สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
Office of the National Economic and Social Development Council





โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)
2/2

พฤษภาคม 2566

ดำเนินการโดย

สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
THAMMASAT UNIVERSITY RESEARCH AND CONSULTANCY INSTITUTE

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

สารบัญ

หน้า

บทที่ 6 ผลการศึกษาเชิงลึกและการวิเคราะห์ข้อมูลประสิทธิภาพ.....6-1
6.1 ผลการศึกษาเชิงลึกของพื้นที่ศักยภาพ..... 6-1
6.1.1 ผลการศึกษาเชิงลึกพื้นที่จังหวัดสระแก้วในภาคตะวันออก..... 6-1
6.1.2 ผลการศึกษาเชิงลึกพื้นที่จังหวัดตากในภาคตะวันตก 6-16
6.1.3 ผลการศึกษาเชิงลึกพื้นที่จังหวัดสงขลาในภาคใต้ 6-30
6.1.4 ผลการศึกษาเชิงลึกพื้นที่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 6-50
6.1.5 ผลการศึกษาเชิงลึกพื้นที่จังหวัดเชียงรายในภาคเหนือ 6-82
6.1.6 ผลการศึกษาเชิงลึกพื้นที่จังหวัดระนอง (ข้อมูลทุติยภูมิ)..... 6-99
6.2 การวิเคราะห์ปัจจัยสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทย..... 6-106
6.3 การวิเคราะห์ SWOT ของพื้นที่ศักยภาพ..... 6-125
6.3.1 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่จังหวัดสระแก้วในภาคตะวันออก ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรอรัญประเทศ 6-125
6.3.2 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่จังหวัดตากในภาคตะวันตก ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สอด..... 6-128
6.3.3 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลาในภาคใต้ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรสะเดา 6-131
6.3.4 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่อำเภอปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลาในภาคใต้ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์..... 6-134
6.3.5 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่จังหวัดมุกดาหาร ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรมุกดาหาร 6-136
6.3.6 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่จังหวัดนครพนม ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรนครพนม 6-139
6.3.7 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่จังหวัดหนองคาย ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรหนองคาย..... 6-142
6.3.8 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงของ.... 6-145
6.3.9 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สาย..... 6-148
6.3.10 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่จังหวัดระนองในภาคใต้ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรระนอง..... 6-150
6.4 ผลการสำรวจข้อมูลการขนส่งสินค้า 6-152

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 7 หลักฐานเชิงประจักษ์ใช้สำหรับการกำหนดแนวทางการพัฒนา 7-1

7.1 คะแนนดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดน 7-1

7.1.1 คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพรวมของพื้นที่ 7-3

7.1.2 คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน 7-4

7.1.3 คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง 7-6

7.1.4 คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์ 7-8

7.1.5 คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพด้านเจ้าของสินค้า 7-10

7.2 การนำดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดนในการศึกษานี้ 7-11

7.3 สรุปผลที่ได้จากการเก็บข้อมูลด้วยเครื่องมือวิจัยการศึกษาเชิงลึก 7-13

7.3.1 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว (ที่ตั้งของด่านศุลกากรอรัญประเทศ) 7-13

7.3.2 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดตาก (ที่ตั้งของด่านศุลกากรแม่สอด) 7-14

7.3.3 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดสงขลา (ที่ตั้งของด่านศุลกากรสะเดา) 7-14

7.3.4 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดสงขลา (ที่ตั้งของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์) 7-15

7.3.5 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร (ที่ตั้งของด่านศุลกากรมุกดาหาร) 7-16

7.3.6 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดนครพนม (ที่ตั้งของด่านศุลกากรนครพนม) 7-17

7.3.7 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดหนองคาย (ที่ตั้งของด่านศุลกากรหนองคาย) 7-18

7.3.8 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดเชียงราย (ที่ตั้งของด่านศุลกากรเชียงของ) 7-18

7.3.9 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดเชียงราย (ที่ตั้งของด่านศุลกากรแม่สาย) 7-19

7.4 สรุปข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์และกลยุทธ์ที่ใช้เพื่อสร้างแนวทางการพัฒนา 7-20

