย์ที่มีความสามารถในการตรวจสอบรวดเร็วมาใช้งาน	กรมศุลกากร	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	

ตารางที่ 7.1-11 การยกระดับการดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานทุเรียน (ต่อ)

โครงสร้างพื้นฐาน/สิ่งอำนวยความสะดวก	แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานทุเรียน	ระยะเวลาดำเนินงาน	
				ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
ด่านศุลกากรเชียงของ	**การพิจารณาจัดหาเครื่องเอกซเรย์เพิ่มเติมหรือนำเครื่องเอกซเรย์ที่มีความสามารถในการตรวจสอบรวดเร็วมาใช้งาน** เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ด่านศุลกากร	กรมศุลกากร	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชียงของ	**การพิจารณาติดตั้งเครื่องจ่ายไฟเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิ** เพื่อช่วยถนอมคุณภาพของทุเรียนและสินค้าควบคุมอุณหภูมิอื่น ๆ	กรมการขนส่งทางบก	รักษาคุณภาพสินค้าระหว่างจัดส่ง	✓	
เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	**การส่งเสริมให้ผู้ส่งสินค้า ผู้ส่งออก ผู้นำเข้าที่มีศักยภาพยกระดับขึ้นเป็นผู้ส่งทราบตัวตน (Known Consignor: KC)** เพื่อช่วยลดความแออัดของการดำเนินงานในคลังสินค้าที่ดำเนินการโดยตัวแทนสายการบิน เนื่องจากหากผู้ส่งสินค้าได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้เป็นผู้ส่งทราบตัวตน (KC) แล้ว ผู้ส่งทราบตัวตนดังกล่าวจะสามารถจัดส่งสินค้าทางอากาศในนามของตนเองได้และสามารถบรรจุหีบห่อให้เรียบร้อยในรูปแบบที่พร้อมขึ้นอากาศยาน (Ready for Carriage) ไม่จำเป็นต้องมีทำการจัดแบ่งสินค้าและบรรจุสินค้าที่คลังสินค้าอีก	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)	ลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง	✓	
	การส่งเสริมให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทางอากาศที่เป็น SMEs ยกระดับขึ้นเป็นตัวแทนควบคุม (Regulated Agent: RA) เพื่อช่วยเสริมสร้างการปฏิบัติตามมาตรการการรักษา ความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศ	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT)	ลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง	✓	

นอกจากนี้ หน่วยงานภาครัฐยังควรกำหนด**แผนงาน/มาตรการอื่น ๆ ที่มิใช่มาตรการด้านการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อยกระดับการเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานทุเรียน** ได้แก่

- **การเจรจากับรัฐบาล สปป.ลาว เพื่อให้รถบรรทุกและคอนเทนเนอร์ที่บรรทุกทุเรียนจากไทยสามารถขนส่งไปถึงพรมแดนระหว่าง สปป.ลาว กับประเทศที่มีพรมแดนติดกับ สปป.ลาว ได้** ได้แก่ เวียดนามและจีนตอนใต้ได้ ซึ่งเป็นการดำเนินการตามความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ที่ได้เคยใช้บังคับแล้วตั้งแต่ พ.ศ. 2542 เพื่อลดต้นทุนการขนถ่ายซ้ำซ้อนที่เกิดขึ้น ณ พรมแดนลาวกับไทย อาทิ ท่าบกห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว (ตรงข้ามกับด่านเชียงของ) และท่าบกท่าแขก แขวงคำม่วน (ตรงข้ามกับด่านนครพนม) และท่าบกสะหวันโลจิสติกส์ แขวงสะหวันนะเขต (ตรงข้ามกับด่านมุกดาหาร) และลดต้นทุนค่าขนส่ง เนื่องจากการขนส่งด้วยรถบรรทุกของไทยมีต้นทุนต่ำกว่าการใช้บริการรถบรรทุกของ สปป.ลาว โดย**หน่วยงานหลัก** ได้แก่ กระทรวงคมนาคม
- **การเจรจากับประเทศจีนเพื่อให้รัฐบาลจีนยอมรับมาตรฐานการตรวจสอบทุเรียนไทย** เพื่อลดการเปิดตรวจอย่างเข้มข้นที่ด่านพรมแดนจีน ซึ่งส่งผลให้เกิดการเสียเวลาและมีความเสี่ยงต่อการเสื่อมคุณภาพของทุเรียนสดเมื่อได้รับการเปิดตรวจที่ทำให้อุณหภูมิที่ใช้เก็บรักษาปรับเปลี่ยนไปจากเดิม โดย**หน่วยงานหลัก** ได้แก่ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

- **การเจรจากับท่าบก VLP ณ นครหลวงเวียงจันทน์ เพื่อให้ปรับลดค่าธรรมเนียมการขนถ่ายและการผ่านพิธีการศุลกากรผ่านแดน**เพื่อลดต้นทุนการขนส่งทุเรียนจากไทยไปจีนผ่านระบบรางระหว่างประเทศ โดย**หน่วยงานหลัก** ได้แก่ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการต่างประเทศ
- **การประชาสัมพันธ์เชิงรุกและการสนับสนุนให้ผู้ส่งออกทุเรียนปรับเปลี่ยนรูปแบบจากการขนส่งทางถนนมาใช้การขนส่งทางราง** โดยเฉพาะการจัดส่งทุเรียนจากจังหวัดที่มีการพัฒนารถไฟทางคู่ อาทิ ชุมพร ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าทุเรียนของภาคใต้ มาใช้การขนส่งทางรางที่มีข้อได้เปรียบในการขนส่งคราวละมาก ๆ เพื่อมาขนถ่าย และเชื่อมต่อกับการขนส่งทุเรียนด้วยรถไฟขนส่งสินค้าของ China Railway ที่ออกจากสถานีเวียงจันทน์ใต้ของ สปป.ลาว เพื่อจัดส่งไปตลาดผู้นำเข้าในจีน โดย**หน่วยงานหลัก** ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางราง และหน่วยงานสนับสนุน ได้แก่ สมาคมทุเรียนไทย สมาคมผู้ส่งออกและชาวสวนทุเรียนหลังสวน สมาคมผู้ค้าและส่งออกผลไม้ไทย
- **การสนับสนุนให้มีการจัดเพิ่มขบวนรถและล้อเลื่อน** ตลอดจนแคร่บรรทุกที่มีระบบจ่ายไฟเพื่อรองรับการขนส่งตู้ควบคุมอุณหภูมิมากขึ้น เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางราง โดย**หน่วยงานหลัก** ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย สรุปได้ตามตารางที่ 7.1-12

ตารางที่ 7.1-12 มาตรการที่มิใช่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่ช่วยยกระดับโซ่อุปทานทุเรียน

แนวทางการยกระดับ	หน่วยงานหลัก	ผลประโยชน์ต่อโซ่อุปทานทุเรียน	ระยะเวลาดำเนินงาน	
			ระยะสั้น (1-2 ปี)	ระยะกลาง (3-5 ปี)
การเจรจากับรัฐบาล สปป.ลาว เพื่อให้รถบรรทุกและคอนเทนเนอร์ที่บรรทุกทุเรียนจากไทยสามารถขนส่งไปถึงพรมแดนระหว่าง สปป.ลาว กับประเทศที่มีพรมแดนติดกับ สปป.ลาว ได้ ได้แก่ เวียดนาม และจีนตอนใต้ได้ ซึ่งเป็นการดำเนินการตามความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ที่ได้เคยใช้บังคับแล้ว	กระทรวงคมนาคม	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
การเจรจากับประเทศจีนเพื่อให้รัฐบาลจีนยอมรับมาตรฐานการตรวจสอบทุเรียนไทย เพื่อลดการเปิดตรวจอย่างเข้มข้นที่ด่านพรมแดนจีน	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	ลดต้นทุนและระยะเวลาขนส่ง	✓	
การเจรจากับท่าบก VLP ณ นครหลวงเวียงจันทน์ เพื่อให้ปรับลดค่าธรรมเนียมการขนถ่ายและการผ่านพิธีการศุลกากรผ่านแดนเพื่อลดต้นทุนการขนส่งทุเรียนจากไทยไปจีนผ่านระบบรางระหว่างประเทศ	กระทรวงคมนาคม / กระทรวงการต่างประเทศ	ลดต้นทุนขนส่ง	✓	
การประชาสัมพันธ์เชิงรุกและการสนับสนุนให้ผู้ส่งออกทุเรียนปรับเปลี่ยนรูปแบบจากการขนส่งทางถนนมาใช้การขนส่งทางราง โดยเฉพาะการจัดส่งทุเรียนจากจังหวัดที่มีการพัฒนารถไฟทางคู่ อาทิ ชุมพร ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าทุเรียนของภาคใต้ มาใช้การขนส่งทางรางที่มีข้อได้เปรียบในการขนส่งคราวละมาก ๆ เพื่อมาขนถ่าย และเชื่อมต่อกับการขนส่งทุเรียนด้วยรถไฟขนส่งสินค้าของ China Railway ที่ออกจากสถานีเวียงจันทน์ใต้ของ สปป.ลาว เพื่อจัดส่งไปตลาดผู้นำเข้าในจีน	การรถไฟแห่งประเทศไทย / กรมการขนส่งทางราง	ลดต้นทุนการขนส่ง	✓	✓
การสนับสนุนให้มีการจัดเพิ่มขบวนรถและล้อเลื่อน ตลอดจนแคร่บรรทุกที่มีระบบจ่ายไฟเพื่อรองรับการขนส่งตู้ควบคุมอุณหภูมิมากขึ้น เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางราง	การรถไฟแห่งประเทศไทย	ลดต้นทุนขนส่ง	✓	✓

7.2 ข้อเสนอการยกระดับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าของไทยด้วยการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง

จากการศึกษาโซ่อุปทานของกลุ่มสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมเป้าหมาย สามารถแบ่งกลุ่มสินค้าที่มีศักยภาพในการส่งเสริมให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง **(Modal Shift)** เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ด้วยการลดต้นทุนขนส่ง และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ ดังนี้

- **สินค้าที่มีศักยภาพในการปรับเปลี่ยนรูปแบบจากการขนส่งทางถนนมาเป็นการขนส่งทางราง (Modal Shift from Road to Rail Transport)** ได้แก่ **(1) ยางรถยนต์** โดยสามารถสนับสนุนการปรับเปลี่ยนการขนส่งยางธรรมชาติ / ยางแท่ง ซึ่งเป็นวัตถุดิบที่ใช้ผลิตยางรถยนต์ และส่วนใหญ่มีโรงงานแปรรูปยางธรรมชาติ/ยางแท่งตั้งอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้ แล้วนำมาขนส่งทางรางไปยังโรงงานผลิตยางรถยนต์ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่ EEC **(2) น้ำตาลดิบ** โดยสามารถสนับสนุนการปรับเปลี่ยนการขนส่งน้ำตาลดิบจากโรงงานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและภาคเหนือตอนล่างที่มีทำเลอยู่ใกล้กับย่านกองเก็บสินค้า (CY) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย อาทิ อุตรดิตถ์ เพื่อขนส่งสินค้าดังกล่าวไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อส่งออกไปตลาดต่างประเทศ และ **(3) ทุเรียน** โดยสามารถสนับสนุนการปรับเปลี่ยนการขนส่งทุเรียนสด/แช่แข็งจากศูนย์รวบรวมทุเรียนในภาคใต้ (ชุมพร) เพื่อจัดส่งทางรางไปยังจังหวัดหนองคาย และสถานีรถไฟเวียงจันทน์ใต้ เพื่อขนส่งต่อเนื่องโดยรถไฟลาว-จีน จำหน่ายในประเทศจีนได้ ซึ่งปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เริ่มปรับปรุงความจุทางในพื้นที่ดังกล่าว จากทางเดี่ยวให้เป็นทางคู่แล้ว ทำให้มีขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น ประกอบกับในอนาคต กรมการขนส่งทางรางและกระทรวงคมนาคมมีแนวคิดในการอนุญาตให้เอกชนสามารถเดินรถร่วมบนทางของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เอง ส่งผลให้เอกชนสามารถจัดให้มีการเดินรถไฟขนส่งสินค้าที่ช่วยเสริมกับการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้
- **สินค้าที่มีศักยภาพในการปรับเปลี่ยนรูปแบบจากการขนส่งทางถนนมาเป็นการขนส่งทางน้ำ (Modal Shift from Road to Water Transport)** ได้แก่ **น้ำตาลดิบ** โดยสามารถสนับสนุนการปรับเปลี่ยนการขนส่งน้ำตาลดิบจากโรงงานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างและภาคกลางเพื่อนำสินค้ามาขนถ่าย ณ จุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา แล้วขนส่งสินค้าเทกองแห้งดังกล่าวด้วยเรือโป๊ะเพื่อนำไปขนถ่ายข้างลำลงเรือเดินสมุทรที่จอดทอดสมอ ณ จุดจอดเรือกลางน้ำเกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี ซึ่งสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้มากกว่าการขนส่งทางถนน

ดังนั้น ในการส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง เพื่อยกระดับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าของไทย จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาและการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ ที่เปรียบเสมือนระบบเครือข่าย (Network) ที่มีเส้นทางเชื่อมโยง (Links) และจุดเปลี่ยนถ่าย/ศูนย์กลาง (Nodes) ให้สามารถเชื่อมต่อกันได้อย่างสมบูรณ์ (Multimodal/Intermodal) โดยเฉพาะการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal shift) จากถนนไปสู่รางและน้ำ และการเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่าง

การขนส่งทางน้ำและอากาศ ซึ่งเป็นหัวใจของการยกระดับระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสินค้าของไทย ที่จะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ ลดระยะเวลาการขนส่ง รวมทั้งยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์ ให้สามารถสนับสนุนการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขันของประเทศในอนาคต

7.3 สรุปปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการยกระดับโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมาย

นอกจากแนวทางยกระดับโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมเป้าหมายของการศึกษาจำนวน 6 รายการ ได้แก่ ยางรถยนต์ เนื้อไก่แปรรูป น้ำตาลและกากน้ำตาล รถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะ เครื่องปรับอากาศ และทุเรียน ตามที่ได้นำเสนอไปในส่วนก่อนหน้านี้แล้ว ได้นำปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการยกระดับด้านโลจิสติกส์ที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วย AHP มาทำการวิเคราะห์ เพื่อจัดกลุ่มของแนวทางการพัฒนาเพื่อยกระดับโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสินค้า ซึ่งจำแนกออกเป็น 6 ด้าน ประกอบด้วย (1) การออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเสริมการปฏิบัติงาน (2) การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน (3) การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ (4) การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ (5) การบูรณาการความร่วมมือกับภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ และ (6) การจัดการสิ่งแวดล้อมและยกระดับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโซ่อุปทาน โดยมีคณะกรรมการพิจารณาผลการดำเนินการโครงการการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทยเป็นผู้ให้คะแนนปัจจัยที่มีความสำคัญ สามารถแสดงผลได้ตามตารางที่ 7.3-1

ตารางที่ 7.3-1 ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการยกระดับโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษา

สินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษา	**ปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการยกระดับโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษา (ใช้ปัจจัยที่วิเคราะห์ด้วย AHP)**					
	การออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวก	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน	การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ	การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ	การบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ	การจัดการสิ่งแวดล้อมและยกระดับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโซ่อุปทาน
ยางรถยนต์	✓			✓	✓	
เนื้อไก่แปรรูป	✓	✓	✓	✓	✓	✓
น้ำตาลและกากน้ำตาล	✓	✓		✓	✓	✓
รถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะ	✓	✓		✓	✓	
เครื่องปรับอากาศ	✓			✓		✓
ทุเรียน	✓	✓	✓	✓	✓	✓

ผลการประเมินปัจจัยที่มีความสำคัญต่อการยกระดับโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมายในโครงการศึกษาตามตารางที่ 7.3-1 พบว่า**ปัจจัยที่มีความสำคัญมากและเป็นปัจจัยที่พบในโซ่อุปทานของสินค้าทุกรายการ** ได้แก่ **(1) ปัจจัยด้านการออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการปฏิบัติงานด้านเคลื่อนย้ายของสินค้า** อาทิ การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่บริเวณท่าเรือและด่านที่เป็นประตูการค้าสำคัญของ การติดตั้งอุปกรณ์เอกซเรย์เพื่อเพียงพอต่อการอำนวยความสะดวกการตรวจปล่อยสินค้า และ **(2) ปัจจัยด้านการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ** อาทิ การประสานการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานศุลกากรกับหน่วยงานภาครัฐที่เป็นเจ้าภาพโครงการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ท่าเรือระหว่างประเทศ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด และการเพิ่มความรวดเร็วในการผ่านเข้าออกของสินค้าในพื้นที่ การบูรณาการจัดทำระบบฐานข้อมูลเชื่อมโยงกัน ในขณะที่ปัจจัยที่มีความสำคัญในระดับรองลงมา ได้แก่ **ปัจจัยด้านการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน** ซึ่งพบว่าในกรณีของสินค้าที่ต้องมีการส่งออกผ่านด่านพรมแดนทางบกที่ต้องมีการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ ทุเรียนที่ต้องมีการขนส่งทางถนนและผ่านด่านพรมแดนไทยเข้าไปใน สปป.ลาว เพื่อนำส่งต่อเนื่องไปยังประเทศจีน ซึ่งผู้ส่งออกและผู้ขนส่งของไทยต้องการให้หน่วยงานภาครัฐของไทยเจรจากับ สปป.ลาว เพื่ออนุญาตให้รถบรรทุกของไทยขนส่งสินค้าผ่านแดนของไทยเข้าไปในพื้นที่ตอนในของ สปป.ลาว หรือด่านพรมแดนสุดท้ายของ สปป.ลาว ที่อยู่ติดกับพรมแดนจีน อาทิ ด่านบ่อเต็น ได้ โดยไม่จำเป็นต้องหยุดเปลี่ยนรถที่ด่านบ่อแก้ว (ด่านพรมแดนของ สปป.ลาว ที่อยู่ตรงข้ามกับด่านเชียงของ) เพื่อลดต้นทุนและเวลาในการขนถ่ายซ้ำซ้อน นอกจากนี้ ยังมีสินค้าหลายรายการ อาทิ น้ำตาลและกากน้ำตาล เนื้อไก่แปรรูป ยางรถยนต์ รถยนต์นั่งและรถยนต์กระบะ ที่ต้องการให้หน่วยงานภาครัฐของไทยเจรจาขอให้หน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ กัมพูชา เมียนมา และมาเลเซีย อำนวยความสะดวกมากขึ้นเพื่อลดระยะเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรและลดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่บริเวณด่านของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน **ปัจจัยด้านการปรับกฎระเบียบของรัฐให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน** อาทิ การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการส่งเสริมการลงทุนในกิจการคลังสินค้าหรือบริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร การปรับกฎระเบียบในการใช้ประโยชน์ท่าเทียบเรือในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่เป็นท่าเรือรองรับเรือสำราญระหว่างมาใช้ประโยชน์ในการรองรับการขนถ่ายรถยนต์ระหว่างประเทศมากขึ้น และการปรับความสูงของรถบรรทุกที่ใช้บรรทุกรถยนต์เพื่อจัดส่งรถยนต์จากโรงงานให้กับตัวแทนจำหน่ายหรือศูนย์จำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ **ปัจจัยการจัดการสิ่งแวดล้อมและยกระดับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโซ่อุปทาน** อาทิ การส่งเสริมความรู้ความเข้าใจให้เจ้าของสินค้า เช่น ทุเรียน น้ำตาลและกากน้ำตาล ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็นทางรางมากขึ้น เป็นต้น การสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการส่งออกเครื่องปรับอากาศในเรื่องข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมของต่างประเทศที่สร้างอุปสรรคต่อการนำเข้าเครื่องปรับอากาศของไทยที่ไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อม และการส่งเสริมให้เกษตรกรไม่ใช้การเผาอ้อยและการไม่ให้โรงงานรับซื้ออ้อยจากเกษตรกรที่ใช้การเผาอ้อย เพื่อลดการปล่อยฝุ่นละอองขนาดเล็ก PM2.5 ซึ่งส่งผลเสียต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อม และ

สุดท้าย คือ **ปัจจัยด้านการปรับเพิ่มคุณภาพและปริมาณบุคลากรภาครัฐ** โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบและการอนุญาตการส่งออกสินค้า อาทิ ทุเรียน และเนื้อไก่แปรรูป ตามด่านที่เป็นประตูการค้าสำคัญ

ในการศึกษายังมีข้อค้นพบว่า ยังมีประเด็นสำคัญที่ค้นพบในการวิเคราะห์ช่องว่าง (Gap Analysis) ที่เกิดขึ้นในการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก แต่ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวกับการยกระดับโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมายโครงการ แต่มีความเกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้าของสินค้าอื่น ๆ ซึ่งควรมีการปรับปรุงเพื่อยกระดับการบริหารโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศ ตลอดจนเพื่อช่วยเสริมบทบาทของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยพบภาพรวมข้อสังเกตดังนี้

1) การขาดหน่วยงานบูรณาการการทำงานร่วมกันในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยที่ผ่านมาแต่ละหน่วยงานมีโครงการพัฒนาของตนเองและเป็นแบบต่างฝ่ายต่างทำ อาทิ การขาดหน่วยงานหลักในการพัฒนาการให้บริการในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การออกแบบและการก่อสร้างศูนย์ขนถ่ายสินค้าชายแดนที่ต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลัง การออกแบบพัฒนาด่านชายแดนและศูนย์ขนถ่ายสินค้าชายแดนที่ต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างหน่วยงานของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้าในลำน้ำและชายฝั่งของกรมเจ้าท่าที่ขาดการพิจารณาความต้องการในการใช้งานของเจ้าของเรือและผู้ใช้บริการหลักทำให้ใช้ประโยชน์ไม่คุ้มค่า ตลอดจนการกำหนดตัวชี้วัดและแผนงานร่วมกันในการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและศูนย์การขนถ่ายสินค้าทางรางที่ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยและการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นต้น ทำให้ที่ผ่านมาการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอาจมีการลงทุนที่ไม่เกิดประโยชน์มากเท่าที่ควร

2) การพัฒนาปริมาณและคุณภาพของบุคลากรทั้งภาครัฐและภาคเอกชนผู้ปฏิบัติงานโลจิสติกส์ โดยในส่วนของหน่วยงานภาครัฐควรพิจารณาเพิ่มปริมาณบุคลากรด้านการกำกับตรวจสอบสินค้า (Quarantine) ให้เพียงพอกับการตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้า โดยเฉพาะตามด่านที่เป็นประตูการค้าสำคัญโดยเฉพาะด่านที่ให้บริการ 24 ชั่วโมง ขณะที่เดียวกันจะต้องเร่งพัฒนาปริมาณและคุณภาพบุคลากรที่ต้องรับผิดชอบด้านการปฏิบัติงานขนส่งและขนถ่ายสินค้า อาทิ พนักงานขับรถบรรทุกคอนเทนเนอร์ พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าอันตราย พนักงานปั้นจั่นและเครนยกขนสินค้า เป็นต้น เพื่อให้เพียงพอต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์

3) การจัดการด้านการรักษาความปลอดภัยและการเร่งจัดการกับสินค้าตกค้างในคลังสินค้าที่อยู่ในความดูแลของศุลกากร โดยในส่วนของคลังสินค้าที่ดำเนินการโดยสายการบินหรือตัวแทนสายการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีสินค้าตกค้างที่ไม่ได้รับการนำออกอยู่เป็นจำนวนมากทำให้เป็นต้นทุนต่อเอกชนผู้ประกอบการคลังสินค้าฯ ในการดูแลรักษาและเสียพื้นที่ในการเก็บรักษาที่ไม่ได้ค่าตอบแทน โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าที่มีการนำเข้าผ่านการค้าออนไลน์ (e-Commerce) ที่เป็นกลุ่มที่ไม่ได้ขออนุญาตนำเข้า เช่น เครื่องสำอาง ซึ่งตามกฎหมายของไทยจะต้องให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการให้สินค้าตกค้างต้องออกภายในกำหนดไม่เกิน 30 วัน ซึ่งอาจนำไปขายทอดตลาด ทำลาย บริจาค หรือนำไปเก็บไว้ในคลังสินค้าตกค้าง ในขณะที่กรณีของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ อาทิ ท่าเรือกรุงเทพ และด่านศุลกากรแม่สอด ยังมีการจัดการด้านการรักษาความปลอดภัยของสินค้าตกค้างไม่เคร่งครัด จนทำให้เกิดการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า

4) การสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่เพื่อให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก โดยที่ผ่านมาหลายหน่วยงาน อาทิ การท่าเรือแห่งประเทศไทย และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดมีการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่เพื่อให้เกิดการสนับสนุนการทำงานของหน่วยงานและเพื่อให้ชุมชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา อย่างไรก็ตาม ในบางสิ่งอำนวยความสะดวกที่อยู่ในความรับผิดชอบดูแลของหน่วยงานต่าง ๆ อาทิ กรมศุลกากร กรมขนส่งทางบก การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรมเจ้าท่า ควรมีการจัดให้มีการสร้างความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมากขึ้นเพื่อให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาร่วมกัน

บทที่ 8

กิจกรรมสนับสนุนการดำเนินงาน

บทที่ 8
กิจกรรมสนับสนุนการดำเนินงาน

ที่ปรึกษาได้ดำเนินจัดกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อกังวล ข้อเสนอแนะจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน ภาควิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้ได้รับผลกระทบและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ โดยจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และมีเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น จำนวนรวมอย่างน้อย 5 ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า 30 คน ประกอบด้วย จังหวัดชลบุรี กรุงเทพมหานคร จังหวัดจันทบุรี จังหวัดสงขลา และจังหวัดหนองคาย รวมทั้งการจัดการประชุมเผยแพร่ผลการศึกษาจำนวน 1 ครั้ง โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่า 80 คน โดยมีรายละเอียดการดำเนินการกิจกรรมสนับสนุนต่าง ๆ ดังนี้

8.1 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และการศึกษาดูงาน เพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อกังวล ข้อเสนอแนะจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน ภาควิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้ได้รับผลกระทบและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ โดยจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และมีเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น จำนวนรวมอย่างน้อย 5 ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า 30 คน โดยมีรายละเอียดดังนี้

8.1.1 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และศึกษาดูงาน จังหวัดชลบุรี

จังหวัดชลบุรีถือเป็นพื้นที่เป้าหมายที่สำคัญของประเทศไทยที่มีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงเป็นแหล่งผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมหลากหลายชนิดของประเทศไทย ทำให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่สำคัญในการดำเนินการจัดสัมมนาและประชุมกลุ่มย่อย เพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อกังวล และข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ ในระหว่างวันพฤหัสบดีที่ 27 มีนาคม - วันศุกร์ 28 มีนาคม พ.ศ. 2568 โดยมีรายละเอียดการจัดกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย และการศึกษาดูงานดังนี้

1) การสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย ณ ห้องเสม็ด โรงแรมเคป ราชา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยในวันพฤหัสดีที่ 27 มีนาคม พ.ศ. 2568 ณ ห้องเสม็ด โรงแรมเคป ราชา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยมีผู้เข้าร่วมเป็นหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนรวมทั้งสิ้น 39 ราย โดยสามารถสรุปสาระสำคัญของกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย โดยแบ่งการสัมมนาเป็น 2 ช่วง ดังนี้

ในช่วงแรกของการประชุมกลุ่มย่อยเป็นการบรรยายภาพรวมโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย โดย รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา ผู้จัดโครงการ

ในช่วงการรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อกังวล ข้อเสนอแนะจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน ภาควิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้ได้รับผลกระทบและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ โดยเฉพาะในประเด็นของท่าเรือแหลมฉบัง ศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ และทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สามารถสรุปประเด็นได้ดังนี้

การดำเนินการบริเวณท่าเรือแหลมฉบังและโดยรวมในปัจจุบันประสบปัญหาหลายด้านที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของประเทศ ทั้งในแง่โครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการ และกระบวนการตรวจสอบภายในท่าเรือ โดยมีประเด็นสำคัญ ดังนี้

- **ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณโดยรอบท่าเรือ** ซึ่งเกิดจากการไหลเข้าของรถบรรทุกจำนวนมาก โดยไม่มีระบบจัดการที่เหมาะสม ทั้งในด้านการจัดคิว การควบคุมความเร็ว และการแยกทางเข้า-ออกเฉพาะสำหรับรถขนส่ง ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการขนถ่ายตู้สินค้า สูญเสียเวลา และเพิ่มต้นทุนโลจิสติกส์
- ใน**ด้านโครงสร้างพื้นฐาน** ท่าเรือยังเผชิญข้อจำกัด อาทิ **จำนวนประตูทางเข้าที่มีเพียงจุดเดียว** ไม่สามารถรองรับปริมาณรถขนส่งที่หนาแน่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขณะที่ลานพักตู้หรือพื้นที่พักคอยสำหรับรถบรรทุก ยังไม่เพียงพอและขาดการจัดการที่เป็นระบบ ทำให้เกิดการจอดแช่และเบียดเบียนพื้นที่สาธารณะในบริเวณใกล้เคียงท่าเรือ นอกจากนี้ ยังมีข้อเสนอให้เพิ่มลานตู้สินค้ารองรับเพื่อกระจายความแออัด
- ในส่วนของ**กระบวนการตรวจสอบสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ยังต้องดำเนินการแบบไม่มีระบบคัดกรองตามความเสี่ยง (risk-based inspection)** ส่งผลให้เกิดความล่าช้า และเป็นภาระต้นทุนของผู้ประกอบการ นอกจากนี้ การดำเนินการต่าง ๆ ภายในท่าเรือยังขาดการใช้ระบบคิวอัตโนมัติ (Queue Management System) อย่างเต็มรูปแบบ ทำให้การจัดสรรเวลาการเข้า-ออกของรถไม่มีประสิทธิภาพ และกระทบต่อการทำงานของผู้ประกอบการท่าเทียบเรืออย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้
- อีกหนึ่งปัจจัยสำคัญคือการ**เชื่อมโยงกับโครงข่ายทางหลวงพิเศษหมายเลข 7** (M7) ซึ่งแม้จะเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าเข้า-ออกท่าเรือ แต่จุดเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังยังขาดความคล่องตัว โดยเฉพาะในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนหรือในช่วงปริมาณรถขนส่งสูง ข้อเสนอจึงรวมถึงการออกแบบทางเข้า-ออกเฉพาะสำหรับรถบรรทุกจากมอเตอร์เวย์เข้าสู่ท่าเรือโดยตรง เพื่อลดการปะปนกับการจราจรของประชาชนทั่วไป และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง
- ทั้งนี้ ยังพบปัญหาใน**การบูรณาการระหว่างหน่วยงานรัฐและเอกชนในด้านการบริหารจัดการภายในท่าเรือ** เช่น การขาดการติดตามผล การขาดการรายงานการดำเนินงานที่ชัดเจน และการแก้ไขปัญหาที่ไม่เป็นระบบ เป็นต้น ปัญหาเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นเร่งด่วนในการยกระดับทั้งโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริหารจัดการ และการอำนวยความสะดวกในด้านกฎระเบียบ เพื่อรองรับปริมาณการค้าและการส่งออกที่เพิ่มขึ้น และเสริมศักยภาพการแข่งขันของประเทศไทยในตลาดโลกอย่างยั่งยืน

รูปที่ 8.1-1 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ณ โรงแรมเคป ราชา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี

2) การศึกษาดูงาน ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี

ที่ปรึกษาและเจ้าหน้าที่ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เดินทางไปศึกษาดูงาน ณ ท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี โดยมีรายละเอียดดังนี้

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือน้ำลึกหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนครแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา และ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เริ่มดำเนินการเป็นครั้งแรกใน พ.ศ. 2534 อยู่ภายใต้การดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีพื้นที่ขนาด 6,340 ไร่ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือที่เปิดให้บริการแล้ว ดังนี้

