สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
Office of the National Economic and Social Development Council





โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)
1/2

พฤษภาคม 2566

ดำเนินการโดย

สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
THAMMASAT UNIVERSITY RESEARCH AND CONSULTANCY INSTITUTE

บริษัท อินทิเกรเทด เอนจิเนียริง คอนซัลแทนท์ จำกัด
INTEGRATED ENGINEERING CONSULTANTS CO.,LTD.

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1 บทนำ 1-1
1.1 ความเป็นมาและวัตถุประสงค์ 1-1
1.2 ขอบเขตการดำเนินงาน 1-2
1.3 ผลที่คาดว่าจะได้รับ 1-4
1.3.1 ผลผลิต 1-4
1.3.2 ผลลัพธ์ 1-4
1.4 องค์ประกอบของการศึกษาและขั้นตอนการดำเนินโครงการ 1-4
1.5 ภาพรวมการดำเนินงานและระยะเวลาโครงการ 1-14
1.6 พื้นที่การดำเนินโครงการ 1-15

บทที่ 2 การทบทวนนโยบาย แผนงาน กฎระเบียบ และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง 2-1
2.1 นโยบายและความตกลงการค้าระหว่างประเทศ 2-1
2.1.1 ความตกลงระดับพหุภาคีเกี่ยวกับการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน 2-1
2.1.2 ความตกลงระดับภูมิภาคเกี่ยวกับการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน 2-12
2.1.3 ความตกลงระดับทวิภาคีเกี่ยวกับการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน 2-40
2.2 นโยบายและกฎระเบียบของประเทศไทย 2-44
2.2.1 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง 2-44
2.2.2 นโยบายและแผนพัฒนาตามภูมิภาคที่เกี่ยวข้องของพื้นที่ชายแดน 2-54
2.2.3 กฎหมายและระเบียบสำคัญที่เกี่ยวข้องในการขนส่งข้ามแดนและผ่านประเทศ 2-72
2.3 การทบทวนแนววิธีปฏิบัติที่ดี (Best Practice) และกรณีศึกษาของต่างประเทศ (Case Study) 2-81
2.3.1 การบริหารจัดการที่เป็นเลิศ (Best Practice) 2-81
2.3.2 กรณีศึกษา (Case study) 2-83
2.3.3 การทบทวนโครงการศึกษาที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย 2-95
2.3.4 สังเคราะห์ประเด็นที่ต้องพิจารณา 2-101

บทที่ 3 การรวบรวมข้อมูลการพัฒนาที่เกี่ยวข้องและกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ 3-1
3.1 สถานการณ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ 3-1
3.1.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศไทย 3-1
3.1.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของต่างประเทศ 3-26
3.2 กระบวนการขนส่งสินค้าและบริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้าน 3-55
3.2.1 ขั้นตอนการนำเข้าและส่งออก กรณีประเทศกัมพูชา 3-55
3.2.2 ขั้นตอนการนำเข้าและส่งออก กรณี สปป. ลาว 3-56

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

3.2.3 ขั้นตอนการนำเข้าและส่งออก กรณี ประเทศมาเลเซีย 3-58
3.2.4 ขั้นตอนการนำเข้าและส่งออก กรณี ประเทศเมียนมา 3-59
3.2.5 ขั้นตอนการนำเข้าและส่งออก กรณี ประเทศเวียดนาม 3-62
3.3 การรวบรวมข้อมูลการค้าชายแดนและผ่านแดนที่สำคัญ 3-66
3.3.1 ข้อมูลจุดผ่านแดนของประเทศไทย 3-66
3.3.2 ภาพรวมการค้าชายแดนและผ่านแดนของไทย 3-76
3.4 ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการค้าชายแดน 3-113

บทที่ 4 การวิเคราะห์และกำหนดหลักเกณฑ์คัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ 4-1
4.1 แนวทางการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ 4-1
4.1.1 ขั้นตอนการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพสำหรับการศึกษาเชิงลึก 4-1
4.1.2 แนวทางการกำหนดพื้นที่เบื้องต้นในแต่ละภูมิภาค 4-2
4.1.3 แนวทางกระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (AHP) 4-4
4.1.4 แนวทางในการกำหนดเกณฑ์ในการเลือกพื้นที่ 4-8
4.1.5 แนวทางการพัฒนาแบบสำรวจพื้นที่ศักยภาพ 4-10
4.2 ผลการเลือกพื้นที่ศักยภาพด้วยกระบวนการ AHP 4-12
4.2.1 พื้นที่ศักยภาพติดต่อประเทศ สปป.ลาว 4-12
4.2.2 พื้นที่ศักยภาพติดต่อประเทศเมียนมา 4-13
4.2.3 พื้นที่ศักยภาพติดต่อประเทศกัมพูชา 4-13
4.2.4 พื้นที่ศักยภาพติดต่อประเทศมาเลเซีย 4-14
4.3 สรุปผลการคัดเลือกพื้นที่ 4-15
4.4 รายละเอียดเบื้องต้นของพื้นที่ศักยภาพ 4-24
4.4.1 พื้นที่ศักยภาพแห่งที่ 1 4-24
4.4.2 พื้นที่ศักยภาพแห่งที่ 2 4-35
4.4.3 พื้นที่ศักยภาพแห่งที่ 3 4-53
4.4.4 พื้นที่ศักยภาพแห่งที่ 4 4-58
4.4.5 พื้นที่ศักยภาพแห่งที่ 5 4-64
4.5 สรุปผลการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพสำหรับศึกษาเชิงลึก 4-81

บทที่ 5 การพัฒนาตัวชี้วัดและแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ศักยภาพ 5-1
5.1 กรอบแนวคิดการศึกษาเชิงลึก 5-1
5.1.1 การตรวจสอบสามเส้า 5-4
5.1.2 การวิเคราะห์ข้อมูลและผลลัพธ์ 5-5
5.1.3 การกำหนดแนวทางการพัฒนา 5-6
5.2 การสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามร่วมกับการสัมภาษณ์ 5-7

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

5.2.1 การคำนวณคะแนนตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดน และการค้าผ่านแดน 5-9
5.2.2 การออกแบบสอบถามและการเก็บข้อมูล 5-11
5.2.3 การตรวจสอบความน่าเชื่อถือของแบบสอบถาม 5-14
5.2.4 กลุ่มตัวอย่างการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถาม 5-22
5.3 การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อยและการสังเกตแบบมีส่วนร่วม 5-23
5.3.1 การประชุมระดมความคิดเห็น 5-23
5.3.2 การสังเกตแบบมีส่วนร่วม 5-24
5.4 การจัดทำแนวทางการพัฒนา 5-24
5.4.1 แนวคิดการนำผลการศึกษาไปวิเคราะห์แนวทางการพัฒนา 5-24
5.4.2 แนวคิดการจัดทำแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพ การอำนวยความสะดวกทางการค้า 5-25
5.5 การพัฒนา Border Performance Index 5-28
5.5.1 แนวคิดการพัฒนาดัชนีชี้วัด 5-28
5.5.2 การพัฒนา Border Performance Index 5-30
5.6 แนวคิดการจัดทำเป้าหมายกรอบการประเมินและการติดตามผล 5-31
5.6.1 การจัดทำสรุปผลรายงานการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย 5-31
5.6.2 การเสนอข้อเสนอแนะในการดำเนินการ 5-31
5.6.3 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนาระยะต่อไป 5-31
5.6.4 แนวทางการติดตามประเมินผล 5-32

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.4-1 แผนการจัดสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย ในเบื้องต้น 1-14
ตารางที่ 2.1.2-1 กลุ่มสินค้าหลักที่จีนกับไทย กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา มีการค้าระหว่างกัน 2-15
ตารางที่ 2.1.2-2 กลุ่มสินค้าหลักที่ญี่ปุ่นกับไทย กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา มีการค้าระหว่างกัน 2-16
ตารางที่ 2.1.2-3 กลุ่มสินค้าหลักที่เกาหลีใต้กับไทย กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา มีการค้าระหว่างกัน 2-16
ตารางที่ 2.1.2-4 กลุ่มสินค้าหลักที่ออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์กับไทย กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา มีการค้าระหว่างกัน 2-17
ตารางที่ 2.1.2-5 กลุ่มสินค้าหลักที่อินเดียกับไทย กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา มีการค้าระหว่างกัน 2-17
ตารางที่ 2.1.2-6 กลุ่มสินค้าหลักที่ฮ่องกงกับไทย กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา มีการค้าระหว่างกัน 2-18
ตารางที่ 2.1.2-7 กลุ่มสินค้าหลักที่ไทย กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา มีการค้ากันมากกับสมาชิก RCEP 2-19
ตารางที่ 3.1.2-1 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือฮัมบันโตตา 3-29
ตารางที่ 3.1.2-2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่ม BIMSTEC 3-35
ตารางที่ 3.3.1-1 จำนวนช่องทางผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 3-66
ตารางที่ 3.3.2-1 มูลค่าและน้ำหนักการค้าชายแดนของประเทศไทยระหว่างปี 2559-2563 3-77
ตารางที่ 3.3.2-2 มูลค่าการค้าผ่านแดนของประเทศไทยระหว่างปี 2561-2564 3-78
ตารางที่ 3.3.2-3 มูลค่าและน้ำหนักการนำเข้า-ส่งออกสินค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย ในปี พ.ศ. 2559-2563 3-81
ตารางที่ 3.3.2-4 มูลค่าและปริมาณการนำเข้า-ส่งออกสินค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและเมียนมา ในปี พ.ศ. 2559-2563 3-83
ตารางที่ 3.3.2-5 มูลค่าและน้ำหนักการนำเข้า-ส่งออกสินค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาว ในปี พ.ศ. 2559-2563 3-85
ตารางที่ 3.3.2-6 มูลค่าและน้ำหนักการนำเข้า-ส่งออกชายแดนระหว่างประเทศไทยและกัมพูชา ในปี พ.ศ. 2559-2563 3-87
ตารางที่ 3.3.2-7 ข้อแตกต่างในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรระหว่างการผ่านแดนตามตกลงแกตต์ (GATT 1994) และการผ่านแดนตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว 3-94
ตารางที่ 3.3.2-8 ข้อมูลมูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-สาธารณรัฐประชาชนจีน (ตอนใต้) 3-97
ตารางที่ 3.3.2-9 ข้อมูลมูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-เวียดนาม 3-99
ตารางที่ 3.3.2-10 ข้อมูลมูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-สิงคโปร์ 3-101
ตารางที่ 3.3.2-11 ข้อมูลมูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-ประเทศอื่นๆ 3-103
ตารางที่ 3.3.2-12 ประเทศต้นทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด 3-104

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 3.3.2-13 ประเทศต้นทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด 3-104
ตารางที่ 3.3.2-14 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการตรวจปล่อยสินค้าขนส่งผ่านแดน ประเทศไทยมากที่สุด 3-104
ตารางที่ 3.3.2-15 ประเทศปลายทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด ... 3-105
ตารางที่ 3.3.2-16 อันดับสินค้าที่มีการขนส่งผ่านแดนมายังประเทศไทย ระหว่างปี 2561-2564 3-106
ตารางที่ 3.3.2-17 ประเทศต้นทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS84) 3-107
ตารางที่ 3.3.2-18 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการตรวจปล่อยสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทย มากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS84) 3-107
ตารางที่ 3.3.2-19 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการบรรทุกสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทย มากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS84) 3-107
ตารางที่ 3.3.2-20 ประเทศปลายทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS84) 3-107
ตารางที่ 3.3.2-21 ประเทศต้นทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (HS87) 3-108
ตารางที่ 3.3.2-22 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการตรวจปล่อยสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทย มากที่สุด กรณีสินค้าประเภท ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือ รางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (HS87) 3-108
ตารางที่ 3.3.2-23 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการบรรทุกสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทย มากที่สุด กรณีสินค้าประเภท ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือ รางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (HS87) 3-108
ตารางที่ 3.3.2-24 ประเทศปลายทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (HS87) 3-109
ตารางที่ 3.3.2-25 ประเทศต้นทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบ ของเครื่องดังกล่าว (HS85) 3-109
ตารางที่ 3.3.2-26 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการตรวจปล่อยสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทย มากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และ ส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS85) 3-109

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 3.3.2-27 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการบรรทุกสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทย มากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS85) 3-110
ตารางที่ 3.3.2-28 ประเทศปลายทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS85) 3-110
ตารางที่ 3.3.2-29 ประเทศต้นทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS61) 3-110
ตารางที่ 3.3.2-30 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการตรวจปล่อยสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทย มากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS61) 3-111
ตารางที่ 3.3.2-31 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการบรรทุกสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทย มากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS61) 3-111
ตารางที่ 3.3.2-32 ประเทศปลายทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS61) 3-111
ตารางที่ 3.3.2-33 ประเทศต้นทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายที่ไม่ได้ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS62) 3-112
ตารางที่ 3.3.2-34 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการตรวจปล่อยสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทย มากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายที่ไม่ได้ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS62) 3-112
ตารางที่ 3.3.2-35 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการบรรทุกสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทย มากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายที่ไม่ได้ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS62) 3-112
ตารางที่ 3.3.2-36 ประเทศปลายทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายที่ไม่ได้ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS62) 3-112
ตารางที่ 4.1.3-1 หลักการให้คะแนนระดับความสำคัญเชิงเปรียบเทียบ 4-6
ตารางที่ 4.3-1 สรุปประเด็นต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตในการพัฒนาพื้นที่ด่านพรมแดน 4-16
ตารางที่ 4.4.1-1 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรเชียงของ ในปี พ.ศ. 2559-2563 4-26
ตารางที่ 4.4.1-2 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรแม่สาย ในปี พ.ศ. 2559-2563 4-31

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 4.4.2-1 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรมุกดาหาร ในปี พ.ศ. 2559-2563 4-37
ตารางที่ 4.4.2-2 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรนครพนม ในปี พ.ศ. 2559-2563 4-42
ตารางที่ 4.4.2-3 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรหนองคาย ในปี พ.ศ. 2559-2563 4-48
ตารางที่ 4.4.3-1 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรแม่สอด ในปี พ.ศ. 2559-2563 4-54
ตารางที่ 4.4.4-1 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรอรัญประเทศ ในปี พ.ศ. 2559-2563 4-60
ตารางที่ 4.4.5-1 มูลค่าและปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรสะเดา ในปี พ.ศ. 2559-2563 4-66
ตารางที่ 4.4.5-2 มูลค่าและปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ในปี พ.ศ. 2559-2563 4-72
ตารางที่ 4.4.5-3 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรระนอง ในปี พ.ศ. 2559-2563 4-77
ตารางที่ 4.5-1 สรุปรายละเอียดพื้นที่ศักยภาพที่สำคัญสำหรับการศึกษาเชิงลึก 4-81
ตารางที่ 5.2.2-1 ขั้นตอนการคัดเลือกตัวชี้วัด TFIs ด้วยวิทยาคิวแบบดัดแปลง 5-12
ตารางที่ 5.2.3-1 ผู้ที่เกี่ยวข้องที่นำเสนอในเบื้องต้นสำหรับการสำรวจข้อมูลเชิงลึก 5-17
ตารางที่ 5.2-3-2 รายละเอียดแบบสำรวจข้อมูลเชิงลึก 5-20
ตารางที่ 5.4.2-1 แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า..... 5-26
ตารางที่ 5.5.1-1 การแบ่งกลุ่มประเทศด้วยควินไทล์ 5-29
ตารางที่ 5.5.1-2 ตัวอย่างการแบ่งกลุ่มจำนวนช่องทางผ่านแดนออกเป็น 3 กลุ่ม 5-30
ตารางที่ 5.6.4-1 ตัวอย่างข้อมูลนำเข้าและผู้รับผิดชอบ..... 5-32

สารบัญรูปภาพ

หน้า

รูปที่ 1.4-1 แนวทางการดำเนินการศึกษาโครงการ 1-6
รูปที่ 1.5-1 กรอบแผนการดำเนินโครงการ 1-15
รูปที่ 1.6-1 ขอบเขตพื้นที่พิจารณาในการศึกษาของโครงการ 1-16
รูปที่ 2.2.2-1 ทิศทางการพัฒนาภาคเหนือ (พ.ศ. 2566-2570) 2-55
รูปที่ 2.2.2-2 ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (พ.ศ. 2566-2570) 2-58
รูปที่ 2.2.2-3 ทิศทางการพัฒนาภาคกลาง (พ.ศ. 2566-2570) 2-62
รูปที่ 2.2.2-4 ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออก (พ.ศ. 2566-2570) 2-65
รูปที่ 2.2.2-5 ทิศทางการพัฒนาภาคใต้ (พ.ศ. 2566-2570) 2-68
รูปที่ 2.2.2-6 ทิศทางการพัฒนาภาคใต้ชายแดน (พ.ศ. 2566-2570) 2-70
รูปที่ 2.3.2-1 จุดผ่านแดนทางบกระหว่างสหรัฐฯ กับแคนาดา และสหรัฐฯ กับเม็กซิโกภายใต้เขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (แหล่งที่มา: Bureau of Transport Statistics สหรัฐอเมริกา) 2-90
รูปที่ 3.3.1-1 ตำแหน่งจุดผ่านแดนของประเทศไทย 3-68
รูปที่ 3.3.1-2 ตำแหน่งจุดผ่านแดนภาคเหนือ 3-69
รูปที่ 3.3.1-3 ตำแหน่งจุดผ่านแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 3-70
รูปที่ 3.3.1-4 ตำแหน่งจุดผ่านแดนภาคกลาง 3-71
รูปที่ 3.3.1-5 ตำแหน่งจุดผ่านแดนภาคตะวันออก 3-72
รูปที่ 3.3.1-6 ตำแหน่งจุดผ่านแดนภาคตะวันตก 3-73
รูปที่ 3.3.1-7 ตำแหน่งจุดผ่านแดนภาคใต้ 3-74
รูปที่ 3.3.1-8 แนวเส้นทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย 3-75
รูปที่ 3.3.2-1 การเติบโตของมูลค่าการค้าชายแดนประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านระหว่างปี 2559-2563 3-79
รูปที่ 3.3.2-2 สัดส่วนมูลค่าการค้าชายแดนประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านเฉลี่ยในปี 2559-2563 3-79
รูปที่ 3.3.2-3 การเติบโตของมูลค่าการค้าชายแดนไทยกับประเทศมาเลเซียระหว่างปี พ.ศ. 2559-2563 3-80
รูปที่ 3.3.2-4 สัดส่วนด่านการค้าชายแดนสำคัญระหว่างไทยและมาเลเซีย (พ.ศ. 2559-2563) 3-80
รูปที่ 3.3.2-5 การเติบโตของมูลค่าการค้าชายแดนไทยกับประเทศเมียนมา ระหว่างปี พ.ศ. 2559-2563 3-82
รูปที่ 3.3.2-6 สัดส่วนด่านการค้าชายแดนสำคัญระหว่างไทยและเมียนมา (พ.ศ. 2559-2563) 3-82
รูปที่ 3.3.2-7 การเติบโตของมูลค่าการค้าชายแดนไทยกับประเทศ สปป.ลาว ระหว่างปี พ.ศ. 2559-2563 3-84
รูปที่ 3.3.2-8 สัดส่วนด่านการค้าชายแดนสำคัญระหว่างไทยและ สปป.ลาว (พ.ศ. 2559-2563) 3-84
รูปที่ 3.3.2-9 มูลค่าการค้าชายแดนไทยกับกัมพูชา ระหว่างปี พ.ศ. 2559-2563 3-86
รูปที่ 3.3.2-10 สัดส่วนด่านการค้าชายแดนสำคัญระหว่างไทยและกัมพูชา (พ.ศ. 2559-2563) 3-86
รูปที่ 3.3.2-11 ตัวอย่างการค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับจีนตอนใต้ 3-89
รูปที่ 3.3.2-12 ตัวอย่างการค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับเวียดนาม 3-90

สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 3.3.2-13 ตัวอย่างการค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับสิงคโปร์ 3-91
รูปที่ 3.3.2-14 ตัวอย่างการผ่านแดนตามความตกลงฯ การขนส่งทางถนน ไทย-สปป.ลาว 3-92
รูปที่ 3.3.2-15 ตัวอย่างการผ่านแดนตามความตกลงแกตต์ (GATT 1994) 3-93
รูปที่ 3.3.2-16 การเติบโตของมูลค่าการค้าผ่านแดนไทยกับประเทศต่าง ๆ ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564 3-94
รูปที่ 3.3.2-17 สัดส่วนมูลค่าการค้าผ่านแดนไทยกับประเทศต่าง ๆ ในปี 2561-2564 3-95
รูปที่ 3.3.2-18 การเติบโตของมูลค่าการค้าผ่านแดนไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน (ตอนใต้) ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564 3-96
รูปที่ 3.3.2-19 สัดส่วนด่านการค้าผ่านแดนสำคัญระหว่างไทยและจีน (ตอนใต้) (พ.ศ. 2561-2564) 3-96
รูปที่ 3.3.2-20 การเติบโตของมูลค่าการค้าผ่านแดนไทยกับเวียดนาม ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564 3-98
รูปที่ 3.3.2-21 สัดส่วนด่านการค้าผ่านแดนสำคัญระหว่างไทยและเวียดนาม (พ.ศ. 2561-2564) 3-98
รูปที่ 3.3.2-22 การเติบโตของมูลค่าการค้าผ่านแดนไทบกับสิงคโปร์ ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564 3-100
รูปที่ 3.3.2-23 สัดส่วนด่านการค้าผ่านแดนสำคัญระหว่างไทยและสิงคโปร์ (พ.ศ. 2561-2564) 3-100
รูปที่ 3.3.2-24 การเติบโตของมูลค่าการค้าผ่านแดนไทบกับประเทศอื่น ๆ ระหว่าง ปี พ.ศ. 2561-2564 3-102
รูปที่ 3.3.2-25 สัดส่วนด่านการค้าผ่านแดนระหว่างไทยและประเทศอื่น ๆ ผ่าน 4 ประเทศเพื่อนบ้าน (พ.ศ. 2561-2564) 3-102
รูปที่ 4.1.1-1 ขั้นตอนการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพสำหรับการศึกษาเชิงลึก 4-2
รูปที่ 4.1.3-1 แสดงขั้นตอนกระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น 4-5
รูปที่ 4.1.3-2 แผนภูมิลำดับชั้นของการตัดสินใจ 4-5
รูปที่ 4.4.1-1 ด่านศุลกากรเชียงของ 4-28
รูปที่ 4.4.1-2 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรเชียงของ 4-29
รูปที่ 4.4.1-3 ด่านศุลกากรแม่สาย 4-33
รูปที่ 4.4.1-4 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรแม่สาย 4-34
รูปที่ 4.4.2-1 ด่านศุลกากรมุกดาหาร 4-39
รูปที่ 4.4.2-2 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรมุกดาหาร 4-40
รูปที่ 4.4.2-3 ด่านศุลกากรนครพนม 4-44
รูปที่ 4.4.2-4 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรนครพนม 4-45
รูปที่ 4.4.2-5 ด่านศุลกากรหนองคาย 4-51
รูปที่ 4.4.2-6 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรหนองคาย 4-52
รูปที่ 4.4.3-1 ด่านศุลกากรแม่สอด 4-56
รูปที่ 4.4-3-2 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรแม่สอด 4-57
รูปที่ 4.4.4-1 ด่านศุลกากรอรัญประเทศ 4-62
รูปที่ 4.4.4-2 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรอรัญประเทศ 4-63
รูปที่ 4.4.5-1 ด่านศุลกากรสะเดา 4-68
รูปที่ 4.4.5-2 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรสะเดา 4-69
รูปที่ 4.4.5-3 ด่านศุลกากรสะเดาปาดังเบซาร์ 4-74

สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 4.4.5-4 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ 4-75
รูปที่ 4.4.5-5 ด่านศุลกากรระนอง 4-79
รูปที่ 4.4.5-6 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรระนอง 4-80
รูปที่ 4.5-1 ภาพรวมพื้นที่ศึกษาภาพ 4-83
รูปที่ 5.1-1 องค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (รุธิร์ พนมยงค์, 2551) 5-1
รูปที่ 5.1-2 แนวทางการศึกษาเชิงลึก 5-3
รูปที่ 5.1.1-1 วิธีการตรวจสอบสามเส้าสำหรับการศึกษา 5-4
รูปที่ 5.2-1 แนวคิดการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ 5-7
รูปที่ 5.2-2 ตัวอย่างการเปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่างด่านฯ ในแต่ละพื้นที่ 5-8
รูปที่ 5.2-3 ตัวแบบการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ 5-9
รูปที่ 5.2.1-1 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก 5-10
รูปที่ 5.4.2-1 กระบวนการสังเคราะห์แนวทางการพัฒนา 5-27
รูปที่ 5.5.1-1 กลุ่มประเทศ LPI 4 กลุ่ม 5-29

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและวัตถุประสงค์

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552 และมีหน้าที่เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการประสานความร่วมมือการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยแนวทางการพัฒนาตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าในบริเวณพื้นที่ชายแดน โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าตามเส้นทางยุทธศาสตร์ และสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์เชื่อมโยงระหว่างเมืองสำคัญในภูมิภาค สนับสนุนการสร้างเครือข่ายชุมชนโลจิสติกส์ (Logistics Community) ของผู้ประกอบการในพื้นที่ รวมทั้งการยกระดับด่านชายแดนสำคัญที่มีศักยภาพให้ได้มาตรฐานสากล

นอกจากนี้ ประเทศไทยมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน มีความได้เปรียบเชิงกายภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางแหล่งผลิตและแหล่งกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ ซึ่งในช่วงเวลาที่ผ่านมาสถานการณ์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีความสำคัญและมีการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี ประกอบกับในระยะที่ผ่านมาสถานการณ์การพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทยได้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เนื่องจากมีกลุ่มทุนขนาดใหญ่ โดยเฉพาะกลุ่มนักลงทุนจีนเข้ามาลงทุนพัฒนาเมืองอย่างครบวงจร อาทิ แหล่งอุตสาหกรรม แหล่งธุรกิจ แหล่งที่อยู่อาศัย และโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ เช่น สนามบิน ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน ทิศทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ดังนั้น จึงจำเป็นต้องมีการปรับตัวและเตรียมพร้อมรองรับผลกระทบต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น และกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณพื้นที่ด่านชายแดนที่สำคัญ อาทิ พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจที่มีพื้นที่ติดกับด่านชายแดนให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับบริบทการพัฒนาในแต่ละพื้นที่

ดังนั้น สศช. จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินโครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย เพื่อศึกษาเชิงลึกและสำรวจข้อมูลสถานการณ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ด่านชายแดนที่สำคัญของประเทศ และกำหนดแนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ด่านชายแดนสำคัญที่เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทการพัฒนาในแต่ละพื้นที่ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดกรอบการดำเนินงานร่วมกันในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าบริเวณพื้นที่ด่านชายแดนที่สำคัญได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งผู้ประกอบการโลจิสติกส์สามารถปรับตัวและดำเนินธุรกิจได้สอดคล้องและทันต่อสถานการณ์การพัฒนาที่มีการเปลี่ยนแปลง และนำไปสู่ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม

วัตถุประสงค์ของโครงการ

1) เพื่อสำรวจข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ อาทิ พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) และพื้นที่ที่มีศักยภาพ รวมทั้งสถานการณ์การพัฒนาบริเวณพื้นที่ด่านชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน

2) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัย แนวโน้ม และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน

3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า รวมทั้งการบริหารจัดการบริเวณชายแดนของประเทศไทยที่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทการพัฒนาในแต่ละพื้นที่และพัฒนาแนวทางการติดตามประเมินผลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

เป้าหมาย

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ด่านชายแดนที่สำคัญมีความเหมาะสมกับบริบทของแต่ละพื้นที่มีการบูรณาการข้อมูลและการดำเนินงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงได้ทันต่อสถานการณ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

1.2 ขอบเขตการดำเนินงาน

1.2.1 ศึกษารวบรวมและทบทวนนโยบาย แนวทางการพัฒนา กฎหมาย ระเบียบ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและกระบวนการโลจิสติกส์บริเวณชายแดน สถานการณ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์การพัฒนาเชิงพื้นที่บริเวณชายแดนของประเทศไทย ประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศในภูมิภาค เช่น การดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการสนับสนุนการค้าชายแดนและผ่านแดน การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) รวมถึงผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง และข้อมูลด้านอื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการ ตลอดจนกรณีศึกษาตัวอย่างและแนววิธีการปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ (Best Practice) จากในประเทศและต่างประเทศที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล

1.2.2 สำรวจและรวบรวมข้อมูลกระบวนการขนส่งสินค้าวิธีการ และขั้นตอนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์รวมถึงกิจกรรมการขนส่งสินค้าที่มีผลต่อการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน พร้อมประเมินผลการดำเนินงานเบื้องต้นในพื้นที่ต่าง ๆ อาทิ พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) และพื้นที่ที่มีศักยภาพ รวมทั้งสถานการณ์ดำเนินงานของประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนปัจจัยสนับสนุน ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและที่ผ่านมาพร้อมวิเคราะห์และกำหนดหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมและจัดลำดับความสำคัญพื้นที่ซึ่งมีศักยภาพเพื่อนำไปสู่การศึกษาเชิงลึกในการเพิ่มประสิทธิภาพในการค้าชายแดนและผ่านแดนอย่างน้อย 5 แห่ง

1.2.3 ศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยในพื้นที่ที่ได้มีการคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญโดยพิจารณาสถานการณ์ในปัจจุบันและทิศทางการพัฒนาในระยะต่อไปที่สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลง อาทิ ด้านเศรษฐกิจ การค้า การพัฒนาในระดับโลกและภูมิภาค กฎหมาย เทคโนโลยี และผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 พร้อมศึกษาในเชิงลึก โดยให้ความสำคัญเกี่ยวกับความเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากแหล่งวัตถุดิบ ฐานการผลิตการพัฒนาพื้นที่ ปริมาณและมูลค่าสินค้า การบริหารจัดการ

ราคา ระยะเวลา รูปแบบ เส้นทาง สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง และบทบาทความรับผิดชอบของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนความต้องการและความเป็นไปได้ในการเข้าใช้บริการของผู้ประกอบการ

1.2.4 จัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ตามที่ได้คัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญ ให้มีขีดความสามารถรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์ในการรวบรวมและกระจายสินค้าไปยังพื้นที่ข้างเคียงเชื่อมโยงภายในประเทศและภูมิภาค โดยสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากผลผลิตหรือลักษณะเฉพาะของพื้นที่ เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการเพิ่มมูลค่าสินค้าและกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่ รวมทั้งกำหนดทิศทางการพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ โดยให้ความสำคัญกับโครงข่ายการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ สนับสนุนการใช้รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการให้บริการด้านศุลกากรและบริการภาครัฐอื่น ๆ ได้แบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (One Stop Service) ราคาค่าบริการที่เหมาะสม การสร้างแรงจูงใจในการเข้าใช้บริการได้อย่างสะดวกและปลอดภัย และสอดคล้องกับแนวโน้มการค้า การลงทุน การบริการ และอุตสาหกรรมในพื้นที่เพื่อสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

1.2.5 จัดทำสรุปผลรายงานการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย รวมทั้งข้อเสนอแนะการพัฒนาในระยะต่อไป ตลอดจนปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factor) โอกาสและข้อจำกัดในการพัฒนา แผนการดำเนินงาน และองค์กรหรือหน่วยงานที่จะรับผิดชอบดำเนินการในเบื้องต้นให้สามารถนำไปจัดทำแผนงาน/โครงการสู่การปฏิบัติได้อย่างบูรณาการและเกิดประโยชน์สูงสุด

1.2.6 จัดเก็บข้อมูลและพัฒนาดัชนีชี้วัดสำหรับเป็นต้นแบบการวัดพร้อมทั้งเครื่องมือและแนวทางในการติดตามประเมินผลให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและสามารถสะท้อนผลการดำเนินงานได้อย่างชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับบริบทการพัฒนาเพื่อใช้กำหนดทิศทางการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งสามารถนำเข้าข้อมูลและเผยแพร่ข้อมูลดังกล่าวได้ในระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของ สศช. เพื่อให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

1.2.7 จัดกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อกังวลข้อเสนอแนะจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาชน ภาควิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้ได้รับผลกระทบและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ โดยต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และมีเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น จำนวนรวมอย่างน้อย 7 ครั้ง ครั้งละไม่น้อยกว่า 50 คน รวมทั้งจัดให้มีการประชุมเผยแพร่ผลการศึกษาจำนวน 1 ครั้ง โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่า 80 คน และดำเนินการตามมาตรการทางสาธารณสุข ทั้งนี้ ในการดำเนินการจะต้องมีวีดิทัศน์และเอกสารประกอบการสัมมนาในแต่ละครั้งเพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการและสนับสนุนให้เกิดการมีส่วนร่วม พร้อมทั้งนำผลการประชุมไปวิเคราะห์ใช้ประกอบการจัดทำข้อเสนอแนะและสรุปรายงานผลการศึกษาโครงการให้สมบูรณ์

1.3 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

1.3.1 ผลผลิต

รายงานผลการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย โดยผลการศึกษาประกอบด้วย

1) ผลการสำรวจข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรคในการขนส่งสินค้าและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศไทยที่ทันสมัยและเป็นปัจจุบัน

2) แนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ บริเวณพื้นที่ด่านชายแดนสำคัญที่สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาในแต่ละพื้นที่และรองรับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

3) ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

1.3.2 ผลลัพธ์

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าบริเวณพื้นที่ด่านชายแดนที่สำคัญของประเทศไทยมีความเหมาะสมกับบริบทของแต่ละพื้นที่ สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน และรองรับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้เป็นกรอบในการดำเนินการร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.4 องค์ประกอบของการศึกษาและขั้นตอนการดำเนินโครงการ

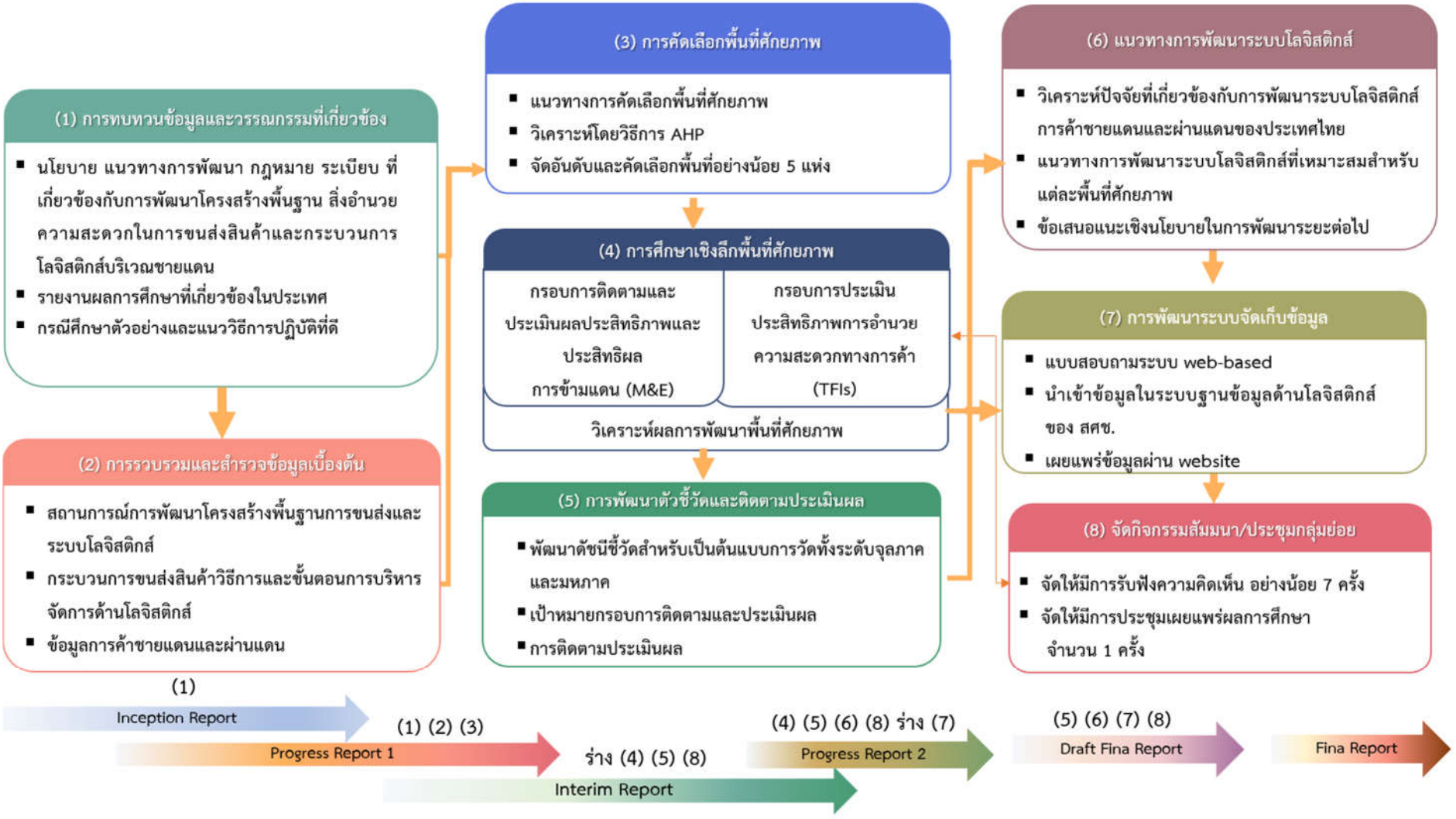
ประเทศไทยมีความได้เปรียบเชิงกายภาพเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียนเหมาะกับการพัฒนาเป็นศูนย์กลางแหล่งผลิต แหล่งกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ด้วยข้อมูลการค้าชายแดนและผ่านแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับประเทศจีนให้การสนับสนุนการพัฒนาเมืองและโครงสร้างพื้นฐานในประเทศแถบเอเชีย ส่งผลให้เศรษฐกิจ การค้าการลงทุน และทิศทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจตามด่านชายแดนสำคัญทั้ง SEC และ EEC มีบทบาทขึ้นอย่างมาก การปรับตัวและเตรียมพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นจึงเป็นสิ่งจำเป็น

การกำหนดแนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ บริเวณพื้นที่ด่านชายแดนสำคัญที่เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทการพัฒนาในแต่ละพื้นที่จึงเป็นรากฐานสำคัญเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้อาศัยข้อมูลร่วมกันในการกำหนดกรอบการดำเนินงานพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าบริเวณพื้นที่ด่านชายแดนที่สำคัญได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งผู้ประกอบการโลจิสติกส์ยังสามารถปรับตัวและดำเนินธุรกิจได้สอดคล้องและทันต่อสถานการณ์การพัฒนาที่มีการเปลี่ยนแปลง และนำไปสู่ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม

การศึกษาครั้งนี้มุ่งเน้นการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยและกรณีศึกษาตัวอย่างและแนววิธีการปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ (Best Practice) จากต่างประเทศ และรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนนโยบาย กฎหมาย ระเบียบ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก กระบวนการขนส่งและการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ และสถานการณ์การพัฒนาเชิงพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้งกำหนดเกณฑ์ในการคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญพื้นที่ศักยภาพการค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยโดยพิจารณาข้อมูลข้างต้นมาตกผลึกให้เห็นปัจจัยสนับสนุน ปัญหาอุปสรรค ข้อจำกัดด้านต่าง ๆ อาทิ ด้านเศรษฐกิจ การค้า

การพัฒนาในระดับโลกและภูมิภาค นอกจากนี้ ยังทำการศึกษาเชิงลึกเพื่อให้ทราบถึงความเชื่อมโยงการขนส่งสินค้า การพัฒนาพื้นที่ ปริมาณและมูลค่าสินค้า รูปแบบการขนส่ง บทบาทความรับผิดชอบของส่วนงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศักยภาพ อีกทั้งยังจัดทำแนวทางการประเมินประสิทธิภาพและตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Indicators, TFIs) และแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงนโยบายในแต่ละพื้นที่ศักยภาพ รวมถึงการจัดแผนงาน/โครงการ สำหรับการพัฒนาและเสนอปัจจัยความสำเร็จ (Key Success Factor) และเสนอแนะแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับระบบการจัดการโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของพื้นที่ประเทศไทย เพื่อให้เกิดความชัดเจนในกระบวนการดำเนินงานของโครงการฯ

การดำเนินงานโครงการฯ ครั้งนี้ ประกอบไปด้วยเนื้องานหลัก 8 ส่วน ซึ่งมีความสัมพันธ์กันตามแผนภาพรวมการดำเนินการดัง**รูปที่ 1.4-1**



รูปที่ 1.4-1 แนวทางการดำเนินการศึกษาโครงการ

โดยมีรายละเอียดในการดำเนินงานในส่วนต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้

ส่วนที่ 1 การทบทวนข้อมูลและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

เป็นส่วนของการศึกษารวบรวมและทบทวนนโยบาย แนวทางการพัฒนา กฎหมาย ระเบียบ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและกระบวนการโลจิสติกส์บริเวณชายแดน รวมถึงการพัฒนาเชิงพื้นที่บริเวณชายแดนของประเทศไทย ประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศในภูมิภาค และกรณีศึกษาตัวอย่างและแนววิธีการปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ (Best Practice) จากในประเทศและต่างประเทศที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล โดยมีรายละเอียดการดำเนินงาน ดังนี้

- **การทบทวนนโยบายและข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ** การทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับความตกลงการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน การค้าข้ามแดน และการค้าผ่านแดนของประเทศไทย โครงข่ายระหว่างประเทศ แผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยจำแนกเป็นกลุ่มของนโยบายและความตกลงการค้าชายแดน การค้าข้ามแดน และการค้าผ่านแดนออกเป็นระดับต่าง ๆ ได้แก่ **ระดับพหุภาคี (Multilateral Level) ระดับภูมิภาค (Regional Level) และระดับทวิภาคี (Bilateral Level)**

ผลลัพธ์จากการทบทวนนโยบายและข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง จะทำให้ทราบถึงกรอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง แผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ ข้อตกลงการค้าเพื่อการสร้างประโยชนร่วมกันในระดับนานาชาติ

- **การทบทวนนโยบายและกฎระเบียบของประเทศไทย** เป็นการทบทวนนโยบาย แนวทางการพัฒนาพื้นที่ กฎหมาย ระเบียบ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและกระบวนการโลจิสติกส์บริเวณชายแดน ได้แก่ นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนพัฒนาในประเทศที่เกี่ยวข้อง นโยบายและแผนพัฒนาตามภูมิภาคที่เกี่ยวข้องของพื้นที่ชายแดน กฎหมายและระเบียบสำคัญที่เกี่ยวข้องในขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน เป็นต้น

ผลลัพธ์จากการทบทวนนโยบาย กฎระเบียบของประเทศ จะทำให้ทราบถึงสถานภาพและความก้าวหน้าในการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามนโยบายที่รัฐบาลกำหนด รวมทั้งประเด็นการพัฒนาที่สนับสนุน**เชิงอุปทาน (Supply)** ในประเด็นการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ที่พยายามขับเคลื่อนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางแหล่งผลิต แหล่งกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ประกอบกับนโยบายด้านการพัฒนาเมืองและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ต่าง ๆ ที่สนับสนุนใน**เชิงอุปสงค์ (Demand)** ภายในประเทศ

- **การทบทวนกรณีศึกษาการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของต่างประเทศ** เป็นการทบทวนแนววิธีการปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ (Best Practice) รวมถึงตัวอย่างกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับแนววิธีการปฏิบัติที่ดี โดยรวบรวมวรรณกรรมจากแหล่งข้อมูลต่างประเทศที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล โดยเนื้อหาในส่วนนี้แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ประกอบด้วย

  - การบริหารจัดการที่เป็นเลิศ (Best Practice) เกี่ยวกับการบริหารจัดการการค้าชายแดนที่เป็นเลิศ อาทิ การพัฒนาลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบและกระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้า การพัฒนาการบริการด้านโลจิสติกส์และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

  - กรณีศึกษา (Case Study) ของประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดน

  - กรณีศึกษาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรณีศึกษาเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ อันประกอบด้วยประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศแคนาดา และประเทศเม็กซิโกได้มีการจัดทำความตกลงเขตการค้าเสรี

อเมริกาเหนือ (North American Free Trade Agreement - NAFTA) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัย การรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อย ตลอดจนเพื่อการดำเนินการขนส่งเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และกรณีศึกษาการเปิดปิดด่านชายแดนของประเทศ

- การสังเคราะห์ประเด็นที่ต้องพิจารณา จากกรณีศึกษาที่ทำการทบทวนข้างต้น จะสามารถนำมาสังเคราะห์ประเด็นสำคัญ อาทิ การสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดน การพัฒนาระบบเพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพการบริหารงาน ณ จุดผ่านแดน การพัฒนาพื้นที่ชายแดนโดยรอบ การส่งเสริมกิจกรรมการให้บริการโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดน

ผลลัพธ์จากการทบทวนกรณีศึกษาการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของต่างประเทศ จะทำให้ทราบถึงสถานการณ์การพัฒนาทั้งโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบ กระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้า การบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ และการค้าชายแดน

- **การทบทวนรายงานผลการศึกษาของโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง** เป็นการทบทวนรายงานผลการศึกษาของโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน รวมไปถึงการพัฒนาตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรายงานที่ทบทวนจะเป็นโครงการที่เคยได้มีการดำเนินการผ่านมาหรืออยู่ระหว่างการดำเนินงาน อาทิ โครงการการศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย - จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน - จีน กรณีศึกษา การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน โครงการพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานธุรกิจสินค้าอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจชายแดน โครงการการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน

ผลลัพธ์จากการทบทวนรายงานผลการศึกษาของโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน จะทำให้ทราบถึงสถานภาพและความก้าวหน้าในการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณชายแดนและระเบียงเศรษฐกิจ

ทั้งนี้ผลลัพธ์จากการทบทวนข้อมูลและวรรณกรรมจะนำมาใช้ประกอบการจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยในงาน**ส่วนที่ 5**

ส่วนที่ 2 การรวบรวมและสำรวจข้อมูลเบื้องต้น

สำรวจและรวบรวมสถานการณ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและต่างประเทศ ข้อมูลกระบวนการขนส่งสินค้าวิธีการ และการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ รวมถึงข้อมูลการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน พร้อมประเมินผลการดำเนินงานเบื้องต้นในพื้นที่ โดยเนื้อหาส่วนนี้ประกอบด้วย

- **สถานการณ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย** ประกอบด้วย ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในทุกรูปแบบการขนส่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ สิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย
- **สถานการณ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของต่างประเทศ** อาทิ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อนบ้านทั้งใน สปป.ลาว กัมพูชา มาเลเซีย และเมียนมา และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาค สาธารณรัฐประชาชนจีน และเวียดนาม
- **ข้อมูลกระบวนการขนส่งและบริหารจัดการโลจิสติกส์** ซึ่งจะนำเสนอขั้นตอนการขนส่งและการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่มีผลต่อการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน

- **ข้อมูลการค้าชายแดนและผ่านแดนตามพื้นที่ชายแดนสำคัญ** เป็นการรวบรวมข้อมูลการนำเข้า - ส่งออกบริเวณด่านชายแดนสำคัญของไทยจากแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือ พร้อมทั้งประเมินผลการดำเนินงานของด่านที่มีศักยภาพในเบื้องต้น

ผลลัพธ์จากส่วนนี้ จะทำให้ทราบถึงสถานการณ์การพัฒนาทั้งโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้า การบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ และการค้าชายแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งประเทศในแถบภูมิภาคเอเชีย ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะนำมาใช้ประกอบการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพสำหรับการศึกษาเชิงลึกต่อไปใน**งานส่วนที่ 3 และ 4**

ส่วนที่ 3 การคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ

กำหนดหลักเกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพสำหรับการศึกษาเชิงลึก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการค้าชายแดนและผ่านแดนที่มีความสำคัญ โดยเป็นการตัดสินใจที่ต้องพิจารณาปัจจัยหลายอย่างพร้อมกันทั้งปัจจัยในเชิงคุณภาพ อาทิ นโยบายและยุทธศาสตร์ของภาครัฐ โครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาในพื้นที่ และปัจจัยในเชิงปริมาณ อาทิ มูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดน

การคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพสำหรับการศึกษาเชิงลึก เป็นการกำหนดปัจจัย วิธีการ ขั้นตอนการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ ซึ่งอาศัยปัจจัยทั้งเชิงคุณภาพ อาทิ นโยบายและยุทธศาสตร์ของภาครัฐ โครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาในพื้นที่ และปัจจัยเชิงปริมาณ อาทิ ปริมาณและมูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดน ดังที่ได้ทบทวนไว้ในงาน**ส่วนที่ 2** มาประกอบการพิจารณาคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสม โดยประยุกต์ใช้แนวคิดการตัดสินใจแบบพิจารณาหลายเกณฑ์ (Multiple Criteria Decision Making: MCDM) ที่เกี่ยวข้องกับการที่ผู้ตัดสินใจต้องเลือกทางเลือกที่ดีที่สุดภายใต้การพิจารณาหลายเกณฑ์ร่วมกันและใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับขั้น (Analytical Hierarchy Process: AHP) ซึ่งเป็นวิธีที่นิยมใช้มากที่สุดในการจัดลำดับ (Ranking) การประเมิน (Evaluation) และการคัดเลือก (Selection)

การดำเนินการตามกระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับขั้น (Analytical Hierarchy Process: AHP) ซึ่งอาศัยแบบสำรวจการให้**คะแนนเปรียบเทียบด่านทางเลือกแบบเป็นคู่**โดยเป็นการเปรียบเทียบด่านทีละคู่ รายละเอียดในการประเมินที่ปรึกษาได้กำหนดเกณฑ์ 4 ด้าน ประกอบด้วย เกณฑ์ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์ เกณฑ์ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ และเกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ โดยผู้ตอบจะเป็นผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญของด่านโดยทำการพิจารณาเปรียบเทียบพื้นที่ทางเลือก (ด่านศุลกากร) เป็นคู่ ๆ ภายใต้มุมมองในแต่ละเกณฑ์ และคำนวณน้ำหนักของแต่ละพื้นที่ทางเลือกภายใต้เกณฑ์ทั้ง 4 ด้าน โดยใช้วิธีการวิเคราะห์แบบเดียวกับการเปรียบเทียบน้ำหนักความสำคัญของเกณฑ์ ผลลัพธ์จากส่วนนี้ จะได้พื้นที่ศักยภาพ เพื่อนำไปศึกษาเชิงลึกต่อไปในงาน**ส่วนที่ 4**

ส่วนที่ 4 การศึกษาเชิงลึกพื้นที่ศักยภาพ

การศึกษาเชิงลึกพื้นที่ศักยภาพ เป็นการ นำเสนอ ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ และประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับมหภาคและจุลภาค และกำหนดทิศทางการพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการอธิบายถึงข้อมูลขาเข้า (Input) สำหรับพัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์และนำไปใช้ในการสำรวจข้อมูลเชิงลึกกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องการประเมินประสิทธิภาพ จากนั้นข้อมูลขาเข้าทั้งหมดจะถูกนำเข้าสู่กระบวนการ (Process) เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลและทราบถึงประสิทธิภาพการดำเนินงานสำหรับการกำหนดแนวทางการพัฒนาที่มีความเหมาะสมกับบริบทของแต่ละพื้นที่

โดยเป็นการดำเนินการภาคปฏิบัติ สำหรับการค้นหาความเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากแหล่งวัตถุดิบ ฐานการผลิต การพัฒนาพื้นที่ ปริมาณและมูลค่าสินค้า การบริหารจัดการ ราคา ระยะเวลา รูปแบบ เส้นทาง สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง และบทบาทความรับผิดชอบของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนความต้องการและความเป็นไปได้ในการเข้าใช้บริการของผู้ประกอบการ ทั้งนี้ในการศึกษาเชิงลึกจะประยุกต์ใช้ตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (Logistics System) เป็นกรอบแนวคิดการประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและผ่านแดน โดยเป็นการพิจารณาสถานการณ์ในปัจจุบันและทิศทางการพัฒนาในอนาคตที่สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ด้วยการสำรวจเชิงลึกด้วยตัวแบบการติดตามและประเมินผล

แนวทางการศึกษาเป็นการสำรวจข้อมูลเชิงลึกด้วยเครื่องมือวิจัยที่ประกอบด้วย (1) การสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ (Questionnaire with Interview) (2) การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus Group) และ (3) การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) โดยเครื่องมือเหล่านี้จะต้องได้รับการตรวจสอบความถูกต้องแล้วจากผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ (1) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนและข้ามแดน (2) ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน อาทิ บริษัทขนส่งสินค้า และพนักงานขับรถขนส่ง และ (3) เจ้าของสินค้าที่ส่งออกและนำเข้าสินค้า

โดยแบบสอบถามเป็นการประยุกต์ใช้กรอบแนวคิดการประเมินประสิทธิภาพ (Performance Measurement Framework) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน ที่ประกอบด้วย 2 แนวคิด คือ (1) กรอบแนวคิดการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (Monitoring and Evaluation, M&E) เป็นการสำรวจข้อมูลเกี่ยวกับความเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากฐานการผลิตไปถึงพื้นที่ส่งออกนำเข้า ปริมาณและมูลค่าสินค้า ค่าใช้จ่ายการขนส่งและการดำเนินพิธีการต่าง ๆ ระยะทาง ระยะเวลา รูปแบบและเส้นทางในการขนส่ง และการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ ที่ได้ประยุกต์ใช้แนวคิดจากการศึกษาของ Corridor Performance Measurement and Monitoring (CPMM) มาพัฒนาเป็นแบบสอบถามสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ และ (2) กรอบแนวคิดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Indicators, TFIs) เป็นการประยุกต์ใช้แนวคิดจากการศึกษาขององค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD) ที่พัฒนาเครื่องมือนี้ขึ้นมาสำหรับใช้ในการประเมินการดำเนินงานด้านพิธีการศุลกากรโดยพิจารณาจากมุมมองของการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนและเอื้ออำนวยความสะดวกในการค้าระหว่างประเทศ การศึกษานี้อาศัยแนวคิดข้างต้นมาทำการพัฒนาเป็นแบบสอบถามในการสำรวจข้อมูลจากทั้งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ และเจ้าของสินค้า และส่วนนี้จะทำการวิเคราะห์ผลการพัฒนาพื้นที่ศักยภาพที่ได้คัดเลือกไว้ โดยอาศัยข้อมูลที่ได้จากการสำรวจข้อมูลในพื้นที่ศักยภาพมาทำการวิเคราะห์ทางสถิติเพื่อนำเสนอผลการประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย จำแนกตามมิติโครงสร้างพื้นฐาน มิติกฎระเบียบ มิติเจ้าของสินค้า และมิติผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาเป็นคะแนนประสิทธิภาพสำหรับแต่ละพื้นที่และคะแนนรวมสำหรับประเทศไทย

นอกจากนี้ ในการนำเสนอแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย ที่ปรึกษาจะดำเนินการวิเคราะห์ปัจจัยสนับสนุน ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดที่เกิดขึ้นในอดีตและปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยนำข้อมูลที่ได้จากการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานการพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ จากผู้ที่เกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่มาทำการวิเคราะห์สภาพของพื้นที่ (SWOT analysis) เพื่อให้ทราบถึงสภาพแวดล้อมและศักยภาพด้านการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่

รวมถึง จะประยุกต์ใช้แนวคิดการประเมินสภาพแวดล้อมภายนอก (PESTLE) ที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยมาใช้ในการวิเคราะห์สภาพพื้นที่/ปัจจัยภายนอก และเป็นเครื่องมือที่เป็นประโยชน์ในการวิเคราะห์และทำความเข้าใจ "ภาพรวม" ของสภาพแวดล้อมพื้นที่ศักยภาพ การวิเคราะห์จะดำเนินการในด้านเศรษฐกิจ การค้า สังคม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ เทคโนโลยี และผลกระทบโควิด ซึ่งผลลัพธ์ในส่วนนี้จะเป็นข้อมูลตั้งต้นสำหรับการร่างแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของไทยต่อไป

ส่วนที่ 5 การพัฒนาตัวชี้วัดและติดตามประเมินผล

เป็นการพัฒนาตัวชี้วัด สำหรับใช้ชี้วัดประสิทธิภาพที่สะท้อนประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดนสำหรับแต่ละพื้นที่ และกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่ศักยภาพ พร้อมทั้งข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนา ซึ่งในส่วนนี้เป็นการนำเสนอวิธีการคำนวณตัวชี้วัดประสิทธิภาพในแต่ละระดับที่สามารถสะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย โดยกรอบแนวการพัฒนาตัวชี้วัดแบ่งออกเป็น 3 ระดับ มีดังนี้

- **ตัวชี้วัดระดับที่ 1** เป็นตัวชี้วัดที่ถูกพัฒนามาจากกรอบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (M&E Framework) และกรอบการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFIs) เพื่อใช้สำรวจข้อมูลจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการศึกษา โดยการวิเคราะห์จะทำการจัดกลุ่มคำถามของแบบสำรวจ M&E และ TFIs จำแนกตาม 4 มิติ จากนั้นทำการปรับฐานคะแนนของแต่ละคำถามให้มีคะแนนเต็มที่เท่ากัน และใช้วิธีการทางสถิติเพื่อคำนวณคะแนนเป็นผลการประเมินของกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วยผลการประเมินใน 4 มิติของระบบโลจิสติกส์และผลการประเมินรวม สำหรับกลุ่มตัวอย่างแต่ละราย
- **ตัวชี้วัดระดับที่ 2** เป็นการพัฒนาตัวชี้วัดรวมสำหรับแต่ละพื้นที่ ที่จำแนกตาม 4 มิติ ของตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (Logistics System) ที่สะท้อนประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน ตัวชี้วัดด้านกฎหมายและกฎระเบียบ ตัวชี้วัดด้านเจ้าของสินค้า และตัวชี้วัดด้านผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยการนำคะแนนของตัวอย่างแต่ละรายในแต่ละมิติ (ที่ได้จากตัวชี้วัดระดับที่ 1) เพื่อหาค่าเฉลี่ย นอกจากนี้จะมีการคำนวณที่เป็นผลการประเมินรวมที่สะท้อนประสิทธิภาพของพื้นที่โดยรวม โดยนำคะแนนรวมของตัวอย่างแต่ละรายมาคำนวณคะแนนของพื้นที่ โดยเป็นการเฉลี่ยคะแนนรวมของตัวอย่างแต่ละราย
- **ตัวชี้วัดระดับที่ 3** เป็นการพัฒนาตัวชี้วัดรวมด้านการค้าผ่านแดนสำหรับแต่ละด่านฯ ในประเทศไทย เพื่อสะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าผ่านแดนในภาพรวมของแต่ละพื้นที่ โดยนำคะแนนของแต่ละมิติในแต่ละพื้นที่ (ที่ได้จากตัวชี้วัดระดับที่ 2) มาคำนวณค่าเฉลี่ยเพื่อคำนวณเป็นคะแนนของแต่ละมิติของประเทศ และนำคะแนนรวมของแต่ละพื้นที่มาหาค่าเฉลี่ยเพื่อคำนวณเป็นคะแนนรวมของประเทศไทยต่อไป

สำหรับการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ โดยรวบรวมและจัดทำรายการตัวชี้วัดทั้งหมดที่ใช้ในการสำรวจข้อมูล ประกอบด้วย ตัวชี้วัดตามกรอบ CPMM, ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ และตัวชี้วัดตามกรอบ TFIs โดยตัวชี้วัดตามกรอบ CPMM จะถูกนำมาใช้สำหรับการระบุข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ และตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์จะนำมาใช้ระบุปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยในพื้นที่ที่ได้มีการคัดเลือก

ตัวชี้วัดทั้ง 2 ส่วนนี้ จะถูกนำมาใช้ประกอบการกำหนดแนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ด่านชายแดนสำคัญที่เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทการพัฒนาในแต่ละพื้นที่ โดยพิจารณาถึงความต้องการและข้อเสนอแนะของเจ้าของสินค้าและผู้ประกอบการโลจิสติกส์เกี่ยวกับการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ที่ส่งผลกระทบ

ต่อการค้าชายแดนและผ่านแดนในแต่ละพื้นที่ ส่วนตัวชี้วัดตามกรอบ TFIs จะพัฒนาเป็นตัวชี้วัดที่สามารถเปรียบเทียบความต้องการการรับรู้ (Gap Analysis) ของประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านการค้าชายแดนและผ่านแดน ในมุมมองของเจ้าของสินค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ กับมุมมองของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อระบุปัจจัยหรือประเด็นหลักที่สำคัญของการรับรู้ประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านการค้าชายแดนและผ่านแดน ซึ่งผลที่ได้จะถูกนำมาใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของปัจจัยหรือประเด็นเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการค้าชายแดนและผ่านแดน จากนั้นพัฒนาตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนคะแนนของตัวชี้วัดทั้งหมดตามกรอบของ M&E และ TFIs ที่เป็นคะแนนรวมของ 4 มิติ ตามกรอบแนวคิดระบบโลจิสติกส์สำหรับแต่ละพื้นที่

ส่วนที่ 6 จัดทำแนวทางพัฒนาระบบโลจิสติกส์

การจัดทำแนวทางพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จะเป็นการนำผลการศึกษาที่ได้จากการนำข้อมูลขาเข้า (Input) และกระบวนการมาทำการวิเคราะห์เพื่อนำเสนอข้อมูลขาออก (Output) โดยบูรณาการประเด็นหรือปัจจัยสนับสนุน ข้อจำกัดของการดำเนินงานการค้าชายแดนและผ่านแดนของแต่ละพื้นที่ที่ได้จากผลการสำรวจเชิงลึกด้วยตัวแบบการติดตามและประเมินผลประกอบการกับข้อมูลการประชุมกลุ่มย่อย และผลการวิเคราะห์จะสามารถระบุถึงข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ และประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับมหภาคและจุลภาคเข้าด้วยกัน โดยข้อมูลเหล่านี้จะนำมากำหนดทิศทางการพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ ที่สามารถใช้ประโยชน์จากผลผลิตหรือลักษณะเด่นของแต่ละพื้นที่เพื่อสนับสนุนให้เกิดโครงข่ายการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพและการใช้รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พร้อมทั้งยังนำมากำหนดข้อเสนอแนะการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ภาพรวมเพื่อประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยในระยะต่อไปด้วย โดยรายละเอียดประกอบด้วย

- **แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่ศักยภาพ** ด้วยการสำรวจข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลจะทำให้เห็นถึงประโยชน์เชิงพื้นที่ เชิงธุรกิจ และปัญหาอุปสรรค จึงนำมาซึ่งการตกผลึกเป็นแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชิงพื้นที่ศักยภาพที่จะดำเนินการ เพื่อส่งต่อการดำเนินงานที่เห็นควรให้ส่งเสริมและไปต่ออย่างยั่งยืน เสริมสร้างการเติบโตทั้งเศรษฐกิจและการพัฒนาพื้นที่ หรือการลดบทบาทการดำเนินงานที่ยังไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ในพื้นที่โดยรอบ
- **ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนาระยะต่อไป** เป็นการจัดทำสรุปผลรายงานการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย รวมทั้งข้อเสนอแนะการพัฒนาในระยะต่อไปทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค โดยรายละเอียดจะบ่งชี้ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factor) โอกาสและข้อจำกัดในการพัฒนา แนวทางการดำเนินงาน และองค์กรหรือหน่วยงานที่จะรับผิดชอบดำเนินการในเบื้องต้นให้สามารถนำไปจัดทำแผนงาน/โครงการสู่การปฏิบัติ

ผลลัพธ์ในงานส่วนนี้จะได้เห็นแนวทางการพัฒนาที่มีความเหมาะสมในระดับมหภาคและระดับจุลภาค ในรายพื้นที่ศักยภาพ และข้อเสนอแนะด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและผ่านแดนของไทยรวมทั้งข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของพื้นที่ศักยภาพ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายได้ในการเสริมประสิทธิภาพและสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันต่อไป

ส่วนที่ 7 การพัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูล

การจัดเก็บและพัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูล เป็นการพัฒนาเครื่องมือในการรวบรวม นำเสนอข้อมูลและเผยแพร่ข้อมูลในระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของ สศช. เพื่อให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย โดยในการดำเนินงานการพัฒนาเครื่องมือในการรวบรวมและนำเสนอข้อมูล ซึ่งเป็นการรวบรวมในส่วนของข้อมูลเชิงวิชาการและข้อมูลด้านอื่น ๆ เพื่อนำไปใช้ในการพัฒนาเว็บไซต์ (Web site) การจัดเก็บข้อมูลสำหรับการประมวลผลตัวชี้วัดโดยการกำหนดส่วนของการนำเข้าข้อมูลที่เหมาะสมและสะดวกต่อการใช้งานของผู้นำเข้าข้อมูลซึ่งมาจากหน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ส่วนของการประมวลผลข้อมูลที่ต้องมีความสามารถจัดการข้อมูลที่นำเข้ามาเพื่อคำนวณและวิเคราะห์ได้ตรงตามลักษณะของตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ และส่วนของการแสดงผลข้อมูลที่มีความสามารถในการนำเสนอข้อมูลที่ถูกต้อง เข้าใจง่ายผ่านรูปแบบการรายงานผลที่ผู้กำหนดตัวชี้วัดกำหนดไว้

- **การออกแบบการนำเข้า ประมวลผล และแสดงผลข้อมูล** กำหนดให้นำเข้าข้อมูลผ่านสามส่วนประกอบด้วย ผ่านแฟ้มข้อมูล (Online and Offline) ผ่านการเชื่อมโยงฐานข้อมูล และจากแบบสอบถาม โดยข้อมูลนำเข้าทั้งหมดจะถูกนำมาจัดเตรียม ตรวจสอบความถูกต้องเพื่อเตรียมประมวลผลและแสดงผลข้อมูลในรูปแบบของข้อความ ตัวเลข หรือการแสดงผลในรูปแบบของกราฟชนิดต่าง ๆ
- **การออกแบบระบบฐานข้อมูล** เพื่อรองรับการดำเนินงานที่เป็นขั้นตอนตั้งแต่ การจัดเก็บข้อมูลและการนำเข้าข้อมูล การประมวลผลตัวชี้วัด การจัดเก็บข้อมูลรองรับการรายงานผลข้อมูล และการจัดทำฐานข้อมูลตัวชี้วัดต้นแบบ
- **การพัฒนาเว็บไซต์สำหรับการบริหารจัดการข้อมูล** โดยพัฒนาเว็บไซต์ (https://thaiborderlogistics.com) สำหรับเป็นเครื่องมือที่เชื่อมโยงองค์ประกอบของการนำเข้า ประมวลผล การแสดงผล และฐานข้อมูลเข้าด้วยกันเครื่องมือที่ได้รับความนิยมสามารถตอบสนองการเชื่อมโยงคือการพัฒนาเว็บไซต์ เนื่องด้วยมีความคล่องตัวสูงในการส่งต่อการใช้งานไปให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในส่วนต่าง ๆ สามารถดำเนินการได้สะดวกรวดเร็วและเป็นปัจจุบัน
- **การเชื่อมโยงฐานข้อมูลเข้ากับระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของ สศช.** เป็นกระบวนการส่งออกหรือเชื่อมโยงข้อมูลจากระบบฐานข้อมูลตัวชี้วัดต้นแบบไปยังระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของ สศช.

ผลลัพธ์ของงานส่วนนี้จะได้ระบบจัดเก็บข้อมูลของโครงการที่ได้จากแบบสอบถามและช่องทางอื่น ๆ การประมวลผลและแสดงผลจะอยู่ในรูปแบบข้อความ ตัวเลข หรือการแสดงผลในรูปแบบของกราฟชนิดต่าง ๆ และตัวชี้วัดที่ถูกพัฒนาขึ้น เพื่อเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลกับระบบข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของ สศช.

ส่วนที่ 8 จัดกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย

จัดกิจกรรมสัมมนา/ประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อรับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อกังวลข้อเสนอแนะจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน เจ้าของสินค้า ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า ภาคประชาชน ภาควิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้ได้รับผลกระทบและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ โดยต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค และมีเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นรวม 8 ครั้ง รวมทั้งจัดให้มีการประชุมเผยแพร่ผลการศึกษาจำนวน 1 ครั้ง โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมไม่น้อยกว่า 80 คน การดำเนินการจะต้องมีวีดิทัศน์และเอกสารประกอบการสัมมนาในแต่ละครั้งเพื่อเผยแพร่ข้อมูลของโครงการและสนับสนุนให้เกิดการมีส่วนร่วม ซึ่งได้ดำเนินการดังนี้

1) การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) ในพื้นที่ศักยภาพและพื้นที่อื่น ๆ ซึ่งได้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยครบถ้วนจำนวน 8 ครั้ง

พื้นที่จัดประชุม	วันที่จัดประชุม	จำนวนผู้เข้าร่วมประชุม(คน)
ครั้งที่ 1 จังหวัดสระแก้ว	28 ต.ค. 65	68
ครั้งที่ 2 จังหวัดตาก (แม่สอด)	11 พ.ย. 65	75
ครั้งที่ 3 จังหวัดสงขลา	22 พ.ย. 65	63
ครั้งที่ 4 จังหวัดนครพนม/มุกดาหาร	2 ธ.ค. 65	71
ครั้งที่ 5 จังหวัดเชียงราย	23 ธ.ค. 65	71
ครั้งที่ 6 จังหวัดแม่ฮ่องสอน	11 ม.ค. 66	30
ครั้งที่ 7 จังหวัดเลย	25 ม.ค. 66	51
ครั้งที่ 8 จังหวัดหนองคาย	8 ก.พ. 66	71

2) การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ ประกอบด้วย

- วีดิทัศน์ นำเสนอภาพรวมการดำเนินการโครงการ
- แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการโดยเป็นการสรุปข้อมูลสำคัญและผลการดำเนินการของโครงการ
- เว็บไซต์ (https://thaiborderlogistics.com) โครงการ เพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการ ความก้าวหน้าของโครงการ การถ่ายทอดองค์ความรู้ ข่าว/บทความต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเปิดช่องทางให้ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องได้ให้ข้อมูลและเสนอข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ

ผลลัพธ์ที่ได้จากการทำกิจกรรมนี้ เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา ได้รับทราบและเข้าใจข้อมูลโครงการ พร้อมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และที่ปรึกษาจะได้ผลการประชุมกลุ่มย่อยและการสัมมนาไปประกอบในการวิเคราะห์สำหรับการจัดทำข้อเสนอแนะและสรุปรายงานผลการศึกษาโครงการให้สมบูรณ์

1.5 ภาพรวมการดำเนินงานและระยะเวลาโครงการ

การดำเนินงานศึกษาของโครงการทั้งหมดจะใช้ระยะเวลาทั้งสิ้น 15 เดือน โดยมีภาพรวมของกิจกรรมหลักที่จะต้องดำเนินการทั้งสิ้น ดัง**รูปที่ 1.5-1** และต้องส่งมอบรายงาน 6 งวด โดยได้ดำเนินการแล้วเสร็จและครบถ้วน ดังนี้

- รายงานการศึกษาขั้นต้น (Inception Report) จำนวน 30 ชุด
- รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1 (Progress Report 1) จำนวน 30 ชุด
- รายงานการศึกษาขั้นกลาง (Interim Report) จำนวน 30 ชุด
- รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2 (Progress Report 2) จำนวน 30 ชุด
- ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จำนวน 30 ชุด
- รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) ซึ่งประกอบด้วย
  - รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) จำนวน 50 ชุด
  - รายงานบทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary) ภาษาไทยและภาษาอังกฤษในเล่มเดียวกันจำนวน 100 ชุด
  - ไฟล์ข้อมูลการดำเนินงานตลอดโครงการฯ จำนวน 50 ชุด

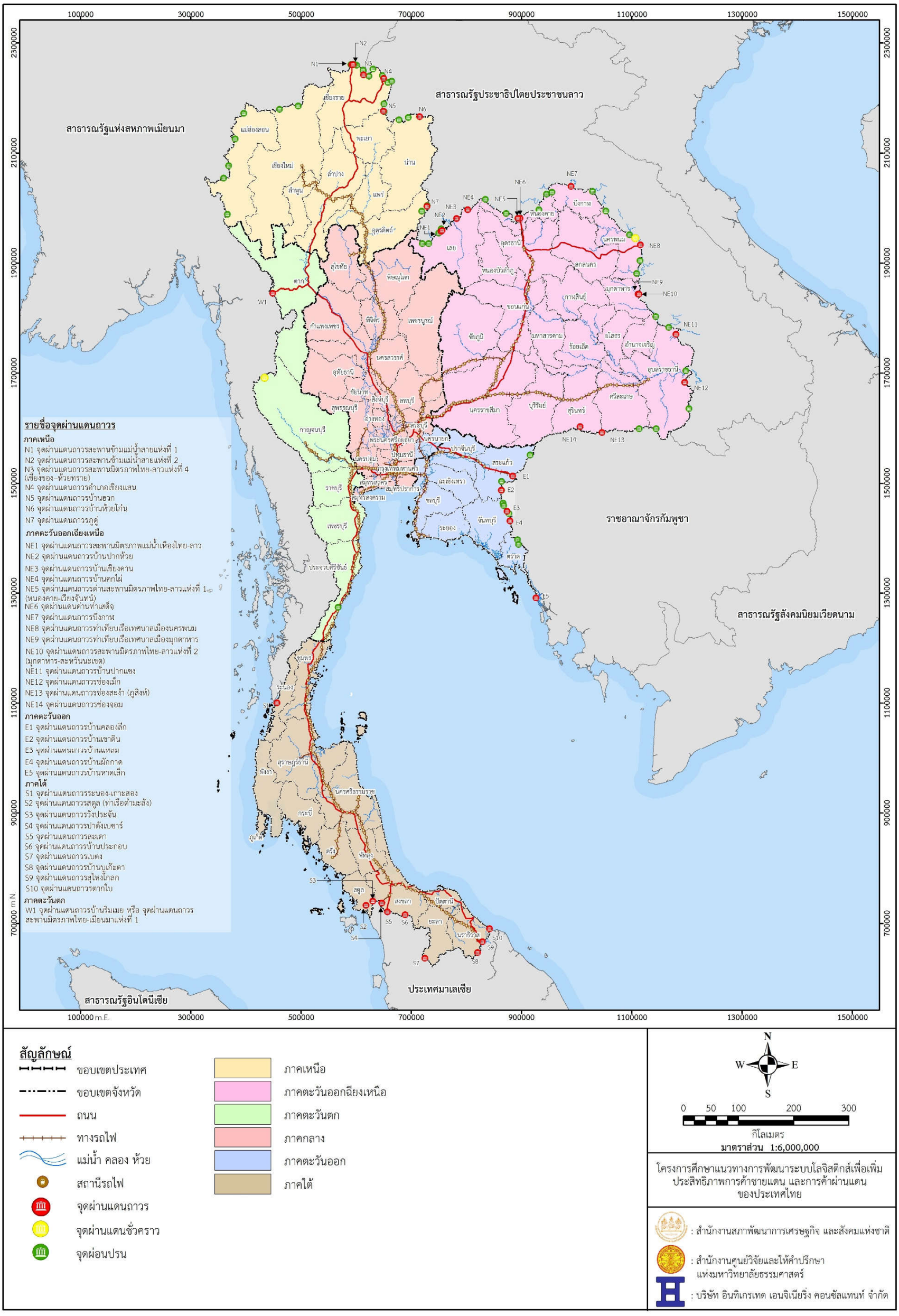


รูปที่ 1.5-1 กรอบแผนการดำเนินโครงการ

1.6 พื้นที่ศึกษาในการดำเนินโครงการ

พื้นที่ศึกษาในการดำเนินการสำหรับแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย จะเกี่ยวข้องหลักในส่วนพื้นที่บริเวณจังหวัดชายแดนของประเทศไทย 31 จังหวัด ที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยรวมแนวเขตพื้นที่ทางบกประมาณ 5,656 กม. ประกอบด้วยบริเวณที่ติดต่อกับประเทศต่าง ๆ ซึ่งพิจารณาบริเวณที่มีจุดผ่านแดนถาวรเป็นสำคัญ ดัง**รูปที่ 1.6-1**

- กัมพูชา - ระยะทาง ประมาณ 798 กม. จังหวัดชายแดน 7 จังหวัด
- ลาว - ระยะทางประมาณ 1,810 กม. จังหวัด ชายแดน 12 จังหวัด
- พม่า - ระยะทางประมาณ 2,401 กม. จังหวัด ชายแดน 10 จังหวัด
- มาเลเซีย - ระยะทางประมาณ 647 กม. จังหวัดชายแดน 4 จังหวัด



รูปที่ 1.6-1 ขอบเขตพื้นที่พิจารณาในการศึกษาของโครงการ

บทที่ 2

การทบทวนนโยบาย แผนงาน กฎระเบียบ และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 2
การทบทวนนโยบาย แผนงาน กฎระเบียบ และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เนื้อหาในบทนี้เป็นการนำเสนอการศึกษา รวบรวม และทบทวนนโยบาย แผนงาน กฎหมาย ระเบียบ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน การค้าข้ามแดน และการค้าผ่านแดน การพัฒนาพื้นที่ชายแดน โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงการพัฒนาเขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) ตลอดจนกรณีศึกษาตัวอย่างและแนววิธีการปฏิบัติที่ดีและประสบความสำเร็จ (Best Practice) จากในประเทศและต่างประเทศที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล

2.1 นโยบายและความตกลงการค้าระหว่างประเทศ

ในส่วนนี้เป็นการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับความตกลงการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน การค้าข้ามแดน และการค้าผ่านแดนของประเทศไทย และโครงข่ายระหว่างประเทศ โดยจำแนกเป็นกลุ่มของนโยบายและความตกลงการค้าชายแดน การค้าข้ามแดน และการค้าผ่านแดนออกเป็นระดับต่าง ๆ ได้แก่ **ระดับพหุภาคี (Multilateral Level) ระดับภูมิภาค (Regional Level) และระดับทวิภาคี (Bilateral Level)** สรุปได้ดังนี้

2.1.1 ความตกลงระดับพหุภาคีเกี่ยวกับการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน

ความตกลงหรืออนุสัญญาระดับพหุภาคีที่มีผลต่อการค้าชายแดน การค้าข้ามแดน และการค้าผ่านแดนของประเทศไทยที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบขององค์การระหว่างประเทศที่สำคัญ 2 หน่วยงาน ได้แก่ องค์การสหประชาชาติ (United Nations : UN) และองค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) สาระสำคัญดังนี้

2.1.1.1 อนุสัญญาว่าด้วยการค้าผ่านแดนของประเทศที่ไม่มีพรมแดนติดทะเล

อนุสัญญาว่าด้วยการค้าผ่านแดนของประเทศที่ไม่มีพรมแดนติดทะเล (Convention on Transit Trade of Landed Locked States) อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของสหประชาชาติ (UN) มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดให้มีการอำนวยความสะดวกต่อการนำเข้าและส่งออกของรัฐที่ไม่มีพรมแดนติดทะเล เพื่อให้รัฐดังกล่าวสามารถนำเข้าจากท่าเรือที่ติดชายฝั่งทะเลและสามารถส่งออกไปยังท่าเรือที่ติดชายฝั่งทะเลด้วยการอนุญาตให้มีการค้าผ่านแดน (Transit Trade) ของประเทศที่มีพรมแดนติดทะเลหรือรัฐชายฝั่ง (Coastal States) เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศที่ไม่มีพรมแดนติดทะเล ตัวอย่างเช่น สปป.ลาว สามารถส่งออกสินค้าจากประเทศตนเองผ่านท่าเรือในประเทศไทยหรือท่าเรือในประเทศเวียดนามเพื่อไปยังประเทศที่สามได้ โดยประเทศไทยและเวียดนามซึ่งเป็นรัฐชายฝั่งไม่เรียกเก็บอากรศุลกากรสำหรับการผ่านแดนของสินค้า สปป.ลาว ตามเส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ขนส่ง (Designated Routes) ตลอดจนไม่เรียกเก็บภาษีหรือค่าธรรมเนียมการขนส่งสินค้าผ่านแดนของ สปป.ลาว ที่แพงไปกว่าการเรียกเก็บสินค้าประเภทอื่นที่ใช้บริการขนส่งแบบเดียวกัน

ภายใต้อนุสัญญาฯ ดังกล่าวระบุว่า **การขนส่งผ่านแดน (Traffic in Transit)** หมายถึง การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ไม่ได้มีพรมแดนติดทะเลกับท่าเรือของรัฐชายฝั่งของประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดทะเล รวมถึงกิจกรรมอื่นที่เป็นส่วนประกอบของการขนส่งสินค้าดังกล่าว เช่น การเปลี่ยนถ่ายสินค้า การจัดเก็บสินค้าไว้ในคลังหรือลานวางกองสินค้า โดยหากนำสินค้าดังกล่าวไปแปรรูปหรือผลิต

ในดินแดนของรัฐอนุญาตให้ขนส่งผ่านแดนจะไม่ถือว่าการขนส่งดังกล่าวเป็นการขนส่งผ่านแดน ทั้งนี้ รัฐที่อนุญาตให้ขนส่งผ่านแดนสามารถออกกฎระเบียบการผ่านแดนของสินค้า ตลอดจนจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ เขตปลอดอากรศุลกากร โครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร เพื่อรองรับการขนส่งผ่านแดนได้ แต่จะไม่มีการเรียกเก็บอากรศุลกากรหรือภาษีสำหรับการผ่านแดน และต้องไม่เลือกปฏิบัติในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการขนส่งผ่านแดนเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่นที่ใช้ยานพาหนะและอุปกรณ์เดียวกัน ทั้งนี้รัฐบาลของประเทศที่อนุญาตให้ผ่านแดนสามารถออกกฎระเบียบการห้ามการผ่านแดนของสินค้าได้ หากเห็นว่าจำเป็นต้องออกมาตรการกำกับเพื่อความประสงค์ในการรักษาความมั่นคงปลอดภัย ความสงบ การคุ้มครองสุขภาพ และการคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา ตัวอย่างเช่น การห้ามขนส่งสินค้าเกี่ยวกับยาเสพติด สินค้าอันตราย และอาวุธผ่านแดน เป็นต้น ทั้งนี้ อนุสัญญาว่าด้วยการค้าผ่านแดนของประเทศที่ไม่มีพรมแดนติดทะเลมีผลใช้บังคับกับ สปป.ลาว ตั้งแต่วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2510

2.1.1.2 อนุสัญญาบาร์เซโลนาว่าด้วยเสรีภาพของการผ่านแดน

อนุสัญญาบาร์เซโลนาว่าด้วยเสรีภาพของการผ่านแดน (Barcelona Statue on Freedom of Transit) อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของสหประชาชาติ (UN) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้รัฐภาคียอมรับหลักการ การให้เสรีภาพการผ่านแดนของบุคคลและสินค้าภายในดินแดนของตนเอง โดยรัฐภาคีสามารถจัดระเบียบการผ่านแดนของบุคคลและสินค้าได้ตามข้อกำหนดของตนเอง และอาจไม่ให้อนุญาตการผ่านแดนบางประเภทอันเนื่องมาจากจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อความมั่นคง ความปลอดภัย และความสงบเรียบร้อยในประเทศ เช่น ของผิดกฎหมาย ของที่เกี่ยวเนื่องกับการก่อการร้าย เป็นต้น นอกจากนี้ รัฐประเทศจะไม่เรียกเก็บอากรศุลกากรและภาษีจากการผ่านแดนของบุคคลหรือสินค้า ยกเว้นอาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมบางประเภทได้เพื่อชดเชยกับภาระค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ภาครัฐ เช่น ค่าล่วงเวลาของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานตรวจสอบการผ่านแดน เป็นต้น

ประเทศไทยให้สัตยาบันอนุสัญญาบาร์เซโลนาว่าด้วยเสรีภาพของการผ่านแดนเมื่อ 29 พฤศจิกายน 2465 และประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ ของไทยให้สัตยาบันแล้ว ได้แก่ สปป.ลาว (ให้สัตยาบันเมื่อ 24 พฤศจิกายน 2499) ประเทศกัมพูชา (ให้สัตยาบันเมื่อ 12 เมษายน 2541) ขณะที่เวียดนาม เมียนมา และมาเลเซีย ยังไม่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาฯ

2.1.1.3 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures) หรืออนุสัญญาเกียวโตฉบับแก้ไข (Revised Kyoto Convention - RKC) อยู่ในความรับผิดชอบขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization - WCO) สหประชาชาติ มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและยกระดับพิธีการศุลกากรให้เรียบง่ายและสอดคล้องกัน โดยประเทศสมาชิกอนุสัญญา RKC ต้องนำบทบัญญัติใน RKC ไปพิจารณาปรับใช้ภายในประเทศ อาทิ การปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่โปร่งใสและมีมาตรฐาน การกำหนดรายละเอียดใบขนสินค้าให้สอดคล้องกับรูปแบบสากลและใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการยื่นใบขนสินค้า การให้การปฏิบัติเป็นพิเศษสำหรับบุคคลหรือกิจการที่มีประวัติที่ดีและเหมาะสม การตรวจสอบสินค้าโดยไม่ชักช้า (โดยเฉพาะสินค้าที่ต้องการความเร่งด่วนในการตรวจสอบ เช่น สัตว์มีชีวิตและสินค้าเน่าเสียง่าย) การยกเว้นอากรและภาษีสำหรับสินค้าบางประเภท (เช่น สินค้ามูลค่าต่ำ สิ่งของที่บุคคลถือติดตัวมา วัตถุมงคลที่ใช้ประกอบพิธีกรรมทางศาสนา) การปฏิบัติงานของศุลกากรในเขตปลอดอากร การจัดการสินค้าผ่านแดน (Transit) การจัดการสินค้าถ่ายลำ (Transshipment) การจัดการสินค้าที่ขนส่งชายฝั่ง การจัดการสินค้าหรือสิ่งของที่ส่งผ่านทางช่องทางไปรษณีย์ การตรวจปล่อยยานพาหนะที่ใช้

บรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ การจัดการความเสี่ยงในการตรวจสอบสินค้า และการประสานงานระหว่างหน่วยงานศุลกากรกับหน่วยงานภาครัฐอื่นที่เกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ

ในส่วนของการจัดการสินค้าผ่านแดน (Customs Transit) ซึ่งอนุสัญญาเกียวโตฉบับแก้ไข (Revised Kyoto Convention - RKC) กำหนดให้ต้องนำสินค้าบรรจุในภาชนะบรรจุเพื่อการขนส่ง (Transport Unit) เช่น ตู้คอนเทนเนอร์ ตู้บรรทุกของรถไฟ และตู้ทึบโดยภาชนะบรรจุฯ ต้องผ่านการสลักปิดผนึกของศุลกากรและผู้ขนส่ง เพื่อป้องกันการลักลอบเปิดนำสินค้าระหว่างการขนส่งผ่านแดนไปบริโภคหรือแปรรูปหรือใช้ประโยชน์อื่นระหว่างการผ่านแดน โดยกรณีการขออนุญาตการค้าผ่านแดนของสินค้าจะต้องดำเนินการก่อนการมาถึงของสินค้า ทั้งนี้ประเทศที่อนุญาตให้ผ่านแดนต้องไม่เรียกเก็บอากรและภาษีการผ่านแดนของสินค้า

ประเทศไทยให้สัตยาบันอนุสัญญา RKC เมื่อ 12 มิถุนายน 2558 และประเทศเพื่อนบ้านของไทยให้สัตยาบันแล้ว ได้แก่ มาเลเซีย (ให้สัตยาบันเมื่อ 26 มิถุนายน 2542) กัมพูชา (ให้สัตยาบันเมื่อ 1 กรกฎาคม 2557) สปป.ลาว (ให้สัตยาบันเมื่อ 25 กรกฎาคม 2559) และเมียนมา (ให้สัตยาบันเมื่อ 2 มกราคม 2554)

2.1.1.4 ความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางหลวงเอเชีย

ความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางหลวงเอเชีย (Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network) อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของสหประชาชาติ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้รัฐภาคีเห็นชอบข้อเสนอโครงข่ายทางหลวงเอเชียที่เสนอโดยสหประชาชาติ และประสานความร่วมมือระหว่างกันเพื่อพัฒนาทางหลวงเพื่อส่งเสริมการเดินทางข้ามแดนระหว่างประเทศ พิจารณานำข้อเสนอโครงข่ายทางหลวงเอเชียไปบรรจุในกรอบแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานถนนของแต่ละประเทศ อีกทั้งเห็นชอบให้ทางหลวงเอเชีย (Asian Highway) ใช้ชื่อ AH ตามด้วยตัวเลข 1 ถึง 3 หลัก โดยตัวเลขหลักเดียวแสดงเส้นทางที่มีความสำคัญอย่างมากและมีการเชื่อมโยงข้ามมากกว่า 1 อนุภูมิภาค ตัวเลข 2 ถึง 3 หลักแสดงถึงเส้นทางเชื่อมโยงภายในอนุภูมิภาค ในกรณีประเทศอาเซียน ได้แก่ บรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย สปป.ลาว มาเลเซีย เมียนมา ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม ให้ใช้หมายเลขทางหลวงในระบบทางหลวงเอเชีย AH ตั้งแต่ 10 ถึง 29 (กรณีเลข 2 หลัก) และ 100-299 (กรณีเลข 3 หลัก)

ทางหลวงเอเชียที่เป็นตัวเลขหลักเดียว เช่น

- **ทางหลวง AH1** (เฉพาะที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน) เริ่มตั้งแต่**พรมแดนกัมพูชา** (ปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย) เชื่อมกับพรมแดนไทย (ด่านอรัญประเทศ - กบินทร์บุรี - หินกอง - บางปะอิน - นครสวรรค์ - ตาก - ด่านแม่สอด) และเชื่อมโยง**พรมแดนเมียนมา** (เมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง)

- **ทางหลวง AH2** (เฉพาะที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน) เริ่มตั้งแต่**พรมแดนมาเลเซีย** (เมืองบูกิตกายูฮิตัม รัฐเคดาห์) เชื่อมกับพรมแดนไทย (ด่านสะเดา - หาดใหญ่ - กรุงเทพฯ - บางปะอิน - นครสวรรค์ - ตาก - เชียงราย - ด่านแม่สาย) และเชื่อมโยง**พรมแดนเมียนมา** (เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน)

- **ทางหลวง AH3** (เฉพาะที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน) เริ่มตั้งแต่**พรมแดน สปป.ลาว** (เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว) เชื่อมกับพรมแดนไทย (ด่านเชียงของ - เชียงราย)

ตัวอย่างของทางหลวงเอเชียที่เป็นตัวเลขสองหลัก (Double Digit) เช่น

- **ทางหลวง AH12** (เฉพาะที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน) เริ่มตั้งแต่**พรมแดน สปป.ลาว** (นครหลวงเวียงจันทน์) เชื่อมกับพรมแดนไทย (ด่านหนองคาย – อุดรธานี – ขอนแก่น – นครราชสีมา – หินกอง)

- **ทางหลวง AH13** (เฉพาะที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน) เริ่มตั้งแต่ **พรมแดน สปป.ลาว** (เมืองเงิน แขวงไชยยะบุรี) เชื่อมกับพรมแดนไทย (ด่านห้วยโก๋น – น่าน – อุตรดิตถ์ – พิษณุโลก – นครสวรรค์)
- **ทางหลวง AH15** (เฉพาะที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน) เริ่มตั้งแต่ **พรมแดน สปป.ลาว** (เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน) เชื่อมกับพรมแดนไทย (ด่านนครพนม – อุดรธานี)
- **ทางหลวง AH16** (เฉพาะที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน) เริ่มตั้งแต่ **พรมแดน สปป.ลาว** (เมืองสะหวันนะเขต แขวงสะวันนะเขต) เชื่อมกับพรมแดนไทย (ด่านมุกดาหาร – ขอนแก่น – พิษณุโลก – ตาก)
- **ทางหลวง AH18** (เฉพาะที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน) เริ่มตั้งแต่ **พรมแดนมาเลเซีย** (เมืองรันตูปันจัง รัฐกลันตัน) เชื่อมกับพรมแดนไทย (ด่านสุไหงโกลก – หาดใหญ่)

ทางหลวงเอเชียที่เป็นตัวเลขสามหลักเป็นสาขาของทางหลวงเอเชียที่เป็นตัวเลขหลักเดียวหรือสองหลัก เช่น

- **ทางหลวง AH123** (เฉพาะที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน) เริ่มตั้งแต่ **พรมแดนประเทศเมียนมา** (บ้านทิกิ จังหวัดทวาย) เชื่อมกับพรมแดนไทย (ด่านบ้านพุน้ำร้อน – กาญจนบุรี – บ้านโป่ง – นครปฐม – กรุงเทพฯ – ชลบุรี – ระยอง – จันทบุรี- ตราด – ด่านบ้านหาดเล็ก)
- **ทางหลวง AH121** (เฉพาะที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน) เริ่มตั้งแต่ **พรมแดน สปป.ลาว** (เมืองสะหวันนะเขต แขวงสะหวันนะเขต) เชื่อมกับพรมแดนไทย (ด่านมุกดาหาร – ยโสธร – ร้อยเอ็ด – บุรีรัมย์ – อำเภอวัฒนานคร จังหวัดสระแก้ว) โดยมีบางส่วนทับกับทางหลวง AH1 และ AH16

ประเทศไทยให้สัตยาบันความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายทางหลวงเอเชีย เมื่อ 13 มีนาคม 2549 และประเทศเพื่อนบ้านอื่นให้สัตยาบันแล้ว ได้แก่ ประเทศเวียดนาม (ให้สัตยาบันเมื่อ 3 สิงหาคม 2547) เมียนมา (ให้สัตยาบันเมื่อ 15 กันยายน 2547) กัมพูชา (ให้สัตยาบันเมื่อ 5 เมษายน 2548) และ สปป.ลาว (ให้สัตยาบันเมื่อ 10 เมษายน 2551) ขณะที่มาเลเซียยังไม่ให้สัตยาบันความตกลงฯ แต่ลงนามแล้วเมื่อวันที่ 24 กันยายน 2547

2.1.1.5 ความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายรางรถไฟเอเชีย

ความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายรางรถไฟเอเชีย (Intergovernmental Agreement on the Trans-Asian Railway Network) อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของสหประชาชาติ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและพัฒนาการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศในเอเชียและพื้นที่ต่อเนื่อง รัฐภาคีจะประสานความร่วมมือระหว่างกันเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทางเชื่อมต่อกัน อีกทั้งพิจารณานำข้อเสนอโครงข่ายรางรถไฟเอเชียเข้าบรรจุในกรอบแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางของแต่ละประเทศ กรณีของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านกำหนดให้มีการเชื่อมโยงการขนส่งทางรางระหว่างประเทศในเส้นทางดังนี้

ประเทศไทยกับกัมพูชา เชื่อมโยงระหว่างสถานีรถไฟคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว กับประเทศกัมพูชา ณ สถานีรถไฟปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย โดยมีสถานีรถไฟกรุงพนมเปญ เป็นชุมทางการเดินรถของประเทศกัมพูชา และเชื่อมโยงการขนส่งทางรางกับท่าเรือ ณ ท่าเรือสีหนุวิลล์

ประเทศไทยกับ สปป.ลาว เชื่อมโยงระหว่าง (1) สถานีรถไฟหนองคาย อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย กับ สปป.ลาว ณ สถานีรถไฟท่านาแล้ง โดยมีสถานีรถไฟกรุงเวียงจันทน์ เป็นชุมทางการเดินรถ (2) สถานีรถไฟนครพนม อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม กับสถานีรถไฟท่าแขก แขวงคำม่วน

(3) สถานีรถไฟช่องเม็ก อำเภอสิรินธร จังหวัดอุบลราชธานี กับสถานีวังเตา แขวงจำปาสัก สปป.ลาว (4) สถานีรถไฟมุกดาหาร อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร กับสถานีรถไฟสะหวันนะเขต แขวงสะหวันนะเขต โดยมีสถานีรถไฟสะหวันนะเขตเป็นชุมชนการเดินรถ

ประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย เชื่อมโยงระหว่าง (1) สถานีรถไฟปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา กับสถานีรถไฟปาดังเบซาร์ รัฐเปอร์ลิส โดยมีสถานีบูกิต เมอร์ตาเจม (Bukit Mertajam) เป็นชุมทางการเดินรถ และไปเชื่อมต่อกับท่าเรือ ณ สถานีรถไฟบัตเตอร์เวิร์ธ รัฐปีนัง ประเทศมาเลเซีย



สถานีรถไฟปาดังเบซาร์ รัฐเปอร์ลิส (ฝั่งตรงข้ามกับเมืองปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา) ที่เป็นจุดเชื่อมระหว่างรถไฟของไทยกับรถไฟของมาเลเซีย

ประเทศไทยกับประเทศเมียนมา เชื่อมโยงระหว่างสถานีด่านเจดีย์สามองค์ อำเภอสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี กับสถานีตาน - พยูซะยะ (Thanbyuzayat) โดยมีสถานีพะโค (Bago) เป็นชุมทางการเดินรถ และเชื่อมต่อกับท่าเรือ ณ ท่าเรือย่างกุ้ง เขตย่างกุ้ง

ประเทศไทยให้สัตยาบันความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยโครงข่ายรางรถไฟเอเชีย เมื่อ 4 กุมภาพันธ์ 2551 และประเทศเพื่อนบ้านอื่นให้สัตยาบันแล้ว ได้แก่ ประเทศเวียดนาม (ให้สัตยาบันเมื่อ 30 กันยายน 2552) เมียนมา (ให้สัตยาบันเมื่อ 15 กันยายน 2563) กัมพูชา (ให้สัตยาบันเมื่อ 27 เมษายน 2551) และ สปป.ลาว (ให้สัตยาบันเมื่อ 29 มีนาคม 2554) ขณะที่มาเลเซียยังไม่ได้ลงนามและยังไม่ให้สัตยาบัน

2.1.1.6 ความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยท่าเรือบก

ความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยท่าเรือบก (Intergovernmental Agreement on Dry Port) อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของสหประชาชาติ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบในเอเชียและพื้นที่ต่อเนื่อง อำนวยความสะดวกการเชื่อมโยงการขนส่ง ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และเพิ่มการเข้าถึงพื้นที่ตอนในของประเทศ โดยกำหนดนิยาม**ท่าเรือบก (Dry Port)** หมายถึง พื้นที่ที่อยู่ตอนในของประเทศที่ได้รับการจัดตั้งเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่มีการเชื่อมโยงการขนส่งมากกว่า 1 รูปแบบขึ้นไป โดยในพื้นที่ท่าเรือได้จัดให้มีบริการพิธีการศุลกากร การขนถ่ายสินค้า เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง การจัดเก็บสินค้า การรวบรวมและกระจายสินค้า การตรวจสอบสินค้า ลานจอดรถบรรทุก บริการชั่งน้ำหนักรถบรรทุก บริการซ่อมบำรุงตู้คอนเทนเนอร์ อาคารที่ทำการของศุลกากรและ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และบริการตรวจปล่อยสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านได้ระบุรายชื่อของท่าเรือบกไว้ในภาคผนวกความตกลงฯ ประกอบด้วย

- **ประเทศกัมพูชา** ระบุท่าเรือบกจำนวน 7 แห่ง ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในกรุงพนมเปญ ได้แก่ (1) CWT Dry Port กรุงพนมเปญ (2) Olair World Wide Dry Port กรุงพนมเปญ (3) Phnom Penh International Port กรุงพนมเปญ (4) Phnom Penh Special Economic Zone กรุงพนมเปญ (5) Tech Srun Dry Port กรุงพนมเปญ (6) Teng Lay Dry Port กรุงพนมเปญ และ (7) So Nguon Dry port เมืองบาเว็ท (ติดพรมแดนเวียดนาม)



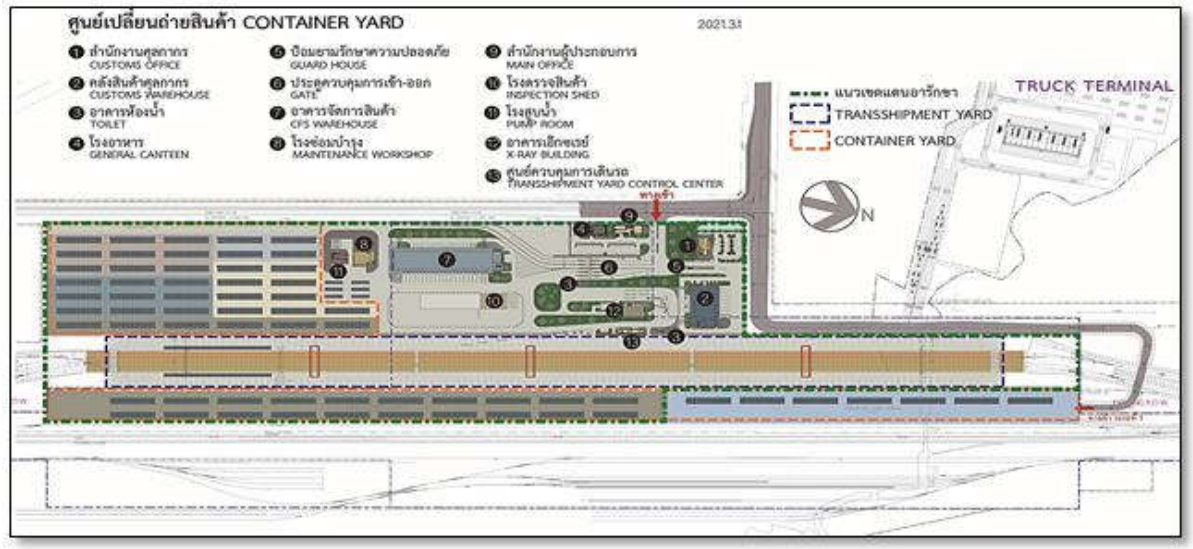
ท่าเรือบก So Nguon Dry Port ของประเทศกัมพูชา

- **ประเทศมาเลเซีย** ระบุท่าเรือบกจำนวน 6 แห่ง ตั้งอยู่ในรัฐต่าง ๆ ได้แก่ (1) Inland Container Depot เมืองปาดังเบซาร์ รัฐเปอร์ลิส (2) Inland Clearance Depot Kontena Nasional เมืองไปร รัฐปีนัง (3) Internal Clearance Depot Seri Setia กรุงกัวลาลัมเปอร์ (4) Ipoh Cargo Terminal เมืองอิโปห์ รัฐเปรัก (4) Nilai Inland Port เมืองนีไล รัฐเนอเกอรีเซิมบีลัน (5) Tebedu Inland Port รัฐซาราวัค และ (6) Palau Sebang Inland Depot เมืองปูเลาเซบัง รัฐมะละกา



Inland Container Depot เมืองปาดังเบซาร์ รัฐปะลิส ดำเนินการโดยกิจการ Multimodal

- **สปป.ลาว** ยังไม่ได้ระบุชื่อกิจการท่าเรือบกเป็นการเฉพาะ แต่ได้ระบุเป็นรายชื่อเมืองและแขวงที่กำหนดให้จัดตั้งท่าเรือบกจำนวน 9 เมือง ได้แก่ (1) เมืองท่านาแล้ง นครหลวงเวียงจันทน์ (2) เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว (3) เมืองหลักซาว แขวงบอลิคำไซ (4) เมืองนาเตย แขวงหลวงน้ำทา (5) เมืองหลวงพระบาง แขวงหลวงพระบาง (6) เมืองไซ แขวงอุดมไซ (7) เมืองปากเซ แขวงจำปาสัก (8) เมืองเซโน แขวงสะหวันนะเขต และ (9) เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน
- **เมียนมา** ยังไม่ได้ระบุชื่อกิจการท่าเรือบกเป็นการเฉพาะ แต่ได้มีการระบุเป็นรายชื่อเมืองและเขต/รัฐที่กำหนดให้จัดตั้งท่าเรือบกจำนวน 8 เมือง ได้แก่ (1) เมืองพะโค เขตพะโค (2) เมืองมัณฑะเลย์ เขตมัณฑะเลย์ (3) เมืองเมาะลำไย รัฐมอญ (4) เมืองโมนยวา เขตสะกาย (5) เมืองมูเซ รัฐฉาน (6) เมืองตามู เขตสะกาย (7) เมืองแปร เขตพะโค และ (8) นครย่างกุ้ง เขตย่างกุ้ง
- **ประเทศไทย** ระบุท่าเรือบกจำนวน 3 แห่ง ได้แก่ (1) ICD ลาดกระบัง กรุงเทพฯ (2) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย และ (3) สถานีรถไฟนาทา อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย



การรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) และย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) เพื่อรองรับการขนส่งทางราง ณ สถานีนาทา จังหวัดหนองคาย ซึ่งจัดเป็นท่าเรือบกในความตกลงระหว่างประเทศ

ประเทศไทยให้สัตยาบันความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยท่าเรือบกเมื่อ 7 พฤศจิกายน 2556 และประเทศเพื่อนบ้านอื่นของไทยให้สัตยาบันแล้ว ได้แก่ ประเทศเวียดนาม (ให้สัตยาบันเมื่อ 29 ตุลาคม 2547) เมียนมา (ให้สัตยาบันเมื่อ 15 กันยายน 2563) และ สปป.ลาว (ให้สัตยาบันเมื่อ 5 พฤศจิกายน 2562) ขณะที่กัมพูชาลงนามแล้วแต่ยังไม่ให้สัตยาบัน และมาเลเซียยังไม่ได้ลงนามและยังไม่ให้สัตยาบัน

2.1.1.7 ความตกลงพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้า

องค์การการค้าโลก (WTO) จัดทำความตกลงพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Agreement on Import Licensing Procedures) เพื่อกำหนดระบบการออกใบอนุญาตนำเข้าสินค้า (Import Licensing System) ของรัฐภาคีให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ WTO กล่าวคือ รัฐภาคีจะต้องวางหลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตนำเข้าให้เป็นที่เข้าใจได้ง่าย มีความโปร่งใส สามารถคาดการณ์ได้ โดยรัฐบาลของประเทศผู้นำเข้าต้องเผยแพร่ข้อมูลที่มากเพียงพอให้แก่ผู้นำเข้าทราบที่มาของการกำหนดให้มีการขอใบอนุญาตนำเข้า

คุณสมบัติของผู้นำเข้า ประเภทใบอนุญาตนำเข้าอัตโนมัติ (Automatic Import License)[1] และใบอนุญาตนำเข้าสำหรับสินค้าควบคุม (Non Automatic Import License) และต้องแจ้งผลการพิจารณาให้ใบอนุญาตนำเข้าฯ ภายในระยะเวลาไม่เกิน 30-60 วัน ซึ่งสรุปสาระสำคัญดังนี้

- **การไม่เลือกปฏิบัติ** รัฐบาลของประเทศผู้นำเข้าต้องมีมาตรการออกใบอนุญาตนำเข้าที่ไม่เลือกปฏิบัติ มีความยุติธรรม และเท่าเทียมกันสำหรับการนำเข้าจากแต่ละประเทศ

- **การเปิดเผยข้อมูล** รัฐบาลของประเทศผู้นำเข้าต้องเปิดเผยข้อมูลรายการสินค้าที่กำหนดให้ขอใบอนุญาตนำเข้าให้แก่รัฐบาลนานาประเทศและผู้ประกอบการได้รับทราบ และในการออกข้อกำหนดการนำเข้า นั้น รัฐบาลประเทศผู้นำเข้าต้องประกาศล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 21 วัน ก่อนที่ข้อกำหนดดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับ

- **การผ่อนผัน** การออกข้อกำหนดการขอใบอนุญาตนำเข้าต้องไม่นำมาใช้อย่างเข้มงวดมากจนเกินไป โดยควรพิจารณาลักษณะการปฏิบัติการขนส่งด้วย อีกทั้งควรผ่อนผันกรณีที่มีการระบุมูลค่านำเข้า ปริมาณนำเข้า หรือน้ำหนักสินค้าที่นำเข้าที่คลาดเคลื่อนได้บ้างเล็กน้อย อาทิ กรณีการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งอาจมีน้ำหนักสูญหายระหว่างการเดินทาง รวมถึงมูลค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่นำเข้าอาจปรับเปลี่ยนไปตามระดับราคาตลาดโลก

- **ใบอนุญาตนำเข้าอัตโนมัติ (Automatic Import License)** เป็นใบอนุญาตที่ให้นำเข้าได้ทุกกรณี ไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างข้อจำกัดทางการค้าที่ออกให้กับบุคคลหรือกิจการใดที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับกฎระเบียบที่กำหนด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดเก็บข้อมูลทางสถิติและการติดตามแนวโน้มการนำเข้า ตัวอย่างเช่น

  - **ประเทศมาเลเซีย** กำหนดให้สินค้าบางประเภทที่นำเข้าจากต่างประเทศต้องขอใบอนุญาตนำเข้าอัตโนมัติจากกรมศุลกากรมาเลเซีย ได้แก่ (1) ยานยนต์และชิ้นส่วน ประกอบด้วยรถโดยสาร รถบรรทุก จักรยานยนต์ ตัวถังรถยนต์ โครงและชิ้นส่วนรถยนต์ รถลากจูง รถปั้นจั่น และรถยนต์เฉพาะกิจ (2) ผลิตภัณฑ์โลหะ ได้แก่ เหล็กและเหล็กกล้า ลวดอลูมิเนียม และเหล็กแผ่นม้วน ซึ่งกลุ่มสินค้าดังกล่าวไม่มีการจำกัดโควตาการนำเข้า เพียงแต่เป็นการสร้างภาระด้านเอกสารและสร้างภาระด้านเวลาของผู้นำเข้าของมาเลเซียในการติดต่อหน่วยงานราชการมาเลเซียเพื่อขอใบอนุญาตนำเข้า โดยกลุ่มสินค้าส่งออกสำคัญของไทยไปมาเลเซียที่ต้องปฏิบัติตามมาตรการขอใบอนุญาตนำเข้าฯ ดังกล่าว ได้แก่ ยานยนต์และชิ้นส่วน

  - **สปป.ลาว** กำหนดให้สินค้าบางประเภทที่นำเข้าจากต่างประเทศต้องขอใบอนุญาตนำเข้าอัตโนมัติจากกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า ได้แก่ (1) ยานยนต์ที่ใช้ทางถนน (2) น้ำมันเชื้อเพลิงและก๊าซ (3) ไม้ซุงและไม้แปรรูป (4) ข้าวเปลือก ข้าวที่ผ่านการสีแล้วบางส่วน และข้าวที่ผ่านการสีแล้วทั้งหมด (5) เหล็กแท่งและเหล็กกล้า (6) ปูนซีเมนต์ และคอนกรีต (7) สิ่งพิมพ์ (8) แร่และผลิตภัณฑ์แร่ ซึ่งกลุ่มสินค้าดังกล่าวไม่มีการจำกัดโควตาการนำเข้า เพียงแต่เป็นการสร้างภาระด้านเอกสารและสร้างภาระด้านเวลาของผู้นำเข้าจาก สปป.ลาว ในการติดต่อหน่วยงานราชการของ สปป.ลาว เพื่อขอใบอนุญาตนำเข้าโดยกลุ่มสินค้าส่งออกสำคัญของไทยไป สปป.ลาว ที่ต้องปฏิบัติตามมาตรการขอใบอนุญาตนำเข้าฯ ดังกล่าว ได้แก่ ยานยนต์และน้ำมันเชื้อเพลิง

  - **ประเทศไทย** กำหนดให้สินค้าบางประเภทที่นำเข้าจากต่างประเทศต้องขอใบอนุญาตนำเข้าอัตโนมัติจากกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ได้แก่ (1) ยาและผลิตภัณฑ์ยาบางประเภท (2) สารเคลนบิวเตอรอล (3) สารอัลบิวเตอรอล (4) สารคาเฟอีน (5) เครื่องพิมพ์อินทาลโยและ

[1] Automatic Import License เป็นการให้ใบอนุญาตเพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดเก็บสถิติและข้อมูลการนำเข้า และไม่ได้นำมาใช้เป็นเครื่องมือในการกีดกันการนำเข้า โดยบุคคลใดๆ ที่มีคุณสมบัติครบตามที่รัฐกำหนด ก็สามารถขอรับใบอนุญาตนำเข้าอัตโนมัติได้ ในขณะที่ Non-Automatic License ใช้สำหรับการออกใบอนุญาตนำเข้าสำหรับการนำเข้าสินค้าที่มีข้อจำกัดทางการค้า เช่น โควตานำเข้า

เครื่องถ่ายเอกสารชนิดสอดสี (6) สารระเหยในกลุ่มโวลาไทล์อัลคิลไนเตรท์ (7) รถพยาบาลและรถดับเพลิงที่ใช้แล้ว (8) เหรียญโลหะเปล่า (9) น้ำมันเชื้อเพลิง (10) เพชรก้อน (11) ไม้ซุงและผลิตภัณฑ์ไม้ (12) ภาชนะเซรามิกที่ใช้บรรจุอาหาร (13) มันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง (14) หนังสุกร (15) หอมแดง (16) ผลส้มสด (17) เครื่องทำน้ำอุ่น (18) โปตัสเซียมเปอร์แมงกาเนท (19) ปลาป่นที่มีโปรตีนมากกว่าร้อยละ 60 (20) ข้าวโพดที่ใช้เลี้ยงสัตว์ (21) ถั่วเหลือง และ (22) เกลือ ทั้งนี้มาตรการดังกล่าวของไทยส่งผลกระทบต่อการค้าข้ามแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะมันสำปะหลังที่ไทยมีการนำเข้าจากกัมพูชามาก และข้าวโพดที่ใช้เลี้ยงสัตว์ที่ไทยมีการนำเข้าจากเมียนมาและ สปป.ลาว

- **ใบอนุญาตนำเข้าสินค้าควบคุม (Non Automatic Import License)** เป็นใบอนุญาตที่ให้นำเข้าได้เฉพาะในบางกรณี เป็นการให้เฉพาะสินค้าบางประเภทที่นำเข้าได้ตามเงื่อนเวลาโดยบุคคลที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับกฎระเบียบที่กำหนด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างข้อจำกัดการนำเข้าเนื่องจากมีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อย ศีลธรรมอันดี ความมั่นคง สุขภาพ สิ่งแวดล้อม การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา และความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการภายในประเทศ โดยจากการศึกษาฐานข้อมูลของ WTO พบว่า ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีกลุ่มสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้า ดังนี้

- **ประเทศมาเลเซีย** กำหนดให้สินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้าควบคุม ได้แก่ (1) ปลามีชีวิตและผลิตภัณฑ์จากปลา ต้องขอใบอนุญาตฯ จากกรมประมงของมาเลเซีย (2) พืช พันธุ์พืช ไม้ดอก และผลไม้สดต้องขอใบอนุญาตฯ จากสำนักงานกักและตรวจสอบโรคแห่งมาเลเซีย (นอกจากนี้กำหนดการนำเข้าพืชบางประเภทจากไทยมาเพื่อผลิตหรือบริโภคต้องขออนุญาตจากกรมการกักโรค ได้แก่ ชมพู่ มันเทศ เผือก แห้ว มันฝรั่ง ตะไคร้ พริกไท ขิง ข่า ใบมะกรูด ขมิ้นชัน) (3) สารกัมมันตรังสี ต้องขอใบอนุญาตฯ จากสำนักงานคณะกรรมการพลังงานปรมาณู (4) สัตว์และผลิตภัณฑ์จากสัตว์ เช่น สุนัข แมว กวาง ม้า นกกระจอกเทศ สุกร ไข่ ต้องขออนุญาตจากกรมบริการสัตวแพทย์ (5) ข้าว แป้ง และเส้นที่ทำจากข้าว ต้องขออนุญาตจากกระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรมอาหาร (6) กะหล่ำหลีและเม็ดกาแฟ ต้องขออนุญาตจากกรมวิชาการเกษตร (7) สุราและบุหรี่ ต้องขออนุญาตจากกรมศุลกากร (8) ยาและเวชภัณฑ์ ต้องขออนุญาตจากกระทรวงสาธารณะสุข (9) ขยะอันตราย ต้องขออนุญาตจากกรมการสิ่งแวดล้อม (10) อุปกรณ์ไฟฟ้า ต้องขออนุญาตจากกระทรวงพลังงานและทรัพยากรธรรมชาติ (11) ไม้ซุงและไม้อัด ต้องขออนุญาตจากคณะกรรมการอุตสาหกรรมไม้แห่งมาเลเซีย (12) น้ำตาล แป้งสาลี และซีเมนต์ ต้องขออนุญาตจากกระทรวงการค้าภายในและการคุ้มครองผู้บริโภค และ (13) เศษพลาสติกและขยะพลาสติก ต้องขออนุญาตจากกรมการจัดการขยะ

- **ประเทศกัมพูชา** กำหนดให้สินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้าควบคุม ได้แก่ (1) ไม้และผลิตภัณฑ์จากป่าไม้ ต้องขออนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์ (2) สารกัมมันตรังสีและสารไอโซโทป ต้องขออนุญาตจากกระทรวงวิทยาศาสตร์ (3) เคมีภัณฑ์อันตราย ต้องขออนุญาตจากกระทรวงอุตสาหกรรม (4) ยาเวชภัณฑ์ และยาแผนโบราณ ต้องขออนุญาตจากกระทรวงสาธารณสุข (5) สารเสพติด ต้องขออนุญาตจากกระทรวงสาธารณสุข (6) โบราณวัตถุ ต้องขออนุญาตจากกระทรวงวัฒนธรรมและศิลปกรรม (7) ภาพยนตร์ต่างประเทศ ต้องขออนุญาตจากกระทรวงวัฒนธรรมและศิลปกรรม (8) หนังสือ ต้องขออนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์ (9) อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม ต้องขออนุญาตจากกระทรวงการไปรษณีย์และโทรคมนาคม (10) ธนบัตรต่างประเทศที่มีมูลค่ารวมกันเกินกว่า 10,000 เหรียญสหรัฐฯ ต้องขออนุญาตจากธนาคารแห่งประเทศกัมพูชา (11) อุปกรณ์และเครื่องจักรที่ใช้ในการพนัน ต้องขออนุญาตจากกระทรวงเศรษฐกิจและการคลัง (12) เครื่องปรับอากาศและสารที่ทำลายชั้นบรรยากาศ ต้องขออนุญาตจากกระทรวงสิ่งแวดล้อม (13) เมล็ดพืชและพันธุ์พืช ต้องขออนุญาตจากกระทรวงเกษตร ป่าไม้ และประมง (14) สัตว์ป่า

และผลิตภัณฑ์จากสัตว์ป่า ต้องขออนุญาตจากกระทรวงเกษตร ป่าไม้ และประมง (15) ปุ๋ยและยากำจัดแมลงและศัตรูพืช ต้องขออนุญาตจากกระทรวงเกษตร ป่าไม้ และประมง

- **สปป.ลาว** กำหนดให้สินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้าควบคุม ได้แก่ (1) ทองคำแท่ง ต้องขออนุญาตจากธนาคารแห่ง สปป.ลาว (Bank of the Lao PDR) (2) วัตถุระเบิดที่ใช้ในอุตสาหกรรมต้องขออนุญาตจากกระทรวงกลาโหม (3) ปืนและกระสุนที่ใช้ในการฝึกซ้อม ต้องขออนุญาตจากกระทรวงความมั่นคงสาธารณะ และ (4) เครื่องจักรที่ใช้ในการทำไม้และเลื่อยโซ่ยนต์ ต้องขออนุญาตจากกระทรวงเกษตรและป่าไม้

- **ประเทศไทย** กำหนดให้สินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้าควบคุมจากกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ได้แก่ (1) ปลาป่นชนิดโปรตีนต่ำกว่าร้อยละ 60 (2) หินที่ใช้เพื่อก่อสร้าง (หินอ่อน แกรนิต เศวตศิลา) (3) เครื่องจักรดีเซลที่ใช้แล้ว (4) ขยะและเศษพลาสติก (5) ยางรถโดยสารและรถบรรทุกที่ใช้แล้ว (6) รถลากจูงและรถพ่วงที่ใช้แล้ว (7) ยานยนต์เฉพาะกิจที่ใช้แล้ว และ (9) ทองคำ

- **ประเทศเมียนมา** กำหนดให้สินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้าควบคุม ได้แก่ (1) อาหาร (2) เครื่องดื่ม (3) อาหารสัตว์ (4) น้ำมันสำเร็จรูป (5) เคมีภัณฑ์ (6) เครื่องหนัง (7) เส้นใย เส้นใยประดิษฐ์ และสิ่งทอ (8) คอมเพรสเซอร์ (9) อุปกรณ์ไฟฟ้า (10) เครื่องจักรและอุปกรณ์ (11) ยากำจัดแมลงและศัตรูพืช (12) ปุ๋ย (13) เมล็ดพืช (14) พันธุ์พืช (15) ยาและเครื่องสำอาง (16) เกลือ (17) สัตว์มีชีวิต (18) ผลิตภัณฑ์ประมง (19) อุปกรณ์โทรคมนาคม (20) แร่ (21) เคมีภัณฑ์อนินทรีย์ (22) ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม (23) อาวุธและยุทโธปกรณ์ (24) สารกัมมันตรังสี และ (25) เม็ดพลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก

2.1.1.8 ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก (WTO Agreement on Trade Facilitation) อยู่ในความรับผิดชอบขององค์การการค้าโลก มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความคล่องตัวในการเคลื่อนย้ายสินค้า การตรวจปล่อยสินค้า การดำเนินพิธีการศุลกากรเพื่อการนำเข้า ส่งออก และการผ่านแดนให้มีความคล่องตัว เพื่อให้เสริมต่อการเปิดตลาดการค้าสินค้าภายใต้ความตกลง GATT ที่ประเทศสมาชิก WTO มีการลด/ยกเลิกภาษีอากรระหว่างกันมานับตั้งแต่ปี 2537 ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีสาระสำคัญเกี่ยวข้องการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน สรุปได้ดังนี้

- **การสร้างความโปร่งใสของข้อมูล** รัฐภาคีต้องเผยแพร่ข้อมูลและจัดให้มีข้อมูลผ่านอินเทอร์เน็ตเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรนำเข้า การส่งออก การถ่ายลำ (ผ่านท่าเรือ ท่าอากาศยาน และจุดผ่านแดนอื่น ๆ) รวมทั้งรูปแบบเอกสารต่าง ๆ ที่ใช้ประกอบการทำพิธีการศุลกากร อัตราภาษีและค่าธรรมเนียมที่รัฐบาลเรียกเก็บจากการนำเข้า การส่งออก และการถ่ายลำ หลักเกณฑ์การประเมินราคาศุลกากร กฎถิ่นกำเนิดสินค้า สินค้าที่ห้ามนำเข้าและส่งออก สินค้าที่มีมาตรการจำกัดการนำเข้าและส่งออก และสินค้าที่มีโควตาการนำเข้าและส่งออก

- **การจัดให้มีกระบวนการอุทธรณ์** รัฐภาคีต้องเปิดโอกาสให้บุคคลใด ๆ สอบถามและตั้งข้ออุทธรณ์ให้มีการทบทวนพิธีการศุลกากร กฎระเบียบ และวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า

- **การส่งเอกสารล่วงหน้าเพื่อประโยชน์ในการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า (Pre Arrival Process)** รัฐภาคีต้องจัดให้มีระบบการรับเอกสารล่วงหน้าสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า เช่น บัญชีสินค้า เอกสารการนำเข้าสินค้า ก่อนที่สินค้าดังกล่าวมาถึงด่านนำเข้า เพื่อช่วยให้การตรวจปล่อยสินค้า

ดำเนินไปได้รวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้งพิจารณาจัดให้มีช่องทางการรับเอกสารนำเข้าดังกล่าวฯ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

- **การชำระอากร ภาษี ค่าธรรมนียมศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Payment)** รัฐภาคีต้องจัดให้มีระบบการรับชำระอากร ภาษี ค่าธรรมเนียมศุลกากรการนำเข้าและส่งออกสินค้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้รับบริการ

- **การจัดการความเสี่ยง (Risk Management)** ประเทศสมาชิก WTO รัฐภาคีควรนำระบบการจัดการความเสี่ยงมาใช้ในการควบคุมทางศุลกากร โดยสามารถออกแบบและประยุกต์วิธีการจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสมได้ด้วยตนเองและให้ความสำคัญกับการควบคุมอย่างเข้มข้นสำหรับสินค้าที่มีความเสี่ยงสูง เร่งตรวจปล่อยสินค้าที่มีความเสี่ยงต่ำ และสุ่มตรวจสินค้าด้วยหลักเกณฑ์ที่เหมาะสม ซึ่งหลักเกณฑ์ที่นำมาประกอบการพิจารณาสุ่มตรวจสินค้าอาจรวมถึงความถูกต้องของการระบุพิกัดอัตราศุลกากรด้วยระบบฮาร์โมไนซ์ ลักษณะธรรมชาติของสินค้าประเทศต้นทาง ประเทศที่สินค้ามีการถ่ายลำ/ผ่านแดน มูลค่าสินค้า และรูปแบบการขนส่งสินค้า

- **การตรวจสอบภายหลังจากได้ผ่านพิธีการศุลกากรไปแล้ว (Post Clearance Audit)** รัฐภาคีควรใช้การตรวจสอบภายหลังจากที่สินค้าได้ผ่านพิธีการศุลกากรไปแล้ว เพื่อสร้างให้มั่นใจว่าการนำเข้าสินค้าเข้ามาในประเทศเป็นไปตามกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศ โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะดำเนินการสุ่มคัดเลือกบุคคลหรือสินค้าที่ได้ผ่านพิธีการศุลกากรไปแล้วตามหลักการจัดการความเสี่ยง (ตามหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมที่กำหนดโดยแต่ละประเทศ) และดำเนินการตรวจสอบอย่างโปร่งใสและเป็นไปอย่างรวดเร็ว โดยบุคคล/สินค้าที่ได้รับการตรวจสอบจะมีสิทธิที่จะรับทราบผลการตรวจสอบได้

- **มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุมัติ (Trade Facilitation Measures for Authorized Operators)** รัฐภาคีต้องจัดให้มีมาตรการเพิ่มเติมเป็นพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับพิธีการนำเข้า การส่งออก การถ่ายลำ/ผ่านแดนแก่ผู้ประกอบการที่มีคุณสมบัติเป็นไปตามที่รัฐกำหนด (ใช้ชื่อว่าผู้ประกอบการที่ได้รับอนุมัติ Authorized Operators) โดยการกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการที่เป็น Authorized Operators จะต้องมีการเผยแพร่ให้เป็นที่รับทราบและควรประกอบด้วยคุณสมบัติต่าง ๆ เช่น มีประวัติที่ดีในการปฏิบัติตามกฎระเบียบศุลกากรและกฎระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง มีระบบการควบคุมภายในที่ดี มีความมั่นคงทางการเงิน และมีการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งและโซ่อุปทาน (Supply Chain Security) โดยมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าฯ ที่เอื้อประโยชน์แก่ Authorized Operators จะต้องประกอบด้วยมาตรการต่าง ๆ ที่ไม่น้อยกว่า 3 มาตรการ[2] ดังต่อไปนี้ (1) การลดจำนวนเอกสารหรือข้อมูลที่ยื่นผ่านพิธีการศุลกากร (2) การลดอัตราการตรวจสอบสินค้า (3) การเร่งรัดเวลาในการตรวจปล่อยสินค้า (4) การยืดระยะเวลาการชำระอากร ภาษี ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ (5) การลดจำนวนเงินวางค้ำประกันการออกสินค้า (6) การใช้แบบฟอร์มใบขนสินค้าเพียงใบเดียวสำหรับการนำเข้าหรือส่งออก

[2] กรณีของไทย กรมศุลกากรได้อนุวัติตามบทบัญญัติของความตกลงการอำนวยความสะดวกการค้าของ WTO โดย**กรมศุลกากรให้สิทธิพิเศษแก่ AEC ในด้านพิธีการศุลกากร** ได้แก่ **(ก) กรณีการนำสินค้าเข้า** AEO จะได้รับ (1) ยกเว้นการตรวจ (2) ได้รับบริการในช่องทางพิเศษ (3) ได้รับสิทธิเข้าร่วมหารือเพื่อหาข้อยุติ (4) ให้ชักตัวอย่างและตรวจปล่อยไปก่อน (5) ไม่ต้องวางประกันด้านปริมาณสำหรับสินค้าเทกอง **(ข) กรณีการส่งออกสินค้า** AEO จะได้รับ (1) ยกเว้นการตรวจ (2) ได้รับบริการในช่องทางพิเศษ (3) ยกเว้นการชักตัวอย่างสินค้าที่ส่งออก (4) ได้รับการอำนวยความสะดวกจากความตกลงยอมรับร่วม **(ค) สินค้าที่นำเข้ามาแล้วส่งออกกลับออกไป** (re export) AEO จะได้รับ (1) สินค้าที่นำเข้าและส่งออกทางท่าอื่นที่ไม่ใช่ท่าที่ได้นำเข้า ให้ชำระอากร 1 ใน 10 ส่วน แต่ไม่เกิน 1,000 บาท (2) ยกเว้นการตรวจร่วมจากสำนักสืบสวนและปราบปราม กรมศุลกากร **(ง) สินค้าถ่ายลำ** โดยให้ยกเว้นการวางเงินหรือหลักประกันของผู้ขอถ่ายลำ **(จ) สินค้าผ่านแดน** โดยให้ยกเว้นการวางเงินหรือหลักประกันของผู้ขนส่งสินค้าผ่านแดน **(ฉ) การคืนอากรทั่วไป** โดยได้รับการพิจารณาคืนอากรทั่วไปที่มีรายการสินค้าไม่เกิน 50 รายการต่อใบขนส่งสินค้า ภายใน 10 วันทำการ **(ช) การตรวจสอบหลังการตรวจปล่อย ณ สถานประกอบการ** โดยให้ตรวจสอบเอกสารและหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า/ส่งออกไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันนำของเข้าหรือส่งของออก

(single customs declaration) และ (7) การอำนวยความสะดวกการตรวจปล่อยสินค้า ณ สถานประกอบการหรือโรงงานของ Authorized Operator

- **พิธีการที่เกี่ยวกับการนำเข้า การส่งออก การถ่ายลำ/การผ่านแดน** รัฐภาคีทบทวนพิธีการนำเข้า การส่งออก การถ่ายลำ/การผ่านแดนเพื่อหาทางลดเอกสารและขั้นตอนพิธีการฯ ดังกล่าวข้างต้น โดยพิจารณาถึงพัฒนาการของวิธีปฏิบัติทางการค้า ความก้าวหน้าเทคโนโลยีสารสนเทศ สิ่งแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนไป และวิธีปฏิบัติที่ดีของนานาประเทศ
- **การจัดตั้งจุดบริการเบ็ดเสร็จ (Single Window)** รัฐภาคีจะพยายามจัดตั้งจุดบริการเบ็ดเสร็จเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้นำเข้าและส่งออกในการยื่นเอกสารและข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการส่งออก นำเข้า ถ่ายลำ/ผ่านแดน ณ จุดบริการเพียงจุดเดียว (Single Entry Point) ที่ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้า
- **เสรีภาพในการผ่านแดน (Freedom of Transit)** กฎระเบียบหรือขั้นตอนที่ใช้บังคับสำหรับสินค้าผ่านแดนควรใช้เฉพาะสำหรับการบ่งชี้สินค้าและการปฏิบัติตามข้อกำหนดการขนส่ง ทั้งนี้ รัฐภาคีจะต้องดำเนินการดังนี้ (ก) ไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายสำหรับสินค้าผ่านแดน ยกเว้นค่าธรรมเนียมที่เกิดจากการเคลื่อนย้ายสินค้าและค่าบริการอันเป็นผลจากการมีสินค้าผ่านแดน (ข) ให้การปฏิบัติแก่สินค้าผ่านแดนของประเทศอื่น ๆ ไม่ด้อยไปกว่าการปฏิบัติที่ประเทศนั้นให้การปฏิบัติต่อสินค้าตนในการผ่านแดน (ค) ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเฉพาะกิจเพื่อใช้รองรับสินค้าผ่านแดน เช่น ช่องทางเดินรถพิเศษ พื้นที่หน้าท่าเรือที่ถูกกันแยกพิเศษสำหรับสินค้าผ่านแดน (ง) ไม่ออกข้อกำหนดการตรวจสอบสินค้าผ่านแดนในจุดอื่น ๆ ที่อยู่กลางทางภายในประเทศ ยกเว้นด่านศุลกากรที่นำเข้าสินค้า และด่านศุลกากรที่ส่งออกสินค้า (จ) ไม่ใช้ข้อกำหนดทางเทคนิคที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าในการกีดกันสินค้าผ่านแดน (ฉ) อนุญาตให้ส่งเอกสารและข้อมูลล่วงหน้าสำหรับใช้ประโยชน์ในการทำพิธีการขนส่งผ่านแดนได้ (ช) รัฐสามารถเก็บเงินวางค้ำประกันเพื่อการันตีจากผู้ประกอบการได้เพื่อป้องกันการลักลอบศุลกากรและต้องนำเงินค้ำประกันดังกล่าวจ่ายคืนผู้ประกอบการโดยเร็ว (ฉ) รัฐอาจมอบหมายให้มีเจ้าหน้าที่ศุลกากร (Customs Escort) ติดตามไปกับยานพาหนะที่ใช้ขนถ่ายสินค้าผ่านแดนได้ในเส้นทางที่มีความเสี่ยงการลักลอบศุลกากรสูง หรือเป็นการมอบหมายที่กำหนดไว้ตามกฎระเบียบศุลกากรภายในประเทศ

ประเทศไทยให้สัตยาบันความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าเมื่อ 5 ตุลาคม 2558 และประเทศเพื่อนบ้านของไทยให้สัตยาบันแล้ว ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย (ให้สัตยาบันเมื่อ 26 พฤษภาคม 2558) สปป.ลาว (ให้สัตยาบันเมื่อ 29 กันยายน 2558) ประเทศเวียดนาม (ให้สัตยาบันเมื่อ 15 ธันวาคม 2558) ประเทศเมียนมา (ให้สัตยาบันเมื่อ 16 ธันวาคม 2558) และประเทศกัมพูชา (ให้สัตยาบันเมื่อ 12 กุมภาพันธ์ 2559)[3]

2.1.2 ความตกลงระดับภูมิภาคเกี่ยวกับการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน

ความตกลงระดับภูมิภาคที่มีผลต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าชายแดน การค้าข้ามแดน และการค้าผ่านแดนของประเทศไทยเป็นความตกลงหรืออนุสัญญาที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบหน่วยงานหลัก ได้แก่ สมาคมเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน ASEAN) และอนุภูมิภาคที่เกี่ยวข้องกับอาเซียน ได้แก่ อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub region - GMS) เขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย – มาเลเซีย - ไทย (Indonesia Malaysia Thailand Growth Triangle - IMT- GT) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา -

[3] ประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านตั้งข้อสงวนในการปฏิบัติตามความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเด็นด้านเสรีภาพการผ่านแดน (Freedom of Transit) โดยกรณีของ**ประเทศไทย สปป.ลาว ประเทศกัมพูชา และประเทศเมียนมา** ยังไม่ยอมรับการปฏิบัติตามเงื่อนไขการให้เสรีภาพในการผ่านแดนทั้งหมดและขอเวลา WTO ในการพิจารณาความเหมาะสมในการปฏิบัติตามมาตรการให้เสรีภาพการผ่านแดน ขณะที่กรณีของ**ประเทศมาเลเซีย** ได้จัดให้มีกลไกการให้เสรีภาพการผ่านแดนโดยกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องยื่นข้อมูลสินค้าผ่านแดนล่วงหน้าก่อนที่สินค้าจะมาถึงจุดดำเนินพิธีการศุลกากร

แม่โขง (ACMECS) และความริเริ่มอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC)

2.1.2.1 ความตกลงการค้าสินค้าอาเซียน

ความตกลงการค้าสินค้าอาเซียน (ASEAN Trade in Goods Agreement - ATIGA) อยู่ภายใต้กรอบอาเซียน อาเซียนทุกประเทศให้สัตยาบัน ATIGA แล้ว ATIGA มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดตั้งอาเซียนให้เป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวด้วยการเปิดตลาดการค้าสินค้าของทุกประเทศสมาชิกด้วยการดำเนินมาตรการต่าง ๆ ได้แก่ (1) การลดและยกเลิกภาษีศุลกากร (Customs Duties) สำหรับการค้าสินค้าที่อยู่ในตารางข้อผูกพันตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดโดยอ้างอิงการจัดแบ่งประเภทสินค้าตามระบบ ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature (AHTN) (2) การยอมรับหลักการการไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรือภาษีภายในประเทศ (เช่น ภาษีมูลค่าเพิ่ม) ที่เกี่ยวกับการส่งออกหรือการนำเข้าสินค้าในอัตราที่มากกว่าต้นทุนในการจัดให้มีบริการที่เกี่ยวข้องหรือในอัตราที่ไม่ได้เป็นการเลือกปฏิบัติกับอัตราที่เรียกเก็บจากคนภายในประเทศ (3) การส่งเสริมให้มีการลดอุปสรรคที่มิใช่ภาษี (4) การกำหนดกฎถิ่นกำเนิดสินค้าและการยอมรับการใช้หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า Form D ในการใช้สิทธิประโยชน์การลด/ยกเลิกภาษีตามความตกลง ATIGA (5) การยอมรับระบบการกำหนดให้มีการขอใบอนุญาตนำเข้าแบบอัตโนมัติและใบอนุญาตนำเข้าแบบไม่อัตโนมัติ (6) การอำนวยความสะดวกทางการค้า (7) การปรับระบบศุลกากรให้มีมาตรฐานและสอดคล้องกัน (8) การกำหนดมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) และ (9) การจัดตั้งกลไกเพื่อติดตามผลการดำเนินงานด้านการลด/ยกเลิกอากรศุลกากรและมาตรการที่ใช่ภาษี

ในส่วนที่เกี่ยวกับการค้าผ่านแดน ภายใต้ ATIGA ยอมรับหลักการของการค้าสินค้าผ่านแดน โดยไม่อนุญาตให้นำสินค้าผ่านแดนมาทำการบริโภค ซื้อขาย หรือแปรรูประหว่างที่มีการผ่านแดน ยกเว้น การดำเนินการขนถ่ายสินค้าและการเก็บรักษาสินค้าที่อยู่ระหว่างการผ่านแดนเท่านั้น

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดน ภายใต้ ATIGA กำหนดให้มีการลด/ยกเลิกภาษีศุลกากร ขณะเดียวกันยังคงอนุญาตให้แต่ละประเทศยังคงมาตรการที่มิใช่ภาษีบางประการได้ อาทิ มาตรการการแสดงใบอนุญาตนำเข้า มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชและสัตว์สำหรับควบคุมการนำเข้าและส่งออกสินค้า โดยในกรณีของประเทศเพื่อนบ้านของไทย แม้ว่าปัจจุบันได้มีการยกเลิกภาษีศุลกากรแล้ว แต่ยังคงมีสินค้าบางรายการที่บางประเทศยังคงไม่ยกเว้นภาษีและต้องปฏิบัติตามมาตรการ SPS ในการทำการค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ

- **สปป.ลาว** ยังคงไม่ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับสินค้าบางรายการที่จัดเป็นสินค้าที่ไม่นับรวมอยู่ในรายการสินค้าที่ลด/ยกเว้นอากรขาเข้า เช่น เครื่องจักรและส่วนประกอบที่ผลิตกัมมันตรังสี รถถัง เครื่องบิน เมล็ดฝิ่น อาวุธ และโบราณวัตถุ รวมถึงการไม่ยกเว้นอากรขาเข้าแต่จะลดอากรขาเข้าเหลือร้อยละ 5 สำหรับสินค้าอ่อนไหว เช่น สัตว์ที่ใช้ทำพันธุ์ เนื้อสุกร เนื้อวัว มะเขือเทศ กะหล่ำปลี ผักกาด แตงกวา ถั่วฝักยาว เห็ด พริก ผักขม มะกอก กระเจี๊ยบ ข้าวโพดหวาน หัวหอม สับปะรด มะม่วง มังคุด มะนาว แตงโม มะละกอ ลำไย มะขาม ข้าวหอมมะลิ และปาล์มน้ำมัน นอกจากนี้ สปป.ลาว ยังกำหนดมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) ที่กำหนดให้การนำเข้าสินค้าบางประเภทต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า ได้แก่ สัตว์น้ำ สุกรและเนื้อสุกร สัตว์ป่า ซากของสัตว์ป่า ผลิตภัณฑ์ของสัตว์ป่า ปุ๋ย อาหารสัตว์ พืช ผลิตภัณฑ์จากพืช กล้ายาง เมล็ดยาง อุปกรณ์เพาะปลูกมันสำปะหลัง อาหาร น้ำดื่มบรรจุขวด เกลือไอโอดีน ถุงบรรจุปุ๋ยที่ใช้แล้ว ถุงบรรจุซีเมนต์ที่ใช้แล้ว ถุงบรรจุอาหารสัตว์ที่ใช้แล้ว และยากำจัดศัตรูพืช
- **ประเทศกัมพูชา** ยังคงไม่ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับสินค้าบางรายการที่จัดเป็นสินค้าที่ไม่นับรวมอยู่ในรายการสินค้าที่ลด/ยกเว้นอากรขาเข้า เช่น สารเสพติด สารที่ใช้ผลิตวัตถุระเบิด ประทัด รวมถึงการไม่ยกเว้นอากรขาเข้าแต่จะลดอากรขาเข้าเหลือร้อยละ 3 ถึง 5 สำหรับสินค้าอ่อนไหว เช่น

เนื้อไก่ เนื้อเป็ด กะหล่ำปลี ผักกาด ถั่วฝักยาว แตงโม ข้าวโพดหวาน มะพร้าว สับปะรด มะม่วง มังคุด และส้ม นอกจากนี้ รัฐบาลกัมพูชายังกำหนดมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) ที่กำหนดให้การนำเข้าสินค้าบางประเภทต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า ได้แก่ สัตว์ปีก เนื้อของสัตว์ปีก สัตว์มีชีวิต สัตว์ป่า ซากของสัตว์ป่า ผลิตภัณฑ์ของสัตว์ป่า พันธุ์พืช เมล็ดพืช อาหารสัตว์ ยากำจัดศัตรูพืช ปุ๋ย ยารักษาโรคสัตว์ ผลิตภัณฑ์อาหารที่มีสารปนเปื้อนหรือสารพิษ ผลิตภัณฑ์ที่ใช้เลี้ยงทารก นมข้นหวาน นมพร่องมันเนย น้ำส้มสายชู และซอสพริก

- **ประเทศเมียนมา** ยังคงไม่ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับสินค้าบางรายการที่จัดเป็นสินค้าที่ไม่นับรวมอยู่ในรายการสินค้าที่ลด/ยกเว้นอากรขาเข้า เช่น ฝิ่น สารที่ใช้ผลิตวัตถุระเบิด ประทัด รถถัง อาวุธ วัตถุระเบิด โบราณวัตถุ รวมถึงการไม่ยกเว้นอากรขาเข้าแต่จะลดอากรขาเข้าเหลือร้อยละ 0.5 ถึง 5 สำหรับสินค้าอ่อนไหว เช่น ข้าวหอมมะลิ ข้าวปลายหัก น้ำตาล ฝ้าย กาแฟทีไม่มีคาเฟอีน และชาเขียว นอกจากนี้ รัฐบาลเมียนมายังกำหนดมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) ที่กำหนดให้การนำเข้าสินค้าบางประเภทต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า ได้แก่ สารที่ก่อให้เกิดอันตรายแก่สุขภาพ สัตว์ เนื้อสัตว์ ไข่ อาหารสัตว์ พืช เมล็ดพืช ดิน ยากำจัดศัตรูพืช สัตว์น้ำ เกลือไอโอดีน ยาสูบและผลิตภัณฑ์ยาสูบ สัตว์ป่า ซากของสัตว์ป่า และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากซากสัตว์ป่า
- **ประเทศมาเลเซีย** ยังคงไม่ยกเว้นอากรขาเข้า สำหรับสินค้าบางรายการที่จัดเป็นสินค้าที่ไม่นับรวมอยู่ในรายการสินค้าที่ลด/ยกเว้นอากรขาเข้า เช่น เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ยังไม่ยกเว้นอากรขาเข้าแต่จะลดอากรขาเข้าเหลือร้อยละ 5 สำหรับสินค้าอ่อนไหว เช่น กล้วย สับปะรด ฝรั่ง มะม่วง มังคุด แตงโม มะละกอ ทุเรียน เงาะ ลางสาด ขนุน แก้วมังกร สละ ข้าวสาร ข้าวปลายหัก ยาสูบ บุหรี่ นอกจากนี้ รัฐบาลมาเลเซียยังกำหนดมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) ที่กำหนดให้การนำเข้าสินค้าบางประเภทต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า ได้แก่ เงาะ ลำไย เมล็ดพืช เนื้อสัตว์ สัตว์ สัตว์ปีก สัตว์น้ำ สัตว์ป่า ซากของสัตว์ป่า ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากซากสัตว์ป่า อาหารสัตว์ ดิน มะพร้าว ปาล์มน้ำมัน ยางพารา สัตว์ป่า เกลือ น้ำตาล ครีมเทียม ผักกระป๋อง น้ำกะทิ เนยถั่ว ชา กาแฟ รังนก อาหารและเครื่องดื่ม
- **ประเทศไทย** ยังคงไม่ยกเว้นอากรขาเข้าแต่จะลดอากรขาเข้าเหลือร้อยละ 5 สำหรับสินค้าอ่อนไหว เช่น ไม้ตัดดอก มันฝรั่ง กาแฟ กระเจี๊ยบ นอกจากนี้ รัฐบาลไทยยังกำหนดมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) ที่กำหนดให้การนำเข้าสินค้าและการนำผ่านของสินค้าบางประเภทต้องมีการขอใบอนุญาต ได้แก่ สัตว์ป่า ซากของสัตว์ป่า ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากซากสัตว์ป่า อาหารสัตว์ สัตว์ สัตว์น้ำ พืช พันธุ์พืช แยมบรรจุขวด เยลลีบรรจุขวด นมผึ้ง น้ำผึ้ง เนยเทียม นม นมถั่วเหลือง น้ำแร่ น้ำส้มสายชู น้ำมันพืช อาหารแปรรูป ผลปาล์ม มะพร้าว ยางพาราที่นำเข้าจากเมียนมา มันสำปะหลังที่นำเข้าจากเมียนมา ข้าวโพดที่นำเข้าจากเมียนมาและ สปป.ลาว กล้วยที่ผ่านแดนจาก สปป.ลาว เมล็ดอ้อยที่ผ่านแดนจากกัมพูชาไป สปป.ลาว เป็นต้น

2.1.2.2 ความตกลงอาเซียนด้านศุลกากร

ความตกลงอาเซียนด้านศุลกากร (ASEAN Agreement on Customs) มีผลใช้บังคับตั้งแต่ 7 พฤศจิกายน 2557 มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความเป็นหุ้นส่วนระหว่างเจ้าหน้าที่ศุลกากรของประเทศสมาชิกอาเซียน และส่งเสริมการปรับปรุงระเบียบพิธีการศุลกากรให้ง่ายและสอดคล้องกันเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยเฉพาะการนำกรอบปฏิบัติในระดับสากลที่กำหนดโดยองค์การการค้าโลก (WTO) และองค์การศุลกากรโลก (WCO) มาใช้ในการดำเนินงาน นอกจากนี้ ประเทศสมาชิกอาเซียนจะผลักดันให้มีระบบ National Single Window, ASEAN Single Window และระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System) มาใช้ ทั้งนี้ในส่วนการค้าผ่านแดนนั้น จะได้นำระบบศุลกากรผ่านแดน

อาเซียนเข้ามาใช้เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการปฏิบัติตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งผ่านแดน (Agreement on the Facilitation of Goods in Transit)

2.1.2.3 ความตกลงการค้าเสรีในระดับภูมิภาคที่ประเทศไทยและเพื่อนบ้านทำกับประเทศคู่เจรจา

ความตกลงการค้าเสรีในระดับภูมิภาคที่ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา เป็นสมาชิกที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการเปิดตลาดการค้าสินค้าและการค้าผ่านแดนประกอบด้วย (1) ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน - จีน (ASEAN China Free Trade Agreement – ACFTA) (2) ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจอาเซียน - ญี่ปุ่น (ASEAN Japan Closer Economic Partnership Agreement – AJCEP) (3) ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน - เกาหลีใต้ (ASEAN Korea Free Trade Agreement – AKFTA) (4) ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน - ออสเตรเลีย - นิวซีแลนด์ (ASEAN Australia New Zealand Free Trade Agreement – AANZFTA) (5) ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน - อินเดีย (ASEAN India Free Trade Agreement - AIFTA) (6) ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-ฮ่องกง (ASEAN Hong Kong Free Trade Agreement – AHKFTA) และ (7) ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regional Comprehensive Economic Partnership – RCEP)[4] ซึ่งสรุปสาระสำคัญในส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าผ่านแดนดังนี้

- **ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน - จีน (ACFTA)** อาเซียนกับจีนมีการเปิดตลาดการค้าระหว่างกัน โดยสินค้าที่ได้รับสิทธิประโยชน์ในการลด/ยกเว้นอากรขาเข้าต้องแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form D) ที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐจากประเทศต้นทาง ทั้งนี้ ACFTA ยอมรับการผ่านแดนของสินค้า โดยการผ่านแดนดังกล่าวต้องไม่มีการนำสินค้าไปบริโภค ซื้อขาย หรือแปรรูปขณะที่ผ่านแดน ยกเว้นการขนถ่ายหรือการเก็บรักษาชั่วคราวเพื่อให้สินค้าคงคุณภาพเหมาะสม ทั้งนี้กลุ่มสินค้าหลักที่ประเทศจีนกับประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้านของไทยมีการค้าระหว่างกันมาก ดัง**ตารางที่ 2.1.2-1**

ตารางที่ 2.1.2-1 กลุ่มสินค้าหลักที่จีนกับไทย กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา มีการค้าระหว่างกัน

	สินค้าหลักที่ส่งออกไปจีน	สินค้าหลักที่นำเข้าจากจีน
ไทย	คอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ วงจรรวม อิเล็กทรอนิกส์ ทุเรียน ยางสังเคราะห์ ยางธรรมชาติ เม็ดพลาสติก มันสำปะหลัง	อุปกรณ์โทรศัพท์ เหล็กแผ่น คอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ ชิ้นส่วนยานยนต์ วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์
กัมพูชา	หนังฟอก เครื่องหนัง กล้วย ข้าว เครื่องแต่งกาย	สิ่งทอ เส้นใยประดิษฐ์ ชิ้นส่วนใช้ทำรองเท้า อุปกรณ์โทรศัพท์ ผ้าฝ้าย โครงเหล็ก
สปป.ลาว	กระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ แร่ทองแดง แร่เหล็ก แร่โปแตส เยื่อไม้ ยางธรรมชาติ อ้อย	อุปกรณ์โทรศัพท์ โครงเหล็ก รถบรรทุก รถลากจูง เฟอร์นิเจอร์ รถไฟและอุปกรณ์รถไฟ ปุ๋ยเคมี
มาเลเซีย	วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ น้ำมันเชื้อเพลิง ก๊าซปิโตรเลียม อุปกรณ์กึ่งตัวนำ	อุปกรณ์โทรศัพท์ คอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ เฟอร์นิเจอร์ อุปกรณ์ให้แสงสว่าง จอคอมพิวเตอร์
เมียนมา	แร่ดีบุก แร่ทองแดง แร่โลหะ ข้าว ยางธรรมชาติ ยางสังเคราะห์ ก๊าซธรรมชาติ ถั่วและงา	สิ่งทอ เส้นใยประดิษฐ์ อุปกรณ์โทรศัพท์ เหล็กแผ่น ท่อเหล็ก น้ำมันเชื้อเพลิง จักรยานยนต์

- **ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจอาเซียน - ญี่ปุ่น (AJCEP)** อาเซียนกับญี่ปุ่นมีการเปิดตลาดการค้าระหว่างกัน สินค้าที่ได้รับสิทธิประโยชน์ในการลด/ยกเว้นอากรขาเข้าจะต้องแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form AJCEP) ที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐจากประเทศต้นทาง ทั้งนี้ AJCEP ยอมรับการผ่านแดนของสินค้า โดยการผ่านแดนดังกล่าวจะต้องไม่มีการนำสินค้าไปบริโภค ซื้อขาย หรือแปรรูป

[4] ประเทศเมียนมายังไม่ได้เข้าเป็นสมาชิก RCEP

ขณะที่ผ่านแดน ยกเว้นการขนถ่ายหรือการเก็บรักษาชั่วคราวเพื่อให้สินค้าคงคุณภาพเหมาะสม ทั้งนี้กลุ่มสินค้าหลักที่ประเทศญี่ปุ่น ประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้านของไทยมีการค้าระหว่างกันมาก ดัง**ตารางที่ 2.1.2-2**

ตารางที่ 2.1.2-2 กลุ่มสินค้าหลักที่ญี่ปุ่นกับไทย กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา มีการค้าระหว่างกัน

	สินค้าหลักที่ส่งออกไปญี่ปุ่น	สินค้าหลักที่นำเข้าจากญี่ปุ่น
ไทย	ปลากระป๋อง อุปกรณ์โทรศัพท์ รถยนต์ ชิ้นส่วนยานยนต์ วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์	ชิ้นส่วนยานยนต์ เหล็กแผ่น วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ ชิ้นส่วนเครื่องจักรกล ทองแดงบริสุทธิ์
กัมพูชา	กระโปรงผู้หญิง เสื้อนอก เครื่องหนัง เสื้อผ้าเด็ก เสื้อยืด รองเท้า	เนื้อสัตว์แช่แข็ง ชิ้นส่วนจักรยานยนต์ เครื่องจักรที่ใช้คัดแยกสิ่งของได้ จักรยานยนต์
สปป.ลาว	ถ่านไม้ กาแฟ รองเท้า เสื้อผ้าเด็ก เสื้อผ้าผู้ชาย เสื้อผ้าผู้หญิง ขนตาปลอม	รถยนต์ เครื่องจักรที่ใช้คัดแยกสิ่งของ กระจก รถบรรทุกสินค้า ผลิตภัณฑ์พลาสติก
มาเลเซีย	ก๊าซปิโตรเลียม วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องแต่งกาย อุปกรณ์โทรศัพท์	วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ รถยนต์ น้ำมันสำเร็จรูป ชิ้นส่วนยานยนต์ อุปกรณ์กึ่งตัวนำ
เมียนมา	กางเกงผู้ชาย กระโปรงผู้หญิง เสื้อนอก ชุดว่ายน้ำ เสื้อเชิ้ต เสื้อยืด รองเท้า เครื่องหนัง	รถยนต์ รถลากจูง เส้นใยประดิษฐ์ เหล็กที่ใช้ทำรางรถไฟ เครื่องรับส่งวิทยุ เหล็กแผ่น

- **ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน - เกาหลีใต้ (AKFTA)** อาเซียนกับเกาหลีใต้มีการเปิดตลาดการค้าระหว่างกัน สินค้าที่ได้รับสิทธิประโยชน์ในการลด/ยกเว้นอากรขาเข้าจะต้องแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form AK) ที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐจากประเทศต้นทาง ทั้งนี้ AKFTA ยอมรับการผ่านแดนของสินค้า โดยการผ่านแดนดังกล่าวจะต้องไม่มีการนำสินค้าไปบริโภค ซื้อขาย หรือแปรรูปขณะที่ผ่านแดน ยกเว้นการขนถ่ายหรือการเก็บรักษาชั่วคราวเพื่อให้สินค้าคงคุณภาพเหมาะสม ทั้งนี้กลุ่มสินค้าหลักที่เกาหลีใต้ ประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้านของไทยมีการค้าระหว่างกันมาก ดัง**ตารางที่ 2.1.2-3**

ตารางที่ 2.1.2-3 กลุ่มสินค้าหลักที่เกาหลีใต้กับไทย กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา มีการค้าระหว่างกัน

	สินค้าหลักที่ส่งออกไปเกาหลีใต้	สินค้าหลักที่นำเข้าจากเกาหลีใต้
ไทย	วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ น้ำมันเชื้อเพลิง ยางรถยนต์ คอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ ไม้อัด	วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ เหล็กแผ่น ยางสังเคราะห์ เม็ดพลาสติก ทองแดงบริสุทธิ์
กัมพูชา	ลวดและเคเบิ้ล รองเท้า เสื้อนอก เครื่องหนัง ยางธรรมชาติ เสื้อยืด	เครื่องดื่ม รถบรรทุก รถยนต์ หนังสัตว์ เส้นใย สิ่งทอ เครื่องสำอาง
สปป.ลาว	ไม้ที่ใช้ทำเชื้อเพลิง อุปกรณ์โทรศัพท์ ไฮโดรมิเตอร์ โปแตส รองเท้า กาแฟ	รถบรรทุก รถยนต์นั่ง ชิ้นส่วนยานยนต์ แผ่นบันทึกข้อมูล เครื่องสำอาง บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป
มาเลเซีย	วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ ก๊าซปิโตรเลียม น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องจักร น้ำมันปาล์ม	วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ ยางสังเคราะห์ วงจรพิมพ์ ทองแดงบริสุทธิ์ เหล็กแผ่น
เมียนมา	เสื้อผ้าผู้ชายและเด็ก เสื้อผ้าผู้หญิง เสื้อนอก เสื้อกีฬา เสื้อยืด ผลไม้	เครื่องจักรและส่วนประกอบ รถยนต์ ปุ๋ยเคมี เครื่องสำอาง สิ่งทอ เส้นใย

- **ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์ (AANZFTA)** อาเซียนกับออสเตรเลียและนิวซีแลนด์มีการเปิดตลาดการค้าระหว่างกัน สินค้าที่ได้รับสิทธิประโยชน์ในการลด/ยกเว้นอากรขาเข้าต้องแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form AANZFTA) ที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐจากประเทศต้นทาง ทั้งนี้ AANZFTA ยอมรับการผ่านแดนของสินค้า โดยการผ่านแดนดังกล่าวจะต้องไม่มีการนำสินค้าไปบริโภค ซื้อขาย หรือแปรรูปขณะที่ผ่านแดน ยกเว้นการขนถ่ายหรือการเก็บรักษาชั่วคราวเพื่อให้สินค้าคงคุณภาพเหมาะสม ทั้งนี้กลุ่มสินค้าหลักที่ออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์ ประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้านของไทยมีการค้าระหว่างกันมาก ดัง**ตารางที่ 2.1.2-4**

ตารางที่ 2.1.2-4 กลุ่มสินค้าหลักที่ออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์กับไทย กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา มีการค้าระหว่างกัน

	สินค้าหลักที่ส่งออกไปออสเตรลีย/นิวซีแลนด์	สินค้าหลักที่นำเข้าจากออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์
ไทย	รถกระบะ รถยนต์นั่ง เครื่องปรับอากาศ ยางรถยนต์ ชิ้นส่วนยานยนต์ ตู้เย็น อาหารแปรรูป	ทองคำ ถ่านหิน ปลาแช่แข็ง อะลูมิเนียม ผลิตภัณฑ์นม ข้าวสาลี ทองแดงบริสุทธิ์
กัมพูชา	รองเท้า เสื้อนอก เครื่องหนัง เสื้อยืด ข้าว เสื้อผ้าผู้ชายและเด็ก เสื้อผ้าผู้หญิง	มอลต์ ถ่านหิน กระดาษ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ผลไม้ เนื้อแช่แข็ง ผลิตภัณฑ์นม
สปป.ลาว	เครื่องจักรไฟฟ้า อุปกรณ์โทรศัพท์ รองเท้า อุปกรณ์สื่อสาร เครื่องประดับ เสื้อผ้า	เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ วาล์ว ข้าวสาลีและเมสลิน เครื่องดื่ม
มาเลเซีย	น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ ถุงมือยาง อุปกรณ์โทรศัพท์	ถ่านหิน ทองแดงบริสุทธิ์ น้ำมันดิบ แร่เหล็ก ข้าวสาลีและเมสลิน ผลิตภัณฑ์นม เนื้อแกะแช่แข็ง
เมียนมา	เครื่องหนัง กุ้งแช่แข็ง ปลาแช่แข็ง ผัก เสื้อผ้าผู้หญิง เสื้อนอก เศษไม้	ข้าวสาลีและเมสลิน ผลิตภัณฑ์นม มอลต์ วิตามิน เนยแข็ง อาหารสำเร็จรูป

- **ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน - อินเดีย (AIFTA)** อาเซียนกับอินเดียมีการเปิดตลาดการค้าระหว่างกัน สินค้าที่ได้รับสิทธิประโยชน์ในการลด/ยกเว้นอากรขาเข้าจะต้องแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form AI ที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐจากประเทศต้นทาง ทั้งนี้ AANZFTA ยอมรับการผ่านแดนของสินค้า โดยการผ่านแดนดังกล่าวจะต้องไม่มีการนำสินค้าไปบริโภค ซื้อขาย หรือแปรรูปขณะที่ผ่านแดน ยกเว้นการขนถ่ายหรือการเก็บรักษาชั่วคราวเพื่อให้สินค้าคงคุณภาพเหมาะสม ทั้งนี้กลุ่มสินค้าหลักที่อินเดีย ประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้านของไทยมีการค้าระหว่างกันมาก ดัง**ตารางที่ 2.1.2-5**

ตารางที่ 2.1.2-5 กลุ่มสินค้าหลักที่อินเดียกับไทย กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา มีการค้าระหว่างกัน

	สินค้าหลักที่ส่งออกไปอินเดีย	สินค้าหลักที่นำเข้าจากอินเดีย
ไทย	น้ำมันปาล์ม อัญมณี เม็ดพลาสติก ลวดทองแดง ชิ้นส่วนยานยนต์ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์	อัญมณี ชิ้นส่วนยานยนต์ แร่อะลูมิเนียม เหล็กกล้า เหล็กท่อน พริกไทย ปลาแช่แข็ง ยากำจัดศัตรูพืช
กัมพูชา	น้ำมันปาล์ม อุปกรณ์กึ่งตัวนำ รองเท้า เสื้อนอก เสื้อยืด ยางธรรมชาติ ขิง ขมิ้น	ยาและเวชภัณฑ์ เนื้อสัตว์แช่แข็ง รถลากจูง รถยนต์ กระดาษ เส้นใย ยากำจัดศัตรูพืช
สปป.ลาว	ครั่ง ไม้อัด แร่ตะกั่ว เศษโลหะ	รถยนต์ ยาและเวชภัณฑ์ หนังสัตว์ ผลิตภัณฑ์เหล็ก เครื่องล้างจาน แผ่นบันทึกข้อมูล
มาเลเซีย	น้ำมันปาล์ม น้ำมันดิบ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ถุงมือยาง เคมีภัณฑ์ อุปกรณ์โทรศัพท์	น้ำมันเชื้อเพลิง เนื้อสัตว์แช่แข็ง แร่อะลูมิเนียม เรือ ข้าว อ้อย เครื่องประดับ
เมียนมา	ผัก ไม้อัด ไม้แปรรูป ถั่ว ปลาแช่แข็ง ปลาสด และแช่เย็น ขิง ขมิ้น ถั่วเหลือง แร่สังกะสี	ยาและเวชภัณฑ์ เส้นใยจากฝ้าย น้ำมันเชื้อเพลิง ข้าวโพด ผลิตภัณฑ์ยาสูบ โครงสร้างเหล็ก

- **ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน - ฮ่องกง (AHKFTA)** อาเซียนกับฮ่องกงมีการเปิดตลาดการค้าระหว่างกัน สินค้าที่ได้รับสิทธิประโยชน์ในการลด/ยกเว้นอากรขาเข้าจะต้องแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form AHK) ที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐจากประเทศต้นทาง อย่างไรก็ตาม มีเฉพาะฮ่องกงที่ต้องใช้เอกสาร Form AHK ในการส่งออกมายังประเทศอาเซียน ขณะที่ฮ่องกงเป็นเมืองท่าปลอดอากรที่ไม่มีนโยบายจัดเก็บอากรขาเข้าจากทุกประเทศ ส่งผลให้อาเซียนไม่ต้องใช้เอกสาร Form AHK ในการส่งออก AHKFTA ยอมรับการผ่านแดนของสินค้า โดยการผ่านแดนดังกล่าวจะต้องไม่มีการนำสินค้าไปบริโภค ซื้อขาย หรือแปรรูปขณะที่ผ่านแดน ยกเว้นการขนถ่ายหรือการเก็บรักษาชั่วคราวเพื่อให้สินค้าคงคุณภาพเหมาะสม ทั้งนี้กลุ่มสินค้าหลักที่ฮ่องกง ประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้านของไทยมีการค้าระหว่างกันมาก ดัง**ตารางที่ 2.1.2-6**

ตารางที่ 2.1.2-6 กลุ่มสินค้าหลักที่ฮ่องกงกับไทย กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา มีการค้าระหว่างกัน

	สินค้าหลักที่ส่งออกไปฮ่องกง	สินค้าหลักที่นำเข้าจากฮ่องกง
ไทย	วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ผลไม้ อุปกรณ์โทรศัพท์ อัญมณี เครื่องประดับ	ทองคำ อุปกรณ์โทรศัพท์ วงจรรรวมอิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ อัญมณี
กัมพูชา	หนังฟอก เครื่องจักร หม้อแปลงไฟฟ้า เสื้อนอก เสื้อยืด เสื้อผ้าผู้หญิง ข้าว	อุปกรณ์โทรศพท์ ทองคำ สิ่งทอ เส้นใย กระดาษ ผลิตภัณฑ์พลาสติก แผ่นอะลูมิเนียม
สปป.ลาว	ทองคำ บุหรี่ ของเล่น เสื้อยืด	กระดุม ซิปที่ใช้รูดปิด สิ่งทอ เส้นใย ไมโครโฟน กระดาษ สายพานลำเลียง
มาเลเซีย	วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์กึ่งตัวนำ น้ำมันเชื้อเพลิง ชิ้นส่วนเครื่องจักรกล	วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์โทรศัพท์ วงจรพิมพ์ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์
เมียนมา	กุ้งแช่แข็ง ปลาแช่แข็ง ชิ้นส่วนเครื่องจักร หยก	อุปกรณ์โทรศัพท์ เคเบิลใยแก้ว สิ่งทอ กระดาษ ผลิตภัณฑ์พลาสติก