บทที่ 8 แนวทางการพัฒนา 8-1

8.1 ระดับที่ 1 (Micro) แนวทางการพัฒนาระดับเฉพาะพื้นที่ 8-1

8.1.1 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว 8-1

8.1.2 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ อ.แม่สอด จ.ตาก 8-3

8.1.3 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ด่านสะเดา จ.สงขลา 8-5

8.1.4 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ด่านปาดังเบซาร์ จ.สงขลา 8-6

8.1.5 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ด่านมุกดาหาร จ.มุกดาหาร 8-7

8.1.6 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ด่านนครพนม จ.นครพนม 8-8

8.1.7 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ด่านหนองคาย จ.หนองคาย 8-9

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

8.1.8 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ อ.เชียงของ จ.เชียงราย 8-10
8.1.9 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ อ.แม่สาย จ.เชียงราย 8-11
8.2 ระดับที่ 2 (Meso) แนวทางการพัฒนาภาพรวมสำหรับพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย 8-11
8.2.1 แนวทางการพัฒนาระยะสั้นสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย (ระยะเวลา 1-2 ปี) 8-11
8.2.2 แนวทางการพัฒนาระยะกลางสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย (ระยะเวลา 3-5 ปี) 8-21
8.2.3 แนวทางการพัฒนาระยะยาวสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย (ระยะเวลา 6-10 ปี) 8-23
8.3 ระดับที่ 3 (Macro) แนวทางการพัฒนาระดับประเทศ 8-24
8.4 ความสอดคล้องของแนวทางการพัฒนากับแผนระดับชาติ 8-34
8.5 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่ 8-38
8.6 ข้อเสนอแนะการคัดเลือกพื้นที่ในอนาคต 8-41
8.6.1 ข้อเสนอแนะการคัดเลือกพื้นที่ในอนาคต 8-41
8.6.2 ข้อเสนอแนะการปรับปรุงแบบสอบถามสำหรับการศึกษาเชิงลึก 8-42
8.6.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาในอนาคตเพื่อการลดต้นทุนและลดเวลาการดำเนินการผ่านแดนและข้ามแดน 8-42
8.6.4 ข้อเสนอแนะการเก็บข้อมูลสำหรับจัดทำคะแนน Border Performance Index (BPI) 8-43

บทที่ 9 การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและการเผยแพร่ข้อมูล 9-1
9.1 แนวทางการออกแบบระบบฐานข้อมูล 9-1
9.1.1 การออกแบบฐานข้อมูลสำหรับการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการศึกษาเชิงลึก 9-1
9.1.2 การออกแบบฐานข้อมูลสำหรับการจัดการข้อมูลที่ได้จากการสำรวจข้อมูล 9-3
9.2 การพัฒนาเว็บไซต์สำหรับการบริหารจัดการข้อมูล 9-3
9.2.1 ส่วนนำเข้าข้อมูล 9-4
9.2.2 ส่วนประมวลผลข้อมูล 9-13
9.2.3 ส่วนแสดงผลข้อมูล 9-14
9.2.4 โครงสร้างข้อมูลของเว็บไซต์ 9-20
9.2.5 การจัดเตรียมระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) 9-20

สารบัญ (ต่อ)

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก นิยามศัพท์สำหรับการค้าชายแดนและผ่านแดน
ภาคผนวก ข เครื่องมือวิจัยสำหรับการรวบรวมข้อมูล
ภาคผนวก ค ผลการคัดเลือกตัวชี้วัด TFIs ของผู้เชี่ยวชาญ ด้วยวิธีวิทยาคิว (Q-methodology หรือ Q-Sort)
ภาคผนวก ง แบบสำรวจข้อมูล
ภาคผนวก จ ผลการรับฟังความคิดเห็นการประชุมกลุ่มย่อยโครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย
ภาคผนวก ฉ ข้อคำถามจากแบบสอบถามที่รวมไว้ในแต่ละประสิทธิภาพรายมิติของ BPI