- ท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์ 7 ท่า
- ท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ 1 ท่า
- ท่าเทียบเรือ Ro/Ro 1 ท่า
- ท่าเทียบเรือโดยสารและเรือ Ro/Ro 1 ท่า
- ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง 1 ท่า
- อู่ต่อและซ่อมเรือ 1 ท่า

โดยคณะศึกษาดูงานได้เข้าเยี่ยมชมท่าเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบัง 2 แห่ง ระหว่างวันที่ 28 - 29 มีนาคม พ.ศ. 2568 ประกอบด้วย (1) ท่าเทียบเรือ C0 และ (2) ท่าเทียบเรือ A4 โดยมีรายละเอียดการเยี่ยมชมดังนี้

2.1) ท่าเทียบเรือ C0 บริษัท แหลมฉบังอินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด

การศึกษาดูงานท่าเทียบเรือ C0 บริษัท แหลมฉบังอินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด ได้รับฟังการบรรยายข้อมูลต่าง ๆ จากเจ้าหน้าที่ บริษัท แหลมฉบังอินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัลจำกัด โดยสามารถสรุปรายละเอียดต่าง ๆ ได้ดังนี้

ท่าเทียบเรือ C0 ดำเนินการโดย บริษัท แหลมฉบังอินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด ให้บริการท่าเทียบเรือระหว่างประเทศของเรือรถยนต์ เรือสินค้าทั่วไป เรือโดยสารและพื้นที่จัดเก็บสินค้า

- ความยาวหน้าท่า 500 เมตร
- ความลึก -16.0 เมตรจากระดับทะเลปานกลาง (MSL)
- กำหนดให้ประกอบการเป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro, เรือสินค้าทั่วไปและเรือสินค้าทั่วไปที่มีตู้สินค้าบรรทุกมาด้วยเที่ยวละไม่เกิน 50 TEU
- รับเรือสินค้าทั่วไปปีละประมาณ 1.0 ล้าน Revenue Ton และเรือ Ro-Ro ได้ปีละประมาณ 1.1 ล้านคัน

อีกทั้ง คณะศึกษาดูงาน ได้เข้าเยี่ยมชมการดำเนินการต่าง ๆ ในท่าเทียบเรือ C0 อาทิ การขนส่งรถยนต์ขึ้นเรือรถยนต์ (Ro-Ro)

รูปที่ 8.1-2 ภาพบรรยากาศการเข้าเยี่ยมชมท่าเทียบเรือ C0

2.2) ท่าเทียบเรือ A4 บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด

การศึกษาดูงานท่าเทียบเรือ A4 บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด ได้รับฟังการบรรยายข้อมูลต่าง ๆ จากเจ้าหน้าที่ บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด โดยสามารถสรุปรายละเอียดต่าง ๆ ได้ดังนี้

ท่าเทียบเรือ A4 ดำเนินการโดย บริษัท อ่าวไทยคลังสินค้า จำกัด เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไปที่ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพ มีความเชี่ยวชาญในงานบริการขนถ่ายสินค้าประเภทน้ำตาลและกากน้ำตาล สินค้าเทกอง สินค้าไม้ สินค้าผ่านแดน ถ่ายลำ และสินค้าทั่วไปเพื่อผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกไปยังต่างประเทศ

- ความยาวหน้าท่า 250 เมตร
- ความลึกหน้าท่า 14 เมตร
- ขนาดเรือสูงสุดที่รองรับ เรือขนาด 40,000 เดทเวทตัน

อีกทั้ง คณะศึกษาดูงาน ได้เข้าเยี่ยมชมการดำเนินการต่าง ๆ ในท่าเทียบเรือ A4 อาทิ คลังเก็บน้ำตาล การถ่ายน้ำตาลลงเรือบรรทุก

รูปที่ 8.1-3 ภาพบรรยากาศการเข้าเยี่ยมชมท่าเทียบเรือ A4

8.1.2 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และศึกษาดูงาน กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร ถือเป็นพื้นที่ส่วนกลางของประเทศไทย มีหน่วยงานราชการ และสำนักใหญ่ของแหล่งผลิตสินค้าอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมหลากหลายชนิดของประเทศไทย ทำให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่สำคัญในการดำเนินการจัดสัมมนาและประชุมกลุ่มย่อย เพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อกังวล และข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ ในวันจันทร์ที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2568 โดยมีรายละเอียดการจัดกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย และการศึกษาดูงานดังนี้

1) การสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย ณ ห้อง Lanna&Bagan โรงแรมไฮแอทรีเจนซี่ กรุงเทพ สุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต จังหวัดสมุทรปราการ

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดชุมกลุ่มย่อยในวันจันทร์ที่ 21 เมษายน พ.ศ. 2568 ณ ห้อง Lanna&Bagan โรงแรมไฮแอทรีเจนซี่ กรุงเทพ สุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต จังหวัดสมุทรปราการ โดยมีผู้เข้าร่วมเป็นหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนรวมทั้งสิ้น 46 ราย โดยสามารถสรุปสาระสำคัญของกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย โดยแบ่งการสัมมนาเป็น 2 ช่วง ดังนี้

ในช่วงแรกของการประชุมกลุ่มย่อยเป็นการบรรยายภาพรวมโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย โดย รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา ผู้จัดโครงการ

ในช่วงรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเพื่อประเมินต้นทุนและเวลาในการดำเนินโครงการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ของประเทศ โดยให้ความสำคัญกับการลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพ และยกระดับคุณภาพการให้บริการ ทั้งนี้ โครงการที่ได้รับการนำเสนอและอภิปรายประกอบด้วย สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO) รถไฟทางคู่เชื่อม ICD และท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือแหลมฉบัง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 และเขตปลอดอากร (Free Zone) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในช่วงสุดท้ายเป็นการรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อกังวล ข้อเสนอแนะจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน ภาควิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้ได้รับผลกระทบและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ โดยมีจุดมุ่งหมายหลักเพื่อประเมินต้นทุนและเวลาในการดำเนินโครงการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ของประเทศ โดยให้ความสำคัญกับการลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพ และยกระดับคุณภาพการให้บริการ โดยประเด็นที่ได้จาก “การประชุมกลุ่มย่อยรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นโครงการการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย ณ กรุงเทพมหานคร” ดังนี้

ด้านการประเมินต้นทุนและเวลา พบว่ามีความพยายามในการลดขั้นตอนที่ซับซ้อน เช่น การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล การเปลี่ยนจากเอกสารแบบกระดาษเป็นระบบ QR Code รวมถึงการประยุกต์ระบบ ICT ในการควบคุมและตรวจสอบกระบวนการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะระบบ ICT ของรถไฟที่แม้จะมีความคืบหน้าถึงร้อยละ 90 แต่ยังไม่สามารถให้บริการได้เต็มรูปแบบ เนื่องจากการติดขัดด้านการบริหารจัดการโครงการและข้อจำกัดในกระบวนการอนุมัติภาครัฐ ขณะที่โครงสร้างพื้นฐานหลายแห่ง เช่น สถานีขนถ่ายสินค้าและท่าเรือยังประสบปัญหาเรื่องความเสียหายและงบประมาณไม่เพียงพอในการซ่อมแซม เป็นต้น ส่งผลให้บริการยังไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของภาคเอกชนและผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ด้านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานได้รับการหยิบยกขึ้นมาถกเถียงอย่างกว้างขวาง โดยเฉพาะการออกแบบโครงการที่แยกส่วนและไม่มีการวางแผนร่วมกันระหว่างหน่วยงานรัฐ ส่งผลให้การเชื่อมโยงระหว่างระบบขนส่ง เช่น ทางถนน ทางราง และทางน้ำ เป็นต้น ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างราบรื่น อาทิ โครงการบางแห่งสร้างเสร็จก่อนโครงข่ายมอเตอร์เวย์ ทำให้ไม่สามารถใช้งานได้ทันที อีกทั้งบางโครงการประสบปัญหาขาดทรัพยากรตั้งแต่เริ่มต้น ขณะที่บางโครงการมีข้อจำกัดด้านกายภาพ อาทิ การออกแบบพื้นที่ไม่เพียงพอหรือไม่สามารถเข้าออกได้ตามแผนที่กำหนดไว้เดิม

ด้านปัญหาการจราจร โดยเฉพาะในพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบัง พบว่าเป็นหนึ่งในประเด็นที่ได้รับการระดมความคิดเห็นมากที่สุด โดยเสนอให้มีการออกแบบระบบวงเวียนใหม่ ปรับปรุงจุดเชื่อมต่อ เพิ่มช่องทางจราจร และใช้เทคโนโลยี เช่น กล้อง CCTV เพื่อแก้ปัญหาความติดขัด เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการกล่าวถึงการขาดแคลนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร การออกระเบียบใหม่เกี่ยวกับค่าปรับ การใช้พื้นที่บริเวณคอขวดอย่างไม่เหมาะสม และการขาดระบบนัดคิวหรือการจัดการพื้นที่จอดรถที่มีประสิทธิภาพ โดยมีข้อเสนอให้พัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุมการเข้าออก ใช้ QR Code หรือบาร์โค้ดควบคู่กับระบบกล้องวงจรปิด เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดต้นทุนการบริหาร

อีกหนึ่งประเด็นสำคัญ คือ การขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งพบว่าการใช้รถบรรทุกยังเป็นภาระด้านต้นทุนที่สูง ในขณะที่ระบบรถไฟมีขีดความสามารถต่ำและยังไม่ครอบคลุมทั่วประเทศโดยปัจจุบันมีเพียงร้อยละ 10 ของศักยภาพที่ถูกใช้งานจริง ปัญหาการเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือและรถไฟยังไม่คล่องตัว ทำให้เกิดความล่าช้าในการเคลื่อนย้ายสินค้า นอกจากนี้ ยังพบว่าขั้นตอนการนำเข้าส่งออกสินค้า เช่น การใช้เอกสาร PO และการตรวจสอบสินค้าขาเข้าด้วยเครื่องเอกซ์เรย์ ยังล่าช้าและขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการ เป็นต้น

นอกจากนี้ยังมี**ผลกระทบจากสัญญาสัมปทาน**ทั้งโครงการของสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง และท่าเรือแหลมฉบัง และที่ไม่ชัดเจน การเปลี่ยนแปลงนโยบายบ่อยครั้ง และความล่าช้าในการอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรี ทำให้การลงทุนในระบบโลจิสติกส์หยุดชะงัก อีกทั้งยังพบความกังวลเกี่ยวกับการสูญเสียผลประโยชน์ของรัฐในสัญญาใหม่ รวมถึงประเด็นการขาดเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบสินค้าประเภทพิเศษ เช่น อัญมณีหรือสินค้าประเภทไวต่ออุณหภูมิ เป็นต้น ซึ่งจำเป็นต้องมีระบบตรวจสอบที่แม่นยำและรวดเร็วมากขึ้น

สำหรับการวางแผนในอนาคตจึงเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งด้วยเทคโนโลยีใหม่ เช่น ระบบจัดการสินค้าอัตโนมัติ การใช้แผนที่ข้อมูลแบบเรียลไทม์ การบูรณาการซัพพลายเชนด้วยระบบดิจิทัล และการสร้างวงแหวนเชื่อมต่อเมืองและท่าเรือให้สามารถรองรับการขยายตัวของเมืองและการส่งออกในอนาคต เป็นต้น ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้าง เช่น การลงทุนในรถไฟทางคู่ การปรับเส้นทางขนส่งใหม่ และการกำกับดูแลค่าธรรมเนียมอย่างโปร่งใส เป็นต้น เป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการผลักดันประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยต้องอาศัยความร่วมมือจากทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชน

รูปที่ 8.1-4 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
ณ โรงแรมไฮแอทรีเจนซี่ กรุงเทพ สุวรรณภูมิ แอร์พอร์ต จังหวัดสมุทรปราการ

2) การศึกษาดูงาน ณ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง หรือ ไอซีดี ลาดกระบัง

ที่ปรึกษาและเจ้าหน้าที่ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เดินทางไปศึกษาดูงาน ณ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง หรือ ไอซีดี ลาดกระบัง โดยมีรายละเอียดดังนี้

การศึกษาดูงานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง หรือ ไอซีดี ลาดกระบังได้รับฟังการบรรยายข้อมูลต่าง ๆ จากเจ้าหน้าที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง โดยสามารถสรุปรายละเอียดต่าง ๆ ได้ดังนี้

สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง หรือ ไอซีดี ลาดกระบัง เริ่มดำเนินการตั้งแต่ พ.ศ. 2538 เป็นสถานีรถไฟชั้นพิเศษ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่สร้างขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกให้บริการแก่ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า และบุคคลทั่วไป ในกิจกรรมทุกอย่างเกี่ยวกับสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งขาเข้าและขาออก เสมือนท่าเรือบก ตั้งอยู่ในเขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร มีเนื้อที่จำนวน 645 ไร่

ความสามารถในการรองรับ

- **ปริมาณการขนส่ง** ออกแบบให้รองรับตู้คอนเทนเนอร์ได้ปีละประมาณ 400,000 ถึง 600,000 TEU ปัจจุบันได้รับการพัฒนาให้รองรับได้ถึง 1 ล้าน TEU ต่อปี

- **การเชื่อมต่อ** มีการเชื่อมต่อกับท่าเรือแหลมฉบังผ่านทางรถไฟสายตะวันออก

การดำเนินงานและการขนส่ง

- **ขบวนรถสินค้า** ปัจจุบันมีขบวนรถขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางในเส้นทาง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง - ICD ลาดกระบัง จำนวน 24 ขบวนต่อวัน (ไป-กลับ) โดยตั้งเป้าเพิ่มเป็น 30 ขบวนต่อวัน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง
- **ปริมาณการขนส่ง** ในปีงบประมาณ 2567 มีปริมาณการขนส่งสินค้าอยู่ที่ 465,329 TEU หรือคิดเป็น 8,622 ขบวน

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้สัมปทานเอกชนดำเนินงานบริหารสถานีขนส่งสินค้าทั้ง 6 สถานีย่อย โดยมีรายชื่อผู้ประกอบการเอกชน ดังนี้

- ประตู 1 บริษัท สยามชอร์ไชด์ เซอร์วิส จำกัด
- ประตู 2 บริษัท อีสเทิร์น ซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด
- ประตู 3 บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด
- ประตู 4 บริษัท ทิฟฟ่า ไอซีดี จำกัด
- ประตู 5 บริษัท ไทยฮันจิน โลจิสติกส์ จำกัด (ปิดแล้ว)
- ประตู 6 บริษัท เอ็น.วาย.เค.ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด

ปัจจุบัน ICD ลาดกระบัง ได้มีการเจรจาร่วมกับเอกชนผู้ชนะการประมูล จากนั้นจะเสนอต่อกระทรวงคมนาคมและที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) รับทราบ ก่อนลงนามสัญญาร่วมกับเอกชน ต่อไป

หลังจากประชุมกับเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเรียบร้อย คณะเยี่ยมชมการคลังสินค้าการดำเนินขนส่ง ยกขึ้น-ลงสินค้า และพื้นที่ต่าง ๆ ของ บริษัท เอ็น.วาย.เค.ดิสทริบิวชั่น เซอร์วิส (ประเทศไทย) จำกัด (ประตู 6)

รูปที่ 8.1-5 ภาพบรรยากาศการเข้าเยี่ยมชมสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง หรือ ICD ลาดกระบัง

8.1.3 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และศึกษาดูงาน จังหวัดจันทบุรี

จังหวัดจันทบุรีเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมหลากหลายของประเทศไทย ทำให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่สำคัญในการดำเนินการจัดสัมมนาและประชุมกลุ่มย่อย เพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อกังวล และข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ ในระหว่างวันพุธที่ 9 - วันพฤหัสบดีที่ 10 เมษายน พ.ศ. 2568 โดยมีรายละเอียดการจัดกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย และการศึกษาดูงานดังนี้

1) กิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย ณ ห้องประชุมบลูบ็อกซ์ โรงแรมบลูแรบบิท จังหวัดจันทบุรี

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยในวันพฤหัสดีที่ 10 เมษายน พ.ศ. 2568 ห้องประชุมบลูบ็อกซ์ โรงแรมบลูแรบบิท จังหวัดจันทบุรี โดยมีผู้เข้าร่วมเป็นหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนรวมทั้งสิ้น 30 ราย โดยสามารถสรุปสาระสำคัญของกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย โดยแบ่งการสัมมนาเป็น 2 ช่วง ดังนี้

ในช่วงแรกของการประชุมกลุ่มย่อยเป็นการบรรยายภาพรวมโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย โดย รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา ผู้จัดโครงการ

ในช่วงการรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อกังวล ข้อเสนอแนะจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน ภาควิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้ได้รับผลกระทบและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ โดยเฉพาะระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับทุเรียน โดยมีรายละเอียดดังนี้

การขนส่งทุเรียนของไทยไปยังตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศจีน ซึ่งเป็นตลาดหลักของทุเรียนไทย สำหรับ**การขนส่งทางบก** แม้จะเป็นช่องทางหลักที่ใช้เวลาในการขนส่งน้อยสุดแต่กลับมีปัญหาเรื่องต้นทุนที่สูงขึ้น การจราจรติดขัดบริเวณด่านชายแดน โดยเฉพาะที่ด่านศุลกากรนครพนม และด่านอื่น ๆ ซึ่งมีขั้นตอนการตรวจสอบหลายจุด รวมถึงระบบการจัดคิว ทำให้เกิดความล่าช้าในการปล่อยตู้สินค้า ในส่วนของ**การขนส่งทางเรือ** แม้จะมีศักยภาพในการขนส่งปริมาณมากและมีต้นทุนต่ำกว่าทางบก แต่ก็มีข้อจำกัดเรื่องระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง ซึ่งอาจกระทบต่อคุณภาพของทุเรียนที่เป็นผลไม้สด อีกทั้งยังมีปัญหาด้านการสำรองพื้นที่ในเรือที่ไม่เพียงพอในช่วงฤดูกาลผลิตสูงสุด ส่งผลให้ผู้ส่งออกต้องรีบเร่งจัดการตู้สินค้าเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหาย ขณะที่**การขนส่งทางราง** แม้จะมีการเชื่อมต่อระบบรางกับประเทศเพื่อนบ้านผ่านทางหนองคาย แต่ยังเผชิญปัญหาเรื่องจำนวนเที่ยวรถไฟที่จำกัด การขาดสถานีต้นทางในบางพื้นที่ โดยเฉพาะในส่วนของภาคใต้ที่เป็นแหล่งปลูกหลัก เช่น จังหวัดชุมพร ทำให้ต้องขนส่งด้วยรถบรรทุกก่อนจะเปลี่ยนเป็นระบบราง ซึ่งเพิ่มต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่ง เช่นเดียวกับกรณีจังหวัดจันทบุรี

อีกประเด็นสำคัญที่กระทบต่อประสิทธิภาพการส่งออกทุเรียน คือ กระบวนการตรวจสอบคุณภาพ “Basic Yellow 2 (BY2)[1]” ของจีน ซึ่งเป็นขั้นตอนสำคัญก่อนสินค้าจะผ่านเข้าตลาดจีน โดยกำหนดให้มีการตรวจสอบสารพิษตกค้างและคุณภาพอย่างเข้มงวดทั้งที่ต้นทางและปลายทาง โดยเฉพาะในฤดูกาลทุเรียนสูงสุด มาตรการ BY2 ทำให้ผู้ส่งออกต้องเก็บตัวอย่างทุเรียนมากถึงร้อยละ 70 เพื่อตรวจสอบ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าและ

[1] Basic Yellow 2 (BY2) หมายถึง เป็นผงผลึกสีเหลืองสด สามารถละลายในน้ำและแอลกอฮอล์ได้ดี ให้สีเหลืองเรืองแสงเมื่ออยู่ในสารละลาย ในสมัยก่อนบางประเทศเคยมี การใช้ BY2 ในอุตสาหกรรมอาหารอย่างผิดกฎหมาย เช่น ใช้ในการเคลือบเปลือกทุเรียนเพื่อให้มีสีเหลืองสดใส เป็นต้น แต่ภายหลังพบว่ามีความเสี่ยงต่อสุขภาพอย่างมาก

ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ หากไม่ผ่านการตรวจแม้เพียงตัวอย่าง 5-6 ลูก ก็อาจถูกระงับการส่งออกทั้งตู้ ทั้งยังพบปัญหาว่ากระบวนการตรวจสอบยังไม่มีความแน่นอน ทั้งด้านระยะเวลา วิธีการ และผลลัพธ์ ทำให้ผู้ประกอบการต้องเผชิญความเสี่ยงทางธุรกิจอย่างสูง

ดังนั้น การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ทุเรียนควรได้รับการปรับปรุงอย่างเป็นระบบทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน การบริหารจัดการจุดผ่านแดน การเพิ่มขีดความสามารถของการขนส่งทางรางและทางเรือ รวมถึงการเจรจากับภาครัฐของจีนเพื่อกำหนดมาตรฐาน BY2 ให้ชัดเจนและยืดหยุ่นมากขึ้น ควบคู่ไปกับการส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์กลางกระจายสินค้าและตลาดกลางที่มีระบบควบคุมคุณภาพ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับคู่ค้า และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของทุเรียนไทยในตลาดโลก

รูปที่ 8.1-6 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ณ โรงแรมบลูแรบบิท จังหวัดจันทบุรี

2) การศึกษาดูงานในจังหวัดจันทบุรี

ที่ปรึกษาและเจ้าหน้าที่ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เดินทางไปศึกษาดูงาน 2 สถานที่ ประกอบด้วย การเยี่ยมชมไร่ทุเรียนสุขเกษม บริษัท โอเค เฟรชฟรุ๊ตส์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เกาฟง จำกัด โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1) การศึกษาการปลูกทุเรียนจากชาวสวน ณ ไร่ทุเรียนสุขเกษม

การสัมภาษณ์และรับฟังการบรรยาย จากคุณวุฒิชัย คุณเจตน์ นายกสมาคมทุเรียนไทย และเจ้าของไร่ทุเรียนสุขเกษม โดยในการสัมภาษณ์นายกสมาคมทุเรียนไทย พบว่า ประเด็นสำคัญที่ส่งผลต่อการส่งออกคือการบริหารจัดการระบบขนส่งทุเรียน ทั้งทางบก ทางราง และทางเรือ ซึ่งแต่ละรูปแบบมีข้อจำกัดและต้นทุนที่แตกต่างกัน ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ชี้ให้เห็นว่า ทุเรียนส่วนใหญ่ถูกขนส่งทางบกไปยังด่านชายแดน โดยเฉพาะด่าน R3A เพื่อไปส่งออกที่ด่านโมฮ่าน เพื่อเข้าสู่ตลาดจีน ซึ่งเป็นตลาดหลักของทุเรียนไทย (คิดเป็นกว่าร้อยละ 95) ในส่วนของปริมาณการขนส่งทางรถไฟและเรือเริ่มได้รับความสนใจมากขึ้นในช่วงหลัง แต่ยังมีข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะการเชื่อมต่อของระบบราง และตารางเวลาเดินรถ (รถไฟ) ที่ยังไม่สอดคล้องกับฤดูกาลผลผลิต

สำหรับปัญหาที่ถูกกล่าวถึงบ่อยครั้งในการขนส่งทุเรียน คือ ปัญหา “คอขวด” ของระบบตรวจสอบคุณภาพสินค้าสำหรับการส่งออก โดยเฉพาะการตรวจสอบตามเกณฑ์ของจีน ซึ่งกำหนดให้ต้องมีการตรวจคุณภาพตั้งแต่ต้นทาง รวมถึงการสุ่มตรวจผลผลิตมากถึงร้อยละ 70 ก่อนการขนส่ง บางครั้งพบว่าเพียงกล่องเดียวที่ไม่ผ่านมาตรฐานอาจทำให้สินค้าทั้งตู้ถูกปฏิเสธได้ กระบวนการตรวจสอบดังกล่าวใช้เวลานาน 3-7 วัน ทำให้เกิดความล่าช้าและต้นทุนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในช่วงฤดูกาลที่ปริมาณผลผลิตล้นระบบ เช่น เดือนเมษายน-พฤษภาคม ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการจองพื้นที่ตู้สินค้า การจัดลำดับขนส่ง และการกระจายสินค้า

ในส่วนของประเด็นการผลิตนั้น เกษตรกรต้องเผชิญกับความไม่แน่นอนจากปัจจัยธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม ภูมิอากาศ เป็นต้น และปัจจัยตลาด เช่น ราคาพลังงาน การแข่งขัน และข้อกำหนดในการส่งออก ส่งผลต่อผลผลิตและรายได้ของเกษตรกร โดยเฉพาะการเพาะปลูกทุเรียนที่ต้องอาศัยปัจจัยด้านคุณภาพ ต้นทุน และการบริหารจัดการด้านการตลาด เป็นต้น มีการกล่าวถึงระบบการควบคุมคุณภาพที่ยังไม่เข้มแข็ง ส่งผลให้ไม่สามารถสร้างความเชื่อมั่นในตลาดโลกได้อย่างเต็มที่

ด้านการลงทุนและระบบข้อมูลในการผลิต พบว่าแม้จะมีความพยายามในการวางแผนและพัฒนาโครงการ แต่ยังประสบปัญหาการบริหารทรัพยากรที่ไม่ทั่วถึง และการขาดข้อมูลที่แม่นยำในการตัดสินใจ จึงต้องพิจารณาหลายปัจจัยทั้งต้นทุน ผลตอบแทน และความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนี้ ภาครัฐควรมีการเน้นความสำคัญของการสร้างระบบตรวจสอบ การวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ การใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ และการปรับตัวต่อความเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ภายนอกและภายในประเทศอย่างรอบคอบ

รูปที่ 8.1-7 ภาพบรรยากาศศึกษาดูงานไร่ทุเรียนสุขเกษม

2.2) การศึกษาดูงานจากผู้ประกอบการส่งออกทุเรียน ณ บริษัท โอเค เฟรชฟรุ๊ตส์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เกาฟง จำกัด

การศึกษาดูงานโรงคัดบรรจุ (ล้ง) บริษัท โอเค เฟรชฟรุ๊ตส์ (ประเทศไทย) จำกัด ดำเนินธุรกิจส่งออกผลไม้ เป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศไทย ส่งออกทั้งลำไย ทุเรียน มังคุด ไปยังประเทศคู่ค้าทั่วโลก และห้องเย็นเกาฟง (Gao Fong Cold Storage) เป็นคลังแช่เย็นและศูนย์รับซื้อ-แปรรูปทุเรียนขนาดใหญ่ ทั้ง 2 บริษัท ตั้งอยู่ในอำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี จุดเด่น คือ รับซื้อทุกไซส์และพร้อมรับทุเรียนทั้งปี มีบริการครบวงจรด้านการเก็บรักษาเย็น ซึ่งช่วยสนับสนุนห่วงโซ่โลจิสติกส์ทุเรียนได้อย่างมีประสิทธิภาพในด้านต่อไปนี้

- **คุณภาพผลผลิต** การนำทุเรียนเข้าสู่กระบวนการคัดเลือกและเก็บรักษาอย่างรวดเร็วในห้องเย็นช่วยรักษาคุณภาพ และยืดอายุ กล่าวคือ ช่วงที่การขนส่งมีปัญหาหรือช่วงที่ประเทศไทยต้องประสบปัญหาเรื่องมาตรการตรวจค้นสารพิษ เช่น Basic Yellow 2 (BY2) และ Cadmium การเก็บรักษาทุเรียนในห้องเย็นจะช่วยลดผลกระทบการเน่าเสียเพราะไม่สามารถส่งออกทุเรียนสดได้
- **ลดการสูญเสีย** ทุเรียนตกไซส์หรือที่อาจเน่าเสียหากจัดเก็บในห้องเย็นจะช่วยลดโอกาสการเน่าเสียและช่วยเกษตรกรลดต้นทุน
- **เสริมศักยภาพการส่งออก** ด้วยบริการ One-Stop ด้าน Cold-Chain ที่ห้องเย็นพร้อมรองรับ ทำให้สินค้าพร้อมก่อนเข้าสู่ระบบการส่งออก ไม่ว่าจะทางบก เรือ หรือราง ช่วยให้การขนส่งราบรื่นและตรงต่อเวลามากขึ้น

- **ความเชื่อมั่นของตลาด** การที่ห้องเย็นมีระบบมาตรฐานและสามารถเก็บรักษาคุณภาพได้ดี สอดคล้องกับแนวโน้มตลาดจีนที่เน้น “Green Lanes” และการรับรองคุณภาพที่ไทยสนับสนุนอย่างจริงจัง ส่งผลให้ลูกค้ามีความเชื่อมั่นในห้องเย็นเกาฟง

สำหรับสถานการณ์ปัจจุบันของอุตสาหกรรมทุเรียนและการวางแผนระบบโลจิสติกส์ พบว่าการดำเนินงานเริ่มมีความชัดเจนขึ้นในหลายด้าน แม้จะยังมีปัญหาเชิงระบบและข้อมูลที่ไม่เป็นระเบียบซึ่งสร้างความสับสนในการวางแผน โดยเฉพาะในประเด็นที่เกี่ยวกับการใช้ทรัพยากร วัตถุดิบ และข้อจำกัดด้านเวลาและงบประมาณ อย่างไรก็ตาม การพูดคุยในวงประชุมแสดงให้เห็นถึงความตั้งใจในการหาทางออกและการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ โดยมีการวิเคราะห์ทั้งข้อมูลเชิงตัวเลข ความเสี่ยง และปัจจัยภายนอก เช่น สภาพอากาศ ความนิยมของสินค้า และราคาตลาด เป็นต้น ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการ

ในบริบทนี้ “ห้องเย็นเกาฟง” ได้กลายเป็นกลไกสำคัญที่เข้ามาเติมเต็มระบบการขนส่งและการจัดการผลผลิต โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับทุเรียนส่งออก ห้องเย็นนี้ไม่เพียงเป็นจุดรวมสินค้าจากเกษตรกรในพื้นที่จันทบุรี แต่ยังสามารถช่วยลดการสูญเสียจากการเก็บรักษาและควบคุมคุณภาพสินค้าในช่วงเวลาวิกฤตที่อุปทานล้นตลาด อีกทั้งยังสอดรับกับมาตรฐานการตรวจสอบ เช่น การควบคุมสาร BY2 ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญด้านสุขอนามัยและการส่งออกไปยังจีนและประเทศอื่น ๆ เป็นต้น

รูปที่ 8.1-8 ภาพบรรยากาศการศึกษาดูงาน ณ โรงคัดบรรจุ (ล้ง) บริษัท โอเค เฟรชฟรุ๊ตส์ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เกาฟง จำกัด

8.1.4 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และศึกษาดูงาน จังหวัดสงขลา

จังหวัดสงขลาเป็นประตูการค้าที่สำคัญทางภาคใต้ของประเทศไทย รวมถึงเป็นแหล่งอุตสาหกรรมการผลิตของยางรถยนต์ซึ่งสินค้าเป้าหมายของโครงการฯ ทำให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่สำคัญในการดำเนินการจัดสัมมนาและประชุมกลุ่มย่อย เพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อกังวล และข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ ในระหว่างวันพฤหัสบดีที่ 15 - วันศุกร์ที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 โดยมีรายละเอียดการจัดกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย และการศึกษาดูงานดังนี้

1) การสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย ณ ห้องจันผา โรงแรมบุรีศรีภู จังหวัดสงขลา

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยในวันศุกร์ที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 ณ ห้องจันผา โรงแรมบุรีศรีภู จังหวัดสงขลา โดยมีผู้เข้าร่วมเป็นหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนรวมทั้งสิ้น 32 ราย โดยสามารถสรุปสาระสำคัญของกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย โดยแบ่งการสัมมนาเป็น 2 ช่วง ดังนี้