- **ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP)** มีประเทศสมาชิก 15 ประเทศ ได้แก่ อาเซียน 10 ประเทศ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ โดย RCEP มีผลใช้บังคับกับทุกประเทศแล้ว ยกเว้นเมียนมา และฟิลิปปินส์ ที่ยังไม่ได้ให้สัตยาบัน ทั้งนี้สมาชิก RCEP มีการเปิดตลาดการค้าระหว่างกัน โดยสินค้าที่ได้รับสิทธิประโยชน์ในการลด/ยกเว้นอากรขาเข้าจะต้องแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form RCEP) ที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐจากประเทศต้นทาง RCEP ยอมรับการผ่านแดนของสินค้า โดยการผ่านแดนดังกล่าวต้องไม่มีการนำสินค้าไปบริโภค ซื้อขาย หรือแปรรูปขณะที่ผ่านแดน ยกเว้นการขนถ่ายหรือการเก็บรักษาชั่วคราวเพื่อให้สินค้าคงคุณภาพเหมาะสม ตลอดจน RCEP ยึดบทบัญญัติภายใต้ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ WTO ที่จะอำนวยความสะดวกในการค้าผ่านแดน กลุ่มสินค้าหลักที่ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านของไทยมีการค้าใน RCEP มาก ดัง**ตารางที่ 2.1.2-7**

ตารางที่ 2.1.2-7 กลุ่มสินค้าหลักที่ไทย กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา มีการค้ากันมากกับสมาชิก RCEP

	สินค้าหลักที่ส่งออกไป RCEP	สินค้าหลักที่นำเข้าจาก RCEP
ไทย	วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์โทรศัพท์ เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ผลไม้ น้ำมันเชื้อเพลิง เม็ดพลาสติก	วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์โทรศัพท์ ชิ้นส่วนยานยนต์ เหล็กแผ่น เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ
กัมพูชา	หนังฟอก เครื่องหนัง ยางธรรมชาติ เสื้อนอก เสื้อผ้าผู้หญิง เสื้อยืด เสื้อผ้าผู้ชาย ข้าว มันสำปะหลัง	ทองคำ น้ำมันเชื้อเพลิง เส้นใย สิ่งทอ ชิ้นส่วนจักรยานยนต์ อุปกรณ์โทรศัพท์ เครื่องดื่ม รถยนต์
สปป.ลาว	ทองแดง แร่เหล็ก แร่โปแตส ยางพารา เยื่อไม้ ไม้แปรรูป กาแฟ อุปกรณ์โทรศัพท์	น้ำมันเชื้อเพลิง ทองคำ รถยนต์ อุปกรณ์โทรศัพท์ รถบรรทุก เครื่องดื่ม โครงสร้างเหล็ก
มาเลเซีย	วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันดิบ ก๊าซปิโตรเลียม น้ำมันปาล์ม อุปกรณ์กึ่งตัวนำ	วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์โทรศัพท์ คอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ ชิ้นส่วนยานยนต์
เมียนมา	ก๊าซ อัญมณี ผัก แร่ดีบุก แร่ทองแดง ข้าวโพด ข้าว ยางพารา เสื้อผ้า ผลิตภัณฑ์ประมง	น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันปาล์ม เส้นใย สิ่งทอ อุปกรณ์โทรศัพท์ อาหารสำเร็จรูป ปุ๋ยเคมี เหล็กแผ่น

2.1.2.4 กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter State Transport – AFAFIT) ซึ่งอาเซียนทุกประเทศได้ให้สัตยาบันครบทุกประเทศแล้ว มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) อำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศสมาชิกเพื่อสนับสนุนการเปิดเสรีการค้าสินค้าและการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในภูมิภาค (2) ปรับกฎระเบียบการขนส่ง การค้า และศุลกากรของประเทศสมาชิกอาเซียนให้ง่าย โปร่งใส สะดวก มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องเข้ากันได้เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดน และ (3) จัดตั้งระบบการขนส่งข้ามแดนภายในอาเซียนให้เป็นรูปแบบเดียวกันอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ AFAFIT จะนำไปใช้เฉพาะการขนส่งสินค้าข้ามแดนและไม่นำไปใช้กับการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

สรุปสาระสำคัญของ AFAFIT ดังนี้

- **การอนุญาตให้สิทธิการประกอบการขนส่งสินค้าข้ามแดน** รัฐภาคีจะอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งของประเทศที่จัดตั้งขึ้นในประเทศภาคีรายใดรายหนึ่งสามารถขนสินค้าเข้า และ/หรือออกจากดินแดนประเทศภาคีได้ และได้รับสิทธิให้ทำการขนถ่ายสินค้าที่ทำการขนส่งข้ามแดนได้ โดยการประกอบการขนส่งสินค้าข้ามแดนจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศที่อนุญาตฯ
- **เส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและด่านพรมแดน** เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนในอาเซียนจะต้องเป็นไปตามพิธีสารที่ 1 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT (ความตกลงการขนส่งข้ามแดนใช้เส้นทางอนุมัติเดียวกับความตกลงการขนส่งผ่านแดน)

กรณีประเทศไทย เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

(1) เส้นทาง AH1 จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.แม่สอด (ด่านชายแดนไทย - เมียนมา) จังหวัดตาก กรุงเทพฯ สระบุรี (อ.หินกอง) นครนายก สระแก้ว (อ.อรัญประเทศ และ อ.คลองลึก) (ด่านชายแดนไทย – กัมพูชา) รวมระยะทาง 702 กิโลเมตร

(2) เส้นทาง AH2 จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.แม่สาย (ด่านชายแดนไทย - เมียนมา) จังหวัดเชียงราย ลำปาง ตาก กรุงเทพฯ (วงแหวนตะวันตก) นครปฐม ราชบุรี (อ.ปากท่อ) ชุมพร สุราษฎร์ธานี พัทลุง สงขลา (อ.สะเดา) (ด่านชายแดนไทย – มาเลเซีย) รวมระยะทาง 1,923 กิโลเมตร

(3) เส้นทาง AH3 จุดต้นทางเริ่มจาก อ.เชียงของ ถึง อ.เมือง จังหวัดเชียงราย รวมระยะทาง 115 กิโลเมตร

(4) เส้นทาง AH12 จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.หินกอง จังหวัดสระบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น หนองคาย (ด่านชายแดนไทย – สปป.ลาว) รวมระยะทาง 533 กิโลเมตร

(5) เส้นทาง AH16 จุดต้นทางเริ่มต้นจากจังหวัดตาก พิษณุโลก ขอนแก่น กาฬสินธุ์ (อ.สมเด็จ) มุกดาหาร (ด่านชายแดนไทย – สปป.ลาว) รวมระยะทาง 713 กิโลเมตร

(6) เส้นทาง AH19 จุดต้นทางเริ่มต้นจากจังหวัดนครราชสีมา ปราจีนบุรี (อ.กบินทร์บุรี) แหลมฉบัง (วงแหวนตะวันออก) อยุธยา (อ.บางปะอิน) รวมระยะทาง 419 กิโลเมตร

กรณีประเทศกัมพูชา เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

(1) เส้นทาง AH1 จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.ปอยเปต (ด่านชายแดนกัมพูชา – ไทย) ศรีโสภณ กรุงพนมเปญ บาเว็ท (ด่านชายแดนกัมพูชา – เวียดนาม) รวมระยะทาง 574 กิโลเมตร

(2) เส้นทาง AH11 จุดต้นทางเริ่มต้นจาก Trapaing Kreal (ด่านชายแดนกัมพูชา – สปป.ลาว) จังหวัดสตึงแตรง จังหวัดกัมปงจาม กรุงพนมเปญ ท่าเรือสีหนุวิลล์ รวมระยะทาง 764 กิโลเมตร

กรณี สปป. ลาว เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

(1) เส้นทาง AH3 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองบ่อเต็น (ด่านชายแดน สปป.ลาว – จีน) แขวงหลวงน้ำทา แขวงบ่อแก้ว (เมืองห้วยไซ) (ด่านชายแดน สปป.ลาว – ไทย) รวมระยะทาง 251 กิโลเมตร

(2) เส้นทาง AH12 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองนาเตรีย (แยกจาก AH3) แขวงอุดมไซ แขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์ รวมระยะทาง 682 กิโลเมตร

(3) เส้นทาง AH11 จุดต้นทางเริ่มต้นจากแขวงเวียงจันทน์ (แยกจาก AH12) บ้านลาว แขวงคำม่วน (เมืองท่าแขก) แขวงสะหวันนะเขต แขวงจำปาสัก (เมืองปากเซ และเมืองเหวินคาม) (ด่านชายแดน สปป.ลาว – กัมพูชา) รวมระยะทาง 861 กิโลเมตร

(4)เส้นทาง AH15 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองน้ำพาว แขวงบอลิคำไซ (ด่านชายแดน สปป.ลาว – เวียดนาม) บ้านลาว (แยกจาก AH11) รวมระยะทาง 136 กิโลเมตร

(5)เส้นทาง AH11 จุดต้นทางเริ่มต้นจากแขวงเวียงจันทน์ (แยกจาก AH12) บ้านลาว แขวงคำม่วน (เมืองท่าแขก) แขวงสะหวันนะเขต แขวงจำปาสัก (เมืองปากเซ และเมืองเหวินคาม) (ด่านชายแดน สปป.ลาว – กัมพูชา) รวมระยะทาง 861 กิโลเมตร

(6)เส้นทาง AH16 จุดต้นทางเริ่มต้นจากแขวงสะหวันนะเขต (ด่านชายแดน สปป.ลาว – ไทย) เมืองแดนนะหวัน (ด่านชายแดน สปป.ลาว – เวียดนาม) รวมระยะทาง 240 กิโลเมตร

กรณีประเทศมาเลเซีย เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

(1)เส้นทาง AH2 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองบูกิตกายูฮิตัม (Bukit Kayu Hitam) (ด่านชายแดนมาเลเซีย-ไทย) รัฐเคดะห์ กรุงกัวลาลัมเปอร์ เซเรมบัน เซไนอุตารา ตังจุงกูแปง รวมระยะทาง 980 กิโลเมตร

(2)เส้นทาง AH150 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเอนทิกง/เทเบดู (ด่านชายแดนมาเลเซีย – อินโดนีเซีย) – เซอร์เรียน – คูชิง รวมระยะทาง 105 กิโลเมตร

(3) เส้นทาง AH150 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเซอร์เรียน – ซิบู – บินทูลู – มิริ รวมระยะทาง 861 กิโลเมตร

(4) เส้นทาง AH150 จุดต้นทางเริ่มต้นจากมิริ – สุไหงตูโจห์ (ด่านชายแดนมาเลเซีย – บรูไน) รวมระยะทาง 24 กิโลเมตร

กรณีประเทศเมียนมา เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

(1) เส้นทาง AH1 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองตามู (ด่านชายแดนเมียนมา - อินเดีย) เขตมัณฑะเลย์ – เมะทิลา – ปยกยี – ย่างกุ้ง – เมียวดี (ด่านชายแดนเมียนมา - ไทย) รวมระยะทาง 1,665 กิโลเมตร

(2) เส้นทาง AH2 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมือเมะทิลา – โลเชม – เชียงตุง – ท่าขี้เหล็ก (ด่านชายแดนเมียนมา - ไทย) รวมระยะทาง 807 กิโลเมตร

(3) เส้นทาง AH3 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองเชียงตุง – มองลา รวมระยะทาง 93 กิโลเมตร

(4) เส้นทาง AH14 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองมูเซ (ด่านชายแดนเมียนมา – จีน) – มัณฑะเลย์ รวมระยะทาง 453 กิโลเมตร

กรณีประเทศเวียดนาม เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

(1) เส้นทาง AH1 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองมอกไบ (ด่านชายแดนเวียดนาม – กัมพูชา) – นครโฮจิมินห์ รวมระยะทาง 99 กิโลเมตร

(2) เส้นทาง AH1 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองดองฮา - ดานัง/ เทียนซา รวมระยะทาง 197 กิโลเมตร

(3) เส้นทาง AH15 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมือง Keo Nau (ด่านชายแดนเวียดนาม – สปป.ลาว) Bai Vot Vinh – Cua Lo รวมระยะทาง 123 กิโลเมตร

(4) เส้นทาง AH16 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองลาวบาว (ด่านชายแดนเวียดนาม – สปป.ลาว) - ดองฮา รวมระยะทาง 83 กิโลเมตร

(5) เส้นทาง AH17 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองดองไน – วุงเตา รวมระยะทาง 75 กิโลเมตร

- **การจัดให้มีจุดพักรถ** รัฐภาคีจะพยายามจัดให้มีจุดพักรถ (Rest Area) ตามแนวเส้นทางอนุมัติโดยมีระยะห่างระหว่างจุดพักรถแต่ละแห่งตามความเหมาะสม
- **ด่านพรมแดน** จุดพรมแดนที่ได้รับอนุมัติให้มีการขนส่งสินค้าข้ามแดนได้ในอาเซียนจะต้องเป็นไปตามพิธีสารที่ 2 แนบท้ายความตกลง AFAFIT (ความตกลงการขนส่งสินค้าข้ามแดนใช้ด่านพรมแดนเดียวกับความตกลงการขนส่งสินค้าผ่านแดน)
- **การจัดระเบียบการจราจร** รัฐภาคีจะหามาตรการที่สอดคล้องกันในการจัดระเบียบการจราจรภายในดินแดงของตน โดยพยายามอ้างอิงตามอนุสัญญาการจราจรทางถนน (Convention on Road Traffic) ค.ศ. 1968 ขององค์การสหประชาชาติที่มีการอ้างอิงป้ายอาณัติสัญญาณจราจรต่าง ๆ ให้เป็นรูปแบบเดียวกัน
- **บริการขนส่งข้ามแดน** รัฐภาคีเห็นชอบให้**มีจำนวนรถบรรทุกที่ได้รับอนุญาตให้มีการขนส่งข้ามแดนได้ไม่เกินประเทศละ 500 คัน** อย่างไรก็ตาม ในอนาคตประเทศสมาชิกอาเซียนอาจหารือเพื่อปรับเปลี่ยนจำนวนรถบรรทุกที่อนุญาตฯ ได้ตามความเหมาะสม

- **ชนิดของรถบรรทุกที่อนุญาตให้ทำการขนส่งผ่านแดนได้** ได้แก่ (1) รถบรรทุกเชิงเดี่ยว (Rigid Motor Vehicle) (2) รถหัวลาก (Prime Mover) ที่ใช้สำหรับลากส่วนพ่วง ซึ่งรวมถึงรถพ่วง (3) รถกึ่งพ่วง (Semi-Trailer) โดยรถบรรทุกทั้งสามชนิดข้างต้นใช้สำหรับการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าแช่เย็น สินค้าบรรจุแท็งค์ (น้ำมัน ก๊าซ เคมีภัณฑ์) และสินค้าบรรจุหีบห่อทั่วไป โดยมีเงื่อนไขว่าสินค้าที่ทำการขนส่งจะต้องได้รับการประทับตราศุลกากร (Customs Seal) ไม่มีการเคลื่อนย้ายสินค้าเข้าหรือออกจากหน่วยบรรจุ และต้องจัดให้มีพื้นที่ภายในรถบรรทุกมากเพียงพอที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการตรวจสอบได้ตลอดจนต้องไม่มีการถอดสลักล็อคหน่วยบรรจุหากไม่ได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร
- **ลักษณะเชิงเทคนิคของรถบรรทุกที่ได้รับอนุญาต** มีดังนี้
  (1) รถบรรทุกเชิงเดี่ยว ห้ามมีความยาวของรถเกินกว่า 12.2 เมตร
  (2) รถพ่วง ห้ามมีความยาวของรถพ่วงเกินกว่า 16 เมตร
  (3) รถทุกชนิด ห้ามมีความกว้างเกิน 2.5 เมตร
  (4) รถทุกชนิด ห้ามมีความสูงเกิน 4.2 เมตร
  (5) ส่วนเกินของรถบรรทุกเมื่อนับจากส่วนท้ายห้ามยาวเกินร้อยละ 60 ของฐานล้อ (Wheel Base) (กรณีรถบรรทุกเชิงเดี่ยวที่มี 3 เพลา)
  (6) น้ำหนักบรรทุกรวม (Gross Weight) สำหรับ (ก)รถบรรทุกเชิงเดี่ยวที่มี 3 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 21 ตัน (ข) รถบรรทุกเชิงเดี่ยวที่มี 4 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 25 ตัน (ค) รถหัวลากพร้อมส่วนพ่วงที่มี 4 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 32 ตัน (ง) รถหัวลากพร้อมส่วนพ่วงที่มี 5 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 36 ตัน และ (จ) รถหัวลากพร้อมส่วนพ่วงที่มี 6 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 38 ตัน
  (7) ปริมาณก๊าซของเสียที่ปล่อยออกจากรถ ห้ามมีค่าเกินร้อยละ 50 HSU
  (8) ประสิทธิภาพของระบบห้ามล้อ มีค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับน้ำหนักบรรทุก และระยะ Side Slip ไม่เกิน 5 เมตร/กิโลเมตร
- **ใบอนุญาตประกอบการขนส่งผ่านแดน** รัฐภาคีจะดำเนินการจัดทำข้อกำหนดการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งผ่านแดนให้มีรูปแบบเดียวกันเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน
- **การยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุก** รัฐภาคีตระหนักถึงการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุกที่ออกโดยประเทศภาคีความตกลงฯ โดยเห็นชอบให้ใช้หลักการตามที่กำหนดไว้ในความตกลงการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุกสินค้าและรถสาธารณะภายอาเซียน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 10 กันยายน ค.ศ. 1988
- **การยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุก** รัฐภาคีตระหนักถึงการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดยประเทศภาคีความตกลงฯ โดยเห็นชอบให้ใช้หลักการตามที่กำหนดไว้ในความตกลงการยอมรับใบขับขี่ภายในประเทศอาเซียน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม ค.ศ. 1985
- **การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก** (Motor Vehicle Third Party Insurance) กำหนดให้เมื่อรถบรรทุกของต่างชาติที่เป็นประเทศภาคีความตกลงฯ เข้ามาภายในดินแดนของรัฐภาคีแล้วจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (การทำประกันภัยภาคบังคับ) อย่างเคร่งครัดเพื่อให้ครอบความรับผิดต่อบุคคลที่สามอันเกิดจากการขนส่งข้ามแดนโดยประเทศภาคีความตกลงฯ วางกรอบกติกาการประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ที่สำคัญ ได้แก่
  (1) ออกกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศเพื่อให้มีการประกันภัยคุ้มครองบุคคลภายนอกเมื่อได้รับอุบัติเหตุ ความสูญหาย หรือความเสียหายจากการขนส่งสินค้าผ่านแดน

(2) จัดตั้งหน่วยงาน (National Bureau) ในแต่ละประเทศที่มีฐานะการเงินที่มีความมั่นคงมากเพียงพอ เพื่อทำหน้าที่ดำเนินงานด้านการประกันภัยบุคคลภายนอกในกรอบอาเซียน อาทิ (ก) การออก Blue Card เพื่อให้ความคุ้มครองการขนส่งสินค้าข้ามแดนสำหรับรถบรรทุกแต่ละคัน (ข) จำหน่ายกรมธรรม์ประกันภัยแก่ผู้ประกอบการขนส่งที่นำรถบรรทุกเข้ามาให้บริการข้ามแดน (ค) ประทับตรา Blue Card เพื่อตรวจสอบและรับรองรถบรรทุกสินค้าของต่างชาติที่เข้ามาภายในประเทศได้ทำประกันภัยบุคคลภายนอกฯ อย่างถูกต้องตามกฎหมาย (ง) รายงานสภาพอุบัติเหตุแก่ผู้เอาประกัน (จ) ประสานกับผู้เอาประกันกรณีที่เป็นฝ่ายที่ได้รับความเสียหาย เพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เหมาะสม (ฉ) เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้เอาประกันภัยกรณีที่เป็นฝ่ายก่อให้เกิดความเสียหาย

(3) ดำเนินการจัดให้มีบริษัทประกันภัยภายในประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศเพื่อให้บริการประกันภัยบุคคลภายนอก โดยจัดทำซึ่งนำกรอบ Blue Card Scheme (เอกสารที่ใช้เป็นหลักฐานแสดงว่ามีการทำประกันภัยรถภาคบังคับตามความตกลงฯ)

- **การยินยอมให้รถบรรทุกต่างชาติเข้ามาเป็นการชั่วคราว** รัฐภาคีจะยินยอมให้รถบรรทุกของต่างชาติซึ่งเป็นประเทศภาคีความตกลงฯ (รวมทั้งน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น และชิ้นส่วนอะไหล่อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่บรรทุกอยู่บนรถในปริมาณที่เหมาะสม) เข้ามาในดินแดนเพื่อให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้ชั่วคราว โดยไม่เรียกเก็บค่าอากรขาเข้า ภาษี เงินวางค้ำประกันรถบรรทุกฯ
- **พิธีการศุลกากร** รัฐภาคีพยายามปรับพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนให้มีความเรียบง่ายและเป็นรูปแบบเดียวกันเท่าที่จะทำได้ภายใต้กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนอำนวยความสะดวกในการจัดให้มีระบบการตรวจปล่อยสินค้าร่วมกันในคราวเดียวกันระหว่างเจ้าหน้าที่ศุลกากรของทั้งสองประเทศ ณ ด่านพรมแดนที่กำหนด
- **มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช** รัฐภาคีเห็นชอบให้นำพิธีสารที่ 8 แนบท้ายความตกลงการขนส่งผ่านแดนมาใช้กับความตกลงการขนส่งข้ามแดน เพื่อกำหนดมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) ที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดน เช่น พืช ผัก ผลไม้ สัตว์ ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ อาหาร และเครื่องดื่ม เป็นต้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อควบคุมโรคพืชและโรคสัตว์ สุขภาพของคน สุขภาพของสัตว์ และการแพร่ระบาดของโรคต่าง ๆ โดยการข้ามแดนของสินค้าดังกล่าวจะต้องสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานภายในประเทศ
- **การขนส่งสินค้าอันตราย** รัฐภาคีไม่อนุญาตให้นำสินค้าอันตราย 9 ประเภท (Class) ดังต่อไปนี้ข้ามแดนหากไม่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายจากรัฐบาลของประเทศภาคี ได้แก่ วัตถุอันตรายประเภทที่ 1 (วัตถุระเบิด) วัตถุอันตรายประเภทที่ 2 (ก๊าซ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 3 (ของเหลวไวไฟ)[5] วัตถุอันตรายประเภทที่ 4 (ของแข็งไวไฟหรือวัตถุที่ทำให้เกิดการลุกไหม้ได้เอง) วัตถุอันตรายประเภทที่ 5 (วัตถุออกซิไดซ์และออกแกนิคเปอร์ออกไซด์) วัตถุอันตรายประเภทที่ 6 (วัตถุมีพิษและวัตถุติดเชื้อ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 7 (วัตถุกัมมันตรังสี) วัตถุอันตรายประเภทที่ 8 (วัตถุกัดกร่อน) และวัตถุอันตรายประเภทที่ 9 (วัตถุอันตรายอื่น ๆ) โดยการกำหนดกฎระเบียบการขนส่งสินค้าอันตรายผ่านแดน อาเซียนควรพิจารณาใช้บทบัญญัติของความตกลงสหประชาชาติ UN Model Regulations ADR มาปรับใช้ในประเด็นต่าง ๆ เช่น การกำหนดรายละเอียดประเภทวัตถุอันตราย การบรรจุและการติดฉลากวัตถุอันตราย การกำหนดเครื่องหมายและวิธีการบรรจุ เอกสารการขนส่งวัตถุอันตรายและการแจ้ง การฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้อง และมาตรการเตรียมรับมือกรณีเกิดไฟลุกไหม้หรือระเบิด

[5] กลุ่มวัตถุอันตรายประเภทที่ 3 (ของเหลวไวไฟ) เช่น น้ำมันสำเร็จรูป เป็นกลุ่มสินค้าที่ประเทศไทยมีการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านมากที่สุด

- **การขนส่งสินค้าที่ห้ามทำการค้าระหว่างประเทศ และ/หรือสินค้าต้องกำกัด (Restricted Goods)** การขนส่งสินค้าที่ห้ามทำการค้าระหว่างประเทศ และ/หรือสินค้าต้องกำจัด จะกระทำมิได้

- **การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย** รัฐภาคีจะพยายามอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนของสินค้าเน่าเสียง่าย ซึ่งเป็นสินค้าที่ได้รับความเสียหายง่ายอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของเวลา อุณหภูมิ สภาพการขนส่ง ซึ่งรวมถึงสินค้าปลาสด ปลาแช่แข็ง ปลาแช่เย็น กุ้ง หอย ปลาหมึก ผลไม้ ผัก เนื้อและสัตว์ปีกแช่แข็ง เนื้อและสัตว์ปีกแช่เย็น ผลิตภัณฑ์นม ไข่ ผลิตภัณฑ์จากไข่ เนื้อหมู และผลิตภัณฑ์หมู

- **กลไกการขับเคลื่อน** อาเซียนเห็นชอบให้จัดตั้งคณะกรรมการประสานงานการขนส่งข้ามแดนแห่งชาติ (National Transit Transport Coordinating Committee) ที่ประกอบด้วยตัวแทนของแต่ละประเทศเพื่อประสานงานและขับเคลื่อนการดำเนินการตามความตกลงฯ

2.1.2.5 กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกสินค้าผ่านแดน

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit – AFAFGIT) ซึ่งอาเซียนทุกประเทศได้ให้สัตยาบันครบทุกประเทศแล้ว มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) อำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิกเพื่อสนับสนุนการเปิดเสรีการค้าสินค้าและการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในภูมิภาค (2) ปรับกฎระเบียบการขนส่ง การค้า และศุลกากรของประเทศสมาชิกอาเซียนให้ง่าย โปร่งใส สะดวก มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องเข้ากันได้เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดน และ (3) จัดตั้งระบบการขนส่งผ่านแดนภายในอาเซียนให้เป็นรูปแบบเดียวกันอย่างมีประสิทธิภาพ

สรุปสาระสำคัญของ AFAFGIT ดังนี้

- **การขนส่งผ่านแดน (Transit Transport)** หมายถึง การขนส่งสินค้าด้วยยานพาหนะขนส่งข้ามจากดินแดนของประเทศหนึ่งผ่านดินแดนของอีกประเทศหนึ่งเพื่อไปยังดินแดนของประเทศอื่น โดยการขนส่งข้ามดินแดนดังกล่าวอาจมีเปลี่ยนถ่ายสินค้า จัดเก็บสินค้า คัดแยกสินค้า หรือเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งในการขนส่งผ่านแดนได้

- **การอนุญาตให้สิทธิการประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดน** รัฐภาคีจะอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งของประเทศที่จัดตั้งขึ้นในประเทศภาคีรายใดรายหนึ่งสามารถขนสินค้าผ่านแดน อีกทั้งจะไม่เรียกเก็บอากรศุลกากร ภาษี และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ยกเว้นค่าบริการที่ได้จัดให้สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนไว้เป็นพิเศษเท่านั้น อีกทั้งยอมรับสินค้าผ่านแดนที่ได้รับการบรรทุกและลงสลักประทับ (Customs Seal) แล้วจะไม่ต้องตรวจสอบอีก ยกเว้นกรณีที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรสงสัยว่าอาจมีการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายหรือหนีการตรวจศุลกากร ก็สามารถทำการตรวจสอบสินค้าได้เป็นครั้งคราว

- **เส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและด่านพรมแดน** เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งผ่านแดนในอาเซียนจะต้องเป็นไปตามพิธีสารที่ 1 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT (ซึ่งเป็นเส้นทางอนุมัติเดียวกับความตกลงการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าข้ามแดน)

- **การจัดให้มีจุดพักรถ** รัฐภาคีพยายามจัดให้มีจุดพักรถ (Rest Area) ตามแนวเส้นทางอนุมัติโดยมีระยะห่างระหว่างจุดพักรถแต่ละแห่งตามความเหมาะสม

- **ด่านพรมแดน** ด่านพรมแดนที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนได้ต้องเป็นไปตามพิธีสารที่ 2 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งสินค้าตามแนวเส้นทางอนุมัติ ทั้งนี้ ด่านพรมแดนต้องจัดให้มีสถานที่เก็บสินค้า ลานวางกองสินค้าคอนเทนเนอร์ ลานจอดรถ ลานจอดรถบรรทุกเพื่อรอคอยการตรวจปล่อย และพื้นที่ควบคุม (Control Area) เพื่อตรวจปล่อยสินค้าที่

ขนส่งสินค้าผ่านแดน นอกจากนี้ ยังอาจพิจารณาส่งเสริมให้มีการประสานระยะเวลาทำการของประเทศที่มีพรมแดนติดกัน และส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ของด่านพรมแดนของประเทศที่ตั้งอยู่ติดกันมาทำการตรวจปล่อยสินค้าร่วมกันในคราวเดียวกัน

- **การจัดระเบียบการจราจร** รัฐภาคีจะใช้มาตรการที่สอดคล้องกันในการจัดระเบียบการจราจรภายในดินแดนของตน โดยอ้างอิงตามอนุสัญญาการจราจรทางถนน (Convention on Road Traffic) ค.ศ. 1968 ขององค์การสหประชาชาติที่ให้ใช้ป้ายอาณัติสัญญาณจราจรต่าง ๆ ให้เป็นรูปแบบเดียวกัน
- **ชนิดรถบรรทุกที่อนุญาตให้ทำการขนส่งผ่านแดนได้** ระบุอยู่ภายใต้พิธีสารที่ 3 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT ประกอบด้วยรถบรรทุก 3 ชนิดที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ ได้แก่ (1) รถบรรทุกเชิงเดี่ยว (Rigid Motor Vehicle) (2) รถพ่วงและรถหัวลาก (Prime Mover) (3) รถกึ่งพ่วง (Semi-Trailer) โดยรถบรรทุกทั้งสามชนิดใช้สำหรับการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าแช่เย็น สินค้าบรรจุแท็งค์ (น้ำมัน ก๊าซ เคมีภัณฑ์) และสินค้าบรรจุหีบห่อทั่วไป โดยมีเงื่อนไขว่า สินค้าที่ขนส่งต้องได้รับการประทับตราศุลกากร (Customs Seal) ไม่มีการเคลื่อนย้ายสินค้าเข้าหรือออกจากหน่วยบรรจุ และจัดให้มีพื้นที่ภายในรถบรรทุกมากเพียงพอที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการตรวจสอบได้ ตลอดจนต้องไม่มีการถอดสลักล็อคหน่วยบรรจุหากไม่ได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร
- **ลักษณะเชิงเทคนิคของรถบรรทุกที่ได้รับอนุญาต** ได้กำหนดในพิธีสารที่ 4 แนบท้ายความตกลง ดังนี้

(1) รถบรรทุกเชิงเดี่ยว ห้ามมีความยาวของรถเกินกว่า 12.2 เมตร

(2) รถพ่วง ห้ามมีความยาวของรถพ่วงเกินกว่า 16 เมตร

(3) รถทุกชนิด ห้ามมีความกว้างเกิน 2.5 เมตร

(4) รถทุกชนิด ห้ามมีความสูงเกิน 4.2 เมตร

(5) ส่วนเกินของรถบรรทุกเมื่อนับจากส่วนท้ายห้ามยาวเกินร้อยละ 60 ของฐานล้อ (Wheel Base) (กรณีรถบรรทุกเชิงเดี่ยวที่มี 3 เพลา)

(6) น้ำหนักบรรทุกรวม (Gross Weight) สำหรับ (ก)รถบรรทุกเชิงเดี่ยวที่มี 3 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 21 ตัน (ข) รถบรรทุกเชิงเดี่ยวที่มี 4 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 25 ตัน (ค) รถหัวลากพร้อมส่วนพ่วงที่มี 4 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 32 ตัน (ง) รถหัวลากพร้อมส่วนพ่วงที่มี 5 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 36 ตัน และ (จ) รถหัวลากพร้อมส่วนพ่วงที่มี 6 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 38 ตัน

(7) ปริมาณก๊าซของเสียที่ปล่อยออกจากรถ ห้ามมีค่าเกินร้อยละ 50 HSU

(8) ประสิทธิภาพของระบบห้ามล้อ มีค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับน้ำหนักบรรทุก และระยะ Side Slip ไม่เกิน 5 เมตร/กิโลเมตร

- **ปริมาณรถบรรทุกที่อนุญาตให้ทำการขนส่งผ่านแดนได้** จะระบุอยู่ภายใต้พิธีสารที่ 3 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT โดยเบื้องต้น สมาชิกอาเซียนเห็นชอบให้**มีจำนวนรถบรรทุกของแต่ละประเทศที่ได้รับอนุญาตให้ใช้เส้นทางอนุมัติสำหรับการขนส่งผ่านแดนมีจำนวนไม่เกินประเทศละ 60 คัน** อย่างไรก็ตาม ในอนาคตอาจหารือเพื่อปรับเปลี่ยนจำนวนรถบรรทุกที่อนุญาตฯ ได้ตามความเหมาะสม
- **ใบอนุญาตประกอบการขนส่งผ่านแดน** ประเทศสมาชิกอาเซียนจะดำเนินการจัดทำข้อกำหนดการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งผ่านแดนให้มีรูปแบบเดียวกันเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งผ่านแดน

- **การยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุก** รัฐภาคีตระหนักถึงการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุกที่ออกโดยประเทศภาคีความตกลงฯ โดยเห็นชอบให้ใช้หลักการตามที่กำหนดไว้ในความตกลงการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุกสินค้าและรถสาธารณะภายอาเซียน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 10 กันยายน ค.ศ. 1988

- **การยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุก** รัฐภาคีตระหนักถึงการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดยประเทศภาคีความตกลงฯ โดยเห็นชอบให้ใช้หลักการตามที่กำหนดไว้ในความตกลงการยอมรับใบขับขี่ภายในประเทศอาเซียน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม ค.ศ. 1985

- **การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก** (Motor Vehicle Third Party Insurance) กำหนดให้เมื่อรถบรรทุกของต่างชาติที่เป็นประเทศภาคีความตกลงฯ เข้ามาภายในดินแดนของประเทศภาคีแล้วต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (การทำประกันภัยภาคบังคับ) อย่างเคร่งครัดเพื่อให้ครอบความรับผิดต่อบุคคลที่สามอันเกิดจากการขนส่งข้ามแดน โดยรัฐภาคีจะดำเนินการจัดทำพิธีสารที่ 5 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT เพื่อวางกรอบกติกาการประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก โดยกรอบกติกาที่สำคัญ ได้แก่

(1) ออกกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศเพื่อให้มีการประกันภัยคุ้มครองบุคคลภายนอกเมื่อได้รับอุบัติเหตุ ความสูญหาย หรือความเสียหายจากการขนส่งสินค้าผ่านแดน

(2) จัดตั้งหน่วยงาน (National Bureau) ในแต่ละประเทศที่มีฐานะการเงินที่มีความมั่นคงมากเพียงพอ เพื่อทำหน้าที่ดำเนินงานด้านการประกันภัยบุคคลภายนอกในกรอบอาเซียน อาทิ (ก) การออก Blue Card เพื่อให้ความคุ้มครองการขนส่งสินค้าผ่านแดนสำหรับรถบรรทุกแต่ละคัน (ข) จำหน่ายกรมธรรม์ประกันภัยแก่ผู้ประกอบการขนส่งที่นำรถบรรทุกเข้ามาให้บริการผ่านแดน (ค) ประทับตรา Blue Card เพื่อตรวจสอบและรับรองรถบรรทุกของต่างชาติที่เข้ามาในประเทศได้ทำประกันภัยบุคคลภายนอกฯ อย่างถูกต้องตามกฎหมาย (ง) รายงานสภาพอุบัติเหตุแก่ผู้เอาประกัน (จ) ประสานกับผู้เอาประกันกรณีที่เป็นฝ่ายที่ได้รับความเสียหาย เพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เหมาะสม (ฉ) เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้เอาประกันภัยกรณีที่เป็นฝ่ายก่อให้เกิดความเสียหาย

(3) จัดให้มีบริษัทประกันภัยภายในประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศเพื่อให้บริการบุคคลภายนอก โดยนำกรอบ Blue Card Scheme (เอกสารที่ใช้เป็นหลักฐานแสดงว่ามีการทำประกันภัยรถภาคบังคับตามความตกลงฯ)

- **การขนส่งเชื่อมต่อและการผ่านแดนทางรถไฟระหว่างประเทศ** จะต้องดำเนินงานเฉพาะการขนถ่ายผ่านสถานีรถไฟที่อนุมัติเท่านั้น โดยความตกลงฯ กำหนดสถานีรถไฟที่เป็นจุดผ่านแดน (Border Station) จุดสับราง ชนิดและปริมาณของรถล้อเลื่อน ปริมาณขบวนรถสินค้าที่อนุญาตให้ผ่านแดน ความเร็วที่ได้รับอนุญาตให้เดินทาง ฯลฯ

- **พิธีการระบบศุลกากรผ่านแดน** ภาคีความตกลงฯ จะปรับพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนให้เรียบง่ายและเป็นรูปแบบเดียวกันเท่าที่จะทำได้ภายใต้กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System – ACTS) เป็นระบบสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนภายใต้การควบคุมทางศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านดินแดนของประเทศสมาชิกอาเซียนประเทศใดประเทศหนึ่งหรือหลายประเทศตามที่กำหนดไว้ โดยมีชาติสมาชิกที่เข้าร่วม 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม สปป.ลาว และกัมพูชา (ไม่รวมเมียนมา) ข้อดีของการนำ ACTS มาใช้ที่ดีมากกว่าการใช้วิธีการทำพิธีการขนส่งสินค้าผ่านแดนแบบเดิม ได้แก่ (1) สามารถทำพิธีการให้รถบรรทุกจากประเทศที่เป็นจุดต้นทาง (Origin) ของสินค้าสามารถขนสินค้าผ่านแดนของประเทศสมาชิกอาเซียนประเทศใดประเทศหนึ่งหรือหลายประเทศมาจนถึงจุดปลายทาง (Destination)

ของสินค้าได้โดยไม่ต้องดำเนินพิธีการศุลกากรหลายครั้ง เช่น ไม่ต้องทำพิธีการออกใบขนสินค้าขาเข้าและพิธีการขนส่งสินค้าผ่านแดนตามด่านพรมแดนหลายครั้งในประเทศที่อยู่บนเส้นทางการขนส่งผ่านแดน (2) สามารถวางหลักประกัน (Guarantee) เพียงครั้งเดียว (Single Journey Guarantee) ณ ประเทศต้นทาง และไม่ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการวางหลักประกันในแต่ละประเทศ โดยธนาคารในไทยที่สามารถออก Guarantee ได้แก่ ธนาคารกรุงไทย ธนาคารกรุงศรี ธนาคารกสิกร และธนาคารทหารไทย ซึ่งมูลค่าการวางประกันจะกำหนดโดยกรมศุลกากรของแต่ละประเทศ โดยมูลค่าประกันจะต้องไม่น้อยกว่ามูลค่าภาษีและอากรศุลกากรที่จะต้องชำระในระหว่างที่ทำการขนส่ง ขณะที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าจะต้องจดทะเบียนเป็น ASEAN Goods Vehicle Cross Border Permit (AGVCBP) กับกระทรวงคมนาคม โดยกรณีของไทย ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าฯ จะต้องจดทะเบียน AGVCBP กับกรมการขนส่งทางบก

- **มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช** ภาคีความตกลงฯ ทำพิธีสารที่ 8 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT เพื่อกำหนดมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measure) ที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดน เช่น พืช ผัก ผลไม้ สัตว์ ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ อาหาร และเครื่องดื่ม เป็นต้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อควบคุมโรคพืชและโรคสัตว์ สุขภาพของคน สุขภาพของสัตว์ และการแพร่ระบาดของโรคต่าง ๆ โดยการผ่านแดนของสินค้าดังกล่าวต้องสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานภายในประเทศ

- **การขนส่งสินค้าอันตราย** ภาคีความตกลงฯ จัดทำพิธีสารที่ 9 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT เพื่อกำหนดกฎกติกาการขนส่งสินค้าอันตรายผ่านแดน โดยไม่อนุญาตให้นำสินค้าอันตราย 9 ประเภท (Class) ดังนี้ผ่านแดนหากไม่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายจากรัฐบาลของประเทศภาคี ได้แก่ วัตถุอันตรายประเภทที่ 1 (วัตถุระเบิด) วัตถุอันตรายประเภทที่ 2 (ก๊าซ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 3 (ของเหลวไวไฟ)[6] วัตถุอันตรายประเภทที่ 4 (ของแข็งไวไฟหรือวัตถุที่ทำให้เกิดการลุกไหม้ได้เอง) วัตถุอันตรายประเภทที่ 5 (วัตถุออกซิไดซ์และออกแกนิคเปอร์ออกไซด์) วัตถุอันตรายประเภทที่ 6 (วัตถุมีพิษและวัตถุติดเชื้อ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 7 (วัตถุกัมมันตรังสี) วัตถุอันตรายประเภทที่ 8 (วัตถุกัดกร่อน) และวัตถุอันตรายอื่น ๆ โดยการกำหนดกฎระเบียบการขนส่งสินค้าอันตรายผ่านแดน อาเซียนควรพิจารณาใช้บทบัญญัติของความตกลงสหประชาชาติ UN Model Regulations ADR มาปรับใช้ในประเด็นต่าง ๆ เช่น การกำหนดรายละเอียดประเภทวัตถุอันตราย การบรรจุและการติดฉลากวัตถุอันตราย การกำหนดเครื่องหมายและวิธีการบรรจุ เอกสารการขนส่งวัตถุอันตรายและการแจ้ง การฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้อง และมาตรการเตรียมรับมือกรณีเกิดไฟลุกไหม้หรือระเบิด

- **การขนส่งสินค้าที่ห้ามทำการค้าระหว่างประเทศ และ/หรือสินค้าต้องกำกัด (Restricted Goods)** การขนส่งสินค้าที่ห้ามทำการค้าระหว่างประเทศ และสินค้าต้องกำกัดที่กำหนดอยู่ภายใต้พิธีสารที่ 7 แนบท้ายความตกลงฯ จะทำไม่ได้ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน สมาชิกอาเซียนยังไม่ได้จัดทำพิธีสารที่ 7 เรื่องระบบศุลกากรผ่านแดน (Customs Transit System) ทำให้ขาดรายละเอียดประเภทสินค้าที่ห้ามทำการขนส่งผ่านแดนระหว่างประเทศ

- **กลไกการขับเคลื่อน** อาเซียนเห็นชอบให้จัดตั้งคณะกรรมการประสานงานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ (National Transit Transport Coordinating Committee) ที่ประกอบด้วยตัวแทนของแต่ละประเทศเพื่อประสานงานและขับเคลื่อนการดำเนินการตามความตกลงฯ

[6] กลุ่มวัตถุอันตรายประเภทที่ 3 (ของเหลวไวไฟ) เช่น น้ำมันสำเร็จรูป เป็นกลุ่มสินค้าที่ประเทศไทยมีการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านมากที่สุด

2.1.2.6 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub region Cross Border Transport Agreement – GMS CBTA) เป็นการกำหนดกรอบกติกาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางบกข้ามแดนและผ่านแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) ซึ่งประกอบด้วย 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนาน และเขตปกครองตนเองกวางสี) มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) อำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแดนและผ่านแดนภายในกลุ่มประเทศ GMS (2) ปรับกฎหมาย ระเบียบ พิธีการ และข้อกำหนดด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารให้เป็นรูปแบบที่เรียบง่ายและเป็นไปแนวทางเดียวกันกัน และ (3) ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมี 44 มาตรา และมี 16 ภาคผนวก 3 พิธีสาร ได้แก่

(1) ภาคผนวก 1 การขนส่งสินค้าอันตราย ลงนามเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมการขนส่งทางบก

(2) ภาคผนวก 2 การจดทะเบียนพาหนะที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมการขนส่งทางบก

(3) ภาคผนวก 3 การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย ลงนามเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ. 2005 (พ.ศ. 2548) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

(4) ภาคผนวก 4 การอำนวยความสะดวก ณ จุดข้ามแดน ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมศุลกากร

(5) ภาคผนวก 5 การข้ามแดนของบุคคล ลงนามเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ. 2005 (พ.ศ. 2548) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง

(6) ภาคผนวก 6 กฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ ลงนามเมื่อวันที่ 20 มีนาคม ค.ศ. 2007 (พ.ศ. 2550) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมศุลกากร

(7) ภาคผนวก 7 ข้อบังคับการจราจรและสัญญาณจราจร ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมทางหลวง และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

(8) ภาคผนวก 8 การนำเข้ารถยนต์ชั่วคราว ลงนามเมื่อวันที่ 20 มีนาคม ค.ศ. 2007 (พ.ศ. 2550) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมศุลกากร

(9) ภาคผนวก 9 หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน ลงนามเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมการขนส่งทางบก

(10) ภาคผนวก 10 เงื่อนไขการขนส่ง ลงนามเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ. 2005 (พ.ศ. 2548) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมการขนส่งทางบก

(11) ภาคผนวก 11 มาตรฐานและข้อกำหนดสำหรับออกแบบถนนและก่อสร้างถนนและสะพาน ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมทางหลวง

(12) ภาคผนวก 12 จุดผ่านแดลและการอำนวยความสะดวกและการให้บริการในการผ่านแดน ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมศุลกากร

(13) ภาคผนวก 13A หลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมเจ้าท่า

(14) ภาคผนวก 13B หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน ลงนามเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมเจ้าท่า

(15) ภาคผนวก 14 กฎเกณฑ์ศุลกากรสำหรับคอนเทนเนอร์ ลงนามเมื่อวันที่ 20 มีนาคม ค.ศ. 2007 (พ.ศ. 2550) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมศุลกากร

(16) ภาคผนวก 15 ระบบการจัดแบ่งประเภทพิกัดสินค้า ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมศุลกากร

(17) ภาคผนวก 16 หลักเกณฑ์เรื่องใบอนุญาตขับขี่ ลงนามเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมการขนส่งทางบก

(18) พิธีสาร 1 การกำหนดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ จุดเข้าและออกประเทศ ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2004 (พ.ศ. 2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมทางหลวง

(19) พิธีสาร 2 ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการขนส่งผ่านแดน ลงนามเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ. 2005 (พ.ศ. 2548) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมทางหลวง

(20) พิธีสาร 3 โควตาบริการขนส่งและการออกใบอนุญาต ลงนามเมื่อวันที่ 20 มีนาคม ค.ศ. 2007 (พ.ศ. 2550) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมการขนส่งทางบก

เนื้อหาของความตกลง GMS CBTA สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

- **การอำนวยความสะดวกด้านพิธีการข้ามแดน** ประเทศสมาชิก GMS จะทยอยปรับใช้มาตรการเพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความรวดเร็วด้านพิธีการข้ามแดน โดย **(ก) จัดให้มีบริการเบ็ดเสร็จที่รวบรวมเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศเข้าไปที่เดียวกัน (Single Window Inspection - SWI)** ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการตรวจสอบคน สินค้า และยานพาหนะ เช่น เจ้าหน้าที่ตรวจสอบหนังสือเดินทาง ใบอนุญาตขับขี่ ความพร้อมของรถ ควบคุมโรคติดต่อของคน ควบคุมโรคติดต่อของพืชและสัตว์ และตรวจสอบสินค้า ทำให้ต้องจัดให้มีบริการเบ็ดเสร็จที่ประกอบด้วยหน่วยงานศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง หน่วยงานควบคุมโรคติดต่อ หน่วยงานกักพืชและสัตว์ และหน่วยงานด้านการค้า เป็นต้น **(ข) จัดให้มีบริการตรวจร่วมโดยเจ้าหน้าที่ของประเทศที่มีพรมแดนติดกัน (Single Stop Inspection - SSI)** ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ตรวจสอบคน สินค้า และรถ ที่ดำเนินการตรวจสอบร่วมกันและในคราวเดียวกัน โดยอนุญาตให้เจ้าหน้าที่ของประเทศภาคี GMS เข้ามาทำหน้าที่ตรวจสอบคน สินค้า และรถภายในประเทศของตนเองได้ **(ค) ประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกัน** ระหว่างเจ้าหน้าที่ที่ประจำในด่านพรมแดนของประเทศที่อยู่ติดกัน อีกทั้งควรมีการเปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง และให้บริการ 7 วัน/สัปดาห์ โดยอาจจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ หรืออาจจัดให้มีการทำงานล่วงเวลาเมื่อได้รับคำร้องล่วงหน้าจากผู้ต้องการเดินทางข้ามแดน และ **(ง) แลกเปลี่ยนข้อมูลและการตรวจปล่อยล่วงหน้า** โดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลควรดำเนินการผ่านคณะกรรมการร่วม อาทิ ข้อมูลกฎระเบียบและพิธีการข้ามแดน เอกสารที่ใช้ในการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน

- **การอำนวยความสะดวกแก่คนข้ามแดน** สามารถจำแนกคนข้ามแดนออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ **(ก) คนที่ทำหน้าที่เป็นผู้ปฏิบัติงานด้านการขนส่ง** เช่น คนขับรถ พนักงานประจำรถ ซึ่งต้องมีการเดินทางผ่านเข้าออกด่านพรมแดนหลายครั้งและทำงานติดต่อกันเป็นเวลานาน จึงควรได้รับวีซ่าประเภทเข้าออกได้หลายครั้ง (Multiple Visa) ที่มีอายุวีซ่าขั้นต่ำ 1 ปี จึงควรได้รับความยืดหยุ่นด้านการขอรับวีซ่ามาก

เป็นพิเศษ และ **(ข) คนที่ไม่ได้ทำหน้าที่เป็นผู้ปฏิบัติงานด้านการขนส่ง** เช่น ผู้เดินทาง นักธุรกิจ และนักท่องเที่ยว ซึ่งมีการนำสัมภาระติดตัวไปพร้อม ทั้งสินค้าจำนวนเล็กน้อยเพื่อใช้ระหว่างทางหรือฝากคนรู้จักซึ่งซื้อจากร้านค้าปลอดอากร ณ ด่านพรมแดน ดังนั้นรัฐบาลกลุ่มประเทศ GMS จึงควรอนุโลมให้ผู้เดินทางและนักท่องเที่ยวนำสัมภาระและสินค้าติดตัวไปได้โดยไม่ต้องเสียภาษี โดยควรกำหนดมูลค่า/ปริมาณขั้นสูงไว้ เช่น นำบุหรี่เข้าประเทศได้ครั้งละไม่เกิน 200 มวน หรือ 250 กรัม นำเข้าสุราได้ครั้งละไม่เกิน 1 ลิตร เป็นต้น และนำสัมภาระขึ้นรถไปได้ครั้งละไม่เกิน 20 กิโลกรัม และหากบรรทุกมากเกินไปจะต้องจ่ายค่าน้ำหนักที่เพิ่มขึ้น (อย่างน้อย 5% ของราคาบัตรโดยสาร)

- **การกำหนดราคาค่าขนส่งผู้โดยสารข้ามแดน** จำแนกบริการขนส่งผู้โดยสารเป็น 2 ประเภท ได้แก่ **(ก) บริการขนส่งผู้โดยสารประจำเส้นทาง** การกำหนดราคาควรขึ้นอยู่กับความเห็นชอบของรัฐบาลประเทศภาคี GMS และ **(ข) บริการขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำเส้นทาง** การกำหนดราคาควรขึ้นอยู่กับกลไกตลาด หน่วยงานภาครัฐไม่ควรให้เงินอุดหนุนช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่ง ทั้งนี้ รัฐบาลประเทศภาคี GMS ควรให้ความสำคัญกับความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ความล่าช้า ความสูญเสียหรือความเสียหายแก่สัมภาระและของผู้เดินทาง

- **การยกเว้นการเปิดตรวจสินค้า การยกเว้นการวางเงินประกัน การยกเว้นการให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเดินทางติดไปพร้อมกับรถบรรทุก** โดยขอให้ประเทศภาคี GMS ยกเว้นการให้ศุลกากรเปิดตรวจสินค้า การยกเว้นการวางเงินประกันค่าภาษีสำหรับสินค้าผ่านแดน และการยกเว้นการให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเดินทางไปติดไปพร้อมกับรถบรรทุก (Escort) อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะต้องแสดงเอกสารศุลกากรและเอกสารการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนต่อหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และยินยอมให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบรถและสภาพการบรรจุเดินทาง ยกเว้นกรณีที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรต้องสงสัยจึงจะขอตรวจสอบสินค้าว่าสอดคล้องกับเอกสารเพื่อป้องกันการลักลอบหนีศุลกากร นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ศุลกากรอาจพิจารณาให้ระบบตรวจติดตามยานพาหนะ เช่น GPS และ RFID ในการติดสอบการเคลื่อนย้ายสินค้า ทั้งนี้กรณีที่มีการสับเปลี่ยนรถบรรทุกที่มีการขนส่งข้ามประเทศ การดำเนินการขนถ่ายสินค้าเพื่อสับเปลี่ยนไปจากรถบรรทุกคันหนึ่งไปยังรถบรรทุกอีกคันหนึ่งจะดำเนินการภายใต้การควบคุมของเจ้าหน้าที่ศุลกากรของประเทศที่ทำการเปลี่ยนถ่าย และเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะต้องลงสลัก (seal) ภายหลังที่ได้ทำการขนถ่ายสินค้าแล้วเสร็จ

- **เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ขนส่งคนและสินค้าในกลุ่ม GMS** จำแนกตามระเบียบเศรษฐกิจ ดังนี้

(1) ระเบียบเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้ (North South Economic Corridor) ได้แก่

(ก) เส้นทางคุนหมิง – ซือเหมา – โมฮาน (ด่านชายแดนจีน) – บ่อเต็น (ด่านชายแดน สปป.ลาว ติดจีน) – ห้วยทราย (ด่านชายแดน สปป.ลาว ติดไทย) - เชียงของ (ด่านชายแดนไทย) – เชียงราย – ตาก – กรุงเทพฯ

(ข) เส้นทางเชียงตุง – ท่าขี้เหล็ก (ด่านชายแดนเมียนมา) – แม่สาย (ด่านชายแดนไทย) และ

(ค) เส้นทางคุนหมิง เชียงตุง – ไคหยวน – เม่งจื๊อ – เหอโข่ว (ด่านชายแดนจีน) – ลาวกาย (ด่านชายแดนเวียดนามติดจีน) – กรุงฮานอย – ไฮฟอง

(2) ระเบียบเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic Corridor) ได้แก่ เส้นทางเมาะละแหม่ง – เมียวะดี (ด่านชายแดนเมียนมา) – แม่สอด (ด่านชายแดนไทย) – พิษณุโลก – ขอนแก่น – กาฬสินธุ์ – มุกดาหาร (ด่านชายแดนไทย) – สะหวันนะเขต (ด่านชายแดนลาวติดไทย) – แดนสะหวัน (ด่านชายแดน สปป.ลาว ติดเวียดนาม) – ลาวบาว (ด่านชายแดนเวียดนาม) – ดงฮา – เว้ – ดานัง

(3) ระเบียบเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ได้แก่

(ก) เส้นทางกรุงเทพฯ – กบินทร์บุรี – สระแก้ว – อรัญประเทศ (ด่านชายแดนไทย) หรือเส้นทางกรุงเทพฯ – แหลมฉบัง – พนมสารคาม – กบินทร์บุรี – สระแก้ว – อรัญประเทศ (ด่านชายแดนไทย) – ปอยเปต (ด่านชายแดนกัมพูชาติดไทย) – ศรีโสภณ – กรุงพนมเปญ – เหนียกหลวง – บาเว็ต (ด่านชายแดนกัมพูชาติดเวียดนาม) – มอกไบ – นครโฮจิมินห์ – วุงเตา

(ข) เส้นทางกรุงเทพฯ – ตราด – หาดเล็ก (ด่านชายแดนไทย) – แชมแยม (ด่านชายแดนกัมพูชา) - เกาะกง – สะแรอัมเปิล – ลอก

(4) เส้นทางอื่น ๆ ได้แก่

(ก) เส้นทางคุนหมิง – ต้าลี่ — รุยลี่ (ด่านชายแดนจีน) – มูเซ (ด่านชายแดนเมียนมา) – ลาเชา

(ข) เส้นทางกรุงเวียงจันทน์ – บ้านลาว – ท่าแขก – เซโน – ปากเซ – เหวินคาม (ด่านชายแดน สปป.ลาว) – ดงกระลอ (ด่านชายแดนกัมพูชา) – สะเต็งตรึง – กระตาย – กรุงพนมเปญ – สีหนุวิลล์

(ค) เส้นทางนาเตย – อุดมไซ – ปากมอง – หลวงพระบาง – กรุงเวียงจันทน์ – ท่านางแล้ง (ด่านชายแดน สปป.ลาว) – หนองคาย (ด่านชายแดนไทย) – อุดรธานี – ขอนแก่น – กรุงเทพฯ

(ง) เส้นทางกรุงเวียงจันทน์ – บอลิคำไซ (ด่านชายแดน สปป.ลาว) – ฮาเตียน (เวียดนาม)

(จ) เส้นทางจำปาสัก – วังเต่า (ด่านชายแดน สปป.ลาว) – ช่องเม็ก (ด่านชายแดนไทย) - อุบลราชธานี

- **การขนส่งผ่านแดน** ประเทศภาคี GMS จะต้องอนุญาตให้การขนส่งผ่านแดนดำเนินการได้โดยไม่เรียกเก็บภาษีอากรใด ๆ ยกเว้นค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ที่เกิดจากการมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการให้บริการแก่การขนส่งผ่านแดน เช่น ค่าธรรมเนียมการใช้เส้นทาง/ทางด่วน/สะพาน/อุโมงค์ ค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกิน ค่าธรรมเนียมการบริการและการใช้สิ่งอำนวยความสะดวก ค่าภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมการซ่อมบำรุงทาง ค่าล่วงเวลาเจ้าหน้าที่ตรวจปล่อยสินค้า เป็นต้น โดยจะต้องเรียกเก็บโดยไม่เลือกปฏิบัติระหว่างรถบรรทุกของต่างชาติกับรถบรรทุกของชาติตน
- **การตรวจสอบสุขอนามัยพืชและสุขอนามัยสัตว์** ประเทศภาคี GMS จะนำกฎกติกาภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์การอนามัยโลก (WHO) องค์การอาหารและเกษตร (FAO) และองค์การโรคระบาดสัตว์ระหว่างประเทศ (OIE) มาใช้ในการตรวจสอบสุขอนามัยพืชและสุขอนามัยสัตว์ในการขนส่งสินค้าข้ามแดน
- **การขนส่งสินค้าอันตราย** ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มวัตถุอันตราย 9 ประเภท ได้แก่ วัตถุอันตรายประเภทที่ 1 (วัตถุระเบิด) วัตถุอันตรายประเภทที่ 2 (ก๊าซ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 3 (ของเหลวไวไฟ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 4 (ของแข็งไวไฟหรือวัตถุที่ทำให้เกิดการลุกไหม้ได้เอง) วัตถุอันตรายประเภทที่ 5 (วัตถุออกซิไดซ์และออกแกนิคเปอร์ออกไซด์) วัตถุอันตรายประเภทที่ 6 (วัตถุมีพิษและวัตถุติดเชื้อ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 7 (วัตถุกัมมันตรังสี) วัตถุอันตรายประเภทที่ 8 (วัตถุกัดกร่อน) และวัตถุอันตรายประเภทที่ 9 (วัตถุอันตรายอื่น ๆ) ประเทศภาคี GMS จะนำบทบัญญัติของความตกลงสหประชาชาติ UN Model Regulations ADR มาปรับใช้ในประเด็นต่าง ๆ เช่น การกำหนดรายละเอียดประเภทวัตถุอันตราย การบรรจุและการติดฉลากวัตถุอันตราย การกำหนดเครื่องหมายและวิธีการบรรจุ เอกสารการขนส่งวัตถุอันตรายและการแจ้ง การฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้อง และมาตรการเตรียมรับมือกรณีเกิดไฟลุกไหม้หรือระเบิด นอกจากนี้ ประเทศภาคี GMS จะอนุมัติให้รถบรรทุกสินค้าอันตรายทำการขนส่งข้ามแดนหรือผ่านแดนได้เป็นรายกรณี โดยไม่นำกติกาภายใต้ความตกลง GMS CBTA มาใช้

- **การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย** ประเทศภาคี GMS จะต้องให้ความสำคัญเป็นลำดับแรกสำหรับการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนของสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods) เนื่องจากเป็นสินค้าที่ได้รับผลกระทบจากความล่าช้าในการขนส่งและตรวจปล่อยสินค้า มีความอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงของอุณหภูมิและสภาพการขนส่ง โดยประเทศภาคี GMS ควรให้การยอมรับมาตรฐานการตรวจสอบและหนังสือรับรองสุขอนามัยพืชและสุขอนามัยสัตว์ที่ออกโดยประเทศต้นทางเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการตรวจปล่อยสินค้า ทั้งนี้ภายใต้ความตกลง GMS CBTA จำแนกสินค้าเน่าเสียง่ายออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

(1) กลุ่มอาหาร ประกอบด้วย (1.1) ผลิตภัณฑ์จากพืช เช่น ผัก ผลไม้ พืชไร่ และ (1.2) ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ เช่น เนื้อสัตว์สด แช่เย็น แช่แข็ง (เนื้อวัว เนื้อหู เนื้อไก่ เนื้อเป็ด เนื้อแกะ เนื้อแพะ เนื้อม้า ฯลฯ) ผลิตภัณฑ์ประมงสด แช่เย็น แช่แข็ง (ปลา หอย กุ้ง ปลาหมึก) นมและผลิตภัณฑ์นม ไข่และผลิตภัณฑ์จากไข่

(2) กลุ่มที่มิใช่อาหาร ประกอบด้วย (2.1) ผลิตภัณฑ์จากพืช เช่น ดอกไม้ พืช พืชในน้ำ (2.2) ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ เช่น อวัยวะของสัตว์ เลือด หนัง และขนสัตว์ (2.3) สินค้าที่ใช้เพื่อการแพทย์และสัตวแพทย์ เช่น พลาสมา เลือด เซรุ่ม วัคซีน วัสดุที่ใช้ในการวิจัยทางกายวิภาคและชีววิทยา

(3) สัตว์ที่มีชีวิต เช่น วัว กระบือ หมู กระต่าย ไก่ เป็ด นก ม้า สัตว์ทะเล สัตว์เลี้ยง สัตว์ทดลอง สัตว์ที่นำมาใช้เพื่อการแสดง สัตว์ที่นำมาใช้ในกิจการสวนสัตว์ หม่อน ผึ้ง และสัตว์มีชีวิตอื่น ๆ

- **การยอมรับยานพาหนะของประเทศภาคี** ประเทศสมาชิก GMS ให้การยอมรับยานพาหนะที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกให้เดินทางข้ามแดนมาประเทศของตนได้ ไม่ว่าจะเป็นรถที่ขับขี่ด้วยพวงมาลัยซ้ายหรือขวาก็ตาม และเป็นรถที่ใช้เพื่อการพาณิชย์หรือรถที่ใช้เพื่อการบรรทุกสินค้าส่วนบุคคลก็ตาม
- **การจดทะเบียนรถ** รถที่ได้รับอนุญาตให้ขนส่งข้ามแดนใน GMS ได้จะต้องได้รับหนังสือรับรองการจดทะเบียนที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ของประเทศที่รถคันดังกล่าวจดทะเบียน โดยหนังสือรับรองการจดทะเบียนจะต้องแสดงข้อมูลต่าง ๆ ได้แก่

(1) ข้อมูลทั่วไป เช่น ใบจดทะเบียนรถ ชื่อ สัญญลักษณ์ และที่อยู่หน่วยงานผู้ออกใบทะเบียนรถ ประเทศที่จดทะเบียน ลายเซ็นและการลงตราประทับของหน่วยงานผู้ออกใบจดทะเบียน

(2) ข้อมูลทะเบียน ได้แก่ แผ่นป้ายทะเบียน เลขทะเบียนรถ วันที่จดทะเบียนครั้งแรกป้ายแสดงสัญลักษณ์ ลักษณะประเทศ ระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต

(3) ข้อมูลของเจ้าของรถ เช่น ชื่อ ที่อยู่

(4) ข้อมูลยานพาหนะ เช่น ประเภทรถ (รถบรรทุก รถโดยสาร รถยนต์นั่งส่วนบุคคล) ตัวถัง ยี่ห้อรถ รุ่น สี ปีที่ผลิต เลขแชสซีส์ จำนวนเพลา น้ำหนักบรรทุกรวม น้ำหนักตัวรถ ข้อมูลเครื่องยนต์ จำนวนกระบอกสูบ ความจุ แรงม้า เลขทะเบียนเครื่องยนต์

(5) รถที่ได้รับอนุญาตให้จดทะเบียน ประกอบด้วย **(ก) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล** น้ำหนักไม่เกิน 3.5 ตัน และบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน 8 ที่นั่ง รวมคนขับรถ 1 ที่นั่ง เป็นรวมทั้งคันไม่เกิน 9 ที่นั่ง) (ข) รถโดยสาร ใช้บรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 8 ที่นั่ง (ค) รถบรรทุกเชิงเดี่ยว บรรทุกสินค้าได้เกินกว่า 3.5 ตันขึ้นไป และ (ง) รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง

- **ข้อกำหนดทางเทคนิคของรถและตู้คอนเทนเนอร์** รถและตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนใน GMS จะต้องมีมาตรฐานความปลอดภัยและการปล่อยของเสียเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่รับจดทะเบียนรถ อย่างไรก็ตาม ขณะที่นำรถดังกล่าวข้ามแดน/ผ่านแดนไปยังประเทศสมาชิก GMS อื่น ๆ จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านน้ำหนัก น้ำหนักลงเพลา ความกว้างยาวและสูงของรถ ผู้ขนส่งจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศที่อนุญาตให้นำรถคันดังกล่าวข้ามแดน/ผ่านแดน

- **ข้อกำหนดด้านกฎระเบียบการจราจรทางถนนและป้ายสัญญาณ** ประเทศภาคี GMS จะทยอยปรับกฎระเบียบการจราจรและป้ายสัญญาณตามกฎและมาตรฐานที่ GMS CBTA กำหนดให้แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ. 2019
- **การประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลภายนอก** (Compulsory Third Party Motor Vehicle Liability Insurance) กำหนดให้เมื่อรถของต่างชาติที่เป็นประเทศภาคี GMS เข้ามาภายในดินแดนของประเทศสมาชิก GMS อื่นแล้วจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบการประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลภายนอกที่กำหนดโดยประเทศสมาชิกที่รถคันดังกล่าวข้ามแดน/ผ่านแดนอยู่
- **การยอมรับใบอนุญาตขับขี่** ประเทศภาคี GMS ยอมรับใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดยแต่ละประเทศที่เป็นภาคี GMS ตามหลักการที่กำหนดโดยความตกลงยอมรับใบขับขี่ภายในประเทศอาเซียน (Agreement on Recognition of Domestic Driving Licenses)
- **การอนุญาตให้นำเข้ารถมาขับขี่ได้เป็นการชั่วคราว** ประเทศภาคี GMS อนุญาตให้นำรถที่จดทะเบียนในประเทศใด ๆ ที่เป็นสมาชิก GMS (รวมทั้งน้ำมันเชื้อเพลิงที่บรรจุในถังน้ำมัน น้ำมันหล่อลื่น อุปกรณ์บำรุงรักษา และอะไหล่ที่มีปริมาณเหมาะสม) เข้ามาในดินแดนของแต่ละประเทศภาคี GMS ได้เป็นการชั่วคราว โดยจะไม่เรียกเก็บอากรและภาษีขาเข้า เงินวางประกัน และไม่ถือเป็นสินค้าต้องห้ามหรือต้องกำกัด
- **การแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจร (Traffic Rights)** ประเทศภาคี GMS จะยินยอมให้ผู้ขนส่งที่จดทะเบียนจัดตั้งในประเทศใด ๆ ใน GMS ดำเนินการขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศที่จดทะเบียนกับประเทศที่มีพรมแดนติดกัน รวมถึงดำเนินการขนส่งผ่านแดนได้ตามเงื่อนไขที่กำหนด นอกจากนี้ ประเทศภาคี GMS อาจยินยอมให้ผู้ขนส่งของชาติอื่นทำการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารภายในประเทศของตนได้ (Cabotage) หากได้รับการอนุมัติเป็นพิเศษโดยหน่วยงานภาครัฐในประเทศของตน
- **ใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ** ผู้ขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศจากประเทศที่ตนจดทะเบียน โดยไม่สามารถจำหน่ายหรือสลักหลังโอนสิทธิใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้ผู้อื่นได้ โดยคุณสมบัติของผู้ขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการมีดังนี้ (1) มีทุนจดทะเบียนมากกว่าร้อยละ 50 ที่ถือหุ้นโดยคนชาติที่ดจดทะเบียน (2) กรรมการเสียงข้างต้นเป็นคนชาติที่จดทะเบียน (3) ไม่เคยถูกจำคุกและไม่เคยทำผิดกฎหมายและถูกลงโทษขั้นร้ายแรง (4) มีฐานะการเงินมั่นคงและมีเงินทุนมากเพียงพอต่อการประกอบการ (5) มีความรู้ความเข้าใจในกฎหมายที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจขนส่ง เช่น กฎหมายการขนส่ง กฎหมายแรงงาน กฎหมายภาษี กฎหมายบริษัท และการทำนิติกรรมสัญญา (6) มีความรู้ความเข้าใจการบริหารจัดการขนส่ง เช่น การคำนวณต้นทุน การกำหนดราคา การชำระเงิน การประกันภัย การตลาด การแข่งขันทางการค้า การตอบโต้การทุ่มตลาด เอกสารการขนส่ง และการเข้าร่วมกิจกรรมกับสมาคมวิชาชีพ (7) มีความรู้ความเข้าใจด้านเทคนิคการประกอบการขนส่ง เช่น ขนาดและน้ำหนักบรรทุกของรถ รถประเภทต่าง ๆ การซ่อมบำรุง การขนถ่ายสินค้า การขนส่งสินค้าอันตราย การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และ (8) มีความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน กฎจราจร
- **การเข้าสู่ตลาด** ผู้ขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศจะได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งข้ามแดนภายใต้ความตกลง GMS CBTA และได้รับอนุญาตให้จัดตั้งสำนักงานผู้แทน (Representative Office) ในประเทศปลายทางได้เพื่ออำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการขนส่ง
- **การเปิดตลาดบริการขนส่ง** มีเงื่อนไขดังนี้

(1) รถขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศได้จะต้องเดินทางเข้าและออกด่านพรมแดนที่กำหนด และใช้เดินทางในเส้นทางที่ได้รับอนุมัติเท่านั้น

(2) กรณีการให้บริการด้วยรถโดยสารประจำเส้นทางระหว่างประเทศ รัฐบาลประเทศต้นทางและปลายจะต้องเจรจาเพื่อให้ความเห็นชอบเรื่องตารางเวลาการให้บริการ จำนวนเที่ยวรถ และจำนวนผู้โดยสารที่ได้รับอนุมัติให้ขนส่งระหว่างประเทศ

(3) กรณีการให้บริการด้วยรถโดยสารไม่ประจำเส้นทาง และรถบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งจะได้รับอนุญาตให้ขนส่งได้เฉพาะรถคันที่จดทะเบียนไว้เท่านั้น โดยในเบื้องต้น ประเทศภาคี GMS เห็นชอบให้ แต่ละประเทศมีโควตารถโดยสารไม่ประจำทางและรถบรรทุกสินค้าที่จะออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศได้รวมกันประเทศละไม่เกิน 500 คัน (สามารถปรับเพิ่มขึ้นได้ถ้าได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการร่วม GMS)

(4) คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ (National Transport Facilitation Committee) ของประเทศต้นทางจะเป็นผู้เห็นชอบการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ โดยใบอนุญาตฯ มีอายุคราวละไม่เกิน 1 ปี นับจากวันที่ออกใบอนุญาตฯ และจะอนุญาตให้รถขนส่งข้ามแดนได้ไม่เกินคราวละ 30 วันนับจากวันที่รถเดินทางเข้าประเทศปลายทาง

- **การกำหนดราคาค่าขนส่ง** การกำหนดราคาค่าขนส่งสินค้าให้ใช้ตามกลไกตลาดภายใต้การกำกับของคณะกรรมการร่วม GMS เพื่อป้องกันการผูกขาดและกำหนดราคาสูง/ต่ำจนเกินไป
- **เอกสารสัญญาการขนส่ง** เอกสารสัญญาการขนส่งจะต้องออกคราวละ 3 ฉบับ (3 original copies) ลงนามโดยผู้ออกใบตราส่งและผู้ขนส่ง โดยเอกสารฉบับที่ 1 ให้เก็บไว้ที่ผู้ออกใบตราส่ง เอกสารฉบับที่ 2 ใช้แนบติดไปพร้อมกับสินค้า และเอกสารฉบับที่ 3 เก็บไว้ที่ผู้ขนส่ง โดยเอกสารสัญญาการขนส่งจะต้องมีการระบุข้อมูลต่าง ๆ ได้แก่ (1) วันที่ออกใบตราส่งและสถานที่ออกใบตราส่ง (2) ชื่อและที่อยู่ของผู้ออกใบตราส่ง (3) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง (4) สถานและวันที่ที่รับสินค้าและสถานที่ปลายทาง (5) ชื่อและที่อยู่ของผู้รับใบตราส่ง (6) คำอธิบายลักษณะสินค้าและวิธีการบรรจุหีบห่อ (7) จำนวนหีบห่อและเครื่องหมาย/เลขที่หีบห่อ (8) น้ำหนักสินค้า (9) ค่าบริการขนส่ง (10) มูลค่าสินค้าเพื่อสำแดงต่อศุลกากร (11) คำอธิบายสำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากร และ (12) คำอธิบายความรับผิดของผู้ขนส่ง
- **โครงสร้างพื้นฐาน** การออกแบบก่อสร้างถนน สะพาน เครื่องหมาย และป้ายอาณัติสัญญานการจราจรจะต้องเป็นไปแบบที่ประเทศภาคีกำหนดร่วมกัน
- **สิ่งอำนวยความสะดวกในการข้ามแดน** ประเทศภาคี GMS จะดำเนินการก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นบริเวณจุดผ่านแดนและจัดให้มีเจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกการดำเนินพิธีผ่านแดน ประกอบด้วย **(1) การอำนวยความสะดวกแก่รถข้ามแดน** โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพนักงานประจำรถ บริการซ่อมบำรุงรักษารถ สถานที่จอดรถ และบริการฆ่าเชื้อที่ติดมากับรถก่อนข้ามแดน **(2) การอำนวยความสะดวกแก่สินค้า** โดยจะจัดให้มีพื้นที่กลางแจ้งและพื้นที่ในร่มเพื่อใช้ในการขนถ่ายสินค้า การถ่ายสินค้าข้ามรถ การตรวจสอบสินค้า คลังสินค้า สถานีตู้สินค้า บริการตรวจสอบสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช คลังสินค้าทัณฑ์บน พื้นที่สำหรับสินค้าแช่เย็น/แช่แข็ง พื้นที่สำหรับรองรับการตรวจปล่อยสัตว์ที่มีชีวิต **(3) การอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและผู้เดินทาง** โดยจะจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการตรวจตราผู้โดยสาร พื้นที่นั่งพักผ่อน ห้องสุขา ที่จอดรถ และห้องปฐมพยาบาล เป็นต้น นอกจากนี้ ในจุดข้ามแดนที่มีความสำคัญ ประเทศภาคี GMS อาจพิจารณาจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม เช่น โทรศัพท์อินเทอร์เน็ต บริการแลกเปลี่ยนเงินตรา รถแท็กซี่ จุดชั่งน้ำหนัก เครื่องอ่านหนังสือเดินทาง เครื่องอ่านป้ายแผ่นทะเบียนอัตโนมัติ เครื่องเอ็กซเรย์สินค้าและคอนเทนเนอร์ เครื่องอ่านบาร์โค้ด และบุคลากรที่สามารถสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษได้ เป็นต้น
- **การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ** ประเทศภาคี GMS ต้องส่งเสริมการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อให้มีผู้รับผิดชอบการขนส่งต่อเนื่องตั้งแต่จุดต้นทางถึงจุดปลายทาง โดย

ผู้รับผิดชอบดังกล่าวมีความน่าเชื่อถือและมีใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้รับอนุมัติจากรัฐ

- **การยอมรับเรื่องการลดเอกสารและพิธีการข้ามแดน** ประเทศภาคี GMS พยายามลดจำนวนเอกสารและพิธีการข้ามแดนเพื่อลดเวลาและต้นทุนการดำเนินการขนส่ง โดยรับจะดำเนินการ (1) ลดจำนวนเอกสารและพิธีการในการข้ามแดน (2) ให้มีคำแปลภาษาอังกฤษสำหรับเอกสารทุกประเภทที่ใช้ในการขนส่งข้ามแดน (3) อ้างอิงการออกแบบตามสหประชาชาติเท่าที่จะทำได้ (4) ปรับพิกัดอัตราศุลกากรให้สอดคล้องกัน และ (5) แจ้งภาคี GMS ล่วงหน้าในกรณีที่มีการปรับเปลี่ยนเอกสารและพิธีการที่ใช้ในการขนส่งข้ามแดน

2.1.2.7 แผนแม่บทความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง

ในปี 2561 ผู้นำ 5 ประเทศ ประกอบด้วยกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนามให้ความเห็นชอบแผนแม่บทความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS) ในระยะ 5 ปี พ.ศ. 2562-2566 แบ่งเป้าหมายเป็น 3 ด้าน (3S) ดังนี้

เป้าหมายที่ 1 พัฒนาการเชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อ (Seamless Connectivity) ด้วยการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งการขนส่งทางถนน ราง สะพาน ท่าเรือ การบิน การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ และการขนส่งทางทะเล รวมถึงการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านดิจิทัลและพลังงาน ทั้งนี้มีโครงการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่

(1) ประเทศไทยกับเมียนมาจะร่วมกันปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนระหว่างแม่สอด จังหวัดตาก กับเมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง

(2) การศึกษาความเป็นไปได้ในการปรับปรุงทางรถไฟเชื่อมระหว่างเมืองทวาย เมืองทิกิ เขตตะนาวศรี กับบ้านพุน้ำร้อน จังหวัดกาญจนบุรี เพื่อให้เป็นส่วนหนึ่งในเส้นทางสายรองภายใต้โครงข่ายรถไฟเชื่อมโยงระหว่างนครคุนหมิง ประเทศจีน กับประเทศสิงคโปร์

(3) ปรับปรุงทางหลวงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกกับตะวันตก (EWEC) ได้แก่ ทางหลวงระหว่างอำเภอเมืองตากกับอำเภอแม่สอด (ตาก) อำเภอหล่มสักกับอำเภอน้ำหนาว (เพชรบูรณ์) อำเภอกุฉินารายณ์กับอำเภอคำชะอี (กาฬสินธุ์)

(4) ปรับปรุงทางหลวงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมระหว่างอำเภอบางใหญ่กับจังหวัดกาญจนบุรี ทางหลวงระหว่างอำเภอเมืองปราจีนบุรีกับอำเภอกบินทร์บุรี ทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างอำเภออรัญประเทศกับบ้านหนองเอี่ยน เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมโยงระหว่างอำเภอเมืองกาญจนบุรีกับบ้านพุน้ำร้อน เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับเมียนมา

(5) การก่อสร้างทางรถไฟจากอำเภอบ้านไผ่ อำเภอเมืองมุกดาหารและอำเภอเมืองนครพนม

(6) การขยายขีดความสามารถการให้บริการท่าเรือระนอง

(7) การขยายทางวิ่งและพื้นที่จอดเครื่องบินของท่าอากาศยานแม่สอด

(8) การขยายอาคารที่พักผู้โดยสารและพื้นที่จอดเครื่องบินของท่าอากาศยานขอนแก่น

(9) โครงการพัฒนาสายส่งไฟฟ้าระหว่าง สปป.ลาว (นาบง) กับไทย (อุดรธานี)

(10)โครงการพัฒนาสายส่งไฟฟ้าระหว่าง สปป.ลาว (บ้านลัก) กับไทย (อุบลราชธานี)

(11)โครงการพัฒนาสายส่งไฟฟ้าระหว่าง สปป.ลาว (ปากแบ่ง) กับไทย (ท่าวังผา จังหวัดน่าน)

(12)โครงการพัฒนาสายส่งไฟฟ้าระหว่างไทย (แม่สอด จังหวัดตาก) กับเมียนมา (ท่าตอน)

(13)การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างจังหวัดหนองคายกับนครหลวงเวียงจันทน์เพื่อรองรับระบบราง

(14)การก่อสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 5 ระหว่างจังหวัดบึงกาฬ กับปากเซ แขวงบอลิคำไซ

(15)การก่อสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 6 ระหว่างจังหวัดอุบลราชธานี กับแขวงสาละวัน และ

(16)การก่อสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 7 ระหว่างจังหวัดเลย กับนครหลวงเวียงจันทน์

เป้าหมายที่ 2 ผสานผสานประเทศสมาชิกเข้าด้วยกัน (Synchronized ACMECS) โดยส่งเสริมความร่วมมือด้านการค้า การลงทุน และอุตสาหกรรมให้เป็นไปในทางเดียวกัน รวมถึงการอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายคน สินค้า บริการ การลงทุน และพัฒนาความร่วมมือด้านการเงินโดยจัดตั้งกองทุน ACMECS และกองทุนโครงสร้างพื้นฐาน ACMECS การจัดตั้งความร่วมมือด้านตลาดทุน ทั้งนี้มีโครงการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการผสานผสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่

(1) ประเทศไทยจะจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ในพื้นที่ชายแดนที่ติดประเทศเพื่อนบ้าน

(2) ส่งเสริมการมีการนำระบบการตรวจสอบสินค้าร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ไทยกับเจ้าหน้าที่ประเทศเพื่อนบ้าน ณ ด่านพรมแดนที่มีความสำคัญ

(3) ส่งเสริมการค้าชายแดน

(4) อำนวยความสะดวกการข้ามแดนของสินค้า

(5) การแลกเปลี่ยนข้อมูลการค้าและการลงทุน รวมถึงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

(6) การพัฒนาความร่วมมือด้านพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

(7) การส่งเสริมความร่วมมือในการจัดงานแสดงสินค้าและนิทรรศการด้านการค้าและการลงทุนการจัดกิจกรรมจับคู่ธุรกิจ

(8) การจัดทำความตกลงทวิภาคีว่าด้วยการขนส่งผ่านแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา

(9) การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) ระหว่างเมืองแม่สอด (ตาก) กับเมืองเมียวดี (รัฐกะเหรี่ยง เมียนมา)

(10) การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) ระหว่างเมืองมุกดาหาร (มุกดาหาร) กับเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน (แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว)

(11) การส่งเสริมความร่วมมือด้านการผลิตสินค้าเกษตรและบริการโลจิสติกส์ระหว่างอำเภออรัญประเทศ (สระแก้ว) และเมืองปอยเปต (จังหวัดบันเตียเมียนเจย กัมพูชา)

(12) การส่งเสริมความร่วมมือระหว่างเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) ระหว่างจังหวัดตราด กับจังหวัดเกาะกง ประเทศกัมพูชา

เป้าหมายที่ 3 ส่งเสริมประเทศสมาชิกให้มีการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Smart and Sustainable ACMECS) โดยพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การสร้างผู้ประกอบการ การพัฒนาเกษตรกรรม การท่องเที่ยว บริการทางการแพทย์และสาธารณสุข การศึกษาในระดับอาชีวศึกษาและมหาวิทยาลัย พาณิชยอิเล็กทรอนิกส์ การส่งเสริมความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อม พลังงานหมุนเวียน เทคโนโลยีทางการเงิน การรับมือกับการเปลี่ยนแปลงของชั้นบรรยากาศ และการจัดการความเสี่ยงของภัยพิบัติและภัยจากโรคระบาด

2.1.2.8 แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย

เขตพัฒนาเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย (Indonesia Malaysia Thailand Growth Triangle –IMT-GT) ครอบคลุมความร่วมมือในกรอบอนุภูมิภาคของอินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย โดยพื้นที่ประเทศอินโดนีเซียที่อยู่ภายใต้เขตพัฒนาฯ ครอบคลุม 10 จังหวัดในเกาะสุมาตรา พื้นที่ประเทศมาเลเซียที่อยู่ภายใต้เขตพัฒนาฯ ครอบคลุม 8 รัฐในคาบสมุทรมลายู และพื้นที่ประเทศไทย ครอบคลุม 14 จังหวัดภาคใต้ (ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง พัทลุง สตูล ปัตตานี ยะลา นราธิวาส และสงขลา) มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความร่วมมือ 7 ด้าน ได้แก่ (1) เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเกษตร (2 การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว (3) สินค้าและบริการฮาลาล (4) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง (5) การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน (6) สิ่งแวดล้อม และ (7) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

นอกจากนี้ IMT-GT ยังจัดตั้งระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) จำนวน 6 แนวระเบียงประกอบด้วย

- ระเบียงเศรษฐกิจที่ 1 (EC1) ครอบคลุมจังหวัดสงขลา – รัฐปีนัง – จังหวัดเมดาน (มาเลเซีย)
- ระเบียงเศรษฐกิจที่ 2 (EC2) ครอบคลุมช่องแคบมะละกา
- ระเบียงเศรษฐกิจที่ 3 (EC3) ครอบคลุมจังหวัดบันดาอาเจะ จังหวัดเมดาน – จังหวัดปาเลมบัง
- ระเบียงเศรษฐกิจที่ 4 (EC4) ครอบคลุมรัฐมะละกา – จังหวัดดูไม (มาเลเซีย)
- ระเบียงเศรษฐกิจที่ 5 (EC5) ครอบคลุมจังหวัดระนอง – จังหวัดภูเก็ต – อาเจะ (อินโดนีเซีย)
- ระเบียงเศรษฐกิจที่ 6 (EC6) ครอบคลุมจังหวัดปัตตานี จังหวัดยะลา จังหวัดนราธิวาส รัฐกลันตัน รัฐเปรัก และจังหวัดทางตอนใต้ของเกาะสุมาตรา

ภายใต้แผนงานที่กำหนดในเขตพัฒนาเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย มีหลายแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน การค้าข้ามแดน และการค้าผ่านแดนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบด้วย

(1)แผนงานภายใต้ความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน ได้แก่ (ก) การปรับปรุงระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนเพื่อรองรับการค้าสินค้าเกษตรระหว่างกันโดยประเมินปัญหาคอขวด (Bottleneck) ในระบบโลจิสติกส์ (ข) การส่งเสริมให้เกษตรกรและ SMEs พัฒนาความร่วมมือในการผลิตและการค้าสินค้าเกษตรระหว่างประเทศ (ค) การส่งเสริมความร่วมมือระหว่าง SMEs ที่ผลิตสินค้าและบริการฮาลาลกับผู้ประกอบการขนาดใหญ่และกิจการข้ามชาติ (ง) การจัดงานแสดงสินค้าฮาลาลในพื้นที่ เช่น Thailand Halal Assembly, Malaysia International Halal Showcase และ Indonesia Halal Expo (จ) การปรับกฎระเบียบกำกับการค้าและการลงทุนให้เอื้อต่อการค้าและการลงทุน โดยพิจารณาปรับเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติ การปรับลดภาษีการดำเนินธุรกิจ การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีสำหรับการลงทุนในอุตสาหกรรมบางประเภท และการพัฒนาระบบการตรวจปล่อยสินค้าให้มีความสะดวก และ (ฉ) การจัดทำโครงการนำร่อง ณ ด่านสะเดา (สงขลา) และด่านบูกิตกายูฮิตัม (รัฐเคดาห์) เปิดให้บริการด่านพรมแดนและการตรวจปล่อยสินค้าตลอด 24 ชั่วโมง[7]

[7] โครงการนำร่องเปิดด่านสะเดา 24 ชั่วโมง (เฉพาะการขนส่งสินค้า) ได้เริ่มต้นเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2562 และยุติโครงการเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2563 เนื่องจากมีเอกชนสนใจใช้บริการตรวจปล่อยสินค้าไม่มากเท่าที่ควรในช่วงนอกเวลาทำการปกติ ส่งผลให้ไม่สามารถลดปัญหาการจราจร



การจัดงาน Thailand Halal Assembly เป็นส่วนหนึ่งของแผนงานส่งเสริมสินค้าและบริการฮาลาลภายใต้ IMT-GT

(2) แผนงานภายใต้ความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง ได้แก่ (ก) การส่งเสริมให้แต่ละประเทศนำบทบัญญัติภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งข้ามแดน (AFAFIST) มาใช้ปฏิบัติเพื่อให้มีการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างกัน (ข) การส่งเสริมให้มีการเดินเรือรองรับสินค้าคอนเทนเนอร์และเรือโรโรภายในอนุภูมิภาค และ (ค) การก่อสร้างและยกระดับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง[8]

2.1.2.9 แผนงานการพัฒนาความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ

ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation - BIMSTEC) เป็นการรวมตัวของ 7 ประเทศ ไทย เมียนมา ศรีลังกา บังกลาเทศ อินเดีย ภูฏาน และเนปาล มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการค้าและการเดินทางระหว่างประเทศสมาชิก การพัฒนาที่ยั่งยืน และการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก

ติดขัดบริเวณหน้าด่านได้ รัฐบาลไทยกับมาเลเซียจึงเห็นชอบร่วมกันให้ยุติการดำเนินโครงการนำร่องและให้กลับมาเปิดให้บริการในเวลาปกติ ตั้งแต่ 5.00 – 23.00 น.

[8] **ประเทศไทยมีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เสนอในแผน IMT-GT** ได้แก่ (1) การก่อสร้างทางคู่ระหว่างหาดใหญ่กับปาดังเบซาร์ (2) การก่อสร้างทางคู่ระหว่างสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่ (3) การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างหาดใหญ่กับสะเดา (4) การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา (5) การก่อสร้างท่าเรือสำราญที่กระบี่ (6) การก่อสร้างท่าเรือสำราญที่เกาะสมุย (7) การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าทางรางทุ่งสง (8) การก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง (9) การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมสงขลา (10) การพัฒนาสงขลาเมืองยาง Songkhla Rubber City (11) การพัฒนาด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ (12) การปรับปรุงด่านพรมแดนวังประจัน (สตูล) และด่านพรมแดนปาดังเบซาร์ (สงขลา) ขณะที่**ประเทศมาเลเซียมีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เสนอให้แผน IMT-GT ที่ส่งผลต่อการการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทย** ได้แก่ (1) การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโกลกแห่งที่ 2 เพื่อเชื่อมระหว่างอำเภอสุไหงโกลกกับเมืองรันตูปันยัง รัฐกลันตัน (2) การสร้างสะพานเชื่อมระหว่างด่านตากใบ (นราธิวาส) กับเมืองเปงกาลันกุโบร์ รัฐกลันตัน (3) การปรับปรุงท่าเรือบกรัฐเปอร์ลิส (Perlis Inland Port) และ (4) การพัฒนาอุทยานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเคดาห์ (4) การปรับปรุงด่านบูกิตกายูฮิตัม รัฐเคดาห์ และ (5) การพัฒนาเคดาห์เมืองยาง Kedah Rubber City

BIMSTEC กำหนดให้มีสาขาความร่วมมือ 7 ด้าน ได้แก่ **(1) การค้าและการลงทุน** โดยส่งเสริมให้ประเทศสมาชิกเจรจาเพื่อจัดทำความตกลงการเปิดตลาดการค้าสินค้า บริการ และการลงทุน ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้า และความตกลงความร่วมมือด้านศุลกากร (ปัจจุบันร่างความตกลงฯ ทุกฉบับยังอยู่ระหว่างการเจรจา) **(2) สิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงชั้นบรรยากาศ** โดยส่งเสริมการฝึกอบรมและการวิจัยเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงชั้นบรรยากาศ **(3) ความมั่นคง** โดยให้ความสำคัญกับการป้องกันการก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามประเทศ การป้องกันการค้ามนุษย์ การป้องกันการลักลอบหนีเข้าเมือง การต่อต้านการฟอกเงิน การจัดการภัยพิบัติ **(4) เกษตรกรรมและความมั่นคงทางอาหาร** โดยให้ความสำคัญกับแลกเปลี่ยนวิธีปฏิบัติที่ดีด้านการเกษตร ความมั่นคงด้านอาหาร การส่งเสริมบทบาทภาคเอกชนในการจัดการห่วงโซ่คุณค่าด้านเกษตรและอาหาร การส่งเสริมการค้าสินค้าเกษตรระหว่างประเทศสมาชิก **(5) ความสัมพันธ์ของบุคคล** โดยให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการท่องเที่ยว การแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม และการจัดตั้งเวทีของภาคเอกชนในการหารือระหว่างกัน **(6) วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม** โดยให้ความสำคัญกับการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยี การพัฒนาด้านสาธารณสุข และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และ **(7) ความเชื่อมโยง** โดยให้ความสำคัญกับการยกระดับการเดินทางและการขนส่งระหว่างประเทศสมาชิก

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อมโยงนั้น ในปี 2565 BIMSTEC จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการเดินทางขนส่ง (BIMSTEC Master Plan for Transport Connectivity) เพื่อใช้ตั้งแต่ปี 2565-2575 ที่ครอบคลุมการพัฒนาการขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางน้ำและทางทะเล การขนส่งทางอากาศ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมีแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน การค้าข้ามแดน และการค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (เมียนมา) แบ่งเป็นโครงการที่รัฐบาลไทยรับผิดชอบ และโครงการที่รัฐบาลเมียนมารับผิดชอบ ดังนี้

โครงการที่รัฐบาลไทยรับผิดชอบ ได้แก่

- การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระหว่างอำเภอบางใหญ่กับจังหวัดกาญจนบุรี
- การก่อสร้างทางคู่เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง - ฉะเชิงเทรา – คลองสิบเก้า – แก่งคอย
- การขยายท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3
- การขยายขีดความสามารถการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้เป็นศูนย์กลางหลักของเส้นทางบินเชื่อมโยงกับ BIMSTEC
- การขยายขีดความสามารถการให้บริการของท่าอากาศยานแม่สอด และยกระดับให้ท่าอากาศยานแม่สอดเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ อีกทั้งเสริมการใช้ประโยชน์กับการเดินทางผ่านทางหลวงระหว่างประเทศ Trilateral Highway ที่เชื่อมระหว่างอำเภอแม่สอด กับเมียนมา และอินเดีย
- การพัฒนาท่าเรือชายฝั่งและบริการการเดินเรือชายฝั่งเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทย เมียนมา บังกลาเทศ ศรีลังกา และอินเดีย

โครงการที่รัฐบาลเมียนมารับผิดชอบ ได้แก่

- การปรับปรุงทางหลวงในประเทศเมียนมาเพื่อเชื่อมโยงระบบทางหลวงระหว่างอินเดีย (รัฐมณีปุระ) - เมียนมา- ไทย (แม่สอด) (India – Myanmar – Thailand Trilateral Highway)
- การพัฒนาถนนเชื่อมโยงระหว่างเมืองทิกิ (เขตตะนาวศรี) กับบ้านพุน้ำร้อน (กาญจนบุรี)
- การปรับปรุงระบบทางด่วนระหว่างนครย่างกุ้งกับเขตมัณฑะเลย์

- การเพิ่มขีดความสามารถการขนส่งทางรางระหว่างนครย่างกุ้งกับเขตมัณฑะเลย์
- การยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกการให้บริการที่ท่าเรือในเขตเศรษฐกิจพิเศษทิละวา เขตย่างกุ้ง
- การยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกการให้บริการที่ท่าเรือทวาย เขตตะนาวศรี
- การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและท่าเรือคอนเทนเนอร์ที่ท่าเรือจอกผิว ฝั่งตะวันตกของเมียนมา
- การพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) และสถานีขนส่งสินค้าทางถนน ที่ดำเนินการโดยเอกชนในเมียนมา ณ นครย่างกุ้ง และเขตมัณฑะเลย์

2.1.3 ความตกลงระดับทวิภาคีเกี่ยวกับการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน

ความตกลงระดับทวิภาคีเกี่ยวกับการค้าชายแดน การค้าข้ามแดน และการค้าผ่านแดนของประเทศไทยสามารถจำแนกตามคู่เจรจา ได้แก่ (1) ความตกลงระดับทวิภาคีระหว่างไทยกับ สปป.ลาว (2) ความตกลงระดับทวิภาคีระหว่างไทยกับกัมพูชา (3) ความตกลงระดับทวิภาคีระหว่างไทยกับเมียนมา และ (4) ความตกลงระดับทวิภาคีระหว่างไทยกับมาเลเซีย ดังนี้

2.1.3.1 ความตกลงระดับทวิภาคีระหว่างไทยกับ สปป.ลาว

ประเทศไทยกับ สปป.ลาว มีความตกลงที่เกี่ยวกับการค้าชายแดน การค้าข้ามแดน และการค้าผ่านแดนระหว่างกัน ได้แก่

ก. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ลงนามเมื่อปี 2542 ครอบคลุมการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทั้งข้ามแดนและผ่านแดน มีผลให้รถบรรทุกและรถโดยสารของไทยและ สปป.ลาวเดินทางเข้าไปในดินแดนของอีกประเทศหนึ่งได้ หรือผ่านดินแดนไปยังประเทศที่สามที่มีความตกลงกับภาคีคู่สัญญาได้ โดยไม่จำกัดโควตารถยนต์และไม่จำกัดโควตาผู้ประกอบการ มีการยอมรับการจดทะเบียนรถบรรทุก อีกทั้งจะอนุญาตให้สินค้าผ่านแดนของภาคีคู่สัญญาได้รับการยกเว้นภาษีและอากรต่าง ๆ ในดินแดนของประเทศที่สินค้านั้นผ่านแดน นอกจากนี้ ยังจัดทำข้อตกลงเพื่อกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ได้มีการลงนามเมื่อปี 2544 เพื่อกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับรถที่ใช้ในการขนส่งและกำหนดจุดผ่านแดน 10 แห่ง ที่พรมแดนของทั้งสองฝ่าย โดยกำหนดเส้นทางการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศใน สปป.ลาว 7 เส้นทาง และในประเทศไทย 10 เส้นทาง ประกอบด้วย

(1)ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย เชื่อมกับด่านห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว ซึ่งสามารถเดินรถขนส่งสินค้าต่อไปยังเมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา (ชายแดนสปป.ลาว/จีน) โดยใช้เส้นทางหมายเลข 3 (R3) และเดินทางไปยังเมืองขวา (ชายแดนสปป.ลาว/เวียดนาม) โดยใช้เส้นทางหมายเลข 1 (R1) รวมถึงเดินทางไปยังเมืองเวินคำ (ชายแดนสปป.ลาว/กัมพูชา) โดยใช้เส้นทางหมายเลข 13 (R13)

(2)ด่านหนองคาย จังหวัดหนองคาย เชื่อมกับด่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว กำแพงนครเวียงจันทน์ ซึ่งสามารถเดินรถขนส่งสินค้าต่อไปยังอุดมไซ หลวงพระบาง ปากซัน ท่าแขก สะหวันนะเขต ปากเซ และเมืองเวินคำ (ชายแดนสปป.ลาว/กัมพูชา) โดยใช้เส้นทางหมายเลข 13 (R13)

(3)ด่านนครพนม จังหวัดนครพนม เชื่อมกับด่านท่าแขก แขวงคำม่วน ซึ่งสามารถเดินรถขนส่งสินค้าต่อไปยังเมืองจะลอ (ชายแดนสปป.ลาว/เวียดนาม) โดยใช้เส้นทางหมายเลข 12 (R12) และเดินทางไปยังเมืองสะหวันนะเขต ปากเซ เมืองเวินคำ (ชายแดนสปป.ลาว/กัมพูชา) โดยใช้เส้นทางหมายเลข 13 (R13)

(4)ด่านมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร เชื่อมกับด่านสะหวันนะเขต แขวงสะหวันนะเขต ซึ่งสามารถเดินรถขนส่งสินค้าต่อไปยังเมืองเซโน เมืองพิน เซโปน เมืองแดนสะหวัน (ชายแดนสปป.ลาว/เวียดนาม) โดยใช้เส้นทางหมายเลข 9 (R9) และเดินทางไปยังเมืองปากเซ เมืองเวินคำ (ชายแดนสปป.ลาว/กัมพูชา) โดยใช้เส้นทางหมายเลข 13 (R13)

(5)ด่านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานี เชื่อมกับด่านวังเตา แขวงจำปาสัก ซึ่งสามารถเดินรถขนส่งสินค้าต่อไปยังเมืองปากเซ โดยใช้เส้นทางหมายเลข 10 (R10) และเดินทางจากเมืองปากเซ ไปเมืองอัตตะปือ (ชายแดนสปป.ลาว/กัมพูชา) โดยใช้เส้นทางหมายเลข 13 (R13) และเส้นทางหมายเลข 18 (R18)

(6)ด่านบึงกาฬ จังหวัดบึงกาฬ เชื่อมกับด่านปากซัน แขวงบอลิคำไซ ซึ่งสามารถเดินรถขนส่งสินค้าต่อไปยังเมืองหลักซาว เมืองน้ำพาว (ชายแดนสปป.ลาว/เวียดนาม) โดยใช้เส้นทางหมายเลข 8 (R8) และเดินทางไปเมืองท่าแขก สะหวันนะเขต ปากเซ เวินคำ (ชายแดนสปป.ลาว/กัมพูชา) โดยใช้เส้นทางหมายเลข 13 (R13)

(7)ด่านคกไผ่ อำเภอปากชม จังหวัดเลย เชื่อมกับด่านบ้านวัง แขวงเวียงจันทน์ ซึ่งสามารถไปเวียงจันทน์ หลวงพระบาง อุดมไซ ปากซัน ท่าแขก สะหวันนะเขต เวินคำ (ชายแดนสปป.ลาว/กัมพูชา) โดยใช้เส้นทางหมายเลข 4 (R4)

(8)ด่านบ้านนากระเซ็ง อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย เชื่อมกับด่านแก่นท้าว แขวงไชยบุรี ซึ่งสามารถไปหลวงพระบาง อุดมไซ ปากซัน ท่าแขก สะหวันนะเขต เวินคำ (ชายแดนสปป.ลาว/กัมพูชา) โดยใช้เส้นทางหมายเลข 13 (R13)

(9)ด่านห้วยโก๋น จังหวัดน่าน เชื่อมกับด่านน้ำเงิน แขวงไชยบุรี ซึ่งสามารถไปเมืองหงสา เมืองไชย และเมืองหลวงพระบาง โดยใช้เส้นทางหมายเลข 2 (R2) และสามารถเดินทางต่อไปยังเมืองขวา (ชายแดนสปป.ลาว/เวียดนาม) โดยใช้เส้นทางหมายเลข 4 (R4)

(10)ด่านปากแซง อำเภอนาตาล จังหวัดอุบลราชธานี เชื่อมกับด่านปากตะพาน แขวงสาละวัน โดยใช้เส้นทางหมายเลข 13

ข. บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม

บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม ในการเริ่มใช้ความตกลงระหว่างรัฐบาลกัมพูชา จีน สปป.ลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม ในการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนของสินค้าและผู้โดยสาร ซึ่งได้จัดทำเมื่อปี 2550 เพื่อใช้ในการขนส่งในเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกและตะวันตก (EWEC) เริ่มตั้งแต่จุดผ่านแดนมุกดาหาร (ไทย) – จุดผ่านแดนสะหวันนะเขต – จุดผ่านแดนแดนสะหวัน (สปป.ลาว)- จุดผ่านแดนลาวบาว (เวียดนาม) และขยายเส้นทางจากลาวบาว ถึงกรุงฮานอย และเมืองไฮฟอง ซึ่งอยู่ตอนเหนือของประเทศเวียดนาม เพื่อให้เกิดการอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดนในรูปแบบ Single Window Inspection และ Single Stop Inspection และการยกเว้นการจัดเก็บอากรศุลกากรสำหรับสินค้าหรือคอนเทนเนอร์ที่ติดตราประทับศุลกากรสำหรับการขนส่งผ่านแดน รวมทั้งจะพิจารณาอนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าอันตรายเข้ามาในดินแดนได้ภายในการอนุญาตเป็นรายกรณี การให้สิทธิพิเศษการตรวจผ่านแดนของสินค้าเน่าเสียง่าย

ค. ความตกลงการเดินรถไฟร่วมระหว่างไทยกับ สปป.ลาว

ความตกลงการเดินรถไฟร่วมระหว่างไทยกับ สปป.ลาว (Agreement on Joint Traffic Working Over Railway between Thailand and Laos) มีวัตถุประสงค์กำหนดกฎกติกาในการดำเนินงานด้านการให้บริการรถไฟของไทยและ สปป.ลาว ครอบคลุมเรื่องความปลอดภัยในการปฏิบัติการเดินรถการตรวจสอบควบคุมร่วมกัน การจัดตารางการเดินรถ พิธีการเดินรถ โดยมีการให้บริการขนส่งผู้โดยสาร

และสินค้าทางรางระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ผ่านจังหวัดหนองคาย ข้ามสะพานมิตรภาพ และเข้าสู่สถานีท่านาแล้ง นครหลวงเวียงจันทน์

2.1.3.2 ความตกลงระดับทวิภาคีระหว่างไทยกับกัมพูชา

ประเทศไทยกับกัมพูชามีความตกลงที่เกี่ยวข้องการค้าชายแดน การค้าข้ามแดน และการค้าผ่านแดนที่สำคัญ ได้แก่

ก. บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลไทยกับกัมพูชาว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต

บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลไทยกับกัมพูชาว่าด้วยการแลกเปลี่ยนการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต เพื่อการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง มีวัตถุประสงค์เพื่ออนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าที่มีลักษณะทางเทคนิคที่เป็นที่ยอมรับของไทยกับกัมพูชาสามารถขนส่งข้ามแดนผ่านจุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต โดยแต่ละประเทศกำหนดโควตาผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับกัมพูชาได้ไม่เกิน 40 ฉบับ (ปัจจุบันฝ่ายไทยให้ใบอนุญาต 30 ฉบับสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า และ 10 ฉบับสำหรับผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร) ใบอนุญาตมีอายุไม่เกิน 1 ปี ทั้งนี้ เส้นทางอนุมัติให้ทำการเดินรถบรรทุกขนส่งสินค้าจะมีจุดต้นทางอยู่ที่ประเทศไทย (กรุงเทพฯ – แหลมฉบัง - กบินทร์บุรี - สระแก้ว – อรัญประเทศ) ผ่าน**จุดผ่านแดนถาวรอรัญประเทศ เข้าสู่จุดผ่านแดนถาวรปอยเปต** ประเทศกัมพูชา (ปอยเปต - ศรีโสภณ - โพธิสัตย์ – กรุงพนมเปญ – บาเว็ต) ผ่านจุดผ่านแดนถาวรบาเว็ต เข้าสู่จุดผ่านแดนถาวรมอกไบ ประเทศเวียดนาม (มอกไบ – โฮจิมินห์ซิตี้ – วุงเตา) จากบันทึกความเข้าใจดังกล่าว ส่งผลให้รถบรรทุกไทยสามารถขนส่งข้ามแดนเพื่อขนสินค้าจากไทยไปยังเมืองต่าง ๆ ของประเทศกัมพูชาได้ ซึ่งเป็นการลดค่าใช้จ่ายและเวลาจากเดิมที่เจ้าหน้าที่ด่านพรมแดนของกัมพูชาจะอนุญาตให้รถบรรทุกของไทยข้ามพรมแดนไม่เกิน 8 กิโลเมตร เพื่อสินค้าไปขนถ่าย ณ ท่าเรือบก หรือลานเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่อยู่บริเวณพรมแดน เปลี่ยนรถลากจูงและหางลากจากรถทะเบียนไทยไปเป็นรถทะเบียนกัมพูชา

ข. ความตกลงการเดินรถไฟร่วมระหว่างไทยกับกัมพูชา

ความตกลงการเดินรถไฟร่วมระหว่างไทยกับกัมพูชา (Agreement on Joint Traffic Working Over Railway between Thailand and Cambodia) มีวัตถุประสงค์กำหนดกฎกติกาในการดำเนินงานด้านการให้บริการรถไฟของไทยและกัมพูชา โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยจะขยายการเดินรถต่อจากสถานีอรัญประเทศไปถึงสถานีรถไฟด่านพรมแดนบ้านคลองลึก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของรถไฟสายตะวันออก ซึ่งจะไปเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชา โดยการรถไฟแห่งประเทศกัมพูชา จะพัฒนาการเดินรถไฟจากด่านปอยเปตต่อไปยังจังหวัดพระตะบอง และกรุงพนมเปญ อีกทั้งจะจัดทำด่านตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร

2.1.3.3 ความตกลงระดับทวิภาคีระหว่างไทยกับมาเลเซีย

ประเทศไทยกับมาเลเซียมีความตกลงที่เกี่ยวข้องการค้าชายแดน การค้าข้ามแดน และการค้าผ่านแดนที่สำคัญ ได้แก่

ก. บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลไทยกับมาเลเซียว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายผ่านแดนโดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์

บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลไทยกับมาเลเซียว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายผ่านแดนโดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ มีผลใช้บังคับตั้งแต่ปี 2522 มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดกฎกติกาขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย เช่น ปลา สัตว์น้ำ ผักผลไม้สดแช่เย็นแช่แข็งผ่านแดนจากไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ โดยพาหนะที่ใช้บรรทุกสินค้าเน่าเสียง่ายจะต้องเป็นรถห้องเย็น

รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ หรือรถตู้ทึบ และต้องจดทะเบียนและได้รับใบอนุญาตตามกฎหมายจดทะเบียนและการออกใบอนุญาตพาหนะเพื่อการพาณิชย์ในมาเลเซีย และต้องปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับต่าง ๆ เช่นเดียวกันพาหนะเพื่อการพาณิชย์ของมาเลเซีย ทั้งนี้การบรรทุกสินค้าผ่านแดนดังกล่าวจะต้องเดินตามทางหลวงเอเชีย AH2 และผ่านจุดผ่านแดนถาวรที่ด่านพรมแดนสะเดา (ประเทศไทย) และจุดผ่านแดนถาวรบูกิตกายูฮีตัม ประเทศมาเลเซีย ทั้งนี้ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องวางค้ำประกันโดยหลักทรัพย์และธนาคารกับเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของมาเลเซีย เพื่อประกันว่าพาหนะจะเดินทางตามเส้นทางที่กำหนด และต้องไม่ขนถ่ายสินค้าเน่าเสียง่ายดังกล่าวลงในที่ใด ๆ ในอาณาเขตมาเลเซีย

ข. ความตกลงการเดินรถไฟร่วมระหว่างไทยกับมาเลเซีย

ความตกลงการเดินรถไฟร่วมระหว่างไทยกับมาเลเซีย (Agreement on Joint Traffic Working Over Railway between Thailand and Malaysia) มีวัตถุประสงค์กำหนดกฎกติกาในการดำเนินงานด้านการให้บริการรถไฟของไทยและมาเลเซีย ครอบคลุมเรื่องความปลอดภัยในการปฏิบัติการเดินรถ การตรวจสอบควบคุมร่วมกัน การจัดตารางการเดินรถ พิธีการเดินรถ การตรวจปล่อยสินค้าและตรวจคนเข้าเมือง โดยมีการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางรางระหว่างไทยกับมาเลเซียโดยมีจุดเชื่อมต่อที่สถานีปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา และสถานีปาดังเบซาร์ รัฐเปอร์ลิส

2.1.3.4 ความตกลงระดับทวิภาคีระหว่างไทยกับเมียนมา

ประเทศไทยกับเมียนมามีความตกลงที่เกี่ยวข้องการค้าชายแดน การค้าข้ามแดน และการค้าผ่านแดนที่สำคัญ ได้แก่

ก. บันทึกความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (IICBTA) ระหว่างไทยกับเมียนมา สำหรับจุดผ่านแดนแม่สาย – ท่าขี้เหล็ก

รัฐบาลไทยกับรัฐบาลเมียนมาจัดทำบันทึกความเข้าใจระหว่างไทยกับเมียนมาในการเริ่มใช้ความตกลงระหว่างรัฐบาลกัมพูชา จีน สปป.ลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม ในการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนของสินค้าและผู้โดยสารที่ผ่านจุดผ่านแดนแม่สอด (ไทย) กับจุดผ่านแดนเมียวดี (เมียนมา) โดยไทยกับเมียนมาจะนำระบบการตรวจสอบสินค้าแบบ Single Window มาใช้ในการขนส่งสินค้าข้ามแดน โดยจะเปิดทุกวันให้บริการตั้งแต่เวลา 5.30 ถึง 19.30 น. (หรือเวลา 6.00 น. ถึง 20.00 น. ของเมียนมา) โดยเจ้าหน้าที่ในฝั่งจุดผ่านแดนเมียวดีใช้ระบบการจัดการความเสี่ยง (Risk Management) ในการตรวจสอบสินค้าการตรวจสอบหลังจากการผ่านพิธีการศุลกากรไปแล้ว เพื่ออำนวยความสะดวกและลดการติดขัดของการจราจรบริเวณด่านพรมแดน อีกทั้งประเทศไทยกับเมียนมาจะพยายามติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า เช่น เครื่อง X-Ray อุปกรณ์เทคโนโลยีสารสนเทศ คอมพิวเตอร์ ฯลฯ เป็นต้น ตลอดจนอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับสิทธิให้ทำการขนส่งระหว่างประเทศสามารถนำยานพาหนะที่จดทะเบียนของไทยหรือเมียนมาที่ขนส่งสินค้าจากอีกประเทศหนึ่งเข้ามาในดินแดนของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งไปชั่วคราวเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 30 วัน โดยแต่ละประเทศกำหนดโควตาผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับเมียนมาได้ไม่เกิน 100 ฉบับ นอกจากนี้ จะได้จัดทำภาคผนวกเพิ่มเติมให้ขยายจุดผ่านแดนแม่สอด-เมียนวดี ให้ครอบคลุมการขนส่งข้ามสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 1 และแห่งที่ 2 ตลอดจนขยายเส้นทางในส่วนของเมียนมาจากเมียวดีไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษติลาวาในนครย่างกุ้ง และขยายเส้นทางในส่วนของไทยจากแม่สอดไปถึงกรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบัง

2.2 นโยบายและกฎระเบียบของประเทศไทย

การรวบรวมและทบทวนนโยบาย แนวทางการพัฒนา กฎหมาย และระเบียบ ที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและกระบวนการโลจิสติกส์บริเวณชายแดนโดยที่ทำการศึกษารวบรวมและทบทวนนโยบาย แนวทางการพัฒนา ซึ่งในเบื้องต้นสรุปได้ดังนี้

2.2.1 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง

2.2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เป็นยุทธศาสตร์ชาติฉบับแรกของประเทศไทยตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งจะต้องนาไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้ประเทศไทยบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืนเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” โดยมีวิสัยทัศน์ประเทศ คือ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” โดยมีเป้าหมายการพัฒนาประเทศ คือ “ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน” เพื่อยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ พัฒนาคน ในทุกมิติและในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดี เก่ง และมีคุณภาพ สร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคมสร้างการเติบโต บนคุณภาพชีวิต ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และมีภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม สำหรับการพัฒนาประเทศในช่วงระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติ จะมุ่งเน้น การสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ดังนี้ ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

2.2.1.2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561-2580)

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติเป็นส่วนสำคัญในการถ่ายทอดเป้าหมายและประเด็นยุทธศาสตร์ของยุทธศาสตร์ชาติลงสู่แผนระดับต่าง ๆ ต่อไป ซึ่งได้คำนึงถึงประเด็นร่วมหรือประเด็นตัดข้ามยุทธศาสตร์และการประสานเชื่อมโยงเป้าหมายของแต่ละแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติให้มีความสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน โดยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติจะประกอบด้วย สถานการณ์และแนวโน้มที่เกี่ยวข้องของแผนแม่บท เป้าหมายและตัวชี้วัดในการดำเนินการซึ่งแบ่งช่วงเวลาออกเป็น 4 ช่วง ช่วงละ 5 ปี รวมทั้งกำหนดแนวทางการพัฒนา และแผนงาน/โครงการที่สำคัญของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อเป็นกรอบในการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาประเทศที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติว่า “ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรมฐาน ทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน” โดยยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ พัฒนาคนในทุกมิติและในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดี เก่ง และมีคุณภาพ สร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม สร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และมีภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม” แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นการกำหนดประเด็นในลักษณะที่มีความบูรณาการและเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ชาติด้านที่เกี่ยวข้อง และประเด็นการพัฒนาจะไม่มีความซ้ำซ้อนกันระหว่างแผนแม่บทฯ เพื่อให้ส่วนราชการสามารถนำแผนแม่บทฯ ไปใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพและป้องกันการเกิดความสับสน โดยมีจำนวนรวม 23 ฉบับ ประกอบด้วย (1) ความมั่นคง (2) การต่างประเทศ (3) การเกษตร (4) อุตสาหกรรรมและบริการแห่งอนาคต (5) การท่องเที่ยว (6) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (7) โครงสร้าง

พื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (8) ผู้ประกอบการและวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมยุคใหม่ (9) เขตเศรษฐกิจพิเศษ (10) การปรับเปลี่ยนค่านิยม และวัฒนธรรม (11) ศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต (12)การพัฒนาการเรียนรู้ (13) การเสริมสร้างให้คนไทยมีสุขภาวะที่ดี (14) ศักยภาพการกีฬา (15) พลังทางสังคม (16) เศรษฐกิจฐานราก (17) ความเสมอภาคและหลักประกันทางสังคม (18) การเติบโตอย่างยั่งยืน (19) การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ (20) การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ (21) การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ (22) กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม และ (23) การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม

ทั้งนี้ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติมีความเกี่ยวข้องกับการศึกษาโครงการในครั้งนี้ในประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ซึ่งเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญต่อการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการเตรียมความพร้อมทางด้านเศรษฐกิจและสังคมให้มีความเข้มแข็ง เอื้ออำนวยต่อการบรรลุวัตถุประสงค์การพัฒนาในทุก ๆ ด้านของประเทศ โดยมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถ พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ พลังงาน ดิจิทัล เพื่อยกระดับผลิตภาพของภาคการผลิตและบริการ

2.2.1.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) มีสถานะเป็นแผนระดับที่ 2 ซึ่งเป็นกลไกที่สำคัญในการแปลงยุทธศาสตร์ชาติไปสู่ระดับปฏิบัติ และใช้เป็นกรอบสำหรับการจัดทำแผนระดับที่ 3 เพื่อให้การดำเนินงานของภาคีการพัฒนาที่เกี่ยวข้องสามารถสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติตามกรอบระยะเวลาที่คาดหวังไว้ โดยอยู่บนความตั้งใจที่จะให้แผนมีจุดเน้นและเป้าหมายของการพัฒนาที่เป็นรูปธรรม สามารถบ่งบอกทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจนที่ประเทศควรมุ่งไปในระยะ 5 ปีถัดไป ในการกำหนดทิศทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ให้ประเทศสามารถก้าวข้ามความท้าทายต่าง ๆ เพื่อให้ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” โดยได้อาศัยหลักการและแนวคิด 4 ประการ ประกอบด้วย 1) หลักปรัชญาเศรฐกิจพอเพียง 2) การสร้างความสามารถในการ “ล้มแล้ว ลุกไว” 3) เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ และ4) การพัฒนาเศรษฐกิจชีวิภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจสีเขียว ทั้งนี้ ในการสังเคราะห์บริบทการพัฒนารวมถึงสถานะของทุนในมิติต่าง ๆ ของประเทศไทยในช่วงของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 เกิดจากการรวบรวมประมวลผลการพัฒนาประเทศภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ซึ่งยังมีหลายประเด็นต้องไปรับการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงการประเมินผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ซึ่งส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงในการพัฒนาทั่วโลกรวมถึงประเทศไทยในหลายมิติ โดยแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 มีวัตถุประสงค์เพื่อ **พลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน”** เกิดการสร้างการเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้างนโยบาย และกลไก เพื่อมุ่งเสริมสร้างสังคมที่ก้าวทันพลวัตของโลก และเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสที่จะพัฒนาตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพ พร้อมกับการยกระดับกิจกรรมการผลิตและการให้บริการให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูงขึ้นโดยอยู่บนฐานของความยั่งยืนทางสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้กำหนดเป้าหมายหลักของการพัฒนา 5 ประการ ประกอบด้วย 1) การปรับโครงสร้างการผลิต สู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม 2) การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่ 3) การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม 4) การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน และ 5) การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่ ทั้งนี้เพื่อถ่ายทอดเป้าหมายหลักไปสู่ภาพของการขับเคลื่อนที่ชัดเจนในลักษณะของวาระการพัฒนาที่เอื้อให้เกิดการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงานและหลายภาคส่วนในการผลักดันการพัฒนาในเรื่องใดเรื่องหนึ่งให้เกิดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม จึงได้กำหนดหมุดหมายการพัฒนาจำนวน 13 หมุดหมาย ซึ่งบอกถึงความปรารถนาของประเทศที่จะ “เป็น” หรือมุ่งหวังจะ “มี” เพื่อสะท้อนประเด็นการพัฒนาที่มีลำดับความสำคัญสูงต่อการพลิก

โฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่ายั่งยืน ซึ่งหมุดหมายในการพัฒนาที่กำหนดขึ้นเป็นประเด็นที่มีลักษณะเชิงบูรณาการที่ครอบคลุม สามารถนำไปสู่การพัฒนาทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้การพัฒนาภายใต้แต่ละหมุดหมายไม่ได้แยกจากกัน แต่มีลักษณะเป็นการสนับสนุนและเอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน โดยหมุดหมายทั้ง 13 ประการ แบ่งออกได้เป็น 4 มิติ ดังนี้

มิติภาคการผลิตและบริการเป้าหมาย

หมุดหมายที่ 1 ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง

หมุดหมายที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน

หมุดหมายที่ 3 ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก

หมุดหมายที่ 4 ไทยเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง

หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

หมุดหมายที่ 6 ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและอุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียน

มิติโอกาสและความเสมอภาคทางเศรษฐกิจและสังคม

หมุดหมายที่ 7 ไทยมีวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่เข้มแข็ง มีศักยภาพสูง และสามารถ แข่งขันได้

หมุดหมายที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน

หมุดหมายที่ 9 ไทยมีความยากจนข้ามรุ่นลดลง และมีความคุ้มครองทางสังคมที่เพียงพอ เหมาะสม

มิติความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

หมุดหมายที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

หมุดหมายที่ 11 ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

มิติปัจจัยผลักดันการพลิกโฉมประเทศ

หมุดหมายที่ 12 ไทยมีกำลังคนสมรรถนะสูง มุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต

หมุดหมายที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน

หมุดหมายภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) ที่สอดคล้องกับการศึกษาโครงการในครั้งนี้ คือ **หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค** ซึ่งสถานการณ์ที่ผ่านมา ทั้งการแข่งขันทางการค้าของสหรัฐอเมริการและจีนซึ่งส่งผลกระทบต่อประเทศไทยและภูมิภาคในพื้นที่ ในด้านการปรับเปลี่ยนทิศทางการค้าการลงทุนในห่วงโซ่อุปทานโลก และสถานการณ์การย้ายฐานผลิตซึ่งเกิดจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้เกิดการปรับห่วงโซ่อุปทานครั้งใหญ่ โดยบริบทของประเทศไทย ยังคงมีข้อจำกัดในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าการลงทุน อาทิ กฎระเบียบการขนส่งสินค้าผ่านแดน แต่ก็มีข้อได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทำให้มีศักยภาพที่จะพัฒนาการเชื่อมต่อเส้นทางขนส่งระหว่างมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก โดยหมุดหมายที่ 5 มีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ได้แก่ เป้าหมายที่ 1 การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม

เป้าหมายที่ 2 การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่ เป้าหมายที่ 3 การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม และเป้าหมายที่ 4 การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน โดยมีกลยุทธ์ในการพัฒนาประกอบด้วย กลยุทธ์ที่ 1 การสร้างจุดยืนของไทยภายใต้บริบทโลกใหม่ กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุนเพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค และกลยุทธ์ที่ 3 การผลักดันการลงทุนเพื่อปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมเป้าหมายไทยแลนด์ 4.0

2.2.1.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)

วิสัยทัศน์ของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี คือ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”โดยระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะเป็น “ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ (ครอบคลุมเชื่อมโยงตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย และมีค่าโดยสารที่เป็นธรรม) เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้” โดยได้กำหนด 2 เป้าประสงค์หลัก ดังนี้ (1) ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง และ (2) ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาวและให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย 4.0 ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาวเกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกันเพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ดังนี้ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation)

โดยในการศึกษาโครงการครั้งนี้ เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี ในยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) ได้แก่ การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน และจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ

2.2.1.5 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

1) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) สศช. ในฐานะหน่วยงานรับผิดชอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552 ได้ดำเนินการประมวลกรอบแนวคิดทิศทางการพัฒนาขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ การประเมินสภาพแวดล้อมการพัฒนาประเทศ และผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2555-2560) โดยสรุปในภาพรวมมีปัจจัยผลกระทบที่มีนัยสำคัญหลายประการส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมก่อให้เกิดข้อจำกัดในการแปลงแผนฯ สู่การปฏิบัติ อาทิ วิกฤตการเมือง ความพร้อมของหน่วยงานในการพัฒนาเชิงบูรณาการทั้งด้านแผนงานและพื้นที่ การผลักดันแนวทางการจัดสรรงบประมาณเชิงบูรณาการที่มีประสิทธิภาพสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาและเป้าหมายการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ ในการนี้ สศช. ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ

โลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) โดยมีวิสัยทัศน์ คือ “ยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้าการบริการการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน” โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้า มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพการประกอบธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลิตภาพสูงขึ้น โดยประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าห่วงโซ่อุปทาน เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม และสามารถบริหารจัดการตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานจนถึงจุดจำหน่ายสินค้าสู่ผู้อุปโภคบริโภคได้ ประกอบด้วย กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ภาคเกษตรกรรมและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce) กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง พร้อมส่งเสริมและพัฒนาระบบห่วงโซ่อุปทานเส้นทางการค้าที่สนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV และความเชื่อมโยงกับจีน สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) ที่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งพัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานการค้าโลก ประกอบด้วย กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์ กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เร่งรัดการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างความเป็นมืออาชีพ และยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชน ในการพัฒนากำลังคน ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมีกลยุทธ์ต่าง ๆ ประกอบด้วย กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากลกลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศและพัฒนาฐานข้อมูล

2) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 มีฐานะเป็นแผนระดับที่ 3 ซึ่งเป็นกลไกในการถ่ายทอดเป้าหมายแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องไปสู่การปฏิบัติในช่วง 5 ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สามารถสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 มีเป้าหมายเพื่อให้ “ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค” ที่สอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) โดยอาศัยหลักการและแนวคิด 4 ประการ ดังนี้ 1) ความต่อเนื่องของการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา 2) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ 3) การพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ

เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว และ 4) เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ ซึ่งจะมีแนวทางพัฒนาตามกรอบแผนปฏิบัติการ ดังนี้

2.1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

กลยุทธ์ที่ 1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าให้สามารถแข่งขันได้ทั้งภายในและระหว่างประเทศและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบโลจิสติกส์รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งในปัจจุบันและในอนาคต โดย 1) พัฒนาเส้นทางขนส่งระหว่างเมืองและถนนเลี่ยงเมือง อาทิ การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดระนอง - ชุมพรให้มีความสมบูรณ์ และพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อให้สามารถส่งต่อสินค้าไปยังภาคต่าง ๆ รวมทั้งการสร้างสะพานเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน 2) เร่งพัฒนาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายใหม่ ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้า โดยจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนแต่ละเส้นทางตามความเร่งด่วน โดยให้ความสำคัญกับโครงข่ายการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค พร้อมทั้งจัดหาหัวรถจักร แคร่บรรทุก และอุปกรณ์ยกขนให้เพียงพอกับความต้องการ รวมถึงพัฒนาความเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค 3) พัฒนาและใช้ประโยชน์ท่าเรือให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และจัดการความแออัดบริเวณพื้นที่หลังท่าเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ อาทิ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งลงทุนพัฒนาและจัดหาอุปกรณ์การยกขนสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ของท่าเรือ อาทิ ท่าเรือเอนกประสงค์ระนอง และท่าเรือสงขลา ตลอดจนการพัฒนาและขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจเพื่อสนับสนุนการขนส่งชายฝั่งภายในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ และ 4) พัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคที่มีศักยภาพให้สามารถรองรับการเป็นศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศ อาทิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ แม่สอด อุดรธานี อุบลราชธานี หาดใหญ่ และระนอง

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ เพื่อรองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าในประเทศและต่างประเทศที่เชื่อมโยงเครือข่ายตลาดระดับต่าง ๆ ของภาครัฐและเอกชน ทั้งในรูปแบบออนไลน์และออฟไลน์ และยกระดับการอำนวยความสะดวกในการนำเข้า - ส่งออกสินค้า โดย 1) พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์สนับสนุนการเป็นศูนย์ขนส่งและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในภูมิภาค อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า คลังปลอดภาษีอากร สถานีขนส่งสินค้าท่าเรือบก (Dry Port) หรือสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard) ในพื้นที่ที่มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค รวมถึงจุดจอดพักรถบรรทุกเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า และ 2) ปรับปรุงด่านศุลกากรหรือพัฒนาจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพทางการค้า อาทิ ด่านศุลกากรเชียงของ ด่านศุลกากรแม่สอด ด่านศุลกากรหนองคาย ด่านศุลกากรนครพนม ด่านศุลกากรมุกดาหาร ด่านศุลกากรสะเดา และด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ให้สามารถรองรับการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนในแต่ละรูปแบบการขนส่งโดยครอบคลุมทุกกิจกรรมของการตรวจปล่อยสินค้า อาทิ พิธีการศุลกากร การตรวจพืชและสัตว์ การตรวจคนเข้าเมือง การตรวจควบคุมโรค และการชั่งน้ำหนักรถบรรทุก

กลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดย 1) จัดทำแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ต่าง ๆ ในพื้นที่ให้มีความสอดคล้องกัน และสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง 2) ส่งเสริมการขนส่งทางรางและทางลำน้ำ อาทิ การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรตามความเหมาะสมสำหรับผู้ประกอบการที่ขนส่งสินค้าโดยใช้ระบบรางหรือลำน้ำ การพิจารณาปรับปรุงอัตราค่าใช้บริการท่าเรือ (Port Tariff/Port Charge) ของท่าเรือแต่ละแห่งตามประเภทสินค้า และประเภทหรือขนาดของเรือที่เข้าใช้

บริการ 3) ส่งเสริมให้ภาครัฐและภาคเอกชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมพัฒนาโครงการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์มากขึ้น เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่และตรงตามความต้องการของผู้ใช้บริการ อาทิ การทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการพิจารณาความเหมาะสมและความต้องการลงทุนของภาคเอกชนตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ และ 4) ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการเป็นผู้ให้บริการโดยใช้โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐได้ลงทุนไว้ โดยมีการประเมินประสิทธิภาพและความสำเร็จที่ชัดเจน อาทิ การเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนสามารถให้บริการเดินรถไฟขนส่งสินค้าได้ โดยมีการเตรียมการเพื่อบริหารจัดการเส้นทาง การจัดสรรเวลาการเดินรถ การพิจารณาอัตราค่าใช้ทางและโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่เหมาะสม รวมถึงการกำหนดมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อรองรับการพัฒนาและใช้งานเทคโนโลยีสมัยใหม่ในกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานและหน่วยงานของรัฐใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนาและปรับปรุงบริการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนและยกระดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม อาทิ การใช้ประโยชน์จากยานยนต์ไร้คนขับ และการพัฒนา Digital Platform ให้เป็นระบบหลัก (Backbone System) ในการบริหารจัดการการขนส่งและติดตามสินค้า (Tracking) สำหรับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม

2.2) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ลดความสูญเสียที่เกิดขึ้น และลดต้นทุน ตลอดทั้งกระบวนการ โดย 1) ให้ความช่วยเหลือแก่เกษตรกรและสถาบันเกษตรกรทั้งในด้านวิชาการและเงินทุนในการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในกระบวนการผลิตและบริหารจัดการโลจิสติกส์ อาทิ การใช้ระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Logistics) 2) ส่งเสริมให้เกษตรกรลดความสูญเสียในกิจกรรมโลจิสติกส์ อาทิ พัฒนาให้มีกระบวนการคัดแยกและตัดแต่งผลผลิตตั้งแต่ในระดับพื้นที่เพาะปลูก และใช้ระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain System) ผ่านสถาบันเกษตรกร 3) สนับสนุนให้เกษตรกรสามารถเข้าถึงช่องทางการตลาดที่หลากหลายและมีประสิทธิภาพ อาทิ ช่องทางการจำหน่ายในรูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) และศูนย์กระจายหรือศูนย์จำหน่าย 4) เสริมสร้างศักยภาพสถาบันเกษตรกรให้เป็นกลไกหลักในการบริหารจัดการเชิงธุรกิจและเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิต การรวบรวมและกระจายสินค้า การตลาด การเงิน และภาคการผลิตอื่นที่เกี่ยวข้องให้แก่เกษตรกร และ 5) กำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลักเพื่อกำกับดูแลตลอดโซ่อุปทานภาคการเกษตรที่สำคัญและบูรณาการการทำงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นทิศทางเดียวกันอย่างมีเอกภาพ

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม เพื่อรองรับการพัฒนาและเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรม โดย 1) สนับสนุนผู้ประกอบการในการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และระบบสารสนเทศ เพื่อการบริหารจัดการตลอดทั้งโซ่อุปทาน โดยเฉพาะในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต การบริหารจัดการคลังสินค้า การติดตามและตรวจสอบย้อนกลับ และการพัฒนารูปแบบธุรกิจที่ต้องคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล อาทิ การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรตามความเหมาะสม 2) สนับสนุนการพัฒนาช่องทางตลาดใหม่ ๆ โดยเฉพาะช่องทางการตลาดพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) อาทิ ช่องทางการตลาดที่สามารถเชื่อมต่อระหว่างตลาดภายในประเทศและตลาดต่างประเทศ 3) สนับสนุนการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและการใช้นวัตกรรมทางการเงินอย่างเหมาะสมและต่อเนื่อง อาทิ การสนับสนุนให้ผู้ประกอบการสามารถใช้ข้อมูลทางเลือกต่าง ๆ เช่น ใบยืนยันการสั่งซื้อสินค้า เป็นต้น เพื่อยื่นขอสถาบันการเงินพิจารณาการให้สินเชื่อได้ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการที่มีศักยภาพสามารถเข้าถึงสินเชื่อได้มากขึ้น และ 4) ส่งเสริมผู้ประกอบการไทยลงทุนในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศ

ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง อาทิ การลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงาน เนื่องจากประเทศไทยกำลังก้าวสู่สังคมผู้สูงอายุ และสนับสนุนการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมในประเทศสู่อุตสาหกรรมมูลค่าสูง

กลยุทธ์ที่ 3 การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนให้ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และสอดคล้องตามแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจสีเขียว โดยผลักดันให้มีการดำเนินมาตรการต่าง ๆ อาทิ การใช้พลังงานเชื้อเพลิงชีวภาพและก๊าซธรรมชาติในโซ่การผลิต รวมถึงการสนับสนุนมาตรการทางเงินหรือภาษีเพื่อส่งเสริมให้ผู้บริโภคปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานทางเลือก

2.3) การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW เพื่ออำนวยความสะดวก ลดต้นทุนในการทำธุรกรรมนำเข้า - ส่งออก และสนับสนุนศักยภาพการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการ โดย (1) พัฒนาระบบ NSW ให้สามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบที่เกี่ยวข้อง อาทิ แพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย (National Digital Trade Platform: NDTP) และระบบ Port Community System (PCS) (2) ผลักดันให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน ASEAN Single Window (ASW) กับประเทศสมาชิกอาเซียนเพิ่มเติม รวมถึงประเทศอื่น ๆ ภายนอกอาเซียน อาทิ การเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD) และข้อมูลใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto Certificate) และ (3) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากระบบ NSW ทั้งในรูปแบบธุรกิจกับธุรกิจด้วยกัน (Business-to-Business: B2B) รูปแบบธุรกิจและผู้บริโภค (Business-to-Customer: B2C) และรูปแบบธุรกิจในลักษณะ Business-to-Business-to-Customer (B2B2C)

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าในการนำเข้าและส่งออกเป็นไปอย่างคล่องตัว โดย (1) เร่งปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า-ส่งออก และเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองของสินค้ายุทธศาสตร์ที่สำคัญผ่านระบบ NSW (2) เร่งรัดการกำหนดพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติเพื่อควบคุมการนำเข้า การส่งออก และการนำผ่านของทุกหน่วยงานให้ครบถ้วนและสอดคล้องกับพิกัดศุลกากรระบบฮาร์โมไนซ์ (Harmonized System: HS Code) เพื่อใช้และจัดทำฐานข้อมูลสินค้าควบคุมและเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW (3) เร่งรัดการเชื่อมโยงข้อมูลกระบวนงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออกระหว่างหน่วยงาน สำหรับประกอบการผ่านพิธีการศุลกากรที่ให้บริการผ่านระบบ NSW ให้ครบถ้วนทุกกระบวนงาน (4) พัฒนาแบบฟอร์มกลางการขอใบอนุญาตและใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ (Single e-Form) ให้สามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูล (ผ่านระบบ NSW) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และ (5) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเร่งรัดปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของหน่วยงานให้สามารถดำเนินกระบวนการนำเข้า-ส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรอง และการให้บริการในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ และเชื่อมโยงกับระบบ NSW

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน โดย (1) บูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าให้เกิดการอำนวยความสะดวกในการดำเนินพิธีการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ณ ประตูการค้าที่สำคัญ (2) ผลักดันและพัฒนาความร่วมมือด้านพิธีการศุลกากรระหว่างประเทศสำหรับการดำเนินการพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area : CCA) อาทิ ด่านศุลกากรมุกดาหาร ด่านศุลกากรหนองคาย ด่านศุลกากรนครพนม และด่านศุลกากรเชียงของ และ (3) พิจารณาปรับปรุงกฎหมายการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ อาทิ พระราชบัญญัติและประกาศด้านศุลกากรเกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลาและเอกสารในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ รวมถึงการพิจารณาปรับปรุงกฎหมายและระเบียบของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในขั้นตอนการ

ปฏิบัติสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนหรือสินค้าถ่ายลำเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าสามารถลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ที่ 4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดย (1) เร่งรัดการเจรจาเชิงรุกทั้งในระดับทวิภาคีและระดับพหุภาคี เพื่อพัฒนาความร่วมมือและขจัดอุปสรรคด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตลอดเส้นทางที่มีผลต่อการค้าชายแดนและผ่านแดน อาทิ การขยายโควตา CBTA ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: CBTA) พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ไทยผ่านประเทศที่สามเข้าสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน การจัดสรรโควตาตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งผ่านรถไฟจีน - ลาว (2) เร่งรัดการดำเนินการตามกรอบความตกลงทางการค้าและโลจิสติกส์โดยเฉพาะคู่ค้าหลัก ทั้งในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาคและระดับโลกที่จะช่วยเสริมสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจให้มีความสะดวกและคล่องตัวในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการ และ (3) จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงรองรับการขนส่งสินค้าในสถานการณ์ฉุกเฉิน อาทิ การปิดด่านพรมแดนชั่วคราว การห้ามไม่ให้เรือขนส่งจากต่างประเทศเทียบท่า การบังคับให้เปลี่ยนคนขับรถบรรทุกเป็นคนสัญชาติตนเองรับช่วงต่อในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน โดยมีการระบุขั้นตอนการดำเนินงานและการกำหนดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินการ

กลยุทธ์ที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อให้เป็นสากล ทันต่อสถานการณ์การพัฒนา และผู้ประกอบการสามารถปฏิบัติได้ตามการเปลี่ยนแปลง โดย (1) พิจารณาพันธกรณีระหว่างประเทศและมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และนำมาปรับใช้ในการปรับปรุงกฎหมายของไทยที่ล้าหลังหรือยังไม่สอดคล้อง (2) พัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง รองรับการขนส่งและกิจกรรมโลจิสติกส์สมัยใหม่ อาทิ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน (Cross-Border e-Commerce) กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหลายรูปแบบ และ (3) สร้างการรับรู้หรือประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการปรับปรุงหรือเพิ่มเติมกฎหมายและระเบียบให้แก่ผู้ประกอบการอย่างทั่วถึง

2.4) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)

กลยุทธ์ที่ 1 เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันได้และปรับตัวได้ทันต่อสถานการณ์ โดย (1) สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีนวัตกรรม และ Digital Platform ในการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดกระบวนการ อาทิ พัฒนาการให้บริการผ่าน Platform Online แบบครบวงจร การใช้ Smart GPS และ QR Code Tracking สำหรับติดตามการจัดเก็บและการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง และการใช้ Digital Sensors สำหรับการขนส่งสินค้าที่จำเป็นต้องควบคุมอุณหภูมิ ความชื้น และการสั่นสะเทือน (2) สนับสนุนการพัฒนาและยกระดับการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์สำหรับสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะ อาทิ การขนส่งยาและเวชภัณฑ์ การขนส่งสินค้าอันตราย (3) สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินธุรกิจไปสู่แนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) ที่มุ่งเน้นให้เกิดการใช้ทรัพยากรร่วมกันและลดต้นทุนในการดำเนินธุรกิจ อาทิ พัฒนา Platform ให้บริการร่วมกันเพื่อลดการขนส่งเที่ยวเปล่า (Backhauling) (4) สนับสนุนการเข้าถึงฐานข้อมูล อาทิ ข้อมูลสำหรับการพัฒนาบุคลากร ข้อมูลด้านเทคโนโลยี และข้อมูลด้านกฎระเบียบ โดยเฉพาะผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายย่อย เพื่อให้สามารถนำมาใช้ประโยชน์เพื่อพัฒนาศักยภาพการให้บริการได้ต่อไป และ (5) สนับสนุนการดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ และลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก อาทิ การใช้ยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าในการขนส่งสินค้า

กลยุทธ์ที่ 2 ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดการให้บริการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย โดย (1) พัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถให้บริการแบบครบวงจรและได้รับการรับรองตามมาตรฐานสากล อาทิ การรับรอง AEO (Authorized Economic Operator) และการรับรองมาตรฐาน ISO 9001 (มาตรฐานบริหารงานคุณภาพองค์กร) และ ISO 23412 (มาตรฐานการจัดการขนส่งแบบเย็น) (2) ผลักดันผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยพัฒนาโมเดลธุรกิจ (Business Model) ที่ทันสมัย อาทิ การให้บริการโลจิสติกส์ข้ามแดนและผ่านแดน (Cross Border Logistics) การจัดการการตลาด การบริหารจัดการความเสี่ยง การจัดการคลังสินค้าอัจฉริยะ การให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) การให้บริการขนส่งขั้นสุดท้าย (Last-mile Delivery) และการจัดการโซ่ความเย็น (Cold Chain Management) (3) ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมและธุรกิจโลจิสติกส์ในระดับพื้นที่ให้สามารถเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากกิจกรรมการขนส่งสินค้าเพื่อสร้างชุมชนโลจิสติกส์ (Logistics Community) และ (4) สนับสนุนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสร้างเครือข่ายความร่วมมือและลงทุนดำเนินธุรกิจทั้งในประเทศและภูมิภาค โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม และ Startup เพื่อลดการแข่งขันและให้บริการได้ครบวงจร

2.5) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ เพื่อยกระดับขีดความสามารถของผู้ประกอบการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทาน และทดแทนการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดย (1) กำหนดกลไกการให้ทุนวิจัยแก่ข้อเสนองานวิจัยที่มีแนวโน้มสามารถนำผลงานวิจัยไปใช้ได้จริงในเชิงพาณิชย์ อาทิ การมีข้อตกลงร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการและสถาบันการศึกษาหรือผู้วิจัย (2) สร้างเครือข่ายความร่วมมือทั้งในประเทศและต่างประเทศในการแลกเปลี่ยนข้อมูล ถ่ายทอดองค์ความรู้เพื่อบูรณาการงานวิจัยให้สามารถประยุกต์ใช้ในกิจกรรมโลจิสติกส์ อาทิ การพัฒนาบรรจุภัณฑ์ (Packaging) ในการจัดเรียงและลดความเสียหายในการขนส่งสินค้า การใช้เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) ในการบริหารจัดการคลังสินค้า และการใช้เทคโนโลยีระบุลักษณะของวัตถุด้วยคลื่นความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification: RFID) ในการกระจายและขนส่งสินค้า และ (3) ส่งเสริมการเข้าถึงผลงานวิจัยเพื่อผลักดันการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ได้จากการวิจัยไปใช้ต่อยอดการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์อย่างเป็นรูปธรรม อาทิ การจัดแสดงนิทรรศการเผยแพร่ผลงานวิจัย และการบูรณาการความเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลงานวิจัย

กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดการนำผลงานวิจัยไปต่อยอดในระดับอุตสาหกรรมและขับเคลื่อนประเทศสู่การเป็นเศรษฐกิจฐานนวัตกรรม โดย (1) กำหนดนโยบาย มาตรการจูงใจและสิทธิประโยชน์ เพื่อดึงดูดนักลงทุนจากทั้งในประเทศและต่างประเทศ อาทิ สนับสนุนเงินทุนอัตราดอกเบี้ยต่ำ การให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีและไม่ใช่ภาษี และ (2) สนับสนุนให้ภาครัฐดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างที่ส่งเสริมผู้ประกอบการและอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมจากผลงานวิจัยด้านโลจิสติกส์ในประเทศ

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ เพื่อรองรับความต้องการของตลาดแรงงานที่ต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีทักษะ ความเชี่ยวชาญเฉพาะ และทักษะด้านเทคโนโลยีมากขึ้น โดย (1) สนับสนุนการดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ผู้ให้บริการโลจิสติกส์) ในการกำหนดและปรับปรุงหลักสูตรการฝึกอบรมเพื่อให้ได้หลักสูตรที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในปัจจุบันที่มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีมาใช้งาน อาทิ ส่งเสริมให้บุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีความเชี่ยวชาญหรือผู้ประกอบการเข้ามามีส่วนร่วมในการปรับหลักสูตรการเรียนการสอน และสร้างความร่วมมือระหว่าง

สถาบันการศึกษาและผู้ประกอบการเพื่อให้นักศึกษาเข้ามาปฏิบัติงานจริงในสถานประกอบการ และ (2) พัฒนาทักษะ (Up-skill) และสร้างทักษะใหม่ (Re-skill หรือ New-skill) และยกระดับทักษะแรงงานด้านโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐานฝีมือแรงงานและมีทักษะที่จำเป็นเพื่อเข้าสู่ตลาดแรงงานสากลสอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการและความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี

กลยุทธ์ที่ 4 ติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ เพื่อวางแผนและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดย (1) ปรับปรุงข้อมูลหรือตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ให้เป็นปัจจุบันและพัฒนาให้สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลง (2) ผลักดันให้หน่วยงานเจ้าของข้อมูลพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงาน เพื่อให้ภาครัฐและภาคเอกชนสามารถนำข้อมูลมาใช้ประโยชน์ในการพัฒนาและวางแผนการขนส่งสินค้าได้อย่างทันท่วงที และ (3) ติดตามประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

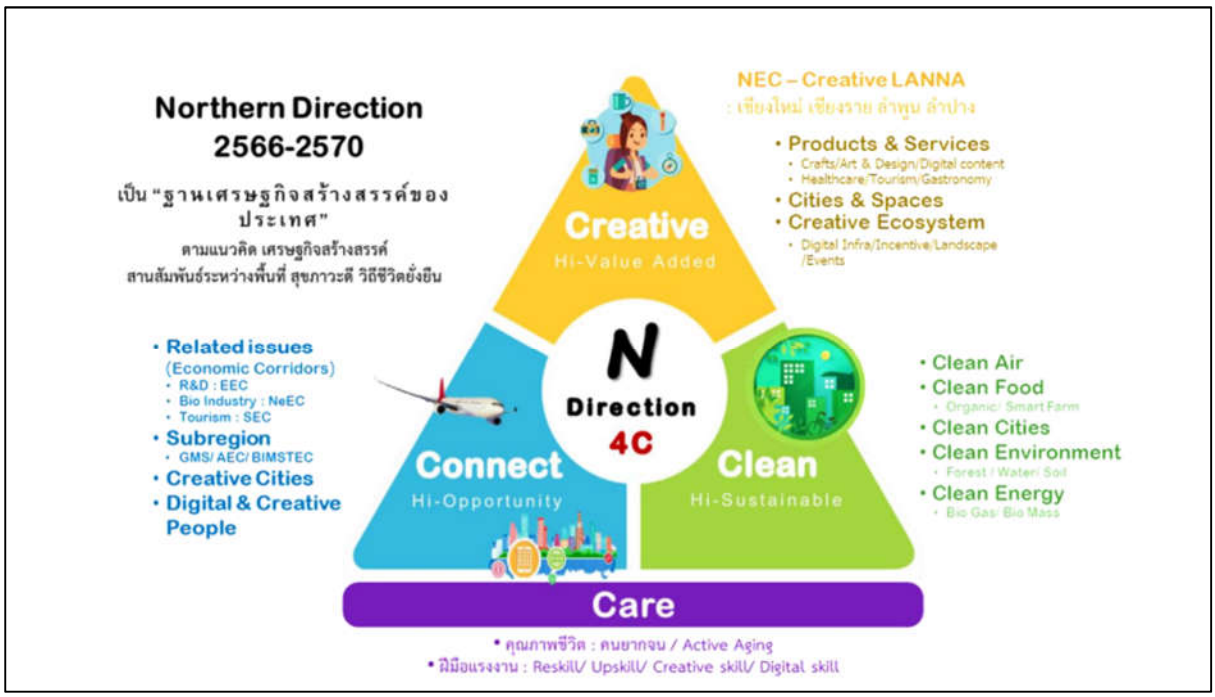
2.2.2 นโยบายและแผนพัฒนาตามภูมิภาคที่เกี่ยวข้องของพื้นที่ชายแดน

นโยบายของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดต่อกัน โดยสำรวจและรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับนโยบาย แนวทางการพัฒนา กฎหมาย ระเบียบ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและกระบวนการโลจิสติกส์บริเวณชายแดน รวมถึงแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนของทั้งสองประเทศที่เกี่ยวข้องในการสนับสนุนการค้าชายแดนและผ่านแดน โดยจะนำเสนอเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค สำหรับภูมิภาคที่มีการค้าชายแดนและจุดผ่านแดน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

2.2.2.1 เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาคเหนือ (พ.ศ. 2566-2570)

บทบาทของภาค ภาคเหนือมีทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นที่มีอัตลักษณ์ มีฐานทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งทรัพยากรชีวภาพที่หลากหลาย เป็นแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญ รวมทั้งมีทำเลที่ตั้งที่มีศักยภาพเหมาะสมกับการเชื่อมโยงทั้งในประเทศและอนุภูมิภาค รวมทั้งพฤติกรรมของผู้บริโภคที่ให้ความสำคัญกับสุขภาพ และการบริโภคสินค้าที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากขึ้น ดังนั้น การพัฒนาภาคเหนือจะต้องนำศักยภาพต่าง ๆ ของพื้นที่ มาใช้ในการต่อยอดการผลิตสินค้าและบริการที่มีศักยภาพและโอกาสเพื่อสร้างมูลค่าสูงตามแนวทางเศรษฐกิจสร้างสรรค์ รวมทั้งการใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในการเสริมสร้างขีดความสามารถของธุรกิจท้องถิ่นเพื่อขยายฐานเศรษฐกิจของภาค

ทิศทางการพัฒนาภาค เป็นการพัฒนาตามแนวคิด **“เศรษฐกิจสร้างสรรค์ สานสัมพันธ์ระหว่างพื้นที่ สุขภาวะดี วิถีชีวิตยั่งยืน”** และโมเดลเศรษฐกิจใหม่ (Bio – Circular – Green Economy : BCG Model) โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนา 4 ด้านสำคัญ (4C) ได้แก่ Creative พัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูง **Connect สร้างโอกาสในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจภายในประเทศและกับอนุภูมิภาค ทั้งในส่วนของระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เมืองสร้างสรรค์และกลุ่มผู้คนสร้างสรรค์** Clean พัฒนาตามแนววิถีใหม่ (New Normal) และการพัฒนาบนฐานการเติบโตอย่างยั่งยืนของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การดูแลความสะอาดของเมือง และการใช้พลังงานสะอาด โดยคำนึงถึง Care ที่ให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่องกับการดูแลผู้สูงอายุและผู้ด้อยโอกาสในสังคมและพัฒนาศักยภาพแรงงาน



ที่มา : สศช. (2565)

รูปที่ 2.2.2-1 ทิศทางการพัฒนาภาคเหนือ (พ.ศ. 2566-2570)

เป้าหมายการพัฒนา มุ่งสู่การพัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ของประเทศเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาค และเติบโตอย่างยั่งยืน โดยกำหนดตัวชี้วัดประกอบด้วย (1) อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคเหนือเพิ่มขึ้น และ (2) สัมประสิทธิ์ความไม่เสมอภาค (Gini Coefficient) ในการกระจายรายได้ของภาคเหนือลดลง

แนวทางการพัฒนา เพื่อพัฒนาไปสู่การเป็น "ฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ของประเทศ" เชื่อมโยงกับอนุภูมิภาค และเติบโตอย่างยั่งยืน โดยใช้ทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นที่มีอัตลักษณ์ นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจภายในภาค ให้มีการเจริญเติบโตได้อย่างเต็มศักยภาพ โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- **ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC-Creative LANNA) ในจังหวัด เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจหลักของภาคและฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ของประเทศ**

  - สนับสนุนการพัฒนา Creative Ecosystem เพื่อดึงดูดการค้าการลงทุน และสร้างบรรยากาศ สภาพแวดล้อมต่อการใช้ความคิดสร้างสรรค์ โดยการปรับภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมของเมืองการพัฒนาย่านสร้างสรรค์ การเพิ่มพื้นที่สร้างสรรค์ (Creative Space) ผลักดันการพัฒนาระบบสื่อสารโทรคมนาคม สารสนเทศ คลังข้อมูล (Big Data) การวางและจัดทำผังเมือง โครงสร้างพื้นฐานสำคัญ และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงการสนับสนุนปัจจัยที่เอื้อต่อการลงทุนของภาคเอกชน
  - ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สินค้า โดยมุ่งให้ความสำคัญกับกลุ่มฐานรากทางวัฒนธรรมสร้างสรรค์ (Creative Original) ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้ความคิดสร้างสรรค์บนฐานทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นล้านนา
  - สร้างแบรนด์ส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์ และการสร้างการรับรู้ โดยสนับสนุนการจัดงานเทศกาลสร้างสรรค์ระดับนานาชาติเพื่อสร้างจุดขายของพื้นที่ การส่งเสริมช่องทางการขายสินค้าสร้างสรรค์ที่หลากหลาย การส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และสร้างการรับรู้ให้กับผู้บริโภคและ

คนในพื้นที่ รวมทั้งเชื่อมโยงกับการท่องเที่ยวและการบริการที่เกี่ยวข้อง และเข้าร่วมเครือข่ายเมืองสร้างสรรค์กับต่างประเทศ

- **ยกระดับการท่องเที่ยวและบริการที่มีศักยภาพของภาคให้มีคุณภาพ สนับสนุนเศรษฐกิจสร้างสรรค์ และกระจายประโยชน์สู่ชุมชน**

- พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและบริการให้มีคุณภาพ และสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้อย่างยั่งยืน โดยการยกระดับแหล่งท่องเที่ยวและบริการให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล รวมทั้งคำนึงถึงความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยว การบริหารจัดการ และลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการท่องเที่ยว

- ส่งเสริมการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบริการและการท่องเที่ยว โดยส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงและอำนวยความสะดวกในการเดินทางท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล การสื่อสาร และข้อมูลสารสนเทศ

- พัฒนาชุมชนท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและมีความเข้มแข็งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจฐานรากของภาคเหนืออย่างยั่งยืน โดยพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและบริการในชุมชนให้มีคุณภาพตามการท่องเที่ยววิถีใหม่ (New Normal) และให้ความรู้ด้านการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทั้งระบบ รวมทั้งพัฒนาศักยภาพการดำเนินงานด้านการท่องเที่ยวของทุกภาคส่วนในชุมชน

- **พัฒนาการผลิตตามระบบเกษตรกรรมยั่งยืน เชื่อมโยงสู่อุตสาหกรรมแปรรูปมูลค่าสูง**

- ส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรให้ได้มาตรฐานเกษตรปลอดภัย ต่อยอดสู่มาตรฐานเกษตรอินทรีย์ทั้งระดับชุมชนและมาตรฐานสากล สนับสนุนการทำเกษตรอินทรีย์วิถีชาวบ้านที่สามารถพัฒนาเป็นเกษตรอินทรีย์เชิงพาณิชย์

- ส่งเสริมการนำเทคโนโลยี นวัตกรรมและภูมิปัญญามาปรับใช้ในกระบวนการผลิต การแปรรูป และการตลาด สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาทางการเกษตรทั้งระบบ เพื่อนำไปประยุกต์ใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตทางการเกษตรทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ ตลอดจนการแปรรูปผลผลิต ส่งเสริมแนวคิด Food Valley

- ส่งเสริมอุตสาหกรรมชีวภาพในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง เชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่อุปทานกับอุตสาหกรรมฐานชีวภาพของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเพื่อยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรที่เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมชีวภาพ

- **เสริมศักยภาพของเมือง พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และระบบโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์สำคัญของภาคเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจ และเอื้อต่อการอยู่อาศัย**

- พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของภาคเหนือ โดยสนับสนุนการก่อสร้างโครงข่ายคมนาคมขนาดใหญ่ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางทั้งภายในและระหว่างประเทศ อำนวยความสะดวกด้านการค้าการลงทุน ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบ และยกระดับผลิตภาพการผลิตสินค้าและบริการ

- พัฒนาศักยภาพของเมือง และเมืองชายแดน เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ควบคู่กับการเป็นเมืองน่าอยู่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเมือง และการวางและจัดทำผังเมืองที่เหมาะสม

- สนับสนุนการขับเคลื่อนพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่จังหวัดตากและเชียงราย เพื่อให้เป็นไปตามแผนและเป้าหมายที่กำหนด โดยพัฒนาโครงข่ายเส้นทางและระบบขนส่งย่อยที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และแนวตะวันออก – ตะวันตก

- **พัฒนาและยกระดับคุณภาพชีวิต เพื่อแก้ไขปัญหาความยากจน พัฒนาผู้สูงอายุสู่การเป็นผู้สูงอายุที่มีศักยภาพ (Active Aging) และพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน เพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์**

- แก้ไขปัญหาความยากจนและพัฒนาคุณภาพชีวิต โดยส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก

- พัฒนาผู้สูงอายุสู่การเป็นผู้สูงอายุที่มีศักยภาพ (Active Aging) โดยการพัฒนาระบบการดูแลผู้สูงอายุ ส่งเสริมอาชีพและการมีงานทำตามศักยภาพของผู้สูงอายุ

- พัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน ให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงานตามแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์

- **บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้เกิดความยั่งยืน**

- บริหารจัดการทรัพยากรป่าไม้และระบบนิเวศอย่างสมดุล โดยให้ความสำคัญกับการอนุรักษ์ ฟื้นฟู และใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าอย่างเหมาะสมตามบริบทของพื้นที่

- บริหารจัดการน้ำให้มีความสมดุลทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ โดยพัฒนาแหล่งกักเก็บน้ำตามความเหมาะสมและศักยภาพของพื้นที่ เพื่อให้เพียงพอในการใช้ประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ทั้งอุปโภค บริโภค รักษาระบบนิเวศทางน้ำ เกษตรกรรม และอุตสาหกรรม และจัดการฟื้นฟูคุณภาพน้ำให้เป็นไปตามประเภทการใช้ประโยชน์ เชื่อมโยงแหล่งน้ำระดับต่าง ๆ

- ป้องกันและแก้ไขปัญหาหมอกควัน โดยสนับสนุนการประยุกต์ใช้วิธีการรูปแบบที่เกิดผลสำเร็จมาแล้วในหลายพื้นที่ และปรับให้เหมาะสมกับวิถีชีวิตของชุมชน

- พัฒนาระบบบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมเมืองและชุมชนตามรูปแบบเศรษฐกิจหมุนเวียน (Circular Economy) โดยมีระบบกำจัดขยะและน้ำเสียด้วยเทคโนโลยีที่เหมาะสม สนับสนุนให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม

- เตรียมความพร้อมเพื่อรองรับกับภัยพิบัติทางธรรมชาติ โดยสนับสนุนองค์ความรู้การจัดการภัยพิบัติให้มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบฐานข้อมูลภัยพิบัติและการเตือนภัย ส่งเสริมการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีด้านการบริหารจัดการภัยพิบัติ

2.2.2.2 เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (พ.ศ. 2566-2570)

บทบาทของภาค ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นฐานการผลิตการเกษตรทั้งข้าว อ้อย โรงงาน มันสำปะหลัง และเป็นแหล่งผลิตข้าวหอมมะลิที่ดีที่สุดของประเทศ รวมทั้งมีทำเลที่ตั้งที่มีศักยภาพเหมาะสมกับการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักทั้งในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน มีทรัพยากรท่องเที่ยวที่หลากหลาย และมีสถาบันการศึกษาและสถาบันวิจัยที่มีความสามารถเฉพาะทางที่โดดเด่น แต่มีปัญหาพื้นฐานคือ คนมีปัญหาทั้งในด้านความยากจนและคุณภาพชีวิต ประสบอุทกภัยและภัยแล้งซ้ำซาก และดินคุณภาพต่ำ ดังนั้น การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคตะวันออกเฉียงเหนือจำเป็นจะต้องแก้ไขปัญหาพื้นฐานโดยใช้ความรู้ เทคโนโลยี นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์รวมทั้งการใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในการเสริมสร้างความเข้มแข็งเศรษฐกิจภายในภาคให้มีการเจริญเติบโตได้อย่างเต็มศักยภาพ

ทิศทางการพัฒนาภาค การพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือกำหนดทิศทางการพัฒนาตามแนวคิดการเป็นฐานการผลิตของประเทศที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นประตูเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสร้างโอกาสในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน โดยกำหนด

ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeast Direction) ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนา 3G ได้แก่ (1) การเป็นฐานการผลิตของประเทศที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green) เน้นส่งเสริมเกษตรปลอดภัย เกษตรอินทรีย์ ขับเคลื่อนการพัฒนาด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG และการบริหารจัดการน้ำอย่างยั่งยืน (2) การเป็นประตูเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (Gate) ใช้โอกาสจากการเชื่อมโยงเศรษฐกิจชายแดน ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ พัฒนาการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ และ (3) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชน (Growth)



ที่มา : สศช. (2565)

รูปที่ 2.2.2-2 ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (พ.ศ. 2566-2570)

เป้าหมายการพัฒนาภาค พัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือให้เป็น “ศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง” โดยมีตัวชี้วัดประกอบด้วย อัตราการขยายตัวผลิตภัณฑ์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพิ่มขึ้น และสัมประสิทธิ์ความไม่เสมอภาค (Gini Coefficient) ในการกระจายรายได้ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

แนวทางการพัฒนา เพื่อพัฒนาไปสู่การเป็น “ศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง” โดยใช้ความรู้ เทคโนโลยี นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจภายในภาคให้มีการเจริญเติบโตได้อย่างเต็มศักยภาพ และการแสวงหาโอกาสการนำความรู้ ทุน เทคโนโลยีและนวัตกรรมมาช่วยขับเคลื่อน การพัฒนา โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- **พัฒนาภาคเกษตรด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่มุ่งสู่ฐานเศรษฐกิจชีวภาพที่มีมูลค่าสูง**
  - พัฒนาข้าวหอมมะลิ ทุ่งกุลาร้องไห้ ทุ่งสัมฤทธิ์ รวมทั้งพื้นที่ที่มีศักยภาพอื่น ๆ ให้ได้มาตรฐานเกษตรปลอดภัยและอินทรีย์ โดยพัฒนากระบวนการผลิต แปรรูป และจำหน่ายข้าวหอมมะลิอินทรีย์ทั้งระบบ
  - ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนสู่การปลูกพืชที่มีมูลค่าสูงในพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยจัดทำระบบข้อมูลและส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาการแปรรูปให้มีปริมาณมากพอและมีคุณภาพตามระบบมาตรฐานการเกษตรและตามความต้องการของตลาดทั้งในและต่างประเทศ

- ส่งเสริมการเลี้ยงโคเนื้อคุณภาพสูงให้ได้มาตรฐานเพื่อการส่งออกในจังหวัดที่มีศักยภาพ ส่งเสริมการปลูกแปลงหญ้าและปรับปรุงคุณภาพอาหารสัตว์ พัฒนาเทคโนโลยีการเลี้ยงและทักษะเกษตรกร รวมทั้ง การจัดระบบมาตรฐานโรงฆ่าสัตว์ให้ได้มาตรฐานเพื่อการส่งออก และเพิ่มช่องทางการจำหน่ายและขยายตลาดไปสู่อาเซียน
- พัฒนาสินค้าเกษตรโดยยึดหลักการขับเคลื่อนโมเดลเศรษฐกิจ BCG (เศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว หรือ Bio Circular Green Economy) รวมถึงส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมโยงและถ่ายทอดเทคโนโลยีและนวัตกรรมสมัยใหม่
- พัฒนาเกษตรกรรุ่นใหม่ให้เป็นเกษตรกรอัจฉริยะในยุคดิจิทัลเพื่อปรับเปลี่ยนสู่การผลิตเกษตรสมัยใหม่

- **บริหารจัดการน้ำให้เพียงพอเพื่อรองรับการพัฒนาเมืองและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ**