ในช่วงแรกของการประชุมกลุ่มย่อยเป็นการบรรยายภาพรวมโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย โดย รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา ผู้จัดโครงการ

ในช่วงการรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อกังวล ข้อเสนอแนะจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน ภาควิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้ได้รับผลกระทบและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ โดยเฉพาะในประเด็นของด่านศุลกากรสะเดา และระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานยางรถยนต์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

การพัฒนาจากฝั่งมาเลเซียมีความก้าวหน้าใน**การพัฒนาโครงการ Chuping Valley** ซึ่งเป็นท่าเรือบก (Dry Port) ที่เชื่อมโยงกับระบบขนส่งทางราง โดยมีความคืบหน้าแล้วกว่า ร้อยละ 70 และเริ่มเปิดให้บริการบางส่วนแล้ว อย่างไรก็ตาม ฝั่งไทยยังไม่มีการดำเนินการที่สอดรับกับการพัฒนาดังกล่าว ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่ง ทำให้ขาดความเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ การขนส่งสินค้าทางรางยังเผชิญกับข้อจำกัด เช่น หัวรถจักรเป็นของไทย ขณะที่แคร่เป็นของมาเลเซีย เป็นต้น ส่งผลให้ฝั่งไทยต้องจ่ายค่าเช่าแคร่เพิ่มขึ้น สินค้าหลักที่ขนส่งผ่านทางราง ได้แก่ ไม้ยาง ยางแท่ง ยางแผ่น และยางรมควัน แต่ปัญหาสำคัญคือระบบศุลกากรฝั่งไทยยังไม่รองรับการตรวจสอบผ่าน X-Ray สำหรับรถไฟ ส่งผลให้เกิดช่องว่างในกระบวนการควบคุมความปลอดภัย

สำหรับโครงการ Chuping Valley (Chuping Valley Industrial Area: CVIA) ในเขตรัฐปะลิสและเขตเศรษฐกิจชายแดนพิเศษเดลาปัน (Delapan SBEZ) และ Kedah Rubber City ที่รัฐเกดะห์ของประเทศมาเลเซีย แม้มีการเตรียมเส้นทางรองรับรถบรรทุกเข้าสู่ไทย แต่ยังไม่สามารถยกระดับเป็นด่านพรมแดนถาวรได้ ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะบริเวณหน้าโรงพยาบาลปาดังเบซาร์ จึงควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม เช่น ศูนย์ CY และศูนย์ X-Ray เป็นต้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณขนส่งที่เพิ่มขึ้น ขณะเดียวกัน ระบบการตรวจสอบสินค้าภายในด่านยังมีปัญหาเรื่องความล่าช้า เนื่องจากต้องรอคิว X-ray ร่วมกันระหว่างรถบรรทุกและรถไฟ อีกทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรยังขาดการบูรณาการ ทำให้กระบวนการขนถ่ายสินค้าเกิดความล่าช้าหากมีปัญหาจราจร

ด้าน**ท่าเรือสงขลา** พบว่ามีข้อจำกัดหลายประการ ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน สัดส่วนการนำเข้า-ส่งออกที่ไม่สมดุล และเงื่อนไขทางการค้าที่ไม่เอื้อต่อผู้ส่งออก โดยสัดส่วนการนำเข้าอยู่ที่เพียงร้อยละ 25

ของปริมาณส่งออก ทำให้เกิดความต้องการตู้เปล่าจำนวนมาก และส่งผลให้ค่าขนส่ง (Freight) สูงกว่าท่าเรือมาเลเซียที่มีการนำเข้าสูงกว่า นอกจากนี้ ร่องน้ำของท่าเรือสงขลาถูกออกแบบมาสำหรับท่าเรือเอนกประสงค์ จึงไม่สามารถรองรับเรือขนส่งขนาดใหญ่ได้เต็มที่ ขณะที่อุปกรณ์หน้าท่า เช่น ปั้นจั่น และ RTG ก็ยังไม่พร้อมใช้งาน ปัญหาการซื้อขายแบบ FOB ซึ่งผู้ขายต้องรับภาระค่าใช้จ่ายภายในประเทศ และความล่าช้าในการตรวจสอบสินค้าโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมประมง หรือ อย. เป็นต้น อีกทั้งยังมีแรงต้านจากชุมชนและ NGO ซึ่งทำให้โครงการพัฒนาท่าเรือล่าช้าและลดความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ

ด้านการบริหารจัดการท่าเรือสงขลา มีการวางแผนสัมปทานรูปแบบคล้ายกับท่าเรือแหลมฉบัง โดยกรมเจ้าท่าต้องรับประกันความลึกของร่องน้ำที่ 8-9 เมตร อย่างไรก็ตาม ท่าเรือสงขลามีลักษณะเฉพาะเนื่องจากตั้งอยู่ติดกับทะเลและทะเลสาบ ส่งผลให้เกิดการสะสมของตะกอนปีละประมาณ 800,000 ตัน ซึ่งต้องใช้งบประมาณสำหรับการขุดลอกเป็นประจำ และควรแยกงบประมาณออกจากแม่น้ำหรือลำห้วยเพื่อให้สอดคล้องกับภารกิจเชิงพาณิชย์ของท่าเรือ

กรณี**ด่านศุลกากรสะเดา** พบว่าด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนน มีการดำเนินโครงการทางคู่ขนานเข้าสู่ด่านสะเดา 2 และโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่อยู่ในกระบวนการ PPP อย่างไรก็ตาม ยังพบปัญหาคอขวดบริเวณทางเข้าสายหลัก (ทางหลวงหมายเลข 4) จึงมีข้อเสนอให้ดำเนินการสร้างจุดตัดทางราบและสะพานยกระดับ (loop ramp) ระยะทางรวม 5.5 กิโลเมตร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายรถ

ในส่วนขององค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา ได้มีการดำเนินโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมระหว่างด่านสะเดา 2 และด่านศุลกากรบูกิตกายูฮีตัม ประเทศมาเลเซีย รวมระยะทางประมาณ 800 เมตร อย่างไรก็ตาม การพัฒนายังขาดความต่อเนื่อง เนื่องจากข้อจำกัดด้านงบประมาณ ส่งผลให้กระบวนการดำเนินงานล่าช้า สำหรับด่านศุลกากรสะเดา ปัจจุบันด่านเก่ามีสภาพทรุดโทรมและประสบปัญหาความแออัด ขณะที่ด่านใหม่อยู่ระหว่างรอเปิดใช้งาน โดยมีข้อกังวลเรื่องความพร้อมในการรองรับปริมาณรถขนส่งสินค้าในอนาคต

รูปที่ 8.1-9 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ณ ห้องจันผา โรงแรมบุรีศรีภู จังหวัดสงขลา

2) การศึกษาดูงานในจังหวัดสงขลา

ที่ปรึกษาและเจ้าหน้าที่ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เดินทางไปศึกษาดูงาน 2 สถานที่ ประกอบด้วย การเยี่ยมชมบริษัท หวาไถ้ รับเบอร์ จำกัด และด่านศุลกากรสะเดา โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1) การศึกษาดูงาน ณ บริษัท หวาไถ้ รับเบอร์ จำกัด

การสัมภาษณ์และรับฟังการบรรยายจากเจ้าหน้าที่บริษัท หวาไถ้ รับเบอร์ จำกัด เพื่อศึกษาขั้นตอนการแปรรูปยางแท่งก่อนเข้าสู่กระบวนการผลิตยางรถยนต์ โดยสามารถสรุปประเด็นที่สำคัญได้ดังนี้

บริษัทดำเนินธุรกิจผลิตและส่งออกยางพารา โดยมีโรงงานผลิตยางแท่งและยางมิกซ์เป็นหลัก มีเครือข่ายโรงงานหลายแห่งในไทย โดยได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐในการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมยางอย่างต่อเนื่อง ในปีที่ผ่านมา ธุรกิจมีผลประกอบการเติบโตดี รายได้เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 30 และกำไรเติบโตจากปีก่อนหน้า (YoY) ประมาณร้อยละ 20 อย่างไรก็ตาม ปัญหาเกี่ยวกับเศษยางที่ยังไม่พร้อมผลิต ส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการตามคำสั่งซื้อบางส่วนได้ คล้ายกับปัญหาทุเรียนอ่อนที่ส่งออกไม่ได้

สถานการณ์วัตถุดิบและผลกระทบจากนโยบายต่างประเทศ ในปีนี้การจัดหาเศษยางเป็นเรื่องยาก โดยเฉพาะในพื้นที่สะเดา บริษัทจึงต้องรับซื้อจากโรงงานใกล้เคียง ขณะเดียวกัน รัฐบาลไทยเข้มงวดเรื่องคุณภาพของเศษยางมากขึ้นตั้งแต่ต้นทาง เพื่อรักษามาตรฐานการส่งออก ตลาดส่งออกหลักคือประเทศจีน

(ร้อยละ 80-90) และฮังการี ส่วนตลาดยางรถยนต์เน้นที่สหรัฐฯ โดยมี Doublecoin ถือครองส่วนแบ่งตลาดยางรถบัสและรถโดยสารในสหรัฐฯ ราวร้อยละ 50 อย่างไรก็ตาม การขึ้นภาษีนำเข้าของสหรัฐฯ จากร้อยละ 12 เป็นร้อยละ 36 ส่งผลกระทบต่อกำไรบริษัท โดยลดลงถึงร้อยละ 12 และมีแนวโน้มว่าจะไม่มีบริษัทใดสามารถส่งออกยางรถยนต์ไปสหรัฐฯ ได้ หากภาษียังคงเพิ่มขึ้น

โครงสร้างการผลิตและโลจิสติกส์ บริษัทมีโรงงานผลิตในไทย 2 แห่ง ซึ่งเป็นประเทศเดียวในอาเซียนที่ตั้งฐานการผลิตยางรถยนต์ โดยโรงงานที่สงขลาผลิตยางแท่ง ส่วนโรงงานที่ระยองผลิตยางรถยนต์สำหรับรถบรรทุก ยางพาราถูกขนส่งจากทุกภูมิภาคในไทย และมีการส่งออกผ่านด่านสะเดา โดยเลือกขึ้นเรือที่ท่าเรือปีนังแทนท่าเรือสงขลา เนื่องจากค่าขนส่งที่ต่ำกว่า อย่างไรก็ตาม ด่านสะเดา 2 ประสบปัญหารถติด การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ (ใช้บริการบริษัท Cosco) ส่งผลให้ตู้ไม่ครบตามจำนวนที่วางแผนไว้ แม้กระบวนการศุลกากรจะไม่มีปัญหา

แนวโน้มอุตสาหกรรมยางพาราไทย กระบวนการที่ซับซ้อนที่สุดในซัพพลายเชนคือการจัดซื้อยางดิบ ซึ่งราคามีความผันผวนตามนโยบายภาครัฐ นโยบายการหาเสียง และสภาพอุตสาหกรรมในแต่ละปี การซื้อมีทั้งระบบประมูล และรับซื้อโดยตรงจากเกษตรกร ต้นทุนหลักของธุรกิจอยู่ที่ขั้นตอนการซื้อเศษยาง ซึ่งต้องตรวจสอบคุณภาพ ทั้งปริมาณเนื้อยางและความชื้น ประกอบกับแนวโน้มที่เกษตรกรลดการปลูกยางพารา เปลี่ยนไปปลูกพืชชนิดอื่นหรือเปลี่ยนอาชีพ ทำให้อนาคตอาจต้องย้ายฐานการผลิตไปภาคอีสานหรือภาคเหนือมากขึ้น

มาตรฐาน STR[2] และการค้าระหว่างประเทศ ยางแท่งของไทยมีมาตรฐาน STR ที่เป็นที่ยอมรับสูงกว่ามาเลเซีย แต่การส่งออกไปจีนยังต้องเสียภาษี เนื่องจากจีนใช้มาตรการ Non-Tariff Barrier เพื่อคุ้มครองเกษตรกรในประเทศ แม้จะใช้ Form E แล้วก็ตาม ทั้งนี้การส่งออกแบบ FOB Shipping เป็นผู้กำหนดรูปแบบและเส้นทางการขนส่ง เช่น การเลือกใช้รถไฟไปปาดังเบซาร์

การลงทุนและนโยบายที่เกี่ยวข้อง การตั้งโรงงานที่สะเดาเกิดจากความใกล้แหล่งวัตถุดิบภาคใต้ และความสัมพันธ์ทางธุรกิจเดิมกับบริษัทหลักชัย ซึ่งปัจจุบัน Huayi (บริษัทแม่จากจีน) ได้เข้าซื้อกิจการต่อมา

โรงงานที่แหลมฉบังเน้นความสะดวกในการจัดหาวัตถุดิบและอุปกรณ์ ขณะที่ภายในจีนเริ่มมีความกังวลเรื่อง Over Supply และผลกระทบจากนโยบายภาครัฐมากขึ้น ต่างจากในอดีตที่เน้นการลงทุนทันทีเมื่อมีโอกาส รัฐบาลจีนมีนโยบายปรับราคาพลังงานปีละ 3 ครั้ง ส่งผลต่อต้นทุนการผลิต รวมถึงค่าแรงที่เพิ่มขึ้น จึงสนับสนุนให้โรงงานใช้เครื่องจักรเพื่อลดต้นทุน

สถานะการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ทั้งสองโรงงานได้รับการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI ซึ่งหมดอายุในปี 2023 แต่ยังได้รับการยกเว้นภาษีนิติบุคคลต่อเนื่องอีก 5 ปี มีกำลังผลิตเฉลี่ย 36,000-37,000 ตันต่อปี หรือประมาณ 4,000 ตันต่อเดือน (บางช่วงหยุดผลิตในวันศุกร์เนื่องจากพิธีทางศาสนา)

แนวโน้มและความเสี่ยง แม้จะมีคู่แข่งรายใหม่เข้ามาในตลาด หากคุณภาพการผลิตของบริษัทยังคงอยู่ในระดับสูง ก็ไม่น่ากังวล อย่างไรก็ตาม ความเปลี่ยนแปลงของนโยบายการค้า การเก็บภาษี และการควบคุมคุณภาพ ยังคงเป็นความเสี่ยงหลักที่ต้องติดตามอย่างใกล้ชิด

[2] มาตรฐาน STR (Standard Thai Rubber) คือ มาตรฐานยางแท่งที่ประเทศไทยกำหนดขึ้นสำหรับยางพาราแปรรูปขั้นต้น ซึ่งเป็นที่ยอมรับในระดับสากล. มาตรฐานนี้จะระบุคุณสมบัติและวิธีการทดสอบคุณภาพของยางแท่ง เพื่อให้ผู้ผลิตสามารถควบคุมคุณภาพและผู้ซื้อสามารถมั่นใจในคุณภาพของยางได้

รูปที่ 8.1-10 ภาพบรรยากาศศึกษาดูงาน บริษัท หวาไถ้ รับเบอร์ จำกัด

2.2) ด่านศุลกากรสะเดา

การสัมภาษณ์และรับฟังการบรรยายจากเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรสะเดา เพื่อศึกษาการดำเนินงานและปัญหาของการปฏิบัติงาน โดยสามารถสรุปประเด็นที่สำคัญได้ดังนี้

ด่านศุลกากรสะเดา เป็นด่านศุลกากรทางบก อยู่ติดเขตแดนไทย มาเลเซีย ตรงข้ามกับด่านศุลกากรบูกิตกายูฮีตัม ประเทศมาเลเซีย และตั้งอยู่ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดสงขลา อยู่ใกล้กับเขตนิคมอุตสาหกรรมสงขลา มีศักยภาพด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยอยู่ห่างจากท่าอากาศยานหาดใหญ่ 60 กิโลเมตร ห่างจากท่าเรือน้ำลึกสงขลา 96 กิโลเมตร อีกทั้งยังเชื่อมต่อกับท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซียในระยะทาง 166 กิโลเมตร ซึ่งทางประเทศมาเลเซีย มีการพัฒนาโครงการศุลกากร บูกิตกายูฮีตัม ไอซีดีบนพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน สินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ ยางธรรมชาติ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ เครื่องยนต์ อุปกรณ์ไฟฟ้า และผลิตภัณฑ์พลาสติก สินค้านำเข้าที่มีมูลค่านำเข้าอันดับต้น ได้แก่ อุปกรณ์บันทึกข้อมูล ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์ พลาสติก ชิ้นส่วนเหล็กและเครื่องวัดผ่านไฟฟ้า ส่วนบริการศุลกากร ดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ดำเนินการตามหลักเกณฑ์การปฏิบัติเกี่ยวกับการกำหนดราคาศุลกากร การจัดเก็บภาษีอากร ค่าธรรมเนียมและรายได้อื่นสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก รถที่มีหรือไม่มีสินค้าจะต้องทำการสำแดงบัญชี รายการสินค้า โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการตรวจตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าที่บรรทุกทั้งรถบรรทุกที่เข้าและออกจากประเทศ โดย

อำนาจในการตรวจสินค้าดังกล่าวเป็นไปตามกฎหมายศุลกากร ส่วนควบคุมทางศุลกากร ดำเนินการเกี่ยวกับการควบคุมและตรวจสอบสิ่งของยานพาหนะและบุคคลที่ผ่านเข้าออกประเทศในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ควบคุมและตรวจการบรรทุกและขนถ่ายของที่นำเข้าและส่งออก รวมถึงการจัดเก็บอากรค่าระวางสำหรับของที่นำเข้าผ่านเขตแดนทางบก รับผิดชอบเรื่องการตรวจสอบรถส่วนบุคคลเข้าและออกประเทศ โดยรถที่สามารถเข้ามาประเทศไทยจะต้องเข้ามาเพื่อจุดประสงค์แห่งการท่องเที่ยว โดยเจ้าของรถจะต้องติดต่อเจ้าหน้าที่เพื่อออกไปขนสินค้าพิเศษสำหรับรถส่วนบุคคล ปัจจุบันการศุลกากรสะเดาได้มีการนำระบบรถเข้าออกประจำมาใช้โดยการใช้บาร์โค้ดบันทึกการเข้าออก และระบบไทยแลนด์ไทม์สปอร์ตแอปพลิเคชันหรือพีพีดี ซึ่งเป็นระบบการยื่นคำขออนุญาตใช้โดยการลงทะเบียนล่วงหน้าก่อนการเดินทางเข้ามาเพื่อช่วยลดเวลาการผ่านพิธีการนำเคารพส่วนบุคคล มีการวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงในการกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และกฎหมายอื่น ที่เกี่ยวกับของติดตัวผู้โดยสาร โดยได้มีการนำเครื่องเอกซเรย์เข้ามาใช้ในการตรวจสอบกระเป๋าสัมภาระผู้โดยสาร ผู้เดินทางจะต้องนำยานพาหนะที่ได้นำเข้ามานั้นกลับออกไปภายในระยะเวลาที่กำหนด ต้องนำยานพาหนะพร้อมใบขนสินค้าพิเศษมอบแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบ นอกเหนือจากนั้น ด่านศุลกากรสะเดา ยังมีบทบาทหน้าที่ในการดำเนินงานด้านการป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดตามกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบ โดยมีการควบคุมและกำกับดูแลการนำเข้าและส่งออก ตรวจการบรรทุกและขนย้ายของที่นำเข้าและควบคุมสิ่งของยานพาหนะและบุคคลที่ผ่านเข้าและออกในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบ

สภาพการใช้งานด่านศุลกากรสะเดาเดิม มีข้อจำกัดในเรื่องของพื้นที่การให้บริการของส่วนบริการศุลกากร รองรับรถบรรทุกได้น้อย ถนนมีสภาพผุพัง และบริเวณด่านพรมแดนมีการจราจรติดขัดทั้งในส่วนของรถบรรทุกสินค้าและรถส่วนบุคคล ทำให้มีความแออัด และช่องบริการไม่เพียงพอ ใน พ.ศ. 2560 ด่านศุลกากรสะเดาได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ พื้นที่ 596 ไร่ 1 งาน 18 ตารางวา โดยประกอบด้วยอาคารสำนักงาน อาคารตรวจสินค้าที่รองรับรถบรรทุกเข้าตรวจ จำนวนฐานละ 8 ช่องตั๋ว พร้อมเครื่องเอกซเรย์แบบฟาร์สแกน จำนวน 2 ช่อง อาคารผู้โดยสารและยานพาหนะที่รองรับผู้โดยสารได้ในจำนวนมากขึ้น โดยมีช่องตรวจรถยนต์ฝั่งละ 11 ช่อง และช่องตรวจคนเข้าเมือง ฝั่งละ 14 ช่อง เพื่อสามารถอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการบริการนักท่องเที่ยวในปริมาณมากได้ดียิ่งขึ้น ด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ ยังไม่สามารถเปิดใช้ได้ เนื่องจากเส้นทางเข้าด่านยังไม่แล้วเสร็จ ขณะนี้กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 4 กับด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ เป็นถนนคู่ขนานมอเตอร์เวย์ ระยะทาง 5.5 กิโลเมตร

องค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา ได้ดำเนินการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อระหว่างด่านศุลกากรไทยและมาเลเซีย ตอนที่ 1 ระยะทาง 575 เมตร เสร็จเรียบร้อยแล้ว เหลือตอนที่ 2 ระยะ 300 เมตร คาดว่าจะแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2568 และยังมีโครงการปรับปรุงถนนเชื่อมทางหลวงหลายเลข 4 กับถนนหน้าด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ ระยะทาง 2 กิโลเมตร

รูปที่ 8.1-11 ภาพบรรยากาศศึกษาดูงานด่านศุลกากรสะเดา

8.1.5 การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) และศึกษาดูงาน จังหวัดหนองคาย

จังหวัดอุดรธานีและหนองคายเป็นประตูการค้าที่สำคัญทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และเส้นทางโลจิสติกส์ที่สำคัญในการส่งออกสินค้าไปยังประเทศลาวและจีน ทำให้พื้นที่ดังกล่าวเป็นพื้นที่สำคัญในการดำเนินการจัดสัมมนาและประชุมกลุ่มย่อย เพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อกังวล และข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในด้านต่าง ๆ ในระหว่างวันพฤหัสบดีที่ 22 - วันศุกร์ที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 โดยมีรายละเอียดการจัดกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย และการศึกษาดูงานดังนี้

1) การสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย ณ ห้องฮักแพง โรงแรม อมันตา จังหวัดหนองคาย

ที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดชุมกลุ่มย่อยในวันศุกร์ที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2568 ณ ห้องฮักแพง โรงแรมอมันตา จังหวัดหนองคาย โดยมีผู้เข้าร่วมเป็นหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนรวมทั้งสิ้น 27 ราย โดยสามารถสรุปสาระสำคัญของกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย โดยแบ่งการสัมมนาเป็น 2 ช่วง ดังนี้

ในช่วงแรกของการประชุมกลุ่มย่อยเป็นการบรรยายภาพรวมโครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย โดย รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา ผู้จัดโครงการ

ในช่วงการรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อกังวล ข้อเสนอแนะจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน ภาควิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้ได้รับผลกระทบและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ โดยเฉพาะในประเด็นของสำนักงานศุลกากรหนองคาย และระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของสินค้าในภูมิภาค โดยมีรายละเอียดดังนี้

การส่งออกน้ำตาลไปยังประเทศจีนถือเป็นโอกาสทางเศรษฐกิจที่สำคัญของไทย เนื่องจากน้ำตาลเป็นสินค้าที่มีปริมาณการส่งออกสูงและมีความต้องการอย่างสม่ำเสมอ ปัจจุบันรัฐบาลไทยอยู่ระหว่างการเจรจากับรัฐบาลจีนเพื่อขอรับโควตาการนำเข้า พร้อมทั้งลดต้นทุนด้านการขนส่ง โดยมีความร่วมมือระหว่างกระทรวงพาณิชย์ของทั้งสองประเทศในการสำรวจช่องทางการส่งออกใหม่ ๆ เพื่อขยายโอกาสทางการค้าเพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม ระบบการขนส่งและการบริหารจัดการสินค้าในประเทศยังคงเผชิญกับข้อจำกัด โดยเฉพาะด้านการจัดเก็บสินค้าและโลจิสติกส์ ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาอย่างเป็นระบบ

ในขณะเดียวกัน การใช้ประโยชน์จากระบบอีคอมเมิร์ซในประเทศไทยยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในยุโรป แม้จะมีศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและต้นทุนที่แข่งขันได้ การศึกษาพบว่าอัตราการใช้บริการอีคอมเมิร์ซของไทยยังตามหลัง และมูลค่าการนำเข้าสินค้าราคาต่ำจากประเทศจีน โดยเฉพาะสินค้าที่มีมูลค่าต่ำ ยังคงมีปริมาณสูง ซึ่งสะท้อนถึงการใช้ประโยชน์จากโอกาสทางการค้าในลักษณะที่ยังไม่มีการวางระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ การพัฒนา Cross-Border E-Commerce (CBEC) ถือเป็นโอกาสสำคัญในการขยายการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะการค้าปลีกระหว่างไทยและจีน อย่างไรก็ตาม ยังมีความไม่สมดุลด้านต้นทุนการขนส่งอย่างชัดเจน กล่าวคือ ค่าขนส่งจากจีนมายังประเทศไทยมีราคาถูกมากเนื่องจากได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐจีนและมีโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อม ขณะที่ค่าขนส่งจากประเทศไทยไปยังจีนนั้นยังมีราคาสูง ทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบในการแข่งขันในตลาดจีน โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภคที่ต้องพึ่งพาระบบขนส่งที่รวดเร็วและต้นทุนต่ำ

ปัจจุบัน ประเทศจีนได้จัดตั้งเขตนำร่อง CBEC (CBEC Pilot Zone) แล้วจำนวน 165 แห่ง ครอบคลุม 31 เมืองทั่วประเทศ ซึ่งเขตเหล่านี้ได้รับการสนับสนุนด้านภาษี ศุลกากร โลจิสติกส์ และเทคโนโลยีเพื่อส่งเสริมการค้าข้ามพรมแดนอย่างเต็มรูปแบบ จึงทำให้สินค้าจากจีนสามารถกระจายออกนอกประเทศได้รวดเร็วและมีต้นทุนต่ำ ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่มีโครงสร้างสนับสนุน CBEC ที่เข้มแข็งในระดับใกล้เคียงกัน จึงจำเป็นต้องมีนโยบายสนับสนุนเพิ่มเติม เช่น การตั้ง CBEC Hub การปรับปรุงภาษีศุลกากร และการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของฝั่งไทย เป็นต้น

ในส่วนของการส่งออกสินค้าจากไทยไปยังจีนยังมีศักยภาพสูง หากสามารถบริหารจัดการด้านคลังสินค้าและระบบโลจิสติกส์ได้ดี โดยเฉพาะกรณีที่จีนมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก เช่น หากมีประชากรจีน 10 ล้านคน ซื้อสินค้าคนละ 100,000 บาท จะก่อให้เกิดมูลค่าการค้าอย่างมหาศาล เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ไทยยังขาดระบบบริหารจัดการสินค้าและคลังสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ทำให้ไม่สามารถตอบสนองต่อคำสั่งซื้อขนาดใหญ่ได้อย่างทันท่วงที การพัฒนาและส่งเสริมพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมจึงเป็นแนวทางสำคัญในการแก้ปัญหาดังกล่าว เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการจัดเก็บ กระจาย และส่งออกสินค้าไปยังประเทศจีนได้อย่างเป็นระบบ

ในด้านธุรกิจและบริการ ยังมีการหารือเกี่ยวกับการให้กำลังใจผู้ประกอบการ และแนวทางการพัฒนาบริการส่งด่วนในพื้นที่ รวมถึงแนวคิดการยกระดับให้พื้นที่กลายเป็นศูนย์กลางสำหรับสินค้าประเภทเร่งด่วน ซึ่งจะช่วยกระตุ้นการค้าภายในประเทศและเชื่อมโยงกับการส่งออกได้ในอนาคต อย่างไรก็ตาม การลงทุนในระบบขนส่งยังคงเผชิญกับความท้าทาย เช่น ปัญหาการเปลี่ยนขบวนรถไฟบ่อยครั้ง เป็นต้น ซึ่งส่งผลต่อต้นทุนการดำเนินงานและกระทบต่อประสิทธิภาพของระบบโดยรวม รวมถึงอาจรบกวนการวางแผนในระยะยาว

สำหรับการวางแผนการขนส่งและโลจิสติกส์จำเป็นต้องพิจารณาโซนการกระจายสินค้า ต้นทุน และประสิทธิภาพในแต่ละพื้นที่ เพื่อให้สามารถลดต้นทุนและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันได้สูงสุด ปัจจุบันปัญหาที่พบ ได้แก่ ความล่าช้าในการขนส่ง เนื่องจากต้องเปลี่ยนตู้สินค้าหลายครั้ง รวมถึงข้อจำกัดของระบบรถไฟที่ยังไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่บางแห่งได้ การเพิ่มประสิทธิภาพในด้านเหล่านี้จะช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าอย่างมีนัยสำคัญ

สำหรับพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (อีสาน) ซึ่งเป็นหนึ่งในศูนย์กลางการขนส่งของประเทศ ยังประสบปัญหาการแข่งขันระหว่างบริษัทขนส่งและการไม่แบ่งปันข้อมูลระหว่างกัน จึงมีแนวคิดจัดตั้งสมาคมขนส่งในระดับภูมิภาค เพื่อให้ผู้ประกอบการร่วมมือกัน แลกเปลี่ยนข้อมูล แบ่งใช้ทรัพยากรร่วม และลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะช่วยสร้างความยั่งยืนให้กับระบบขนส่งของภาคอีสาน และส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันในระดับภูมิภาคอย่างเป็นรูปธรรม

รูปที่ 8.1-12 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ณ โรงแรมอมันตา จังหวัดหนองคาย

2) การศึกษาดูงานในจังหวัดหนองคาย

ที่ปรึกษาและเจ้าหน้าที่ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เดินทางไปศึกษาดูงาน 3 สถานที่ ประกอบด้วย การเยี่ยมนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี บริษัท วงศ์บัณฑิต จำกัด และสำนักงานศุลกากรหนองคาย โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1) นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี

การสัมภาษณ์และรับฟังการบรรยายจากคณะผู้บริหารนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี เพื่อศึกษาการดำเนินงานและปัญหาของการปฏิบัติงาน โดยสามารถสรุปประเด็นที่สำคัญได้ดังนี้

ในประเด็นการพัฒนาเขตปลอดอากร (Free Zone) ของนิคมอุตสาหกรรม พบว่าขณะนี้มีความคืบหน้าประมาณร้อยละ 30 ของพื้นที่ทั้งหมด โดยยังมีพื้นที่อีก 52 ไร่ที่เตรียมพัฒนาเป็น Free Zone สำหรับรองรับสินค้าที่ต้องการความเร่งด่วน คล้ายกับกรณีของด่านศุลกากรมุกดาหาร ภายในนิคมมีการจัดสร้างโรงพักสินค้า (Warehouse) จำนวน 3 หลัง ซึ่งเป็นคลังสินค้าอัจฉริยะที่ให้บริการแบบ Fulfillment พร้อมทั้งจัดสรรพื้นที่เฉพาะให้แก่ศุลกากรเพื่อใช้ในการเปิดและปิดตู้สินค้า รวมถึงการตรวจสอบตามระเบียบศุลกากร นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งทั้งทางบกและทางรถไฟ โดยมีพื้นที่ ICD (Inland Container Depot) ซึ่งเชื่อมต่อกับรางรถไฟที่วิ่งเข้าสู่นิคมโดยตรง ปัจจุบันแบบการก่อสร้างได้รับการอนุมัติจากการรถไฟ