- จัดหาแหล่งน้ำและขยายพื้นที่ชลประทานในพื้นที่ที่มีศักยภาพอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการเติบโตของเมืองและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ พร้อมกับนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการน้ำให้มีประสิทธิภาพ และพัฒนาระบบส่งและกระจายน้ำ ให้มีประสิทธิภาพและทั่วถึง
- บริหารจัดการน้ำแบบบูรณาการเชิงลุ่มน้ำทั้งระบบเพื่อแก้ไขปัญหาอุทกภัยและภัยแล้ง โดยดำเนินการในระดับลุ่มน้ำให้มีความสมดุลระหว่างการใช้น้ำทุกกิจกรรมกับปริมาณน้ำต้นทุน รวมทั้งพัฒนาแหล่งน้ำเดิมและแหล่งน้ำธรรมชาติที่เสื่อมโทรมหรือตื้นเขิน เพื่อเพิ่มปริมาณการเก็บกักน้ำ บูรณาการการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ
- การจัดการคุณภาพน้ำในลำน้ำสาธารณะให้สามารถใช้ประโยชน์ในการผลิตและการพัฒนาเมือง โดยส่งเสริมให้มีระบบบำบัดน้ำเสียรวมชุมชนในพื้นที่เมืองตามแนวลำน้ำสาธารณะ

- **พัฒนาผลิตภัณฑ์พื้นถิ่นไปสู่มาตรฐานสากลเพื่อสร้างเศรษฐกิจในชุมชน**

- ยกระดับมาตรฐานสินค้ากลุ่มอาหารท้องถิ่นให้ได้มาตรฐาน เพื่อสร้างรายได้ให้กับชุมชนในพื้นที่ที่มีศักยภาพ
- ยกระดับมาตรฐานสินค้ากลุ่มผ้าไหม ผ้าฝ้าย ผ้าย้อมครามไปสู่การเป็นศูนย์กลางแฟชั่นในระดับภูมิภาค โดยพัฒนาและยกระดับผลิตภัณฑ์ตลอดห่วงโซ่การผลิต สร้างคุณค่าของผ้าทออีสานด้วยเรื่องราวที่เชื่อมโยงกับอัตลักษณ์ ภูมิปัญญาและวัฒนธรรมการดำรงชีวิตแบบพื้นถิ่น สนับสนุนการวิจัย พัฒนาเทคโนโลยีสะอาดและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้า

- **พัฒนาเมือง เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและเมืองชายแดน รวมทั้งพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC-Bioeconomy) ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจหลักของภาค**

- พัฒนาเมืองขอนแก่นและเมืองนครราชสีมาให้เป็นเมืองอัจฉริยะที่มีความน่าอยู่ โดยพัฒนาให้เป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและศูนย์กลางบริการทางการแพทย์และสุขภาพ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจในยุคดิจิทัลให้มีความสามารถในการแข่งขันในระดับนานาชาติ พัฒนาเมืองในจังหวัดมุกดาหาร หนองคาย อุดรธานี อุบลราชธานี บุรีรัมย์ ร้อยเอ็ด สกลนคร และนครพนม ให้เป็นเมืองน่าอยู่ที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ สังคมและการบริการให้กับพื้นที่โดยรอบ โดยเน้นการพัฒนาการค้าและกิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ การเกษตรมูลค่าสูง ต่อยอดจากฐานเศรษฐกิจและศิลปวัฒนธรรมที่มีในพื้นที่
- ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและผลักดันการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อเชื่อมโยงชายแดน โดยเร่งก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) และแห่งที่ 6 (อุบลราชธานี-สาละวัน) พัฒนาเส้นทางใหม่เชื่อมโยงบึงกาฬ - อุดรธานีทางหลวงหมายเลข 212 หนองคาย - อุบลราชธานี ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง ตาก-นครพนม กาญจนบุรี-อุบลราชธานี หนองคาย -

แหลมฉบัง บึงกาฬ - สุรินทร์รถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ช่วงชุมทางถนนจิระ – อุบลราชธานี ทางรถไฟสายใหม่ ช่วงบ้านไผ่ – มุกดาหาร - นครพนม ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ ช่วงศรีสะเกษ – ยโสธร - ร้อยเอ็ด ช่วงอุบลราชธานี - ช่องเม็ก รถไฟความเร็วสูง และระบบขนส่งรางเบาเมืองขอนแก่นและเมืองนครราชสีมา รวมทั้งพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งขนาดใหญ่ เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระหว่างไทย สปป.ลาว เวียดนาม กัมพูชา เมียนมา และจีน ให้มีความสะดวก ประหยัดเวลา และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

- ส่งเสริมพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมุกดาหาร นครพนม และหนองคาย รวมทั้งเมืองชายแดนให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

- ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC-Bioeconomy) ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี และหนองคาย ให้เกิดความเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ รวมทั้งพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) ที่พาดผ่านจุดตัดกับแนวระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (NeEC-Bioeconomy) ซึ่งเป็นผลดีในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมร่วมกันในทั้งสองแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ โดยส่งเสริมภาคเอกชน วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) และวิสาหกิจชุมชนเข้ากับห่วงโซ่คุณค่าและห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมเป้าหมายที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ ตั้งแต่ต้นทาง กลางทาง และปลายทาง

- เร่งรัดพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัลให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ พร้อมทั้งสนับสนุนการใช้ประโยชน์เทคโนโลยีดิจิทัลในการผลิตและการทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ทั้งในภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม ภาคบริการ และการบริการสาธารณะด้านสังคม

- **พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวหลักและแหล่งท่องเที่ยวชุมชนให้ได้มาตรฐานเพื่อสร้างรายได้ให้กับชุมชน**

- พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ธรรมะและศรัทธาความเชื่อการท่องเที่ยวเชิงอาหาร (Gastronomy Tourism) และการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ (Creative Tourism) โดยใช้จุดเด่นหรืออัตลักษณ์ทางวัฒนธรรมเป็นจุดขาย และส่งเสริมชุมชนในการจัดกิจกรรมเชิงสร้างสรรค์ที่มีความหลากหลาย

- พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวอารยธรรมอีสานใต้ในพื้นที่จังหวัดนครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี โดยบูรณาการกิจกรรมแผนท่องเที่ยวในแต่ละจังหวัดให้เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในเขตอารยธรรมอีสานใต้ และเชื่อมโยงสู่ สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนาม เพื่อเพิ่มระยะเวลาพำนักและค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อหัวของกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพ พัฒนาสินค้าและบริการที่มีจุดเด่นหรืออัตลักษณ์ที่สร้างจากทุนทางวัฒนธรรม พัฒนาบุคลากรและผู้ประกอบการการท่องเที่ยววิถีใหม่

- พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวริมแม่น้ำโขงเชื่อมโยงกับอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงในพื้นที่จังหวัดเลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ อุบลราชธานี และสกลนคร และพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน

- พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวยุคก่อนประวัติศาสตร์และอุทยานธรณี (Geopark) ในจังหวัดขอนแก่น กาฬสินธุ์ อุดรธานี หนองบัวลำภู ชัยภูมิ และนครราชสีมา โดยพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว พิพิธภัณฑ์ และอุทยานธรณี (Geopark) ให้เป็นแหล่งเรียนรู้เชิงสร้างสรรค์และมีชีวิต ออกแบบการจัดแสดง จัดนิทรรศการมัลติมีเดีย หรือกิจกรรมต่าง ๆ ให้ผู้ชมมีส่วนร่วม มีความสนุกรื่นรมย์เสมอ (Play and Learn) ทั้งภาษาไทยและต่างประเทศเพื่อขยายฐานนักท่องเที่ยวที่สนใจ

- พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาในพื้นที่จังหวัดบุรีรัมย์ ศรีสะเกษ และนครราชสีมา โดยส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมกีฬาให้ครอบคลุมทุกมิติ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทั้งจากการกีฬาและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
- พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Wellness Tourism) ของชุมชนท้องถิ่น ในพื้นที่ที่มีศักยภาพทางด้านสาธารณสุขและบริการสุขภาพ
- พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน ดูแลความปลอดภัยให้นักท่องเที่ยว ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยว รวมทั้งการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ให้เป็นลักษณะเส้นทางท่องเที่ยว (Tourism Routes) ที่สำคัญของพื้นที่และกระจายเส้นทางท่องเที่ยวให้หลากหลายโดยให้มีการเชื่อมโยงในลักษณะเครือข่ายเพื่อกระจายนักท่องเที่ยวจากเมืองหลักไปสู่เมืองรอง ชุมชนและท้องถิ่น โดยให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนา

- **ยกระดับคุณภาพชีวิตของคนทุกช่วงวัยให้ได้มาตรฐานและแก้ปัญหาความยากจนให้กับผู้มีรายได้น้อยเพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม**

- พัฒนาอาชีพและรายได้ของผู้มีรายได้น้อยในพื้นที่ที่มีสัดส่วนคนจนสูง เมื่อวัดด้านรายจ่ายเพื่อการอุปโภคบริโภค
- พัฒนาระบบการป้องกันและควบคุมโรคเฉพาะถิ่น แก้ปัญหาโรคพยาธิใบไม้ตับในพื้นที่เสี่ยง
- พัฒนาคุณภาพชีวิตคนทุกช่วงวัย

2.2.2.3 เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาคกลาง (พ.ศ. 2566-2570)

บทบาทของภาค ภาคกลางมีบทบาทสำคัญในการเป็นฐานการผลิตสินค้าเกษตรและเกษตร แปรรูปมูลค่าสูง รวมถึงสินค้าอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกที่เป็นศักยภาพของภาค อาทิ อุตสาหกรรมอาหาร เครื่องดื่ม สิ่งทอ เภสัชภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ยาง พลาสติก ผลิตภัณฑ์จากแร่อโลหะ และอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้ ภาคกลางยังเป็นประตูการค้า การลงทุนและการขนส่งของประเทศ จากความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานและศักยภาพด้านการค้าชายแดน อีกทั้งยังมีศูนย์การแพทย์ชั้นนำและสถาบันการแพทย์เฉพาะทางที่มีชื่อเสียงทั้งของภาครัฐและเอกชน ที่มีศักยภาพและขีดความสามารถในการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์การดูแลและรักษาสุขภาพที่ได้มาตรฐานในระดับสากลเป็นจำนวนมาก

ทิศทางการพัฒนาภาค ภาคกลางเป็นพื้นที่โครงข่ายที่เชื่อมโยงกับกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศ ส่งผลให้อิทธิพลของความเป็นเมืองและกิจกรรมความเจริญทางเศรษฐกิจจากกรุงเทพฯ แผ่กระจายไปยังพื้นที่ปริมลฑลและพื้นที่บริเวณใกล้เคียง จึงเป็นฐานเศรษฐกิจหลักด่านแรกที่รองรับและกระจายความเจริญเติบโตของประเทศออกจากเมืองหลวงที่เป็นทั้งศูนย์กลางการบริหารราชการแผ่นดิน และศูนย์กลางการค้า การเงิน และการลงทุนของประเทศ



ที่มา : สศช. (2565)

รูปที่ 2.2.2-3 ทิศทางการพัฒนาภาคกลาง (พ.ศ. 2566-2570)

เป้าหมายการพัฒนาภาค มุ่งสู่การเป็น "**ฐานการผลิตสินค้าและบริการมูลค่าสูง**" ที่เติบโตอย่างยั่งยืนบนศักยภาพของพื้นที่

แนวทางการพัฒนา เพื่อพัฒนาไปสู่การเป็น "ฐานการผลิตสินค้าและบริการมูลค่าสูง" โดยใช้ความรู้ เทคโนโลยี นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์ในการเสริมสร้างความเข้มแข็งของเศรษฐกิจภายในภาคให้มีการเจริญเติบโตได้อย่างเต็มศักยภาพ และการแสวงหาโอกาสการนำความรู้ ทุน เทคโนโลยีและนวัตกรรมมาช่วยขับเคลื่อนการพัฒนา โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- **ยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูปที่มีมูลค่าเพิ่มสูงได้มาตรฐานระดับสากล**

- ส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี นวัตกรรมและคลังข้อมูลการเกษตรในการวางแผน พัฒนาผลผลิตและประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่และความต้องการของตลาดที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาด
- ใช้ประโยชน์จากผลงานวิจัยจากหน่วยงานวิจัย มหาวิทยาลัยและสถาบันอาชีวศึกษา ภาคเอกชน และภาคีต่าง ๆ
- ส่งเสริมการบริโภคสินค้าเกษตรและสินค้าเกษตรแปรรูปที่ได้คุณภาพ ด้วยการรณรงค์และส่งเสริมให้ผู้บริโภคมีความตระหนัก เลือกใช้และบริโภคสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปที่ปลอดภัย มีคุณภาพสูงและได้มาตรฐาน
- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการสินค้าเกษตรตลอดห่วงโซ่คุณค่าด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล โดยการสร้างปัจจัยแวดล้อมที่จะเอื้อและจูงใจให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนพัฒนาตลาดกลาง ภูมิภาค/ตลาดในชุมชน รวมถึงการพัฒนาช่องทางตลาดออนไลน์สินค้าเกษตร และพัฒนาตลาดค้าส่งค้า

ปลีกสินค้าเกษตรที่สำคัญในพื้นที่เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าเกษตรของประเทศและรองรับการเติบโตของธุรกิจ e-Commerce

- บริหารจัดการพื้นที่เสี่ยงภัยแล้ง นำท่วมซ้ำซากทางการเกษตร เพื่อลดความเสี่ยงจากการสูญเสียผลผลิตทางการเกษตร โดยพัฒนาแพลตฟอร์มและแอพพลิเคชั่นสำหรับการเข้าถึงคลังข้อมูลต่าง ๆ

- **ส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวสำคัญและแหล่งท่องเที่ยวชุมชนให้เป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวคุณภาพ**
  - ส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมการท่องเที่ยวคุณภาพที่เป็นศักยภาพของพื้นที่
  - ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม
  - บริหารจัดการการท่องเที่ยวโดยคำนึงถึงขีดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว (Carrying Capacity)
  - ยกระดับความสามารถของผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยว และสถานประกอบการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน
  - ส่งเสริมบทบาทของชุมชนในการจัดการการท่องเที่ยวสีเขียว
- **พัฒนาระบบบริการส่งเสริมสุขภาพและการให้บริการทางการแพทย์ที่มีศักยภาพในการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจให้ได้มาตรฐานในระดับสากล**
  - ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมทางการแพทย์ และยกระดับการให้บริการทางการแพทย์แบบครบวงจร
  - ส่งเสริมศักยภาพและความเป็นเลิศทางการรักษาของสถานพยาบาล
  - ส่งเสริมบริการสุขภาพบนฐานภูมิปัญญาและเอกลักษณ์ของพื้นที่
  - พัฒนาผลิตภัณฑ์สุขภาพให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากลและเป็นที่ต้องการในตลาด
  - ส่งเสริมให้สถาบันการศึกษามีส่วนร่วมในการพัฒนาการวิจัยและพัฒนาบุคลากร
- **พัฒนาเมือง เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและเมืองชายแดน รวมทั้งพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง – ตะวันตกให้เป็นศูนย์กลางการกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจของภาคกลาง**
  - เร่งดำเนินการวางแผนพัฒนารูปแบบและบริหารจัดการพื้นที่เมืองเพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคต โดยคำนึงถึงหลักอารยสถาปัตย์ (Universal Design) เพื่อให้คนทุกกลุ่มและทุกช่วงวัยสามารถใช้ชีวิตและดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจและมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมร่วมกันในพื้นที่เมืองได้อย่างสอดคล้องลงตัว
  - เร่งดำเนินการวางแผนพัฒนารูปแบบและบริหารจัดการพื้นที่เมืองเพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคต โดยคำนึงถึงหลักอารยสถาปัตย์ (Universal Design) เพื่อให้คนทุกกลุ่มและทุกช่วงวัยสามารถใช้ชีวิตและดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจและมีปฏิสัมพันธ์ทางสังคมร่วมกันในพื้นที่เมืองได้อย่างสอดคล้องลงตัว
  - ดำเนินการพัฒนาตามแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง - ตะวันตก (CWEC) ในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี สุพรรณบุรี พระนครศรีอยุธยา และนครปฐม รวมทั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี

- **พัฒนาและยกระดับความสามารถในการแข่งขันของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตของภาคกลาง**

- เตรียมความพร้อมให้ผู้ประกอบการรายย่อยในอุตสาหกรรมยานยนต์สันดาปภายในให้สามารถปรับตัวสู่การเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมยานยนต์อนาคตในประเทศที่เชื่อมโยงกับห่วงโซ่การผลิตระดับโลก

- ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายและพันธมิตรธุรกิจ ระหว่างผู้ประกอบการรายใหญ่ที่มีศักยภาพในอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตของภาคกลาง กับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในห่วงโซ่มูลค่าทางการค้า

- สนับสนุนให้ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ที่มีศักยภาพของพื้นที่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากแหล่งทุน เทคโนโลยี และนวัตกรรม

- ส่งเสริมและพัฒนาการสร้างธุรกิจสตาร์ทอัพให้เกิดขึ้นในพื้นที่

- **ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม**

- บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมที่มีศักยภาพโดยท้องถิ่นและชุมชน

- บริหารจัดการน้ำในเขตลุ่มน้ำที่สำคัญของภาคกลาง

- ปรับแนวทางการผลิตและบริโภคสู่ความยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- บริหารจัดการการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ และจัดการของเหลือจากการผลิตและการบริโภคในพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2.2.4 เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาคตะวันออก (พ.ศ. 2566-2570)

บทบาทของภาค ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่ผ่านมา ภาคตะวันออกมีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศมาอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเป็นที่ตั้งของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งเป็นฐานอุตสาหกรรมเป้าหมายที่สำคัญของประเทศ มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพทั้งทางถนน ทางราง ทางอากาศ และทางทะเล และเป็นแหล่งการค้าชายแดนกับราชอาณาจักรกัมพูชาที่สามารถเชื่อมโยงการค้ากับประเทศในภูมิภาคอาเซียน และเอเชียแปซิฟิกได้อย่างสะดวก

ทิศทางการพัฒนาภาค การพัฒนาภาคตะวันออกในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 มุ่งเน้นการพัฒนาที่สอดคล้องกับศักยภาพและบริบทของภาคให้เป็น “ฐานเศรษฐกิจสีเขียวชั้นนำของอาเซียนควบคู่กับคุณภาพการดำรงชีวิตของประชาชนที่ดี” โดยกำหนดทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออก (Eastern Direction) ที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน และการฟื้นฟูอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ใน 6 ประเด็นการพัฒนาที่ต้องบรรลุ (SHAREs) ได้แก่ (1) การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายในพื้นที่ภาคตะวันออก (S-curve & New S-curve Hub: S) (2) การพัฒนาพื้นที่ให้มีความทันสมัย น่าอยู่ สอดรับกับความต้องการของคนทุกกลุ่ม (High Standard Living Cities: H) (3) การส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและชุมชน (Agro and Community based Tourism: A) (4) การฟื้นฟูอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด้วยการมีส่วนร่วมของประชาชนและเตรียมความพร้อมรับมือกับภัยพิบัติทางธรรมชาติและผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ (Resilience of Nature: R) (5) การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและเมืองชายแดน เชื่อมโยงเศรษฐกิจและการค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศในอาเซียน (Economic

Linkage: E) และ(6) การผลิตผลไม้คุณภาพสูงมุ่งสู่การเป็น “มหานครผลไม้เมืองร้อนแห่งเอเชีย” และการผลิตอาหารและผลิตภัณฑ์สมุนไพรปลอดภัยที่มีมูลค่าเพิ่มสูง (Safe Fruit, Food and Herb Cities: S)



ที่มา : สศช. (2565)

รูปที่ 2.2.2-4 ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออก (พ.ศ. 2566-2570)

เป้าหมายการพัฒนาภาค ภาคตะวันออกมีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งพัฒนาเศรษฐกิจให้เกิดการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและยั่งยืน และเกิดการกระจายรายได้อย่างทั่วถึงทุกพื้นที่ ควบคู่กับคุณภาพชีวิตของประชาชนที่ดี

แนวทางการพัฒนา เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาภาคตะวันออกให้สอดคล้องและเชื่อมโยงกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ที่มุ่งเน้นการยกระดับเศรษฐกิจทั้งภาคการผลิตและบริการให้มีมูลค่าสูง เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เกิดการกระจายรายได้อย่างทั่วถึงและเป็นธรรม การเสริมสร้างความเข้มแข็งของครอบครัว เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม และการรักษาฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มีความอุดมสมบูรณ์และมีคุณภาพที่ดี พร้อมทั้งเป็นมรดกตกทอดส่งต่อสู่คนรุ่นหลัง โดยมีเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาคตะวันออก ดังนี้

- **พัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายให้เป็นกำลังหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจสีเขียวของภาคตะวันออก**

  - พัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ในพื้นที่จังหวัดชลบุรี ฉะเชิงเทรา และระยอง ให้เป็นไปตามแผนและเป้าหมายที่กำหนดไว้ ทั้งการเสริมสร้างศักยภาพของอุตสาหกรรมเป้าหมายและพัฒนาศักยภาพของวิสาหกิจเริ่มต้น (Startup) และวิสาหกิจ SMEs ตลอดห่วงโซ่อุปทาน ให้สามารถปรับตัวเข้าสู่เวทีการแข่งขันรูปแบบใหม่
  - ส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ที่มีศักยภาพ

- ส่งเสริมอุตสาหกรรมอัญมณีให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม และก้าวสู่การเป็นเมืองอัญมณีแห่งอาเซียน รวมทั้งสามารถเชื่อมโยงสู่การท่องเที่ยวมูลค่าสูง
- พัฒนาผลิตภาพแรงงานของอุตสาหกรรมหลัก โดยการสร้างเครือข่ายระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งผู้ประกอบการ สถาบันการศึกษา ศูนย์ฝึกอบรมของทั้งภาครัฐและเอกชน
- ส่งเสริมการรับรองมาตรฐานสากลของผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

- **พัฒนาการเกษตรคุณภาพให้เชื่อมโยงสู่การผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตรปลอดภัย สู่ห่วงโซ่การผลิตในระดับประเทศ และการให้บริการส่งเสริมสุขภาพ**

- เสริมสร้างผลิตภาพการผลิตผลไม้ของภาคตะวันออกให้มีประสิทธิภาพ ได้มาตรฐานสากล เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับความต้องการของตลาด
- พัฒนาประสิทธิภาพการเพาะเลี้ยงและแปรรูปสัตว์น้ำเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคตะวันออก
- ยกระดับพืชสมุนไพรให้เป็นธุรกิจสมุนไพรสู่ตลาดสากล
- สนับสนุนการใช้พลังงานทดแทนจากพืชพลังงาน เพื่อช่วยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกทั้งในระดับภาคและประเทศ
- เสริมสร้างศักยภาพการผลิตและพัฒนาคุณภาพมาตรฐานสินค้าปศุสัตว์สำคัญของภาคตะวันออก ให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภคทั้งในและต่างประเทศ
- สนับสนุนการรวมกลุ่มของเกษตรกรเพื่อเข้าถึงเทคโนโลยีและเพิ่มขีดความสามารถด้านการตลาด

- **ยกระดับการท่องเที่ยวของภาคตะวันออกสู่การเป็นจุดหมายการท่องเที่ยวของโลกที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน**

- พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวหลักของภาคตะวันออกให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ
- ส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนของภาคตะวันออกให้เป็นการท่องเที่ยวทางเลือกที่มีคุณภาพ มีความคิดสร้างสรรค์ มีอัตลักษณ์ และมีความยั่งยืน
- ยกระดับผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นเชื่อมโยงการท่องเที่ยวมูลค่าสูง แสดงถึงอัตลักษณ์ของพื้นที่ และสอดคล้องกับความต้องการของนักท่องเที่ยว โดยการพัฒนาผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นให้มีความทันสมัยและเกิดการเพิ่มมูลค่า

- **พัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้วและตราด รวมทั้งพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนที่มีศักยภาพให้เป็นประตูเชื่อมโยงการค้า การลงทุนที่ทันสมัยกับประเทศเพื่อนบ้าน**

- วางผังการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ให้มีความพร้อมสามารถรองรับ และเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ บนหลักของการมีส่วนร่วมจากภาคีการพัฒนาในพื้นที่ และท้องถิ่นทุกระดับ
- สร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมถึงระบบโลจิสติกส์ บริเวณโดยรอบเขตเศรษฐกิจพิเศษ และด่านพรมแดน ให้เพียงพอและได้มาตรฐานระหว่างประเทศ มีความสะดวกต่อการดำเนินกิจกรรมทางการค้าและการผ่านแดน รวมทั้งการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการ และบุคลากรในพื้นที่ให้มีขีดความสามารถในการปรับตัวได้เท่าทันกับเทคโนโลยีเพื่อประยุกต์ใช้ในการประกอบธุรกิจ และการให้บริการด้านโลจิสติกส์ ได้อย่างมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น
- เสริมสร้างสมรรถนะของท้องถิ่นในการบริหารจัดการพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนและจุดผ่านแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนในพื้นที่

- **พัฒนาพื้นที่และเมืองให้เป็นเมืองอัจฉริยะน่าอยู่ เพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชนทุกกลุ่มในพื้นที่**

- พัฒนาเมืองให้เป็นเมืองอัจฉริยะน่าอยู่ เจริญเติบโตได้อย่างเท่าทันต่อการเปลี่ยนแปลงในทุกมิติ
- พัฒนาพื้นที่ชนบทของภาคตะวันออกให้มีขีดความสามารถในการรองรับการขยายตัวของเมืองอย่างเหมาะสม สอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่

- **อนุรักษ์ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการรับมือภัยพิบัติทางธรรมชาติและผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ**

- อนุรักษ์และฟื้นฟูระบบนิเวศป่าไม้ภาคตะวันออก
- ยกระดับการบริหารจัดการน้ำในระดับลุ่มน้ำของภาคตะวันออกอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ และสร้างความมั่นคงด้านน้ำ
- แก้ไขปัญหาขยะและน้ำเสียชุมชน และกากของเสียจากภาคอุตสาหกรรมอย่างมีประสิทธิภาพ บนพื้นฐานความร่วมมือของทุกภาคส่วน
- ยกระดับขีดความสามารถของพื้นที่เสี่ยงภัยในการรับมือกับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

2.2.2.5 เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาคใต้ (พ.ศ. 2566-2570)

บทบาทของภาค ภาคใต้มีบทบาทสำคัญในการสร้างรายได้ให้กับภาคและประเทศจากการท่องเที่ยว ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่มีชื่อเสียง และแหล่งท่องเที่ยวทางบกที่มีศักยภาพสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างกันได้และเป็นแหล่งผลิตพืชเศรษฐกิจสำคัญของภาค โดยเฉพาะยางพาราและปาล์มน้ำมันที่มีการผลิตและการแปรรูปเพื่อการส่งออก ตลอดจนภาคใต้มีความได้เปรียบด้านสภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงการพัฒนากับพื้นที่ภาคอื่น ๆ ของประเทศ รวมทั้งภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออก โดยเฉพาะด่านพรมแดนที่มีมูลค่าการค้าสูงสุดของประเทศ

ทิศทางการพัฒนาภาค โดยกำหนดทิศทางการพัฒนาภาคใต้ (S Direction) ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนา PEARLS โดยการยกระดับการบริการด้านการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ มาตรฐานปลอดภัย และมีมูลค่าสูง (Premium Services & Tourism: P) การอนุรักษ์ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อเป็นฐานการผลิต สำหรับสาขาเศรษฐกิจสำคัญของภาค (Environment & Natural Resources Reservation : E) การส่งเสริม การผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัยและการแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม (Agro-based Industries and Organic Farming : A) การส่งเสริมการใช้งานวิจัย เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการแปรรูปสินค้าเกษตรหลักของภาคเป็นผลิตภัณฑ์มูลค่าสูง (Research, Innovation & Technology : R) การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพื่อเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ที่สามารถเชื่อมโยงการค้าการลงทุนกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจทั้งในและนอกภูมิภาค (Linked Economic Corridor : L) และการเสริมสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี(Social Security Empowerment :S)



ที่มา : สศช. (2565)

รูปที่ 2.2.2-5 ทิศทางการพัฒนาภาคใต้ (พ.ศ. 2566-2570)

เป้าหมายการพัฒนาภาค มุ่งสู่การเป็น "แหล่งท่องเที่ยวและบริการที่มีคุณภาพ แหล่งผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัยและมูลค่าสูง เชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างภูมิภาค"

แนวทางการพัฒนา ประกอบด้วยด้านต่าง ๆ ดังนี้

- **พัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวและบริการ และธุรกิจต่อเนื่องด้านการท่องเที่ยวสู่การท่องเที่ยวและบริการที่มีมาตรฐานและมีมูลค่าสูง**

- พัฒนาแหล่งท่องเที่ยวและระบบบริการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกโดยพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้มีมาตรฐานและสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- ยกระดับมาตรฐานบริการการท่องเที่ยวและธุรกิจบริการต่อเนื่องกับการท่องเที่ยว
- พัฒนาและส่งเสริมให้มีกิจกรรมและรูปแบบการท่องเที่ยวให้มีความหลากหลายและสร้างสรรค์เพื่อเพิ่มมูลค่า
- ประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวและส่งเสริมการตลาดเชิงรุกแบบมุ่งเป้า
- พัฒนาศักยภาพกำลังแรงงานในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับตลาดแรงงาน
- พัฒนาการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพอย่างยั่งยืน ในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงา และจังหวัดอื่น ๆ ที่มีศักยภาพ ให้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพระดับโลกโดยยกระดับการบริการทางการแพทย์ระดับปฐมภูมิให้มีประสิทธิภาพและเข้าถึงได้ทุกระดับ

- **พัฒนาและยกระดับอุตสาหกรรมการแปรรูปสินค้าเกษตรหลักด้วยนวัตกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม**

- พัฒนาประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตรหลักของภาคให้มีคุณภาพ

- ส่งเสริมอุตสาหกรรมโอเลโอเคมีแบบครบวงจร อุตสาหกรรมแปรรูปยางพาราและผลิตภัณฑ์ประมง
- สนับสนุนผู้ประกอบการ SMEsและ Startup ในการประยุกต์ใช้ความคิดสร้างสรรค์เพื่อพัฒนาและผลิตสินค้าที่มีมูลค่าสูง

- **ส่งเสริมการผลิตและการแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตรและปศุสัตว์หลักของภาค**
  - ส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรและปศุสัตว์ที่เป็นอัตลักษณ์ของภาค
  - ส่งเสริมระบบเกษตรแบบผสมผสานเพื่อนำไปสู่การเกษตรแบบยั่งยืน
  - เสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกร สถาบันเกษตรกร ผู้ประกอบการ SMEs และธุรกิจ Startup
  - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนภาคเกษตรให้เพียงพอและมีประสิทธิภาพ
  - ส่งเสริมการตลาดที่ทันสมัยและหลากหลาย
- **อนุรักษ์ ฟื้นฟู และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ เพื่อเป็นฐานการพัฒนาที่ยั่งยืน**
  - ส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการฐานทรัพยากรให้มีความอุดมสมบูรณ์และยั่งยืน
  - ส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานและสนับสนุนการใช้พลังงานทดแทน
  - เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม
  - ส่งเสริมและสนับสนุนการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- **พัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและด่านพรมแดน รวมทั้งพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ให้เป็นประตูการค้าการลงทุนและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ของภาค**
  - กำหนดผังเมืองและผังการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่บริเวณเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนสงขลา ให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสามารถเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ
  - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และระบบโลจิสติกส์บริเวณด่านพรมแดนให้สามารถขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) โดยอำนวยความสะดวกทางการค้าและการผ่านแดนให้มีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานสากล รวมทั้งเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการประกอบธุรกิจและบริการด้านโลจิสติกส์
  - เตรียมความพร้อมกำลังแรงงานที่มีศักยภาพเพื่อรองรับสถานประกอบการในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยพัฒนาหลักสูตรระดับอุดมศึกษาที่สอดคล้องกับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย พัฒนาทักษะฝีมือแรงงานที่เป็นวิชาชีพเฉพาะให้มีความเชี่ยวชาญและผ่านมาตรฐานฝีมือแรงงาน รวมทั้งพัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมให้กับแรงงาน
  - ดำเนินการพัฒนาตามแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) ในพื้นที่จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช รวมทั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในพื้นที่จังหวัดสงขลาให้เป็นไปตามแผนและเป้าหมายที่กำหนด
- **เสริมสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี**
  - พัฒนาสถาบันครอบครัวและชุมชนให้มีความเข้มแข็ง
  - เสริมสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

2.2.2.6 เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาคใต้ชายแดน (พ.ศ. 2566-2570)

บทบาทของภาค ภาคใต้ชายแดนมีบทบาทสำคัญในการเป็นเมืองชายแดนเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว จากความได้เปรียบทางกายภาพที่ตั้งซึ่งเชื่อมโยงกับภาคใต้และประเทศมาเลเซีย โดยมีเมืองเศรษฐกิจชายแดนที่สำคัญ 2 เมืองหลัก คือ เมืองเบตงและเมืองสุไหงโก-ลก และได้กำหนดให้จังหวัดยะลาเป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจของภาค นอกจากนี้ภาคใต้ชายแดนเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรหลัก รวมทั้งมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ที่เป็นฐานการผลิตและแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สวยงาม และอาหารพื้นถิ่นที่เป็นอัตลักษณ์ มีสังคมแบบพหุวัฒนธรรม สามารถนำความโดดเด่นของวิถีความเป็นอยู่มาต่อยอดสู่การท่องเที่ยวเพื่อเพิ่มรายได้ให้กับชุมชน อย่างไรก็ตาม ในพื้นที่ภาคใต้ชายแดนยังมีภาพลักษณ์ ความไม่ปลอดภัยจากสถานการณ์ความไม่สงบ ทำให้ส่งผลต่อความเชื่อมั่นในด้านการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยว ตลอดจนมีประชาชนมีคุณภาพชีวิตต่ำ มีปัญหาความยากจนสูงสุดของประเทศ

ทิศทางการพัฒนาภาค เน้นการพัฒนาเมืองเศรษฐกิจชายแดนเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปมูลค่าสูงเพื่อการส่งออกบนฐานการใช้ทรัพยากรที่สมดุล ควบคู่กับการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีวิถีชีวิตที่ยั่งยืนและสงบสุข ภายใต้สังคมพหุวัฒนธรรม โดยกำหนดทิศทางการพัฒนาภาคใต้ชายแดน (SB Direction) ที่ให้ความสำคัญกับการพัฒนา PEACE ได้แก่ การพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปมูลค่าสูงเพื่อการส่งออก โดยเฉพาะยางพารา และปาล์มน้ำมัน (P: Para Rubber and Palm Oil Product Development) พัฒนาการท่องเที่ยวเมืองชายแดน เชื่อมโยงการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ และแหล่งท่องเที่ยววัฒนธรรมบริเวณพื้นที่ตอนในของภาค (E: Eco - tourism) และใช้ฐานทรัพยากรธรรมชาติที่มีความหลากหลายทางชีวภาพสูงและสังคมพหุวัฒนธรรมในการพัฒนาสินค้าเกษตรอัตลักษณ์ ผลิตภัณฑ์ชุมชนที่เป็นเป็นสินค้ามูลค่าสูง (A: Agricultural Value Addition) พัฒนาเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้สามารถอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุขภายใต้สังคมพหุวัฒนธรรม (C: Culture of Diversity) และพัฒนาเมืองเศรษฐกิจชายแดน เพื่อสนับสนุนการค้าการลงทุนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (E: Economic Linkage)



ที่มา : สศช. (2565)

รูปที่ 2.2.2-6 ทิศทางการพัฒนาภาคใต้ชายแดน (พ.ศ. 2566-2570)

เป้าหมายการพัฒนาภาค พัฒนาภาคใต้ชายแดนให้เป็น “ฐานเศรษฐกิจชายแดนที่มั่นคง บนสังคมพหุวัฒนธรรม”

แนวทางการพัฒนา

- **พัฒนาคุณภาพการผลิตและการแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตรหลักของภาค**
  - พัฒนาศักยภาพการผลิตภาคเกษตรเป็นสินค้ามูลค่าสูง
  - การเพิ่มมูลค่าเป็นผลิตภัณฑ์แปรรูปการเกษตรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
  - ยกระดับคุณภาพสินค้าเกษตรที่เป็นอัตลักษณ์ของภาค
  - ยกระดับอุตสาหกรรมประมงทะเล การเพาะเลี้ยงชายฝั่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อการส่งออก
  - ส่งเสริมการเลี้ยงปศุสัตว์และการแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าเพิ่ม
  - ส่งเสริมเกษตรกรและสถาบันเกษตรให้มีความเข้มแข็ง สามารถพึ่งพาตนเองได้อย่างยั่งยืน
- **พัฒนาเมืองชายแดนให้เป็นเมืองเศรษฐกิจการค้า การท่องเที่ยว สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านและอาเซียนตอนใต้ และพัฒนาเมืองยะลาเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภาคใต้ชายแดน**
  - พัฒนาด่านชายแดนไทย - มาเลเซีย ทั้ง 4 ด่าน (ด่านชายแดนเบตง ด่านชายแดนสุไหง-โกลก ด่านชายแดนตากใบ และด่านชายแดนบูเก๊ะตา) ให้ได้มาตรฐานสากลและเหมาะสมต่อการเป็นประตูเศรษฐกิจของประเทศ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณด่านชายแดน พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดน พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดน และเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจและมีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ เชื่อมโยงการคมนาคมและโลจิสติกส์ทั้งภายในภาคกับภาคใต้และประเทศเพื่อนบ้านเชื่อมโยงไปยังประเทศในแถบอาเซียนตอนใต้
  - พัฒนาเมืองยะลาเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของภาค โดยจัดท้าแผนแม่บทเชิงพื้นที่ของภาคผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมจากทุกภาคี และขับเคลื่อนการพัฒนาตามแผนแม่บทให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม อาทิ ยกระดับระบบโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมและได้มาตรฐาน พัฒนาเมืองยะลาเป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) เพื่อรองรับการเติบโตของเมืองในอนาคต
  - พัฒนาเมืองชายแดนเบตง ให้เป็นเมืองน่าอยู่พึ่งพาตนเองได้อย่างยั่งยืน บนฐานทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลาย โดยใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เต็มศักยภาพ เพื่อต่อยอดเศรษฐกิจหลัก (การท่องเที่ยว และเกษตรกรรม) และพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ให้เชื่อมโยงกับพื้นที่โดยรอบ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวและขยายการเติบโตของเมืองได้อย่างยั่งยืน
  - พัฒนาการท่องเที่ยวชายแดน แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ และแหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรมและเมืองเก่า โดยพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ระบบบริการพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอ และได้มาตรฐานความปลอดภัย ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางธรรมชาติทั้งทางบกและทางทะเล
- **ยกระดับรายได้ การศึกษา สมรรถนะแรงงาน และสาธารณสุข เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีและสันติสุข**
  - ยกระดับรายได้ครัวเรือนและพัฒนาผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ให้สามารถดำเนินการอย่างครบวงจร ทั้งด้านการผลิต การแปรรูป และการตลาด เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนให้มีความเข้มแข็งสามารถพึ่งพาตนเอง

- ยกระดับทักษะฝีมือแรงงานทั้งในและนอกระบบการศึกษา
- ยกระดับคุณภาพการศึกษาให้เทียบเท่ากับเกณฑ์มาตรฐานของประเทศ
- ส่งเสริมการพัฒนาสุขภาวะของประชาชนทุกช่วงวัย
- สร้างความเข้มแข็งในการด ารงชีวิตให้มีความมั่นคงบนสังคมพหุวัฒนธรรม

- **อนุรักษ์ฟื้นฟูและบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นฐานการผลิตของภาค**

- เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการทรัพยากรธรรมชาติให้มีความอุดมสมบูรณ์
- พัฒนาระบบบริหารจัดการน้ำ เพื่อป้องกันปัญหาอุทกภัยในพื้นที่เศรษฐกิจ
- ป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง

2.2.3 กฎหมายและระเบียบสำคัญที่เกี่ยวข้องในการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน

ในส่วนนี้เป็นการทบทวนกรอบกฎระเบียบที่สำคัญของไทยที่เกี่ยวกับการค้าและการขนส่งข้ามแดน ซึ่งอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงแรงงาน

2.2.3.1 กรอบกฎระเบียบที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงการคลัง

กฎระเบียบสำคัญที่เกี่ยวกับการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงการคลัง ได้แก่

พระราชบัญญัติศุลกากรพระพุทธศักราช 2560 กำหนดหลักการสำคัญต่าง ๆ ได้แก่ การจัดเก็บอากร การประเมินอากร การคืนอากร การวินิจฉัยอากรและการอุทธรณ์การประเมินอากร การเข้าและการส่งออกของทางทะเล การนำเข้าและการส่งออกของทางบก การนำเข้าและการส่งออกของทางอากาศ การผ่านแดน การถ่ายลำ การค้าชายฝั่ง การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน เขตปลอดอากร ท่าเรือรับอนุญาต การกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกันเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนพรม (Common Control Area) การกำหนดพื้นที่พัฒนาร่วมตามกฎหมายว่าด้วยองค์กรร่วมไทย - มาเลเซีย (Joint Development Area)

ในส่วนที่เกี่ยวกับการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน กฎหมายศุลกากรให้อำนาจกระทรวงการคลังกำหนดด่านพรมแดน ด่านศุลกากร เขตศุลกากรชายแดนในพื้นที่ต่าง ๆ ที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อปฏิบัติการตรวจปล่อยสินค้า โดยด่านศุลกากรและด่านพรมแดนสำคัญที่ใช้ดำเนินกิจกรรมการค้าข้ามแดนทางบกกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนี้

ภาคเหนือ

- จังหวัดเชียงราย (ด่านศุลกากรเชียงแสนดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ด่านพรมแดนท่าเรือห้าเชียง 1 และ 2 และท่าพรมแดนท่าเรือเวียงเชียงแสน ด่านศุลกากรเชียงของดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 4 ด่านพรมแดนท่าเรือเชียงของ ด่านพรมแดนท่าเรือบั๊ค ด่านพรมแดนท่าเรือผาถ่าน ด่านพรมแดนบ้านฮวก - พะเยา ด่านศุลกากรแม่สายดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนแม่สายแห่งที่ 1 และ 2)
- จังหวัดเชียงใหม่ (ด่านศุลกากรเชียงดาวดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนรินหลวง)
- จังหวัดน่าน (ด่านศุลกากรทุ่งช้างดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนห้วยโก๋น ด่านพรมแดนภูดู่ - อุตรดิตถ์)
- จังหวัดแม่ฮ่องสอน (ด่านศุลกากรแม่สะเรียงดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนบ้านเสาหิน ด่านพรมแดนบ้านน้ำเพียงดิน และด่านพรมแดนบ้านห้วยผึ้ง)

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

- จังหวัดหนองคาย (ด่านศุลกากรหนองคายดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนหนองคายเชิงสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 2 ด่านพรมแดนรถไฟหนองคาย และด่านพรมแดนท่าเรือหนองคาย)
- จังหวัดนครพนม (ด่านศุลกากรนครพนมดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนนครพนมเชิงสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 3 ด่านพรมแดนท่าเทียบเรือสินค้านครพนมและด่านพรมแดนบ้านเวินพระบาท)
- จังหวัดมุกดาหาร (ด่านศุลกากรมุกดาหารดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนมุกดาหารบริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 2 และด่านพรมแดนท่าเทียบเรือท่าข้ามเทศบาลเมืองมุกดาหาร)
- จังหวัดอุบลราชธานี (ด่านศุลกากรช่องเม็กดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนช่องเม็ก ด่านศุลกากรเขมราฐดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนท่าเรือเขมราฐและด่านพรมแดนท่าเรือบ้านปากแซง)
- จังหวัดบึงกาฬ (ด่านศุลกากรบึงกาฬดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนท่าเทียบแพขนานยนต์บึงกาฬ)
- จังหวัดเลย (ด่านศุลกากรเชียงคานดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนเชียงคาน ด่านพรมแดนบ้านคกไผ่ ด่านศุลกากรท่าลี่ดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนบ้านนากระเซ็ง)
- จังหวัดศรีสะเกษ (ด่านศุลกากรชองสะงำดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนช่องสะงำ)
- จังหวัดสุรินทร์ (ด่านศุลกากรช่องจอมดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนช่องจอม)

ภาคตะวันออก

- จังหวัดสระแก้ว (ด่านศุลกากรอรัญประเทศดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนบ้านคลองลึกและด่านพรมแดนบ้านเขาดิน)
- จังหวัดจันทบุรี (ด่านศุลกากรจันทบุรีดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนบ้านผักกาดและด่านพรมแดนบ้านแหลม)
- จังหวัดตราด (ด่านศุลกากรคลองใหญ่ดูแลพื้นที่ด่านพรมบ้านหาดเล็ก)

ภาคตะวันตก

- จังหวัดตาก (ด่านศุลกากรแม่สอด ดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 และด่านพรมแดนบ้านท่าสายลวด)
- จังหวัดกาญจนบุรี (ด่านศุลกากรสังขละบุรีดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนบ้านพุน้ำร้อน และด่านพรมแดนพระเจดีย์สามองค์)

ภาคใต้

- จังหวัดสงขลา (ด่านศุลกากรสะเดาดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนสะเดา ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนปาดังเบซาร์ ด่านพรมแดนรถไฟปาดังเบซาร์ ด่านศุลกากรบ้านประกอบดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนบ้านประกอบ)
- จังหวัดนราธิวาส (ด่านศุลกากรสุไหงโกลกดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนสุไหงโก-ลก ด่านพรมแดนรถไฟสุไหงโก-ลก ด่านศุลกากรตากใบดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนตากใบ ด่านศุลกากรบูเก๊ะตาดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนบูเก๊ะตา)
- จังหวัดยะลา (ด่านศุลกากรเบตงดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนเบตง)
- จังหวัดสตูล (ด่านศุลกากรวังประจันดูแลพื้นที่ด่านพรมแดนวังประจัน)

2.2.3.2 กรอบกฎระเบียบที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงพาณิชย์

กฎระเบียบสำคัญที่เกี่ยวกับการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงพาณิชย์ ได้แก่

พระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. 2522 ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ในการออกประกาศกระทรวงพาณิชย์เพื่อรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สาธารณประโยชน์ การสาธารณสุข ความมั่นคงของประเทศ ความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน หรือเพื่อประโยชน์อื่นๆ ของรัฐ โดยให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ในการออกประกาศในเรื่องใดเรื่องหนึ่งดังนี้ (1) กำหนดสินค้าที่ต้องห้ามในการส่งออกหรือในการนำเข้า (2) กำหนดสินค้าที่ต้องขออนุญาตในการส่งออกหรือการนำเข้า (3) กำหนดประเภท ชนิด คุณภาพ มาตรฐาน จำนวน ปริมาตร ขนาด น้ำหนัก ราคาซื้อที่ใช้ในทางการค้า ตรา เครื่องหมายการค้า ถิ่นกำเนิด หรือสินค้าที่ส่งออก หรือนำเข้า ตลอดจนประเทศที่ส่งไปหรือประเทศที่ส่งมาซึ่งสินค้ากล่าว (4) กำหนดประเภทและชนิดของสินค้าที่จะต้องเสียค่าธรรมเนียมพิเศษในการส่งออกหรือในการนำเข้า (5) กำหนดให้สินค้าใดที่ส่งออกหรือนำเข้าเป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า หนังสือรับรองคุณภาพสินค้า หรือหนังสือรับรองอื่นใดตามความตกลงหรือประเพณีทางการค้าระหว่างประเทศ (6) กำหนดมาตรการอื่นใดเพื่อประโยชน์ในการจัดระเบียบในการส่งออกหรือการนำเข้าตามพระราชบัญญัตินี้ ตลอดจน (7) ให้อำนาจพนักงานศุลกากรในการตรวจของและป้องกันการลักลอบหนีศุลกากร ตรวจค้น การยึดและริบของ หรือจับกุมผู้กระทำความผิด การสำแดงเท็จ และการฟ้องร้อง ให้ใช้บังคับแก่การส่งออกหรือนำเข้าตามกฎหมายว่าด้วยการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาใช้ราชอาณาจักรซึ่งสินค้าฯ (ซึ่งจัดเป็นกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการศุลกากรตามกฎหมายศุลกากร)

จากการศึกษาประกาศกระทรวงพาณิชย์ที่ออกตามบทบัญญัติภายใต้กฎหมายว่าด้วยการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พบว่า มีประกาศกระทรวงพาณิชย์ที่มีการกำกับควบคุมการข้ามแดนและการผ่านแดนของสินค้าหลายประเภทที่มีการส่งออกหรือนำเข้า ประกอบด้วย

1) กลุ่มสินค้าเกษตรและอาหารที่มีมาตรการควบคุมการนำเข้าและส่งออก ได้แก่ ปลาป่น กากถั่วเหลือง ปลาทะเลสวยงาม ข้าวสาลี มันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ข้าวขาว ข้าวโพด ข้าวฟ่าง ข้าวหอมมะลิไทย ไม้สักแปรรูป ถั่วเขียว ปุยนุ่น หอมหัวใหญ่ เมล็ดกาแฟ ชา พริกไทย เมล็ดถั่วเหลือง น้ำมันถั่วเหลือง หอมหัวใหญ่ กระเทียม มะพร้าว กาแฟสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์กาแฟ น้ำตาล ปาล์ม น้ำมันปาล์ม และเกลือ เป็นต้น

2) กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมที่มีมาตรการควบคุมการนำเข้าและส่งออก ได้แก่ ทองคำ สารกาเฟอีน สารโพแทสเซียมเพอร์แมงกาเนต จักรยานยนต์ที่ใช้แล้ว เครื่องพิมพ์อินทาลโย (Intaglio Printing Machinery) เหรียญตัวเปล่าโลหะ ขยะอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

3) กลุ่มสินค้าที่มีมาตรการควบคุมการผ่านแดน ได้แก่ น้ำมันปาล์ม แฟรกชันของน้ำมันปาล์ม ข้าว ข้าวสาลี ไม้ท่อนและไม้แปรรูป มันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง เป็นต้น

นอกจากนี้ กระทรวงพาณิชย์ยังมีประกาศห้ามสินค้าดังต่อไปนี้มิให้มีการนำเข้าส่งออก และนำผ่านประเทศไทย ได้แก่ สินค้าที่ใช้เครื่องหมายการค้าปลอม สินค้าที่เลียนเครื่องหมายการค้าของผู้อื่น สินค้าละเมิดลิขสิทธิ์ ขยะเทศบาล อาวุธและยุทโธปกรณ์ที่ส่งผ่านไปประเทศโซมาเลีย คองโก ไลบีเรีย ซูดาน โกตดิวัวร์ และแอฟริกากลาง อัญมณีและเครื่องประดับที่ส่งผ่านไปเกาหลีเหนือ ถ่านไม้ที่มีแหล่งกำเนิดจากประเทศโซมาเลีย อาวุธและยุทโธปกรณ์ที่มีแหล่งกำเนิดจากประเทศอิหร่าน เพชรก้อนที่มีแหล่งกำเนิดจากโกตดิวัวร์ อาวุธและยุทโธปกรณ์ที่มีแหล่งกำเนิดจากเกาหลีเหนือ ไม้พะยูงและไม้ชิงชัน บารากู่ บุหรี่ไฟฟ้า

เครื่องเล่มเกม ช้าง โบราณวัตถุที่มีแหล่งกำเนิดในต่างประเทศ พระพุทธรูปและชิ้นส่วนของพระพุทธรูป และสารกาเฟอีน

2.2.3.3 กรอบกฎระเบียบที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

กฎระเบียบสำคัญที่เกี่ยวกับการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ได้แก่

1) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

กฎหมายการขนส่งทางบก เป็นกฎหมายที่ใช้มาตั้งแต่ พ.ศ. 2522 มีวัตถุประสงค์ในการกำกับการประกอบการขนส่งทางบกทั้งการขนส่งประจำทางและการขนส่งไม่ประจำทาง เส้นทางการขนส่งระหว่างจังหวัด เส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ การจัดตั้งสถานีขนส่ง อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอื่น ๆ การชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การรับจัดการขนส่ง ผู้ประจำรถ การจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารและสินค้า และการประกอบการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ เป็นต้น

ผู้ประกอบการขนส่งทางบกระหว่างประเทศต้องขอใบอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบกโดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง โดยกรณีของไทยได้มีการจัดความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศแบบทวิภาคีกับประเทศต่าง ๆ ได้แก่ (1) ไทย - มาเลเซีย (2) ไทย - สปป.ลาว (3) ไทย – สปป.ลาว - เวียดนาม และ (4) ไทย - กัมพูชา ตามที่ได้นำเสนอแล้วใน**หัวข้อ 2.1.3**

2) พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

กฎหมายรถยนต์ มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดลักษณะ ขนาด กำลังเครื่องยนต์ของรถที่จดทะเบียนเป็นรถประเภทต่าง ๆ กำหนดทะเบียนรถ การออกใบอนุญาตขับรถ กำหนดเงื่อนไขเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถและการใช้อุปกรณ์ดังกล่าว (เช่น เครื่องสื่อสาร แผ่นป้ายทะเบียนรถ น้ำหนักบรรทุก อัตราค่าจ้างบรรทุกสำหรับรถสาธารณะ ข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยในการรับจ้างบรรทุก เครื่องหมายแสดงประเทศของรถที่ได้รับอนุญาตให้เดินทางเข้ามาในประเทศไทย เป็นต้น) รวมจนกำหนดเงื่อนไขการตรวจสภาพรถ การให้หนังสืออนุญาตรถระหว่างประเทศ การนำรถหรือเครื่องยนต์สำหรับรถเข้ามาในประเทศไทยเพื่อจำหน่ายหรือประกอบรถหรือเครื่องยนต์สำหรับรถขึ้นใหม่เพื่อจำหน่าย

ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนนั้น กรมการขนส่งทางบกได้กำหนดระเบียบที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการกำกับการนำรถต่างประเทศมาใช้ในประเทศและการกำกับเพื่อนำรถไปใช้ระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นไปตามความตกลงระหว่างประเทศระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศอาทิ สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม จีน และเมียนมา ดังนี้

- **กรณีการนำรถไปใช้ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาล สปป.ลาว** ครอบคลุมรถยนต์ รถยนต์โดยสาร และรถบรรทุก โดยกรมการขนส่งทางบกกำหนดให้รถที่จะนำไปใช้ระหว่างประเทศต้องเป็นรถที่ชำระภาษีประจำปีครบถ้วนถูกต้อง และมีเอกสารและเครื่องหมายกำกับรถภายใต้ข้อกำหนดเงื่อนไขตามความตกลงระหว่างประเทศ ได้แก่ หนังสืออนุญาตรถระหว่างประเทศ เครื่องหมายแสดงประเทศ หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ ใบอนุญาตขับรถที่เป็นภาษาอังกฤษ และแผ่นป้ายทะเบียนรถที่เป็นภาษาอังกฤษ

- **กรณีการนำรถไปใช้ภายใต้บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย สปป.ลาว เวียดนาม ในการเริ่มใช้ความตกลงระหว่างรัฐบาลไทย กัมพูชา จีน สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม ในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนของสินค้าและผู้โดยสารที่จุดผ่านแดนแดนสะหวัน สปป.ลาว และลาวบาว เวียดนาม และจุดผ่านแดนสะหวันนะเขต สปป.ลาว และมุกดาหาร ประเทศไทย** ครอบคลุมรถยนต์บรรทุกโดยกรมการขนส่งทางบกกำหนดให้รถที่จะนำไปใช้ระหว่างประเทศต้องเป็นรถที่ชำระภาษี

ประจำปีครบถ้วนถูกต้อง และมีเอกสารและเครื่องหมายกำกับรถภายใต้ข้อกำหนดเงื่อนไขตามความตกลงระหว่างประเทศ ได้แก่ หนังสืออนุญาตรถระหว่างประเทศ เครื่องหมายแสดงประเทศ หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ หนังสือแสดงการจดทะเบียนรถที่เป็นภาษาอังกฤษ ใบอนุญาตขับรถที่เป็นภาษาอังกฤษ แผ่นป้ายทะเบียนรถที่เป็นภาษาอังกฤษ นอกจากนี้ รถคันดังกล่าวต้องได้รับใบอนุญาตสำหรับการขนส่งทางถนนตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Road Transport Permit) จากกรมการขนส่งทางบก

- **กรณีการนำรถไปใช้ภายใต้บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย - กัมพูชา ในการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ ประเทศไทย และปอยเปต ประเทศกัมพูชา เพื่อการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)** ครอบคลุมรถยนต์โดยสาร และรถยนต์บรรทุก โดยกรมการขนส่งทางบกกำหนดให้รถที่จะนำไปใช้ระหว่างประเทศต้องเป็นรถที่ชำระภาษีประจำปีครบถ้วนถูกต้อง และมีเอกสารและเครื่องหมายกำกับรถภายใต้ข้อกำหนดเงื่อนไขตามความตกลงระหว่างประเทศ ได้แก่ หนังสืออนุญาตรถระหว่างประเทศ เครื่องหมายแสดงประเทศ หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ หนังสือแสดงการจดทะเบียนรถที่เป็นภาษาอังกฤษ ใบอนุญาตขับรถที่เป็นภาษาอังกฤษ แผ่นป้ายทะเบียนรถที่เป็นภาษาอังกฤษ นอกจากนี้ รถคันดังกล่าวต้องได้รับใบอนุญาตสำหรับการขนส่งทางถนนตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Road Transport Permit) จากกรมการขนส่งทางบก

3) พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556

กฎหมายการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยวางกรอบความร่วมมือให้เจ้าหน้าที่ของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านสามารถดำเนินพิธีการร่วมกันเกี่ยวกับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน การกำกับการตรวจสอบการอนุมัติการเข้าและการออกนอกประเทศของบุคคล สัมภาระ สินค้า พาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ เป็นต้น ได้ภายในพื้นที่ควบคุมร่วม (Common Control Area หรือ CCA) โดยเจ้าหน้าที่ต่าง ๆ ที่ต้องปฏิบัติงานของฝ่ายไทยที่ต้องทำงานในพื้นที่ควบคุมร่วมกับเจ้าหน้าที่ของต่างประเทศ เช่น ผู้แทนสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากรกรมวิชาการเกษตร กรมปศุสัตว์ กรมประมง สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา เป็นต้น โดยกฎหมายการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีให้มีอำนาจประกาศกำหนดให้พื้นที่ในเขตศุลกากรสถานี ท่าเรือ หรือพื้นที่หนึ่งพื้นที่ใดเหมาะสมสำหรับการดำเนินพิธีการฯ เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) ขณะเดียวกันกฎหมายฯ ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุขมีอำนาจออกระเบียบเพื่อปฏิบัติการตามกฎหมายฉบับนี้เท่าที่เกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ของตน

2.2.3.4 กรอบกฎระเบียบที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย

กฎระเบียบสำคัญที่เกี่ยวกับการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงมหาดไทย ได้แก่

พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่ใช้มาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2522 มีวัตถุประสงค์ในการกำกับการเข้าออกของคนที่เดินทางเข้าออกระหว่างไทยกับต่างประเทศ กำหนดกฎกติกาในการอนุญาตและเพิกถอนการอนุญาตให้คนต่างด้าวเข้ามามีถิ่นที่อยู่ในไทยเป็นการชั่วคราวและถาวร ในส่วนของการเข้าและออกนอกประเทศไทย กระทรวงมหาดไทยกำหนดให้บุคคลและพาหนะที่เดินทางเข้ามาในหรือ

ออกไปนอกประเทศไทยจะต้องเดินทางเข้ามาหรือออกไปตามช่องทางด่านตรวจคนเข้าเมือง เขตท่า สถานี หรือท้องที่และตามกำหนดเวลาตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยด่านตรวจคนเข้าเมืองมีทั้งด่านตรวจคนเข้าเมืองเพื่อรองรับการเดินทางเข้าออกนอกประเทศทางอากาศ ทางน้ำ และทางบก เช่น

- ด่านตรวจคนเข้าเมืองที่เน้นรองรับการตรวจลงตราการเดินทางเข้าออกนอกประเทศทางอากาศ เช่น ด่านตรวจคนเข้าเมืองท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี ท่าอากาศยานนานาชาติขอนแก่น ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานี เป็นต้น
- ด่านตรวจคนเข้าเมืองที่เน้นรองรับการตรวจลงตราการเดินทางเข้าออกนอกประเทศทางน้ำ เช่น ด่านตรวจคนเข้าเมืองท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือสงขลา ภูเก็ต สีชัง ศรีราชา พัทยา มาบตาพุด แหลมงอบ ศรีเชียงใหม่ (หนองคาย) เขมราฐ (อุบลราชธานี) กันตัง (ตรัง) ระนอง
- ด่านตรวจคนเข้าเมืองที่เน้นรองรับการตรวจลงตราการเดินทางเข้าออกนอกประเทศทางบก เช่น ด่านตรวจคนเข้าเมืองกาญจนบุรี อรัญประเทศ สิงขร (ประจวบคีรีขันธ์) คลองใหญ่ (ตราด) โป่งน้ำร้อน (จันทบุรี) กาบเชิง (สุรินทร์) หนองคาย ภูสิงห์ (ศรีสะเกษ) เชียงของ (เชียงราย) ฝาง (เชียงใหม่) แม่สาย (เชียงราย) ปาดังเบซาร์ (สงขลา) สะเดา (สงขลา) บ้านประกอบ (สงขลา) สุไหงโก-ลก (นราธิวาส) เบตง (ยะลา) เป็นต้น

กฎหมายคนเข้าเมืองมีบทบัญญัติยกเว้นให้คนต่างด้าวบางประเภทไม่ต้องมีหนังสือเดินทางหรือเอกสารใช้แทนหนังสือเดินทาง ได้แก่ (1) ผู้ควบคุมพาหนะและคนประจำพาหนะทางน้ำหรืออากาศ (ลูกเรือ) ซึ่งเพียงแต่แวะเข้ามายังท่า สถานี หรือท้องที่ในประเทศแล้วกลับออกไป โดยพนักงานเจ้าหน้าที่จะออกหนังสือสำคัญตามแบบที่กำหนดในกฎกระทรวงเพื่อให้ถือไว้ก็ได้ (2) คนสัญชาติของประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศไทยเดินทางข้ามพรมแดนไปมาชั่วคราว โดยปฏิบัติตามข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลแห่งประเทศนั้น เช่น สปป.ลาว กัมพูชา เมียนมา เป็นต้น (3) คนโดยสารรถไฟผ่านแดนซึ่งถือตั๋วโดยสารทอดเดียวตลอดเพียงแต่ผ่านอาณาเขตประเทศไทยไปนอกประเทศตามข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลแห่งประเทศนั้น และรวมตลอดถึงผู้ควบคุมพาหนะและคนประจำพาหนะแห่งรถไฟนั้นด้วย

ในส่วนของการนำพาหนะเข้ามาและออกนอกประเทศไทย กระทรวงมหาดไทยกำหนดให้เจ้าของพาหนะหรือผู้ควบคุมพาหนะจะต้องนำพาหนะเข้ามาในหรือออกไปนอกประเทศไทยตามช่องทางด่านตรวจคนเข้าเมือง เขตท่า สถานี หรือท้องที่และตามกำหนดเวลาตามที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองมีอำนาจตรวจพาหนะฯ ที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ารับคนโดยสารเข้ามาในหรือออกไปนอกประเทศไทยได้ นอกจากนี้ยังกำหนดให้เจ้าของพาหนะหรือผู้ควบคุมพาหนะต้องแจ้งกำหนดวันเวลาที่พาหนะดังกล่าวเข้ามาถึงหรือออกจากเขตท่า สถานี หรือท้องที่ตามแบบที่กำหนด ในกฎกระทรวงต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ ที่ทำการตรวจคนเข้าเมืองซึ่งควบคุมเขตท่า สถานี หรือท้องที่นั้นภายในกำหนดเวลาที่พนักงานเจ้าหน้าที่ประกาศไว้ โดยเจ้าของพาหนะหรือผู้ควบคุมพาหนะฯ ต้องยื่นบัญชีคนโดยสารและคนประจำพาหนะรวมทั้งผู้ควบคุมพาหนะต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามแบบฟอร์มที่กำหนด ซึ่งหากพนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจพบคนต่างด้าวที่มีลักษณะต้องห้ามมิให้เข้ามาในราชอาณาจักร (เช่น หนังสือเดินทางหมดอายุ ไม่มีหนังสือเดินทาง หรือเข้ามาทำงานโดยไม่ได้รับใบอนุญาตทำงานของคนต่างด้าวจากกรมการจัดหางาน เป็นต้น) พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจควบคุมตัวคนต่างด้าวไว้ตรวจสอบหรือส่งตัวกลับออกไปนอกราชอาณาจักรได้

2.2.3.5 กรอบกฎระเบียบที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กฎระเบียบสำคัญที่เกี่ยวกับการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้แก่

พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 มีวัตถุประสงค์ในการจัดระเบียบการทำไม้และเก็บหาของป่า กำหนดไม้หวงห้าม การนำเข้าไม้เขตด่านป่าไม้ การใช้ตราประทับไม้ที่มีการจดทะเบียนและได้รับอนุญาตให้ครอบครอง การนำเข้าไม้หรือของป่าเข้ามาในประเทศ การเคลื่อนย้ายป่าออกจากสถานที่ที่กำหนด การจัดตั้งโรงงานแปรรูปไม้ การควบคุมการแปรรูปไม้ โดยในกรณีของไม้และของป่าหวงห้ามที่สำคัญที่มีการจัดระเบียบการนำเข้า ส่งออก และการจำหน่ายจะมีการกำหนดเป็นบัญชีท้ายพระราชกฤษฎีกา เช่น กล้วยไม้ป่า ถ่านไม้ ไม้กฤษณา ไม้มะค่า ไม้เต็ง ไม้ประดู่ เป็นต้น กรณีของการส่งออกไม้บางประเภทไปต่างประเทศ เช่น ไม้สัก ไม้สน ไม้สนประดิพัทธ์ จะต้องมีหนังสือรับรองไม้สวนป่าจากกรมป่าไม้ ซึ่งเป็นการนำไม้สักท่อนหรือไม้สักแปรรูปที่ปลูกขึ้นในสวนป่าของรัฐและเอกชน นอกจากนี้ กรณีของการนำเข้าไม้จากต่างประเทศผ่านด่านศุลกากร ผู้นำเข้าจะต้องนำหลักฐานการอนุญาตให้นำไม้ออกนอกประเทศของเจ้าของไม้มาแสดงต่อศุลกากรและไม้ต้องมีหลักฐานรูปรอยดวงตราประทับไม้ของประเทศเจ้าของไม้ จากนั้นผู้นำเข้าต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่ด่านป่าไม้ไปตรวจตีตราของกรมป่าไม้เสียก่อนตามระเบียบกรมศุลกากร ส่วนในกรณีที่ผู้นำเข้าไม้หรือนำไม้เข้ามาในเส้นทางที่ไม่มีด่านศุลกากรตั้งอยู่ให้ถือว่าเป็นการนำเข้านอกเส้นทางอนุมัติ

2.2.3.6 กรอบกฎระเบียบที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

กฎระเบียบสำคัญที่เกี่ยวกับการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้แก่

1) พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. 2507

พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. 2507 มีผลกระทบต่อการนำเข้าสินค้าเกษตรจากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทย ตัวอย่างเช่น กรมวิชาการเกษตรได้ออกประกาศกรมวิชาการเกษตร ซึ่งใช้อำนาจตามกฎหมายกักพืช กำหนดให้การนำเข้าสินค้าเกษตรบางรายการจากประเทศเพื่อนบ้านจะต้องใบอนุญาตนำผ่านหรือใบรับรองคุณภาพจากกรมวิชาการเกษตร เพื่อป้องกันความเสี่ยงศัตรูพืช ได้แก่

1.1) การนำเข้ามะพร้าวจากมาเลเซีย จะต้องมีใบอนุญาตนำเข้าจากกรมวิชาการเกษตรโดยเป็นการนำเข้าเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตภาคอุตสาหกรรม มะพร้าวต้องปอกเปลือกหรือกาบมะพร้าวออกคงเหลือเฉพาะผนังชั้นกลาง ไม่มีก้านใบ หน่อ หรือยอดอ่อนติดมา ตลอดจนต้องอบสารเมทธิลโบรไมด์เพื่อทำลายความงอก ต้องบรรจุมะพร้าวในบรรจุภัณฑ์ใหม่และปิดมิดชิด และมีใบรับรองสุขอนามัยพืชซึ่งออกโดย Department of Agriculture ของมาเลเซียกำกับมาด้วย

1.2) การนำผ่านมันสำปะหลังจากกัมพูชาเข้ามาทางด่านชายแดนของไทย จะต้องมีใบอนุญาตนำผ่านที่ออกโดยกรมวิชาการเกษตร โดยมันสำปะหลังต้องมีความสะอาดบรรจุในบรรจุภัณฑ์ใหม่ บรรจุในตู้ขนส่งสินค้าที่ปิดมิดชิด และมีใบรับรองสุขอนามัยพืชซึ่งออกโดย Ministry of Agriculture and Forest and Fisheries - MAFF ของกัมพูชากำกับมาด้วย

1.3) การนำเข้าปาล์มน้ำมันจากจากกัมพูชา จะต้องมีใบอนุญาตนำเข้าจากกรมวิชาการเกษตร โดยเป็นการนำเข้าเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตภาคอุตสาหกรรม และบรรจุเมล็ดปาล์มหรือเนื้อในเมล็ดปาล์มน้ำมันในบรรจุภัณฑ์ใหม่และปิดมิดชิด และมีใบรับรองสุขอนามัยพืชซึ่งออกโดย Ministry of Agriculture and Forest and Fisheries (MAFF) ของกัมพูชากำกับมาด้วย

1.4) การนำผ่านท่อนพันธุ์อ้อยจากกัมพูชาผ่านไทยไปยังสปป.ลาว จะต้องมีใบอนุญาตนำผ่านที่ออกโดยกรมวิชาการเกษตร โดยท่อนพันธุ์อ้อยต้องไม่มีรากและใบ ต้องตัดเป็นท่อน แต่ละ

ท่อนต้องมีขนาดความยาวไม่เกิน 50 เซนติเมตร ภาชนะบรรจุท่อนพันธุ์อ้อยต้องสะอาด แข็งแรง และปิดมิดชิด และมีใบรับรองสุขอนามัยพืช ซึ่งออกโดย Ministry of Agriculture and Forest and Fisheries (MAFF) ของกัมพูชากำกับมาด้วย

1.5) การนำเข้ายาสูบจาก สปป.ลาว จะต้องมีใบอนุญาตนำเข้าจากกรมวิชาการเกษตร โดยเป็นการนำเข้าจาก สปป.ลาว ผ่านด่านชายแดนทางบกมายังไทย ยาสูบต้องปราศจากศัตรูพืชและแมลง มัดหีบห่อยาสูบในบรรจุภัณฑ์ที่ใหม่และสะอาด และมีใบรับรองสุขอนามัยพืชซึ่งออกโดย Ministry of Agriculture and Forest, Department of Agriculture ของ สปป.ลาว กำกับมาด้วยพร้อมกับระบุคำว่า The consignment of dried tobacco leaves was inspected and found free from *Ascochyta gossypii and Verticillium alboatrum*

1.6) การนำผ่านกล้วยจาก สปป.ลาว จะต้องมีใบอนุญาตนำผ่านที่ออกโดยกรมวิชาการเกษตร โดยกล้วยต้องบรรจุมีบรรจุภัณฑ์ที่ใหม่ สะอาด และบรรจุในตู้ขนส่งสินค้าที่ปิดมิดชิด ติดบัตรกำกับการผ่านแบบ พ.ก. 4-5 ที่ตู้ขนส่ง และมีใบรับรองสุขอนามัยพืชซึ่งออกโดย Ministry of Agriculture and Forest – Department of Agriculture ของ สปป.ลาว กำกับมาด้วย

1.7) หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการนำเข้าและส่งออกผลไม้ระหว่างไทยและจีนผ่าน สปป.ลาว โดยผู้ส่งออกจะต้องขึ้นทะเบียนกับกรมวิชาการเกษตร ต้องบรรจุผลไม้ในบรรจุภัณฑ์ที่ใหม่และมีรายละเอียดต่าง ๆ ได้แก่ ชื่อบริษัทที่ส่งออก ชนิดผลไม้ หมายเลขทะเบียน หมายเลขทะเบียนโรงคัดบรรจุ วันที่บรรจุ ผลไม้ต้องอยู่ในคอนเทนเนอร์หรือตู้ควบคุมอุณหภูมิระหว่างการขนส่งซึ่งจะไม่มีการเปิดตู้ระหว่างขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์จะต้องปิดผนึกด้วยตราปิดผนึกของกรมวิชาการเกษตร โดยเจ้าหน้าที่กรมวิชาการเกษตรจะออกใบรับรองสุขอนามัยพืชให้ผู้ส่งออกโดยระบุข้อความ “This fruit is in compliance with the protocol on inspection and quarantine conditions of tropical fruits to be exported from Thailand to China and the Protocol on the inspection and Quarantine Requirements for exportation and importation of fruits between Thailand and China through territories of the Third country” และระบุหมายเลขตู้ คอนเทนเนอร์ โดยใบรับรองสุขอนามัยพืชมีอายุ 7 วันนับตั้งแต่วันออกใบรับรองสุขอนามัยพืช โดยเส้นทางขนส่งจะต้องผ่านจากอ.เชียงของ - ห้วยไซ สปป.ลาว - บ่อเต็น และโมหาน ประเทศจีน ขณะเดียวกันการนำเข้าผลไม้ก็จะต้องนำเข้าจากผู้ส่งออกจีนที่จดทะเบียนอยู่กับกระทรวงควบคุมและตรวจสอบกักกันโรคแห่งจีน เช่นเดียวกัน โดยฝ่ายไทยสามารถส่งออกผลไม้สด จำนวน 23 ชนิดไปจีน ได้แก่ กล้วย มะเฟือง ส้มโอ ส้ม มะพร้าว น้อยหน่า ฝรั่ง ขนุน ลองกอง มะละกอ เสาวรส ชมพู่ เงาะ ละมุด สละ มะขาม ส้มเขียวหวาน สับปะรด มะม่วง ทุเรียน ลำไย ลิ้นจี่ และมังคุด ขณะเดียวกัน ผลไม้สดที่ไทยสามารถนำเข้าจากจีนได้มีจำนวน 19 ชนิด ได้แก่ กีวี มะละกอ พลับ สตรอเบอรี่ พืชสกุลไฮโลเซอเรียส ลิ้นจี่ มะม่วง เรดพิทายา อะโวคาโด ทับทิม แอปริคอท เชอรี่ พลัม ท้อ เนคทารีน ฝรั่ง ราสเบอร์รี่ และเยลโลพิทายา

2) พระราชกำหนดการประมง พ.ศ. 2558

พระราชกำหนดการประมงมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการทำประมง กำหนดวิธีการทำประมง พื้นที่ที่อนุญาตให้ทำการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การคุ้มครองสัตว์น้ำ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนประมงท้องถิ่นในการจัดการบำรุงรักษา อนุรักษ์ และใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืนจากทรัพยากรสัตว์น้ำ การนำเข้าและส่งออกสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ นอกจากนี้ กฎหมายประมงยังมีผลกระทบต่อการนำเข้าและส่งออก โดยกฎหมายประมงกำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดประเภท ชนิด ลักษณะ จำนวนหรือขนาดของสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำที่ผู้นำเข้า ผู้นำผ่าน หรือผู้ส่งออกต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่

นอกจากนี้ กำหนดให้การส่งออกสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำต้องมีหนังสือรับรองสุขภาพหรือคุณภาพสัตว์น้ำ หรือหนังสือรับรองคุณภาพด้านมาตรฐานสุขอนามัยของสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ หรือหนังสือรับรองอื่นของสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำนั้นจากกรมประมงตามความต้องการของประเทศปลายทาง ดังนั้น กฎหมายการประมงจึงเป็นกฎระเบียบที่ทำให้ต้องมีการตรวจสอบใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกเมื่อมีการค้าและขนส่งข้ามแดน

3) พระราชบัญญัติควบคุมคุณภาพอาหารสัตว์ พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัติควบคุมคุณภาพอาหารสัตว์มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการผลิต การขายการกำหนดด่านตรวจสอบอาหารสัตว์ที่นำเข้าหรือส่งออก การนำเข้า การส่งออกอาหารสัตว์ที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสัตว์ หรือส่งผลต่อผู้บริโภคเนื้อสัตว์โดยรวม โดยการผลิตเพื่อขายหรือการนำเข้าเพื่อขายต้องขึ้นทะเบียน นอกจากนี้ กฎหมายควบคุมคุณภาพอาหารสัตว์กำหนดให้ผู้นำเข้าอาหารสัตว์ ควบคุมเฉพาะฯ เช่น ข้าวโพดเมล็ด ข้าวโพดป่น กากถั่วเหลือง กากถั่วลิสง กากเมล็ดทานตะวัน กากคาโนลา (เรปซีด) โปรตีนข้าวโพด กลูเทนข้าวโพด รำข้าว ปลาป่น เนื้อและกระดูกป่น นมผงสำหรับสัตว์ หางนมผงสำหรับสัตว์ วัตถุดิบที่เติมในอาหารสัตว์ สารเร่งเนื้อแดง ฯลฯ จะต้องขอใบอนุญาตตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยผู้ที่นำเข้าอาหารสัตว์ฯ ได้จะต้องเป็นเจ้าของกิจการที่จะขอรับใบอนุญาต มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปี มีถิ่นที่อยู่ในไทย ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย มีสถานที่และอุปกรณ์เพื่อควบคุมรักษาอาหารสัตว์ที่นำเข้าขณะเดียวกันผู้ผลิตอาหารสัตว์เพื่อการส่งออกจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ประกาศกำหนด โดยในการนำเข้าและส่งออกจะต้องนำอาหารสัตว์ที่นำเข้าหรือส่งออกมาให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ ณ ด่านตรวจสอบอาหารสัตว์

จากการศึกษาสถิติการนำเข้าและส่งออกที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าอาหารสัตว์จากประเทศเพื่อนบ้านในสัดส่วนมากเมื่อเทียบกับนำเข้าจากประเทศอื่น ๆ ทั่วโลก อาทิ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์มีการนำเข้าจากกัมพูชาและ สปป.ลาว รำข้าวและรำข้าวโพดมีการนำเข้าจาก สปป.ลาว และมาเลเซีย ดังนั้นกฎหมายควบคุมคุณภาพอาหารสัตว์จึงเป็นกฎระเบียบที่ทำให้ต้องมีการตรวจสอบใบอนุญาตนำเข้าเมื่อมีการค้าและขนส่งข้ามแดน

4) พระราชบัญญัติปุ๋ย พ.ศ. 2518

พระราชบัญญัติปุ๋ยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการผลิต การนำเข้า การส่งออกและการนำผ่านของปุ๋ยประเภทต่าง ๆ ได้แก่ ปุ๋ยเคมี ปุ๋ยชีวภาพ และปุ๋ยอินทรีย์ โดยมีกรมวิชาการเกษตรเป็นหน่วยงานรักษาการตามกฎหมาย โดยผู้ที่ประกอบธุรกิจนำเข้า ส่งออก และนำผ่านปุ๋ยจะต้องต้องได้รับใบอนุญาตจากกรมวิชาการเกษตร โดยผู้ขอรับอนุญาตต้องเป็นเจ้าของกิจการและมีถิ่นที่อยู่หรือสำนักงานในไทย

2.2.3.7 กรอบกฎระเบียบที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงสาธารณสุข

กฎระเบียบสำคัญที่เกี่ยวกับการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกระทรวงสาธารณสุข ได้แก่

1) พระราชบัญญัติวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2518

พระราชบัญญัติวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2518 กำหนดให้การนำเข้าและส่งออกสินค้าควบคุมต่าง ๆ จะต้องได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา อาทิ Prazepam, Proscaline, Vinylbital, Zaleplon จึงเป็นกฎระเบียบที่ทำให้ต้องมีการตรวจสอบใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกเมื่อมีการค้าและขนส่งข้ามแดน

2) พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522 กำหนดให้การนำเข้าและส่งออกสินค้าควบคุมต่าง ๆ จะต้องได้รับอนุญาตจากกระทรวงสาธารณสุข เช่น แอมเฟตามีน เดโซมอร์ฟิน ไดเมทอกซิแอมเฟตามิน เฮโรอีน เมทาควาโลน โคเคน ยาสกัดเข้มข้นของต้นฝิ่น ฝิ่น กัญชา พืชเห็ดขี้ควาย เป็นต้น จึงเป็นกฎระเบียบที่ทำให้ต้องมีการตรวจสอบใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกเมื่อมีการค้าและขนส่งข้ามแดน

3) พระราชบัญญัติอาหาร พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติอาหาร พ.ศ. 2522 กำหนดให้การนำเข้าและส่งออกอาหารควบคุมเฉพาะ จะต้องได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.) รวมทั้งกำหนดชนิดของอาหารที่ห้ามนำเข้าหรือจำหน่าย ได้แก่ อาหารไม่บริสุทธิ์ อาหารปลอม อาหารผิดมาตรฐาน เป็นต้น จึงเป็นกฎระเบียบที่ทำให้ต้องมีการตรวจสอบใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกเมื่อมีการค้าและขนส่งข้ามแดน

4) พระราชบัญญัติยา พ.ศ. 2510

พระราชบัญญัติยา พ.ศ. 2510 กำหนดให้การนำเข้าและส่งออกยา จะต้องได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.) จึงเป็นกฎระเบียบที่ทำให้ต้องมีการตรวจสอบใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกเมื่อมีการค้าและขนส่งข้ามแดน

5) พระราชบัญญัติเครื่องสำอาง พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัติเครื่องสำอาง พ.ศ. 2558 กำหนดให้การนำเข้าและส่งออกเครื่องสำอาง จะต้องได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.) รวมทั้งกำหนดชนิดของเครื่องสำอางที่ห้ามนำเข้าหรือจำหน่าย ได้แก่ เครื่องสำอางที่ไม่ปลอดภัยในการใช้ เครื่องสำอางปลอม เครื่องสำอางผิดมาตรฐาน เป็นต้น จึงเป็นกฎระเบียบที่ทำให้ต้องมีการตรวจสอบใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกเมื่อมีการค้าและขนส่งข้ามแดน

6) พระราชบัญญัติเชื้อโรคและพิษจากสัตว์ พ.ศ. 2558

พระราชบัญญัติเชื้อโรคและพิษจากสัตว์ พ.ศ. 2558 กำหนดให้การนำเข้า ส่งออก และการนำผ่านเชื้อโรคและพิษจากสัตว์ จะต้องได้รับอนุญาตจากกรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ รวมทั้งกำหนดชนิดของเชื้อโรคและพิษณจากสัตว์ที่ห้ามนำเข้า ส่งออก และนำผ่าน จึงเป็นกฎระเบียบที่ทำให้ต้องมีการตรวจสอบใบอนุญาตนำเข้า ส่งออก และการนำผ่านเมื่อมีการค้าข้ามแดนและผ่านแดน

2.3 การทบทวนแนววิธีปฏิบัติที่ดี (Best Practice) และกรณีศึกษาของต่างประเทศ (Case Study)

ที่ปรึกษาทบทวนวรรณกรรมเพื่อนำเสนอแนววิธีการปฏิบัติที่ดี (Best Practice) รวมถึงตัวอย่างกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับแนววิธีการปฏิบัติที่ดี โดยรวบรวมมาจากต่างประเทศที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล โดยเนื้อหาในส่วนนี้จำแนกการนำเสนอออกเป็น 4 ส่วน คือ **ส่วนที่ 1 นำเสนอการบริหารจัดการที่เป็น Best Practice** ไว้ใน**หัวข้อ 2.3.1 ส่วนที่ 2 นำเสนอกรณีศึกษา (Case Study) ที่เกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดน** ไว้ใน**หัวข้อ 2.3.2** และ**ส่วนที่ 3 นำเสนอกรณีศึกษาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง** ไว้ใน**หัวข้อ 2.3.3** จากนั้นที่ปรึกษาได้**สังเคราะห์และสรุปประเด็นต่างจากการทบทวนวรรณกรรม** ไว้ใน**หัวข้อ 2.3.4** ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

2.3.1 การบริหารจัดการที่เป็นเลิศ (Best Practice)

รายงานการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการที่เป็นเลิศ (Best Practice) มีอยู่ 2 รายงานที่เป็นที่ยอมรับและใช้กันในระดับสากล คือ (1) รายงานของ World Bank เกี่ยวกับการบริหารจัดการและการกำกับดูแลเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เป็นเลิศ ซึ่งเป็นรายงานที่รวบรวมกรณีศึกษา

จากหลาย ๆ ประเทศเข้ามาวิเคราะห์และสรุปผลว่าการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เป็นเลิศควรมีลักษณะเป็นอย่างไร และ (2) รายงานของ OSCE ร่วมกับ UNECE เป็นรายงานที่นำเสนอการบริหารจัดการชายแดนที่เป็นเลิศ ซึ่งจะเน้นไปที่การจัดการชายแดนและด่านศุลกากรมากขึ้น โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.3.1.1 Border Management Modernization

World Bank (2011) ได้นำเสนอวิธีการบริหารจัดการและการกำกับดูแลเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เป็นเลิศ โดย World Bank ได้ทำการเก็บข้อมูลกับประเทศที่เป็นสมาชิกทั่วโลก และพบว่าการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการข้ามแดนมีรูปแบบการพัฒนาอยู่ 3 มิติ ได้แก่ (1) การพัฒนาลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน (2) การพัฒนาระบบและกระบวนการนำเข้า - ส่งออกสินค้า และ (3) การพัฒนาการบริการด้านโลจิสติกส์และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยจะนำเสนอรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) การพัฒนาลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน

การพัฒนาลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐานเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านการขนส่งสินค้า และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวกับการขนย้ายสินค้าข้ามแดน ซึ่งทั้งหมดนี้ทำเพื่อให้ระบบขนส่งและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวกับการข้ามแดนข้ามแดนทำงานได้ดียิ่งขึ้น (Efficient transit regimes) ซึ่งเมื่อพัฒนาได้สำเร็จแล้วจะสามารถลดเวลาการบริการพิธีการศุลกากร เพิ่มสภาพคล่องการค้า และทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนการค้าลดลง รวมถึงผู้ประกอบการสามารถจัดส่งสินค้าได้ถูกต้องตามเวลาที่กำหนด หรือเพิ่มมีความน่าเชื่อถือในการส่งมอบที่เพิ่มขึ้น สำหรับกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาในมิตินี้ประกอบด้วย กรณีศึกษาประเทศสหรัฐอเมริกา - แคนาดา กรณีศึกษาประเทศเดนมาร์ก - สวีเดน และกรณีศึกษาประเทศสหรัฐอเมริกา - เม็กซิโก โดยรายละเอียดของกรณีศึกษาสามารถอ่านได้ใน**หัวข้อ 2.3.2.1**

2) การพัฒนาระบบและกระบวนการการนำเข้า - ส่งออกสินค้า

การพัฒนาระบบและกระบวนการการนำเข้า - ส่งออกสินค้าจะเป็นการพัฒนากระบวนการทำงานของศุลกากรเป็นหลักซึ่งเป็นการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกการข้ามแดนโดยตรง โดยแนวทางปฏิบัติที่ดีคือการลดเวลาการให้บริการเดินพิธีการศุลกากร นอกจากนี้นักนโยบายยังสามารถทำได้โดยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโดยจัดให้มีการจัดการจราจรที่ดีขึ้น ซึ่งท้ายที่สุดแล้วการพัฒนาเหล่านี้จะส่งผลให้ผู้ประกอบมีต้นทุนลดลงและเพิ่มความสามารถในการจัดส่งได้ดียิ่งขึ้น รวมไปถึงช่วยลดปัญหาการจราจรแออัดที่บริเวณด่านชายแดนได้ สำหรับกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาในมิตินี้ ประกอบด้วย กรณีศึกษาประเทศเบลเยี่ยม-เนเธอร์แลนด์ กรณีศึกษาประเทศเบลเยี่ยม-โรมาเนีย กรณีศึกษาประเทศฝรั่งเศส-โปแลนด์ กรณีศึกษาประเทศสหรัฐฯ-แคนาดา กรณีศึกษาประเทศฟินแลนด์-รัสเซีย กรณีศึกษาประเทศบอสเนีย-เฮอร์เซโกวีนา กรณีศึกษาประเทศนอร์เวย์-สวีเดน กรณีศึกษาประเทศซิมบับเว-แซมเบีย กรณีศึกษาประเทศแอฟริกาใต้-โมซัมบิก และกรณีศึกษาประเทศบัลแกเรีย-โปแลนด์ รวมไปถึงกรณีศึกษากลุ่มประเทศ Eurasian Economic Community (EurAsEC) และ กลุ่มประเทศ European Union Border Assistance Mission (EUBAM) ซึ่งสามารถดูได้ใน**หัวข้อ 2.3.2.2**

3) การพัฒนาการบริการด้านโลจิสติกส์และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การพัฒนาการบริการด้านโลจิสติกส์และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเป็นการพัฒนาประสิทธิภาพของกิจกรรมโลจิสติกส์อื่น ๆ เพื่อส่งเสริมให้เกิดการอำนวยความสะดวกชายแดนดียิ่งขึ้น โดยรัฐสามารถพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นเอกชน หรือรัฐเป็นผู้ประกอบการเองก็ได้ ซึ่งท้ายที่สุดแล้วการพัฒนาการบริการด้านโลจิสติกส์จะส่งผลให้ระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพดีมากขึ้นโดยช่วยลดเวลาการขนส่ง (Lead time) และความไม่แน่นอน (Uncertainty) อาทิ

การจัดส่งล่าช้า ขาดความชำนาญและความรู้เกี่ยวกับการดำเนินการพิธีศุลกากร สำหรับกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาในมิตินี้ประกอบด้วย กรณีศึกษาประเทศจีน - ฮ่องกง และกรณีศึกษาประเทศสหรัฐฯ - เม็กซิโก ซึ่งสามารถดูได้ใน**หัวข้อ 2.3.2.3**

2.3.1.2 Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective

รายงานนี้จัดทำโดย Organization for Security and Co-operation in Europe (OSCE) และ United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) (2012) นำเสนอ Best Practices ที่เจาะจงไปเฉพาะเรื่องของการพัฒนาระบบและกระบวนการพิธีการศุลกากร โดยรายงานนี้ได้นำเสนอแนวทางปฏิบัติที่ดี ได้แก่ (1) แนวทางปฏิบัติที่ดีเกี่ยวกับรูปแบบกระบวนการศุลกากรและการขนส่งสินค้าผ่านแดนทั้งขาเข้าและขาออก เช่น การบูรณาการบริหารชายแดน (Integrated Border Management) (2) แนวทางปฏิบัติที่ดีในด้านการรักษาสมดุลระหว่างการเพิ่มหรือ ลดระดับรักษาความปลอดภัย (เช่น สินค้าผิดกฎหมาย การโจรกรรม และคอร์รัปชัน) กับการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดน (3) แนวทางปฏิบัติที่ดีในด้านการควบคุมและการจัดการสินค้า ณ ศุลกากร (4) แนวทางปฏิบัติที่ดีในด้านการจัดตั้งและจัดการงานบริหารความเสี่ยง ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่อาจจะเกิดจากการขนส่งสินค้าผิดกฎหมาย การปลอมแปลง การฟอกเงิน การโจรกรรม หรือการลักลอบนำเข้าส่งออกสัตว์พืช (5) แนวทางปฏิบัติที่ดีในด้านการออกแบบจุดผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพทั้งทางด้านประเภทของถนนการจัดการจราจรสภาพอาคารทำงานของพนักงาน การนำเทคโนโลยีอำนวยความสะดวกการขนส่งผ่านแดน (6) แนวทางปฏิบัติที่ดีในด้านการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการตรวจสอบสินค้าผ่านแดนอย่างไม่ล่วงละเมิดผู้ขนถ่ายสินค้า (7) แนวทางปฏิบัติที่ดีในด้านการบริหารทรัพยากรบุคคล เป็นต้น ประเด็นด้านจรรยาบรรณ และการจัดการปัญหาเกี่ยวกับตัวบุคลากรผู้ปฏิบัติหน้าที่ ณ จุดผ่านแดน เป็นต้น และ (8) แนวทางปฏิบัติที่ดีในการคัดเลือกดัชนีชี้วัดสำหรับการประเมินประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าผ่านแดน

จะเห็นได้ว่าแนวทางปฏิบัติที่ดีที่เสนอโดย OSCE และ UNECE ถือเป็นส่วนหนึ่งของมิติที่ 2 ของ World Bank คือ การพัฒนาระบบและกระบวนการการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ซึ่งเป็นการพัฒนาเพื่อทำให้กระบวนการทำงานของศุลกากรดีขึ้น

2.3.2 กรณีศึกษา (Case study)

กรณีศึกษาที่นำเสนอในส่วนนี้เป็นกรณีศึกษาจากต่างประเทศ ที่สามารถแบ่งแยกออกได้ตามหลัก 3 มิติของ World Bank ได้แก่ **หัวข้อ 2.3.2.1** เป็นกรณีศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน **หัวข้อ 2.3.2.2** เป็นกรณีศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาระบบและกระบวนการการนำเข้า-ส่งออกสินค้า และ**หัวข้อ 2.3.2.3** เป็นกรณีศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาการบริการด้านโลจิสติกส์และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ที่ปรึกษายังรวบรวมกรณีศึกษาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาไว้ในหัว**ข้อ 2.3.2.4** ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

2.3.2.1 การพัฒนาลงทุนระบบโครงสร้างพื้นฐาน

กรณีศึกษาในส่วนนี้เป็นกรณีศึกษาที่เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศที่มุ้งเน้นไปที่การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างเพื่อพัฒนาให้เกิดประสิทธิภาพการเดินทางและการขนย้ายสินค้า

1) USA-Canada กรณีศึกษานี้เป็นโครงการสร้าง Gordie Howe International Bridge ระหว่างประเทศสหรัฐและแคนาดา ซึ่งเป็นสะพานที่เชื่อมเส้นทางหลวง (Highway) ของประเทศสหรัฐอเมริกาเข้ากับประเทศแคนาดา โดยยังมีการจัดตั้งจุดตรวจศุลกากรและระบบการอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางผ่านแดนในจุดที่สร้างทางหลวง โดยเชื่อมระหว่างทางหลวง 401 ใน Windsor ของประเทศ

แคนาดาเข้ากับทางหลวง Interstate 75 (I-75) ใน Detroit ของประเทศสหรัฐอเมริกาโดยในการก่อสร้างครั้งนี้ได้มีการสร้างด่านเก็บค่าผ่านทางที่ฝั่งแคนาดา และสร้างศุลกากรและระบบอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินทางผ่านแดนที่ฝั่งของสหรัฐฯ โดยโครงการนี้คาดว่าจะสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2567

2) Denmark-Sweden เป็นกรณีศึกษาที่การพัฒนาระบบการข้ามแดนส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่รอบ ๆ บริเวณชายแดน โดยเป็นความร่วมมือระหว่างสองประเทศเพื่อสร้างถนนและทางรถไฟข้ามประเทศเดนมาร์คกับประเทศสวีเดน หรือ Øresund Bridge ซึ่งสร้างเสร็จแล้วในปี พ.ศ. 2543 โครงการนี้เป็นโครงการพัฒนาศักยภาพการเดินทางข้ามชายแดน (Border Mobility) ที่นอกจากจะช่วยลดปัญหาการจราจรบริเวณชายแดนที่ติดขัดแล้วยังช่วยลดความแตกต่างระหว่างวัฒนธรรมและความแตกต่างของภาษาของสองประเทศ ในแง่เศรษฐกิจนั้นการสร้างสะพานนี้ช่วยพัฒนาสายสัมพันธ์การค้าในเขตช่องแคบเออเรซุนด์ (Øresund) ซึ่งมีเมืองโคเปนเฮเกน (ประเทศเดนมาร์ก) และเมืองมัลเมอ (ประเทศสวีเดน) รวมถึงยังช่วยลดอัตราการว่างงานในเมืองมัลเมอเพราะประชากรสามารถเข้าถึงแหล่งงานในเมืองโคเปนเฮเกนได้

3) USA-Mexico ความร่วมมือระหว่างสองประเทศนี้ได้ดำเนินการผ่านคณะทำงานร่วมด้านการวางแผนการขนส่ง หรือ Joint Working Committee on Transportation Planning (JWC) จุดประสงค์หลักของ JWC คือ การวางแผนการขนส่งทางบกและอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายคนและสินค้าข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และประหยัด รวมถึงการส่งเสริมการสื่อสารข้ามพรมแดนระหว่างรัฐบาลเม็กซิกันและรัฐบาลสหรัฐฯ การพัฒนาแผนประสานงานสำหรับการขนส่งทางบก และการประเมินผลกระทบในปัจจุบันและอนาคตในด้านความต้องการการจราจรต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง

ผลลัพธ์ที่สำคัญประการหนึ่งของโครงการ คือ การพัฒนา Databank ที่เก็บรักษาไว้ที่กรมบริหารทางหลวงของรัฐบาลกลางสหรัฐฯ (Federal Highway Administration, FHWA) และสถาบันการขนส่งแห่งเม็กซิโก (Mexican Transportation Institute) โดยใน Databank นี้มีข้อมูลเกี่ยวกับกระแสการค้าและการจราจรที่เกิดขึ้น ณ จุดผ่านแดนที่เป็น Border Crossing Point (BCP) รวมไปถึงข้อมูลทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ชายแดนโดยรอบ และข้อมูลเกี่ยวกับ BCP ที่มีอยู่และที่วางแผนไว้ว่าจะก่อสร้าง

2.3.2.2 การพัฒนาระบบและกระบวนการนำเข้า-ส่งออกสินค้า

กรณีศึกษาในส่วนนี้เป็นกรณีศึกษาที่เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศและความร่วมมือระหว่างกลุ่มประเทศที่ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกการข้ามแดน โดยมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาระบบและกระบวนการการนำสินค้าผ่านแดน

1) Belgium-Netherlands เป็นข้อตกลงและความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการร่วมกันสืบสวนการจ้างงานตนเองปลอม โดยเป็นการร่วมมือของเจ้าหน้าที่ตรวจแรงงานเบลเยียม-เนเธอร์แลนด์ ซึ่งผลพบว่ามีกรณีเกิดขึ้นกับคนงานจากหลากหลายสัญชาติ (เช่น ตุรกี บัลแกเรีย โรมาเนีย) ที่ได้รับการว่าจ้างผ่านหน่วยงานชั่วคราวของเนเธอร์แลนด์ และเกิดการลักลอบเข้าประเทศโดยการปลอมเอกสารจ้างงานตนเอง

การดำเนินงานตรวจสอบร่วมเกิดขึ้นในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2557 และท้ายที่สุดได้มีการจัดตั้งกรอบการทำงานของคณะทำงาน Benelux Working Group โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสืบเรื่อง Fraudulent Temporary Agencies รูปแบบการทำงานจะเริ่มจากการที่เจ้าหน้าที่ตรวจแรงงานทั้งสองประเทศได้รวบรวมรายละเอียดการติดต่อของแรงงานทั้งหมด ใบบันทึกการเข้างานประจำวัน และจำนวนชั่วโมงการทำงานของแรงงานแต่ละคน และสืบหาความผิดปกติ และแบ่งปันข้อมูลที่เกี่ยวข้องระหว่างทางการเบลเยี่ยมและเนเธอร์แลนด์บนพื้นฐานทางกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับแรงงาน และการแลกเปลี่ยนข้อมูลตามข้อตกลงทวิภาคีระหว่างเนเธอร์แลนด์และเบลเยียม

2) Belgium-Romania เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศที่เน้นไปทางด้านการตรวจสอบการทำงานอย่างผิดกฎหมายในประเทศทั้งสองโดยใช้ระบบ Internal Market Information (IMI) ซึ่งความร่วมมือนี้ริเริ่มโดยการตรวจแรงงานเบลเยียม โดยจุดประสงค์หลัก คือ ให้ผู้ตรวจแรงงานในทั้งสองประเทศใช้ระบบ IMI เพื่อตรวจสอบปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการจัดหางาน อาทิ การจัดหาคนงานทับซ้อนกับงานที่ไม่ได้ประกาศ การทิ้งค่าจ้าง และแนวทางปฏิบัติอื่น ๆ ที่หลีกเลี่ยงกฎหมายในกรณีของการทำงานข้ามพรมแดน ความร่วมมือนี้ริเริ่มโดยการตรวจแรงงานเบลเยียม นอกจากนี้ ขอบเขตความร่วมมือยังมุ่งเน้นไปที่การดำเนินการ Joint Visit ของผู้ตรวจแรงงานจากประเทศหนึ่งไปพร้อมกับผู้ตรวจแรงงานอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งทำให้เกิดความโปร่งใสในการทำงานและสร้างสัมพันธไมตรีระหว่างประเทศ

3) France-Poland เป็นความร่วมมือความร่วมมือด้านการบริหารและการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้ตรวจแรงงานชาวฝรั่งเศสและโปแลนด์และสถาบันประกันสังคม ที่ได้ร่วมกันสอบสวนฉ้อโกงของบริษัทปลอมหรือนอมินี โดยจุดมุ่งหมายสูงสุดของโครงการนี้คือการลดการละเมิดสิทธิของคนงานข้ามชายแดน

4) USA-Canada เป็นการพัฒนา Smart Border Declaration โดยมีเป้าหมายหลักเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการรักษาความปลอดภัยระหว่างสองประเทศ โดยทั้งสองประเทศได้มีการทำข้อตกลงกันเมื่อวันที่ 12 ธันวาคม ค.ศ. 2001 โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับการพัฒนาการจัดการความปลอดภัย ณ ชายแดน การแบ่งปันข้อมูล การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการบังคับใช้กฎหมายความร่วมมือระหว่างประเทศ

แผนการพัฒนา Smart Border Declaration มีแก่นสาระอยู่ 4 ส่วน คือ (1) การรักษาความปลอดภัยให้กับบุคคลที่เดินทางผ่านแดนข้ามแดน โดยในส่วนนี้เป็นการแยกนักเดินทางที่มีความเสี่ยงต่ำออกจากผู้ที่มีความเสี่ยงสูงและอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายนักท่องเที่ยวเป็นประเด็นหลัก (2) การรักษาความปลอดภัยให้กับสินค้าที่ขนส่งผ่านแดนข้ามแดน โดยเป็นการไหลเวียนของสินค้าที่ปลอดภัยที่มีการจัดการตามหลักการที่คล้ายคลึงกัน ด้วยความร่วมมือกับภาคเอกชน มีการใช้ข้อมูลและเทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อระบุและเร่งการขนส่งที่มีความเสี่ยงต่ำข้ามพรมแดนแคนาดา - สหรัฐอเมริกา (3) การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านความปลอดภัย โดยในกรณีนี้รัฐบาลแคนาดาลงทุนเพื่อปรับปรุงเกตเวย์ทางอากาศ ทางทะเล และทางบก ในขณะที่สหรัฐอเมริกาให้เงินสนับสนุนโครงการขนส่งตามทางเดินของสหรัฐฯ และที่จุดชายแดนตามแนวชายแดนแคนาดา - สหรัฐอเมริกา กล่าวโดยสรุปได้ว่า Smart Border Declaration เป็นโครงการที่เน้นไปที่การบริหารจัดการการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนของบุคคลและสินค้า โดยเฉพาะสินค้าและบุคคลที่มีความเสี่ยงต่ำให้สามารถผ่านแดนได้สะดวกมากยิ่งขึ้น รวมถึงมีความร่วมมือด้านการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างประเทศเพื่อให้ง่ายต่อการตรวจจับกิจกรรมอาชญากรรม

5) Finland-Russia เป็นความร่วมมือที่มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อสร้างความสมดุลระหว่างการรักษาความปลอดภัยและการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยความร่วมมือนี้มีลำดับขั้นตอนการพัฒนาที่เริ่มต้นการจากพัฒนาการบริหารจุดผ่านแดน (Border Crossing Point, BCP) จากนั้นจึงพยายามบูรณาการ BCP เข้ากับโครงสร้างพื้นฐานของศุลกากร และสร้างความร่วมมือกันทางด้านโลจิสติกส์ระหว่างสองประเทศ จากนั้นเมื่อระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์พร้อมแล้ว ทั้งสองประเทศจึงเริ่มสร้างความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์โดยใช้ระบบ Global System for Mobile Communications (GSM) เมื่อมีการเชื่อมต่อข้อมูลแล้ว จึงนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพการทำงานร่วมกัน (Inter-Operability) และการใช้อินเทอร์เฟสที่เพิ่มศักยภาพของการทำงานร่วมกันผ่านทางการใช้ e-Documents และระบบ ICT และท้ายที่สุดจึงก่อให้เกิดการพัฒนาระบบอัตโนมัติที่ช่วยบ่งชี้การไหลและการขนส่ง (Automatic Identification of Traffic Flow and Transport Fleet Movement) โดยสรุปแล้วโครงการ

ความร่วมมือนี้เป็นการบูรณาการเชื่อมข้อมูลเพื่อให้เกิดความโปร่งใสในระบบโซ่อุปทาน (Transparency in the Supply Chain) และเพื่อให้สามารถเข้าถึงข้อมูลก่อนเดินทางมาถึงโดยใช้รหัสศุลกากรของสหภาพยุโรป (European Union Custom Code) และเพื่อให้ข้อมูลการขนส่งแบบเรียลไทม์จากผู้ขนส่ง มีพร้อมให้ศุลกากรสามารถใช้งานได้

6) Bosnia-Herzegovina ในระหว่างปี พ.ศ. 2549-2552 องค์การระหว่างประเทศเพื่อการโยกย้ายถิ่นฐาน หรือ International Organization for Migration (IOM) ได้นำโครงการที่ได้รับทุนสนับสนุนจากคณะกรรมาธิการยุโรป (The European Commission, EC) เพื่อช่วยบอสเนียและเฮอร์เซโกวีนาในการออกแบบและดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการระดับชาติเกี่ยวกับการจัดการชายแดนแบบบูรณาการ โครงการนี้ได้มีรวมศูนย์และรวมกิจกรรมการวิเคราะห์ของหน่วยงานจัดการชายแดนต่าง ๆ ไว้ในศูนย์วิเคราะห์ร่วมแห่งเดียว หรือ Single Joint Analysis Centre (JAC) โดยวัตถุประสงค์ของ JAC คือการสนับสนุนหน่วยงานด่านชายแดนให้มีข้อมูลระดับปฏิบัติการที่สามารถนำไปปฏิบัติได้ รวมถึงมียุทธศาสตร์เกี่ยวกับการจราจรบริเวณชายแดนที่ชัดเจนและมีข้อมูลที่เป็นประโยชน์สำหรับการพัฒนาบริเวณชายแดน

7) Norway-Sweden เป็นความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดน (Border Crossing Point, BCP) โดยเจ้าพนักงานของประเทศใดประเทศหนึ่งสามารถตรวจสอบและควบคุมการผ่านแดนแทนอีกประเทศหนึ่งได้ ประเด็นสำคัญของรูปแบบของการจัดการ BCP นี้คือ ต้องการระดับการประสานกัน (Harmonization) ระหว่างประเทศในระดับสูง และโดยเฉพาะอย่างยิ่งจะต้องมีความไว้วางใจระหว่างทุกฝ่าย

8) Bulgaria-Poland กรณีศึกษานี้ไม่ได้เป็นความร่วมมือระหว่างบัลแกเรียและโปแลนด์ แต่เป็นระบบที่ประเทศบัลแกเรียและโปแลนด์ได้พัฒนาทดลองใช้และเชื่อว่าอาจจะสามารถขยายประสิทธิภาพของระบบผ่านการบูรณาการในระดับสองประเทศได้ โดยในปี พ.ศ. 2549 บัลแกเรียได้แนะนำระบบติดตามการทดลองที่ด่านชายแดนเลโซโว โดยมี Smart Card ที่ปรับปรุงข้อมูลอัตโนมัติว่าในแต่ละด่านเกิดอะไรขึ้น โดยระบบลักษณะนี้ก็มีอยู่ที่ด่านชายแดนของโปแลนด์บางแห่งซึ่งเป็นระบบที่รวบรวมและบันทึกการทำธุรกรรมเดียวเอาไว้ใช้ในทุก ๆ ด่าน หรือเรียกอีกอย่างว่าระบบ Single Transaction Record ระบบนี้จะใช้การติดตั้งกล้องที่มีฟังก์ชั่นการจดจำด้วยแสง ซึ่งจะอ่านป้ายทะเบียนรถและสร้างบันทึกข้อมูลคนขับและหนังสือเดินทางของผู้โดยสารที่จุดตรวจคนเข้าเมือง สำหรับการขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์ ศุลกากรจะตรวจสอบเอกสารการขนส่งและบันทึกธุรกรรม

จะเห็นได้ว่าระบบดังกล่าวจะช่วยในเรื่องการดักจับข้อมูลระบุตัวตนที่น่าเชื่อถือ ลดการฉ้อโกงและข้อผิดพลาดในการตรวจสอบ ช่วยเรื่องการบันทึกรายละเอียดของเวลาที่ใช้ภายในด่านฯ ช่วยให้การบ่งชี้รถขนส่งข้ามพรมแดนมีความแม่นยำ และช่วยในเรื่องการบันทึกการทำธุรกรรมที่จะช่วยให้เกิดการบริหารจัดการความเสี่ยงร่วมกันได้

9) The South Africa-Mozambique เป็นโครงการพัฒนา Joint Border Crossing Point และได้มีการสร้าง One-stop Border Post ที่ เลบอมโบ/เรสซาโนการ์เซีย โดยแอฟริกาใต้ตกลงที่จะจัดหาเงินทุนสำหรับการติดตั้งโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ อาทิ การสร้างทางหลวง N4 ระหว่างของสาธารณรัฐแอฟริกาใต้และโมซัมบิก ในส่วนของการบริหารจัดการ ทั้งสองประเทศได้จัดตั้งคณะกรรมการทวิภาคี เพื่อร่วมกันกำหนดประเด็นต่าง ๆ ได้แก่การพัฒนากรอบกฎระเบียบ ตัดสินเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ขั้นตอนการปฏิบัติการ ทรัพยากรบุคคลและการฝึกอบรม ความปลอดภัยและความมั่นคง การจัดการชายแดน และการสื่อสารไปยังผู้มีส่วนได้เสียและขอคำแนะนำจากภาครัฐและเอกชน

ผลลัพธ์ที่ได้จากโครงการนี้ส่งผลให้เกิดการเชื่อมต่อกันอย่างไร้รอยและลดปัญหาคอขวดในการขนส่งคนและสินค้าข้ามแดนระหว่างสองประเทศ ในส่วนของการพัฒนาศุลกากร ก็มีการปรับปรุงให้มีการเพิ่มความรวดเร็วในการบริการด้านพิธีการศุลกากร ลดงานเอกสาร และมีการเพิ่มการรักษาความปลอดภัยมากขึ้น

10) Zimbabwe-Zambia เป็นการพัฒนา One-stop Border Post ซึ่งช่วยลดเวลารอลงครึ่งหนึ่ง และช่วยอำนวยความสะดวกในการนำสินค้าผ่านระหว่างประเทศลงได้ รวมถึงช่วยลดจำนวนการใช้เอกสารประกอบพิธีศุลกากรลงด้วย ด้วยเหตุนี้ การจัดการ One-stop Border Post นี้เป็นประโยชน์อย่างสูงสำหรับผู้ขนส่งสินค้าข้ามทวีป รวมไปถึงช่วยส่งเสริมบรรยากาศทางธุรกิจและการลงทุนระหว่างประเทศได้ด้วย โดยเมื่อก่อนที่จะมีการพัฒนา One-stop Border Post เวลารอที่พรมแดนระหว่างประเทศได้เพิ่มต้นทุนให้กับธุรกิจ ซึ่งต้องจ่ายให้กับบริษัทขนส่งที่มีคนขับไม่ได้ใช้งานนานถึง 3 วันเพื่อดำเนินการเอกสาร นอกจากนี้ยังลดแรงจูงใจกับกลุ่มบริษัทระดับโลกที่ทำการค้าขายในแอฟริกา เนื่องจากสินค้าอาจใช้เวลาหลายสัปดาห์ในการเดินทาง ซึ่งในยุโรปจะใช้เวลาเพียง 2-3 วัน ดังนั้น จุดผ่านแดนใหม่ที่มีระบบ One-stop Border Post จะช่วยเพิ่มความคล่องตัวในกระบวนการตรวจสอบชายแดน เนื่องจากผู้ที่ผ่านจุดผ่านแดนจะต้องส่งเอกสารเพียงครั้งเดียวเท่านั้น

11) EurAsEC เป็นความร่วมมือที่มีผลบังคับใช้ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2543 ภาคีผู้ทำความตกลงประกอบด้วย เบลารุส คาซัคสถาน คีร์กีซสถาน รัสเซีย อาร์เมเนีย สาธารณรัฐมอลโดวา ยูเครน และทาจิกิสถานจุดมุ่งหมายของ EurAsEC คือการส่งเสริมการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกผ่านการก่อตั้งสหภาพศุลกากรระดับภูมิภาคและตลาดร่วม โดยมีการพัฒนา Customs Code of the Customs Union รวมไปถึงรวมถึงบทบัญญัติสำหรับการจำแนกประเภทสินค้าและภาษีศุลกากร กฎเกี่ยวกับการกำหนดอัตราภาษี ข้อจำกัดการนำเข้าและข้อจำกัดต่าง ๆ ร่วมกัน ซึ่งท้ายที่สุด สหภาพศุลกากรส่งผลให้อาณาเขตของรัฐทั้งสามกลายเป็นเขตศุลกากรที่รวมเป็นหนึ่ง หรือนำไปสู่การพัฒนา Integral Customs Zone ที่มีระเบียบข้อบังคับ ขั้นตอนและวิธีปฏิบัติด้านศุลกากรที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน มีกฎระเบียบด้านภาษีศุลกากรร่วมกัน

นอกจากนี้ EurAsEC ยังได้เริ่มดำเนินการพัฒนาเอกสารการดูแลระบบเดียวสำหรับเอกสารการค้ารวมถึงสภาพแวดล้อมแบบ Single Window ระบบการตั้งชื่อสินค้าโภคภัณฑ์ร่วมกันซึ่งอิงตามคำอธิบายสินค้าโภคภัณฑ์และระบบการเข้ารหัส (HS) และการใช้ตัวเลขสิบหลักและรหัสการจำแนกสินค้าโภคภัณฑ์มีขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546

12) The European Union Border Assistance Mission (EUBAM) เป็นโครงการช่วยเหลือพัฒนาชายแดนของสหภาพยุโรป (European Union, EU) ในสาธารณรัฐมอลโดวาและยูเครน กรณีศึกษานี้เป็นตัวอย่างที่ดีของโครงการความช่วยเหลือที่มุ่งเพิ่มประสิทธิภาพของบริการชายแดนและศุลกากร EUBAM เปิดตัวเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548 ตามคำร้องขอร่วมกันของประธานาธิบดีแห่งสาธารณรัฐมอลโดวาและยูเครน โดย EUBAM เป็นเจ้าของโครงการและได้รับทุนเต็มจำนวนจากสหภาพยุโรป ซึ่งเป็นหน่วยงานให้คำปรึกษาด้านเทคนิคที่ไม่มีอำนาจบริหาร นอกจากนี้ โครงการนี้รับการสนับสนุนโดย United Nations Development Programme (UNDP) ซึ่งเป็นผู้สนับสนุนการการจัดการและโลจิสติกส์

โครงการนี้มุ่งที่จะให้การสนับสนุนอย่างยั่งยืนเพื่อพรมแดนที่มีคุณภาพดีและบริการศุลกากรและเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อและการค้าสำหรับพลเมืองและบริษัทของสาธารณรัฐมอลโดวาและของยูเครน รวมไปถึงการสร้างเสริมการทำงานร่วมกับสาธารณรัฐมอลโดวาและยูเครนเพื่อประสานมาตราฐานและขั้นตอนการจัดการชายแดนกับที่แพร่หลายในประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป และการช่วยเพิ่มขีดความสามารถทางวิชาชีพของศุลกากรมอลโดวาและยูเครนและบริการยามชายแดนในระดับปฏิบัติการ นอกจากนี้ยังมีเป้าหมายเพื่อพัฒนาความสามารถในการวิเคราะห์ความเสี่ยง และปรับปรุงความ

ร่วมมือและการแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกันระหว่างเจ้าหน้าที่รักษาชายแดนและบริการศุลกากร และระหว่างหน่วยงานเหล่านี้กับหน่วยงานบังคับใช้กฎหมายอื่น ๆ

13) The European Union's Border Management Programme in Central Asia (BOMCA) เป็นโครงการของ European Union (EU) ที่สนับสนุนให้เกิดการบูรณาการ Border Crossing Point ระหว่างประเทศในเอเชียกลาง BOMCA เริ่มต้นขึ้นในปี พ.ศ. 2545 ตามคำแนะนำจาก Central Asia Border Security Initiative (CABSI) โดยเป้าหมายหลักของ BOMCA คือ ความพยายามในการแนะนำประเทศในแถบเอเชียกลางให้ทราบถึงแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดของยุโรปในการจัดการพรมแดนแบบบูรณาการ (Integrated Border Management, IBM)

ตัวโครงการประกอบด้วยสามองค์ประกอบหลัก คือ (1) การให้คำแนะนำด้านนโยบายและการปฏิรูปกฎหมายและสถาบัน โดย BOMCA ได้จัดตั้งคณะกรรมการระหว่างรัฐมนตรีและคณะทำงานระหว่างหน่วยงานในแต่ละประเทศ เพื่อให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจได้ทำความคุ้นเคยกับทางเลือกต่าง ๆ สำหรับการนำ IBM ไปปฏิบัติ และเพื่อแนะนำแนวทางการเริ่มต้นกำหนดกฎหมายและการปฏิรูปกฎระเบียบที่จำเป็นในการจัดตั้งกรอบงานของ IBM (2) การเสริมสร้างศักยภาพการฝึกอบรมระดับชาติ ทำโดยการปรับปรุงและจัดเตรียมศูนย์ฝึกอบรมสำหรับหน่วยงานชายแดนในทุกประเทศสมาชิก โดยแนะนำส่วนหลักสำคัญของการทำ IBM ให้กับหลักสูตรการฝึกอบรมระดับชาติ และการสร้างขีดความสามารถในการฝึกอบรมระดับชาติผ่านแนวทาง Training-of-trainers ที่ใช้ความเชี่ยวชาญที่ดีที่สุดของยุโรป (3) การทดลองใช้พื้นที่นำร่องเพื่อพัฒนา IBM โดย BOMCA จะให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน อุปกรณ์ และการฝึกอบรม On-the-job Training ในด้านทักษะที่สำคัญแก่เจ้าหน้าที่หน่วยงานชายแดนที่สนามบิน ท่าเรือ และพรมแดนที่ทอดยาวในภูมิภาคเอเชียกลาง ซึ่งในส่วนนี้เป็นการทำขึ้นเพื่อให้รัฐบาลระดับชาติได้ลองดำเนินการทดลองการพัฒนา IBM นำร่องในประเทศ

ในช่วงเวลาผ่านมาหลังการจัดตั้ง BOMCA โครงการนี้ได้ให้ความช่วยเหลือหลัก ๆ ดังต่อไปนี้ (1) การสนับสนุนการปฏิรูปในคาซัคสถาน สาธารณรัฐคีร์กีซ และทาจิกิสถาน โดยให้ความช่วยเหลือในการแก้ไขกลยุทธ์ที่มีอยู่ และการจัดเตรียมกลยุทธ์ใหม่เกี่ยวกับการจัดการชายแดน (2) การสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรที่ทำงานในจุดผ่านแดนระหว่างประเทศทาจิกิสถาน - อัฟกานิสถาน (3) การเสริมสร้างขีดความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐานตามทางเดินการค้าและการขนส่ง ซึ่งเป็นประเด็นการจัดการการค้าข้ามพรมแดนและการค้าระหว่างภูมิภาคที่ต้องการให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในเอเชียกลางที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลนั้น มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2.3.2.3 การพัฒนาการบริการด้านโลจิสติกส์และบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

กรณีศึกษาในส่วนนี้เป็นกรณีศึกษาของประเทศ ๆ หนึ่งที่ได้มีการส่งเสริมด้านการให้บริการโลจิสติกส์ และส่งผลให้ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกดีมากยิ่งขึ้น

1) China-Hong Kong SAR โดยประเทศจีนได้ส่งเสริมผู้ให้บริการขนส่งสินค้า (Third-party Forwarding Logistics Service) ได้แก่ กลุ่มผู้ให้บริการขนส่งในประเทศ (Domestic Courier) และกลุ่มผู้ให้บริการขนส่งข้ามชาติ (Multinational Courier) รวมไปถึงกลุ่มผู้ให้บริการขนส่งที่เชี่ยวชาญในการให้บริการขนส่งเฉพาะด้าน เช่น ตัวแทนออกของ (Shipping) โดยในกรณีศึกษาได้กล่าวไว้ว่าการดำเนินกิจกรรมของผู้ให้บริการเหล่านี้ส่งผลดีทั้งธุรกิจที่เป็นคู่ค้าของผู้ให้บริการและระบบโลจิสติกส์โดยภาพรวมซึ่งรวมไปถึงประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกผ่านแดนที่ดีขึ้นอีกด้วย การดำเนินกิจกรรมของผู้ให้บริการจะทำให้กิจกรรมทางโลจิสติกส์ดำเนินไปได้สะดวกมากยิ่งขึ้นเนื่องจากผู้ให้บริการเหล่านี้มีความเชี่ยวชาญและเข้าใจถึงกฎเกณฑ์และบริบทของการข้ามแดนได้ดีกว่าผู้ประกอบการทั่วไป ประโยชน์ข้อต่อมาคือผู้ให้บริการเหล่านี้มักจะรวบรวมสินค้า (Consolidation) จากเจ้าของสินค้ามากมายให้กลายเป็นการขนส่งแบบเต็มคัน

(FTL: Full Truck Load) ซึ่งช่วยลดภาระงานของหน่วยงานข้ามแดน และท้ายที่สุด การที่ผู้ให้บริการสามารถจัดการการขนส่งแบบเต็มคันได้สามารถช่วยลดความแออัดของการจราจรบริเวณด่านลงได้เมื่อเทียบกับการให้ผู้ประกอบการแต่ละรายมาจัดการขนส่งสินค้าเอง

2) USA-Mexico เป็นกรณีศึกษาที่ชี้ให้เห็นว่าการตั้งคลังสินค้าไว้ใกล้กับชายแดนจะส่งผลให้สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าได้มากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ ผู้จัดตั้งคลังสินค้าไว้บริเวณชายแดนอาจจะเป็นรัฐหรือเอกชนหรือเป็นความร่วมมือระหว่างรัฐและเอกชนก็ได้ สำหรับในกรณีศึกษาเป็นการจัดตั้งคลังสินค้าเอกชนไว้ภายในพื้นที่เขตประกอบการเสรี (Free Trade Zone) โดยสินค้าในคลังสินค้าจะถูกส่งต่อไปยังโรงงานผลิตที่ตั้งอยู่อีกฝั่งของชายแดน คลังสินค้าเหล่านี้เป็นคลังสินค้าของผู้ให้บริการคลังสินค้าโดยมีลูกค้าคือโรงงานผู้ผลิตและโรงงานวัตถุดิบที่จะนำวัตถุดิบไปผลิตเป็นสินค้า ดังนั้น การให้บริการคลังสินค้าบริเวณชายแดนในลักษณะนี้ให้ประโยชน์โดยตรงต่อผู้ผลิตเพราะทำให้สามารถเติมเต็มสินค้า (Replenishment) ในสายการผลิตได้อย่างทันเวลา (Just-in-time) นอกจากนั้นยังส่งผลให้ลดความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของการจัดส่งได้ (Delivery Uncertainty) และลดเวลาการรอสินค้าของลูกค้า (Lead-time) ได้ด้วย สำหรับมุมมองทางด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้านั้น การลดความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของการจัดส่งและลดเวลาการรอสินค้าของลูกค้าส่งผลโดยตรงต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้า เนื่องจากว่าการอำนวยความสะดวกทางการค้าคำนึงถึงระยะเวลาตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการส่งสินค้าจนไปถึงจุดสิ้นสุดการขนส่ง (Original-destination) ดังนั้น การมีคลังสินค้าตั้งอยู่บริเวณชายแดนทำให้เวลานำในการขนส่ง (Lead-time for transportation) และความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของการจัดส่ง (Delivery Uncertainty) ลดลงและสุดท้ายก็ช่วยเพิ่มความน่าเชื่อถือในการจัดส่ง (Reliability)

อย่างไรก็ตาม กรณีศึกษาทั้งสองกรณีที่กล่าวมาแล้วยังชี้ให้เห็นว่า การให้บริการโลจิสติกส์เหล่านี้จะไม่ประสบความสำเร็จเลยหากว่าไม่มีการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการให้บริการเหล่านี้ เช่น การขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นภายในพื้นที่เขตประกอบการเสรีจะทำให้ผู้ให้บริการคลังสินค้ามีต้นทุนมากขึ้นและเกิดความไม่แน่นอนของการจัดส่งมากขึ้น นอกจากนี้ กระบวนการการทำงานของด่านศุลกากรก็มีความสำคัญมาก ซึ่งถ้าหากด่านศุลกากรมีระบบอำนวยความสะดวกที่ไม่มีประสิทธิภาพก็จะทำให้การตั้งคลังสินค้าไว้ใกล้กับชายแดนไม่ส่งผลประโยชน์อะไร เช่น ผู้ขนส่งสินค้าอาจจะติดอยู่ที่ด่านชายแดนหลายชั่วโมงหรือหลายวันจนทำให้ไปส่งสินค้าไม่ทันเวลา และการไม่มีจุดให้บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ก็จะทำให้การทำงานของตัวแทนออกมีกระบวนการทำงานมากขึ้นขณะเดียวกันก็เกิดความแออัดในระบบการดำเนินงานศุลกากร

2.3.2.4 กรณีศึกษาอื่น ๆ

ในส่วนนี้เป็นกรณีศึกษาอื่น ๆ ประกอบด้วย 3 กรณีศึกษา ดังต่อไปนี้

1) กรณีศึกษาของเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ

กรณีศึกษาของเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือเป็นกรณีศึกษาที่เน้นการพัฒนาควบคู่กันไประหว่างมิติที่ 1 และ 2 ของ World Bank โดยที่ปรึกษานำเสนอกรณีศึกษานี้อย่างละเอียดเกี่ยวกับวิธีการพัฒนาทั้ง 2 มิติ

ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศแคนาดา และประเทศเม็กซิโกได้มีการจัดทำความตกลงเขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (North American Free Trade Agreement - NAFTA) ซึ่งมีทั้งการเปิดตลาดการค้า การลงทุน การเคลื่อนย้ายบุคลากร และการอำนวยความสะดวกให้มีการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างกันเพิ่มมากขึ้น โดยในส่วนของการจัดระเบียบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศทั้งสามประเทศมีข้อตกลงการจัดระเบียบการขนส่งทางถนนข้ามแดนระหว่างกัน เพื่อวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย การรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อย ตลอดจนเพื่อการดำเนินการขนส่งเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ประเทศที่มีบทบาทสูงสุดในการกำหนดกฎกติกาการขนส่งระหว่างประเทศใน NAFTA ได้แก่ สหรัฐอเมริกา เนื่องจากสหรัฐฯ เป็นประเทศมหาอำนาจและมีขนาดเศรษฐกิจใหญ่ที่สุด อีกทั้งสหรัฐฯ เป็นประเทศศูนย์กลางการขนส่งของ NAFTA โดยสหรัฐฯ ระบุให้การขนส่งระหว่างประเทศโดยผู้ประกอบการขนส่งของแคนาดากับเม็กซิโกต้องปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยเดียวกับมาตรฐานในสหรัฐอเมริกา อีกทั้งออกข้อกำหนดอื่น ๆ เพื่อใช้บังคับกับรถต่างประเทศให้อยู่ภายใต้มาตรฐานเดียวกันสหรัฐฯ อาทิ

- สหรัฐฯ กำหนดให้รถบรรทุกของเม็กซิโกและแคนาดาที่จะเดินทางเข้าสหรัฐฯ ต้องผ่านการตรวจค้นยาเสพติด วัตถุอันตราย และผู้ขับขี่รถจะต้องผ่านการทดสอบการตรวจแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ ผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของสหรัฐฯ ด้านของจำนวนชั่วโมงการขับขี่ที่ไม่เกินกฎหมายกำหนด (ผู้ขับขี่รถบรรทุกห้ามขับขี่เกิน 11 ชั่วโมง และต้องมีชั่วโมงพักผ่อนอย่างน้อย 10 ชั่วโมงต่อเนื่องกัน และผู้ขับขี่รถบรรทุกห้ามขับขี่เกิน 60 ชั่วโมงใน 7 วันต่อเนื่องกัน และห้ามขับขี่เกิน 70 ชั่วโมงใน 8 วันต่อเนื่องกัน) ข้อกำหนดความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมายการจราจรของสหรัฐฯ และต้องทำประกันภัยยานพาหนะกับบริษัทประกันภัยที่จดทะเบียนในสหรัฐฯ เท่านั้น
- รถบรรทุกของเม็กซิโกและแคนาดาที่ผ่านเข้าออกประเทศสหรัฐฯ จะต้องมีเลขทะเบียน USDOT Number ที่ได้รับอนุญาตจากสหรัฐฯ โดยจะให้เลขทะเบียนดังกล่าวชั่วคราวเป็นระยะเวลา 18 เดือน และต่ออายุได้ชั่วคราวอีก 1 ครั้งเป็นเวลา 18 เดือน (รวมได้รับใบอนุญาตชั่วคราวเป็นเวลา 3 ปี) ทั้งหากผ่านการตรวจสอบด้านความปลอดภัยของรถ และหากผ่านการตรวจสอบภายหลังจาก 3 ปีแล้ว มีผลการตรวจสอบความปลอดภัยเป็นที่น่าพอใจ ประเทศสหรัฐฯ จะออกใบอนุญาตถาวร (Permanent Authority) ให้โดยรถทะเบียนเม็กซิโกและรถทะเบียนแคนาดาจะสามารถเข้ามาให้บริการขนส่งภายในสหรัฐฯ ได้ โดยต้องแสดงป้ายผ่านการตรวจสอบความปลอดภัย

สำหรับจุดผ่านแดนทางบกระหว่าง (1) สหรัฐอเมริกากับแคนาดา และ (2) สหรัฐอเมริกากับเม็กซิโก มีจำนวนรวม 102 จุดผ่านแดนทางบก โดยกรณีของแคนาดา สหรัฐฯ มีจุดเชื่อมต่อกับแคนาดาผ่านจุดผ่านแดนทางบกที่อยู่ในมลรัฐต่าง ๆ รวม 9 มลรัฐ ได้แก่ Washington, Idaho, Montana, North Dakota, Minnesota, Michigan, New York, Vermont และ Maine และสหรัฐฯ มีจุดเชื่อมต่อกับเม็กซิโกผ่านจุดผ่านทางบกในมลรัฐต่าง ๆ 4 มลรัฐ ได้แก่ California, Arizona, New Mexico และ Texas ดัง**รูปที่ 2.3.2-1**



รูปที่ 2.3.2-1 จุดผ่านแดนทางบกระหว่างสหรัฐฯ กับแคนาดา และสหรัฐฯ กับเม็กซิโก ภายใต้เขตการค้าเสรีอเมริกาเหนือ (แหล่งที่มา: Bureau of Transport Statistics สหรัฐอเมริกา)

จุดผ่านหลักที่มีปริมาณรถบรรทุก (Truck) ผ่านเข้าออกมากที่สุดซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 60 ของปริมาณรถบรรทุกผ่านเข้าออกระหว่างประเทศมากที่สุดจะกระจุกตัวอยู่ที่ 6 จุดผ่านแดน ได้แก่

อันดับ	ด่าน	มลรัฐ	ปริมาณรถบรรทุกผ่านแดนในปี 2555 (คัน)	สัดส่วนปริมาณรถบรรทุกผ่านแดนทั่วประเทศ (%)
1	Laredo World Trade	Texas (เชื่อมเม็กซิโกที่ด่านเมือง Nuevo Laredo รัฐ Tamaulipas โดยใช้เส้นทาง Loop20 ของสหรัฐฯ ผ่านสะพาน Laredo Bridge 4 เข้าสู่เส้นทาง Fed.85D ของเม็กซิโก)	1,789,546	17
2	Detroit	Michigan (เชื่อมแคนาดาที่ด่านเมือง Windsor รัฐ Ontario โดยเชื่อมเส้นทาง I-75 ของสหรัฐฯ ข้ามสะพาน Ambassador Bridge กับเส้น Porter Street และ Highway 3 ของแคนาดา)	1,541,150	14
3	Buffalo – Niagara Falls	New York (เชื่อมแคนาดาที่ด่าน Niagara Falls รัฐ Ontario โดยเชื่อมเส้นทาง Niagara Street ของสหรัฐฯ กับเส้น Highway 420 ของแคนาดา)	940,221	9
4	Otay Mesa	California (เชื่อมเม็กซิโกที่ด่าน Mesa de Otay เมือง Tijuana รัฐ Baja California โดยเชื่อมเส้นทาง SR905 ของสหรัฐฯ กับเส้นทาง Boulevard de Otay ของเม็กซิโก)	778,929	7
5	El Paso	Texas (เชื่อมเม็กซิโกที่ด่านเมือง Ciudad Juarez รัฐ Chihuahua โดยเชื่อมเส้นทาง I-110 ของสหรัฐฯ ผ่านสะพาน Bridge of the Americas เข้าไปเชื่อมเส้นทาง Avenida Abraham Lincoln ของเม็กซิโก)	724,964	7
6	Port Huron	Michigan (เชื่อมแคนาดาที่ด่าน Point Edward รัฐ Ontario โดยเชื่อมเส้นทาง I-69/I-94 ของสหรัฐฯ กับเส้น Highway 402 ของแคนาดา)	691,348	6

จุดผ่านหลักที่มีปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคล (Personal Vehicle) ผ่านเข้าออกมากที่สุดซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 61 ของปริมาณรถยนต์นั่งส่วนบุคคลผ่านเข้าออกระหว่างประเทศมากที่สุดจะกระจุกตัวอยู่ที่ 10 จุดผ่านแดน ได้แก่

อันดับ	ด่าน	มลรัฐ	ปริมาณรถยนต์ผ่านแดนในปี 2555 (คัน)	สัดส่วนปริมาณรถยนต์ผ่านแดนทั่วประเทศ (%)
1	San Ysidro (เป็นด่านที่ห้ามรถบรรทุกผ่าน)	California (เชื่อมเม็กซิโกที่ด่าน El Chaparral เมือง Tijuana รัฐ Baja California โดยเชื่อมเส้นทาง I-5 ของสหรัฐฯ กับเส้น Fed 1 ของเม็กซิโก)	11,481,951	12

อันดับ	ด่าน	มลรัฐ	ปริมาณรถยนต์ผ่านแดนในปี 2555 (คัน)	สัดส่วนปริมาณรถยนต์ผ่านแดนทั่วประเทศ (%)
2	El Paso	Texas (เชื่อมเม็กซิโกที่ด่านเมือง Ciudad Juarez รัฐ Chihuahua โดยเชื่อมเส้นทาง I-110 ของสหรัฐฯ ผ่านสะพาน Bridge of the Americas เข้าไปเชื่อมเส้นทาง Avenida Abraham Lincoln ของเม็กซิโก)	9,461,721	10
3	Buffalo – Niagara Falls	New York (เชื่อมแคนาดาที่ด่าน Niagara Falls รัฐ Ontario โดยเชื่อมเส้นทาง Niagara Street ของสหรัฐฯ กับเส้น Highway 420 ของแคนาดา)	6,072,382	6
4	Otay Mesa	California (เชื่อมเม็กซิโกที่ด่าน Mesa de Otay เมือง Tijuana รัฐ Baja California โดยเชื่อมเส้นทาง SR905 ของสหรัฐฯ กับเส้นทาง Boulevard de Otay ของเม็กซิโก)	5,346,210	6
5	Hidalgo	Texas (เชื่อมเม็กซิโกที่ด่านเมือง Reynosa รัฐ Tamaulipas โดยใช้เส้นทาง US281 ของสหรัฐฯ ผ่านสะพาน McAllen-Hidalgo-Reynosa International Bridge เข้าสู่เส้น Luis Echeverria Alvarez ของเม็กซิโก)	4,894,486	5
6	Blaine	Washington (เชื่อมแคนาดาที่ด่าน Pacific Highway เมือง Surrey รัฐ British Columbia เชื่อมเส้นทาง SR543 ของสหรัฐฯ กับเส้น BC15 ของแคนาดา)	4,730,705	5
7	Laredo – Juarez / Lincoln (เป็นด่านที่ห้ามรถบรรทุกผ่าน)	Texas (เชื่อมเม็กซิโกที่ด่านเมือง Nuevo Laredo รัฐ Tamaulipas โดยใช้เส้นทาง I-35 ของสหรัฐฯ ผ่านสะพาน Laredo Bridge 2 หรือ Juarez-Lincoln International Bridge เข้าสู่เส้นทาง Boulevard Leandro Valle ของเม็กซิโก)	4,440,407	5
8	Brownsville (เป็นด่านที่ห้ามรถบรรทุกผ่าน)	Texas (เชื่อมเม็กซิโกที่ด่านเมือง Matamoros รัฐ Tamaulipas โดยใช้เส้นทาง SH4 ของสหรัฐฯ ผ่านสะพาน Gateway International Bridge เข้าสู่เส้นทาง Alvaro Obregon ของเม็กซิโก)	4,262,047	4
9	Detroit	Michigan (เชื่อมแคนาดาที่ด่านเมือง Windsor รัฐ Ontario โดยเชื่อมเส้นทาง I-75 ของสหรัฐฯ กับเส้น Highway 3 ของแคนาดา)	4,165,732	4
10	Calexico East	California (เชื่อมเม็กซิโกที่ด่านเมือง Mexicali รัฐ Baja California โดยใช้เส้นทาง SR7 ของสหรัฐฯ เชื่อมกับเส้นทาง Boulevard Abelardo L.Rodriguez ของเม็กซิโก)	4,070,090	4

2) กรณีศึกษายุทธศาสตร์อ่าว GBA

ในส่วนนี้จะนำเสนอการพัฒนาเชิงพื้นชายแดนที่ของกลุ่มเศรษฐกิจ โดยใช้กรณีศึกษาของอ่าวกวางตุ้ง – ฮ่องกง - มาเก๊า (Guangdong – Hong Kong – Macao Greater Bay Area หรือ GBA)

ยุทธศาสตร์อ่าว GBA เป็นหนึ่งในโครงการยุทธศาสตร์ตามข้อริเริ่มสายแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) ของจีนที่กำหนดให้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 5 ปี ฉบับที่ 13 (2559-2563) ของจีน โดยครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญของจีนตอนใต้ ประกอบด้วยเขตบริหารพิเศษฮ่องกง เขตบริหารพิเศษมาเก๊า และมณฑลกวางตุ้ง (ครอบคลุม 9 พื้นที่ ได้แก่ นครกวางโจว เซินเจิ้น จูไห่ ฝอซาน หุ้ยโจว ตงกวน จงซาน เจียงเหมิน และจ้าวชิ่ง) โดยยุทธศาสตร์อ่าว GBA มีเป้าหมายความร่วมมือประกอบด้วย

- เสริมสร้างบทบาทของมณฑลกวางตุ้งให้เป็นพื้นที่แห่งการปฏิรูปและเปิดกว้าง เพื่อให้เป็นแรงขับเคลื่อนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจสำคัญ วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี และเป็นศูนย์กลางการผลิตด้วยเทคโนโลยีล้ำสมัย
- เสริมสร้างเขตบริหารพิเศษฮ่องกงให้กลายเป็นศูนย์กลางการเงินระดับโลก ศูนย์กลางการลงทุนระดับโลก ศูนย์กลางธุรกิจด้วยเงินหยวนนอกจีน (Offshore RMB Business) ศูนย์กลางการค้าและขนส่งทางทะเล ศูนย์กลางบริการธุรกิจและบริการวิชาชีพ และศูนย์กลางด้านกฎหมายและแก้ไขข้อพิพาทระหว่างประเทศ
- ส่งเสริมให้เขตบริหารพิเศษมาเก๊าเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวระดับโลก ศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมจีนและพหุวัฒนธรรม และพัฒนาธุรกิจบริการที่เชื่อมโยงกับประเทศที่ใช้ภาษาโปรตุเกส
- เสริมสร้างเขตอ่าวกวางตุ้ง – ฮ่องกง - มาเก๊า ให้เป็นเขตเศรษฐกิจที่มีชีวิตชีวา โดยมีพื้นที่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยว การประกอบธุรกิจ การอยู่อาศัย และเขตนำร่องความร่วมมือเชิงลึกระหว่างจีนกับเขตบริหารพิเศษฮ่องกงและมาเก๊าเพื่อนำไปสู่การเป็นกลุ่มเมืองระดับโลก

สาขาความร่วมมือที่สำคัญภายใต้ยุทธศาสตร์อ่าว GBA ประกอบด้วย

- **ความเชื่อมโยงของเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐาน** ได้แก่ ระบบขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างจีนกับฮ่องกงและมาเก๊า การธำรงรักษาบทบาทให้ฮ่องกงเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเลและเชื่อมโยงการขนส่งไปยังท่าเรืออื่น ๆ ใน GBA การพัฒนาการขนส่งทางรางและการขนส่งทางอากาศ โดยมีโครงการเด่น ได้แก่ การก่อสร้างสะพานจูไห่ – ฮ่องกง - มาเก๊า การจัดให้มีบริการรถไฟความเร็วสูงระหว่างนครกวางโจว – เซินเจิ้น - ฮ่องกง การยกระดับด่านอัตโนมัติระหว่างมณฑลกวางตุ้งกับมาเก๊า การก่อสร้างทางวิ่งใหม่ในท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกง การจัดตั้งวิทยาลัยการบินนานาชาติฮ่องกงเพื่อเป็นศูนย์ฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน การยกระดับฮ่องกงเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำและการรับประกันภัยการขนส่งทางทะเล การสร้างระบบการจัดส่งพลังงานและน้ำ การยกระดับระบบข้อมูลเครือข่ายการสื่อสารและอินเทอร์เน็ตให้มีประสิทธิภาพ
- **การตลาดแบบบูรณาการ** โดยใช้ประโยชน์จากข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจจีน - ฮ่องกง และข้อตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจจีน - มาเก๊า เพื่อยกระดับการค้า พัฒนาระบบพิธีการศุลกากร การเดินทางข้ามแดนของนักท่องเที่ยว นักธุรกิจ และผู้ทำงาน ส่งเสริมการลงทุนระหว่างจีนกับฮ่องกงและมาเก๊า ส่งเสริมให้นักลงทุนจากฮ่องกงและมาเก๊าเข้าไปลงทุนทำธุรกิจในมณฑลกวางตุ้งมากขึ้น การพัฒนาให้ฮ่องกงเป็นศูนย์กลางธุรกิจด้วยเงินหยวนนอกจีน (Offshore RMB Business) และการพัฒนาให้ฮ่องกงเป็น

ศูนย์กลางการบริการ เช่น บริการกฎหมาย การระงับข้อพิพาทระหว่างประเทศ การท่องเที่ยวโดยเรือสำราญ การศึกษานานาชาติ บริการสุขภาพ เป็นต้น

- **นวัตกรรมด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี** โดยสร้างความร่วมมือด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีระหว่างกัน โดยมีโครงการเด่น ได้แก่ การจัดตั้งศูนย์เทคโนโลยีสุขภาพ เทคโนโลยีหุ่นยนต์ และเทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ในอุทยานวิทยาศาสตร์ (Science Park) ของฮ่องกง และการพัฒนาสวนนวัตกรรมและเทคโนโลยีฮ่องกง - เซินเจิ้น
- **ความร่วมมือในการพัฒนาระบบอุตสาหกรรมการผลิต** โดยสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมของแต่ละพื้นที่อย่างเต็มที่ เช่น อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์ อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักรและอุปกรณ์ อุตสาหกรรมผลิตอุปกรณ์โลหะ และอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีชั้นสูง
- **สิ่งแวดล้อมเพื่อการอยู่อาศัย** ยกระดับการจัดการสังคมและบริการสาธารณะ สร้างพื้นที่แห่งการศึกษาในระดับนานาชาติ ยกระดับการบริการด้านจัดหางานและการสร้างงาน สนับสนุนให้มาเก๊าเป็นพื้นที่ฝึกอบรมด้านบริการ และส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดีและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- **ความร่วมมือระดับภูมิภาคและระดับสากล** โดยพัฒนาฮ่องกงและมาเก๊าให้มีความโดดเด่นมากขึ้นตามข้อริเริ่มสายแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) และส่งเสริมความร่วมมือระหว่าง GBA กับนานาชาติ ตามยุทธศาสตร์การก้าวออกไปของประเทศจีน และดึงดูดให้ชาวจีนโพ้นทะเลให้กลับมาลงทุนในจีน

3) กรณีศึกษาการเปิดปิดชายแดนอันเนื่องมาจากสถานการณ์โควิด-19

ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2563 เป็นต้นมา ประเทศไทยได้ประสบวิกฤตโควิด-19 ที่ต้องทำให้ต้องมีการปิดด่านชายแดนประเทศไทยเกือบทั้งหมดเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการแพร่เชื้อข้ามระหว่างประเทศและเพื่อการควบคุมการระบาดในประเทศ โดยเมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2563 กระทรวงมหาดไทยส่งหนังสือถึงผู้ว่าราชการจังหวัดชายแดนทั่วประเทศ ให้พิจารณาปิดด่าน-จุดผ่อนปรนเพื่อให้การควบคุมการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19 โดยขอให้ระงับการใช้ช่องทางที่จุดผ่อนปรนการค้าและจุดผ่อนปรนพิเศษทุกแห่งในพื้นที่เป็นการชั่วคราว และสำหรับจุดผ่านแดนถาวรให้จังหวัดพิจารณาระงับการใช้ช่องทางที่จุดผ่านแดนถาวรทุกแห่งในพื้นที่เป็นการชั่วคราว ทั้งนี้ การปิดด่านชายแดนส่งผลให้เกิดผลกระทบช่วงแรกจากการปิดด่านชายแดนประเทศไทยโดยพบว่าการขยายตัวของการค้าชายแดนมีอัตราลดลง และยังส่งผลให้ประเทศคู่ค้าชายแดนปิดประเทศชะลอการสั่งซื้อ และปิดด่านการค้าชายแดนไปกว่าครึ่ง ทั้งด้านที่เชื่อมโยงมาเลเซีย กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา จากทั้งหมดมี 42 จุดผ่านแดนถาวร คงเหลือ 20 จุดเท่านั้น นอกจากนี้ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านในช่วงเวลานั้นยังขาดความชัดเจนเรื่องระยะเวลาในการปิด - เปิดด่านชายแดน ส่งผลกระทบต่อการวางแผนในการขนส่งของผู้ประกอบการ ในขณะที่การเปิดด่านค้าชายแดนถาวรเพียงไม่กี่ด่านส่งผลให้ด่านที่เปิดมีการขนส่งสินค้าแออัดมากขึ้น รวมไปถึงความเข้มงวดในการตรวจสอบคนขับรถขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น โดยในช่วงแรก ๆ ของการปิดด่าน มีการกำหนดให้ผู้ที่ต้องสงสัยว่าจะมีเชื้อไวรัสจะถูกกักตัว 14 วัน ซึ่งมีผลทำให้การกระจายสินค้าล่าช้ามากขึ้น

อย่างไรก็ตามรัฐบาลไทยได้มีความพยายามจะเปิดด่านเพื่อกระตุ้นให้มีการค้าเกิดขึ้นและกระตุ้นให้เศรษฐกิจประเทศไทยเดินหน้าต่อไปได้ โดยภายหลังการควบคุมการแพร่ระบาดโควิด-19 อยู่ในสถานะที่ปลอดภัยมากขึ้นและรัฐบาลไทยก็สามารถควบคุมสถานการณ์ได้ รัฐบาลไทยได้มีคำสั่งปลดล็อกเปิดจุดผ่อนปรนถาวรและชั่วคราวชายแดนทั่วประเทศ จังหวัดที่มีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านก็กลับมาคึกคักขึ้นเป็นลำดับ แต่การเปิดชายแดนก็มีการดำเนินการแบบค่อยเป็นค่อยไปร่วมกับการประเมินสถานการณ์

โควิด-19 ไปพร้อม ๆ กัน ทั้งนี้ การเปิดด่านในช่วงแรกรวมไปถึงการกำหนดปริมาณคนและรถเข้าประเทศและมาตรการคัดกรองในเรื่องของไวรัสโควิด-19 ยังคงอยู่ในดุลพินิจของผู้ว่าราชการจังหวัด

บทเรียนสำคัญอีกประเด็นที่สะท้อนให้เห็นได้ชัด คือ มาตรการคัดกรองคนเข้าประเทศอาจจะทำให้การอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าข้ามชายแดนมีความล่าช้ามากขึ้น ซึ่งในกรณีนี้เป็นเรื่องที่หลีกเลี่ยงไม่ได้หากคนขับรถขนสินค้าเป็นผู้ที่ต้องสงสัยว่าจะมีเชื้อไวรัสอยู่และจะต้องถูกกักตัว ดังนั้น การประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าผ่านแดนจึงจำเป็นต้องมีคำถามที่เกี่ยวข้องกับการทำงานและกระบวนการการคัดกรองคนเข้าประเทศเข้าไปด้วย โดยข้อมูลข้างต้นทั้งหมดนี้จะนำไปใช้ใน **บทที่ 5** ในการศึกษาเชิงลึกต่อไป

ดังจะเห็นแล้วว่าการปิดด่านชายแดนของไทยและประเทศเพื่อนบ้านส่งผลโดยตรงต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่าง 2 ประเทศนี้ นอกจากนี้ การปิดด่านชายแดนจากประเทศคู่ค้าอื่น ๆ ที่แม้ว่าจะไม่ได้อยู่ติดพรมแดนไทยก็เกิดปัญหากระทบผู้ประกอบการไทยด้วยเช่นกัน อาทิ การปิดด่านพรมแดนของประเทศจีนก็จะส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการไทยอย่างมากถ้าหากประเทศจีนเป็นคู่ค้า เพราะสินค้าจะส่งจากไทยผ่านไปยัง สปป.ลาว ซึ่งเป็นประเทศสะพานเชื่อมและส่งต่อไปยังประเทศจีนที่เป็นปลายทางหลัก ดังกรณีที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 9 ตุลาคม 2565 ที่ผ่านมา ด่านโม่ฮานได้ปิดทำการชั่วคราวเนื่องจากตรวจพบพนักงานขับรถจีนติดเชื้อโควิด-19 ในพื้นที่ ซึ่งด่านโม่ฮานนี้อยู่ในมณฑลยูนนานและเป็นปลายทางของการขนส่งข้ามแดนบนถนนสาย R3A เชื่อมระหว่างประเทศจีน – ลาว - ไทย โดยเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น คือ ประเทศจีนได้ประชุมร่วมกับ สปป.ลาว ที่ด่านโม่ฮานเพื่อปรับเปลี่ยนวิธีการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างด่านโม่ฮานกับด่านบ่อเต็นเป็นรูปแบบที่ไม่อนุญาตให้พนักงานขับรถขนส่งสินค้าของทั้งจีนและลาวเดินทางข้ามไปยังเขตแดนของอีกฝ่ายเพื่อลดความเสี่ยงของการนำเข้าโรคระบาดจากต่างประเทศเข้ามาในประเทศจีน ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยก็จะต้องตรวจสอบข้อมูลข่าวเพื่อให้สามารถปรับแผนการขนส่งได้ถูกต้อง

ดังนั้นการปิดด่านชายแดนไม่ว่าจะเป็นทางฝั่งไทยหรือฝั่งประเทศเพื่อนบ้านได้ก่อให้เกิดผลกระทบตามมาโดยสรุปได้ดังนี้

- การชะลอการสั่งซื้อและปิดด่านการค้าชายแดนของประเทศไทย ประเทศเพื่อนบ้านและประเทศคู่ค้าชายแดน
- ความชัดเจนเรื่องระยะเวลาในการปิด - เปิดด่านชายแดน จากทางฝั่งไทยและประเทศคู่ค้าชายแดน ได้ส่งผลกระทบต่อการวางแผนในการขนส่งของผู้ประกอบการ
- การเปิดด่านค้าชายแดนถาวรเพียงไม่กี่ด่านส่งผลให้ด่านที่เปิดมีการขนส่งสินค้าแออัดมากขึ้น
- ความเข้มงวดในการตรวจสอบคนขับรถขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น

2.3.3 การทบทวนโครงการศึกษาที่เกี่ยวข้องของประเทศไทย

ในส่วนนี้ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวนโครงการฯ การศึกษาต่าง ๆ ที่ผ่านมาของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ การขนส่งระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน การค้าข้ามแดน และการค้าผ่านแดนของประเทศไทย และโครงข่ายระหว่างประเทศของหน่วยงานในประเทศไทย ซึ่งได้มีการศึกษามาแล้ว อันประกอบด้วย

2.3.3.1 โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และมาเลเซีย

โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และมาเลเซีย ได้ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์ระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อวัด

ประสิทธิภาพกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ การขยายตัวการทำธุรกิจไปยังตลาดสำคัญของผู้ประกอบการไทยทั้งเส้นทางภายในประเทศ บริเวณพรมแดน และในประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงการพัฒนาระบบติดตามประเมินผลและกำหนดระบบตัวชี้วัดระดับกลยุทธ์ (Strategic KPIs) ของบริการภาครัฐในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์ ซึ่งสามารถส่งผลให้มีการปรับปรุงและติดตามผลการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะบริเวณประตูการค้าชายแดนที่สำคัญ อีกทั้งสามารถใช้ประโยชน์ในการวางแผนยุทธศาสตร์และนโยบายด้านขนส่งและโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับการปรับตัวของภาคเอกชน ซึ่งนำไปสู่ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษา ประกอบด้วย (1) เพื่อเข้าใจภาพรวมเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างไทยไปยังเมืองเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย รวมทั้งศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ไทยในการดำเนินธุรกิจในประเทศกลุ่ม GMS และมาเลเซีย (2) เพื่อประเมินต้นทุนขนส่งและโลจิสติกส์ของสินค้าที่มีความสำคัญในแต่ละเส้นทางการค้าที่สำคัญ และจัดทำกรอบตัวชี้วัด (Strategic KPIs) ในขั้นตอนการอำนวยความสะดวกทางการค้า ขนส่ง และโลจิสติกส์บนเส้นทางการขนส่งสินค้าไทยไปยังเมืองเศรษฐกิจของประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย (3) จัดทำข้อเสนอแนะทางนโยบายเพื่อพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า ขนส่งและโลจิสติกส์และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของภาคธุรกิจไทยในแต่ละเส้นทางการค้าสู่ประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

การศึกษาครั้งนี้ ได้ให้ความสำคัญกับกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ของสินค้าที่ใช้บริการโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยงเมืองเศรษฐกิจต่าง ๆ ของไทย กับประเทศในกลุ่ม GMS (ประกอบด้วย สาธารณรัฐประชาชนจีน (จีน) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (เวียดนาม) และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (เมียนมา) ราชอาณาจักรกัมพูชา (กัมพูชา) และสหพันธรัฐมาเลเซีย (มาเลเซีย) โดยใช้การวิเคราะห์ในเชิง Corridor-based Approach ที่เน้นการวิเคราะห์อุปสงค์และอุปทานของสินค้าตามแนวโครงข่ายเชื่อมโยงของ GMS Transport Corridor ซึ่งในการศึกษาจะใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิโดยการสำรวจเส้นทางการขนส่งสินค้าและการสัมภาษณ์เชิงลึก โดยจากการศึกษา พบว่า ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ภายในของแต่ละประเทศ ยังคงเป็นองค์ประกอบสำคัญในการดำเนินการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย เนื่องจากการขนส่งยังคงดำเนินการโดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศนั้น ๆ ทำให้ค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งยังคงเป็นไปตามภาวะตลาดของประเทศนั้น ๆ ทั้งนี้ สำหรับ Corridor ที่ต้นทุนการขนส่งค่อนข้างสูง (ทั้งในหน่วยบาทต่อเที่ยว และบาทต่อกิโลเมตร) คือ (1) Southern Corridor โดยมีต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์สูงทั้งในช่วงกรุงเทพฯ – ทวาย และกรุงเทพฯ – หวุงเต่า เนื่องจากค่าใช้จ่ายที่ด่านสูง และมีค่าธรรมเนียมนอกระบบ (2) North-South Corridor มีระยะทางขนส่งมากกว่า 1,000 กิโลเมตร เส้นทางขนส่งส่วนใหญ่อยู่ในจีน มณฑลยูนนาน ที่ค่าขนส่งต่อกิโลเมตรของจีนสูงกว่าไทยและ สปป.ลาว มาก คือ ประมาณ 54 บาทต่อกิโลเมตร (ในขณะที่ค่าขนส่งในไทยต่ำกว่าจีน คือ ประมาณ 26 ถึง 30 บาทต่อกิโลเมตร และใน สปป.ลาว ประมาณ 44 บาทต่อกิโลเมตร) ทำให้ต้นทุนรวมของการขนส่งและโลจิสติกส์สูงและ (3) การขนส่งโดยเส้นทาง R12 กับ Eastern Corridor บางส่วนเป็น Corridor ที่เชื่อมต่อไทยกับจีน (มณฑลกวางสี) (กรณี C5c) ต้องขนส่งผ่าน 4 ประเทศ คือ ไทย สปป.ลาว เวียดนาม และจีน ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าหลายครั้ง ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์โดยรวมสูง นอกจากนี้ ผลการวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ยังแสดงถึง ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่จุดข้ามแดนระหว่างประเทศเป็นปัจจัยสำคัญที่สองประเทศที่เป็นเจ้าของจุดผ่านแดนนั้น ๆ ต้องร่วมมือกันเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในด้านการค้าการขนส่ง รวมทั้งเพื่อลดระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการข้ามแดน

และในส่วนกลยุทธ์ของไทยในการส่งเสริมการค้า การขนส่งและโลจิสติกสร์ะหว่างไทยและประเทศในกลุ่มGMS และมาเลเซีย คือ กลยุทธ์ที่สำคัญที่ไทยควรนำมาใช้ คือ การกระชับความสัมพันธ์ในเชิงพันธมิตรกับประเทศในกลุ่มคาบสมุทรอินโดจีน ได้แก่ เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา เพื่อสร้างสมดุลทางเศรษฐกิจในภูมิภาค โดยไทยในฐานะที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าประเทศอื่น ๆ ควรใช้โอกาสในการขึ้นเป็นผู้นำกลุ่ม และขยายฐานทางเศรษฐกิจออกไปสู่เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา นอกจากนี้ เพื่อสร้างสมดุลทางเศรษฐกิจในภูมิภาค โดยไทยในฐานะที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงกว่าประเทศอื่น ๆ ควรใช้โอกาสในการขึ้นเป็นผู้นำกลุ่ม และขยายฐานทางเศรษฐกิจออกไปสู่เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา ดังนั้น ไทยจึงจำเป็นต้องปรับกลยุทธ์ของประเทศให้เป็นเชิงรุกมากขึ้น โดยมุ่งเน้นการส่งเสริมการลงทุนของผู้ประกอบการไทยในต่างประเทศ ทั้งในภาคอุตสาหกรรมและภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยสามารถควบคุมโซ่คุณค่า (Value Chain) ได้อย่างครบวงจร

2.3.3.2 โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ เชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน (GMS)

จากการที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS-CBTA) และอยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) เพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนที่เป็นประตูการค้าเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน และกิจการโลจิสติกส์เป็นกลุ่มกิจการเป้าหมายสำหรับการขับเคลื่อนแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนก็ยังประสบปัญหาและอุปสรรคหลายประการ ทั้งในด้านกฎระเบียบที่แตกต่างกัน พิธีการมีความยุ่งยากและซับซ้อน การขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน ด้วยเหตุนี้ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม และสำนักงานศูนย์วิจัย จึงได้มีการศึกษาโครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน จะเป็นการช่วยยกระดับและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ประกอบด้วย (1) เพื่อศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งข้ามแดน (Inter-state) ผ่านแดน (Transit) การอ้านวยความสะดวก (Facilitation) และการกำกับดูแลด้านความมั่นคงและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศสมาชิกตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS-CBTA) และเป็นการสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ตามแผนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ) (2) เพื่อศึกษาข้อมูลการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามแดน (Inter-State) ผ่านแดน (Transit) จากประเทศหรือหน่วยงานที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล (Internationally Accepted) เพื่อเป็นการนำเสนอกลไกรองรับให้มีการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน (3) เพื่อพัฒนาข้อมูลและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าของประเทศไทยสามารถดำเนินการขนส่งสินค้าในเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economics Corridor) ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS-CBTA) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และ (4) เพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการดำเนินโครงการไปใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์วางแผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การศึกษาโครงการ จะดำเนินการศึกษา สำรวจ และรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนน ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่เชื่อมโยง GMS มีการสำรวจเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่มีศักยภาพ เพื่อนำไปการการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่อไป จากผลการศึกษา พบว่า การขนส่งสินค้าทางถนนใน GMS ยังคงดำเนินการภายใต้ข้อจำกัดหลาย

ประการ ทั้งกฎระเบียบ ขั้นตอนภายในของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน ซึ่งเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการปฏิบัติตามกรอบ GMS CBTA ได้อย่างเต็มรูปแบบ ในส่วนระบบโครงสร้างพื้นฐาน (Hardware) ในหลายประเทศก็ยังขาดประสิทธิภาพและจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางถนน อีกทั้งกระบวนการข้ามแดน (Border Crossing) ยังคงเป็นอุปสรรคที่สำคัญในการพัฒนาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสมาชิก เนื่องจากเจ้าหน้าที่บริเวณด่านพรมแดนของแต่ละประเทศยังขาดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการอำนวยความสะดวกการขนส่งระหว่างกัน

2.3.3.3 โครงการศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาเศรษฐกิจอาเซียน

จากการที่มีการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยสมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับยุทธศาสตร์ทางด้านการจัดการโลจิสติกส์โดยอาศัยภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาค โดยเฉพาะเส้นทางเชื่อมต่อที่สำคัญระหว่างกลุ่มประเทศเมียนมา สปป.ลาว เวียดนาม และกัมพูชา สู่กลุ่มประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ อินโดนีเซีย บรูไน ฟิลิปปินส์ รวมทั้งติมอร์เลสเต้ ที่จะมีการขนส่งทางบกเป็นเส้นทางสำคัญ โดยในการพัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์อาเซียนในการกระจายสินค้าไปยังกลุ่มประเทศสมาชิกและไปยังตลาดโลกในอนาคต จึงจำเป็นต้องมียุทธศาสตร์เชิงพื้นที่ที่สำคัญ ซึ่งทำให้เกิดการใช้ทางหลวงภายในประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อเส้นทางการจราจร เกิดการชำรุด รวมไปถึงผลกระทบทางอ้อม อาทิ การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ ปัญหาด้านมลภาวะและสิ่งแวดล้อม ซึ่งประเทศไทยต้องแบกรับภาระต้นทุนค่าบำรุงรักษาทางและต้นทุนสภาพแวดล้อมมาโดยตลอด ในขณะที่ปัจจุบันประเทศสมาชิกอาเซียนบางประเทศ ได้มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการเข้าประเทศและการใช้ทางแล้ว เช่น มาเลเซีย ที่ได้มีการเริ่มนำระบบใบอนุญาตเข้าประเทศ (Vehicle Entry Permit หรือ VEP) มาใช้บริเวณด่านพรมแดนทางถนนระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียทั้ง 7 ด่าน ในการประชุมคณะกรรมการการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ (NTFC) ครั้งที่ 2/2559 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2559 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มีข้อสั่งการให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะหน่วยงานกลางดำเนินงานศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาประกอบด้วย (1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมและคาดการณ์ปริมาณการขนส่งข้ามพรมแดนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต (2) เพื่อวิเคราะห์ประเมินผลกระทบการขนส่งข้ามพรมแดนที่มีต่อประเทศไทย โดยเฉพาะบริบทภาคการขนส่ง ซึ่งรวมถึงด้านการบำรุงรักษาทาง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย (3) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดเก็บค่าผ่านทางและใช้ทางสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน (4) เพื่อวิเคราะห์ทางเลือกในการบริหารจัดการ แนวทาง วิธีการเพื่อควบคุมกำกับดูแลการขนส่งข้ามพรมแดนและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และ (5) เสนอแนะนโยบายและแผนการปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

การศึกษามีข้อเสนอแนะสำหรับการบริหารจัดการในการจัดเก็บค่าผ่านทางและค่าใช้ทาง ประกอบด้วย (1) การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมในแต่ละจุดผ่านแดน ควรแตกต่างกันไปโดยพิจารณาจากค่าครองชีพของแต่ละพื้นที่ซึ่งแตกต่างกัน ซึ่งรวมถึงค่าครองชีพของประชาชนในประเทศเพื่อนบ้านแต่ละแห่ง นอกจากนี้ควรเป็นอัตราที่เหมาะสมและไม่สูงเกินไปจนเป็นภาระให้กับผู้ประกอบการ โดยเฉพาะกลุ่มธุรกิจขนส่งซึ่งมีแนวโน้มจะได้รับผลกระทบจากการเก็บค่าธรรมเนียมมากที่สุด ขณะที่ธุรกิจท่องเที่ยวอาจได้รับผลกระทบแค่ระยะสั้นในช่วงแรก นอกจากนี้ควรกำหนดทางเลือกการเก็บอัตราค่าธรรมเนียมตามระยะเวลาเพื่อไม่ให้กระทบธุรกิจที่เดินทางข้ามชายแดนหลายครั้ง และอาจจะมีเขตยกเว้นค่าธรรมเนียมในพื้นที่บริเวณหน้าจุดผ่านแดน (2) ควรมีการจัดตั้งศูนย์ดำเนินการ CIQ (พิธีการศุลกากร (Custom) การตรวจคนเข้าเมือง

(Immigration) และผ่านด่านตรวจกักกันพืชและสัตว์ (Quarantine) และการจัดเก็บค่าธรรมเนียมให้เบ็ดเสร็จในครั้งเดียวกัน รวมถึงควรลดการจ่ายค่าธรรมเนียมที่ซ้ำซ้อน ให้เป็นการจ่ายครั้งเดียว (3) ทางการไทยควรเจรจาตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านถึงแนวทางที่ชัดเจนในการเก็บค่าธรรมเนียม รวมถึงการทำความเข้าใจด้านกฎระเบียบกับเจ้าหน้าที่ในหลาย ๆ จุดผ่านแดนทั่วประเทศ และเจ้าหน้าที่ในต่างประเทศเพื่อให้ชาวต่างชาติที่เข้ามาปรับตัวเข้ากับกฎหมายไทย (4) ควรมีการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของรถที่จะเข้ามาในไทย รวมถึงมาตรฐานการปล่อยมลภาวะ (5) ควรมีการปรับใช้เทคโนโลยีจัดเก็บข้อมูลที่เชื่อมต่อข้อมูลของหลายหน่วยงานภาครัฐเข้าด้วยกัน เพื่อตรวจสอบการทำผิดกฎหมายและป้องกันอาชญากรรมข้ามประเทศ และ (6) ควรมีการประเมินปริมาณการเดินทางเข้า - ออกของยานพาหนะในแต่ละจุดผ่านแดนเพื่อปรับใช้ระบบการเก็บเงิน รวมถึงระบบเก็บข้อมูลรถเข้า - ออกอิเล็กทรอนิกส์อย่างเหมาะสม เนื่องจากการติดตั้งระบบเหล่านี้มีต้นทุนสูง โดยการกำหนดอัตราค่าผ่านทางและค่าใช้ทาง

และได้เสนอแนะให้เก็บค่าธรรมเนียมหรือค่าผ่านทาง โดยแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ ค่าธรรมเนียมในการลงทะเบียนครั้งแรก เพื่อเป็นการเก็บข้อมูลยานพาหนะที่เดินทางเข้าประเทศไทย และค่าธรรมเนียมผ่านทางซึ่งจะมีการเรียกเก็บทุกครั้งที่มีการเดินทางเข้ามาในประเทศไทย โดยเก็บค่าธรรมเนียมเฉพาะขาเข้าเพียงอย่างเดียว และเพื่อให้การจัดเก็บค่าธรรมเนียมอนุญาตนำรถยนต์เข้ามาในประเทศไทยและค่าธรรมเนียมผ่านทาง ไม่เป็นอุปสรรคต่อการเดินทางเข้า – ออกของนักท่องเที่ยวที่เดินทางโดยรถยนต์ จึงควรมีการใช้เทคโนโลยี RFID ร่วมกับระบบบัตรเติมเงิน โดยมีแนวทางในการดำเนินการด้วยการให้กรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ว่าจ้างให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการแทน หรือใช้หน่วยงานที่มีอยู่แล้วเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจในการปฏิบัติการเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมที่เกี่ยวข้องได้ แต่ต้องขอเพิ่มอัตราข้าราชการใหม่เพื่อปฏิบัติภารกิจใหม่ จำนวน 90 อัตรา ซึ่งจะทำหน้าที่หลักในการเป็นผู้พิจารณาอนุมัติการเข้ามายังประเทศไทย การเชื่อมโยงตรวจสอบข้อมูลจากฐานข้อมูลของรัฐ ซึ่งในการนี้กรมการขนส่งทางบกมีความเห็นว่า ควรให้หน่วยงานในพื้นที่ คือ สำนักงานขนส่งจังหวัดรับผิดชอบในการดำเนินการ

2.3.3.4 โครงการศึกษาเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจของประเทศ

จากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน และสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม ตลอดโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรม ภาคการเกษตร ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมถึงการยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยส่งเสริมการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน สนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการกระจายกิจกรรมการผลิต การขนส่งของธุรกิจต่าง ๆ รองรับการเปิดเสรีทางการค้า ประกอบกับนโยบายรัฐบาลในปัจจุบัน ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) การพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) นอกจากนี้ ประเทศไทยยังมีความได้เปรียบเชิงพื้นที่ เส้นทางการขนส่ง มีศูนย์กลางในการพัฒนาเชื่อมโยงที่สำคัญในภูมิภาคและอนุภูมิภาค จึงควรมีการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีมูลค่า โดยวัตถุประสงค์ของการศึกษาโครงการครั้งนี้ ประกอบด้วย (1) เพื่อศึกษาเชิงลึกถึงแนวทางการพัฒนาการเพิ่มมูลค่าของโซ่อุปทานตามแนว Economic Corridor ที่สำคัญ แนวทางการพัฒนาด้านการผลิตและบริการ การค้า การลงทุน การขนส่ง และการเชื่อมโยงเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคและภูมิภาค ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว หลังจากการรวมตัวอย่างเป็นทางการของ ASEAN Economic Community (AEC) สอดคล้องกับแนวนโยบายรัฐบาลในการพัฒนาเชิงพื้นที่ ทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแนวชายแดนและรูปแบบคลัสเตอร์ (2) เพื่อศึกษาจัดทำข้อมูลด้านการอำนวยความสะดวก

และโลจิสติกส์ การเชื่อมโยงการค้าการลงทุน การพัฒนาการผลิตและฐานการผลิตใหม่ที่สำคัญของประเทศและอนุภูมิภาค และ (3) เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย แนวทางการพัฒนา มาตรการเพื่อส่งเสริมการสร้างมูลค่าเพิ่มตามแนว Economic Corridor ที่สำคัญของประเทศ โดยการศึกษาได้พิจารณา Economic Corridor ทั้งหมด 3 แนวทาง อันประกอบด้วย North-South Economic Corridor ที่เป็นงานศึกษาของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asia Development Bank : ADB) (คุนหมิง - กรุงเทพมหานคร) เชื่อมต่อสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีน) - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) - ไทย นอกจากนี้ยังได้พิจารณาถึงการเชื่อมต่อระหว่างภาคใต้ของไทยกับสหพันธรัฐมาเลเซีย (มาเลเซีย) เนื่องจากเป็นแนวต่อเนื่องมาจาก North-South Economic Corridor ตามงานศึกษาของ ADB ในส่วน East-West Economic Corridor พิจารณาเส้นทางเมาะละแหม่ง (สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (เมียนมา)) - ด่านศุลกากรแม่สอด (ไทย) - ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ไทย) - ท่าเรือด่าหนัง (สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (เวียดนาม)) รวมถึงเส้นทางการค้าผ่านจังหวัดนครพนม (ด่านศุลกากรนครพนม) - ด่านศุลกากรท่าแขก (สปป.ลาว) และด่านศุลกากรหวุงอ๋าง (เวียดนาม) และ Southern Economic Corridor พิจารณา เริ่มตั้งแต่ท่าเรือทวาย (เมียนมา) มาจนถึงด่านศุลกากรอรัญประเทศ (ไทย) แล้วเชื่อมต่อไปยังท่าเรือหวุงเต่า (เวียดนาม)

ผลจากการวิเคราะห์ศักยภาพในแข่งขันจากขนาดพื้นที่ พบว่า ประเทศไทยมีศักยภาพด้านการแข่งขันกว่า 3 ประเทศ คือ เวียดนาม กัมพูชา และเมียนมา ในด้านโครงสร้างธุรกิจ โครงสร้างพื้นฐาน อุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวข้อง รวมไปถึงระบบการจัดการของหน่วยงานภาครัฐ นอกจากนี้ จากการจัดลำดับความสำคัญของ Economic Corridor ของไทย พบว่า Southern Economic Corridor เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสูงกว่าแนวเส้นทางอื่น ซึ่งควรดำเนินนโยบายพัฒนาศักยภาพการเชื่อมโยงภายใน Economic Corridor โดยมุ่งเน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มของโซ่อุปทานจากนวัตกรรมในการผลิตสินค้าและปรับปรุงกระบวนการผลิต

ทั้งนี้ การสร้างมูลค่าเพิ่มในกระบวนการของโซ่อุปทานภาคการเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ มีเป้าหมายหลักเพื่อสร้างความได้เปรียบเชิงแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทาน ซึ่งคำนึงถึงการบูรณาการและเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ การพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง กฎหมายและกฎระเบียบที่เอื้อประโยชน์ต่อการค้าการลงทุนทางเศรษฐกิจ แนวทางการบริหารจัดการของหน่วยงานภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว โดยต้องพิจารณาครอบคลุมในทุกมิติของกระบวนการของโซ่อุปทาน ทั้งในบริบทของการค้าระหว่างประเทศ การผลิตสินค้าและบริการ ที่มีความเชื่อมโยงระหว่างกัน โดยสามารถสรุปแนวคิดการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผู้ประกอบการไทยในโซ่อุปทาน ในเชิง Best Practice แล้ว จะต้องดำเนินการโดยขั้นตอนหลักตามลำดับ ดังนี้ (1) ความเชื่อมโยงจุดต้นทาง - ปลายทาง (Transport Corridor) ประกอบด้วยการพิจารณาจุดต้นทาง-ปลายทาง ตามแนวเส้นทางทั้ง 3 Economic Corridor ซึ่งมีกรุงเทพมหานครเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างทาง สามารถเชื่อมต่อไปยังภาคตะวันออกของประเทศ มีการกระจุกตัวของนิคมอุตสาหกรรมและเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) แต่ด้วยการจราจรของกรุงเทพมหานครที่แออัด จึงไม่ควรลำเลียงสินค้าเข้ามาในพื้นที่ แต่ต้องมีศูนย์กระจายสินค้าอุปโภค บริโภครอบนอกของกรุงเทพมหานคร ซึ่งอาจมีการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนารถไฟรางคู่ พัฒนาจุดเชื่อมต่อระหว่างทาง (2) ความเชื่อมโยงของเครือข่ายการผลิต (Production Network) จะช่วยให้ผลผลิตดีขึ้น เร็วขึ้น ด้วยต้นทุนที่ลดลง ในขณะที่ใช้ปัจจัยการผลิตเท่าเดิมหรือน้อยลง โดยอาศัยเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร มาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาสินค้าและบริการ (3) โครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการสร้างมูลค่าเพิ่มในโซ่อุปทาน (Equivalent Chain Level) สามารถทำได้โดยพัฒนากระบวนการจัดการผลผลิตเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานตั้งแต่ระดับแหล่งวัตถุดิบจนส่งมอบสินค้าถึงผู้บริโภค โดยอาศัยกลไกการสร้างมูลค่าเพิ่มในโซ่อุปทานที่สำคัญ

คือ เทคโนโลยี IoT โดยภาครัฐควรเข้ามาสนับสนุนในส่วนการทำ Platform กลาง สำหรับให้ภาคเอกชนนำไปพัฒนาต่อยอด ทั้งการสนับสนุนการพัฒนาระบบ IoT ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พัฒนามาตรฐานระบบ Big Data ต้นแบบสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย และ พัฒนามาตรฐานและ Platform ต้นแบบสำหรับระบบการติดตามการขนส่งทั้งในส่วนของ IoT และ Big Data และ (4) การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับกระบวนการ (Added Value Process) ประกอบด้วย 5 ส่วนสำคัญ คือ การออกแบบและการจำลองสถานการณ์ แพลตฟอร์ม การวิเคราะห์และพยากรณ์ การควบคุมอัจฉริยะ และหอการควบคุม

2.3.4 สังเคราะห์ประเด็นที่ต้องพิจารณา

ประเด็นสำคัญของกรณีศึกษาและการทบทวนโครงการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ที่ได้นำเสนอไปในส่วนก่อนหน้า และพบว่าสามารถสรุปเป็นประเด็นสำคัญได้ 7 ประเด็น โดยประเด็นที่สำคัญและกว้างที่สุด คือ ประเด็นที่ 1 เรื่องการสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดนร่วมกัน ในขณะที่ประเด็นที่ 2 และ 3 จะเป็นการพัฒนาระบบเฉพาะเพื่อไปเสริมประสิทธิภาพการบริหารจุดผ่านแดน สำหรับประเด็นที่ 4 เป็นเรื่องของการเจรจาและจัดหาเงินทุนเพื่อพัฒนาระบบการบริหารจุดผ่านแดนและพื้นชายแดน ประเด็นที่ 5 เป็นเรื่องของการพัฒนาพื้นที่รอบชายแดน ประเด็นที่ 6 เป็นเรื่องของการส่งเสริมให้เกิดการให้บริการโลจิสติกส์ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดน และประเด็นที่ 7 เป็นเรื่องของการสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอก โดยข้อมูลกรณีศึกษาที่ได้นำเสนอไว้ในส่วนก่อนหน้ารวมไปถึงบทสรุปกรณีศึกษาที่ได้นำเสนอไว้ในส่วนนี้จะนำไปใช้เป็นองค์ประกอบในการสร้างกรอบแนวคิดสำหรับการศึกษาเชิงลึกในบทที่ 5

2.3.4.1 การสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดนร่วมกัน

ประเด็นนี้หมายถึงกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานบริหารจุดผ่านแดนอื่น ๆ ที่ไม่ได้รวมอยู่ในประเด็นอื่น ๆ ที่จะนำเสนอต่อไป ตัวอย่างของกิจกรรมความร่วมมือที่อยู่ในประเด็นนี้ ได้แก่ กิจกรรมด้านกฎหมาย กิจกรรมด้านนโยบาย และงานปฏิบัติการอื่น ๆ

กรณีศึกษาหลาย ๆ กรณี ได้นำเสนอประเด็นเกี่ยวกับการบริหารด่านชายแดนร่วมกัน เช่น กรณีศึกษาการสร้าง Gordie Howe International Bridge ของแคนาดา - สหรัฐฯ กรณีศึกษาความร่วมมือพัฒนาการบริหารจุดผ่านแดนของฟินแลนด์ - รัสเซีย และนอร์เวย์-สวีเดน กรณีศึกษาโครงการพัฒนาการบริหารจุดผ่านแดนของแอฟริกาใต้ - โมซัมบิก กรณีศึกษาโครงการ One-stop Border Post ของซิมบับเว - แซมเบีย และกรณีศึกษากลุ่ม EurAsEC

กรณีศึกษาเหล่านี้มุ่งเน้นไปที่การพัฒนา Border Crossing Point ที่ประสานความร่วมมือกันระหว่างประเทศชายแดนตรงส่วนบริเวณที่มีถนนหลักเชื่อมต่อกัน จากนั้นจึงจัดตั้งด่านศุลกากรที่อาจจะเป็นไปใน 2 รูปแบบ คือ (1) ให้ประเทศใดประเทศหนึ่งสามารถตรวจสอบและควบคุมการผ่านแดนแทนอีกประเทศหนึ่งได้ หรือ (2) จัดตั้ง One-stop Border Post โดยเป็นด่านที่มีสำนักงานศุลกากรของทั้งสองประเทศตั้งอยู่ร่วมกัน ซึ่งการบริหารแบบนี้จะช่วยให้กระบวนการข้ามแดนเกิดขึ้นเบ็ดเสร็จจุดเดียว ทั้งการนำเข้า-ส่งออก และการผ่านแดนของบุคคล ช่วยลดเวลาการรอคอยลงได้ เพิ่มความรวดเร็วในการบริการด้านพิธีการศุลกากร และลดงานเอกสารของเจ้าหน้าที่ศุลกากร

ความท้าทายหลักของการพัฒนาจุดผ่านแดนร่วมกันนี้ คือ ทั้งสองประเทศจะต้องมีระดับการประสานกัน (Harmonization) ในระดับสูง และโดยเฉพาะอย่างยิ่งจะต้องมีความไว้วางใจระหว่างทุกฝ่าย และมีการสร้างความร่วมมือในหลาย ๆ ด้านในระดับนโยบาย กฎหมาย และระดับปฏิบัติการ โดยประเด็นที่จะต้องคำนึงถึง ได้แก่ (1) การบังคับใช้กฎหมายร่วมกัน (2) การแบ่งปันผลประโยชน์จากการเก็บค่าธรรมเนียมด่าน (3) การสร้างความร่วมมือกันทางด้านโลจิสติกส์ การขนส่ง และการจราจรระหว่าง

สองประเทศ (4) การเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานศุลกากรร่วมกัน (5) การพัฒนาระบบข้อมูลและการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ร่วมกัน (6) การแบ่งหน้าที่ด้านศุลกากรและระบบอำนวยความสะดวก และ (7) การร่วมกันประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยและความมั่นคง นอกจากนี้ การพัฒนาระบบ Customs Code ร่วมกัน และการมีระบบภาษีศุลกากรและกฎเกี่ยวกับการกำหนดอัตราภาษีต่าง ๆ ที่ร่วมกันกำหนดขึ้นมา ก็จะเป็นสะพานไปสู่การพัฒนา Integral Customs Zone และเป็นกุญแจสำคัญให้เกิดที่ทำให้การพัฒนา Border Crossing Point ที่ประสบความสำเร็จ

2.3.4.2 การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า - ส่งออก และการเดินทางข้ามแดน

ประเด็นนี้หมายถึงกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการประเมินความเสี่ยงและมาตรฐานความเสี่ยงที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า-ส่งออก และตรวจความเสี่ยงด้านอาญากรรมของบุคคล

กรณีศึกษาหลาย ๆ กรณี ได้นำเสนอประเด็นเกี่ยวกับความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า - ส่งออก และการเดินทางข้ามแดนร่วมกัน เช่น กรณีศึกษาความร่วมมือระหว่างประเทศเบลเยี่ยม - เนเธอร์แลนด์ เบลเยี่ยม - โรมาเนีย และฝรั่งเศส - โปแลนด์ ในการตรวจสอบการข้ามแดนอย่างผิดกฎหมายเพื่อลักลอบเข้าทำงาน กรณีศึกษาความร่วมมือระหว่างแคนาดา - สหรัฐ ในด้านการ Smart Border Declaration กรณีศึกษาการพัฒนา Single Joint Analysis Centre ที่ชายแดนบอสเนีย - เฮอร์เซโกวีนา และกรณีศึกษา EurAsEC เพื่อการพัฒนา Customs Code of the Customs Union

กรณีศึกษาเหล่านี้มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาตรวจสอบประเมินความเสี่ยงร่วมกัน อาทิ การร่วมกันประเมินความเสี่ยง การรักษาความปลอดภัยการไหลของผู้คนและสินค้าระหว่างประเทศ และการร่วมลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านความปลอดภัย โดยปัจจัยที่จะทำความร่วมมือเหล่านี้ประสบความสำเร็จ คือ การแบ่งปันข้อมูลที่เกี่ยวข้องระหว่างทางการของสองประเทศบนพื้นฐานทางกฎหมายระหว่างประเทศร่วมกัน ซึ่งอาจจะมีการใช้ระบบสารสนเทศเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการทำงาน รวมไปถึงการสร้างความโปร่งใสในการทำงาน ในขณะที่ระดับนโยบายจะต้องมีการวางแผนนโยบายด้านความปลอดภัยและการกำหนดยุทธศาสตร์ร่วมกัน นอกจากนี้ การสร้างระบบ Customs Code ร่วมกันก็เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ระบบบริหารจัดการความเสี่ยงสามารถประสบความสำเร็จได้

ประโยชน์ที่ได้จากการพัฒนาความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า - ส่งออก และการเดินทางข้ามแดนร่วมกัน จะส่งผลให้ประเทศทั้งสองมีความสะดวกในการในการตรวจจับกิจกรรมอาชญากรรม และลดงานศุลกากรลง รวมไปถึงจะช่วยเพิ่มความรวดเร็วในการอำนวยความสะดวกการเดินทางและขนส่งสินค้าผ่านแดนได้มากยิ่งขึ้น

2.3.3.3 การสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบข้อมูลร่วมกัน

ประเด็นนี้หมายถึงกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบข้อมูลกายภาพ อาทิ เซิร์ฟเวอร์และศูนย์ข้อมูล รวมถึงเอกสารที่เป็นสิ่งที่สามารถจับต้องได้ นอกจากนี้ ยังหมายถึงการพัฒนาระบบข้อมูลออนไลน์และเอกสารออนไลน์ รวมถึงกิจกรรมการนำเข้า แบ่งปัน และการใช้งานข้อมูล และการบำรุงรักษาระบบ

กรณีศึกษาส่วนหนึ่งได้นำเสนอแนวคิดและวิธีปฏิบัติในการพัฒนาระบบฐานข้อมูลร่วมกัน เช่น กรณีศึกษาการพัฒนาใช้ Single Transaction Record ของประเทศบัลแกเรียและโปแลนด์ กรณีศึกษาการพัฒนา Databank ของชายแดนประเทศเม็กซิโก - สหรัฐ และกรณีศึกษาการพัฒนา Single Joint Analysis Centre ของบอสเนีย - เฮอร์เซโกวีนา

กรณีศึกษาเหล่านี้เน้นไปที่การพัฒนาและรวบรวมแหล่งข้อมูลศุลกากรให้อยู่ในจุดเดียวกัน ซึ่งอาจจะทำโดยการตั้งศูนย์ เช่น การรวมศูนย์วิเคราะห์ความเสี่ยงของสองประเทศไว้ในศูนย์เดียวกัน (Single Joint Analysis Centre) หรือ การพัฒนาระบบฐานข้อมูลร่วมกัน (Databank) โดยติดตั้งฐานข้อมูลไว้ทั้งสองประเทศให้เชื่อมต่อถึงกัน ทั้งนี้ สำหรับประเทศที่ยังไม่ระบบเชื่อมฐานข้อมูลดังที่กล่าวมานี้ ก็อาจจะเริ่มต้นด้วยการพัฒนาระบบ Single Transaction Record ก่อน ซึ่งจะเป็นจุดเริ่มต้นที่ดีในการพัฒนาไปสู่การสร้างระบบรวบรวมแหล่งข้อมูลสำหรับสองประเทศในอนาคต

ประโยชน์จากการรวมฐานข้อมูลของสองประเทศจะทำให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรของประเทศทั้งสองสามารถเข้าถึงข้อมูลระดับปฏิบัติ ณ ชายแดน ได้อย่างทันท่วงที และสามารถนำข้อมูลไปใช้ในการปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมไปถึงจะช่วยในเรื่องการลดข้อผิดพลาดในการตรวจสอบระหว่างประเทศที่ไม่เหมือนกัน เกิดความโปร่งใส และท้ายที่สุดจะช่วยลดเวลาการทำงานของศุลกากรที่จะไม่ต้องทำการตรวจสอบซ้ำ นอกจากนี้ ระบบฐานข้อมูลร่วมกันยังเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาระบบการบริหารจัดการความเสี่ยงร่วมกัน และการพัฒนา Border Crossing Point ร่วมกันอีกด้วย

2.3.4.4 การจัดหาแหล่งทุนเพื่อการพัฒนาชายแดน

ประเด็นนี้หมายถึงกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน การหาเงินทุน และการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เกี่ยวกับหรือเกิดจากการพัฒนาและบริหารจัดการด่านชายแดนและพื้นที่ชายแดน

เมื่อมีการเริ่มต้นแนวคิดการพัฒนาชายแดนร่วมกันก็มักจะเกิดคำถามว่าจะนำแหล่งเงินทุนมาจากที่ใด กรณีศึกษาหลายกรณีที่ได้นำเสนอไปแสดงให้เห็นว่าแหล่งเงินทุนจะมาได้จาก 2 รูปแบบ คือ (1) แหล่งเงินทุนของประเทศที่ทำความตกลงร่วมมือกัน และ (2) แหล่งเงินทุนจากภายนอก

สำหรับในประเภทแหล่งเงินทุนแบบแรก ประเทศที่ทำความตกลงร่วมมือกันจำเป็นต้องหารือ เจรจา และตัดสินใจว่าประเทศใดจะเป็นผู้ออกเงินทุน หรือจะออกเงินทุนร่วมกัน และสุดท้ายจะแบ่งผลประโยชน์กันอย่างไรในอนาคต กรณีศึกษาการสร้าง Gordie Howe International Bridge ข้ามชายแดนสหรัฐ - แคนาดา เป็นตัวอย่างที่ดีในการแบ่งจัดสรรเงินทุนโดยประเทศสหรัฐลงทุนค่าก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก ในขณะที่อีกประเทศแคนาดาเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางเพื่อใช้ในการดูแลบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน นอกจากนี้ ประเทศที่ทำความตกลงร่วมมือกันอาจจะลงทุนพัฒนากันคนละส่วน เช่น กรณีศึกษาของการพัฒนา Smart Border Declaration ณ ชายแดนสหรัฐ - แคดานา โดยสหรัฐลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านความปลอดภัย ขณะที่แคนาดาลงทุนในการปรับปรุงทางขนส่ง หรือจะเป็นการที่ประเทศใดประเทศอาสาลงทุนและจัดการเก็บผลประโยชน์ เช่น กรณีศึกษาการสร้าง One-stop Border Post ระหว่างสาธารณรัฐแอฟริกาใต้และโมซัมบิก โดยแอฟริกาใต้เป็นผู้จัดหาเงินทุน

ในกรณีที่ต้องการห้างเงินทุนจากภายนอก ประเทศอาจจะหาได้จากองค์การระหว่างประเทศที่ต้องการสนับสนุนการพัฒนาชายแดน โดยผลประโยชน์จากการพัฒนาชายแดนก็จะตกเป็นของประเทศนั้น ๆ ในขณะที่ผู้ให้ทุนก็จะได้ประโยชน์ในทางอ้อม อาทิ EUBAM ของสหภาพยุโรปออกทุนให้สาธารณรัฐมอลโดวาและยูเครน เพื่อให้พัฒนาการบริการชายแดนและศุลกากร เพื่อให้ประสิทธิภาพการขนส่งและการเดินทางข้ามแดนในสหภาพยุโรปดียิ่งขึ้น

2.3.4.5 การพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดน

ประเด็นนี้หมายถึงกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดน และการพัฒนาและบริหารพื้นที่นอกบริเวณด่านช่ายแดน รวมถึงกิจกรรมการสร้างความร่วมมือและการประสานงานระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดน

นอกจากการพัฒนาด่านชายแดนแล้ว การพัฒนาพื้นที่รอบชายแดนก็เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณรอบชายแดนด้วย กรณีศึกษาที่เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบชายแดนที่นำมาเสนอ คือ กรณีศึกษาการพัฒนาพื้นที่ในเขต South Baltic และกรณีศึกษาของ Council of Europe ที่เน้นการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนในเขตสหภาพยุโรป

ประเด็นเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่รอบชายแดนประกอบด้วย การพัฒนาส่งเสริมกิจกรรมท่องเที่ยวบริเวณชายแดนและภายในประเทศ การพัฒนาการท่องเที่ยวด้วยระบบ Cultural Passport การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเศรษฐกิจในชุมชน การพัฒนาสิ่งแวดล้อมในชุมชนรอบบริเวณชายแดน การสร้างความเชื่อมโยงด้านวัฒนธรรมระหว่างประเทศ การบริหารทรัพยากรบริเวณชายแดนระหว่างประเทศ การพัฒนาระบบส่งและการพัฒนาบริการสาธารณะและการขนส่งสาธารณะระหว่างประเทศ การพัฒนาการระบบเดินทางทางเท้าและทางจักรยานข้ามชายแดน การพัฒนาระบบสาธารณสุขในบริเวณพื้นที่ชายแดน การทำข้อตกลงเคลื่อนย้ายประชากรแรงงานระหว่างประเทศ และการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องการพื้นที่ชายแดน

2.3.4.6 การส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์

ประเด็นนี้หมายถึงกิจกรรมสนับสนุนต่าง ๆ ที่ดำเนินการโดยภาครัฐที่มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาประสิทธิภาพของภาคเอกชนที่ประกอบธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์

การให้บริการโลจิสติกส์สามารถส่งเสริมให้ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดนเพิ่มสูงขึ้นได้ ทั้งนี้ ต้องไปรับการสนับสนุนจากทางรัฐ เช่น การเปิดพื้นที่เขตประกอบการเสรี (Free Trade Zone) รวมไปถึงต้องสนับสนุนการให้บริการโลจิสติกส์ควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาประสิทธิภาพการทำงานของด่านชายแดนด้วย ในส่วนของประเภทของการให้บริการโลจิสติกส์ที่ควรสนับสนุน ได้แก่ กลุ่มผู้ให้บริการขนส่งทั้งในประเทศและข้ามชาติ ผู้ให้บริการคลังสินค้า และกลุ่มผู้ให้บริการขนส่งที่เชี่ยวชาญในการให้บริการขนส่งเฉพาะด้าน

2.3.4.7 การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอก

ประเด็นนี้หมายถึงกิจกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการประเมินความเสี่ยงอื่น ๆ ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก อาทิ ภัยพิบัติ การก่อการร้าย สงคราม และความมั่นคงของประเทศ ที่ไม่ใช่ความเสี่ยงเกี่ยวกับการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า - ส่งออก และอาญากรรมของบุคคล

จากเหตุการณ์โควิด-19 ทำให้เกิดเป็นบทเรียนสำหรับประเทศไทยในเรื่องการปิดด่านชายแดนซึ่งเหตุการณ์การปิดด่านอันเนื่องมาจากโควิด-19 นี้ก็ทำให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลาย ๆ ฝ่ายต้องกลับมาพิจารณาถึงการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอกอื่น ๆ เพิ่มเติมที่ทำให้เกิดการหยุดชะงักของการขนส่งสินค้าข้ามแดน โดยปัจจัยภายนอกเหล่านี้อาจจะไม่ได้เกิดจากโรคระบาดแต่หมายรวมถึงปัจจัยภายนอกอื่น ๆ ที่มีผลกระทบต่อการขนส่งซึ่งโดยส่วนมากเกิดจากการที่ประเทศเพื่อนบ้านไม่สามารถปฏิบัติหรือดำเนินการตามกรอบข้อตกลงที่ได้ลงนามร่วมกันไว้ได้ ตัวอย่างเช่น การเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติ เช่น อุทกภัยที่เกิดขึ้นบริเวณชายแดนไทย - เมียนมา ที่ด่านศุลกากรแม่สอด - เมียวดี ในเดือนสิงหาคม พ.ศ.2561[9] ทำให้เส้นทางการขนส่งสินค้าจากไทยสู่เมืองย่างกุ้งชำรุดเสียหายไม่สามารถทำการขนส่งสินค้าได้เป็นเวลาถึง 4 วัน ทำให้สินค้าตกค้าง และเกิดปัญหาตามมา คือ มีจำนวนสินค้าส่งออกน้อยลงเนื่องจากมียุติการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพมหานครผ่านชายแดนแม่สอดเป็นการชั่วคราว ซึ่งถ้าหากประเทศไทยและเมียนมามีแผนรองรับมือและมีเส้นทางทางเลือกหรือเส้นทางสำรองในการขนส่งก็จะทำให้สามารถแจ้ง

[9] https://siamrath.co.th/n/41384

ผู้ประกอบการและอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการได้นำสินค้าผ่านทางช่องทางทางเลือกและอาจจะสามารถทำให้การค้าไม่หยุดชะงักได้

นอกจากนี้ยังมีกรณีภัยพิบัติด้านความมั่นคง เช่น การเกิดสงครามและการก่อการร้ายที่ประเทศคู่ค้าชายแดนทั้งสองประเทศจะต้องมีการวางแผนร่วมกันเพื่อทำให้การขนส่งสินค้าดำเนินไปได้อย่างราบรื่นและลดความเสี่ยงและความเสียหายผู้ประกอบการ ดังเช่นกรณีการสู้รบระหว่างกองทัพเมียนมาและกองกำลังปลดปล่อยชาติกะเหรี่ยงที่เกิดขึ้นบนทางด่วนสายเอเชียระหว่างเมืองกอกะเร็กและเมียวดี รัฐกะเหรี่ยงตรงข้ามอำเภอแม่สอด ช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565[10] ได้ทำให้การค้าระหว่างชายแดนไทย - เมียนมาหยุดชะงัก ในขณะที่ผู้ประกอบการบางรายก็ไม่สามารถหยุดการขนส่งได้ทำให้ต้องเลือกเผชิญความเสี่ยงโดยการขนส่งสินค้าในพื้นที่เสี่ยงภัยสงครามหรือขนส่งสินค้าโดยอาศัยเส้นทางป่าที่ต้องทำให้เสียเวลาการเดินทางเพิ่มและเพิ่มค่าใช้จ่ายตามไปด้วย นอกจากนี้ ยังทำให้เกิดประเด็นปัญหาด้านความมั่นคงของประเทศ โดยการสู้รบทำให้ด่านตรวจทหารตามเส้นทางขนส่งสินค้าเพิ่มความเข้มงวดในการสินค้ามากขึ้นและมีการออกกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นที่ทำให้ผู้ประกอบการต้องเสียเวลาการขนส่งและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นตามมา

ดังนั้น การพัฒนาด่านชายแดนในอนาคตจำเป็นต้องคำนึงถึงการสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอก เพื่อทำให้ประเทศไทยและประเทศคู่ค้าชายแดนสามารถรองรับสภาพการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและสามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านแดนได้สอดคล้องยิ่งขึ้นทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการ

[10] https://prachatai.com/journal/2022/12/102081

บทที่ 3

การรวบรวมข้อมูลการพัฒนาที่เกี่ยวข้องและกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์

บทที่ 3
การรวบรวมข้อมูลการพัฒนาที่เกี่ยวข้องและกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์

บทที่ 3 เป็นการรวบรวมข้อมูลการพัฒนาที่เกี่ยวข้องและกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยเริ่มต้นจากการทบทวนสถานการณ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและต่างประเทศ จากนั้นนำเสนอข้อมูลกระบวนการขนส่งสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านของไทยและพื้นที่ต่อเนื่อง ได้แก่ สปป.ลาว เมียนมา กัมพูชา มาเลเซีย และเวียดนาม และข้อมูลการค้าชายแดนและผ่านแดนของไทย

3.1 สถานการณ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์

3.1.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศไทย

ในส่วนนี้เป็นการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวกับภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยเริ่มต้นจากภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์รองรับการค้าชายแดน และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นที่ชายแดน

3.1.1.1 ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เป็นปัจจัยสนับสนุนต่อการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการเตรียมความพร้อมทางด้านเศรษฐกิจและสังคมให้มีความเข้มแข็ง โดยที่ผ่านมาหน่วยงานภาครัฐมีการขยายขีดความสามารถและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านต่าง ๆ ของประเทศ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล

ก. โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

1) การขนส่งทางราง

ในปี 2565 ประเทศไทยมีโครงข่ายการขนส่งทางรางระหว่างเมืองประมาณ 4,346 กิโลเมตร เส้นทางสายหลักหรือสายประธาน 5 เส้นทาง กระจายไปตามภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ครอบคลุมพื้นที่ บริการ 47 จังหวัด โดยส่วนใหญ่เป็นรถไฟทางเดี่ยว การขนส่งสินค้าทางรางมีสัดส่วนการขนส่งเมื่อเทียบกับปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศอยู่ร้อยละ 1.9 สาเหตุส่วนหนึ่งเกิดจากการขาดความชัดเจนในการให้เอกชนเป็นผู้บริหารสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ลาดกระบัง และการก่อสร้างและสรรหาเอกชนเข้าดำเนินการศูนย์กลางการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ตลอดจนความล่าช้าในการก่อสร้างรถไฟทางคู่และการจัดหารถจักรดีเซลและแคร่บรรทุกสินค้า ส่งผลให้ไม่สามารถจัดขบวนรถให้เพียงพอต่อความต้องการของลูกค้า อย่างไรก็ตาม ภาครัฐมีแนวนโยบายเร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด 1 เมตร และรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก รถจักรและล้อเลื่อนที่สอดคล้องการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคตเพื่อให้เป็นโครงข่ายการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศที่สอดรับกับความต้องการในการเดินทางและขนส่งและการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ หน่วยงานภาครัฐ โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) กำหนดกลยุทธ์การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคด้วยการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ก่อสร้างรถไฟ

สายใหม่ เพิ่มจำนวนของรถจักรและล้อเลื่อนให้สอดคล้องกับแผนธุรกิจ การพัฒนาระบบอาณัติสัญญาณไฟสี และการเพิ่มรายได้จากการขนส่งสินค้า

ในส่วนของการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทางราง รฟท. มีการให้บริการดังนี้ **(1) เส้นทางการขนส่งทางรางระหว่างประเทศแบบสายยาว** เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือประเทศมาเลเซีย ผ่านด่านปาดังเบซาร์ (สงขลา) ไปยังย่านขนส่งสินค้าพหลโยธิน และ ICD ลาดกระบัง และสถานีมาบตาพุด (ระยอง) **(2) เส้นทางการขนส่งทางรางระหว่างประเทศแบบสายสั้น** เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือประเทศมาเลเซีย ผ่านด่านปาดังเบซาร์ ไปยังสถานีชุมทางหาดใหญ่ สถานีบางกล่ำ สถานีชุมทางทุ่งสง (นครศรีธรรมราช) สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ (สุราษฎร์ธานี) และสถานีกันตัง (ตรัง) **(3) เส้นทางการขนส่งทางรางผ่านแดน** เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง กับสถานีหนองคาย ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ไปยังลาน Container Yard ท่านาแล้ง นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว **(4) การขนส่งตู้สินค้าสายตะวันออก** เชื่อมโยงระหว่าง ICD ลาดกระบัง ท่าเรือแหลมฉบัง สถานีมาบตาพุด สถานีบ้านป่าหวาย (ลพบุรี) สถานีบ้านกระโดน (นครราชสีมา) **(5) การขนส่งตู้สินค้ารูปแบบเหมาขบวน** เป็นกรณีที่ลูกค้าประสงค์จะทำการขนส่งไปกับขบวนที่ไม่มีเดินประจำเส้นทางและชำระค่าระวางเป็นรายขบวน และ **(6) การขนส่งตู้สินค้าแบบทั่วไป** เป็นการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ไปกับขบวนที่มีการจัดการเดินรถตามแผนการขนส่งไปยังเส้นทางต่าง ๆ ได้แก่ ขบวน 555/556 ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับสถานีหนองคาย ขบวน 777/778 ระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับสถานีชุมทางหาดใหญ่ และเส้นทางระหว่างสถานีชุมทางถนนจิระ (นครราชสีมา)-สถานีแม่น้ำ (กรุงเทพฯ) เส้นทางระหว่างที่หยุดรถท่าม่วง (กาญจนบุรี) กับ ICD ลาดกระบัง เป็นต้น



การขนส่งสินค้าทางรางข้ามแดนและผ่านแดนบริเวณสถานีรถไฟหนองคาย

ในส่วนที่เกี่ยวกับการพัฒนาการขนส่งทางรางเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดนและการพัฒนาพื้นที่ชายแดน นั้น รฟท. มีโครงการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ **(1) การพัฒนารถไฟทางคู่** ขนาดราง 1 เมตร (Meter Gauge) ในเส้นทางระหว่างขอนแก่น-หนองคาย เส้นทางระหว่างหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ **(2) การก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่** สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และสายบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม **(3) การจัดหารถจักร** ดีเซลไฟฟ้าจำนวน 30 คัน เพื่อนำมาใช้ในการขนส่งสินค้า และจัดหารถจักรดีเซลจำนวน 50 คัน เพื่อนำมาใช้ทดแทนรถจักรเก่าและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร **(4) การจัดหารถแคร่บรรทุก**

ตู้สินค้า (5) การพัฒนาและติดตั้งระบบอาณัติสัญญาณไฟสีในเส้นทางสายตะวันออกเพื่อเชื่อมระหว่างสถานีคลองสิบเก้าถึงสถานีอรัญประเทศและสถานีคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยในการขนส่งและเพิ่มความเร็วของขบวนรถ **(6) การเพิ่มปริมาณ/จำนวนเที่ยววิ่งระหว่าง ICD กับท่าเรือแหลมฉบัง**ให้ได้ไม่น้อยกว่าวันละ 20 ขบวนบรรทุก **(7) การเปิดเดินขบวนรถระหว่างประเทศ**ในเส้นทางจากสถานีบางกล่ำ (สงขลา) ไปยังสถานีปาดังเบซาร์ เพื่อขนส่งสินค้าไปยังประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ **(8) การพัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการงานขนส่งสินค้า** และ **(9) การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางรางจังหวัดหนองคาย**

2) การขนส่งทางทะเลและทางน้ำ

การขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญที่สุดของการค้าระหว่างประเทศ ขณะที่การขนส่งทางน้ำภายในประเทศและการขนส่งชายฝั่งเป็นรูปแบบสำคัญสำหรับการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากมีการขนส่งคราวละมาก ๆ และเป็นสินค้ามูลค่าต่ำ โดยแม่น้ำที่ใช้เพื่อการขนส่งทางน้ำภายในประเทศมาก ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำป่าสัก โดยเฉพาะเป็นที่นิยมของผู้ประกอบการที่มีโรงงานตั้งอยู่ริมน้ำ อาทิ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดปทุมธานี กรุงเทพฯ และสมุทรปราการ โดยมีสินค้าบางส่วนที่เป็นการขนส่งภายในประเทศ อาทิ ดิน หิน ทราย ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ขณะที่สินค้าบางส่วน เช่น มันสำปะหลัง ถ่านหิน ปุ๋ย อาหารสัตว์ เป็นการขนส่งเชื่อมโยงจากจังหวัดที่อยู่ติดริมน้ำกับท่าเรือเพื่อการค้าระหว่างประเทศหรือเรือสินค้าที่จอดทอดสมออยู่กลางทะเลเพื่อขนส่งไปยังต่างประเทศอีกทอดหนึ่ง ขณะที่การขนส่งทางทะเลของไทยเกือบทั้งหมดเป็นการขนส่งจากท่าเรือของรัฐและเอกชนที่อยู่ในจังหวัดชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือเคอร์รี่สยามซีพอร์ต) กรุงเทพฯ (ท่าเรือกรุงเทพ) และสมุทรปราการ (ท่าเรือสหไทยเทอร์มินอล ท่าเรือบีเอ็มทีแปซิฟิก ท่าเรือยูนิไทย ท่าเรือสุขสวัสดิ์) เพื่อเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทยกับต่างประเทศ ส่วนที่เหลือมีการขนส่งสินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป และสินค้าคอนเทนเนอร์โดยใช้ท่าเรือของรัฐและเอกชนในภาคใต้ อาทิ ท่าเรือสงขลา ท่าเรือกันตัง ท่าเรือในแม่น้ำตาปี ท่าเรือประจวบ นอกจากนี้ ยังมีการใช้ประโยชน์จากท่าเรือในแม่น้ำโขงในการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับ สปป.ลาว และจีน โดยท่าเรือในแม่น้ำโขงมีการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างไทยกับจีนตอนใต้ ได้แก่ ท่าเรือในอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือห้าเชียง) ส่วนที่เหลือเป็นท่าเรือที่ใช้ขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดเล็กและท่าเรือแบบแพขนานยนต์ เช่น ท่าเรือเชียงของ ท่าเรือบึงกาฬ ท่าเรือหายโศก (หนองคาย) และท่าเรือท่าข้ามเทศบาลเมืองมุกดาหาร เป็นต้น

ภาครัฐของไทยมีแนวนโยบายส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือ บำรุงรักษาร่องน้ำ บูรณาการบริหารจัดการและการตลาดเพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์ทั้งท่าเรือชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำในภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบันและยกระดับให้เป็นจุดนำเข้า-ส่งออกสินค้าของกลุ่มประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และเป็นท่าเรือสนับสนุนให้กับท่าเรือหลักของประเทศ โดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งสนับสนุนการพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่หลังท่า โดยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการจัดหาเครื่องจักรและอุปกรณ์ รวมทั้งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยและสอดรับกับบริบทการค้าระหว่างประเทศ หน่วยงานภาครัฐที่สำคัญและมีบทบาทขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ กรมเจ้าท่า และการท่าเรือแห่งประเทศไทย นอกจากนี้ ยังมีท่าเรือพาณิชย์ของเอกชนอีกหลายแห่งที่มีบทบาทช่วยขับเคลื่อนเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำและทางทะเลของประเทศ โดยท่าเรือของเอกชนที่ตั้งอยู่ในจังหวัดชายแดนมีการขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ท่าเรือห้าเชียง (เน้นส่งออกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมไปยังเมียนมา จีน และ สปป.ลาว) ท่าเรือ ส.กฤตรวัณ (ส่งออกและนำเข้าสินค้ากับเกาะกงและสีหนุวิลล์ ประเทศกัมพูชา) ท่าเรือเอกชนหลายแห่ง เช่น ท่าเรือมานิตย์ ท่าเรือย้งเชาว์ ท่าเรือเหมเรืองเงิน ท่าเรือกิจไพศาล เป็นต้น ในจังหวัดระนองที่ขนส่งสินค้าผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสินค้าทั่วไปเชื่อมโยงกับจังหวัดเกาะสอง

เมียนมา และท่าเรือเอกชนหลายแห่งในย่านตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตากที่ส่งออกสินค้าทางน้ำข้ามแม่น้ำเมยไปขึ้นที่ฝั่งเมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง ประเทศเมียนมา

ในส่วนที่เกี่ยวกับการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและทางทะเลเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดนและการพัฒนาพื้นที่ชายแดน นั้นมีจำนวนไม่มากเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น โดยมีหน่วยงานหลักของส่วนกลาง ได้แก่ กรมเจ้าท่า และการท่าเรือแห่งประเทศไทย ในส่วนของกรมเจ้าท่ามีโครงการพัฒนาในพื้นที่ชายแดน ได้แก่ **(1) การก่อสร้างท่าเทียบเรือในแม่น้ำโขง** บริเวณเทศบาลตำบลบ้านด่านโขงเจียม อำเภอโขงเจียม จังหวัดอุบลราชธานี เพื่อส่งเสริมการเดินทางข้ามแดนและการค้าขายสินค้าอุปโภคบริโภคชายแดน **(2) การขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล** ได้แก่ ร่องน้ำอำเภอเมืองสงขลา และในส่วนของการท่าเรือแห่งประเทศมีโครงการพัฒนาในพื้นที่ชายแดน ได้แก่ **การเข้าไปเป็นผู้ดำเนินการให้บริการท่าเรือในภูมิภาค** ได้แก่ ท่าเรือระนอง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือเอนกประสงค์คลองใหญ่ โดยในส่วนของท่าเรือระนอง นั้น การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีแผนลงทุนพัฒนาแบ่งเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 ก่อสร้างลานวางกองตู้สินค้า พื้นที่ใช้งานรวม 46,200 ตารางเมตร รองรับตู้สินค้าได้ 320,258 TEU แล้วเสร็จในปี 2569 และระยะที่ 2 ก่อสร้างท่าเทียบเรือเพิ่มเพื่อให้รองรับเรือขนาด 12,000 เดทเวทตัน จำนวน 2 ลำ และสร้างลานวางกองตู้สินค้าเพิ่มขึ้น เพื่อให้ท่าเรือมีพื้นลานวางกองตู้สินค้าที่ใช้งานรวมทั้งหมด 72,600 ตารางเมตร ในปี 2583 และสามารถรองรับตู้สินค้าได้รวม 499,266 TEU เพื่อผลักดันท่าเรือระนองให้เป็นประตูการค้าฝั่งตะวันตกภายใต้แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) ที่เชื่อมโยงกับอนุภูมิภาค BIMSTEC



แผนพัฒนาท่าเทียบเรือระนองที่คาดว่าในปี 2569 จะมีขีดความสามารถรองรับสินค้าได้ 3.2 แสน TEU และเพิ่มขึ้นเป็น 4.99 แสน TEU ในปี 2583

3) การขนส่งทางอากาศ

แม้ว่าการขนส่งทางอากาศจะมีบทบาทไม่มากนักในการขนส่งสินค้าชายแดน แต่มีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมการเดินทางข้ามแดนและผ่านแดนของประชาชนและนักธุรกิจ ภาครัฐมีแนวนโยบายส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานหลักของประเทศและขยายขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานภูมิภาคต่าง ๆ ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานเพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความพร้อมของอุปกรณ์

การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้าและการเผชิญเหตุฉุกเฉินให้ได้มาตรฐานสากล รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อบริหารห้วงอากาศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการจราจรทางอากาศ

ในส่วนที่เกี่ยวกับการพัฒนาการขนส่งทางอากาศเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดนและการพัฒนาพื้นที่ชายแดน นั้นมีจำนวนไม่มากเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น โดยมีหน่วยงานหลักของส่วนกลาง ได้แก่ กรมท่าอากาศยาน และบริษัท ท่าอากาศไทย จำกัด ในส่วนของกรมท่าอากาศยานมีโครงการพัฒนาในพื้นที่ชายแดน ประกอบด้วย **(1) การพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่ง** ได้แก่ การศึกษารายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อเตรียมสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ในพื้นที่ชายแดน ได้แก่ ท่าอากาศยานมุกดาหาร ท่าอากาศยานบึงกาฬ และเพื่อเตรียมขยายท่าอากาศยานเดิมในพื้นที่ชายแดน ได้แก่ ท่าอากาศยานระนอง ท่าอากาศยานนราธิวาส ท่าอากาศยานเบตง ท่าอากาศยานแม่สอด และท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และในส่วนของบริษัท ท่าอากาศยานไทย มีโครงการพัฒนาในพื้นที่ชายแดน ประกอบด้วย**การขยายขีดความสามารถในการให้บริการท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย** โดยขยายหลุมจอดเครื่องบิน อาคารจอดรถ และอาคารที่พักผู้โดยสาร เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 4.8 ล้านคนต่อปี ภายในปี 2576 และ 5.2 ล้านคนต่อปี ภายในปี 2579 และ**การขยายขีดความสามารถในการให้บริการท่าอากาศยานหาดใหญ่** ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 10.5 ล้านคนต่อปี ภายในปี พ.ศ. 2581



ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ที่มีแผนขยายขีดความสามารถการให้บริการ

4) การขนส่งทางถนน

การขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญที่สุดสำหรับการเดินทางและการค้าภายในประเทศโดยมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางถนนต่อการขนส่งสินค้าทุกรูปแบบคิดเป็นร้อยละ 81 นอกจากนี้ การขนส่งทางถนนยังมีบทบาทสำคัญต่อการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านโดยเป็นรูปแบบหลักที่สำคัญในการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับ สปป.ลาว กัมพูชา เมียนมา และมาเลเซีย ในปี 2564 ประเทศไทยมีความยาวถนนรวมกันทั้งสิ้น 702,989 กิโลเมตร จำแนกเป็นถนนที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง 52,189 กิโลเมตร (คิดเป็นร้อยละ 7.42 ของความยาวถนนทั้งประเทศ) กรมทางหลวงชนบท 49,124 กิโลเมตร (ร้อยละ 6.99 ของความยาวถนนทั้งประเทศ) องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นซึ่งดูแลถนนท้องถิ่น 597,677 กิโลเมตร

(ร้อยละ 85.02 ของความยาวถนนทั้งประเทศ) กรุงเทพมหานคร 3,784 กิโลเมตร (ร้อยละ 0.54 ของความยาวถนนทั้งประเทศ) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย 225 กิโลเมตร (ร้อยละ 0.03 ของความยาวถนนทั้งประเทศ)

ภาครัฐมีแนวนโยบายพัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่บริเวณด่านการค้าและประตูการค้าหลักตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว อุตสาหกรรม และเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่น และบำรุงรักษาโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีคุณภาพสามารถทำหน้าที่เป็นระบบเสริมเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งไปยังโครงข่ายขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมทั้งสนับสนุนให้ใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดและมีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูง เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ตลอดจนให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายเพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยหน่วยงานภาครัฐในส่วนกลางที่สำคัญและมีบทบาทขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ได้แก่ กรมทางหลวง และกรมทางหลวงชนบท

ในส่วนของกรมทางหลวง มีโครงการพัฒนาถนนที่สำคัญต่าง ๆ ประกอบด้วย (1) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motor Way) (2) โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร (3) โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพฯ ปริมณฑล และเมืองหลัก (4) โครงการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระหว่างประเทศภายใต้กรอบอาเซียน อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน (5) โครงการก่อสร้างทางหลวงสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (6) โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ สะพาน และท่ออุโมงค์ (7) โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ (8) โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมือง (9) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ (10) โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง (11) โครงการบูรณะปรับปรุงทางหลวง และ (12) โครงการก่อสร้างเป็นทางลาดยาง ในส่วนที่เกี่ยวกับการพัฒนาการขนส่งทางถนนเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดนและการพัฒนาพื้นที่ชายแดน กรมทางหลวงมีโครงการจำนวนมาก โดยตัวอย่างโครงการสำคัญ อาทิ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่-สะเดา (ชายแดนไทยกับมาเลเซีย) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน (ชายแดนไทยกับเมียนมา) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายแหลมฉบัง-หนองคาย (ตอนแหลมฉบังบรรจบทางหลวงหมายเลข 359) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 (เลี่ยงเมืองแม่สอด-รวมสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1020 เชียงราย-เชียงของ-เชียงแสน โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4113 (อ.นาที-บ้านประกอบ) โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 318 (ตราด-หาดเล็ก) และโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 (จันทบุรี-สระแก้ว) ขณะเดียวกันในส่วนของกรมทางหลวงชนบท ก็ยังมีโครงการพัฒนาถนนเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดนและการพัฒนาพื้นที่ชายแดนเช่นเดียวกับกรมทางหลวง ตัวอย่างโครงการสำคัญที่ดำเนินการโดยกรมทางหลวงชนบท อาทิ โครงการก่อสร้างทางและสะพานบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี การพัฒนาทางหลวงชนบทในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ได้แก่ ถนนในเมืองแม่สอด ถนนในเมืองมุกดาหาร เพื่อสนับสนุนกิจกรรมการค้าและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

ข. โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน

ในปี 2564 ประเทศไทยมีการใช้พลังงานทั้งหมด 65,543 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ (KTOE) จำแนกเป็นการใช้พลังงานเชิงพาณิชย์ 48,800 KTOE หรือคิดเป็น ¾ ของพลังงานทั้งหมด และพลังงานทดแทน 16,743 KTEO หรือคิดเป็น ¼ ของพลังงาน หากพิจารณาด้านพลังงานเชิงพาณิชย์จากการใช้ไป 48,800 KTOE พบว่า ประเภทพลังงานที่มีการใช้ภายในประเทศมากที่สุด ได้แก่ น้ำมันดีเซล (ร้อยละ 40 ของพลังงานเชิงพาณิชย์ทั้งหมด) รองลงมา ได้แก่ พลังงานไฟฟ้า (ร้อยละ 33 ของพลังงานเชิงพาณิชย์ทั้งหมด) น้ำมันเบนซิน (ร้อยละ 16 ของพลังงานเชิงพาณิชย์ทั้งหมด) LPG (ร้อยละ 8 ของพลังงานเชิงพาณิชย์ทั้งหมด) และ NGV (ร้อยละ 3 ของพลังงานเชิงพาณิชย์ทั้งหมด) ขณะที่หากพิจารณาพลังงานทดแทน 16,743 KTOE

พบว่า พลังงานทดแทนที่ถูกนำมาใช้ที่สุด ได้แก่ พลังงานแสงอาทิตย์ (ร้อยละ 88 ของพลังงานทดแทนทั้งหมด) รองลงมา ได้แก่ พลังงานชีวมวล ที่คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 9 และที่เหลืออีกร้อยละ 3 เป็นพลังงานจากขยะ เชื้อเพลิงชีวภาพของเหลว และก๊าซชีวภาพ โดยประมาณร้อยละ 98 ของกลุ่มที่ใช้พลังงานทดแทนมากเป็นกลุ่มผู้ประกอบการโรงงานอุตสาหกรรมและอาคารธุรกิจ ส่วนอีกร้อยละ 2 เป็นกลุ่มครัวเรือน

โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานสามารถจำแนกเป็นโรงไฟฟ้า สถานีย่อย โรงกลั่น คลังน้ำมัน ท่อก๊าซ สถานีบริการเชื้อเพลิง สถานีบริการก๊าซธรรมชาติ NPV และ LPG โดยรัฐบาลมีแนวนโยบายในการจัดหาพลังงานและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานให้มีความมั่นคงในระดับที่เหมาะสม มีการกระจายชนิดของเชื้อเพลิงในการผลิตไฟฟ้า ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบจัดการพลังงานอัจฉริยะเพื่อนำไปสู่การผลิตและการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ สนับสนุนการใช้พลังงานทดแทนทั้งพลังงานไฟฟ้า พลังงานความร้อนและเชื้อเพลิงชีวภาพตามศักยภาพของแหล่งเชื้อเพลิงในพื้นที่ ส่งเสริมการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งกำกับดูแลกลไกตลาดพลังงานให้มีการแข่งขันอย่างเสรีและเป็นธรรม ทั้งนี้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่ชายแดน รัฐบาลให้ความเห็นชอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานพลังงานระบบไฟฟ้าด้วยการก่อสร้างสถานีไฟฟ้าและพัฒนาระบบสายส่งไฟฟ้าแรงดัน 115 เควี ขยายระบบจำหน่ายไฟฟ้าแรงดัน 22/33 เควี และติดตั้งหม้อแปลงจำหน่ายไฟฟ้าเพื่อให้สามารถจ่ายไฟฟ้ารองรับการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ได้แก่ อำเภอแม่สอด (ตาก) อำเภออรัญประเทศ (สระแก้ว) อำเภอคลองใหญ่ (ตราด) อำเภอเมืองมุกดาหาร อำเภอสะเดา (สงขลา) อำเภอเมืองหนองคาย



สถานีจ่ายไฟฟ้าที่เมืองแม่สอด รองรับการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก

ค. โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล

รัฐบาลมีแนวนโยบายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลทั้งในส่วนของโครงข่ายสื่อสารภายในประเทศและโครงข่ายบรอดแบรนด์ความเร็วสูง ให้ครอบคลุมทั่วประเทศ มีเสถียรภาพและสอดรับกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีดิจิทัล รวมทั้งสนับสนุนให้เกิดการบูรณาการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านดิจิทัลในด้านในส่วนของภาคพื้น เคเบิลใต้น้ำและระบบดาวเทียมสำหรับเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีความจุเพียงพอและมีระบบโครงข่ายสำรองเพื่อให้สามารถบริการสื่อสารระหว่างประเทศได้อย่างต่อเนื่อง มีเสถียรภาพ ตลอดจนสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบนิเวศน์ทั้งโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล ได้แก่ ระบบเครือข่าย ระบบคลาวด์ (Cloud) และศูนย์ข้อมูล ตลอดจนมีการพัฒนาบุคลากรดิจิทัล สิ่งอำนวยความสะดวก และการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานภาครัฐโดยกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมมีแผนงานต่าง ๆ ในการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล โดยตัวอย่างโครงการสำคัญที่ช่วยยกระดับพื้นที่ชายแดน เช่น (1) การขยายโครงข่ายอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงและบรอดแบรนด์ความเร็วสูงเข้าถึงทุกหมู่บ้าน (เน็ตประชารัฐ) (2) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายอินเทอร์เน็ตระหว่างประเทศโดยใช้เคเบิลภาคพื้นดินเชื่อมกับ CLMV และจีนเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตของภูมิภาค (3) การพัฒนาระบบ E Marketplace กลางเพื่อให้ร้านค้าชุมชนและผู้ประกอบการในภูมิภาคเข้าถึงการค้าออนไลน์ (4) การพัฒนาระบบ National Single Window เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการในการยื่นเอกสารติดต่อเพื่อทำการค้าระหว่างประเทศ (5) การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจแบบครบวงจร (Biz Portal) เพื่ออำนวยความสะดวกการขอเริ่มต้นธุรกิจในไทย และ (6) การให้สิทธิประโยชน์เพื่อยกระดับเมืองสู่การพัฒนาเมืองอัจฉริยะ (Smart City) ซึ่งปัจจุบันมีจังหวัด/เมืองในพื้นที่ชายแดนได้รับการประกาศเป็นเมืองอัจฉริยะแล้ว ได้แก่ จังหวัดหนองคาย จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดสตูล เทศบาลนครหาดใหญ่ (สงขลา) เทศบาลนครนราธิวาส เทศบาลนครยะลา เทศบาลนครเชียงราย เทศบาลเมืองน่าน เทศบาลเมืองศรีสะเกษ

3.1.1.2 ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ชายแดน

ในส่วนต่อนี้เป็นการทบทวนภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์รองรับการค้าชายแดนและภาพรวมการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ชายแดนที่สำคัญจำแนกเป็นรายจังหวัด ดังนี้

1) เชียงราย

จังหวัดเชียงรายมีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนใน 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเชียงของ อำเภอเชียงแสน และอำเภอแม่สาย

- **อำเภอเชียงของ**

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์** เพื่อรองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) การพัฒนาโครงข่ายถนน** ได้แก่ ทางหลวงหมายเลข 1290 อำเภอเชียงแสน – อำเภอเชียงของ และสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) **(2) การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชียงของ** บริเวณเชิงสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4 ซึ่งกรมการขนส่งทางบกเป็นเจ้าของโครงการและดำเนินการตามกฎหมายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) เพื่อให้บริการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างการขนส่งทางรางและทางถนน บริการขนถ่ายและรวบรวมสินค้า และเป็นศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อการค้าข้ามแดนและการค้าผ่านแดน **(3) ท่าเรือเชียงของ** ดำเนินการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อให้บริการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศที่ลำเลียงมาตามแม่น้ำโขง โดยสินค้าหลักที่ขนถ่าย ได้แก่ ไม้ ปูนซิเมนต์ วัสดุก่อสร้าง **(4) การพัฒนาระบบการขนส่งทางราง** ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีแผนก่อสร้างทางรถไฟระหว่างเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และจะมีการเชื่อมการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางถนน ณ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชียงของ **(5) ท่าเรือผาถ่าน** ดำเนินการโดยเทศบาลตำบลเวียง เป็นจุดผ่านแดนและเป็นท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าขนาดเล็กที่มีมูลค่าไม่มากนักระหว่างเชียงของกับเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว โดยใช้เรือหางยาวเป็นพาหนะในการข้ามแดน **(6) ท่าเรือบั๊ค** ดำเนินการโดยเทศบาลตำบลเวียง เป็นจุดผ่านแดนและเป็นท่าเรือเพื่อการเดินทางและขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าขนาดเล็กที่มีมูลค่าไม่มากนักระหว่างเชียงของกับเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว โดยใช้เรือหางยาวเป็นพาหนะในการข้ามแดน นอกจากนี้ ในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงกับด่านศุลกากรเชียงของ

และในเมืองเชียงของ ยังมีผู้ประกอบการเอกชนหลายราย อาทิ โกลบอลไทยชิปปิ้ง คิงฟรุ๊ต ดอยตุงขนส่ง ส.รุ่งทิวา ให้บริการจุดพักรถ ลานวางกองสินค้า และลานเสียบปลั๊กตู้คอนเทนเนอร์แบบแช่เย็น เพื่อให้บริการรองรับการขนส่งข้ามแดนโดยเฉพาะสำรองไฟให้เพียงพอต่อการขนส่งสินค้าแช่เย็นแช่แข็ง ซึ่งเป็นสินค้าหลักที่มีการขนส่งระหว่างไทยกับจีนผ่านแดน สปป.ลาว

- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก** รองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **ด่านศุลกากรเชียงของและด่านพรมแดนเชียงของ** โดยได้จัดให้มีพื้นที่ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อการนำเข้าและส่งออก อุปกรณ์ในการ X-Ray สินค้า และลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากร นอกจากนี้ ภายในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดน ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ บริการรถบรรทุกข้ามแดน บริการทำความสะอาดรถบรรทุกก่อนข้ามแดน บริการลานจอดรถบรรทุก บริการลานเสียบปลั๊กตู้คอนเทนเนอร์ที่เป็นตู้แช่เย็นแช่แข็งเพื่อใช้ในการเก็บรักษาผลไม้ที่ขนส่งข้ามแดน บริการคลังสินค้า และสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น**ในอำเภอเชียงของที่ดำเนินธุรกิจในลักษณะกิจการค้า (Trading Firm) ที่เป็นตัวกลางในการประสานงานและซื้อมาขายไปกับ สปป.ลาว (แต่ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า) โดยกิจการในอำเภอเชียงของรายสำคัญที่ทำการค้ากับ สปป.ลาว ได้แก่ ช้างทอง 69 เอี่ยมเส็งเชียงของ เลมอนอินเตอร์เทรด แอล.ที.เอ็น.วัสดุภัณฑ์ รัฐมุนิกานนท์ และเชียงของพืชผล ขณะเดียวกัน มีผู้ประกอบการท้องถิ่นในอำเภอเชียงของที่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm (แต่ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า) ที่ทำการค้ากับจีนและทำการขนส่งผ่านแดน สปป.ลาว โดยกิจการในอำเภอเชียงของรายสำคัญที่ทำการค้ากับจีนตอนใต้มาก ได้แก่ พี.เอ.ทวีทรัพย์ ดรากอนอะกรี หงชิงอิมปอร์ตแอนด์เอ็กซ์ปอร์ต ไทยแสงอินเตอร์เทรด ชายแดนอิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต เอ็กซ์.พี.โลจิสติกส์ ดวงมาดีอิมพอร์ทเอ็กซ์พอร์ท เอสดีเซอร์วิสเซส และเกษตรโชคดี

- **อำเภอเชียงแสน**

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์** รองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) การพัฒนาโครงข่ายถนน** ทางหลวงหมายเลข 1290 อำเภอเชียงแสน – อำเภอเชียงของ และทางหลวงหมายเลข 1063 อำเภอเมืองเชียงราย – อำเภอเชียงแสน **(2) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน** ดำเนินการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยเพื่อให้บริการรับเรือและขนถ่ายสินค้าชายแดนและผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างไทย-สปป.ลาว (แขวงบ่อแก้ว) เมียนมา (รัฐฉาน) และจีน (มณฑลยูนนาน) โดยมีสินค้าหลักที่ให้บริการขนส่ง ได้แก่ เนื้อสัตว์แช่แข็ง ผลไม้ รถยนต์ เป็นต้น **(3) ท่าเรือปศุสัตว์** ซึ่งเป็นที่ตั้งของด่านกักสัตว์สาขาเชียงแสน ซึ่งเป็นท่าเรือที่ใช้ในการส่งออกและนำเข้าสัตว์ระหว่างประเทศ **(4) ท่าเรือเวียงเชียงแสน** ดำเนินการโดยเทศบาลตำบลเวียง ให้บริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ นอกจากนี้ ยังมีผู้ประกอบการเอกชนให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนส่งสินค้า ได้แก่ **ท่าเรือห้าเชียง** แห่งที่ 1 และท่าเรือห้าเชียงแห่งที่ 2 ซึ่งดำเนินการโดยเอกชน เพื่อใช้ในการส่งออกผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมไป สปป.ลาว เมียนมา และประเทศจีน

- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก** รองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรเชียงแสน** ซึ่งได้มีการย้ายที่ทำการจากเดิมที่อยู่ติดกับท่าเรือเวียงเชียงแสน (ท่าเรือเชียงแสน 1) มาอยู่ภายใต้พื้นที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ท่าเรือเชียงแสน 2) เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการติดต่อปฏิบัติพิธีการและการตรวจปล่อยสินค้า **(2) ที่ทำการศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย** เพื่อให้บริการข้อมูลแก่นักลงทุนและนักธุรกิจผู้สนใจเข้ามาทำการค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงรายซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเชียงแสน อำเภอเชียงของ และอำเภอแม่สาย นอกจากนี้ ภายในพื้นที่บริเวณตัวเมืองเชียงแสน ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้า

ชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ บริการลานจอดรถบรรทุก บริการลานเสียบปลั๊กตู้คอนเทนเนอร์ที่เป็นตู้แช่เย็นแช่แข็งเพื่อใช้ในการเก็บรักษาผลไม้ที่ขนส่งข้ามแดน และสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น**ในอำเภอเชียงแสนที่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ซื้อมาขายไปกับ สปป.ลาว โดยกิจการในอำเภอเชียงแสนรายสำคัญที่ทำการค้ากับ สปป.ลาว ได้แก่ ธงหังลี่ ป๋อเฉิน 2014 ศิรินนท์พาณิชย์ และแสนคณาอิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต ขณะเดียวกัน มีผู้ประกอบการท้องถิ่นในอำเภอเชียงแสนที่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm (แต่ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า) ที่ทำการค้ากับจีนตอนใต้และทำการขนส่งผ่านแดน สปป.ลาว โดยใช้ทั้งการขนส่งทางถนนและทางแม่น้ำโขง โดยกิจการในอำเภอเชียงแสนรายสำคัญที่ทำการค้ากับจีนตอนใต้มาก ได้แก่ ป๋อเฉิน 2014 หลงซินอินเตอร์เนชั่นแนลโลจิสติกส์ พีเอ็กซ์อิมพอร์ทเอ็กซ์พอร์ท ทรัพย์สมบูรณ์ผลไม้อิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต หยุนหนานสิบสองปันนาหงส์ซิงอินเตอร์เนชั่นแนลเทรด (ไทยแลนด์) และหงฟงอิมปอร์ตแอนด์เอ็กซ์ปอร์ต

- **อำเภอแม่สาย**

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์** รองรับการค้าชายแดน ได้แก่ การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงหมายเลข 1 เชื่อมโยงกับด่านแม่สายแห่งที่ 1 และทางหลวงหมายเลข 123 (ทางเลี่ยงเมืองแม่สาย) เชื่อมโยงด่านแม่สายแห่งที่ 2

- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการค้าชายแดน** ที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **ด่านศุลกากรแม่สายและด่านพรมแดนแม่สาย 1 และแม่สาย 2** โดยได้จัดให้มีพื้นที่ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อการนำเข้าและส่งออก อุปกรณ์ในการ X-Ray สินค้า และลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากร ภายในพื้นที่บริเวณตัวเมืองเชียงแสน ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ อีกทั้งด่านพรมแดนแม่สายตั้งอยู่ภายในเขตเทศบาลแม่สาย ทำให้อยู่ใกล้สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการประกอบธุรกิจ เช่น ธนาคาร ที่พัก ร้านอาหาร ศูนย์การค้า ตลาดการค้าชายแดน เป็นต้น

- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น**ในอำเภอแม่สายจำนวนมากที่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ซื้อมาขายไปกับเมียนมา โดยกิจการในอำเภอแม่สายรายสำคัญที่ทำการค้ากับเมียนมา ได้แก่ เอ็มทีเออินเตอร์เทรด, สุวิทย์ไทยเทรดดิ้ง วัลณีแม่สาย แอล.ซี.เอช.มาร์เก็ตติ้ง อี้ฝานฟงซิ่น ไฟน์อินเตอร์เนชั่นแนลเอ็กซ์ปอร์ตเตอร์ โอเอ็กซ์ปอร์ต ชนะยนต์อิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต จิงโก้อิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต ตุงจุ้ยอินเตอร์เทรด ภูริชอิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต จุติกานต์อิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต ซีแอนด์พีแม่สาย และรักษ์ดาเทรดดิ้ง



ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย

2) หนองคาย

จังหวัดหนองคายมีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนในอำเภอเมือง และมีจุดผ่านแดนสำคัญ ได้แก่ (1) ด่านพรมแดนหนองคายเชิงสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 (2) ด่านพรมแดนรถไฟหนองคาย และ(3) ด่านพรมแดนท่าเรือหนองคาย

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์**รองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) การพัฒนาโครงข่ายถนน** ได้แก่ การปรับปรุงและขยายทางหลวงหมายเลข 2 อุดรธานี-สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 (เลี่ยงเมืองหนองคาย) ทางหลวงหมายเลข 212 หนองคาย-โพนพิสัย **(2) สถานีรถไฟหนองคาย** การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าของโครงการและให้สิทธิเอกชนเป็นผู้ดำเนินการขนถ่ายสินค้าทางรางที่มีการเชื่อมโยงกับการขนส่งทางถนนเพื่อให้บริการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว และจีน โดยผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงการปรับปรุงลานยกขนสินค้าโดยโรยหินคลุกและบดอัด และจัดเตรียมพื้นที่เพื่อให้ศุลกากรติดตั้ง Mobile X Ray Inspection System **(3) การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางราง ณ สถานีนาทา** จังหวัดหนองคาย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นเจ้าของโครงการและดำเนินการตามกฎหมายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) เพื่อให้บริการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างการขนส่งทางรางและทางถนน และบริการขนถ่ายและรวบรวมสินค้ารองรับการเดินรถไฟขนส่งสินค้าระหว่างไทย-ลาว-จีน โดยการพัฒนาสถานีนาทา เป็นโครงการระยะยาว และเมื่อดำเนินการเสร็จจะยกเลิกการให้บริการขนถ่ายสินค้าที่สถานีรถไฟหนองคายเพื่อให้เกิดความมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น **(4) การก่อสร้างสะพานใหม่ที่เป็นสะพานเฉพาะสำหรับการเดินรถไฟเท่านั้น** ดำเนินการโดยกรมทางหลวง เนื่องจากที่ผ่านมาการเดินรถไฟข้ามแดนผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวจะต้องปิดถนนทุกครั้ง และไม่สามารถรับตู้สินค้าได้มากกว่า 10 ตู้ต่อขบวน โดยสะพานใหม่ที่สร้างขึ้นเป็นส่วนหนึ่งของการเชื่อมต่อรถไฟหนองคาย-เวียงจันทน์ ซึ่งห่างจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาวฯ ประมาณ 30 เมตร โดยสะพานใหม่มีทางรถไฟมาตรฐาน 1.435 เมตร (รองรับรถไฟความเร็วสูงไทย-จีน) และขนาดทาง 1 เมตร (รองรับรถไฟทางคู่) ซึ่งสะพานใหม่จะมีระยะทางก่อสร้างข้ามแม่น้ำโขงประมาณ 1,500 เมตร อยู่ในฝั่งไทย 750 เมตร และพื้นที่ฝั่ง สปป.ลาว 750 เมตร ความกว้างสะพานประมาณ 7 เมตร และ **(5) ท่าเรือหายโศก** ดำเนินการโดยเทศบาลเมืองหนองคาย

เป็นท่าเรือที่ได้รับการกำหนดให้เป็นจุดผ่านแดนโดยใช้ในการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว โดยสินค้าที่ขนส่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไปที่มีมูลค่าการขนส่งแต่ละครั้งไม่มากนัก นอกจากนี้ในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงกับด่านศุลกากรหนองคายยังมีผู้ประกอบการเอกชนหลายรายให้บริการจุดพักรถและลานวางกองสินค้าเพื่อรองรับการขนส่งข้ามแดน



ภาพตัวอย่างแบบสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่ใช้สำหรับการเดินรถไฟระหว่างประเทศ

- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรหนองคาย** โดยมีการก่อสร้างด่านศุลกากรหนองคายแห่งใหม่เพื่อให้มีขีดความสามารถการบริการที่เพิ่มขึ้น อุปกรณ์ในการ X-Ray สินค้า และลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากร **(2) การจัดที่ราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมาเพื่อให้เอกชนใช้ประโยชน์ในการลงทุน** โดยกรมธนารักษ์ กำหนดระยะเวลาเช่า 50 ปี อัตราค่าเช่าไร่ละ 2,100 บาทต่อปี (ปีแรก) และค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า 35,000 บาท/ไร่/50 ปี ทั้งนี้ภายในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดน ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ บริการรถบรรทุกข้ามแดน บริการทำความสะอาดรถบรรทุกก่อนข้ามแดน บริการลานจอดรถบรรทุก บริการคลังสินค้า และสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งด่านพรมแดนหนองคายตั้งอยู่ภายในเขตเทศบาลแม่สาย ทำให้อยู่ใกล้สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการประกอบธุรกิจ เช่น ธนาคาร ที่พัก ร้านอาหาร ศูนย์การค้า ตลาดการค้าชายแดน สถานที่ราชการสำคัญของจังหวัด และศูนย์บริการเบ็ดเสร็จสำหรับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น**ในอำเภอเมืองหนองคายจำนวนมากที่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ซื้อมาขายไปกับ สปป.ลาว (แต่ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า) โดยกิจการในอำเภอเมืองหนองคายที่ทำการค้ากับ สปป.ลาว มาก ได้แก่ หนองคายกิจวัฒนา หนองคายศิริโรจน์ ชานนท์วัสดุ เอ็นเอส เอ็มโกลบอลเทรด เอสเอสเคนำเข้าส่งออก เอส.ที.ศรีเชียงใหม่ เค.ซี.กรุ๊ป 25 อภิโชคมอเตอร์ เอ็มอิมพอร์ต เอ็กซ์พอร์ต 2018 เหรียญชัยเทรดดิ้ง ทีแอนด์แอลคอมพิวเตอร์ สุเมธหนองคาย พรพินิจเทรดดิ้ง หนองคายวิศิษฎ์ สยามจักรกลอินเตอร์เทรด หนองคายเกทเวย์ เด่นศิริเทรดดิ้ง นวเจริญอิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต และทีแอลอิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต

3) บึงกาฬ

จังหวัดบึงกาฬมีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนในอำเภอเมืองบึงกาฬ และมีจุดผ่านแดนสำคัญ ได้แก่ ด่านพรมแดนท่าเทียบแพขนานยนต์บึงกาฬ

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์** รองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) ท่าเทียบแพขนานยนต์บึงกาฬ** (ท่าเรือด่านศุลกากร) **ซึ่งเป็นการเดินทางและขนส่งสินค้าข้ามแดนโดยใช้แพขนานยนต์** เชื่อมระหว่างเมืองบึงกาฬกับเมืองปากเซ แขวงบอลิคำไซ โดยมีสินค้าที่ขนส่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าโครงการที่นำไปใช้ในการก่อสร้างเขื่อนน้ำเทิน น้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น และ **(2) โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 5** ระหว่างจังหวัดบึงกาฬ กับเมืองปากเซ ซึ่งมีเส้นทางหมายเลข 8 (R8) ของ สปป.ลาว ที่สามารถเดินทางผ่านไปเมืองหลักซาวไปเชื่อมกับประเทศเวียดนามได้ที่ด่านสากลน้ำพาว (ฝั่ง สปป.ลาว) และด่าน Cau Treo (ประเทศเวียดนาม) เพื่อเดินทางต่อไปยังเมืองวินห์ และเวียดนามตอนเหนือได้



การเดินทางข้ามระหว่างเมืองบึงกาฬกับเมืองปากเซ ด้วยแพขนานยนต์

- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **ด่านศุลกากรบึงกาฬ** ซึ่งตั้งอยู่ใกล้กับท่าเทียบเรือแพขนานยนต์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อปฏิบัติพิธีการศุลกากร อีกทั้งด่านพรมแดนบึงกาฬตั้งอยู่ภายในเขตเทศบาลเมืองบึงกาฬ ทำให้อยู่ใกล้กับสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการประกอบธุรกิจ เช่น ธนาคาร ที่พัก ร้านอาหาร ศูนย์การค้า สถานที่ราชการที่สำคัญ และศูนย์บริการเบ็ดเสร็จสำหรับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น** พบว่า ในจังหวัดบึงกาฬยังมีผู้ประกอบการท้องถิ่นที่ทำการนำเข้าและส่งออกกับ สปป.ลาว อยู่ไม่กี่ราย เช่น เล้งบึงกาฬคอนกรีตเซอร์วิส โดยกิจการที่ส่งออกและนำเข้าผ่านด่านบึงกาฬส่วนใหญ่เป็นการค้าของผู้ประกอบการในส่วนกลาง

4) มุกดาหาร

จังหวัดมุกดาหารมีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนในอำเภอเมือง และมีจุดผ่านแดนสำคัญ ได้แก่ (1) ด่านพรมแดนมุกดาหารบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 และ (2) ด่านพรมแดนท่าเทียบเรือท่าข้ามเทศบาลเมืองมุกดาหาร

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์**รองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) การพัฒนาโครงข่ายถนน** ได้แก่ การปรับปรุงและขยายทางหลวง

หมายเลข 12 กาฬสินธุ์-นาไคร้-คำชะอี และทางหลวงหมายเลข 212 หว้านใหญ่-ธาตุพนม-สะพานมิตรภาพไทย-ลาวหมายเลข 2 **(2) การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่จากอำเภอบ้านไผ่ อำเภอเมืองมุกดาหารและอำเภอเมืองนครพนม** ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย **(3) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานมุกดาหาร** ซึ่งกรมท่าอากาศยานอยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้และประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยคาดว่ามีการสร้างท่าอากาศยานอยู่ในเขตตำบลคำป่าหลาย อำเภอเมืองมุกดาหาร บนพื้นที่ 4.5 ตารางกิโลเมตร ห่างจากตัวเมืองมุกดาหาร 15 กิโลเมตร **(4) ท่าเทียบเรือท่าข้ามเทศบาลเมืองมุกดาหาร** ดำเนินการโดยเทศบาลเมืองมุกดาหาร โดยเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่ใช้ในการเดินทางข้ามแดนและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดนครพนมกับแขวงสะหวันนะเขตมาตั้งแต่ก่อนที่จะมีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ปัจจุบันยังคงมีการใช้งานอยู่บ้าง แต่มีการขนส่งสินค้าไม่มากเนื่องจากไม่สามารถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ได้ นอกจากนี้ในพื้นบริเวณใกล้เคียงกับด่านศุลกากรมุกดาหาร ยังมีผู้ประกอบการเอกชน อาทิ มุกดาหารลานทอง และ ICL International เป็นต้น ให้บริการจุดพักรถ ลานวางกองสินค้า และลานเสียบปลั๊กตู้คอนเทนเนอร์แบบแช่เย็น เพื่อให้บริการรองรับการขนส่งข้ามแดนโดยเฉพาะสำรองไฟให้เพียงพอต่อการขนส่งสินค้าแช่เย็นแช่แข็ง ซึ่งเป็นสินค้าหลักที่มีการขนส่งระหว่างไทยกับจีนผ่านแดน สปป.ลาว และเวียดนาม

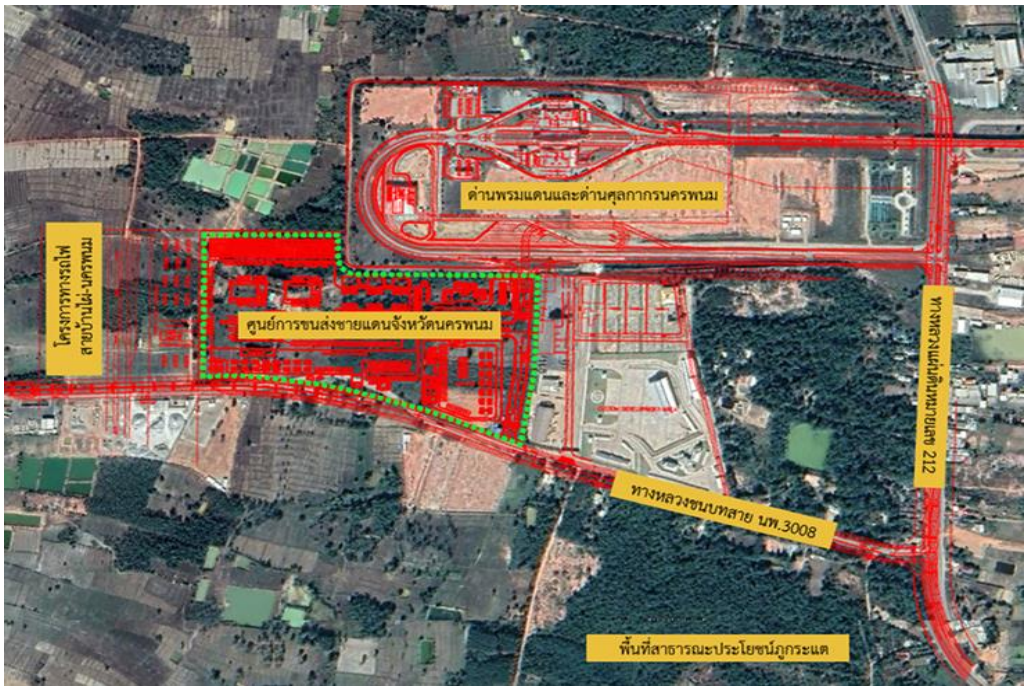
- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรมุกดาหารและด่านพรมแดนมุกดาหาร** โดยจัดให้มีศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ อุปกรณ์ในการ X-Ray สินค้า ลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากรและเป็นด่านพรมแดนนำร่องที่จะนำหลักการควบคุมร่วม (CCA) ที่นำเจ้าหน้าที่ของไทยกับ สปป.ลาว มาร่วมกันตรวจสินค้าในคราวเดียวกัน **(2) การจัดที่ราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมาเพื่อให้เอกชนใช้ประโยชน์ในการลงทุน** โดยกรมธนารักษ์ กำหนดระยะเวลาเช่า 50 ปี อัตราค่าเช่าไร่ละ 1,800 บาทต่อปี (ปีแรก) และค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า 30,000 บาท/ไร่/50 ปี ทั้งนี้ภายในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดน ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ บริการรถบรรทุกข้ามแดน บริการลานจอดรถบรรทุก บริการคลังสินค้า และสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง อย่างไรก็ตาม ด่านพรมแดนมุกดาหารตั้งอยู่ไม่ไกลจากตัวเมืองมาก ทำให้สามารถเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจ เช่น ธนาคาร ที่พัก ร้านอาหาร ศูนย์การค้า สถานที่ราชการสำคัญของจังหวัด และศูนย์บริการเบ็ดเสร็จสำหรับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น**ในอำเภอเมืองมุกดาหารหลายรายที่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ซื้อมาขายไปกับ สปป.ลาวมาก (แต่ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า) โดยกิจการในอำเภอเมืองมุกดาหารรายสำคัญที่ทำการค้ากับ สปป.ลาว มาก ได้แก่ พงษ์มณีอิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต ภัทรดรแอนด์โซติกา สิงห์ไทยชิปปิ้ง ตรีสันติ ธานินทร์เกษตรยนต์ แสวงทรัพย์อิมพอร์ทเอ็กซ์พอร์ท ท่าทรายศรีเผยมุกดาหาร ท่าทรายยาวเลิงนกทา ท่าทรายทรัพย์ทรายทอง 2001 ท่าทรายศรีเผยมุกดาหาร สมบูรณ์ธารา และเลิศมุกดา 1997 ขณะเดียวกันมีผู้ประกอบการท้องถิ่นบางรายในอำเภอเมืองมุกดาหารที่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ที่ทำการค้ากับจีนตอนใต้และทำการขนส่งผ่านแดน สปป.ลาว และเวียดนาม ได้แก่ ทรัพย์อมร 2000, ทีทีเคเทรดดิ้ง 2019 และ เจ.พี.เอ็ม.ชิปปิ้ง

5) นครพนม

จังหวัดนครพนมมีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนในอำเภอเมือง และมีจุดผ่านแดนสำคัญ ได้แก่ (1) ด่านพรมแดนนครพนมบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 (2) ด่านพรมแดนท่าเทียบเรือสินค้านครพนม และ (3) ด่านพรมแดนบ้านเวินพระบาท

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์** รองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) การพัฒนาโครงข่ายถนน** ได้แก่ การปรับปรุงและขยายทางหลวงหมายเลข 22 สกลนคร-นครพนม และทางหลวงหมายเลข 212 นครพนม-ท่าอุเทน **(2) การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่จากอำเภอบ้านไผ่ อำเภอเมืองมุกดาหารและอำเภอเมืองนครพนม** ดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย **(3) โครงการพัฒนาศูนย์ขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม** บริเวณเชิงสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ซึ่งกรมการขนส่งทางบกเป็นเจ้าของโครงการและดำเนินการตามกฎหมายการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) เพื่อให้บริการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างการขนส่งทางรางและทางถนน บริการขนถ่ายและรวบรวมสินค้า และเป็นศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อการค้าข้ามแดนและการค้าผ่านแดน **(4) ท่าอากาศยานนครพนม** ดำเนินการโดยกรมท่าอากาศยาน เพื่อรองรับการเดินทางและการท่องเที่ยวของนครพนม **(5) ท่าเทียบเรือสินค้านครพนม** ดำเนินการโดยเทศบาลเมืองนครพนม โดยเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่ใช้ในการเดินทางข้ามแดนและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดนครพนมกับแขวงคำม่วนมาตั้งแต่ก่อนที่จะมีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 และปัจจุบันยังคงมีการใช้งานอยู่บ้าง แต่มีการขนส่งสินค้าไม่มากเนื่องจากไม่สามารถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ได้ นอกจากนี้ ในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงกับด่านศุลกากรนครพนม ยังมีผู้ประกอบการเอกชนหลายราย อาทิ ICL International, Fuin Transport และ JCK International ให้บริการจุดพักรถ ลานวางกองสินค้า และลานเสียบปลั๊กตู้คอนเทนเนอร์แบบแช่เย็น เพื่อให้บริการรองรับการขนส่งข้ามแดนโดยเฉพาะสำรองไฟให้เพียงพอต่อการขนส่งสินค้าแช่เย็นแช่แข็ง ซึ่งเป็นสินค้าหลักที่มีการขนส่งระหว่างไทยกับจีนผ่านแดน สปป.ลาว และเวียดนาม



ศูนย์ขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม

- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรนครพนมและด่านพรมแดนนครพนม** โดยจัดให้มีศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ อุปกรณ์ในการ X-Ray สินค้า ลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากร สถานีตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก **(2) การจัดที่ราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมาเพื่อให้เอกชนใช้ประโยชน์ในการลงทุน**โดยกรมธนารักษ์ กำหนดระยะเวลาเช่า 50 ปี อัตราค่าเช่าไร่ละ 8,400 บาทต่อปี (ปีแรก) และ

ค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า 140,000 บาท/ไร่/50 ปี ทั้งนี้ภายในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดน ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ บริการรถบรรทุกข้ามแดน บริการลานจอดรถบรรทุก และสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง อย่างไรก็ตาม ด่านพรมแดนนครพนมอยู่ห่างจากตัวเมืองประมาณ 10 กิโลเมตร ทำให้ต้องใช้เวลาในการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจ เช่น ธนาคาร ที่พัก ร้านอาหาร ศูนย์การค้า สถานที่ราชการสำคัญของจังหวัด และศูนย์บริการเบ็ดเสร็จสำหรับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม

- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น**ในเมืองนครพนมที่ทำการค้ากับ สปป.ลาว ส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ที่ซื้อมาขายไปกับ สปป.ลาวมาก (แต่ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า) โดยกิจการในอำเภอเมืองนครพนมรายสำคัญที่ทำการค้ากับ สปป.ลาว มาก ได้แก่ มิ่งเจียว มิตรสินไบค์สโตร์ โกอิ้งเวลท์ ไทยเอ็กซ์พลาย ที.สตาร์.เอ็กซ์พอร์ต อ.โภคทรัพย์ ขุมขิมเทรดดิ้งอิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต เจ.เอ็น.บี.เอ็กซ์พอร์ต 2010 เอสอีเออินเตอร์เนชั่นแนล ขณะเดียวกับผู้ประกอบการไทยที่ทำการค้ากับจีนตอนใต้โดยขนส่งผ่านแดน สปป.ลาว และเวียดนามมักเป็นกิจการของผู้ประกอบการจากส่วนกลางและจังหวัดอื่น ๆ

6) อุบลราชธานี

จังหวัดอุบลราชธานีมีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนในอำเภอสิรินธร และอำเภอนาตาล และมีจุดผ่านแดนสำคัญ ได้แก่ (1) ด่านพรมแดนช่องเม็ก และ (2) ด่านพรมแดนท่าเรือปากแซง

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์**รองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) การพัฒนาโครงข่ายถนน** ได้แก่ การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 217 อุบลราชธานี- ด่านพรมแดนช่องเม็ก ซึ่งจะเชื่อมกับด่านวังเตา แขวงจำปาสัก ซึ่งสามารถเดินรถขนส่งสินค้าต่อไปยังเมืองปากเซ โดยใช้เส้นทางหมายเลข 10 (R10) **(2) โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 6** ระหว่างจังหวัดอุบลราชธานี กับแขวงสาละวัน **(3) ท่าเรือปากแซง** อำเภอนาตาล ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่ใช้เดินทางข้ามแดนไปแขวงสาละวัน สปป.ลาว ส่วนใหญ่ใช้รองรับการเดินทางท่องเที่ยวและมีการขนส่งสินค้าไม่มาก

- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) ด่านพรมแดนช่องเม็ก** เป็นด่านพรมแดนที่มีความสำคัญมากที่สุดของจังหวัดอุบลราชธานีและภาคอีสานตอนใต้ โดยด่านพรมแดนช่องเม็กจัดให้มีอุปกรณ์ในกา X-Ray สินค้า ลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากร และสามารถขนส่งทางถนนข้ามแดนไปยังเมืองวังเตาและเมืองปากเซ แขวงจำปาสัก ภายในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดน ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง และสถานีขนส่งผู้โดยสาร และ **(2) ด่านพรมแดนท่าเรือปากแซง** ซึ่งเป็นด่านขนาดเล็กรองรับปริมาณการนำเข้าและส่งออกไม่มากนักใช้รองรับการเดินทางทางน้ำด้วยเรือขนาดเล็ก ขณะที่การพัฒนาพื้นที่ด่านพรมแดนช่องเม็กอยู่ห่างจากตัวจังหวัดอุบลราชธานีประมาณ 100 กิโลเมตร ทำให้ต้องใช้เวลาในการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจ เช่น ธนาคาร ที่พัก ร้านอาหาร ศูนย์การค้า สถานที่ราชการสำคัญ และศูนย์บริการเบ็ดเสร็จสำหรับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม อีกทั้งในพื้นที่อำเภอสิรินธรยังไม่มีแหล่งอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรมสำคัญที่สามารถใช้ประโยชน์จากการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนได้มากนัก

- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น** พบว่า ผู้ประกอบการในจังหวัดอุบลราชธานีที่ทำการค้าที่ทำการค้ากับ สปป.ลาว ส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ที่ซื้อมาขายไปกับ สปป.ลาวมาก (แต่ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า) โดยกิจการในอำเภอสิรินธร (อำเภอที่เป็นที่ตั้งของด่านพรมแดนช่องเม็ก) รายสำคัญที่ทำการค้ากับ สปป.ลาว มาก ได้แก่ เจริญทรัพย์ 1972 สบายดีจำปาทราเวล ช.พาณิชย์ 4998

น้ำการเกษตร วันดีการเกษตร วีระศักดิ์พืชผล ฟอร์จูนอิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต อินโดจีนชิปปิ้งเซอร์วิส ชาติสุนันท์พาณิชย์ และส่วนที่เหลืออยู่ในอำเภอเมืองอุบลราชธานี และอำเภอวารินชำราบ ซึ่งอยู่ห่างจากด่านพรมแดนไปประมาณ 100 กิโลเมตร โดยกิจการผู้ค้าในอำเภอเมืองอุบลราชธานีและอำเภอวารินชำราบที่มีการค้ากับสปป.ลาว มาก ได้แก่ ธนาอิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ตเอพลัสเอ็กซ์เพรส วินทกรณ์ 2015 ทรัพย์สไบทอง แสงศิริอุบลเคมีเกษตร สามเคเครือเกษตร โชคธนัชกัญญาพาณิชย์ ลัคกี้มาร์เก็ตติ้ง 99 เดอะมดงานนำเข้าส่งออกทรงทรัพย์เจริญ แต้ใหม่ ปากซองไทยการเกษตร ดาวเรืองอิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต (ไทยแลนด์) บลูปินส์เทรดดิ้ง และฟรุตส์คิงดอม

7) ศรีสะเกษ

จังหวัดศรีสะเกษมีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนในอำเภอภูสิงห์ โดยมีจุดผ่านแดนสำคัญ ได้แก่ ด่านพรมแดนช่องสะงำ

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์**รองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐเป็นโครงข่ายถนน ได้แก่ การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 214
- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **ด่านพรมแดนช่องสะงำ** เป็นด่านพรมแดนที่สำคัญที่สุดของจังหวัดศรีสะเกษ อย่างไรก็ตาม ด่านดังกล่าวยังเป็นด่านขนาดเล็กเนื่องจากมีปริมาณการเดินทางและขนส่งไม่มากนัก ทั้งนี้ภายในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดน มีธุรกิจให้บริการตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ผู้ให้บริการจัดส่งพัสดุด่วน ร้านค้า
- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น** พบว่า กิจการผู้ค้าในท้องถิ่นอำเภอภูสิงห์ที่ส่งออกและนำเข้าสินค้าเชื่อมโยงกับกัมพูชาอยู่จำนวนไม่มาก ได้แก่ ศิวดลอินเตอร์เทรดดิ้ง โดยการดำเนินการส่งออกและนำเข้าสินค้ามักดำเนินการโดยผู้ประกอบการจากจังหวัดอื่น อีกทั้งในพื้นที่อำเภอภูสิงห์ยังไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดน เช่น ธนาคาร ที่พัก สถานที่ราชการสำคัญ และยังไม่มีแหล่งอุตสาหกรรมและพาณิชยกรรมสำคัญที่สามารถใช้ประโยชน์จากการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนได้มากนัก

8) สุรินทร์

จังหวัดสุรินทร์มีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนในอำเภอกาบเชิง โดยมีจุดผ่านแดนสำคัญ ได้แก่ ด่านพรมแดนช่องจอม

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์**รองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐเป็นโครงข่ายถนน ได้แก่ การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 2201
- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **ด่านพรมแดนช่องจอม** เป็นด่านพรมแดนที่สำคัญที่สุดของจังหวัดสุรินทร์ โดยในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดน มีธุรกิจให้บริการตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ผู้ให้บริการจัดส่งพัสดุด่วน ตลาดการค้าชายแดน กิจการค้าปลีก ร้านอาหาร ที่พัก
- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น**ในอำเภอกาบเชิง (อำเภอที่ตั้งของด่านพรมแดนช่องจอม) ที่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ซื้อมาขายไปกับกัมพูชาอยู่หลายราย โดยกิจการท้องถิ่นที่สำคัญ ได้แก่ โอเครุ่งเรือง 99 ปรีชาอกริคัลเชอร์ สิบ 2015 เอ็มพีอินเตอร์เทรด เอสอินวันอินเตอร์ และอนันตศักดิ์การเกษตร

9) เลย

จังหวัดเลยมีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนในอำเภอท่าลี่ อำเภอเชียงคาน อำเภอปากชม โดยมีจุดผ่านแดนที่สำคัญ ได้แก่ ด่านพรมแดนบ้านนากระเซ็ง ด่านพรมแดนเชียงคาน และด่านพรมแดนบ้านคกไผ่

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์**รองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐเป็นโครงข่ายถนน ได้แก่ การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 201 (เลย-เชียงคาน) และทางหลวง 2195 (บ้านนากระเซ็ง สะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำเหือง)
- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรและด่านพรมแดนเชียงคาน** ซึ่งเป็นพื้นที่ที่เน้นกิจกรรมด้านการเดินทางและท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดเลย มีที่พักแรมจำนวนมาก และอยู่ใกล้แหล่งพาณิชยกรรมและชุมชน และใช้การขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงกับ สปป.ลาว
- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น** พบว่า ยังมีกิจการผู้ค้าท้องถิ่นในอำเภอเชียงคานเพียงไม่กี่รายที่ทำการค้ากับ สปป.ลาว โดยผู้ประกอบการรายสำคัญเป็นกิจการขนาดย่อม ได้แก่ โชคทวีทรัพย์เชียงคาน **(2) ด่านพรมแดนคกไผ่** อำเภอปากชม เป็นการขนส่งสินค้าข้ามแดนโดยใช้แพขนานยนต์ไป สปป.ลาว และไม่มีกิจการในท้องถิ่นอำเภอปากชมทีทำการนำเข้าและส่งออกกับ สปป.ลาว เป็นปริมาณมาก และ **(3) ด่านศุลกากรท่าลี่และด่านพรมแดนบ้านนากระเซ็ง** ซึ่งเป็นการขนส่งทางบกข้ามพรมแดนผ่านสะพานข้ามแม่น้ำเหือง และเป็นด่านพรมแดนที่สำคัญที่สุดของจังหวัดเลย ในพื้นที่อำเภอท่าลี่ มีผู้ประกอบการท้องถิ่นอยู่หลายรายที่ทำการค้ากับ สปป.ลาว โดยส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ที่ซื้อมาขายไปกับ สปป.ลาวมาก (แต่ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า) โดยกิจการทั้งหมดเป็นกิจการขนาดย่อม ได้แก่ ร้านวาสนาพาณิชย์ สุทัศน์รุ่งเรือง ที.ท๊อปพลัสอิมพอร์ทเอ็กซ์พอร์ท อุรวิศกิจรุ่งเรือง อุดมพรอะกรีเทรด อาร์.ซี.เค 13 เมืองเลย จันทร์พาณิช และสองพี่น้องพาณิชย์ อย่างไรก็ตาม การค้าข้ามแดนส่วนใหญ่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการจากส่วนกลางและจังหวัดอื่น

10) สระแก้ว

จังหวัดสระแก้วมีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนในอำเภออรัญประเทศ และมีจุดผ่านแดนสำคัญ ได้แก่ (1) ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก และ (2) ด่านพรมแดนบ้านเขาดิน

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์**รองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) การพัฒนาโครงข่ายถนน** ได้แก่ การก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองทางหลวง 2089 เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านและในตัวเมืองอรัญประเทศ การก่อสร้างถนนสายแยกทางหลวง 33 และการพัฒนาทางหลวงอรัญประเทศ-ชายแดนไทย/กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน/สตึงบท) **(2) สถานีรถไฟอรัญประเทศและสถานีรถไฟคลองลึก** โดยสถานีรถไฟคลองลึกเป็นสถานีพรมแดนของไทยและมีทางรถไฟเชื่อมไปยังเมืองปอยเปต และจะเชื่อมไปยังสถานีรถไฟปอยเปต สถานีรถไฟกรุงพนมเปญ และท่าเรือสีหนุวิลล์



ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
ที่กำหนดให้มีการเชื่อมโยงการขนส่งทางรางกับด่านปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา

- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรอรัญประเทศและด่านพรมแดนคลองลึก** โดยมีการปรับปรุงด่านพรมแดนคลองลึก และพัฒนาด่านศุลกากรอรัญประเทศ ณ บ้านป่าไร่ และบ้านหนองเอี่ยน เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนมากขึ้น ในพื้นที่ของศุลกากรได้จัดให้มีเครื่องมือและระบบที่อำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า เช่น อุปกรณ์ในการ X-Ray สินค้า และลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่มีพื้นที่กว้างขวาง **(2) การจัดที่ราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมาเพื่อให้เอกชนใช้ประโยชน์ในการลงทุน** โดยกรมธนารักษ์ กำหนดระยะเวลาเช่า 50 ปี อัตราค่าเช่าไร่ละ 32,000 บาทต่อปี (ปีแรก) และค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า 225,000 บาท/ไร่/50 ปี **(3) การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมสระแก้ว** ดำเนินงานโดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย บนพื้นที่ 660.6 ไร่ ซึ่งจัดให้มีระบบสาธารณูปโภคและจัดแบ่งเป็นเขตประกอบการทั่วไป เขตประกอบการโลจิสติกส์ เขตประกอบการเสรี และเขตพาณิชยกรรม นอกจากนี้ ภายในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดน ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ บริการรถบรรทุกข้ามแดน บริการจัดส่งพัสดุด่วน บริการคลังสินค้า บริการเขตปลอดอากร สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง และกิจการ

- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น** พบว่า ผู้ประกอบการจำนวนมากในอำเภออรัญประเทศที่ทำการค้ากับกัมพูชาส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ที่ซื้อมาขายไปกับกัมพูชา (แต่ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า) โดยกิจการในอำเภออรัญประเทศรายสำคัญที่ทำการค้ากัมพูชามาก ได้แก่ สยามขแมร์ค้าส่ง กอบธนาเดช ชัยรุ่งเรืองกิจสหสันติซัพลาย ธนวัฒน์การค้า ปีโปร เอสซีไอเม็ก ซันไชน์อินเตอร์เทรด พรชญานันท์ ณ ชนกนันท์วศิน 2550 ณัฐมลเซอ์วิส เกียรติคุณอินเตอร์เทรด อรัญคอนเน็กชั่นอิมปอร์ตเอ็กปอร์ต และทวีพรพืชไร่ อีกทั้งพื้นที่อำเภออรัญประเทศและอำเภอวัฒนานครยังเป็นที่ตั้งของกิจการผลิตเชิงอุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัดสระแก้ว เช่น โรงงานผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง โรงงานผลิตน้ำตาล เป็นต้น ทำให้อำเภออรัญประเทศมีศักยภาพมากในการพัฒนาเป็นพื้นที่การค้าชายแดนที่สำคัญของไทย

11) จันทบุรี

จังหวัดจันทบุรีมีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนในอำเภอโป่งน้ำร้อน โดยมีจุดผ่านแดนสำคัญ ได้แก่ ด่านพรมแดนบ้านผักกาดและด่านพรมแดนบ้านแหลม

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์**รองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐเป็นโครงข่ายถนน ได้แก่ การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 3193 (โป่งน้ำร้อน-บ้านผักกาด-บ้านแหลม)

- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) ด่านพรมแดนบ้านแหลม** ซึ่งเป็นการขนส่งทางบกข้ามพรมแดนเชื่อมกับจังหวัดพระตะบอง ประเทศกัมพูชา ในพื้นที่ใกล้เคียงด่านพรมแดน มีธุรกิจให้บริการตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ผู้ให้บริการจัดส่งพัสดุด่วน ตลาดการค้าชายแดน กิจการค้าปลีก ร้านอาหาร ธนาคาร ที่พัก **(2) ด่านพรมแดนบ้านผักกาด** ซึ่งเป็นการขนส่งทางบกข้ามพรมแดนเชื่อมกับจังหวัดไพลิน ประเทศกัมพูชา ในพื้นที่ใกล้เคียงด่านมีธุรกิจบริการโลจิสติกส์และคลังเก็บสินค้าตั้งอยู่บ้าง นอกจากนี้ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจ เช่น ตลาดการค้าชายแดน ที่พัก ร้านค้าทั่วไป และสถานที่ให้บริการที่จอดรถเพื่อให้คนไทยเดินทางข้ามแดนไปท่องเที่ยวในฝั่งจังหวัดไพลิน ประเทศกัมพูชา

- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น**ในอำเภอโป่งน้ำร้อน (อำเภอที่ตั้งของด่านพรมแดนบ้านแหลมและบ้านผักกาด) ที่ทำการค้ากับกัมพูชามักดำเนินธุรกิจลักษณะ Trading Firm อยู่ไม่กี่ราย โดยกิจการที่สำคัญ ได้แก่ มิลเลเนียมอินเตอร์กรุ๊ป ธากะอินเตอร์กรุ๊ป พลอยทรัพย์อินเตอร์เทรด รุ่งทวีทรัพย์อิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต และนิรันดร์อินเตอร์เนชั่นแนลเทรดดิ้ง โดยการค้าข้ามแดนส่วนใหญ่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการจากส่วนกลางและจังหวัดอื่น

12) ตราด

จังหวัดตราดมีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนในอำเภอคลองใหญ่ โดยมีจุดผ่านแดนสำคัญ ได้แก่ ด่านพรมแดนบ้านหาดเล็ก

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์**รองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) การพัฒนาโครงข่ายถนน** ได้แก่ การปรับปรุงและขยายทางหลวงหมายเลข 3 (ตราด – บ้านหาดเล็ก) ซึ่งจะเชื่อมกับด่านเกาะกง กัมพูชา **(2) ท่าเรือเอนกประสงค์คลองใหญ่** ซึ่งกรมเจ้าท่าเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้างและส่งมอบให้กรมธนารักษ์ โดยคณะรัฐมนตรีเห็นชอบให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยเข้ามารับเป็นผู้ดำเนินการให้บริการรับเรือและขนถ่ายสินค้า

- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรคลองใหญ่และด่านพรมแดนคลองใหญ่** โดยมีการปรับปรุงพื้นที่ X-Ray เพื่อตรวจสอบสินค้า และมีลานจอดรถบรรทุกเพื่อปฏิบัติการตรวจสอบมีเพียงพอเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนมากขึ้น โดยตัวด่านพรมแดนอยู่ห่างมีร้านจำหน่ายสินค้าและของฝาก และลานรับฝากรถสำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางข้ามแดนไปจังหวัดเกาะกง อย่างไรก็ตาม ด่านพรมแดนคลองใหญ่อยู่ห่างจากตัวเมืองคลองใหญ่ ประมาณ 27 กิโลเมตร ทำให้ต้องใช้เวลาในการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจ เช่น ธนาคาร ที่พัก ร้านอาหาร ศูนย์การค้า และ **(2) การจัดที่ราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมาเพื่อให้เอกชนใช้ประโยชน์ในการลงทุน** โดยกรมธนารักษ์กำหนดระยะเวลาเช่า 50 ปี อัตราค่าเช่าไร่ละ 24,000 บาทต่อปี (ปีแรก) และค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า 160,000 บาท/ไร่/50 ปี โดยกิจการขนส่งทางถนนของท้องถิ่นที่ให้บริการขนส่งข้ามแดน เช่น ส.กฤตรวัณทรานสปอร์ต

- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น**ในอำเภอคลองใหญ่ที่ทำการค้ากับกัมพูชามีทั้งกิจการเป็นดำเนินธุรกิจลักษณะ Trading Firm และการนำเข้าวัตถุดิบจากกัมพูชามาเพื่อแปรรูป โดยกิจการท้องถิ่นที่สำคัญที่ทำการค้ากับกัมพูชามาก ได้แก่ พงศ์ธนกร เอสเอ็มเอ็มคลองใหญ่ ประกอบเพชรอิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต บุญยังซีฟู้ด สามก๊กแปดม้า และ ป.โชคสายชล โดยการค้าข้ามแดนส่วนใหญ่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการจากส่วนกลางและจังหวัดอื่น

13) ตาก

จังหวัดตากมีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนในอำเภอแม่สอด มีจุดผ่านแดนสำคัญ ได้แก่ ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 และด่านพรมแดนบ้านท่าสายลวด

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์**รองรับการค้าชายแดนประกอบด้วย **(1) การพัฒนาโครงข่ายถนน** ได้แก่ การปรับปรุงการขยายทางหลวงหมายเลข 12 (ตาก-แม่สอด) การก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองทางหลวงหมายเลข 130 เพื่อขนสินค้าไปยังสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาแห่งที่ 2 และ **(2) ท่าอากาศยานแม่สอด** ดำเนินการโดยกรมท่าอากาศยาน มีการปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน เพิ่มความยาวทางวิ่งและเสริมผิวทางวิ่ง และได้รับการอนุมัติให้เป็นท่าอากาศยานศุลกากร (Customs Airport) นอกจากนี้ ในพื้นบริเวณตำบลท่าสายลวดและอยู่ในที่ดินแปลงที่ติดกับแม่น้ำเมย (แม่น้ำที่กั้นพรมแดนระหว่างแม่สอดกับเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง) ยังมีผู้ประกอบการเอกชนหลายรายให้บริการท่าเทียบเรือ/ท่าข้ามเพื่อขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนกับประเทศเมียนมาที่ได้รับอนุมัติให้เป็นช่องทางส่งออกสินค้าจากกรมศุลกากร อาทิ ท่าเฮียกวง ท่าโกลเด้น ท่าขุนสามชนฟรีโซน ท่าแม่สอดฟรีโซน ท่าศาลเจ้า ฯลฯ อีกทั้งมีผู้ให้บริการหลายรายจัดตั้งเป็นเขตปลอดอากรศุลกากรและคลังสินค้าทัณฑ์บน

- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรแม่สอด ด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 และด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2** โดยมีการปรับปรุงด่านพรมแดนให้มีความทันสมัย มีจุดชั่งน้ำหนัก และ X-ray อีกทั้งมีการก่อสร้างอาคารด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่ เพื่อรองรับการปฏิบัติงานที่เพิ่มขึ้น **(2) การจัดที่ราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมาเพื่อให้เอกชนใช้ประโยชน์ในการลงทุน** โดยกรมธนารักษ์ กำหนดระยะเวลาเช่า 50 ปี อัตราค่าเช่าไร่ละ 36,000 บาทต่อปี (ปีแรก) และค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า 250,000 บาท/ไร่/50 ปี **(3) การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมตาก** ดำเนินงานโดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย บนพื้นที่ 863 ไร่ ซึ่งจัดให้มีระบบสาธารณูปโภคและจัดแบ่งเป็นเขตประกอบการทั่วไป เขตประกอบการโลจิสติกส์เขตประกอบการเสรี และเขตพาณิชยกรรม นอกจากนี้ ภายในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 และแม่สอดแห่งที่ 2 ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ บริการตัวแทนรับจัดการขนส่ง บริการรถบรรทุกข้ามแดน บริการท่าข้ามเพื่อจัดส่งสินค้า บริการจัดส่งพัสดุด่วน บริการคลังสินค้า บริการเขตปลอดอากร สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง และกิจการที่เป็นผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้า อีกทั้งด่านพรมแดนแม่สอดตั้งอยู่ภายในเขตเทศบาลแม่สอดและอยู่ใกล้สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการประกอบธุรกิจ เช่นตลาดการค้าชายแดน ศูนย์การค้า ธนาคาร ที่พัก ร้านอาหาร สถานที่ราชการสำคัญ

- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น**ในอำเภอแม่สอดจำนวนมากที่ทำการค้ากับเมียนมา ส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ที่ซื้อมาขายไปกับเมียนมา (แต่ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า) โดยกิจการท้องถิ่นในอำเภอแม่สอดที่สำคัญและมีมูลค่าการค้ากับเมียนมามาก ได้แก่ บีทีทีแอนด์ซี (ไทยแลนด์),ทูทวินอิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต แม่สอดฟรีโซน พี.เอส.มามู คลัง 9 โลจิสติกส์ เอสแอนด์เอ็มบราเธอร์ฮูดเจเนรัลเทรดดิ้ง เวสต์วิงเอ็กซ์ปอร์ตอิมปอร์ต ซามิออโต้เทรดดิ้ง สุวรรณทรัพย์อิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต ไพบูลย์อิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต แพสีห์แดงเคมีภัณฑ์ ไฮเวย์อินเตอร์เอ็กซ์ปอร์ต เอ็มแอนด์ทีแม่สอดอิมเอ็กซ์วรธนอิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต พรแม่ 2005 ชัยมงคลกิจพืชผล ขวัญใจสิบล้ออิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต เก่งก้าวไกล 999

ทุ่งฟ้าอิมพอร์ตเอ็กพอร์ต ซุปเปอร์ริชโปรดักซ์ซัพพลาย เอ็นซีพีอิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต ช้างคำ 2018 ไทเอกราช เชียงกง เบล-โบว์การเกษตร แสงทิพย์เจริญ. วีอิมปอร์ต วันดีพาณิชย์แม่สอด ชัยศิริคอมมอดิทอ ปุณทรัพย์ชิป ปิ้งเซอร์วิส วีเคเอ็นกรุ๊ป (ประเทศไทย) เอเชียเกทเทรดดิ้ง โชคกันยาพืชผล ซีพีแม่สอดเซอร์วิส ก้าวมั่นคง โจโจ ซาซา เมียวดีเทรดดิ้งอิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต เอ็นพีพีสตีลเทรดดิ้ง และเสน่ห์การเกษตร

14) กาญจนบุรี

จังหวัดกาญจนบุรีมีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนในอำเภอเมือง และอำเภอสังขละบุรี โดยมีจุดผ่านแดนสำคัญ ได้แก่ ด่านพรมแดนบ้านพุน้ำร้อนและด่านพรมแดนพระเจดีย์สามองค์

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์**รองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐเป็นโครงข่ายถนน ได้แก่ การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 3229 และ 3228 ซึ่งเป็นทางหลวงภายใต้ทางหลวงอาเซียน AH123 (กาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน)
- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) ด่านพรมแดนบ้านพุน้ำร้อน** เป็นด่านพรมแดนที่เชื่อมโยงกับจังหวัดทวาย เขตตะนาวศรี โดยด่านพรมแดนได้มีการก่อสร้างบนพื้นที่ขนาดใหญ่พร้อมรองรับการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าข้ามแดน อีกทั้งมีการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จที่รวบรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกและนำเข้าไว้ในพื้นที่เดียวกัน อย่างไรก็ตาม ในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดน ยังไม่มีธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์และมีธุรกิจให้บริการตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร อย่างไรก็ตาม กิจการส่วนใหญ่ที่ตั้งอยู่ใกล้พรมแดนเน้นรองรับกิจกรรมการเดินทางท่องเที่ยว เช่น ลานจอดรถสำหรับนักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางข้ามไปท่องเที่ยวที่บ้านทิกิและจังหวัดทวาย ร้านอาหาร กิจการนำเที่ยว และกิจการรับขนส่งผู้โดยสาร และ **(2) การจัดที่ราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมาเพื่อให้เอกชนใช้ประโยชน์ในการลงทุน** โดยกรมธนารักษ์ กำหนดระยะเวลาเช่า 50 ปี อัตราค่าเช่าไร่ละ 1,200 บาทต่อปี (ปีแรก) และค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า 20,000 บาท/ไร่/50 ปี
- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น**ในอำเภอเมืองกาญจนบุรีที่ทำการค้ากับเมียนมายังมีอยู่จำนวนไม่มาก ได้แก่ เอ็นพีเคลักกี้ไลออน โดยกิจกรรมการค้าชายแดนส่วนใหญ่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการส่วนกลางและจังหวัดอื่น

15) ประจวบคีรีขันธ์

จังหวัดประจวบคีรีขันธ์มีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนในอำเภอเมือง โดยมีจุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร เป็นช่องทางการค้าข้ามแดนที่สำคัญระหว่างไทยกับเมียนมา

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์**รองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐเป็นโครงข่ายถนน ได้แก่ การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 1025 และ 1039 ซึ่งเป็นถนนแยกจากทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) มายังจุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร
- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **ด่านพรมแดนสิงขร** เป็นด่านพรมแดนที่เชื่อมโยงกับจังหวัดมะริด เขตตะนาวศรี โดยด่านพรมแดนได้มีการก่อสร้างบนพื้นที่ขนาดใหญ่พร้อมรับการขนส่งสินค้า ในพื้นที่บริเวณใกล้เคียง
- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น** ในพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนมีธุรกิจให้บริการตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรจัดตั้งอยู่ อีกทั้งมีการจัดตั้งตลาดการค้าชายแดน ร้านอาหาร และธุรกิจนำเที่ยวข้ามแดน อย่างไรก็ตาม ด่านสิงขรอยู่ห่างจากตัวเมืองประจวบคีรีขันธ์ ประมาณ 15 กิโลเมตร ทำให้ต้องใช้เวลาในการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจ เช่น ธนาคาร ที่พัก ศูนย์การค้า และสถานที่ราชการสำคัญ

16) ระนอง

จังหวัดระนองมีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนในอำเภอเมือง มีจุดผ่านแดนสำคัญเป็นการขนส่งทางน้ำข้ามแม่น้ำกระบุรี

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์**รองรับการค้าชายแดนประกอบด้วย **(1) การพัฒนาโครงข่ายถนน** ได้แก่ การปรับปรุงการขยายทางหลวงหมายเลข 4 (ชุมพร-ระนอง) ทางหลวงหมายเลข 4006 (หลังสวน-พะโต๊ะ-สามแยกราชกรูด) **(2) ท่าอากาศยานระนอง** ดำเนินการโดยกรมท่าอากาศยาน และ **(3) ท่าเรือระนอง** บริหารโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งแผนลงทุนพัฒนาแบ่งเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 ก่อสร้างลานวางกองตู้สินค้า พื้นที่ใช้งานรวม 46,200 ตารางเมตร รองรับตู้สินค้าได้ 320,258 TEU แล้วเสร็จในปี 2569 และระยะที่ 2 ก่อสร้างท่าเทียบเรือเพิ่มเพื่อให้รองรับเรือขนาด 12,000 เดทเวทตันจำนวน 2 ลำ และสร้างลานวางกองตู้สินค้าเพิ่มขึ้น เพื่อให้ท่าเรือมีพื้นลานวางกองตู้สินค้าที่ใช้งานรวมทั้งหมด 72,600 ตารางเมตร ในปี 2583 และสามารถรองรับตู้สินค้าได้รวม 499,266 TEU เพื่อผลักดันท่าเรือระนองให้เป็นประตูการค้าฝั่งตะวันตกภายใต้แผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) ที่เชื่อมโยงกับอนุภูมิภาค BIMSTEC นอกจากนี้ ยังมีโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือที่ดำเนินการโดยเอกชนหลายราย เช่น ท่าเรือมานิตย์ ท่าเรือย้งเชาว์ ท่าเรือเหมเรืองเงิน ท่าเรือกิจไพศาล เป็นต้น ในจังหวัดระนองที่ขนส่งสินค้าผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและสินค้าทั่วไปเชื่อมโยงกับจังหวัดเกาะสอง เมียนมา นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมยังมีแนวคิดในการผลักดันโครงการ Land Bridge ชุมพร-ระนอง โดยจะลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในพื้นที่จังหวัดระนองเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกของไทยและปริมาณการขนส่งของต่างประเทศที่ไม่ต้องการเดินเรือข้ามช่องแคบมะละกาที่คาดว่าอาจเข้ามาใช้บริการ โดยหากโครงการ Land Bridge ได้รับการผลักดันจากรัฐบาลและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแล้ว จะส่งผลให้จังหวัดระนองมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่เกิดขึ้น อาทิ เส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motor Way) ชุมพรกับระนอง ระบบรางเชื่อมโยงระหว่างชุมพรกับระนอง และการสร้างท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ (นอกเหนือจากเดิมที่ใช้ประโยชน์จากท่าเรือระนอง)

- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**จังหวัดระนองไม่มีด่านพรมแดนที่เป็นจุดผ่านแดนถาวรเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา โดยการค้าชายแดนจะต้องใช้การขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดระนองกับจังหวัดเกาะสอง ประเทศเมียนมา โดยการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **ด่านศุลกากระนอง และด่านพรมแดนที่ใช้เป็นจุดผ่านแดนที่อยู่ตามท่าเรือของเอกชนและรัฐในอำเภอเมือง** โดยในพื้นที่ด่านศุลกากรและด่านพรมแดนยังไม่มีการจัดตั้งกิจการอุตสาหกรรมขนาดใหญ่เนื่องจากติดกับผังเมืองจังหวัดที่เป็นพื้นที่สีเขียว ส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินการจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรม คลังสินค้า และคลังเก็บผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมได้ในพื้นที่บริเวณอำเภอเมือง

- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น**ที่ทำการขนส่งข้ามแดนกับเมียนมามากมีอยู่หลายรายทั้งเป็นการดำเนินการลักษณะ Trading Firm (ไม่มีการผลิตสินค้า) และการนำเข้าสินค้าประมงจากเมียนมาเพื่อมาแปรรูป โดยผู้ประกอบการรายสำคัญของระนองมีการค้ากับเมียนมา เช่น เคเคระนองเทรดดิ้ง ชินอิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต เจริญเพิ่มพูนอิมพอร์ตเอ็กซ์พอร์ต ส.เจริญชัย 1888 อีแอนด์ซีโฟรเซ่นฟู้ด สุคนธ์ชาร์โคล สุทธิโกรนุชระนองอิมปอร์ต โชครักษาอินเตอร์เทรด วงศ์ภิวัฒนา. ระนองแอ็ดว้านซ์เทรด ทีแอนด์บีปาล์ม วีเก้าระนองเทรดดิ้ง ไชยวัฒน์ระนอง แสงทองดีระนอง แพปลาโกศิษย์ และแพปลาเจ๊เพ็ก

17) สตูล

จังหวัดสตูลมีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนทางบกในอำเภอควนโดน มีจุดผ่านแดนทางบก ได้แก่ ด่านพรมแดนวังประจัน

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์**รองรับการค้าชายแดนประกอบด้วย การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 4184 (โรงพยาบาลควนโดน-ด่านพรมแดนวังประจัน)
- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนทางบกที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **ด่านพรมแดนวังประจัน** เป็นด่านพรมแดนที่เชื่อมโยงกับรัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย โดยพื้นที่ด่านเป็นพื้นที่ขนาดเล็ก เน้นการรองรับกิจกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของประชาชนไทยและมาเลเซีย
- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น** ในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดน ยังไม่มีธุรกิจให้บริการตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและบริการโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตาม ธุรกิจส่วนใหญ่ที่จัดตั้งจะเน้นเป็นร้านจำหน่ายสินค้าและตลาดนัดชายแดน อีกทั้งอำเภอควนโดยยังไม่มีกิจกรรมการผลิตเชิงอุตสาหกรรมที่สามารถใช้ประโยชน์จากการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนได้มากนัก

18) สงขลา

จังหวัดสงขลามีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนทางบกในอำเภอสะเดา และอำเภอนาทวี มีจุดผ่านแดนสำคัญ ได้แก่ ด่านพรมแดนสะเดา ด่านพรมแดนปาดังเบซาร์ และด่านพรมแดนบ้านประกอบ

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์**รองรับการค้าชายแดนประกอบด้วย **(1) การพัฒนาโครงข่ายถนน** ได้แก่ การปรับปรุงถนนแยกทางหลวงหมายเลข 4 และด่านสะเดาแห่งที่ 2 และโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษ (Motor Way) ระหว่างหาดใหญ่กับสะเดา **(2) ท่าอากาศยานหาดใหญ่** ดำเนินการโดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการเดินทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ **(3) ท่าเรือน้ำลึกสงขลา** ซึ่งกรมธนารักษ์เป็นผู้พิจารณาให้สัมปทานเอกชนเป็นผู้ดำเนินการพัฒนาและให้บริการท่าเทียบเรือ อีกทั้งนำเครื่องมือและระบบมาใช้เพิ่มขีดความสามารถการให้บริการท่าเรือ และ **(4) การพัฒนาการขนส่งทางราง** โดยให้บริการขนส่งทางรางระหว่างประเทศแบบสายยาวเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือประเทศมาเลเซีย ผ่านด่านปาดังเบซาร์ (สงขลา) ไปยังย่านขนส่งสินค้าพหลโยธิน และ ICD ลาดกระบัง และสถานีมาบตาพุด (ระยอง) และบริการขนส่งทางรางระหว่างประเทศแบบสายสั้นเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือประเทศมาเลเซีย ผ่านด่านปาดังเบซาร์ ไปยังสถานีชุมทางหาดใหญ่ สถานีบางกล่ำ สถานีชุมทางทุ่งสง (นครศรีธรรมราช) สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ (สุราษฎร์ธานี) และสถานีกันตัง (ตรัง)

การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรสะเดาและด่านพรมแดนสะเดา** โดยมีการปรับปรุงด่านศุลกากรและด่านพรมแดนสะเดาให้มีพื้นที่รองรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าข้ามแดน อีกทั้งในพื้นที่ของศุลกากรได้จัดให้มีเครื่องมือและระบบที่อำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า เช่น อุปกรณ์ในการ X-ray สินค้า และลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่มีพื้นที่กว้างขวาง **(2) ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์และด่านพรมแดนปาดังเบซาร์** เป็นพื้นที่รองรับการขนส่งสินค้าทางถนนและทางรางข้ามแดนและผ่านแดน โดยในพื้นที่ของศุลกากรได้จัดให้มีเครื่องมือและระบบที่อำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า เช่น อุปกรณ์ในการ X-ray สินค้า **(3) ด่านศุลกากรบ้านประกอบและด่านพรมแดนบ้านประกอบ** เป็นพื้นที่รองรับการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามแดนและผ่านแดน อย่างไรก็ตาม ยังมีสินค้าที่ผ่านเข้าออกที่ด่านพรมแดนบ้านประกอบจำนวนไม่มากเมื่อเทียบกับด่านพรมแดนสะเดาและดานพรมแดนปาดังเบซาร์ **(4) การจัดที่ราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมาเพื่อให้เอกชนใช้ประโยชน์ในการลงทุน** โดยกรมธนารักษ์ กำหนดระยะเวลาเช่า 50 ปี อัตราค่าเช่าไร่ละ 40,000 บาทต่อปี (ปีแรก) และค่าธรรมเนียมการจัดให้เช่า 300,000 บาท/ไร่/50 ปี และ **(5) การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมสงขลา** ดำเนินงานโดย

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย บนพื้นที่ 629 ไร่ ซึ่งจัดให้มีระบบสาธารณูปโภคและแบ่งเป็นเขตประกอบการทั่วไป เขตประกอบการโลจิสติกส์ เขตประกอบการเสรี และเขตพาณิชยกรรม นอกจากนี้ ภายในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดนสะเดาและด่านพรมแดนปาดังเบซาร์ ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ บริการรถบรรทุกข้ามแดน บริการจัดส่งพัสดุด่วน บริการคลังสินค้า บริการลานวางกองตู้สินค้า บริการลานเปลี่ยนถ่ายสินค้าและรถบรรทุก และสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งด่านพรมแดนสะเดาและปาดังเบซาร์ตั้งอยู่ใกล้สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในการประกอบธุรกิจ เช่น ตลาดการค้าชายแดน ธนาคาร ที่พัก ร้านอาหาร ศูนย์ความบันเทิง

ผู้ประกอบการท้องถิ่น ในพื้นที่อำเภอสะเดามีผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกมีอยู่เป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินการของผู้ประกอบการที่เป็นผู้ผลิต (Manufacturing Firm) โดยเฉพาะกลุ่มผู้ผลิตสินค้ายางพารา และมีบางส่วนเป็นผู้ประกอบการ Trading Firm โดยพบว่าผู้ประกอบการในอำเภอสะเดาที่ทำการค้าชายแดนผ่านด่านพรมแดนสะเดาและด่านปาดังเบซาร์มาก ได้แก่ ท้อปโกลฟเทคโนโลยี (ประเทศไทย) ท้อปโกลฟเมดิคอล (ไทยแลนด์) ถาวรอุตสาหกรรมยางพารา (1982) โนสแมนแลนด์, ฮีฮับฮวด เอสทีลาเท็กซ์ สะเดาอุตสาหกรรมยางพารา (1988) เซฟ สกินเมดดิคอลแอนด์ไซเอนทิฟิก (ประเทศไทย) พีวายดีเทรดดิ้ง ยูโรเซรามิคเทคโนโลยี ศรีตรังโกลฟท์ (ประเทศไทย) สยามไฟเบอร์บอร์ด โกลเด้นเคมีคอล (ไทยแลนด์) และ เอสแอนด์ยูรุ่งโรจน์ นอกจากนี้ ในอำเภอสะเดายังมีผู้ประกอบการขนส่งท้องถิ่นที่ให้บริการขนส่งข้ามแดนอยู่จำนวนมาก เช่น เอ็นแอนด์เอ็นหาดใหญ่ทรานสปอร์ต อินเตอร์เอเชียโลจิสติกส์ เอส.ที.วี.เทรดดิ้งเอเยนซี่ ศุภสินโลจิสติกส์ มหาชัยขนส่งภาคใต้ เตียงน้ำทรานสปอร์ต เซ้าท์เทิร์นฮอลลิเออร์ (ประเทศไทย) หาดใหญ่ศุภสารทรานสปอร์ต หาดใหญ่พงษ์ศิริฟอร์เวิดดิ้ง จึงเป็นเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการผลิตสินค้าและการค้าชายแดนของไทย

19) ยะลา

จังหวัดยะลามีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนทางบกในอำเภอเบตง มีจุดผ่านแดนทางบก ได้แก่ ด่านพรมแดนเบตง

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์รองรับการค้าชายแดนประกอบด้วย การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 410 (ยะลา-ด่านพรมแดนเบตง) และการพัฒนาท่าอากาศยานเบตง ซึ่งดำเนินการโดยกรมท่าอากาศยาน เพื่อส่งเสริมการเดินทางและการท่องเที่ยวในพื้นที่

การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนทางบกที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **ด่านพรมแดนเบตง** เป็นด่านพรมแดนที่เชื่อมโยงกับรัฐเปรัก ประเทศมาเลเซีย โดยพื้นที่ด่านเป็นพื้นที่ขนาดเล็ก แต่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับอาคารศูนย์ราชการด่านชายแดนเบตง อย่างไรก็ตาม ในบริเวณใกล้ด่านยังไม่มีธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์และตัวแทนรับดำเนินพิธีการศุลกากรจัดตั้งอยู่ นอกจากนี้ ด่านพรมแดนเบตงอยู่ห่างจากตัวเมืองเบตง ประมาณ 27 กิโลเมตร ทำให้ต้องใช้เวลาในการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจ เช่น ธนาคาร ที่พัก ร้านอาหาร ศูนย์การค้า และสถานที่ราชการสำคัญ

ผู้ประกอบการท้องถิ่นในพื้นที่อำเภอเบตงยังไม่มีผู้ประกอบการท้องถิ่นที่ประกอบการนำเข้าและส่งออกสินค้าข้ามแดนไปมาเลเซียมากนัก โดยมีธุรกิจรายใหญ่เพียงรายเดียว ได้แก่ ซุปเปอร์เท็กซ์ ซึ่งผลิตและส่งออกยางพารา อีกทั้งในพื้นที่ยังไม่มีการพัฒนาอุตสาหกรรมมาก โดยการส่งออกและนำเข้าส่วนใหญ่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการจากจังหวัดอื่น

20) นราธิวาส

จังหวัดนราธิวาสมีพื้นที่สำคัญที่มีการค้าชายแดนทางบกในอำเภอสุไหงโกลก อำเภอตากใบ และอำเภอแว้ง มีจุดผ่านแดนสำคัญ ได้แก่ ด่านพรมแดนสุไหงโกลก ด่านพรมแดนตากใบ และด่านพรมแดนบูเก๊ะตา

- **การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์**รองรับการค้าชายแดนประกอบด้วย **(1) การพัฒนาโครงข่ายถนน** ได้แก่ การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 4056 เขากง-สุไหงโลก และ **(2) สถานีรถไฟสุไหงโกลก** โดยมีขบวนรถให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างสุไหงโลก-หาดใหญ่ (ขบวนที่ 985 และ 986) โดยมีสินค้าที่นิยมขนส่ง เช่น สินค้าเกษตร (ส้ม) และพัสดุภัณฑ์
- **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก**ที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรสุไหงโกลกและด่านพรมแดนสุไหงโกลก** โดยเป็นด่านพรมแดนหลักของจังหวัดนราธิวาส โดยในพื้นที่ใกล้เคียงด่านพรมแดนอยู่ใกล้กับตัวเมืองสุไหงโกลก มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจต่าง ๆ เช่น ธนาคาร โรงแรมที่พัก ร้านอาหาร ศูนย์การค้า สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีไฟฟ้า **(2) ด่านศุลกากรตากใบและด่านพรมแดนตากใบ** เป็นด่านพรมแดนที่ต้องใช้การเดินทางด้วยแพขนานยนต์ข้ามแม่น้ำโกลก และตั้งอยู่ในพื้นที่ใกล้ชุมชน **(3) ด่านศุลกากรบูเก๊ะตาและด่านพรมแดนบูเก๊ะตา** อำเภอแว้ง เป็นด่านที่ได้รับการปรับปรุงและขยายพื้นที่ ในภาพรวมพื้นที่ในจังหวัดนราธิวาสที่มีศักยภาพในการข้ามแดนมากที่สุด ได้แก่ ด่านพรมแดนสุไหงโกลก
- **ผู้ประกอบการท้องถิ่น** โดยกลุ่มผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกส่วนใหญ่ในพื้นที่ดำเนินธุรกิจค้าไม้ โดยนำเข้าไม้จากมาเลเซียมาเพื่อจำหน่ายต่อ โดยผู้ประกอบการรายสำคัญในพื้นที่ที่มีการค้าชายแดนมาก ได้แก่ ว.เต็มสุขค้าไม้ สิริพิมธนาเทรดดิ้ง เจซีเคเทรดดิ้ง เฮงฮวดเฮง ทิมเบอร์ ชูชัยค้าไม้ วัลภาวู้ดอิมปอร์ต กิมซันเจริญวู้ด ทักษิณ 2000 เอสทีเซ้าเทิร์น เอสบีพีทิมเบอร์กรุ๊ป ตาบาอาร์ทีวี วัตรพงศ์แคทลียาสุไหงโกลกค้าไม้ เจแอนด์ดีวู๊ด แสงสวรรค์ค้าไม้ พัฒนาทรัพย์วู้ด เอพีอินเตอร์ทิมเบอร์ ชาญนรากิจพัฒนสุไหงโกลกค้าไม้ สยามชัยโรจน์เทรดดิ้ง โคว้านำฮึงสุไหงโกลก สมบูรณ์ลัมเบอร์วู้ด ดับเบิลยูเอ็มเทรดดิ้ง และจ.สยามคอมเมอร์เชียล นราวู้ดแลนด์ แอ็คควีลาเอ็นเตอร์ไพรส์ และธนศักดิ์ทิมเบอร์

3.1.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของต่างประเทศ

ในส่วนนี้เป็นการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวกับภาพรวมของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของต่างประเทศ ประกอบด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในภูมิภาค และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง โลจิสติกส์ และพื้นที่บริเวณชายแดนประเทศเพื่อนบ้านของไทย

3.1.2.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในภูมิภาค

ในส่วนนี้เป็นการนำเสนอการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในภูมิภาคประกอบด้วย (1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ตามแนวทางแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiatives – BRI) ของประเทศจีนที่ต้องการเชื่อมการขนส่งกับนานาประเทศ และ (2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศ BIMSTEC ดังนี้

ก. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ตามแนวทางแถบและเส้นทาง

นโยบายแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiatives – BRI) เป็นความพยายามของจีนที่เริ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2556 เพื่อขยายความสัมพันธ์ทางการเมือง เศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และโลจิสติกส์กับนานาประเทศ โดยผ่านเครื่องมือของประเทศจีนที่ใช้การลงทุนหรือการให้เงินทุนประเทศต่าง ๆ เพื่อพัฒนา

โครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง พลังงาน เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาเมือง และการท่องเที่ยว โดยในปี 2565 มีประเทศทั่วโลกที่อยู่ภายใต้โครงการ BRI รวม 149 ประเทศ ครอบคลุมประเทศในทวีปแอฟริกา ยุโรป รัสเซียและยุโรป เอเชีย และละตินอเมริกา

ส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเทศอาเซียนและประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคที่เกี่ยวเนื่องกับอาเซียน เช่น GMS และ BIMSTEC นั้น รัฐบาลจีนได้เข้าไปลงทุนหรือให้เงินทุนสนับสนุนบางประเทศที่เป็นสมาชิกอาเซียนและอนุภูมิภาคที่เกี่ยวเนื่องกับอาเซียน สรุปได้ดังนี้

- **ประเทศกัมพูชา:** รัฐบาลจีนมีการลงทุนในกัมพูชาภายใต้นโยบาย BRI ได้แก่ **(1) การก่อสร้างทางด่วน 4 ช่องจราจร** ระหว่างกรุงพนมเปญ กับจังหวัดสีหนุวิลล์ ระยะทาง 190 กิโลเมตร โดยใช้การร่วมทุนระหว่างภาครัฐกัมพูชาและเอกชนของประเทศจีน โดย China Road and Bridge Corporation แบบ Built – Operate – Transfer (BOT) **(2) การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติเสียมเรียบแห่งใหม่** มีเงินลงทุน 880 ล้านเหรียญสหรัฐ และก่อสร้างโดยกิจการ Angkor International Airport Investment (Cambodia) ซึ่งรัฐบาลจีนเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 7 ล้านคนต่อปีในปี 2566 และเพิ่มเป็น 10 ล้านคนต่อปีในปี 2573 **(3) การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติพนมเปญแห่งใหม่** โดยใช้เงินลงทุน 1.5 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในจำนวนนี้ เป็นเงินลงทุนของจีน 1 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ผ่านการร่วมลงทุนของจีนโดยธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งประเทศจีน (China Development Bank)



ทางด่วนสายแรกของประเทศกัมพูชาที่เชื่อมระหว่าง
กรุงพนมเปญกับจังหวัดสีหนุวิลล์ ที่ได้รับการสนับสนุนจากจีน

- **ประเทศเมียนมา:** รัฐบาลจีนร่วมลงทุนกับรัฐบาลเมียนมาภายใต้นโยบาย BRI ได้แก่ **(1) เขตพัฒนาความร่วมมือเศรษฐกิจชายแดน (Cross Border Economic Cooperation Zone - CBECZ) ในรัฐฉานและรัฐกะฉิ่น** ซึ่งอยู่ทางตอนเหนือของเมียนมาติดพรมแดนมณฑลยูนนาน ประเทศจีน โดยรัฐบาลเมียนมาให้ความเห็นชอบให้ Myanmar Heng Ya Investment Development Company ซึ่งเป็นกิจการร่วมทุนระหว่างจีนกับเมียนมาเริ่มดำเนินการพัฒนาเมืองธุรกิจ (Business Park) ด้วยการร่วมทุนระหว่าง บนพื้นที่ 70 เอเคอร์ ณ เมืองกันปิเกติ (Kanpiketi) รัฐกะฉิ่น แล้วตั้งแต่ปี 2564 มีมูลค่าการลงทุน 22.4 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งเขตเศรษฐกิจรัฐกะฉิ่นดังกล่าวจะเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจของจีน คือ Huaqiao Cross Border Economic Cooperation Zone ซึ่งตั้งอยู่ที่ ณ เมืองเบาฉาน มลฑลยูนนาน **(2) เขตพัฒนา**

เศรษฐกิจพิเศษจอกผิว (Kyaukphyu Special Economic Zone – KPSEZ) ในฝั่งตะวันตกของรัฐยะไข่ มีการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกเพื่อเป็นประตูการค้าของจีนตอนใต้ โดยเฉพาะมณฑลยูนนาน เชื่อมสู่มหาสมุทรอินเดีย และสามารถขนส่งน้ำมันปีละ 10 ล้านตันต่อปี และก๊าซธรรมชาติ 6 พันล้านลูกบาศก์เมตรต่อปี จากท่าเรือจอกผิวเข้าสู่จีนตอนใต้ได้โดยไม่ต้องเดินเรืออ้อมช่องแคบมะละกา นอกจากนี้ รัฐวิสาหกิจจีนจะร่วมทุนกับกลุ่ม Supreme Group ของประเทศเมียนมาเพื่อร่วมทุนก่อสร้างโรงไฟฟ้ามูลค่าลงทุน 180 ล้านเหรียญสหรัฐฯ เพื่อช่วยสร้างความมั่นคงด้านพลังงานในรัฐยะไข่ และช่วยสร้างการจ้างงานในรัฐยะไข่ได้ไม่น้อยกว่า 1,000 ตำแหน่ง



เขตเศรษฐกิจชายแดนเมืองกันปิเกติ รัฐกะฉิ่น
ที่จะเชื่อมกับเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของมณฑลยูนนานของจีน



เขตเศรษฐกิจพิเศษจอกผิว ที่เป็นทางเลือกประตูสู่ทะเลของมณฑลยูนนาน
และใช้ในการนำเข้าน้ำมันและก๊าซเข้าสู่จีน

- **ประเทศอินโดนีเซีย:** รัฐบาลจีนร่วมลงทุนกับรัฐบาลอินโดนีเซียภายใต้นโยบาย BRI ได้แก่ **การพัฒนารถไฟความเร็วสูงระหว่างกรุงจาการ์ตากับเมืองบันดุง** ระยะทาง 142 กิโลเมตร โดยใช้เงินลงทุนประมาณ 8 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ และร่วมทุนกันระหว่างกลุ่มกิจการร่วมค้าของจีนกับรัฐวิสาหกิจ 4 แห่งของอินโดนีเซีย โดยอินโดนีเซียเป็นฝ่ายลงทุนร้อยละ 60 ของทุน ขณะที่กิจการร่วมค้าของจีนลงทุนร้อยละ 40 ของทุน

- **ประเทศศรีลังกา:** รัฐบาลจีนร่วมลงทุนกับรัฐบาลศรีลังกาภายใต้นโยบาย BRI ได้แก่ **(1) การพัฒนากรุงโคลัมโบสู่ศูนย์กลางการทางเงินระหว่างประเทศ (Colombo International Financial City – CIFC)** หรือชื่อโครงการเดิม คือ เมืองท่าเรือโคลัมเบีย (Colombo Port City) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างเมืองใหม่ตามแนวชายฝั่งเพื่อยกระดับให้กรุงโคลัมโบเป็นศูนย์กลางทางการเงินและศูนย์กลางธุรกิจภายในปี 2573 โดยเฉพาะการสนับสนุนให้กรุงโคลัมโบเป็นศูนย์กลางบริการที่เกี่ยวเนื่องกับพาณิชยนาวีและโลจิสติกส์ การประกันภัย การเงิน โดยในระยะแรกจีนใช้เงินลงทุน 1.4 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ และทำการถมทะเล 269 เฮกคาร์ และในระยะที่สอง จีนจะลงทุนเพิ่มอีก 13 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ เพื่อพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่ที่ถมทะเล โดยโครงการลงทุนดังกล่าวนับเป็นการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศที่มีขนาดใหญ่มากที่สุดของศรีลังกาและคาดว่าจะสร้างงานเพิ่มขึ้นอีก 80,000 ตำแหน่ง **(2) การขยายขีดความสามารถท่าเรือโคลัมโบ** และปรับปรุงการให้บริการท่าเรือให้ทันสมัย โดยจีนร่วมทุนกับศรีลังกาในการก่อสร้างท่าเรือคอนเทนเนอร์แห่งใหม่ทางตอนใต้ของท่าเรือเดิมเพื่อยกระดับให้ท่าเรือศรีลังกาเป็นศูนย์กลางถ่ายลำชั้นนำของโลก **(3) การก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติมัตตาลาราชปักษา (Mattala Rajapaksa International Airport – MRIA)** ซึ่งตั้งอยู่ใกล้ท่าเรือฮัมบันโตตาและอยู่ห่างจากกรุงโคลัมโบ 241 กิโลเมตร รัฐบาลศรีลังกาคาดว่า MRIA จะเป็นท่าอากาศยานขนาดใหญ่เป็นอันดับสองของประเทศรองจากท่าอากาศยานโคลัมโบ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 5 ล้านคนต่อปี โดยการลงทุนใช้งบประมาณรวม 209 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ขณะที่จีนเข้ามาร่วมลงทุนผ่านธนาคารเพื่อการนำเข้าและส่งออกของจีนเป็นเงิน 190 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และ **(4) การพัฒนาท่าเรือฮัมบันโตตา** เป็นท่าเรือใหม่ของศรีลังกาที่ได้พัฒนาขึ้นโดยความร่วมมือระหว่างการท่าเรือศรีลังกากับเอกชนจีน ได้แก่ China Merchant Port Holding สินค้าที่มีการใช้บริการ ได้แก่ รถยนต์ที่นำมาถ่ายลำ และรถยนต์ที่นำเข้ามาจำหน่ายในศรีลังกา ปัจจุบันมีสายการเดินเรือให้บริการเชื่อมโยงประจำระหว่างสิงคโปร์หรือมาเลเซียไปยังท่าเรือฮัมบันโตตา ได้แก่ MOL ACE (roro), NYK Roro และ Seabourne Cruise Line โดยโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือฮัมบันโตตามีขนาดปานกลาง มีความพร้อมการขนถ่ายสินค้า ดัง**ตารางที่ 3.1.2-1**

ตารางที่ 3.1.2-1 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือฮัมบันโตตา

ประเภทของท่าเทียบเรือ	จำนวน	ความยาว (เมตร)	ความลึกสูงสุด (เมตร)
ท่าเรือคอนเทนเนอร์	2 Berth	838	17
ท่าเรืออเนกประสงค์	2 Berth	838	17
ท่าเรือลำเลียง (Feeder Container)	2 Berth	460	12
ท่าเรือสินค้าทั่วไป และโรโร	2 Berth	600	17
ท่าเรือน้ำมัน	2 Berth	600	17
ท่าเรือโรโรที่ขนส่งสินค้าถ่ายลำ	1 Berth	200	17
ท่าเรือบริการ	1 Berth	102	5

- **สปป.ลาว:** รัฐบาลจีนร่วมลงทุนกับรัฐบาลลาวภายใต้นโยบาย BRI ได้แก่ **โครงการรถไฟ จีน-ลาว** ซึ่งเป็นรถไฟความเร็วปานกลางเพื่อการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์ กับด่านพรมแดนบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา ด้วยความเร็วในการเดินทางประมาณ 160 ถึง 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อเชื่อมกับระบบการเดินรถไฟของประเทศจีน ณ เมืองบ่อหาน มณฑลยูนนาน และเชื่อมเข้าสู่ระบบรถไฟหลักของประเทศจีนที่สามารถเชื่อมโยงเข้ากับนานาประเทศอื่นๆ ได้ โดยจีนใช้เงินลงทุนโครงการรถไฟ เพื่อการขนส่งใน สปป.ลาว รวม 5.9 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ รวมระยะทาง 422 กิโลเมตร โดยคาดว่าจะช่วยเพิ่มมูลค่าการส่งออกของ สปป.ลาว ไปจีนได้ร้อยละ 60 จากเดิม และสามารถรองรับนักท่องเที่ยวชาวจีนได้มากกว่า 1 ล้านคนต่อปี โดยศูนย์กลางการขนถ่ายสินค้าทางรางของ สปป.ลาว ตั้งอยู่ที่เวียงจันทน์โลจิสติกส์ปาร์ค (Vientiane Logistics Park) กำแพงนครเวียงจันทน์ ทั้งนี้โครงการรถไฟเชื่อมระหว่างจีนกับ สปป.ลาว เป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาระบบรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore Kunming Rail Link - SKRL) ซึ่งภายหลังจากการที่จีนมีการพัฒนาการเดินรถไฟระหว่างจีนตอนใต้กับ สปป.ลาว แล้ว ขั้นต่อไปคือการต่อเชื่อมระบบการเดินรถไฟมายังจังหวัดหนองคาย และกรุงเทพฯ และสิงคโปร์ ในอันดับต่อไป

ในส่วนของ BRI ที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับประเทศไทย นั้น จะเป็นการเชื่อมโยงการขนส่งทางรางกับ สปป.ลาว และจีน ผ่าน**ระเบียงการค้าทางบกกับทางทะเลสายใหม่แห่งภาคตะวันตก (New Western land Sea Corridor - NWLSC)** หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า **ระเบียงการค้าทางบกกับทางทะเลระหว่างประเทศสายใหม่ (New International Land-Sea Trade Corridor -ILSTC)** เพื่อเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์ระหว่างมณฑลฝั่งตะวันตกของจีนเข้ากับมณฑลฝั่งตะวันออกและมณฑลตอนใต้ที่เป็นแหล่งอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกที่สำคัญของประเทศ อีกทั้งเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์กับภูมิภาคอาเซียนเพื่ออำนวยความสะดวกในการส่งออก การนำเข้า และการเดินทางเชื่อมโยงกับนานาประเทศมากขึ้น ทั้งนี้ในแผนแม่บท NWLSC กำหนดให้ **นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าระหว่างประเทศ** ใน NWLSC เนื่องจากมีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน ได้แก่ สปป.ลาว (ด่านรถไฟของจีนอยู่ที่เมืองโมฮาน) ประเทศเมียนมา (ด่านรถไฟของจีนอยู่ที่เมืองรุยลี่) ประเทศเวียดนาม (ด่านรถไฟของจีนอยู่ที่เมืองเหอโข่ว) อีกทั้งมีระบบรางที่เชื่อมโยงกับเมืองสำคัญในระเบียงเศรษฐกิจแม่น้ำแยงซี (Yangtze River Economic Belt) ประกอบด้วย 9 มณฑล ได้แก่ มณฑลเสฉวน มณฑลกุ้ยโจว มณฑลยูนนาน มณฑลหูเป่ย มณฑลหูหนาน มณฑลเจียงซี มณฑลอานฮุย มณฑลเจียงซู มณฑลเจ้อเจียง และ 2 เมืองมหานคร ได้แก่ มหานครฉงชิ่ง และมหานครเซี่ยงไฮ้ ขณะที่หากเป็นการขนส่งจากฝั่งตะวันตกของจีนไปยังประเทศที่อยู่ตอนเหนือของจีน เช่น ยุโรป และรัสเซีย รัฐบาลจีนกำหนดให้มหานครฉงชิ่ง และเมืองเฉินตู มณฑลเสฉวน เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า



โครงข่ายระบบขนส่งทางราง NWLSC ที่มีนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน เป็นศูนย์รวบรวมสินค้า และมีเส้นทางเชื่อมโยงกับอาเซียน (สปป.ลาว เวียดนาม เมียนมา) และเชื่อมโยงกับมณฑลฝั่งภาคตะวันตก เขตปกครองตนเองกวางซี และมณฑลฝั่งภาคตะวันออกของจีน (มณฑลชานตง มณฑลเจียงซู มณฑลเจ้อเจียง มณฑลกวางตุ้ง)

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ สปป.ลาว และประเทศไทย ในวันที่ 3 ธันวาคม 2564 รัฐบาลจีนกับ สปป.ลาว ประกาศเปิดให้บริการรถไฟขนส่งผู้โดยสารและรถไฟขนส่งสินค้าระหว่างนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน กับนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว (China Laos Railway – CLR) ซึ่งเป็นโครงการที่ได้ดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) มาตั้งแต่ปี 2559 โดยเส้นทางดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนารถไฟสายคุนหมิง-สิงคโปร์ หรือโครงการ China – Indochina Peninsula ภายใต้ BRI ที่มีโครงการในอนาคตที่จะเชื่อมต่อรถไฟสายภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (กรุงเทพฯ – หนองคาย) ของประเทศไทย

เส้นทางรถไฟสายจีน-สปป.ลาว มีระยะทางประมาณ 1,035 กิโลเมตร แบ่งเป็น (ก) เส้นทางในจีน 615 กิโลเมตรจากนครคุนหมิงมายังด่านชายแดนโมฮาน (ติดกับด่านบ่อเต็น ของ สปป.ลาว) มีสถานีรถไฟผู้โดยสารในฝั่งจีน 24 สถานี และ (ข) เส้นทางใน สปป.ลาว 420 กิโลเมตรจากด่านชายแดนบ่อเต็นมายังนครหลวงเวียงจันทน์ ใช้เงินลงทุนในการก่อสร้างทางรถไฟใน สปป.ลาว ประมาณ 6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ (คิดเป็น 1 ใน 3 ของ GDP ของลาว) มีสถานีรถไฟขนส่งผู้โดยสารหลัก (Major Passenger Station) จำนวน 5 สถานี ได้แก่ สถานีนาเตย สถานีเมืองไชย สถานีหลวงพระบาง สถานีวังเวียง และสถานีเวียงจันทน์ และมีสถานีขนส่งสินค้า (Cargo Station) ตามแนวเส้นทางใน สปป.ลาว ได้แก่ สถานีนาทอง สถานีนากก สถานีห้วยฮาน สถานีเชียงเงิน สถานีศาลาพู่กัน สถานีบ้านผาแดง สถานีวังกี สถานีบ้านสากา สถานีเวียงจันทน์เหนือ และสถานีเวียงจันทน์ใต้ / เวียงจันทน์โลจิสติกส์

ขบวนรถไฟที่ใช้เป็นระบบไฟฟ้าจำแนกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ **(1) รถไฟขนส่งผู้โดยสาร** เดินรถด้วยความเร็ว 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ราคาบัตรโดยสารเดินทางระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์-ด่านบ่อเต็นประมาณ 21 ถึง 30 เหรียญสหรัฐฯ และ (**2) รถไฟขนส่งสินค้า** เดินรถด้วยความเร็ว 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้เวลาเดินทาง 26 ชั่วโมงจากนครคุนหมิงถึงนครหลวงเวียงจันทน์ โดยจีนคาดว่าจะเป็นรูปแบบการขนส่งที่เข้ามาทดแทนการขนส่งทางถนนข้ามแดนระหว่างจีนกับลาว เนื่องจากมีความได้เปรียบด้านปริมาณการขนส่งและระยะเวลาขนส่งที่รวดเร็วกว่า โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าเกษตรและสินค้าที่ต้องการความเร่งด่วนในการขนส่ง โดยในอนาคต เส้นทางรถไฟดังกล่าวจะมีส่วนต่อขยายไปยังประเทศอาเซียนอื่น ได้แก่ ไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์

หลังจากที่เริ่มเปิดให้บริการตั้งแต่ 3 ธันวาคม 2564 เป็นต้นมา จากข้อมูลของศุลกากรของนครคุนหมิง[1] พบว่า นับตั้งแต่เปิดให้บริการเดินรถระหว่างจีนกับลาวตั้งแต่ 3 ธันวาคม 2564 ถึง 11 มีนาคม 2565 มีขบวนรถไฟให้บริการขนส่งสินค้าแล้ว 390 เที่ยว มีปริมาณสินค้าที่ขนส่ง 245,000 ตัน (ขนส่งเฉลี่ยเที่ยวละ 628 ตัน หรือเที่ยวละ 36 TEU) มูลค่า 2.67 พันล้านหยวน ทั้งนี้การขนส่งสินค้าระหว่างกันต้องใช้เวลานานในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรและการตรวจสอบควบคุมโรคระบาดที่ด่านพรมแดนจีน[2] กลุ่มสินค้าที่ สปป.ลาว มีการส่งออกไปมณฑลต่าง ๆ ของจีนโดยใช้สถานีรถไฟนครคุนหมิงเป็นประตูการค้า ได้แก่ ยางพารา มันสำปะหลัง แร่โปแตส ขณะที่กลุ่มสินค้าที่มณฑลต่าง ๆ ของจีนใช้สถานีรถไฟนครคุนหมิงเป็นประตูการค้าในการส่งออกมา สปป.ลาว และ อาเซียน ได้แก่ ผลไม้ ผัก ดอกไม้ ปุ๋ยเคมี เครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์สื่อสาร แผงโซล่าเซลล์ เหล็ก ยางรถยนต์ และสินค้าอุปโภคบริโภค โดยจีนเป็นฝ่ายได้ดุลการค้า การปรับเปลี่ยนการขนส่งมาใช้ระบบรางก่อให้เกิดผลดีต่อผู้ใช้บริการเมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนนและทางทะเล โดยสร้างความแน่นอนด้านระยะเวลาขนส่ง ลดความเสียหายของสินค้าระหว่างขนส่ง และสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์โดยรวมได้ประมาณร้อยละ 30 ถึง 60 เมื่อเทียบกับต้นทุนโลจิสติกส์เดิมก่อนจะเปลี่ยนมาใช้การขนส่งทางราง

[1] China-Laos Railway opens within 100 days, attracting external connections to create a “golden artery” for international trade-breakinglatest.news-Breaking Latest News

[2] ที่ผ่านมา การขนส่งสินค้าผ่านทางรถไฟข้ามแดนของจีนกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น รัสเซีย เวียดนาม สปป.ลาว และเมียนมา ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างสะดวกเนื่องจากมาตรการระงับการนำเข้าชั่วคราวและมาตรการตรวจสอบโควิดที่อาจติดมากับสินค้านำเข้าจากต่างประเทศซึ่งเป็นการปฏิบัติตามมาตรการปลอดโควิด ทั้งนี้ในส่วนของการดำเนินงานที่ด่านโมฮาน มณฑลยูนนาน จีนอนุญาตให้สินค้าทั่วไปที่นำเข้าจากต่างประเทศนำผ่านทางรางได้ เช่น เม็ดพลาสติก อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เสื้อผ้า เคมีภัณฑ์ ชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นต้น ยกเว้นกรณีของสินค้าเกษตรบางประเภท เช่น ผลไม้สด ธัญพืช เนื้อสัตว์ อาหารทะเลสดแช่เย็น สัตว์น้ำมีชีวิต ต้นกล้า ไม้ซุง และสัตว์/พืชที่มีความเสี่ยงสูง เนื่องจากจีนอยู่ระหว่างก่อสร้างลานตรวจสอบสินค้าต้องกำกัด (Restricted Goods) ส่งผลให้สินค้าผลไม้ เช่น ทุเรียน มังคุด ลำไย ซึ่งเป็นกลุ่มสินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกทางบกไปจีนต้องประสบภาวะตกค้างอยู่บริเวณชายแดนจนเน่าเสียและยังไม่สามารถใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางรางระหว่างประเทศได้อย่างเต็มที่ นอกจากนี้ ยังพบว่าจีนกำหนดให้สินค้าเกษตรของไทยเข้าประเทศจีนได้ 22 รายการ และจีนให้สินค้าเกษตรของ สปป.ลาว เข้าได้ถึง 87 รายการ



สินค้าที่บรรทุกจากสถานีรถไฟต้นทางที่มณฑลเจียงซี มาเพื่อจัดส่งมายังนครหลวงเวียงจันทน์

เป็นที่สังเกตว่า สินค้าทั้งหมดที่จัดมาผ่านรถไฟจีน-ลาว (CLR) ไม่ได้เป็นสินค้าที่ค้าขายกันระหว่างจีนกับ สปป.ลาว เท่านั้น แต่ยังมีสินค้าบางส่วนที่ผู้ประกอบการในมลฑลต่าง ๆ ของจีน เช่น มณฑลเจ้อเจียง มณฑลเจียงซี มณฑลเจียงซู มหานครเซี่ยงไฮ้ มณฑลกวางตุ้ง มณฑลชานตง ฯลฯ บรรทุกมาบนขบวนรถไฟเพื่อส่งออกมายังประเทศลาวและอาเซียนอื่น ๆ เช่น กรณีของการที่จีนส่งออกผักและผลไม้สดมายังประเทศไทยโดยใช้ CLR จะต้องใช้รถบรรทุกไทยไปรับสินค้าที่สถานีรถไฟของ สปป.ลาว (ท่าเรือบกท่านาแล้ง และเวียงจันทน์โลจิสติกส์ปาร์ค) แล้วขนส่งผ่านจังหวัดหนองคายเพื่อมากระจายสินค้าต่อในประเทศไทยอีกทอดหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ในอนาคตหากมีการขนส่งทางรางด้วยขบวนรถไฟจากจีนมายังไทยก็จะทำให้สามารถลดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งได้ ในทำนองเดียว มีผู้ประกอบการชาติอื่น ๆ เช่น ไทย กัมพูชา เวียดนาม และเมียนมา ที่สนใจมาใช้ประโยชน์เส้นทาง CLR ในการส่งออกและนำเข้าสินค้าจากจีน เอเชียกลาง รัสเซีย และยุโรปที่การขนส่งทางรางผ่านประเทศจีนเช่นเดียวกัน

ข. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศ BIMSTEC

ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) จัดทำรายงานศึกษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ของ BIMSTEC (BIMSTEC Transport Infrastructure and Logistics Study หรือ BTILS) ในปี 2561 โดยประเมินสภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ของสมาชิก BIMSTEC ที่ประกอบด้วยภาคการขนส่งถนน การขนส่งทางราง การขนส่งทางทะเล และการขนส่งทางอากาศ โดยในภาพรวม ระบบการขนส่งแต่ละรูปแบบในกลุ่มประเทศ BIMSTEC ต้องเผชิญความท้าทายดังนี้

- **การขนส่งทางถนน: (1) มีการเชื่อมโยงภายในประเทศและขาดการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ** อีกทั้งสมาชิก BIMSTEC มีการค้าระหว่างกันภายในกลุ่มไม่มาก และต้องพึ่งพาการขนส่งทางทะเลในการขนส่งระหว่างประเทศมากกว่าการขนส่งทางถนน **(2) สภาพถนนส่วนใหญ่ขาดการพัฒนา** ถนนแคบ และไม่ปลอดภัยในการขับขี่ด้วยความเร็วและการสวนกัน **(3) ไม่มีการจัดทำความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี** ทำให้ไม่สามารถเดินรถขนส่งสินค้าข้ามประเทศได้อย่างต่อเนื่อง ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายและเปลี่ยนรถบรรทุกที่พรมแดน ทำให้มีค่าใช้จ่ายโลจิสติกส์สูง **(4) ผู้ประกอบการขนส่ง ส่วนใหญ่เป็นกิจการขนาดย่อม** แต่ละรายมีรถบรรทุกในครอบครองอยู่เพียงไม่กี่คัน ขาดเงินทุนในการพัฒนาปรับปรุงรถและบริการให้ทันสมัย

- **การขนส่งทางราง: (1) มีการใช้รางขนาดที่แตกต่างกัน** ทำให้ไม่สามารถเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างประเทศได้อย่างไร้รอยต่อ **(2) โครงข่ายการให้บริการเดินรถไฟยังไม่ทั่วถึง** และไม่ครอบคลุมหัวเมืองสำคัญต่าง ๆ ในประเทศ และ **(3) ไม่มีการจัดทำความตกลงการเดินรถไฟระหว่างกัน** ทำให้ไม่สามารถเดินรถขนส่งสินค้าข้ามประเทศได้
- **การขนส่งทางทะเล: (1) โครงสร้างพื้นฐานท่าเรือขาดการพัฒนา** เครื่องมือและอุปกรณ์ขนถ่ายขาดการปรับปรุงให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ และท่าเรือขาดการเชื่อมโยงกับการขนส่งทางถนนและทางรางอย่างมีประสิทธิภาพ **(2) ความลึกร่องน้ำทางเดินเรือ** ขาดการขุดลอกร่องน้ำอย่างต่อเนื่อง ทำให้ไม่สามารถนำเรือเข้าเทียบท่าได้ตลอดเวลา โดยเฉพาะท่าเรือที่อยู่ติดแม่น้ำ และไม่จูงใจให้สายการเดินเรือชั้นนำที่ให้บริการประจำเส้นทางของโลกและภูมิภาคนำเรือเข้าเทียบท่า **(3) ความไม่สมดุลของปริมาณสินค้าขาเข้าและขาออก** ส่งผลต่อความคุ้มค่าในการนำเรือเข้าเทียบท่าและต้องใช้การกำหนดราคาแบบเลือกปฏิบัติที่สายการเดินเรือจำเป็นต้องกำหนดราคาค่าขนส่งแตกต่างกันระหว่างเที่ยวไปกับเที่ยวกลับ
- **การขนส่งทางอากาศ: (1) ความนิยมของผู้โดยสารในการใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้น** ส่งผลให้ท่าอากาศยานนานาชาติและท่าอากาศยานหลักในประเทศมีความแออัดคับคั่ง และมีขีดความสามารถในการให้บริการไม่เพียงพอกับความต้องการและมีความแออัดคับคั่งทั้งในส่วนของทางวิ่ง ลานจอดเครื่องบิน และอาคารที่พักผู้โดยสาร และ **(2) ขาดการให้ความสำคัญกับการปฏิบัติงานเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ** โดยเฉพาะการอำนวยความสะดวกทางการค้า การขาดการนำระบบอัตโนมัติและเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงาน BTILS เสนอให้มีแผนงาน/โครงการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ที่แต่ละประเทศควรผลักดันให้พัฒนา ดัง**ตารางที่ 3.1.2-2**