แห่งประเทศไทยแล้ว โดยพื้นที่ ICD ทั้งหมด 150 ไร่ จะพัฒนาเป็นเขต Free Zone พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น อาทิ คลังสินค้าทันสมัย ซึ่งออกแบบมาเพื่อรองรับฟังก์ชันที่ ICD ลาดกระบังยังขาดอยู่ นอกจากนี้ยังสามารถเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟจากลาว-จีน โดยใช้ระยะเวลาขนส่งไม่เกิน 2 ชั่วโมง รวมเวลายกตู้ และจะมีการใช้ Partner เข้ามาช่วยบริหารการดำเนินงาน โดยไม่มีการแบ่งเช่าหรือให้สัมปทานแก่ต่างชาติ

ในด้านการตรวจปล่อยสินค้า นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานีมีแผนที่จะเป็นจุดตรวจปล่อยสินค้าแทนด่านหนองคาย (ที่กระบวนการตรวจสินค้าใช้เวลานาน) ซึ่งถ้าทำที่นิคมแล้วเพียงแจ้งล่วงหน้าไปที่หนองคายก็สามารถปล่อยสินค้าออกได้เลย (แต่ทั้งนี้ทั้งนั้นยังคงเป็นเพียงแผน ซึ่งต้องผ่านขั้นตอนการพิจารณาว่าสามารถดำเนินการได้มากน้อยเพียงไร ไม่ให้ขัดต่อข้อกฎหมายของกรมศุลกากร) ขณะที่โครงสร้างพื้นฐานของนิคมฯ อุดรธานีมีความพร้อมมากกว่า การจัดระบบใหม่จึงเป็นแนวทางส่งเสริมโลจิสติกส์ โดยจะมีการแบ่งสัดส่วนตลาด (Market Share) ของสินค้าให้ชัดเจน เช่น สินค้าขนาดเล็กให้ผ่านหนองคาย ส่วนสินค้าอุตสาหกรรมให้ผ่านนิคมอุดรธานี เป็นต้น

ในด้านศักยภาพการขนส่ง พบว่า การขนส่งสินค้าจากอุดรธานีไปยังจีน อาทิ น้ำตาล ใช้เวลาทางรถไฟเพียง 1 วัน แต่ยังติดปัญหาเรื่องโควตานำเข้าของประเทศจีน อย่างไรก็ตาม การขนส่งยังเผชิญกับข้อจำกัดด้านมาตรฐานของรางรถไฟ เนื่องจากรางรถไฟไทยและจีนมีขนาดแตกต่างกัน แนวคิดในการเชื่อมรางจากหนองคายลงมาทางใต้คาดว่าจะใช้เวลาดำเนินการราว 7 ปี แม้ยังไม่สามารถระบุจุดเริ่มต้นของเวลาได้ชัดเจน ขณะเดียวกันเส้นทางรถไฟจากลาวไปเวียดนามซึ่งอยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน 2 ปี ซึ่งจะช่วยเพิ่มทางเลือกการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคได้มากขึ้น

สำหรับสถานีรถไฟนาทา ซึ่งเป็นโครงการรถไฟทางคู่รวมถึงรถไฟความเร็วสูง พบว่าต้องใช้งบประมาณการลงทุนราว 7,000 ล้านบาท และคาดว่าจะใช้เวลาคืนทุนประมาณ 44 ปี ทั้งนี้ยังมีปัญหาเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดิน และการพัฒนาสะพานข้ามโขงแห่งใหม่ที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างรถไฟทางคู่ การพัฒนาครั้งนี้จึงจำเป็นต้องมีกรอบความร่วมมือระหว่างจังหวัดเพื่อสนับสนุนซึ่งกันและกัน

ในส่วนของนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี แม้มีการวางแผนการพัฒนาอย่างเป็นระบบ แต่สิทธิประโยชน์จากภาครัฐยังขาดความชัดเจน ทำให้เกิดการย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศเวียดนามซึ่งมีการสนับสนุนจากรัฐบาลที่ชัดเจนมากกว่า ภายในนิคมมีแผนรองรับการตั้งโรงงานผลิตแบตเตอรี่จากจีน อย่างไรก็ตาม ยังมีการปฏิเสธโรงงานที่เกี่ยวข้องกับของเสียอันตรายหรือก่อมลพิษ เช่น โรงงานรีไซเคิล เป็นต้น เนื่องจากเป็นกลุ่มอุตสาหกรรมที่อาจสร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน

สำหรับ**ประเด็นข้อพิพาททางกฎหมาย** มีกรณีสำคัญ ได้แก่ (1) การขยายพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคายให้ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดอุดรธานี โดยมีการประกาศพื้นที่ แต่ยังไม่สามารถดำเนินการจริงได้ ทั้งที่มีการตั้งคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพศ.) เพื่อพิจารณาเรื่องนี้ (2) ความคืบหน้าในการพัฒนา Logistics Park เพื่อรองรับการทำงานแบบ OSS (One Stop Service) ของ 7 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และ (3) ปัญหาทางเชื่อมในพื้นที่ ซึ่งเป็นที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ส่งผลให้นิคมไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างเองได้ โดยมีแผนพัฒนาเส้นทางคมนาคมแยกจากชุมชน ออกแบบเป็นถนน 4 ช่องจราจร ความกว้างช่องละ 3 เมตร ระยะทางรวม 490 เมตร และเส้นทางเพิ่มเติมอีก 1.892 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณ 1 กิโลเมตร

สุดท้าย ยังมีปัญหาเกี่ยวกับการรอการจัดสรรเครื่องเอกซเรย์แบบเคลื่อนย้ายได้จากศุลกากร ซึ่งส่งผลกระทบต่อการวางผังและการออกแบบระบบโลจิสติกส์ภายในนิคมอุตสาหกรรม ทำให้ต้องปรับแผนผังเพื่อให้สอดคล้องกับข้อจำกัดเชิงปฏิบัติ

รูปที่ 8.1-13 ภาพบรรยากาศศึกษาดูงานนิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี

2.2) บริษัท วงศ์บัณฑิต จำกัด

การสัมภาษณ์และรับฟังการบรรยายจากผู้บริหารบริษัท วงศ์บัณฑิต จำกัด เพื่อศึกษาขั้นตอนการแปรรูปยางแท่งก่อนเข้าสู่กระบวนการผลิตยางรถยนต์ โดยสามารถสรุปประเด็นที่สำคัญได้ดังนี้

บริษัทวงศ์บัณฑิต ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้ประกอบการสำคัญด้านยางพาราที่ประสบปัญหาในการส่งออกสินค้าไปยังเวียดนาม เนื่องจากข้อจำกัดด้านการขนถ่ายสินค้า (โหลด) โดยต้องหันไปใช้ท่าเรือดานังในการส่งออกแทน เช่นเดียวกับกรณีการขนส่งผ่านเส้นทางรถไฟลาว-จีน สำหรับค่าขนส่งจากประเทศไทยไปยังท่าเรือชิงเต่า ประเทศจีน อยู่ในช่วงประมาณ 60-1,000 เหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ยังมีการขนส่งทางอากาศ โดยใช้คลังสินค้าสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลาง ซึ่งเป็นผลมาจากสถานการณ์ความขัดแย้งในทะเลแดงที่ส่งผลกระทบต่อเส้นทางการเดินเรือ

ในระดับโลก อุตสาหกรรมยางพาราต้องเผชิญกับการแข่งขันอย่างรุนแรง โดยเฉพาะจากผู้ประกอบการจีน เช่น บริษัท Hacilon และบริษัทศรีตรัง เป็นต้น ซึ่งได้รับผลกระทบจากนโยบายการค้าและการแข่งขันด้านราคา โดยเฉพาะการทุ่มตลาด (Dumping) ของจีนที่สามารถยอมขาดทุนต่อเนื่องได้ถึง 10 ปี ปัจจุบันทุนจีนเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมยางของไทยแล้วประมาณร้อยละ 50 ขณะที่ประเทศอินโดนีเซียและ

มาเลเซียเริ่มมีแนวโน้มลดพื้นที่ปลูกยางพาราเพื่อเปลี่ยนเป็นการปลูกปาล์มน้ำมัน ซึ่งให้ผลตอบแทนสูงกว่า ส่งผลให้ปริมาณผลผลิตยางพาราทั่วโลกอยู่ที่ประมาณ 12 ล้านตันต่อปี

ราคายางพาราในประเทศไทยมีความผันผวนสูง สาเหตุหนึ่งมาจากการสร้าง “สตอรี่” หรือกระแสข่าวทางการเมือง ซึ่งส่งผลต่อกลไกตลาดโดยตรง ในด้านยุทธศาสตร์ จีนมีการจัดซื้อยางแผ่นจำนวนมากเพื่อเก็บสำรองเป็นยุทธปัจจัย และมีแนวโน้มว่าจะกลายเป็นผู้กำหนดราคายางในตลาดโลกได้ในอนาคต การเปลี่ยนแปลงของราคายางทำให้เกษตรกรหลายรายเริ่มมองอาชีพปลูกยางพาราเป็นอาชีพรอง และหันไปประกอบอาชีพหลักอื่นแทน

อย่างไรก็ตาม การที่การยางแห่งประเทศไทย (กยท.) ได้ประกาศนโยบายตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) สำหรับยางพารานับเป็นโอกาสสำคัญของประเทศไทยในการเพิ่มมูลค่าสินค้าและสร้างความน่าเชื่อถือในตลาดโลก ยางพารายังมีประโยชน์ในการฟื้นฟูดินและระบบนิเวศ โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อย่างไรก็ดี หากกระบวนการแปรรูปไม่ได้รับการจัดการอย่างเหมาะสม โดยเฉพาะด้านการบำบัดของเสีย ก็อาจสร้างผลกระทบเชิงลบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างมาก

ประเทศไทยสามารถผลิตยางได้หลายรูปแบบ ได้แก่ ยางแผ่นรมควัน ยางก้อนถ้วย และน้ำยางข้น โดยภาคอีสานจะเน้นการผลิตยางแท่งและยางแผ่น ส่วนภาคใต้จะเน้นไปที่ยางก้อนถ้วย การส่งออกยางพาราจากไทยส่วนใหญ่ (ประมาณร้อยละ 70) ผ่านทางท่าเรือแหลมฉบัง และจุดผ่านแดนปาดังเบซาร์ โดยสินค้าจากจังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นสัดส่วนหลัก ทั้งนี้ มีการใช้สถานีหนองตะไก้ในจังหวัดอุดรธานีเป็นจุดรวมตู้สินค้า โดยโรงงานจะทำการบรรจุสินค้าที่ต้นทางก่อนจะลากตู้มายังสถานีดังกล่าวเพื่อขนส่งไปยังท่าเรือ

รัฐบาลมีแนวทางสนับสนุนให้มีการตั้งโรงงานทั้งภายในและภายนอกนิคมอุตสาหกรรม โดยเฉพาะในกรณีที่โรงงานไม่ก่อให้เกิดมลภาวะหรือน้ำเสีย การตั้งนอกนิคมอาจเป็นทางเลือกที่เหมาะสมกว่า ขณะเดียวกัน มาตรการประกันราคายางพาราก็ยังคงเป็นหนึ่งในกลไกทางการเมืองที่ถูกใช้เพื่อสร้างความนิยมและคะแนนเสียงจากประชาชนในช่วงการเลือกตั้ง

รูปที่ 8.1-14 ภาพบรรยากาศศึกษาดูงาน บริษัท วงศ์บัณฑิต จำกัด

2.3) สำนักงานศุลกากรหนองคาย

การสัมภาษณ์และรับฟังการบรรยายจากผู้บริหารสำนักงานศุลกากรหนองคาย เพื่อศึกษาการดำเนินงานและปัญหาของการปฏิบัติงาน โดยสามารถสรุปประเด็นที่สำคัญได้ดังนี้

สำนักงานศุลกากรหนองคาย (สนค.) มีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานศุลกากรบริเวณชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยรับผิดชอบพื้นที่ครอบคลุมจังหวัดหนองคาย อุดรธานี และขอนแก่น รวมถึงด่านพรมแดนสำคัญ อาทิ ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 ด่านรถไฟหนองคาย ด่านท่าเรือหายโศก และจุดผ่อนปรนหลายแห่งตามแนวแม่น้ำโขง สำนักงานศุลกากรหนองคายมีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน โรงพักสินค้า เขตประกอบการเสรี (Free Trade Zone) และคลังสินค้าเร่งด่วนที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายศุลกากร รวมถึงมีความร่วมมือกับการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ในการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางรถไฟลาว–จีน

หนึ่งในโครงการสำคัญ คือ การจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์บริเวณสถานีรถไฟนาทา จังหวัดหนองคาย ซึ่งเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ขนาดรวมประมาณ 268 ไร่ ถูกออกแบบมาเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าแบบต่อเนื่อง (Multimodal Transportation) โดยสามารถเชื่อมต่อระบบรางจากไทยไปยังลาวและจีนได้โดยตรง ทั้งนี้ ยังอยู่ระหว่างการยกระดับด่านศุลกากรหนองคายให้เป็นสำนักงานศุลกากรหนองคายอย่างเป็นทางการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริการและลดระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้า นอกจากนี้ยังมีการเตรียมติดตั้งเครื่องเอกซเรย์แบบเคลื่อนที่ (Mobile X-Ray) เพื่อสนับสนุนการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์แบบเรียลไทม์

ในด้านสถิติการนำเข้า-ส่งออก พบว่าในปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 การนำเข้าสินค้าทางรถไฟมีมูลค่าสูงถึง 4,147 ล้านบาท โดยสินค้าหลักคือปุ๋ย (ร้อยละ 80) ส่วนการส่งออกสินค้ามีมูลค่าประมาณ 144 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นทุเรียนสด (ร้อยละ 93) นอกจากนี้ ยังมีมูลค่าการขนส่งผ่านแดนประมาณ 403 ล้านบาท โดยสินค้าออกเป็นหลัก เช่น มอลต์และยางผสมสำเร็จรูป เป็นต้น ในขณะที่สินค้านำเข้าผ่านแดนมีสัดส่วนเพียงเล็กน้อย เช่น เบียร์และเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เป็นต้น

ด้านความมั่นคงและการป้องกันการลักลอบ สำนักงานศุลกากรหนองคายมีบทบาทในการตรวจสอบและปราบปรามอย่างเข้มงวด โดยในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2567-2568 มีคดีลักลอบและหลีกเลี่ยงภาษีรวม 111 คดี โดยสามารถตรวจยึดยาเสพติดประเภทต่าง ๆ ได้จำนวนมาก เช่น ยาบ้าเกิน 1 ล้านเม็ด เฮโรอีนกว่า 14 กิโลกรัม ยาอีจำนวนมาก รวมถึงบุหรี่ไฟฟ้าและบุหรี่มวน มูลค่ารวมหลายสิบล้านบาท เป็นต้น ซึ่งสะท้อนถึงความเข้มงวดของการควบคุมชายแดนตามภารกิจของศุลกากร

โครงการที่กำลังอยู่ระหว่างการวางแผนพัฒนาในระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566-2570) ได้แก่ การก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 เพื่อรองรับรถไฟโดยเฉพาะ และการแก้ไขกฎกระทรวงเพื่อรองรับการพัฒนาสถานีรถไฟนาทาให้เป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ โดยความร่วมมือกับ สปป.ลาว และการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อรองรับระบบรางขนาดมาตรฐาน (1.435 เมตร) สำหรับรถไฟความเร็วสูง และทางขนาด 1 เมตร สำหรับรถไฟปกติ ซึ่งจะเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

รูปที่ 8.1-15 ภาพบรรยากาศศึกษาดูงานสำนักงานศุลกากรหนองคาย

8.2 การจัดประชุมเผยแพร่ผลการศึกษา

ที่ปรึกษาได้ดำเนินจัดประชุมเผยแพร่ผลการศึกษาการดำเนินงานของโครงการการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย ประเด็นหัวข้อ “ยกเครื่องโลจิสติกส์สู่อนาคตโซ่อุปทานไทย” เพื่อประชาสัมพันธ์เผยแพร่ผลการดำเนินโครงการฯ สู่สาธารณะในวันพุธที่ 29 ตุลาคม พ.ศ. 2568 ณ ห้อง WANALAI BALLROOM ชั้น 12 โรงแรมแกรนด์ เซนเตอร์ พอยต์ ลุมพินี โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมจากหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานภาคเอกชนรวมทั้งสิ้น 87 ราย มีรายละเอียดและสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องของการประชุม ดังนี้

การสัมมนาฯ ประเด็นหัวข้อ “ยกเครื่องโลจิสติกส์สู่อนาคตโซ่อุปทานไทย” ได้รับเกียรติจากคุณอ้อนฟ้า เวชชาชีวะ เลขาธิการสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นประธานในพิธีเปิดการสัมมนา

รูปที่ 8.2-1 ภาพบรรยากาศการเปิดสัมมนา ยกเครื่องโลจิสติกส์สู่อนาคตโซ่อุปทานไทย

การนำเสนอภาพรวมและผลการศึกษาของโครงการการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย โดยมี รศ. ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา ผู้จัดการโครงการ เป็นผู้นำเสนอ

รูปที่ 8.2-2 การนำเสนอผลการดำเนินการโครงการการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย

การเสวนาในหัวข้อ “ยกเครื่องโลจิสติกส์สู่อนาคตโซ่อุปทานไทย” โดยมีวิทยากรทั้งสิ้น 5 ท่าน ประกอบด้วย

- คุณภาวิณา อัศวมณีกุล รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- ศ.ดร.สุพจน์ เตชวรสินสกุล จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- คุณคงฤทธิ์ จันทริก ผู้อำนวยการบริหาร สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.)
- ดร.ทองอยู่ คงขันธ์ ประธานสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย
- คุณวุฒิชัย คุณเจตน์ นายกสมาคมการค้าผลไม้ยุคใหม่

ดำเนินรายการโดย รศ.วันชัย มีชาติ และ รศ.ดร.สมชนก ภาสกรจรัส จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยสามารถสรุปประเด็นสำคัญจากการเสวนาได้ดังนี้

- **บทบาทของสภาพัฒน์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก**

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติมีหน้าที่พิจารณาแผนงานและโครงการพัฒนาของกระทรวง ทบวง กรมหรือส่วนราชการ รวมทั้ง ประสานแผนงานและโครงการพัฒนาต่าง ๆ เพื่อวางแผนส่วนรวมให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ จำเป็นต้องคำนึงถึงปัจจัยสำคัญทั้ง 6 ด้าน ประกอบด้วย

- คัดเลือกโครงการที่มีความจำเป็นและคุ้มค่าในการลงทุน
- กลั่นกรองมิให้มีการลงทุนที่ซ้ำซ้อน
- คัดเลือกโครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการ
- พิจารณาผลกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม
- ให้ข้อเสนอแนะประกอบการดำเนินโครงการ/ปรับปรุงโครงการ

- **ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทานสินค้าของประเทศไทยในอนาคต**

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในฐานะหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ให้ไทยภายใต้แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (พ.ศ. 2566-2570) มุ่งให้ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันประเทศไทยให้เป็นประตูการค้าสำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค ภายใต้ 5 แนวทาง

1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก
2) ยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าใน โซ่อุปทาน (Value Chain)
3) พัฒนาพิธีการศุลกากร การนำเข้า-ส่งออก และอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ
4) พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs)
5) ส่งเสริม การวิจัย พัฒนา นวัตกรรม บุคลากร และระบบติดตามผลด้านโลจิสติกส์

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ที่ประกอบด้วย 4 โหมดการขนส่งหลัก ประกอบด้วย

- การพัฒนาระบบราง อาทิ โครงการรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน (กำลังก่อสร้าง 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 1,380 กิโลเมตร) โครงการทางคู่สายใหม่ (เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ (323 กิโลเมตร) และบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม (355 กิโลเมตร) และโครงการอนาคต เช่น ขอนแก่น-หนองคาย เปิดใน พ.ศ. 2571
- การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 คาดเปิดท่าเทียบเรือ F1 (ใน พ.ศ. 2570) และ F2 (ใน พ.ศ. 2574)
- การพัฒนาการขนส่งทางอากาศ อาทิ อาคาร SAT-1 สนามบินสุวรรณภูมิ ทางวิ่งที่ 3 (รันเวย์ที่ 3) และอาคารผู้โดยสารหลักด้านทิศตะวันออก (ระยะ 2)
- การพัฒนาการขนส่งทางถนน ภายใต้แผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) รวม 21 สาย ระยะ 6,612 กิโลเมตร เปิดบริการแล้ว 3 สายหลัก เช่น M7 กรุงเทพฯ-บ้านฉาง M9 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ทางยกระดับอุตราภิมุข อยู่ระหว่างกำลังก่อสร้าง 3 สาย (M6 M81 และ M82) อยู่ระหว่างคัดเลือกเอกชนเพิ่ม (M9 ฝั่งตะวันตก) และอยู่ระหว่างศึกษาเพิ่มเติมอีก 3 สาย (M8 M5 M7 ส่วนต่อขยาย)

ใน พ.ศ. 2567 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีมูลค่ารวม 2,509.4 พันล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13.5 ต่อ GDP ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 1.3 โดยเป็นผลจากการหดตัวของการผลิตทั้งภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรม และการลงทุนภาคเอกชน รวมทั้งการอุปโภคบริโภคภาคเอกชนที่ชะลอตัวในช่วงปี 2567 และหากแบ่งสัดส่วนต้นทุนการขนส่งเป็นในโหมดการขนส่งต่าง ๆ จะเป็นทางถนนร้อยละ 42.8 ทางน้ำร้อยละ 23.8 และบริการเกี่ยวเนื่อง (เช่น Freight Forwarder บรรจุภัณฑ์ ตรวจสอบสินค้า เป็นต้น) ร้อยละ16.7

ทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการเพิ่มประสิทธิภาพโซ่อุปทาน ดำเนินการภายใต้ 4 แนวทางหลัก (1) ยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน (2) การปรับปรุงพิธีการศุลกากร (3) การพัฒนาศักยภาพ LSPs และ (4) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

บทบาทของสภาพัฒน์ฯ คือการเป็น “Think Tank” ที่ต้องช่วยหน่วยงานรัฐพิจารณาว่าโครงการที่ได้รับการเสนอนั้นมีความจำเป็นและสอดคล้องกับเป้าหมายการลดต้นทุนหรือไม่ รวมถึงมีส่งเสริมการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน และตรวจสอบความคุ้มค่าทางการเงิน รวมถึงการส่งเสริมแนวคิด Asset Monetization เพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานสร้างผลตอบแทนสูงสุด

- **มุมมองของผู้ส่งออกและเจ้าของสินค้าที่เป็นผู้ใช้บริการโลจิสติกส์เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์สนับสนุนการเป็นชาติการค้า เพื่อยกระดับ Supply Chain ของสินค้าหลักของไทย**

ภาคเอกชนและผู้ประกอบการเห็นตรงกันว่าการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานต้องยึดหลัก Demand First และต้องมั่นใจว่าระบบที่สร้างขึ้นมา ต้องใช้งานได้จริง (Functional) โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องความสะดวกและความรวดเร็ว ปัญหาหลักที่ผู้ใช้บริการประสบคือ

- **ต้นทุนแฝงและปัญหาความแออัด** ปัจจุบันการขนส่งทางถนนยังคงเป็นแกนหลัก แต่ประสบปัญหาการเชื่อมโยงเข้าสู่ท่าเรือ/ICD และปัญหาจราจรติดขัดขั้นวิกฤตที่ท่าเรือแหลมฉบัง ส่งผลให้เกิด

ต้นทุนแฝงจำนวนมาก และความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการต่อตารางการเดินรถไฟยังต่ำ หากปัญหาที่แหลมฉบังไม่ได้รับการแก้ไข อาจทำให้ผู้ส่งออกต้องรับภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นหลายหมื่นล้านบาทต่อปี

- **กฎระเบียบและ Mindset ของรัฐ** ผู้ประกอบการเรือและผู้ขนส่งทางบกเรียกร้องให้มีการจัดตั้ง “CD แบบบูรณาการ” หรือ Dry Port/Truck Terminal ที่รวมศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (Single Stop Inspection) ซึ่งปัจจุบันมาเลเซียและลาวมีแล้ว นอกจากนี้ ภาคเอกชนมองว่าการตั้ง KPI ของรัฐวิสาหกิจที่เน้นการทำรายได้เข้าคลัง ทำให้วิธีการบริหารจัดเก็บเงินสวนทางกับความสะดวกของเอกชน และขาดความกล้าหาญที่จะยกเลิกโครงการที่ไม่คุ้มค่า (Cut Loss) เมื่อสถานการณ์เปลี่ยน

สรุปการยกระดับที่มุ่งเน้นการพัฒนา “ระบบโลจิสติกส์ การค้า และความสามารถในการแข่งขันของประเทศ” โดยเน้น 3 แกนหลัก

1) ลดต้นทุนการดำเนินธุรกิจและโลจิสติกส์
2) ยกระดับประสิทธิภาพและนวัตกรรมในระบบส่งออก
3) สร้างโอกาสทางการค้าในตลาดโลก

- **มุมมองของผู้ประกอบการขนส่งทางถนนเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ รวมถึงปัญหาและอุปสรรคที่พบ**

ปัญหาและอุปสรรคหลักของผู้ประกอบการขนส่งทางถนน สามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

1) โครงสร้างพื้นฐานไม่ทั่วถึง ขาดการเชื่อมโยงถนนบางเส้นทางยังไม่ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะถนนเชื่อมท่าเรือ ท่ารถไฟ และด่านชายแดน รวมถึงเส้นทางขนส่งรอง ยังมีสภาพไม่เหมาะต่อรถบรรทุกขนาดใหญ่ และจุดเชื่อมต่อโหมด (Multimodal) เช่น ICD ศูนย์กระจายสินค้า สถานีราง มีจำนวนจำกัด ซึ่งทำให้มีการขนส่งข้ามโหมดทำได้ยาก

2) สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ยังจำกัด อาทิ พื้นที่ ลานพักรถบรรทุก/จุดพักสินค้า (Truck Rest Area) ไม่เพียงพอ คลังสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า ส่วนใหญ่กระจุกตัวในภาคกลางหรือรอบกรุงเทพฯ

3) ต้นทุนการดำเนินงานสูง เนื่องมาจากราคาน้ำมันและค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงรถสูง ค่าผ่านทางมอเตอร์เวย์และด่านต่าง ๆ มีหลายระดับ ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ทางถนนสูงกว่าทางราง/น้ำ รวมถึงขาดแรงจูงใจทางภาษีหรือสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ สำหรับการลงทุนในเทคโนโลยีและยานยนต์ประหยัดพลังงาน

4) ข้อจำกัดด้านกฎหมายและระเบียบ อาทิ ข้อจำกัดน้ำหนักบรรทุก/ความสูงรถ/เส้นทางวิ่ง ยังไม่ยืดหยุ่นกับลักษณะสินค้า กฎหมายรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์หรือรถลากจูง ต้องปรับแก้ให้ทันกับมาตรฐานสากล รวมถึงขั้นตอนใบอนุญาตและเอกสารทางราชการ ยังใช้เวลามาก แม้บางส่วนจะเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์แล้วก็ตาม

5) ขาดเทคโนโลยีและข้อมูลกลาง โดยผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็ก (SMEs) ส่วนใหญ่ ยังไม่ใช้ระบบติดตาม GPS / TMS / e-Tracking อย่างเต็มรูปแบบ และขาดระบบ เชื่อมโยงข้อมูลโลจิสติกส์แบบ Real-Time ระหว่างผู้ขนส่ง-ผู้ผลิต-ผู้รับ รวมถึงระบบ National Single Window (NSW) และ Port Community System (PCS) ยังไม่เชื่อมต่อครบทุกหน่วยงาน

6) ปัญหาด้านแรงงานและมาตรฐาน ปัจจุบันผู้ประกอบการขาดแรงงานขับรถบรรทุกที่มีทักษะและใบอนุญาตพิเศษ โดยมีแรงงานสูงอายุเพิ่มขึ้น และภาคขนส่งขาดคนรุ่นใหม่

7) ความยั่งยืนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งผู้ประกอบการขนาดเล็กส่วนใหญ่ ไม่สามารถลงทุนในรถขนส่งพลังงานสะอาด (EV/LNG/H_2) ขาดแรงจูงใจด้าน Green Logistics เช่น การลดภาษีสำหรับยานพาหนะคาร์บอนต่ำ รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานรองรับรถพลังงานทางเลือก (สถานีชาร์จ/เติมแก๊ส) ยังมีน้อย เป็นต้น

- **มุมมองของผู้ประกอบการของโซ่อุปทานสินค้าสำคัญของประเทศไทย (ทุเรียน) ที่ประสบปัญหาในการประกอบการธุรกิจ ทั้งด้านกฎระเบียบ การรับบริการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน (ทางบก ราง น้ำ) สิ่งอำนวยความสะดวก (ด่านพรมแดน) และการเจรจากับประเทศคู่ค้า**

ทุเรียนเป็นผลไม้ที่มีการส่งออกไปจีนถึงกว่าร้อยละ 95 และนิยมขนส่งทางบก ผู้ประกอบการประสบปัญหาจากมาตรการที่ประกาศอย่างเร่งด่วน เช่น การตรวจสารตกค้าง เป็นต้น ทำให้เกิดความล่าช้าในห่วงโซ่อุปทาน (ใช้เวลาเพิ่มขึ้น 3-5 วัน) และส่งผลกระทบต่อราคาสินค้าที่เน่าเสียง่าย (Perishable Goods) ผู้ประกอบการจึงเสนอให้มีการกำหนดโปรโตคอลล่วงหน้าและสร้างความโปร่งใสในการตรวจสอบคุณภาพสินค้า (เช่น โครงการ GAP Man เป็นต้น)

ปัญหาการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ ในแต่ละโหลดประกอบด้วย

- ทางบก (Road Transport) ถนนสายหลักในภาคตะวันออกและใต้ (เช่น จันทบุรี-ระยอง-ชุมพร เป็นต้น) มีการจราจรหนาแน่นในฤดูผลไม้ รวมถึงรถขนส่งผลไม้สดต้องรักษาอุณหภูมิ แต่ระบบไฟฟ้า/พลังงานรองรับไม่เพียงพอ
- ทางราง (Rail Transport) ปัจจุบัน การขนส่งผลไม้ทางรางยังใช้ได้น้อยมากเพราะไม่มีตู้เย็น (Reefer Container) เพียงพอ สถานีรถไฟขนส่งผลไม้ (เช่น มาบตาพุด-แหลมฉบัง เป็นต้น) ยังไม่เอื้อต่อสินค้าสด เนื่องจากการเปลี่ยนโหมดจากรถบรรทุก รถไฟ ยังใช้เวลานานด้วยเหตุผลที่กล่าวมาทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จึง ไม่เลือกใช้ราง เพราะไม่สามารถรักษาคุณภาพผลไม้ได้ตลอดเส้นทาง
- ทางน้ำ (Water Transport) ปัจจุบันการส่งออกทุเรียนส่วนใหญ่ไปจีนยังใช้เส้นทางทางบกผ่านชายแดนลาว-เวียดนาม มากกว่าทางเรือ เนื่องจากระยะเวลาขนส่งทางเรือยาว (5-7 วัน) ทำให้ทุเรียนสุกเสียก่อนถึงตลาด หากไม่มี Cold Chain ที่มีมาตรฐานสูง

- **ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมสัมมนา**

ผู้ร่วมสัมมนาเน้นย้ำว่าการยกเครื่องโลจิสติกส์ของไทยจำเป็นต้องมาจากการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน (Integration) อย่างเป็นรูปธรรม และต้องมีหน่วยงานที่เป็น “เจ้าภาพแท้จริง” หรือ “Think Tank” ที่มีอำนาจในการผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกระบวนความคิดดั้งเดิม (Mindset) และแก้ไขกฎระเบียบที่ซับซ้อน ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานให้เต็มที่

โดยสรุปการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทยจำเป็นต้องคำนึงทั้งความรู้เชิงเทคนิคและการบริหารจัดการที่เป็นระบบ (Hard Side) และความรู้เชิงจิตใจ การสื่อสาร และปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น (Soft Side)

ความรู้เชิงเทคนิคและการบริหารจัดการที่เป็นระบบเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ให้ตอบสนองกับความต้องการของผู้ใช้ จำเป็นต้องคำนึงถึงการออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เพื่อช่วยเสริมการปฏิบัติงานโลจิสติกส์ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของระบบการค้าโลก

ความรู้เชิงจิตใจ การสื่อสาร และปฏิสัมพันธ์กับผู้อื่น เป็นการปรับปรุงระเบียบปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงานของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโลจิสติกส์ การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศและหน่วยงานระหว่างประเทศ ความเพียงพอและคุณภาพบุคลากรของภาครัฐที่ปฏิบัติงาน ณ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์นั้น รวมทั้งการจัดเก็บข้อมูลเพื่อนำมาทำฐานข้อมูลขนาดใหญ่สำหรับการวิเคราะห์ความต้องการ การใช้ประโยชน์ ความคุ้มค่าฯ

รูปที่ 8.2-3 การเสวนาในหัวข้อ ยกเครื่องโลจิสติกส์สู่อนาคตโซ่อุปทานไทย

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก
การสัมภาษณ์เพื่อศึกษาห่วงโซ่อุปทานของสินค้าเป้าหมาย

ก-1 การสัมภาษณ์ผู้แทนสมาคมยางรถยนต์ไทย

การหารือในครั้งนี้มุ่งเน้นไปที่การประเมินโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาการผลิตในฤดูฝน การกระจายสินค้าและอุตสาหกรรมยานยนต์ นอกจากนี้ยังมีการวิเคราะห์ต้นทุนการผลิต ระบบโลจิสติกส์ และกระบวนการส่งออกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของอุตสาหกรรมยางรถยนต์ไทย

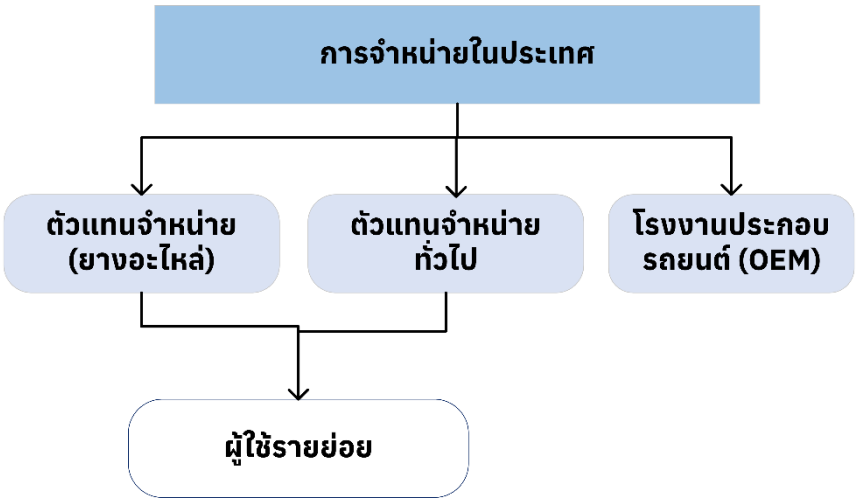
แหล่งเพาะปลูกยางพาราเพื่อนำมาแปรรูปเป็นยางรถยนต์จะอยู่ในพื้นที่ ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ โดยเฉพาะภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ ถือว่าเป็นแหล่งเพาะผลิตหลัก และมีโรงงานผลิตในพื้นที่จังหวัดระยอง ชลบุรี สระบุรี และนครปฐม ซึ่งโรงงานจะอยู่ใกล้กับจุดส่งออกและโรงงานผลิตรถยนต์ โดยประเภทยางรถยนต์ที่จำหน่ายจะมี 3 ประเภทหลัก คือ

- OE (Original Equipment) Tyre ยางที่ติดมากับรถจากโรงงานผู้ผลิต ซึ่งได้รับการพัฒนาและออกแบบมาให้เหมาะสมกับรถยนต์รุ่นนั้น ๆ โดยเฉพาะ เพื่อให้ได้ประสิทธิภาพการขับขี่สูงสุดตามที่ผู้ผลิตรถยนต์กำหนด ยางประเภทนี้จะใช้ในการประกอบรถยนต์คันใหม่
- RE Types (Replacement Equipment Tyre) คือ ยางทดแทนที่ใช้แทนยางติดรถจากโรงงาน (OE - Original Equipment) ซึ่งเป็นยางที่ผู้ใช้สามารถเลือกเปลี่ยนเองได้ตามความต้องการหลังจากใช้งานยางเดิมหมดอายุหรือเสื่อมสภาพ ซึ่งจะใช้ในการจำหน่ายทั่วไป
- ยางอะไหล่

สำหรับการจำหน่ายในประเทศประมาณร้อยละ 30 ขณะที่อีกร้อยละ 70 ถูกส่งออกไปยังตลาดต่างประเทศในส่วนของปริมาณการส่งออกจะขึ้นกับ FTA และนโยบายของบริษัท ซึ่งมีการแบ่งกลุ่มสินค้าที่ส่งออกออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ กลุ่มที่มีการส่งออกสูงและกลุ่มที่มีการส่งออกต่ำ ขึ้นอยู่กับขนาดและกลยุทธ์ของบริษัท บริษัทขนาดเล็กมักส่งออกสินค้าเกือบทั้งหมด ขณะที่บริษัทขนาดใหญ่มีสัดส่วนการขายในประเทศสูงกว่า การรวบรวมข้อมูลการส่งออกยังพบว่ามีความซับซ้อน ขึ้นอยู่กับนโยบายการค้าในแต่ละปี โดยประเด็นของการจำหน่ายและกระจายสินค้าในประเทศ และการส่งออกมีดังนี้

ประเด็นการจำหน่ายและกระจายสินค้าในประเทศ การจำหน่ายแผ่นยางรถยนต์ในประเทศประมาณร้อยละ 30 โดยการกระจายสินค้าจะจำหน่ายตั้งแต่โรงงานผลิตไปให้ตัวแทนจำหน่ายของบริษัท และกระจายสินค้าต่อไปยัง1) ขายผ่านตัวแทนจำหน่าย (ยางล้ออะไหล่) ทั้งที่เป็นตัวแทนของผู้ผลิตเอง 2) ตัวแทนจำหน่ายทั่วไปหรือร้านค้าปลีก และ 3) โรงงานประกอบรถยนต์ ดังรูปที่ ก-1 โดยการขนส่งจะใช้รถบรรทุก 6-10 ล้อ

ไม่มีการใช้รถคอนเทนเนอร์ ใช้การขนส่งแบบเดียวกันกับสินค้าเทกองทั่วไป ปัญหาการขนส่งยางพาราไปสู่โรงงาน คือ ปัญหายางเปียกในช่วงหน้าฝน โดยโรงงานหลายแห่งประสบปัญหาการผลิตในช่วงฤดูฝนเนื่องจากความชื้นสูง ซึ่งส่งผลให้วัสดุเสียหายและกระบวนการผลิตล่าช้า ปัญหาน้ำท่วมก็เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ทำให้การผลิตหยุดชะงัก



รูปที่ ก-1 รูปแบบการจำหน่ายยางรถยนต์ (ยางล้อ) ภายในประเทศ

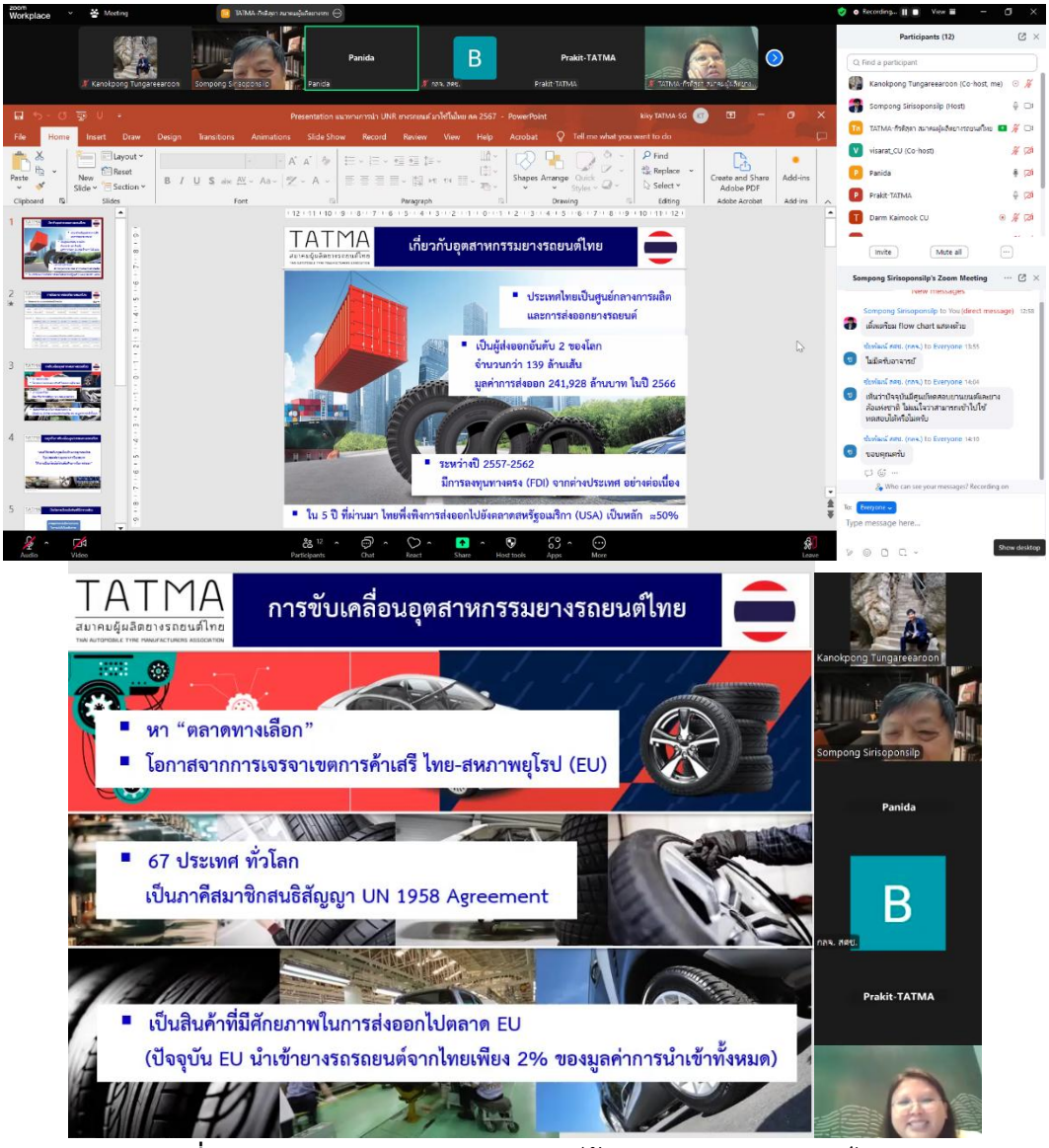
การส่งออกยางรถยนต์จะส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบังเป็นหลัก โดยบรรจุใส่คอนเทนเนอร์ โดยมีตลาดส่งออกที่ประเทศสหรัฐอเมริกา ทั้งนี้การส่งออกต้องผ่านพิธีการทางศุลกากร ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบคุณภาพของสินค้า มาตรฐานการผลิต และการปฏิบัติตามข้อกำหนดของประเทศปลายทาง นอกจากนี้กฎหมายของบางประเทศ เช่น อินโดนีเซีย กำหนดให้เจ้าหน้าที่รัฐต้องตรวจสอบสินค้าก่อนการส่งออก ซึ่งเป็นอุปสรรคสำคัญในการส่งสินค้าไปยังตลาดต่างประเทศ

หากพิจารณา**รูปแบบการขนส่งเพื่อกระจายสินค้าในประเทศและการส่งออกยางรถยนต์** พบว่า จะใช้รถบรรทุก 6-10 ล้อในการกระจายสินค้าในประเทศ และขนส่งไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อบรรจุใส่ตู้คอนเทนเนอร์แล้วส่งออก ในส่วนของการขนส่งทางรถไฟนั้น ผู้แทนสมาคมยางรถยนต์แห่งประเทศไทยเห็นว่า การขนส่งทางรถไฟเหมาะกับการกระจายสินค้าในประเทศมากกว่า แต่ถ้าใช้เพื่อการส่งออกจะมีความล่าช้าในการรอยกตู้จากรถไฟไปสู่เรือ ที่อาจจะต้องใช้เวลารอยกตู้มากกว่า 3 วัน ซึ่งเวลารอที่ยอมรับได้อยู่ที่ 2-3 วัน

จากการร่วมประชุมหารือกับ สมาคมผู้ผลิตยางรถยนต์ไทย แม้ว่าประเทศไทยจะมีโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการส่งออกสินค้า แต่ก็ยังคงเผชิญกับปัญหา เช่น ต้นทุนการผลิตสูง ข้อจำกัดด้านแรงงาน และข้อกำหนดทางกฎหมายที่เข้มงวด การแก้ไขปัญหาเหล่านี้ต้องอาศัยความร่วมมือจากทั้งภาครัฐและเอกชน และการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในอุตสาหกรรม เป็นต้น โดยปัญหาของอุตสาหกรรมยางรถยนต์ไทยมีปัญหาหลักอยู่ 2 ประเด็นคือ ต้นทุนการผลิต การพัฒนาเทคโนโลยีและมาตรฐานอุตสาหกรรมไทย โดยมีประเด็น ดังนี้

- ต้นทุนการผลิตสินค้าในประเทศไทยสูงกว่าบางประเทศ เช่น จีนและอินเดีย ทำให้ต้องมีการหาข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับการผลิตในประเทศอื่นเพื่อลดต้นทุน ทั้งนี้ การสั่งซื้อสินค้าจำนวนมากต้องคำนึงถึงต้นทุนการขนส่งและภาษีที่เกี่ยวข้อง
- การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และสินค้าอุตสาหกรรมอื่น ๆ ต้องดำเนินการตามมาตรฐานสากล เช่น UN และ ISO เพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้ ไทยกำลังพัฒนามาตรฐานสินค้าเพื่อให้สามารถส่งออกไปยังประเทศที่มีข้อกำหนดเข้มงวด เช่น ญี่ปุ่นและสหภาพยุโรป

สำหรับโอกาสทางการค้า พบว่า ตลาดอาเซียนเป็นตลาดที่มีศักยภาพสูงสำหรับอุตสาหกรรมไทย การส่งออกรถยนต์และสินค้ายานยนต์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์กำลังขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ความร่วมมือทางเศรษฐกิจภายในอาเซียนจะช่วยเพิ่มศักยภาพของอุตสาหกรรมไทยในการแข่งขันกับผู้ผลิตจากประเทศอื่น ๆ



รูปที่ ก-2 ภาพบรรยากาศการสัมภาษณ์ผู้แทนสมาคมยางรถยนต์ไทย

ก-2 การสัมภาษณ์ผู้แทนสมาคมผู้ผลิตไก่เพื่อส่งออกไทย (Thai Broiler Processing Exporters Association)

สมาคมผู้ผลิตไก่เพื่อส่งออก ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานควบคุมและให้บริการสำหรับผู้ผลิตและส่งออกเนื้อไก่จำนวนมาก สมาชิกสมาคมทั้งหมดเป็นผู้นำในการผลิตและส่งออกของไทยซึ่งมีประวัติอันยาวนานหลายสิบปีในอุตสาหกรรมไก่ เราเป็นที่รู้จักดีในฐานะผู้จัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ไก่ เกรดพรีเมี่ยมแก่ลูกค้าทั่วโลก ซึ่งในปัจจุบันทางสมาคมผู้ผลิตไก่เพื่อส่งออกยังไม่ได้ดำเนินศึกษาเกี่ยวกับห่วงโซ่ไก่ แต่ข้อมูลสามารถมีการศึกษาของหน่วยงานอื่น ๆ ที่ทำการวิจัยเกี่ยวกับห่วงโซ่อุปทานไก่แปรรูปอยู่จำนวนมาก

ผลิตภัณฑ์จากไก่ถือเป็นสัตว์เศรษฐกิจที่สร้างมูลค่ากับประเทศไทย รวมถึงเป็นแหล่งการจ้างงานที่สำคัญของประเทศโดยมีแรงงานในอุตสาหกรรมมากกว่า 100,000 ราย

แหล่งพื้นที่เลี้ยงไก่

บริษัทฟาร์มพ่อ-แม่พันธ์ไก่ในอุตสาหกรรม มีทั้งรายเล็กและรายใหญ่ ที่ทำการผลิตลุกพันธ์ไก่ โดยแบ่งเป็นสัดส่วนตามการเก็บข้อมูลสมาคม ออกเป็นฟาร์มอิสระเป็นสัดส่วน ร้อยละ 20 ฟาร์มของบริษัทรายใหญ่ ถือสัดส่วนการผลิตประมาณร้อยละ 80

ฟาร์มเลี้ยงการเลี้ยงไก่เนื้อส่วนใหญ่กระจุกตัวใกล้แหล่งพื้นเพาะปลูกข้าวโพด ประกอบด้วย จังหวัดลพบุรีมากที่สุด รองลงมาคือ กาญจนบุรี ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครราชสีมา และปราจีนบุรี

การขนส่งดำเนินจากฟาร์มไปยังโรงฆ่าสัตว์แบ่งออกเป็น (1) การขนส่งของฟาร์มของบริษัทขนาดใหญ่ส่วนใหญ่จะกระจายตัวอยู่ในภาคกลางมีรถบรรทุกขนส่งของบริษัทซึ่งเป็นรถบรรทุก 6 ล้อ ถึง 10 ล้อ ในขนส่งเป็นของตนเอง และ (2) ในส่วนของฟาร์มอิสระที่มีเกษตรกรเป็นผู้เลี้ยงซึ่งกระจายตัวอยู่ในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยจะดำเนินการขนส่งโดยรถกระบะหรือรถบรรทุกขนาดเล็กของเจ้าของฟาร์ม

การขนส่งทางถนนทั้งหมด โดยใช้รถบรรทุกคอก รถกระบะหรือรถบรรทุกของเจ้าของฟาร์ม ซึ่งฟาร์มเลี้ยงไก่จะมีระยะทางไม่ไกลจากโรงฆ่าสัตว์ที่ได้มาตรฐาน และดำเนินการในช่วงกลางดึก เพื่อไม่ให้ไก่เกิดความเครียด

โดยการขนส่งต้องทำการขออนุญาตเคลื่อนย้ายสัตว์ปีก จากกรมปศุสัตว์ก่อนทุกครั้ง ซึ่งสามารถขอผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้ โดยขั้นตอนการดำเนินงานขออนุญาตไม่ซับซ้อนและสะดวกสบายต่อผู้ประกอบการ

โรงงานฆ่าสัตว์

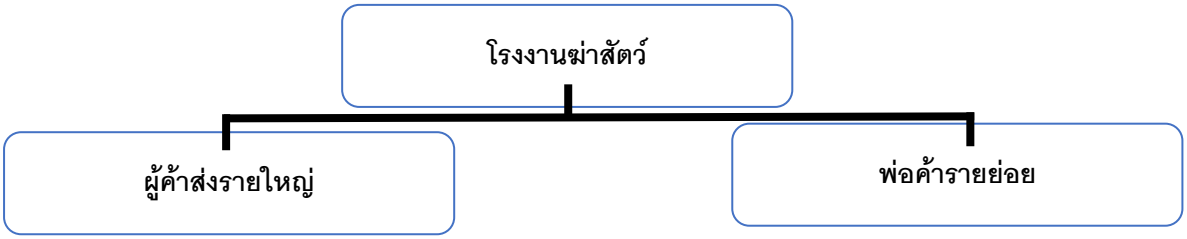
โรงงานฆ่าสัตว์ของบริษัทขนาดใหญ่ที่ดำเนินการเพื่อการส่งออกอยู่ในบริเวณ อาทิ โรงฆ่าสัตว์ในเขตบางนาของบริษัทในเครือ C.P. Group และโรงฆ่าสัตว์ในเขตหนองแขมของสหฟาร์ม

โรงงานฆ่าสัตว์ส่วนใหญ่ที่ดำเนินการอย่างถูกต้อง เนื่องจากมีการควบคุมและกำกับอย่างดีจากหน่วยงานกรมปศุสัตว์ ทำให้โรงงานฆ่าสัตว์เถื่อนมีน้อย โดยปัจจุบันมีโรงงานฆ่าสัตว์สำหรับการส่งออกที่ถูกกฎหมายจำนวน 34 โรงงาน

รูปแบบการจัดจำหน่าย

การจัดจำหน่ายไก่สด ส่วนใหญ่จะจำหน่ายในประเทศ เป็นช่องทางเพื่อการส่งออกเพิ่งเริ่มมีการส่งออกหลังจากหยุดการจำหน่าย 8 ปี

สำหรับการจัดจำหน่ายไก่สดในประเทศซึ่งเป็นลูกค้าประจำ แบ่งออกเป็น



สำหรับรูปแบบการขนส่งสินค้าประเภทไก่สด โดยส่วนมากพ่อค้ารายย่อยจะมีการใช้รถกระบะที่ใส่น้ำแข็งแช่ไก่ในการขนส่ง ในส่วนของผู้ค้าส่งรายใหญ่จะมีตู้เป็นห้องแช่เย็นบนรถบรรทุกในการขนส่ง ทั้งนี้ยังไม่สามารถระบุการกระจ่ายตัวของพ่อค้ารายย่อยจากที่รับตรงจากโรงงานฆ่าสัตว์

การจัดจำหน่ายไก่แปรรูป มีการจัดจำหน่ายทั้งต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ สัดส่วนการส่งออกของบริษัทรายใหญ่ ประกอบด้วย บริษัทสหฟาร์ม บริษัทซีพี บริษัทเบทาโก ตามลำดับ โดยประเทศคู่ค้าที่สำคัญ เช่น ญี่ปุ่น เยอรมนี เกาหลีใต้ และจีน เป็นต้น ซึ่งในแต่ละปีมีปริมาณการส่งออกมากกว่า 100,000 ตันต่อปี โดยไก่แปรรูปของประเทศไทยซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้รับการยอมรับจากประเทศคู่ค้าทำให้ไก่แปรรูปกลายเป็นผลิตภัณฑ์ส่งออกหลักของอุตสาหกรรมนี้จนถึงปัจจุบัน อีกทั้ง ไก่แปรรูปยังเป็นผลิตภัณฑ์ที่สามารถแปรรูปเป็นอาหารสัตว์เพื่อการส่งออกไปยังต่างประเทศได้อีกด้วย

โดยบรรจุภัณฑ์ที่ใช้ในการขนส่งสำหรับไก่ แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ไก่สดบรรจุในถุง และไก่แปรรูปบรรจุในกล่อง

ระบบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก

ขั้นตอนการส่งออกไก่และเป็ดสด แช่เย็น แช่แข็ง มีกฎหมายการขอใบอนุญาตทำการค้าซากสัตว์ส่งต่างประเทศ ประกอบด้วยเอกสาร การขอใบอนุญาตนำสัตว์และซากสัตว์ออกนอกราชอาณาจักร (แบบ ร.9) การขอใบอนุญาตทำการค้าซากสัตว์ส่งต่างประเทศ (แบบ ร.10) หนังสือรับรองสุขภาพสัตว์ (Health Certificate) การขอใช้เครื่องหมายรับรองฮาลาล (เฉพาะส่งออกไปประเทศที่นับถือศาสนาอิสลาม) รวมถึงการดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งอาจมีปัญหาดังนี้

- ในขั้นตอนการขอแบบ ร.9 และแบบ ร.10 มีความซ้ำซ้อน เนื่องจาก การขอแบบ ร.10 จำเป็นต้องแบบ ร.9 และหนังสือรับรองสุขภาพสัตว์ (Health Certificate) ก่อน ซึ่งในขั้นตอนขอแบบ ร.9 และ ร.10 เป็นของหน่วยงานเดียวกันควรดำเนินการพร้อมกันเพื่อลดขั้นตอนความซ้ำซ้อนของผู้ประกอบการ ลดต้นทุน

ของผู้ประกอบการ รวมถึงการขอใบอนุญาตนำสัตว์และซากสัตว์ออกนอกราชอาณาจักร (แบบ ร.9) ที่มีการปิดตู้คอนเทนเนอร์แล้ว ดังนั้น ขั้นตอนนี้จึงไม่มีความสำคัญกับกับกระบวนการส่งออกไก่และมีความซ้ำซ้อนกับขั้นตอนการขอแบบ ร.10 อีกด้วย

- ปัญหาความล่าช้าการรายงานผล Health Certificate ส่วนใหญ่ใช้เวลาถึง 7 วัน ซึ่งในการพิจารณาผลควรรู้ผลการตรวจโรคอาจใช้เวลาประมาณ 2 – 3 วัน เท่านั้น

ในด้านของการตรวจสินค้าไก่แปรรูป ส่วนใหญ่ใช้การสุ่มตรวจ ผ่านตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 เมตร ณ ด่านท่าเรือแหลมฉบังทั้งหมด โดยไม่ผ่านทางด่านเชียงของแล้วในปัจจุบัน

ปัจจุบันการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ไม่ขาดแคลนในการขนส่ง โดยมีต้นทุนค่าขนส่งประมาณ 1,000 – 3,000 เหรียญสหรัฐต่อตู้ แล้วแต่ระยะทางของการเดินทาง

แนวโน้มในการส่งออกในอนาคต

บริษัทในอุตสาหกรรมไก่แปรรูปประเทศไทยมีความพยายามที่จะเปิดตลาดการส่งออกใหม่ เช่น ฟิลิปปินส์ และยุโรป เป็นต้น โดยด้านคู่แข่งที่สำคัญของประเทศไทย คือ ประเทศบราซิล ที่อาจมีจำนวนการส่งออกมากกว่าแต่ในด้านคุณภาพและมาตรฐานอาจยังน้อยกว่าประเทศไทย ส่วนในประเทศเวียดนามอุตสาหกรรมไก่ที่ส่งออกยังอาจไม่ได้รับมาตรฐานจากต่างประเทศที่มีมาตรฐานสูงในปัจจุบัน

อุปสรรคที่ประเทศไทยอาจต้องเผชิญของไทย คือ ต้นทุนวัตถุดิบเกี่ยวกับอาหารสัตว์ที่มีอัตราเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้ค่าอาหารสัตว์สูงขึ้นส่งต่อเกษตรกรที่ต้องแบกรับภาระที่สูงขึ้น

รูปที่ ก-3 ภาพบรรยากาศการสัมภาษณ์ผู้แทนสมาคมผู้ผลิตไก่เพื่อส่งออก (Thai Broiler Processing Exporters Association)

ก-3 การสัมภาษณ์ผู้แทนสมาคม Thai Sugar Millers

อุตสาหกรรมน้ำตาลของไทยได้รับการบริหารจัดการผ่านองค์กรกลางที่จัดตั้งขึ้นเพื่อประสานงานระหว่าง 3 สมาคมหลักที่เกี่ยวข้องกับการผลิตและส่งออกน้ำตาล สำหรับรายได้หลักของ Thai Sugar Mills มาจากการเก็บค่าสมาชิกจากโรงงานน้ำตาลทั่วประเทศ (มีประมาณ 57 โรงงาน) โดยโครงสร้างการเก็บค่าสมาชิกถูกกำหนดตามสัดส่วนปริมาณอ้อยที่โรงงานน้ำตาลผลิตได้

ในส่วนของการการบริหารจัดการกลุ่มโรงงานและการส่งออกน้ำตาลของไทยเผชิญกับความท้าทายหลายประการ ทั้งการเก็บเกี่ยวอ้อยที่ต้องใช้แรงงานจำนวนมาก รวมถึงปัจจัยด้านราคาส่งออก อย่างไรก็ตามมีการตั้งสมาคมโรงงานขึ้นเพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในกลุ่มผู้ผลิตและส่งเสริมความร่วมมือในการบริหารจัดการซัพพลายเชน โดยมีตัวแทนจากกลุ่มโรงงานน้ำตาลทราย ได้แก่ ไทยอุดร โคราช วังขนาย และมิตรผล

กระบวนการผลิตน้ำตาล

ทั้งนี้ การซื้อขายอ้อยเพื่อเข้าโรงงานน้ำตาลจะเป็นการซื้อในลักษณะของการทำสัญญาระหว่างโรงงานน้ำตาลกับชาวไร่อ้อย โดยการขนส่งจะอาศัยรถบรรทุกจากโรงงานเข้าไปรับผลผลิต โดยบรรทุกได้ 35 ตันต่อคัน เป็นไปตามพระราชบัญญัติทางหลวง และบางครั้งอาจจะมีกรณีที่ชาวไร่อ้อยนำไปขายบริเวณหน้าโรงงานน้ำตาล ซึ่งการจัดการรูปแบบนี้ส่งผลให้เกิดปัญหารถบรรทุกแออัดหน้าโรงงาน

สำหรับการคัดกรองอ้อยของโรงงานน้ำตาลจะมีเจ้าหน้าที่ตรวจสอบและวัดค่าความเข้มข้นของน้ำตาลในอ้อย (Commercial Cane Sugar) ซึ่งเป็นตัวชี้วัดคุณภาพของอ้อยที่นำมาใช้ในกระบวนการผลิต โดยค่าของ CCS มีผลต่อปริมาณน้ำตาลที่สามารถสกัดออกมาได้จากอ้อยหนึ่งตัน ยิ่งค่า CCS สูง โรงงานสามารถผลิตน้ำตาลได้มากขึ้น ดังนี้

- อ้อยที่มีค่า CCS 13-15 ถือว่ามีคุณภาพสูง สามารถผลิตน้ำตาลได้มาก
- อ้อยที่มีค่า CCS 10-12 ถือว่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน
- อ้อยที่มีค่า CCS ต่ำกว่า 10 อาจถูกปรับราคาหรือนำไปใช้ผลิตน้ำตาลทรายดิบแทน

สำหรับโรงงานน้ำตาลในประเทศไทยเอง ต้องการอ้อยจำนวนมากเพื่อการผลิตต่อเนื่อง การแข่งขันในการจัดหาอ้อยจากเกษตรกรเป็นอีกหนึ่งความท้าทาย นอกจากนี้โรงงานต้องเผชิญกับปัญหาเรื่องเงินทุนและโควตาการผลิตน้ำตาลที่ยังมีข้อจำกัด การวิเคราะห์สัดส่วนอ้อยที่เข้าสู่โรงงานและ กระบวนการตรวจสอบคุณภาพเป็นปัจจัยสำคัญในการจัดการต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต

ในส่วนของกระบวนการผลิตน้ำตาลนั้นจะได้ผลผลิตออกมาสองส่วนหลัก ๆ คือ น้ำตาลทรายดิบ[1] และน้ำตาลทรายขาว โดยจะมีบางส่วนออกมาเป็นกากน้ำตาล ซึ่งมีปริมาณ 30-35 กิโลกรัมต่อตันอ้อย และ

[1] มักจะผลิตใน “ฤดูหีบ” ในส่วนของ “ฤดูปิดหีบ” จะผลิตน้ำตาลทรายขาวก่อน ค่อยละลายเป็นน้ำตาลทรายดิบ

กากน้ำตาลเหล่านี้จะถูกนำไปผลิตเอทานอล (Ethanol)[2] ทั้งนี้ ในกรณีของกากน้ำตาลไม่มีการส่งออก เนื่องจากกำลังการผลิตในประเทศไม่เพียงพอ และมีการนำเข้าจาก สปป.ลาว