ตารางที่ 3.1.2-2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่ม BIMSTEC

ลำดับ	กลยุทธ์	แผนงาน/โครงการที่สำคัญ
การขนส่งทางถนน		
1	ยกระดับทางหลวงระหว่างประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจให้มีมาตรฐานเทียบเท่ามาตรฐานทางหลวงเอเชีย	1.1 ประเทศสมาชิก ได้แก่ อินเดีย เมียนมา ปรับปรุงถนนตามแนวทางหลวงเอเชีย AH1 1.2 ประเทศสมาชิก ได้แก่ อินเดีย เมียนมา เนปาล ปรับปรุงถนนตามแนวทางหลวงเอเชีย AH2
2	สนับสนุนการประสานงานโครงการพัฒนาถนนในภูมิภาคเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อและส่งเสริมการเดินทางและการค้าทางถนนระหว่างกัน	2.1 จัดตั้งคณะทำงานหรือคณะผู้เชี่ยวชาญเพื่อทำงานประสานกันและแลกเปลี่ยนข้อมูลแผนงานการพัฒนาถนนระหว่างกัน 2.2 จัดทำกรอบความตกลงในระดับภูมิภาคว่าด้วยการขนส่งทางถนนและการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งระหว่างกัน และพิจารณาโครงการนำร่องเพื่อนำบทบัญญัติในกรอบความตกลงการขนส่งฯ มาใช้ปฏิบัติ 2.3 นำระบบ Automated Customs Clearance System ที่ใช้การแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ 2.4 ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด่านพรมแดนทางบก โดยเฉพาะด่านพรมแดนในประเทศเมียนมา อินเดีย ภูฏาน และเนปาล
3	ยกระดับเส้นทางถนนเข้าถึงด่านพรมแดนหลักเพื่ออำนวยความสะดวกการเดินทางและการค้าข้ามแดน	3.1 ติดตั้งป้ายทางหลวงเอเชียที่เชื่อมโยงกับด่านพรมแดนหลัก 3.2 ปรับปรุงสภาพทางหลวงที่เชื่อมโยงกับด่านพรมแดนหลัก
การขนส่งทางราง		
1	สนับสนุนการเชื่อมโยงโครงการขนส่งทางรางระหว่างประเทศ	1.1 สนับสนุนให้อินเดียกับบังกลาเทศเชื่อมโยงการขนส่งทางรางระหว่างกัน 1.2 สนับสนุนให้ไทยกับเมียนมาเชื่อมโยงการขนส่งทางรางระหว่างกัน 1.3 สนับสนุนให้บังกลาเทศกับเมียนมาเชื่อมโยงการขนส่งทางรางระหว่างกัน 1.4 ส่งเสริมให้เกิดการเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งทางรางระหว่างกัน
การขนส่งทางทะเล		
1	การขุดลอกบำรุงรักษาความลึกร่องน้ำ	1.1 การดูแลรักษาความลึกร่องน้ำให้สามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปี 1.2 การเพิ่มความลึกร่องน้ำและความลึกหน้าท่าของท่าเรือหลักเพื่อให้สามารถรองรับเรือที่มีแนวโน้มขนาดใหญ่เพิ่มขึ้นได้
2	การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของท่าเรือ	2.1 จัดระบบการจราจรเข้าออกท่าเรือหลักที่มีปัญหาความแออัดคับคั่งทั้งการจราจรของเรือและการจราจรของรถบรรทุกที่เข้าออกท่าเรือ 2.2 พัฒนาระบบการขนส่งทางรางเข้าถึงท่าเรือ 2.3 นำระบบ Port Community System มาใช้ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลการปฏิบัติงานรับเรือและการตรวจปล่อยสินค้าในท่าเรือ 2.4 ใช้การว่าจ้างหรือให้สัมปทานผู้ประกอบการขนถ่ายสินค้าที่มีศักยภาพให้เข้ามาบริหารท่าเรือ

ตารางที่ 3.1.2-2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่ม BIMSTEC (ต่อ)

การขนส่งทางอากาศ		
1	การเพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยาน	1.1 การเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานที่ประสบปัญหาความแออัด เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการได้มากขึ้น เช่น กรุงนิวเดลี นครมุมไบ เมืองเจนไน เมืองโกลกัตตา ภูเก็ต สุวรรณภูมิ กรุงกาฐมาณฑุ 1.2 พัฒนาระบบการขนส่งทางรางเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานหลัก
2	การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ	2.1 ยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยเฉพาะระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ คลังสินค้าสมัยใหม่ และประสานการทำงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพ เช่น ศุลกากร สายการบิน ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า 2.2 นำบทบัญญัติภายใต้อนุสัญญาเกียวโตฉบับทบทวน (Revised Kyoto Convention) มาใช้เพื่อช่วยให้สามารถปรับปรุงระบบพิธีการศุลกากรให้ทันสมัยเป็นสากล 2.3 นำระบบ Automated Customs Clearance System ที่ใช้การแลกเปลี่ยนข้อมูลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

3.1.2.2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนประเทศเพื่อนบ้าน

ในส่วนนี้เป็นการนำเสนอการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนประเทศเพื่อนบ้านประกอบด้วยประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา มาเลเซีย และเวียดนาม ดังนี้

ก. กัมพูชา

จังหวัดของประเทศกัมพูชาที่มีจุดผ่านแดนถาวรที่ติดกับไทย ได้แก่ (1) จังหวัดเกาะกง (เมืองปอยเปต) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดตราด (อำเภอคลองใหญ่) (2) จังหวัดโพธิสัตย์ อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดตราด (ปัจจุบันยังไม่มีด่านถาวร) (3) จังหวัดไพลิน (เมืองกรงไพลิน) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดจันทบุรี (อำเภอโป่งน้ำร้อน) (4) จังหวัดพระตะบอง (เมืองพนมพรึก) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดจันทบุรี (อำเภอโป่งน้ำร้อน) (5) จังหวัดบันเตียเมียนเจย (เมืองปอยเปต) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดสระแก้ว (อำเภออรัญประเทศ) (6) จังหวัดอุดรเมียนเจีย (เมืองสำโรง) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดสุรินทร์ (อำเภอกาบเชิง) (7) จังหวัดพระวิหาร (เมืองอันลองเวง) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดศรีษะเกษ (อำเภอภูสิงห์) โดยพื้นที่ชายแดนของประเทศกัมพูชาที่มีกิจกรรมการค้าชายแดนมากและมีพรมแดนติดกับประเทศไทยมากที่สุด ได้แก่ ด่านพรมแดนปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย และรองลงมา ได้แก่ ด่านพรมแดนเกาะกง ตามลำดับ

ในส่วนของการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ นั้นนับตั้งแต่ พ.ศ. 2548 สภาการพัฒนาแห่งกัมพูชา (Council for Development of Cambodia - CDC) โดยคณะกรรมการเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งกัมพูชา (Cambodia Special Economic Zone Board - CSEZB) ได้จัดตั้ง**เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone - SEZ) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่รวบรวมนิคมอุตสาหกรรม กิจกรรมการผลิตเชิงอุตสาหกรรม และกิจกรรมที่เกี่ยวเนื่อง รวมถึงเขตอุตสาหกรรมส่งออก นิคมบริการ เขตปลอดอากร บริการโลจิสติกส์ แหล่งที่อยู่อาศัยและท่องเที่ยวที่มีความพร้อมด้านสาธารณูปโภค ความปลอดภัย และแรงงานเมื่อเทียบกับพื้นที่รอบนอกมาไว้ในบริเวณเดียวกัน** ซึ่งโดยส่วนใหญ่ SEZ ตั้งอยู่บริเวณไม่เกิน 20 กิโลเมตรจากพรมแดนฝั่งประเทศเวียดนามและไทย โดยโครงการลงทุนที่ได้รับการส่งเสริม (Qualified Investment Project – QIP) ในเขตเศรษฐกิจพิเศษจะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลาไม่เกิน 9 ปี และหักค่าเสื่อมราคาได้ร้อยละ 40 ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักรและวัตถุดิบ และได้รับยกเว้นการเก็บ

อากรขาออก ทั้งนี้มีเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ที่ตั้งอยู่ในจังหวัดของกัมพูชาและพื้นที่ต่อเนื่องที่อยู่ติดกับพรมแดนไทย ดังนี้

1) H.K.T.SEZ ขนาดพื้นที่ 345 เฮกตา ตั้งอยู่ที่จังหวัดสีหนุวิลล์ บริหารงานโดยบริษัท H.K.T.Special Economic Zone

2) Neang Kok Koh Kong SEZ ขนาดพื้นที่ 335.43 เฮกตา ตั้งอยู่ที่จังหวัดเกาะกง บริหารงานโดยบริษัท Koh Kong SEZ

3) Pot Pet O'Neang SEZ ขนาดพื้นที่ 467 เฮกตา ตั้งอยู่ที่จังหวัดบันเตียเมียนเจย บริหารงานโดยบริษัท Chhay Chhay Investment

4) Sanco Poi Pet SEZ ขนาดพื้นที่ 66.5 เฮกตา ตั้งอยู่ที่จังหวัดบันเตียเมียนเจย บริหารงานโดยบริษัท Sanco Cambo Investment Group

5) Sihanoukville SEZ ขนาดพื้นที่ 1,688 เฮกตา ตั้งอยู่ที่จังหวัดสีหนุวิลล์ บริหารงานโดยบริษัท Sinanoukville Special Economic Zone

6) Sihanoukville SEZ 1 ขนาดพื้นที่ 178 เฮกตา ตั้งอยู่ที่จังหวัดสีหนุวิลล์ บริหารงานโดยบริษัท Cambodia International Investment Development Group

7) Sihanoukville Port SEZ ขนาดพื้นที่ 70 เฮกตา ตั้งอยู่ที่จังหวัดสีหนุวิลล์ บริหารงานโดย Sihanoukville Port SEZ



เขตเศรษฐกิจพิเศษ Pot Pet O'Neang
ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามด่านพรมแดนคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว



เขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามด่านพรมแดนบ้านหาดเล็ก อ.คลองใหญ่ จ.ตราด

กิจการลงทุนเกือบทุกชนิดจะได้รับการส่งเสริมการลงทุน ยกเว้นกิจกรรมบางประเภท ได้แก่ (1) ร้านค้าส่ง ร้านค้าปลีก ร้านค้าปลอดอากร (2) บริการขนส่งทางน้ำ บริการขนส่งทางถนน บริการขนส่งทางอากาศ (3) ร้านอาหาร คาราโอเกะ ไนท์คลับ อาบอบนวด และร้านฟิตเนส (4) บริการท่องเที่ยว (5) คาสิโนและธุรกิจพนัน (6) ธนาคารและสถาบันการเงิน (7) หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรศัพท์ นิตยสาร (8) บริการทางวิชาชีพ (9) การผลิตและแปรรูปผลิตภัณฑ์ไม้จากป่าธรรมชาติ (10) โรงแรม สวนสนุก สวนสัตว์ที่มีขนาดไม่เกิน 50 เฮกตา (11) โรงแรมระดับกลางถึงล่าง และ (12) คลังสินค้า (ยกเว้นกิจการห้องเย็นที่ได้รับการส่งเสริมแต่ต้องมีเงินทุนไม่น้อยกว่า 500,000 เหรียญสหรัฐฯ)

ในขณะเดียวกัน กัมพูชาได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการกระจายสินค้า ได้แก่ **ศูนย์กระจายสินค้า สถานีขนส่งสินค้า สถานีขนถ่ายสินค้า ลานวางกองตู้สินค้า (Container Yard หรือ Dry Port)** โดยจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้ามักตั้งอยู่ในจังหวัดที่เป็นจุดผ่านที่สำคัญ ได้แก่ (1) ด่าน Bavet ของกัมพูชา เชื่อมกับด่าน Moc Bai ของเวียดนาม (2) ด่าน Trapeang Phlong ของกัมพูชา เชื่อมกับด่าน Xamat ของเวียดนาม (3) ด่าน Lork, Preak Chak ของกัมพูชา เชื่อมกับด่าน Ha Tien ของเวียดนาม (4) ด่าน Phnom Den ของกัมพูชา เชื่อมกับด่าน Tinh Bien ของเวียดนาม และ (5) ด่าน Poi Pet ของกัมพูชา เชื่อมกับด่านอรัญประเทศของไทย ทั้งนี้ในทางปฏิบัติ เจ้าหน้าที่ด่านพรมแดนกัมพูชาจะอนุญาตให้รถบรรทุกพร้อมทั้งสินค้าของไทยนำสินค้าเข้ามาขนถ่าย ณ ลานวางกองสินค้า ท่าเรือบก หรือเขตเศรษฐกิจชายแดนของกัมพูชาที่จัดตั้งอยู่บริเวณชายแดนกัมพูชา (โดยมากจะตั้งอยู่ห่างจากด่านพรมแดนไม่เกิน 6 กิโลเมตร) เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงรถบรรทุกของกัมพูชาอีกทอดหนึ่งแล้วนำส่งไปยังจุดปลายทางภายในกัมพูชา โดยในกรณีของ**ด่านพรมแดนปอยเปต** จังหวัดบันเตียเมียนเจย มีศูนย์ขนถ่ายสินค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยเอกชนที่อยู่ในรัศมีไม่เกิน 6 กิโลเมตรจากพรมแดน มีศูนย์ขนส่งสินค้าที่สำคัญ อาทิ Cambodia Diamond Transport, PVN Dry Port, K Cement Warehouse, Thong Hort Transport, Depo Tera, Ly UYKY Import Export, Chip Mong, Chanta Warehouse และโกดังสิงห์สยาม และ**ด่านพรมแดนเกาะกง** มีศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยเอกชน เช่น Neang Kok Dry Port ที่อยู่ในบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง

ข. สปป.ลาว

แขวงของ สปป.ลาว มีจุดผ่านแดนถาวรที่ติดกับไทย ได้แก่ (1) แขวงบ่อแก้ว (ห้วยทราย) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดเชียงราย (อำเภอเชียงของ) (2) แขวงไชยบุรี มีจุดผ่านแดนถาวรหลายแห่ง ได้แก่ บ้านปางมนอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดพะเยา (อำเภอภูซาง) เมืองเงินอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดน่าน (อำเภอเฉลิมพระเกียรติ) บ้านผาแก้วอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดอุตรดิตถ์ (อำเภอบ้านโคก) บ้านแก่นท้าวอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดเลย (อำเภอท่าลี่) (3) แขวงเวียงจันทน์ (เมืองสานะคาม) อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดเลย (อำเภอเชียงคาน) (4) นครเวียงจันทน์ (บ้านวัง) ฝั่งตรงข้ามจังหวัดเลย (อำเภอปากชม) และนครหลวงเวียงจันทน์ (ท่านาแล้ง) อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดหนองคาย (อำเภอเมือง) (5) แขวงบอลิคำไซ (เมืองปากซัน) อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดบึงกาฬ (อำเภอเมือง) (6) แขวงคำม่วน (เมืองท่าแขก) อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดนครพนม (อำเภอเมือง) (7) แขวงสะหวันนะเขต (เมืองสะหวันนะเขต) อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดมุกดาหาร (อำเภอเมือง) (8) แขวงสาละวัน (บ้านดอนแก้ว) อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดอุบลราชธานี (อำเภอนาตาล) และ (9) แขวงจำปาสัก (เมืองปากเซ) อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดอุบลราชธานี (อำเภอสิรินธร) โดยพื้นที่ชายแดนของ สปป.ลาว ที่มีกิจกรรมการค้าชายแดนมาก ได้แก่ ด่านพรมแดนเวียงจันทน์ ด่านพรมแดนสะหวันนะเขต ด่านพรมแดนท่าแขก และด่านพรมแดนบ่อแก้ว ซึ่งใช้การขนส่งข้ามแดนผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1, 2, 3 และ 4

ในภาพรวม สปป. ลาว มีถนนที่สามารถใช้ได้ทุกฤดูกาลไม่ถึงครึ่งหนึ่งของถนนทั้งหมด ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพที่ใช้การไม่สะดวก เป็นหลุมเป็นบ่อ เนื่องจากขาดการลงทุนเพิ่ม ขาดการซ่อมบำรุง ประกอบกับลักษณะทางกายภาพที่เป็นภูเขา ทำให้ยากต่อการสร้างถนน อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว ให้ความสนใจพัฒนาเส้นทางขนส่งทางบกในส่วนที่อยู่ภายใต้ความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และความร่วมมือทวิภาคีซึ่งช่วยให้ สปป.ลาว มีระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ดีขึ้น

ถนนสายสำคัญของ สปป.ลาว ประกอบด้วย

ถนนหมายเลข 1 (R1) เชื่อมทางตอนเหนือของประเทศ เริ่มจากชายแดน สปป.ลาว ที่ติดกับจีน ผ่านแขวงพงสาลี แขวงหลวงน้ำทา แขวงอุดมไชย แขวงหลวงพระบาง และเชื่อมต่อเส้นทางหมายเลข 6 ในแขวงหัวพัน

ถนนหมายเลข 2 (R2) เชื่อม สปป.ลาว กับเวียดนาม เป็นทางหลวงแขวงที่ต่อจากถนนหมายเลข 3 บริเวณแขวงหลวงน้ำทา ผ่านแขวงพงสาลี เชื่อมกับถนนหมายเลข 6 ของเวียดนามที่เมืองเดียนเบียนฟู ซึ่งถนนหมายเลข 6 ของเวียดนามเป็นถนนที่มุ่งสู่กรุงฮานอยที่เป็นเมืองหลวงเวียดนาม

ถนนหมายเลข 3 (R3) เชื่อมโยงประเทศไทย สปป.ลาว และจีน เป็นทางหลวงแขวงเชื่อมจากทิศใต้มณฑลยูนนานผ่านแขวงหลวงน้ำทาและแขวงห้วยทราย (รวมเส้นทางใน สปป.ลาว 254 กิโลเมตร) และเข้าไปที่อำเภอเชียงของ จ.เชียงราย โดยรวมระยะทางจาก จ.เชียงราย - นครคุนหมิง 1,200 กิโลเมตร และใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เป็นทางเชื่อมระหว่างไทย (อำเภอเชียงของ) กับ สปป.ลาว (แขวงบ่อแก้ว)

ถนนหมายเลข 4 (R4) ในแขวงพงสาลีทางตอนเหนือเชื่อมชายแดนจีน แต่ไม่ได้เชื่อมกับถนนสายอื่นใน สปป.ลาว

ถนนหมายเลข 7 (R7) จากแขวงหลวงพระบางเชื่อมกับแขวงเชียงขวาง และเมืองวินห์ของประเทศเวียดนามด้วยถนนหมายเลข 13 มีความยาวถนน 270 กิโลเมตร

ถนนหมายเลข 8 (R8) แยกจากถนนหมายเลข 13 ทางตอนกลางของประเทศเชื่อมต่อไปเข้า สปป.ลาว ที่เมืองปากกะดิ่ง แขวงบอลิคำไซ ภาคกลางของ สปป.ลาว (ซึ่งเป็นจุดใกล้กับโครงการไฟฟ้าพลังน้ำของ สปป.ลาว หรือโครงการน้ำเทิน 1 2 และ 3) และเชื่อมกับถนนหมายเลข 1 ของเวียดนาม ที่มุ่งสู่เมืองวินห์และฮาตินห์ ระยะทางประมาณ 132 กิโลเมตร

ถนนหมายเลข 9 (R9) ทอดตามระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกและตะวันตก (East West Economic Corridor) เชื่อม จ.มุกดาหาร ของไทย (โดยใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2) กับแขวงสะหวันเขตถึงพรมแดนประเทศเวียดนาม ถนนหมายเลข 9 กับถนนหมายเลข 13 ที่แยกเซโน และเข้าสู่เวียดนามที่ด่านลาวบาว เมืองกวางตรี เข้าสู่เมืองเว้ ฮอยอัน และดานัง ปัจจุบันการเดินทางท่องเที่ยวและขนส่งสินค้าของไทยนิยมใช้ถนนหมายเลข 9 มาก เนื่องจากเป็นถนนเชื่อมตรงจากไทยไปยังเวียดนามได้ ระยะทางประมาณ 246 กิโลเมตร

ถนนหมายเลข 10 (R10) เชื่อมช่องเม็ก จ.อุบลราชธานี กับเมืองปากเซ แขวงจำปาสัก

ถนนหมายเลข 12 (R12) เป็นถนนเชื่อมถนนหมายเลข 13 บริเวณแขวงคำม่วน เมืองท่าแขก ไปสู่ชายแดนไทยที่ จ.นครพนม และด่านนาเปา – จำโหละด้านตะวันออกของ สปป.ลาว และชายแดนเวียดนาม และเข้าสู่ท่าเรือ Vung Ang Port โดยรวมระยะทางจากเมืองท่าแขกมาท่าเรือวุงอัน (Vung Ang Port) รวม 313 กิโลเมตร ทั้งนี้ฝ่ายไทยกับ สปป.ลาว ได้ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ที่ จ.นครพนม เพื่อเชื่อมกับเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน

ถนนหมายเลข 13 (R13) เป็นเส้นทางสายสำคัญที่สุด เชื่อมภาคเหนือกับภาคใต้ของ สปป.ลาว ผ่านเมืองสำคัญ ได้แก่ แขวงอุดมไชย หลวงพระบาง เวียงจันทน์ จำปาสัก ถึงชายแดนกัมพูชา (เมืองสะเตร็งตรึง) ระยะทาง 1,363 กิโลเมตร เส้นทางนี้จะเชื่อมกับถนนหมายเลข 7 8 และ 9 ทำให้ สปป.ลาว มีถนนที่เชื่อมโยงกับกัมพูชาและเวียดนาม และผ่านเข้าถึงนครโฮจิมินห์

ในส่วนของการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ นั้น สปป.ลาว ไม่มีนิคมอุตสาหกรรม แต่ได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone หรือ SEZ) มาเพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและคนลาวในพื้นที่ที่มีความพร้อมด้านสาธารณูปโภคและแรงงาน เมื่อเทียบกับพื้นที่รอบนอก โดยภายใน SEZ มีทั้งนิคมอุตสาหกรรม เขตส่งเสริมอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก และพื้นที่ปลอดอากรอยู่ภายในพื้นที่เดียวกัน ทั้งนี้ สปป.ลาว ใช้ชื่อเขตเศรษฐกิจพิเศษแทนชื่อนิคมอุตสาหกรรม
รูปแบบการลงทุนภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็น 2 ประเภท ได้แก่

(1) การลงทุนทั่วไป (General Investment) รัฐบาล สปป.ลาว เปิดโอกาสให้ธุรกิจทุกประเภทมาลงทุนในเขต SEZ ยกเว้นกิจกรรมที่รัฐบาลกำหนดเป็นกิจกรรมต้องห้าม เช่น การค้าอาวุธ ยาเสพติด เคมีภัณฑ์อันตราย กิจกรรมการทำลายสิ่งแวดล้อม กิจกรรมที่ขัดต่อศีลธรรมอันดีและวัฒนธรรมท้องถิ่น โดยการลงทุนทั่วไปนี้จะไม่ได้รับการส่งเสริม

(2) การลงทุนในสาขาธุรกิจเป้าหมายที่รัฐให้การส่งเสริม (Promotional Investment) รัฐบาล สปป.ลาว โดยคณะกรรมการบริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษกำหนดให้ธุรกิจเป้าหมายที่ส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ศูนย์วิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี อุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักรสมัยใหม่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยว การผลิตสินค้าเกษตรปลอดสารพิษ ผลิตภัณฑ์อินทรีย์ การผลิตเพื่อส่งออก การทำไม้ โรงเรียน โรงพยาบาล สวนสาธารณะ โดยให้สิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ได้แก่ (1) การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 1 ถึง 10 ปี (2) การยกเว้นการจ่ายค่าเช่าที่ดินให้รัฐบาลเป็นเวลา 3 ถึง 15 ปี (3) ยกเว้นอากรนำเข้าวัตถุดิบ เครื่องจักร อะไหล่ และยานพาหนะเพื่อมาใช้ในการผลิตสินค้า/บริการ (4) ยกเว้นอากรส่งออกสินค้า (5) อนุญาตให้นำคนต่างชาติเข้ามาทำงานเป็นช่างเทคนิค ผู้เชี่ยวชาญ และผู้จัดการได้ในกรณีที่ไม่สามารถหาคนลาวมาทำงานในโครงการลงทุนดังกล่าวได้ (6) อนุญาตให้เช่าที่จากรัฐบาล สปป.ลาว ได้ถึง 50 ปี (ปกติอนุญาตให้เช่าที่ได้ไม่เกิน 20 ปี) (7) อำนวยความสะดวกในการขอวีซ่าและใบอนุญาตทำงาน

เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) ที่จัดตั้งและดำเนินการแล้ว ได้แก่

(1) เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน (Savan Seno Special Economic Zone) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร ตั้งขึ้นใน พ.ศ. 2546 ลงทุน 74 ล้านเหรียญสหรัฐฯ พื้นที่ 954 เฮกตา (ประมาณ 5,962 ไร่ 2 งาน) แขวงสะหวันนะเขต รัฐบาลถือหุ้นร้อยละ 100 กลุ่มธุรกิจที่ส่งเสริมการลงทุนแบ่งเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ **กลุ่มอุตสาหกรรม** ได้แก่ แปรรูปอาหาร แปรรูปไม้ เสื้อผ้า รองเท้า ประกอบรถยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ **กลุ่มพาณิชยกรรม** ได้แก่ ร้านค้าปลอดภาษี ธุรกิจชายแดน ศูนย์ประชุม ห้างสรรพสินค้า ร้านค้าส่งค้าปลีก **กลุ่มบริการ** ได้แก่ โรงเรียน โรงพยาบาล สถาบันการเงิน สวนสนุก ศูนย์บันเทิง ศูนย์ฝึกอบรม และ **กลุ่มโลจิสติกส์** ได้แก่ ธุรกิจขนส่ง บริการกระจายสินค้า คลังสินค้า และห้องเย็น โดยธุรกิจโลจิสติกส์ที่เข้ามาจัดตั้งใน SEZ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 2 ถึง 10 ปี จากนั้นเสียภาษีในอัตราร้อยละ 8 ถึง 10

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

(3) เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำ (Golden Triangle Special Economic Zone) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย จัดตั้งขึ้นในปี 2550 ลงทุน 86.6 ล้านเหรียญสหรัฐฯ พื้นที่ 3,000 เฮกตา (ประมาณ 18,750 ไร่ 2 งาน) แขวงบ่อแก้ว รัฐบาลถือหุ้นร่วมกับนักธุรกิจจีน กลุ่มธุรกิจที่ส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมเกษตร โรงแรมและที่พัก ศูนย์บันเทิง สนามกอล์ฟ สถาบันการศึกษา ศูนย์สุขภาพ ศูนย์ธุรกิจระหว่างประเทศ อสังหาริมทรัพย์ สถาบันการเงิน ไปรษณีย์และสื่อสาร โฆษณา และการพิมพ์ การขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร คลังสินค้า ร้านค้าปลอดภาษี ร้านอาหาร

(4) พื้นที่อุตสาหกรรมและการค้าเวียงจันทน์ (Vientiane Industrial and Trade Area) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ตั้งขึ้นในปี 2554 ลงทุน 43 ล้านเหรียญสหรัฐฯ พื้นที่ 110 เฮกตา (ประมาณ 687 ไร่ 2 งาน)นครหลวงเวียงจันทน์ รัฐบาลถือหุ้นร่วมกับนักธุรกิจไต้หวัน กลุ่มธุรกิจที่ส่งเสริมการลงทุนแบ่งเป็น **กลุ่มอุตสาหกรรม** ได้แก่ ผลิตเสื้อผ้า สิ่งทอ รองเท้า จักรยาน ชิ้นส่วนเครื่องจักร **กลุ่มพาณิชยกรรม** ได้แก่ ศูนย์การค้า อาคารพาณิชย์ ห้างค้าปลีก และ**กลุ่มบริการ** ได้แก่ โรงเรียน โรงพยาบาล ศูนย์ฝึกอบรม

(5) พื้นที่พัฒนาไชยเชษฐา (Saysetha Development Zone) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ตั้งขึ้นในปี 2553 ลงทุน 128 ล้านเหรียญสหรัฐฯ พื้นที่ 1,000 เฮกตา (ประมาณ 6,250 ไร่) นครหลวงเวียงจันทน์ รัฐบาลถือหุ้นร่วมกับนักธุรกิจจีนและ สปป.ลาว กลุ่มธุรกิจที่ส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ อุตสาหกรรมเกษตร แปรรูปไม้ เครื่องจักร อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมพลังงานทางเลือก บริการท่องเที่ยว

(6) เขตเศรษฐกิจจำเพาะภูเกือ (Phoukhyo Specific Economic Zone) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดนครพนม จัดตั้งในปี 2553 ลงทุน 708 ล้านเหรียญสหรัฐฯ พื้นที่ 4,850 เฮกตา (ประมาณ 30,312 ไร่ 2 งาน) แขวงคำม่วน เอกชนลาวถือหุ้นทั้งหมด กลุ่มธุรกิจที่ส่งเสริมแบ่งเป็น **กลุ่มอุตสาหกรรม** ได้แก่ การผลิตและประกอบชิ้นส่วนยานยนต์และเครื่องจักร กลุ่ม**พาณิชยกรรม** ได้แก่ **กลุ่มบริการ** ได้แก่ โรงเรียน ศูนย์วัฒนธรรม พิพิธภัณฑ์พื้นบ้าน โรงแรม ศูนย์บันเทิงครบวงจร สวนน้ำ ศูนย์กีฬานานาชาติ สนามแข่งม้าและสุนัข การแสดงโชว์ของช้าง บ้านพักคนชรา **กลุ่มโลจิสติกส์** ได้แก่ การขนส่งทางอากาศ ทางถนน และทางน้ำ ธุรกิจโลจิสติกส์ที่เข้าไปลงทุนใน SEZ จะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 3-6 ปี และเสียภาษีร้อยละ 3-4 หลังจากนั้น

(7) เขตเศรษฐกิจจำเพาะทะเลสาบธาตุหลวง (Thatluang Lake Specific Economic Zone) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ตั้งขึ้นในปี 2554 ลงทุน 1.6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ พื้นที่ 365 เฮกตา (ประมาณ 2,281 ไร่ 1 งาน) นครหลวงเวียงจันทน์ นักธุรกิจจีนถือหุ้นทั้งหมด กลุ่มธุรกิจที่ส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ การจัดตั้งสถานทูตต่างประเทศ สถาบันการเงิน ศูนย์วัฒนธรรมและการแสดง ถนนคนเดิน โรงแรม ศูนย์การค้า บ้านพักแบบยุโรป บ้านพักสมัยใหม่ บ้านพักสไตล์ลาวดั้งเดิม สนามกอล์ฟ

(8) เขตเศรษฐกิจจำเพาะลองทาน – เวียงจันทน์ (Longthanh – Vientiane Specific Economic Zone) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ตั้งขึ้นในปี 2555 ลงทุน 1 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ พื้นที่ 557.75 เฮกตา (ประมาณ 3,486 ไร่) นครหลวงเวียงจันทน์ นักลงทุนเวียดนามถือหุ้นทั้งหมด กลุ่มธุรกิจที่ส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ สนามกอล์ฟ โรงแรมระดับบน ศูนย์ประชุม ศูนย์กีฬา ซุปเปอร์มาร์เก็ต ศูนย์พยาบาล โรงเรียนอนุบาล โรงเรียนนานาชาติ อาคารจอดรถ คอนโดมีเนียมหรู

(9) เขตเศรษฐกิจจำเพาะดงโพสี (Dongphosy Specific Economic Zone) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ตั้งขึ้นในปี 2555 ลงทุน 50 ล้านเหรียญสหรัฐฯ พื้นที่ 53.94 เฮกตา (ประมาณ 338 ไร่) นครหลวงเวียงจันทน์ นักลงทุนมาเลเซียถือหุ้นทั้งหมด กลุ่มธุรกิจที่ส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ ร้านอาหาร ศูนย์การค้า รีสอร์ท สถาบันการเงิน โรงพยาบาล มหาวิทยาลัย ศูนย์ฝึกอบรม ตลาดค้าส่ง คลังสินค้าทัณฑ์บน และจุดตรวจศุลกากร ทั้งนี้ในพื้นที่ใกล้เคียงกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะดงโพสี กลุ่มนักธุรกิจลาวร่วมทุนกับจีนได้จัดตั้งศูนย์กลางการให้บริการโลจิสติกส์ ได้แก่ เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค (Vientiane Logistics Park – VLP) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าด้วยรถไฟที่ได้มีการพัฒนาขึ้น

(10) เขตเศรษฐกิจจำเพาะท่าแขก (Thakhek Specific Economic Zone) ตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามอำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ตั้งขึ้นในปี 2555 ลงทุน 80 ล้านเหรียญสหรัฐฯ พื้นที่ 1,035 เฮกตา (ประมาณ 6,468 ไร่ 3 งาน) แขวงคำม่วน รัฐบาลลงทุนทั้งหมด กลุ่มธุรกิจที่ส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ ห้างสรรพสินค้า ร้านอาหาร ธนาคาร ศูนย์บริการข้อมูล ศูนย์กีฬา โรงเรียนอนุบาล โรงเรียนประถม มหาวิทยาลัย สวนสาธารณะในตัวเมือง โรงพยาบาล โรงแรมระดับบน ไนท์คลับ ศูนย์บันเทิง การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถประจำทางและรถแท็กซี่ คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า ศูนย์กระจายอุปกรณ์ทางการแพทย์

ในขณะเดียวกัน สปป.ลาว ได้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการกระจายสินค้า ได้แก่ **ศูนย์กระจายสินค้า สถานีขนส่งสินค้า สถานีขนถ่ายสินค้า ลานวางกองตู้สินค้า (Container Yard หรือ Dry Port)** จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้ามักตั้งอยู่ในจังหวัดหรือแขวงที่เป็นจุดผ่านแดนสำคัญ ได้แก่ (1) ด่านเวียงจันทน์ที่ตั้งอยู่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 ณ นครหลวงเวียงจันทน์ เชื่อมกับด่านหนองคาย (2) ด่านสะหวันนะเขต เชื่อมกับด่านมุกดาหาร (3) ด่านท่าแขก (แขวงคำม่วน) เชื่อมกับด่านนครพนม และ (4) ด่านบ่อแก้ว เชื่อมกับด่านเชียงของ โดยในพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนของ สปป.ลาว มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ที่สำคัญ ดังนี้

- **พื้นที่ด่านพรมแดนท่านาแล้ง นครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว** ได้จัดให้มีศูนย์ขนถ่ายสินค้าที่สำคัญ **2 แห่ง (1) ท่าเรือบกท่านาแล้ง (Thanaleng Dry Port)** เป็นส่วนหนึ่งของเขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park – VLP) ที่ได้รับการขึ้นทะเบียนเป็นท่าเรือบกตามความตกลงระหว่างรัฐบาลว่าด้วยท่าเรือบกของสหประชาชาติ ตั้งอยู่บ้านดงโพสี อยู่ห่างจากปลายสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ประมาณ 1 กิโลเมตร ทำหน้าที่เป็นศูนย์เปลี่ยนการขนส่งทางถนนกับรางที่สำคัญที่สุดของประเทศและใช้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ขนส่งด้วยรถไฟที่เชื่อมโยงระหว่างจีนกับ สปป.ลาว ในพื้นที่จัดให้บริการขนถ่ายสินค้าทางรางและทางถนน ลานวางกองตู้คอนเทนเนอร์ 20 เฮกตาร์ บริการปลั๊กเสียบสำหรับตู้คอนเทนเนอร์เก็บสินค้าแช่เย็นแช่แข็ง คลังสินค้าทั่วไป ห้องเย็น คลังสินค้าทัณฑ์บนพื้นที่ 30,000 ตารางเมตร ซึ่งสามารถรับฝากสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้ไม่เกิน 180 วัน เขตปลอดอากรศุลกากรซึ่งสามารถรับฝากสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้ไม่เกิน 1 ปี และศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อการตรวจปล่อยสินค้าและดำเนินพิธีการศุลกากร (Single Stop Service) นอกจากนี้ ในพื้นที่ VLP นอกเหนือจากมีท่าเรือบกท่านาแล้งแล้วยังได้จัดสรรให้มีพื้นที่สำหรับดำเนินกิจกรรมอื่น ได้แก่ คลังเก็บผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมที่นำเข้าจากไทยเพื่อเข้ามาจำหน่ายในลาว ศูนย์โลจิสติกส์เพื่อการรวบรวมและกระจายสินค้า เขตปลอดอากรและอุทยานเทคโนโลยี พื้นที่ให้เช่าสำหรับจัดตั้งสำนักงาน และเขตประกอบการส่งออก (Export Processing zone) **(2) คลังสินค้าท่านาแล้ง**

(Thanaleng Warehouse) ดำเนินงานโดยรัฐวิสาหกิจลานสินค้าผ่านแดน (Thanaleng Warehouse State Enterprise หรือรัฐวิสาหกิจส่งสินค้าผ่านแดนท่านาแล้ง) สังกัดกระทรวงการคลัง สปป.ลาว ตั้งอยู่บนพื้นที่ 6 เฮกตาร์ ใกล้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว เป็นศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อการตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออกสินค้าทางถนน และจัดให้มีบริการขนถ่ายสินค้า รับฝากสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน และบริการบรรจุสินค้า



นายกรัฐมนตรีลาวทำพิธีเปิดการดำเนินธุรกิจท่าเรือบกท่านาแล้งอย่างเป็นทางการ เมื่อเดือนธันวาคม 2564



บริการขนถ่ายสินค้าทางราง ณ ท่าเรือบกท่านาแล้ง



รัฐวิสาหกิจลานสินค้าผ่านแดนที่ตั้งอยู่บริเวณท่านาแล้ง
ให้บริการตรวจปล่อยสินค้านำเข้าและส่งออกทางถนนและขนถ่ายสินค้า

- **พื้นที่ด่านพรมแดนสะหวันนะเขต แขวงสะหวันนะเขต** ได้จัดให้มีศูนย์ขนถ่ายสินค้าที่สำคัญ 1 แห่งที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและลานวางกองตู้คอนเทนเนอร์อยู่บริเวณปลายสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2** แขวงสะหวันนะเขต ซึ่งดำเนินการโดยรัฐวิสาหกิจลานสินค้าผ่านแดน กระทรวงการคลังของลาว ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนและเป็นการเปลี่ยนหัวลากและหางพ่วงระหว่างรถบรรทุกไทยกับรถบรรทุกลาวและรถบรรทุกเวียดนาม และปฏิบัติพิธีการศุลกากร นอกจากนี้ ยังมีเอกชนหลายรายที่ประกอบธุรกิจลานขนถ่ายสินค้าอยู่ในฝั่งแขวงสะหวันนะเขตทั้งที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันนะเขต ได้แก่ Savan Logistics และนอกเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น Lao Freight Forwarder



ภายในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดมุกดาหาร
ได้จัดให้มีท่าเรือบกสะหวันนะเขต เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายรถบรรทุกระหว่างรถบรรทุกไทยกับรถบรรทุกลาวและเวียดนาม เพื่ออำนวยความสะดวกแก่สินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับเวียดนาม
ดำเนินการโดยกิจการ Savan Logistics



กิจการ Lao Freight Forwarder
ให้บริการขนถ่ายสินค้าผ่านแดนไทย-ลาว-เวียดนาม ในเมืองสะหวันนะเขต

- **พื้นที่ด่านพรมแดนท่าแขก แขวงคำม่วน** ได้จัดให้มีศูนย์ขนถ่ายสินค้าที่สำคัญ 1 แห่ง ที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและลานวางกองตู้คอนเทนเนอร์ อยู่บริเวณปลายสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3** แขวงคำม่วน ซึ่งดำเนินการโดยรัฐวิสาหกิจลานสินค้าผ่านแดน กระทรวงการคลังของลาว ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนและเป็นการเปลี่ยนหัวลากและหางพ่วงระหว่างรถบรรทุกไทยกับรถบรรทุกลาวและรถบรรทุกเวียดนาม นอกจากนี้ ยังมีเอกชนหลายรายที่ประกอบธุรกิจลานขนถ่ายสินค้าอยู่ในฝั่งแขวงคำม่วนทั้งที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจเฉพาะท่าแขก ได้แก่ CLV Transport Services ซึ่งเป็นกิจการในเครือของกลุ่มโจ้บุญมี (JO Bounmy Group) และนอกเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น STG Logistics Center
- **พื้นที่ด่านพรมแดนห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว** ได้จัดให้มีศูนย์ขนถ่ายสินค้าที่สำคัญ 1 แห่งที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ได้แก่ **ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและลานวางกองตู้คอนเทนเนอร์ อยู่บริเวณปลายสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4** แขวงบ่อแก้ว ซึ่งอยู่ปลายสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ดำเนินการโดยรัฐวิสาหกิจลานสินค้าผ่านแดน กระทรวงการคลังของลาว ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนและเป็นการเปลี่ยนหัวลากและหางพ่วงระหว่างรถบรรทุกไทยกับรถบรรทุกลาวและรถบรรทุกเวียดนาม และปฏิบัติพิธีการตรวจปล่อยสินค้า โดยปัจจุบัน พบว่า ทางการของ สปป.ลาว ให้ขอให้รถบรรทุกไทยทำการขนถ่ายสินค้า ณ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าของลาว และใช้รถบรรทุกของลาวขนส่งต่อเนื่องไปยังเมืองบ่อเต็น ซึ่งเป็นเมืองชายแดนลาวกับจีน เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงรถบรรทุกจีนและขนส่งผ่านแดนต่อไปประเทศจีนต่อไป

ค. ประเทศเมียนมา

เขตและรัฐของประเทศเมียนมาที่มีจุดผ่านแดนถาวรที่ติดกับไทย ได้แก่ (1) รัฐฉาน (ท่าขี้เหล็ก) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดเชียงราย (อำเภอแม่สาย) (2) รัฐกะเหรี่ยง (เมียวดี) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดตาก (อำเภอแม่สอด) (3) จังหวัดทวาย เขตตะนาวศรี (บ้านทิกิ) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดกาญจนบุรี (อำเภอเมือง) (4) จังหวัดเกาะสอง เขตตะนาวศรี (เกาะสอง) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดระนอง (5) จังหวัดมะริด เขตตะนาวศรี (บ้านมูด่อง) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (อำเภอเมือง) โดยพื้นที่ชายแดนของเมียนมาที่มีกิจกรรมการค้าชายแดนมาก ได้แก่ ด่านพรมแดนเมียวดี ด่านพรมแดนท่าขี้เหล็ก ซึ่งใช้การขนส่งข้ามแดนผ่านสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา และด่านพรมแดนเกาะสอง ที่ใช้การขนส่งทางน้ำข้ามระหว่างประเทศ

เศรษฐกิจการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศของเมียนมาส่วนใหญ่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ จีน ไทย และอินเดีย โดยใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก อย่างไรก็ตาม เมียนมามีระบบโครงข่ายถนนและสภาพถนนที่ด้อยพัฒนามากที่สุดเมื่อเทียบกับสมาชิกอาเซียนอื่น โดยมีโครงข่ายถนนรวมกันประมาณ 148,690 กิโลเมตร และประมาณ 2/3 ของถนนทั้งหมดเป็นถนนลูกรัง อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันรัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายถนน โดยเฉพาะทางหลวง AH 1 ซึ่งเชื่อมต่อประเทศไทย เมียนมา และอินเดีย ซึ่งจะเป็นถนนที่มีสภาพดีที่สุด และรัฐบาลเมียนมามีนโยบายพัฒนาให้เป็นถนน 4 ช่องจราจร ทั้งนี้ เส้นทางถนนสายหลักในเมียนมา ได้แก่

ถนนหมายเลข 1 ความยาว 1,577 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองเมียวดี (ชายแดนไทย) – ท่าตอน – เนย์ปิดอว์ – มัณฑะเลย์ – เกวล์ – ตามู (ชายแดนอินเดีย) เป็นถนนตามแนว**เส้นทาง AH-1**

ถนนหมายเลข 2 ความยาว 804 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองท่าขี้เหล็ก – เชียงตุง – ตองยี – มัณฑะเลย์ – เกวล์ – ตาบู (ชายแดนอินเดีย) ซึ่งเป็นถนนตามแนว**เส้นทาง AH-2**

ถนนหมายเลข 3 ความยาว 90 กิโลเมตร เชื่อมโยงจากถนน AH-2 ที่เมืองเชียงตุง – มองลา (ชายแดนจีน) ซึ่งเป็นถนนตามแนว**เส้นทาง AH-3**

ถนนหมายเลข 4 ความยาว 460 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองมัณฑะเลย์ – ลาเซา – มูเซ (ชายแดนจีน) ซึ่งเป็นถนนตามแนว**เส้นทาง AH-14**

ถนนหมายเลข 5 ความยาว 250 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองท่าตอน – เมาะลำไย – ทวาย – มะริด – เกาะสอง ซึ่งเป็นถนนตามแนว**เส้นทาง AH-12**

ถนนหมายเลข 6 ความยาว 196 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่นครย่างกุ้ง – พะสิม (ทางหลวงสายตะวันตก)

ถนนหมายเลข 7 ความยาว 279 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่นครย่างกุ้ง – ทวารวดี - เมืองแปร (เส้นทาง 2)

ถนนหมายเลข 8 ความยาว 134 กิโลเมตร เชื่อมโยงตั้งแต่เมืองทวาย – บ้านทิกิ (ชายแดนไทย) ซึ่งเป็นถนนตามแนว**เส้นทาง AH-123**

นับตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นมา รัฐบาลเมียนมาได้ออกกฎหมายสำหรับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) โดยจากข้อมูลของกระทรวงการลงทุนและความสัมพันธ์เศรษฐกิจต่างประเทศระบุว่าในปี 2565 มีเขตเศรษฐกิจพิเศษที่จัดตั้งในเมียนมารวม 3 แห่งที่ดูแลโดยรัฐบาลกลางของเมียนมา ได้แก่ (1) เขตเศรษฐกิจพิเศษจอกผิว รัฐยะไข่ (2)เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย เขตตะนาวศรี และ (3) เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา เขตย่างกุ้ง โดยผู้ลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ อาทิ การยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 5 ถึง 7 ปี และจะได้รับการลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลลงเหลือร้อยละ 50 ภายหลังจากที่พ้นเงื่อนเวลาการยกเว้นภาษีนิติบุคคลแล้วเป็นเวลาอีก 2 ปี ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับวัตถุดิบและเครื่องจักรเป็นเวลา 5 ปี และได้รับการลดหย่อนอากรขาเข้าลงร้อยละ 50 ภายหลังจากที่พ้นเงื่อนเวลาการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลแล้ว และยกเว้นการเสียภาษีการค้าและภาษีมูลค่าเพิ่มภายในกรอบระยะเวลาที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน

นอกจากกฎหมายการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแล้ว เมียนมายังอนุญาตให้แต่ละเขต/รัฐสามารถส่งเสริมให้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจ (Economic Zone) และเขตอุตสาหกรรม (Industrial Zone) ภายในเขตรับผิดชอบของตนเองได้ โดยในเขต/รัฐที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทยมีการส่งเสริมการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรม ดังนี้

- **รัฐกะเหรี่ยง** มีการอนุญาตจัดตั้ง **(1) เมืองใหม่ชเวโก๊กโก่ (Shwe Koke Ko)** ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเมยตรงข้ามกับอำเภอแม่สอด เป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่บนพื้นที่ 180,000 เอเคอร์ ที่เป็นการร่วมมือกันระหว่างกลุ่ม Chit Lin Myaing ของกองกำลังทหารกะเหรี่ยง และ Yathai International Holdings Group ซึ่งเป็นกลุ่มทุนของจีน โดยกองกำลังทหารกะเหรี่ยงจะได้รับส่วนแบ่งกำไรร้อยละ 30 จากการที่จีนเข้ามาพัฒนาโครงการเมืองใหม่ดังกล่าว โดยปัจจุบันเมืองชเวโก๊กโก่มีการพัฒนาธุรกิจต่าง ๆ ในพื้นที่ อาทิ ธุรกิจบันเทิง คาสิโน โรงแรม ค้าส่งค้าปลีก ศูนย์การค้า คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า เขตพัฒนาอุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ อย่างไรก็ตาม โครงการลงทุนเมืองใหม่มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วแม้ไม่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาลเมียนมาเนื่องจากเป็นการลงทุนและใช้แรงงานคนจีนเข้ามาก่อสร้างและพัฒนาโครงการเป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้การขนส่งสิ่งของและสินค้าที่เข้ามาใช้ในการก่อสร้างเมืองใหม่ชเวโก๊กโก่ส่วนใหญ่ใช้การขนส่งผ่านด่านพรมแดนแม่สอดของไทย **(2) เขตอุตสาหกรรมเมียวดี (Myawaddy Economic Zone)** ตั้งอยู่ฝั่งเมืองเมียวดี มีพื้นที่โครงการ 201 เอเคอร์ ห่างจากพรมแดนไทยประมาณ 10 กิโลเมตร โดยผู้บริหารรัฐกะเหรี่ยงมีแนวคิดในการดึงดูดการลงทุนของต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น เช่น สิ่งทอและเสื้อผ้า รองเท้า อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่เพื่อดึงดูดการลงทุนยังไม่ประสบความสำเร็จมากนัก และ**เขตอุตสาหกรรมพะอัน (Hpa An Industrial Zone)** ตั้งอยู่ฝั่งในเมืองพะอัน ซึ่งเป็นเมืองเอกของรัฐกะเหรี่ยง มีพื้นที่โครงการ 969 เอเคอร์ โดยผู้บริหารรัฐกะเหรี่ยงมีแนวคิดในการดึงดูดการลงทุนของต่างชาติให้เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่เพื่อดึงดูดการลงทุนยังไม่ประสบความสำเร็จมากนัก



เมืองใหม่ชเวโก๊กโก่ รัฐกะเหรี่ยง

- **เขตตะนาวศรี** มีโครงการพัฒนา **(1) เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone)** ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ได้รับการส่งเสริมจากรัฐบาลกลางของเมียนมา และต้องการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ของไทย โดยเมียนมาต้องการให้เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายเป็นประตูการค้าของเมียนมาและประเทศไทยสู่เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา ทั้งนี้เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ส่งเสริมให้เข้ามาลงทุนในพื้นที่ อาทิ ชิ้นส่วนยานยนต์ แปรรูปสินค้าเกษตร ผลิตภัณฑ์ประมง ผลิตอาหาร สิ่งทอ เสื้อผ้า รองเท้า น้ำมันพืช ยาและเวชภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ยาง ผลิตภัณฑ์ไม้ เหล็กกล้า เคมีภัณฑ์ กลั่นน้ำมัน พลาสติก และซิเมนต์ โดยในแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย ผู้บริหารโครงการจะจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึก โรงไฟฟ้า

ถนน พื้นที่ที่จัดให้เป็นที่อยู่อาศัย โดยใช้จุดแข็งของเมียนมาที่มีทรัพยากรแรงงานจำนวนมาก ทำเลที่ตั้งเหมาะสม การให้สิทธิประโยชน์การส่งเสริมการลงทุน และตลาดภายในประเทศมีการเติบโตสูง อย่างไรก็ตาม การขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายยังคงมีความล่าช้าและขาดความต่อเนื่องในการพัฒนา และ **(2) เขตอุตสาหกรรมมะริด (Myeik Industrial Zone)** เป็นโครงการที่ขับเคลื่อนโดยภาคเอกชน พื้นที่โครงการ 1,000 เอเคอร์ โดยจะมีแผนพัฒนาท่าเรือและคลังสินค้าเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น การประมง การแปรรูปผลิตภัณฑ์ประมง ตลาดการประมูลสินค้าประมงระหว่างประเทศ ผลิตภัณฑ์ไม้ เป็นต้น อย่างไรก็ตาม การขับเคลื่อนโครงการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมมะริดยังมีความล่าช้าเนื่องจากการสนับสนุนที่มากเพียงพอจากรัฐบาล



ตลาดกลางการประมูลสินค้าประมงระหว่างประเทศที่คาดว่าอยู่ในแผนพัฒนาเขตอุตสาหกรรมมะริด

- **รัฐฉาน** ในเมืองท่าขี้เหล็ก ยังไม่มีการส่งเสริมการจัดตั้งเป็นเขตอุตสาหกรรม โดยธุรกิจส่วนใหญ่ในเมืองท่าขี่เหล็กส่วนใหญ่เป็นธุรกิจบริการ เช่น ที่พัก โรงแรม สถานบันเทิง ค้าส่งและค้าปลีก ธุรกิจท่องเที่ยว เป็นต้น

ง. ประเทศมาเลเซีย

รัฐของประเทศมาเลเซียที่มีจุดผ่านแดนถาวรที่ติดกับไทย ได้แก่ (1) รัฐเคดาห์ มี 2 จุดผ่านแดน ได้แก่ จุดผ่านแดนบูกิตกายูฮิตัมอยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดสงขลา (อำเภอสะเดา) และจุดผ่านแดนทุเรียนบุหรังอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดสงขลา (อำเภอนาทวี) (2) รัฐเปอร์ลิส มี 2 จุดผ่านแดน ได้แก่ จุดผ่านแดนปาดังเบซาร์อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดสงขลา (อำเภอสะเดา) และจุดผ่านแดนวังเกลียนอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดสตูล (อำเภอควนโดน) (3) รัฐเปรัก (บูกิตบาเรพพิท) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดยะลา (อำเภอเบตง) (4) รัฐกลันตัน มี 3 จุดผ่านแดน ได้แก่ จุดผ่านแดนรันตูปันจังอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดนราธิวาส (อำเภอสุไหงโกลก) จุดผ่านแดนบูกิตบันกาอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดนราธิวาส (อำเภอแว้ง) และจุดผ่านแดนเปงกาลันกูโบว์อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดนราธิวาส (อำเภอตากใบ) ซึ่งต้องใช้การเดินทางข้ามทางน้ำด้วยแพขนานยนต์ โดยพื้นที่ชายแดนของเมียนมาที่มีกิจกรรมการค้าชายแดนมากเป็นด่านพรมแดนในอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ได้แก่ ด่านพรมแดนสะเดา และด่านพรมแดนปาดังเบซาร์

ถนนสายสำคัญของประเทศมาเลเซียที่ใช้ในการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศประกอบด้วย

ถนนหมายเลข 1 ซึ่งใช้เป็นเส้นทางหลวงเอเชีย AH2 เริ่มจากชายแดนมาเลเซีย (บูกิตกายูฮิตัม) รัฐเคดาห์ ที่ติดกับด่านสะเดา ผ่านเมืองอะลอร์สตาร์ รัฐเคดาห์ ผ่านเมืองบัตเตอร์เวิร์ธ รัฐปีนัง เมืองอิโป รัฐเปรัก กรุงกัวลาลัมเปอร์ รัฐมะละกา รัฐยะโฮร์ ผ่านด่านพรมแดนสุลต่านอิสกันดาร์ ประเทศมาเลเซีย เข้าสู่ประเทศสิงคโปร์ที่ด่านวู้ดแลนด์

ถนนหมายเลข 7 ซึ่งเริ่มจากชายแดนมาเลเซีย (ปาดังเบซาร์) รัฐเปอร์ลิส ที่ติดกับด่านปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา ผ่านเมืองอะลอร์สตาร์ รัฐเคดาห์ และมาบรรจบกับถนนหมายเลข 1 ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ

รัฐของมาเลเซียที่มีความสัมพันธ์ด้านการค้าชายแดนกับไทยมากที่สุด ได้แก่ รัฐเคดาห์ และรัฐเปอร์ลิส ซึ่งทั้งสองรัฐมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่ที่สำคัญดังนี้

- **รัฐเคดาห์** มีการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนน ทางหลวง ทางด่วน การขนส่งทางทะเลและทางอากาศเพื่อรองรับการเดินทางและการค้าได้อย่างสมบูรณ์ โดยนับเป็นรัฐของประเทศมาเลเซียที่มีบทบาทมากที่สุดในการขับเคลื่อนความร่วมมือในอนุภูมิภาค IMT-GT เศรษฐกิจของรัฐเคดาห์ขึ้นอยู่กับการผลิตสินค้า ได้แก่ อิเล็กทรอนิกส์และอุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องจักรกลและอุปกรณ์ ชิ้นส่วนอากาศยาน อุปกรณ์ยานยนต์ อุปกรณ์การแพทย์ ผลิตภัณฑ์ยาง และสินค้าอุปโภคบริโภค นอกจากนี้ยังมีบริการด้านการท่องเที่ยว การศึกษา และบริการโลจิสติกส์ นอกจากนี้ รัฐเคดาห์มีโครงการพัฒนาที่มีความโดดเด่น ได้แก่ **(1) เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนบูกิตกายูฮิตัม** ครอบคลุมพื้นที่ 11,000 เอเคอร์ อยู่ใกล้พรมแดนรัฐเคดาห์และอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา โดยอยู่ห่างจากด่านพรมแดนสะเดาประมาณ 5 กิโลเมตร ในพื้นที่ประกอบด้วยอุทยานวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีเคดาห์ (Kedah Science and Technology Park – KSTP) และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนโกตาเปอร์ดาทา (Kota Perdana Special Border Economic Zone) ที่ส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจบริการ อาทิ โลจิสติกส์ ท่าเรือบก ลานวางกองสินค้า ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า เขตปลอดอากรศุลกากร และพื้นที่สำหรับสำนักงาน **(2) การพัฒนาเมืองยางเคดาห์ (Kedah Rubber City - RDC)** บนพื้นที่ 1,244 เอเคอร์ ตั้งอยู่ห่างจากด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา ประมาณ 48 กิโลเมตร ในพื้นที่โครงการมีอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยางครบวงจรตั้งแต่การผลิตน้ำยางข้นขั้นสูง ผลิตภัณฑ์ยางที่ใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์ ผลิตภัณฑ์ยางที่ใช้ในงานวิศวกรรม เทคโนโลวัสดุยาง เทคโนโลยีชีวภาพ และบริการที่เกี่ยวเนื่อง และ **(3) การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติคูลิม (Kulim International Airport)** บนพื้นที่ 9,800 เอเคอร์ เพื่อให้บริการรองรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศและบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยเฉพาะเพื่อรองรับการส่งออกและนำเข้าสินค้ามูลค่าสูงและต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง อาทิ อุปกรณ์และชิ้นส่วนอากาศยาน อิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์ยานยนต์ เวชภัณฑ์และอุปกรณ์การแพทย์ และรองรับการจัดส่งสินค้า e Commerce ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายที่รัฐเคดาห์ส่งเสริมการลงทุน



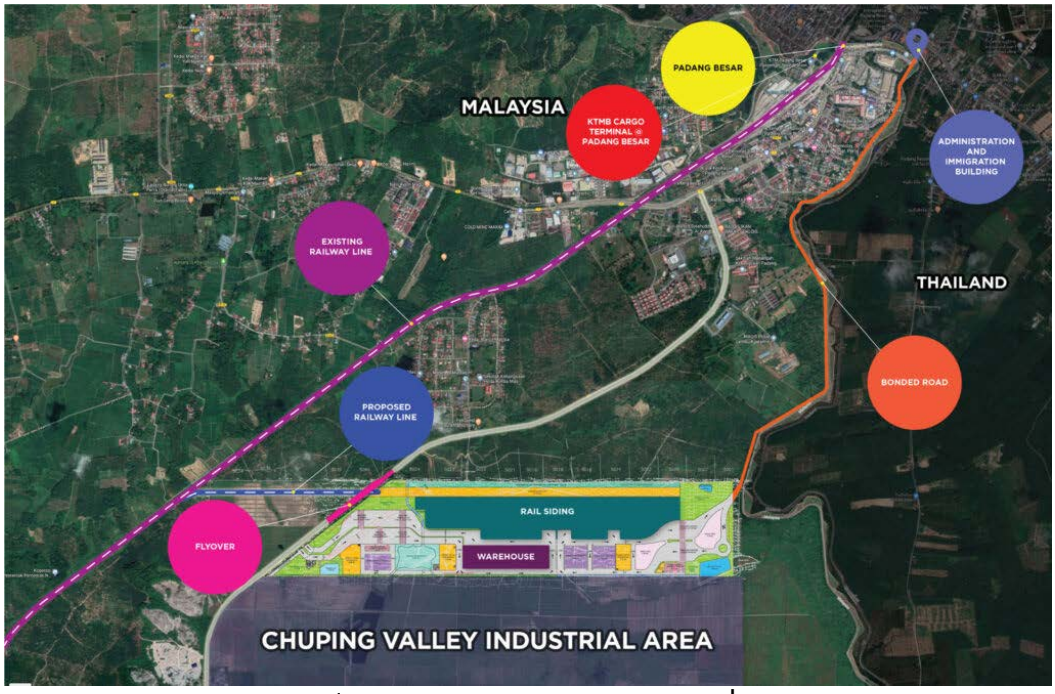
เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนบูกิตกายูฮิตัม รัฐเคดาห์ ที่อยู่ใกล้พรมแดนไทย ที่เป็นที่ตั้งของธุรกิจบริการรวบรวมและกระจายสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าจำนวนมาก



การพัฒนาเมืองยางเคดาห์ ที่มีอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องกับยางครบวงจร

- **รัฐเปอร์ลิส** เป็นศูนย์กลางของการขนส่งทางรางระหว่างประเทศของมาเลเซีย และได้กำหนดแผนการพัฒนาท่าเรือบกเปอร์ลิส (Perlis Inland Port – PIP) บนพื้นที่ 375 เอเคอร์ เพื่อยกระดับการอำนวยความสะดวกการค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างมาเลเซียกับไทย โดยเฉพาะจะเป็นประตูการค้าใหม่รองรับการขนส่งตู้สินค้าผ่านด่านปาดังเบซาร์ของมาเลเซีย (รัฐเปอร์ลิส) และด่านปาดังเบซาร์ของไทย (อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา) ที่มีขีดความสามารถรองรับได้ปีละ 2 ล้านตู้ TEU โดยรัฐบาลมาเลเซียจะดำเนินการขับเคลื่อนการพัฒนาผ่านการร่วมทุนระหว่างภาครัฐกับเอกชน (PPP) โดยภาครัฐช่วยลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่อยู่ภายนอกพื้นที่ เช่น การจัดถนนและระบบรางเข้าสู่พื้นที่ และการส่งเสริมการลงทุนใน

อุตสาหกรรมในพื้นที่ ขณะที่ภาคเอกชนดำเนินการด้านการตลาดและการปฏิบัติงานในการขนถ่ายสินค้าทางรางและทางบก ซึ่งหากมีการพัฒนา PIP อย่างเต็มรูปแบบจะส่งผลให้เป็นการเพิ่มทางเลือกการขนส่งสินค้าทางบกข้ามแดนระหว่างประเทศ และอาจส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนช่องทางการขนส่งจากเดิมที่ส่งผ่านด่านบูกิตกายูฮิตัมมาใช้การขนส่งผ่านด่านปาดังเบซาร์มากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าหนักซึ่งเป็นกลุ่มที่ต้องการใช้การขนส่งทางรางในการจัดส่ง อาทิ ยางแท่ง ยางแผ่น ไม้ยางพารา



ท่าเรือบกเปอร์ลิสเป็นโครงการร่วมทุนรัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาท่าเรือบก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมชูปิงวัลเล่ย์ รัฐเปอร์ลิส

จ. ประเทศเวียดนาม

แม้ว่าประเทศเวียดนามไม่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย แต่ประเทศไทยต้องมีการขนส่งสินค้าผ่านแดนเวียดนามเพื่อส่งออกไปประเทศที่สาม เช่น การส่งออกผลไม้ทางถนนไปประเทศจีนโดยผ่านดินแดนของ สปป.ลาว และเวียดนาม เป็นต้น เส้นทางหลักที่เวียดนามใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศส่วนใหญ่ใช้การขนส่งทางทะเลผ่านท่าเรือที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือไฮฟอง ท่าเรือดานัง ท่าเรือไคแมบ ท่าเรือวุงเตา ท่าเรือไซ่ง่อน โดยมีเรือ Feeder ให้บริการเชื่อมโยงระหว่างเวียดนามไปยังประเทศอาเซียน จีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้

ในส่วนของการขนส่งทางถนน นั้น ปัจจุบันเวียดนามพัฒนาระบบทางหลวงภายในประเทศให้เชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเส้นทางหลักที่ใช้ขนส่งระหว่างประเทศยังคงเป็นเส้นทางตามแนวทางหลวงเอเชีย (AH) โดยเวียดนามมีการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงกับ สปป.ลาว กัมพูชา และจีนตอนใต้ภายใต้ความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS)

สำหรับการขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รถบรรทุกของเวียดนามเข้าไปรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้เฉพาะตามแนวเส้นทางอนุมัติเท่านั้น โดยในกรณีของการทำความตกลงการขนส่งระหว่างเวียดนามกับประเทศเพื่อนบ้าน พบว่า

- **กรณีการทำความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างเวียดนามกับ สปป.ลาว**

โดย สปป.ลาว อนุญาตให้รถบรรทุกเวียดนามขนส่งสินค้าจากเวียดนามไปยังเมืองต่าง ๆ ของ สปป.ลาว ได้ ขณะเดียวกัน เวียดนามก็อนุญาตให้รถบรรทุกลาวขนส่งสินค้าจาก สปป.ลาว ไปยังเมืองต่าง ๆ ของเวียดนาม ได้เช่นเดียวกัน

- **กรณีการทำความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างเวียดนามกับกัมพูชา**

ด่านพรมแดนสำคัญที่สุดที่เชื่อมการค้าระหว่างกรุงพนมเปญ กับนครโฮจิมินห์ ซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญที่สุดของกัมพูชาและเวียดนาม โดยมีระยะห่างของทั้ง 2 เมืองใหญ่เพียง 170 กิโลเมตร ระยะเวลาเดินทางประมาณ 5-6 ชั่วโมง โดยด่านสำคัญที่มีปริมาณสินค้าผ่านเข้าออกมากที่สุดระหว่างเวียดนามกับกัมพูชา ได้แก่ ด่านมอคไบ (Moc Bai) จังหวัดเตยนิน ประเทศเวียดนาม กับด่านบาเว็ท จังหวัดสวายเรียง ประเทศกัมพูชา โดยการขนส่งระหว่างประเทศเวียดนามกับกัมพูชา พบว่า รถบรรทุกของเวียดนามและกัมพูชาจะนำสินค้ามาขนถ่าย ณ ท่าเรือบก (Dry Port) ที่อยู่ในพื้นที่ระยะห่างจากพรมแดนกัมพูชาไม่เกิน 8 กิโลเมตร และทำพิธีการนำเข้าและส่งออกและเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ขนส่งระหว่างกัมพูชากับเวียดนาม ณ ท่าเรือบกในเมือง Bavet เช่น So Ngoun Dry Port และ Han Seng Land and Property และ Cambodia Manhattan Special Economic Zone ซึ่งท่าเรือบกอยู่ห่างนครโฮจิมินห์ประมาณ 70 กิโลเมตร

- **กรณีการทำความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างเวียดนามกับจีน โดย** MOU Cross Border Transport Agreement ระหว่างเวียดนามกับจีน เมื่อวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ.2008 (พ.ศ.2551) ซึ่งอยู่ภายใต้ GMS CBTA นั้น จีนอนุญาตให้รถบรรทุกเวียดนามที่ได้รับการจัดสรรโควตาการขนส่งสินค้าสามารถขนส่งสินค้าจากเวียดนามเข้าไปถึงประเทศจีนได้ไม่เกินนครหนานหนิง เขตปกครองตนเองกวางสี ในทำนองเดียวกัน เวียดนามอนุญาตให้รถบรรทุกจีนได้รับการจัดสรรโควตาการขนส่งสินค้าสามารถขนส่งสินค้าจากจีนเข้าไปถึงเวียดนามได้ไม่เกินกรุงฮานอย เมืองหลวงของเวียดนาม แม้ว่า MOU ระบุถึงความปรารถนาที่จะส่งเสริมให้มีการเดินทางและขนส่งด้วยรถบรรทุกของอีกชาติหนึ่งไปได้ไกลถึง 150 กิโลเมตรจากพรมแดนของแต่ละประเทศก็ตาม (ตาม MOU เวียดนามอนุญาตให้รถบรรทุกจีนเข้ามาได้ 150 กิโลเมตรจากพรมแดนเวียดนามจนถึงศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า Tien Son ในเวียดนามเหนือ และจีนอนุญาตให้รถบรรทุกเวียดนามเข้ามาได้ 50 กิโลเมตรจากพรมแดน มายังเมืองผิงเสียง) แต่ในทางปฏิบัติรถบรรทุกเวียดนามเข้าไปรับขนส่งสินค้าจากจีนที่ทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าและเปลี่ยนรถบรรทุก ณ เขตเศรษฐกิจชายแดนผิงเสียง ซึ่งอยู่ชายแดนจีน และอยู่ติดกับเมืองดองแดง จังหวัดหลังเซิน โดยรถบรรทุกจีนไม่นิยมข้ามมาฝั่งเวียดนาม เนื่องจากติดพื้นที่บริการโลจิสติกส์ในฝั่งเวียดนามมีขนาดเล็ก เสียเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากร ถูกตรวจสอบสินค้ามาก ถนนหนทางไม่ดี เสียเวลารอคอยคิวการขนถ่ายนาน

เส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศของเวียดนามที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านยังคงเป็นไปตามแผนงานโครงการทางหลวงเอเชีย (AH) โดยเส้นทางการขนส่งทางถนนที่ได้รับอนุมัติให้ประเทศเวียดนามมีการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านในการขนส่งทางถนนในอนาคต ได้แก่

- **เส้นทางหลวงสาย AH1** ซึ่งเชื่อมกับเส้นทางในประเทศเวียดนาม ได้แก่ (1) QL1A Route 1A เชื่อมโยงระหว่างนครโฮจิมินห์ นาตรัง ฮอยอัน ดานัง เว้ ดงฮา และกรุงฮานอย (2) QL22 Route 22 เชื่อมโยงระหว่างเมืองมอคไบ (ชายแดนเวียดนามและกัมพูชา) กับนครโฮจิมินห์ (3) QL279 Route 279 เชื่อมโยงจากเมืองดองแดง จังหวัดหลังเซิน กับกรุงฮานอย และ (4) QL51 Route 51 เชื่อมโยงระหว่างเมืองเบียนเฮาไปยังเมืองวุงเตา ซึ่งเป็นศูนย์กลางการผลิตอุตสาหกรรมที่สำคัญที่สุดของเวียดนามใต้

- **เส้นทางหลวงสาย AH14** ซึ่งเชื่อมกับเส้นทางภายในประเทศเวียดนาม ได้แก่ (1) ทางด่วนที่เชื่อมระหว่างเมืองไฮฟองกับกรุงฮานอย และ (2) ทางด่วนที่เชื่อมระหว่างเมืองนอยไปกับเมืองลาวกาย ชายแดนของเวียดนามเชื่อมกับจีนตอนใต้
- **เส้นทางหลวงสาย AH15** ซึ่งเชื่อมกับเส้นทางภายในประเทศเวียดนาม ได้แก่ เส้นทางสาย QL 8 จากเมืองวินห์ เชื่อมเข้าสู่แขวงคำม่วน (R8) และเข้าสู่ประเทศไทยที่จังหวัดนครพนม (Route 22)
- **เส้นทางหลวงสาย AH16** ซึ่งเชื่อมกับเส้นทางตอนกลางของเวียดนาม QL9 เชื่อมโยงจากด่านลาวบาว ไปยังเมืองดงฮา (QL1A) และเชื่อมกับแขวงสะหวันนะเขต ของ สปป.ลาว (Route 9)

ประเทศเวียดนามมีการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม แต่ไม่มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ เวียดนามนับเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีจำนวนนิคมอุตสาหกรรมมากที่สุด โดยรัฐบาลเวียดนามส่งเสริมการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมจำนวนมากเกือบ 400 แห่งทั่วประเทศ เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้พร้อมรองรับอุตสาหกรรม การลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมฯ อนุญาตให้คนต่างชาติถือหุ้นในกิจการผลิตเพื่อส่งออกได้ร้อยละ 100 โดยจัดตั้งเป็นนิติบุคคลประเภทห้างหุ้นส่วนบริษัทจำกัด บริษัทร่วมทุน และบริษัทถือหุ้น

การลงทุนธุรกิจบางประเภทในนิคมอุตสาหกรรมฯ ต้องได้รับอนุญาตจากนายกรัฐมนตรี (บัญชีที่ 1 เป็นธุรกิจควบคุม) ได้แก่ การก่อสร้างและดำเนินธุรกิจท่าอากาศยาน การขนส่งทางอากาศ ท่าเรือ การสำรวจและขุดเจาะน้ำมันและทรัพยากรธรรมชาติ การกระจายเสียงและโทรทัศน์ คาสิโน การผลิตยาสูบหรือบุหรี่ และการจัดตั้งมหาวิทยาลัย การลงทุนในธุรกิจดังต่อไปนี้ในนิคมอุตสาหกรรมฯ ต้องมีทุนขั้นต่ำมากกว่า 1,500 พันล้านดอง ได้แก่ การผลิตไฟฟ้า การแปรรูปโลหะและทรัพยากรธรรมชาติ การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางราง ถนน การเดินเรือขนส่งในประเทศ การผลิตและดำเนินธุรกิจผลิตเบียร์และสุรา

การลงทุนในธุรกิจดังต่อไปนี้ในนิคมอุตสาหกรรมฯ หากเป็นธุรกิจของคนต่างชาติ ต้องขอความเห็นชอบจากรัฐบาลก่อนจึงจะดำเนินการได้ ได้แก่ ธุรกิจพาณิชยนาวี การให้บริการไปรษณีย์และจัดส่งพัสดุด่วน โครงข่ายโทรคมนาคมและอินเทอร์เน็ต การกระจายเสียง การพิมพ์ หนังสือพิมพ์ และการจัดตั้งสถาบันวิจัยด้านวิทยาศาสตร์

ในส่วนของการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้า สถานีขนส่งสินค้า สถานีขนถ่ายสินค้า ลานวางกองตู้สินค้าที่สำคัญในเวียดนามที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้ามักจะตั้งอยู่บริเวณประมาณ 8 กิโลเมตรจากท่าเรือและด่านพรมแดนที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีการขนส่งทางถนนมาก ได้แก่ (1) ด่านมอคไบ (ติดพรมแดนจังหวัดสวายเรียง กัมพูชา) (2) ด่านจะลอ (ติดพรมแดนแขวงคำม่วน สปป.ลาว) (3) ด่านลาวบาว (ติดพรมแดนแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว) (4) ด่านมองไก (ติดพรมแดนเขตปกครองตนเองกวางสี) (5) ด่านลาวกาย (ติดพรมแดนมณฑลยูนนาน) นอกจากนี้ ยังมีการจัดตั้งคลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า ลานวางกองสินค้า ศูนย์ขนถ่ายสินค้า ในเขตนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมทางภาคเหนือตอนบน ได้แก่ Ta Lung Border Gate EZ และ Lao Cai Border Gate EZ นิคมอุตสาหกรรมปากแม่น้ำแดง ได้แก่ Hai Ha นิคมอุตสาหกรรมภาคกลางตอนใต้ ได้แก่ Dung Quat EZ นิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ Dong An 1, VSIP 2 นิคมอุตสาหกรรมสามเหลี่ยมแม่น้ำโขง ได้แก่ Song Doc, Nam Can 1, Nam Can 2, Soai Rap Petroleum Service, Tan Kim, Nhut Chanh, Nam Tan Lap, Duc Hoa Dong และ Duc Hao 1



ด่านลาวบาว ประเทศเวียดนาม อยู่ฝั่งตรงข้ามด่านแดนสะหวัน แขวงสะหวันนเขต สปป.ลาว



ด่านจะลอ ประเทศเวียดนาม อยู่ฝั่งตรงข้ามด่านนาพาว แขวงคำม่วน สปป.ลาว



ด่านลาวกาย ประเทศเวียดนาม อยู่ฝั่งตรงข้ามด่านเหอโขว่ มณฑลยูนนาน

3.2 กระบวนการขนส่งสินค้าและบริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้าน

ในส่วนนี้เป็นการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการขนส่งสินค้าและบริการด้านโลจิสติกส์ของประเทศกัมพูชา สปป. ลาว มาเลเซีย เมียนมา และเวียดนาม โดยมีรายละเอียดขั้นตอนการนำเข้าส่งออกของสินค้า ดังนี้

3.2.1 ขั้นตอนการนำเข้าและส่งออก กรณีประเทศกัมพูชา

ประเทศกัมพูชามีนโยบายส่งเสริมการส่งออกสินค้าและบริการกัมพูชาปฏิรูประบบศุลกากร โดยนำระบบอัตโนมัติ ASYCUDA มาใช้ที่ด่านศุลกากรชายแดน 3 แห่ง เช่น ด่านท่าอากาศยานพนมเปญ ท่าเรือพนมเปญ ท่าเรือสีหนุวิลล์ สามารถตรวจปล่อยสินค้าได้ใน 24 ชั่วโมง และเริ่มทำพิธีการศุลกากรให้โปร่งใสและสะดวกขึ้น เช่น Cambodia Single Window, Risk Management, Post Audit Clearance และการปราบปรามการลักลอบขนสินค้าผิดกฎหมายและยาเสพติด

รัฐบาลกัมพูชากำหนดให้ผู้ที่จะส่งออกและผู้ที่จะนำเข้าสินค้าทุกประเภทต้องจดทะเบียนกับกระทรวงพาณิชย์ นอกจากนี้ ยังกำหนดให้การนำเข้าและส่งออกสินค้าบางประเภทจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเฉพาะ โดยกฎหมายที่สำคัญที่ในการส่งออกและนำเข้า ได้แก่ **กฎหมายศุลกากร** ซึ่งกำหนดกฎระเบียบศุลกากร การประกอบกิจการตัวแทนออกของรับอนุญาต พิธีการศุลกากรในเขตทั่วไป พิธีการศุลกากรในเขตเศรษฐกิจพิเศษ การให้อำนาจเจ้าพนักงานศุลกากรในการตรวจสอบสินค้า การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน การประเมินราคาศุลกากร และการกำหนดประเภทสินค้าที่ห้ามนำเข้า และสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตในการนำเข้า ซึ่งการชำระค่าภาษีอากรนำเข้าและส่งออกสามารถชำระเป็นเงินสดหรือเช็คขีดคร่อมได้ที่สำนักงานศุลกากรกัมพูชาก่อนที่จะนำเข้าหรือส่งออกสินค้า

หากเป็นสินค้านำเข้าที่มีมูลค่าเกินกว่า 5,000 เหรียญสหรัฐฯ หรือสินค้าที่รัฐบาลกำหนด ได้แก่ (1) หินและโลหะราคาแพง (2) วัตถุงานศิลป์ (3) วัตถุระเบิดและผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับระเบิด (4) สัตว์มีชีวิต (6) หนังสือพิมพ์รายวันและหนังสือพิมพ์อื่นที่มีกำหนดวางจำหน่ายเป็นประจำ (7) เครื่องใช้ในบ้านและทรัพย์สินส่วนตัว และยานยนต์ใช้แล้ว (8) พัสดุที่ฝากส่งทางไปรษณีย์หรือตัวอย่างสินค้า (9) สิ่งของซึ่งรัฐบาลต่างชาติหรือองค์การระหว่างประเทศจัดส่งให้มูลนิธิ องค์กรการกุศล และองค์กรเพื่อช่วยเหลือมนุษยชาติ (10) สิ่งของและวัสดุครุภัณฑ์ซึ่งนำมาเพื่อใช้ในภารกิจของคณะทูต สถานทูต หรือสถานกงสุล (11) สินค้าทุนทุกชนิดซึ่งได้รับอนุญาตให้นำเข้าโดยยกเว้นภาษี (12) สินค้าทุกชนิดที่รัฐบาลกำหนดให้นำเข้าโดยไม่ต้องเสียภาษี เช่น เครื่องใช้ด้านการศึกษา เครื่องกีฬา เป็นต้น ผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการตรวจสอบก่อนการนำเข้า (Pre Shipment Inspection - PSI) ซึ่งกำหนดโดยกระทรวงพาณิชย์และกระทรวงการเงินกัมพูชา เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรประเมินตัวสินค้าและประเมินราคาศุลกากรที่เหมาะสมก่อนนำเข้า ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ศุลกากรมักอาศัยราคาประเมินสินค้านำเข้าจากข้อมูลที่สำรวจโดยบริษัท SGS และบริษัท BIVAC International ซึ่งเป็นตัวแทนรัฐในการคำนวณภาษี รวมทั้งอาศัยข้อมูลจากแคตาล็อกและบัญชีราคาสินค้าจากแหล่งข้อมูลต่างประเทศ

นอกจากนี้กัมพูชามีสินค้าบางประเภทที่ห้ามนำเข้าเนื่องจากจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคง ความปลอดภัย สุขอนามัย สิ่งแวดล้อมและอุตสาหกรรมในประเทศ ได้แก่ อาวุธ วัตถุระเบิด รถยนต์และเครื่องจักรที่ใช้ในการทหาร ทอง เครื่องเงิน เงินตรา ยาและยาพิษ

โดยเอกสารที่ผู้นำเข้าหรือตัวแทนที่ได้รับมอบหมายจากผู้นำเข้าจะต้องใช้เพื่อแสดงต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรมีลักษณะคล้ายกับกรณีของไทย ประกอบด้วย

(1) ใบกำกับราคาสินค้า (Invoice)

(2) ใบบรรจุหีบห่อ (Packing List)

(3) ใบตราส่งสินค้า เช่น Bill of Lading / Airway Bill

(4) ใบอนุญาตนำเข้า (ในบางกรณี)

(5) รายงานข้อมูลราคา หากการนำเข้าสินค้ามีมูลค่าตั้งแต่ 5,000 เหรียญสหรัฐฯ ขึ้นไป

ส่วนกรณีการส่งออก เอกสารที่ผู้ส่งออกหรือตัวแทนที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งออกจะต้องใช้เพื่อแสดงต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร ประกอบด้วย

(1) ใบขนสินค้าขาออก

(2) ใบกำกับราคาสินค้า (Invoice)

(3) ใบบรรจุหีบห่อ (Packing List)

(4) ใบตราส่งสินค้า เช่น Bill of Lading / Airway Bill

(5) ใบอนุญาตส่งออก (ในบางกรณี)

(6) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า

กฎหมายศุลกากรยังกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) ต้องขออนุญาตจากอธิบดีกรมศุลกากร โดยต้องแสดงเอกสารประกอบการพิจารณาต่าง ๆ เช่น ประเภทสินค้าที่จะจัดเก็บ ทำเลที่ตั้งคลังสินค้า ระยะเวลาการให้บริการ แผนผังคลังสินค้า การรักษาความปลอดภัยในคลัง การจัดการขนส่ง พิธีการศุลกากร การประมาณการรายได้และการจ่ายค่าตอบแทนแก่กรมศุลกากร เป็นต้น

ประเทศกัมพูชามีการใช้มาตรการที่มิใช่ภาษีหลายประเภทในการส่งออกและนำเข้าสินค้า เช่น

- **มาตรการกำหนดให้สินค้าบางประเภทต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้าและส่งออก (Import / Export Permit)** เช่น ผู้ส่งออกต้องมี Export License / Permit ได้แก่ ยางธรรมชาติ ไม้แปรรูป อาวุธ ทราย ผักผลไม้สด พืช สิ่งทอและเสื้อผ้า ยา สัตว์มีชีวิต ศิลปวัตถุ ผลิตภัณฑ์ประมง และเครื่องประดับ/เครื่องเงิน/อัญมณีพลอยก้อน (ต้องขออนุญาตธนาคารกลางแห่งกัมพูชา โดยใบอนุญาตมีอายุ 1 ปี)
- **มาตรการกำหนดให้สินค้าบางประเภทห้ามนำเข้า** ได้แก่ ขยะ ขยะพิษ ขยะชุมชน เวชภัณฑ์ที่ใช้แล้ว ขยะจากซากสัตว์ ยาเสพติด เคมีภัณฑ์ที่เป็นพิเศษ ยาปราบศัตรูพืชที่เข้าข่ายสารพิษตามข้อกำหนดองค์การอนามัยโลก คอมพิวเตอร์และชิ้นส่วนใช้แล้ว เครื่องใช้ในบ้านที่ทิ้งแล้ว ขยะอันตราย
- **มาตรการกำหนดให้สินค้าบางประเภทห้ามส่งออก** ได้แก่ ไม้ซุงจากป่าธรรมชาติ ยาเสพติด

3.2.2 ขั้นตอนการนำเข้าและส่งออก กรณี สปป. ลาว

รัฐบาลกำหนดให้ผู้ที่จะส่งออกและผู้ที่จะนำเข้าสินค้าทุกประเภทต้องจดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าลาว นอกจากนี้ ยังกำหนดให้การนำเข้าและส่งออกสินค้าบางประเภทจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเฉพาะ ดังนี้

สินค้าที่ห้ามนำเข้าและส่งออก เป็นสินค้าที่มีผลกระทบร้ายแรง เป็นอันตรายต่อความมั่นคง ความสงบ ความปลอดภัยของชาติ จำเป็นต้องมีการจัดระเบียบเพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม มาตรฐานการดำรงชีวิตที่ดีของประชาชน รักษาประเพณีและวัฒนธรรมอันดีของชาติ การปกป้องชีวิตและสุขภาพของมนุษย์ สัตว์ หรือพืชพันธุ์ โดยรายการสินค้าที่ห้ามนำเข้าและห้ามส่งออก ได้แก่

สินค้าที่ห้ามนำเข้า มี 8 รายการ ประกอบด้วย (1) ปืน ลูกปืน และอาวุธสงครามทุกชนิด (นอกจากส่วนผสมที่ใช้ทำระเบิดในอุตสาหกรรม) และพาหนะเพื่อใช้ในสงคราม (2) เมล็ดฝิ่น ดอกฝิ่น กัญชา โคเคนและส่วนประกอบ (3) เครื่องมือหาปลาที่จับปลาได้ทุกขนาด (4) เครื่องจักรดีเซลใช้แล้ว (5) ตู้เย็น ตู้น้ำเย็น ตู้แช่ หรือตู้แช่แข็งที่ใช้สารคลอโรฟูลออโรคาร์บอน (6) สินค้าใช้แล้ว ได้แก่ เครื่องตัดเย็บรองเท้า

เครื่องนุ่งห่ม เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์ตกแต่งภายในบ้าน เครื่องใช้ทำด้วยเซรามิก โลหะเคลือบ แก้ว โลหะ ยาง พลาสติก ยางพารา (7) ผลิตภัณฑ์การแพทย์และอุปกรณ์การแพทย์ที่ใช้แล้ว (8) สารเคมีที่มีอันตรายสูง

สินค้าที่ห้ามส่งออก มี 4 รายการ ประกอบด้วย (1) เมล็ดฝิ่น ดอกฝิ่น กัญชา โคเคนและส่วนประกอบ (2) ปืน ลูกปืน และอาวุธสงครามทุกชนิด (นอกจากส่วนผสมที่ใช้ทำระเบิดเพื่อใช้ในอุตสาหกรรม) พาหนะเพื่อใช้ในสงคราม (3) ไม้ซุงและไม้แปรรูปทุกชนิดที่ตัดจากป่าธรรมชาติ (4) วัตถุโบราณ รวมทั้งพระพุทธรูป เทวรูป สิ่งบูชา วัตถุมรดกแห่งชาติที่มีคุณค่าสูงทางประวัติศาสตร์ โบราณคดีและวัฒนธรรม ซึ่งมีอายุตั้งแต่ 50 ปี ขึ้นไป

สินค้าที่ต้องขออนุญาตหรือต้องมีใบแสดงเวลานำเข้าและส่งออก หมายถึง สินค้าที่ต้องมีใบอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการนำเข้า ส่งออก เพื่อปฏิบัติตามกฎหมายใดกฎหมายหนึ่งของ สปป.ลาว ที่มีผลบังคับใช้ปฏิบัติตามสนธิสัญญาใดสัญญาหนึ่ง เพื่อปฏิบัติตามระเบียบขององค์การที่ สปป.ลาว เป็นสมาชิก เพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของการนำมาใช้เพื่อตรวจคุณภาพมาตรฐานเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรค

- **สินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้ามี 18 รายการ** ประกอบด้วย (1) ข้าวเปลือก ข้าวกล้อง ปลายข้าว ข้าวที่สีกึ่งหนึ่งแล้ว หรือสีทั้งหมด จะขัด หรือไม่ก็ตาม (2) ซีเมนต์ มอทาร์ คอนกรีต (3) น้ำมันเชื้อเพลิง (4) ก๊าซหุงต้ม (5) เชื้อปะทุสำหรับจุดลูกระเบิด เชื้อประทุ เชื้อปะทุไฟฟ้า เชื้อปะทุที่ไม่ได้ใช้ไฟฟ้า ท่อแตก (6) เศษ เศษตัด และสิ่งแตกหักของพลาสติก (7) ยางรถยนต์ที่ใช้แล้ว ไม่ว่าจะเป็นเศษแตกหักหรือเศษตัด หรือไม่ก็ตาม (8) ผลิตภัณฑ์พิมพ์จำหน่าย (หนังสือ สิ่งพิมพ์อิเล็กทรอนิกส์ หรือสิ่งพิมพ์อื่นเพื่อจำหน่าย) (9) ทองแท่ง (เฉพาะที่นานาชาติใช้ชำระหนี้) (10) เหล็กเส้นและเหล็กรูปภัณฑ์ต่าง ๆ (11) เครื่องจักรพิมพ์เงิน กระดาษพิมพ์ หมึกสำหรับพิมพ์เงิน และเครื่องจักรถลุงเงินเหรียญ (12) อุปกรณ์โทรคมนาคม เครื่องรับส่งคลื่นวิทยุที่สามารถรับคลื่นความถี่ได้ตั้งแต่ 3 KHz. ถึง 300 GHz. และกระจายคลื่นความถี่วิทยุที่มีความแรงตั้งแต่ 50 mW ขึ้นไป เครื่องเรดาร์ เครื่องควบคุมคลื่นวิทยุระยะไกล และเครื่องวิทยุสั่งการระยะไกล (13) เครื่องจักรตัดไม้ เลื่อยโซ่ รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ (14) รถยนต์ใช้แล้ว (15) ปืนและลูกปืนสำหรับใช้ฝึกซ้อมและแข่งขันกีฬา (16) เครื่องเล่นเกมส์ (17) สารประกอบระเบิดที่ใช้ในกิจการพลเรือนและสารประกอบระเบิด แอมโมเนียมไนเตรต (18) ไม้ซุงและไม้แปรรูปทุกชนิดที่ตัดจากป่าธรรมชาติ
- **สินค้าที่ต้องขออนุญาตส่งออก มี 9 รายการ** ประกอบด้วย (1) ข้าวเปลือก ข้าวกล้อง ปลายข้าว ข้าวที่สีกึ่งหนึ่งแล้วหรือสีทั้งหมดจะขัดหรือไม่ก็ตาม (2) เมล็ดพันธุ์ข้าว (3) เชื้อปะทุสำหรับจุดลูกระเบิด (Detonator) (4) สารประกอบระเบิด และสารประกอบระเบิดแอมโมเนียมไนเตรต (5) ผลิตภัณฑ์ไม้สำเร็จรูป (6) ทองแท่ง (7) แร่ธาตุ และผลิตภัณฑ์แร่ธาตุ (8) ไม้ซุงและไม้แปรรูปที่ได้มาจากสวนปลูก และ (9) ขี้ค้างคาว

เอกสารสำคัญที่ใช้ในการส่งออกของ สปป.ลาว สรุปได้ดังนี้

(1) ใบกำกับราคา (Invoice)
(2) หนังสืออนุญาตให้ส่งออก (ในกรณีเป็นสินค้าควบคุม)
(3) หนังสืออนุญาตให้นำเข้า ออกโดยหน่วยงานผู้มีอำนาจในประเทศผู้นำเข้า
(4) บัญชีรายละเอียดการบรรจุหีบห่อ (Packing List)
(5) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า
(6) เอกสารการขนส่ง

เอกสารสำคัญที่ใช้ในการนำเข้าของ สปป.ลาว สรุปได้ดังนี้

(1) ใบกำกับราคา (Invoice)

(2) หนังสืออนุญาตให้นำเข้า (กรณีเป็นสินค้าควบคุม)

(3) หนังสืออนุญาตให้ส่งออก ออกโดยหน่วยงานผู้มีอำนาจในประเทศผู้ส่งออก

(4) บัญชีรายละเอียดการบรรจุหีบห่อ (Packing List)

(5) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า

(6) เอกสารการขนส่ง

(7) สำเนาหนังสือจดทะเบียนกิจการใน สปป.ลาว

3.2.3 ขั้นตอนการนำเข้าและส่งออก กรณี ประเทศมาเลเซีย

ผู้นำเข้าจะต้องชำระภาษีและยื่นเอกสารใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อกรมศุลกากรมาเลเซีย (Royal Malaysian Customs Department) ภายใต้ระบบ E Customs พร้อมทั้งแสดงเอกสารประกอบอื่น ๆ ประกอบการนำเข้า ได้แก่ ใบขนสินค้าขาเข้า (Customs Form No.1 หรือคนมาเลเซียเรียกชื่อว่า K1) ใบกำกับราคา (Commercial Invoice) ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading) ใบรายการบรรจุสินค้า (Packing List) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) พร้อมทั้งแสดงใบอนุญาตนำเข้าสำหรับกรณีนำเข้าสินค้าควบคุมหรือสินค้าต้องกำกัด (Restricted Goods)

รายการสินค้าที่มาเลเซียกำหนดให้ต้องมีใบอนุญาตนำเข้า (Import License)

รายการสินค้า	หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตนำเข้า
ภาพยนตร์	กระทรวงมหาดไทย
ไซเรนและเครื่องส่งเสียงเตือนภัย อาวุธ วัตถุระเบิด	สำนักงานตำรวจมาเลเซีย
วัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง (กระเบื้องปูพื้น ท่อเซรามิก เครื่องสุขภัณฑ์เซรามิก ซีเมนต์ กระจก แผ่นอลูมิเนียม เหล็กแผ่น เหล็กแท่ง ฯลฯ)	คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมก่อสร้าง กระทรวงโยธาธิการ
ยา เครื่องสำอาง ยาพิษ	กระทรวงสาธารณสุข
เหล็กแผ่น ท่อเหล็ก เคเบิล รถยนต์ จักรยานยนต์ ปั้นจั่น เศษพลาสติก เครื่องจักรกล เศษพลาสติก ยางใช้แล้ว น้ำตาล แป้งข้าวสาลี นม ดินเหนียว เคมีภัณฑ์ หมวกกันน็อค เครื่องถ่ายเอกสาร เครื่องพิมพ์ หมึกพิมพ์ เครื่องผลิตยา	สำนักงานควบคุมการนำเข้าและส่งออก กระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรม
ข้าว ข้าวเปลือก	สำนักงานอุตสาหกรรมข้าว กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร
สัตว์มีชีวิต เนื้อสัตว์ ไข่ ไขมันพืชและสัตว์ สินค้าประมงสดและแช่แข็ง ผลิตภัณฑ์นม ผัก ผลไม้ อาหารกระป๋อง ฯลฯ	สำนักงานตรวจสอบและกักพืช (MAQIS) กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร
ยาฆ่าแมลง สารกำจัดศัตรูพืช	กรมการเกษตร กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร
สัตว์มีชีวิต และผลิตภัณฑ์จากสัตว์	กรมปศุสัตว์ กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร
กะหล่ำปลี เม็ดกาแฟ ที่นำเข้าภายใต้โควตา	สำนักงานตลาดการเกษตร กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรม
ผลิตภัณฑ์ยาสูบ	คณะกรรมการยาสูบ กระทรวงการเพาะปลูกและโภคภัณฑ์
วัตถุปรมาณู และวัตถุกัมมันตรังสี	คณะกรรมการพลังงานปรมาณู
โทรศัพท์ โทรทัศน์ อุปกรณ์การสื่อสาร	กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม
ขยะพิษ เศษโลหะ เศษแบตเตอรี่	กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ไม้ซุง ผลิตภัณฑ์ป่าไม้ สัตว์ป่า	กระทรวงวางแผนทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม

ที่มา : www.mytradelink.gov.my

นอกจากนี้ มาเลเซียกำหนดสินค้าบางประเภทที่ห้ามนำเข้า ได้แก่ เหรียญและธนบัตรปลอม วัตถุลามก เครื่องมือที่ก่อให้เกิดความไม่สงบในมาเลเซีย ไข่เต่า ปลาปิรันยา เงาะและลำไยที่นำเข้าจากฟิลิปปินส์และอินโดนีเซีย มีดปลอม เครื่องรับวิทยุที่สามารถรับส่งสัญญาณได้ช่วง 68-87 เมกกะเฮิร์ซ และ 108-174 เมกกะเฮิร์ซ เสื้อผ้าที่พิมพ์อักษรหรือภาพที่ขัดต่อศาสนาอิสลาม ปากกาหรือดินสอที่คล้ายเข็มฉีดยา และเคมีพิษ สินค้าปลอมและสินค้าละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา

กรณีการส่งออกสินค้า

ผู้ส่งออกต้องยื่นเอกสารใบขนสินค้าขาออกทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อกรมศุลกากรภายใต้ระบบ E Customs พร้อมทั้งแสดงเอกสารประกอบอื่น ๆ ประกอบการนำเข้า ได้แก่ ใบขนสินค้าขาออก (Customs Form No.2 หรือคนมาเลเซียเรียกชื่อว่า K2) ใบกำกับราคา (Commercial Invoice) ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading) ใบรายการบรรจุสินค้า (Packing List) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) พร้อมทั้งแสดงใบอนุญาตส่งออกสำหรับกรณีนำเข้าสินค้าควบคุมหรือสินค้าต้องกำกัด

รายการสินค้าที่มาเลเซียกำหนดให้ต้องมีใบอนุญาตส่งออก (Export License)

รายการสินค้า	หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตส่งออก
น้ำตาล นม ผลิตภัณฑ์นม ซีเมนต์ กระเบื้องหลังคา อิฐ แท่งเหล็ก เศษเหล็ก เศษเหล็กที่ไม่เป็นสนิม เศษทองแดง เศษนิกเกิล เศษตะกั่ว เศษสังกะสี ดีบุก เศษดีบุก เศษแมกนิเซียม ฟิล์มภาพยนตร์ เคมีพิษ	สำนักงานควบคุมการนำเข้าและส่งออก กระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรม
ยา	กระทรวงสาธารณสุข
สัตว์มีชีวิต เนื้อสัตว์ ไข่ ไขมันพืชและสัตว์ สินค้าประมงสดและแช่แข็ง ผลิตภัณฑ์นม ผัก ผลไม้ อาหารกระป๋อง ฯลฯ	สำนักงานตรวจสอบและกักพืช (MAQIS) กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร
สัตว์มีชีวิต และผลิตภัณฑ์จากสัตว์	กรมปศุสัตว์ กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรมเกษตร
มะละกอ มะเฟือง	สำนักงานตลาดการเกษตร กระทรวงเกษตรและอุตสาหกรรม
เมล็ดโกโก้	คณะกรรมการโกโก้แห่งมาเลเซีย
วัตถุปรมาณู และวัตถุกัมมันตรังสี	คณะกรรมการพลังงานปรมาณู
ขยะพิษ	กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ไม้ซุง ผลิตภัณฑ์ป่าไม้ สัตว์ป่า	กระทรวงวางแผนทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม
ไม้ซุง และผลิตภัณฑ์ป่าไม้ที่ได้จากรัฐซาราวัก	บริษัท พัฒนาอุตสาหกรรมทำไม้แห่งซาราวัก จำกัด (Sarawak Timber Industry Development Corporation)
ผลิตภัณฑ์ประมงและผลิตภัณฑ์จากเนื้อสัตว์ที่ได้จากรัฐซาราวัก	กรมการเกษตรแห่งซาราวัก (Department of Agriculture Sarawak)

ที่มา : www.mytradelink.gov.my

3.2.4 ขั้นตอนการนำเข้าและส่งออก กรณี ประเทศเมียนมา

รัฐบาลเมียนมากำหนดให้ผู้ส่งออก ผู้นำเข้าสินค้า ผู้ประกอบกิจการค้าชายแดนทุกรายทั้งกิจการของคนเมียนมาและกิจการของคนต่างชาติที่ตั้งอยู่ในประเทศเมียนมาต้องจดทะเบียนกับสำนักงานการค้ากรมการค้าชายแดน (Department of Border Trade) กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งสำนักงานการค้าจะพิจารณาออกใบอนุญาตนำเข้าและใบอนุญาตส่งออก โดยใบอนุญาตนำเข้า (Import License) /ใบอนุญาตส่งออก (Export License) มีอายุคราวละ 6 เดือน ถึง 3 ปี

เมียนมายังคงเป็นประเทศที่มีการเรียกเก็บภาษีในอัตราสูง อย่างไรก็ตาม ภายใต้ความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน (ATIGA) เมียนมายกเว้นการเก็บภาษีนำเข้าแก่สินค้าที่มีถิ่นกำเนิดจากประเทศไทยและอาเซียน ยกเว้นสินค้าบางรายการที่ยังคงเก็บภาษี ได้แก่

- กลุ่มสินค้าที่ยังเก็บอากรในอัตราร้อยละ 5 (แม้หลังปี ค.ศ.2015) ได้แก่ กาแฟที่ไม่ได้คั่ว (อะราบิก้าดับเบิลยูไอบี หรือโรบัสต้าโอไอบี) ใบชา ชาเขียว ข้าวหอมมะลิ ข้าวเหนียว ข้าวนึ่ง
- กลุ่มสินค้าที่ยังเก็บอากรขาเข้าอยู่ในอัตราร้อยละ 1 ถึงไม่เกินร้อยละ 4 ได้แก่ น้ำตาล ฝ้าย
- กลุ่มสินค้าที่ไม่ผูกพันเปิดตลาด ได้แก่ เมล็ดฝิ่น สารสกัดจากฝิ่น สารทำวัตถุระเบิด ปะทัด จรวด รถถัง ปืน อาวุธ ดาบ ปืน ปืนลม ส่วนประกอบที่ใช้ทำปืน ระเบิด ศิลปกรรมดั้งเดิมและโบราณวัตถุ ของสะสมเกี่ยวกับสัตวศาสตร์ พฤกษศาสตร์ และโบราณคดี และโบราณวัตถุที่อายุเกิน 100 ปี

ผู้ที่จดทะเบียนเป็นผู้ส่งออกมีสิทธิส่งออกสินค้าทุกประเภท ยกเว้นสินค้าบางประเภทที่กฎหมายกำหนดให้รัฐวิสาหกิจเมียนมาเท่านั้นที่เป็นผู้ส่งออกได้ ดังนี้

กลุ่มสินค้าที่รัฐบาลเมียนมาห้ามผู้ส่งออกไปต่างประเทศ หากไม่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือเป็นรัฐวิสาหกิจที่รัฐบาลกำหนดให้เป็นผู้ส่งออก ได้แก่

- ผลิตภัณฑ์เกษตร เช่น ข้าว ข้าวกล้อง น้ำตาลทรายขาว น้ำตาลทรายดิบ ถั่ว น้ำมันจากถั่ว งา น้ำมันงา ฝ้าย ยางพารา
- แร่และโลหะ เช่น ปิโตรเลียม อัญมณี เครื่องประดับ ทอง หยก มุก เพชร ตะกั่ว ดีบุก เงิน สังกะสี ถ่านหิน โลหะอื่น ๆ
- ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ เช่น งาช้า กระบือ วัว ช้าง ม้า สัตว์หายาก หนังสัตว์ กุ้ง

กลุ่มสินค้าที่ห้ามส่งออก

สินค้าที่รัฐบาลห้ามส่งออก ได้แก่ (1) อาวุธและวัตถุระเบิด (2) ภาพหรือสื่อลามก (3) วัตถุโบราณ และ (4) ยาเสพติด

ผู้ที่จดทะเบียนเป็นผู้นำเข้ามีสิทธินำเข้าสินค้าทุกประเภท ยกเว้นสินค้าบางประเภทที่กฎหมายกำหนดให้รัฐวิสาหกิจเมียนมาเท่านั้นที่เป็นผู้นำเข้า

นอกจากนี้ ปัจจุบัน เมียนมาได้ยกเลิกการห้ามนำเข้าสินค้าจำนวน 15 ชนิดในการค้ารูปแบบปกติผ่านทางทะเล ได้แก่ ผงชูรส น้ำหวาน เครื่องดื่ม ขนมปังกรอบทุกชนิด หมากฝรั่ง ขนมเค้ก ขนมเวเฟอร์ ช็อกโกแลต อาหารกระป๋อง (เนื้อสัตว์และผลไม้) เส้นหมี่ทุกชนิด เหล้า เบียร์ บุหรี่ ผลไม้สดทุกชนิด ผลิตภัณฑ์พลาสติก

กลุ่มสินค้าที่ห้ามนำเข้า

สินค้าที่รัฐบาลห้ามนำเข้า ได้แก่ (1) เหรียญและเงินตราปลอม (2) ภาพหรือสื่อลามก (3) สินค้าปลอม (4) ยาเสพติด (5) ไพ่ (6) สินค้าที่มีรูปธงชาติเมียนมา (7) สินค้าที่มีภาพของพระพุทธเจ้าและเจดีย์เมียนมา

ขั้นตอนการนำเข้าสินค้าในเมียนมา ต้องดำเนินการดังนี้

1) ผู้นำเข้าต้องขอราคานำเข้ามาตรฐานจากสภาหอการค้าและอุตสาหกรรมแห่งเมียนมา UMFCCI เพื่อป้องกันการสำแดงราคาต่ำกว่าความเป็นจริง

2) ผู้นำเข้าลงทะเบียนระบบ On Line กับศุลกากรเมียนมา

3) ขอใบอนุญาตนำเข้า

4) แสดงเอกสารต่าง ๆ ได้แก่ Proforma Invoice สัญญาการซื้อขาย รูปถ่ายหรือแคตตาล็อกสินค้า หนังสือการจดทะเบียนบริษัท หนังสือการจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้า เอกสารการเป็นสมาชิกของ UMFCCI และหนังสืออนุมัติให้นำเข้าจากหน่วยงานรัฐ (ถ้าเป็นสินค้าต้องกำกัด)

ระยะเวลาการนำเข้าขึ้นกับประเภทสินค้า โดยกรณีการนำเข้าสินค้าที่ต้องมีหนังสืออนุญาตนำเข้าที่ต้องขอจากหน่วยงานภาครัฐ จะต้องทำล่วงหน้าประมาณ 3 สัปดาห์ และในกรณีการขอหนังสือการจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้าใช้เวลาประมาณ 1 ถึง 3 วัน อายุใบอนุญาตคราวละ 6 เดือน ถึง 3 ปี

นอกจากนี้ ขณะนำเข้าสินค้า เนื่องจากเมียนมามีการตรวจสอบแบ่งเป็น 3 ช่อง ได้แก่ ช่องแดง (Red Line ตรวจสอบเอกสารและสินค้าอย่างละเอียด) ช่องเหลือง (Yellow Line ตรวจสอบเอกสารเพียงอย่างเดียว) และช่องเขียว (Green Line สุ่มตรวจสอบสินค้าและเอกสาร) โดยกว่าร้อยละ 60 ของสินค้าผ่านเข้าช่องเหลือง ซึ่งใช้เวลาในการตรวจปล่อยสินค้าประมาณ 2 วันทำการ อีกร้อยละ 10 ของสินค้าผ่านเข้าช่องเขียว ซึ่งใช้เวลาการตรวจปล่อยสินค้าประมาณ 1 ถึง 4 ชั่วโมง และกรณีสินค้าที่ผ่านเข้าช่องแดงจะใช้เวลาในการตรวจปล่อยตั้งแต่ 3 ถึง 30 วัน

ขั้นตอนการส่งออกสินค้าจากเมียนมา ต้องดำเนินการดังนี้

1) ผู้ส่งออกต้องจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออกกับกระทรวงพาณิชย์เมียนมา จึงจะสามารถทำการส่งออกได้
2) ผู้ส่งออกลงทะเบียนระบบ On Line กับศุลกากรเมียนมา
3) แสดงเอกสารต่าง ๆ ได้แก่ Commercial Invoice สัญญาการซื้อขาย รูปถ่ายหรือแคตตาล็อกสินค้า หนังสือการจดทะเบียนบริษัท หนังสือการจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้า เอกสารการเป็นสมาชิกของ UMFCCI และหนังสืออนุมัติให้ส่งออกจากหน่วยงานรัฐ (ถ้าเป็นสินค้าต้องกำกัด) เช่น การส่งออกไม่ต้องขออนุญาตจากกระทรวงอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและป่าไม้ การส่งออกแร่โลหะต้องขออนุญาตจากกระทรวงเหมืองแร่ การส่งออกภาพยนตร์จะต้องขออนุญาตจากสำนักงานภาพยนตร์ การส่งออกเนื้อสัตว์ต้องขออนุญาตจากกรมปศุสัตว์และสัตว์ การส่งออกอาหารและยาต้องขออนุญาตจากสำนักงานอาหารและยา การส่งออกถั่ว งา และเมล็ดพันธุ์พืชต้องขออนุญาตจากกระทรวงเกษตรและชลประทาน การส่งออกผลิตภัณฑ์ประมงต้องขออนุญาตจากกรมปศุสัตว์ฯ และการส่งออกไข่มุกต้องขออนุญาตจากสำนักงานไข่มุกแห่งเมียนมา เป็นต้น

ขณะส่งออกสินค้า ศุลกากรเมียนมามีการตรวจสอบแบ่งเป็น 3 ช่อง ได้แก่ ช่องแดง (Red Line ตรวจสอบเอกสารและสินค้าอย่างละเอียด) ช่องเหลือง (Yellow Line ตรวจสอบเอกสารเพียงอย่างเดียว) และช่องเขียว (Green Line สุ่มตรวจสอบสินค้าและเอกสาร) โดยกว่าร้อยละ 60 ของสินค้าจะผ่านเข้าช่องเหลือง ซึ่งใช้เวลาในการตรวจปล่อยสินค้าประมาณ 1 ถึง 2 วันทำการ และอีกร้อยละ 10 ของสินค้าจะผ่านเข้าช่องเขียว ซึ่งใช้เวลาในการตรวจปล่อยสินค้าประมาณ 1 ถึง 4 ชั่วโมง และกรณีสินค้าที่ผ่านเข้าช่องแดงจะใช้เวลาในการตรวจปล่อยตั้งแต่ 2 ถึง 5 วัน

เอกสารพื้นฐานที่ต้องใช้เสมอในการนำเข้า/ส่งออก ได้แก่

1) ใบอนุญาตนำเข้า และใบอนุญาตส่งออก
2) ต้นฉบับใบตราส่งสินค้า หรือสัญญาการขนส่ง
3) ต้นฉบับ Packing List
4) หลักฐานการชำระเงิน เช่น Bill of Exchange
5) รูปถ่ายหรือแคตตาล็อกสินค้า
6) หนังสือการจดทะเบียนบริษัท
7) หนังสือการจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้า หรือผู้ส่งออก
8) เอกสารการเป็นสมาชิกของ UMFCCI
9) กรมธรรม์ประกันภัย

3.2.5 ขั้นตอนการนำเข้าและส่งออก กรณี ประเทศเวียดนาม

รัฐบาลเวียดนามกำหนดให้ผู้ที่จะส่งออกและผู้ที่จะนำเข้าสินค้าทุกประเภทต้องจดทะเบียนกับกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า ทั้งนี้เวียดนามเป็นประเทศที่มีระดับการเปิดตลาดในระดับสูงเพื่อรองรับโลกาภิวัฒน์ทางการค้าและการเปิดตลาดภายใต้องค์การการค้าโลก ประชาคมอาเซียน และการเปิดตลาดกับคู่เจรจาการค้าเสรี เช่น จีน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ อินเดีย ชิลี เป็นต้น โดยได้ทยอยการปรับลด/ยกเลิกอัตราภาษีในกลุ่มสินค้าที่รัฐบาลเคยมีนโยบายปกป้องจำนวนหลายกลุ่ม เช่น อาหารทะเล เสื้อผ้า สิ่งทอ ผลิตภัณฑ์นม กาแฟ ผลิตภัณฑ์ไม้และกระดาษ เหล็กและเหล็กกล้า อิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าอุตสาหกรรม อย่างไรก็ตาม สินค้าบางรายการ รัฐบาลเวียดนามยังมีการเก็บภาษีในอัตราสูงเพื่อปกป้องอุตสาหกรรมภายในประเทศ เช่น ยาสูบ เครื่องดื่มและสุรา และผักผลไม้แปรรูป นอกจากนี้ รัฐบาลเวียดนามกำหนดวิสัยทัศน์การค้าระหว่างประเทศภายใต้ปี พ.ศ.2563 ว่าต้องการผลักดันการส่งออกสินค้า 3 กลุ่ม ได้แก่ น้ำมันและแร่ สินค้าเกษตรและอาหารทะเล สินค้าอุตสาหกรรม (โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าอิเล็กทรอนิกส์และสินค้าที่ใช้เทคโนโลยีสูง)

การส่งออกและนำเข้าสินค้าเข้าประเทศเวียดนามต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบการนำเข้า ส่งออก และพิธีการศุลกากร

รายการสินค้าที่รัฐบาลเวียดนามกำหนดให้เป็นสินค้าที่ห้ามนำเข้าและส่งออก โดยออกเป็นประกาศที่ No.187/2013/ND-CP ลงวันที่ 20 พฤศจิกายน ค.ศ.2013 (พ.ศ.2556) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีผลกระทบต่อสุขภาพ ความปลอดภัย และความมั่นคงของประเทศ ได้แก่

1) อาวุธ กระสุน เครื่องมือและเทคโนโลยีทางการทหาร และวัตถุระเบิด (ยกเว้นวัตถุระเบิดบางรายการที่นำมาใช้ในทางอุตสาหกรรม)

2) สารเสพติด เช่น เมล็ดฝิ่น และฝิ่น

3) ดอกไม้เพลิงทุกประเภท และพลุ (ยกเว้นรายการดอกไม้เพลิงและพลุบางรายการที่อนุญาตให้นำเข้าและส่งออกได้ตามประกาศของกระทรวงการขนส่งหรือกระทรวงความมั่นคงสาธารณะ)

4) สินค้าใช้แล้ว ได้แก่ เสื้อผ้า สิ่งทอ รองเท้า อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ตู้เย็น เครื่องใช้ไฟฟ้าในครัวเรือน เวชภัณฑ์ เฟอร์นิเจอร์ เครื่องใช้ในบ้านที่ทำจากเซรามิค เครื่องใช้ในบ้านที่ทำจากแก้ว เครื่องใช้ในบ้านที่ทำจากพลาสติก เครื่องใช้ในบ้านที่ทำจากโลหะ เครื่องใช้ในบ้านที่ทำจากยาง (ซึ่งเป็นไปตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า)

5) สินค้าเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้แล้ว ซึ่งเป็นไปตามประกาศของกระทรวงสารสนเทศและการสื่อสาร

6) ดวงตราไปรษณีย์ที่นำมาซื้อขาย

7) อุปกรณ์วิทยุที่ไม่ได้ใช้คลื่นความถี่ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายความถี่วิทยุ

8) วัตถุลามกที่ขัดต่อศีลธรรม และวัตถุทางวัฒนธรรม ซึ่งกำหนดโดยกระทรวงวัฒนธรรม กีฬา และการท่องเที่ยว

9) ของเล่นสำหรับเด็กที่มีอันตรายและอาจก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัย

10) รถยนต์ที่ขับขี่โดยใช้พวงมาลัยด้านขวามือ (ยกเว้นรถเฉพาะกิจบางประเภทที่อนุญาตให้นำเข้าได้ เช่น รถกอล์ฟ รถโฟล์คลิฟ รถปั้นจั่น รถบดถนน เป็นต้น ซึ่งกำหนดโดยกระทรวงการขนส่ง)

11) ยานพาหนะและอะไหล่ที่ใช้แล้ว (ที่ใช้งานมาเกิน 5 ปี) ได้แก่ เครื่องยนต์ของรถยนต์และจักรยานยนต์ ตัวถังรถ โครงรถจักรยานยนต์ ยางรถยนต์ ยางรถจักรยานยนต์ แชสซีส์ รถพยาบาล รถยนต์ดัดแปลง จักรยาน จักรยานยนต์ใช้แล้ว ซึ่งกำหนดโดยกระทรวงการขนส่ง

12) เคมีภัณฑ์ที่เป็นไปตามอนุสัญญารอตเตอร์ดัม

13) ยาฆ่าแมลงและสารกำจัดศัตรูพืชบางชนิด ซึ่งกำหนดโดยกระทรวงเกษตรและการพัฒนาชนบท

14) ขยะ เศษวัสดุ และตู้เย็นที่ใช้สาร CFC ซึ่งกำหนดโดยกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เช่น ผงเศษเหล็ก ขี้เถ้าจากเศษเหล็ก

15) ผลิตภัณฑ์และวัตถุที่มีแร่ใยหิน ซึ่งกำหนดโดยกระทรวงการก่อสร้าง

16) เคมีภัณฑ์อันตรายบางรายการ ซึ่งกำหนดโดยกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า

นอกจากนี้ เวียดนามยังกำหนดให้ผู้นำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าเกษตรบางประเภท เช่น เหล็กกล้า สุรา ไวน์ เครื่องสำอาง และโทรศัพท์เคลื่อนที่ เป็นต้น ต้องขึ้นทะเบียนและขอใบอนุญาตเป็นผู้นำเข้า (Automatic License) ตลอดจนกำหนดให้สินค้าจำนวนประมาณ 6,000 รายการ เช่น เครื่องจักร อุปกรณ์ขนส่ง รถยนต์ อุปกรณ์สื่อสาร วัสดุก่อสร้าง เคมีภัณฑ์ ปิโตรเลียม เครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ โลหะ แร่ อาหาร สินค้าเกษตร และสินค้าอุปโภคบริโภค ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานทางเทคนิคที่กำหนดโดยสำนักงานมาตรฐานและคุณภาพ (STAMEQ) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

การนำเข้า/ส่งออกสินค้าต้องกำกัด (Restricted Goods) บางประเภท ผู้นำเข้าจะต้องได้รับหนังสือรับรอง / ใบอนุญาตจากกระทรวงที่เกี่ยวข้องก่อนจึงจะนำเข้า / ส่งออกได้ ดังนี้

- กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า เป็นผู้ออกใบอนุญาตการนำเข้าหรือการส่งออกสินค้า ได้แก่ เครื่องมือวัดแรงดัน อุปกรณ์ยกขนสินค้าที่ใช้ในอุตสาหกรรม เคมีภัณฑ์ วัตถุระเบิดที่ใช้ในอุตสาหกรรม อุปกรณ์การสำรวจและขุดเจาะน้ำมันและก๊าซ
- กระทรวงความมั่นคงสาธารณะ เป็นผู้ออกใบอนุญาตการนำเข้าหรือการส่งออกสินค้า ได้แก่ เครื่องดับเพลิง อาวุธ ดอกไม้เพลิง
- กระทรวงสารสนเทศและการสื่อสาร เป็นผู้ออกใบอนุญาตการนำเข้าหรือการส่งออกสินค้า ได้แก่ เครื่องมือและอุปกรณ์การส่งสัญญาณ คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์เครือข่ายและเทคโนโลยีสารสนเทศ วิทยุและวิทยุโทรคมนาคม
- กระทรวงสาธารณสุข เป็นผู้ออกใบอนุญาตการนำเข้าหรือการส่งออกสินค้า ได้แก่ อาหาร ยา วัคซีน เครื่องสำอาง เคมีภัณฑ์ที่ใช้ในบ้าน ยาฆ่าแมลง อุปกรณ์การแพทย์
- กระทรวงเกษตรและพัฒนาชนบท เป็นผู้ออกใบอนุญาตการนำเข้าหรือการส่งออกสินค้า ได้แก่ พืช สัตว์ ปุ๋ย อาหารสัตว์ ยาปราบศัตรูพืช ยาที่ใช้สำหรับสัตว์ ผลิตภัณฑ์ชีวภาพที่ใช้ทางการเกษตรและป่าไม้ อุปกรณ์ที่เกี่ยวกับงานชลประทาน
- กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เป็นผู้ออกใบอนุญาตการนำเข้าหรือการส่งออกสินค้า ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง หมวกนิรภัย อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ สายไฟฟ้า ของเล่น
- กระทรวงการขนส่ง เป็นผู้ออกใบอนุญาตการนำเข้าหรือการส่งออกสินค้า ได้แก่ ยานพาหนะทุกประเภท อุปกรณ์การยกขนสินค้า ยานพาหนะที่ใช้ในงานก่อสร้าง การสำรวจทางทะเล
- กระทรวงก่อสร้าง เป็นผู้ออกใบอนุญาตการนำเข้าหรือการส่งออกสินค้าที่ใช้ในงานโยธาและอุตสาหกรรม

สินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรอง/ใบอนุญาตการนำเข้า

สินค้าดังต่อไปนี้ต้องขออนุญาตหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศเวียดนามก่อนจึงสามารถนำเข้าได้

1) สินค้านำเข้าที่อยู่ภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศที่รัฐบาลเวียดนามมีพันธกรณีกับต่างประเทศ ซึ่งเป็นไปตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าซึ่งมีผลใช้บังคับตามช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง

เช่น การนำเข้าสินค้าภายใต้โควตาความตกลงระหว่างประเทศ เช่น ไข่ไก่ น้ำตาลอ้อย ใบยาสูบ บุหรี่ เกลือ รวมทั้งข้าวที่นำเข้าจากกัมพูชาและ สปป.ลาว

2) จักรยานยนต์หรือรถสามล้อความจุตั้งแต่ 175 ซีซี ขึ้นไป ต้องขออนุญาตนำเข้าจากกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า

3) ปืนที่ใช้เพื่อการกีฬา ซึ่งต้องขออนุญาตนำเข้าจากกระทรวงวัฒนธรรม การกีฬา และการท่องเที่ยว

4) สินค้าที่กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าจะประกาศเป็นรายการสินค้าที่ต้องขออนุญาตแบบ Automatic Import License ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการจัดเก็บข้อมูลการนำเข้า

นอกจากนี้ การนำเข้าสินค้าบางประเภท รัฐบาลกำหนดให้เฉพาะรัฐวิสาหกิจของเวียดนามเท่านั้นที่สามารถนำเข้าได้ เช่น น้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม บุหรี่ ซิการ์ หนังสือพิมพ์ ภาพยนตร์ อากาศยาน สินค้าที่มีรายการดังต่อไปนี้จะต้องขออนุญาตหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเทศเวียดนามก่อนจึงจะสามารถนำเข้าได้ เช่น รัฐบาลกำหนดให้

- บริษัทนำเข้าและส่งออกยาสูบแห่งประเทศเวียดนาม (Vietnam Tobacco Import Export Company – Vinataba IMEX) เป็นผู้นำเข้าและส่งออกบุหรี่ วัตถุดิบที่ใช้ทำบุหรี่ ใบยาสูบ และผลิตภัณฑ์ยาสูบเพียงรายเดียว
- บริษัทจัดจำหน่ายภาพยนตร์แห่งประเทศเวียดนาม (Vietnam National Film Distribution and Screening Company – FAFIM Vietnam) เป็นผู้นำเข้าภาพยนตร์แต่เพียงรายเดียว
- บริษัทปิโตรเลียมแห่งประเทศเวียดนาม (Vietnam National Petroleum Group-Petrolimex) เป็นผู้นำเข้าผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมในเวียดนาม
- บริษัทอุตสาหกรรมแร่และถ่านหินแห่งเวียดนาม (Vietnam National Coal Mineral Industries Holding Corporate Limited - Vinacomin) เป็นผู้นำเข้าและส่งออกแร่และถ่านหินในเวียดนาม

สินค้าที่ไม่ต้องเสียภาษีนำเข้าและส่งออก

สินค้าที่มีรายการดังต่อไปนี้ไม่ต้องเสียภาษีนำเข้า ได้แก่

1) สินค้าผ่านแดนที่ไม่ได้มีจุดต้นทางและปลายทางอยู่ในเวียดนาม
2) สินค้าที่นำเข้ามาเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัย
3) สินค้าส่งออกจากเขตปลอดอากร / คลังสินค้าทัณฑ์บนไปยังตลาดต่างประเทศ
4) สินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศเข้ามาในเขตปลอดอากร / คลังสินค้าทัณฑ์บน
5) สินค้าที่นำเข้ามาชั่วคราวเพื่อใช้ประโยชน์ในการจัดงานนิทรรศการหรืองานแสดงสินค้า
6) สินค้าที่นำเข้าและส่งออกมาเพื่อใช้ในกิจการขององค์การระหว่างประเทศ องค์การที่มีสิทธิทางการทูต
7) สินค้าที่นำเข้าและส่งออกโดยบุคคลธรรมดาที่มีปริมาณและมูลค่าไม่เกินที่กฎระเบียบกำหนด
8) สินค้าที่นำเข้ามาใช้ในโครงการส่งเสริมการลงทุนที่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาล
9) สินค้าที่นำเข้ามาใช้ในกิจการปิโตรเลียม
10) เครื่องจักร อุปกรณ์ อะไหล่ วัตถุ หนังสือ สิ่งพิมพ์ และยานพาหนะที่นำเข้ามาใช้โดยตรงสำหรับกิจกรรมการวิจัยทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
11) สินค้าอื่น ๆ ที่กำหนดโดยนายกรัฐมนตรี

การส่งออกและการนำเข้าสินค้าโดยทั่วไป

การส่งออกสินค้าจากเวียดนาม

เมื่อปฏิบัติตามกฎระเบียบการขอใบอนุญาตส่งออก (ถ้ามี) ผู้ส่งออก/ตัวแทนออกของฯ ต้องจัดทำใบขนสินค้าขาออกอิเล็กทรอนิกส์ (E-Customs Declaration for Export Goods) โดยทำรายการ

เข้าระบบตรวจปล่อยสินค้าอัตโนมัติ VNACCS/VCIS (Vietnam Automated Cargo Clearance System) ซึ่งส่วนหนึ่งของระบบ Single Window

เมื่อได้รับใบขนสินค้าอิเล็กทรอนิกส์แล้ว ผู้ส่งออก/ตัวแทนฯ ต้องยื่นใบขนสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ฯ พร้อมทั้งเอกสารอื่น ๆ ต่อเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเพื่อให้ตรวจสอบความถูกต้องของใบขนสินค้าฯ พร้อมทั้งชำระภาษี (หากมี)

การปฏิบัติพิธีการศุลกากรดังกล่าวสามารถทำก่อนที่จะมีการส่งออกสินค้าได้ 15 วัน โดยผู้ส่งออกสินค้าจากประเทศเวียดนามต้องยื่นเอกสารประกอบต่าง ๆ ได้แก่

1) ใบขนสินค้าขาออกอิเล็กทรอนิกส์
2) ต้นฉบับรายละเอียดสินค้าที่บรรจุ (Packing List)
3) สำเนาใบอนุญาตส่งออก (ต้องใช้ในกรณีสินค้าต้องกำกัด)
4) สำเนาสัญญาการซื้อขายสินค้า

จากนั้นผู้ส่งออก/ตัวแทนออกของฯ จะต้องติดต่อด่านศุลกากรที่ประจำตามท้องที่ที่จะส่งออกเพื่อผ่านพิธีการ

การนำสินค้าเข้าประเทศเวียดนาม

ผู้ที่สามารถนำสินค้าเข้าประเทศเวียดนามได้จะต้องเป็นกิจการที่จัดตั้งในเวียดนามที่มีเลขทะเบียนพาณิชย์ เลขทะเบียนภาษี อีกทั้งจดทะเบียนกับสำนักงานแรงงานและสำนักงานประกันสังคม จึงจะเป็นผู้มีสิทธินำเข้าสินค้าทั่วไปได้

เมื่อปฏิบัติตามกฎระเบียบการขอใบอนุญาตนำเข้า (ถ้ามี) ผู้นำเข้า/ตัวแทนออกของฯ ต้องจัดทำใบขนสินค้าขาเข้าอิเล็กทรอนิกส์ (E-Customs Declaration for Import Goods) โดยทำรายการเข้าระบบตรวจปล่อยสินค้าอัตโนมัติ VNACCS/VCIS

เมื่อได้รับใบขนสินค้าอิเล็กทรอนิกส์แล้ว ผู้นำเข้า/ตัวแทนฯ ต้องยื่นใบขนสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ฯ พร้อมทั้งเอกสารอื่น ๆ ต่อเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเพื่อให้ตรวจสอบความถูกต้องของใบขนสินค้าฯ พร้อมทั้งชำระภาษี (หากมี)

การปฏิบัติพิธีการศุลกากรดังกล่าวสามารถทำก่อนที่จะมีการนำเข้าสินค้าได้ 15 วัน โดยผู้นำเข้าสินค้าต้องยื่นเอกสารประกอบต่าง ๆ ได้แก่

1) ใบขนสินค้าขาเข้าอิเล็กทรอนิกส์
2) ใบกำกับราคา (Commercial Invoice)
3) สำเนาสัญญาการซื้อขายสินค้า
4) เล็ตเตอร์ออฟเครดิต หรือเอกสารการชำระเงินค่าสินค้า
5) ต้นฉบับใบอนุญาตนำเข้า (ต้องใช้ในกรณีสินค้าต้องกำกัด)
6) ใบตราส่ง / สัญญาการขนส่งระหว่างประเทศที่ออกโดยผู้ขนส่ง
7) ต้นฉบับรายละเอียดสินค้าที่บรรจุ (Packing List)
8) ต้นฉบับหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (กรณีที่ต้องการนำเข้าโดยใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงระหว่างประเทศที่เวียดนามเป็นภาคี เช่น ATIGA ACFTA AKFTA เป็นต้น)
9) หนังสือรับรองการจดทะเบียนการตรวจสอบคุณภาพที่ออกโดยสำนักงานตรวจสอบคุณภาพหรือหนังสือยกเว้นการตรวจสอบคุณภาพที่ออกโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
10) สำเนาหนังสือการจดทะเบียนธุรกิจในเวียดนาม
11) สำเนาหนังสือการจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้าในเวียดนาม (มีอายุ 30 วัน)

จากนั้น ผู้นำเข้า/ตัวแทนออกของฯ ต้องติดต่อด่านศุลกากรที่ประจำตามท้องที่ที่จะนำเข้าเพื่อผ่านพิธีการ โดยกรมศุลกากรเวียดนามมีนโยบายอำนวยความสะดวกทางการค้า และจะตรวจสอบสินค้านำเข้าเท่าที่จำเป็นตามหลักความเสี่ยงและจะใช้วิธีการตรวจสอบเมื่อนำเข้าไปแล้วเป็นส่วนใหญ่ (Post Entry Audit) อีกทั้งกำหนดให้สินค้าที่นำเข้ามาในประเทศในกรณีต่อไปนี้ ควรจะได้รับการสุ่มตรวจในอัตราไม่เกินร้อยละ 5 ของสินค้าทั้งหมด ได้แก่

1) เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่นำเข้ามาตามโครงการส่งเสริมการลงทุนที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาล

2) สินค้าที่นำเข้ามาในเขตปลอดอากร คลังสินค้าทัณฑ์บน สินค้าผ่านแดน สินค้านำเข้ามาตามโครงการบรรเทาทุกข์ผู้ประสบภัยพิบัติ สินค้าพิเศษที่นำเข้ามาใช้เพื่อการทหาร

3) สินค้าที่กำหนดโดยคำสั่งของนายกรัฐมนตรีให้ยกเว้นการตรวจเป็นกรณีพิเศษ

3.3 การรวบรวมข้อมูลการค้าชายแดนและผ่านแดนที่สำคัญ

3.3.1 ข้อมูลจุดผ่านแดนของประเทศไทย

ปัจจุบันประเทศไทยมีช่องทางผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (หรือช่องทางการค้า) ไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีพื้นที่ติดต่อกันทั้งหมด 31 จังหวัด โดยมี 29 จังหวัดที่มีจุดผ่านแดน ซึ่งรวมทั้งสิ้น 90 แห่ง โดยเป็นจุดผ่านแดนถาวรจำนวน 37 แห่ง จุดผ่อนปรนการค้า 51 แห่ง และจุดผ่านแดนชั่วคราวจำนวน 2 แห่ง ดัง**ตารางที่ 3.3.1-1** มีตำแหน่งที่ตั้งในภาพรวม ดัง**รูปที่ 3.3.1-1** รายละเอียดจุดผ่านแดนแต่ละประเทศสรุปได้ดังนี้

- ด้าน สปป.ลาว มี 47 แห่ง เป็น จุดผ่านแดนถาวร 17 แห่ง จุดผ่อนปรนการค้า 29 แห่ง และจุดผ่านแดนชั่วคราว 1 แห่ง
- ด้านกัมพูชา มี 16 แห่ง เป็น จุดผ่านแดนถาวร 7 แห่ง จุดผ่อนปรนการค้า 9 แห่ง
- ด้านเมียนมา มี 18 แห่ง เป็น จุดผ่านแดนถาวร 4 แห่ง จุดผ่อนปรนการค้า 13 แห่ง และจุดผ่านแดนชั่วคราว 1 แห่ง
- ด้านมาเลเซีย มีจุดผ่านแดนถาวรทั้งหมด 9 แห่ง

ตารางที่ 3.3.1-1 จำนวนช่องทางผ่านแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ด้าน	จำนวนจังหวัดที่มีจุดผ่านแดน	จำนวนช่องทาง			รวมจำนวนช่องทาง
		จุดผ่อนปรนการค้า	จุดผ่านแดนชั่วคราว	จุดผ่านแดนถาวร	
สปป. ลาว	11	29	1	17	47
กัมพูชา	7	9	-	7	16
เมียนมา	7	13	1	4	18
มาเลเซีย	4	-	-	9	9
รวม	**29**	**51**	**2**	**37**	**90**

ที่มา : กระทรวงมหาดไทย (2562)

เมื่อพิจารณา**จุดผ่านแดนที่มีการขนส่ง โดยทางรถยนต์** จากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกสรุปได้ว่าการขนส่งทางรถยนต์จะต้องผ่านจุดผ่านแดนที่เป็นด่านตรวจทั่วประเทศ ที่สามารถนำรถขนส่งเข้าและออกผ่านแดน มีดังนี้

1) ด่านตรวจภาคเหนือ ไทย - ลาว - พม่า

- ด่านศุลกากรแม่สาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย
- ด่านศุลกากรเชียงของ อ.เชียงของ จ.เชียงราย
- ด่านศุลกากรแม่สอด อ.แม่สอด จ.ตาก

2) ด่านตรวจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ไทย – ลาว - เวียดนาม

- ด่านศุลกากรหนองคาย อ.เมืองหนองคาย จ.หนองคาย
- ด่านศุลกากรท่าลี่ อ.ท่าลี่ จ.เลย
- ด่านศุลกากรมุกดาหาร อ.เมืองมุกดาหาร จ.มุกดาหาร
- ด่านศุลกากรนครพนม อ.เมืองนครพนม จ.นครพนม
- ด่านศุลกากรช่องเม็ก อ.สิรินธร จ.อุบลราชธานี

3) ด่านตรวจภาคกลาง ไทย - กัมพูชา

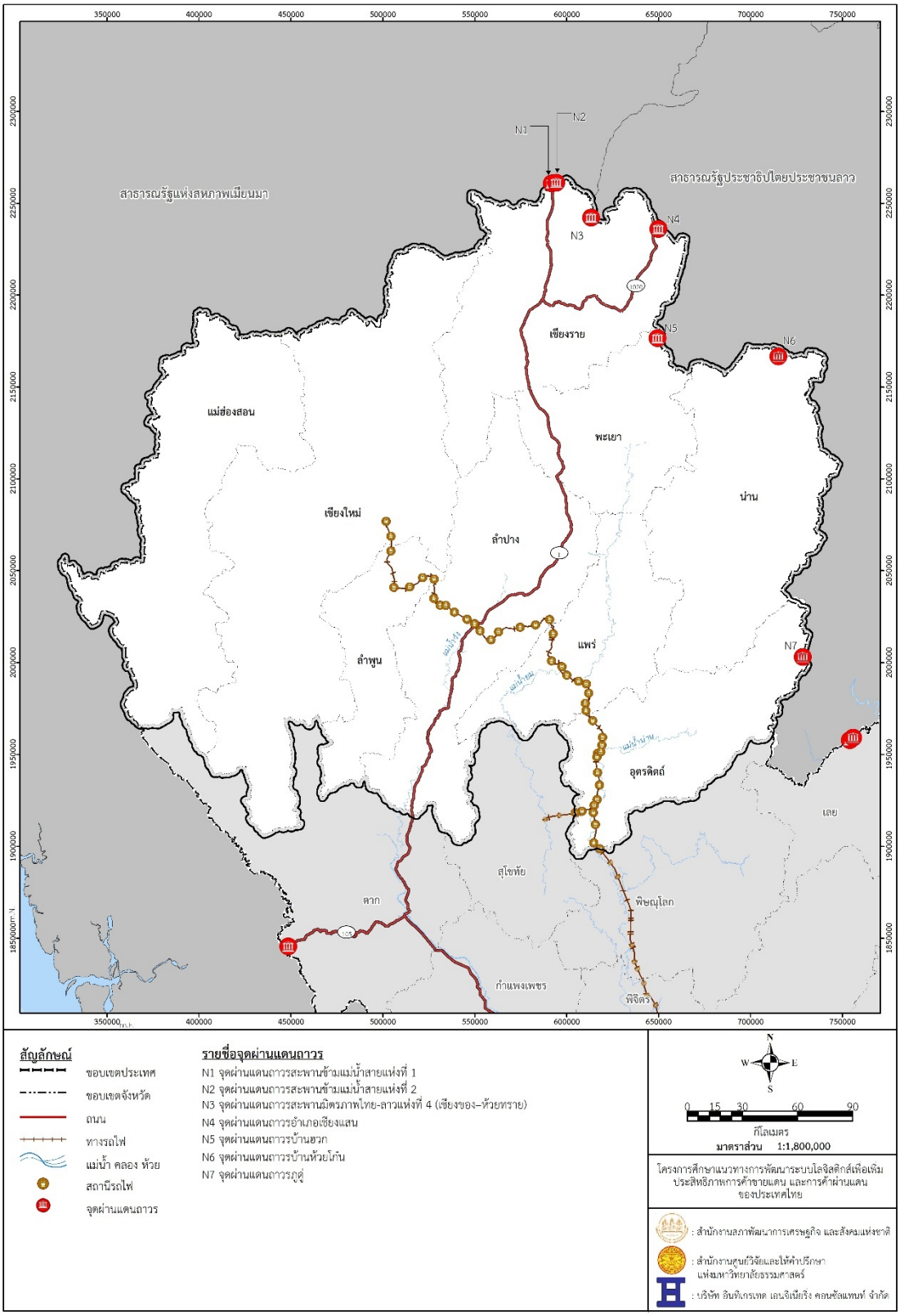
- ด่านศุลกากรอรัญประเทศ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว

4) ด่านตรวจภาคใต้ ไทย - มาเลเซีย

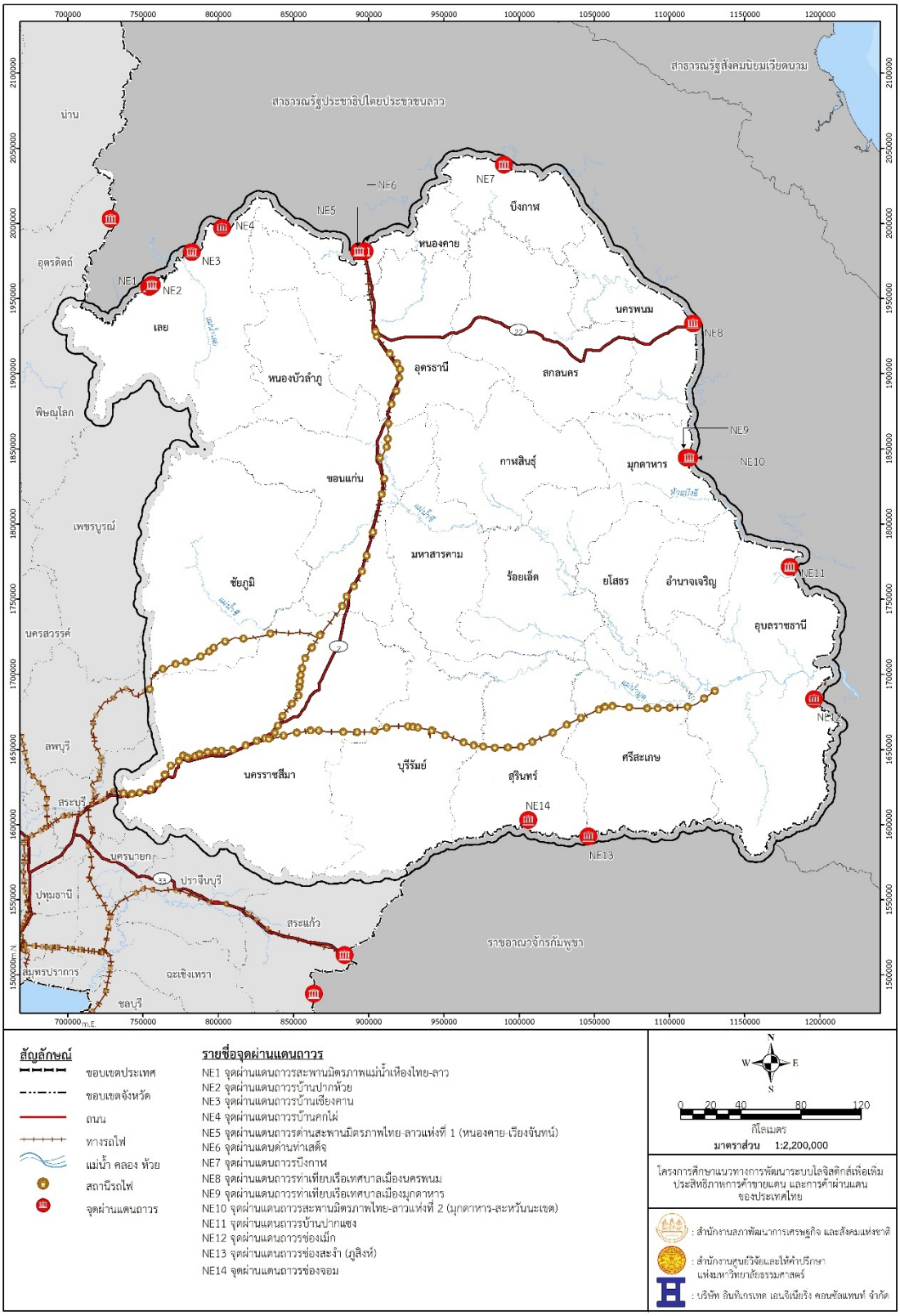
- ด่านศุลกากรสะเดา อ.สะเดา จ.สงขลา
- ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา
- ด่านศุลกากรสุไหงโกลก อ.สุไหงโกลก จ.นราธิวาส



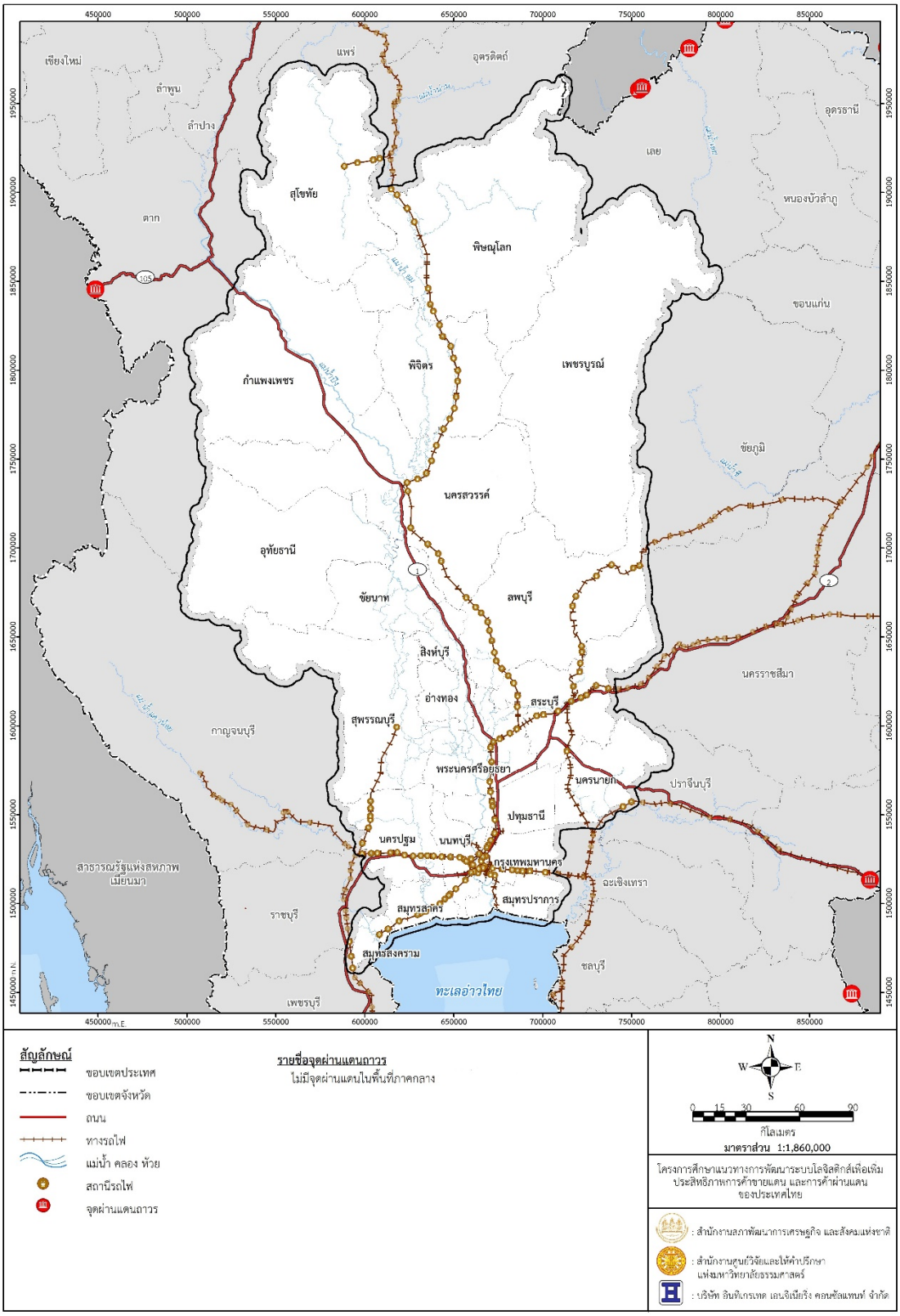
รูปที่ 3.3.1-1 ตำแหน่งจุดผ่านแดนของประเทศไทย



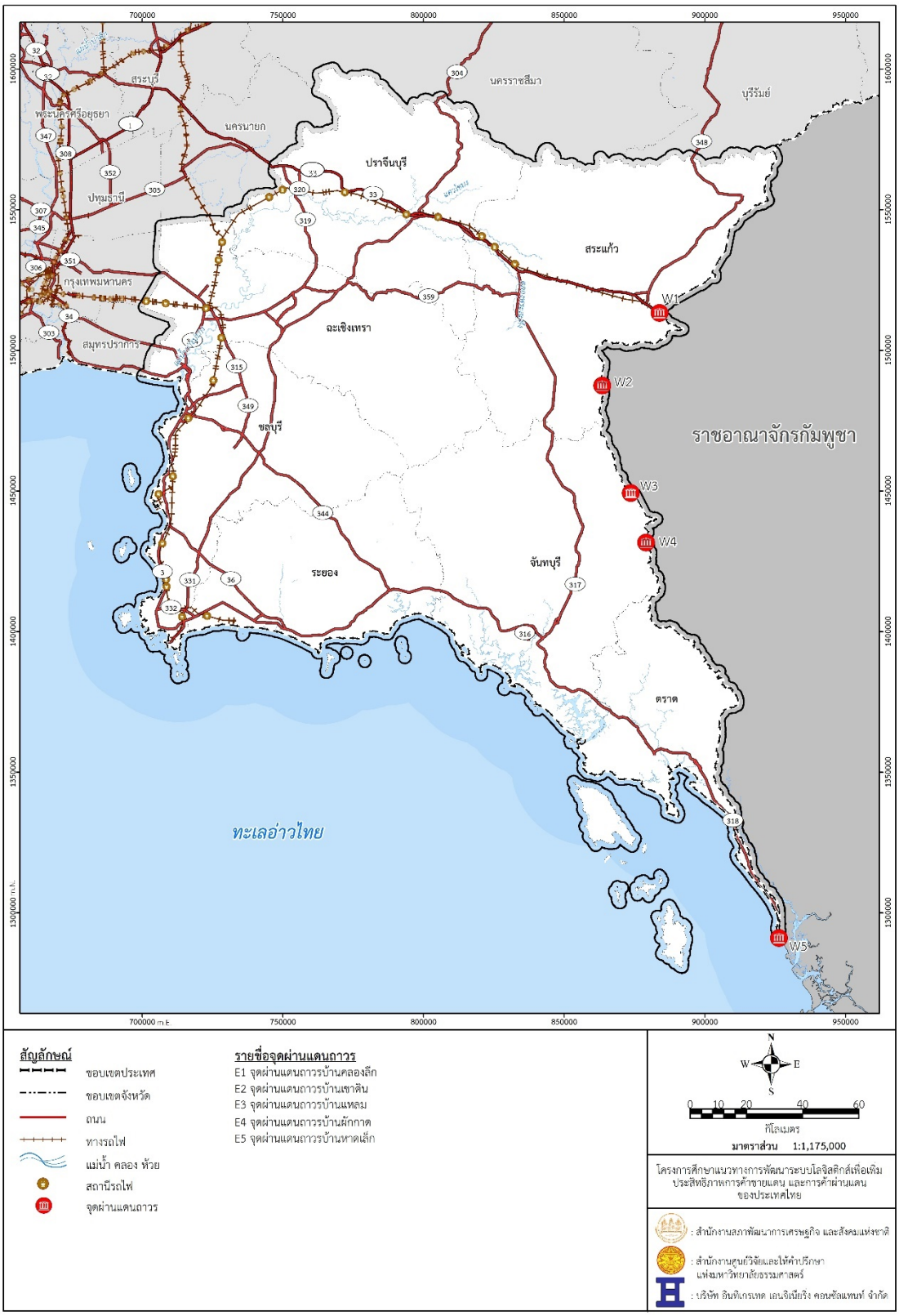
รูปที่ 3.3.1-2 ตำแหน่งจุดผ่านแดนภาคเหนือ



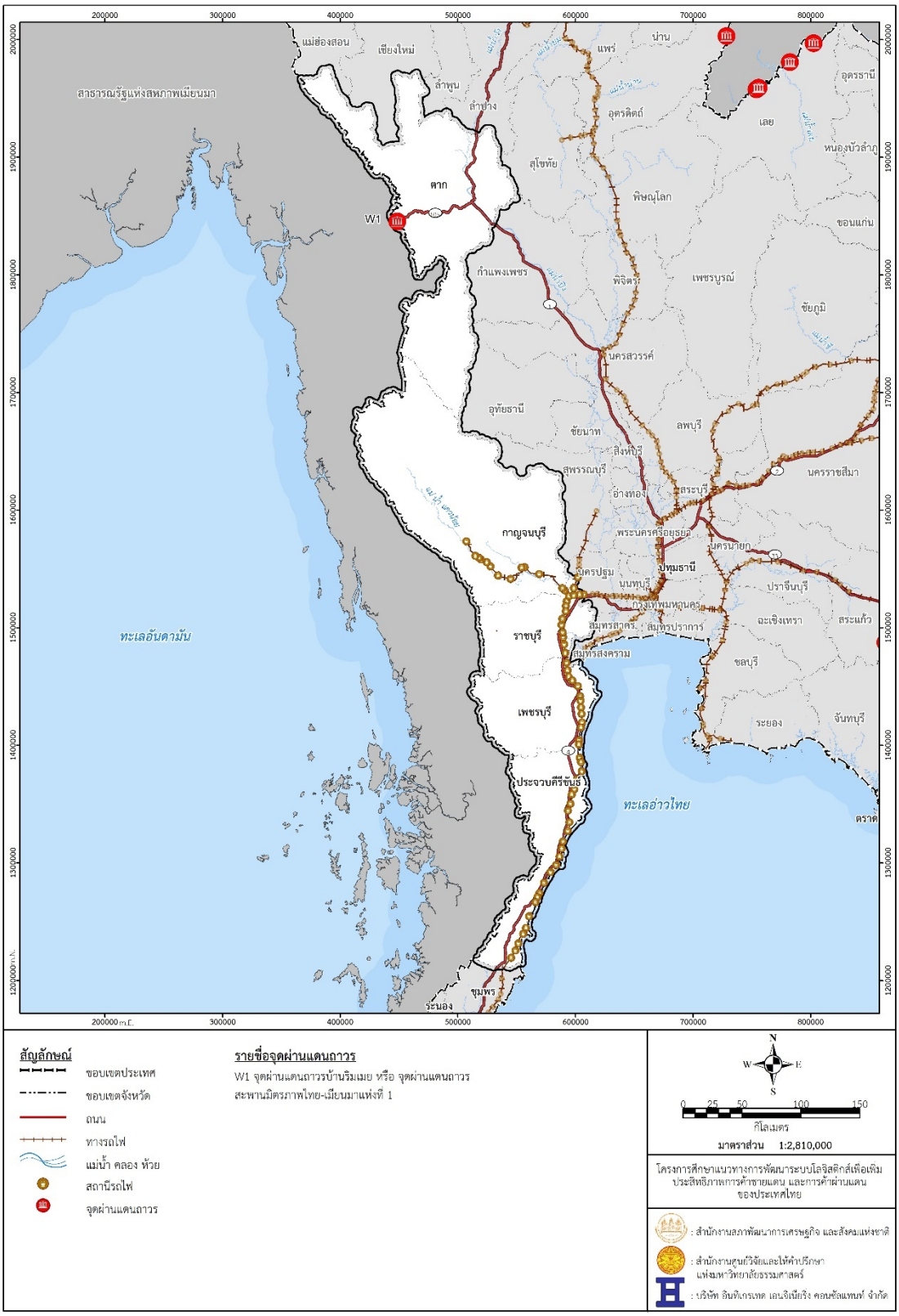
รูปที่ 3.3.1-3 ตำแหน่งจุดผ่านแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



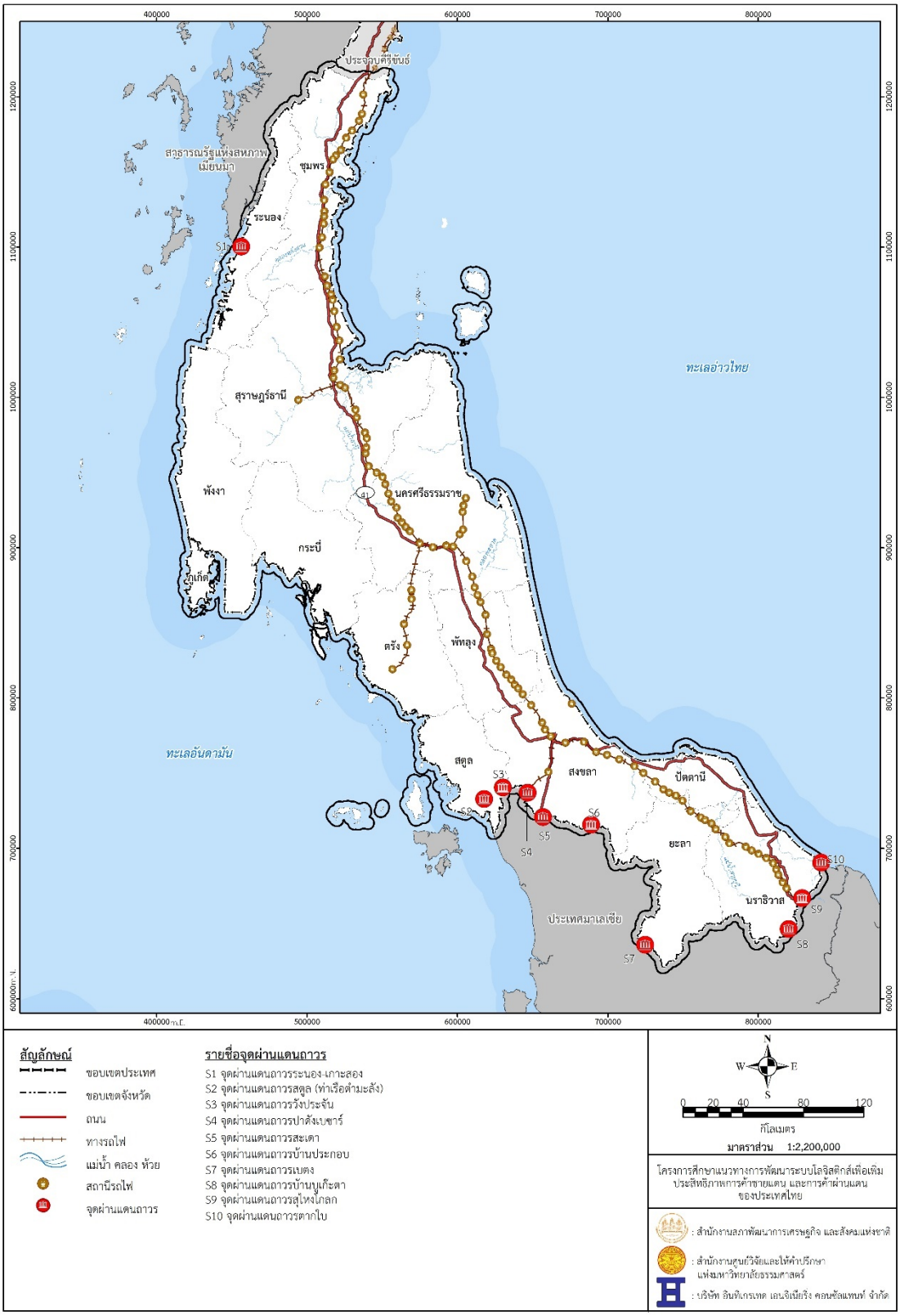
รูปที่ 3.3.1-4 ตำแหน่งจุดผ่านแดนภาคกลาง



รูปที่ 3.3.1-5 ตำแหน่งจุดผ่านแดนภาคตะวันออก

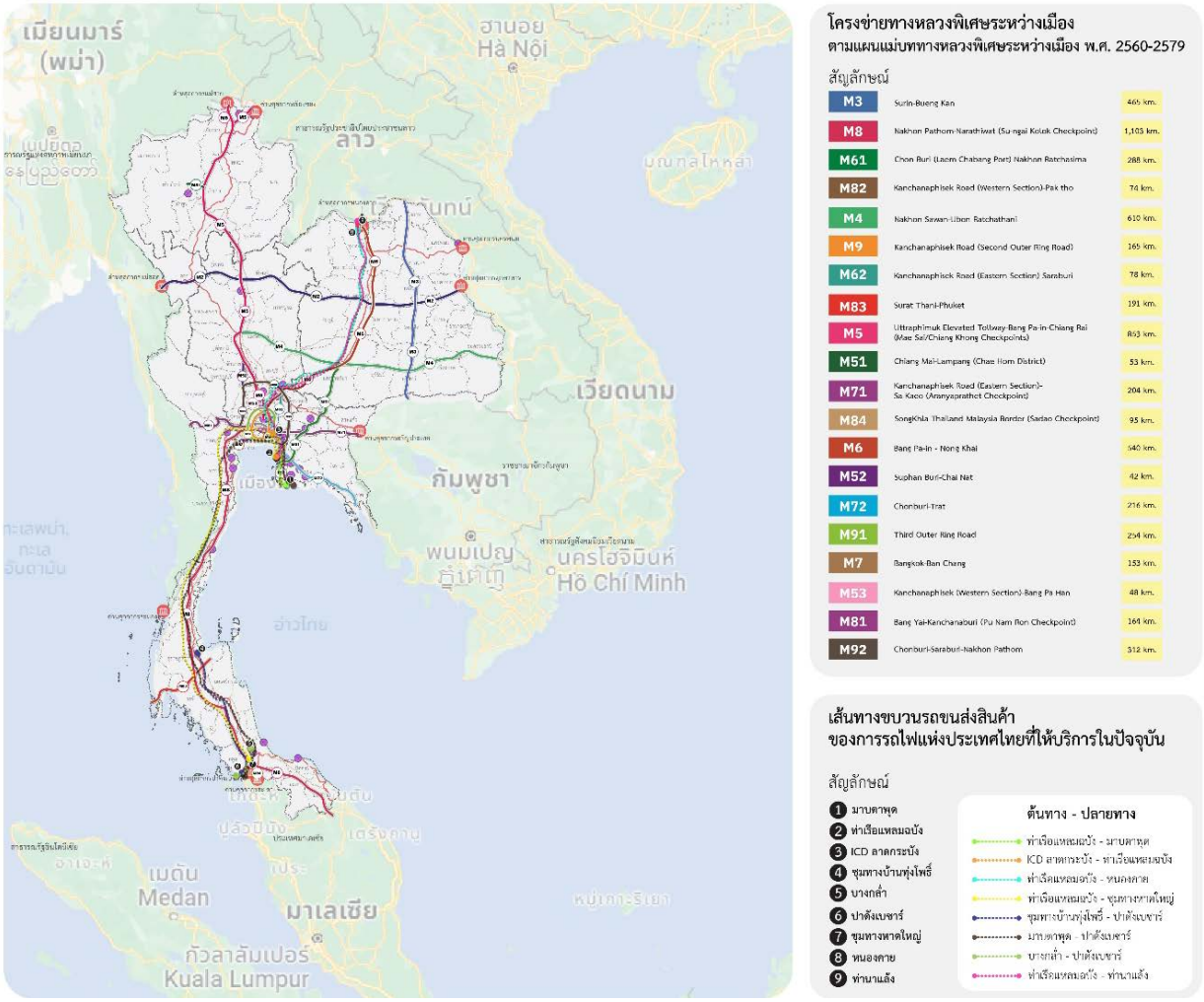


รูปที่ 3.3.1-6 ตำแหน่งจุดผ่านแดนภาคตะวันตก



รูปที่ 3.3.1-7 ตำแหน่งจุดผ่านแดนภาคใต้

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาจุดผ่านแดนถาวรที่เป็นพื้นที่ศักยภาพทั้ง 10 ด่านศุลกากรที่มีการศึกษาเชิงลึกในโครงการฯ ครั้งนี้ ร่วมกับการพิจารณาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บททางหลวงพิเศษระหว่างเมือง พ.ศ. 2560-2579 และเส้นทางขบวนรถขนส่งสินค้าของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ให้บริการในปัจจุบัน ซึ่งจะเห็นได้ว่า ตามแนวเส้นทางของโครงสร้างพื้นฐานที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและในอนาคต แนวเส้นทางจะมีการพัฒนาเพื่อรองรับการเติบโตและการพัฒนาของพื้นที่ชายแดนในหลาย ๆ พื้นที่ ดัง**รูปที่ 3.3.1-8**



รูปที่ 3.3.1-8 แนวเส้นทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย

3.3.2 ภาพรวมการค้าชายแดนและผ่านแดนของไทย

การรวบรวมข้อมูลปริมาณและมูลค่าการค้าชายแดนของประเทศไทยระหว่างปี 2559-2563 โดยประมวลผลจากชุดข้อมูลของกรมศุลกากรและรวบรวมข้อมูลมูลค่าการค้าผ่านแดนของประเทศไทยระหว่างปี 2561-2564 จากข้อมูลทุติยภูมิจากกองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ และประมวลผลจากชุดข้อมูลของกรมศุลกากร ดัง**ตารางที่ 3.3.2-1** และ **ตารางที่ 3.3.2-2**

ปริมาณและมูลค่าการค้าชายแดนของไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2559-2563 พบว่า ช่วงปี พ.ศ. 2559-2561 มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะปี พ.ศ. 2560 โดยมีมูลค่าการค้าชายแดนของประเทศไทยรวมสูงถึง 1,325,942 ล้าน หรือปริมาณน้ำหนักการค้าชายแดนรวม 32,448,817 ตัน แต่ในปี พ.ศ. 2562-2563 กลับมีปริมาณและมูลค่าลดลง สาเหตุหลักเกิดจากผลกระทบการแพร่ระบาดไวรัสโคโรนาทำให้ด่านพรมแดนปิดชั่วคราว

ส่วนมูลค่าการค้าผ่านแดนของประเทศไทยระหว่างปี 2561-2564 จากข้อมูลทุติยภูมิจากกองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ กลับมีสัดส่วนสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี โดยปี พ.ศ. 2564 มีมูลค่านำเข้าผ่านแดนสูงถึง 329,912 ล้านบาท และมูลค่าส่งออกผ่านแดนสูงถึง 462,458 ล้านบาท รวมมูลค่าการค้าชายแดนผ่านแดน 669,249 ล้านบาท

ส่วนใบขนส่งสินค้า (transaction) การขนส่งผ่านแดนของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564 จากข้อมูลทุติยภูมิจากกรมศุลกากร ซึ่งเป็นการขนส่งของผ่านราชอาณาจักรจากด่านศุลกากรแห่งหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งของออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร พบว่าผ่านเข้ามายังสำนักงานด่านศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (สทบ.) คิดเป็นร้อยละ 52.46 โดยนำเข้ามาจากประเทศจีน คิดเป็นร้อยละ 29.74 และผ่านออกไปยังด่านศุลกากรหนองคาย (ศภ. 2) คิดเป็นร้อยละ 25.70 เพื่อผ่านออกไปประเทศ สปป. ลาว มากที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 39.81

ตารางที่ 3.3.2-1 มูลค่าและน้ำหนักการค้าชายแดนของประเทศไทยระหว่างปี 2559-2563

ประเทศ		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
นำเข้า	มาเลเซีย	242,722.2995	994,829.3112	251,950.4479	1,001,508.2470	278,549.3108	1,027,050.2130	262,120.6197	1,053,560.8660	214,441.2408	870,467.0670
	เมียนมา	83,778.9540	9,639,800.9630	82,502.9811	8,653,364.4930	94,229.1325	9,062,970.6548	97,666.7995	8,846,874.3278	76,306.5419	8,401,027.8430
	สปป.ลาว	141,705.3552	2,173,668.5690	155,023.2101	5,180,970.3272	180,570.3513	4,351,150.0805	174,117.2779	6,423,897.7530	202,494.7762	5,814,959.9421
	กัมพูชา	22,580.4305	2,408,598.0875	26,155.7773	2,515,813.9360	25,759.8758	1,977,404.3031	24,780.3168	1,808,141.7723	26,346.9325	2,134,689.3215
	รวมการนำเข้าสินค้าชายแดน	490,787.0392	15,216,896.9307	515,632.4164	17,351,657.0032	579,108.6704	16,418,575.2514	558,685.0139	18,132,474.7192	519,589.4915	17,221,144.1735
ส่งออก	มาเลเซีย	258,109.2575	4,153,161.6860	312,381.2404	4,805,956.1010	289,969.4437	4,933,624.2570	249,828.9166	4,462,841.5310	223,208.9416	3,750,083.4100
	เมียนมา	106,431.7645	2,638,449.6990	104,356.5008	2,714,611.1830	100,623.0590	2,580,098.0740	99,295.1889	2,733,384.7440	79,345.6386	2,695,525.9890
	สปป.ลาว	239,039.2121	4,376,615.6580	291,299.6250	4,804,930.2343	285,410.2414	4,191,766.5990	292,992.7185	4,673,339.4790	274,424.9148	3,416,958.7321
	กัมพูชา	101,584.9740	2,703,650.9441	102,272.3363	2,771,662.9621	123,487.7729	3,011,151.9940	140,590.2760	3,446,828.8580	125,167.2089	2,751,990.9580
	รวมการส่งออกสินค้าชายแดน	705,165.2080	13,871,877.9871	810,309.7025	15,097,160.4804	799,490.5170	14,716,640.9240	782,707.1000	15,316,394.6120	702,146.7038	12,614,559.0891
รวมการค้าชายแดนของประเทศไทย		1,195,952.2472	29,088,774.9177	1,325,942.1188	32,448,817.4837	1,378,599.1874	31,135,216.1754	1,341,392.1139	33,448,869.3312	1,221,736.1953	29,835,703.2627

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

ที่มา : กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง (2564)

ตารางที่ 3.3.2-2 มูลค่าการค้าผ่านแดนของประเทศไทยระหว่างปี 2561-2564

ประเทศ	ปี พ.ศ. (หน่วย : ล้านบาท)											
	2561			2562			2563			2564		
	ส่งออก	นำเข้า	มูลค่ารวม	ส่งออก	นำเข้า	มูลค่ารวม	ส่งออก	นำเข้า	มูลค่ารวม	ส่งออก	นำเข้า	มูลค่ารวม
จีน (ตอนใต้)	100,931.76	82,763.56	183,695.31	112,242.88	86,734.02	198,976.92	121,982.40	116,742.53	238,724.94	194,807.49	172,184.11	366,991.60
สิงคโปร์	33,459.06	51,683.24	85,142.30	31,468.95	44,266.29	75,735.24	35,539.39	53,182.15	75,735.24	54,966.07	68,155.89	123,121.95
เวียดนาม	59,174.95	21,734.61	80,909.56	40,597.53	53,533.02	12,935.50	66,468.52	28,812.91	44,089.08	15,276.16	59,365.24	17,221.45
ประเทศอื่น ๆ	104,034.20	68,163.33	172,197.52	101,905.76	72,636.75	174,542.51	116,662.48	55,534.54	172,197.01	166,357.09	60,465.67	226,822.76
รวมการค้าผ่านแดนของประเทศไทย	297,599.97	224,344.74	521,944.69	299,150.61	216,572.56	515,723.19	318,273.35	240,735.38	546,022.43	462,459.36	329,912.92	792,372.27

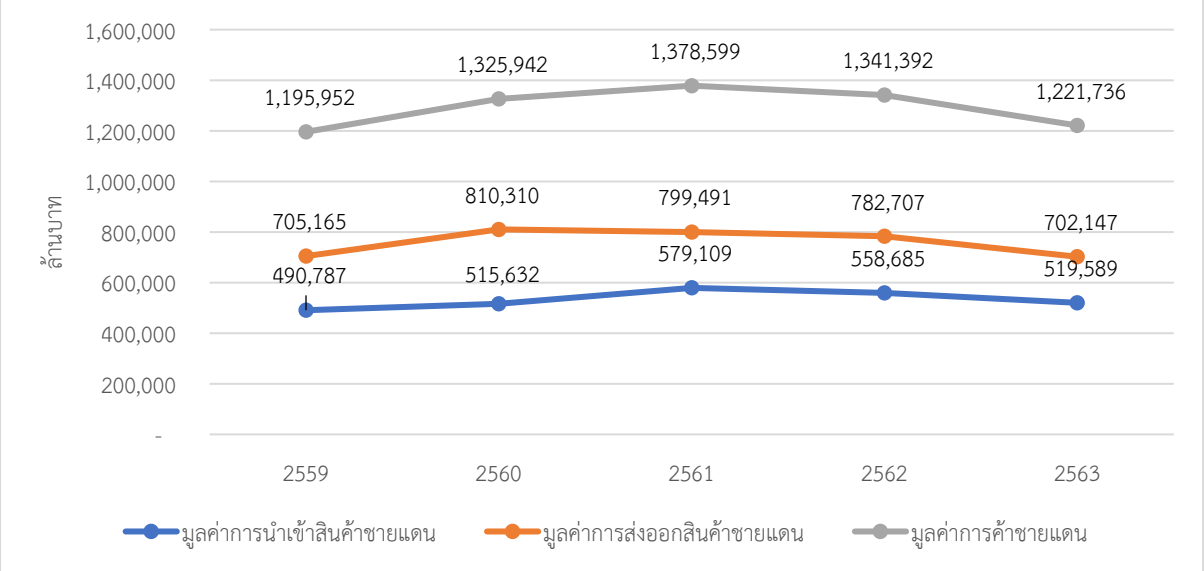
หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ (2565)

3.3.2.1 ข้อมูลการค้าชายแดนประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

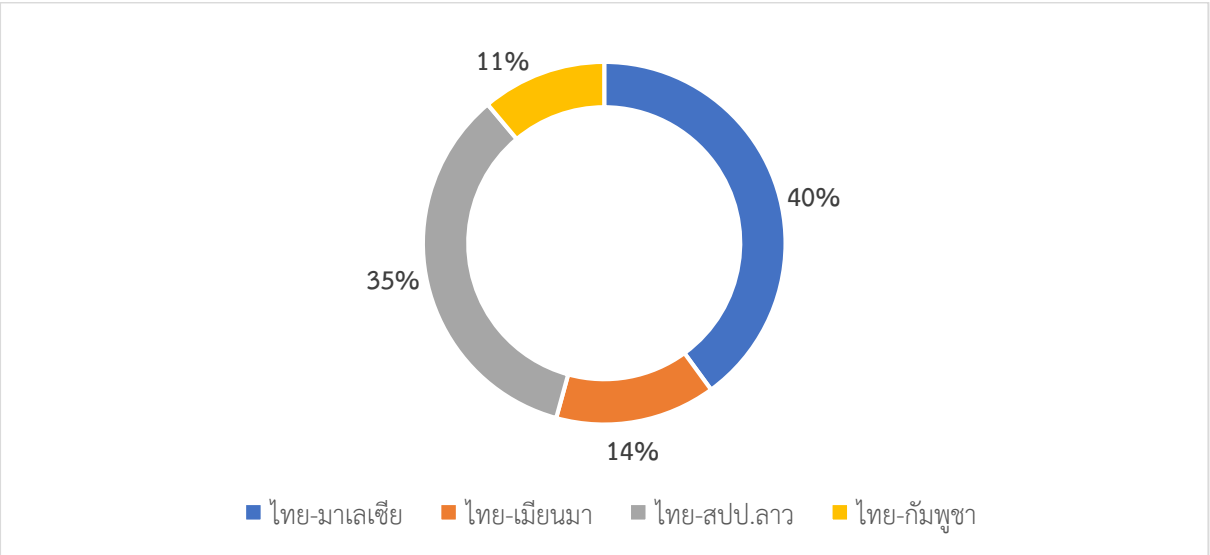
1) การค้าชายแดนประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ ประกอบด้วย มาเลเซีย เมียนมา สปป.ลาว และกัมพูชา จากข้อมูลของกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง ระหว่างปี พ.ศ. 2559-2563 พบว่า ประเทศไทยมีมูลค่าการค้าชายแดนเฉลี่ย 1,292,724 ล้านบาท แบ่งเป็นมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ย 532,761 ล้านบาท และมูลค่าการส่งออกเฉลี่ย 759,964 ล้านบาท



รูปที่ 3.3.2-1 การเติบโตของมูลค่าการค้าชายแดนประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ระหว่างปี 2559-2563

โดยเป็นมูลค่าการค้าชายแดนไทยกับมาเลเซียสูงที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 40 ของมูลค่าการค้าชายแดนทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ สปป.ลาว (ร้อยละ 35) เมียนมา (ร้อยละ 14) และกัมพูชา (ร้อยละ 11)



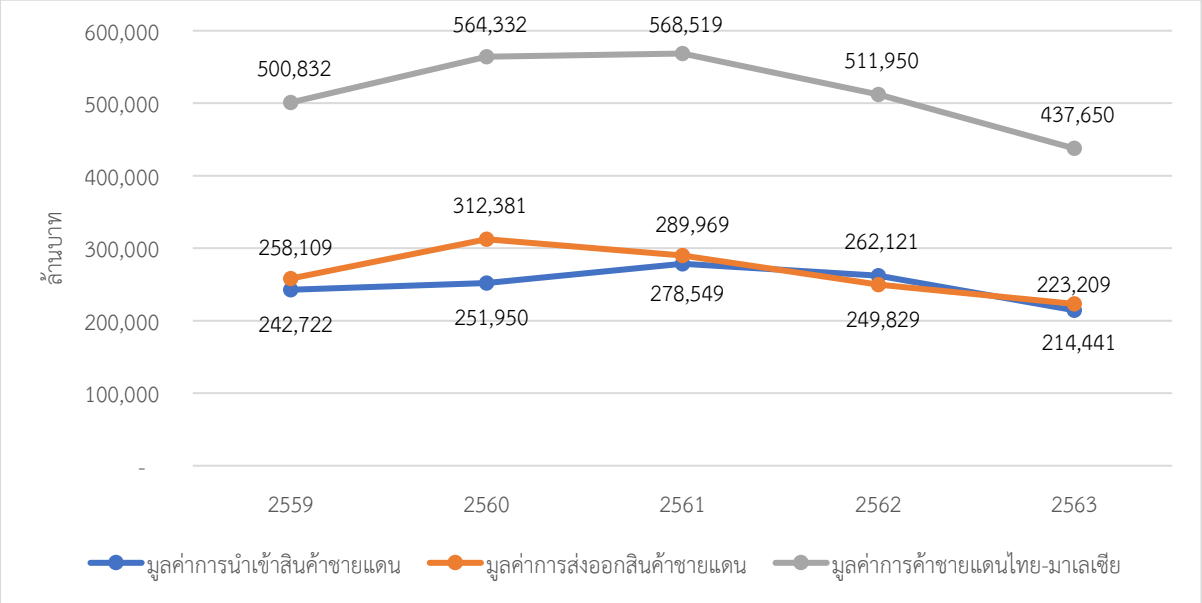
รูปที่ 3.3.2-2 สัดส่วนมูลค่าการค้าชายแดนประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านเฉลี่ย ในปี 2559-2563

1.1) การค้าชายแดน ไทย - มาเลเซีย

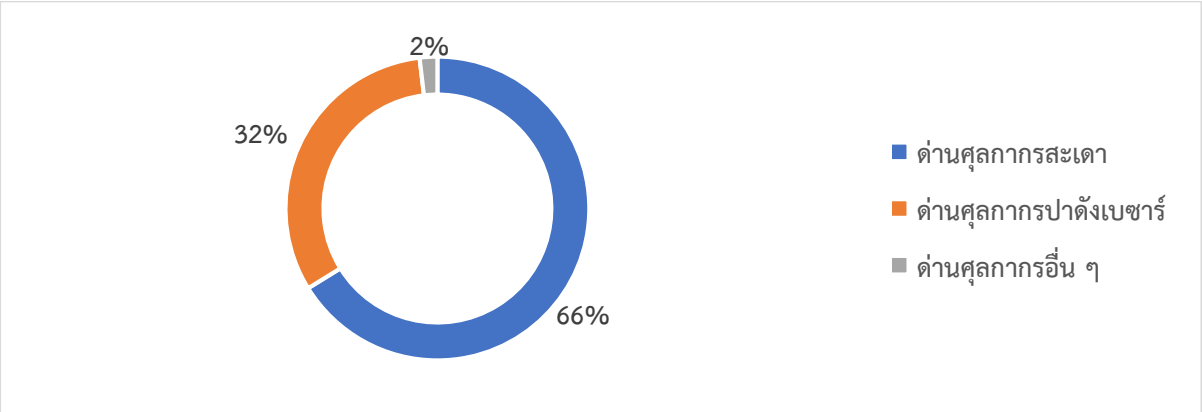
ข้อมูลการค้าชายแดนระหว่างไทย - มาเลเซีย ปี พ.ศ. 2559-2563 มีมูลค่าการค้าเฉลี่ย 516,656 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 5,410,617 ตัน แบ่งเป็นมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ย 249,957 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 989,483 ตัน และมูลค่าการส่งออกเฉลี่ย 266,700 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 4,421,133 ตัน

ด่านการค้าไทย-มาเลเซียที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด่านศุลกากรสะเดา คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 66.2 ของการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย รองลงมา ได้แก่ ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ (ร้อยละ 31.19) ด่านศุลกากรเบตง (ร้อยละ 0.64) ด่านศุลกากรสุไหง โก-ลก (ร้อยละ 0.56) และด่านศุลกากรบ้านประกอบ (ร้อยละ 0.24)

มีสินค้านำเข้าที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าและส่วนประกอบ เครื่องจักร (2) เครื่องใช้กลและส่วนประกอบ (3) ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า (4) อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม และ (5) พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก สำหรับสินค้าส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) ยางและของที่ทำด้วยยาง (2) เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (3) ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ (4) เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าและส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (5) ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า



รูปที่ 3.3.2-3 การเติบโตของมูลค่าการค้าชายแดนไทยกับประเทศมาเลเซียระหว่างปี พ.ศ. 2559-2563



รูปที่ 3.3.2-4 สัดส่วนด่านการค้าชายแดนสำคัญระหว่างไทยและมาเลเซีย (พ.ศ. 2559-2563)

ตารางที่ 3.3.2-3 มูลค่าและน้ำหนักการนำเข้า-ส่งออกสินค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย ในปี พ.ศ. 2559-2563

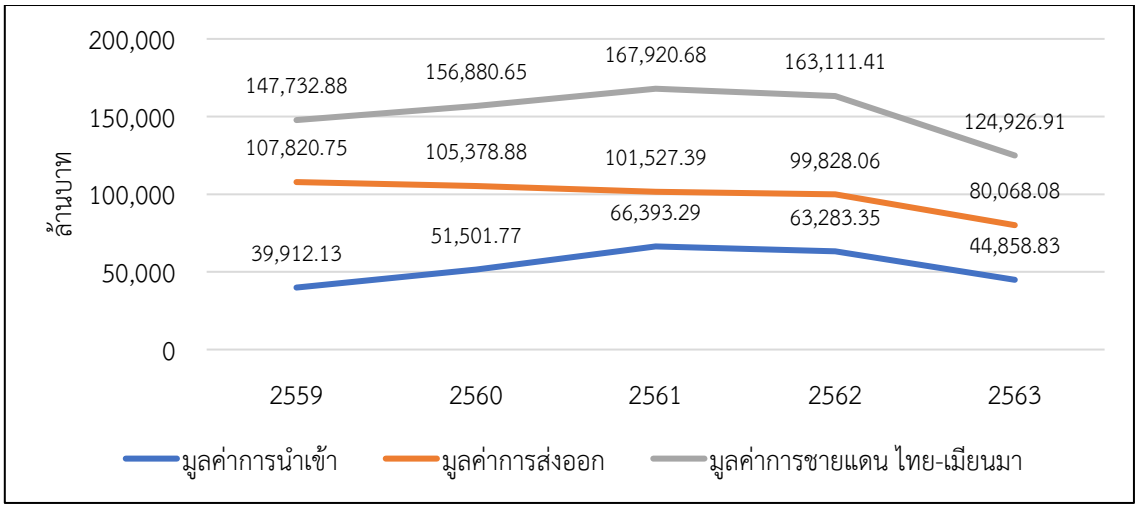
ประเทศไทย-มาเลเซีย	ด่านศุลกากร	ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, น้ำหนัก/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
นำเข้า	ด่านศุลกากรสะเดา	185,000	706,159.2452	183,00-00	632,293.8970	205,000	663,289.6010	197,000	671,382.4370	165,000	636,899.5460
	ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์	53,346.7786	176,005.1740	64,171.1483	221,885.6040	70,084.6781	244,720.6830	62,083.8258	293,600.7290	47,270.8075	179,060.0640
	ด่านศุลกากรเบตง	104.7517	4,191.0200	118.4050	5,244.6110	126.7315	4,929.2200	137.6793	11,776.1550	82.3705	4,082.2490
	ด่านศุลกากรสตูล	2,643.7512	68,492.4840	2,711.1036	52,023.7220	2,462.2583	49,415.0440	2,375.9289	51,489.0020	1,611.1289	34,271.2860
	ด่านศุลกากรตากใบ	686.3498	7,218.2800	500.6885	48,233.9620	156.9183	14,150.2330	74.7860	3,445.3640	16.1399	705.7800
	ด่านศุลกากรวังประจัน	586.3696	2,413.3830	488.8532	2,472.5190	205.0905	6,869.8490	247.6094	8,657.5370	375.7520	10,605.3090
	ด่านศุลกากรบ้านประกอบ	252.8466	11,176.1070	395.7113	18,824.4220	389.7973	34,409.4450	99.7239	4,046.0710	32.4793	1,549.8280
	ด่านศุลกากรสุไหง โก-ลก	1.1076	7,504.9000	0.2314	7.7200	0.2774	107.1320	1.1186	2,842.9500	-	-
	ด่านศุลกากรปัตตานี	65.1872	3,843.6830	424.6283	5,427.6130	95.4780	6,658.4280	10.4102	691.0070	7.2469	327.4270
	ด่านศุลกากรบูเก๊ะตา	35.1572	7,825.0350	139.6784	15,094.1770	28.0812	2,500.5780	89.5377	5,629.6140	45.3157	2,965.5780
รวมการนำเข้าสินค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย		242,722.2995	994,829.3112	251,950.4479	1,001,508.2470	278,549.3108	1,027,050.2130	262,120.6197	1,053,560.8660	214,441.2408	870,467.0670
ส่งออก	ด่านศุลกากรสะเดา	147,312.8528	1,944,330.4990	165,603.5544	2,018,234.9410	168,641.1949	2,317,594.5860	143,775.5764	2,156,112.3960	149,931.0553	2,188,370.7880
	ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์	105,690.3634	1,976,301.1690	139,847.7624	2,115,651.7030	114,706.5101	2,077,359.8990	99,290.5116	1,737,826.0020	67,998.7624	1,244,463.3290
	ด่านศุลกากรสุไหง โก-ลก	2,675.3137	70,111.6440	4,053.2306	88,324.1880	3,462.7652	94,505.2080	2,913.4518	81,377.2620	2,881.1087	77,058.9750
	ด่านศุลกากรบ้านประกอบ	535.9631	27,384.7500	469.4828	18,718.5780	438.5404	16,535.1740	558.6550	21,983.3430	878.1054	51,477.7440
	ด่านศุลกากรตากใบ	870.9179	111,693.5410	656.5417	522,207.7390	619.1608	352,068.9450	1,679.4178	255,085.1720	582.6261	143,915.3980
	ด่านศุลกากรเบตง	164.9243	4,868.9590	539.9855	5,423.1800	390.2621	11,918.3460	131.4145	4,378.5470	96.6425	3,266.5120
	ด่านศุลกากรสตูล	0.7530	21.6940	0.3755	2.0000	0.0554	2.7520	-	-	0.9427	52.0930
	ด่านศุลกากรปัตตานี	36.5029	1,764.6900	23.6259	879.5600	9.0842	372.2290	5.4985	90,633.0700	0.1705	5.7500
	ด่านศุลกากรบูเก๊ะตา	821.6665	16,684.7400	1,064.3254	26,924.2120	1,600.9382	55,239.1180	1,474.3910	115,445.7390	829.2587	41,422.5600
	ด่านศุลกากรวังประจัน	-	-	122.3561	9,590	100.9323	8,028.0000	-	-	10.2693	50.2610
รวมการส่งออกสินค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย		258,109.2575	4,153,161.6860	312,381.2404	4,805,956.1010	289,969.4437	4,933,624.2570	249,828.9166	4,462,841.5310	223,208.9416	3,750,083.4100

1.2) การค้าชายแดน ไทย - เมียนมา

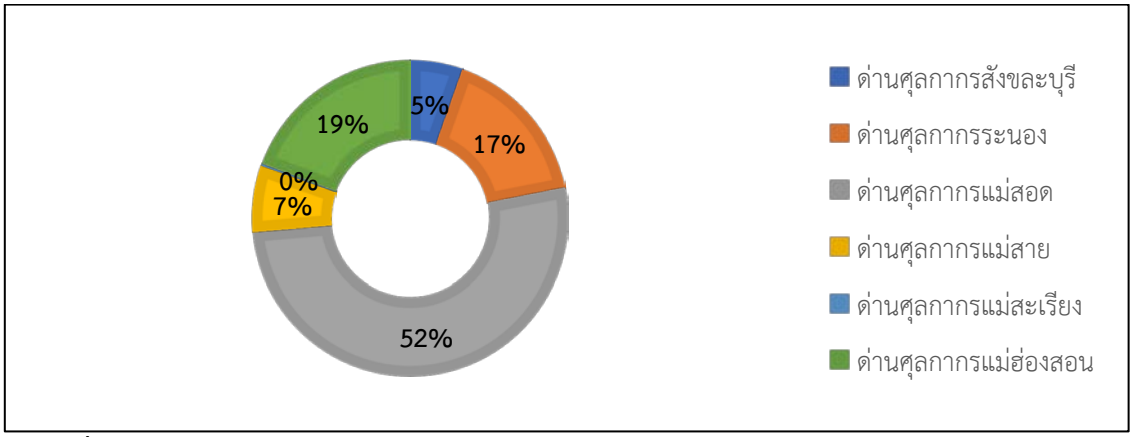
ข้อมูลการค้าชายแดนระหว่างไทย - เมียนมา ปี พ.ศ. 2559-2563 มีมูลค่าการค้าเฉลี่ย 152,115 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 5,903,557 ตัน แบ่งเป็นมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ย 53,190 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 3,155,005 ตัน และการส่งออกมูลค่าเฉลี่ย 98,925 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 1,717,845 ตัน

ด่านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด่านศุลกากรแม่สอด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 51.72 ของการค้าชายแดนไทย-เมียนมา รองลงมาได้แก่ ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน (ร้อยละ 19.32) ด่านศุลกากรระนอง (ร้อยละ 16.50 ด่านศุลกากรแม่สาย (ร้อยละ 6.77) ด่านศุลกากรสังขละบุรี (ร้อยละ 5.41) และด่านศุลกากรแม่สะเรียง (ร้อยละ 0.29)

มีสินค้านำเข้าสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) ก๊าซปิโตรเลียมและก๊าซไฮโดรคาร์บอนอื่น ๆ (2) ปลา สดหรือแช่เย็น (3) อาหารแปรรูปจากปลา (4) ถั่วลิสง และ (5) ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า สำหรับสินค้าส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่ (2) เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู (3) เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน วัตถุจำพวกปลาสเตอร์ ปูนขาวและซีเมนต์ (4) เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว และ (5) ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว



รูปที่ 3.3.2-5 การเติบโตของมูลค่าการค้าชายแดนไทยกับประเทศเมียนมา ระหว่างปี พ.ศ. 2559-2563



รูปที่ 3.3.2-6 สัดส่วนด่านการค้าชายแดนสำคัญระหว่างไทยและเมียนมา (พ.ศ. 2559-2563)

ตารางที่ 3.3.2-4 มูลค่าและปริมาณการนำเข้า-ส่งออกสินค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและเมียนมา ในปี พ.ศ. 2559-2563

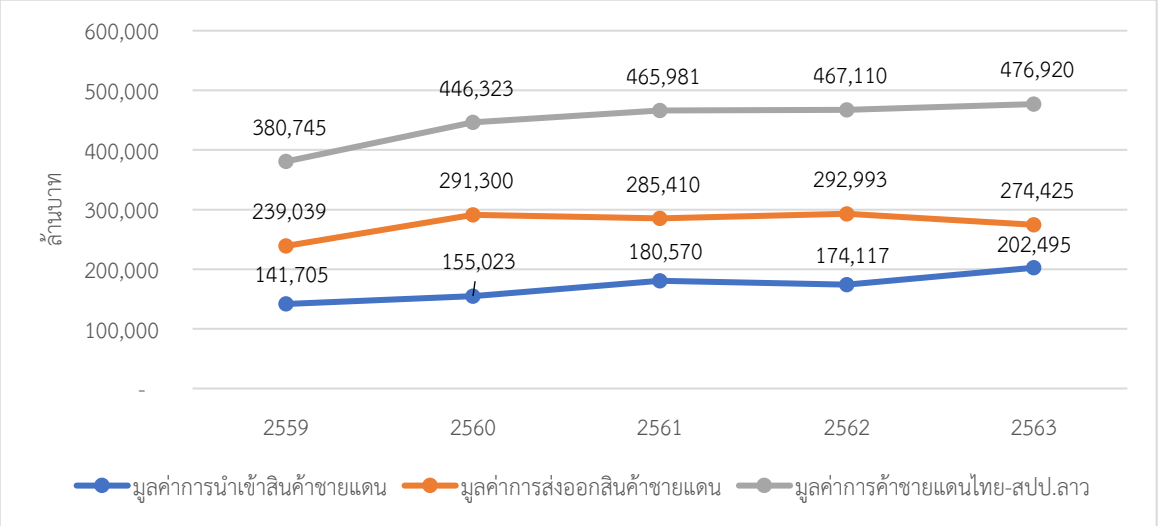
ประเทศไทย-เมียนมา	ด่านศุลกากร	ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, น้ำหนัก/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
นำเข้า	ด่านศุลกากรสังขละบุรี	4,607.93	81,372.77	5,572.24	109,677.44	8,578.47	262,649.45	9,789.77	711,121.36	9,139.99	923,966.74
	ด่านศุลกากรระนอง	8,525.00	344,866.00	12,126.00	418,658.00	9,220.00	409,242.00	9,165.00	397,899.00	7,334.00	374,670.00
	ด่านศุลกากรแม่สอด	4,608.00	81,373.00	5,572.00	109,677.00	8,578.00	262,649.00	9,790.00	711,121.00	9,140.00	923,967.00
	ด่านศุลกากรแม่สาย	248.62	31,707.90	218.73	45,322.38	344.35	83,905.50	420.20	148,693.73	1,290.22	206,910.08
	ด่านศุลกากรแม่สะเรียง	209.90	465.74	84.77	139.48	74.13	508.07	94.09	403.38	58.37	4,729.27
	ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน	21,712.69	1,858,120.32	27,928.03	1,734,815.39	39,598.33	2,208,801.04	34,024.29	2,104,983.04	17,896.24	1,222,609.64
รวมการนำเข้าสินค้าชายแดนไทย-เมียนมา		**39,912.13**	**2,397,905.72**	**51,501.77**	**2,418,289.69**	**66,393.29**	**3,227,755.06**	**63,283.35**	**4,074,221.51**	**44,858.83**	**3,656,852.74**
ส่งออก	ด่านศุลกากรสังขละบุรี	694.50	10,008.51	503.56	6,680.43	620.44	19,067.22	931.18	84,012.67	690.99	26,209.50
	ด่านศุลกากรระนอง	15,579.00	871,532.00	20,466.00	948,114.00	16,880.00	790,706.00	15,588.00	822,195.00	10,603.00	813,471.00
	ด่านศุลกากรแม่สอด	80,767.00	1,363,184.00	74,650.00	1,365,948.00	72,027.00	1,377,011.00	70,493.00	1,404,112.00	57,728.00	1,433,038.00
	ด่านศุลกากรแม่สาย	8,849.48	388,774.62	8,098.58	389,914.87	10,222.17	385,777.88	11,678.15	417,947.03	10,135.20	421,133.33
	ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน	179.29	1,601.96	339.25	531.81	540.39	2,513.41	434.86	2,921.49	156.78	1,272.38
	ด่านศุลกากรแม่สะเรียง	1,751.48	106,361.58	1,321.49	84,785.23	1,237.39	86,378.00	702.88	58,690.51	754.11	58,864.51
รวมการส่งออกสินค้าชายแดน ไทย-เมียนมา		**107,820.75**	**2,741,462.66**	**105,378.88**	**2,795,974.35**	**101,527.39**	**2,661,453.51**	**99,828.06**	**2,789,878.70**	**80,068.08**	**2,753,988.71**

1.3) การค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว

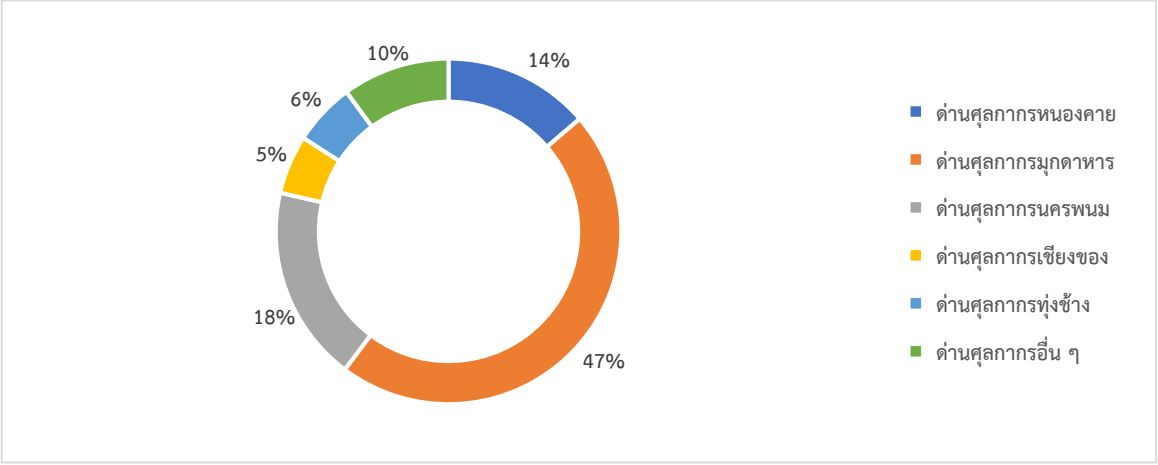
ข้อมูลการค้าชายแดนระหว่างไทย - สปป.ลาว ปี พ.ศ. 2559-2563 มีมูลค่าการค้าเฉลี่ย 447,416 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 9,081,651 ตัน แบ่งเป็นการนำเข้ามูลค่าเฉลี่ย 170,782 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 4,788,929 ตัน และการส่งออกมูลค่าเฉลี่ย 276,633 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 4,292,722 ตัน

ด่านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด่านศุลกากรมุกดาหาร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.54 ของการค้าชายแดนไทย-เมียนมา รองลงมาได้แก่ ด่านศุลกากรหนองคาย (ร้อยละ 13.71) ด่านศุลกากรนครพนม (ร้อยละ 18.35) ด่านศุลกากรทุ่งช้าง (ร้อยละ 5.84) และด่านศุลกากรเชียงของ (ร้อยละ 5.51)

สินค้าส่งออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) พลังงานไฟฟ้า (2) เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบ (3) ฝ้าย (4) ทองแดงและของทำด้วยทองแดง และ (5) อุปกรณ์บันทึกภาพและเสียง สำหรับสินค้าส่งออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (2) ผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้ประเภทส้มหรือเปลือกแตง (3) เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่ (4) เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว และ (5) เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู



รูปที่ 3.3.2-7 การเติบโตของมูลค่าการค้าชายแดนไทยกับประเทศ สปป.ลาว ระหว่างปี พ.ศ. 2559-2563



รูปที่ 3.3.2-8 สัดส่วนด่านการค้าชายแดนสำคัญระหว่างไทยและ สปป.ลาว (พ.ศ. 2559-2563)

ตารางที่ 3.3.2-5 มูลค่าและน้ำหนักการนำเข้า-ส่งออกสินค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว ในปี พ.ศ. 2559-2563

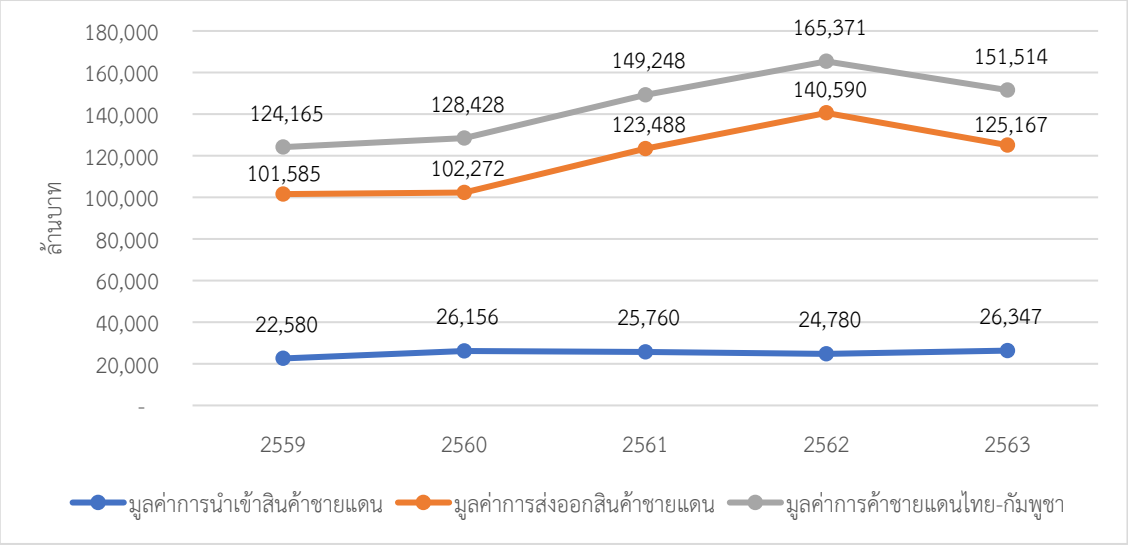
ประเทศไทย-สปป.ลาว	ด่านศุลกากร	ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, น้ำหนัก/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
นำเข้า	ด่านศุลกากรหนองคาย	8,841.03	63,054.43	8,038.64	71,128.47	9,914.02	65,682.70	8,538.33	68,479.06	13,154.10	101,627.79
	ด่านศุลกากรมุกดาหาร	61,080.02	447,689.90	86,689.68	1,505,976.16	99,134.14	371,321.54	106,00-00	703,153.93	126,000	1,208,383.63
	ด่านศุลกากรทุ่งช้าง	4,401.19	400,677.09	5,228.40	605,827.33	4,656.78	478,917.13	5,480.70	600,251.97	9,406.18	800,435.03
	ด่านศุลกากรท่าลี่	1,124.21	199,640.21	887.8487	145,779.55	1,077.45	152,476.17	4,076.57	153,708.38	11,622.16	118,677.26
	ด่านศุลกากรเชียงแสน	671.794	27,923.75	892.6886	39,658.60	704.1184	29,557.66	569.3478	23,984.17	362.0044	15,870.66
	ด่านศุลกากรช่องเม็ก	17,310.29	16,579.79	21,178.24	22,915.09	24,384.48	13,98-00	22,965.04	16,898.18	20,210.40	20,240.84
	ด่านศุลกากรเชียงของ	5,900.94	324,215.31	6,739.06	625,021.98	6,331.39	771,998.03	7,495.22	1,094,252.09	7,809.59	692,627.92
	ด่านศุลกากรนครพนม	41,506.54	486,350.62	24,359.83	1,753,288.34	33,313.90	2,043,381.90	18,082.48	2,668,041.12	13,124.10	2,164,551.67
	ด่านศุลกากรบึงกาฬ	475.3332	10,013.79	451.5394	11,404.97	593.6354	14,914.22	475.7263	79,631.31	655.2707	60,019.70
	ด่านศุลกากรเชียงคาน	71.2847	104,101.06	141.4192	298,790.42	137.2544	308,661.19	115.5735	858,715.25	30.0242	542,979.84
	ด่านศุลกากรเขมราฐ	322.7293	93,422.63	415.8656	101,179.41	323.1967	100,259.56	318.2886	156,782.30	120.9457	89,545.61
รวมการนำเข้าสินค้าชายแดน ไทย-สปป.ลาว		141,705.36	2,173,668.57	155,023.21	5,180,970.33	180,570.35	4,351,150.08	174,117.28	6,423,897.75	202,494.78	5,814,959.94
ส่งออก	ด่านศุลกากรหนองคาย	56,586.71	1,156,842.09	53,345.27	1,054,773.82	53,42-73	824,152.91	51,598.22	757,329.99	43,293.54	654,590.08
	ด่านศุลกากรมุกดาหาร	72,669.58	564,683.27	123,128.00	662,936.62	117,223.13	660,136.17	119,122.13	1,075,616.04	130,084.35	992,159.94
	ด่านศุลกากรทุ่งช้าง	3,925.64	193,232.09	4,519.50	215,004.45	4,710.56	198,151.59	4,775.19	138,108.46	3,640.37	98,153.64
	ด่านศุลกากรท่าลี่	12,993.86	338,479.51	11,486.82	266,484.04	12,205.57	240,621.68	11,422.66	247,101.89	12,048.41	236,463.50
	ด่านศุลกากรเชียงแสน	15,839.81	230,022.64	16,503.58	333,243.37	16,577.33	329,480.31	10,726.83	386,647.46	6,285.44	95,507.42
	ด่านศุลกากรช่องเม็ก	4,071.98	149,262.28	5,046.02	191,822.99	5,762.18	159,417.16	4,942.00	147,350.71	4,772.16	43,339.83
	ด่านศุลกากรเชียงของ	14,193.64	820,229.68	15,972.45	717,667.95	17,587.52	724,158.11	22,512.81	774,518.87	18,807.79	672,494.19
	ด่านศุลกากรนครพนม	54,207.77	767,484.19	55,979.65	1,165,206.52	52,203.95	939,601.76	64,395.66	1,074,542.55	53,235.26	585,713.97
	ด่านศุลกากรบึงกาฬ	2,974.05	79,999.59	4,170.94	146,417.09	4,515.26	71,066.77	2,436.90	35,020.92	2,040.94	33,632.88
	ด่านศุลกากรเชียงคาน	1,132.44	55,281.08	706.2089	29,500.55	747.2402	27,339.66	667.2811	24,083.43	116.2436	2,831.94
	ด่านศุลกากรเขมราฐ	443.7325	21,099.26	441.1843	21,872.84	457.5038	17,640.49	393.0384	13,019.16	100.4134	2,071.35
รวมการส่งออกสินค้าชายแดน ไทย-สปป.ลาว		239,039.21	4,376,615.66	291,299.63	4,804,930.23	285,410.24	4,191,766.60	292,992.72	4,673,339.48	274,424.91	3,416,958.73

1.4) การค้าชายแดน ไทย - กัมพูชา

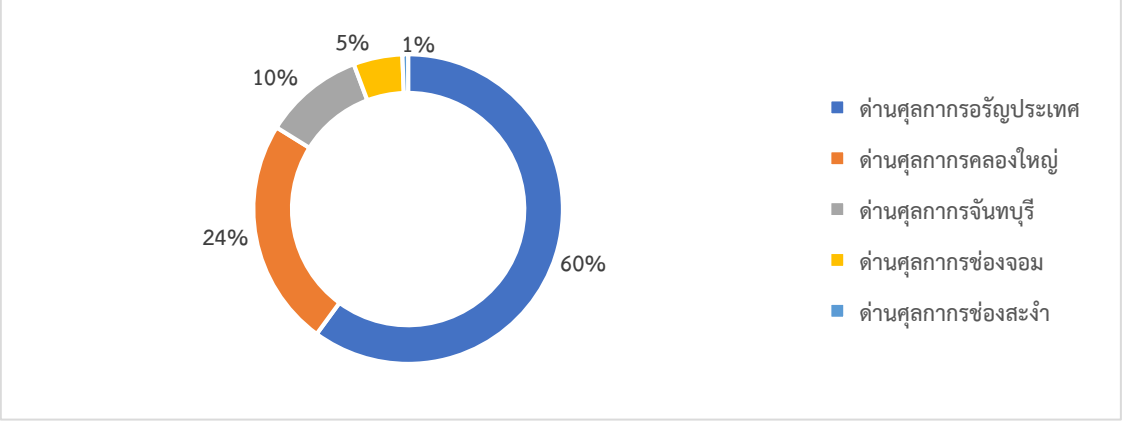
ข้อมูลการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา ระหว่างปี พ.ศ. 2559-2563 มีมูลค่าการค้าเฉลี่ย 143,745 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 5,105,987 ตัน แบ่งเป็นการนำเข้ามูลค่าเฉลี่ย 25,125 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 2,168,929 ตัน และการส่งออกมูลค่าเฉลี่ย 118,621 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 2,937,057 ตัน

ด่านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 60.06 ของการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา รองลงมาได้แก่ ด่านศุลกากรคลองใหญ่ (ร้อยละ 23.78) ด่านศุลกากรจันทบุรี (ร้อยละ 10.45) ด่านศุลกากรช่องจอม (ร้อยละ 5.12) และด่านศุลกากรช่องสะงำ (ร้อยละ 5.9)

มีสินค้านำเข้าที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) พืชผักรวมทั้งรากและหัวบางชนิดที่บริโภคได้ (2) ลวดและเคเบิล (3) อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม (4) ของที่ทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า และ (5) ทองแดงและของทำด้วยทองแดง ในส่วนสินค้าส่งออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (2) เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู (3) เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (4) เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่ และ (5) สัตว์มีชีวิต (สุกรมีชีวิต น้ำหนักตั้งแต่ 50 กิโลกรัม ขึ้นไป)



รูปที่ 3.3.2-9 มูลค่าการค้าชายแดนไทยกับกัมพูชา ระหว่างปี พ.ศ. 2559-2563



รูปที่ 3.3.2-10 สัดส่วนด่านการค้าชายแดนสำคัญระหว่างไทยและกัมพูชา (พ.ศ. 2559-2563)

ตารางที่ 3.3.2-6 มูลค่าและน้ำหนักการนำเข้า-ส่งออกชายแดนระหว่างประเทศไทยและกัมพูชา ในปี พ.ศ. 2559-2563

ประเทศไทย-กัมพูชา	ด่านศุลกากร	ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, น้ำหนัก/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
นำเข้า	ด่านศุลกากรอรัญประเทศ	14,664.9271	1,614,119.5940	17,409.3278	1,713,643.2080	16,565.3587	1,127,082.3200	15,447.8402	869,092.8160	16,775.3200	1,052,886.8622
	ด่านศุลกากรคลองใหญ่	4,932.9312	177,207.2701	4,998.9105	65,680.6223	5,659.7072	58,074.5950	5,215.4491	46,296.0440	3,711.3100	36,027.6780
	ด่านศุลกากรจันทบุรี	1,510.8668	259,233.0844	1,245.9619	132,183.2112	1,334.5507	206,488.8821	1,362.1644	167,929.2733	2,622.3276	316,801.7033
	ด่านศุลกากรช่องจอม	1,356.3382	334,160.9840	2,145.9284	526,673.8285	1,974.3299	544,050.5010	2,509.2771	690,397.7810	2,434.3212	572,819.3090
	ด่านศุลกากรช่องสะงำ	115.3673	23,877.1550	355.6486	77,633.0660	225.9293	41,708.0050	245.5860	34,425.8580	803.6538	156,153.7690
รวมการนำเข้าสินค้าชายแดนไทย-กัมพูชา		22,580.4305	2,408,598.0875	26,155.7773	2,515,813.9360	25,759.8758	1,977,404.3031	24,780.3168	1,808,141.7723	26,346.9325	2,134,689.3215
ส่งออก	ด่านศุลกากรอรัญประเทศ	54,903.5878	1,840,570.2231	60,117.9389	1,950,139.4071	77,175.9809	2,003,873.1980	89,216.9354	2,188,797.9170	69,381.9407	1,604,294.8480
	ด่านศุลกากรคลองใหญ่	29,891.8120	476,208.2300	29,204.9523	425,237.7370	31,336.8423	476,289.5070	30,594.7678	546,785.3080	25,399.2283	394,496.5710
	ด่านศุลกากรจันทบุรี	14,409.6706	295,002.6190	11,611.8890	299,312.4900	11,016.4556	370,753.9270	14,415.3563	502,766.0330	15,544.2777	539,292.3930
	ด่านศุลกากรช่องจอม	2,379.9036	91,869.8720	873.3050	64,630.6520	3,349.0424	128,251.3910	5,732.2637	179,143.8830	14,021.1082	178,113.4350
	ด่านศุลกากรช่องสะงำ	-	-	464.2512	32,342.6760	609.4517	31,983.9710	630.9527	29,335.7170	820.6540	35,793.7110
รวมการส่งออกสินค้าชายแดนไทย-กัมพูชา		101,584.9740	2,703,650.9441	102,272.3363	2,771,662.9621	123,487.7729	3,011,151.9940	140,590.2760	3,446,828.8580	125,167.2089	2,751,990.9580

2) การค้าผ่านแดนประเทศไทย

จากการสืบค้นข้อมูลการค้าผ่านแดนได้มีหน่วยงานในประเทศ 2 แห่ง ให้คำนิยามที่แตกต่างกัน ดังนี้

- **บทบัญญัตินิยาม "การผ่านแดน" ตาม <u>กรมการค้าต่างประเทศ</u>** "การส่งสินค้าออกฯ ผ่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดไทยไปยังประเทศที่สาม และการนำเข้าสินค้าจากประเทศที่สามผ่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดไทยตามความตกลงด้านขนส่งระหว่างประเทศโดยปัจจุบันมีการจำแนกข้อมูลเฉพาะประเทศจีน (ตอนใต้) เวียดนาม และสิงคโปร์ เท่านั้น (กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน) "
- **บทบัญญัตินิยาม "การผ่านแดน" ตามพระราชบัญญัติ<u>ศุลกากร</u> พ.ศ.2560** การขนส่งของ<u>ผ่านราชอาณาจักร</u>จากด่านศุลกากรแห่งหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งของออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร ไม่ว่าการขนส่งนั้นจะมีการขนถ่ายของเพื่อเปลี่ยนยานพาหนะ การเก็บรักษาของ การเปลี่ยนภาชนะบรรจุของเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง หรือการเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่งของด้วยหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ซึ่งของนั้นหรือมีพฤติกรรมใด ๆ เพื่อประโยชน์ทางการค้าเกี่ยวกับของดังกล่าวในราชอาณาจักร

ทั้งนี้ ที่ปรึกษาจะขอนำเสนอข้อมูลทุติยภูมิการค้าผ่านแดนของทั้งสองหน่วยงาน โดย"การค้าผ่านแดน" ตามคำนิยามของ กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ หมายถึง การส่งสินค้าออกฯ ผ่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดไทยไปยังประเทศที่สาม และการนำเข้าสินค้าจากประเทศที่สามผ่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดไทยตามความตกลงด้านขนส่งระหว่างประเทศโดยปัจจุบันมีการจำแนกข้อมูลเฉพาะประเทศจีน (ตอนใต้) เวียดนาม และสิงคโปร์ เท่านั้น

โดยตัวอย่างการส่งออกผลไม้จากไทยไปจีนตอนใต้ (ประเทศที่สาม) ผ่าน สปป.ลาว (ชายแดนติดไทย) และเวียดนาม โดยใช้การขนส่งทางรถบรรทุก หรือ การนำเข้าชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์จากจีนตอนใต้ (ประเทศที่สาม) โดยผ่านสปป.ลาว (ชายแดนติดไทย) และเวียดนาม มายังไทย โดยใช้การขนส่งทางรถบรรทุก ภายใต้ ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) และ บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการริเริ่มใช้ความตกลง GMS CBTA ระหว่างไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ตัวอย่างแสดงดัง**รูปที่ 3.3.2-11**



รูปที่ 3.3.2-11 ตัวอย่างการค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับจีนตอนใต้

จากรูปเป็นตัวอย่างการนำเข้าชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์จากเวียดนามตอนเหนือ (ประเทศที่สาม) ผ่าน สปป.ลาว (ชายแดนติดไทย) มายังไทย โดยใช้การขนส่งทางรถบรรทุก ผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) / บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการริเริ่มใช้ความตกลง GMS CBTA ระหว่างไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม / ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT) ดัง**รูปที่ 3.3.2-12**



รูปที่ 3.3.2-12 ตัวอย่างการค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับเวียดนาม

จากรูปเป็นการส่งออกผักและผลไม้สดจากไทยไปสิงคโปร์ (ประเทศที่สาม) ผ่านมาเลเซีย (ชายแดนติดกับไทย) ทางด่านศุลกากรสะเดา โดยใช้การขนส่งทางรถบรรทุกภายใต้บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-มาเลเซียว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายผ่านแดนโดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปสิงคโปร์ / ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT) ดัง**รูปที่ 3.3.2-13**

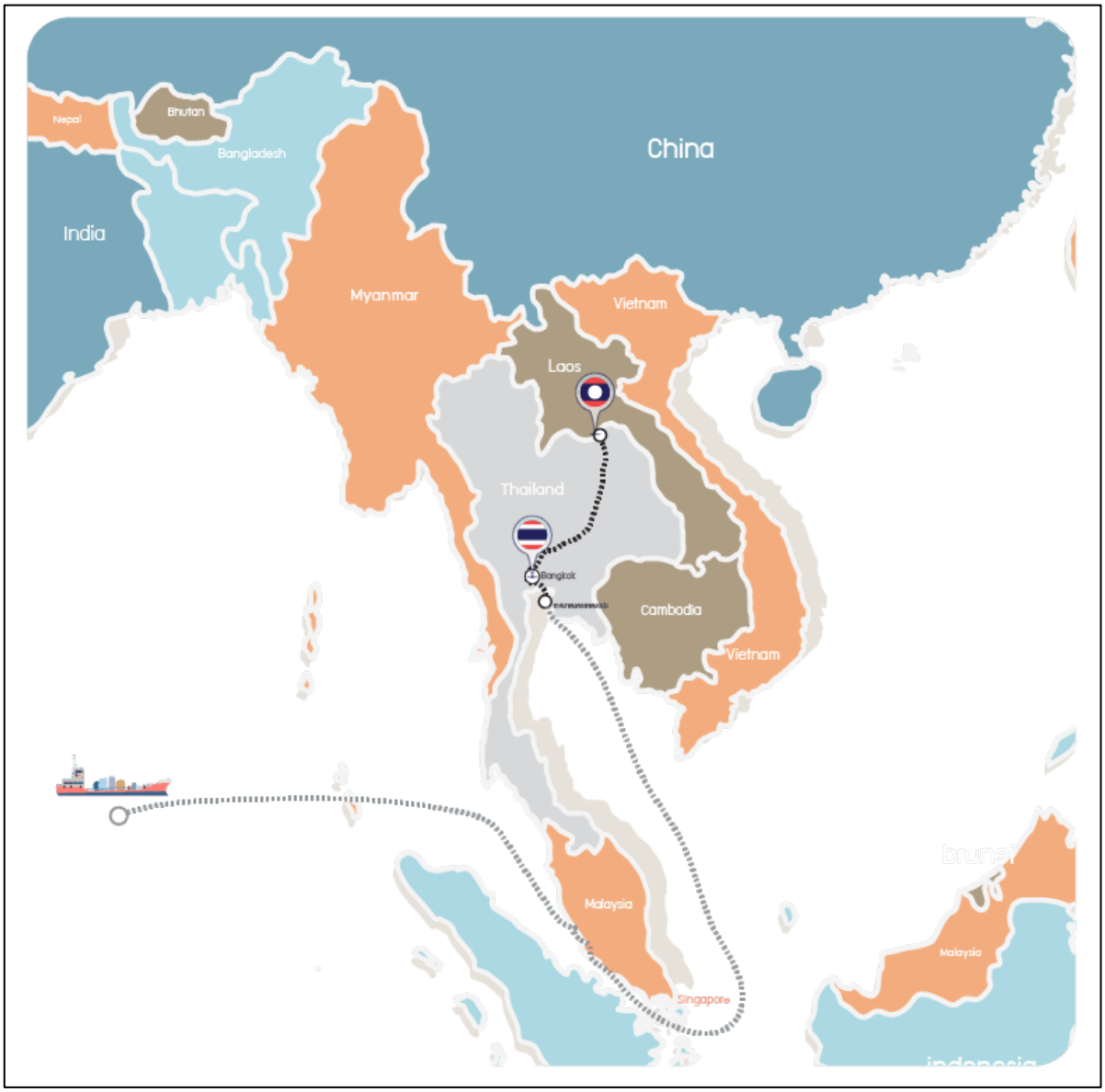


รูปที่ 3.3.2-13 ตัวอย่างการค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับสิงคโปร์

ส่วน “การผ่านแดน” ตามคำนิยามของกรมศุลกากร คือ การขนส่งของผ่านประเทศไทย จากด่านศุลกากรแห่งหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามา ไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งของออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร การขนส่งของนั้นอาจมีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ การเก็บรักษาของ การเปลี่ยนภาชนะบรรจุเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งได้ แต่ทั้งนี้ ต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ซึ่งของนั้น หรือมีพฤติกรรมใด ๆ เพื่อประโยชน์ทางการค้าเกี่ยวกับของดังกล่าวในระหว่างการผ่านประเทศไทย โดยการผ่านแดนในปัจจุบัน มี 2 รูปแบบ ได้แก่

การผ่านแดนตามความตกลงระหว่างประเทศ ได้แก่

- ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบการขนส่ง เรียกว่า ผู้ขนส่งผ่านแดน ซึ่งต้องเป็นผู้ที่ได้รับอนุมัติจากกรมการขนส่งทางบกในการทำหน้าที่ขนส่งของผ่านแดน และการขนส่งต้องดำเนินการความตกลงฯ ในเรื่องด่านศุลกากรที่เป็นด่านศุลกากรผ่านเข้าและออก และเส้นทางการขนส่ง กรณีตัวอย่างแสดงดัง**รูปที่ 3.3.2-14**



รูปที่ 3.3.2-14 ตัวอย่างการผ่านแดนตามความตกลงฯ การขนส่งทางถนน ไทย-สปป.ลาว

จากรูป สปป.ลาวนำเข้าสินค้าจากยุโรป (จุดเริ่มต้นอยู่นอกราชอาณาจักร) โดยขนส่งสินค้าทางเรือผ่านไทยทางท่าเรือแหลมฉบัง (ด่านศุลกากรขาเข้า) และขนส่งโดยรถบรรทุกสินค้าตามเส้นทางที่กำหนดในความตกลงฯ มายังด่านศุลกากรหนองคาย (ด่านศุลกากรขาออก) และด่านสะพานมิตรภาพ (สปป.ลาว) ไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว (จุดสิ้นสุดอยู่นอกราชอาณาจักร) อย่างไรก็ตาม การผ่านแดนของสปป.ลาว สามารถผ่านแดนตามความตกลงแกตต์ (GATT 1994) ได้เช่นกัน

- ความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย โดยการรถไฟเป็นผู้รับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งผ่านแดน เนื่องจากเป็นการขนส่งสินค้าของมาเลเซียระหว่างฝั่งตะวันออกไปยังฝั่งตะวันตกของคาบสมุทรมาเลเซียโดยทางรถไฟในประเทศไทย (ด่านศุลกากรที่รับผิดชอบ คือ ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์และด่านศุลกากรสุไหงโกลก) อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในมาเลเซียได้มีการพัฒนาและสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกจึง***ไม่มีการใช้การผ่านแดนในรูปแบบนี้***

การผ่านแดนตามความตกลงแกตต์ (GATT 1994) ซึ่งเป็นข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศ การผ่านแดนในรูปแบบนี้มิได้กำหนดประเทศที่เป็นจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของสินค้า และมีข้อกำหนดที่แตกต่างจากการผ่านแดนตามความตกลงระหว่างประเทศ (ดัง**ตารางที่ 3.3.2-7**) โดยกรณีตัวอย่างเริ่มจากเมียนมานำเข้าสินค้า (น้ำมันปาล์ม) จากมาเลเซีย (จุดเริ่มต้นอยู่นอกราชอาณาจักร) โดยขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกตลอดเส้นทาง ผ่านไทยทางด่านบูกิตกายูฮิตัม (มาเลเซีย) และด่านสะเดา (ด่านศุลกากรขาเข้า) มายังด่านแม่สอด (ด่านศุลกากรขาออก) และด่านเมียวดี (เมียนมา) มายังย่างกุ้ง (จุดสิ้นสุดอยู่นอกราชอาณาจักร) ดัง**รูปที่ 3.3.2-15**



รูปที่ 3.3.2-15 ตัวอย่างการผ่านแดนตามความตกลงแกตต์ (GATT 1994)

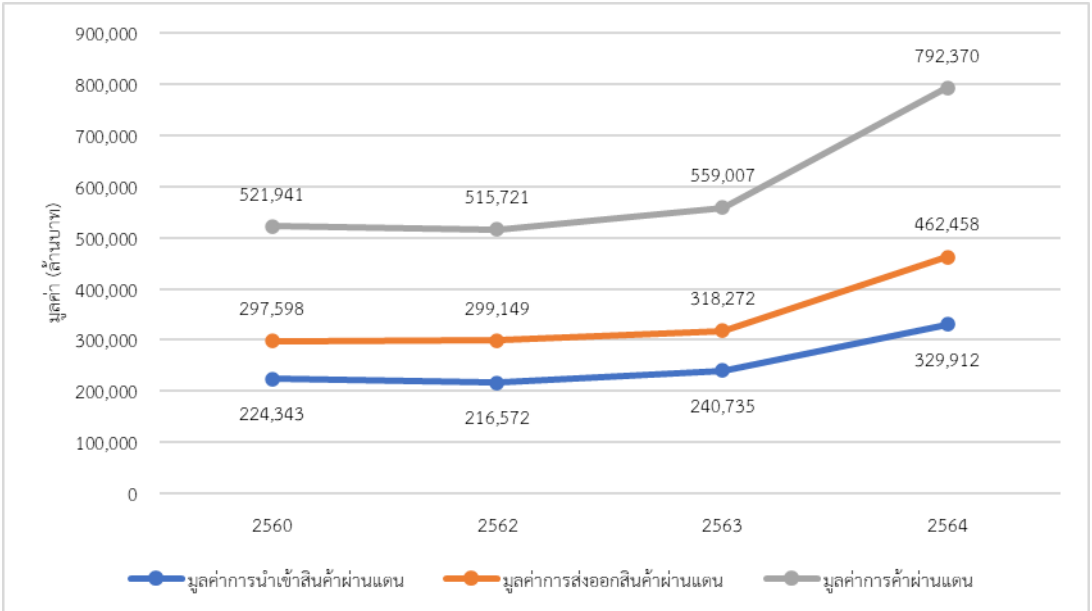
ตารางที่ 3.3.2-7 ข้อแตกต่างในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรระหว่างการผ่านแดนตามตกลงแกตต์ (GATT 1994) และการผ่านแดนตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

การผ่านแดนตามความตกลง GATT	การผ่านแดนตามความตกลงฯ ไทย-สปป.ลาว
ผู้ขอผ่านแดนไม่ต้องขออนุมัติจากกรมการขนส่งทางบกให้เป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดน	ผู้ขอผ่านแดนต้องได้รับอนุมัติจากกรมการขนส่งทางบกให้เป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว
การผ่านแดนต้องนำออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน 30 วันนับแต่วันที่นำของเข้ามาในราชอาณาจักร	การผ่านแดนต้องนำออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน 90 วันนับแต่วันที่นำของเข้ามาในราชอาณาจักร
กรณีไม่นำออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน 30 วันนับแต่วันที่นำของเข้ามาในราชอาณาจักร ของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน	กรณีไม่นำออกไปนอกราชอาณาจักรภายใน 90 วันนับแต่วันที่นำของเข้ามาในราชอาณาจักร ของนั้นตกเป็นของตกค้าง
กรณีต้องการเปลี่ยนพิธีการผ่านแดนเป็นการนำเข้าให้กระทำได้ภายใน 30 วันนับแต่วันที่นำของเข้ามาในราชอาณาจักร	ต้องการเปลี่ยนพิธีการผ่านแดนเป็นการนำเข้าให้กระทำได้ภายใน 90 วันนับแต่วันที่นำของเข้ามาในราชอาณาจักร
การผ่านแดนสามารถผ่านเข้าและผ่านออกได้ ณ ด่านศุลกากรที่มีการขนส่งโดยทางเรือ หรือทางอากาศยานหรือทางบก	การผ่านแดนสามารถผ่านเข้าและผ่านออกได้เฉพาะด่านศุลกากรที่กำหนดไว้ในความตกลงเท่านั้น
การผ่านแดนผู้ขอผ่านแดนต้องกำหนดเส้นทางในการขนส่งจากด่านศุลกากรที่นำเข้าถึงด่านศุลกากรที่ส่งออก	การผ่านแดนผู้ขอผ่านแดนต้องขนส่งจากด่านศุลกากรที่นำเข้าถึงด่านศุลกากรที่ส่งออกตามเส้นทางที่กำหนดไว้ในความตกลงเท่านั้น

ที่มา : กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

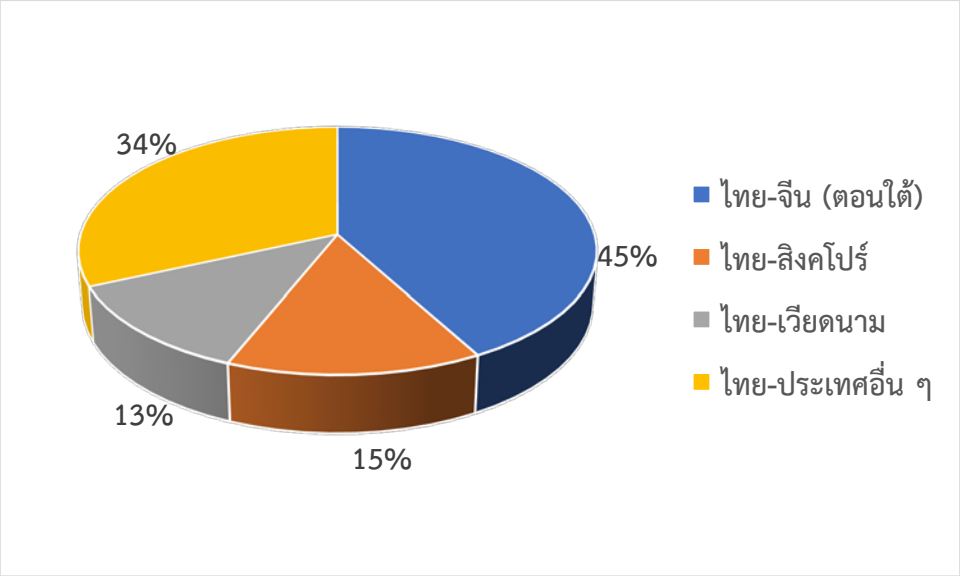
2.1) ข้อมูล “การผ่านแดน” ตาม <u>กรมการค้าต่างประเทศ</u>

การค้าผ่านแดนไทย ประกอบด้วย 3 ประเทศหลัก ได้แก่ จีน สิงคโปร์ และเวียดนาม รวมกับการค้าผ่านแดนไทยกับประเทศอื่น ๆ จากข้อมูลของกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ระหว่างปี 2561-2564 ประเทศไทยมีมูลค่าการค้าผ่านแดนเฉลี่ยรวม 549,863 ล้านบาท แบ่งเป็นมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ย 252,690 ล้านบาท และมูลค่าการส่งออกเฉลี่ย 344,369 ล้านบาท



รูปที่ 3.3.2-16 การเติบโตของมูลค่าการค้าผ่านแดนไทยกับประเทศต่าง ๆ ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564

โดยเป็นมูลค่าการค้าผ่านแดนไทยกับจีน (ตอนใต้) สูงที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 42 ของมูลค่าการค้าผ่านแดนประเทศ รองลงมา ได้แก่ ประเทศอื่น ๆ (ร้อยละ 32) สิงคโปร์ (ร้อยละ 14) และเวียดนาม (ร้อยละ 12) ตามลำดับ



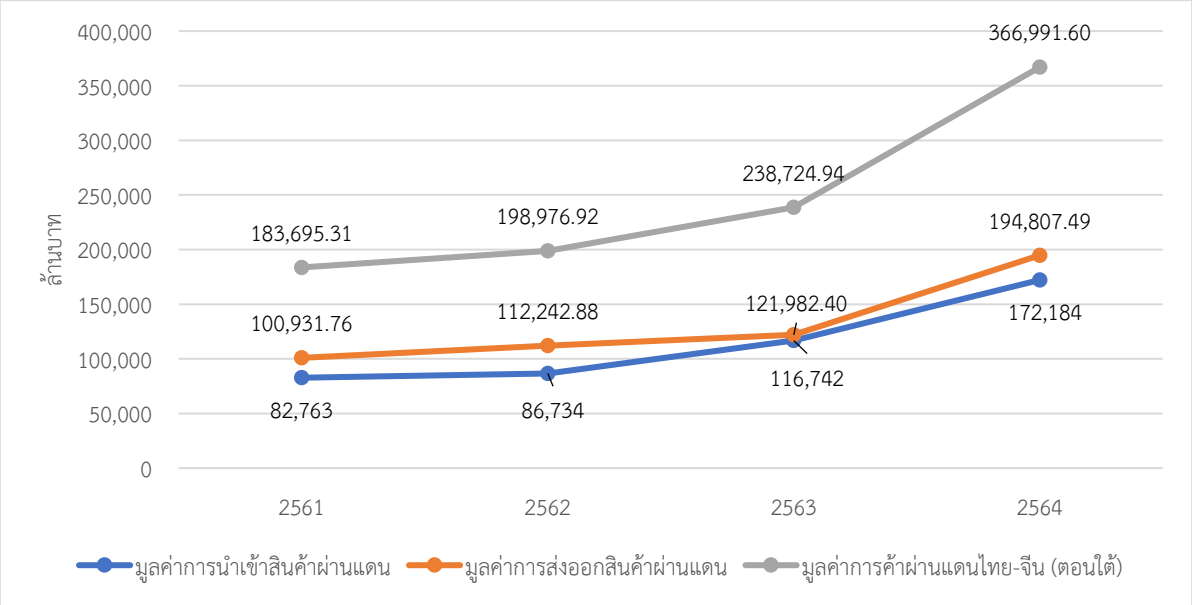
รูปที่ 3.3.2-17 สัดส่วนมูลค่าการค้าผ่านแดนไทยกับประเทศต่าง ๆ ในปี 2561-2564

2.1.1) การค้าผ่านแดน ไทย - สาธารณรัฐประชาชนจีน (ตอนใต้)

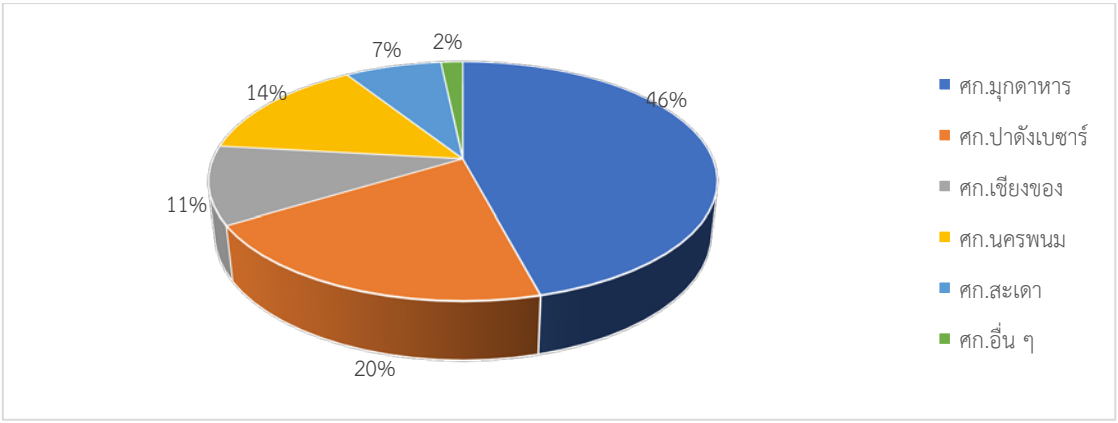
ข้อมูลการค้าผ่านแดนระหว่างไทย - สาธารณรัฐประชาชนจีน (ตอนใต้) ปี พ.ศ. 2561-2564 มีมูลค่าการค้าเฉลี่ย 242,555 ล้านบาท แบ่งเป็นมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ย 114,606 ล้านบาท และมูลค่าการส่งออกเฉลี่ย 132,491 ล้านบาท

ด่านการค้าผ่านแดนไทย-จีน (ตอนใต้) ที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก คือ ด่านศุลกากรมุกดาหาร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.89 ของการค้าผ่านแดนไทย - จีน (ตอนใต้) รองลงมา ได้แก่ ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ (ร้อยละ 20.39) ด่านศุลกากรเชียงของ (ร้อยละ 10.52) ด่านศุลกากรนครพนม (ร้อยละ 14.19) และด่านศุลกากรสะเดา (ร้อยละ 7.35)

โดยมีสินค้านำเข้า 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ (2) เทปแม่เหล็กจานแม่เหล็กสำหรับคอมฯ (3) เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ฯ (4) เคมีภัณฑ์อื่น ๆ และ (5) เครื่องรับ - ส่งสัญญาณฯ สำหรับสินค้าส่งออก 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) ผลไม้สดแช่เย็น แช่แข็ง และแห้ง (2) เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ (3) ยางพารา (4) ผลิตภัณฑ์ยาง และ (5) ไม้แปรรูป



รูปที่ 3.3.2-18 การเติบโตของมูลค่าการค้าผ่านแดนไทยกับสาธารณรัฐประชาชนจีน (ตอนใต้) ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564



รูปที่ 3.3.2-19 สัดส่วนด่านการค้าผ่านแดนสำคัญระหว่างไทยและจีน (ตอนใต้) (พ.ศ. 2561-2564)

ตารางที่ 3.3.2-8 ข้อมูลมูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-สาธารณรัฐประชาชนจีน (ตอนใต้)

หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท

ประเทศ	ด่านศุลกากร	2561			2562			2563			2564		
		นำเข้า	ส่งออก	มูลค่ารวม	นำเข้า	ส่งออก	มูลค่ารวม	นำเข้า	ส่งออก	มูลค่ารวม	นำเข้า	ส่งออก	มูลค่ารวม
ไทย-จีน (ตอนใต้)	ศก.มุกดาหาร	57,143.33	17,762.65	74,905.98	65,961.84	17,372.92	83,334.77	92,993.67	31,065.11	124,058.78	138,900.83	32,397.17	171,298.00
	ศก.ปาดังเบซาร์	2,249.82	56,320.88	58,570.70	1,945.74	50,354.22	52,299.96	1,771.31	38,956.91	40,728.22	2,275.21	47,611.05	49,886.26
	ศก.เชียงของ	5,960.44	10,583.16	16,543.59	6,993.24	18,064.76	25,058.00	7,953.48	16,561.28	24,514.75	9,043.70	28,815.32	37,859.02
	ศก.นครพนม	6,497.96	1,851.01	8,348.98	2,997.98	16,389.30	19,387.28	6,227.40	23,520.21	29,747.61	12,555.05	70,209.43	82,764.47
	ศก.สะเดา	9,148.63	10,780.27	19,928.90	7,434.07	7,515.20	14,949.27	6,527.55	10,079.02	16,606.57	8,042.61	13,129.02	21,171.63
	ศก.เชียงแสน	672.07	2,691.21	3,363.28	548.93	1,902.19	2,451.12	301.90	1,043.66	1,345.57	334.95	1,703.69	2,038.64
	ศก.เบตง	19.90	853.99	873.88	19.25	620.33	639.58	10.03	648.84	658.86	19.17	787.05	806.22
	ศก.อรัญประเทศ	315.83	-	315.83	381.77	-	381.77	334.94	-	334.94	350.30	0.35	350.64
	ศก.ระนอง	178.89	-	178.89	217.68	-	217.68	83.24	-	83.24	142.33	-	142.33
	ศก.หนองคาย	214.56	-	214.56	155.28	0.01	155.29	1.43	0.44	1.87	321.36	90.41	411.78
	ศก.ช่องเม็ก	0.02	-	0.02	50.88	-	50.88	1.13	-	1.13	0.02	-	0.02
	ศก.แม่สาย	33.68	27.14	60.82	2.42	17.65	20.08	5.17	11.59	16.76	9.01	19.11	28.12
	ศก.แม่สอด	58.94	22.82	81.76	12.19	6.00	18.19	30.37	0.30	30.68	46.60	-	46.60
	ศก.วังประจัน	193.05	-	193.05	8.33	-	8.33	-	-	-	32.51	-	32.51
	ศก.ทุ่งช้าง	8.56	-	8.56	1.84	-	1.84	491.02	0.19	491.22	107.16	-	107.16
	ศก.คลองใหญ่	0.05	-	0.05	0.97	-	0.97	2.14	-	2.14	2.60	-	2.60
	ศก.สุไหง โก-ลก	0.58	-	0.58	0.74	-	0.74	1.39	-	1.39	-	-	-
	ศก.บ้านประกอบ	63.67	-	63.67	0.46	-	0.46	-	-	-	-	-	-
	ศก.บึงกาฬ	-	-	-	-	0.30	0.30	0.07	-	0.07	0.01	-	0.01
	ศก.ปัตตานี	0.01	-	0.01	0.14	-	0.14						
	ศก.ประจวบคีรีขันธ์	0.06	38.63	38.69	0.09	-	0.09	0.03	94.85	94.88	0.15	44.89	45.05
	ศก.ช่องจอม	0.08	-	0.08	0.06	-	0.06	0.04	-	0.04	0.08	-	0.08
	ศก.จันทบุรี	0.02	-	0.02	0.03	-	0.03	0.04	-	0.04	0.33	-	0.33
	ศก.ท่าลี่	3.35	-	3.35	0.03	-	0.03	0.26	-	0.26	0.13	-	0.13
	ศก.เขมราฐ	-	-	-	0.02	-	0.02	-	-	-	-	-	-
	ศก.เชียงคาน	-	-	-	0.02	-	0.02	-	-	-	-	-	-
	ศก.ตากใบ	0.02	-	0.02	0.01	-	0.01	0.01	-	0.01	-	-	-
	ศก.แม่ฮ่องสอน	0.02	-	0.02	0.01	-	0.01	0.01	-	0.01	-	-	-
	ศก.แม่สะเรียง				-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ศก.สังขละบุรี				-	-	-	5.90	-	5.90	-	-	-
	ศก.สตูล	0.02	-	0.02	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ศก.ช่องสะงำ	1.20	-	1.20	-	-	-	-	-	-	0.04	-	0.04
	ศก.เชียงดาว	-	-	-	-	-	-	0.03	-	0.03	0.01	-	0.01
	ศก.ส่วนกลาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวมไทย-จีน (ตอนใต้)		100,931.76	82,763.56	183,695.31	112,242.88	86,734.02	198,976.92	121,982.40	116,742.53	238,724.94	194,807.49	172,184.11	366,991.60

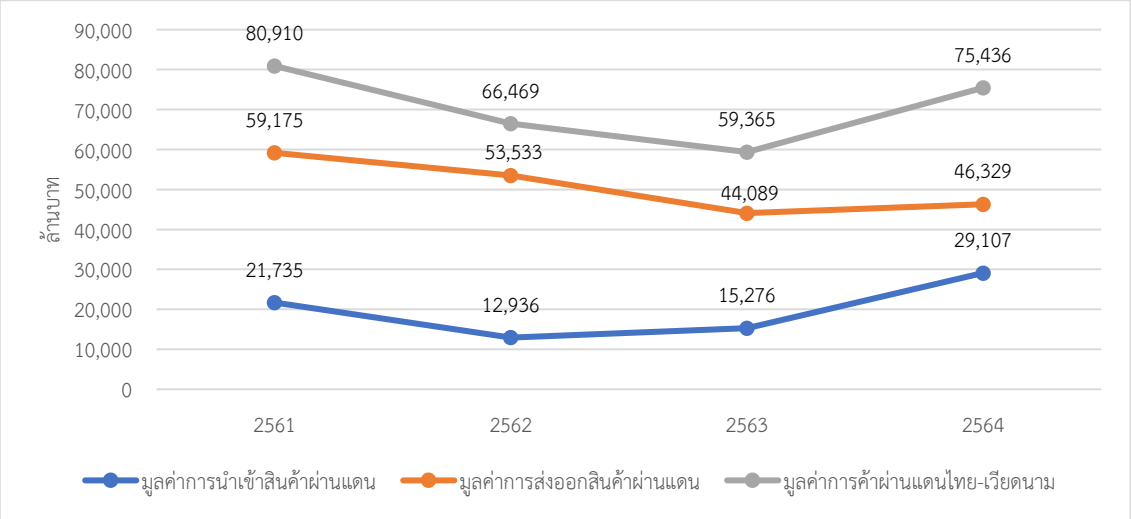
หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา
ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ

2.1.2) การค้าผ่านแดน ไทย - เวียดนาม

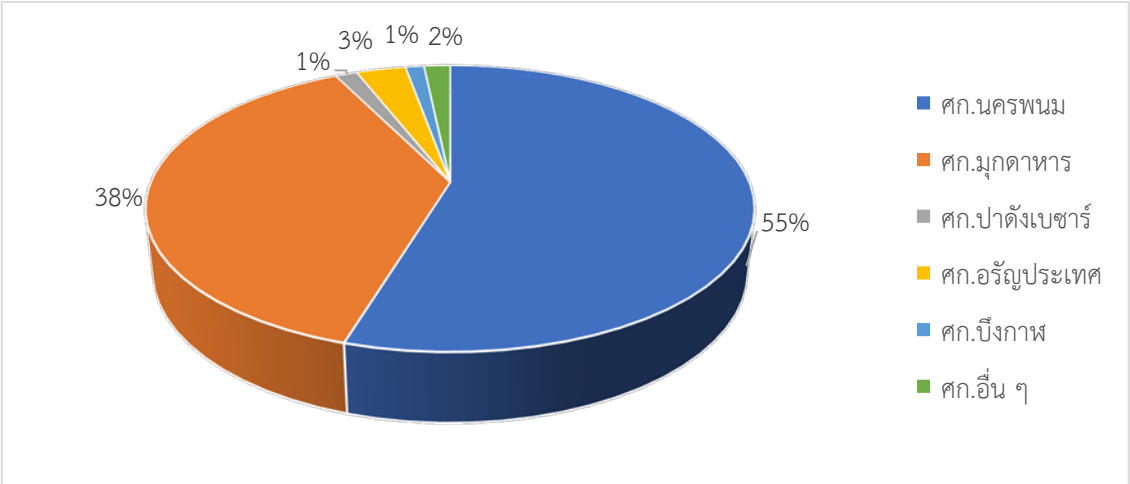
ข้อมูลการค้าผ่านแดนระหว่างไทย - เวียดนาม ปี พ.ศ. 2561-2564 มีมูลค่าการค้าเฉลี่ย 70,544.82 ล้านบาท แบ่งเป็นมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ย 19,763 ล้านบาท และมูลค่าการส่งออกเฉลี่ย 50,781 ล้านบาท

ด่านการค้าผ่านแดนไทย-เวียดนาม ที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก คือ ด่านศุลกากรมุกดาหาร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 55 ของการค้าผ่านแดนไทย-เวียดนามรองลงมาได้แก่ ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ร้อยละ 38) ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (ร้อยละ 3) ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ (ร้อยละ 1.39) และด่านศุลกากรบึงกาฬ (ร้อยละ 1.18)

โดยมีสินค้านำเข้า 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ฯ (2) สื่อบันทึกข้อมูล ภาพและเสียง (3) เคมีภัณฑ์ (4) เครื่องจักรใช้ในการแปรรูปไม้ฯ และ(5) พืชและผลิตภัณฑ์จากพืชอื่น ๆ สำหรับสินค้าส่งออก 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) อุปกรณ์กึ่งตัวนำทรานซิสเตอร์ (2) เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ (3) ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็งฯ (4) สินค้าปศุสัตว์อื่น ๆ และ (5) ผ้าผืนและด้าย



รูปที่ 3.3.2-20 การเติบโตของมูลค่าการค้าผ่านแดนไทยกับเวียดนาม ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564



รูปที่ 3.3.2-21 สัดส่วนด่านการค้าผ่านแดนสำคัญระหว่างไทยและเวียดนาม (พ.ศ. 2561-2564)

ตารางที่ 3.3.2-9 ข้อมูลมูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-เวียดนาม

หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท

ประเทศ	ด่านศุลกากร	2561			2562			2563			2564		
		นำเข้า	ส่งออก	มูลค่ารวม	นำเข้า	ส่งออก	มูลค่ารวม	นำเข้า	ส่งออก	มูลค่ารวม	นำเข้า	ส่งออก	มูลค่ารวม
ไทย-เวียดนาม	ศก.นครพนม	18,060.76	43,986.83	62,047.58	7,214.84	40,127.11	47,341.95	100.84	24,732.73	24,833.58	306.28	19,854.66	20,160.94
	ศก.มุกดาหาร	2,541.22	11,905.05	14,446.27	4,457.43	11,628.86	16,086.29	13,144.24	15,420.38	28,564.62	25,208.19	22,723.51	47,931.70
	ศก.ปาดังเบซาร์	309.34	1,319.51	1,628.85	448.62	613.95	1,062.57	123.77	625.03	748.80	132.28	338.61	470.88
	ศก.อรัญประเทศ	315.43	848.15	1,163.59	499.04	494.37	993.41	1,437.90	1,232.35	2,670.25	2,497.49	1,515.49	4,012.97
	ศก.บึงกาฬ	30.66	926.14	956.80	35.63	568.41	604.04	26.77	671.39	698.17	27.39	1,032.03	1,059.42
	ศก.สะเดา	274.99	179.96	454.95	272.16	93.64	365.80	430.31	237.89	668.20	622.19	348.14	970.32
	ศก.คลองใหญ่	-	3.83	3.83	-	3.91	3.91	0.22	1.21	1.43	13.05	21.50	34.54
	ศก.ท่าลี่	-	-	-	3.40	-	3.40	0.10	-	0.10	-	-	-
	ศก.เบตง	3.28	2.83	6.11	1.89	0.70	2.59	1.26	-	1.26	0.30	-	0.30
	ศก.แม่สอด	198.88	0.58	199.46	1.44	-	1.44	0.22	-	0.22	0.89	-	0.89
	ศก.ประจวบคีรีขันธ์				-	1.41	1.41	-	-	-	-	-	-
	ศก.ช่องเม็ก				-	0.66	0.66	-	588.44	588.44	-	318.19	318.19
	ศก.ระนอง	0.01	-	0.01	0.59	-	0.59	-	-	-	1.87	-	1.87
	ศก.หนองคาย	0.02	2.05	2.07	0.44	-	0.44	1.78	3.63	5.41	297.04	4.85	301.89
	ศก.สุไหง โก-ลก	0.03	-	0.03	0.01	-	0.01	-	-	-	-	-	-
	ศก.แม่สาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ศก.ช่องสะงำ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ศก.ตากใบ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ศก.จันทบุรี	-	-	-	-	-	-	8.76	-	8.76	0.30	-	0.30
	ศก.ช่องจอม	-	-	-	-	-	-	-	576.01	576.02	-	171.72	171.72
	ศก.ส่วนกลาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวมไทย-เวียดนาม		21,734.61	59,174.95	80,909.56	12,935.50	53,533.02	66,468.52	15,276.16	44,089.08	59,365.24	29,107.25	46,328.71	75,435.96

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

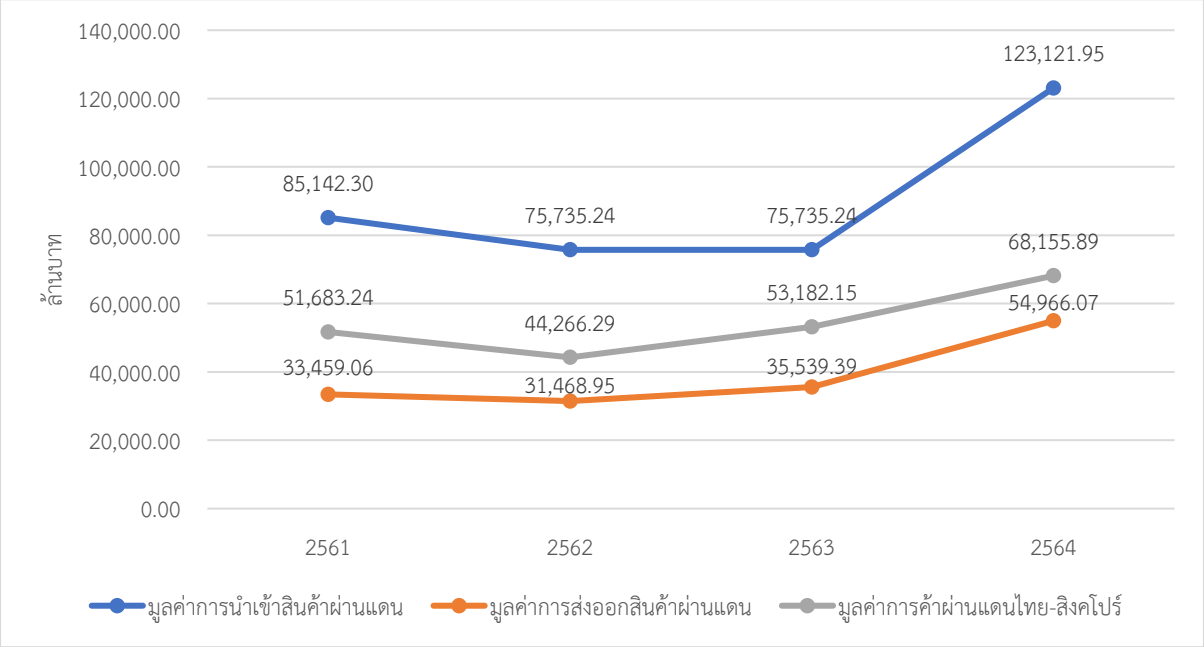
ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ

2.1.3) การค้าผ่านแดน ไทย - สิงคโปร์

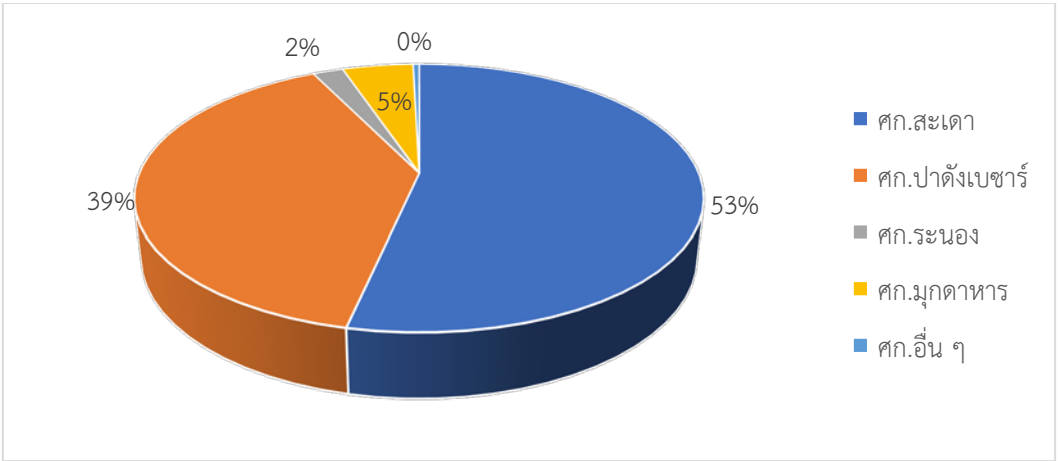
ข้อมูลการค้าผ่านแดนระหว่างไทย - สิงคโปร์ ปี พ.ศ. 2561-2564 มีมูลค่าการค้าเฉลี่ย 83,199 ล้านบาท แบ่งเป็นมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ย 54,322 ล้านบาท และมูลค่าการส่งออกเฉลี่ย 38,858 ล้านบาท

ด่านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก คือ ด่านศุลกากรสะเดา คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 53.43 ของการค้าผ่านแดนไทย - สิงคโปร์ รองลงมา ได้แก่ ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ (ร้อยละ 39.3) ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ร้อยละ 4.8) ด่านศุลกากรระนอง (ร้อยละ 2.06) และด่านศุลกากรประจวบคีรีขันธ์ (ร้อยละ 0.18)

โดยมีสินค้านำเข้าสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) เทปแม่เหล็กจานแม่เหล็กสำหรับคอมฯ (2) สารหอมระเหยสกัดจากพืช (3) แผงวงจรไฟฟ้า (4) เครื่องจักรใช้ในอุตสาหกรรมฯ และ (5) เครื่องจักรกลอื่น ๆ สำหรับสินค้าส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ (2) เครื่องยนต์สันดาปฯ (3) แผงวงจรไฟฟ้า (4) เครื่องตัดต่อวงจรไฟฟ้า และ (5) เครื่องคอมเพรสเซอร์ของเครื่องทำความเย็น



รูปที่ 3.3.2-22 การเติบโตของมูลค่าการค้าผ่านแดนไทบกับสิงคโปร์ ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564



รูปที่ 3.3.2-23 สัดส่วนด่านการค้าผ่านแดนสำคัญระหว่างไทยและสิงคโปร์ (พ.ศ. 2561-2564)

ตารางที่ 3.3.2-10 ข้อมูลมูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-สิงคโปร์

หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท

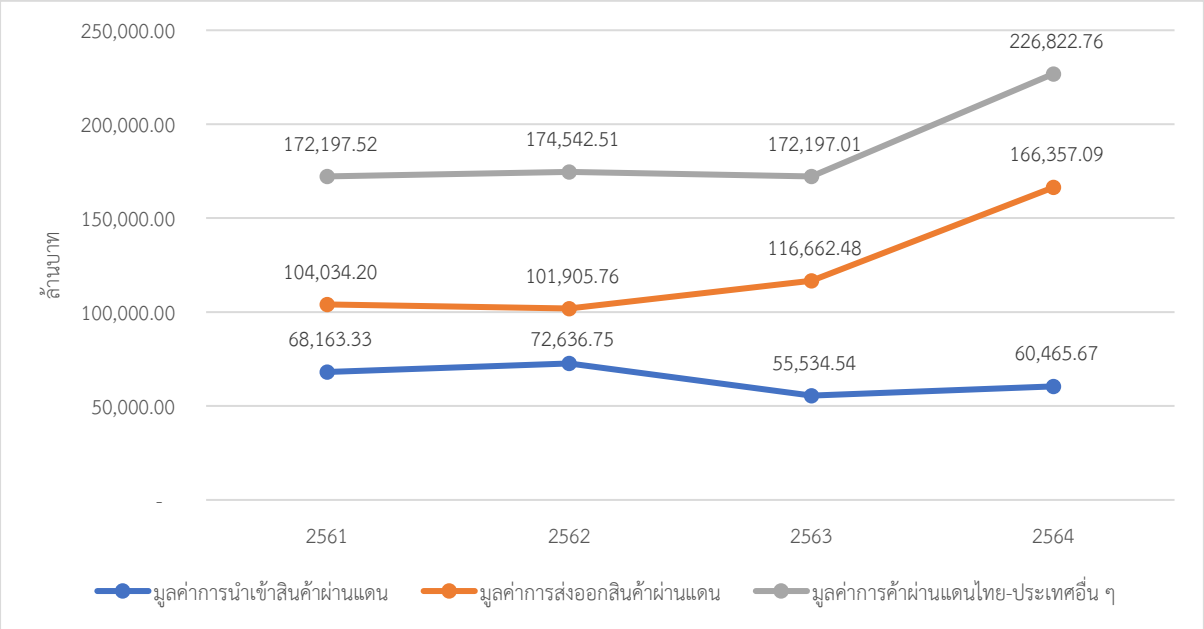
ประเทศ	ด่านศุลกากร	2561			2562			2563			2564		
		นำเข้า	ส่งออก	มูลค่ารวม	นำเข้า	ส่งออก	มูลค่ารวม	นำเข้า	ส่งออก	มูลค่ารวม	นำเข้า	ส่งออก	มูลค่ารวม
ไทย-สิงคโปร์	ศก.สะเดา	13,166.44	28,348.90	41,515.34	12,507.98	26,023.09	38,531.07	23,647.30	28,521.92	52,169.22	40,958.14	32,655.26	73,613.40
	ศก.ปาดังเบซาร์	36,24-	4,757.20	40,997.20	29,866.16	4,323.24	34,189.40	28,550.26	2,808.15	31,358.41	26,061.87	5,937.52	31,999.39
	ศก.ระนอง	2,271.21	61.60	2,332.81	1,838.89	0.84	1,839.73	970.76	107.17	1,077.93	1,119.14	262.42	1,381.55
	ศก.มุกดาหาร	0.75	-	0.75	25.84	970.46	996.31	2.80	3,513.34	3,516.14	11.60	15,245.40	15,256.99
	ศก.ตากใบ	0.01	84.38	84.39	-	71.95	71.95	0.01	290.63	290.64	0.04	390.19	390.23
	ศก.ประจวบคีรีขันธ์	0.04	146.39	146.43	0.11	47.35	47.46	0.07	266.67	266.74	0.06	416.15	416.22
	ศก.แม่สอด	0.01	13.43	13.44	26.78	5.40	32.17	9.58	5.08	14.66	0.34	13.07	13.42
	ศก.เบตง	-	34.42	34.42	-	15.02	15.02	-	19.56	19.56	-	37.67	37.67
	ศก.สุไหง โก-ลก	-	7.69	7.69	-	5.82	5.82	0.01	0.67	0.68	0.01	5.13	5.13
	ศก.คลองใหญ่	-	4.29	4.29	0.02	5.78	5.80	0.02	-	0.02	0.04	-	0.04
	ศก.อรัญประเทศ	0.07	0.76	0.83	0.22	-	0.22	0.48	-	0.48	0.73	-	0.73
	ศก.ช่องจอม	0.07	-	0.07	0.10	-	0.10	0.04	-	0.04	0.08	-	0.08
	ศก.หนองคาย	3.69	-	3.69	0.07	-	0.07	0.58	-	0.58	0.44	-	0.44
	ศก.นครพนม	0.02	-	0.02	0.04	-	0.04	0.02	-	0.02	2.72	0.24	2.96
	ศก.จันทบุรี	0.10	-	0.10	0.03	-	0.03	-	6.20	6.20	0.07	3.02	3.09
	ศก.ช่องเม็ก	0.02	-	0.02	0.02	-	0.02	0.03	-	0.03	0.05	-	0.05
	ศก.ท่าลี่	0.47	-	0.47	0.01	-	0.01	-	-	-	-	-	-
	ศก.ปัตตานี	-	-	-	0.01	-	0.01	-	-	-	-	-	-
	ศก.ทุ่งช้าง	0.03	-	0.03	0.01	-	0.01	-	-	-	-	-	-
	ศก.เชียงคาน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ศก.สตูล	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ศก.สังขละบุรี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ศก.วังประจัน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ศก.ส่วนกลาง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ศก.ช่องสะงำ	0.01	-	0.01	-	-	-	0.02	-	0.02	-	-	-
	ศก.เขมราฐ	0.01	-	0.01	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ศก.เชียงของ	-	-	-	-	-	-	0.02	-	0.02	-	-	-
	ศก.บึงกาฬ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ศก.บ้านประกอบ	0.24	-	0.24	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	ศก.แม่สาย	0.05	-	0.05	-	-	-	0.05	-	0.05	0.48	-	0.48
	ศก.แม่ฮ่องสอน	-	-	-	-	-	-	0.01	-	0.01	0.01	-	0.01
รวมไทย-สิงคโปร์		51,683.26	33,459.05	85,142.31	44,266.30	31,468.94	75,735.25	53,182.15	35,539.38	88,721.53	68,155.89	54,966.07	123,121.96

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

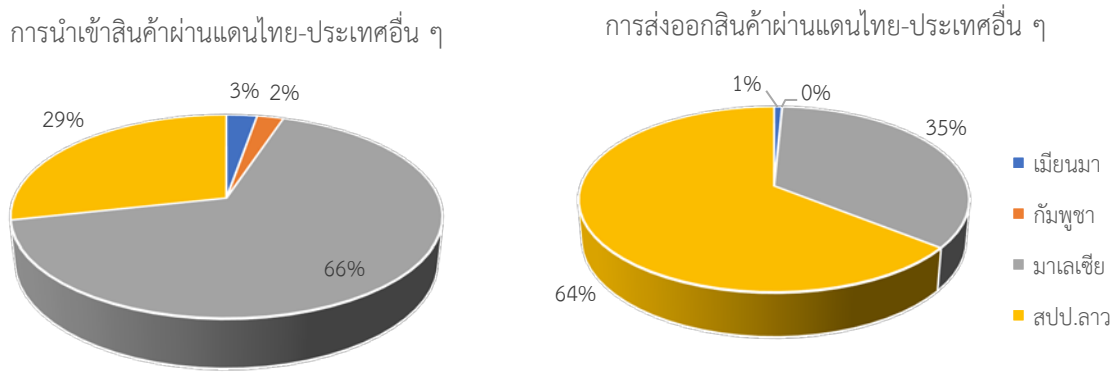
ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ

2.1.4) การค้าผ่านแดนไทย - ประเทศอื่น ๆ

ข้อมูลการค้าผ่านแดนระหว่างไทย - ประเทศอื่น ๆ ปี พ.ศ. 2561-2564 มีมูลค่าการค้าเฉลี่ย 228,028 ล้านบาท แบ่งเป็นมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ย 64,200 ล้านบาท และมูลค่าการส่งออกเฉลี่ย 122,240 ล้านบาท โดยประเทศไทยส่งออกผ่าน สปป.ลาว มากที่สุด และนำเข้าผ่านทางมาเลเซียมากที่สุด ทั้งนี้ ข้อมูลที่มีไม่สามารถระบุได้ว่าเมื่อผ่านประเทศเมียนมา กัมพูชา สปป.ลาว และมาเลเซียแล้วเดินทางต่อไปยังประเทศปลายทางใด



รูปที่ 3.3.2-24 การเติบโตของมูลค่าการค้าผ่านแดนไทยกับประเทศอื่น ๆ ระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564



รูปที่ 3.3.2-25 สัดส่วนด่านการค้าผ่านแดนระหว่างไทยและประเทศอื่น ๆ ผ่าน 4 ประเทศเพื่อนบ้าน (พ.ศ. 2561-2564)

ตารางที่ 3.3.2-11 ข้อมูลมูลค่าการค้าผ่านแดนไทย-ประเทศอื่น ๆ

ประเทศ	ผ่านด่านติดกับพื้นที่	2561			2562			2563			2564		
		นำเข้า	ส่งออก	มูลค่ารวม	นำเข้า	ส่งออก	มูลค่ารวม	นำเข้า	ส่งออก	มูลค่ารวม	นำเข้า	ส่งออก	มูลค่ารวม
ไทย-ประเทศอื่น ๆ	เมียนมา	2,015.24	977.10	2,992.33	2,982.68	505.66	3,488.34	1,668.02	474.96	2,142.97	4,887.16	1,673.41	4,887.16
	กัมพูชา	2,346.91	32.99	2,379.90	2,720.40	30.98	2,751.38	2,303.44	31.31	2,334.75	2,584.01	82.98	2,584.01
	มาเลเซีย	59,131.26	36,180.55	95,311.81	61,924.23	33,356.85	95,281.08	46,717.94	37,028.29	83,746.23	113,443.98	64,013.97	113,443.98
	สปป.ลาว	4,669.92	66,843.56	71,513.48	5,009.44	68,012.27	73,021.71	4,845.14	79,127.92	83,973.06	105,907.61	100,586.73	105,907.61
รวมไทย-ประเทศอื่น ๆ		68,163.33	104,034.20	172,197.52	72,636.75	101,905.76	174,542.51	55,534.54	116,662.48	172,197.01	226,822.76	166,357.09	226,822.76

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

ที่มา : กรมการค้าต่างประเทศ

2.2) ข้อมูล “การผ่านแดน” ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2560

การขนส่งผ่านแดนของประเทศไทย เป็นการขนส่งของผ่านราชอาณาจักรจากด่านศุลกากรแห่งหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งของออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร ดังนั้นศุลกากรจะจัดเก็บใบขนส่งสินค้า (transaction) โดยไม่สามารถรับทราบมูลค่าของสินค้า ดังนั้นการประมวลครั้งนี้ที่ปรึกษาจึงอาศัยข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction) การขนส่งผ่านแดนของประเทศไทยระหว่างปี 2561-2564 มานำเสนอ โดยจะเป็นการประมวลผลจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งซึ่งอยู่นอกราชอาณาจักรสูงสุด 5 อันดับ และนำเสนอว่าสินค้าประเภทใดที่มีการขนส่งผ่านแดนสูงสุด 5 อันดับ ดังนี้

2.2.1) การขนส่งผ่านแดนระหว่างประเทศต้นทาง-ปลายทาง

การขนส่งผ่านแดนผ่านราชอาณาจักรจากด่านศุลกากรแห่งหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งของออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร ตามข้อมูลทุติยภูมิจากกรมศุลกากรโดยประมวลผลตามใบขนส่งสินค้า (transaction) พบว่าจุดเริ่มต้นนำเข้ามาจากประเทศจีน คิดเป็นร้อยละ 29.74 ผ่านเข้ามายังสำนักงานด่านศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (สทบ.) คิดเป็นร้อยละ 52.46 และจุดสิ้นสุดผ่านออกไปยังด่านศุลกากรหนองคาย (ศภ. 2) คิดเป็นร้อยละ 25.70 เพื่อผ่านไปประเทศ สปป. ลาว มากที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 39.81 ดัง**ตารางที่ 3.3.2-12** ถึง **ตารางที่ 3.3.2-15**

ตารางที่ 3.3.2-12 ประเทศต้นทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด

ประเทศต้นทาง	สัดส่วน (%)
CHINA	29.74%
LAO PDR	10.49%
JAPAN	9.05%
CAMBODIA	6.12%
SINGAPORE	4.58%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-13 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการตรวจปล่อยสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด

ด่านศุลกากรที่ทำการตรวจปล่อย	สัดส่วน (%)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (สทบ.)	52.46%
สำนักงานศุลกากร ภาคที่ 2 (ศภ. 2)	13.02%
สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สสภ.)	10.64%
สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ (สทก.)	7.90%
สำนักงานศุลกากร ภาคที่ 1 (ศภ. 1)	5.60%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-14 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการบรรทุกสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด

ด่านศุลกากรที่ทำการบรรทุก	สัดส่วน (%)
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศภ.2)	25.70%
ด่านศุลกากรแม่สอด (ศภ.3)	18.06%
ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ	11.30%
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	7.68%
ด่านศุลกากรคลองใหญ่ (ศภ.1)	6.30%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-15 ประเทศปลายทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด

ประเทศปลายทาง	สัดส่วน (%)
LAO PDR	39.81%
MYANMAR	20.04%
CAMBODIA	10.49%
SINGAPORE	2.92%
UNITED STATES	2.33%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

2.2.2) สินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทย

สำหรับสินค้า 5 อันดับแรกที่มีการผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุดในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564 ประกอบด้วย (1) เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS84) ร้อยละ 13.29 (2) ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (HS87) ร้อยละ 9.37 (3) เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS85) ร้อยละ 8.73 (4) เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS61) ร้อยละ 6.88 และ (5) เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายที่ไม่ได้ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS62) ร้อยละ 6.40 โดยมีรายละเอียด ดังนี้ (**ตารางที่ 3.3.2-16**)

ตารางที่ 3.3.2-16 อันดับสินค้าที่มีการขนส่งผ่านแดนมายังประเทศไทย ระหว่างปี 2561-2564

สินค้า	จำนวนใบขนส่งสินค้า	สัดส่วน (%)
84-เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	16,982	13.29%
87-ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว	11,977	9.37%
85-เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว เครื่องบันทึกและเครื่องถอดเสียง เครื่องบันทึกและเครื่องถอดภาพและเสียงทางโทรทัศน์ รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของเครื่องดังกล่าว	11,156	8.73%
61-เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์	8,796	6.88%
62-เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายที่ไม่ได้ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์	8,175	6.40%
39-พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก	7,931	6.21%
40-ยางและของที่ทำด้วยยาง	4,185	3.28%
73-ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	3,369	2.64%
64-รองเท้า สนับแข้งและของที่คล้ายกัน รวมทั้งส่วนประกอบของของดังกล่าว	3,166	2.48%
94-เฟอร์นิเจอร์ เครื่องเตียง ฟูก ฐานรองฟูก เบาะและสิ่งตกแต่งยัดไส้ที่คล้ายกัน เครื่องประทีปโคมไฟที่ไม่ได้ระบุหรือรวมไว้ในที่อื่น เครื่องหมายที่มีแสงสว่าง แผ่นป้ายชื่อที่มีแสงสว่างและของที่คล้ายกัน รวมทั้งอาคารสำเร็จรูป	2,903	2.27%
63-ของทาด้วยสิ่งทอที่จัดทาแล้วอื่น ๆ ของเป็นชุดเสื้อผ้าที่ใช้แล้วและของที่ใช้แล้วทาด้วยสิ่งทอ ผ้าขี้ริ้ว	2,577	2.02%
22-เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู	2,481	1.94%
90-อุปกรณ์และเครื่องอุปกรณ์ที่ใช้ในทางทัศนศาสตร์ การถ่ายรูป การถ่ายทำภาพยนตร์ การวัด การตรวจสอบ การวัดความเที่ยง การแพทย์หรือศัลยกรรม รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของของดังกล่าว	2,425	1.90%
69-ผลิตภัณฑ์เซรามิก	2,046	1.60%
33-เอสเซนเชียลออยล์และเรซินอยด์ เครื่องหอม เครื่องสำอางหรือสิ่งปรุงแต่ง สำหรับประทินร่างกายหรือประเทืองโฉม (ทอยเล็ตเพรพาเรชั่น)	1,865	1.46%

เมื่อพิจารณาในรายสินค้า 5 อันดับแรก จะพอว่าสินค้าส่วนใหญ่ผ่านเข้ามายังสำนักงานด่านศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (สทบ.) ส่วนการผ่านออกนั้นขึ้นอยู่กับประเทศปลายทางที่จัดส่ง ดังนี้

(1) กรณีสินค้าประเภท **เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS84)** ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564 พบว่าผ่านเข้ามายังสำนักงานด่านศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (สทบ.) คิดเป็นร้อยละ 51.02 โดยนำเข้ามาจากประเทศจีนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 43.20 และผ่านออกไปยังด่านศุลกากรหนองคาย (ศภ. 2) คิดเป็นร้อยละ 24.05 เพื่อส่งออกไปยังประเทศ สปป. ลาว มากที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 50.35

ตารางที่ 3.3.2-17 ประเทศต้นทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS84)

ประเทศต้นทาง	สัดส่วน (%)
CHINA	43.20%
SINGAPORE	8.99%
JAPAN	8.72%
KOREA, REPUBLIC OF	5.03%
MALAYSIA	3.95%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-18 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการตรวจปล่อยสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS84)

ด่านศุลกากรที่ทำการตรวจปล่อย	สัดส่วน (%)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (สทบ.)	51.02%
สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สสภ.)	26.59%
สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ (สทก.)	7.52%
สำนักงานศุลกากร ภาคที่ 2 (ศภ. 2)	6.45%
สำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานดอนเมือง (สดม.)	4.20%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-19 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการบรรทุกสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS84)

ด่านศุลกากรที่ทำการบรรทุก	สัดส่วน (%)
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศภ.2)	24.05%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศภ.2)	15.00%
ด่านศุลกากรแม่สอด (ศภ.3)	10.86%
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	8.69%
ด่านศุลกากรคลองใหญ่ (ศภ.1)	6.88%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-20 ประเทศปลายทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS84)

ประเทศปลายทาง	สัดส่วน (%)
LAO PDR	50.35%
MYANMAR	11.40%
SINGAPORE	10.88%
CAMBODIA	10.52%
MALAYSIA	3.36%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

(2) กรณีสินค้าประเภท **ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (HS87)** ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564 พบว่าผ่านเข้ามายังสำนักงานด่านศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (สทบ.) คิดเป็นร้อยละ 91.42 โดยนำเข้ามาจากประเทศญี่ปุ่นมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40.54 และผ่านออกไปยังด่านศุลกากรแม่สอด (ศภ. 3) คิดเป็นร้อยละ 42.16 เพื่อส่งออกไปยังประเทศเมียนมามากที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 49.68

ตารางที่ 3.3.2-21 ประเทศต้นทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (HS87)

ประเทศต้นทาง	สัดส่วน (%)
JAPAN	40.54%
CHINA	13.81%
KOREA, REPUBLIC OF	10.41%
UNITED ARAB EMIRATES	5.37%
SINGAPORE	4.78%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-22 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการตรวจปล่อยสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (HS87)

ด่านศุลกากรที่ทำการตรวจปล่อย	สัดส่วน (%)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (สทบ.)	91.42%
สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สสภ.)	3.41%
สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ (สทก.)	2.48%
สำนักงานศุลกากร ภาคที่ 2 (ศภ. 2)	0.94%
สำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานดอนเมือง (สดม.)	0.79%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-23 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการบรรทุกสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (HS87)

ด่านศุลกากรที่ทำการบรรทุก	สัดส่วน (%)
ด่านศุลกากรแม่สอด (ศภ.3)	42.16%
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศภ.2)	22.98%
ด่านศุลกากรเชียงแสน (ศภ.3)	7.36%
ด่านศุลกากรมุกดาหาร (ศภ.2)	5.98%
ด่านศุลกากรจันทบุรี (ศภ.1)	4.93%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-24 ประเทศปลายทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (HS87)

ประเทศปลายทาง	สัดส่วน (%)
MYANMAR	49.68%
LAO PDR	36.18%
CAMBODIA	11.24%
MALAYSIA	0.35%
SINGAPORE	0.32%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

(3) กรณีสินค้าประเภท **เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าและส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS85)** ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564 พบว่าผ่านเข้ามายังสำนักงานด่านศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (สทบ.) คิดเป็นร้อยละ 48.76 โดยนำเข้ามาจากประเทศจีนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.92 และผ่านออกไปยังด่านศุลกากรหนองคาย (ศภ. 2) คิดเป็นร้อยละ 23.49 เพื่อส่งออกไปยังประเทศ สปป. ลาว มากที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 37.05

ตารางที่ 3.3.2-25 ประเทศต้นทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS85)

ประเทศต้นทาง	สัดส่วน (%)
CHINA	45.92%
JAPAN	9.68%
LAO PDR	6.40%
HONG KONG	5.80%
SINGAPORE	5.66%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-26 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการตรวจปล่อยสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS85)

ด่านศุลกากรที่ทำการตรวจปล่อย	สัดส่วน (%)
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (สทบ.)	48.76%
สำนักงานศุลกากร ภาคที่ 2 (ศภ. 2)	16.48%
สำนักงานศุลกากรตรวจสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สสภ.)	15.07%
สำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานดอนเมือง (สดม.)	5.72%
สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ (สทก.)	5.50%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-27 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการบรรทุกสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS85)

ด่านศุลกากรที่ทำการบรรทุก	สัดส่วน (%)
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศภ.2)	23.49%
ด่านศุลกากรแม่สอด (ศภ.3)	15.46%
ด่านศุลกากรคลองใหญ่ (ศภ.1)	10.69%
ด่านศุลกากรสะเดา (ศภ.4)	9.14%
สนามบินสุวรรณภูมิ	8.20%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-28 ประเทศปลายทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (HS85)

ประเทศปลายทาง	สัดส่วน (%)
LAO PDR	37.05%
MYANMAR	16.13%
CAMBODIA	13.82%
MALAYSIA	6.78%
SINGAPORE	6.73%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

(4) กรณีสินค้าประเภท **เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS61)** ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564 พบว่าผ่านเข้ามายังสำนักงานด่านศุลกากรอรัญประเทศ (ศภ. 1) คิดเป็นร้อยละ 45.19 โดยนำเข้ามาจากประเทศกัมพูชามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 55.49 และผ่านออกไปยังด่านสนามบินสุวรรณภูมิ คิดเป็นร้อยละ 66.02 เพื่อส่งออกไปยังประเทศเยอรมนี มากที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 14.48 รองลงมาประเทศสหรัฐอเมริกา ร้อยละ 13.23

ตารางที่ 3.3.2-29 ประเทศต้นทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS61)

ประเทศต้นทาง	สัดส่วน (%)
CAMBODIA	55.49%
LAO PDR	24.87%
MYANMAR	7.82%
VIETNAM	4.73%
CHINA	2.22%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-30 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการตรวจปล่อยสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS61)

ด่านศุลกากรที่ทำการตรวจปล่อย	สัดส่วน (%)
ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (ศภ.1)	45.19%
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศภ.2)	24.26%
คลังสินค้า บริษัท เอเชีย กราวด์ เซอร์วิส จำกัด	8.25%
ด่านศุลกากรคลองใหญ่ (ศภ.1)	6.58%
ด่านพรมแดนแม่สอด(สะพานมิตรภาพไทย-พม่า)	4.00%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-31 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการบรรทุกสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS61)

ด่านศุลกากรที่ทำการบรรทุก	สัดส่วน (%)
ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ	66.02%
ท่ารับบรรทุกขาออก สทก.	12.15%
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	8.67%
ด่านศุลกากรท่าอากาศยานภูเก็ต(ศภ.5)	6.53%
ด่านศุลกากรแม่สอด (ศภ.3)	3.51%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-32 ประเทศปลายทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS61)

ประเทศปลายทาง	สัดส่วน (%)
GERMANY	14.48%
UNITED STATES	13.23%
UNITED KINGDOM	10.89%
ITALY	6.64%
NETHERLANDS	5.29%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

(5) กรณีสินค้าประเภท **เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายที่ไม่ได้ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS62)** ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2561-2564 พบว่าผ่านเข้ามายังสำนักงานด่านศุลกากรหนองคาย (ศภ. 2) คิดเป็นร้อยละ 43.24 โดยนำเข้ามาจากประเทศ สปป.ลาว มากที่สุด คิดเป็น ร้อยละ 43.76 และผ่านออกไปยังด่านสนามบินสุวรรณภูมิ คิดเป็นร้อยละ 37.98 เพื่อส่งออกไปยังประเทศอังกฤษ มากที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 9.61

ตารางที่ 3.3.2-33 ประเทศต้นทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายที่ไม่ได้ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS62)

ประเทศต้นทาง	สัดส่วน (%)
LAO PDR	43.76%
CAMBODIA	18.17%
MYANMAR	15.23%
VIETNAM	6.43%
CHINA	5.38%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-34 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการตรวจปล่อยสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายที่ไม่ได้ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS62)

ด่านศุลกากรที่ทำการตรวจปล่อย	สัดส่วน (%)
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศภ.2)	43.24%
ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (ศภ.1)	14.47%
คลังสินค้า บริษัท เอเซีย กราวด์ เซอร์วิส จำกัด	8.38%
ด่านพรมแดนแม่สอด(สะพานมิตรภาพไทย-พม่า)	7.69%
ด่านศุลกากรแม่สอด (ศภ.3)	6.40%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-35 ด่านศุลกากร 5 อันดับแรกที่รายการบรรทุกสินค้าขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายที่ไม่ได้ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS62)

ด่านศุลกากรที่ทำการบรรทุก	สัดส่วน (%)
ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ	37.98%
สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง	20.46%
ท่ารับบรรทุกขาออก สทก.	17.66%
ด่านศุลกากรหนองคาย (ศภ.2)	7.79%
ด่านศุลกากรท่าอากาศยานภูเก็ต(ศภ.5)	7.23%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

ตารางที่ 3.3.2-36 ประเทศปลายทาง 5 อันดับแรกที่รายการขนส่งผ่านแดนประเทศไทยมากที่สุด กรณีสินค้าประเภท เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายที่ไม่ได้ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ (HS62)

ประเทศปลายทาง	สัดส่วน (%)
UNITED KINGDOM	9.61%
LAO PDR	9.04%
JAPAN	8.73%
GERMANY	8.70%
UNITED STATES	7.08%

หมายเหตุ : ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณาเป็นข้อมูลใบขนส่งสินค้า (transaction)

จากข้อมูลผ่านแดนทั้งสองหน่วยงานข้างต้น การนำมาใช้ประกอบการดำเนินโครงการนี้ ที่ปรึกษาเห็นควรว่าข้อมูลชุดทุติยภูมิผ่านแดนของกรมศุลกากรจะเหมาะสมมากกว่าเนื่องจากพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 เป็นกฎหมายที่ได้มีการปรับปรุงการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยกำหนดบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนเป็นไปตามมาตรฐานสากลตามความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement on tariffs and Trade : GATT) 1994 ใน Article V Freedom of Transit และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้อง (The International on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures) อนุสัญญาบาร์เซโลนาว่าด้วยเสรีภาพในการผ่านแดน (Barcelona Convention and Statue on Freedom of Goods in transit) ค.ศ.1921

3.4 ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการค้าชายแดน

ในภาพรวมของการศึกษารวบรวมข้อมูลรายละเอียดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ อาทิ การพัฒนาโครงข่ายถนน การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ การพัฒนาท่าอากาศยาน การพัฒนาท่าเรือ/ท่าเทียบเรือ การพัฒนาศูนย์ขนส่งชายแดน และการดำเนินการโดยภาคเอกชน อาทิ การให้บริการจุดพักรถ ลานวางกองสินค้า รวมทั้งการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่สำคัญต่อการดำเนินการค้าชายแดนและการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดน อาทิ ด่านศุลกากร ด่านพรมแดน ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ นิคมอุตสาหกรรม โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน ตลอดจนมีการนำเสนอสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจและการจัดตั้งธุรกิจที่มีส่วนเสริมกับการดำเนินกิจกรรมการค้าและการขนส่งชายแดนของภาคเอกชน อาทิ ธุรกิจตัวแทนออกของรับอนุญาต ธุรกิจตัวแทนกระจายสินค้า ธุรกิจรับซื้อขายสินค้าชายแดน ที่อยู่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง สปป.ลาว กัมพูชา มาเลเซีย เมียนมา ซึ่งมีบริบทแตกต่างกันตามลักษณะพื้นที่

โดยภาพรวมพบว่า พรมแดนประเทศเพื่อนบ้านมักมีการจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าหรือท่าเรือบกมีการพัฒนาด่านพรมแดนเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งที่คาดว่าจะเติบโตมากขึ้น และมีการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน ซึ่งเป็นการดำเนินโครงการที่คล้ายคลึงกับฝ่ายไทย ขณะเดียวกันความท้าทายในการขับเคลื่อนจะอยู่ที่มิติด้านการปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน อาทิ การผลักดันการขับเคลื่อนการจัดทำความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน การให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้าและรถบรรทุกของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาดำเนินการตรวจสินค้าและรถบรรทุกร่วมกันในเขตควบคุมพื้นที่ร่วม (Common Control Area) ที่ได้มีการเตรียมสถานที่รองรับไว้แล้ว การขอให้เจ้าหน้าที่ประเทศเพื่อนบ้านอำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าในเวลาที่เกินกว่าเวลาทำการปกติทั่วไป

นอกจากนี้ยังได้รวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของต่างประเทศในระดับภูมิภาค อาทิ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ตามแนวทางแถบและเส้นทาง (Belt and Road Initiatives – BRI) ของประเทศจีนที่ต้องการเชื่อมการขนส่งกับนานาประเทศ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศ BIMSTEC เพื่อให้เห็นถึงแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระบบโครงข่ายระดับสากล และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง และพื้นที่บริเวณชายแดนประเทศเพื่อนบ้านของไทย เพื่อให้เห็นโครงข่ายทั้งทางบก ทางราง และทางน้ำในการเชื่อมต่อชายแดนของประเทศไทย ตลอดจนได้นำเสนอกระบวนการขนส่งสินค้าและเอกสารที่ใช้ในการดำเนินพิธีการนำเข้าและส่งออกสินค้าข้ามแดนของประเทศกัมพูชา สปป. ลาว มาเลเซีย เมียนมา และเวียดนาม ซึ่งในภาพรวมจะมีเอกสารที่ใช้ประกอบการนำเข้าและส่งออกคล้ายคลึงกัน ยกเว้นกรณีของสินค้าต้องกำกัด

(Restricted Goods) เช่น สินค้าเกษตรและอาหาร สินค้าเน่าเสียง่าย เป็นต้น ที่ต้องมีเอกสารที่ได้รับการรับรองหรือเอกสารที่อนุญาตให้มีการนำเข้าและส่งออกมากกว่าปกติ

สำหรับสัดส่วนมูลค่า/ปริมาณการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้พิจารณาเป็นรายด่านซึ่งอาศัยข้อมูลจากกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง และข้อมูลการค้าผ่านแดนกับประเทศที่สาม ซึ่งอาศัยข้อมูลจากกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ทำให้เห็นว่าแนวโน้มการค้าชายแดนของแต่ละด่านพรมแดน และการค้าผ่านแดนของประเทศที่สาม รวมทั้งประเภทสินค้าที่มีการนำเข้าและส่งออกแต่ละด่านมีความหลากหลายตามประเทศต้นทางและประเทศปลายทางที่ทำการขนส่ง ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นข้อมูลประกอบการจัดลำดับความสำคัญด่านและคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพคู่กับกระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับขั้น (AHP) เพื่อให้ด่านศักยภาพที่เหมาะสมในการศึกษาเชิงลึก อีกทั้งข้อมูลชุดนี้ยังช่วยสนับสนุนการวิเคราะห์เชิงลึกทางสถิติเพื่อให้ได้ผลการประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของด่านศักยภาพของประเทศไทย

จากข้อมูลที่ได้ใน**บทที่ 3** นี้ จะถูกนำมาสรุปประเด็นที่สำคัญสำหรับใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการคัดเลือกให้ได้มาซึ่งพื้นที่ที่มีศักยภาพในการ**ศึกษาเชิงลึก** เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการค้าชายแดนและผ่านแดน เนื่องจากในการคัดเลือกพื้นที่จะเป็นการศึกษาและวิเคราะห์ด้วยกระบวนการตัดสินใจที่ต้องพิจารณาปัจจัยหลายอย่างพร้อมกันที่ประกอบด้วย เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์ เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ และเกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ โดยมีทั้งปัจจัยในเชิงคุณภาพ ได้แก่

(1) ข้อมูลสถานการณ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศไทย (หัวข้อที่ 3.1) ที่ถูกนำมาสรุปเพื่อให้เห็นการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกทางการผ่านแดนและข้ามแดนของประเทศไทย

(2) กระบวนการขนส่งสินค้าและบริการด้าน โลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้าน (**หัวข้อที่ 3.2**) ได้ถูกนำมาวิเคราะห์เพื่อให้รับทราบถึงปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกในพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับเกณฑ์ด้านโลจิสติกส์ เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งและเกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ

(3) ปัจจัยในเชิงปริมาณที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลการค้าชายแดนและผ่านแดนที่สำคัญทั้งมูลค่าและปริมาณสินค้า ประเทศคู่ค้าที่ส่งออกนำเข้า (**หัวข้อที่ 3.3**) และข้อมูลในเชิงปริมาณเกี่ยวกับบทเรียนจากสถานการณ์การปิด-เปิดชายแดนประเทศไทยอันเนื่องมาจากวิกฤตโควิด-19 (**หัวข้อที่ 3.4**) จะเป็นข้อมูลเพื่อใช้ประกอบการคัดเลือกพื้นที่ตามเกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ เพื่อให้ได้พื้นที่ที่ตั้งของจุดผ่านแดนที่มีความเหมาะสมและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการศึกษาในเชิงลึก

บทที่ 4

การวิเคราะห์และกำหนดหลักเกณฑ์คัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ

บทที่ 4
การวิเคราะห์และกำหนดหลักเกณฑ์คัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ

การคัดเลือกให้ได้พื้นที่ที่มีศักยภาพในการศึกษาเชิงลึก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการค้าชายแดนและผ่านแดนที่มีความสำคัญเป็นอย่างมาก โดยเป็นการตัดสินใจที่ต้องพิจารณาปัจจัยหลายอย่างพร้อมกันทั้งปัจจัยในเชิงคุณภาพ เช่น นโยบายและยุทธศาสตร์ของภาครัฐ โครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาในพื้นที่ และปัจจัยในเชิงปริมาณ เช่น มูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดน ปริมาณสินค้าหรือจำนวนรถบรรทุกที่เข้ามาใช้บริการ เป็นต้น เพื่อให้ได้พื้นที่ที่ตั้งของจุดผ่านแดนที่มีความเหมาะสมและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการศึกษาในเชิงลึก จากการทบทวนวรรณกรรมพบว่าการตัดสินใจเลือกตำแหน่งที่ตั้งสำหรับพื้นที่จุดผ่านแดนที่มีศักยภาพสามารถทำได้หลายวิธีโดยนักวิจัยได้มีการประยุกต์ใช้เทคนิคการวิเคราะห์ที่หลากหลายแตกต่างกันไป ซึ่งการศึกษานี้ได้ประยุกต์ใช้แนวคิดการตัดสินใจแบบพิจารณาหลายเกณฑ์ (Multiple Criteria Decision Making: MCDM) ซึ่งเกี่ยวข้องกับการที่ผู้ตัดสินใจต้องเลือกทางเลือกที่ดีที่สุดภายใต้การพิจารณาหลายเกณฑ์ร่วมกัน โดยใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับขั้น (Analytical Hierarchy Process : AHP) เป็นเทคนิคที่ถูกใช้อย่างแพร่หลายในการตัดสินใจแบบพิจารณาหลายเกณฑ์ (MCDM) และสามารถนำไปใช้ได้หลากหลายประเภทของงานวิจัย เช่น การจัดลำดับ (Ranking) การประเมิน (Evaluation) และการคัดเลือก (Selection) จึงมีความเหมาะสมสำหรับการศึกษานี้

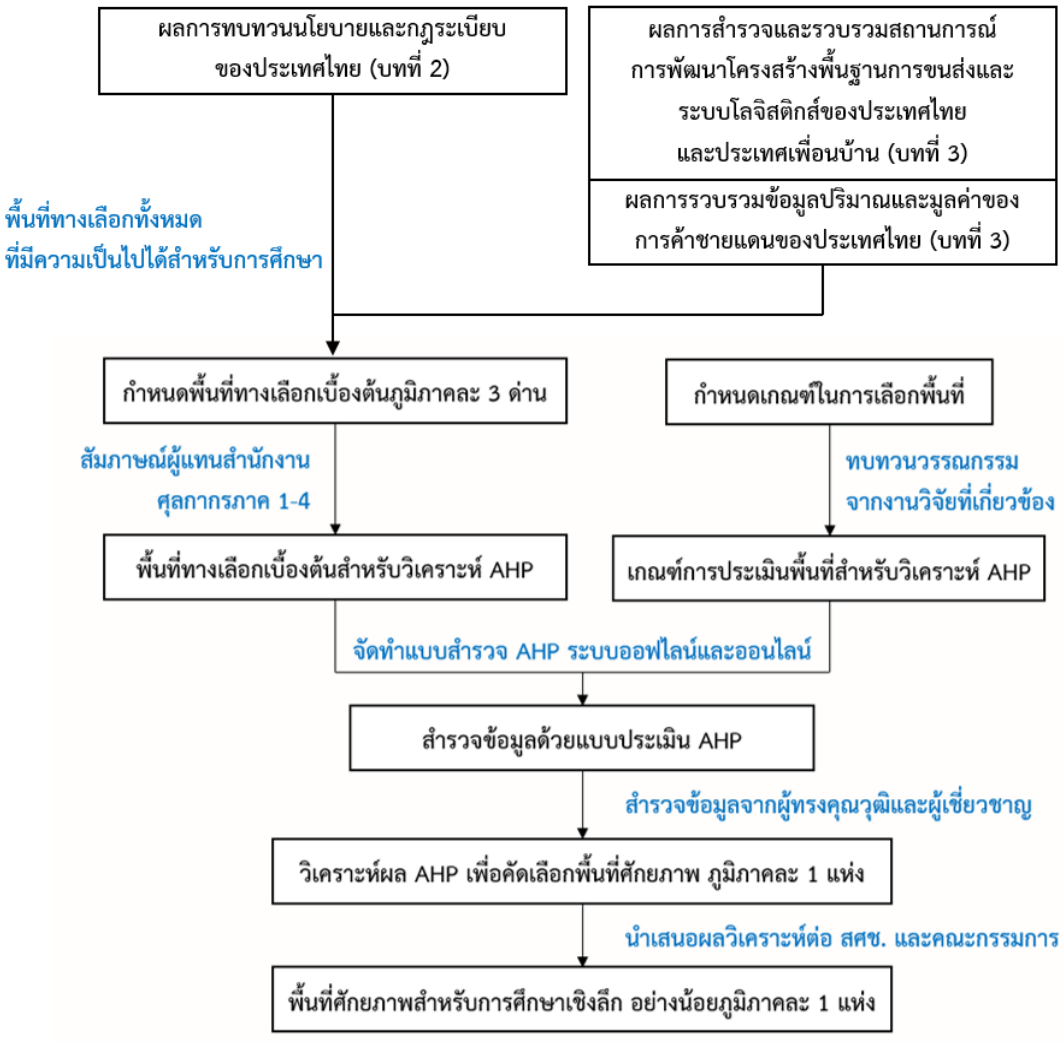
4.1 แนวทางการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ

4.1.1 ขั้นตอนการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพสำหรับการศึกษาเชิงลึก

การคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพสำหรับการศึกษาเชิงลึก ดัง**รูปที่ 4.1.1-1** เริ่มจากการประยุกต์ใช้ผลการศึกษาและวิเคราะห์เกี่ยวกับการทบทวนนโยบายและกฎระเบียบของประเทศไทย ที่ได้นำเสนอใน**บทที่ 2** กับผลการสำรวจและรวบรวมสถานการณ์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงข้อมูลปริมาณและมูลค่าของการค้าชายแดนของประเทศไทยใน**บทที่ 3** มาใช้ทำการกำหนดพื้นที่ทางเลือกทั้งหมดที่เหมาะสมกับการศึกษา ก่อนทำการกำหนดพื้นที่ทางเลือกเบื้องต้นในแต่ละภูมิภาคที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านภูมิภาคละ 3 พื้นที่ เพื่อให้ผู้ประเมินไม่ต้องทำการประเมินพื้นที่ทั้งหมดที่มีในประเทศไทยและพิจารณาให้ความสำคัญเฉพาะพื้นที่ที่มีศักยภาพเท่านั้น โดยพื้นที่ทางเลือกเบื้องต้นได้จากการสัมภาษณ์ผู้แทนสำนักงานศุลกากรภาคที่ 1-4 ที่มีข้อมูลของพื้นที่ที่อยู่ภายใต้พื้นที่ที่รับผิดชอบมากที่สุด จากนั้น พื้นที่ที่ได้รับการคัดเลือกในแต่ละภูมิภาค ประกอบด้วย พื้นที่ภาคเหนือติดกับประเทศ สปป.ลาว พื้นที่ภาคเหนือติดกับประเทศเมียนมา พื้นที่ภาคตะวันออกติดกับประเทศกัมพูชา พื้นที่ภาคตะวันตกติดกับประเทศเมียนมา พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือติดกับประเทศ สปป.ลาว พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือติดกับประเทศกัมพูชา และพื้นที่ภาคใต้ติดกับประเทศมาเลเซีย จะถูกนำมาพัฒนาเป็นสำรวจเพื่อการวิเคราะห์ AHP ทั้งรูปแบบออนไลน์และออฟไลน์ เพื่อนำเสนอให้แก่ผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญทำการประเมิน สำหรับการประเมินด้วย AHP เป็นการวิเคราะห์เปรียบเทียบความสำคัญของเกณฑ์หรือพื้นที่แบบเป็นคู่ (Pairwise Comparison of Criteria) เป็นการเปรียบเทียบเกณฑ์หรือพื้นที่ทีละคู่ โดยในการให้คะแนนการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพจะประกอบด้วย 2 ส่วน คือ (1) การให้คะแนนสำหรับเกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่ ประกอบด้วย 4 เกณฑ์ ได้แก่เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์ เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ และเกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ และ (2) การให้คะแนนพื้นที่ที่มีศักยภาพในแต่ละภูมิภาค ประกอบด้วย 7 พื้นที่ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้น

ซึ่งผลการวิเคราะห์ด้วยกระบวนการ AHP จะแสดงให้เห็นถึงคะแนนการประเมินของแต่ละพื้นที่ (ต่ำสุด-สูงสุด, ยิ่งคะแนนสูงยิ่งดี) สำหรับใช้ในการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการศึกษาเชิงลึก โดยการนำเสนอผลการวิเคราะห์ AHP แก่ สศช. และคณะกรรมการฯ เพื่อขอความเห็นและข้อเสนอแนะสำหรับพื้นที่ที่ได้รับการคัดเลือกสำหรับดำเนินการศึกษาแต่ละพื้นที่ในเชิงลึกลงต่อไป

สำหรับการดำเนินการประเมินและวิเคราะห์ในส่วนนี้ จะทำการเปรียบเทียบระหว่างด่านศุลกากรแทนการประเมินระหว่างพื้นที่ เนื่องจากตระหนักถึงการรับทราบถึงข้อมูลของผู้ประเมินในมุมมองของแต่ละด่านศุลกากรที่น่าจะมีระดับของการรับรู้มากกว่าระดับของพื้นที่ที่มีข้อมูลค่อนข้างกว้างและครอบคลุมมากกว่า 1 จังหวัด (สำหรับในบางพื้นที่)



รูปที่ 4.1.1-1 ขั้นตอนการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพสำหรับการศึกษาเชิงลึก

4.1.2 แนวทางการกำหนดพื้นที่เบื้องต้นในแต่ละภูมิภาค

จากการประชุมตรวจรับรายงานขั้นต้น โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย ในวันที่ 24 พฤษภาคม 2565 ที่ปรึกษาได้มีการนำเสนอแนวคิดการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการศึกษาเชิงลึกด้วยแนวคิดการตัดสินใจแบบพิจารณาหลายเกณฑ์ (MCDM) โดยการประยุกต์ใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับขั้น (AHP) ซึ่งเป็นวิธีที่นิยมใช้มากที่สุดในการจัดลำดับ (Ranking) การประเมิน (Evaluation) และการคัดเลือก (Selection) แต่เนื่องจาก

ประเทศไทยมีพื้นที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นจำนวนมาก ซึ่งในแต่ละภูมิภาคมีจำนวนของด่านศุลกากร ประเภทและปริมาณของสินค้า และบริบทการดำเนินงานที่แตกต่างกัน ซึ่งในการคัดเลือกพื้นที่จะทำให้เกิดการเปรียบเทียบด่านฯ ที่มีบริบทที่แตกต่างกันมาก นอกจากนี้ ผู้ทำการประเมินจะมีข้อมูลหรือรับทราบการดำเนินงานของด่านใหญ่ ๆ มากกว่า แต่อาจจะไม่มีความคุ้นเคยและไม่ทราบข้อมูลของด่านขนาดเล็กที่มีปริมาณการค้าน้อย

ดังนั้น ได้มีการเสนอให้ทำการคัดเลือกพื้นที่ทางเลือกสำหรับการวิเคราะห์ AHP เพื่อคัดเลือกด่านฯ เบื้องต้นที่มีศักยภาพสูงที่สุด 3 อันดับแรกในแต่ละภูมิภาค ซึ่งผลของการคัดเลือกพื้นที่เบื้องต้นนี้จะช่วยให้ผู้ทำการประเมินไม่ต้องประเมินด่านฯ ทั้งหมดในประเทศไทยและทราบข้อมูลของด่านฯ ที่ได้รับการคัดเลือกเป็นพื้นที่เบื้องต้น ทำให้การประเมิน AHP มีประสิทธิภาพและน่าเชื่อถือมากที่สุด และเพื่อให้ได้พื้นที่เบื้องต้นที่มีศักยภาพอย่างแท้จริง ทั้งในด้านของมูลค่าและปริมาณการนำเข้าส่งออก ศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ โอกาสทางการค้าและการลงทุน มีนโยบายสนับสนุน และศักยภาพในอนาคต ที่โดยได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลโดยวิธีการสัมภาษณ์ผู้แทนจากสำนักงานศุลกากรภาคที่ 1-4 เพื่อคัดเลือกพื้นที่เบื้องต้นที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ผู้แทนจาก**สำนักงานศุลกากรภาคที่ 1** ได้เสนอพื้นที่ทางเลือกที่ติดต่อกับ**ประเทศกัมพูชา** ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (2) ด่านศุลกากรคลองใหญ่ และ (3) ด่านศุลกากรจันทบุรี** ขณะที่พื้นที่ทางเลือกที่ติดต่อกับ**ประเทศเมียนมา** ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรระนอง (2) ด่านศุลกากรสิงขร และ (3) ด่านศุลกากรสังขละบุรี** ทั้งนี้ ผู้แทนฯ ได้ชี้แจงว่า ด่านทั้ง 3 ด่านที่เลือกมามีศักยภาพมากกว่าด่านอื่น ๆ โดยมีเหตุผลประกอบการคัดเลือก ดังนี้ (1) รัฐบาลมีการลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและมีการพัฒนาด่านศุลกากรตลอดจนสาธารณูปโภค (2) มีพื้นที่ชายแดนที่อยู่ในแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในอนาคตและมีโอกาสเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ และพัฒนาเป็นศูนย์รวมการกระจายสินค้าเข้าสู่กลุ่มประเทศอินโดจีนที่สำคัญ และ (3) มีมูลค่าการส่งออกที่มีมูลค่าสูงเมื่อเทียบกับด่านชายแดนอื่น ๆ

สำหรับผู้แทนจาก**สำนักงานศุลกากรภาคที่ 2** ได้เสนอพื้นที่ทางเลือกที่ติดต่อกับ**ประเทศ สปป.ลาว** ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรมุกดาหาร (2) ด่านศุลกากรนครพนม และ (3) ด่านศุลกากรหนองคาย** ขณะที่พื้นที่ทางเลือกที่ติดต่อกับ**ประเทศกัมพูชา** ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรช่องจอม (2) ด่านศุลกากรช่องสะงำ และ (3) ด่านศุลกากรช่องอานม้า** ทั้งนี้ ผู้แทนฯ ได้ชี้แจงว่า ด่านทั้ง 3 ด่านที่เลือกมามีศักยภาพมากกว่าด่านอื่น ๆ โดยมีเหตุผลประกอบการคัดเลือกดังนี้ (1) มีสินค้าประเภทเครื่องจักรคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ (HS84) มีมูลค่าการส่งออกเป็นอันดับ 1 (2) มีความได้เปรียบเนื่องจากเป็นประตูเศรษฐกิจทางด้านตะวันออกของไทยสู่อินโดจีนและเป็นจุดเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจบนแนวระเบียงตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) และ (3) จากนโยบายภาครัฐที่จัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนับเป็นโอกาสในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องด้านโลจิสติกส์ เนื่องด้วยศักยภาพของจังหวัดที่สามารถเชื่อมโยงได้หลายประเทศ ตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก สามารถเชื่อมโยงเข้าสู่ลาวและเวียดนามและต่อเนื่องไปยังประเทศในแถบตะวันออกไกล (ญี่ปุ่น เกาหลี ไต้หวัน) จึงเป็นช่องทางที่สำคัญในการขนส่งสินค้า

ขณะที่ ผู้แทนจาก**สำนักงานศุลกากรภาคที่ 3** ได้เสนอพื้นที่ทางเลือกใน**ภาคตะวันตก**ที่ติดต่อกับ**ประเทศเมียนมา** คือ **ด่านศุลกากรแม่สอด** สำหรับพื้นที่ทางเลือกใน**ภาคเหนือที่ติดกับประเทศเมียนมา** ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรแม่สาย (2) ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน และ (3) ด่านศุลกากรแม่สะเรียง** ขณะที่พื้นที่ทางเลือกใน**ภาคเหนือที่ติดต่อกับประเทศ สปป.ลาว** ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรเชียงของ (2) ด่านศุลกากรทุ่งช้าง และ (3) ด่านศุลกากรเชียงแสน** ทั้งนี้ ผู้แทนฯ ได้ชี้แจงว่าด่านที่เลือกมามีศักยภาพมากกว่าด่านอื่น ๆ โดยมีเหตุผลประกอบการคัดเลือก ดังนี้ (1) มีมูลค่าการส่งออกที่มีมูลค่าสูงเมื่อเทียบกับด่านชายแดนอื่น ๆ (2) การคมนาคมสะดวกต่อการขนส่ง และ (3) ถนนมีการเชื่อมโยงไปได้หลายเส้นทาง

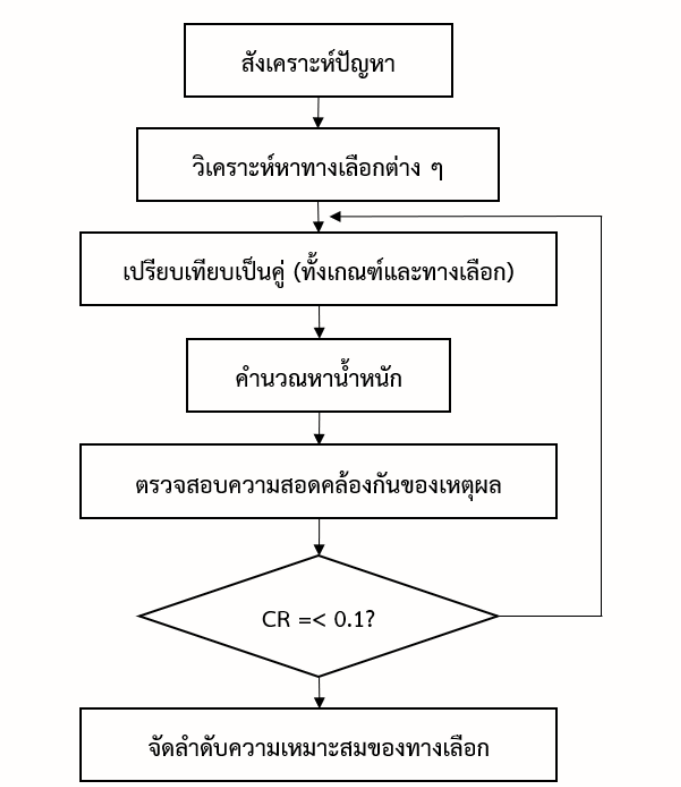
และผู้แทนจาก**สำนักงานศุลกากรภาคที่ 4** ได้เสนอพื้นที่ทางเลือกที่ติดต่อกับ**ประเทศมาเลเซีย** ได้แก่ **(1) ด่านศุลกากรสะเดา (2) ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ และ (3) ด่านศุลกากรสุไหงโก-ลก** ทั้งนี้ ผู้แทนฯ ได้ชี้แจงว่าด่านทั้ง 3 ที่เลือกมามีศักยภาพมากกว่าด่านอื่น ๆ โดยมีเหตุผลประกอบการคัดเลือก ดังนี้ (1) มีแผนแนวทางการพัฒนาตามแผนการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่เกี่ยวกับธุรกิจภาคการผลิต โดยจะเน้นเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยางพารา ผลิตภัณฑ์ครบวงจร และอุตสาหกรรมอาหารฮาลาล ซึ่งเป็นธุรกิจที่มีมูลค่าการส่งออกชายแดนที่สำคัญของไทย (2) มีมูลค่าการส่งออกที่มีมูลค่าสูงเมื่อเทียบกับด่านชายแดนอื่น ๆ ในสำนักงานศุลกากรภาคที่ 4 (ภาคใต้) (3) เป็นเมืองท่าชายฝั่งทะเลที่เป็นจุดยุทธศาสตร์เหมาะสมกับการแวะจอดเรือเพื่อขนถ่ายแลกเปลี่ยนสินค้า และ (4) มีทรัพยากรทางทะเลที่อุดมสมบูรณ์ทำให้เกิดประมงชายฝั่ง ประมงน้ำลึก

อย่างไรก็ตาม พบว่า ผู้แทนฯ ที่เป็นผู้ให้ข้อมูลมีข้อคิดเห็นที่สอดคล้องกันในการคัดเลือกด่านในความรับผิดชอบของแต่ละสำนักงานภาคศุลกากร ดังนี้

1) มีการนำเข้า - ส่งออกที่มีมูลค่าสูงเมื่อเปรียบเทียบกับด่านอื่น ๆ ที่อยู่ในจังหวัดเดียวกัน
2) การคมนาคมสะดวกต่อการขนส่ง ถนนมีการเชื่อมโยงไปได้หลายเส้นทาง
3) มีธุรกิจหลักและรองอยู่ในพื้นที่ซึ่งทำรายได้จำนวนมากให้กับเขตนั้น ๆ
4) มีแรงงานจำนวนมากอยู่ในพื้นที่สามารถสนับสนุนและส่งผลต่อธุรกิจในพื้นที่
5) แนวโน้มการเจริญเติบโตด้านเศรษฐกิจในอนาคตของพื้นที่นั้น ๆ

4.1.3 แนวทางกระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (AHP)

กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น หรือ AHP ถูกพัฒนาขึ้นจากพื้นฐานความรู้ในด้านคณิตศาสตร์และจิตวิทยา โดยอาศัยหลักการ 3 ประการ คือ 1) การสังเคราะห์องค์ประกอบของปัญหา 2) การพิจารณาเปรียบเทียบระดับความสำคัญแบบเป็นคู่ (Pairwise Comparison) และ 3) การจัดลำดับความสำคัญ โดยการสังเคราะห์องค์ประกอบของปัญหา จะเป็นการแยกองค์ประกอบของปัญหาเป็นลำดับชั้น ประกอบด้วย เป้าหมาย (Goal) เกณฑ์หลัก (Criteria) เกณฑ์ย่อย (Sub-criteria) และทางเลือกที่พิจารณา (Alternatives) ตามลำดับ หลังจากนั้น จึงทำการเปรียบเทียบความสำคัญของเกณฑ์ที่อยู่ภายในระดับชั้นเดียวกัน เริ่มจากการเปรียบเทียบความสำคัญของเกณฑ์ โดยการให้คะแนนความสำคัญเชิงเปรียบเทียบของแต่ละเกณฑ์ และตรวจสอบการให้คะแนนความสำคัญของผู้ตัดสินใจว่ามีความสอดคล้องกันหรือไม่ (Consistency Check) แล้วจึงนำทางเลือกทั้งหมดมาประเมินประสิทธิภาพเชิงเปรียบเทียบโดยพิจารณาทีละเกณฑ์ จนครบทุกเกณฑ์ ก่อนนำข้อมูลที่ได้ทั้งหมดมาประมวลผลเพื่อจัดลำดับทางเลือก ตามขั้นตอนที่สรุปเป็นแผนภาพ ดัง**รูปที่ 4.1.3-1** ได้ดังนี้

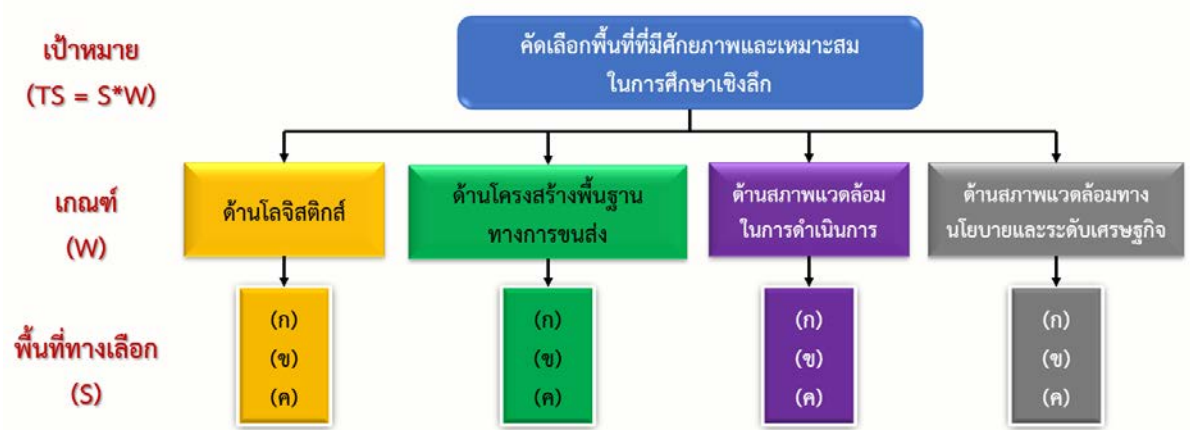


รูปที่ 4.1.3-1 แสดงขั้นตอนกระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น

โดยมีรายละเอียดของแต่ละขั้นตอนดังนี้

1) การสังเคราะห์ปัญหา

การสังเคราะห์ปัญหาเป็นการจำแนกองค์ประกอบของปัญหาเป็นลำดับชั้นให้ชัดเจนและสอดคล้องกับลักษณะของปัญหา ได้แก่ การกำหนดวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของการตัดสินใจ เกณฑ์ และทางเลือกที่เป็นไปได้ทั้งหมด ตามลำดับ ดัง**รูปที่ 4.1.3-2**



(ก) พื้นที่ด่าน อ.เชียงของ (ข) พื้นที่ด่าน บ.เชียงแสน อ.เชียงแสน (ค) พื้นที่ด่าน บ.ห้วยโก๋น อ.เฉลิมพระเกียรติ

รูปที่ 4.1.3-2 แผนภูมิลำดับชั้นของการตัดสินใจ

2) วิเคราะห์หาทางเลือกที่ใช้ในการพิจารณา

ขั้นตอนนี้เป็นการวิเคราะห์หาทางเลือกที่เป็นไปได้ทั้งหมด ซึ่งพิจารณาแล้วว่าผ่านเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในลำดับชั้นก่อนหน้า และต้องเป็นทางเลือกที่สามารถปฏิบัติได้จริง

3) เปรียบเทียบความสำคัญของเกณฑ์แบบเป็นคู่ (Pairwise Comparison of Criteria)

เนื่องจากเกณฑ์แต่ละเกณฑ์ที่ใช้ในการตัดสินใจมีความสำคัญต่อการตัดสินใจไม่เท่ากัน จึงจำเป็นต้องหาระดับความสำคัญหรือค่าถ่วงน้ำหนักของเกณฑ์ก่อนที่จะทำการประเมินทางเลือก โดยจะทำการเปรียบเทียบเกณฑ์ทีละคู่ ด้วยประเด็นคำถามที่ว่า “ระหว่างเกณฑ์ที่หนึ่งกับเกณฑ์ที่สอง เกณฑ์ใดมีความสำคัญมากกว่ากัน” โดยให้คะแนนความสำคัญเชิงเปรียบเทียบตามหลักการให้คะแนนต่อไปนี้ ดัง**ตารางที่ 4.1.3-1**

ตารางที่ 4.1.3-1 หลักการให้คะแนนระดับความสำคัญเชิงเปรียบเทียบ

ระดับความสำคัญ	ความหมาย	คำอธิบาย
1	มีระดับความสำคัญเท่ากัน	ทั้งสองปัจจัยมีความสำคัญเท่าเทียมกัน
3	มีความสำคัญมากกว่าเล็กน้อย	ใช้ประสบการณ์และการพิจารณาแสดงความพอใจในปัจจัยหนึ่งมากกว่าปัจจัยหนึ่งเล็กน้อย
5	มีความสำคัญมากกว่าปานกลาง	ใช้ประสบการณ์และการพิจารณาแสดงความพอใจในปัจจัยหนึ่งมากกว่าปัจจัยหนึ่งปานกลาง
7	มีความสำคัญมากกว่าค่อนข้างมาก	ในทางปฏิบัติเห็นได้ชัดว่าปัจจัยหนึ่งมีความสำคัญมากกว่าอีกปัจจัยหนึ่ง
9	มีความสำคัญมากกว่าในระดับสูงสุด	มีหลักฐานยืนยันชัดเจนว่าปัจจัยหนึ่งมีความสำคัญมากกว่าอีกปัจจัยหนึ่ง
2, 4, 6, 8	ค่ากลางระหว่างระดับความสำคัญตามที่กล่าวมาข้างต้น	ในกรณีที่ผู้ตัดสินใจมีการพิจารณาในลักษณะที่ก้ำกึ่งกันระหว่างระดับความสำคัญสองระดับ

เมื่อทำการเปรียบเทียบความสำคัญของเกณฑ์จนครบทุกคู่แล้ว ขั้นตอนถัดไปเป็นการนำผลการเปรียบเทียบเกณฑ์มาสร้างเป็นเมทริกซ์การตัดสินใจ (Decision Matrix) ซึ่งในที่นี้จะเรียกเมทริกซ์ในการตัดสินใจว่าเป็นเมทริกซ์ A ที่มีจำนวน 4 แถว และ 4 หลัก โดยค่าในเมทริกซ์ *A* มีคุณสมบัติดังนี้

a_{ij} = คะแนนเชิงเปรียบเทียบระหว่างเกณฑ์ในแถว *i* เทียบกับเกณฑ์ในหลัก *j*

$a_{ji} = 1/a_{ij}$ (ค่าในเมทริกซ์แถว *j* หลัก *i* มีค่าเท่ากับส่วนกลับของค่าในแถว *i* หลัก *j* เสมอ)

$a_{ii} = 1$ (ค่า a_{ij} ในแนวทแยงมุมของเมทริกซ์ *A* จะมีค่าเท่ากับ 1 เสมอ เนื่องจากเป็นการเปรียบเทียบเกณฑ์เดียวกัน)

4) คำนวณค่าถ่วงน้ำหนักของเกณฑ์

เวกเตอร์ค่าถ่วงน้ำหนัก *W* สามารถคำนวณได้โดยการสร้างเมทริกซ์ A_{norm} โดยการปรับค่าในแต่ละหลักของเมทริกซ์ *A* ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ดังนี้

$$A_{\text{norm}} = \begin{bmatrix} r_{11} & r_{12} & \cdots & r_{1n} \\ r_{21} & r_{22} & \cdots & r_{2n} \\ . & . & . & . \\ r_{n1} & r_{n2} & . & r_{nn} \end{bmatrix}$$

โดยที่

$$r_{ij} = \frac{a_{ij}}{\sum_{k=1}^{n} a_{kj}}$$, สำหรับ j = 1,2,..., n

จากเมทริกซ์ A_{norm} สามารถคำนวณหาน้ำหนักความสำคัญของแต่ละเกณฑ์ โดยคิดจากค่าเฉลี่ยของแต่ละแถว เวกเตอร์ที่แสดงน้ำหนักของแต่ละเกณฑ์นี้เรียกว่าเวกเตอร์ค่าถ่วงน้ำหนัก W

$$W = \begin{bmatrix} w_1 \\ w_2 \\ . \\ w_n \end{bmatrix}$$

โดยที่

$$w_i = \frac{\sum_{j=1}^{n} r_{ij}}{n}$$

5) การตรวจสอบความสอดคล้อง (Consistency Check)

ทำการตรวจสอบความสอดคล้องกันของผลการเปรียบเทียบที่แสดงในเมทริกซ์ A ด้วยค่าสัดส่วนความสอดคล้อง (Consistency Ratio: CR) ซึ่งเมทริกซ์ A จะมีความสอดคล้องกันเพียงพอก็ต่อเมื่อค่า $CR < 0.1$

6) เปรียบเทียบทางเลือกแบบเป็นคู่ (Pairwise Comparison of Alternatives) โดยพิจารณาทีละเกณฑ์

เมื่อได้น้ำหนักความสำคัญของแต่ละเกณฑ์แล้ว ขั้นตอนต่อมาเป็นการวิเคราะห์ความเหมาะสมในการคัดเลือกพื้นที่ของแต่ละภูมิภาค โดยจะพิจารณาเปรียบเทียบทางเลือกเป็นคู่ ๆ ภายใต้มุมมองในแต่ละเกณฑ์ และคำนวณน้ำหนักของแต่ละทางเลือกภายใต้เกณฑ์ทั้ง 4 โดยใช้วิธีการวิเคราะห์แบบเดียวกับการเปรียบเทียบน้ำหนักความสำคัญของเกณฑ์ ซึ่งในที่นี้จะทำการเปรียบความเหมาะสมของแต่ละจังหวัดภายใต้เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์ด้านระบบขนส่งทางราง ด้านบรรยากาศการลงทุน ด้านสภาพนโยบายและเศรษฐกิจ เรียกเมทริกซ์น้ำหนักของทางเลือกต่าง ๆ ภายใต้เกณฑ์ j นี้ว่า เมทริกซ์ S_j

$$S_j = \begin{bmatrix} s_{1j} \\ s_{2j} \\ . \\ s_{mj} \end{bmatrix}$$ โดยที่ j = 1, 2, 3, 4

หลังจากสร้างเวกเตอร์คะแนนทางเลือก S_j เมื่อพิจารณาเกณฑ์ j ได้ครบทั้งหมด 4 เวกเตอร์ ขั้นตอนถัดไปคือ การสร้างเมทริกซ์คะแนนทางเลือก $S_{(m \times 4)}$ ดังนี้

$$S_{(m \times 4)} = [S_1 \ S_2 \ \dots \ S_4] = \begin{bmatrix} s_{11} & s_{12} & \dots & s_{1n} \\ s_{21} & s_{22} & \dots & s_{2n} \\ . & . & \dots & . \\ s_{m1} & s_{m2} & . & s_{mn} \end{bmatrix}$$

7) จัดลำดับความเหมาะสมของทางเลือก

คะแนนเฉลี่ยแบบถ่วงน้ำหนักของทางเลือก (T_S) จะคำนวณได้จากผลคูณของเมทริกซ์คะแนนทางเลือก S กับ เวกเตอร์ค่าถ่วงน้ำหนัก W ดังนี้

$$T_S = S * W = \begin{bmatrix} s_{11} & s_{12} & \dots & s_{1n} \\ s_{21} & s_{22} & \dots & s_{2n} \\ . & . & \dots & . \\ s_{m1} & s_{m2} & . & s_{mn} \end{bmatrix} \begin{bmatrix} w_1 \\ w_2 \\ . \\ w_n \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} t_1 \\ t_2 \\ . \\ t_m \end{bmatrix}$$

โดยทางเลือก k จะเป็นทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดเมื่อคะแนน t_k มีค่าสูงที่สุด

หลังจากที่สามารถตัดสินใจเลือกทางเลือกที่เหมาะสมแล้ว ขั้นตอนสุดท้ายคือการประเมินผลของทางเลือกว่าเป็นไปตามที่ต้องการหรือไม่ โดยจะนำเสนอผลการวิเคราะห์ต่อ สศช. เพื่อรับฟังความคิดเห็นและขอความเห็นชอบ ซึ่งหากไม่เป็นตามที่ต้องการแล้ว กระบวนการตัดสินใจก็จะย้อนกลับไปที่ขั้นตอนที่ 1 คือ การตระหนักถึงปัญหา (Problem Recognition) แล้วจึงทำกระบวนการตัดสินใจใหม่อีกครั้งจนกว่าจะได้ทางเลือกที่สามารถแก้ปัญหาได้ตรงจุดมากที่สุด

4.1.4 แนวทางในการกำหนดเกณฑ์ในการเลือกพื้นที่

ในการคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการศึกษา โดยจะประยุกต์ใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับขั้น (AHP) ซึ่งเป็นเทคนิคที่ถูกใช้อย่างแพร่หลายในการตัดสินใจแบบพิจารณาหลายเกณฑ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาการเลือกสถานที่ตั้ง (Site Selection) จากการทบทวนวรรณกรรม พบว่า มีการประยุกต์ใช้กระบวนการ AHP ในหลาย ๆ งานวิจัย โดย Tzeng et al. (2002) ใช้ AHP ในการคัดเลือกสถานที่ตั้งของภัตตาคารจากทำเลทางเลือก 4 แห่ง โดยใช้เกณฑ์เชิงปริมาณในการพิจารณา ประกอบด้วย ค่าเช่าสถานที่ ต้นทุนค่าขนส่ง ความครอบคลุมของระบบขนส่งมวลชน ปริมาณที่จอดรถ จำนวนคนที่สัญจร จำนวนคู่แข่ง และขนาดของพื้นที่การค้าในบริเวณที่ศึกษา และเกณฑ์เชิงคุณภาพ ได้แก่ ความรุนแรงของการแข่งขัน ความสะดวกต่อกระบวนการกำจัดขยะ เป็นต้น

ขณะที่ Yang and Lee (1997) และ Min and Melachrinoudis (1999) ใช้ AHP ในการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงสุดสำหรับเป็นที่ตั้งสถานประกอบการ และสถานที่ตั้งแห่งใหม่ของบริษัทผู้ผลิตโลหะตามลำดับ งานวิจัยของ Wu et al. (2007) ใช้เทคนิคเดียวกันในการให้น้ำหนักความสำคัญของเกณฑ์ต่าง ๆ ตามแนวความคิด Diamond Model ของ Porter ประกอบด้วย เงื่อนไขทางด้านปัจจัย (Factor Conditions); เงื่อนไขทางด้านอุปสงค์ (Demanded Conditions); กลยุทธ์ของบริษัทและคู่แข่ง (Firm Strategy, Structure and Rivalry); อุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวเนื่อง (Related and Supporting Industries): รัฐบาล; และโอกาสทางธุรกิจ เป็นต้น เพื่อหาที่ตั้งที่เหมาะสมสำหรับจัดตั้งโรงพยาบาลในกรุงไทเปหลักการของ AHP คือการเปรียบเทียบความสำคัญระหว่างเกณฑ์ที่ใช้ในการตัดสินใจเป็นคู่ ๆ และเปรียบเทียบประสิทธิภาพของแต่ละทางเลือกในแต่ละเกณฑ์ ตัวอย่างงานศึกษาที่ใช้วิธี AHP ในการวิเคราะห์ตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือบก ได้แก่

งานของ Bian Ka (2011) เรื่อง Application of Fuzzy AHP and ELECTRE to China Dry Port Location Selection และงานวิจัยของ Chadawada et al. (2015) เรื่อง Integration of AHP-QFD for Selecting Facility Location เป็นต้น

ทั้งนี้ ได้รวบรวมและสรุปเกณฑ์การประเมินในการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ ประกอบด้วย

1) เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์ เป็นเกณฑ์ที่พิจารณาถึงความได้เปรียบทั้งในด้านการเชื่อมโยงกับแหล่งผลิตสินค้าและแหล่งปลายทางการขนส่ง รวมถึงเป็นทางผ่านหรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการขนส่งสินค้า การมีความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ โรงพักสินค้า ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า จุดพักรถ และโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ ด่านศุลกากร นอกจากนี้ สามารถพิจารณาได้จากพื้นที่ที่มีปริมาณและมูลค่าการนำเข้าส่งออกผ่านด่านชายแดนในระดับที่สูง ยังรวมถึงปัจจัยด้านแรงงานที่เป็นปัจจัยขับเคลื่อนหนึ่งที่ทำให้กิจกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์สามารถขับเคลื่อนได้ โดยจะพิจารณาจากจำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งในส่วนของการเป็นตัวแทนรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ บริการรับส่งสินค้า บริการบรรจุหีบห่อ บริการด้านแรงงาน/คนงานเพื่อบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงการให้คำปรึกษาเชิงธุรกิจแก่ผู้นำเข้าและส่งออก ซึ่งหากพื้นที่ใดมีผู้ให้บริการโลจิสติกส์จำนวนมาก ก็สะท้อนให้เห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวมีความต้องการในการขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมากจนสามารถดึงดูดนักลงทุนตามแนวคิดด้านอุปสงค์อุปทาน ซึ่งเป็นปัจจัยผลักดันให้ภาครัฐเล็งเห็นความสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้า

2) เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง เป็นเกณฑ์ที่พิจารณาถึงโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้ออำนวยต่อความสะดวกต่อกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการเข้าถึง (Accessibility) ที่มีส่วนสำคัญให้กิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งเป็นไปได้อย่างสะดวก อาทิ การมีโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่สามารถรองรับการสัญจรในพื้นที่ที่เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้า ความหนาแน่นของโครงข่ายรางรถไฟต่อพื้นที่จังหวัดทั้งหมด รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางราง

3) เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ เป็นเกณฑ์ที่พิจารณาถึงการสนับสนุนจากภาครัฐ องค์กรส่วนท้องถิ่น และภาคธุรกิจในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ให้กับพื้นที่นั้น ๆ โดยพิจารณาจากการสนับสนุนจากภาครัฐ โครงการจัดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งรองรับการขยายตัวด้านการค้าของประเทศ รวมทั้งการสร้างความร่วมมือในการดึงดูดการลงทุนและพัฒนาด้านธุรกิจโลจิสติกส์ รวมไปถึงพื้นที่นั้น ๆ มีสถานะสภาพแวดล้อมด้านธุรกิจการค้าที่ดี

4) เกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ เป็นเกณฑ์ที่พิจารณาถึงการที่มีภาครัฐหรือหน่วยงานของพื้นที่มีโครงการต่าง ๆ ออกมาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าทางภาครัฐได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของพื้นที่นั้น ๆ ว่าเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพและมีความคุ้มค่าที่จะพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยเกณฑ์นี้สามารถพิจารณาได้จากยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดและยุทธศาสตร์ของจังหวัดของพื้นที่นั้น ๆ ที่มีความสอดคล้องและสนับสนุนการพัฒนาการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ รวมถึงมีนโยบายสาธารณะที่เอื้อต่อการขนส่งและโลจิสติกส์และมีความมั่นคงในด้านนโยบายเศรษฐกิจและการค้าชายแดน

4.1.5 แนวทางการพัฒนาแบบสำรวจพื้นที่ศักยภาพ

สำหรับการพัฒนาแบบสำรวจ AHP จะเริ่มต้นจากการจัดทำโครงสร้างแบบสำรวจการให้**คะแนนค่าถ่วงน้ำหนักของแต่ละเกณฑ์การประเมินแบบเป็นคู่** ซึ่งเป็นการเปรียบเทียบเกณฑ์ทีละคู่ ด้วยประเด็นคำถามที่ว่า “ระหว่างเกณฑ์ที่หนึ่งกับเกณฑ์ที่สอง เกณฑ์ใดมีความสำคัญมากกว่ากัน” โดยจะต้องทำการประเมินเกณฑ์ทั้ง 4 มิตินี้สำหรับภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งสิ้น 7 พื้นที่ดังที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้น ดังตัวอย่างต่อไปนี้