รูปแบบการขนส่งเพื่อการส่งออก

รูปแบบการขนส่งน้ำตาลจะขึ้นอยู่กับลักษณะของน้ำตาลที่เป็น น้ำตาลทรายดิบ หรือ น้ำตาลทรายขาว โดยในกรณีของน้ำตาลทรายดิบ จะขนส่งในลักษณะเทกอง ซึ่งจะพึ่งพาการใช้รถบรรทุกเป็นหลัก โดยเฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ก่อนนำสินค้าไปที่ท่าเรือแหลมฉบังเพื่อทำการส่งออกไปประเทศปลายทาง ในกรณีของการขนส่งน้ำตาลทรายดิบแบบเทกองโดยใช้รูปแบบการขนส่งทางเรือ โดยส่วนมากแหล่งผลิตจะอยู่ที่ภาคเหนือและภาคตะวันออก ซึ่งในกรณีของภาคเหนือสินค้าเหล่านี้จะถูกขนส่งไปที่โกดังคลังสินค้าที่จังหวัดอ่างทองหรือจังหวัดอยุทธยา แล้วจึงขนส่งต่อไปที่ท่าเรือเกาะสีชัง และท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงท่าเรือกรุงเทพเพื่อทำการส่งออกต่อไป สำหรับกรณีของภาคตะวันออกนั้นจะขนส่งไปที่ท่าเรือเกาะสีชัง และท่าเรือแหลมฉบังเพื่อทำการส่งออกต่อไป ทั้งนี้ปัญหาของการขนส่งน้ำตาลทรายดิบทางเรือคือ ฤดูกาลที่ส่งผลต่อปริมาณน้ำในแม่น้ำ

สำหรับรูปแบบการขนส่งน้ำตาลขาว โดยส่วนมากใช้รถบรรทุกในการขนส่ง โดยจะบรรจุในลักษณะของกระสอบบรรจุขนาด 100 กิโลกรัม แล้วบรรจุใส่ตู้คอนเทนเนอร์ก่อนทำการกระจายสินค้า และทำการขนส่งเพื่อการส่งออก

ระบบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก

กระบวนการเอกสารสำหรับพิธีการส่งออกน้ำตาลนั้น เป็นการใช้ระบบออนไลน์ในการแจ้งเอกสารและปริมาณน้ำตาลที่จะส่งออกไปยังคลังสินค้าของท่าเรือ จึงไม่มีปัญหาในเรื่องของเอกสารสำหรับการส่งออก

ในส่วนของการกำกับมาตรฐานน้ำตาลเพื่อการส่งออก ประเทศปลายทางที่นำเข้าน้ำตาลจากไทยจะส่งผู้ตรวจสอบ มาตรวจสอบสินค้าที่โรงงาน โดยกระบวนการผลิตและมาตรฐานการผลิตต้องเป็นไปตามประเทศปลายทางที่นำเข้ากำหนด ซึ่งกระบวนการรรับรองมาตรฐานจากประเทศปลายทางนี้มีหน่วยงานภาครัฐของประเทศไทยเข้ามาเกี่ยวข้อง

สรุปสัมภาษณ์สมาคม Thai Sugar Millers

โครงสร้างพื้นฐานที่รองรับอุตสาหกรรมน้ำตาล ได้แก่ ถนน และท่าเรือ ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการกระจายสินค้าไปยังตลาดทั้งในและต่างประเทศ มีการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน และแนวทางปรับปรุงระบบให้มีความสามารถรองรับปริมาณสินค้าได้มากขึ้น โดยเน้นการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มศักยภาพการส่งออก ในอดีต การเดินทางระหว่างประเทศของอุตสาหกรรมน้ำตาลไทยจำกัดอยู่ที่ 7 ประเทศ เช่น สิงคโปร์และมาเลเซีย เป็นต้น ปัจจุบันสามารถขยายการค้าขายไปยัง 10 ประเทศ โดยมีการส่งออกน้ำตาล

[2] โรงงานที่ผลิตเอทานอลที่ใช้กากน้ำตาลในการผลิตประมาณร้อยละ 70 และโรงงานอีกร้อยละ 30 ใช้มันสำปะหลังในการผลิต โดยโรงงานมีกำลังการผลิต 7-8 ล้านลิตรต่อวัน แต่สามารถผลิตจริงได้เพียง 3 ล้านลิตรต่อวัน

ผ่านท่าเรือกรุงเทพเป็นหลัก การขยายตลาดและช่องทางขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของอุตสาหกรรมน้ำตาลไทยในตลาดโลก

ทั้งนี้ ราคาน้ำตาลในประเทศไทยถูกกำหนดโดยนโยบายภาครัฐ ซึ่งมีผลต่อการผลิตและการส่งออก การกำหนดราคาอ้อยและน้ำตาลต้องคำนึงถึงต้นทุนของเกษตรกรและอุตสาหกรรมการผลิต นอกจากนี้ การสนับสนุนจากภาครัฐ อาทิ การให้เงินช่วยเหลือเกษตรกรและการส่งเสริมการใช้พลังงานจากชีวมวล เป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยรักษาความมั่นคงของอุตสาหกรรม

สำหรับตลาดน้ำตาลของไทยแบ่งออกเป็น 3 กลุ่มหลัก ได้แก่ การจำหน่ายภายในประเทศ การส่งออกไปยังตลาดโลก และการขายให้กับอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อาทิ อุตสาหกรรมเครื่องดื่ม ปัจจัยที่มีผลต่อตลาดน้ำตาล ได้แก่ นโยบายของรัฐบาล ความต้องการในตลาดจีน และการแข่งขันกับผู้ผลิตรายอื่น อาทิ บราซิลและอินเดีย การเปลี่ยนแปลงด้านภาษีและมาตรการกีดกันทางการค้าก็เป็นปัจจัยที่ต้องจับตามอง

รูปที่ ก-4 ภาพบรรยากาศการสัมภาษณ์ผู้แทนสมาคม Thai Sugar Millers

ก-4 การสัมภาษณ์ผู้แทนสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (The Thai Automotive Industry Association)

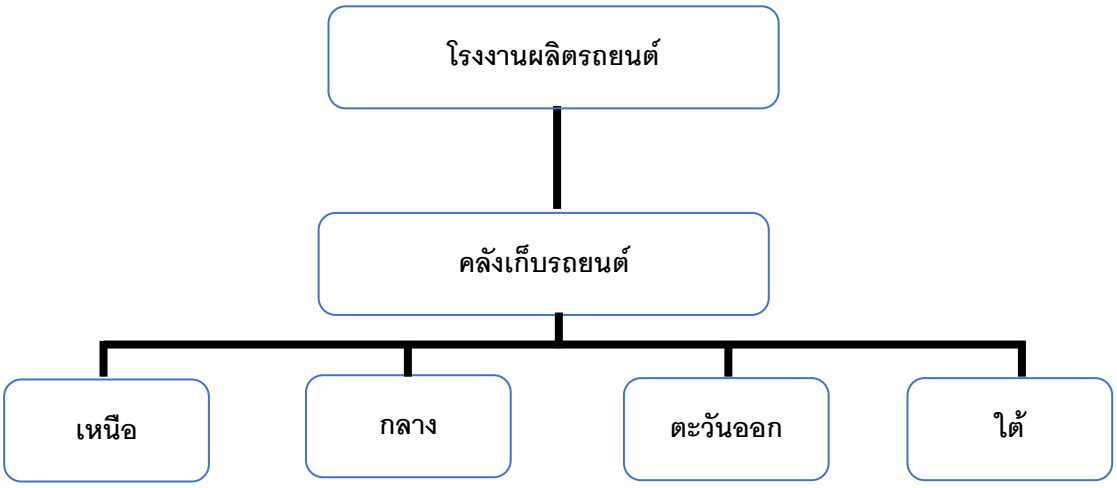
สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย มีบทบาทในการส่งเสริมพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นสื่อกลางในการเชื่อมโยงระหว่างสมาชิก และองค์กรที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ ทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงการมีส่วนร่วมในการนำเสนอนโยบาย วางแผนดำเนินงานร่วมกับภาครัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการลดปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานอุตสาหกรรมยานยนต์

การขนส่งชิ้นส่วนยานยนต์

การจัดส่งส่วนใหญ่เป็นการจัดส่งแบบ Milk Run ที่รถขนส่ง 1 คันจะทยอยรับชิ้นส่วนจากผู้ผลิตหลายราย เพื่อรวมนำส่งไปยังโรงงานในคันเดียวกัน ทำให้สามารถขนส่งชิ้นส่วนแต่ละชิ้นในแต่ละเที่ยวเป็นจำนวนไม่มาก รองรับการผลิตแบบ Just in Time ในส่วนนี้ใช้รถบรรทุก 6 ล้อ หรือ 10 ล้อ หรืออาจเป็นรถเทรลเลอร์บรรทุกรถยนต์ในส่วนของชิ้นส่วนตัวถัง ในการบรรทุกชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อนำมาประกอบเป็นรถยนต์ 1 คัน โดยมีแหล่งผลิตอยู่ใกล้กับโรงงานประกอบรถยนต์แถบพื้นที่กรุงเทพฯ ชลบุรี ระยอง สมุทรปราการ และอยุธยา เพื่อความสะดวกในการเดินทางขนส่งไปยังโรงงานประกอบรถยนต์ของบริษัทรถยนต์ต่าง

การดำเนินการขนส่งสำหรับรถยนต์ที่จำหน่ายในประเทศ

การดำเนินการขนส่งไปยังศูนย์จำหน่ายต่าง ๆ ทั่วประเทศไทยจะขนส่งผ่านรถเทรลเลอร์บรรทุกรถยนต์ (Car carrier trailer) หรือรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ โดยระยะทางและเส้นทางการเดินทางจะมีการสำรวจเพื่อกำหนดเส้นทางที่ชัดเจนแล้ว เพื่อไม่ให้รถที่มีความเกิดปัญหาติดขัดเรื่องความสูงและขนาดน้ำหนักของรถบรรทุก ค่าขนส่งเหล่านี้บริษัทรถยนต์ได้ว่าจ้างผู้ประกอบการขนส่งในการดำเนินงานทั้งหมด โดยมีค่าขนส่งอยู่ที่ประมาณ 4,000 – 6,000 บาทต่อรถ 1 คัน ซึ่งรถเทรลเลอร์บรรทุกรถยนต์ 1 คัน สามารถบรรทุกได้ 8 - 12 คัน โดยรถทุกคันต้องมีการตรวจสอบและขอใบกำกับการขนย้ายเป็นรายคัน



สำหรับปัญหาที่พบในการดำเนินการขนส่งรถยนต์ในประเทศเพื่อจำหน่าย ประกอบด้วย

- รถเทรลเลอร์บรรทุกรถยนต์มีปัญหาเรื่องกฎหมายระเบียบความสูงและน้ำหนักที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ออกมาไม่สอดคล้องกับการปฏิบัติงานของรถเทรลเลอร์บรรทุกรถยนต์ที่วิ่งบนถนนของประเทศไทยทำให้การใช้งานรถประเภทนี้ผิดกฎหมายและถูกจับปรับเป็นประจำ รวมถึงในช่วงเทศกาลที่อาจมีป้ายพิเศษติดบนสะพานที่พาดผ่านถนนทำให้รถเทรลเลอร์บรรทุกรถยนต์ที่สูงเกินอยู่แล้ว ยิ่งไม่สามารถขับรถผ่านในเส้นทางนั้น ๆ ไปได้ ซึ่งเป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการขนส่งรถยนต์ภายในประเทศมาอย่างยาวนาน

- กฎหมายเกี่ยวกับการบรรทุกรถยนต์หลายชนิด ที่มีประกาศระเบียบในการห้ามไม่ให้ขนส่งรถยนต์หลายชนิดในการขนรถเทรลเลอร์บรรทุกรถยนต์

- ปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินการบรูณาการภาครัฐ เกี่ยวกับระบบ single window ที่ใช้อยู่ยังไม่ราบรื่นเท่าที่ควร

- ปัญหาเกี่ยวกับการทับซ้อนของกฎหมายในแต่ละหน่วยงานที่ไม่เหมือนกัน อาทิ ประกาศกฎระเบียบความสูงของรถยนต์บนท้องถนนที่แต่ละหน่วยงานมีความแตกต่าง ทั้งบรรทุกได้สูงไม่เกิน 3.8 หรือ 4 เมตร จากพื้นทาง รวมถึงปัญหาน้ำหนักในการบรรทุก

- ด้านการใช้รถไฟในการขนส่งรถยนต์เป็นไปได้ยาก เนื่องจาก ต้นทุนในการขนส่งที่สูง และการเชื่อมโยงกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ ที่มีความไม่ต่อเนื่อง

การส่งออกรถยนต์

บริษัทรถยนต์ส่วนใหญ่ที่ดำเนินการส่งออกจะมีคลังเก็บรถยนต์สำหรับการส่งออกอยู่ใกล้บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี โดยประเทศส่งออกที่สำคัญ เช่น ออสเตรเลีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม อินโดนิเซีย ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และซาอุดิอาระเบีย เป็นต้น ซึ่งประเภทของรถที่ทำการส่งออกมากที่สุด คือ รถกระบะ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 70 ของการส่งออกรถยนต์ทั้งหมดของประเทศไทย

ปัญหาเกี่ยวกับการขนส่งผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

- ปัญหาสำคัญอยู่ที่บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ที่มีข้อจำกัดหลายอย่างเกี่ยวกับการจัดการพื้นที่ที่ทำให้รถยนต์อาจเกิดความเสียหาย อาทิ ปัญหาดอกหญ้าติดตัวรถ คลังสินค้าอันตรายติดอยู่ใกล้กับคลังรถยนต์ ซึ่งประเทศปลายทาง เช่น ออสเตรเลียจัดให้ดอกหญ้า ได้แก่ ดอกธูปฤาษี หญ้าดอกแดง หญ้าคา หญ้าพง และดอกสาบเสือเป็นเมล็ดวัชพืชกักกันในบัญชีรายชื่อพืชต้องห้ามนำเข้าของออสเตรเลียทำให้ออสเตรเลียต้องเพิ่มมาตรการเข้มงวดในการควบคุมรถยนต์นำเข้าทุกเที่ยว โดยบังคับให้ล้างทำความสะอาดเพื่อกำจัดเมล็ดวัชพืชออกให้หมดก่อนจึงจะอนุญาตให้เข้าได้ เป็นต้น ทำให้ผู้ประกอบการต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายสูงขึ้นและเสียเวลาในการส่งมอบรถยนต์ด้วย

- ปัญหาการขับรถยนต์ที่ไม่มีป้ายทะเบียนบนถนนในพื้นที่เขตท่าเรือ เพื่อส่งรถจากลานจอดไปยังท่าเรือ ซึ่งไม่ถูกต้องตามกฎหมาย เพราะเจ้าหน้าที่ถือว่าถนนในพื้นที่เขตท่าเรือเป็นถนนสาธารณะ

- รวมถึงปัญหาความแออัดและไม่เพียงพอสำหรับการส่งออกและนำเข้าของท่าเทียบเรือ Roll-on Roll-off ในท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากในปัจจุบันมีเพียงท่าเทียบ A5 (รูปที่ 4.3-24) ที่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ถึง 80,000 DWT และมีพื้นที่จอดเพียงพอต่อการนำรถขึ้น-ลงเรือบรรทุก

ทั้งนี้ จากการสัมภาษณ์ผู้แทนสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย พบว่า ในขั้นตอนการส่งออกผู้ประกอบไม่ติดปัญหาหรือมีอุปสรรคด้านเอกสารการขนส่งดังที่กล่าวมาทั้งหมด

แนวโน้มสถานการณ์ยานยนต์ในอนาคต

- ในปัจจุบันอุตสาหกรรมรถยนต์อยู่ในช่วงเปลี่ยนผ่านในหลากหลายอย่าง อาทิ การลงทุน การจัดการภาษี เทคโนโลยี ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมอาจมีความผันผวนและรวดเร็ว

- การลงทุนในอุตสาหกรรมต่าง ๆ เกี่ยวกับยานยนต์จากประเทศจีนที่เข้ามาในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น

- การสร้างพันธมิตร เครือข่ายระหว่างบริษัทรถยนต์ชั้นนำของโลก เพื่อเพิ่มการผลิตและยอดจัดจำหน่ายให้เทียบเท่าบริษัทรายใหญ่ ๆ

- นโยบายและกฎหมายเกี่ยวกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่ทั้งโลกหันมาสนใจมากยิ่งขึ้น

รูปที่ ก-5 ภาพบรรยากาศการสัมภาษณ์ผู้แทนสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (The Thai Automotive Industry Association)

ก-5 การสัมภาษณ์ผู้แทนสมาคมทุเรียนไทย

พื้นที่เพาะปลูกทุเรียนโดยส่วนมากอยู่ในภาคตะวันออกโดยเฉพาะจังหวัดจันทบุรี คิดเป็นร้อยละ 30-40 ของพื้นที่เพาะปลูกทุเรียนทั้งหมด ในกรณีของกลุ่มพื้นที่เพาะปลูกใหม่ยังมีไม่มากนัก แต่มีการขยายตัวในบางพื้นที่โดยเฉพาะจังหวัดกาญจนบุรีและศรีษะเกษที่มีการขยายพื้นที่เพาะปลูกเพิ่มขึ้น

พื้นที่เพาะปลูกและแหล่งผลิต

สำหรับฤดูผลผลิตของภาคใต้และภาคตะวันออกจะอยู่คนละช่วงกัน โดยทุเรียนภาคตะวันออกจะเริ่มให้ผลผลิตและเก็บเกี่ยวในช่วงเดือนมีนาคม-มิถุนายน ในส่วนของทุเรียนภาคใต้จะออก 2 ช่วง คือช่วงเดือนมิถุนายน และเดือนกันยายน ซึ่งในช่วงนี้จะตรงกับทุเรียนของประเทศเวียดนาม และปัจจัยด้านฤดูกาลและสภาพอากาศเป็นตัวแปรสำคัญที่ส่งผลต่อความต่อเนื่องของผลผลิต

ทั้งนี้ แหล่งน้ำที่ใช้งานอยู่ยังไม่เหมาะสม ส่งผลให้มีการวางแผนหาแหล่งน้ำใหม่ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยพิจารณาปัจจัยด้านทำเลที่ตั้ง ความสะดวกในการเข้าถึง และผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม

การจำหน่ายและกระจายสินค้า

ในส่วนของรูปแบบการจำหน่ายทุเรียนในประเทศ ล้งจะทำการรวบรวมสินค้าจากเกษตรกรแล้วคัดขนาดทุเรียนที่หน้าสวน โดยรถที่ใช้ในการขนส่งจากสวนไปที่ล้ง จะใช้รถกระบะแบบคอกแล้วจำหน่ายทุเรียนให้โรงงานแปรรูป และกระจายทุเรียนสดไปที่ตลาดไท เพื่อกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคอื่นในประเทศ

กรณีทุเรียนแช่แข็ง

สำหรับการแปรรูปทุเรียน จะทำในลักษณะทุเรียนแช่แข็ง (ผลิตมากในจังหวัดชุมพร) แล้วส่งไปจำหน่ายที่ตลาดกลาง ทั้งนี้ แนวโน้มการผลิตทุเรียนแช่แข็งมีแนวโน้มลดลง เนื่องจากมีการแข่งขันสูงจากประเทศเวียดนาม อีกทั้งประเทศเวียดนามมีการพัฒนาการแปรรูปทุเรียนแช่แข็งตลอด เนื่องจากในอดีตประเทศเวียดนามไม่สามารถส่งออกทุเรียนสดไปยังประเทศจีนได้ จึงต้องส่งออกในลักษณะทุเรียนแช่แข็งแทน อีกทั้งประเทศเวียดนามมีต้นทุนต่ำกว่าเนื่องจากเน้นการผลิตและบริโภคภายในประเทศ ขณะที่ไทยมุ่งเน้นการส่งออกเป็นหลัก ส่งผลให้เกิดความแตกต่างในเชิงกลยุทธ์และขนาดอุตสาหกรรม ทั้งนี้การแปรรูปทุเรียนแช่แข็งมีต้นทุนสูงกว่าที่ตลาดต้องการ

กรณีทุเรียนสด

ล้งจะทำการรวบรวมผลผลิตจากเกษตรกร และทำการคัดแยก ทำการบรรจุ รวมถึงการทายาป้องกันเชื้อรา และการบ่มผลผลิตให้สุกตามที่ตลาดต้องการ และตามระยะเวลาของเส้นทางที่ใช้ในการขนส่ง ทำให้ยังเผชิญอุปสรรคด้านมาตรฐานและกฎระเบียบ รวมถึงประเด็นความปลอดภัย เช่น การปนเปื้อนและต้นทุนการผลิต เป็นต้น

สำหรับรูปแบบการขนส่งเพื่อการส่งออกทุเรียนสดจะมีทั้งการขนส่งทางถนน ทางเรือ และทางอากาศ โดยการขนส่งทางอากาศนั้นจะขนส่งในปริมาณน้อย และมีความต้องการของตลาดปลายทางสูง ซึ่งแตกต่างจากการขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนที่ถูกกว่า และสามารถควบคุมอุณหภูมิระหว่างขนส่ง (ตู้เย็น) ซึ่งมีบทบาทสำคัญในการรักษาคุณภาพสินค้า โดยเส้นทางที่สำคัญที่ใช้ในการส่งออกทางถนน คือ เส้นทาง R3A R9 และ R12 แต่ปัญหาของการขนส่งบนเส้นทางเหล่านี้ คือ ข้อจำกัดด้านเอกสาร โดยเฉพาะการนำเข้าสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้าน

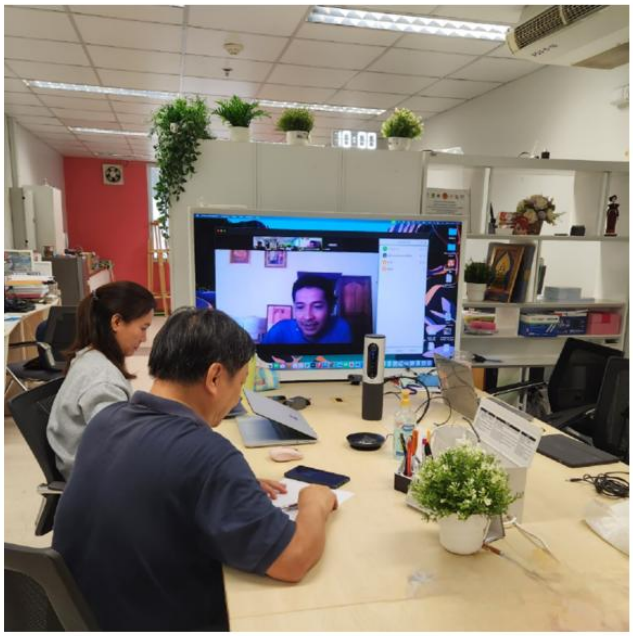
กรณีการส่งออกทางเรือ จะส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง แต่ยังมีปัญหาและอุปสรรคในส่วนของการขาดแคลนตู้ในช่วงฤดูส่งออกของทุเรียนภาคตะวันออก

สำหรับการขนส่งทางรถไฟนั้นยังไม่ถึงร้อยละ 2 ของการส่งออกทั้งหมดเนื่องจากปัญหาด้านราคาค่าขนส่ง โดยต้นทุนต่อตู้สินค้าอยู่ที่ประมาณ 200,000 บาท ปัญหาความล่าช้าเกิดจากการบริหารจัดการตู้สินค้าและขบวนรถไฟ การปรับอุณหภูมิระหว่างขนส่งเป็นอีกปัจจัยที่ช่วยรักษาคุณภาพสินค้าให้เหมาะสม อีกทั้งต้องทำการยกตู้ที่ด่านหนองคาย เพื่อทำการขนส่งโดยใช้รถไฟลาว-จีน

ข้อเสนอแนะ

การขนส่งทุเรียนและทุเรียนแปรรูป (ทุเรียนแช่แข็ง) ยังมีข้อจำกัดทั้งด้านต้นทุน ระบบโลจิสติกส์ และการขนส่งข้ามแดน การแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องพิจารณาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งและกระจายสินค้าในอนาคต จึงจำเป็นต้องมีการสำรวจพื้นที่ปลูกทุเรียนและผลกระทบทางเศรษฐกิจ ได้มีการติดตามและเก็บข้อมูลพื้นที่ปลูกทุเรียน โดยเฉพาะในจังหวัดจันทบุรีและภาคตะวันออก เพื่อนำมาใช้วิเคราะห์แนวโน้มการขยายตัวของพื้นที่ปลูก และผลกระทบทางเศรษฐกิจต่อภาคใต้ รวมถึงการวิเคราะห์ตลาดและโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานยังจำเป็นต้องพัฒนาเพื่อรองรับการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าไปยังตลาดต่าง ๆ ยังมีข้อจำกัด โดยเฉพาะด้านการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานสินค้า

ด้านข้อจำกัดและอุปสรรคของทุเรียนไทย คือข้อจำกัดของระบบโลจิสติกส์และการแข่งขันทางธุรกิจ โดยระบบโลจิสติกส์ยังมีข้อจำกัดหลายประการ ทั้งด้านเอกสารและข้อกำหนดในการผ่านแดน การแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เวียดนาม เป็นต้น เป็นความท้าทายสำคัญที่ต้องรับมือ



รูปที่ ก-6 ภาพบรรยากาศการสัมภาษณ์ผู้แทนสมาคมทุเรียนไทย

ภาคผนวก ข
แบบสอบถามประสบการณ์ของผู้ใช้บริการที่มีต่อบริการด่านศุลกากร

แบบสอบถามฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อประเมินความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการให้บริการที่ด่านส่งออกและนำเข้า (ด่านศุลกากร) โดยการรวมรวบข้อมูลและความคิดเห็นนี้เป็นส่วนหนึ่งที่อยู่ภายใต้**โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย** ที่**สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)** มอบหมายให้ ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นที่ปรึกษาโครงการผู้ดำเนินโครงการ

วัตถุประสงค์หลักของแบบสอบถามนี้คือ เพื่อรวบรวมความคิดเห็นจากผู้ใช้งานด่านส่งออกเกี่ยวกับขั้นตอน การบริการ สิ่งอำนวยความสะดวก และอุปสรรคต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้น ณ ด่านศุลกากร เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย แนวทางการพัฒนา แผนงาน/มาตรการสำหรับการปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการที่ด่านศุลกากร และการวางแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

แบบสอบถามประกอบด้วย 5 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
ส่วนที่ 2 ประสบการณ์การใช้บริการด่านศุลกากร
ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะด้านบริการ
ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะด้านสภาพแวดล้อม
ส่วนที่ 5 กฎระเบียบภาครัฐ

ข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามจะถูกนำไปใช้เฉพาะในงานวิเคราะห์ของโครงการนี้เท่านั้น และจะถูกรักษาไว้เป็นความลับ

แบบสอบถามประสบการณ์ของผู้ใช้บริการต่อด่านศุลกากรชายแดน

ส่วนที่ 1: ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1.1 ประเภทของผู้ใช้บริการ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

☐ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก ☐ ผู้ประกอบการขนส่ง ☐ผู้ผลิต/ผู้ค้า

☐ตัวแทนออกของ/ชิปปิ้ง/ตัวแทนรับจัดการขนส่ง

☐อื่น ๆ (โปรดระบุ): _____

1.2 ความถี่ในการใช้บริการด่านศุลกากร

☐ประจำ (สัปดาห์ละหลายครั้ง) ☐เดือนละ 1-2 ครั้ง ☐ไม่ประจำ / นาน ๆ ครั้ง

ส่วนที่ 2: ประสบการณ์การใช้บริการด่านศุลกากร

โปรดให้คะแนนตามระดับความพึงพอใจ

2.1 รายการประเมินบริการ	**ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง**	**ไม่พึงพอใจ**	**พึงพอใจ**	**พึงพอใจอย่างยิ่ง**
1. ความชัดเจนของขั้นตอนและเอกสารที่ใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากร	☐	☐	☐	☐
2. ความรวดเร็วในการให้บริการตรวจปล่อยสินค้า/บุคคล	☐	☐	☐	☐
3. ความเป็นธรรมในการตรวจสอบและการปฏิบัติในการให้บริการ	☐	☐	☐	☐
4. ความสะดวกในการใช้บริการ	☐	☐	☐	☐
5. ความสุภาพและอัธยาศัยของเจ้าหน้าที่	☐	☐	☐	☐
6. การให้คำแนะนำหรือให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่	☐	☐	☐	☐
7. การใช้เทคโนโลยี/ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการให้บริการ	☐	☐	☐	☐
8. ความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการด้าน X-ray (ถ้ามี)	☐	☐	☐	☐
9. การจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้า	☐	☐	☐	☐
10. ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร	☐	☐	☐	☐
11. ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง (สำหรับการตรวจเอกสารของคนขับรถ) (เฉพาะกรณีที่เป็นผู้ปฏิบัติงานด้านการขนส่ง)				
12. การบริการรับชำระค่าบริการและออกใบเสร็จ	☐	☐	☐	☐
13. ความพร้อมของเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักโรค (Quarantine) เช่น หน่วยงานกระทรวงเกษตรและสหกรณ์และกระทรวงสาธารณสุข	☐	☐	☐	☐
2.2 รายการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม	**ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง**	**ไม่พึงพอใจ**	**พึงพอใจ**	**พึงพอใจอย่างยิ่ง**
1. ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อ	☐	☐	☐	☐
2. ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า	☐	☐	☐	☐
3. การจัดการการจราจรภายในบริเวณด่าน	☐	☐	☐	☐

2.2 รายการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม	**ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง**	**ไม่พึงพอใจ**	**พึงพอใจ**	**พึงพอใจอย่างยิ่ง**
4 การจัดการจราจรภายนอกด่าน เช่น การจัดพื้นที่จอดรถเพื่อรอการปฏิบัติการตรวจปล่อยภายนอกด่าน การจัดให้มีทางเลี่ยงเมือง การจัดให้มีจุดพักรถใกล้บริเวณด่าน เป็นต้น	☐	☐	☐	☐
5. ป้ายบอกทางหรือข้อมูลภายในด่านชัดเจน	☐	☐	☐	☐
6. ห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ	☐	☐	☐	☐
7. ความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ด่าน	☐	☐	☐	☐
8. ความสะอาดและความพร้อมของสถานที่	☐	☐	☐	☐
9. ความปลอดภัยของพื้นที่ด่าน	☐	☐	☐	☐

ส่วนที่ 3: ข้อเสนอแนะด้านบริการ

3.1 บริการด้านใดที่ท่านพึงพอใจอย่างมากในการใช้บริการด่านศุลกากรนี้

☐ไม่มี

☐มี โปรดระบุการบริการที่ท่านพอใจอย่างมาก_____

เหตุผล _____

3.2 บริการด้านใดที่ท่านไม่พึงพอใจอย่างมากในการใช้บริการด่านศุลกากรนี้

☐ไม่มี

☐มี โปรดระบุการบริการที่ท่านไม่พอใจอย่างมาก_____

เหตุผล_____

3.3 ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงการให้บริการของด่านศุลกากร:

_____

_____

ส่วนที่ 4: ข้อเสนอแนะด้านสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม

4.1 สภาพกายภาพและสภาพแวดล้อมใดที่ท่านพึงพอใจอย่างมากในการใช้บริการด่านศุลกากรนี้

☐ไม่มี

☐มี โปรดระบุสภาพแวดล้อมที่ท่านพอใจอย่างมาก_____

เหตุผล _____

4.2 สภาพกายภาพและสภาพแวดล้อมใดที่ท่านไม่พึงพอใจอย่างมากในการใช้บริการด่านศุลกากรนี้

☐ไม่มี

☐มี โปรดระบุสภาพแวดล้อมที่ท่านไม่พอใจอย่างมาก_____

เหตุผล_____

4.3 ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงด้านสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อมของด่านศุลกากร

_____

_____

ส่วนที่ 5: กฎระเบียบภาครัฐ

5.1 ข้อเสนอแนะการปรับปรุงกฎระเบียบของภาครัฐให้เอื้อต่อการประกอบการ

_____

_____

ขอขอบพระคุณ

ภาคผนวก ค

แบบสอบถามความคิดเห็นของชุมชนต่อผลกระทบของโครงการ

แบบสอบถามฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อรวบรวมความคิดเห็นของชุมชนหรือประชาชนในพื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการพัฒนาด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย โดยการรวมรวบข้อมูลและความคิดเห็นนี้เป็นส่วนหนึ่งที่อยู่ภายใต้**โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย** ที่**สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)** มอบหมายให้ ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นที่ปรึกษาโครงการผู้ดำเนินโครงการ

วัตถุประสงค์หลักของโครงการนี้ คือ เพื่อศึกษาแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มมูลค่าของห่วงโซ่อุปทานในสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศ ตลอดจนจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบาย แนวทางการพัฒนา รวมถึงแผนงานและมาตรการที่สามารถนำไปสู่การขับเคลื่อนและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ส่วนการประเมิน ได้แก่

ส่วนที่ 1 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ
ส่วนที่ 2 ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต
ส่วนที่ 3 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ความคิดเห็นที่ท่านให้ในแบบสอบถามนี้ จะนำมาใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์และประเมินผลของโครงการเท่านั้น โดยจะไม่เปิดเผยชื่อหรือข้อมูลส่วนบุคคลของท่านโดยเด็ดขาด

แบบสอบถามความคิดเห็นของชุมชนต่อผลกระทบของโครงการ

ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม (ไม่ระบุชื่อ)

1. เพศ:

   ☐ชาย ☐หญิง ☐ ไม่ระบุ

2. อายุ: _____ ปี

3. อาชีพ: _____

4. ระยะเวลาที่อยู่อาศัยในพื้นที่: _____ ปี

ส่วนที่ 1: ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

1.1 ท่านคิดว่าโครงการนี้มีผลต่อเศรษฐกิจในชุมชนของท่านอย่างไร?