เกณฑ์	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	เกณฑ์
โลจิสติกส์																		โครงสร้างพื้นฐาน
โลจิสติกส์																		การดำเนินการ
โลจิสติกส์																		นโยบายและเศรษฐกิจ
โครงสร้างพื้นฐาน																		การดำเนินการ
โครงสร้างพื้นฐาน																		นโยบายและเศรษฐกิจ
การดำเนินการ																		นโยบายและเศรษฐกิจ

จากนั้น จะเป็นการจัดทำโครงสร้างแบบสำรวจการให้**คะแนนเปรียบเทียบด่านทางเลือกแบบเป็นคู่** โดยเป็นการเปรียบเทียบด่านทีละคู่ **สำหรับการดำเนินการประเมินและวิเคราะห์ในส่วนนี้ จะทำการเปรียบเทียบระหว่างด่านศุลกากรแทนการประเมินระหว่างพื้นที่ เนื่องจากตระหนักถึงการรับทราบถึงข้อมูลของผู้ประเมินในมุมมองของแต่ละด่านศุลกากรที่น่าจะมีระดับของการรับรู้มากกว่าระดับของพื้นที่ที่มีข้อมูลค่อนข้างกว้างและครอบคลุมมากกว่า 1 จังหวัด (สำหรับในบางพื้นที่)** ซึ่งหลังจากได้ด่านที่มีศักยภาพด้วยกระบวนการ AHP แล้วจะขยายขอบเขตการศึกษาจากด่านศุลกากรที่มีศักยภาพเป็น**เขตพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากร**ตามความในกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พ.ศ. 2562 ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังออกประกาศกระทรวงการคลังกำหนดพื้นที่ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรต่าง ๆ

ดังนั้น ได้มีการให้ผู้ประเมินด้วยประเด็นคำถามที่ว่า “ระหว่างด่านที่หนึ่งกับด่านที่สอง ด่านใดมีความสำคัญมากกว่ากัน” โดยเป็นการพิจารณาเปรียบเทียบพื้นที่ทางเลือก (ด่านศุลกากร) เป็นคู่ ๆ ภายใต้มุมมองในแต่ละเกณฑ์ และคำนวณน้ำหนักของแต่ละพื้นที่ทางเลือกภายใต้เกณฑ์ทั้ง 4 ด้าน โดยใช้วิธีการวิเคราะห์แบบเดียวกับการเปรียบเทียบน้ำหนักความสำคัญของเกณฑ์ ซึ่งในที่นี้จะทำการเปรียบความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ทั้งสิ้น 7 พื้นที่ดังที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้น ภายใต้เกณฑ์ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์ เกณฑ์ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ และเกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ โดยจะต้องพิจารณาเป็นรายเกณฑ์การประเมิน ดังตัวอย่างต่อไปนี้

โดยหากพิจารณาเฉพาะ**เกณฑ์ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์**เพียงปัจจัยเดียวเท่านั้น ท่านจะให้ความสำคัญในเชิงเปรียบเทียบระหว่างด่านแต่ละด่านในระดับความสำคัญเช่นไร โดยหากเลือกช่องคะแนนทางซ้ายมือ (9-2) หมายความว่า ด่านทางซ้ายมือจะมีความสำคัญตามเกณฑ์ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์มากกว่าด่านทางด้านขวามือ แต่โดยหากเลือกช่องคะแนนทางขวามือ (2-9) หมายความว่า ด่านทางขวามือจะมีความสำคัญตามเกณฑ์ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์มากกว่าด่านทางด้านซ้ายมือ

พื้นที่	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	พื้นที่
ด่านศุลกากรเชียงของ																		ด่านศุลกากรทุ่งช้าง
ด่านศุลกากรเชียงของ																		ด่านศุลกากรเชียงแสน
ด่านศุลกากรทุ่งช้าง																		ด่านศุลกากรเชียงแสน

หากพิจารณาเฉพาะ**เกณฑ์ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง**เพียงปัจจัยเดียวเท่านั้น ท่านจะให้ความสำคัญในเชิงเปรียบเทียบระหว่างด่านแต่ละด่านในระดับความสำคัญเช่นไร โดยหากเลือกช่องคะแนนทางซ้ายมือ (9-2) หมายความว่า ด่านทางซ้ายมือจะมีความสำคัญตามเกณฑ์ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งมากกว่าด่านทางด้านขวามือ แต่โดยหากเลือกช่องคะแนนทางขวามือ (2-9) หมายความว่า ด่านทางขวามือจะมีความสำคัญตามเกณฑ์ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งมากกว่าด่านทางด้านซ้ายมือ

พื้นที่	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	พื้นที่
ด่านศุลกากรเชียงของ																		ด่านศุลกากรทุ่งช้าง
ด่านศุลกากรเชียงของ																		ด่านศุลกากรเชียงแสน
ด่านศุลกากรทุ่งช้าง																		ด่านศุลกากรเชียงแสน

หากพิจารณาเฉพาะ**เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ**เพียงปัจจัยเดียวเท่านั้น ท่านจะให้ความสำคัญในเชิงเปรียบเทียบระหว่างด่านแต่ละด่านในระดับความสำคัญเช่นไร โดยหากเลือกช่องคะแนนทางซ้ายมือ (9-2) หมายความว่า ด่านทางซ้ายมือจะมีความสำคัญตามเกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการมากกว่าด่านทางด้านขวามือ แต่โดยหากเลือกช่องคะแนนทางขวามือ (2-9) หมายความว่า ด่านทางขวามือจะมีความสำคัญตามเกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการมากกว่าด่านทางด้านซ้ายมือ

พื้นที่	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	พื้นที่
ด่านศุลกากรเชียงของ																		ด่านศุลกากรทุ่งช้าง
ด่านศุลกากรเชียงของ																		ด่านศุลกากรเชียงแสน
ด่านศุลกากรทุ่งช้าง																		ด่านศุลกากรเชียงแสน

ท้ายสุด หากพิจารณาเฉพาะ**เกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ**เพียงปัจจัยเดียวเท่านั้น ท่านจะให้ความสำคัญในเชิงเปรียบเทียบระหว่างด่านแต่ละด่านในระดับความสำคัญเช่นไร โดยหากเลือกช่องคะแนนทางซ้ายมือ (9-2) หมายความว่า ด่านทางซ้ายมือจะมีความสำคัญตามเกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจมากกว่าด่านทางด้านขวามือ แต่โดยหากเลือกช่องคะแนนทางขวามือ (2-9) หมายความว่า ด่านทางขวามือจะมีความสำคัญตามเกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจมากกว่าด่านทางด้านซ้ายมือ

พื้นที่	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	พื้นที่
ด่านศุลกากรเชียงของ																		ด่านศุลกากรทุ่งช้าง
ด่านศุลกากรเชียงของ																		ด่านศุลกากรเชียงแสน
ด่านศุลกากรทุ่งช้าง																		ด่านศุลกากรเชียงแสน

นอกจากนี้ ได้ดำเนินการพัฒนาระบบสำรวจข้อมูลออนไลน์ควบคู่ไปกับระบบออฟไลน์สำหรับอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประเมิน โดยแนวทางการพัฒนาระบบสำรวจข้อมูลออนไลน์จะถูกนำเสนอใน**บทที่ 6 การพัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูล**ต่อไป รวมถึงรายละเอียดของแบบสำรวจจะนำเสนอใน**ภาคผนวก ก**

4.2 ผลการเลือกพื้นที่ศักยภาพด้วยกระบวนการ AHP

การสำรวจข้อมูลจากผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 22 ท่าน ซึ่งได้รับการตอบกลับของแบบสำรวจที่มีความสมบูรณ์ครบถ้วนแล้วเป็นจำนวนทั้งสิ้น 21 ชุด คิดเป็นร้อยละ 95 ของจำนวนแบบสำรวจทั้งหมด จากนั้นได้ทำการวิเคราะห์ สรุปผล เพื่อนำเสนอต่อ สศช. และคณะกรรมการต่อไป โดยผลการวิเคราะห์การคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพด้วยกระบวนการ AHP ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

4.2.1 พื้นที่ศักยภาพติดต่อประเทศ สปป.ลาว

1) พื้นที่ภาคเหนือ

ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นว่าด่านในพื้นที่ภาคเหนือที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศ สปป.ลาว ที่มีคะแนนสูงสุดหรือเป็นอันดับที่ 1 คือ **ด่านศุลกากรเชียงของ** รองลงมา ได้แก่ อันดับที่ 2 **ด่านศุลกากรเชียงแสน** และอันดับที่ 3 **ด่านศุลกากรทุ่งช้าง** ตามลำดับ

เกณฑ์การประเมิน	ด่านศุลกากรเชียงของ	ด่านศุลกากรทุ่งช้าง	ด่านศุลกากรเชียงแสน
เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์	3.359	0.892	1.433
เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง	2.885	0.735	1.302
เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	2.452	0.729	1.237
เกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	2.768	0.804	1.399
ผลรวมคะแนน	**11.464**	**3.16**	**5.371**

2) พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นว่าด่านในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศ สปป.ลาว ที่มีคะแนนสูงสุดหรือเป็นอันดับที่ 1 คือ **ด่านศุลกากรหนองคาย** รองลงมา ได้แก่ อันดับที่ 2 **ด่านศุลกากรนครพนม** และอันดับที่ 3 **ด่านศุลกากรมุกดาหาร** ตามลำดับ

เกณฑ์การประเมิน	ด่านศุลกากรมุกดาหาร	ด่านศุลกากรนครพนม	ด่านศุลกากรหนองคาย
เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์	1.194	1.188	2.597
เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง	0.998	1.258	2.567
เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	1.105	1.090	2.327
เกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	1.203	1.325	3.147
ผลรวมคะแนน	**4.500**	**4.861**	**10.638**

4.2.2 พื้นที่ศักยภาพติดต่อประเทศเมียนมา

1) พื้นที่ภาคเหนือ

ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นว่าด่านในพื้นที่ภาคเหนือที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศเมียนมาที่มีคะแนนสูงสุดหรือเป็นอันดับที่ 1 คือ **ด่านศุลกากรแม่สาย** รองลงมา ได้แก่ อันดับที่ 2 **ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน** และอันดับที่ 3 **ด่านศุลกากรแม่สะเรียง** ตามลำดับ

เกณฑ์การประเมิน	ด่านศุลกากรแม่สาย	ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน	ด่านศุลกากรแม่สะเรียง
เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์	2.602	0.900	0.759
เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง	2.833	0.874	0.831
เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	2.747	1.059	0.803
เกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	4.131	1.302	1.154
ผลรวมคะแนน	**12.313**	**4.135**	**3.547**

2) พื้นที่ภาคตะวันตก

ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นว่าด่านในพื้นที่ภาคตะวันตกที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศเมียนมา ที่มีคะแนนสูงสุดหรือเป็นอันดับที่ 1 คือ **ด่านศุลกากรแม่สอด** รองลงมา ได้แก่ อันดับที่ 2 **ด่านศุลกากรสิงขร** และอันดับที่ 3 **ด่านศุลกากรสังขละบุรี** ตามลำดับ

เกณฑ์การประเมิน	ด่านศุลกากรแม่สอด	ด่านศุลกากรสังขละบุรี	ด่านศุลกากรสิงขร
เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์	3.022	0.759	1.115
เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง	3.728	0.855	1.288
เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	2.091	0.680	0.877
เกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	3.198	1.060	1.328
ผลรวมคะแนน	**12.039**	**3.354**	**4.608**

4.2.3 พื้นที่ศักยภาพติดต่อประเทศกัมพูชา

1) พื้นที่ภาคตะวันออก

ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นว่าด่านในพื้นที่ภาคตะวันออกที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศกัมพูชา ที่มีคะแนนสูงสุดหรือเป็นอันดับที่ 1 คือ **ด่านศุลกากรอรัญประเทศ** รองลงมา ได้แก่ อันดับที่ 2 **ด่านศุลกากรคลองใหญ่** และอันดับที่ 3 **ด่านศุลกากรจันทบุรี** ตามลำดับ

เกณฑ์การประเมิน	ด่านศุลกากรอรัญประเทศ	ด่านศุลกากรคลองใหญ่	ด่านศุลกากรจันทบุรี
เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์	2.940	1.227	0.749
เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง	2.269	1.195	0.792
เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	3.258	1.152	0.852
เกณฑ์สภาพแวด ล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	3.148	1.640	0.773
ผลรวมคะแนน	**11.615**	**5.214**	**3.166**

2) พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นว่าด่านในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศกัมพูชา ที่มีคะแนนสูงสุดหรือเป็นอันดับที่ 1 คือ **ด่านศุลกากรช่องจอม** รองลงมา ได้แก่ อันดับที่ 2 **ด่านศุลกากรช่องอานม้า** และอันดับที่ 3 **ด่านศุลกากรช่องสะงำ** ตามลำดับ

เกณฑ์การประเมิน	ด่านศุลกากร ช่องจอม	ด่านศุลกากร ช่องสะงำ	ด่านศุลกากร ช่องอานม้า
เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์	2.445	1.027	1.432
เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง	2.616	1.162	1.555
เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	2.175	1.147	1.359
เกณฑ์สภาพแวด ล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	2.213	1.321	1.539
ผลรวมคะแนน	**9.449**	**4.657**	**5.885**

4.2.4 พื้นที่ศักยภาพติดต่อประเทศมาเลเซีย

1) พื้นที่ภาคใต้

ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นว่าด่านในพื้นที่ภาคใต้ที่มีชายแดนติดต่อกับประเทศมาเลเซีย ที่มีคะแนนสูงสุดหรือเป็นอันดับที่ 1 คือ **ด่านศุลกากรสะเดา** รองลงมา ได้แก่ อันดับที่ 2 **ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์** และอันดับที่ 3 **ด่านศุลกากรสุไหงโก-ลก** ตามลำดับ

เกณฑ์การประเมิน	ด่านศุลกากร สะเดา	ด่านศุลกากร ปาดังเบซาร์	ด่านศุลกากร สุไหงโก-ลก
เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์	2.939	1.835	1.005
เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง	2.150	1.547	1.181
เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	2.126	1.275	0.783
เกณฑ์สภาพแวด ล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	2.468	1.548	1.143
ผลรวมคะแนน	**9.683**	**6.205**	**4.112**

นอกจากนี้ จะพบว่ามี**ด่านศุลกากรระนอง**อีก 1 ด่านที่ตั้งอยู่ในภาคใต้และมีชายแดนติดต่อกับประเทศเมียนมา

4.3 สรุปผลการคัดเลือกพื้นที่

จากการประเมินศักยภาพเบื้องต้นของพื้นที่ต่าง ๆ ด้วยกระบวนการ AHP ด้วยการสำรวจความเห็นของผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ สามารถสรุปรายชื่อของพื้นที่ที่ควรจะดำเนินการศึกษาในเชิงลึกในแต่ละภูมิภาค ซึ่งเป็นการพิจารณาจากคะแนน AHP ที่สูงมากที่สุด ดังนี้

1) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรเชียงของ
2) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรแม่สาย
3) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรอรัญประเทศ
4) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรแม่สอด
5) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรหนองคาย
6) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรช่องจอม
7) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรสะเดา
8) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรระนอง

ผลการวิเคราะห์ AHP สามารถกำหนดพื้นที่ที่มีศักยภาพได้จำนวนทั้งสิ้น 8 พื้นที่ดังกล่าวข้างต้น อย่างไรก็ตาม เพื่อให้ได้มาซึ่งพื้นที่ที่มีศักยภาพอย่างแท้จริงสำหรับการศึกษาเชิงลึกนี้ ทั้งนี้ ได้ประยุกต์ใช้ข้อมูลที่ได้จากการสังเคราะห์ประเด็นที่ต้องพิจารณาของการทบทวนแนววิธีปฏิบัติที่ดี (Best Practice) และกรณีศึกษาของต่างประเทศ (Case Study) รวมถึง ผลการสังเคราะห์ประเด็นที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตในการพัฒนาพื้นที่ด่านพรมแดน จากการศึกษาทบทวนข้อมูลการพัฒนาที่เกี่ยวข้องและกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อนำเสนอเหตุผลประกอบการคัดเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่สุดสำหรับการศึกษาเชิงลึกต่อไป ดัง**ตารางที่ 4.3-1**

ตารางที่ 4.3-1 สรุปประเด็นต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตในการพัฒนาพื้นที่ด่านพรมแดน

ด่านศุลกากร	ประเด็นต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตของแต่ละด่านพรมแดน						
	การสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดน	ความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า-ส่งออกและการเดินทางข้ามแดน	การสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบข้อมูลร่วมกัน	การจัดการลงทุนพัฒนาชายแดน[1]	การพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดน	การส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์	การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอก
พื้นที่ภาคเหนือติดต่อประเทศ สปป.ลาว							
ด่านศุลกากรเชียงของ	x	✓	x	✓[2]	✓	✓	✓
ด่านศุลกากรเชียงแสน	x	✓	x	✓	✓	✓	✓
ด่านศุลกากรทุ่งช้าง	x	✓	x	✓[3]	x	x	✓
พื้นที่ภาคเหนือติดต่อประเทศเมียนมา							
ด่านศุลกากรแม่สาย	x	✓	x	✓	✓	✓	✓
ด่านศุลกากรแม่ฮ่องสอน	x	✓	x	x	x	x	✓
ด่านศุลกากรแม่สะเรียง	x	✓	x	x	x	x	✓
พื้นที่ภาคตะวันออกเติดต่อประเทศกัมพูชา							
ด่านศุลกากรอรัญประเทศ	x	✓	x	✓[4]	✓	✓	✓
ด่านศุลกากรคลองใหญ่	x	✓	x	✓[5]	✓	✓	✓
ด่านศุลกากรจันทบุรี	x	✓	x	x	x	x	✓
พื้นที่ภาคตะวันตกติดต่อประเทศเมียนมา							
ด่านศุลกากรแม่สอด	x	✓	x	✓[6]	✓	✓	✓

[1] โครงการของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) หรือ NEDA

[2] โครงการก่อสร้างเส้นทางเชียงราย-คุนหมิง ผ่าน สปป.ลาว (R3) และโครงการปรับปรุงถนนหมายเลข 3 (R3) สปป.ลาว (โครงการแล้วเสร็จ)

[3] โครงการพัฒนาและปรับปรุงถนนห้วยโก๋น/เมืองเงิน-ปากแบ่ง สปป.ลาว (โครงการแล้วเสร็จ) และ โครงการก่อสร้างถนนจากภูดู่ (อ.บ้านโคก จ.อุตรดิตถ์) ถึงเมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี สปป.ลาว (โครงการแล้วเสร็จ) และโครงการพัฒนาถนนหมายเลข 11 (R11) ช่วงครกข้าวดอ-โนนสะหวัน-สานะคาม-บ้านวัง-บ้านน้ำสังข์ (โครงการอยู่ระหว่างด าเนินการ)

[4] โครงการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรสตึงบทและถนนเชื่อมโยงไปยังถนนหมายเลข 5 ราชอาณาจักรกัมพูชา (โครงการอยู่ระหว่างด าเนินการ)

[5] โครงการปรับปรุงและลาดยางผิวจราจรเส้นทางสายเกาะกง-สะแรอัมเปิล (R48) (โครงการแล้วเสร็จ)

[6] โครงการเชื่อมโยงเส้นทางไทย-พม่า จากเมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรีสหภาพเมียนมา (โครงการแล้วเสร็จ)

ตารางที่ 4.3-1 สรุปประเด็นต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตในการพัฒนาพื้นที่ด่านพรมแดน (ต่อ)

ด่านศุลกากร	ประเด็นต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตของแต่ละด่านพรมแดน						
	การสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดน	ความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า-ส่งออกและการเดินทางข้ามแดน	การสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบข้อมูลร่วมกัน	การจัดการลงทุนพัฒนาชายแดน[7]	การพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดน	การส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์	การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอก
ด่านศุลกากรสิงขร	x	✓	x	x	x	x	✓
ด่านศุลกากรสังขละบุรี	x	✓	x	✓	✓	✓	✓
พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือติดต่อประเทศ สปป.ลาว							
ด่านศุลกากรหนองคาย	x	✓	x	✓[8]	✓	✓	✓
ด่านศุลกากรนครพนม	x	✓	x	✓	✓	✓	✓
ด่านศุลกากรมุกดาหาร	x	✓	x	✓	✓	✓	✓
พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือติดต่อประเทศกัมพูชา							
ด่านศุลกากรช่องจอม	x	✓	x	x	x	x	✓
ด่านศุลกากรช่องอานม้า	x	✓	x	x	x	x	✓
ด่านศุลกากรช่องสะงำ	x	✓	x	x	x	x	✓
พื้นที่ภาคใต้ติดต่อประเทศมาเลเซีย							
ด่านศุลกากรสะเดา	x	✓	x	✓	✓	✓	✓
ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์	x	✓	x	✓	✓	✓	✓
ด่านศุลกากรสุไหงโก-ลก	x	✓	x	✓	✓	✓	✓

[7] โครงการของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) หรือ NEDA

[8] โครงการก่อสร้างทางรถไฟหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว (โครงการแล้วเสร็จ) และโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ ระยะที่ 2 ส่วนที่ 2 (โครงการอยู่ระหว่างดำเนินการ)

ประเด็นที่ 1 การสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดน

การสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดนเป็นการสร้างความร่วมมือระหว่างสองประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกัน โดยมีวัตถุประสงค์หลักในการลดขั้นตอนและระยะเวลา อันเป็นการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนให้แก่คน สินค้า และยานพาหนะ ซึ่งตัวอย่างของแนวทางการสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดน ได้แก่ การบริหารด่านชายแดนร่วมกัน การจัดตั้ง One-stop Border Post การบังคับใช้กฎหมายร่วมกัน การแบ่งปันผลประโยชน์ ซึ่งหากพิจารณาจากแนวทางการบริหารจัดการข้างต้น พบว่าประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านยังขาดการสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดนตามแนวทางที่กล่าวมา การบริหารจุดผ่านแดนในปัจจุบันยังคงดำเนินการภายใต้เขตอำนาจและกฎหมายภายในประเทศของตนเอง ซึ่งการพัฒนาและสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดนระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านจำเป็นจะต้องมีการกำหนดกฎระเบียบ แนวทางปฏิบัติร่วมกันระหว่างทั้งสองประเทศ เพื่อให้เกิดการบูรณาการและเชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพ

อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยมีตัวอย่างที่เกี่ยวข้องกับการสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดน ได้แก่ การกำหนดให้มีการนำร่องในการจัดตั้งจุดควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) ระหว่างด่านพรมแดนมุกดาหารและสะหวันนะเขต (สปป.ลาว) เพื่ออำนวยความสะดวกในการข้ามแดนของคนและสินค้าภายใต้กรอบความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ซึ่งปัจจุบันความตกลงดังกล่าวมีผลบังคับใช้แล้ว แต่ในทางปฏิบัติพบว่ายังไม่มีการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากหน่วยงานในประเทศเพื่อนบ้านยังขาดความพร้อมในระดับปฏิบัติงาน ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า *ยังไม่พบว่ามีพื้นที่ใดที่มีการสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดนอย่างเป็นรูปธรรม*

ประเด็นที่ 2 ความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า-ส่งออก และการเดินทางข้ามแดน

ด้านความร่วมมือในการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า-ส่งออก ทางเจ้าหน้าที่ศุลกากรของไทยที่ปฏิบัติงานบริเวณด่านพรมแดนจะมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานศุลกากรของประเทศเพื่อนบ้านเกี่ยวกับข้อมูลอยู่เป็นประจำซึ่งเป็นความร่วมมือในระดับท้องถิ่น ในส่วนของความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงในการเดินทางข้ามแดน จะเป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคง โดยการประชุมของคณะกรรมการชายแดนของแต่ละพื้นที่อยู่เป็นประจำ ดังจะเห็นได้ว่า*ทุกพื้นที่ที่มีจุดผ่านแดนใน**ตารางที่ 4.3-1** มีความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า-ส่งออก และการเดินทางข้ามแดน*

ประเด็นที่ 3 การสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบข้อมูลร่วมกัน

ตัวอย่างของการสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบข้อมูลร่วมกัน เช่น การพัฒนา Single Transaction Record การลงทุนสร้าง Databank, Single Joint Analysis Centre เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบันยังคงมีอุปสรรคในการพัฒนาความร่วมมือดังกล่าวระหว่างประเทศเพื่อนบ้านในส่วนของเมียนมา สปป.ลาว และกัมพูชา ไม่ว่าจะเป็นระบบ Harmonize code และระดับของเทคโนโลยีสารสนเทศที่แตกต่างกัน ระบบการพัฒนาฐานข้อมูลที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งความรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติงาน อย่างไรก็ตาม ในอนาคตอาจจะมีความเป็นไปได้ในการสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบข้อมูลระหว่างไทยและมาเลเซีย เนื่องจากมีระดับของสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบข้อมูลที่ไม่แตกต่างกันมากนัก ดังนั้น จึงทำให้*ยังไม่พบว่ามีพื้นที่ใดที่มีการสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบข้อมูลร่วมกันอย่างเป็นรูปธรรม*

ประเด็นที่ 4 การจัดการลงทุนพัฒนาชายแดน

ไทยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการลงทุนพัฒนาชายแดนในประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) หรือ NEDA ซึ่งมีเป้าหมายหลักในการพัฒนาความช่วยเหลือทางการเงินและความช่วยเหลือทางเทคนิค (Financial and Technical Assistance) เพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานแก่ประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งในกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นการให้ความช่วยเหลือทางการเงินในการก่อสร้างและปรับปรุงถนน สะพาน จุดผ่านแดน สนามบิน และระบบสารสนเทศ นอกจากนี้ การพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดนในประเทศไทย สำหรับการจัดการลงทุนพัฒนาชายแดนภายในระเทศของไทยเอง ทางภาครัฐได้มีการกำหนดให้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 10 จังหวัด ซึ่งแหล่งเงินทุนที่จะนำมาใช้ลงทุนพัฒนาชายแดนจะมีทั้งเงินลงทุนจากงบประมาณภาครัฐ การลงทุนจากภาคเอกชน รวมทั้งรูปแบบของการร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public Private Partnership: PPP) เช่น โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย เป็นต้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าจะ*มีบางพื้นที่เท่านั้นที่มีการจัดการลงทุนพัฒนาชายแดน ซึ่งส่วนใหญ่จะมีการลงทุนในพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของด่านศุลกากรหลักหรือมีขนาดใหญ่ โดยพื้นที่ภาคเหนือติดต่อประเทศ สปป.ลาว พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือติดต่อประเทศ สปป.ลาว และพื้นที่ภาคใต้ติดต่อประเทศมาเลเซีย จะมีการจัดการลงทุนเพื่อพัฒนาชายแดนครบในทุกพื้นที่ แต่สำหรับในภูมิภาคอื่น ๆ จะมีเพียงบางพื้นที่เท่านั้น*

ประเด็นที่ 5 การพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดน

คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้กำหนดให้มีการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำของการพัฒนา ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน เสริมสร้างความมั่นคงบริเวณชายแดน รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางการค้าและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ได้ออกประกาศกำหนดพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนระยะที่ 1 และ 2 ใน 10 จังหวัด ได้แก่

- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก ซึ่งเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี ประเทศเมียนมา
- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร ซึ่งเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน สปป.ลาว
- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ซึ่งเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต-โอเนียง ประเทศกัมพูชา
- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด ซึ่งเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกง ประเทศกัมพูชา
- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา ซึ่งเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์ ประเทศมาเลเซีย
- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย ซึ่งเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา สปป.ลาว และจีนตอนใต้
- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย ซึ่งเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะเวียงจันทน์-โนนทอง และเขตพัฒนาไชยสถาน สปป.ลาว
- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม ซึ่งเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษท่าแขกและเขตเศรษฐกิจจำเพาะภูเขียว สปป.ลาว
- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี ซึ่งเชื่อมโยงกับเมืองทวาย ประเทศเมียนมา
- เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนราธิวาส ซึ่งเชื่อมโยงกับรัฐกลันตัน ประเทศมาเลเซีย

ในส่วนของการพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดน พบว่า จะ*มีการดำเนินการในบางพื้นที่เท่านั้น ที่ส่วนใหญ่จะมีการลงทุนในพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของด่านศุลกากรหลักหรือมีขนาดใหญ่ และเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์สำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ*

ประเด็นที่ 6 การส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์

ภาครัฐได้มีส่งเสริมการพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านการเปิดพื้นที่เขตประกอบการเสรี และสนับสนุนธุรกิจ 3PLs และ LSPs ในพื้นที่ด่านพรมแดนที่สำคัญ ได้แก่

- โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย (กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม)
- โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม (กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม)
- แผนแม่บทโครงการศึกษาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าจังหวัดหนองคาย (กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม)
- แผนแม่บทโครงการศึกษาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าจังหวัดมุกดาหาร (กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม)
- การสนับสนุนกิจการโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นหนึ่งในกิจกรรมเป้าหมายในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนในจังหวัดตาก (อำเภอแม่สอด อำเภอพบพระ และอำเภอแม่ระมาด) สระแก้ว (อำเภออรัญประเทศ) ตราด (อำเภอคลองใหญ่) มุกดาหาร (อำเภอเมืองมุกดาหาร อำเภอหว้านใหญ่ และอำเภอดอนตาล) สงขลา (อำเภอสะเดา) หนองคาย (อำเภอเมืองหนองคาย และอำเภอสระใคร) นครพนม (อำเภอเมืองนครพนม และอำเภอท่าอุเทน) เชียงราย (อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงของ และอำเภอเชียงแสน) นราธิวาส (อำเภอเมืองนราธิวาส อำเภอตากใบ อำเภอยี่งอ อำเภอแว้ง และอำเภอสุไหงโก-ลก)

เช่นเดียวกับประเด็นที่ 5 และ 6 ประเด็นการส่งเสริมธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ก็จะ*มีการดำเนินการเพียงบางพื้นที่เท่านั้น ที่ส่วนใหญ่จะมีการลงทุนในพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของด่านศุลกากรหลักหรือมีขนาดใหญ่ที่มีความต้องการการดำเนินงานเกี่ยวกับกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างครบวงจรและมีความเป็นมืออาชีพ*

ประเด็นที่ 7 การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอก

การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอก จะเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนในกรณีที่เกิดการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอก อาทิ ภัยพิบัติ โรคระบาด การก่อการร้าย สงคราม ซึ่งประเด็นดังกล่าวจะเกี่ยวข้องกับประเด็นด้านความมั่นคงซึ่งในปัจจุบันไทยและประเทศเพื่อนบ้านได้มีการจัดประชุมคณะกรรมการชายแดนทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล รวมทั้งเตรียมความพร้อมในประเด็นดังกล่าวอยู่เป็นประจำ ทั้งนี้ สืบเนื่องจากผลกระทบของการระบาดของโควิด-19 ทำให้ทุกพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งของด่านชายแดนมีความตระหนักและให้ความสำคัญในการสร้างความร่วมมือในการรับมือกับความเสี่ยงต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ดังนั้น*ทุกพื้นที่ที่มีจุดผ่านแดนใน**ตารางที่ 4.3-1** มีการสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงักจากปัจจัยภายนอก*

จาก**ตารางที่ 4.3-1** แสดงให้เห็นว่ามีพื้นที่ศักยภาพบางแห่งที่มีคะแนนการประเมิน AHP มากที่สุดในแต่ละภูมิภาค อาจมีข้อจำกัดสำหรับการศึกษาในเชิงลึกเมื่อวิเคราะห์ประเด็นต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตในการพัฒนาพื้นที่ด่านพรมแดน ซึ่งประกอบด้วย 2 พื้นที่ ได้แก่

(1) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรช่องจอม เนื่องจากสภาพเส้นทางในประเทศกัมพูชาจะเป็นอุปสรรคในการขนส่ง เพราะถนนไม่ดีโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนและอาจทำให้สินค้าเสียหายได้ และในปัจจุบันสินค้าส่วนใหญ่นิยมออกทางช่องสะงำมากกว่า เนื่องจากมีระยะทางและใช้เวลาขนส่งไปยังเมืองเสียมเรียบที่สั้นกว่า

(2) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรระนอง เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางเรือมีความไม่แน่นอน โดยเฉพาะในฤดูมรสุม ทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่ง นอกจากนี้ เส้นทางจากเกาะสองในประเทศเมียนมาที่อยู่ตรงข้ามท่าเรือระนอง ซึ่งเป็นทางผ่านที่จะขนไปยังเมืองย่างกุ้ง สภาพถนนยังไม่ได้รับการปรับปรุง ดังนั้น หากขนส่งไปยังเมืองย่างกุ้ง ผู้ประกอบการขนส่งจะนิยมขนส่งออกทางด่านศุลกากรแม่สอดมากกว่า เนื่องจากมีสภาพถนนที่ดีกว่า อย่างไรก็ตาม แม้ว่าพื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรระนองจะมีข้อจำกัด แต่พื้นที่นี้พบว่ามีความสำคัญตามนโยบายรัฐบาลโดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor) การศึกษานี้จึงได้ดำเนินการศึกษาข้อมูลการพัฒนาเชิงพื้นที่ของด่านศุลกากรระนอง โดยเป็นการศึกษา รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากแหล่งทุติยภูมิ อาทิ รายงานการวิจัย รายงานการศึกษาโครงการต่าง ๆ ประกอบในรายงานการศึกษานี้

ขณะเดียวกัน ได้เล็งเห็นว่ามีบางพื้นที่ที่เป็น 1 ในพื้นที่ทางเลือกสำหรับการประเมินด้วยกระบวนการ AHP แต่มิได้รับการคัดเลือกในครั้งแรกเนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ได้รับคะแนนประเมินอันดับที่รองลงมาจึงขอเสนอพื้นที่เพิ่มเติมสำหรับการศึกษาเชิงลึก ดังนี้

(1) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรนครพนม เนื่องจากเป็นด่านฯ หลักในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าประเภทผลไม้ของไทย อาทิ ทุเรียน มังคุด จากประเทศไทยไปยังประเทศจีนโดยผ่านทางอำเภอท่าแขก จังหวัดนครพนม ขนส่งเข้าสู่ตอนกลางและมุ่งหน้าขึ้นเหนือของประเทศเวียดนาม เพื่อขนส่งไปยังด่านผิงเสียงของประเทศจีนในเขตปกครองตนเองกว่างสีจ้วง ซึ่งที่เมืองผิงเสียงตรงด่านชายแดนจีน-เวียดนาม จะเป็นจุดกระจายสินค้าประเภทผลไม้จากไทยและเวียดนามที่ใหญ่ที่สุดของประเทศจีน ซึ่งจะสามารถกระจายต่อไปได้ทั่วประเทศจีน ทำให้ผู้ประกอบการส่งออกและผู้ให้บริการขนส่งสินค้านิยมใช้เส้นทางผ่านทางด่านศุลกากรนครพนมมากกว่าส่งออกผ่านทางด่านศุลกากรเชียงของจังหวัดเชียงราย

(2) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ เนื่องจากเป็นด่านศุลกากรที่ผู้ประกอบการส่งออกทางภาคใต้ของไทย โดยเฉพาะการส่งออกยางพาราที่เลือกใช้เป็นประตูส่งออกผ่านด่านนี้ เนื่องจากส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางราง โดยสามารถขึ้นถ่ายสินค้าขึ้นตู้รถไฟได้ที่ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช หรือในกรณีที่หัวรถจักรหรือแคร่รถไฟไม่เพียงพอ ทางผู้ประกอบการจะทำการขนส่งโดยรถบรรทุกผ่านด่านปาดังเบซาร์ เพื่อไปขึ้นตู้รถไฟที่ฝั่งประเทศมาเลเซีย ซึ่งจากจุดนี้จะเป็นการขนส่งทางรางไปยังท่าเรือปีนังเพื่อส่งออกสินค้ายางพาราหรือสินค้าอื่น ๆ ไปยังประเทศจีน ตามความเป็นจริงแล้ว ผู้ประกอบการสามารถทำการส่งออกผ่านท่าเรือสงขลาได้เลย แต่จะมีค่าใช้จ่ายโดยรวมที่สูงกว่าการขนส่งทางราง เนื่องจากท่าเรือสงขลา มีสิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ เช่น ไม่มีเครนยกตู้สินค้า ต้องใช้เรือที่มีเครนในการขนส่ง (ไม่มีผู้ลงทุนเครนที่ท่าเรือ) ส่งผลให้สามารถให้บริการได้เฉพาะระวางที่มีขนาดเล็กและมีค่าขนถ่ายที่สูง ดังนั้น ผู้ส่งออกยางพารา จึงนิยมใช้การขนส่งทางรางจากประเทศไทยผ่านประเทศมาเลเซียเพื่อส่งออกที่ท่าเรือปีนังมากกว่า

(3) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรมุกดาหาร มีศักยภาพในการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจกับ สปป.ลาว และเวียดนามตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) และเป็นประตูการค้าที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีมูลค่าการค้าสูงเป็นอันดับสองรองจาก หนองคาย นอกจากนี้ ยังมีโรงงานอุตสาหกรรมรองรับปัจจัยการผลิตทางการเกษตร ทั้งนี้อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ ได้แก่ อุตสาหกรรมอาหารแปรรูปและอุตสาหกรรมแปรรูปปศุสัตว์ จึงมีศักยภาพในการพัฒนาไปสู่การเป็นประตูการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าจำพวกชิ้นส่วนประกอบในฮาร์ดดิสก์คอมพิวเตอร์ รวมถึงชิ้นส่วนประกอบกล้องดิจิตอล และการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อเชื่อมโยงการผลิตร่วมที่สามารถใช้ประโยชน์จากแนวระเบียงเศรษฐกิจ

ดังนั้น สำหรับพื้นที่ที่ควรดำเนินการศึกษาเชิงลึกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการค้าชายแดนและผ่านแดนในโครงการนี้ ประกอบด้วย 5 พื้นที่ ได้แก่

<u>พื้นที่ศักยภาพแห่งที่ 1</u> ประกอบด้วย 2 ด่านฯ ได้แก่ ด่านศุลกากรเชียงของ โดยจะมีขอบเขตของพื้นที่สำหรับการศึกษาจะครอบคลุมเขตพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่อำเภอเชียงของ อำเภอเทิง อำเภอเวียงแก่น และอำเภอขุนตาล จังหวัดเชียงราย อำเภอเชียงคำ และอำเภอภูซาง จังหวัดพะเยา และด่านศุลกากรแม่สาย โดยจะมีขอบเขตของพื้นที่สำหรับการศึกษาจะครอบคลุมเขตพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่จังหวัดพะเยาและจังหวัดเชียงราย ยกเว้นเขตพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงของ และด่านศุลกากรเชียงแสน

โดยพื้นที่ของด่านศุลกากรเชียงของและด่านศุลกากรแม่สายก็เป็นพื้นที่สำคัญตามยุทธศาสตร์ที่ 2 (ยุทธศาสตร์ที่ 2 ใช้โอกาสจากเขตเศรษฐกิจพิเศษ และการเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาค GMS BIMSTEC และ AEC เพื่อขยายฐานเศรษฐกิจของภาค) ในช่วง 3 ปีแรกของแผนพัฒนาภาคเหนือ (ปี 2560-2562) ซึ่งพบว่า ยังต่ำกว่าค่าเป้าหมายทั้งในส่วนของมูลค่าการค้าชายแดน และอัตราการขยายตัวของการผลิตสาขาอุตสาหกรรม อันเป็นผลมาจากการแข็งค่าของเงินบาท รวมไปถึงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) และการที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเขตเศรษฐกิจพิเศษได้อย่างเต็มที่ โดยในร่างกรอบแผนพัฒนาภาค พ.ศ. 2566-2570 สำหรับภาคเหนือ จึงมีการสนับสนุนให้เกิดการขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของภาค พัฒนาโครงข่ายเส้นทางและระบบขนส่งย่อยที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งจะรองรับการเป็นพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญเชื่อมโยงอนุภูมิภาค GMS BIMSTEC และ AEC ดังนั้น การศึกษาเชิงลึกในพื้นที่ของด่านศุลกากรเชียงของและด่านศุลกากรแม่สายจึงมีความสอดคล้องกับกรอบแผนพัฒนาภาคเหนือที่ได้กำหนดไว้

<u>พื้นที่ศักยภาพแห่งที่ 2</u> ประกอบด้วย 3 ด่านฯ ได้แก่ (1) ด่านศุลกากรหนองคาย โดยจะมีขอบเขตของพื้นที่สำหรับการศึกษาจะครอบคลุมเขตพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่จังหวัดหนองคาย จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดขอนแก่น (2) ด่านศุลกากรนครพนม โดยมีเขตพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่จังหวัดนครพนมและจังหวัดสกลนคร และ (3) ด่านศุลกากรมุกดาหาร โดยมีเขตพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดกาฬสินธุ์ และจังหวัดมหาสารคาม

โดยทั้งด่านมุกดาหาร นครพนม และหนองคายมีบทบาทเป็นประตูการค้าที่สำคัญในการเชื่อมโยงกับเวียดนามและจีนตอนใต้ เส้นทางการค้าชายแดนและผ่านแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่สำคัญไปยัง สปป.ลาว จีนตอนใต้ และเวียดนาม นอกจากนี้ ตามยุทธศาสตร์ที่ 5 (ยุทธศาสตร์ที่ 5 ใช้โอกาสจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ๆ ของภาค) ในช่วง 3 ปี ของแผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ปี 2560–2562) ได้มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาเมืองชายแดนเพื่อรองรับการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของประเทศที่ผ่านมามีการพัฒนาเมืองชายแดนที่ได้รับการประกาศให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (หนองคาย มุกดาหาร และนครพนม) เพื่อเป็นพื้นที่การลงทุนเชื่องโยงกับประเทศเพื่อนบ้านโดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่ดำเนินการแล้วเสร็จ เช่น ด่านศุลกากร ระบบถนนและรถไฟเชื่อมโยงเพื่อนบ้าน เป็นต้น แต่ยังมีประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญ ได้แก่ การพัฒนาเมืองและสิ่งอำนวยความสะดวก การพัฒนาระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ไฟฟ้า ประปา การเตรียมเมืองเข้าสู่เมืองอัจฉริยะเพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต

ซึ่งในร่างกรอบแผนพัฒนาภาค พ.ศ. 2566-2570 สำหรับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมุกดาหาร นครพนม และหนองคายให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นศูนย์กลางความเจริญในการกระจายความเจริญไปยังพื้นที่โดยรอบ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการลงทุน และสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน พร้อมทั้งเร่งรัดการดำเนินงาน โครงการและ

มาตรการสำคัญในเขตเศรษฐกิจพิเศษให้มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการ CIQ ที่ได้มาตรฐานสากล ดังนั้น การศึกษาเชิงลึกในพื้นที่ของด่านศุลกากรมุกดาหาร นครพนม และหนองคายจึงมีความสอดคล้องกับกรอบแผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ได้กำหนดไว้

<u>พื้นที่ศักยภาพแห่งที่ 3</u> เป็นที่ตั้งของด่านศุลกากรแม่สอด โดยจะมีขอบเขตของพื้นที่สำหรับการศึกษาจะครอบคลุมเขตพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่จังหวัดตาก จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดสุโขทัย จังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดอุทัยธานี โดยด่านศุลกากรแม่สอดถือเป็นเส้นทางที่สะดวกเดินทางจากพรมแดนประเทศไทยสู่ ประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาที่เมียวดี เชื่อมการขนส่งข้ามแดนไทย-พม่า เป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่ง ผู้โดยสาร และสินค้ากับกลุ่มเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำโขงและอ่าวเบงกอล (GMS and BIMSTEC) และจุดเชื่อมการขนส่งแนวถนนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ตามแผนความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจของไทยกับประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้และอินโดจีน รวมถึงการรองรับการเป็นเขตเศรษฐกิจชายแดนและเขตนิคมอุตสาหกรรม ทั้งนี้จากแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2566 – 2570) ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน ได้แก่ (1) เสริมสร้างความร่วมมือด้านการค้าและบริการกับจังหวัดกลุ่มจังหวัดที่ใช้ประโยชน์จากระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC ประเทศเพื่อนบ้านและอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (2) ผลักดันให้กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และการคมนาคมในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ NSEC และ EWEC และ (3) การพัฒนาการค้าชายแดนและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ดังนั้น การศึกษาเชิงลึกในพื้นที่ของด่านศุลกากรแม่สอดจึงมีความสอดคล้องกับกรอบแผนพัฒนาภาคภาคเหนือตอนล่างที่ได้กำหนดไว้

<u>พื้นที่ศักยภาพแห่งที่ 4</u> คือ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ โดยจะมีขอบเขตของพื้นที่สำหรับการศึกษาจะครอบคลุมเขตพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่จังหวัดสระแก้ว จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดนครนายก และจังหวัดสระบุรี ซึ่งหากพิจารณาจากยุทธศาสตร์ที่ 4 (ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้เจริญเติบโตอย่างยั่งยืน) ในช่วง 4 ปีแรกของแผนพัฒนาภาคตะวันออก (ปี 2560 - 2563) พบว่า ไม่เป็นไปตามค่าเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ ดังนั้น การพัฒนาในระยะต่อไป ต้องให้ความสำคัญกับการเร่งส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (สระแก้วและตราด) การยกระดับช่องทางธรรมชาติหรือจุดผ่อนปรนการค้าที่มีศักยภาพให้เป็นด่านถาวร และการอำนวยความสะดวกและพัฒนาศักยภาพให้กับผู้ประกอบการการค้าชายแดนและผ่านแดน โดยในร่างกรอบแผนพัฒนาภาค พ.ศ. 2566-2570 สำหรับภาคตะวันออก ได้มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้วและจังหวัดตราด ให้เป็นประตูและศูนย์กลางการค้า การท่องเที่ยว และการลงทุน เชื่อมโยงกับประเทศกัมพูชาและเวียดนาม โดยการจัดระเบียบการใช้ที่ดินให้เหมาะสม การรักษาและยกระดับการให้บริการบริเวณจุดผ่านแดนให้ได้มาตรฐาน การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ อาทิ ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลให้เหมาะสมและครบครัน การปรับปรุงด่านตรวจให้มีความเหมาะสมและมีศักยภาพ การส่งเสริมการค้าและการลงทุน และการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่ครอบคลุมและปลอดภัย ดังนั้น การศึกษาเชิงลึกในพื้นที่ของด่านศุลกากรอรัญประเทศจึงมีความสอดคล้องกับกรอบแผนพัฒนาภาคตะวันออกที่ได้กำหนดไว้

<u>พื้นที่ศักยภาพแห่งที่ 5</u> ประกอบด้วย 2 ด่านฯ ได้แก่ ด่านศุลกากรสะเดา โดยจะมีขอบเขตของพื้นที่สำหรับการศึกษาจะครอบคลุมเขตพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ยกเว้นเขตพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ และด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ โดยมีเขตพื้นที่รับผิดชอบในเขตตำบลทุ่งหมอ ตำบลท่าโพธิ์ และตำบลปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา โดยพื้นทั้ง 2 แห่งถือเป็นประตูการค้าชายแดนเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซียผ่านด่านชายแดนซึ่งมีมูลค่าการค้าสูงที่สุดของประเทศ และเป็นที่ตั้งของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ที่มีโครงข่ายคมนาคมทางบกและทางรางที่สามารถเชื่อมโยงกับภาคกลางและภาคตะวันออก และเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจภาคเหนือต่อเนื่องไปยังภาคใต้ของมาเลเซียและสิงคโปร์

โดยในร่างกรอบแผนพัฒนาภาค พ.ศ. 2566-2570 สำหรับภาคใต้ ได้มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดนและด่านชายแดนให้เอื้อต่อการค้าการลงทุน ได้แก่ (1) พัฒนาพื้นที่บริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้มีความพร้อมสำหรับรองรับ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าและการผ่านแดนบริเวณด่านชายแดนให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งภายในและต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ (3) สนับสนุนมาตรการจูงใจให้กับผู้ประกอบการเพื่อให้เกิดการค้าการลงทุนในพื้นที่ และ (4) เตรียมความพร้อมกำลังแรงงานที่มีศักยภาพเพื่อรองรับการประกอบการในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ดังนั้น การศึกษาเชิงลึกในพื้นที่ของด่านศุลกากรสะเดาและปาดังเบซาร์จึงมีความสอดคล้องกับกรอบแผนพัฒนาภาคใต้ที่ได้กำหนดไว้

4.4 รายละเอียดพื้นที่ศักยภาพ

ในส่วนนี้เป็นการนำเสนอข้อมูลรายละเอียดของพื้นที่ศักยภาพที่ได้รับการคัดเลือก โดยข้อมูลเบื้องต้นที่นำเสนอมีรายละเอียด ดังนี้

4.4.1 พื้นที่ศักยภาพแห่งที่ 1

1) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรเชียงของ โดยด่านศุลกากรเชียงของตั้งอยู่ที่ ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย มีพื้นที่รับผิดชอบควบคุมดูแลพื้นที่ที่เป็นเขตแดนทางบก ติดต่อกับสปป.ลาว (แขวงบ่อแก้ว และแขวงไชยะบุรี) ซึ่งมีสภาพภูมิประเทศ ตามแนวชายแดนที่เป็นทั้งแนวลำน้ำแม่โขงและทางพื้นดิน ครอบคลุมพื้นที่ 4 อำเภอของจังหวัดเชียงราย ประกอบด้วย อำเภอเชียงของ อำเภอเทิง อำเภอเวียงแก่น และอำเภอขุนตาล และครอบคลุมพื้นที่ 2 อำเภอ ของจังหวัดพะเยา ประกอบด้วย อำเภอเชียงคำและอำเภอภูซาง ทั้งนี้ ด่านศุลกากรเชียงของ (ศภ.3) ถือว่าเป็นด่านที่อยู่ทางด้านทิศเหนือ มีการค้าชายแดนติดกับประเทศ สปป.ลาว ดัง**รูปที่ 4.4.1-1** ถึง**รูปที่ 4.4.1-2**

ทั้งนี้ ด่านศุลกากรเชียงของ ในปี 2559-2563 (**ตารางที่ 4.4.1-1**) พบว่า

(1) มูลค่าการค้า

- มูลค่าการค้าเฉลี่ย 24,670 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 1,443,437 ตัน
- มูลค่าการนำเข้าสินค้าเฉลี่ย 6,855 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 701,623 ตัน
- มูลค่าการส่งออกสินค้าเฉลี่ย 17,815 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 741,814 ตัน

(2) สินค้านำเข้าที่มีมูลค่ามากที่สุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 ผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้ประเภทส้มหรือเปลือกแตง (อุ่นสด) มูลค่า 13,719 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 654,140 ตัน
- อันดับที่ 2 พืชผักรวมทั้งรากและหัวบางชนิดที่บริโภคได้ มูลค่า 11,783 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 755,155 ตัน
- อันดับที่ 3 ดอกไม้และใบไม้ที่ใช้ประดับ (ดอกไม้ชนิดที่เหมาะสำหรับจัดทำเป็นช่อ) มูลค่า 2,202 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 25,094 ตัน
- อันดับที่ 4 เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่ (ลิกไนต์) มูลค่า 840 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 909,864 ตัน
- อันดับที่ 5 เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (สำหรับใช้ในอุตสาหกรรมปรุงแต่งหรือผลิตอาหารหรือเครื่องดื่ม) มูลค่า 729 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 5,291 ตัน

(3) สินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 ผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้ประเภทส้มหรือเปลือกแตง (ผลไม้อื่น ๆ ได้แก่ ทุเรียน และลำไย มาตาคุชชิง) มูลค่า 37,027 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 1,021,413 ตัน
- อันดับที่ 2 ธัญพืช (ข้าว) มูลค่า 7,251 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 591,090 ตัน
- อันดับที่ 3 เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทมินัส ไขที่ได้จากแร่ (น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่บิทูมินัส) มูลค่า 5,259 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 210 ตัน
- อันดับที่ 4 ยางและของที่ทำด้วยยาง (ยางธรรมชาติ) มูลค่า 3,596 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 67,482 ตัน
- อันดับที่ 5 เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน วัตถุจำพวกปลาสเตอร์ ปูนขาวและซีเมนต์ (พอร์ตแลนด์ซีเมนต์ อะลูมินัสซีเมนต์) มูลค่า 2,137 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 944,847 ตัน

ตารางที่ 4.4.1-1 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรเชียงของ ในปี พ.ศ. 2559-2563

ด่านศุลกากรเชียงของ		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
นำเข้า	ผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้ประเภทส้มหรือเปลือกแตง (องุ่นสด)	2,461	123,438	2,546	110,876	2,313	93,003	3,022	161,697	3,377	165,125
	พืชผักรวมทั้งรากและหัวบางชนิดที่บริโภคได้	1,626	102,912	2,356	146,636	2,397	148,090	2,464	177,293	2,940	180,224
	ดอกไม้และใบไม้ที่ใช้ประดับ (ดอกไม้ชนิดที่เหมาะสำหรับจัดทำเป็นช่อ)	363	3,802	290	3,480	465	5,273	580	6,622	504	5,917
	เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัสไขที่ได้จากแร่ (ลิกไนต์)	-	-	178	178,804	228	245,179	343	382,568	91	103,313
	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กลและส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (สำหรับใช้ในอุตสาหกรรมปรุงแต่งหรือผลิตอาหารหรือเครื่องดื่ม)	217	692	355	3,361	157	1,238	-	-	-	-
	เคมีภัณฑ์อนินทรีย์ สารประกอบอินทรีย์	156	13,418	171	14,306	97	7,957	-	-	-	-
	ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	-	-	-	-	-	-	94	1,436	-	-
	อื่น ๆ	1,078	79,953	843	167,559	674	271,258	992	364,636	898	238,049
รวมการนำเข้าสินค้าด่านศุลกากรเชียงของ		5,901	324,215	6,739	625,022	6,331	771,998	7,495	1,094,252	7,810	692,628

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

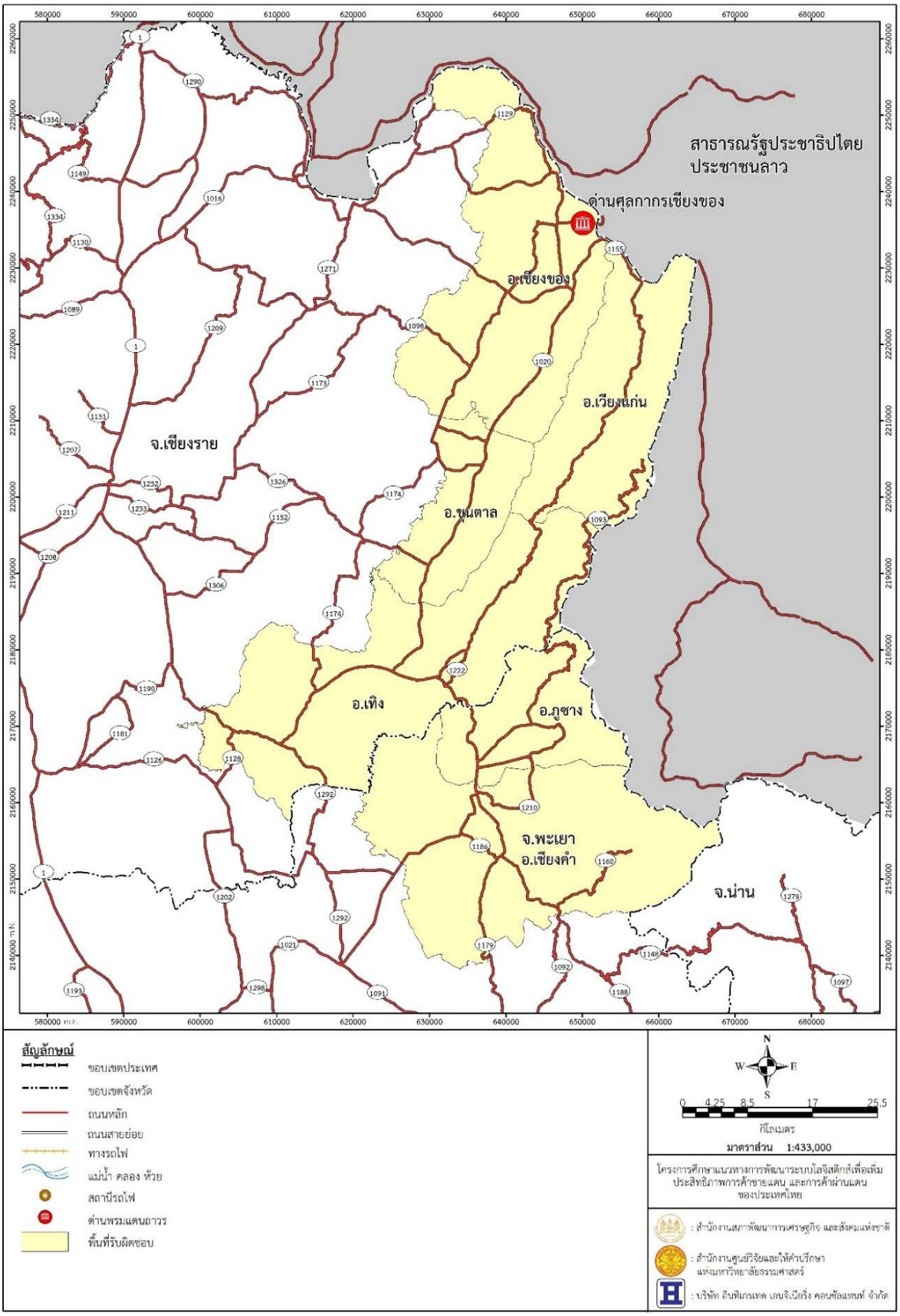
ที่มา : กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง (2564)

ตารางที่ 4.4.1-1 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรเชียงของ ในปี พ.ศ. 2559-2563 (ต่อ)

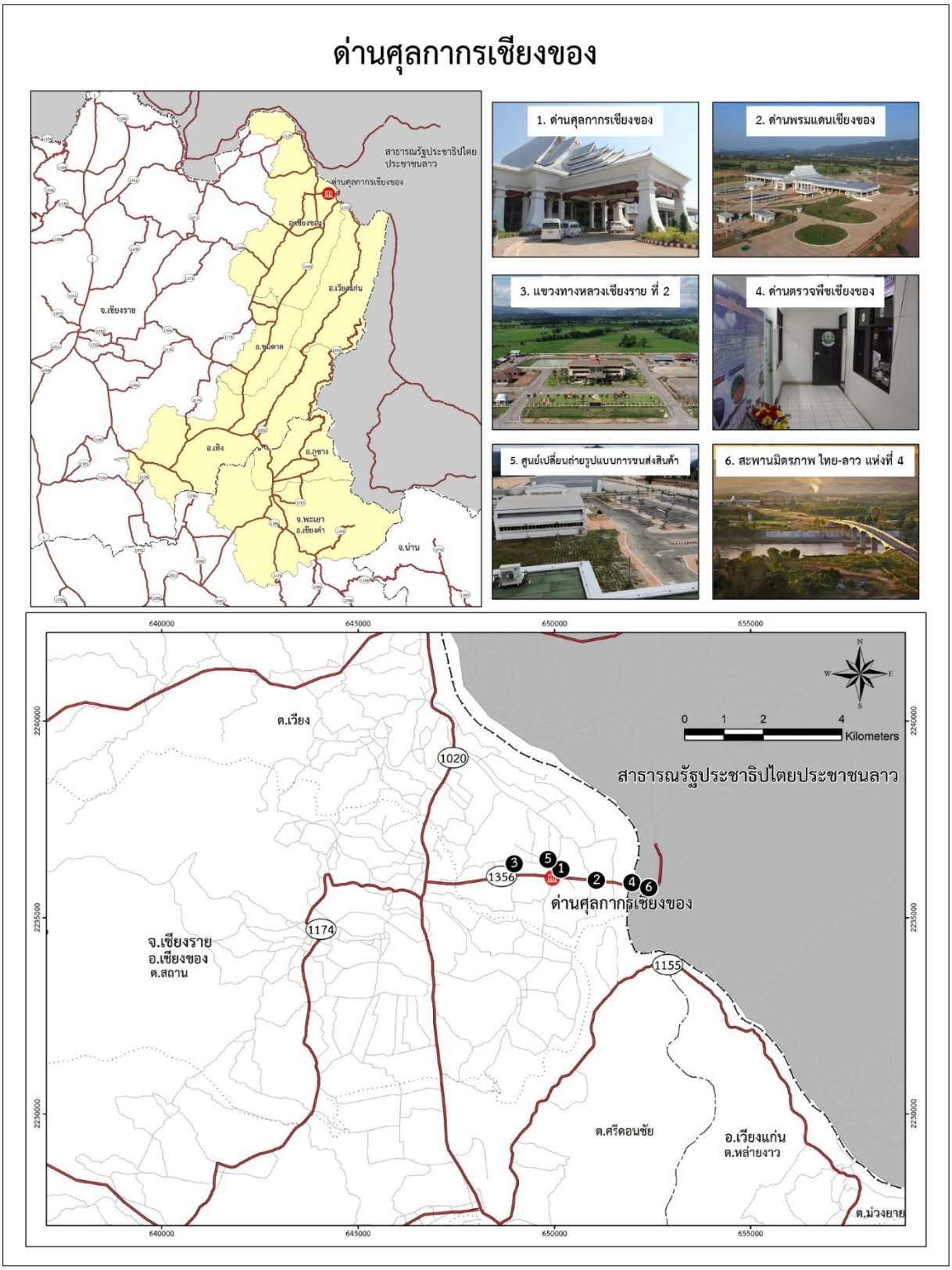
ด่านศุลกากรเชียงของ		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
ส่งออก	ผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้ประเภทส้มหรือเปลือกแตง	410	18,519	1,206	65,595	7,246	214,522	14,806	388,125	13,359	334,652
	ธัญพืช	3,478	288,102	1,485	126,893	829	72,101	592	47,395	867	56,599
	เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่	1,304	-	1,471	-	1,297	-	822	210	365	-
	ยางและของที่ทำด้วยยาง	573	9,828	1,898	31,323	-	-	806	18,357	319	7,974
	เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน วัตถุจำพวกปลาสเตอร์ ปูนขาวและซีเมนต์	512	228,484	470	210,403	515	225,448	378	157,703	262	122,809
	อื่น ๆ	7,917	275,297	9,442	283,454	7,701	212,087	5,109	162,729	3,636	150,460
รวมการส่งออกสินค้าด่านศุลกากรเชียงของ		14,194	820,230	15,972	717,668	17,588	724,158	22,513	774,519	18,808	672,494
รวมการค้าด่านศุลกากรเชียงของ		20,095	1,144,445	22,711	1,342,690	23,919	1,496,156	30,008	1,868,771	26,618	1,365,122

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

ที่มา : กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง (2564)



รูปที่ 4.4.1-1 ด่านศุลกากรเชียงของ



รูปที่ 4.4.1-2 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรเชียงของ

2) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรแม่สาย โดยด่านศุลกากรแม่สาย ตั้งอยู่ที่ ตำบลเวียงพางคำ อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย มีพื้นที่รับผิดชอบควบคุมดูแลเขตพื้นที่จังหวัดเชียงราย 9 อำเภอ และเขตพื้นที่จังหวัดพะเยา 7 อำเภอ รวมถึงได้กำหนดให้สนามบินเชียงราย ปัจจุบันคือท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง ซึ่งอยู่ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงราย อยู่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สายด้วย โดยเขตพื้นที่รับผิดชอบจะยกเว้นเขตพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงของและด่านศุลกากรเชียงแสน ทั้งนี้ ด่านศุลกากรแม่สายเป็นด่านที่อยู่ทางด้านทิศเหนือ มีการค้าชายแดนติดต่อกับประเทศเมียนมา ดัง**รูปที่ 4.4.1-3** ถึง **รูปที่ 4.4.1-4**

ทั้งนี้ ด่านศุลกากรแม่สาย ในปี 2559-2563 (**ตารางที่ 4.4.1-2**) พบว่า

(1) มูลค่าการค้า

- มูลค่าการค้าเฉลี่ย 10,301 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 504,018 ตัน
- มูลค่าการนำเข้าสินค้าเฉลี่ย 504 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 103,308 ตัน
- มูลค่าการส่งออกสินค้าเฉลี่ย 9,797 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 400,710 ตัน

(2) สินค้านำเข้าที่มีมูลค่ามากที่สุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 ธัญพืช (สำหรับทำอาหารสัตว์) มูลค่า 1,000 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 131,788 ตัน
- อันดับที่ 2 สินแร่ ตะกรันและเถ้า (แมงกานีส ตั้งแต่ร้อยละ 20 ขึ้นไป) มูลค่า 510 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 329,811 ตัน
- อันดับที่ 3 ผลไม้และลูกนัต 224 มูลค่าล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 10,964 ตัน
- อันดับที่ 4 เหล็กและเหล็กกล้า มูลค่า 162 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 18,760 ตัน
- อันดับที่ 5 กาแฟ ชา ชามาเต้ และเครื่องเทศ มูลค่า 117 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 6,783 ตัน

(3) สินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่ (น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่บิทูมินัส) มูลค่า 10,590 ล้านบาท
- อันดับที่ 2 เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู (น้ำ รวมถึงน้ำแร่และน้ำอัดลม) มูลค่า 6,581 ล้านบาท
- อันดับที่ 3 เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน วัตถุจำพวกปลาสเตอร์ปูนขาวและซีเมนต์ (พอร์ตแลนด์ซีเมนต์ อะลูมินัสซีเมนต์) มูลค่า 2,893 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 1,352,977 ตัน
- อันดับที่ 4 ผลิตภัณฑ์เบ็ดเตล็ด (ไฟแช็กและเครื่องขีดไฟอื่น ๆ) มูลค่า 1,107 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 2,278 ตัน
- อันดับที่ 5 เอสเซนเชียลออยล์และเรซินอยด์ เครื่องหอม เครื่องสำอาง (สิ่งปรุงแต่งที่ใช้แต่งเสริมความงามหรือแต่งหน้า) มูลค่า 838 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 2,873 ตัน

ตารางที่ 4.4.1-2 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรแม่สาย ในปี พ.ศ. 2559-2563

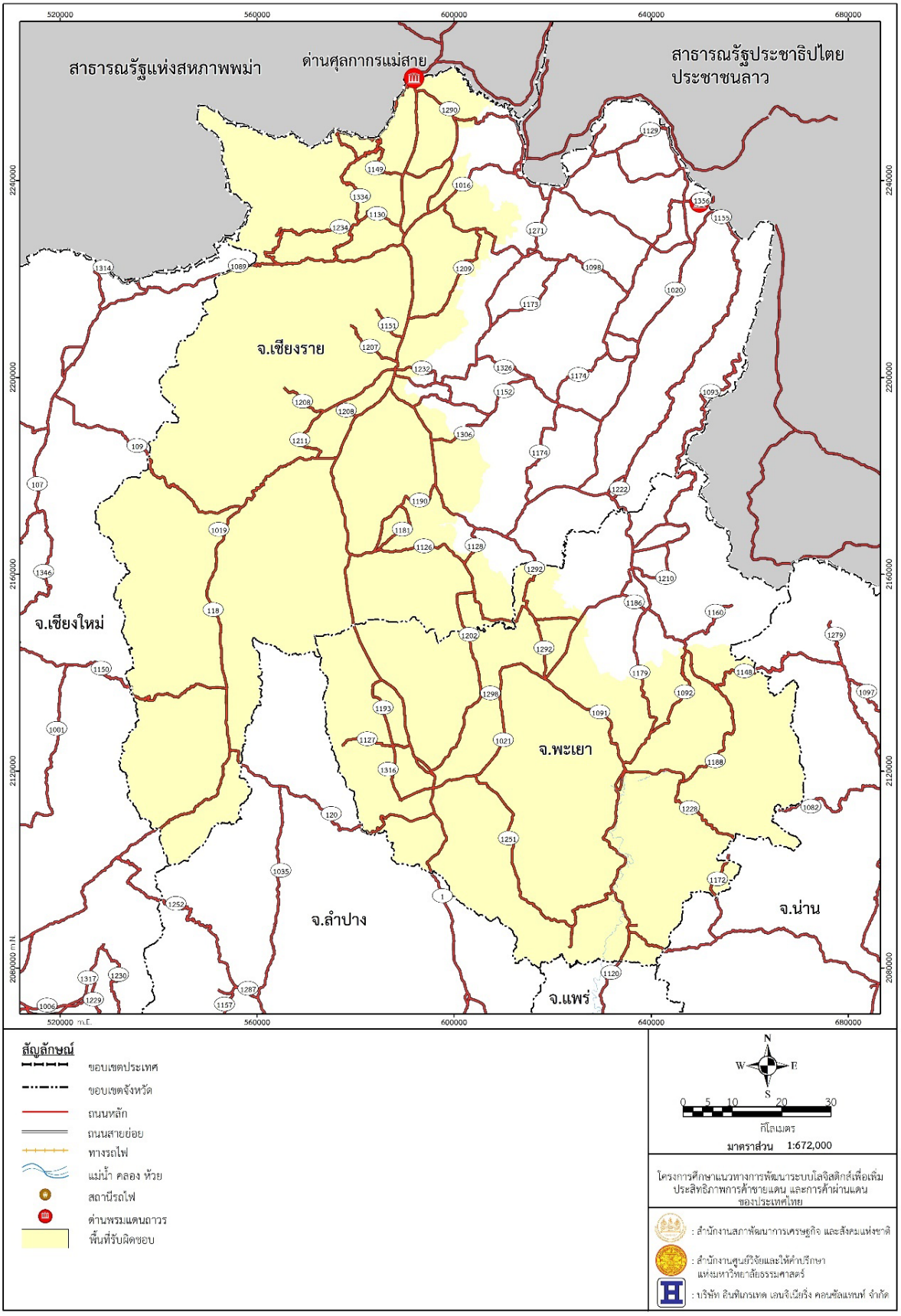
ด่านศุลกากรแม่สาย		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
นำเข้า	ธัญพืช (สำหรับทำอาหารสัตว์)	-	-	-	-	-	-	-	-	1,000	131,788
	สินแร่ ตะกรันและเถ้า (แมงกานีสตั้งแต่ร้อยละ 20 ขึ้นไป)	37	20,994	59	36,388	104	71,239	202	135,543	108	65,647
	ผลไม้และลูกนัต	47	2,333	27	1,336	53	2,636	56	2,798	41	1,861
	เหล็กและเหล็กกล้า	10	1,662	16	2,121	44	4,758	56	6,197	36	4,022
	กาแฟ ชา ชามาเต้ และเครื่องเทศ	33	1,688	24	1,387	21	1,300	24	1,479	15	929
	ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ (ไม้สักแปรรูป)	-	-	-	-	-	-	13	-	52	-
	พืชผักรวมทั้งรากและหัวบางชนิดที่บริโภคได้	4	218	2	118	42	848	-	-	2	160
	เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายที่ไม่ได้ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์	20	52	16	9	8	-	-	-	-	-
	อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม	-	-	-	-	9	512	21	1,028	14	682
	เยื่อไม้หรือเยื่อไม้ที่ได้จากวัตถุจำพวกเส้นใยเซลลูโลสอื่น ๆ กระดาษหรือกระดาษแข็งที่นำกลับคืนมาใช้ได้อีก	10	3,288	11	3,062	7	1,800	4	981	8	1,322
	อื่น ๆ	88	1473	64	901	56	813	44	668	14	499
รวมการนำเข้าสินค้าด่านศุลกากรแม่สาย		249	31,708	219	45,322	344	83,906	420	148,694	1,290	206,910

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

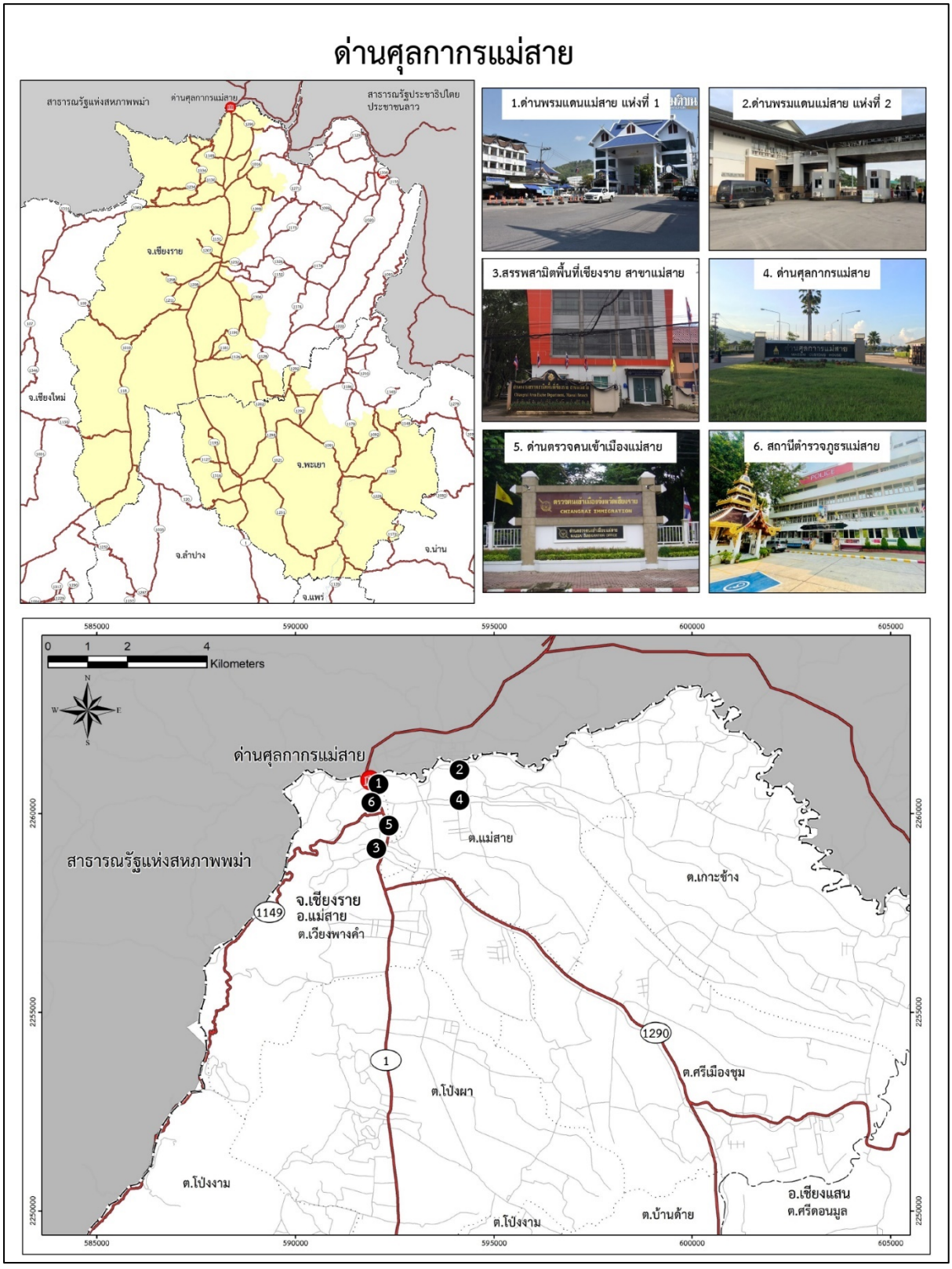
ที่มา : กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง (2564)

ตารางที่ 4.4.1-2 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรแม่สาย ในปี พ.ศ. 2559-2563 (ต่อ)

ด่านศุลกากรแม่สาย		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
ส่งออก	เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น สิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่	1,010	-	1,882	-	2,616	-	3,267	0	1,815	-
	เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู	1,326	-	446	-	1,348	-	1,834	-	1,627	-
	เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน วัตถุจำพวกปลาสเตอร์ ปูนขาว และซีเมนต์	584	276,832	561	266,498	541	261,195	600	257,162	607	291,290
	ผลิตภัณฑ์เบ็ดเตล็ด	87	473	158	367	246	425	321	496	295	517
	เอสเซนเชียลออยล์และเรซินอยด์ เครื่องหอม เครื่องสำอาง หรือสิ่งปรุงแต่ง สำหรับประทินร่างกายหรือประเทืองโฉม (ทอยเล็ตเพรพาเรชั่น)	84	412	107	389	181	649	214	587	252	836
	อื่น ๆ	5,758	111,058	4,945	122,661	5,290	123,509	5,442	159,702	5,539	128,490
รวมการส่งออกสินค้าด่านศุลกากรแม่สาย		8,849	388,775	8,099	389,915	10,222	385,778	11,678	417,947	10,135	421,133
รวมการค้าด่านศุลกากรแม่สาย		9,098	420,483	8,318	435,237	10,566	469,684	12,098	566,641	11,425	628,043



รูปที่ 4.4.1-3 ด่านศุลกากรแม่สาย



รูปที่ 4.4.1-4 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรแม่สาย

4.4.2 พื้นที่ศักยภาพแห่งที่ 2

1) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรมุกดาหาร โดยด่านศุลกากรมุกดาหาร ตั้งอยู่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) ตำบลบางทรายใหญ่ อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร ซึ่งมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดนกับ สปป.ลาว มีพื้นที่รับผิดชอบเขตพื้นที่ 3 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดมหาสารคาม และจังหวัดกาฬสินธุ์ ทั้งนี้ ด่านศุลกากรมุกดาหารเป็นด่านที่อยู่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย โดยมีการค้าชายแดนติดต่อกับประเทศ สปป.ลาว ดัง**รูปที่ 4.4.2-1** ถึง**รูปที่ 4.4.2-2**

ทั้งนี้ ด่านศุลกากรมุกดาหาร ในปี 2559-2563 (**ตารางที่ 4.4.2-1**) พบว่า

(1) มูลค่าการค้า

- มูลค่าการค้าเฉลี่ย 208,226 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 1,638,412 ตัน
- มูลค่าการนำเข้าสินค้าเฉลี่ย 95,781 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 847,305 ตัน
- มูลค่าเฉลี่ยการส่งออกสินค้าเฉลี่ย 112,445 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 791,106 ตัน

(2) สินค้านำเข้าที่มีมูลค่ามากที่สุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (จานบันทึกแบบแข็งและแผ่นบันทึกสำหรับ คอมพิวเตอร์, เครื่องโทรศัพท์) มูลค่า 159,001 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 11,281 ตัน
- อันดับที่ 2 เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติและหน่วยต่าง ๆ) มูลค่า 94,332 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 3,402 ตัน
- อันดับที่ 3 ทองแดงและของทำด้วยทองแดง (แคโทด) มูลค่า 48,914 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 250,525 ตัน
- อันดับที่ 4 เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่ (พลังงานไฟฟ้า) มูลค่า 39,742 ล้านบาท
- อันดับที่ 5 หัวรถจักรของรถไฟหรือรถราง รถที่เดินบนรางและส่วนประกอบของดังกล่าว (คอนเทนเนอร์) มูลค่า 10,617 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 55,647 ตัน

(3) สินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กลและส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติและหน่วยต่าง ๆ) มูลค่า 364,482 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 262 ตัน
- อันดับที่ 2 เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (หม้อสะสมไฟฟ้า และวงจรพิมพ์) มูลค่า 68,897 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 22,735 ตัน
- อันดับที่ 3 หัวรถจักรของรถไฟหรือรถราง รถที่เดินบนรางและส่วนประกอบของดังกล่าว (คอนเทนเนอร์) มูลค่า 10,405 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 56,082 ตัน
- อันดับที่ 4 ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า (แท้งก์ คาสก์ ดรัม กระป๋อง หีบ และภาชนะที่คล้ายกัน และของอื่น ๆ ทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า) มูลค่า 10,405 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 56,082 ตัน

- อันดับที่5 เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่ (น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่บิทูมินัส) มูลค่า 4,928 ล้านบาท

ทั้งนี้ยังมีสินค้าส่งออกที่มีปริมาณการส่งออกที่สูง ได้แก่ เคมีภัณฑ์อนินทรีย์ สารประกอบอินทรีย์ (กรดซัลฟิวริกและโอเลี่ยม) มูลค่า 1,156 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 468,321 ตัน และน้ำตาลและขนมทำจากน้ำตาล (น้ำตาลที่ได้จากอ้อยหรือหัวบีต และซูโครสบริสุทธิ์ในทางเคมี ในลักษณะของแข็ง) มูลค่า 4,162 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 325,992 ตัน

ตารางที่ 4.4.2-1 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรมุกดาหาร ในปี พ.ศ. 2559-2563

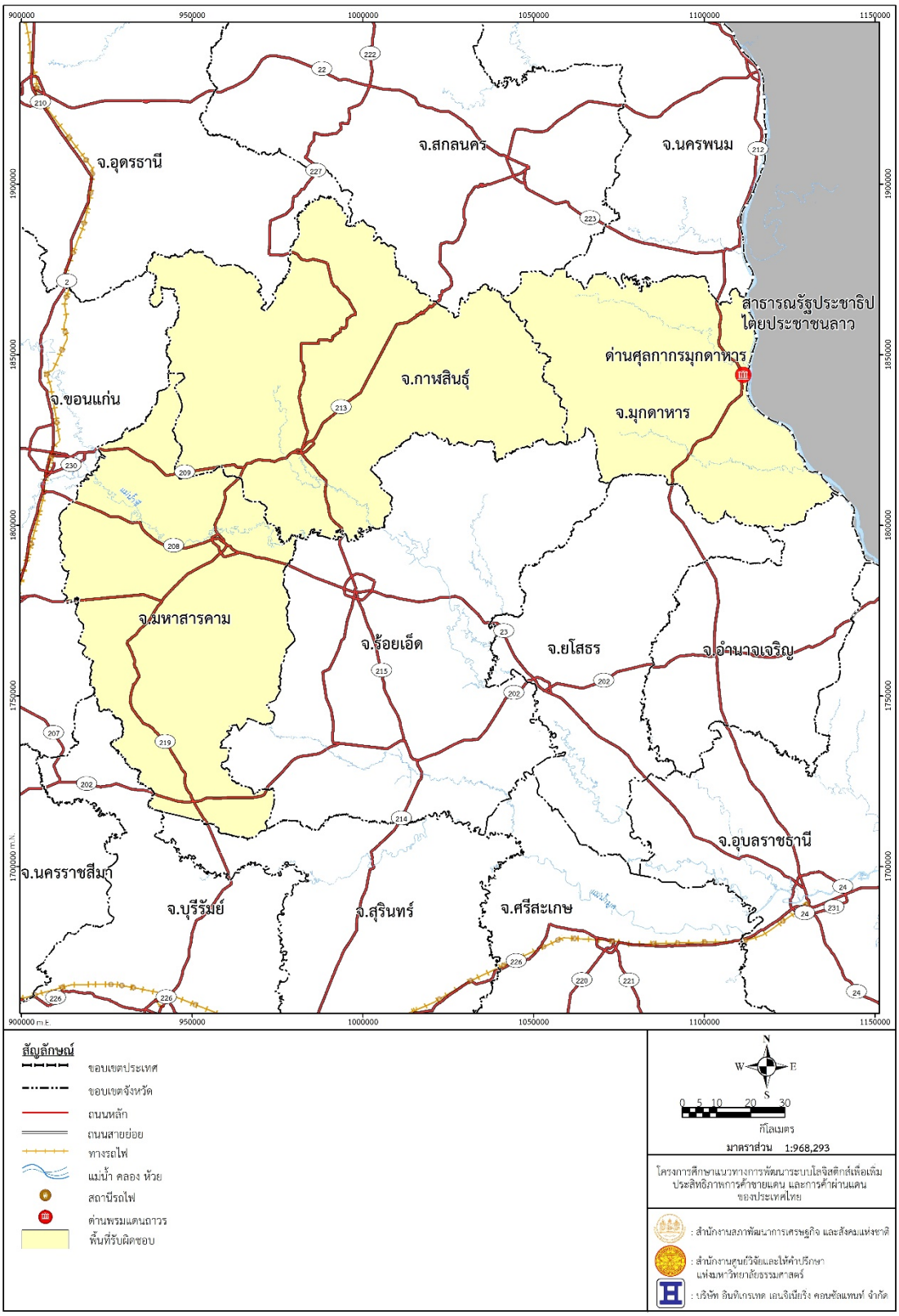
ด่านศุลกากรมุกดาหาร		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
นำเข้า	เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (จานบันทึกแบบแข็งและแผ่นบันทึกสำหรับ คอมพิวเตอร์, เครื่องโทรศัพท์)	13,610	2,450	25,257	1,541	36,823	1,901	32,097	1,669	51,214	3,720
	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติและหน่วยต่าง ๆ)	8,379	132	15,678	-	17,759	427	26,312	1,130	26,204	1,713
	ทองแดงและของทำด้วยทองแดง (แคโทด)	9,461	53,461	10,791	49,866	11,896	53,359	12,709	67,455	4,057	26,384
	เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่ (พลังงานไฟฟ้า)	8,670	-	8,030	-	8,437	-	6,941	-	7,664	-
	หัวรถจักรของรถไฟหรือรถราง รถที่เดินบนรางและส่วนประกอบของดังกล่าว (คอนเทนเนอร์)	-	-	5,888	18,690	1,812	13,327	1,718	13,473	1,199	10,157
	ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	5,629	16,062	504	3,090	565	3,546	748	17,487	-	-
	เคมีภัณฑ์เบ็ดเตล็ด	-	-	-	-	507	369	2,815	2,698	3,054	2,659
	เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายที่ไม่ได้ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์	1,146	-	860	-	959	-	914	-	1,002	-
	พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก	537	344	-	-	1,285	5,052	678	360	-	-
	อื่น ๆ	13,648	375,241	19,682	1,432,789	19,091	293,341	21,068	598,882	31,606	1,163,751
	รวมการนำเข้าสินค้าด่านศุลกากรมุกดาหาร	61,080	447,690	86,690	1,505,976	99,134	371,322	106,000	703,154	126,000	1,208,384

ตารางที่ 4.4.2-1 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรมุกดาหาร ในปี พ.ศ. 2559-2563 (ต่อ)

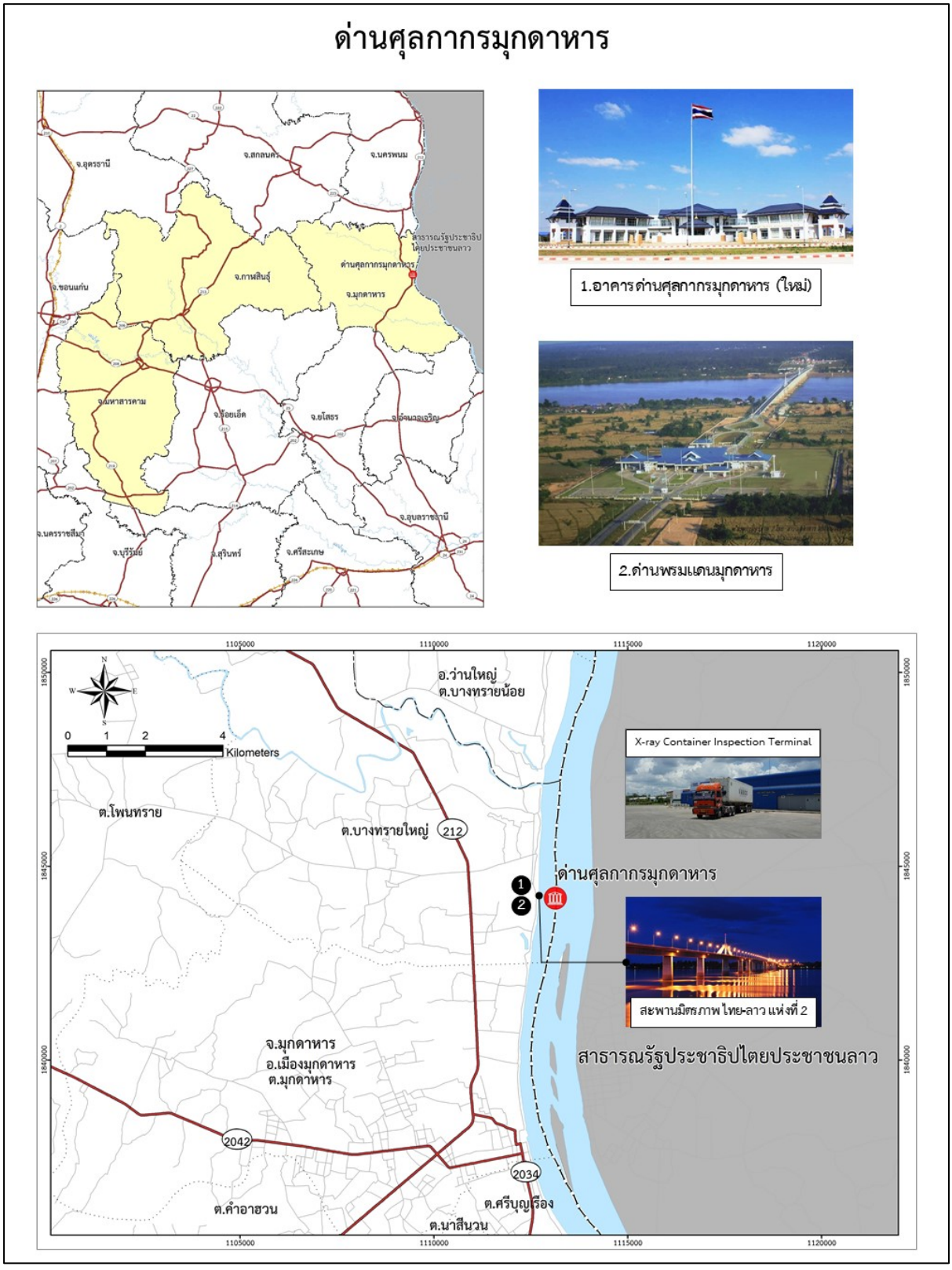
ด่านศุลกากรมุกดาหาร		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
ส่งออก	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	35,787	190	77,658	-	76,792	-	79,980	-	94,265	72
	เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	9,610	2,841	19,802	6,517	15,965	6,547	12,905	4,447	10,615	2,383
	หัวรถจักรของรถไฟหรือรถราง รถที่เดินบนราง และส่วนประกอบของดังกล่าว	-	-	5,897	18,853	1,688	12,985	1,634	12,835	1,186	11,409
	ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	5,552	15,281	399	368	598	510	476	957	-	-
	เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่	723	-	950	-	1,236	-	1,155	-	864	-
	น้ำตาลและขนมทำจากน้ำตาล	494	29,581	1,508	94,828	685	59,655	1,475	141,928	-	-
	เคมีภัณฑ์อนินทรีย์ สารประกอบอินทรีย์	-	-	497	267,662	-	-	659	200,659	-	-
	อื่น ๆ	20,504	516,790	16,417	274,709	20,259	580,439	20,838	714,790	23,154	978,296
	รวมการส่งออกสินค้าด่านศุลกากรมุกดาหาร	72,670	564,683	123,128	662,937	117,223	660,136	119,122	1,075,616	130,084	992,160
รวมการค้าด่านศุลกากรมุกดาหาร		133,750	1,012,373	209,818	2,168,913	216,357	1,031,458	225,122	1,778,770	256,084	2,200,544

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

ที่มา : กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง (2564)



รูปที่ 4.4.2-1 ด่านศุลกากรมุกดาหาร



รูปที่ 4.4.2-2 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรมุกดาหาร

2) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรนครพนม โดยด่านศุลกากรนครพนมตั้งอยู่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว 3 (นครพนม-คำม่วน) ตำบลอาจสามารถ อำเภอเมืองนครพนม จังหวัดนครพนม ซึ่งมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดนกับ สปป.ลาว มีเขตพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่ 2 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดนครพนมและจังหวัดสกลนคร ทั้งนี้ ด่านศุลกากรนครพนมเป็นด่านที่อยู่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีการค้าชายแดนติดต่อกับประเทศ สปป.ลาว ดัง**รูปที่ 4.4.2-3** ถึง **รูปที่ 4.4.2-4**

ทั้งนี้ ด่านศุลกากรนครพนม ในปี 2559-2563 (**ตารางที่ 4.4.2-2**) พบว่า

(1) มูลค่าการค้า

- มูลค่าการค้าเฉลี่ย 82,082 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 2,729,633 ตัน
- มูลค่าการนำเข้าสินค้าเฉลี่ย 26,077 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 1,823,123 ตัน
- มูลค่าการส่งออกสินค้าเฉลี่ย 56,005 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 906,510 ตัน

(2) สินค้านำเข้าที่มีมูลค่ามากที่สุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่1 เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องโทรศัพท์สำหรับเครือข่ายเซลลูลาร์) มูลค่า 65,958 ล้านบาทคิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 932 ตัน
- อันดับที่ 2 เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่ (พลังงานไฟฟ้า) มูลค่า 22,508 ล้านบาท
- อันดับที่ 3 เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (แล็ปท็อป รวมถึงโน้ตบุกและซับโน้ตบุก) มูลค่า 12,561 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 1,749 ตัน
- อันดับที่ 4 เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน วัตถุจำพวกปลาสเตอร์ ปูนขาวและซีเมนต์ (พอร์ตแลนด์ซีเมนต์ อะลูมินัสซีเมนต์ สแลกซีเมนต์) มูลค่า 7,791 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 7,321,189 ตัน
- อันดับที่ 5 เคมีภัณฑ์เบ็ดเตล็ด มูลค่า 5,257 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 4,881 ตัน

(3) สินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 ผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้ประเภทส้มหรือเปลือกแตง (ผลไม้อื่น ๆ ได้แก่ ทุเรียน และลำไย มาตาคุชชิง) มูลค่า 133,914 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 2,880,379 ตัน
- อันดับที่ 2 เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู (น้ำ รวมถึงน้ำแร่และน้ำอัดลม) มูลค่า 41,684 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 700 ตัน
- อันดับที่ 3 เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องปรับอากาศที่ประกอบด้วยพัดลม ซึ่งขับด้วยมอเตอร์ และเครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติและหน่วยต่าง ๆ ของเครื่องดังกล่าว) มูลค่า 15,834 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 6 ตัน
- อันดับที่ 4 สัตว์มีชีวิต (สัตว์จำพวกโคกระบือ มีชีวิต) มูลค่า 9,520 ล้านบาท
- อันดับที่ 5 เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (ไดโอด ทรานซิสเตอร์และกลอุปกรณ์กึ่งตัวนำที่คล้ายกัน) มูลค่า 8,977 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 212 ตัน

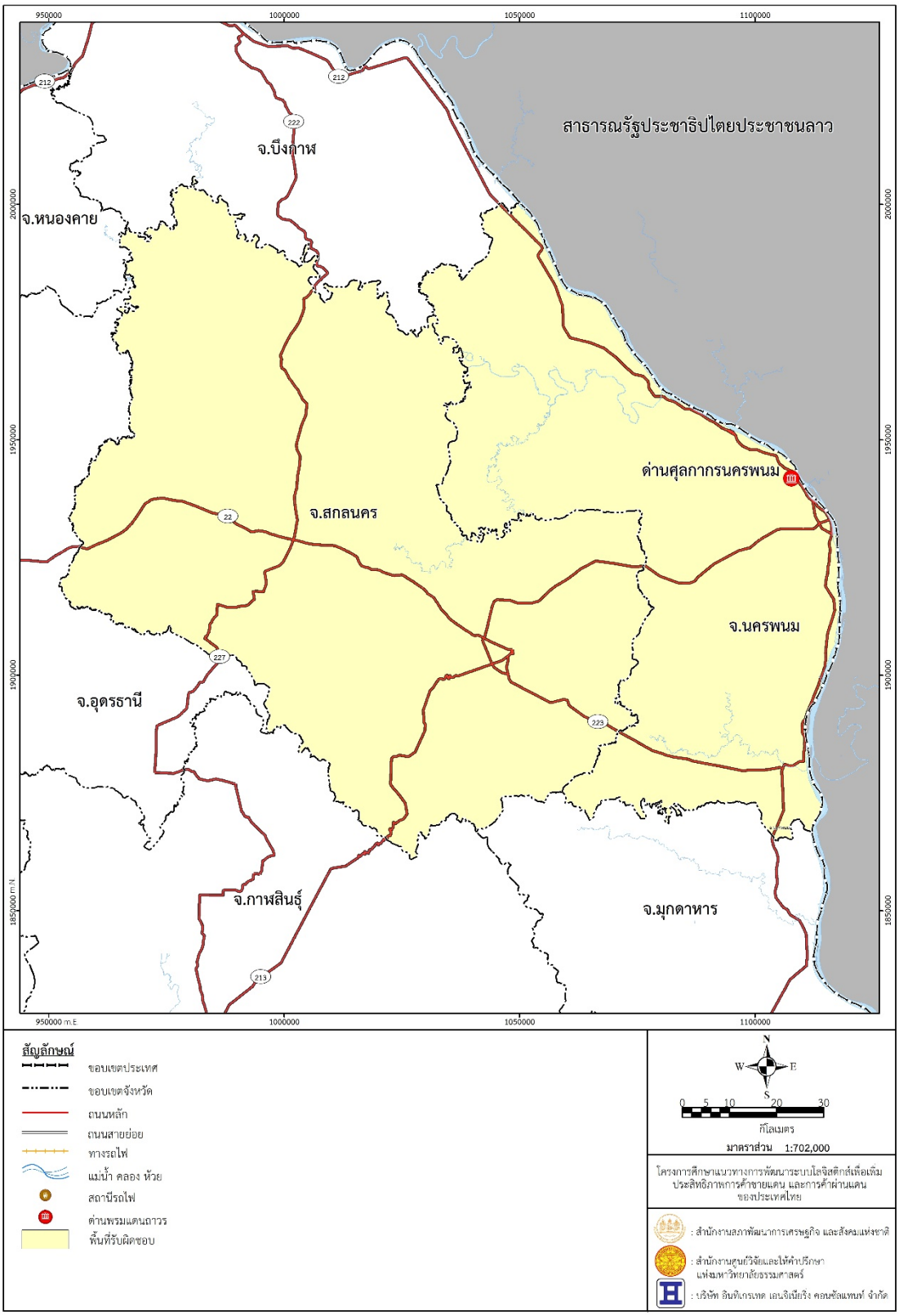
ทั้งนี้ ยังมีสินค้าส่งออกที่มีปริมาณการส่งออกที่สูง ได้แก่ สบู่ สารอินทรีย์ที่เป็นตัวลดแรงตึงผิว (สบู่ ผลิตภัณฑ์อินทรีย์) มูลค่า 1,691 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 37,577 ตัน และ เอสเซนเชียลออยล์และเรซินอยด์ เครื่องหอม เครื่องสำอางหรือสิ่งปรุงแต่ง (สิ่งปรุงแต่งสำหรับใช้กับผม และสิ่งปรุงแต่งที่ใช้เพื่ออนามัยของช่องปากหรือฟัน) มูลค่า 1,124 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 10,331 ตัน

ตารางที่ 4.4.2-2 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรนครพนมในปี พ.ศ. 2559-2563

ด่านศุลกากรนครพนม		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
นำเข้า	เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องโทรศัพท์สำหรับเครือข่ายเซลลูลาร์)	22,058	487	13,807	-	20,957	408	7,523	26	1,613	11
	เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่ (พลังงานไฟฟ้า)	3,654	-	5,047	-	5,780	-	4,231	-	3,796	-
	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (แล็ปท็อป รวมถึงโน้ตบุกและซับโน้ตบุก)	10,048	-	1,407	394	778	361	170	413	158	581
	เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน วัตถุจำพวกปลาสเตอร์ ปูนขาวและซีเมนต์ (พอร์ตแลนด์ซีเมนต์ อะลูมินัสซีเมนต์ สแลกซีเมนต์)	-	-	1,548	1,408,494	2,085	1,731,011	2,461	2,298,070	1,697	1,883,614
	เคมีภัณฑ์เบ็ดเตล็ด	-	-	-	-	1,140	879	1,015	918	3,102	3,084
	ปุ๋ย	137	16,565	389	50,310	482	55,963	586	62,422	577	61,568
	ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	776	2,884	361	1,476	224	938	255	1,070	-	-
	เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์	411	1,102	201	571	-	-	-	-	-	-
	เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายที่ไม่ได้ถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์	126	-	149	567	56	408	61	-	92	-
	อื่น ๆ	4,297	465,313	1,451	291,476	1,812	253,414	1,780	305,122	2,089	215,694
รวมการนำเข้าสินค้าด่านศุลกากรนครพนม		41,507	486,351	24,360	1,753,288	33,314	2,043,382	18,082	2,668,041	13,124	2,164,552

ตารางที่ 4.4.2-2 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรนครพนมในปี พ.ศ. 2559-2563 (ต่อ)

ด่านศุลกากรนครพนม		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
ส่งออก	ผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้ประเภทส้มหรือเปลือกแตง	11,500	322,392	18,542	575,353	30,848	735,833	41,161	802,131	31,863	444,670
	เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู	-	-	11,654	-	11,027	-	10,782	700	8,221	-
	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	14,782	6	639	-	413	-	-	-	-	-
	สัตว์มีชีวิต	459	-	1,190	-	1,050	-	3,280	-	3,541	-
	เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	1,090	-	221	-	1,528	-	2,874	212	3,264	-
	สบู่ สารอินทรีย์ที่เป็นตัวลดแรงตึงผิว สิ่งปรุงแต่งที่ใช้ซักล้าง	-	-	392	8,987	460	9,684	232	4,253	607	14,653
	เอสเซนเชียลออยล์และเรซินอยด์ เครื่องหอม เครื่องสำอาง	-	-	-	-	198	1,041	572	5,390	354	3,900
	อื่น ๆ	26,377	445,086	23,342	580,867	6,680	193,044	5,495	261,857	5,385	122,491
รวมการส่งออกสินค้าด่านศุลกากรนครพนม		54,208	767,484	55,980	1,165,207	52,204	939,602	64,396	1,074,543	53,235	585,714
รวมการค้าด่านศุลกากรนครพนม		95,715	1,253,835	80,340	2,918,495	85,518	2,982,984	82,478	3,742,584	66,359	2,750,266



รูปที่ 4.4.2-3 ด่านศุลกากรนครพนม



รูปที่ 4.4.2-4 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรนครพนม

3) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรหนองคาย โดยด่านศุลกากรหนองคายตั้งอยู่ที่ตำบลหนองกอมเกาะ อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดนกับประเทศ สปป.ลาว มีเขตพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่ 3 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดหนองคาย จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดขอนแก่น ทั้งนี้ ด่านศุลกากรหนองคาย เป็นด่านที่อยู่ทางด้านทิศตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีการค้าชายแดนติดต่อกับประเทศ สปป.ลาว ดัง**รูปที่ 4.4.2-5** ถึง**รูปที่ 4.4.2-6**

ทั้งนี้ ด่านศุลกากรหนองคาย ในปี 2559-2563 (**ตารางที่ 4.4.2-3**) พบว่า

(1) มูลค่าการค้า

- มูลค่าการค้าเฉลี่ย 61,346 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 963,532 ตัน
- มูลค่าการนำเข้าสินค้าเฉลี่ย 9,697 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 73,994 ตัน
- มูลค่าการส่งออกสินค้าเฉลี่ย 51,649 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 889,538 ตัน

(2) สินค้านำเข้าที่มีมูลค่ามากที่สุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว (พลังงานไฟฟ้า) มูลค่า 26,085 ล้านบาท
- อันดับที่ 2 ไข่มุกธรรมชาติหรือไข่มุกเลี้ยง รัตนชาติหรือกึ่งรัตนชาติ โลหะมีค่า โลหะที่หุ้มติดด้วยโลหะมีค่า และของที่ทำด้วยของดังกล่าว มูลค่า 5,595 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 3 ตัน
- อันดับที่ 3 เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (ลวดและเคเบิล (รวมถึงเคเบิลร่วมแกน) ที่หุ้มฉนวน) มูลค่า 3,456 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 4,100 ตัน
- อันดับที่ 4 ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก) มูลค่า 2,034 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 257 ตัน
- อันดับที่ 5 รองเท้า สนับแข้งและของที่คล้ายกัน รวมทั้งส่วนประกอบของดังกล่าว มูลค่า 1,812 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 3,566 ตัน

(3) สินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่ (น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่บิทูมินัส) มูลค่า 40,337 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 16 ตัน
- อันดับที่ 2 ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (รถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก) มูลค่า 25,123 ล้านบาท
- อันดับที่ 3 เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องโทรศัพท์รวมถึงเครื่องโทรศัพท์สำหรับเครือข่ายเซลลูลาร์ หรือสำหรับเครือข่ายไร้สายอื่น ๆ) มูลค่า 5,425 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 52 ตัน
- อันดับที่ 4 ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า (ของอื่น ๆ ที่ได้จากการหล่อ และของอื่น ๆ ทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า) มูลค่า 3,587 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 86,083 ตัน
- อันดับที่ 5 เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู (น้ำ รวมถึงน้ำแร่และน้ำอัดลม) มูลค่า 3,112 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 30 ตัน

ทั้งนี้ยังมีสินค้าส่งออกที่มีปริมาณการส่งออกที่สูง ได้แก่ เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน วัตถุจำพวกปลาสเตอร์ ปูนขาวและซีเมนต์ (พอร์ตแลนด์ซีเมนต์ อะลูมินัสซีเมนต์) มูลค่า 593 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 252,924 ตัน และกากและเศษที่เหลือจากอุตสาหกรรมผลิตอาหาร อาหารที่จัดทำไว้สำหรับเลี้ยงสัตว์ กากน้ำมัน (ออยล์เค้ก) และกากแข็งอื่น ๆ และของปรุงแต่ง ชนิดที่ใช้ในการเลี้ยงสัตว์) มูลค่า 1,455 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 112,172 ตัน

ตารางที่ 4.4.2-3 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรหนองคาย ในปี พ.ศ. 2559-2563

ด่านศุลกากรหนองคาย		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
นำเข้า	เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น สิ่งดังกล่าว (พลังงานไฟฟ้า)	5,315	-	4,359	-	5,995	-	5,165	-	5,251	-
	ไข่มุกธรรมชาติหรือไข่มุกเลี้ยง รัตนชาติหรือกึ่งรัตนชาติ โลหะมีค่า โลหะที่หุ้มติดด้วยโลหะมีค่า และของที่ทำด้วยของดังกล่าว	-	-	-	-	-	-	-	-	5,595	3
	เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (ลวดและเคเบิล (รวมถึงเคเบิลร่วมแกน) ที่หุ้มฉนวน)	747	744	840	1,093	841	1,101	759	917	269	245
	ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก)	776	-	481	-	483	-	241	117	53	140
	รองเท้า สนับแข้งและของที่คล้ายกัน รวมทั้งส่วนประกอบของดังกล่าว	303	475	372	681	391	812	377	790	369	808
	เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู	194	-	294	-	286	-	277	-	240	-
	ยาสูบและผลิตภัณฑ์ที่ใช้แทนยาสูบ	266	2,605	135	1,370	140	1,553	151	1,514	176	1,769

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

ที่มา : กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง (2564)

ตารางที่ 4.4.2-3 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรหนองคาย ในปี พ.ศ. 2559-2563 (ต่อ)

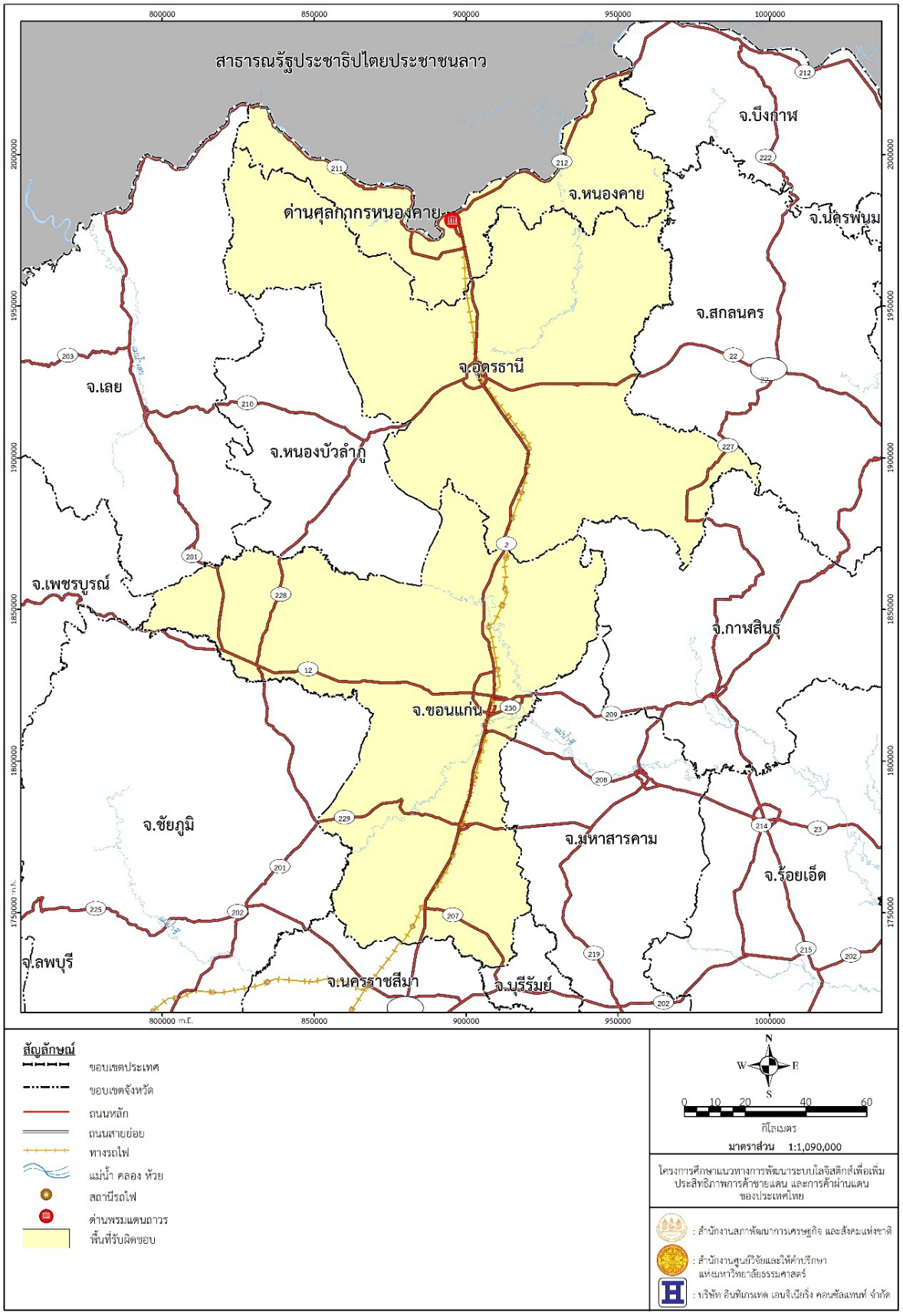
ด่านศุลกากรหนองคาย		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
	อุปกรณ์และเครื่องอุปกรณ์ที่ใช้ในทางทัศนศาสตร์ การถ่ายรูป การถ่ายทำภาพยนตร์ การวัด การตรวจสอบ การวัดความเที่ยง การแพทย์หรือศัลยกรรม รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของดังกล่าว	34	17	114	37	239	40	245	-	146	-
	ของปรุงแต่งทำจากพืชผัก ผลไม้ ลูกนัต หรือจากส่วนอื่นของพืช	61	1,827	101	3,113	57	1,741	103	3,115	92	2,797
	หนังสือที่พิมพ์เป็นเล่ม หนังสือพิมพ์ รูปภาพ และผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ของอุตสาหกรรมการพิมพ์ ต้นฉบับที่เขียนหรือดีดพิมพ์ และแปลน	57	397	88	476	63	355	96	524	36	276
	พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก	-	-	36	391	86	1,515	88	1,491	58	925
	เคมีภัณฑ์อนินทรีย์ สารประกอบอินทรีย์	26	360	64	850	138	1,750	-	-	-	-
	อื่น ๆ	1,062	56,629	1,155	63,117	1,195	56,816	1,036	60,011	869	94,665
รวมการนำเข้าสินค้าด่านศุลกากรหนองคาย		8,841	63,054	8,039	71,128	9,914	65,683	8,538	68,479	13,154	101,628
ส่งออก	เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่	6,132	-	8,016	-	10,209	-	9,580	16	6,400	-
	ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว	6,545	-	6,219	-	5,253	-	4,530	-	2,576	-
	เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	698	4	545	-	604	-	1,592	0	1,986	48

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

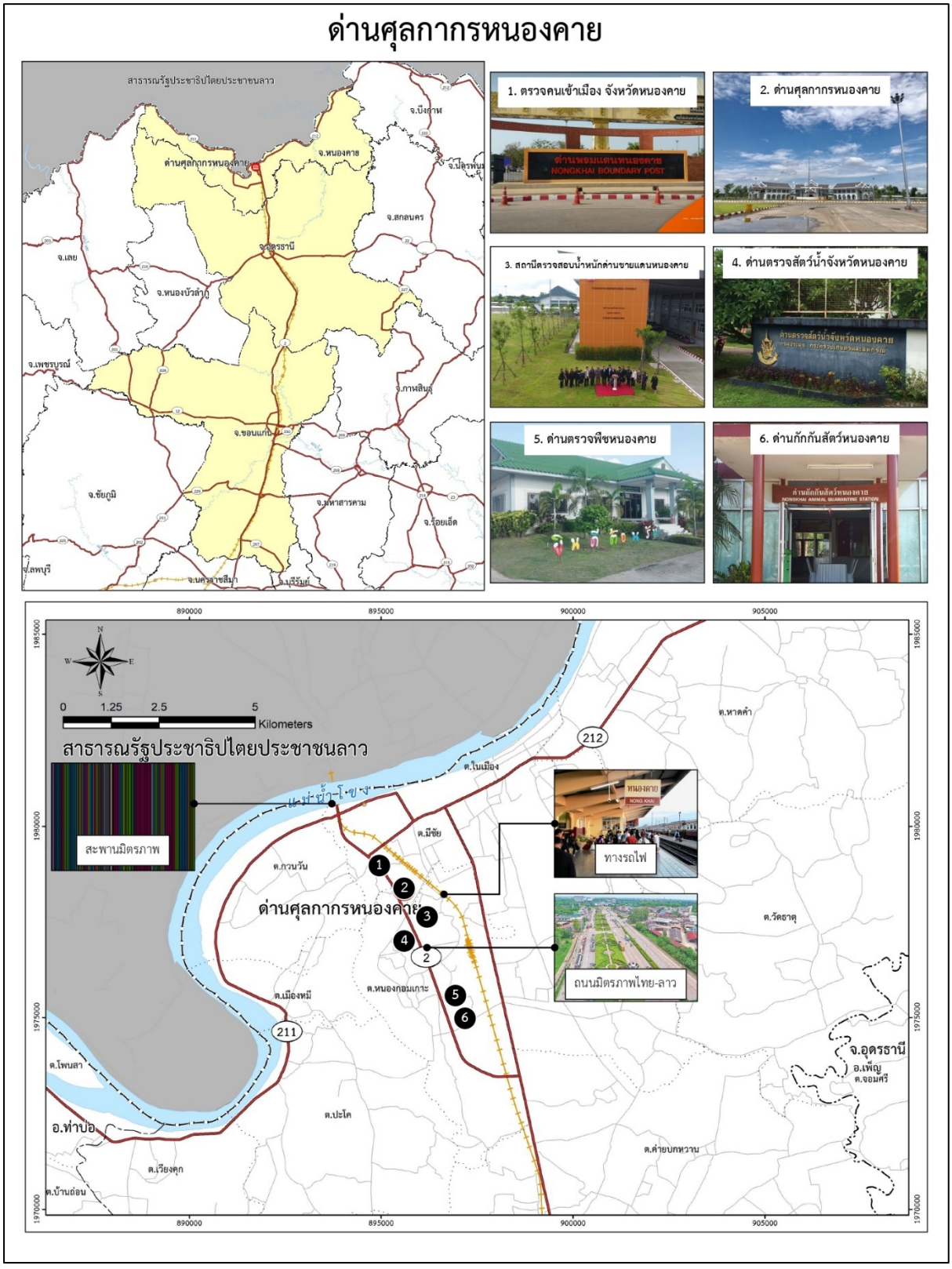
ที่มา : กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง (2564)

ตารางที่ 4.4.2-3 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรหนองคาย ในปี พ.ศ. 2559-2563 (ต่อ)

ด่านศุลกากรหนองคาย		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
	ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	1,204	30,127	937	22,243	997	23,031	449	10,682	-	-
	เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู	-	-	741	-	501	-	895	30	975	-
	กากและเศษที่เหลือจากอุตสาหกรรมผลิตอาหาร อาหารที่จัดทำไว้สำหรับเลี้ยงสัตว์	401	39,720	-	-	397	25,505	352	23,272	305	23,675
	เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน วัตถุจำพวกปลาสเตอร์ ปูนขาวและซีเมนต์	593	252,924	-	-	-	-	-	-	-	-
	อื่น ๆ	41,014	834,067	36,887	1,032,531	35,459	775,617	34,200	723,330	31,052	630,867
รวมการส่งออกสินค้าด่านศุลกากรหนองคาย		56,587	1,156,842	53,345	1,054,774	53,420	824,153	51,598	757,330	43,294	654,590
รวมการค้าด่านศุลกากรหนองคาย		65,428	1,219,896	61,384	1,125,902	63,334	889,836	60,136	825,809	56,448	756,218



รูปที่ 4.4.2-5 ด่านศุลกากรหนองคาย



รูปที่ 4.4.2-6 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรหนองคาย

4.4.3 พื้นที่ศักยภาพแห่งที่ 3

1) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรแม่สอด โดยด่านศุลกากรแม่สอดตั้งอยู่ที่ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ขอบเขตพื้นที่รับผิดชอบและความยาวของแนวเขตแดนที่ติดประเทศเมียนมา มีชายแดนยาวประมาณ 533 กม. (แม่น้ำเมย 305 กม. เทือกเขาตะนาวศรี 197 กม. ลำห้วยวาเล่ย์ 31 กม.) สภาพพื้นที่ทั่วไปเป็นภูเขาสูง มีเขตพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่ 5 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดตาก จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดสุโขทัย จังหวัดนครสวรรค์ และจังหวัดอุทัยธานี ทั้งนี้ ด่านศุลกากรแม่สอดเป็นด่านที่อยู่ทางด้านทิศเหนือ โดยมีการค้าชายแดนติดต่อกับประเทศเทียนมา ดัง**รูปที่ 4.4.3-1** ถึง **รูปที่ 4.4.3-2**

ทั้งนี้ ด่านศุลกากรแม่สอด ในปี 2559-2563 (**ตารางที่ 4.4.3-1**) พบว่า

(1) มูลค่าการค้า

- มูลค่าการค้าเฉลี่ย 78,671 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 1,806,416 ตัน
- มูลค่าการนำเข้าสินค้าเฉลี่ย 7,538 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 417,757 ตัน
- มูลค่าการส่งออกสินค้าเฉลี่ย 71,133 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 1,388,659 ตัน

(2) สินค้านำเข้าที่มีมูลค่ามากที่สุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 ธัญพืช (สำหรับทำอาหารสัตว์) มูลค่า 8,283 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 1,395,216 ตัน
- อันดับที่ 2 สัตว์มีชีวิต (โคกระบือ มีชีวิต) มูลค่า 5,097 ล้านบาท
- อันดับที่ 3 เมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน เมล็ดธัญพืช (ถั่วลิสง) มูลค่า 4,158 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 93,881 ตัน
- อันดับที่ 4 เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องโทรศัพท์ รวมถึงสมาร์ทโฟน) มูลค่า 2,188 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 252 ตัน
- อันดับที่ 5 เคมีภัณฑ์อนินทรีย์ สารประกอบอินทรีย์ มูลค่า 2,095 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 15,250 ตัน

(3) สินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

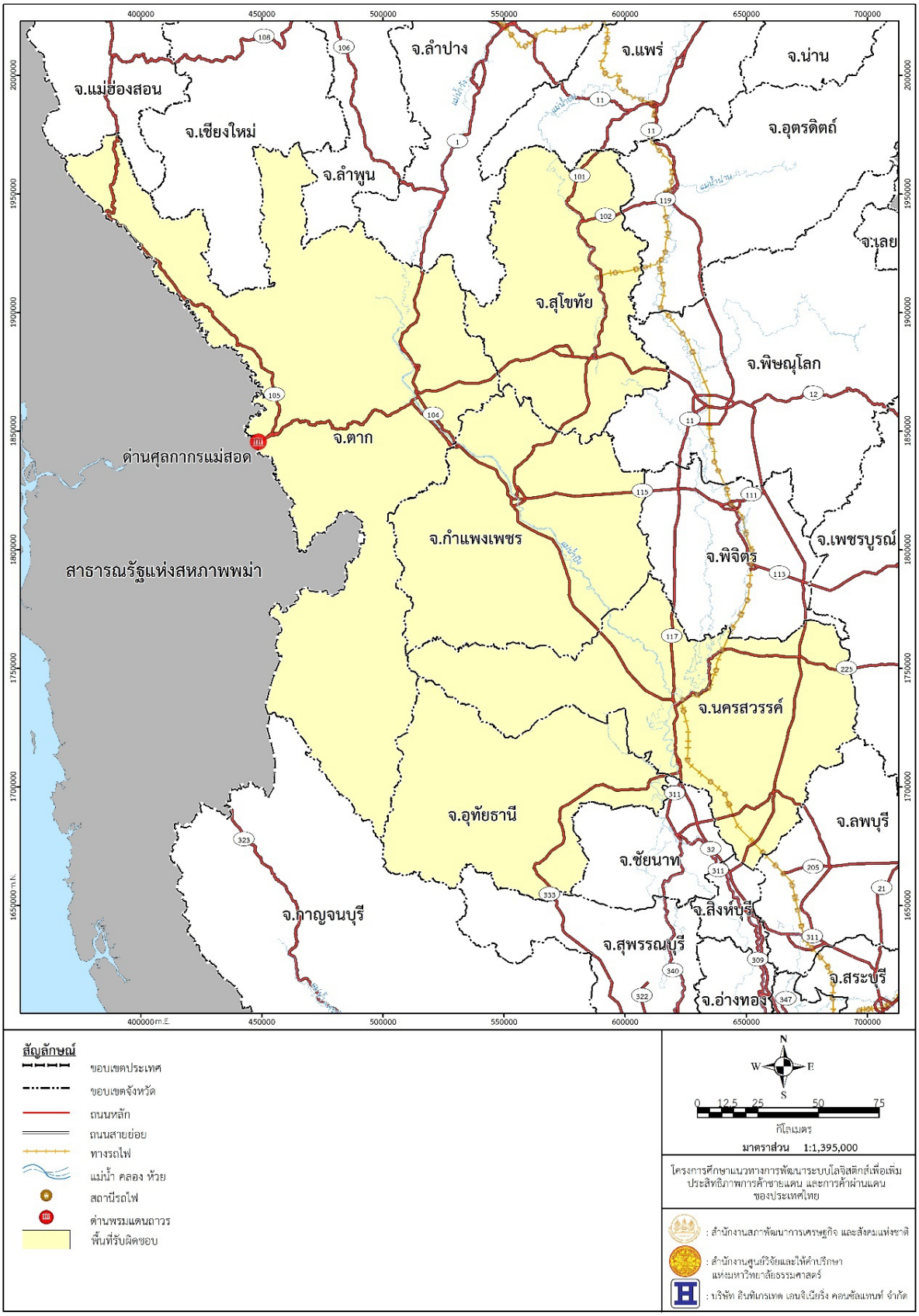
- อันดับที่ 1 เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู (น้ำ รวมถึงน้ำแร่และน้ำอัดลม) มูลค่า 20,583 ล้านบาท
- อันดับที่ 2 เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่ (ก๊าซปิโตรเลียมและก๊าซไฮโดรคาร์บอนอื่น ๆ) มูลค่า 18,973 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 172,112 ตัน
- อันดับที่ 3 เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องโทรศัพท์รวมถึงเครื่องโทรศัพท์สำหรับเครือข่ายเซลลูลาร์ หรือสำหรับเครือข่ายไร้สายอื่น ๆ) มูลค่า 12,572 ล้านบาท
- อันดับที่ 4 ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (รถจักรยานยนต์ และรถจักรยานที่ติดตั้งมอเตอร์ช่วย รวมทั้งรถพ่วงข้าง) มูลค่า 10,064 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 4,922 ตัน
- อันดับที่ 5 น้ำตาลและขนมทำจากน้ำตาล (น้ำตาลที่ได้จากอ้อยหรือหัวบีต และซูโครสบริสุทธิ์ในทางเคมี ในลักษณะของแข็ง) มูลค่า 6,229 ล้านบาทคิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 415,281 ตัน

ตารางที่ 4.4.3-1 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรแม่สอด ในปี พ.ศ. 2559-2563

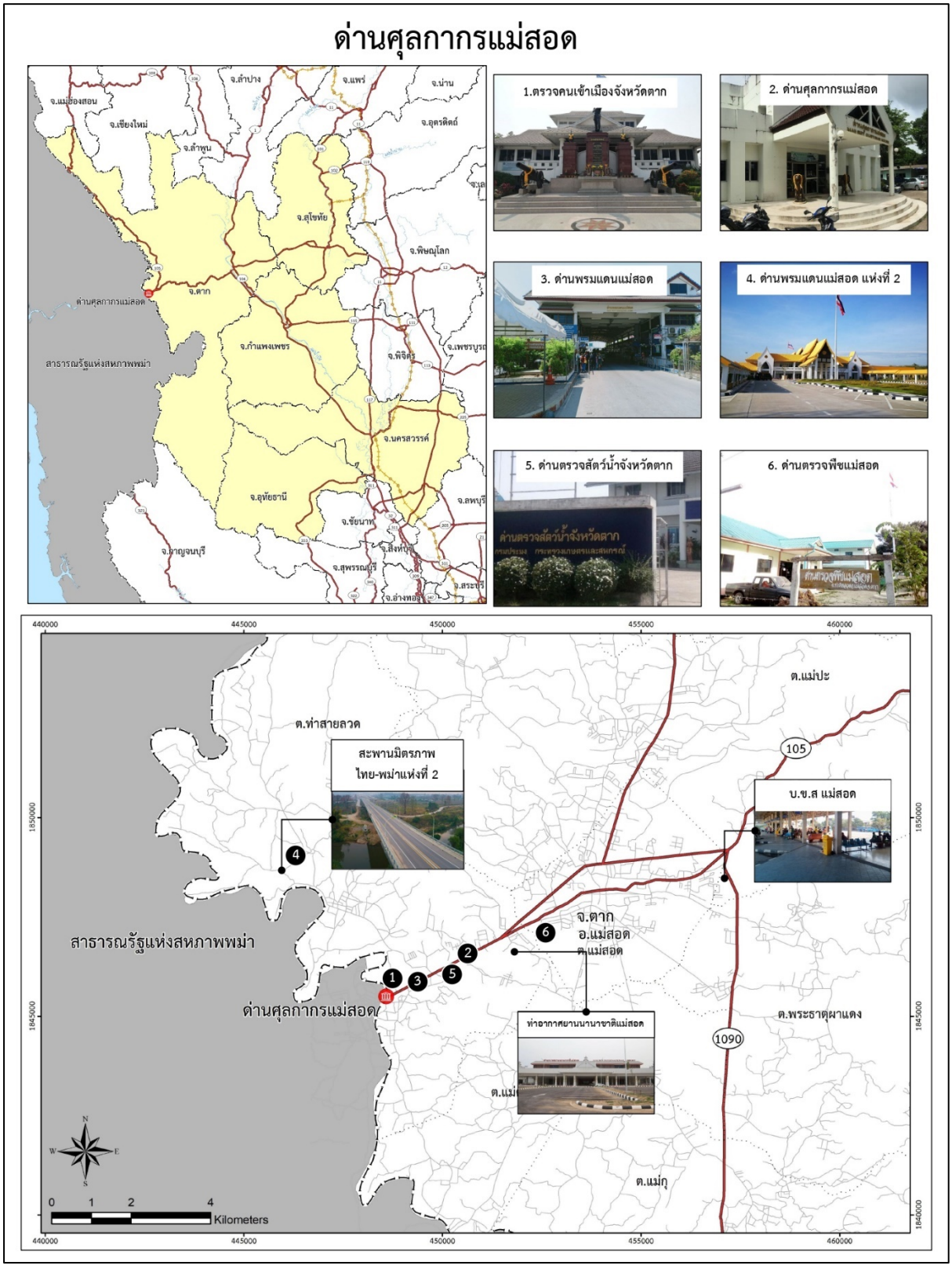
ด่านศุลกากรแม่สอด		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
นำเข้า	ธัญพืช (สำหรับทำอาหารสัตว์)	53	5,240	-	-	-	-	4,249	588,515	3,981	801,461
	สัตว์มีชีวิต (โคกระบือ มีชีวิต)	305	-	1,495	-	1,477	-	1,088	-	732	-
	เมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน เมล็ดธัญพืช (ถั่วลิสง)	885	18,418	1,141	28,050	739	17,276	802	17,830	591	12,307
	เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องโทรศัพท์ รวมถึงสมาร์ทโฟน)	242	-	570	-	545	-	305	-	526	252
	เคมีภัณฑ์อนินทรีย์ สารประกอบอินทรีย์	430	3,427	372	2,757	438	3,542	355	2,370	500	3,154
	อากาศยาน ยานอวกาศ และส่วนประกอบของยานดังกล่าว	-	-	-	-	2,065	-	-	-	-	-
	เหล็กและเหล็กกล้า	52	3,483	297	30,542	1,222	176,769	106	10,525	-	-
	พืชผักรวมทั้งรากและหัวบางชนิดที่บริโภคได้ (พืชผักตระกูลถั่ว)	313	17,361	-	-	-	-	256	10,225	352	14,981
	กาแฟ ชา ชามาเต้ และเครื่องเทศ (พริก)	304	3,956	100	1,183	76	912	78	1,019	323	5,450
	อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม	-	-	87	2,839	121	2,806	279	7,711	65	1,859
	เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกาย	-	-	83	40	159	65	156	65	111	47
	ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	105	185	-	-	66	2,809	136	700	167	1,258
	ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้	32	3,278	209	11,844	80	5,207	76	4,943	-	-
	อื่น ๆ	1,887	26,025	1,218	32,422	1,590	53,263	1,904	67,218	1,792	83,198
รวมการนำเข้าสินค้าด่านศุลกากรแม่สอด		4,608	81,373	5,572	109,677	8,578	262,649	9,790	711,121	9,140	923,967

ตารางที่ 4.4.3-1 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรแม่สอด ในปี พ.ศ. 2559-2563 (ต่อ)

ด่านศุลกากรแม่สอด		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
ส่งออก	เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู	590	-	5,578	-	4,808	-	5,357	-	4,250	-
	เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัสไขที่ได้จากแร่	2,116	33,601	4,582	48,007	5,288	34,729	4,527	28,852	2,460	26,923
	เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	5,310	-	1,932	-	2,981	-	1,817	-	532	-
	ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว	837	-	2,706	1,969	2,554	1,557	1,911	1	2,056	1,395
	น้ำตาลและขนมทำจากน้ำตาล (ซูการ์คอนเฟกชันเนอรี)	1,418	93,426	3,930	231,883	881	89,972	-	-	-	-
	อื่น ๆ	70,496	1,236,157	55,922	1,084,089	55,515	1,250,753	56,881	1,375,259	48,430	1,404,720
รวมการส่งออกสินค้าด่านศุลกากรแม่สอด		80,767	1,363,184	74,650	1,365,948	72,027	1,377,011	70,493	1,404,112	57,728	1,433,038
รวมการค้าด่านศุลกากรแม่สอด		85,375	1,444,557	80,222	1,475,625	80,605	1,639,660	80,283	2,115,233	66,868	2,357,005



รูปที่ 4.4.3-1 ด่านศุลกากรแม่สอด



รูปที่ 4.4.3-2 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรแม่สอด

4.4.4 พื้นที่ศักยภาพแห่งที่ 4

1) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรอรัญประเทศ โดยด่านศุลกากรอรัญประเทศตั้งอยู่ที่ ตำบลอรัญประเทศ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เป็นด่านศุลกากรทางบกอยู่ติดเขตแดนไทยตรงข้ามกับบ้านปอยเปต อำเภอโอโจรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา มีพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่ในเขตพื้นที่ 4 จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดสระแก้ว จังหวัดปราจีนบุรี จังหวัดนครนายก และจังหวัดสระบุรี ทั้งนี้ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ เป็นด่านที่อยู่ทางด้านทิศตะวันออก มีการค้าชายแดนติดต่อกับประเทศกัมพูชา ดัง**รูปที่ 4.4.4-1** ถึง**รูปที่ 4.4.4-2**

ทั้งนี้ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ในปี 2559-2563 (**ตารางที่ 4.4.4-1**) พบว่า

(1) มูลค่าการค้า

- มูลค่าการค้าเฉลี่ย 86,332 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 3,192,900 ตัน
- มูลค่าการนำเข้าสินค้าเฉลี่ย 16,172 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 1,275,365 ตัน
- มูลค่าการส่งออกสินค้าเฉลี่ย 70,159 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 1,917,535 ตัน

(2) สินค้านำเข้าที่มีมูลค่ามากที่สุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 พืชผักรวมทั้งรากและหัวบางชนิดที่บริโภคได้ (มันสำปะหลัง รากสามสิบ สาเลป เยรูซาเลมอาร์ติโชก มันเทศและรากและหัวที่คล้ายกัน) มูลค่า 24,858 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 5,489,019 ตัน
- อันดับที่ 2 อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม มูลค่า 11,445 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 144,407 ตัน
- อันดับที่ 3 ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า มูลค่า 7,245 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 49,384 ตัน
- อันดับที่ 4 เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (ส่วนประกอบของกล้องถ่ายบันทึกภาพดิจิทัลหรือกล้องถ่ายบันทึกวิดีโอ) มูลค่า 5,665 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 4,488 ตัน
- อันดับที่ 5 ทองแดงและของทำด้วยทองแดง มูลค่า 3,516 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 20,668 ตัน

(3) สินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยาน) มูลค่า 55,885 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 55,245 ตัน
- อันดับที่ 2 เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ และเครื่องจักรสำหรับเก็บเกี่ยวหรือนวด) มูลค่า 33,377 ล้านบาท
- อันดับที่ 3 เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู (น้ำ รวมถึงน้ำแร่และน้ำอัดลม) มูลค่า 17,376 ล้านบาท
- อันดับที่ 4 เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่ (ก๊าซปิโตรเลียมและก๊าซไฮโดรคาร์บอนอื่น ๆ และพลังงานไฟฟ้า) มูลค่า 11,894 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 75,666 ตัน

- อันดับที่ 5 ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า (ภาชนะสำหรับบรรจุก๊าซอัดหรือก๊าซเหลว และของอื่น ๆ ทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า) มูลค่า 8,488 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 53,448 ตัน

ทั้งนี้ยังมีสินค้าส่งออกที่มีปริมาณการส่งออกที่สูง ได้แก่ เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน วัตถุจำพวกปลาสเตอร์ ปูนขาวและซีเมนต์ (พอร์ตแลนด์ซีเมนต์ อะลูมินัสซีเมนต์) มูลค่า 8,076 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 4,894,059 ตัน

ตารางที่ 4.4.4-1 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรอรัญประเทศ ในปี พ.ศ. 2559-2563

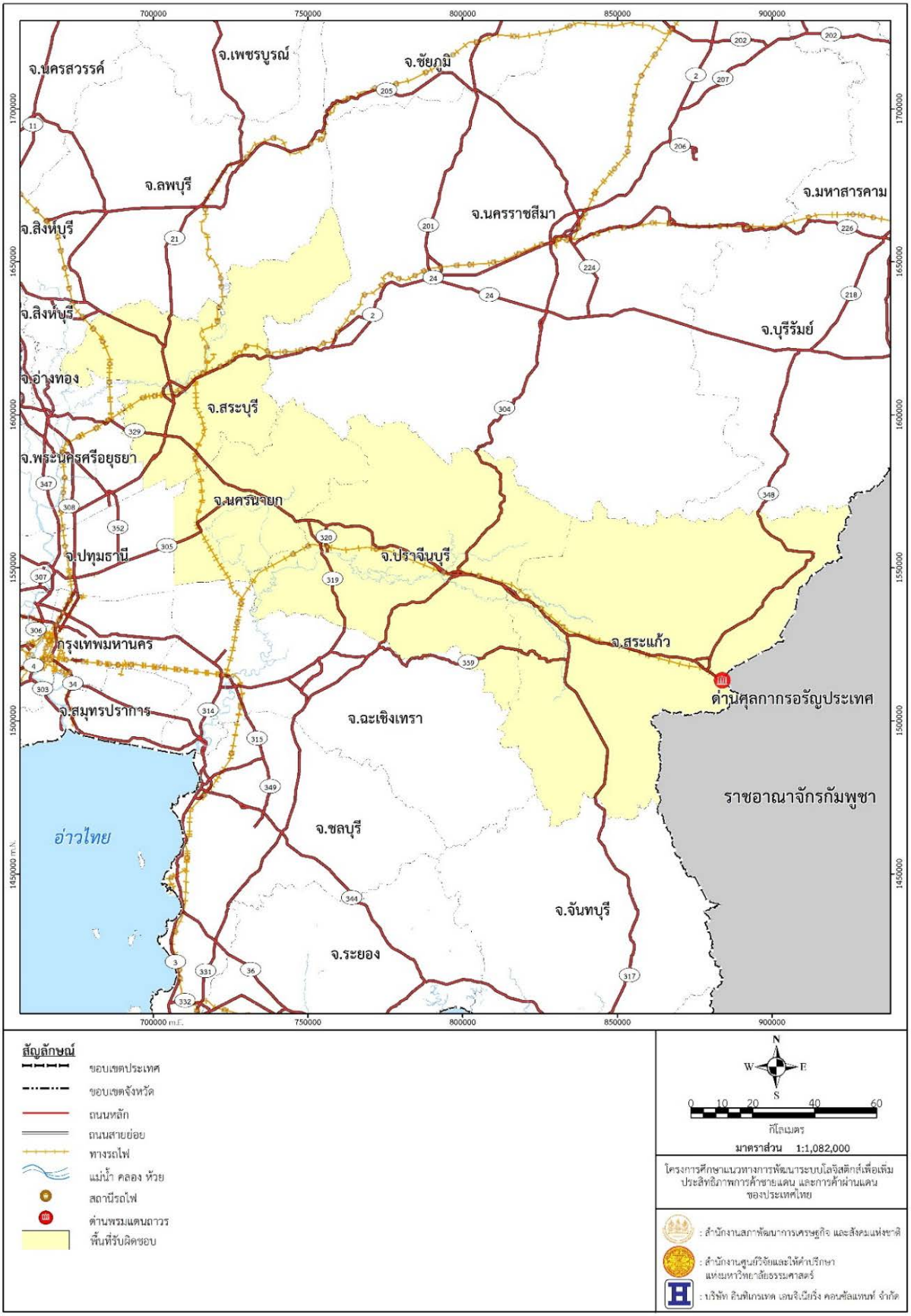
ด่านศุลกากรอรัญประเทศ		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
นำเข้า	พืชผักรวมทั้งรากและหัว บางชนิดที่บริโภคได้ (มันสำปะหลัง รากสามสิบ สาเสป เยรูซาเลมอาร์ติโชก มันเทศและรากและหัวที่คล้ายกัน)	6,779	1,523,439	7,104	1,541,171	4,152	927,473	3,185	717,062	3,638	779,874
	อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม	501	13,453	2,204	27,415	3,035	38,454	2,586	30,099	3,119	34,986
	ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	1,343	8,064	1,276	8,584	1,422	10,319	1,668	12,295	1,536	10,122
	เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (ส่วนประกอบของกล้องถ่ายบันทึกภาพดิจิทัลหรือกล้องถ่ายบันทึกวิดีโอ)	1,483	361	877	784	976	1,598	1,331	1,422	998	323
	ทองแดงและของทำด้วยทองแดง	351	2,186	869	5,158	823	4,554	629	3,609	844	5,161
	กากและเศษที่เหลือจากอุตสาหกรรมผลิตอาหาร อาหารที่จัดทำไว้สำหรับเลี้ยงสัตว์	639	1,297	690	1,277	636	1,197	360	698	-	-
	เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์	184	-	295	-	576	-	632	-	-	-
	ธัญพืช (สำหรับทำอาหารสัตว์)	88	12,515	340	48,498	291	41,594	-	-	712	101,688
	เฟอร์นิเจอร์ เครื่องเตียง ฟูก ฐานรองฟูก เบาะและสิ่งตกแต่งยัดไส้	-	-	118	212	279	480	375	570	300	430
	ของทำด้วยสิ่งทอที่จัดทาแล้วอื่น ๆ ของเป็นชุดเสื้อผ้าที่ใช้แล้วและของที่ใช้แล้วทาด้วยสิ่งทอ ผ้าขี้ริ้ว (เสื้อผ้าที่ใช้แล้วและของอื่น ๆ ที่ใช้แล้ว)	293	11,763	285	11,406	200	8,070	-	-	160	6,391
	อื่น ๆ	69,569	3,454,690	77,527	3,663,782	93,741	3,130,955	104,665	3,057,891	86,157	2,657,182
รวมการนำเข้าสินค้าด่านศุลกากรอรัญประเทศ		14,665	1,614,120	17,409	1,713,643	16,565	1,127,082	15,448	869,093	16,775	1,052,887

หมายเหตุ : ประมวลผลโดยที่ปรึกษา

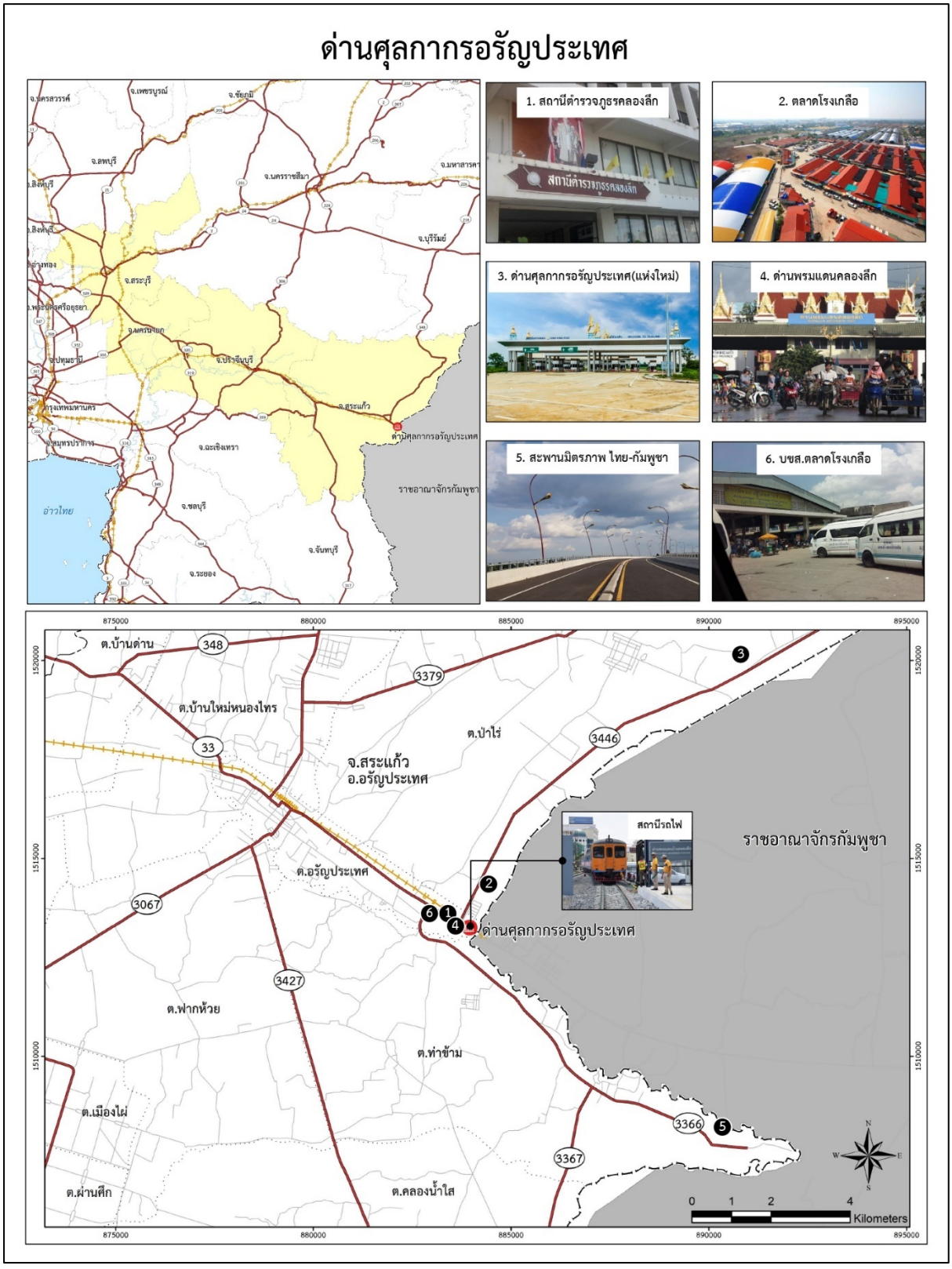
ที่มา : กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง (2564)

ตารางที่ 4.4.4-1 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรอรัญประเทศ ในปี พ.ศ. 2559-2563 (ต่อ)

ด่านศุลกากรอรัญประเทศ		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
ส่งออก	ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว	5,511	11,034	9,102	10,758	12,776	13,100	18,099	12,893	10,397	7,460
	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	7,327	-	6,950	-	7,271	-	6,999	0	4,830	-
	เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู	-	-	2,892	-	4,689	-	5,174	-	4,621	-
	เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่	1,019	-	714	-	1,056	-	5,082	37,772	4,023	37,894
	ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	1,453	7,215	1,872	10,772	1,741	12,216	1,995	12,984	1,427	10,261
	เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน วัตถุจำพวกปลาสเตอร์ ปูนขาวและซีเมนต์	2,041	1,149,586	1,915	1,133,583	1,567	1,006,027	1,376	854,466	1,177	750,397
	อื่น ๆ	69,569	3,454,690	77,527	3,663,782	93,741	3,130,955	104,665	3,057,891	86,157	2,657,182
รวมการส่งออกสินค้าด่านศุลกากรอรัญประเทศ		54,904	1,840,570	60,118	1,950,139	77,176	2,003,873	89,217	2,188,798	69,382	1,604,295
รวมการค้าด่านศุลกากรอรัญประเทศ		69,569	3,454,690	77,527	3,663,782	93,741	3,130,955	104,665	3,057,891	86,157	2,657,182



รูปที่ 4.4.4-1 ด่านศุลกากรอรัญประเทศ



รูปที่ 4.4.4-2 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรอรัญประเทศ

4.4.5 พื้นที่ศักยภาพแห่งที่ 5

1) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรสะเดา โดยด่านศุลกากรสะเดา ตั้งอยู่ที่ตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา เป็นด่านศุลกากรทางบก อยู่ติดเขตแดนไทย-มาเลเซีย ตรงข้ามกับด่านศุลกากรบูกิตกายูฮีตัม รัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย รับผิดชอบในเขตพื้นที่อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา จำนวน 6 ตำบล จากทั้งหมด 9 ตำบล ได้แก่ ตำบลสำนักขาม ตำบลสำนักแต้ว ตำบลสะเดา ตำบลปริก ตำบลพังลา ตำบลเขามีเกียรติ (อีก 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลปาดังเบซาร์ ตำบลทุ่งหมอ และตำบลท่าโพธิ์ เป็นพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์) ทั้งนี้ ด่านศุลกากรสะเดา เป็นด่านที่อยู่ทางด้านใต้ มีการค้าชายแดนติดต่อกับประเทศมาเลเซีย ดัง**รูปที่ 4.4.5-1** ถึง**รูปที่ 4.4.5-2**

ทั้งนี้ ด่านศุลกากรสะเดา ในปี 2559-2563 (**ตารางที่ 4.4.5-1**) พบว่า

(1) มูลค่าการค้า

- มูลค่าการค้าเฉลี่ย 342,052 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 2,786,933 ตัน
- มูลค่าการนำเข้าสินค้าเฉลี่ย 187,000 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 662,005 ตัน
- มูลค่าการส่งออกสินค้าเฉลี่ย 155,052 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 2,124,928 ตัน

(2) สินค้านำเข้าที่มีมูลค่ามากที่สุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 เครื่องจักรและเครื่องใช้กล เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (จานบันทึก เทป อุปกรณ์หน่วยเก็บความจำแบบ วงจรรวมที่ใช้ในทางอิเล็กทรอนิกส์, เครื่องสำรองไฟฟ้า) มูลค่า 265,758 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 12,904 ตัน
- อันดับที่ 2 เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล รวมทั้งส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติและหน่วยต่าง ๆ, ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของเครื่องจักร) มูลค่า 259,078 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 83,847 ตัน
- อันดับที่ 3 ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า มูลค่า 18,802 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 92,055 ตัน
- อันดับที่ 4 พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก มูลค่า 15,651 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 92,774 ตัน
- อันดับที่ 5 อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม มูลค่า 11,169 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 4,933 ตัน

(3) สินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 เครื่อง บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว(เครื่องคำนวณ และเครื่องบันทึก ถอดและแสดงข้อมูล เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติและหน่วยต่าง ๆ ของเครื่องดังกล่าว และส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบเครื่องจักร) มูลค่า 186,431 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 14,347 ตัน
- อันดับที่ 2 ยางและของที่ทำด้วยยาง (ยางธรรมชาติ และยางสังเคราะห์) มูลค่า 154,775 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 3,043,432 ตัน
- อันดับที่ 3 เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า (มอเตอร์ไฟฟ้าและเครื่องกำเนิดไฟฟ้า วงจรพิมพ์ และวงจรรวมที่ใช้ในทางอิเล็กทรอนิกส์) มูลค่า 60,620 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 13,128 ตัน

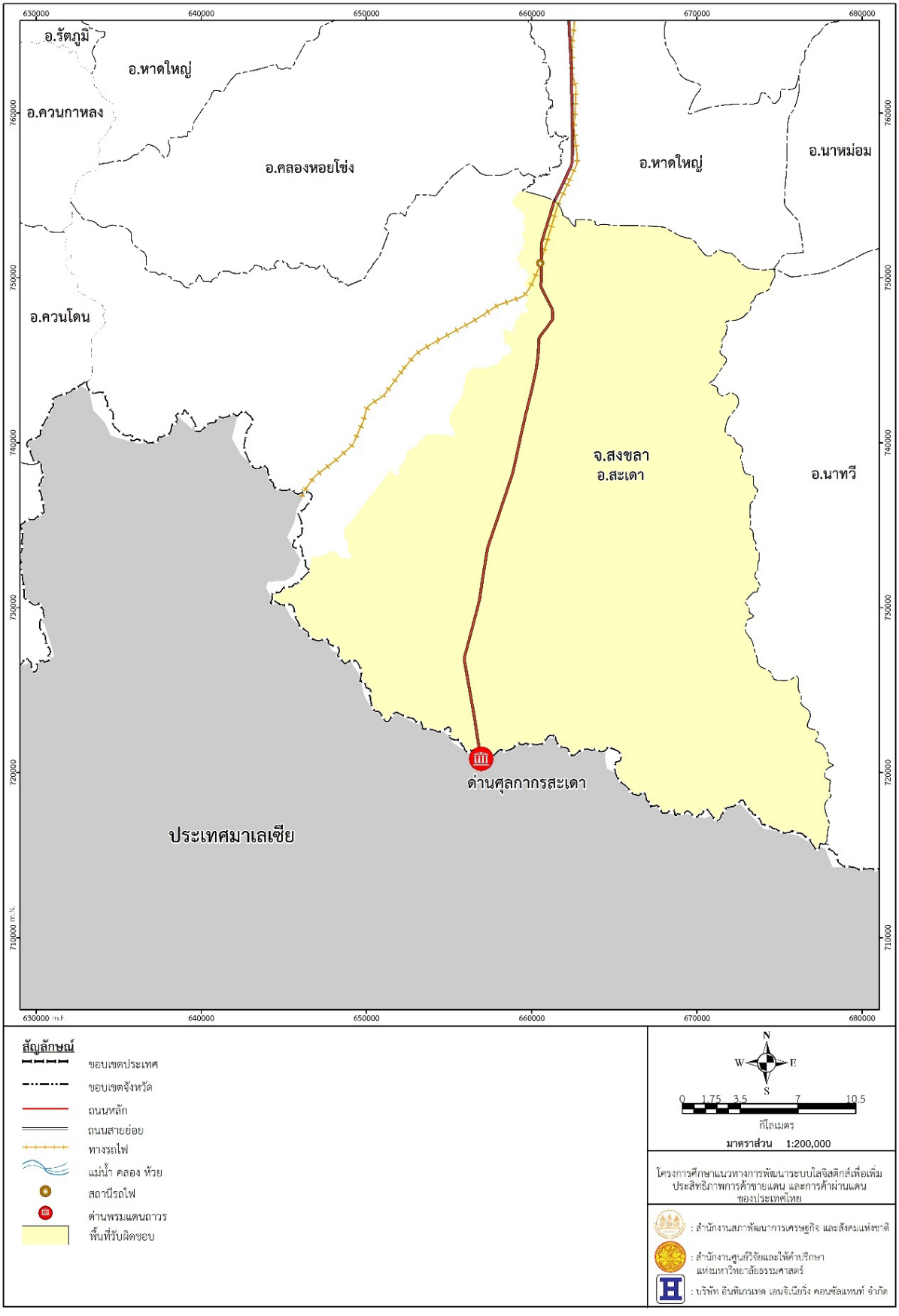
- อันดับที่ 4 ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ (แผ่นชิ้นไม้อัด (พาร์ติเคิลบอร์ด) และไม้ที่เลื่อยหรือถากตามยาว) มูลค่า 34,856 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 1,182,570 ตัน
- อันดับที่ 5 ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า (ของอื่น ๆ ทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า) มูลค่า 4,765 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 12,083 ตัน

ตารางที่ 4.4.5-1 มูลค่าและปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรสะเดา ในปี พ.ศ. 2559-2563

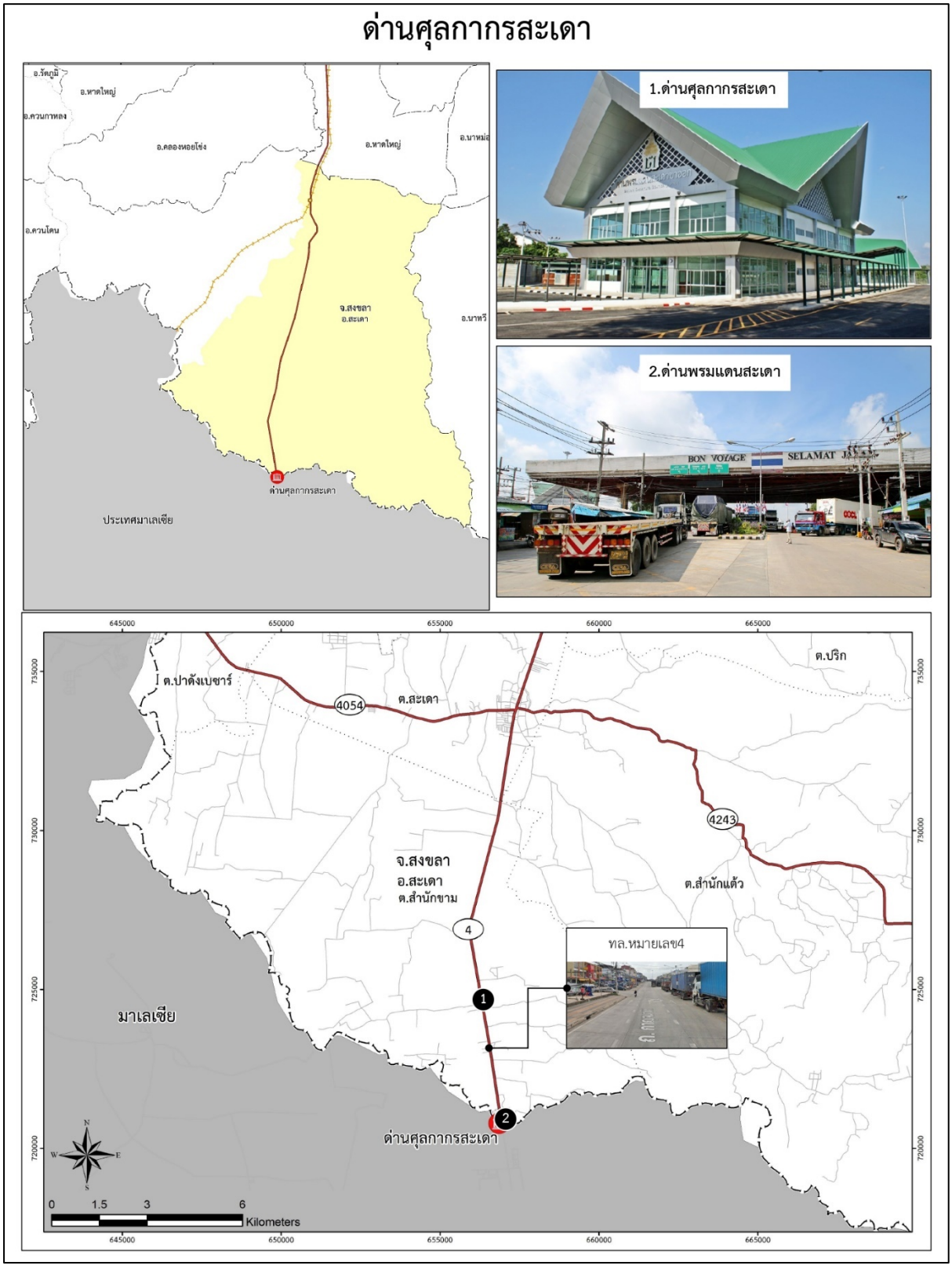
ด่านศุลกากรสะเดา		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
นำเข้า	เครื่องจักรและเครื่องใช้กล เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า ส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (จานบันทึก เทป อุปกรณ์หน่วยเก็บความจำแบบ, วงจรรวมที่ใช้ในทางอิเล็กทรอนิกส์, เครื่องสำรองไฟฟ้า)	49,277	3,206	47,955	4,038	46,680	3,252	56,662	2,019	65,184	389
	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล รวมทั้งส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติและหน่วยต่าง ๆ, ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของเครื่องจักร)	50,397	21,688	58,584	18,999	72,572	17,993	54,408	13,303	23,117	11,864
	ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	2,817	7,899	4,055	16,218	4,556	24,068	4,346	25,008	3,028	18,862
	พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก (โพลิเมอร์ของสไตรีน ในลักษณะขั้นปฐม)	3,828	28,220	3,743	27,580	4,036	29,512	1,969	3,803	2,075	3,659
	อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม	-	-	1,725	1,472	2,003	1,761	3,103	825	4,338	875
	น้ำยาง	1,849	55,151	2,030	54,635	2,058	51,761	1,885	54,374	2,043	59,235
	อุปกรณ์ เครื่องใช้ และเครื่องจักรสำหรับวัด	-	-	-	-	1,451	-	4,078	1,062	2,554	446
	เฟอร์นิเจอร์ เครื่องเตียง ฟูก ฐานรองฟูก เบาะและสิ่งตกแต่งยัดไส้ (เก้าอี้นั่งถ่าย)	2,013	14,577	-	-	-	-	-	-	-	-
	อื่น ๆ	74,819	575,418	64,908	509,352	71,644	534,943	70,549	570,988	62,661	541,570
	รวมการนำเข้าสินค้าด่านศุลกากรสะเดา	185,000	706,159	183,000	632,294	205,000	663,290	197,000	671,382	165,000	636,900

ตารางที่ 4.4.5-1 มูลค่าและปริมาณสินค้านำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรสะเดา ในปี พ.ศ. 2559-2563 (ต่อ)

ด่านศุลกากรสะเดา		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
ส่งออก	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	27,363	2,910	40,537	3,133	53,795	3,452	36,500	2,407	28,236	2,445
	ยางและของที่ทำด้วยยาง	25,394	541,263	33,886	585,310	29,295	636,053	28,333	571,416	37,867	709,390
	เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	13,652	4,092	10,140	1,703	11,658	1,782	12,559	2,364	12,611	3,187
	ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้	1,229	190,990	17,102	342,711	8,367.52	378,977	3,218	83	4,939	269,809
	ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	1,654	4,198	1,701	3,803	1,410	4,082	-	-	-	-
	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	27,363	2,910	40,537	3,133	53,795	3,452	36,500	2,407	28,236	2,445
	อื่น ๆ	50,657	1,197,967	21,700	1,078,441	10,320	1,289,796	26,665	1,577,435	38,042	1,201,094
	รวมการส่งออกสินค้าด่านศุลกากรสะเดา	147,312	1,944,330	165,603	2,018,234	168,641	2,317,594	143,775	2,156,112	149,931	2,188,370
รวมการค้าด่านศุลกากรสะเดา		332,312	2,650,489	348,603	2,650,528	373,641	2,980,884	340,775	2,827,494	314,931	2,825,270



รูปที่ 4.4.5-1 ด่านศุลกากรสะเดา



รูปที่ 4.4.5-2 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรสะเดา

2) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ โดยด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ตั้งอยู่ที่ตำบลปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา เป็นด่านศุลกากรทางบกซึ่งอยู่ติดเขตแดนไทย - มาเลเซีย โดยมีเขตพื้นที่รับผิดชอบในพื้นที่ตำบลของอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ประกอบด้วย 3 ตำบล จาก 9 ตำบล ได้แก่ ตำบลทุ่งหมอ ตำบลท่าโพธิ์ และตำบลปาดังเบซาร์ (โดยอีก 6 ตำบล ได้แก่ ตำบลสำนักขาม ตำบลสำนักแต้ว ตำบลสะเดา ตำบลปริก ตำบลพังลา ตำบลเขามีเกียรติ เป็นพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรสะเดา) ทั้งนี้ ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ เป็นด่านที่อยู่ทางด้านทิศใต้ มีจุดผ่านแดนถาวร ติดกับรัฐปะลิส ประเทศมาเลเซีย ดัง**รูปที่ 4.4.5-3** ถึง**รูปที่ 4.4.5-4**

ทั้งนี้ ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ในปี 2559-2563 (**ตารางที่ 4.4.5-2**) พบว่า

(1) มูลค่าการค้า

- มูลค่าการค้าเฉลี่ย 164,898 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 2,053,375 ตัน
- มูลค่าการนำเข้าสินค้าเฉลี่ย 59,392 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 223,055 ตัน
- มูลค่าการส่งออกสินค้าเฉลี่ย 105,506 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 1,803,320 ตัน

(2) สินค้านำเข้าที่มีมูลค่ามากที่สุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องส่งสำหรับวิทยุกระจายเสียงหรือวิทยุโทรทัศน์) มูลค่า 162,903 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 8,307 ตัน
- อันดับที่ 2 เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล รวมทั้งส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องจักรสำหรับประกอบหลอดไฟหลอดหรือวาล์ว) มูลค่า 20,938 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 13,705 ตัน
- อันดับที่ 3 ยานบกที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถรางและส่วนประกอบ (รถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก) มูลค่า 6,886 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 2,520 ตัน
- อันดับที่ 4 ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า มูลค่า 4,108 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 27,225 ตัน
- อันดับที่ 5 ของปรุงแต่งเบ็ดเตล็ดที่บริโภคได้ (กาแฟที่ผสมได้ทันที) มูลค่า 3,819 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 13,698 ตัน ตามลำดับ

(3) สินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 ยางและของที่ทำด้วยยาง (ยางธรรมชาติ และถุงมือยางทุกชนิด) มูลค่า 328,568 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 6,880,547 ตัน
- อันดับที่ 2 ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ (ไม้ที่เลื่อยหรือถากตามยาวและไฟเบอร์บอร์ดที่ทำด้วยไม้หรือวัตถุอื่น ๆ จำพวกไม้) มูลค่า 37,202 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 548,365 ตัน
- อันดับที่ 3 เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติและหน่วยต่าง ๆ ของเครื่องดังกล่าว และส่วนประกอบที่เหมาะสำหรับใช้เฉพาะหรือส่วนใหญ่ใช้กับเครื่องยนต์) มูลค่า 12,572 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 4,977 ตัน
- อันดับที่ 4 ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว (ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์) มูลค่า 10,718 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 61,108 ตัน

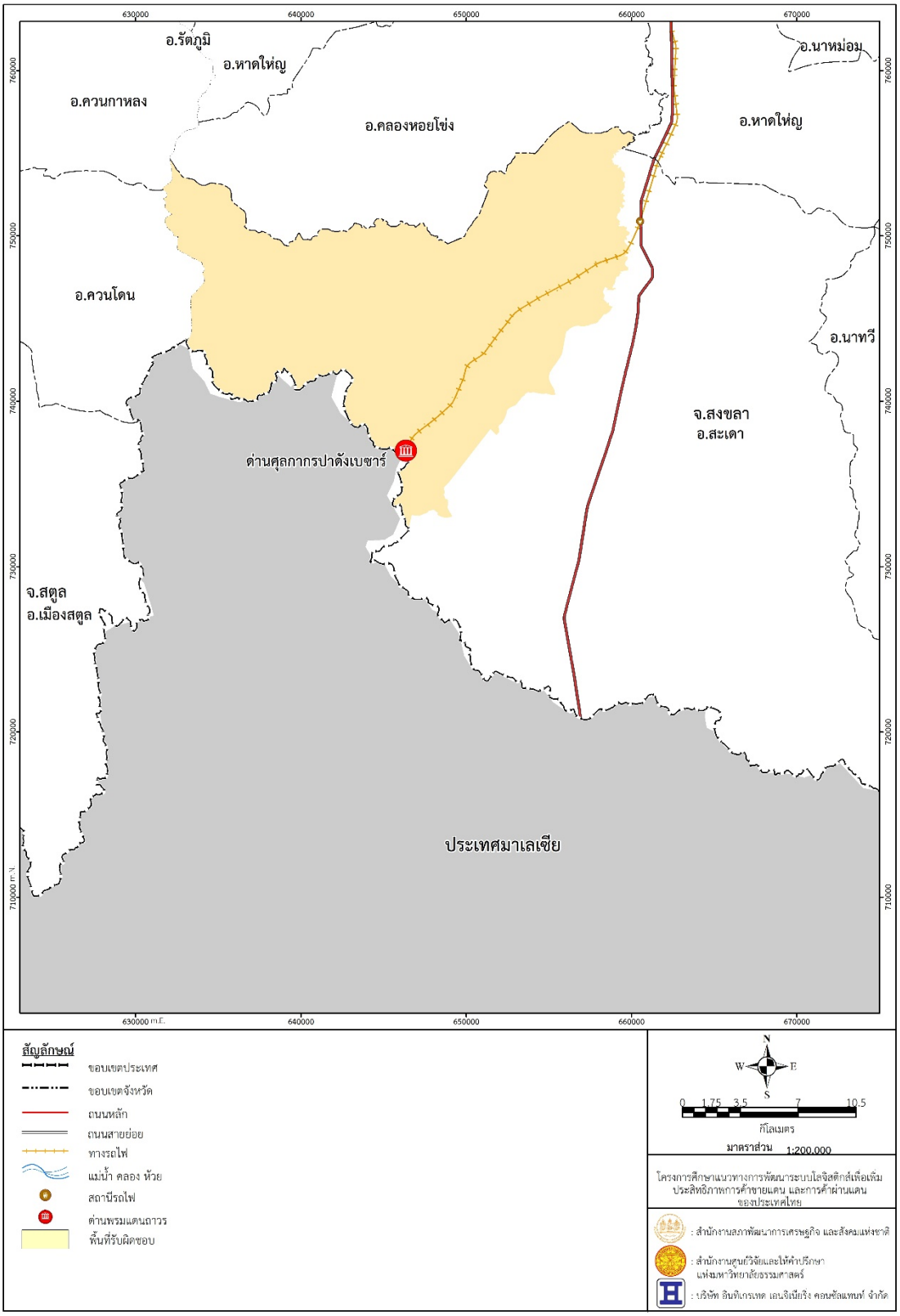
- อันดับที่ 5 เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องรับสำหรับวิทยุกระจายเสียง และเครื่องจักรและเครื่องอุปกรณ์อื่น ๆ) มูลค่า 9,941 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 6,167 ตัน