☐ดีขึ้นมาก ☐ดีขึ้นเล็กน้อย ☐แย่ลงเล็กน้อย ☐แย่ลงมาก ☐ไม่มีผลกระทบ

1.2 โครงการส่งผลต่อรายได้ของครอบครัวท่านหรือไม่?

☐เพิ่มขึ้นมาก ☐เพิ่มขึ้นเล็กน้อย ☐ลดลงเล็กน้อย ☐ลดลงมาก ☐ไม่มีผลกระทบ

1.3 ท่านมีความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลกระทบด้านเศรษฐกิจหรือไม่? (โปรดระบุ)

_____

_____

ส่วนที่ 2: ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต

2.1 ท่านเห็นว่าโครงการนี้ส่งผลกระทบต่อคุณภาพการจราจรในพื้นที่อย่างไร

☐ดีขึ้นมาก ☐ดีขึ้นเล็กน้อย ☐แย่ลงเล็กน้อย ☐แย่ลงมาก ☐ไม่มีผลกระทบ

2.2 ท่านเห็นว่าการเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการนี้หรือไม่?

☐ดีขึ้นมาก ☐ดีขึ้นเล็กน้อย ☐แย่ลงเล็กน้อย ☐แย่ลงมาก ☐ไม่มีผลกระทบ

2.2 ท่านเห็นว่าโครงการนี้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของท่านอย่างไร

☐สุขภาพดีขึ้นมาก ☐สุขภาพดีขึ้นเล็กน้อย ☐สุขภาพแย่ลงเล็กน้อย ☐สุขภาพแย่ลงมาก ☐ไม่มีผลกระทบ

2.3 ท่านเห็นว่าความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินปรับตัวมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการนี้เริ่มต้นอย่างไร?

☐ความปลอดภัยสูงขึ้นมาก ☐ความปลอดภัยสูงขึ้นเล็กน้อย ☐ความปลอดภัยแย่ลงเล็กน้อย ☐ความปลอดภัยแย่ลงมาก ☐ไม่มีผลกระทบ

2.4 ท่านเห็นว่าการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) ปรับตัวอย่างไรหลังจากโครงการนี้เริ่มต้น?

☐ดีขึ้นมาก ☐ดีขึ้นเล็กน้อย ☐แย่ลงเล็กน้อย ☐แย่ลงมาก ☐ไม่มีผลกระทบ

2.5 ท่านเห็นว่าโครงการนี้ส่งผลต่อความสัมพันธ์ในชุมชนอย่างไร?

☐ดีขึ้นมาก ☐ดีขึ้นเล็กน้อย ☐แย่ลงเล็กน้อย ☐แย่ลงมาก ☐ไม่มีผลกระทบ

2.6 โดยรวมแล้ว ท่านรู้สึกพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ?

☐พึงพอใจมากขึ้นอย่างมาก ☐พึงพอใจมากขึ้นเล็กน้อย ☐ไม่พึงพอใจเล็กน้อย ☐ไม่พึงพอใจมาก

2.7 ท่านมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลกระทบทางสังคมหรือคุณภาพชีวิตหรือไม่? (โปรดระบุ)

_____

_____

_____

_____

ส่วนที่ 3: ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

3.1 ท่านคิดว่าโครงการนี้ส่งผลกระทบด้านอากาศในพื้นที่อย่างไร?

☐คุณภาพอากาศดีขึ้นมาก ☐คุณภาพอากาศดีขึ้นเล็กน้อย ☐คุณภาพอากาศแย่ลงเล็กน้อย

☐คุณภาพอากาศแย่ลงมาก ☐ไม่แน่ใจ

3.2 ท่านคิดว่าโครงการนี้ส่งผลกระทบด้านเสียงในพื้นที่อย่างไร?

☐เสียงรบกวนลดลงมาก ☐เสียงรบกวนลดลงเล็กน้อย ☐เสียงรบกวนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย

☐เสียงรบกวนเพิ่มขึ้นมาก ☐ไม่แน่ใจ

3.3 ท่านมีความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมหรือไม่? (โปรดระบุ)

_____

_____

ขอขอบพระคุณ

ภาคผนวก ง

การตรวจปล่อยสินค้า (Time Release Study: TRS) ที่ด่านศุลกากรสะเดา

TRS เป็นเครื่องมือที่พัฒนาโดย องค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) เพื่อใช้ในการวัดและวิเคราะห์ระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการตรวจปล่อยสินค้า (Cargo Release) ซึ่งเป็นกระบวนการที่สินค้าเข้าสู่หรือออกจากประเทศผ่านพิธีการศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง วัดระยะเวลาตั้งแต่ "จุดเริ่มต้น" ของกระบวนการ (เช่น การยื่นใบขนสินค้า) ไปจนถึง "จุดสิ้นสุด" ของกระบวนการ (เช่น การตรวจปล่อยสินค้าออกจากด่านหรือการส่งมอบให้ผู้รับ)

การนำเข้า กรณีใบขนสินค้า Green Line

1) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงใบขนสินค้าพร้อมที่จะชำระเงินค่าภาษีอากร (0109)

2) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงชำระค่าภาษีอากรเรียบร้อย (0209)

3) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงตรวจปล่อยใบขนสินค้า (0309)

4) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงของได้รับการส่งมอบ (0409)

การนำเข้า กรณีใบขนสินค้า Red Line

1) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงใบขนสินค้าพร้อมที่จะชำระเงินค่าภาษีอากร (0109)

2) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงใบขนสินค้าติดเงื่อนไขความเสี่ยง (0301)

3) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงติดต่อพนักงานคลังเพื่อเตรียมของ

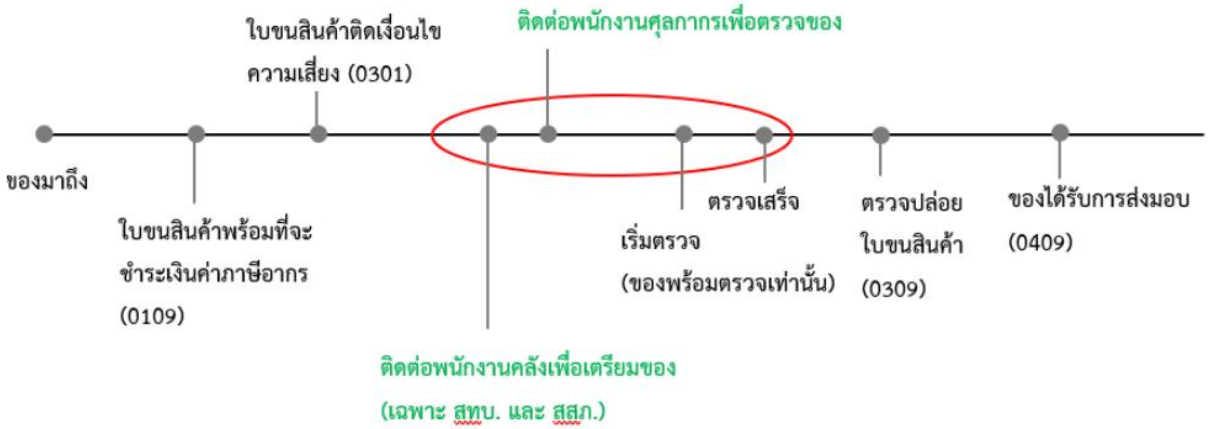
4) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงติดต่อพนักงานศุลกากร

5) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงเริ่มตรวจสินค้า

6) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงตรวจสินค้าเสร็จ

7) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงตรวจปล่อยใบขนสินค้า (0309)

8) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงของได้รับการส่งมอบ (0409)



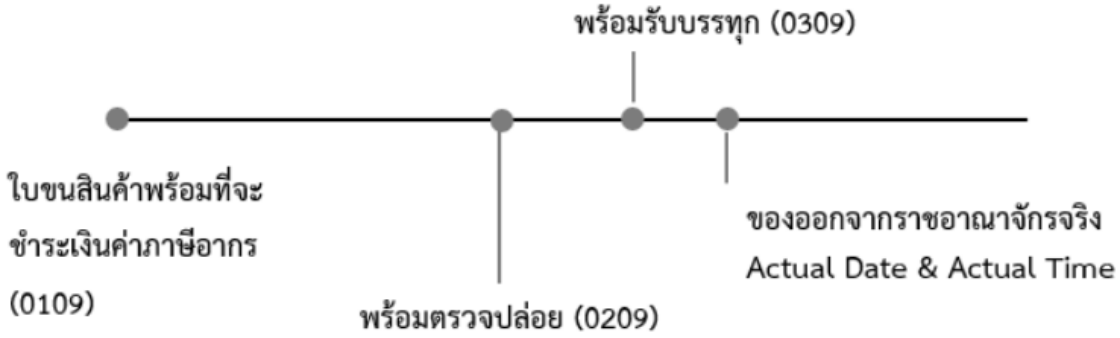
การส่งออก กรณีใบขนสินค้า Green Line

1) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงใบขนสินค้าพร้อมที่จะชำระเงินค่าภาษีอากร (0109)

2) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงพร้อมตรวจปล่อย (0209)

3) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงพร้อมรับบรรทุก (0309)

4) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนของออกจากราชอาณาจักรจริง (Actual Date & Actual Time)



การส่งออก กรณีใบขนสินค้า Red Line

1) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงใบขนสินค้าพร้อมที่จะชำระเงินค่าภาษีอากร (0109)

2) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงพร้อมตรวจปล่อยของ (0209) และใบขนสินค้า ติดเงื่อนไขความเสี่ยง (0301)

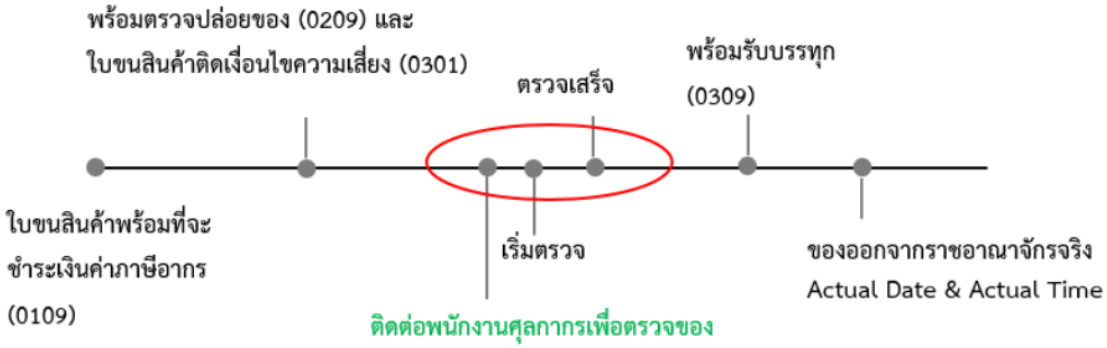
3) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงติดต่อพนักงานศุลกากร

4) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงเริ่มตรวจสินค้า

5) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงตรวจสินค้าเสร็จ

6) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนถึงพร้อมรับบรรทุก (0309)

7) ระยะเวลาที่สินค้ามาถึง จนของออกจากราชอาณาจักรจริง (Actual Date & Actual Time)



หมายเหตุ: สีเขียวแสดงข้อมูลที่จัดเก็บจากผู้ประกอบการ/ตัวแทนออกของ

ภาคผนวก จ

แบบสอบถามการวิเคราะห์ตามลำดับขั้น (Analytic Hierarchy Process: AHP)

ศูนย์บริการวิชาการแห่ง
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

โครงการการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย

แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยความสำเร็จของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

แบบสอบถามชุดนี้ประกอบด้วย 3 ส่วน

ส่วนที่ 1 – ข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2 – รายละเอียดผลกระทบแต่ละมิติ

ส่วนที่ 3 – การพิจารณาความสำคัญผลกระทบในแต่ละมิติ

ส่วนที่ 1 เกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

ชื่อ-นามสกุล	
ตำแหน่ง	
หน่วยงาน	
ส่วนงาน	
เบอร์ติดต่อ	
อีเมล	

โครงการการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย

ส่วนที่ 2 รายละเอียดปัจจัยความสำเร็จของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

จากการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ภายใต้โครงการนี้ พบว่า ปัจจัยที่มีความสำคัญและควรได้รับการพิจารณาในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยสะดวกท เพื่อนำไปสู่ประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ประกอบด้วย 6 ปัจจัยหลัก ดังนี้คือ

1. การออกแบบหรือปรับโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเสริมการปฏิบัติงานโลจิสติกส์ เช่น การออกแบบระบบการปฏิบัติงาน การเพิ่มอุปกรณ์และเครื่องมือในการปฏิบัติ (เช่น เครื่อง X Ray และอุปกรณ์ขนถ่าย) การเพิ่มพื้นที่การให้บริการเพื่อช่วยให้การปฏิบัติงานโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องกับการใช้งานมากขึ้น

2. การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน เช่น การปรับกฎระเบียบด้านการผ่านแดนและถ่ายลำของสินค้า กฎระเบียบด้านการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่ง กฎระเบียบการขออนุญาตส่งออกและนำเข้า กฎระเบียบสินค้าตกค้าง กฎระเบียบการ

3. การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ เช่น การเพิ่มจำนวนบุคลากรภาครัฐที่ปฏิบัติอยู่ในโครงสร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ที่ให้บริการ การเพิ่มทักษะและคุณภาพการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับปริมาณงานและเทคโนโลยี

4. การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ ซึ่งเป็นการบูรณาการความร่วมมือนับตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดแนวคิดการพัฒนาโครงการ การออกแบบงาน การปฏิบัติงานร่วมกัน การแก้ไขปัญหาร่วมกัน หรือการกำหนดตัวชี้วัด (KPI)

5. การบูรณาความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ ซึ่งเป็นการบูรณาการความร่วมมือของหน่วยงานไทยกับหน่วยงานประเทศเพื่อนบ้าน/ต่างประเทศนับตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดแนวคิดการพัฒนาโครงการ การออกแบบงาน การปฏิบัติงานร่วมกัน การแก้ไขปัญหาร่วมกัน หรือการกำหนดตัวชี้วัด (KPI) ร่วมกัน

6. การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา ซึ่งเป็นการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่โครงการ ตลอดจนการทำให้ชุมชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับประโยชน์จากการจัดตั้งหรือยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ เช่น การจ้างงานในพื้นที่ การซื้อสินค้าและบริการในพื้นที่ การถ่ายทอดเทคโนโลยีและความรู้ให้ชุมชน

โครงการการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย

ส่วนที่ 3 การพิจารณาเปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยความสำเร็จของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ ด้วยกระบวนการวิเคราะห์ตามลำดับขั้น (Analytic Hierarchy Process, AHP)

ผลลัพธ์จากการเปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยด้วยกระบวนการวิเคราะห์ตามลำดับขั้น (Analytic Hierarchy Process, AHP) จะได้ค่าคะแนนน้ำหนักของแต่ละปัจจัยที่นำมาพิจารณา ปัจจัยที่ได้ค่าคะแนนน้ำหนักที่สูงกว่า แสดงว่า เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมากกว่า

กระบวนการวิเคราะห์ตามลำดับขั้น (Analytic Hierarchy Process, AHP) เป็นกระบวนการแปลงความคิดความรู้สึกที่เป็นนามธรรมออกมาเป็น การให้คะแนน **"ความสำคัญเชิงเปรียบเทียบ"** จากการนำปัจจัยมาพิจารณาแบบรายคู่ (Pair wise comparison)

การให้คะแนน "ความสำคัญเชิงเปรียบเทียบ" ของปัจจัยแบบรายคู่ เป็นการพิจารณาปัจจัยทีละคู่ว่า ปัจจัยใดมีความสำคัญกว่ากันและสำคัญกว่าในระดับใด โดยแบ่งระดับความสำคัญออกเป็น 9 ระดับ (ระบุด้วยคะแนน 1-9) ตามวิธีพิจารณา ดังนี้

ค่า	นิยาม	คำอธิบาย
1	มีความสำคัญเท่ากัน	ปัจจัยทั้งสองที่กำลังพิจารณาเปรียบเทียบมีความสำคัญเท่ากัน
3	มีความสำคัญสูงกว่าพอประมาณ	ปัจจัยที่กำลังพิจารณาเปรียบเทียบ มีสำคัญสูงกว่าอีกปัจจัยหนึ่งพอประมาณ
5	มีความสำคัญสูงกว่าอย่างเด่นชัด	ปัจจัยที่กำลังพิจารณาเปรียบเทียบ มีความสำคัญสูงกว่าอีกปัจจัยหนึ่งอย่างเด่นชัด
7	มีความสำคัญสูงกว่าอย่างเด่นชัดมาก	ปัจจัยที่กำลังพิจารณาเปรียบเทียบ มีความสำคัญสูงกว่าอีกปัจจัยหนึ่งอย่างเด่นชัดมาก
9	มีสำคัญสูงกว่าอย่างยิ่ง	ปัจจัยที่กำลังพิจารณาเปรียบเทียบ มีความสำคัญสูงกว่าอีกปัจจัยหนึ่งอย่างยิ่งยวด
2,4,6,8	เป็นค่าคะแนน เมื่อเห็นว่า ความสำคัญเชิงเปรียบเทียบอยู่ในระดับตรงกลางของค่าข้างต้น	ค่าคะแนนความสำคัญที่เป็นค่ากลางระหว่างค่าที่ระบุไว้ข้างต้น เช่น คะแนน 6 หมายความว่า มีความสำคัญสูงกว่าในระดับที่อยู่ตรงกลาง ระหว่าง "ความสำคัญสูงกว่าอย่างเด่นชัด" และ "ความสำคัญสูงกว่าอย่างเด่นชัดมาก"

ข้อ	Code	ปัจจัยฝั่งซ้ายมีความสำคัญสูงกว่าปัจจัยฝั่งขวา	ระดับความเหมาะสมเปรียบเทียบมิติ																	ปัจจัยฝั่งขวามีความสำคัญสูงกว่าปัจจัยฝั่งซ้าย
			9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	1X2	การออกแบบหรือปรับโครงร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน
2	1X3	การออกแบบหรือปรับโครงร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ
3	1X4	การออกแบบหรือปรับโครงร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ
4	1X5	การออกแบบหรือปรับโครงร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การบูรณาความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ
5	1X6	การออกแบบหรือปรับโครงร้างพื้นฐานหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อช่วยเหลือการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา
6	2X3	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ
7	2X4	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ
8	2X5	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การบูรณาความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ
9	2X6	การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา
10	3X4	การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ
11	3X5	การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การบูรณาความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ
12	3X6	การปรับเพิ่มปริมาณ/คุณภาพบุคลากรภาครัฐ	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา
13	4X5	การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การบูรณาความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ
14	4X6	การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศ	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา
15	5X6	การบูรณาความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศเพื่อนบ้านหรือต่างประเทศ	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	□	การจัดการสิ่งแวดล้อมและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ให้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนา

ภาคผนวก ฉ
ผลการสำรวจข้อมูลการประเมินการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์

ฉ-1 ผลการสำรวจท่าเรือแหลมฉบัง

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 41 คน แบ่งเป็น

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	ร้อยละ 14.63
ขนส่ง / ตัวแทนรับจัดการขนส่ง / ตัวแทนออกของรับอนุญาต	ร้อยละ 78.05
เจ้าของ/ผู้บริหาร ธุรกิจจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออก	ร้อยละ 7.32

ผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผลการประเมิน (Cost and Time)	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
ความพึงพอใจในการช่วยลดต้นทุนขนส่ง/ต้นทุนโลจิสติกส์การส่งออก (ร้อยละ)	7	15	51	27	0.646
ความพึงพอใจในการช่วยลดระยะเวลาการดำเนินงานในการส่งออก (ร้อยละ)	7	27	44	22	0.396
ความพึงพอใจในการได้รับบริการในภาพรวม (ร้อยละ)	10	34	51	5	0.063

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 43 คน

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 16.28
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 37.21
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 13.95
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 20.93
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 11.63

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	5	5	7	24	60	1.28
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	26	0	12	35	28	0.79
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	0	28	16	26	30	0.14
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	28	2	16	40	14	0.47
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	19	0	5	40	37	1.09
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	19	16	12	35	19	0.28
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	14	29	0	29	29	0.29
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	12	19	28	28	14	-0.09

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	0	7	12	55	26	0.81
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	9	10	21	38	22	0.33
ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	2	11	26	40	21	0.40

ฉ-2 ผลการสำรวจทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (M7)

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 41 คน แบ่งเป็น

Logistics function	ร้อยละ 3.57
ขนส่ง / ตัวแทนรับจัดการขนส่ง / ตัวแทนออกของรับอนุญาต	ร้อยละ 85.71
เจ้าของ/ผู้บริหาร ธุรกิจจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออก	ร้อยละ 3.57
อื่น ๆ	ร้อยละ 7.14

ผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผลการประเมิน (Cost and Time)	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
ความพึงพอใจในการช่วยลดต้นทุนขนส่ง/ต้นทุนโลจิสติกส์การส่งออก (ร้อยละ)	7	7	72	14	0.458
ความพึงพอใจในการช่วยลดระยะเวลาการดำเนินงานในการส่งออก (ร้อยละ)	0	4	29	67	0.938
ความพึงพอใจในการได้รับบริการในภาพรวม (ร้อยละ)	0	4	46	50	0.833

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 43 คน

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 17.07
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 48.78
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 24.39
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 2.44
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 7.32

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	5	0	2	29	63	1.54
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	34	0	2	49	15	0.76
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	2	34	32	5	27	-0.41
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	17	0	2	51	29	1.07
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	20	0	2	37	41	1.17
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	23	15	15	25	23	0.25
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	50	21	0	25	4	-0.08
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	32	10	37	17	5	0.29
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	0	0	20	48	33	0.93
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	12	30	43	10	5	-1.07
ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	10	24	61	2	2	-1.02

ฉ-3 ผลการสำรวจท่าเรือกรุงเทพ

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 31 คน แบ่งเป็น

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	ร้อยละ 9.68
ขนส่ง / ตัวแทนรับจัดการขนส่ง / ตัวแทนออกของรับอนุญาต	ร้อยละ 58.06
เจ้าของ/ผู้บริหาร ธุรกิจจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออก	ร้อยละ 32.26

ผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผลการประเมิน (Cost and Time)	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
ความพึงพอใจในการช่วยลดต้นทุนขนส่ง/ต้นทุนโลจิสติกส์การส่งออก (ร้อยละ)	6	32	43	19	0.229
ความพึงพอใจในการช่วยลดระยะเวลาการดำเนินงานในการส่งออก (ร้อยละ)	0	26	64	10	0.375
ความพึงพอใจในการได้รับบริการในภาพรวม (ร้อยละ)	0	42	58	0	0.104

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 48 คน

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 14.58
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 16.67
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 29.17
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 2.08
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 8.33

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	17	17	13	17	36	0.43
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	35	15	4	25	21	0.33
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	40	19	23	15	4	-0.38
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	38	0	10	42	10	0.52
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	15	0	8	50	27	0.96
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	72	4	11	13	0	-0.07
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	82	8	0	5	5	0.00
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	15	17	23	36	9	-0.04
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	0	19	25	33	23	0.17
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	6%	88	0	0	6	-1.63
ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	0%	75	19	6	0	-1.63

ฉ-4 ผลการสำรวจเขตปลอดอากร (Free Zone) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 48 คน แบ่งเป็น

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	ร้อยละ 2.08
ขนส่ง / ตัวแทนรับจัดการขนส่ง / ตัวแทนออกของรับอนุญาต	ร้อยละ 85.42
เจ้าของ/ผู้บริหาร ธุรกิจจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออก	ร้อยละ 12.50

ผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผลการประเมิน (Cost and Time)	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
ความพึงพอใจในการช่วยลดต้นทุนขนส่ง/ต้นทุนโลจิสติกส์การส่งออก (ร้อยละ)	8	27	47	18	0.354
ความพึงพอใจในการช่วยลดระยะเวลาการดำเนินงานในการส่งออก (ร้อยละ)	6	33	47	14	0.250
ความพึงพอใจในการได้รับบริการในภาพรวม (ร้อยละ)	2	32	32	34	0.625

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 20 คน

พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 50
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 50

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	0	0	35	30	35	0.65
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	0	0	30	35	35	0.75
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	0	10	25	40	25	0.45
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	0%	25	15	35	25	0.20
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	0%	0	30	55	15	0.55
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	0%	0	25	25	50	1.00
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	0%	15	30	30	25	0.20
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	0%	15	15	35	35	0.60
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	0%	0	40	20	40	0.60
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	0	0	25	35	40	0.90
ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	0	9	18	36	36	0.73

ฉ-5 ผลการสำรวจสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 31 คน แบ่งเป็น

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ / ขนส่ง / ตัวแทนรับจัดการขนส่ง / ตัวแทนออกของรับอนุญาต	ร้อยละ 58
เจ้าของ/ผู้บริหาร ธุรกิจจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออก	ร้อยละ 35
อื่น ๆ	ร้อยละ 7

ผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผลการประเมิน (Cost and Time)	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
ความพึงพอใจในการช่วยลดต้นทุนขนส่ง/ต้นทุนโลจิสติกส์การส่งออก (ร้อยละ)	0	65	32	3	-0.167
ความพึงพอใจในการช่วยลดระยะเวลาการดำเนินงานในการส่งออก (ร้อยละ)	0	61	35	3	-0.125
ความพึงพอใจในการได้รับบริการในภาพรวม (ร้อยละ)	0	5%	42	0	-0.104

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 63 คน

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 17.07
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 48.78
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 26.39
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 7.76

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	8	32	32	24	5	-0.62
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	10	32	33	22	3	-0.68
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	10	35	43	8	5	-0.95
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	8	38	44	8	2	-1.10
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	32	8	19	25	16	0.22
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	48	16	16	13	8	-0.19
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	24	32	32	8	5	0.78
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	76	2	8	8	6	0.10
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	73	2	8	10	8	0.14
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	0	40	37	19	5	-0.87
ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	0	38	46	13	3	-1.03

ฉ-6 ผลการสำรวจโครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO)

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 35 คน แบ่งเป็น

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	ร้อยละ 5.72
ขนส่ง / ตัวแทนรับจัดการขนส่ง / ตัวแทนออกของรับอนุญาต	ร้อยละ 77.14
เจ้าของ/ผู้บริหาร ธุรกิจจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออก	ร้อยละ 17.14

ผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผลการประเมิน (Cost and Time)	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
ความพึงพอใจในการช่วยลดต้นทุนขนส่ง/ต้นทุนโลจิสติกส์การส่งออก (ร้อยละ)	3	48	46	3	-0.021
ความพึงพอใจในการช่วยลดระยะเวลาการดำเนินงานในการส่งออก (ร้อยละ)	0	51	46	3	0
ความพึงพอใจในการได้รับบริการในภาพรวม (ร้อยละ)	23	69	5	3	-0.792

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 43 คน

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 16.28
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 37.21
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 13.95
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 20.93
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 11.63

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	5	5	7	24	60	1.28
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	26	0	12	35	28	0.79
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	0	28	16	26	30	0.14
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	28	2	16	40	14	0.47
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	19	0	5	40	37	1.09
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	19	16	12	35	19	0.28
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	14	29	0	29	29	0.29
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	12	19	28	28	14	-0.09
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	0	7	12	55	26	0.81
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	9	10	21	38	22	0.33
ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	2	11	26	40	21	0.40

ฉ-7 ผลการสำรวจรถไฟทางคู่ช่วง ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 30 คน แบ่งเป็น

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	ร้อยละ 6.67
ขนส่ง / ตัวแทนรับจัดการขนส่ง / ตัวแทนออกของรับอนุญาต	ร้อยละ 50
เจ้าของ/ผู้บริหาร ธุรกิจจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออก	ร้อยละ 43.33

ผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผลการประเมิน (Cost and Time)	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
ความพึงพอใจในการช่วยลดต้นทุนขนส่ง/ต้นทุนโลจิสติกส์การส่งออก (ร้อยละ)	0	57	33	10	-0.021
ความพึงพอใจในการช่วยลดระยะเวลาการดำเนินงานในการส่งออก (ร้อยละ)	0	60	40	0	-0.125
ความพึงพอใจในการได้รับบริการในภาพรวม (ร้อยละ)	13	77	7	3	-0.536

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 28 คน

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 14.29
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 42.86
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 28.56
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 14.29

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	82	0	0	14	4	0.21
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	89	0	0	7	4	0.14
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	32	4	64	0	0	-0.71
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	96	0	0	4	0	0.04
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	96	0	0	0	4	0.07
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	86	0	7	4	4	0.04
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	93	4	0	0	4	0.00
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	81	0	19	0	0	-0.19
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	0	4	57	36	4	-0.21
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	36	4	61	0	0	-0.68
ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	39	7	50	4	0	-0.61

ฉ-8 ผลการสำรวจจุดขนถ่ายกลางน้ำเกาะสีชัง

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 31 คน แบ่งเป็น

ผู้ประกอบการขนส่ง ร้อยละ 83.87

ผู้ผลิต/ผู้ค้า ร้อยละ 16.13

ผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

	รายการประเมินบริการ	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความชัดเจนของขั้นตอนและเอกสาร (ร้อยละ)	0	13	81	6	0.81
2	ความรวดเร็วในการให้บริการตรวจปล่อยสินค้า/บุคคล (ร้อยละ)	0	29	61	10	0.52
3	ความเป็นธรรมในการตรวจสอบและการปฏิบัติในการให้บริการ (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
4	ความสะดวกในการใช้บริการ (ร้อยละ)	0	3	81	16	1.10
5	ความสุภาพและอัธยาศัยของเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	0	19	48	32	0.94
6	การให้คำแนะนำหรือให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	3	0	48	48	1.39
7	การใช้เทคโนโลยี/ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการให้บริการ (ร้อยละ)	0	48	32	19	0.23
8	ความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการด้าเอกซเรย์ (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
9	การจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้า (ร้อยละ)	8	15	65	13	0.60
10	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
11	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
12	การบริการรับชำระค่าบริการและออกใบเสร็จ (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
13	ความพร้อมของเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักโรค (ร้อยละ)	-	-	-	-	-