ตารางที่ 4.4.5-2 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ในปี พ.ศ. 2559-2563

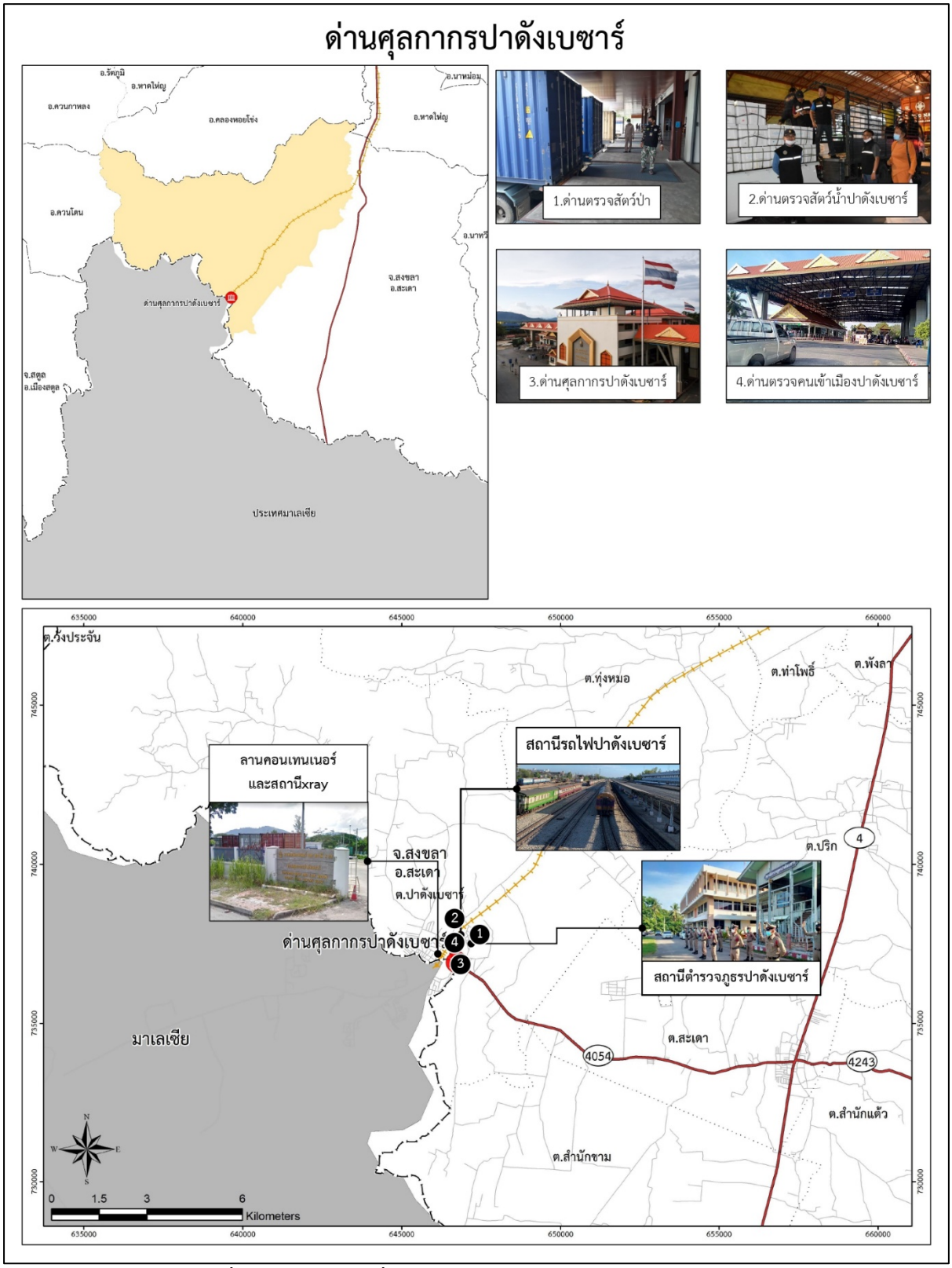
ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
นำเข้า	เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องส่งสำหรับวิทยุกระจายเสียงหรือวิทยุโทรทัศน์)	27,986	2,302	33,488	1,934	40,759	1,728	31,919	897	28,751	1,446
	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักรเครื่องใช้กล รวมทั้งส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (เครื่องจักรสำหรับประกอบหลอดไฟ หลอดหรือวาล์ว)	3,469	1,678	6,303	3,353	4,218	3,502	4,067	3,124	2,881	2,048
	ยานบกที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถรางและส่วนประกอบ (รถยนต์และยานยนต์อื่น ๆ ที่ออกแบบสำหรับขนส่งบุคคลเป็นหลัก)	402	-	-	-	1,674	-	3,448	1,424	1,362	1,096
	ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	992	7,517	1,016	8,585	721	5,081	932	4,119	447	1,923
	ของปรุงแต่งเบ็ดเตล็ดที่บริโภคได้ (กาแฟที่ผสมได้ทันที)	369	1,307	866	2,923	792	2,839	787	3,381	1,005	3,248
	ดีบุกและของทำด้วยดีบุก (ที่มีโลหะดีบุกไม่เจือ ตั้งแต่ 99.85% ขึ้นไป)	-	-	-	-	1,124	1,702	981	1,500	390	650
	ของปรุงแต่งจากธัญพืช แป้ง สตาร์ช หรือนม ผลิตภัณฑ์อาหารจำพวกเพสทรี (สิ่งสกัดจากมอลต์ รวมทั้งอาหารปรุงแต่ง)	319	5,141	961	1,874	-	-	693	1,292	-	-
	พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก	263	498	751	10,586	479	11,675	440	2,983	-	-
	ปุ๋ย (ยูเรีย)	-	-	469	49,759	-	-		48,649	329	40,089
	เคมีภัณฑ์เบ็ดเตล็ด	-	-	-	-	462	4,299		5,500	-	-
	อุปกรณ์ เครื่องใช้ และเครื่องจักรสำหรับวัด	-	-	-	-	-	-		513	-	-
	อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม	-	-	575	786	-	-		-	-	-
	ยางและของที่ทำด้วยยาง (ใช้สำหรับรถยนต์)	535	-	-	-	-	-		-	-	-
	อื่น ๆ	19,012	157,562	19,742	142,086	19,856	213,895	18,817	220,219	12,106	128,560
	รวมการนำเข้าสินค้าด่านศุลกากรปาดังเบซาร์	53,347	176,005	64,171	221,886	70,085	244,721	62,084	293,601	47,271	179,060

ตารางที่ 4.4.5-2 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ในปี พ.ศ. 2559-2563 (ต่อ)

ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
ส่งออก	ยางและของที่ทำด้วยยาง	64,922	1,422,527	95,325	1,637,515	69,500	1,593,728	54,444	1,184,958	44,377	1,041,819
	ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้	2,079	225,681	9,623	131,142	8,488	130,219	11,065.94	61,323.02	5,946	-
	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	3,039	1,719	4,887	1,981	2,133	1,277	1,569	-	944	-
	ยานบก นอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานดังกล่าว	1,429	-	860	-	3,055	2,196	3,002.00	2,199	1,595	1,772
	เครื่องจักรไฟฟ้า เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	2,216	11,339.68	2,745	15,074	2,877.52	16,454.65	1,588	9,796	1,291.24	8,444
	อื่น ๆ	32,005	315,034	26,407	329,939	28,652	333,484	27,621	479,550	13,845	192,428
	รวมการส่งออกสินค้าด่านศุลกากรปาดังเบซาร์	105,690	1,976,301	139,847	2,115,651	114,706	2,077,359	99,290	1,737,826	67,998	1,244,463
รวมการค้าด่านศุลกากรปาดังเบซาร์		159,037	2,152,306	204,018	2,337,537	184,791	2,322,080	161,374	2,031,427	115,269	1,423,523



รูปที่ 4.4.5-3 ด่านศุลกากรสะเดาปาดังเบซาร์



รูปที่ 4.4.5-4 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

3) พื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบควบคุมดูแลของด่านศุลกากรระนอง โดยด่านศุลกากรระนองตั้งอยู่ที่ตำบลปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง มีเขตพื้นที่รับผิดชอบในเขตพื้นที่จังหวัดระนอง และมีจุดผ่อนปรนการค้า คือ จุดผ่อนปรนการค้าชายแดนไทย - เมียนมา บ้านเขาฝาชี หมู่ที่ 4 ตำบลบางแก้ว อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง ทั้งนี้ ด่านศุลกากรระนอง เป็นด่านศุลกากรที่อยู่ทางด้านทิศใต้เพียงแห่งเดียวที่มีการค้าชายแดนติดต่อกับประเทศเมียนมา ดัง**รูปที่ 4.4.5-5** ถึง**รูปที่ 4.4.5-6**

ทั้งนี้ ด่านศุลกากรระนองในปี 2559-2563 (**ตารางที่ 4.4.5-3**) พบว่า

(1) มูลค่าการค้า

- มูลค่าการค้าเฉลี่ย 25,097 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 1,238,271 ตัน
- มูลค่าการนำเข้าสินค้าเฉลี่ย 9,274 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 389,067 ตัน
- มูลค่าการส่งออกสินค้าเฉลี่ย 15,823 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนักเฉลี่ย 849,204 ตัน

(2) สินค้านำเข้าที่มีมูลค่ามากที่สุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

- อันดับที่ 1 ปลา สดหรือแช่เย็น มูลค่า 13,375 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 874,109 ตัน
- อันดับที่ 2 ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า มูลค่า 6,728 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 42,623 ตัน
- อันดับที่ 3 กากและเศษที่เหลือจากอุตสาหกรรมผลิตอาหาร อาหารที่จัดทำไว้สำหรับเลี้ยงสัตว์ (ของปลา ที่มีโปรตีนตั้งแต่ร้อยละ 60 ขึ้นไป) มูลค่า 4,759 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 130,197 ตัน
- อันดับที่ 4 เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (แท้ป ก๊อก วาล์ว) มูลค่า 2,911 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 2,083 ตัน
- อันดับที่ 5 ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ มูลค่า 1,206 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 335,263 ตัน

(3) สินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรก (รวมมูลค่าตั้งแต่ ปี 2559-2563) ได้แก่

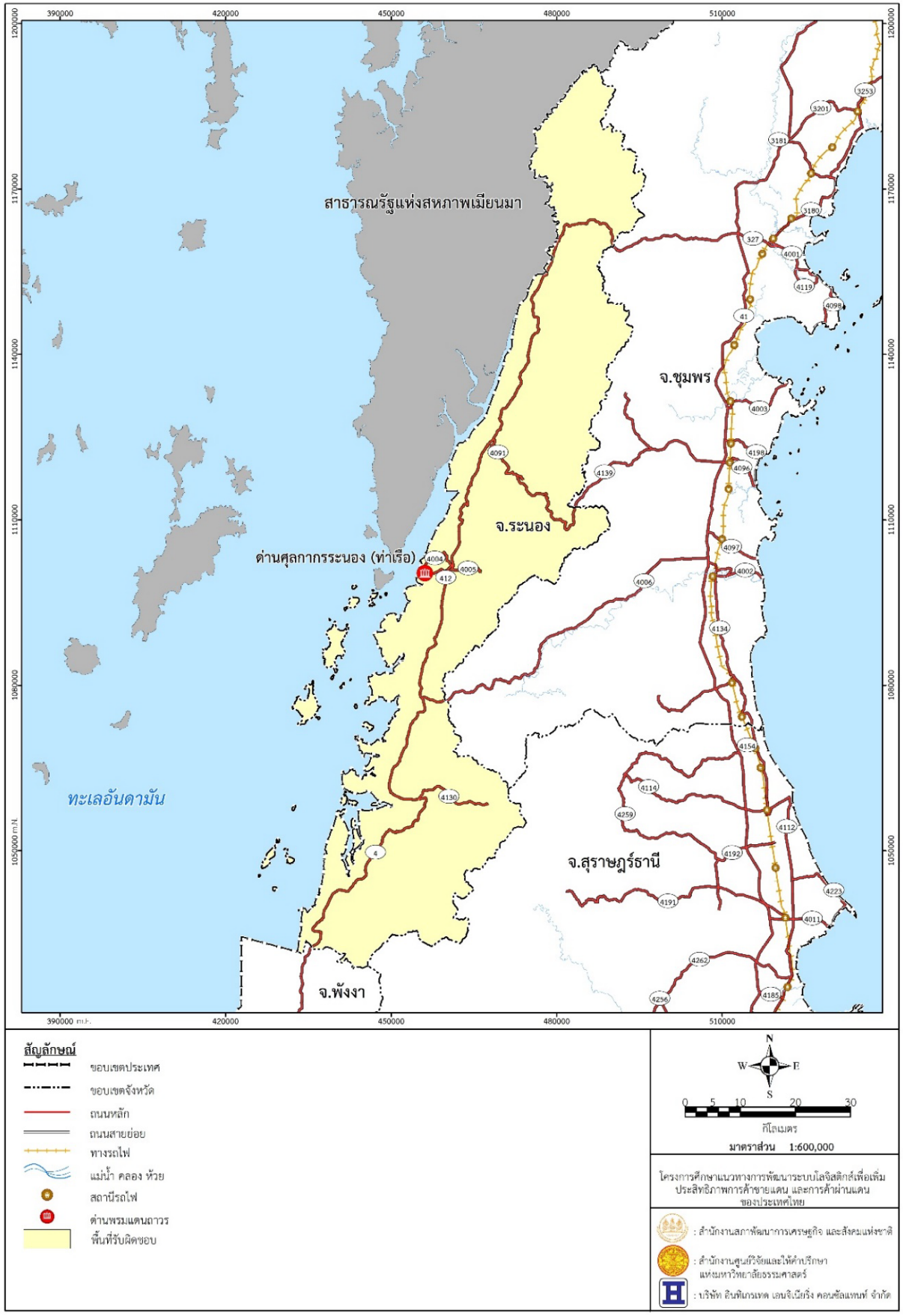
- อันดับที่ 1 เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่ (น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่บิทูมินัส) มูลค่า 16,967 ล้านบาท
- อันดับที่ 2 ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า (อุปกรณ์ติดตั้งของหลอดหรือท่อ และของอื่น ๆ ทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า) มูลค่า 7,677 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 54,226 ตัน
- อันดับที่ 3 เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน วัตถุจำพวกปลาสเตอร์ ปูนขาวและซีเมนต์ (พอร์ตแลนด์ซีเมนต์ อะลูมินัสซีเมนต์) มูลค่า 6,890 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 3,214,666 ตัน
- อันดับที่ 4 เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (ส่วนประกอบที่เหมาะสำหรับใช้เฉพาะหรือส่วนใหญ่ใช้กับเครื่องจักร) มูลค่า 3,295 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 2,767 ตัน
- อันดับที่ 5 แวดดิ้ง สักหลาดและผ้าไม่ทอ ด้ายชนิดพิเศษ (ตาข่ายแบบผูกปมทำด้วยเชือกชนิดทไวน์ รวมทั้งตาข่ายจับปลาและตาข่ายอื่น ๆ) มูลค่า 1,403 ล้านบาท คิดเป็นปริมาณน้ำหนัก 9,260 ตัน

ตารางที่ 4.4.5-3 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรระนอง ในปี พ.ศ. 2559-2563

ด่านศุลกากรระนอง		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
นำเข้า	ปลา สดหรือแช่เย็น	1,633	126,712	3,038	200,028	2,801	180,995	2,821	180,787	3,082	185,587
	ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	705	2,194	2,229	8,447	1,459	12,106	1,438	14,160	897	5,716
	กากและเศษที่เหลือจากอุตสาหกรรมผลิตอาหาร อาหารที่จัดทำไว้สำหรับเลี้ยงสัตว์ (ของปลา ที่มีโปรตีนตั้งแต่ร้อยละ 60 ขึ้นไป)	961	28,105	1,015	26,305	1,103	28,337	867	24,049	813	23,401
	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กลและส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว (แท้ป ก๊อก วาล์ว)	1,083	477	589	295	362	221	577	867	300	223
	ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้	264	73,448	254	70,621	258	71,805	239	66,398	191	52,991
	ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ ผลิตภัณฑ์สัตว์ที่ไม่มีชีวิตและไม่ควรบริโภค	-	-	205	60,757	301	75,899	261	70,073	253	67,828
	เครื่องมือ เครื่องใช้ ของใช้ชนิดมีคม ช้อนและส้อมทำด้วยโลหะสามัญ	322	61	307	114	151	262	124	52	-	-
	หัวรถจักรของรถไฟหรือรถรางรถที่เดินบนรางและส่วนประกอบของดังกล่าว	-	-	228	2,996	177	2,322	129	3,707	65	1,558
	อื่น ๆ	3,557	113,869	4,261	49,095	2,608	37,295	2,709	37,806	1,733	37,366
รวมการนำเข้าสินค้าด่านศุลกากรระนอง		8,525	344,866	12,126	418,658	9,220	409,242	9,165	397,899	7,334	374,670

ตารางที่ 4.4.5-3 มูลค่าและปริมาณสินค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าด่านศุลกากรระนอง ในปี พ.ศ. 2559-2563 (ต่อ)

ด่านศุลกากรระนอง		ปี พ.ศ. (หน่วย : มูลค่า/ล้านบาท, ปริมาณ/ตัน)									
		2559		2560		2561		2562		2563	
		มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก	มูลค่า	น้ำหนัก
ส่งออก	เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นสิ่งดังกล่าว สารบิทูมินัส ไขที่ได้จากแร่	2,376	-	4,327	-	4,317	-	3,686	-	2,261	-
	ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	972	3,600	2,465	14,118	2,034	17,257	1,397	12,789	809	6,462
	เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน วัตถุจำพวกปลาสเตอร์ ปูนขาวและซีเมนต์	1,371	675,773	1,587	743,571	1,238	583,141	1,337	563,065	1,357	649,116
	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กลและส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	440	256	1,095	417	750	512	806	1,327	204	255
	แวดดิ้ง สักหลาดและผ้าไม่ทอ ด้ายชนิดพิเศษ	333	2,172	329	2,197	198	1,291	299	1,957	244	1,643
	อื่น ๆ	10,087	189,731	10,663	187,811	8,343	188,505	8,063	243,057	5,728	155,995
รวมการส่งออกสินค้าด่านศุลกากรระนอง		15,579	871,532	20,466	948,114	16,880	790,706	15,588	822,195	10,603	813,471
รวมการค้าด่านศุลกากรระนอง		24,104	1,216,398	32,592	1,366,772	26,100	1,199,948	24,753	1,220,094	17,937	1,188,141



รูปที่ 4.4.5-5 ด่านศุลกากรระนอง



รูปที่ 4.4.5-6 สถานที่ใกล้เคียงบริเวณด่านศุลกากรระนอง

4.5 สรุปผลการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพสำหรับศึกษาเชิงลึก

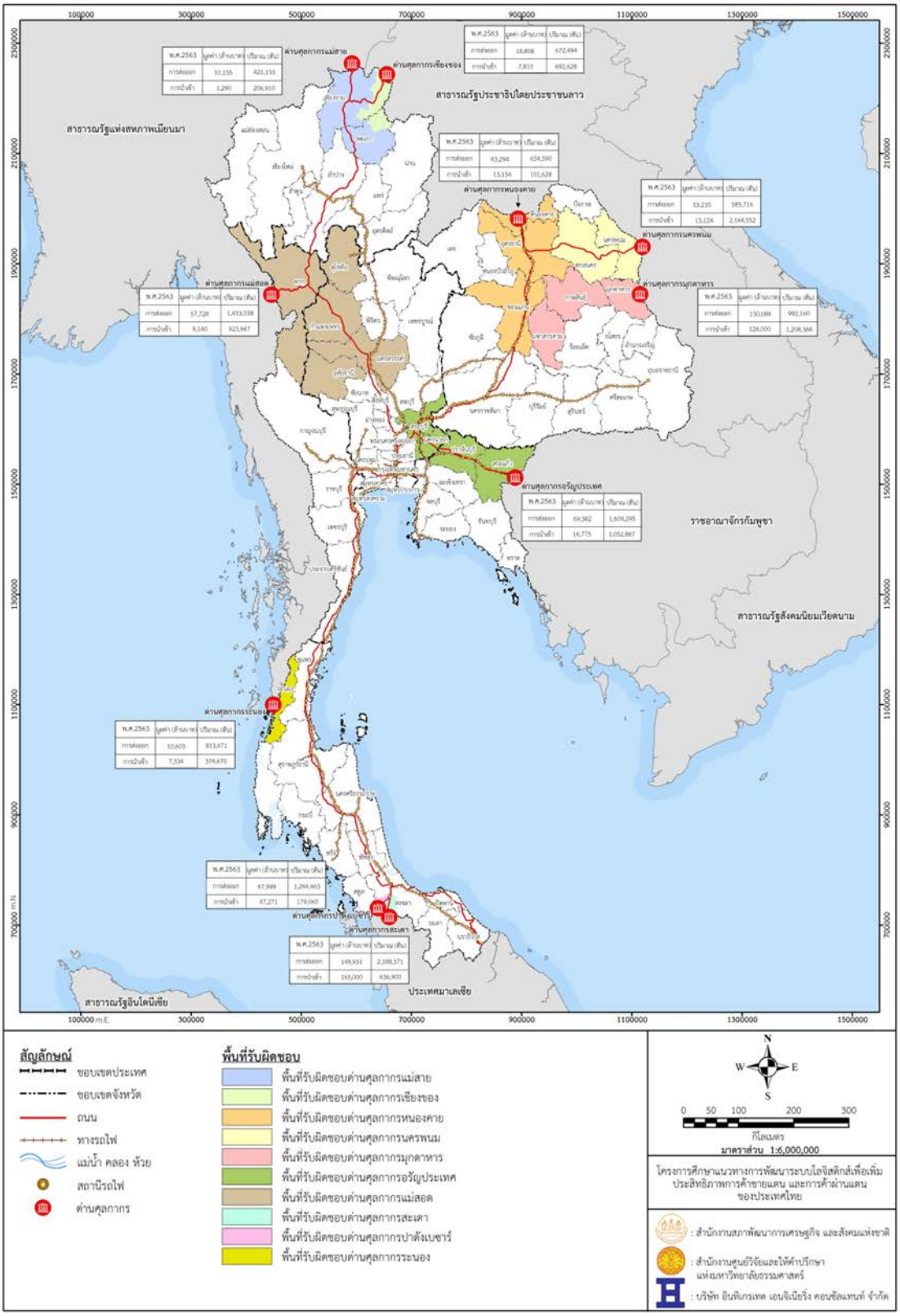
จากการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพด้วยกระบวนการ AHP โดยผู้ทรงคุณวุฒิและผู้เชี่ยวชาญในการให้คะแนนพื้นที่ทางเลือกตามเกณฑ์การประเมิน 4 ด้าน ได้แก่ เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์ เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ และเกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ ประกอบกับข้อมูลเกี่ยวกับประเด็นต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตในการพัฒนาพื้นที่ด่านพรมแดน ทำให้สามารถสรุปพื้นที่ศักยภาพที่สำคัญสำหรับการศึกษาเชิงลึกออกเป็น 5 พื้นที่ สรุปได้ดัง**ตารางที่ 4.5-1 และรูปที่ 4.5-1**

ตารางที่ 4.5-1 สรุปรายละเอียดพื้นที่ศักยภาพที่สำคัญสำหรับการศึกษาเชิงลึก

พื้นที่ศักยภาพ	ด่านศุลกากร	ความสำคัญเชิงพื้นที่
แห่งที่ 1	เชียงของ แม่สาย	(1) เป็นพื้นที่สำคัญตามยุทธศาสตร์ที่ 2 ใช้โอกาสจากเขตเศรษฐกิจพิเศษและการเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาค GMS BIMSTEC และ AEC เพื่อขยายฐานเศรษฐกิจของภาค (2) มีการสนับสนุนให้เกิดการขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของภาค (3) มีแผนการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางและระบบขนส่งย่อยที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และแนวตะวันออก-ตะวันตก
แห่งที่ 2	มุกดาหาร นครพนม หนองคาย	(1) เป็นประตูการค้าที่สำคัญในการเชื่อมโยงกับเวียดนามและจีนตอนใต้ (2) เป็นพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ที่ 5 ใช้โอกาสจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภาคกลางและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อพัฒนาเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ๆ ของภาค (3) เป็นพื้นที่ของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมุกดาหาร นครพนม และหนองคาย (4) เป็นศูนย์กลางความเจริญในการกระจายความเจริญไปยังพื้นที่โดยรอบ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการลงทุนและสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน
แห่งที่ 3	แม่สอด	(1) เป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่ง ผู้โดยสารและสินค้ากับกลุ่มเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำโขงและอ่าวเบงกอล (GMS and BIMSTEC) และจุดเชื่อมการ ขนส่งแนวถนนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) (2) เป็นพื้นที่รองรับการเป็นเขตเศรษฐกิจชายแดนและเขตนิคมอุตสาหกรรม (3) เป็นพื้นที่สำคัญตามแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2566 – 2570) ในการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน
แห่งที่ 4	อรัญประเทศ	(1) เป็นพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้เจริญเติบโตอย่างยั่งยืน (2) มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาเกี่ยวกับการเร่งส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (สระแก้วและตราด) การยกระดับช่องทางธรรมชาติหรือจุดผ่อนปรนการค้าที่มีศักยภาพให้เป็นด่านถาวร และการอำนวยความสะดวกและพัฒนาศักยภาพให้กับผู้ประกอบการการค้าชายแดนและผ่านแดน
แห่งที่ 5	สะเดา ปาดังเบซาร์	(1) เป็นประตูการค้าชายแดนเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซียผ่านด่านชายแดนซึ่งมีมูลค่าการค้าสูงที่สุดของประเทศ (2) เป็นที่ตั้งของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนสำหรับรองรับ กิจกรรมทางเศรษฐกิจและสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (3) มีโครงข่ายคมนาคมทางบกและทางรางที่สามารถเชื่อมโยงกับภาคกลางและภาคตะวันออก และเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจภาคเหนือต่อเนื่องไปยังภาคใต้ของมาเลเซียและสิงคโปร์ (4) มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าและการผ่านแดนบริเวณด่านชายแดนให้สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งภายในและต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ (5) มีแนวทางสนับสนุนมาตรการจูงใจให้กับผู้ประกอบการเพื่อให้เกิดการค้าการลงทุนในพื้นที่ (6) มีการเตรียมความพร้อมกำลังแรงงานที่มีศักยภาพเพื่อรองรับการประกอบการในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ

ตารางที่ 4.5-1 สรุปรายละเอียดพื้นที่ศักยภาพที่สำคัญสำหรับการศึกษาเชิงลึก (ต่อ)

พื้นที่ศักยภาพ	ด่านศุลกากร	ความสำคัญเชิงพื้นที่
	ระนอง	(1) เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor) (2) พัฒนาเป็นศูนย์กลางของภาคใต้ในการเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์กับพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศ และภูมิภาคฝั่งทะเลอันดามัน (BIMSTEC) (3) เป็นฐานการพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพและการแปรรูปเกษตรมูลค่าสูง และเพื่อยกระดับคุณภาพและมาตรฐานการท่องเที่ยวสู่นานาชาติ (4) การใช้ประโยชน์สูงสุดจากท่าเรือระนองเพื่อการส่งออกและนำเข้า ซึ่งในอนาคตสามารถพัฒนาเป็น HUP ของอ่าวเบงกอล (Transportation Hub of Ranong – Bengal Bay) เพื่อเชื่อมประเทศไทย – มาเลเซีย – อินโดนีเซีย –อินเดีย – บังกลาเทศ ด้วยการผลักดันให้เกิดการใช้ประโยชน์จากท่าเรืออเนกประสงค์ เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งในการส่งออกของภาคใต้ตอนบนอย่างมีประสิทธิภาพ (5) ในการศึกษานี้จะศึกษาข้อมูลการพัฒนาเชิงพื้นที่ของด่านศุลกากรระนองจากแหล่งทุติยภูมิต่าง ๆ”



รูปที่ 4.5-1 ภาพรวมพื้นที่ศักยภาพ

บทที่ 5

การพัฒนาตัวชี้วัดและแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ศักยภาพ

บทที่ 5
การพัฒนาตัวชี้วัดและแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ศักยภาพ

การศึกษาในส่วนนี้เป็นการนำเสนอกรอบแนวคิดและแนวทางการศึกษาในเชิงลึกเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยในพื้นที่ที่ได้รับการคัดเลือก โดยเริ่มจากการนำเสนอภาพรวมของกรอบการวิจัยที่ใช้ในการศึกษานี้และหลักการสามเส้า (Triangulation) ที่ใช้ในการเก็บข้อมูล จากนั้นจะนำเสนอแนวทางการศึกษาในเชิงลึกที่อธิบายถึงข้อมูลขาเข้า (Input) และผลลัพธ์ที่ได้ (Output) ของแต่ละขั้นตอนที่จะนำไปสู่การกำหนดแนวทางการพัฒนา

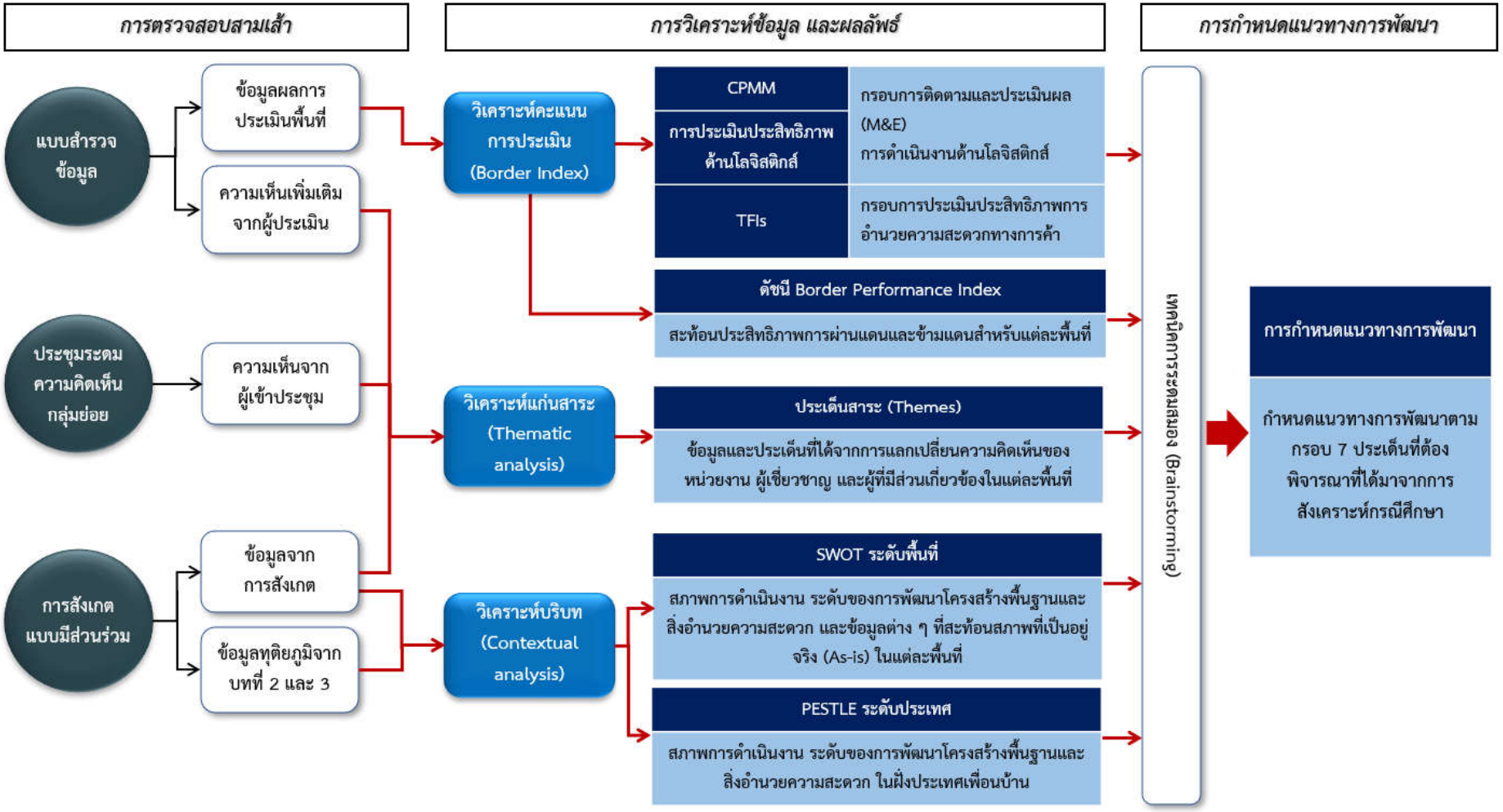
5.1 กรอบแนวคิดการศึกษาเชิงลึก

ในการศึกษาเชิงลึก ได้ประยุกต์ใช้ตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (Logistics System) เป็นกรอบแนวคิดการประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของการศึกษานี้ ตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ได้ถูกพัฒนาขึ้นโดย ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยเกี่ยวกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์สำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและผ่านแดน โดยเป็นการพิจารณาสถานการณ์ในปัจจุบันและทิศทางการพัฒนาในอนาคตที่สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ซึ่งกรอบการศึกษานี้ได้ถูกพัฒนาและนำมาใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 สำหรับทำการวิเคราะห์นโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในกลุ่มประเทศอาเซียน (ASEAN) ให้แก่สำนักเลขาธิการอาเซียน (The ASEAN Secretariat) โดยใช้เป็นตัวแบบการติดตามและประเมินผลเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน และได้รับการยอมรับให้ตีพิมพ์ในวารสารทางวิชาการชื่อ International Journal of Logistics: Research and Applications ซึ่งเป็นที่ยอมรับในแวดวงวิชาการ โดยตัวแบบดังกล่าวได้นำเสนอว่าองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ประกอบไปด้วย ความเชื่อมโยงด้านต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วย (1) ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) (2) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (Institutional Framework) (3) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Service Providers) และ (4) เจ้าของสินค้า (Shippers/Consignees) ดัง**รูปที่ 5.1-1**



รูปที่ 5.1-1 องค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (รุธิร์ พนมยงค์, 2551)

แนวทางการศึกษาในเชิงลึกของการศึกษานี้ใช้การวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) ซึ่งเป็นการผสมผสานระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งเป็นวิธีวิจัยที่ได้รับความนิยมในสายวิชาการสังคมศาสตร์และงานวิจัยเกี่ยวกับโลจิสติกส์ โดยหลักการของการวิจัยแบบผสมผสานนี้จะเน้นไปที่การรวบรวมข้อมูลเชิงประจักษ์ (Empirical Data) ให้ได้จากหลากหลายแหล่งข้อมูลและใช้วิธีการเก็บข้อมูลหลากหลายแบบ โดยการดำเนินการวิจัยลักษณะนี้จะทำให้สามารถขจัดจุดด้อยหรือความลำเอียงภายในและปัญหาที่เกิดจากการใช้วิธีการอย่างเดียวหรือการเก็บข้อมูลจากแหล่งเดียวได้ดีเยี่ยม รูปแบบแนวทางการศึกษาในเชิงลึกของการศึกษานี้นำเสนอดัง**รูปที่ 5.1-2** โดยสรุปได้เป็น 3 ขั้นตอนหลัก คือ (1) การตรวจสอบสามเส้า (2) การวิเคราะห์ข้อมูลและผลลัพธ์และ (3) การกำหนดแนวทางการพัฒนา



รูปที่ 5.1-2 แนวทางการศึกษาเชิงลึก

5.1.1 การตรวจสอบสามเส้า

การศึกษาเชิงลึกจะใช้วิธีการตรวจสอบสามเส้า หรือ Triangulation (Denzin, 1989) ซึ่งเป็นการตรวจสอบความถูกต้อง (Validation) และเป็นกลยุทธ์การใช้วิธีการที่เหมาะสมเพื่อหาความน่าเชื่อถือ (Credibility) ในงานวิจัยส่วนใหญ่จะจำแนกวิธีการตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้าออกได้เป็น 4 ประเภท คือ

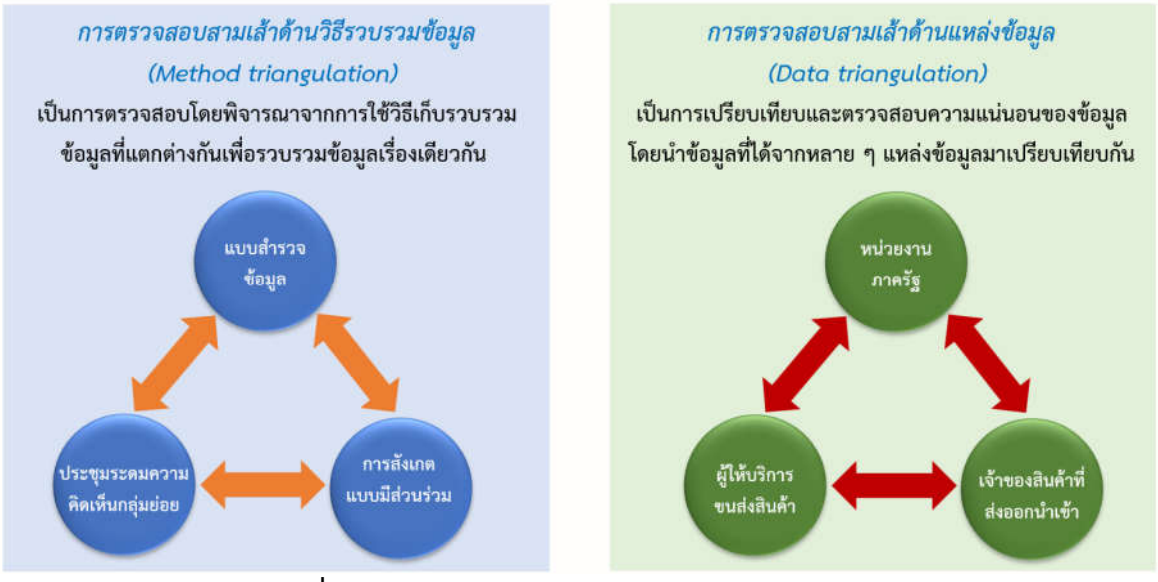
1) การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Method Triangulation) เป็นการตรวจสอบโดยพิจารณาจากการใช้วิธีเก็บรวบรวมข้อมูลที่แตกต่างกันเพื่อรวบรวมข้อมูลเรื่องเดียวกัน เช่น ใช้วิธีการสังเกตควบคู่กับการซักถาม พร้อมกับศึกษาข้อมูลจากแหล่งเอกสารประกอบด้วย

2) การตรวจสอบสามเส้าด้านผู้วิจัย (Investigator Triangulation) เป็นการตรวจสอบโดยการเปลี่ยนตัวผู้สังเกตหรือสัมภาษณ์หรือเก็บข้อมูลว่าถ้าผู้สังเกตหรือสัมภาษณ์หรือเก็บข้อมูลเปลี่ยนไปแล้วข้อมูลจะเหมือนหรือแตกต่างกันหรือไม่

3) การตรวจสอบสามเส้าด้านทฤษฎี (Theory Triangulation) เป็นการตรวจสอบโดยการนำแนวคิดหรือทฤษฎีที่แตกต่างกันมาใช้ กล่าวคือ ถ้าผู้วิจัยใช้แนวคิดทฤษฎีที่ต่างไปจากเดิมจะทำให้การตีความข้อมูลแตกต่างกันมากน้อยเพียงใด

4) การตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (Data Source Triangulation) เป็นการตรวจสอบโดยพิจารณาแหล่งเวลา แหล่งสถานที่ และแหล่งบุคคลที่แตกต่างกัน กล่าวคือ ถ้าข้อมูลต่างเวลากันจะเหมือนกันหรือไม่ ถ้าข้อมูลต่างสถานที่จะเหมือนกันหรือไม่ และถ้าบุคคลผู้ให้ข้อมูลเปลี่ยนไปข้อมูลจะเหมือนเดิมหรือไม่ ประโยชน์ของการตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า คือ เพื่อลดหรือจัดการกับอคติ (Bias) ที่มีแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในงานศึกษาวิจัยได้ ไม่ว่าจะเป็นอคติจากการวัดค่า (Measurement Bias) อคติจากการเลือกกลุ่มตัวอย่าง (Sampling Bias) หรืออคติจากกระบวนการ (Procedural Bias) ศึกษาวิจัย

การศึกษานี้ได้นำวิธีการตรวจสอบสามเส้า 2 ประเภท ดัง**รูปที่ 5.1.1-1**



รูปที่ 5.1.1-1 วิธีการตรวจสอบสามเส้าสำหรับการศึกษา

สำหรับวิธีการตรวจสอบสามเส้าประเภทที่ 1 เป็น***การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีรวบรวมข้อมูล (Method Triangulation)*** ที่ใช้วิธีการวิจัย 3 วิธีการ ได้แก่ (1) การสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ (Questionnaire with Interview) (2) การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus Group) และ (3) การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) สำหรับการสำรวจข้อมูลด้วย

แบบสอบถามและการสัมภาษณ์ได้ดำเนินการโดยใช้แบบสอบถามที่พัฒนาขึ้นใน**หัวข้อ 5.2** และเมื่อนำไปใช้จะได้ข้อมูล 2 ประเภท คือ ข้อมูลผลการประเมินพื้นที่หรือผลคะแนนการประเมิน และความเห็นเพิ่มเติมของผู้ประเมิน สำหรับข้อมูลที่ได้จากการการประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อยจะเป็นข้อมูลความเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุม และในส่วนของการสังเกตแบบมีส่วนร่วมจะเป็นการเข้าพื้นที่ไปร่วมสังเกตการณ์และในขณะเดียวกันก็เป็นการนำข้อมูลทุติภูมิจาก**บทที่ 2 และ 3** ไปตรวจสอบเพื่อยืนยันหรือปรับปรุงให้เป็นปัจจุบัน ดังนั้นจะเห็นได้ว่าข้อมูลทั้งหมดที่ได้มาจากการใช้วิธีการวิจัย 3 วิธีการนี้จะเป็นข้อมูลนำเข้าไปสู่การวิเคราะห์ข้อมูลที่จะนำเสนอในหัวข้อถัดไป

สำหรับแนวคิดวิธีการตรวจสอบสามเส้าประเภทที่ 2 จะเป็น***การตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (Data Source Triangulation)*** ที่ใช้การรวบรวมข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้อง 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนและข้ามแดน (2) ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน อาทิ บริษัทขนส่งสินค้า และพนักงานขับรถขนส่ง และ (3) เจ้าของสินค้าที่ส่งออกและนำเข้าสินค้า สำหรับรายละเอียดของผู้ที่เกี่ยวข้องจะนำเสนอใน**หัวข้อ 5.2** และ**หัวข้อ 5.3**

5.1.2 การวิเคราะห์ข้อมูลและผลลัพธ์

ข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้จากเครื่องมือวิจัย 3 วิธีการจะนำเข้าสู่กระบวนการวิเคราะห์ต่างกันทั้งหมด 3 วิธีการ ดังต่อไปนี้

1) การวิเคราะห์คะแนนประเมิน Border Performance Index เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ โดยใช้กับข้อมูลผลการประเมินพื้นที่หรือผลคะแนนการประเมินที่เก็บได้จากการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ โดยวิธีการวิเคราะห์คะแนนได้นำเสนอไว้ใน**หัวข้อ 5.2** ผลคะแนนวิเคราะห์จะนำเสนอเพื่อใช้เป็นกรอบการติดตามและประเมินผล (Monitor & Evaluation: M&E) การดำเนินงานด้านโลจิสติกส์และกรอบการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (FTIs) รวมถึงนำไปสร้างเป็นดัชนี Border Performance Index เพื่อใช้สะท้อนประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดนของแต่ละพื้นที่

2) การวิเคราะห์แก่นสาระ (Thematic analysis) เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพที่คิดค้นโดย Braun and Clarke (2006) โดยเป็นการวิเคราะห์ที่เน้นการจำแนกปรากฏต่าง ๆ ที่พบในข้อมูลออกเป็นประเด็นย่อย ๆ (Sub-theme) และเชื่อมโยงประเด็นย่อยเหล่านั้นที่มีความสัมพันธ์กันให้กลายเป็นประเด็นหลัก (Theme) จากนั้นจึงนำมาสรุปเป็นผลการศึกษาที่เป็นแก่นสาระที่ได้จากการวิเคราะห์ประเด็นที่ค้นพบ โดยจะสะท้อนถึงประเด็นที่ได้รับทราบมาจากการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างหน่วยงานผู้เชี่ยวชาญ และผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่ ทั้งนี้ การวิเคราะห์แก่นสาระจะนำไปใช้กับข้อมูลที่ได้มาจากเครื่องมือวิจัยทั้ง 3 วิธี ได้แก่ (1) ข้อมูลความเห็นเพิ่มเติมของผู้ประเมินที่รวมรวบจากคำถามปลายเปิดที่ได้จากการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ (2) ข้อมูลความเห็นจากผู้เข้าร่วมประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อยที่จัดขึ้นในแต่ละพื้นที่คัดเลือก และ (3) ข้อมูลที่ได้จากการสังเกตแบบมีส่วนร่วมซึ่งเป็นข้อมูลบันทึกโดยได้ลงไปสังเกตการณ์ในพื้นที่คัดเลือก สำหรับการวิเคราะห์

3) การวิเคราะห์บริบท (Contextual analysis) เป็นการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ ได้แก่ ข้อมูลทุติยภูมิที่ดำเนินการทบทวนมาเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการสนับสนุนการค้าชายแดนของทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน กระบวนการนำเข้าส่งออก รวมทั้งข้อมูลการค้าชายแดนและผ่านแดนรายด่านแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือ จากการทบทวนนโยบายและความตกลงการค้าระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวกับความตกลงระดับพหุภาคีเกี่ยวกับการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน และความตกลงระดับภูมิภาคเกี่ยวกับการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน (ปรากฏใน**บทที่ 2 หัวข้อ 2.1.1 และ 2.1.2**) และการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในประเทศและของ

ต่างประเทศ รวมทั้งภาพรวมการค้าชายแดนและผ่านแดนของไทย (ปรากฏใน**บทที่ 3 หัวข้อ 3.1.1, 3.1.2** และ **3.3.2**) ประกอบกับข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสำรวจลงพื้นที่สังเกตแบบมีส่วนร่วม ซึ่งข้อมูลเหล่านี้ได้นำไปวิเคราะห์ให้ได้ผลลัพธ์ (Output) 2 ส่วน โดยส่วนแรกเป็นการประเมินจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) ในระดับพื้นที่ โดย SWOT มาจากตัวอักษรย่อ 4 คำ คือ Strengths (จุดแข็ง) Weaknesses (จุดอ่อน) Opportunities (โอกาส) และ Threats (อุปสรรค) SWOT จะนำมาใช้เพื่อสะท้อนสภาพการดำเนินงาน ระดับของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และข้อมูลต่าง ๆ ในสภาพที่เป็นอยู่จริง (As-is) ในแต่ละพื้นที่คัดเลือก

สำหรับผลลัพธ์ส่วนที่ 2 คือ ผลการวิเคราะห์ PESTLE+M ระดับประเทศ ซึ่งเป็นการสะท้อนบริบทสภาพการดำเนินงาน ระดับของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในฝั่งประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่ติดกับพื้นที่ที่คัดเลือก โดย PESTLE+M มาจากตัวอักษรย่อ 6 คำ คือ ปัจจัยด้านการเมือง (Political Factor) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economic Factor) ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม (Social and Cultural Factor) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technological Factor) ปัจจัยด้านกฎหมาย (Legal Factor) และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Factor) นอกจากนี้ จะมีการวิเคราะห์ปัจจัยด้านการทหารและความมั่นคง (Military and Security Factor) ร่วมด้วยเนื่องจากโครงการนี้มีความเกี่ยวพันกับด้านความมั่นคงและการต่างประเทศ

5.1.3 การกำหนดแนวทางการพัฒนา

ผลลัพธ์ที่ได้จากกระบวนการวิเคราะห์ในขั้นตอนก่อนหน้าทั้งหมด 5 ชุดผลลัพธ์ (Output) ได้แก่ (1) กรอบการติดตามและประเมินผล (M&E) การดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ และกรอบการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (2) ดัชนี Border Performance Index (3) ประเด็นสาระ (4) SWOT ระดับพื้นที่ และ (5) PESTLE ระดับประเทศ จะนำมาเข้าสู่การวิเคราะห์โดยเทคนิคการระดมสมอง (Brainstorming) ซึ่งเป็นเทคนิคที่คิดค้นโดย Osborn (1953) และนำมาใช้ในสาขาสังคมศาสตร์เพื่อตีกรอบประเด็นที่สนใจและใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ (Varadejsatitwong et al., 2022) โดยในโครงการการศึกษานี้ เทคนิคการระดมสมองจะจัดทำโดยผู้เชี่ยวชาญของการศึกษาโครงการครั้งนี้ มีเป้าหมายเพื่อระบุแนวทางการพัฒนาที่จำแนกออกเป็นประเด็นตามตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (Logistics System) ทั้ง 4 มิติ ประกอบด้วย ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และเจ้าของสินค้า นอกจากนี้ การวิเคราะห์ยังนำไปแนวทางการพัฒนาที่จะจำแนกรายละเอียดออกตามกรอบ 7 ประเด็นที่ต้องพิจารณาที่ได้มาจากการสังเคราะห์กรณีศึกษาที่ได้นำเสนอไปในบทก่อนหน้า โดยกรอบแนวคิดประเด็นสำคัญ 7 ประเด็นนี้จะช่วยขยายความเรื่องที่จำเป็นและมีความสำคัญสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เกี่ยวกับการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

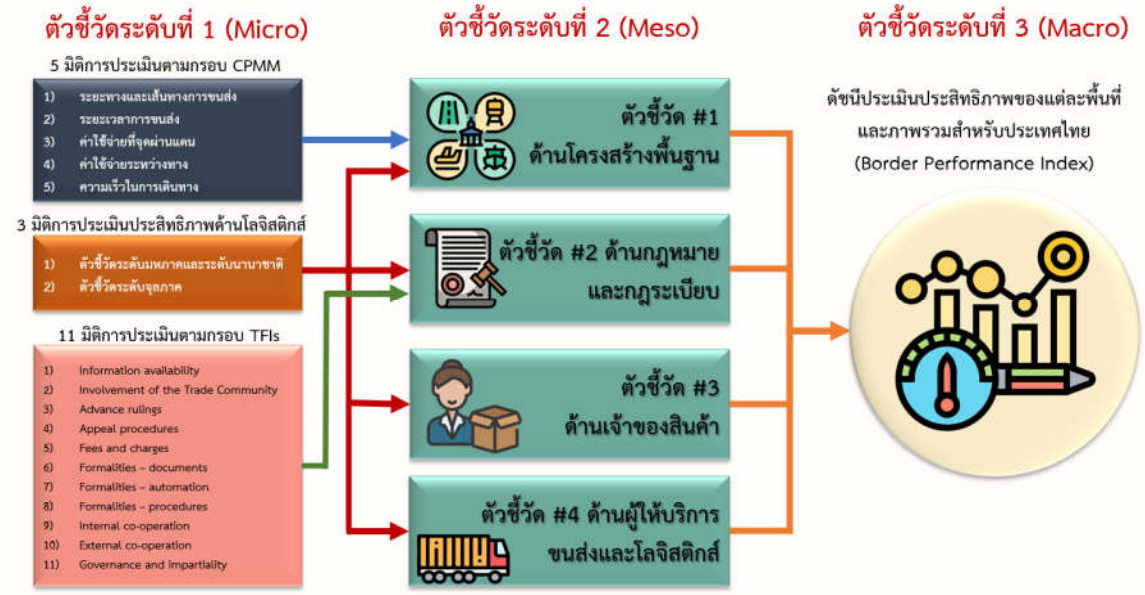
การนำเสนอแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย จะมีการจัดทำข้อเสนอแนะการพัฒนาในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว สำหรับแต่ละพื้นที่ศักยภาพ รวมทั้งปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factor) โอกาสและข้อจำกัดในการพัฒนาแผนการดำเนินงาน และองค์กรหรือหน่วยงานที่จะรับผิดชอบดำเนินการในเบื้องต้นให้สามารถนำไปจัดทำแผนงาน/โครงการสู่การปฏิบัติให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวมถึงสามารถนำเข้าข้อมูลและเผยแพร่ข้อมูลตัวชี้ได้ในระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของ สศช. ต่อไป สำหรับรายละเอียดแนวทางการพัฒนานำเสนอไว้ใน **หัวข้อ 5.4**

ในหัวข้อถัดไปเป็นการนำเสนอรายละเอียดเครื่องมือวิจัยและวิธีการวิจัยเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลขาเข้า โดยแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาแบบสำรวจข้อมูล การตรวจสอบความถูกต้องและน่าเชื่อถือ และการคำนวณดัชนีประเมินประสิทธิภาพฯ ที่พัฒนาขึ้นมา

5.2 การสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามร่วมกับการสัมภาษณ์

การสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามร่วมกับการสัมภาษณ์จะประกอบไปด้วยคำถาม 2 รูปแบบ ที่จะทำให้ได้ข้อมูล 2 ประเภท คือ ข้อมูลผลการประเมินพื้นที่หรือผลคะแนนการประเมินซึ่งการสำรวจข้อมูลนี้เป็นข้อมูลเชิงปริมาณ (Quantitative Data) และจะนำไปใช้เป็นแบบสอบถามเป็นหลัก และข้อมูลความเห็นเพิ่มเติมของผู้ประเมินซึ่งเป็นข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Data) ที่เป็นคำถามปลายเปิดมีไว้ให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงความเห็นเพิ่มเติมและยังสามารถนำไปใช้ขยายความข้อมูลหลักที่เป็นเชิงปริมาณได้ด้วย

การสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการพัฒนาแบบสอบถามเป็นลำดับแรก โดยแบบทดสอบนี้เกี่ยวกับดัชนีชี้วัดสำหรับใช้เป็นต้นแบบการประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน พร้อมทั้งเครื่องมือและแนวทางในการติดตามประเมินผลให้สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่องและสามารถสะท้อนผลการดำเนินงานได้อย่างชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับบริบทการพัฒนาเพื่อใช้กำหนดทิศทางการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยทำการพัฒนาตัวชี้วัดเป็น 3 ระดับ ดัง**รูปที่ 5.2-1**



รูปที่ 5.2-1 แนวคิดการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ

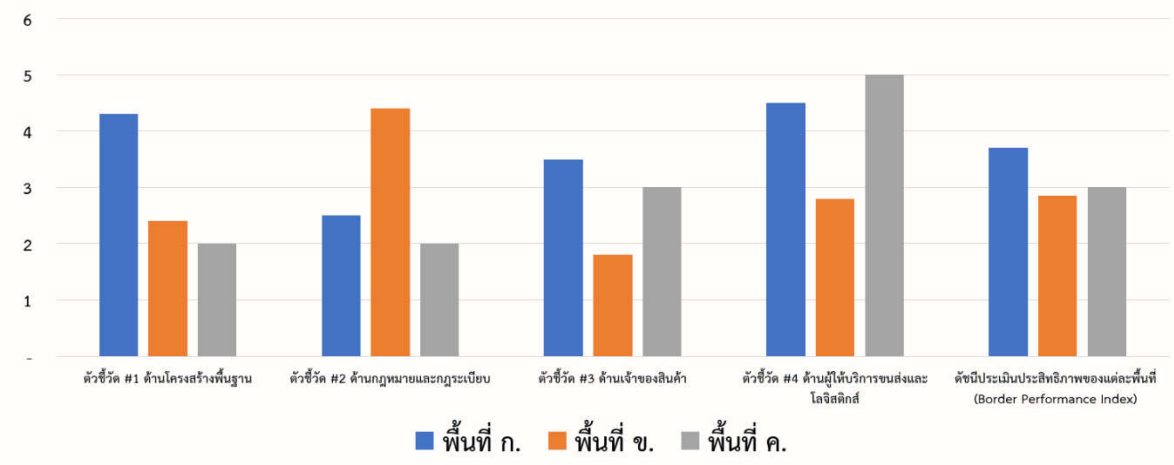
รายละเอียดตัวชี้วัดแต่ละระดับมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- **ตัวชี้วัดระดับที่ 1** เป็นตัวชี้วัดที่ถูกพัฒนามาจากกรอบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (Monitor & Evaluation Framework; M&E) และกรอบการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Indicators; TFIs) เพื่อใช้สำรวจข้อมูลจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการศึกษา
- **ตัวชี้วัดระดับที่ 2** เป็นการพัฒนาตัวชี้วัดรวมจำแนกตาม 4 มิติ ของตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (Logistics System) ที่สะท้อนประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน ตัวชี้วัดด้านกฎหมายและกฎระเบียบ ตัวชี้วัดด้านเจ้าของสินค้า และตัวชี้วัดด้านผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์
- **ตัวชี้วัดระดับที่ 3** เป็นการพัฒนาตัวชี้วัดรวมด้านการค้าผ่านแดนสำหรับแต่ละด่านฯ ในประเทศไทยเพื่อสะท้อนให้เห็นถึงประสิทธิภาพการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าผ่านแดนในภาพรวมของแต่ละพื้นที่

สำหรับการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ ได้เริ่มจากการรวบรวมและจัดทำรายการตัวชี้วัดทั้งหมดที่ใช้ในการสำรวจข้อมูล ประกอบด้วย ตัวชี้วัดตามกรอบ TFIs (**หัวข้อ 5.2.2.1**) ตัวชี้วัดตามกรอบ Corridor Performance

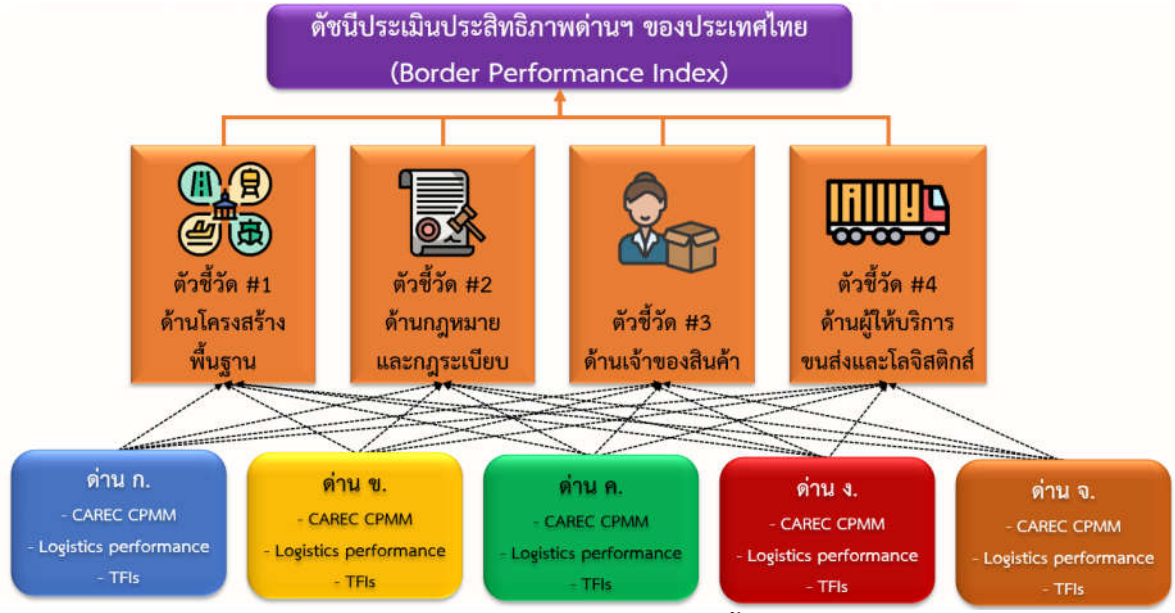
Measurement and Monitoring (CPMM) (**หัวข้อ 5.2.2.2**) และตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (**หัวข้อ 5.2.2.2**) โดยตัวชี้วัดตามกรอบ CPMM จะถูกนำมาใช้สำหรับการระบุข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ และตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์จะนำมาใช้ระบุปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยในพื้นที่ที่ได้มีการคัดเลือก ซึ่งตัวชี้วัดทั้ง 2 ส่วนนี้ จะถูกนำมาใช้ประกอบการกำหนดแนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ด่านชายแดนสำคัญที่เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทการพัฒนาในแต่ละพื้นที่ โดยพิจารณาถึงความต้องการและข้อเสนอแนะของเจ้าของสินค้าและผู้ประกอบการโลจิสติกส์เกี่ยวกับการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ที่ส่งผลกระทบต่อการค้าชายแดนและผ่านแดนในแต่ละพื้นที่

ในขณะเดียวกัน จะนำตัวชี้วัดตามกรอบ TFIs มาพัฒนาเป็นตัวชี้วัดที่สามารถเปรียบเทียบความต้องการการรับรู้ (Gap Analysis) ของประสิทธิในการดำเนินงานด้านการค้าชายแดนและผ่านแดนในมุมมองของเจ้าของสินค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ กับมุมมองของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อระบุปัจจัยหรือประเด็นหลักที่สำคัญของการรับรู้ประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านการค้าชายแดนและผ่านแดน ซึ่งผลที่ได้จะถูกนำมาใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของปัจจัยหรือประเด็นเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการค้าชายแดนและผ่านแดน จากนั้น จะพัฒนาตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนคะแนนของตัวชี้วัดทั้งหมดตามกรอบของ M&E และ TFIs ที่เป็นคะแนนรวมของ 4 มิติ ตามกรอบแนวคิดระบบโลจิสติกส์สำหรับแต่ละพื้นที่ ตัวอย่างดัง**รูปที่ 5.2-2**



รูปที่ 5.2-2 ตัวอย่างการเปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่างด่านฯ ในแต่ละพื้นที่

ท้ายที่สุดจะทำการพัฒนาตัวชี้วัดโดยรวมที่เป็นการนำเสนอคะแนนรวมของประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านการค้าชายแดนและผ่านแดน (Border Performance Index) ของประเทศไทย ตัวแบบการพัฒนาตัวชี้วัด ดัง**รูปที่ 5.2-3** ซึ่งตัวชี้วัดต้นแบบที่ถูกพัฒนาขึ้นมาจะสามารถใช้เป็นแนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ด่านชายแดนสำคัญที่เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทการพัฒนาในแต่ละพื้นที่ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดกรอบการดำเนินงานร่วมกันในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าบริเวณพื้นที่ด่านชายแดนที่สำคัญได้อย่างมีประสิทธิภาพ และผู้ประกอบการโลจิสติกส์สามารถปรับตัวและดำเนินธุรกิจได้สอดคล้องและทันต่อสถานการณ์การพัฒนาที่มีการเปลี่ยนแปลง และนำไปสู่ความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมได้



รูปที่ 5.2-3 ตัวแบบการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ

5.2.1 การคำนวณคะแนนตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน

ดัชนีชี้วัดสำหรับใช้เป็นต้นแบบการประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยสร้างขึ้นจากการคำนวณผลคะแนนที่ได้จากการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถาม โดยมีกระบวนการดังต่อไปนี้

1) จัดกลุ่มคำถามของแบบสำรวจ M&E และ TFIs จำแนกตาม 4 มิติ สำหรับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ ประกอบด้วย มิติโครงสร้างพื้นฐาน มิติกฎระเบียบ มิติเจ้าของสินค้า และมิติผู้ให้บริการโลจิสติกส์

2) นำคะแนนของทุกคำถามที่ถูกจัดไว้ในมิติเดียวกันตามองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ ของตัวอย่างแต่ละราย มาคำนวณค่าเฉลี่ยเพื่อหา**คะแนนของตัวอย่างแต่ละรายในแต่ละมิติ A** ดังสมการต่อไปนี้

$$\text{คะแนนของตัวอย่างแต่ละรายในมิติที่ A} = \frac{\sum_{k}^{i=1} \text{คะแนนของคำถาม}_{i}}{k}$$

โดย j คือ คะแนนของคำถามที่ i ในมิติ A;
k คือ จำนวนคำถามทั้งหมดในมิติ A;
A คือ มิติที่ 1 ถึง 4

ตัวอย่างเช่น คำถามของมิติโครงสร้างพื้นฐาน มี 3 ข้อ และตัวอย่างรายที่ 1 ได้ตอบแต่ละข้อไว้ที่คะแนนเป็น 0, 2, และ 1 สามารถคำนวณได้ดังนี้
คะแนนของตัวอย่างรายที่ 1 ในมิติโครงสร้างพื้นฐาน = (0 + 2 + 1) ÷ 3 = 1

3) เนื่องจากตัวอย่างมีทั้งหมด 8 กลุ่ม (**ตารางที่ 5.2.2-2**) ซึ่งมีการรับรู้ประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์แตกต่างกัน ดังนั้น จึงแบ่งประเภทออกได้เป็น 2 ประเภท ดัง**รูปภาพที่ 5.2-4** โดยกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามเหล่านี้มีการรับรู้ประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ใกล้เคียงกัน ซึ่งเกณฑ์ในการแบ่งนี้พิจารณาจากรูปแบบกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามแดนผ่านแดนที่มีความใกล้เคียงกัน



รูปที่ 5.2.1-1 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก

ประเภทที่ 1 คือ ผู้ดำเนินกิจกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดน ซึ่งก็คือหน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการการอำนวยความสะดวกทางการค้า ประเภทที่ 1 นี้มีหน่วยงานภาครัฐ 4 กลุ่ม ประกอบด้วย หน่วยงานศุลกากร หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง หน่วยงานกักกัน และหน่วยงานสาธารณะสุข ซึ่งกลุ่มหน่วยงานเหล่านี้เป็นหน่วยงานที่เรียกว่า CIQ ประกอบด้วย C (Customs คือ ศุลกากร) I (Immigration คือ ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง) และ Q (Quarantine Bureau คือ หน่วยงานกักกัน) แต่ทั้งนี้หลังจากสถาการณ์โควิดทำให้หน่วยงานสาธารณสุขเข้ามีบทบาทมากขึ้น จึงได้นับหน่วยงานสาธารณสุขเป็นอีกหน่วยงานที่อยู่ในกลุ่มนี้

ประเภทที่ 2 คือ ผู้ใช้บริการจากภาครัฐเพื่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนหรือบริษัทเอกชนที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าข้ามแดน ซึ่งประเภทนี้ประกอบด้วย 4 กลุ่ม ได้แก่ ผู้นำเข้า - ส่งออก ตัวแทนออกของรับอนุญาต (Shipping) ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers) และคนขับรถ (Truck Driver) โดยมีความเกี่ยวข้องดังนี้

- เจ้าของสินค้าที่นำเข้า-ส่งออก และผู้นำเข้า-ส่งออก จะมีกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นบริเวณด่านชายแดนคล้ายคลึงกับกลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้า แต่ก็มีหน้าที่ส่งออกนำเข้าสินค้าด้วย
- ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าที่ประกอบด้วย ตัวแทนออกของรับอนุญาต (Shipping) และผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers) ซึ่งทั้ง 2 กลุ่มนี้มีกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นบริเวณด่านชายแดนคล้ายคลึงกัน นอกจากนี้ยังมีกลุ่มคนขับรถขนส่งสินค้า ซึ่งกลุ่มคนขับรถนี้มีกิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีขอบเขตกว้างออกไปตามเส้นทางขนส่งจนรวมไปถึงกิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณด่านชายแดน แต่อย่างไรก็ตาม คนขับรถจะมีขอบเขตกิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณด่านชายแดนที่แคบกว่ากลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้า

4) นำ**คะแนนของตัวอย่างแต่ละรายในแต่ละมิติ** มาหา**คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มในแต่ละมิติ A** ดังสมการต่อไปนี้

$$\text{คะแนนเฉลี่ยของกลุ่ม j ในมิติที่ A} = \frac{\sum_{n}^{m=1} \text{คะแนนมิติ } \mathbf{A} \text{ ของตัวอย่างในกลุ่ม } \mathbf{j}_{\mathbf{m}}}{\mathbf{n}}$$

โดย j คือ กลุ่มใดกลุ่มหนึ่งระหว่างใน 8 กลุ่ม;
m คือ ตัวอย่างรายที่ m จากทั้งหมด n คนในกลุ่ม j;
n คือ จำนวนตัวอย่างทั้งหมดในกลุ่ม j;
A คือ มิติที่ 1 ถึง 4

ตัวอย่างเช่น กลุ่มหน่วยงานภาครัฐประกอบไปด้วย หน่วยงานศุลกากร 2 ราย หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 1 ราย หน่วยงานกักกัน 2 ราย และหน่วยงานสาธารณะสุข 1 ราย แต่ละรายมีคะแนนมิติโครงสร้างพื้นฐานเรียงตามลำดับ คือ 0.857, 0.429, 1.000, 0.167, 0.667 และ 0.800 สามารถคำนวณได้ดังนี้

คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มหน่วยงานภาครัฐในมิติโครงสร้างพื้นฐาน
= (0.857 + 0.429 + 1.000 + 0.167 + 0.667 + 0.800) ÷ 6 = 0.653

5) จากนั้นจะต้องหา**คะแนนรวมในมิติ A ของพื้นที่** โดยหาได้จากการนำ**คะแนนของตัวอย่างแต่ละรายในแต่ละมิติ A** มาหาค่าเฉลี่ย ดังสมการต่อไปนี้

$$\text{คะแนนรวมในมิติ A ของพื้นที่} = \frac{\sum \text{คะแนนมิติ } \mathbf{A} \text{ ของตัวอย่างทั้งหมด}}{\text{จำนวนตัวอย่างทั้งหมดที่มีคะแนนมิติ } \mathbf{A}}$$

ตัวอย่างเช่น คะแนนมิติโครงสร้างพื้นฐานของหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ 0.857, 0.429, 1.000, 0.167, 0.667 และ 0.800 คะแนนมิติโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มผู้ให้บริการขนส่งสินค้า ได้แก่ 0.714 และ 0.667 คะแนนมิติโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มคนขับรถได้แก่ 0.286 และ 0.714 และคะแนนมิติโครงสร้างพื้นฐานของกลุ่มเจ้าของสินค้าที่ส่งออกนำเข้า ได้แก่ 0.778 และ 0.333 สามารถคำนวณได้ดังนี้

คะแนนรวมในมิติโครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่หนึ่ง ๆ = (0.857 + 0.429 + 1.000 + 0.167 + 0.667 + 0.800 + 0.714 + 0.667 +0.286 + 0.714 + 0.778 + 0.333) ÷ 12 = 0.617

6) จากนั้น นำ**คะแนนรวมในมิติทั้ง 4 มิติ** มาหา**คะแนนรวมของพื้นที่** โดยการหาค่าเฉลี่ยของคะแนนทั้ง 4 มิติ ดังสมการต่อไปนี้

$$\text{คะแนนของพื้นที่} = \frac{\sum_{4}^{\mathbf{A=1}} \text{คะแนนรวมของพื้นที่ในมิติที่}_{\mathbf{A}}}{4}$$

โดย A คือมิติที่ 1 ถึง 4

ตัวอย่างเช่น พื้นที่หนึ่ง ๆ มีคะแนนรวมในมิติโครงสร้างพื้นฐานเท่ากับ 0.617 คะแนนรวมในมิติกฎระเบียบเท่ากับ 1.207 คะแนนรวมในมิติเจ้าของสินค้าเท่ากับ 1.467 และคะแนนรวมในมิติผู้ให้บริการโลจิสติกส์เท่ากับ 1.167 สามารถคำนวณได้ดังนี้

คะแนนของพื้นที่ = (0.617 + 1.207 + 1.467 + 1.167) ÷ 4 = 1.114

5.2.2 การออกแบบสอบถามและการเก็บข้อมูล

ตัวชี้วัดที่จะนำมาใช้สำหรับการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบจะประกอบด้วย 2 ส่วนใหญ่ ๆ คือ ส่วนที่ 1 เป็นตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Indicators; TFIs) โดย OECD สำหรับวัดขีดความสามารถด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในมิติของพิธีการศุลกากรและมาตรการทางการค้า (Customs and Regulatory Trade Procedures) สำหรับส่วนที่ 2 ตัวชี้วัดการติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation, M&E) ที่ประยุกต์ใช้ตัวชี้วัดตามกรอบการศึกษาของ CPMM และตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค ดังนี้

5.2.2.1 การพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ TFIs

ในการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ จะเริ่มจากการพัฒนาแบบสอบถามเพื่อกำหนดตัวชี้วัดที่เหมาะสมสำหรับการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการผ่านแดนและข้ามแดนสำหรับใช้เป็น

ต้นแบบของการประเมิน จากกรอบการประเมินประสิทธิภาพทั้ง 3 แนวคิด ได้แก่ กรอบแนวคิด TFIs, กรอบแนวคิด CPMM และกรอบแนวคิดการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ โดยเริ่มจากการคัดเลือกคำถาม **ตัวชี้วัด TFIs (ภาคผนวก ข)** ที่จะนำมาใช้ในการศึกษาเชิงลึก โดยใช้**วิธีวิทยาคิว (Q-methodology หรือ Q-Sort)** มาทำการคัดเลือกตัวชี้วัดใน 11 มิติ จำนวน 133 ตัวชี้วัดที่มีความเหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย ด้วยวิธี Q-Sort ที่เป็นวิธีการวิจัยที่พัฒนาโดยนักจิตวิทยา William Stephenson ที่ได้พัฒนามาใช้เพื่อสำรวจความคิดของคนเกี่ยวกับหัวข้อหนึ่ง ๆ และเปรียบเทียบระหว่างความคิดของผู้ให้ความเห็นเพื่อหาข้อสรุปของความคิดจากหัวข้อนั้น ๆ สำหรับระเบียบวิธีวิจัยที่ได้นำมาใช้ในการคัดเลือกคำถาม TFIs เพื่อพัฒนาตัวชี้วัดสำหรับการสำรวจข้อมูลนั้น ซึ่งได้ใช้วิธีวิทยาคิวแบบดัดแปลง (Adapted Q-methodology) จากงานวิจัยโดย ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ และคณะ (2562) โดยนักวิจัยกลุ่มนี้ใช้วิธีวิทยาคิวแบบดัดแปลงเพื่อจัดกลุ่มเครื่องมือทางโลจิสติกส์ให้เป็นประเภทที่เหมาะสม สำหรับขั้นตอนที่นักวิจัยกลุ่มนี้แนะนำไว้ประกอบด้วย 8 ขั้นตอน ดัง**ตารางที่ 5.2.2-1**

ตารางที่ 5.2.2-1 ขั้นตอนการคัดเลือกตัวชี้วัด TFIs ด้วยวิทยาคิวแบบดัดแปลง

ที่	ขั้นตอนโดย ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ และคณะ (2019)	การคัดเลือกคำถาม TFIs
1	กำหนดรายการที่จะนำมาคัดเลือก	คำถาม TFIs
2	สรรหาผู้คัดเลือกรายการที่จะนำมาคัดเลือก	ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 5 ท่าน
3	อธิบายเพื่อให้แน่ใจว่าผู้คัดเลือกเข้าใจสิ่งที่ต้องทำ และอธิบายรายการที่จะนำมาคัดเลือก	อธิบายผู้เชี่ยวชาญถึงวัตถุประสงค์ของงานวิจัย, วิธีวิทยาคิวแบบดัดแปลง และอธิบายที่มาที่ไปของ TFIs
5	อธิบายเพื่อให้แน่ใจว่าผู้คัดเลือกเข้าใจรายการที่จะนำมาคัดเลือก	อธิบายคำถาม TFIs ในแต่ละส่วนอย่างละเอียด
6	ให้ผู้คัดเลือกแสดงความเห็น อภิปรายและช่วยกันคัดเลือกรายการที่จะนำมาคัดเลือก	ให้ผู้เชี่ยวชาญแสดงความเห็น อภิปรายและช่วยกันคัดเลือกคำถาม TFIs ที่เกี่ยวข้อง
7	บันทึกสิ่งที่เกิดจากการอภิปราย	ผู้ช่วยนักวิจัยจดบันทึกการอภิปราย
8	หาข้อสรุปฉันทมติ (Consensus)	หาข้อสรุปฉันทมติ (Consensus) ระหว่างผู้เชี่ยวชาญทั้ง 5 ท่าน

ขั้นตอนวิธีวิทยาคิวแบบดัดแปลงที่ได้นำมาใช้ในการศึกษานี้แสดงให้เห็นในตารางด้านบน โดยเริ่มต้นจากการนำคำถามใน TFIs มาเป็นแหล่งข้อมูลหลักเพื่อให้ในการทำวิธีวิทยาคิวแบบดัดแปลง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคัดเลือกคำถาม TFIs ที่มีความเกี่ยวข้องกับกฎระเบียบและพิธีการศุลกากร ซึ่งในการศึกษาโครงการครั้งนี้ ได้จัดประชุมเพื่อทำการคัดเลือกคำถาม TFIs ในวันพฤหัสบดีที่ 2 มิ.ย. 2565 เวลา 15:00-17:00 น. ที่ KO Kreate Space - Coworking Space ถนนประดิพัทธ์ แขวงสามเสนใน เขตพญาไท กรุงเทพ สำหรับผู้เชี่ยวชาญที่เข้ามาร่วมทำการวิจัยในส่วนนี้ ประกอบด้วย

1) ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์
   มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ในฐานะผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งและโลจิสติกส์
2) ดร.กฤศ ฉายแสงเดือน
   ในฐานะผู้เชี่ยวชาญด้านการค้าระหว่างประเทศ
3) รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา
   จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในฐานะผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพื้นที่

4) นายสุรรัฐ เนียมกลาง
สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะผู้เชี่ยวชาญด้านนโยบายและแผนงานการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

5) นายสมยศ กันแตง (อดีตนายด่านศุลกากรมุกดาหาร)
ในฐานะผู้เชี่ยวชาญด้านศุลกากร

ผู้เชี่ยวชาญทุกท่านได้รับเอกสารคำถาม TFIs ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ และได้รับการอธิบายถึงวัตถุประสงค์ของการวิจัย, วิธีวิทยาคิวแบบดัดแปลง และอธิบายที่มาที่ไปของ TFIs รวมไปถึงรายละเอียดคำถาม TFIs ในแต่ละส่วนอย่างละเอียด จากนั้น ผู้เชี่ยวชาญได้แสดงความเห็น อภิปราย และช่วยกันคัดเลือกคำถาม TFIs ที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบและพิธีการศุลกากรโดยเริ่มต้นจากมิติที่ 1 Information Availability ไปเรื่อย ๆ จนถึงมิติสุดท้าย Government and Impartiality ระหว่างนั้นผู้ช่วยนักวิจัยได้จดบันทึกการอภิปราย สำหรับในขั้นตอนสุดท้าย ผู้เชี่ยวชาญทั้งหมดได้ลงข้อสรุปฉันทมติ (Consensus) จำนวนคำถามและข้อคำถาม TFIs ที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบและพิธีการศุลกากร

สำหรับเกณฑ์พิจารณาในการคัดเลือกตัวชี้วัด TFIs ประกอบด้วย (1) ต้องเป็นคำถามสำหรับด่านศุลกากร ไม่ใช่คำถามที่ต้องการการตัดสินใจจากกรมศุลกากรส่วนกลาง เนื่องจากด่านศุลกากรพื้นที่ไม่ได้มีอำนาจตัดสินใจเอง แต่ต้องปฏิบัติตามนโยบายที่ได้รับมาจากส่วนกลาง และ (2) หากเป็นคำถามการดำเนินงานที่ด่านศุลกากรปฏิบัติอยู่แล้วจะไม่ถูกคัดเลือก เนื่องจากถือเป็นข้อปฏิบัติที่เป็นไปตามมาตรฐานหรือนโยบาย โดยรายละเอียดของผลการคัดเลือกโดยผู้เชี่ยวชาญนำเสนอใน**ภาคผนวก ค**

ทั้งนี้ ผลการประชุมเพื่อคัดเลือกตัวชี้วัด TFIs จากผู้เชี่ยวชาญ จำนวนทั้งสิ้น 133 ตัวชี้วัดใน 11 มิติ พบว่า ตัวชี้วัดที่ถูกผู้เชี่ยวชาญมากกว่าร้อยละ 70 มีจำนวนทั้งสิ้น 20 ตัวชี้วัด ดังต่อไปนี้

- **มิติที่ 1 ความพร้อมของข้อมูล** ประกอบด้วย 4 ตัวชี้วัด ได้แก่ คำถามที่ 1 มีการระบุอย่างชัดเจนในเว็บไซต์กรมศุลกากรหรือไม่?, คำถามที่ 2 มีความเป็นไปได้ที่จะให้ข้อเสนอแนะออนไลน์แก่ศุลกากรหรือไม่?, คำถามที่ 6 ความทันท่วงทีของจุดสอบถาม และคำถามที่ 13 มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับคำวินิจฉัยล่วงหน้าหรือไม่
- **มิติที่ 2 การมีส่วนร่วมของชุมชนการค้า (การให้คำปรึกษา)** ประกอบด้วย 2 ตัวชี้วัด ได้แก่ คำถามที่ 19 มีการปรึกษาหารือสาธารณะระหว่างผู้ค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและรัฐบาลหรือไม่? และคำถามที่ 25 ความคิดเห็นสาธารณะถูกนำมาพิจารณาหรือไม่
- **มิติที่ 3 คำวินิจฉัยล่วงหน้า** พบว่าไม่มีตัวชี้วัดใดที่ถูกผู้เชี่ยวชาญเลือกมากกว่าร้อยละ 70
- **มิติที่ 4 ขั้นตอนการอุทธรณ์** ประกอบด้วย 1 ตัวชี้วัด คือ คำถามที่ 36 ข้อมูลเกี่ยวกับกฎขั้นตอนในการอุทธรณ์เปิดเผยต่อสาธารณะหรือไม่
- **มิติที่ 5 ค่าธรรมเนียม** ประกอบด้วย 1 ตัวชี้วัด คือ คำถามที่ 43 ข้อมูลเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมและค่าบริการที่เรียกเก็บโดยหน่วยงานของรัฐในหรือเกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก หรือการขนส่งมีการเผยแพร่หรือไม่
- **มิติที่ 6 การมีส่วนร่วมของชุมชนการค้า (การให้คำปรึกษา)** ประกอบด้วย 2 ตัวชี้วัด ได้แก่ คำถามที่ 61 เอกสารนำเข้ามีกี่ฉบับ และคำถามที่ 62 เอกสารส่งออกมีกี่ฉบับ
- **มิติที่ 7 แบบฟอร์ม – ระบบอัตโนมัติ** ประกอบด้วย 2 ตัวชี้วัด ได้แก่ คำถามที่ 64 เปอร์เซ็นต์ของการประกาศนำเข้าที่เคลียร์ทางอิเล็กทรอนิกส์คือเท่าไร และคำถามที่ 65 เปอร์เซ็นต์ของการประกาศส่งออกที่เคลียร์ทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นเท่าใด
- **มิติที่ 8 แบบฟอร์ม – ขั้นตอน** ประกอบด้วย 1 ตัวชี้วัด คือ คำถามที่ 78a มีการเผยแพร่เวลาเผยแพร่เฉลี่ยหรือไม่

- **มิติที่ 9 ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน – ภายใน** ประกอบด้วย 2 ตัวชี้วัด ได้แก่ คำถามที่ 104 กลไกเชิงสถาบันเพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างหน่วยงาน และคำถามที่ 109 ผลการตรวจสอบและควบคุมร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการการค้าข้ามพรมแดนเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการควบคุมชายแดนและอำนวยความสะดวกทางการค้า
- **มิติที่ 10 ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน – ภายนอก** ประกอบด้วย 3 ตัวชี้วัด ได้แก่ คำถามที่ 120 การแบ่งปันผลการควบคุมระหว่างประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนอย่างเป็นระบบเพื่อปรับปรุงการวิเคราะห์ความเสี่ยงตลอดจนประสิทธิภาพของการควบคุมชายแดนและการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ถูกกฎหมาย, คำถามที่ 121 การพัฒนาและแบ่งปันสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนตามความเหมาะสม และคำถามที่ 122 การควบคุมร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนตามความเหมาะสม
- **มิติที่ 11 ธรรมาภิบาลและความเป็นกลาง** ประกอบด้วย 2 ตัวชี้วัด ได้แก่ คำถามที่ 129 มีการสื่อสารภายในที่มีประสิทธิภาพเกี่ยวกับนโยบายและขั้นตอนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการชายแดนหรือไม่ และคำถามที่ 130 มีหน่วยงานตรวจสอบระบบภายในหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการชายแดนหรือไม่

5.2.2.2 การพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ CPMM และตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

ในส่วนของการพัฒนาต้นแบบตัวชี้วัด CPMM (**ภาคผนวก ข)** จะเป็นการจัดทำแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยจะเป็นคำถามที่เกี่ยวข้องกับจุดต้นทาง-ปลายทางของการขนส่งสินค้า ระยะเวลาที่ใช้สำหรับการขนส่งและการดำเนินพิธีการศุลกากร ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการขนส่งและการดำเนินพิธีการศุลกากร และความเร็วของรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้าตลอดเส้นทาง สำหรับในส่วนของการพัฒนาต้นแบบตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ จะเป็นการจัดทำแบบสอบถามเกี่ยวกับประสิทธิภาพการดำเนินงานของโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน กฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และเจ้าของสินค้าที่มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

ทั้งนี้ ในการศึกษาได้พัฒนาร่างต้นแบบของแบบสอบถามที่จะใช้สำรวจข้อมูลเชิงลึก คำถามที่นำมาใช้ในแบบสอบถามต้นแบบนี้มาจากคำถามใน**หัวข้อ 5.2.2.1 และ 5.2.2.2** จากนั้นจึงดำเนินการตรวจสอบความน่าเชื่อถือและความถูกต้องของแบบสอบถามกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องก่อนทำการสำรวจข้อมูลเชิงลึกของแต่ละพื้นที่ ดังเสนอในหัวข้อถัดไป

5.2.3 การตรวจสอบความน่าเชื่อถือของแบบสอบถาม

การตรวจสอบแบบสอบถามมีวัตถุประสงค์หลัก 2 ประการ คือ (1) เพื่อปรับให้แบบสอบถามมีความเหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย และ (2) เพื่อปรับให้แบบสอบถามมีความเหมาะสมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก ๆ ที่เป็นกลุ่มประชากรในการศึกษานี้ สำหรับวัตถุประสงค์ประการแรกนั้น การปรับแบบสอบถามให้มีความเหมาะสมกับบริบทของประเทศไทยมีความจำเป็นอย่างมากเนื่องจากแบบสอบถามต้นแบบสร้างมาจากงานวิจัยและแหล่งข้อมูลจากต่างประเทศ ซึ่งมีความแตกต่างกับประเทศไทยในเรื่องระบบการดำเนินงานศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง และการกักกันสินค้า ด้วยเหตุนี้ เมื่อกิจกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนไม่เหมือนกัน จึงทำให้ข้อคำถามบางข้อในต้นแบบจากการทบทวนวรรณกรรมอาจไม่เหมาะสมกับประเทศไทย

สำหรับวัตถุประสงค์ประการที่สองนั้น การปรับแบบสอบถามให้มีความเหมาะสมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่จะทำให้แบบสอบถามใช้งานได้ เนื่องจากไม่ใช่ว่าทุก ๆ ผู้ใช้บริการจะใช้บริการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนเหมือนกัน ตัวอย่างเช่น พนักงานขับรถขนส่งสินค้าก็ไม่มีความจำเป็นต้องดำเนินงานพิธีศุลกากร ในขณะที่ตัวแทนออกของรับอนุญาต (Shipping) ก็ไม่จำเป็นต้องไปเกี่ยวข้องกับตำรวจตรวจคนเข้าเมืองเนื่องจากไม่ได้มีหน้าที่ขับรถบรรทุก หรืออีกตัวอย่างเช่น เจ้าหน้าที่หน่วยงานกักกันอาจจะไม่สามารถตอบคำถามทุก ๆ คำถามในแบบสอบถามที่ปรับมาจาก Trade Facilitation Indicators ได้เท่ากับเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร ดังนั้น จำเป็นต้องปรับแบบสอบถามให้เหมาะสมกับบทบาทหน้าที่ของแต่ละกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

สำหรับการกำหนดประเภทผู้มีส่วนได้เสียที่จะมีส่วนร่วมในการทำการตรวจสอบแบบสอบถามได้จัดทำแบ่งผู้มีส่วนได้ส่วนเสียออกเป็น 2 ประเภทที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดน ตาม**รูปที่ 5.2-4** คือ ผู้ดำเนินกิจกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดน ซึ่งก็คือ หน่วยงานภาครัฐที่ให้บริการการอำนวยความสะดวกทางการค้า และอีกประเภทคือ ผู้ใช้บริการจากภาครัฐเพื่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน สำหรับประเภทผู้ดำเนินกิจกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดน ประกอบด้วยกิจกรรม 3 ประเภทหลัก ได้แก่ ศุลกากร (Customs) ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง (ต.ม.) (Immigration) และหน่วยงานกักกัน (Quarantine) ซึ่งกิจกรรม 3 ประเภทนี้ก็สอดคล้องไปกับมาตรฐานสากลเกี่ยวกับการควบคุมการค้าชายแดนที่ใช้ระบบ CIQ ซึ่งประกอบด้วย C (Customs คือ ศุลกากร) I (Inspection คือ ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง) และ Q (Quarantine Bureau คือ หน่วยงานที่ควบคุมเกี่ยวกับพืช สัตว์ อาหารและยา) สำหรับระบบ CIQ ในประเทศไทยนั้น เจ้าพนักงานตามกฎหมายนั้นมาจากต่างหน่วยงานกัน โดยที่เน้นความสำคัญไปที่บทบาทของศุลกากร และการตรวจคนเข้าเมืองเป็นหลัก ส่วนการตรวจและควบคุมเกี่ยวกับพืช สัตว์ อาหารและยา นั้นเป็นภารกิจที่ปฏิบัติร่วมกันกับทั้งสองภารกิจหลัก

นอกจากนี้ การติดตามบริบทความเปลี่ยนแปลงของประเทศไทยอันเนื่องมาจากสถานการณ์โควิด-19 พบว่า หน่วยงานสาธารณสุขเป็นอีกหน่วยงานที่เริ่มมีบทบาทในการตรวจสอบควบคุมบุคคลข้ามชายแดนและส่งผลอย่างยิ่งต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากหากว่าพนักงานขับรถขนส่งสินค้าต้องสงสัยว่าติดเชื้อ จะต้องถูกกักตัวและส่งผลให้การส่งสินค้าต้องล่าช้าออกไป ดังนั้นจึงเสนอให้หน่วยงานสาธารณสุขเป็นอีกหน่วยงานควบคุม (Quarantine) ด้วย

สำหรับประเภทผู้ใช้บริการกิจกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดน ประกอบด้วย ผู้ส่งออก-นำเข้า (Trader) ผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ (Logistics Service Provider) และตัวแทนออกของรับอนุญาต (Shipping) และพนักงานขับรถขนส่งสินค้า (Driver) โดยผู้ส่งออก-นำเข้าอาจจะเป็นเจ้าของสินค้าหรือทำหน้าที่รวบรวมสินค้ามาจากผู้ผลิตและดำเนินการขนส่งข้ามแดนเพื่อไปส่งให้กับผู้รับซื้ออีกประเทศหนึ่ง ทั้งนี้เจ้าของสินค้าหรือผู้ผลิตสินค้าที่ไม่ได้ใช้บริการงานศุลกากรก็ไม่ควรจะรวมมาเป็นกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียโดยตรง เนื่องจากอาจจะทำให้ไม่สามารถตอบแบบสอบถามที่พัฒนาขึ้นมาได้ ส่วนกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศมีหน้าที่ดำเนินการขนส่งสินค้าที่อาจจะมาจากผู้ส่งออก - นำเข้าหรือเจ้าของสินค้า หรือผู้ผลิตก็ได้ และกลุ่มสุดท้าย คือ ตัวแทนออกของรับอนุญาต มีหน้าที่ดำเนินการพิธีการศุลกากรเป็นหลักโดยอาจจะให้บริการแก่ผู้ผลิตหรือผู้ส่งออก - นำเข้าก็ได้ นอกเหนือจากกลุ่มผู้ใช้บริการที่กล่าวข้างต้นแล้ว พบว่า พนักงานขับรถขนส่งสินค้าเป็นอีกกลุ่มหนึ่งของผู้ใช้บริการที่เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยตรงจากการดำเนินกิจกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดน

โดยสรุปแล้วประเภทผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก ๆ ประกอบด้วยผู้ดำเนินกิจกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดน ซึ่งประกอบด้วย (1) เจ้าหน้าที่ศุลกากร (2) ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง (3) เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานกักกัน (สัตว์, พืช และอาหารและยา) และ (4) เจ้าหน้าที่สาธารณสุข ในขณะที่

ผู้ใช้บริการประกอบด้วย (1) ผู้ส่งออก-นำเข้า (Trader) (2) ผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ (Logistics Service Provider) (3) พนักงานขับรถขนส่งสินค้า (Driver) และ (4) ตัวแทนออกของรับอนุญาต (Shipping) โดยกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 8 กลุ่มนี้เป็นกลุ่มประชากรที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ ดัง**ตารางที่ 5.2.3-1**

ตารางที่ 5.2.3-1 ผู้ที่เกี่ยวข้องที่นำเสนอในเบื้องต้นสำหรับการสำรวจข้อมูลเชิงลึก

กลุ่ม	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	กรอบแนวคิดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFIs)	กรอบแนวคิดการติดตามและประเมินผล (M&E) การดำเนินงานด้านโลจิสติกส์		ผู้เข้าร่วมตอบ
		แบบสอบถาม TFIs	แบบสอบถาม CPMM	แบบสอบถาม การประเมินประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์	
ภาครัฐ	1. หน่วยงานศุลกากร (C)	X		X	นายด่านศุลกากร / ผู้อำนวยการส่วนฯ
	2. หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง (I)	X		X	ผกก. ตม.. / รอง ผกก. ตม.
	3. หน่วยงานกักกัน สัตว์ พืช อาหารและยา (Q)	X		X	หัวหน้า/รักษาการ/รองหัวหน้าด่านกักกัน
	4. หน่วยงานสาธารณสุข (Q)	X		X	หัวหน้า/รักษาการ/รองหัวหน้าด่านควบคุมโรค
ผู้ใช้บริการของภาครัฐ	5. บริษัทเทรดเดอร์	X	X	X	เจ้าของ/ผู้จัดการบริษัท ที่มีแผนกขนส่งและแผนก Shipping
	6. บริษัทขนส่งสินค้า	X	X	X	เจ้าของ/ผู้จัดการบริษัท
	7. พนักงานขับรถขนส่งสินค้า	X	X		พนักงานขับรถบริเวณด่าน
	8. ตัวแทนออกของรับอนุญาต	X		X	เจ้าของ/ผู้จัดการบริษัท

การดำเนินการตรวจสอบความน่าเชื่อถือและความถูกต้องของแบบสอบถามในระหว่างวันที่ 18-20 กรกฎาคม 2565 ที่พื้นที่ด่านศุลกากรมุกดาหาร โดยการกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย ประกอบด้วยกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลัก 2 กลุ่ม ดัง**ตารางที่ 5.2.3-1** และเพิ่มเติมกลุ่มอื่น ๆ เพื่อให้ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบแบบสอบถามและนำเสนอความเห็นเกี่ยวกับประเภทของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักว่าถูกต้องแล้วหรือไม่ และให้ความเห็นเบื้องต้นเกี่ยวกับคำถามประเภทเหมาะสมกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักกลุ่มใด โดยกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักและกลุ่มอื่น ๆ มีรายละเอียดดังนี้

1) ผู้ดำเนินกิจกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดน
   1.1) เจ้าหน้าที่หน่วยงานศุลกากร
      - นายด่านศุลกากรมุกดาหาร
      - ผู้อำนวยการส่วนบริการศุลกากรมุกดาหาร
   1.2) ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง
      - รองผู้กำกับตำรวจตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดมุกดาหาร
   1.3) เจ้าหน้าที่หน่วยงานกักกัน
      - หัวหน้าด่านตรวจกักกันประจำด่านศุลกากรมุกดาหาร
   1.4) เจ้าหน้าที่หน่วยงานสาธารณสุข
      - หัวหน้าด่านควบคุมโรคประจำด่านศุลกากรมุกดาหาร
2) ผู้ใช้บริการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดน
   2.1) ตัวแทนออกของรับอนุญาต (Shipping)
      - เจ้าของบริษัทตัวแทนออกของ
   2.2) ผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ (Logistics Service Provider)
      - เจ้าของบริษัทขนส่งระหว่างประเทศ
   2.3) ผู้ส่งออก-นำเข้า (Trader)
      - เจ้าของบริษัทเทรดเดอร์
   2.4) พนักงานขับรถขนส่งสินค้า (Driver)
      - พนักงานขับรถขนส่งสินค้า
3) กลุ่มอื่น ๆ
   - อดีตนายกสภาอุตสาหกรรมจังหวัดมุกดาหาร
   - สภาหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร
   - เจ้าของและผู้จัดการบริษัทผู้ผลิตสินค้า

ผลสรุปที่ได้จากการลงพื้นที่ด่านชายแดนมุกดาหารในวันที่ 18-20 กรกฎาคม 2565 นั้นสามารถสรุปได้เป็น 9 ประเด็นดังนี้

1) หน่วยงานศุลกากร ผลการลงพื้นที่แสดงให้เห็นว่าแบบสอบถามมีความเหมาะสมเป็นอย่างดี ซึ่งไม่น่าแปลกใจเนื่องจากต้นแบบของแบบสอบถามนั้นก็มุ่งเน้นไปที่การสอบถามประสิทธิภาพการทำงานของศุลกากร โดยนายด่านศุลกากรมุกดาหารและผู้อำนวยการส่วนบริการศุลกากรมุกดาหารมีความเห็นให้ปรับแก้ไขคำถามให้มีขอบเขตที่ชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อให้ผู้ตอบคำถาม (นายด่านฯ ท่านอื่น ๆ) สามารถเลือกคำตอบมาตอบได้อย่างชัดเจนและถูกต้อง และขอให้คำถามทุกข้อในแบบสอบถามมีช่องว่างให้เติมข้อเสนอแนะเพื่อให้นายด่านได้ใส่เหตุผลหรือกรอบสมมติฐานเพื่อประกอบคำตอบของแต่ละท่าน นอกจากนี้ จะมีประเด็นหลัก ๆ ที่นายด่านฯ และผู้อำนวยการฯ ให้ข้อสังเกตคือ คำถามเกี่ยวกับ Common Control Areas ซึ่งมีนโยบายจากส่วนกลางที่กำหนดให้สร้างขึ้นที่ด่านมุกดาหารเพียงที่เดียวซึ่งปัจจุบันก็ยังไม่มีการใช้งานอย่างเป็นทางการ

2) หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง ผลการลงพื้นที่แสดงให้เห็นว่าแบบสอบถามต้นแบบนั้นมุ่งเน้นไปที่การสอบถามประสิทธิภาพการทำงานของศุลกากรและการขนส่งสินค้าทางบก แต่มีจำนวนคำถามที่เกี่ยวกับการข้ามแดนของบุคคลไม่มากนัก ซึ่งคำถามสำหรับบุคคลที่มีอยู่นั้นก็เป็นคำถามสำหรับคนขับรถขนส่งสินค้าอยู่แล้ว เช่น กระบวนการในการตรวจหนังสือเดินทาง ด้วยเหตุนี้ รองผู้กำกับตำรวจตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดมุกดาหารจึงได้แนะนำให้ปรับข้อคำถามแต่ละข้อให้เน้นไปที่การถามคนขับรถขนส่ง เช่น การประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างตรวจคนเข้าเมืองของไทยกับเพื่อนบ้าน และการจัดการความเสี่ยงการตรวจปล่อยคนขับรถขนส่งสินค้า รวมถึงให้ตัดข้อคำถามที่ไม่สามารถดัดแปลงได้ เช่น การตรวจสอบหลังผ่านพิธีการศุลกากร และการขออนุญาตในการนำเข้าและส่งออกสินค้าต้องกำกัด

3) หน่วยงานกักกัน สัตว์ พืช อาหารและยา ผลการลงพื้นที่แสดงให้เห็นว่าคำถามในแบบสอบถามต้นแบบสามารถปรับใช้กับหน่วยงานกักกันได้ เพียงแต่ต้องกำหนดหน้าที่และหน่วยงานให้ชัดเจนขึ้น เนื่องจากแบบสอบถามต้นแบบถามถึงกิจกรรมศุลกากรมากกว่ากิจกรรมของหน่วยงานกักกัน

4) หน่วยงานสาธารณสุข ผลการลงพื้นที่แสดงให้เห็นว่าหัวหน้าด่านควบคุมโรคประจำด่านศุลกากรมุกดาหารสามารถตอบคำถามในแบบสอบถามต้นแบบได้เฉพาะข้อคำถามที่ถามเกี่ยวกับภาพรวมของด่านศุลกากร แต่ไม่สามารถตอบคำถามเกี่ยวกับงานศุลกากร งานตรวจคนเข้าเมือง และงานกักกันได้ ซึ่งไม่น่าแปลกใจเนื่องจากงานเหล่านี้ไม่ใช่งานของหน่วยงานสาธารณสุข ดังนั้น หัวหน้าด่านฯ จึงแนะนำให้ปรับแบบสอบถามให้ถามถึงงานสาธารณสุขเพิ่มขึ้น และเพิ่มข้อคำถามที่เกี่ยวกับการคัดกรองผู้ป่วย กระบวนการ และประสิทธิภาพของกระบวนการคัดกรองด้วย

5) บริษัทเทรดเดอร์ ผลการลงพื้นที่แสดงให้เห็นว่าแบบสอบถามต้นแบบที่ถามเกี่ยวกับงานบริการของด่านศุลกากรส่วนใหญ่สามารถใช้งานได้ โดยบริษัทเทรดเดอร์สามารถตอบคำถามจากประสบการณ์ที่ได้เคยใช้บริการจากด่านได้ อย่างไรก็ตาม มีคำถามบางส่วนที่เกี่ยวกับกิจกรรมการขนส่งและการดำเนินพิธีการศุลกากร ซึ่งบริษัทเทรดเดอร์ไม่สามารถตอบได้และได้แนะนำให้ลบออกไป นอกจากนี้ บริษัทเทรดเดอร์ได้แนะนำให้การปรับปรุงภาษาที่ใช้ในคำถามต่าง ๆ ให้เข้าใจง่ายยิ่งขึ้น เนื่องจากภาษาที่ใช้ในต้นแบบเป็นภาษากฎหมายและภาษาราชการ

6) บริษัทขนส่งสินค้า ผลการลงพื้นที่แสดงให้เห็นว่าแบบสอบถามต้นแบบที่ถามเกี่ยวกับงานบริการของด่านศุลกากรส่วนใหญ่สามารถใช้งานได้ โดยบริษัทขนส่งสินค้าสามารถตอบคำถามจากประสบการณ์ที่ได้เคยใช้บริการจากด่านได้ อย่างไรก็ตาม มีคำถามบางส่วนที่เกี่ยวกับกิจกรรมการดำเนินพิธีการศุลกากรซึ่งบริษัทขนส่งสินค้าไม่สามารถตอบได้และได้แนะนำให้ลบออกไป

7) พนักงานขับรถขนส่งสินค้า ผลการลงพื้นที่แสดงให้เห็นว่าแบบสอบถามต้นแบบที่ถามเกี่ยวกับงานบริการของด่านศุลกากรส่วนใหญ่สามารถใช้งานได้ โดยพนักงานขับรถขนส่งสินค้าสามารถตอบคำถามจากประสบการณ์ที่ได้เคยใช้บริการจากด่านได้ อย่างไรก็ตาม ยังมีคำถามบางส่วนที่เกี่ยวกับกิจกรรมการดำเนินพิธีการศุลกากร ซึ่งพนักงานขับรถไม่สามารถตอบได้และได้แนะนำให้ลบออกไป นอกจากนี้ ยังพบประเด็นสำคัญว่าพนักงานขับรถหลายคนไม่สามารถอ่านภาษาไทยได้คล่อง และไม่สามารถตีความภาษาที่ใช้ในแบบสอบถามที่มีความกว้างและเป็นนามธรรมทั้งที่คำถามลักษณะนี้เป็นคำถามที่ดีสำหรับการใช้กับแบบสอบถาม ดังนั้น การเก็บข้อมูลพนักงานขับรถขนส่งสินค้าจำเป็นต้องใช้วิธีสัมภาษณ์เข้ามาช่วยอย่างเลี่ยงไม่ได้ ผู้สัมภาษณ์จะสามารถช่วยอ่านและตีความคำถามให้แก่พนักงานขับรถ เพื่อให้พนักงานขับรถ มีความเข้าใจคำถามมากยิ่งขึ้น

8) ตัวแทนออกของรับอนุญาต ผลการลงพื้นที่แสดงให้เห็นว่าแบบสอบถามต้นแบบที่ถามเกี่ยวกับงานบริการของด่านศุลกากรส่วนใหญ่สามารถใช้งานได้ โดยตัวแทนออกของรับอนุญาตสามารถตอบคำถามจากประสบการณ์ที่ได้เคยใช้บริการจากด่านได้ แต่อย่างไรก็ตาม มีคำถามบางส่วนที่เกี่ยวกับกิจกรรมการขนส่งสินค้า ซึ่งตัวแทนออกของรับอนุญาตไม่สามารถตอบได้และได้แนะนำให้ลบออกไป

9) เจ้าของสินค้า ผลการลงพื้นที่แสดงให้เห็นว่าเจ้าของสินค้าและผู้ผลิตที่ไม่เคยได้ใช้บริการงานศุลกากรจะไม่สามารถตอบแบบสอบถามต้นแบบที่ถามเกี่ยวกับงานบริการของด่านศุลกากรได้ ซึ่งไม่น่าแปลกใจเพราะเจ้าของสินค้าและผู้ผลิตส่วนมากจะว่าจ้างบริษัทอื่น ๆ อาทิ ตัวแทนออกของรับอนุญาต บริษัทขนส่งสินค้า และบริษัทเทรดเดอร์ให้จัดการแทน นอกจากนี้ อดีตนายกสภาอุตสาหกรรมจังหวัดมุกดาหารและตัวแทนบุคลากรสภาหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร รวมถึงเจ้าของบริษัทและผู้จัดการบริษัทผู้ผลิตสินค้ารายหนึ่งยังยืนยันชัดเจนว่าเจ้าของสินค้าและผู้ผลิตที่ตอบแบบสอบถามที่พัฒนาขึ้นมาได้นั้นจะต้องมีแผนกขนส่งและแผนก Shipping เป็นของตนเองและทำกิจกรรมเหล่านี้ แต่หากเจ้าของสินค้าและผู้ผลิตไม่มีแผนกหรือกิจกรรมดังกล่าวกิจกรรมจะไม่ถือว่าเป็นผู้ใช้บริการของภาครัฐ และอาจจะทำให้ได้ข้อมูลไม่ตรงตามต้องการ

ทั้งนี้ ได้นำข้อมูลผลการลงพื้นที่ด่านชายแดนมุกดาหารมาปรับปรุงแบบสอบถามต้นแบบและนำเสนอไว้ใน**ภาคผนวก ง** ทั้งนี้ แก่นสาระของแบบสอบถามได้สรุปไว้เป็นประเด็นสำคัญ ๆ ดัง**ตารางที่ 5.2.3-2** ซึ่งแสดงถึงผลการคัดเลือกตัวชี้วัดและการพัฒนาแบบสอบถามต้นแบบสำหรับการศึกษาเชิงลึก โดยสามารถจำแนกออกได้เป็น 8 แบบสอบถามที่เหมาะสมสำหรับแต่ละกลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยที่แต่ละกลุ่มจะได้รับแบบสอบถามในประเด็นที่ไม่เหมือนกันและมีคำถามที่แตกต่างกันตามบริบทหน้าที่ (สำหรับภาครัฐ) หรือการใช้บริการ (สำหรับผู้ใช้บริการของภาครัฐ) โดยสรุป แบบสอบถามปรับปรุงและตรวจสอบเรียบร้อยแล้วที่นำเสนอไว้ใน**ภาคผนวก ง** จะนำไปใช้ในการเก็บข้อมูลการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ (Questionnaire with Interview) สำหรับกลุ่มผู้ร่วมตอบแบบสอบถามประกอบด้วยกลุ่มบุคคล ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.2.3-2** ในส่วนถัดไปจะนำเสนอการออกแบบวิธีการเก็บข้อมูลและการกำหนดกลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ 5.2.3-2 รายละเอียดแบบสำรวจข้อมูลเชิงลึก

ชุดแบบสำรวจ	ประเด็นคำถาม	ภาคผนวก
แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานศุลกากร	- การประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นการประเมินตนเอง) - การประเมินประสิทธิภาพกฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นการประเมินตนเอง) - การประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า อาทิ ความพร้อมของข้อมูล การมีส่วนร่วมของชุมชน ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน (ภายในประเทศและระหว่างประเทศ) เป็นต้น (เป็นการประเมินตนเอง)	ง.1
แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง	- การประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นการประเมินตนเอง) - การประเมินประสิทธิภาพกฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นการประเมินตนเอง) - การประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า อาทิ ความพร้อมของข้อมูล การมีส่วนร่วมของชุมชน ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน (ภายในประเทศและระหว่างประเทศ) เป็นต้น (เป็นการประเมินตนเอง)	ง.2

ตารางที่ 5.2.3-2 รายละเอียดแบบสำรวจข้อมูลเชิงลึก (ต่อ)

ชุดแบบสำรวจ	ประเด็นคำถาม	ภาคผนวก
แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.)	- การประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นการประเมินตนเอง) - การประเมินประสิทธิภาพกฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นการประเมินตนเอง) - การประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ ความพร้อมของข้อมูล การมีส่วนร่วมของชุมชน ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน (ภายในประเทศและระหว่างประเทศ) เป็นต้น (เป็นการประเมินตนเอง)	ง.3
แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข)	- การประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นการประเมินตนเอง) - การประเมินประสิทธิภาพกฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นการประเมินตนเอง) - การประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ ความพร้อมของข้อมูล การมีส่วนร่วมของชุมชน ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน (ภายในประเทศและระหว่างประเทศ) เป็นต้น (เป็นการประเมินตนเอง)	ง.4
แบบสำรวจข้อมูลผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ	- การประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นการประเมินหน่วยงานที่ให้บริการ) - การประเมินประสิทธิภาพกฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นการประเมินหน่วยงานที่ให้บริการ) - การประเมินประสิทธิภาพความสามารถในการส่งมอบสินค้า (เป็นการประเมินตนเอง) - ข้อมูลการส่งออกและนำเข้าสินค้า ได้แก่ ค่าใช้จ่าย ระยะเวลา ระยะทาง เป็นต้น (เป็นการประเมินตนเอง)	ง.5
แบบสำรวจข้อมูลคนขับรถขนส่งสินค้า	- การประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นการประเมินหน่วยงานที่ให้บริการ) - การประเมินประสิทธิภาพกฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นการประเมินหน่วยงานที่ให้บริการ) - ข้อมูลการส่งออกและนำเข้าสินค้า ได้แก่ ค่าใช้จ่าย ระยะเวลา ระยะทาง เป็นต้น (เป็นการประเมินตนเอง)	ง.6
แบบสำรวจข้อมูลตัวแทนออกของรับอนุญาต	- การประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นการประเมินหน่วยงานที่ให้บริการ) - การประเมินประสิทธิภาพกฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นการประเมินหน่วยงานที่ให้บริการ) - การประเมินประสิทธิภาพความสามารถในการส่งมอบสินค้า (เป็นการประเมินตนเอง) - การประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ ความพร้อมของข้อมูล การมีส่วนร่วมของชุมชน ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน (ภายในประเทศและระหว่างประเทศ) เป็นต้น (เป็นการประเมินหน่วยงานที่ให้บริการ) - ข้อมูลการส่งออกและนำเข้าสินค้า ได้แก่ ค่าใช้จ่าย ระยะเวลา ระยะทาง เป็นต้น (เป็นการประเมินตนเอง)	ง.7
แบบสำรวจข้อมูลผู้ค้า ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า (Trader / Exporter / Importer)	- การประเมินประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นการประเมินหน่วยงานที่ให้บริการ) - การประเมินประสิทธิภาพกฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นการประเมินหน่วยงานที่ให้บริการ)	ง.8

ตารางที่ 5.2.3-2 รายละเอียดแบบสำรวจข้อมูลเชิงลึก (ต่อ)

ชุดแบบสำรวจ	ประเด็นคำถาม	ภาคผนวก
	- การประเมินประสิทธิภาพความสามารถในการส่งมอบสินค้า (เป็นการประเมินตนเอง) - การประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ ความพร้อมของข้อมูล การมีส่วนร่วมของชุมชน ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน (ภายในประเทศและระหว่างประเทศ) เป็นต้น (เป็นการประเมินหน่วยงานที่ให้บริการ) - ข้อมูลการส่งออกและนำเข้าสินค้า ได้แก่ ค่าใช้จ่าย ระยะเวลา ระยะทาง เป็นต้น (เป็นการประเมินตนเอง)	

5.2.4 กลุ่มตัวอย่างการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถาม

การกำหนดจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามจะใช้หลักการดังอธิบายต่อจากนี้ เนื่องด้วยการศึกษานี้มุ่งเน้นสำรวจการหาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าผ่านแดนและการหาประเด็นปัญหาเพื่อก่อให้เกิดการพัฒนา ดังนั้น การศึกษาจึงไม่มุ่งเน้นไปที่การทดสอบความมีนัยสำคัญทางสถิติเพื่อการวางนัยทั่วไป (Generalization) ซึ่งหากพิจารณากลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย 2 กลุ่มแล้ว จะพบว่าสามารถใช้หลักการได้ทั้งหมด 3 ประเภท ได้แก่

1) การเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) สำหรับกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant)

การเลือกผู้ตอบแบบสอบถามในลักษณะนี้นำไปใช้กับ หน่วยงานศุลกากร ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง หน่วยงานกักกัน (สัตว์ พืช อาหารและยา) และหน่วยงานสาธารณสุข เนื่องด้วยเจ้าหน้าเหล่านี้ทำงานในหน้าที่เฉพาะทางซึ่งจำนวนผู้ปฏิบัติงานลักษณะนี้มีจำนวนจำกัด (กลุ่มประชากรเล็ก) ดังนั้น และผู้ที่สามารถตอบคำถามได้อย่างละเอียดและชัดเจน คือ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) เช่น นายด่านฯ รองนายด่านฯ ผกก. ต.ม. รอง ผกก. ต.ม. และหัวหน้าด่านกักกัน

2) การเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยใช้กฎ 80:20 หรือหลักการ Pareto

หลักการ Pareto หรือ กฎ 80:20 หมายถึงร้อยละ 80 ของผลลัพธ์นั้นเกิดขึ้นมาจากตัวแปรร้อยละ 20 หรือ การกระทำด้วยแรงเพียงน้อยนิดร้อยละ 20 แต่ได้ผลมากถึงร้อยละ 80 ซึ่งบางครั้งก็อาจเรียกกฎ 80:20 ว่าเป็น Law of the vital few หรือหมายถึง กฎที่บอกว่าส่วนเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่สำคัญจะส่งผลต่อส่วนอื่น ๆ ที่เป็นจำนวนที่มากกว่า

การศึกษานี้นำหลักการ Pareto มาใช้ในการกำหนดจำนวนผู้เข้าร่วมตอบแบบสอบถามที่ประกอบด้วย บริษัทเทรดเดอร์ บริษัทขนส่งสินค้า และตัวแทนออกของรับอนุญาต การใช้หลักการ Pareto มาอธิบายบริบทธุรกิจทั้ง 3 กลุ่มธุรกิจนี้มีดังต่อไปนี้ เราจะเห็นได้ว่าธุรกิจในประเทศไทยมีทั้งขนาดใหญ่ กลาง และเล็ก และบริษัทขนาดใหญ่ก็จะมีปริมาณและมูลค่าการขนส่งสินค้าทางบกรวมถึงปริมาณเที่ยวขนส่งที่มากกว่าบริษัทขนาดเล็ก ด้วยเหตุนี้ บริษัทขนาดใหญ่จึงมีผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์ไทยมากกว่าบริษัทเล็ก ดังนั้น การเก็บข้อมูลบริษัทเล็ก ๆ จำนวนมากจะไม่สามารถสะท้อนภาพรวมความเป็นจริงจากมุมมองผู้ใช้บริการระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของประเทศไทยได้ดีเท่ากับการเก็บข้อมูลกับบริษัทขนาดใหญ่ที่มีปริมาณและมูลค่าการขนส่งสินค้าสูง

ดังนั้น ได้มีการคิดวิธีการคำนวณหาบริษัทรายใหญ่โดยนำรายชื่อบริษัทในพื้นที่ที่คัดเลือกไว้มาจัดเรียงตามลำดับมูลค่ารายได้ และนำมาหาสัดส่วนของแต่ละบริษัทต่อผลรวมของมูลค่ารายได้รวมของทุก ๆ บริษัทในพื้นที่นั้น จากนั้นจะดำเนินการเก็บข้อมูลโดยเลือกไปทีละบริษัทตั้งแต่บริษัทที่มีมูลค่ารายได้สูง

ที่สุดไปยังบริษัทที่มีมูลค่าน้อยลงไปเรื่อย ๆ จนได้จำนวนบริษัทที่มีมูลค่ารายได้รวมกันมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80 ของมูลค่ารายได้รวมของทุก ๆ บริษัทในพื้นที่นั้น

3) การเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยใช้หลักการอิ่มตัวของข้อมูล (Data saturation)

หลักการอิ่มตัวของข้อมูล เป็นหลักการที่ใช้ในการวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งนักวิจัยจะใช้หลักการนี้เพื่อหยุดการเก็บข้อมูล เนื่องจากจุดอิ่มตัวของข้อมูลจะระบุว่าการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมต่อไปนั้นจะไม่มีข้อมูลใหม่เพิ่มมาอีกแล้ว และอาจจะไม่สามารถขยายผลการวิจัยไปได้มากกว่านี้แล้ว อีกนัยหนึ่ง คือ นักวิจัยไม่จำเป็นต้องทำการเก็บข้อมูลเพิ่มเติมอีกเมื่อถึงจุดอิ่มตัวของข้อมูลเนื่องจากผลการวิจัยจากข้อมูลที่เพิ่มขึ้นมานั้นจะไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยยะสำคัญแล้ว สำหรับจำนวนผู้เข้าร่วมการวิจัยที่เป็นตัวเลขบ่งชี้ว่าการเก็บอยู่ถึงจุดอิ่มตัวของข้อมูลแล้วคือ จำนวนระหว่าง 5-30 ชุดข้อมูล (Bernard, 2000; Bertaux, 1981; Morse, 1994; Creswell, 1998; Kuzel, 1992; Guest et al., 2006) ในการศึกษานี้ หลักการอิ่มตัวของข้อมูลนำไปใช้กับการเก็บข้อมูลจากพนักงานขับรถขนส่ง โดยกำหนดจุดอิ่มตัวของข้อมูลสูงสุดไว้ที่ 30 ชุดข้อมูล

5.3 การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อยและการสังเกตแบบมีส่วนร่วม

การศึกษาเชิงลึกแบบการวิจัยแบบผสมผสาน (Mixed Methods Research) ที่ใช้ในโครงการศึกษานี้ประกอบด้วยการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามร่วมกับการสัมภาษณ์แล้ว การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย และการสังเกตแบบมีส่วนร่วมซึ่งเป็นการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Data) ซึ่งจะช่วยเสริมผลการสำรวจข้อมูลเชิงปริมาณที่ดำเนินการในหัวข้อก่อนหน้านี้

5.3.1 การประชุมระดมความคิดเห็น

นอกจากการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถาม จะจัดให้มีการประชุมระดมความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่ที่ทำการศึกษาเชิงลึก การประชุมระดมความคิดเห็นเป็นวิธีการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพที่ใช้การกระตุ้นให้ผู้เข้าร่วมประชุมได้อธิบาย โต้แย้ง และแสดงความเห็นตามประเด็นการสนทนาที่เตรียมการไว้ก่อน การสนทนากลุ่มเป็นเทคนิคการเก็บรวบรวมข้อมูล (Pearson, 2014) ที่กระตุ้นให้ผู้เข้าร่วมได้อภิปรายแสดงความคิดเห็นอย่างกว้างขวางในประเด็นที่เฉพาะเจาะจงตามจุดมุ่งหมาย โดยมีผู้ดำเนินการสนทนากลุ่ม (Moderator) เป็นผู้คอยจุดประเด็นในการสนทนาเพื่อชักจูงให้ผู้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นอย่างลึกซึ้งและตรงประเด็นโดยไม่มีผู้ชี้นำความคิดเห็นหรือการตัดสินใจใด ๆ และเป็นวิธีการวิจัยโดยมีปฏิสัมพันธ์กันของสมาชิกในกลุ่มและมีการตรวจสอบกันเองในกลุ่มด้วยซึ่งเป็นการสนทนาแบบสองทาง (Two-way Communication)

ในการศึกษานี้ จะจัดให้มีการประชุมระดมความเห็นในพื้นที่ศักยภาพที่ได้รับการคัดเลือก (รายละเอียดใน**บทที่ 4**) กับผู้ที่เกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลและความคิดเห็นที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกของการผ่านแดนและข้ามแดนในแต่ละพื้นที่ เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการผ่านแดนและข้ามแดนในประเด็นต่าง ๆ อาทิ ความท้าทายในการข้ามแดน ปัญหาอุปสรรคที่พบและการอำนวยความสะดวก การเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับบริบทการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ชายแดนในอนาคต และข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อใช้สำหรับการกำหนดแนวทางการพัฒนารายพื้นที่และในภาพรวมต่อไป

ผู้ที่เกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่ที่อาจจะเข้ามามีส่วนร่วมในการประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อยอาจจะ ประกอบด้วย หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนและข้ามแดน ผู้ให้บริการส่งออกนำเข้า (ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าและตัวแทนออกของรับอนุญาต) บริษัทเทรดเดอร์ ผู้ประกอบการที่มีการส่งออกนำเข้าสินค้าในพื้นที่ หน่วยงานการศึกษา และผู้ที่สนใจทั่วไป สำหรับรายละเอียดของการประชุมระดม

ความเห็นในพื้นที่ศักยภาพ และรายละเอียดผู้แทนที่จะเข้ามาร่วมประชุมจะขอนำเสนอในรายงานความก้าวหน้าครั้งถัดไป

5.3.2 การสังเกตแบบมีส่วนร่วม

อีกหนึ่งวิธีวิจัยที่นำมาใช้ในการรวบรวมข้อมูลของการศึกษานี้สำหรับการลงพื้นที่สำรวจข้อมูลพื้นที่ชายแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน คือ การสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) สำหรับวิธีวิจัย ได้มีการเข้าไปร่วมในกิจกรรมที่ดำเนินการร่วมกับผู้ที่เกี่ยวข้องโดยทำการสังเกต ซักถาม และจดบันทึกประเด็นต่าง ๆ ได้จากการแลกเปลี่ยนความเห็น เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกที่มีความสอดคล้องกับความเป็นจริงมากที่สุด โดยมีประเด็นคำถามเช่นเดียวกันกับวิธีวิจัยแบบการประชุมระดมความคิดเห็น

การสังเกตแบบมีส่วนร่วมเป็นการลงสำรวจพื้นที่เพื่อสำรวจสภาพการดำเนินงาน การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และข้อมูลต่าง ๆ ซึ่งเป็นการสำรวจจะเป็นการสังเกตสภาพที่เป็นอยู่จริง (As Is) ในพื้นที่ทั้งฝั่งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้ตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (Logistics System) เป็นกรอบแนวคิดพื้นฐานในการสำรวจ รวมถึง การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่บริเวณด่านชายแดนของไทย และการร่วมหารือกับผู้แทนของประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับรายละเอียดของสถานที่ที่จะไปจัดดำเนินการสังเกตแบบมีส่วนร่วมจะขอนำเสนอในรายงานความก้าวหน้าครั้งถัดไป

5.4 การจัดทำแนวทางการพัฒนา

5.4.1 แนวคิดการนำผลการศึกษาไปวิเคราะห์แนวทางการพัฒนา

กระบวนการกำหนดแนวทางการพัฒนาที่จะนำเสนอในส่วนนี้ จะใช้ข้อมูลที่ได้จาก**หัวข้อที่ 5.3** (นำเสนอไว้ใน**บทที่ 6**) ซึ่งประกอบไปด้วยข้อมูล 4 ประเภท โดยข้อมูลทั้ง 4 ประเภทนี้จะถูกสังเคราะห์และสรุปประเด็นสาระสำคัญ (นำเสนอไว้ใน**บทที่ 7**) และจะนำไปใช้เป็นข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์ (Evidence-based) ในกระบวนการกำหนดแนวทางการพัฒนาใน**บทที่ 8** ทั้งนี้ ข้อมูล 4 ประเภทมีดังต่อไปนี้

- ข้อมูลประเภทแรก คือ คะแนนที่ได้จากการนำข้อมูลที่ได้รับจากสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่ (ดังรายละเอียดที่นำเสนอใน**ตารางที่ 5.2.3-1**) ที่ประกอบด้วยแบบสอบถามการประเมิน CPMM, แบบสอบถามการประเมินประสิทธิภาพด้านต่าง ๆ และแบบสอบถามการประเมิน TFIs มาทำการวิเคราะห์เพื่อประมวลผลเป็นคะแนนประสิทธิภาพภายใต้กรอบตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ 4 มิติและคะแนนรวมที่สะท้อนประสิทธิภาพในภาพรวม (ดังที่ได้นำเสนอวิธีการคำนวณใน**หัวข้อที่ 5.2.1**) โดยผลคะแนนที่ได้จากการวิเคราะห์จะทำให้ทราบถึงระดับประสิทธิภาพแต่ละมิติของระบบโลจิสติกของแต่ละพื้นที่ว่าควรจะต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาในมิติใด รวมถึง สามารถใช้ทำการเปรียบเทียบประสิทธิภาพระหว่างพื้นที่ และสร้างเป็น Border Performance Index เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาที่มีประสิทธิภาพ
- ข้อมูลประเภทที่สอง คือ ประเด็นสาระซึ่งได้มาจากแหล่งข้อมูล 3 แหล่ง คือ (1) ข้อมูลจากการสำรวจพื้นที่ที่ได้มีการเข้าพบหารือกับผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ที่ทำให้ทราบข้อมูลและความคิดเห็นเกี่ยวกับภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของประเทศไทยและเพื่อนบ้าน (2) ข้อมูลที่ได้รับจากผู้ที่เกี่ยวข้องระหว่างทำการสำรวจแบบสอบถาม เป็นข้อมูลข้อเท็จจริงเพื่อนำมาใช้วิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่ และจัดกลุ่มของปัญหาที่อยู่ในบริบทเดียวกันรวมเข้าไว้ภายใต้หัวข้อเดียวกัน และ (3) ข้อมูลที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยที่จัดขึ้นในแต่ละพื้นที่ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ที่มีส่วนได้เสียในพื้นที่ได้แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับการค้าชายแดนและผ่านแดนในพื้นที่ของตนเอง ซึ่งข้อมูลทั้ง 3 ประเภทจะถูกนำมาใช้เพื่อเป็นการตรวจสอบความครบถ้วน ความน่าเชื่อถือ และความถูกต้องของข้อมูลและประเด็นต่าง ๆ สำหรับนำมาสังเคราะห์ให้อยู่ภายใต้กรอบตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ 4 มิติ เพื่อใช้ในการนำเสนอแนวทางการพัฒนาที่มีความเหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ ร่วมกับคะแนนที่ได้จากการนำข้อมูลที่ได้รับจากสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่

- ข้อมูลประเภทที่สาม คือ ผลการวิเคราะห์ PESTEL+M ระดับประเทศ ซึ่งได้มาจากการนำข้อมูลจากการลงสำรวจพื้นที่และข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรมในบทที่ 2 และ 3 มาใช้วิเคราะห์ด้วยเครื่องมือ PESTEL+M analysis โดยเป็นการวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องเชิงมหภาคในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทย ที่ประกอบด้วย 7 ปัจจัย ทั้งนี้ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องพิจารณาถึงบริบทของไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับไทย ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา ซึ่งแต่ละประเทศดังกล่าวมีความแตกต่างกันด้านระดับการพัฒนาในแต่ละปัจจัยที่แตกต่างกัน ทำให้การวิเคราะห์ PESTLE+M ต้องมีทั้งการวิเคราะห์ในระดับภาพรวมและภาพเฉพาะของแต่ละพื้นที่ชายแดนของไทยที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยผลการวิเคราะห์ PESTEL+M จะถูกนำมาใช้ระบุปัจจัยภายนอกที่ส่งกระทบต่อการดำเนินงานในพื้นที่
- ข้อมูลประเภทที่สี่ คือ ผลการวิเคราะห์ SWOT ระดับพื้นที่ที่ได้รับคัดเลือก ซึ่งได้มาจากการนำข้อมูลประเภทที่ 1-3 มาทำการบูรณาการร่วมกัน โดยจุดแข็ง (Strengths) และจุดอ่อน (Weaknesses) จะเป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพื้นที่และหารือร่วมกับผู้ที่เกี่ยวข้อง อาทิ หน่วยงานศุลกากร หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนและข้ามแดน ผู้ประกอบการ และคนขับรถขนส่งสินค้า ร่วมกับข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมและประเด็นแก่นสาระที่ได้จากการสังเคราะห์ข้อมูลในการสำรวจด้วยแบบสอบถามและการประชุมกลุ่มย่อย ขณะเดียวกัน ข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ PESTEL+M ระดับประเทศจะถูกนำมาใช้เพื่อระบุโอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) ของพื้นที่ ซึ่งถือว่าเป็นปัจจัยภายนอกที่อาจจะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนในแต่ละพื้นที่และในระดับภาพรวมของประเทศไทย

5.4.2 แนวคิดการจัดทำแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า

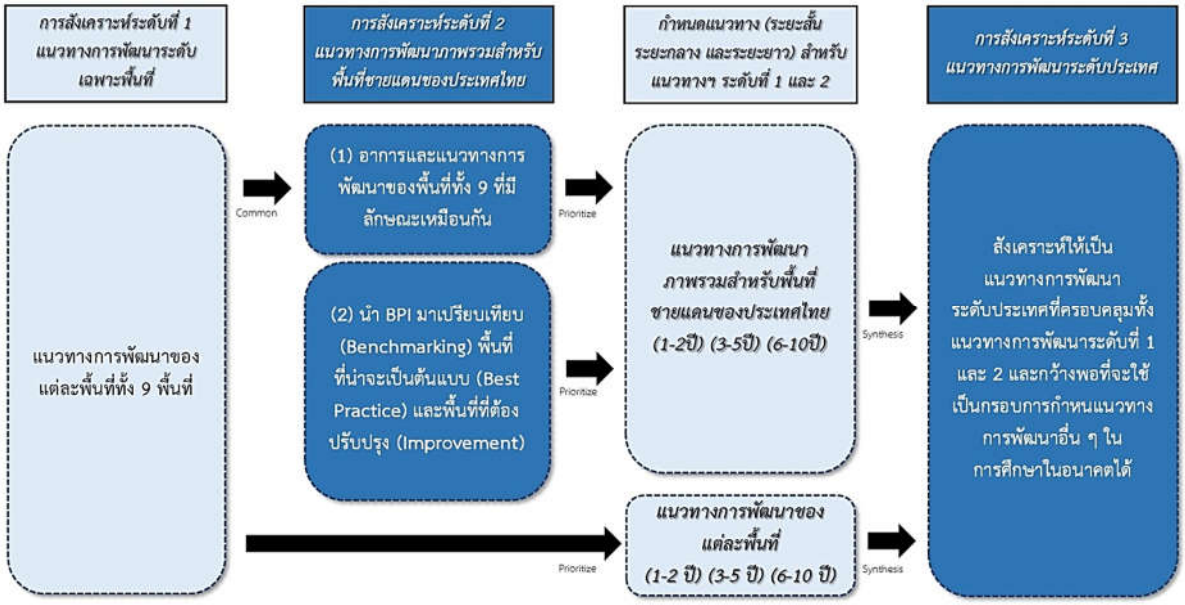
ตารางที่ 5.4.2-1 แสดงให้เห็นแนวทางการพัฒนา 3 ระดับ ได้แก่ **ระดับที่ 1 (Micro) ระดับที่ 2 (Meso)** และ**ระดับที่ 3 (Macro)** ที่จะเป็นการใช้ข้อมูลทั้ง 4 ประเภทที่อธิบายในส่วนก่อนหน้าไปเป็นข้อมูลพื้นฐานในการกำหนดนโยบายที่มีเป้าหมายระดับจุลภาค 4 ประการ คือ (1) การระบุประเด็นที่สำคัญต่อทางการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ในการรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์ (2) การนำเสนอแนวทางการเชื่อมโยงภายในประเทศและภูมิภาคโดยมีการใช้ลักษณะเฉพาะของพื้นที่ให้เกิดประโยชน์ (3) การกำหนดทิศทางการพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ และ (4) การนำเสนอแนะการให้บริการด่านศุลกากรและบริการภาครัฐอื่น ๆ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าระดับที่ 1 นี้จะเน้นไปที่การพัฒนาภายในพื้นที่เอง และการมุ่งเน้นไปที่การแก้อาการของปัญหาในพื้นที่ การสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ ที่สามารถใช้ประโยชน์จากผลผลิตหรือลักษณะเด่นของพื้นที่ โดยให้ความสำคัญกับโครงข่ายการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ สนับสนุนการใช้รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการให้บริการด่านศุลกากรและบริการภาครัฐอื่น ๆ ได้แบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (One Stop Service) ราคาค่าบริการที่เหมาะสม และการสร้างแรงจูงใจในการเข้าใช้บริการได้อย่างสะดวกและปลอดภัย และสอดคล้องกับแนวโน้มการค้าการลงทุน การบริการและอุตสาหกรรมในพื้นที่ เพื่อสนับสนุนการเพิ่ม

ประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย รวมทั้งพิจารณาจัดทำแนวทางหรือแผนเพื่อเตรียมความพร้อมรองรับผลกระทบจากสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้นและบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป

ตารางที่ 5.4.2-1 แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า

แนวทางการพัฒนา	ที่มาข้อมูล	แนวทางการพัฒนา
ระดับที่ 1 (Micro)	ตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ที่สะท้อนมาจากผลการใช้ตัวชี้วัด CPMM ตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ และตัวชี้วัด TFIs ตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ที่สะท้อนมาจากผลการวิเคราะห์แก่นสาระ (Themes) ผลการวิเคราะห์ SWOT ผลการวิเคราะห์ PESTEL	▪ กำหนดปัจจัยหรือประเด็นที่สำคัญต่อทางการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ในการรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์ ▪ การเชื่อมโยงภายในประเทศและภูมิภาค โดยสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากลักษณะเฉพาะของพื้นที่เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการเพิ่มมูลค่าสินค้าและกิจกรรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่ ▪ กำหนดทิศทางการพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ ที่สามารถใช้ประโยชน์จากผลผลิตหรือลักษณะเด่นของแต่ละพื้นที่ ▪ เสนอแนะการให้บริการด่านศุลกากรและบริการภาครัฐอื่น ๆ ราคาค่าบริการที่เหมาะสม และการสร้างแรงจูงใจในการเข้าใช้บริการได้อย่างสะดวกและปลอดภัย และสอดคล้องกับแนวโน้มการค้า การลงทุน การบริการ และอุตสาหกรรมในพื้นที่
ระดับที่ 2 (Meso)	ตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ที่สะท้อนมาจากผลการใช้ตัวชี้วัด CPMM ตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ และตัวชี้วัด TFIs และ Border Performance Index	▪ กำหนดแนวทาง (ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว) การพัฒนาอย่างยั่งยืนสำหรับระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนของประเทศใน 4 มิติ
ระดับที่ 3 (Macro)	แนวทางการพัฒนาระดับประเทศ 4 ด้านสำคัญที่ครอบคลุมแนวทางการพัฒนาในระดับที่ 1 และ 2	▪ การจัดทำยุทธศาสตร์ แผนงาน เป้าหมาย และตัวชี้วัดกรอบการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพและประสิทธิผลการค้าชายแดน ▪ แนวทางการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพการค้าชายแดนของประเทศไทยที่มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ

สำหรับกระบวนการวิเคราะห์ที่จะตอบเป้าหมาย 4 ส่วน ข้างต้น จะใช้เทคนิคการระดมสมอง (Brainstorming) ซึ่งเป็นเทคนิคที่ใช้เพื่อการระดมแนวคิดเพื่อสร้างสรรค์วิธีการปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพ โดยกระบวนการนี้มีขั้นตอนดัง**รูปที่ 5.4.2-1** เริ่มต้นโดยให้นักวิชาการและผู้เชี่ยวชาญรับทราบถึงข้อมูลทั้ง 4 ประเภทก่อน (นำเสนอไว้ใน**บทที่ 7**) จากนั้นจึงแนะนำให้รู้จักกรอบ 7 ประเด็นที่ต้องพิจารณาที่ได้มาจากการสังเคราะห์กรณีศึกษา ซึ่งทำหน้าที่เปรียบเสมือนกลยุทธ์ที่ใช้ในการสร้างสรรค์วิธีการปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการขนสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน จากนั้นจึงเป็นการสังเคราะห์แนวทางการพัฒนา**ระดับที่ 1 (Micro)** หรือ**แนวทางการพัฒนาระดับเฉพาะพื้นที่** โดยนักวิชาการและผู้เชี่ยวชาญจะได้รับทราบถึงผลการศึกษาที่ได้จากการสำรวจพื้นที่ที่คัดเลือก และจะคิดค้นหาวิธีการพัฒนาปรับปรุงด่านชายแดนและพื้นที่รอบด่านชายแดนที่คัดเลือก โดยจะมีการนำกรณีศึกษาจากต่างประเทศและของประเทศไทยที่เหมาะสมมาเป็นแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมของแต่ละพื้นที่



รูปที่ 5.4.2-1 กระบวนการสังเคราะห์แนวทางการพัฒนา

ในลำดับต่อมาจะเป็นการกำหนดแนวทาง**ระดับที่ 2 (Meso)** หรือ**แนวทางการพัฒนาภาพรวมสำหรับพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย** ซึ่งเป็นแนวทางพัฒนาในระดับบริหารเชิงนโยบายที่อาจจะใช้เป็นกรอบให้แก่ สศช. ไปกำหนดแนวทางการบริหารและการพัฒนาในภาพกว้างมากกว่าระดับที่ 1 โดยจะนำแนวทางการพัฒนาในแต่ละพื้นที่ที่สังเคราะห์ได้จากระดับที่ 1 (Micro) มาให้นักวิชาการและผู้เชี่ยวชาญจัดกลุ่มเพื่อระบุอาการของพื้นที่มีลักษณะเหมือนกัน (Common Approach) เพื่อให้ได้มาซึ่งแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่มีความเหมาะสมและมีความยั่งยืนสำหรับในภาพรวมของประเทศไทย โดยจะต้องพิจารณาบริบทที่เหมาะสมด้วย อาทิ ศักยภาพการรวบรวมและกระจายสินค้าไปยังพื้นที่ข้างเคียงขีดความสามารถในการรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์ และความสามารถของรัฐในการตอบสนองต่อการพัฒนาจากฝั่งเอกชน นอกจากนี้ นักวิชาการและผู้เชี่ยวชาญจะได้รับทราบถึงผลดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดน (Border Performance Index: BPI) เพื่อนำมาสรรหาพื้นที่ที่เป็นต้นแบบ (Best Practice) โดยดูจากคะแนน BPI ของแต่ละพื้นที่ทั้งคะแนนรวมและคะแนนแต่ละมิติของแต่ละพื้นที่มาเปรียบเทียบกัน (Benchmarking) และจัดอันดับ 3 กลุ่มได้แก่ กลุ่ม Higher performer กลุ่ม Consistent performer และกลุ่ม Partial performer จากนั้นจึงวิเคราะห์หาดูว่าเหตุใดจึงทำให้พื้นที่เหล่านี้มีความโดดเด่นโดยดูได้จากคะแนนย่อยของแต่ละพื้นที่ แล้วจึงกำหนดเป็นแนวทางการพัฒนาเพิ่มเติม ดังนั้นจะเห็นได้ว่าแนวทางพัฒนาในระดับที่ 2 นี้เป็นแนวทางเชิงการบริหารและเชิงนโยบายที่จะสามารถใช้ได้ทั้งพื้นที่ที่คัดเลือกและพื้นที่ ที่อยู่นอกการศึกษานี้ได้ และสามารถกล่าวได้ว่าแนวทางพัฒนาในระดับที่ 2 นี้เป็นแนวทางที่จะใช้ได้กับทุกพื้นที่ที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านชายแดนทั่วประเทศ

ในลำดับถัดไปเป็นการจัดลำดับความสำคัญ (Prioritization) ให้แก่แนวทางการพัฒนาระดับที่ 1 และระดับที่ 2 ให้อยู่ในกรอบระยะเวลาสั้น กลาง ยาว ให้มีความเหมาะสมกับรูปแบบการดำเนินการของหน่วยงานรัฐและบริบทของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงมีการคำนึงถึงขอบเขตกรอบการดำเนินงานที่น่าจะเป็นไปได้ เช่น ถ้าแนวทางการพัฒนาใด ๆ ต้องใช้เวลานานเพื่อไปยังเป้าหมายหรือต้องอาศัยการประสานงานระหว่างประเทศและระหว่างหน่วยงานต่างประเทศ แนวทางการพัฒนานั้นจะถูกกำหนดให้เป็นแนวทางระยะยาว แต่ถ้าแนวทางการพัฒนาใด ๆ เป็นสิ่งที่ทำได้อย่างทันที หรือมีความเร่งด่วนแนวทางการพัฒนานั้นจะถูกกำหนดให้เป็นแนวทางระยะสั้น

ระดับที่ 3 (Macro) หรือ**แนวทางการพัฒนาระดับประเทศ** เกิดจากการสังเคราะห์ของนักวิชาการและผู้เชี่ยวชาญที่ได้อ่านแนวทางการพัฒนาระดับที่ 1 และ 2 แล้วจึงวิเคราะห์ภาพรวมทั้งหมดเพื่อนำไปสู่การสังเคราะห์แนวทางการพัฒนาระดับประเทศที่มีความครอบคลุมทั้งแนวทางการพัฒนาระดับที่ 1 และ 2 และกว้างพอที่จะใช้เป็นกรอบการกำหนดแนวทางการพัฒนาอื่น ๆ ในการศึกษาในอนาคตได้ รวมถึงมีความสอดคล้องกับกรอบแผนแม่บทของประเทศไทย ได้แก่ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 และยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561-2580 นอกจากนี้ แนวทางการพัฒนาระดับประเทศที่สังเคราะห์ขึ้นยังมีการกำหนดเป้าหมายและระบุตัวชี้วัด (Key Performance Indicators) ที่เหมาะสมและครอบคลุมแนวทางการพัฒนาต่าง ๆ ที่ได้นำเสนอในแนวทางการพัฒนาระดับที่ 1 และ 2 และเพื่อใช้ในการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย โดยการนำ BPI มาปรับใช้เป็นดัชนีสำหรับการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพการค้าชายแดน และในอนาคตหาก สศช. ดำเนินการเก็บข้อมูลเพื่อมาหาคะแนน BPI อีกครั้ง ก็จะสามารถจัดกลุ่มใหม่และประเมินได้ว่าผลการดำเนินการตามนโยบายและแผนการพัฒนาจะทำให้อันดับของพื้นที่แต่ละพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างไร และจึงค่อยทำการศึกษากลุ่มพื้นที่ที่อยู่ในอับดับสูงกว่าว่ามีการทำงานอย่างไร และนำประสบการณ์จากพื้นที่ที่มีอับดับสูงกว่าไปใช้เป็นแนวทางพัฒนาให้แก่กลุ่มพื้นที่อันดับรองลงมา ซึ่งจะก่อให้เกิดการถ่ายทอดและแบ่งปันความรู้ (Knowledge transferring and sharing) ระหว่างพื้นที่ที่คัดเลือกเพื่อนำไปสู่การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน

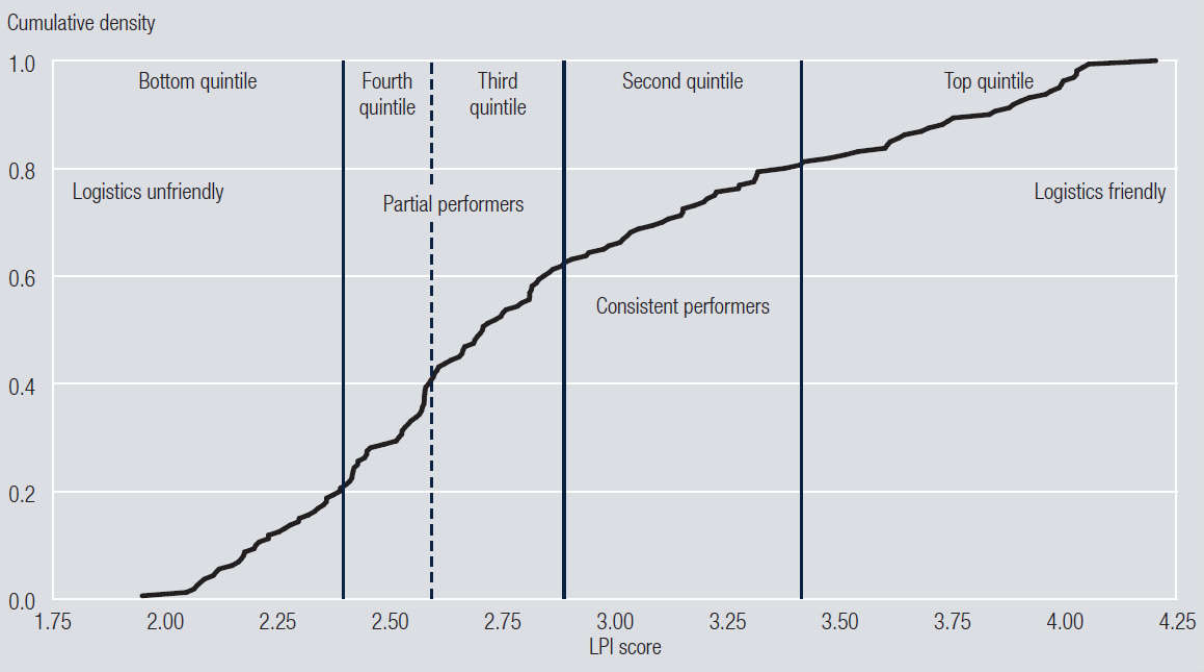
5.5 การพัฒนา Border Performance Index

ในการศึกษา Border Performance Index หรือดัชนีชี้วัดสำหรับใช้เพื่อใช้สะท้อนประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดนของแต่ละพื้นที่ของประเทศไทย ใช้แนวคิดการพัฒนาดัชนีมาจากดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) โดยรายละเอียดของรายงานในส่วนนี้จะนำเสนอแนวคิดของ LPI ก่อนแล้วจึงนำเสนอวิธีการที่ปรับมาใช้กับการพัฒนา Border Performance Index ในการศึกษานี้

5.5.1 แนวคิดการพัฒนาดัชนีชี้วัด

ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) เป็นเครื่องมือเปรียบเทียบประสิทธิภาพทางโลจิสติกส์ที่สร้างขึ้นโดยธนาคารโลก (World Bank) จัดทำขึ้นเพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องการโลจิสติกส์ให้สามารถประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศต่าง ๆ ได้ โดยรายงาน LPI มีทั้งหมดจำนวน 6 ฉบับ (2007, 2010, 2012, 2014, 2016, และ 2018) สำหรับรายงาน LPI 2018 ประกอบไปด้วยคะแนนจากประเทศ 160 ประเทศทั่วโลก

รายงาน LPI แต่ละฉบับจะแสดงผลคะแนนประเมินของประเทศหนึ่ง ๆ ได้มาจากการประเมินคะแนนเต็ม 5 คะแนน ซึ่งการประเมินนี้เป็นการสอบถามผู้ให้บริการภาคพื้นดิน (ผู้ขนส่งสินค้าทั่วโลกและผู้ให้บริการขนส่งด่วน) ที่ให้ความเห็นเกี่ยวกับความเป็นมิตรทางโลจิสติกส์ของประเทศต่าง ๆ ที่พวกเขากำลังดำเนินธุรกิจอยู่ ดังนั้นการประเมิน LPI จึงถือเป็นงานประเมินเชิงคุณภาพ หรือการรับรู้ประสิทธิภาพ (Perception) จากการที่ได้ทำการค้าขายและติดต่อในสภาพแวดล้อมงานโลจิสติกส์ในประเทศนั้น ๆ หลังจากนั้นจึงค่อยนำคะแนน LPI ของแต่ละประเทศมาแบ่งกลุ่มออกเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ Logistics-unfriendly, Partial performers, Consistent performers และ Logistics-friendly ดัง**รูปที่ 5.5.1-1**



รูปที่ 5.5.1-1 กลุ่มประเทศ LPI 4 กลุ่ม

หลักการแบ่งกลุ่ม 4 กลุ่มนี้ มี 2 ขั้นตอน คือ เริ่มแรกจะต้องนำคะแนน LPI ของแต่ละประเทศมาจัดอันดับจากน้อยไปมาก แล้วจึงคำนวณขอบเขตของควินไทล์ (Quintile) หรือการแบ่งออกกลุ่มประเทศที่เรียงลำดับคะแนนแล้วออกเป็น 5 กลุ่ม ซึ่งก็คือการหาเปอร์เซ็นต์ไทล์ (Percentile) ที่ 20 ที่ 40 ที่ 60 และที่ 80 ของกลุ่มประเทศที่ได้รับการประเมินคะแนน LPI โดยในกรณีของรายงาน LPI 2018 มีจำนวนประเทศทั้งหมด 160 ประเทศ ก็สามารถแบ่งได้เป็น 160 หาร 5 เท่ากับมี 32 ประเทศต่อ 1 ควินไทล์ และเมื่อได้กลุ่มประเทศทั้ง 5 กลุ่มควินไทล์แล้ว จึงนำมาจัดกลุ่มควินไทล์ทั้งหมดมาจัดกลุ่มตาม 4 ประเภทประสิทธิภาพโลจิสติกส์ ดังที่แสดงให้ดูใน**ตารางที่ 5.5.1-1**

ตารางที่ 5.5.1-1 การแบ่งกลุ่มประเทศด้วยควินไทล์

เปอร์เซ็นต์ไทล์ที่	LPI ควินไทล์ที่	ประเทศที่*	ชื่อกลุ่ม
1 – 20	5 (ต่ำสุด)	129 – 160	Logistics-unfriendly
21 – 40	4	97 – 128	Partial performers
41 – 60	3	65 – 96	Partial performers
61 – 80	2	33 – 64	Consistent performers
81 – 100	1 (สูงสุด)	1 – 32	Logistics-friendly

*กรณีมี 160 ประเทศ

LPI ให้คำจำกัดความสำหรับการตีความชื่อกลุ่มแต่ละประเภทไว้ดังนี้ (1) Logistics-friendly คือ กลุ่มประเทศที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์สูงสุด ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง (2) Consistent performers คือ กลุ่มประเทศที่ได้รับคะแนนประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ที่ดีกว่าประเทศอื่น ๆ ในกลุ่มประเทศที่มีระดับรายได้เดียวกันกับของตน (3) Partial performers คือ กลุ่มประเทศที่มีข้อจำกัดด้านโลจิสติกส์ในระดับหนึ่ง ซึ่งมักพบบ่อยที่สุดในประเทศที่มีรายได้น้อยถึงปานกลาง และ (4) Logistics-unfriendly คือ กลุ่มประเทศที่มีข้อจำกัดด้านระบบโลจิสติกส์ขั้นรุนแรง ส่วนใหญ่จะเป็นประเทศที่มีการพัฒนาน้อยที่สุด

5.5.2 การพัฒนา Border Performance Index

ในการศึกษานี้ได้นำแนวคิดของ LPI มาใช้ในการแบ่งกลุ่มช่องทางผ่านแดนของประเทศไทย โดยสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 กลุ่ม และมีความหมายของแต่ละกลุ่มดังต่อไปนี้

(1) Higher performer คือ กลุ่มพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ทั้งในด้านการดำเนินการพิธีศุลกากร, ด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานรองรับการค้าและการขนส่ง, ด้านความสามารถและคุณภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และด้านประสิทธิภาพการดำเนินงานของเจ้าของสินค้า ที่อยู่ในระดับสูงสุดเมื่อเปรียบเทียบกับทุก ๆ พื้นที่

(2) Consistent performer คือ กลุ่มพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ทั้งในด้านการดำเนินการพิธีศุลกากร, ด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานรองรับการค้าและการขนส่ง, ด้านความสามารถและคุณภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และด้านประสิทธิภาพการดำเนินงานของเจ้าของสินค้า ที่อยู่ในระดับที่ดีกว่าพื้นที่อื่น ๆ เมื่อเปรียบเทียบกับทุก ๆ พื้นที่

(3) Partial performer คือกลุ่มพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ทั้งในด้านการดำเนินการพิธีศุลกากร, ด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานรองรับการค้าและการขนส่ง, ด้านความสามารถและคุณภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และด้านประสิทธิภาพการดำเนินงานของเจ้าของสินค้า ที่อยู่ในระดับกลางเมื่อเปรียบเทียบกับทุก ๆ พื้นที่

สำหรับหลักการคำนวณเพื่อแบ่งกลุ่มช่องทางผ่านแดนไทยออกเป็น 3 กลุ่มข้างต้นจะเริ่มต้นด้วยการนำคะแนน BPI ของแต่ช่องทางผ่านแดนมาจัดอันดับจากน้อยไปมาก แล้วจึงใช้หลักการแบ่งกลุ่มด้วยเทอร์ไทล์ (Tertiles) หรือการแบ่งออกกลุ่มช่องทางผ่านแดนที่เรียงลำดับคะแนนแล้วออกเป็น 3 กลุ่ม อย่างไรก็ตาม หลักการเทอร์ไทล์จะแบ่งกลุ่มช่องทางผ่านแดนได้เป็นจำนวนตัวเลขลงตัวก็ต่อเมื่อจำนวนช่องทางผ่านแดนทั้งหมดนั้นเป็นตัวเลขที่หารด้วย 3 ลงตัว ตามกฎการหารลงตัวด้วย 3 (Divisibility Rules by 3) เช่น 9 หารด้วย 3 ลงตัวได้เท่ากับ 3 แต่ 10 จะหารด้วย 3 แล้วได้ผลลัพธ์เป็น 3 เศษ 3 โดยเศษของการหารจะนำไปนับรวมไว้อยู่ในกลุ่ม Partial performer ตัวอย่างเช่น หากมีช่องทางผ่านแดนทั้งหมด 11 ช่องทาง จะพบว่ากลุ่ม Higher performer จะมีจำนวน 3 ช่องทางผ่านแดน กลุ่ม Consistent performer จะมีจำนวน 3 ช่องทางผ่านแดน และกลุ่ม Partial performer จะมีจำนวน 5 ช่องทางผ่านแดน ตัวอย่างอื่น ๆ สามารถดูได้ใน**ตารางที่ 5.5.2-1** โดย***อักษรตัวเอียง***แสดงถึงจำนวนช่องทางผ่านแดนที่สามารถนำมาแบ่งกลุ่มได้ 3 กลุ่มที่มีจำนวนช่องทางผ่านแดนเท่า ๆ กัน

ตารางที่ 5.5.2-1 ตัวอย่างการแบ่งกลุ่มจำนวนช่องทางผ่านแดนออกเป็น 3 กลุ่ม

จำนวนช่องทางผ่านแดน	เทอร์ไทล์ที่ 3	เทอร์ไทล์ที่ 2	เทอร์ไทล์ที่ 1
	Partial performer	Consistent performer	Highest performer
*9**	*3*	*3*	*3*
10	4	3	3
11	5	3	3
12	*4*	*4*	*4*
13	5	4	4
14	6	4	4
15	*5*	*5*	*5*
16	6	5	5

*กรณีของการศึกษานี้

5.6 แนวคิดการจัดทำเป้าหมายกรอบการประเมินและการติดตามผล

การจัดทำสรุปผลรายงานการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย รวมทั้งข้อเสนอแนะการพัฒนาในระยะต่อไป รวมทั้งปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factor) โอกาสและข้อจำกัดในการพัฒนา แผนการดำเนินงาน และองค์กรหรือหน่วยงานที่จะรับผิดชอบดำเนินการในเบื้องต้นให้สามารถนำไปจัดทำแผนงานหรือโครงการสู่การปฏิบัติให้เกิดประโยชน์สูงสุด

5.6.1 การจัดทำสรุปผลรายงานการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

ดำเนินการบูรณาการข้อมูลและผลการศึกษาวิเคราะห์ทั้งหมดที่ได้จากการศึกษา เพื่อจัดทำสรุปผลของประสิทธิภาพการดำเนินงานในพื้นที่ต่าง ๆ และผลการเปรียบเทียบระหว่างพื้นที่ ทั้งที่จำแนกไว้ตามกรอบการศึกษาของระบบโลจิสติกส์ใน 4 มิติ และแสดงผลผ่านทาง Border Performance Index โดยนำเสนอสรุปผลการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่ ทั้งนี้อาจจะต้องมีการกำหนดเงื่อนไขในการเปรียบเทียบ อย่างไรก็ตาม การศึกษาโครงการครั้งนี้ ได้ตระหนักถึงบริบทที่แตกต่างในแต่ละพื้นที่ โดยอาจใช้เป็นเกณฑ์เปรียบเทียบระหว่างประสิทธิภาพและการจัดสรรงบประมาณให้แต่ละพื้นที่ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง รวมถึงจะจัดทำสรุปผลรายงานการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนในภาพรวมของประเทศไทยซึ่งแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศไทยจะถูกนำเสนอผ่าน 4 องค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ด้านเจ้าของสินค้า และด้านผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ และแนวทางการนำ Border Performance Index ที่พัฒนาขึ้นมา เพื่อให้ สศช. สามารถนำมาใช้เป็นหนึ่งในกรอบการประเมินผลและการติดตามผลของนโยบาย สศช. ได้

5.6.2 การเสนอข้อเสนอแนะในการดำเนินการ

สำหรับข้อเสนอแนะในการดำเนินงานเกี่ยวกับการพัฒนาการค้าชายแดนนั้น ควรมีการสนับสนุนให้มีการประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยเป็นประจำทุกปี เพื่อพัฒนาเป็นอีกหนึ่งในฐานข้อมูลที่สำคัญของประเทศไทย และจัดทำเป็นรายงานประจำปี เพื่อนำเสนอดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย เช่นเดียวกับรายงานประจำปีต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยผลที่ได้รับจะเป็นประโยชน์ต่อผู้กำหนดนโยบายในการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาและแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ที่มีความเหมาะสมกับบริบทในแต่พื้นที่ และองค์กรหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบมีแรงจูงใจในการพัฒนาการทำงานในพื้นที่ของตนอย่างต่อเนื่องและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

5.6.3 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนาระยะต่อไป

การจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย เป็นการนำข้อมูลแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในระดับมหภาคและระดับพื้นที่ศักยภาพ และข้อมูลความคิดเห็นที่เป็นสาระสำคัญจากการประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประชาชนในพื้นที่เป้าหมาย มาประกอบการจัดทำร่างข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการพัฒนาระยะต่อไปซึ่งเนื้อหาจะแบ่งเป็นสองส่วน ประกอบด้วย

1) ข้อเสนอแนะในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย และ

2) ข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของพื้นที่ศักยภาพ

ซึ่งรายละเอียดจะบ่งชี้ถึงปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factor) โอกาสและข้อจำกัดในการพัฒนา แนวทางการดำเนินงาน ระยะเวลาดำเนินการ และองค์กรหรือหน่วยงานที่จะรับผิดชอบดำเนินการในเบื้องต้น ซึ่งข้อเสนอแนะนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้กำหนดนโยบายในการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาและแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ที่มีความเหมาะสมกับบริบทในแต่พื้นที่ และองค์กรหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบมีแรงจูงใจในการพัฒนาการทำงานในพื้นที่ของตนอย่างต่อเนื่องและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

5.6.4 แนวทางการติดตามประเมินผล

เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย และผลักดันให้ตัวชี้วัดที่ทาง สศช.ได้พัฒนาขึ้นมานี้เป็นหนึ่งในตัวชี้วัดที่สำคัญของประเทศเช่นเดียวกับสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GPD ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการของ สศช. เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ จะได้ทำการกำหนดบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการนำเข้าข้อมูลตัวชี้วัดสำหรับใช้ในการประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน เพื่อให้ สศช. สามารถทำการติดตามข้อมูลนำเข้าที่เกี่ยวข้องทั้งหมดสำหรับวิเคราะห์ตัวชี้วัดและประเมินประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยเป็นประจำทุกปี ดัง**ตารางที่ 5.6.4-1**

ตารางที่ 5.6.4-1 ตัวอย่างข้อมูลนำเข้าและผู้รับผิดชอบ

ตัวแบบการประเมิน	ข้อมูลนำเข้า	หน่วยงานรับผิดชอบ
ตัวชี้วัดตามกรอบ CPMM	ระยะเวลาการขนส่งสินค้าไปจุดผ่านแดน	ตัวแทนของสมาพันธ์/สมาคมขนส่งและโลจิสติกส์
	ค่าใช้จ่ายในการผ่านแดน	ตัวแทนของสมาพันธ์/สมาคมขนส่งและโลจิสติกส์
ตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ระดับจุลภาค	การส่งมอบครบตามจำนวนและตรงต่อเวลา (Delivery in Full & On Time)	ตัวแทนจากสภาอุตสาหกรรม, หอการค้าจังหวัด, สรท.
	วงจรเงินสด (Cash Conversion Cycle)	สรท., ตัวแทนบริษัทผู้ผลิตสินค้าที่มีการนำเข้าและส่งออกสินค้า
ตัวชี้วัดตามกรอบ TFIs	ธรรมาภิบาลและความเป็นกลาง (Governance and Impartiality)	ด่านศุลกากรในพื้นที่, ขบ. ที่จุดผ่านแดน, ตัวแทนของสมาพันธ์/สมาคมขนส่งและโลจิสติกส์, สรท.
	การให้ข้อมูล (Information Availability)	ด่านศุลกากรในพื้นที่, ขบ. ที่จุดผ่านแดน, ตัวแทนของสมาพันธ์/สมาคมขนส่งและโลจิสติกส์, สรท.
Border Performance Index	ตัวชี้วัดตามกรอบ CPMM, ตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ระดับจุลภาค, และตัวชี้วัดตามกรอบ TFIs	สศช.

ทั้งนี้ เพื่อให้แนวทางและแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จะทำการระบุปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factor) ที่ถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญยิ่งเพื่อให้บรรลุความสำเร็จตามแผนการพัฒนาฯ ที่กำหนดไว้ ซึ่งองค์กรหรือหน่วยงานจะต้องมีปัจจัยหลักแห่งความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรมในการยึดโยงการปฏิบัติงานในทุกระดับให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ทำให้เจ้าหน้าที่และผู้บริหารองค์กรหรือหน่วยงานทราบว่าต้องดำเนินการอย่างไรบ้าง เพื่อให้ผลสัมฤทธิ์ขององค์กรหรือหน่วยงานสามารถตอบสนองวิสัยทัศน์ได้ ซึ่งปัจจัย

แห่งความสำเร็จของแผนการพัฒนาพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทยสามารถประกอบด้วยหลายปัจจัย อาทิ

- **กลไกรับผิดชอบการดำเนินงาน** โดยกำหนดกลไกรับผิดชอบที่สามารถเชื่อมโยงการดำเนินงานกันทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติ ทั้งในส่วนกลางและในพื้นที่ เพื่อลดความซ้ำซ้อน และเสริมสร้างเอกภาพในการดำเนินงานทุกระดับ
- **กระบวนการดำเนินงาน** โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบบริหารจัดการของหน่วยงานภาครัฐเพื่อทำและขับเคลื่อนแผนในลักษณะบูรณาการ ทั้งในเชิงพื้นที่และเชิงภารกิจ และทำให้เกิดความชัดเจนของแผนงาน/โครงการ และแผนงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงาน รวมทั้งจัดระบบการติดตามผลการดำเนินงานและประเมินผลนโยบายอย่างต่อเนื่อง อาทิ การจัดทำระบบฐานข้อมูลการประเมินอย่างต่อเนื่อง ประจำทุก 2 ปี
- **การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน** โดยเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนทั้งในประเทศและต่างประเทศได้มีส่วนร่วมดำเนินงานสนับสนุนหน่วยงานของรัฐในทุกระดับด้วย
- **ความร่วมมือของประเทศเพื่อนบ้าน** โดยให้ความสำคัญในการติดต่อประสานกับหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้านอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความชัดเจนและความร่วมมือในการปฏิบัติงานและสอดคล้องกับฝ่ายไทย