ผลการประเมินความพึงพอใจของกายภาพและสภาพแวดล้อม

	รายการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อ (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
2	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
3	การจัดการการจราจรภายในบริเวณด่าน (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
4	การจัดการจราจรภายนอกด่าน (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
5	ป้ายบอกทางหรือข้อมูลภายในด่านชัดเจน (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
6	ห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
7	ความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
8	ความสะอาดและความพร้อมของสถานที่ (ร้อยละ)	6	13	81	0	0.55
9	ความปลอดภัยของพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	-	-	-	-	-

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 31 คน

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 12.90
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 3.23
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 32.26
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 45.16
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 6.45

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	23	13	7	23	33	0.57
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	45	13	3	16	23	0.32
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	61	6	19	13	0	-0.19
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	32	0	0	55	13	0.81
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	10	0	3	55	32	1.16
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	90	0	7	3	0	-0.03
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	93	0	0	3	3	0.10
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	20	10	17	40	13	0.30
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	0	13	23	35	29	0.45
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	20	17	57	7	0	-0.83
ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	79	10	3	3	3	-0.14

ฉ-9 ผลการสำรวจจุดบริการขนถ่ายสินค้าลำน้ำ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 16 คน แบ่งเป็น

ผู้ประกอบการขนส่ง ร้อยละ 80

ผู้ผลิต/ผู้ค้า ร้อยละ 20

ผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

	รายการประเมินบริการ	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความชัดเจนของขั้นตอนและเอกสาร (ร้อยละ)	0	0	75	25	1.25
2	ความรวดเร็วในการให้บริการตรวจปล่อยสินค้า/บุคคล (ร้อยละ)	0	6	88	6	0.94
3	ความเป็นธรรมในการตรวจสอบและการปฏิบัติในการให้บริการ (ร้อยละ)	16	5	68	11	0.53
4	ความสะดวกในการใช้บริการ (ร้อยละ)	0	0	63	38	1.38
5	ความสุภาพและอัธยาศัยของเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	0	19	75	6	0.69
6	การให้คำแนะนำหรือให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	0	0	94	6	1.06
7	การใช้เทคโนโลยี/ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการให้บริการ (ร้อยละ)	0	44	50	6	0.19
8	ความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการด้าเอกซเรย์ (ร้อยละ)	0	72	22	7	-0.37
9	การจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้า (ร้อยละ)		6	63	25	0.94
10	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร (ร้อยละ)	0	0	81	19	1.19
11	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง (ร้อยละ)	0	13	63	25	1.00
12	การบริการรับชำระค่าบริการและออกใบเสร็จ (ร้อยละ)	0	0	81	19	1.19
13	ความพร้อมของเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักโรค (ร้อยละ)	-	-	-	-	-

ผลการประเมินความพึงพอใจของกายภาพและสภาพแวดล้อม

	รายการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อ (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
2	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
3	การจัดการการจราจรภายในบริเวณด่าน (ร้อยละ)	13	56	31	0	-0.55
4	การจัดการจราจรภายนอกด่าน (ร้อยละ)	11	50	28	11	-0.22
5	ป้ายบอกทางหรือข้อมูลภายในด่านชัดเจน (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
6	ห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
7	ความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
8	ความสะอาดและความพร้อมของสถานที่ (ร้อยละ)	-	-	-	-	-
9	ความปลอดภัยของพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	-	-	-	-	-

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 65 คน

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 20.00
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 32
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 10
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 152
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 15
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 3

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	23	8	18	28	23	0.40
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	23	15	23	23	15	0.00
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	-	-	-	-	-	-
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	-	-	-	-	-	-
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	-	-	-	-	-	-
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	-	-	-	-	-	-
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	-	-	-	-	-	-
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	-	-	-	-	-	-
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	0	3	0	55	42	1.33
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	8	38	25	28	2	-0.71
ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	38	15	23	15	8	-0.23

ฉ-10 ผลการสำรวจสำนักงานศุลกากรหนองคาย จังหวัดหนองคาย

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 40 คน แบ่งเป็น

ผู้ประกอบการขนส่ง	ร้อยละ 5
ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก	ร้อยละ 35
ตัวแทนออกของ/ชิปปิ้ง	ร้อยละ 45
ผู้ผลิต/ผู้ค้า	ร้อยละ 13
อื่น ๆ	ร้อยละ 2

ผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

	รายการประเมินบริการ	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความชัดเจนของขั้นตอนและเอกสาร (ร้อยละ)	0	33	62	5	0.38
2	ความรวดเร็วในการให้บริการตรวจปล่อยสินค้า/บุคคล (ร้อยละ)	0	35	58	8	0.38
3	ความเป็นธรรมในการตรวจสอบและการปฏิบัติในการให้บริการ (ร้อยละ)	3	23	63	13	0.60
4	ความสะดวกในการใช้บริการ (ร้อยละ)	0	25	58	18	0.68
5	ความสุภาพและอัธยาศัยของเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	0	48	30	23	0.28
6	การให้คำแนะนำหรือให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	3	45	30	23	0.25
7	การใช้เทคโนโลยี/ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการให้บริการ (ร้อยละ)	5	28	50	18	0.48
8	ความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการด้าเอกซเรย์ (ร้อยละ)	15	18	58	10	0.30
9	การจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้า (ร้อยละ)	8	15	65	13	0.60
10	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร (ร้อยละ)	0	25	58	18	0.68
11	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง (ร้อยละ)	0%	15%	63	23	0.93
12	การบริการรับชำระค่าบริการและออกใบเสร็จ (ร้อยละ)	0%	20%	53	28	0.88
13	ความพร้อมของเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักโรค (ร้อยละ)	3%	13%	65	20	0.88

ผลการประเมินความพึงพอใจของกายภาพและสภาพแวดล้อม

	รายการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อ (ร้อยละ)	3	33	53	13	0.40
2	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า (ร้อยละ)	5	38	45	13	0.23
3	การจัดการการจราจรภายในบริเวณด่าน (ร้อยละ)	10	28	45	18	0.33
4	การจัดการจราจรภายนอกด่าน (ร้อยละ)	3	38	55	5	0.23
5	ป้ายบอกทางหรือข้อมูลภายในด่านชัดเจน (ร้อยละ)	3	33	53	13	0.40
6	ห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ (ร้อยละ)	8	28	53	13	0.35
7	ความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	10	15	63	13	0.53
8	ความสะอาดและความพร้อมของสถานที่ (ร้อยละ)	5	43	53	0	0.00
9	ความปลอดภัยของพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	7	20	67	7	0.47

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 70 คน

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 8.57
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 14.29
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 15.71
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 14.29
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 45.71
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 1.43

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	5	0	8	49	37	1.15
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	11	4	9	59	17	0.76
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	18	4	21	41	16	0.45
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	30	7	11	41	11	0.38
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	42	7	14	25	12	0.22
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	41	8	8	32	11	0.29
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	58	14	0	22	7	0.08
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	36	0	21	33	11	0.34
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	0	7	8	59	26	0.89
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	36	15	26	21	3	-0.30
ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	33	12	27	25	3	0.22

ฉ-11 ผลการสำรวจด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 31 คน แบ่งเป็น

ผู้ประกอบการขนส่ง	ร้อยละ 15
ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก	ร้อยละ 36
ตัวแทนออกของ/ชิปปิ้ง	ร้อยละ 21
ผู้ผลิต/ผู้ค้า	ร้อยละ 28

ผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

	รายการประเมินบริการ	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความชัดเจนของขั้นตอนและเอกสาร (ร้อยละ)	8	8	61	22	0.81
2	ความรวดเร็วในการให้บริการตรวจปล่อยสินค้า/บุคคล (ร้อยละ)	3	25	50	22	0.64
3	ความเป็นธรรมในการตรวจสอบและการปฏิบัติในการให้บริการ (ร้อยละ)	3	28	69	0	0.36
4	ความสะดวกในการใช้บริการ (ร้อยละ)	3	17	56	25	0.83
5	ความสุภาพและอัธยาศัยของเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	0	6	67	28	1.17
6	การให้คำแนะนำหรือให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	6	11	61	22	0.83
7	การใช้เทคโนโลยี/ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการให้บริการ (ร้อยละ)	6	39	56	0	0.06
8	ความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการด้าเอกซเรย์ (ร้อยละ)	6	11	75	8	-0.03
9	การจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้า (ร้อยละ)	6	11	75	8	0.69
10	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร (ร้อยละ)	0	17	69	14	0.81
11	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง (ร้อยละ)	19	8	61	11	0.36
12	การบริการรับชำระค่าบริการและออกใบเสร็จ (ร้อยละ)	19	8	64	25	1.00
13	ความพร้อมของเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักโรค (ร้อยละ)	0	8	72	19	1.03

ผลการประเมินความพึงพอใจของกายภาพและสภาพแวดล้อม

	รายการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อ (ร้อยละ)	0	22	64	14	0.69
2	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า (ร้อยละ)	0	25	75	0	0.50
3	การจัดการการจราจรภายในบริเวณด่าน (ร้อยละ)	3	36	61	0	0.19
4	การจัดการจราจรภายนอกด่าน (ร้อยละ)	6	42	53	0	0.00
5	ป้ายบอกทางหรือข้อมูลภายในด่านชัดเจน (ร้อยละ)	3	14	56	28	0.92
6	ห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ (ร้อยละ)	3	31	44	22	0.53
7	ความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	3	22	53	22	0.69
8	ความสะอาดและความพร้อมของสถานที่ (ร้อยละ)	3	6	75	17	0.97
9	ความปลอดภัยของพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	6	0	72	22	1.06

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 55 คน

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 14.28
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 12.78
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 14.28
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 58.66

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	50	3	3	31	14	0.49
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	68	3	6	21	2	0.12
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	39	12	28	18	3	-0.29
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	67	3	10	19	1	0.03
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	57	22	11	22	8	0.23
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	56	2	9	26	7	0.28
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	86	1	0	11	2	0.13
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	68	2	15	13	3	-0.01
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	0	9	9	67	15	0.71
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	46	12	30	11	1	-0.41
ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	34	9	45	10	2	-0.49

ฉ-12 ผลการสำรวจ ด่านศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลา

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 38 คน แบ่งเป็น

ผู้ประกอบการขนส่ง	ร้อยละ 31
ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก	ร้อยละ 31
ตัวแทนออกของ/ชิปปิ้ง	ร้อยละ 31
ผู้ผลิต/ผู้ค้า	ร้อยละ 5
อื่น ๆ	ร้อยละ 2

ผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

	รายการประเมินบริการ	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความชัดเจนของขั้นตอนและเอกสาร (ร้อยละ)	0	5	74	21	1.11
2	ความรวดเร็วในการให้บริการตรวจปล่อยสินค้า/บุคคล (ร้อยละ)	3	13	62	23	0.90
3	ความเป็นธรรมในการตรวจสอบและการปฏิบัติในการให้บริการ (ร้อยละ)	0	8	67	26	1.10
4	ความสะดวกในการใช้บริการ (ร้อยละ)	8	11	55	26	0.82
5	ความสุภาพและอัธยาศัยของเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	0	15	54	31	1.00
6	การให้คำแนะนำหรือให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	0	5	62	33	1.23
7	การใช้เทคโนโลยี/ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการให้บริการ (ร้อยละ)	0	15	59	26	0.95
8	ความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการด้าเอกซเรย์ (ร้อยละ)	3	26	56	15	0.53
9	การจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้า (ร้อยละ)	5	8	68	18	0.87
10	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร (ร้อยละ)	5	13	62	21	0.79
11	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง (ร้อยละ)	3	17	71	9	0.66
12	การบริการรับชำระค่าบริการและออกใบเสร็จ (ร้อยละ)	3	10	69	18	0.90
13	ความพร้อมของเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักโรค (ร้อยละ)	3	26	59	13	0.54

ผลการประเมินความพึงพอใจของกายภาพและสภาพแวดล้อม

	รายการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อ (ร้อยละ)	5	41	38	15	0.18
2	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า (ร้อยละ)	8	38	46	8	0.08
3	การจัดการการจราจรภายในบริเวณด่าน (ร้อยละ)	15	31	49	5	-0.03
4	การจัดการจราจรภายนอกด่าน (ร้อยละ)	13	36	44	8	-0.03
5	ป้ายบอกทางหรือข้อมูลภายในด่านชัดเจน (ร้อยละ)	3	38	54	5	0.21
6	ห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ (ร้อยละ)	10	33	46	10	0.13
7	ความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	13	28	51	8	0.13
8	ความสะอาดและความพร้อมของสถานที่ (ร้อยละ)	15	21	56	8	0.21
9	ความปลอดภัยของพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	5	36	51	8	0.21

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 60 คน

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 39.68
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 12.70
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 4.76
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 1.59
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 39.68
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 1.59

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	14	9	4	40	32	0.83
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	26	27	6	24	18	-0.01
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	11	16	14	43	16	0.29
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	14	11	10	44	21	0.54
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	17	10	5	41	27	0.71
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	17	8	6	40	29	0.75
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	21	21	0	39	19	0.35
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	15	15	8	43	20	0.44
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	0	6	11	49	33	0.92
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	14	24	14	29	19	0.05
0.ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	13	25	10	27	25	0.17

ฉ-13 ผลการสำรวจด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 20 คน แบ่งเป็น

ผู้ประกอบการขนส่ง	ร้อยละ 15
ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก	ร้อยละ 55
ตัวแทนออกของ/ชิปปิ้ง	ร้อยละ 10
ผู้ผลิต/ผู้ค้า	ร้อยละ 20

ผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

	รายการประเมินบริการ	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความชัดเจนของขั้นตอนและเอกสาร (ร้อยละ)	0	11	68	21	1.00
2	ความรวดเร็วในการให้บริการตรวจปล่อยสินค้า/บุคคล (ร้อยละ)	0	20	60	20	0.80
3	ความเป็นธรรมในการตรวจสอบและการปฏิบัติในการให้บริการ (ร้อยละ)	0	15	75	10	0.80
4	ความสะดวกในการใช้บริการ (ร้อยละ)	0	25	55	20	0.70
5	ความสุภาพและอัธยาศัยของเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	0	25	45	30	0.80
6	การให้คำแนะนำหรือให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	0	25	55	20	0.70
7	การใช้เทคโนโลยี/ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการให้บริการ (ร้อยละ)	0	40	30	30	0.50
8	ความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการด้าเอกซเรย์ (ร้อยละ)	0	40	40	20	0.40
9	การจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้า (ร้อยละ)	0	35	65	0	0.30
10	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร (ร้อยละ)	0	15	55	30	0.70
11	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง (ร้อยละ)	0	15	55	30	1.00
12	การบริการรับชำระค่าบริการและออกใบเสร็จ (ร้อยละ)	0	15	55	30	1.00
13	ความพร้อมของเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักโรค (ร้อยละ)	0	45	55	0	0.10

ผลการประเมินความพึงพอใจของกายภาพและสภาพแวดล้อม

	รายการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อ (ร้อยละ)	0	40	45	15	0.35
2	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า (ร้อยละ)	0	45	55	0	0.10
3	การจัดการการจราจรภายในบริเวณด่าน (ร้อยละ)	0	45	50	5	0.15
4	การจัดการจราจรภายนอกด่าน (ร้อยละ)	0	50	50	0	0.00
5	ป้ายบอกทางหรือข้อมูลภายในด่านชัดเจน (ร้อยละ)	0	35	35	30	0.60
6	ห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ (ร้อยละ)	0	45	25	30	0.40
7	ความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	0	30	40	30	0.70
8	ความสะอาดและความพร้อมของสถานที่ (ร้อยละ)	0	30	40	30	0.70
9	ความปลอดภัยของพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	0	50	50	0	0.00

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 30 คน

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 20
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 40
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 40

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	17	0	0	50	33	1.17
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	17	0	0	50	33	1.17
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	67	0	17	17	0	0.00
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	67	0	10	23	0	0.13
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	50	0	0	33	17	0.67
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	0	0	33	50	17	0.50
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	50	0	17	10	23	0.40
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	50	0	33	10	7	-0.10
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	17	0	10	50	23	0.87
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	83	0	10	7	0	-0.03
ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	83	0	10	7	0	-0.03

ฉ-14 ผลการสำรวจด่านศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 44 คน แบ่งเป็น

ผู้ประกอบการขนส่ง	ร้อยละ 2.27
ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก	ร้อยละ 63.64
ตัวแทนออกของ/ชิปปิ้ง	ร้อยละ 27.27
ผู้ผลิต/ผู้ค้า	ร้อยละ 6.82

ผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

	รายการประเมินบริการ	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความชัดเจนของขั้นตอนและเอกสาร (ร้อยละ)	2	7	91	0	0.79
2	ความรวดเร็วในการให้บริการตรวจปล่อยสินค้า/บุคคล (ร้อยละ)	2	20	77	0	0.52
3	ความเป็นธรรมในการตรวจสอบและการปฏิบัติในการให้บริการ (ร้อยละ)	2	9	86	2	0.77
4	ความสะดวกในการใช้บริการ (ร้อยละ)	2	5	93	0	0.84
5	ความสุภาพและอัธยาศัยของเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	0	0	89	11	1.11
6	การให้คำแนะนำหรือให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	0	7	93	0	0.82
7	การใช้เทคโนโลยี/ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการให้บริการ (ร้อยละ)	0	9	86	5	0.86
8	ความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการด้าเอกซเรย์ (ร้อยละ)	0	25	75	0	0.500
9	การจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้า (ร้อยละ)	0	9	89	2	0.84
10	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร (ร้อยละ)	0	9	91	0	0.82
11	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง (ร้อยละ)	2	5	91	2	0.86
12	การบริการรับชำระค่าบริการและออกใบเสร็จ (ร้อยละ)	2	2	91	5	0.93
13	ความพร้อมของเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักโรค (ร้อยละ)	0	0	93	7	1.07

ผลการประเมินความพึงพอใจของกายภาพและสภาพแวดล้อม

	รายการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อ (ร้อยละ)	0	5	91	5	0.95
2	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า (ร้อยละ)	0	5	93	2	0.93
3	การจัดการการจราจรภายในบริเวณด่าน (ร้อยละ)	0	5	93	2	0.93
4	การจัดการจราจรภายนอกด่าน (ร้อยละ)	2	7	84	7	0.86
5	ป้ายบอกทางหรือข้อมูลภายในด่านชัดเจน (ร้อยละ)	2	5	86	7	0.91
6	ห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ (ร้อยละ)	2	16	77	5	0.66
7	ความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	2	14	77	7	0.72
8	ความสะอาดและความพร้อมของสถานที่ (ร้อยละ)	2	5	91	2	0.86
9	ความปลอดภัยของพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	2	7	86	5	0.84

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 31 คน

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 38.65
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 17.52
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 17.52
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 23.80
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 2.51

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	4	0	6	49	40	1.23
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	40	0	4	32	23	0.74
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	17	15	23	26	19	0.11
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	19	13	13	34	21	0.38
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	11	0	13	40	36	1.00
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	17	4	19	30	30	0.62
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	29	26	0	23	23	0.17
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	15	15	28	21	21	0.06
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	0	0	11	53	36	1.15
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	17	26	30	17	11	-0.43
ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	4	26	40	19	11	-0.51

ฉ-15 ผลการสำรวจด่านศุลกากรเชียงของ จังหวัดเชียงราย

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 52 คน แบ่งเป็น

ผู้ประกอบการขนส่ง	ร้อยละ 1.92
ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก	ร้อยละ 32.69
ตัวแทนออกของ/ชิปปิ้ง	ร้อยละ 61.54
ผู้ผลิต/ผู้ค้า	ร้อยละ 3.85

ผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

	รายการประเมินบริการ	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความชัดเจนของขั้นตอนและเอกสาร (ร้อยละ)	0	6	65	29	1.17
2	ความรวดเร็วในการให้บริการตรวจปล่อยสินค้า/บุคคล (ร้อยละ)	2	15	71	12	0.75
3	ความเป็นธรรมในการตรวจสอบและการปฏิบัติในการให้บริการ (ร้อยละ)	0	10	69	21	1.02
4	ความสะดวกในการใช้บริการ (ร้อยละ)	0	6	81	13	1.02
5	ความสุภาพและอัธยาศัยของเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	0	13	52	35	1.08
6	การให้คำแนะนำหรือให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	4	13	44	38	1.00
7	การใช้เทคโนโลยี/ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการให้บริการ (ร้อยละ)	0	17	44	38	1.04
8	ความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการด้าเอกซเรย์ (ร้อยละ)	13	378	40	10	-0.04
9	การจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้า (ร้อยละ)	0	10	77	13	0.94
10	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร (ร้อยละ)	4	6	73	18	0.94
11	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง (ร้อยละ)	2	10	58	31	1.06
12	การบริการรับชำระค่าบริการและออกใบเสร็จ (ร้อยละ)	2	10	58	31	1.27
13	ความพร้อมของเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักโรค (ร้อยละ)	0	6	56	38	0.77

ผลการประเมินความพึงพอใจของกายภาพและสภาพแวดล้อม

	รายการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อ (ร้อยละ)	4	12	40	44	1.10
2	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า (ร้อยละ)	10	10	58	23	0.75
3	การจัดการการจราจรภายในบริเวณด่าน (ร้อยละ)	13	17	63	6	0.31
4	การจัดการจราจรภายนอกด่าน (ร้อยละ)	4	17	48	31	0.85
5	ป้ายบอกทางหรือข้อมูลภายในด่านชัดเจน (ร้อยละ)	0	12	63	25	1.02
6	ห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ (ร้อยละ)	8	12	63	17	0.71
7	ความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	0	6	62	33	1.21
8	ความสะอาดและความพร้อมของสถานที่ (ร้อยละ)	2	12	77	10	0.81
9	ความปลอดภัยของพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	2	4	75	19	1.06

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 30 คน

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 7.33
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 14.00
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 32.00
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 46.67

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	10	23	27	40	0	-0.33
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	10	43	30	17	0	-1.00
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	3	21	28	48	0	-0.21
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	0	17	48	34	0	-0.48
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	14	0	57	29	0	-0.29
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	0	0	72	28	0	-0.44
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	4	58	0	38	0	-0.79
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	0	11	63	26	0	-0.59
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	0	21	33	46	0	-0.29
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	20	28	48	0	4	-0.96
ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	17	30	37	13	3	-0.77

ฉ-16 ผลการสำรวจโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 30 คน

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 7.33
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 14.00
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 32.00
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 46.67

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	10	23	27	40	0	-0.33
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	10	43	30	17	0	-1.00
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	3	21	28	48	0	-0.21
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	0	17	48	34	0	-0.48
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	14	0	57	29	0	-0.29
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	0	0	72	28	0	-0.44
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	4	58	0	38	0	-0.79
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	0	11	63	26	0	-0.59
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	0	21	33	46	0	-0.29
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	20	28	48	0	4	-0.96
ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	17	30	37	13	3	-0.77

ฉ-17 ผลการสำรวจด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 78 คน แบ่งเป็น

ผู้ประกอบการขนส่ง	ร้อยละ 15
ผู้ประกอบการนำเข้า/ส่งออก	ร้อยละ 36
ตัวแทนออกของ/ชิปปิ้ง	ร้อยละ 21
ผู้ผลิต/ผู้ค้า	ร้อยละ 28

ผลการประเมินความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ

	รายการประเมินบริการ	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความชัดเจนของขั้นตอนและเอกสาร (ร้อยละ)	1	0	44	55	1.51
2	ความรวดเร็วในการให้บริการตรวจปล่อยสินค้า/บุคคล (ร้อยละ)	1	5	44	50	1.36
3	ความเป็นธรรมในการตรวจสอบและการปฏิบัติในการให้บริการ (ร้อยละ)	1	1	49	49	1.42
4	ความสะดวกในการใช้บริการ (ร้อยละ)	1	1	47	50	1.44
5	ความสุภาพและอัธยาศัยของเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	1	4	41	54	1.42
6	การให้คำแนะนำหรือให้ข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ (ร้อยละ)	1	5	36	57	1.43
7	การใช้เทคโนโลยี/ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการให้บริการ (ร้อยละ)	1	3	46	50	1.41
8	ความเพียงพอและความสะดวกในการให้บริการด้าเอกซเรย์ (ร้อยละ)	3	4	44	49	1.33
9	การจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้า (ร้อยละ)	1	4	41	54	1.42
10	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากร (ร้อยละ)	1	5	41	53	1.38
11	ความพร้อมและเวลาปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง (ร้อยละ)	1	5	42	51	1.37
12	การบริการรับชำระค่าบริการและออกใบเสร็จ (ร้อยละ)	1	6	38	54	1.37
13	ความพร้อมของเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักโรค (ร้อยละ)	1	5	39	55	1.40

ผลการประเมินความพึงพอใจของกายภาพและสภาพแวดล้อม

	รายการประเมินสภาพกายภาพและสภาพแวดล้อม	ไม่พึงพอใจอย่างยิ่ง (-2)	ไม่พึงพอใจ (-1)	พึงพอใจ (1)	พึงพอใจอย่างยิ่ง (2)	คะแนนเฉลี่ย
1	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับผู้มาติดต่อ (ร้อยละ)	1	1	40	58	1.51
2	ความเพียงพอของที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า (ร้อยละ)	1	3	36	60	1.51
3	การจัดการการจราจรภายในบริเวณด่าน (ร้อยละ)	1	3	45	51	1.42
4	การจัดการจราจรภายนอกด่าน (ร้อยละ)	1	1	36	61	1.55
5	ป้ายบอกทางหรือข้อมูลภายในด่านชัดเจน (ร้อยละ)	1	1	41	56	1.50
6	ห้องน้ำ/สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ (ร้อยละ)	1	3	33	63	1.54
7	ความสะดวกในการเข้า-ออกพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	1	1	37	59	1.53
8	ความสะอาดและความพร้อมของสถานที่ (ร้อยละ)	1	1	37	60	1.54
9	ความปลอดภัยของพื้นที่ด่าน (ร้อยละ)	1	3	37	59	1.50

- การสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 65 คน

รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ	ร้อยละ 23.08
พนักงานบริษัทเอกชน	ร้อยละ 6.15
ธุรกิจส่วนตัว	ร้อยละ 20.00
วิชาชีพอิสระ	ร้อยละ 4.62
รับจ้างทั่วไป	ร้อยละ 29.23
นักเรียน/นักศึกษา	ร้อยละ 16.92

ผลการประเมินผลกระทบของโครงการต่อชุมชนด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

รายการประเมิน	ไม่มีผลกระทบ (0)	แย่ลงมาก (-2)	แย่ลงเล็กน้อย (-1)	ดีขึ้นเล็กน้อย (1)	ดีขึ้นมาก (2)	คะแนนเฉลี่ย
ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ						
ผลต่อเศรษฐกิจในชุมชน (ร้อยละ)	12	2	3	37	46	1.23
ผลต่อรายได้ของครอบครัว (ร้อยละ)	29	5	3	34	29	0.80
ผลกระทบด้านสังคมและคุณภาพชีวิต						
ผลกระทบต่อคุณภาพการจราจร (ร้อยละ)	17	6	23	43	11	0.29
การเข้าถึงบริการสาธารณสุขปรับตัวอย่างไรภายหลังจากมีโครงการ (ร้อยละ)	8	2	5	45	42	1.20
การเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวก (เช่น ไฟฟ้า น้ำประปา ถนน) (ร้อยละ)	6	0	3	38	52	1.40
ความสัมพันธ์ในชุมชน (ร้อยละ)	17	0	5	37	42	1.15
ผลกระทบต่อสุขภาพ (ร้อยละ)	35	0	0	28	37	1.02
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน (ร้อยละ)	17	0	8	48	28	0.95
ความพึงพอใจในชีวิตมากขึ้นหรือน้อยลงหลังจากโครงการเริ่มดำเนินการ (ร้อยละ)	0	3	0	40	57	1.48
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม						
ส่งผลกระทบด้านอากาศ (ร้อยละ)	28	2	11	32	28	0.74
ส่งผลกระทบด้านเสียง (ร้อยละ)	11	5	6	36	42	1.05

ภาคผนวก ช
ความหมายของคำย่อในโครงการ

ชื่อย่อ	ชื่อเต็ม
หน่วยงานและองค์กร	
กบส.	คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ
กทท.	การท่าเรือแห่งประเทศไทย
รฟท.	การรถไฟแห่งประเทศไทย
กนพ.	คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
สนข.	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สอน.	สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย
อย.	สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา
AOT	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
CAAT	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
AAT	Asia Airfreight Terminal
AEC	Asian Engineering Consultants
JICA	Japan International Cooperation Agency
OECD	องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา
UNCTAD	องค์การสหประชาชาติเพื่อการค้าและการพัฒนา
IMO	องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization)
AIIB	Asian Infrastructure Investment Bank (ธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานแห่งเอเชีย)
ECTT	บริษัท เอเวอร์กรีน คอนเทนเนอร์ เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด
ESCO	บริษัท อีสเทิร์น ซี แหลมฉบัง เทอร์มินัล จำกัด
โครงการ พื้นที่ และโครงสร้างพื้นฐาน	
M7	ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7
AH19	ทางหลวงเอเชียสาย 19 (Asian Highway 19)
AH123	ทางหลวงเอเชียสาย 123 (Asian Highway 123)
EEC	โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor)
EWEC	ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor)
HKIA	ท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกง (Hong Kong International Airport)
ICD	สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot)
VLP	Vientiane Logistics Park (เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เวียงจันทน์)
SRTO	โครงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator)

ชื่อย่อ	ชื่อเต็ม
SEZ	Special Economic Zone (เขตเศรษฐกิจพิเศษ)
CLMVT	กลุ่มอาเซียนในเขตภูมิภาคลุ่มน้ำโขง
ESB	Eastern Seaboard (แผนงานพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก)
เทคโนโลยี มาตรฐาน และแนวคิด	
TEU	Twenty-foot Equivalent Unit (หน่วยมาตรฐานที่ใช้ในอุตสาหกรรมการขนส่งทางเรือ เพื่อวัดขนาดและความจุของตู้คอนเทนเนอร์)
AI	Artificial Intelligence (ปัญญาประดิษฐ์)
GDP	Gross Domestic Product (ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ)
O&M	Operation and Maintenance (การดำเนินงานและบำรุงรักษา)
OEM	Original Equipment Manufacturer (ผู้ผลิต/ประกอบยานยนต์)
PPP	Public-Private Partnership (การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน)
CCA	Common Control Area (พื้นที่ควบคุมร่วมกัน)
NSW	National Single Window (ระบบกลางของประเทศไทยที่เชื่อมโยงข้อมูลและบริการด้านการนำเข้า-ส่งออกแบบอิเล็กทรอนิกส์)
HS Code	Harmonized System Code (รหัสตัวเลขสากลที่ใช้จำแนกประเภทสินค้าสำหรับการนำเข้า-ส่งออกทั่วโลก)
SSI	Single Stop Inspection (การดำเนินพิธีการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว)
ICE	Internal Combustion Engine (รถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน ที่ทำงานด้วยการเผาไหม้เชื้อเพลิง)
ITO	Internet of Things (เครือข่ายของวัตถุทางกายภาพ (อุปกรณ์, เครื่องจักร, สิ่งของต่าง ๆ))
GMP	Good Manufacturing Practice (หลักเกณฑ์และวิธีการที่ดีในการผลิต เป็นระบบควบคุมคุณภาพขั้นพื้นฐานสำหรับโรงงานอุตสาหกรรม)
GAP	Good Agricultural Practice (การปฏิบัติทางการเกษตรที่ดี เพื่อให้ได้ผลผลิตปลอดภัย มีคุณภาพตามมาตรฐาน และยั่งยืน โดยครอบคลุมตั้งแต่การผลิตจนถึงการบริโภค)
CIQ	Customs, Immigration, and Quarantine (หน่วยงานที่ดูแลการผ่านแดน ทั้งศุลกากร (ตรวจสินค้า), ตรวจคนเข้าเมือง (ตรวจคนเดินทาง), และกักกันโรค (ตรวจพืช สัตว์ สิ่งของ))

ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULA UNISEARCH
Chulalongkorn University