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 6.1.1-1 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว 6-12
ตารางที่ 6.1.2-2 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดตาก 6-26
ตารางที่ 6.1.3-1 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดสงขลา ด่านศุลกากรสะเดา 6-40
ตารางที่ 6.1.3-2 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดสงขลา ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ 6-45
ตารางที่ 6.1.4-1 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร 6-65
ตารางที่ 6.1.4-2 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดนครพนม 6-70
ตารางที่ 6.1.4-3 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดหนองคาย 6-75
ตารางที่ 6.1.5-1 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดเชียงราย ด่านศุลกากรเชียงของ 6-90
ตารางที่ 6.1.5-2 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดเชียงราย ด่านศุลกากรแม่สาย 6-95
ตารางที่ 6.1.6-1 สถิติสินค้าส่งออก 10 อันดับ ณ ด่านศุลกากรระนอง 6-102
ตารางที่ 6.1.6-2 สถิติสินค้านำเข้า 10 อันดับ ณ ด่านศุลกากรระนอง 6-103
ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยในภาพรวม (General Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics) 6-108
ตารางที่ 6.2-2 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศกัมพูชา (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Cambodia) 6-110
ตารางที่ 6.2-3 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับ สปป.ลาว (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Lao PDR) 6-114
ตารางที่ 6.2-4 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Malaysia) 6-117
ตารางที่ 6.2-5 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Myanmar) 6-121
ตารางที่ 6.4-1 ผลการวิเคราะห์ความเร็วและค่าใช้จ่ายการขนส่ง 6-165
ตารางที่ 6.4-2 ค่าจ่ายสำหรับค่าใช้จ่ายในการดำเนินพิธีการของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน 6-166
ตารางที่ 6.4-3 ค่าจ่ายเฉลี่ยในการดำเนินพิธีการของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน 6-167
ตารางที่ 6.4-4 ระยะเวลาเฉลี่ยในการดำเนินพิธีการของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน 6-168

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 7.1-1 ผลคะแนนประสิทธิภาพและคะแนนรวมของพื้นที่ 7-1
ตารางที่ 7.2-1 ข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์ที่ได้จาก BPI และจะนำไปใช้กำหนดแนวทางการพัฒนา 7-12
ตารางที่ 8.2.1-1 เครื่องมืออุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก 8-12
ตารางที่ 8.2.1-2 กฎระเบียบและเงื่อนไขที่ควรพิจารณาแก้ไข 8-13
ตารางที่ 8.2.1-3 มาตราใน Category B และ C ของประเทศเพื่อนบ้านที่ไทยควรให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค 8-16
ตารางที่ 8.2.1-4 แนวทางการดำเนินการ SSI ภายใน CCA ภายใต้ GMS CBTA 8-18
ตารางที่ 8.2.1-5 แนวทางการดำเนินการภายใต้ความตกลง WTO TFA SSI ภายใน CCA 8-19
ตารางที่ 8.3-1 ความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางการพัฒนาทั้ง 3 ระดับ 8-27
ตารางที่ 8.4-1 ความสอดคล้องของแนวทางการพัฒนาของการศึกษากับแผนระดับชาติ 8-36

สารบัญรูปภาพ

หน้า

รูปที่ 6.1.1-1 สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยและกัมพูชา บริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ 6-2
รูปที่ 6.1.1-2 ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
ที่กำหนดให้มีการเชื่อมโยงการขนส่งทางรางกับด่านปอยเปต
จังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา 6-2
รูปที่ 6.1.1-3 ทางด่วนสายแรกของประเทศกัมพูชาที่เชื่อมระหว่างกรุงพนมเปญกับจังหวัดสีหนุวิลล์
ที่ได้รับการสนับสนุนจากจีน 6-4
รูปที่ 6.1.1-4 Pot Pet O'Neang SEZ ขนาดพื้นที่ 467 เฮกตา ตั้งอยู่ที่จังหวัดบันเตียเมียนเจย
บริหารงานโดยบริษัท Chhay Chhay Investment 6-4
รูปที่ 6.1.1-5 การเข้าพบผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว
เพื่อสำรวจข้อมูลและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น 6-5
รูปที่ 6.1.1-6 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว 6-8
รูปที่ 6.1.1-7 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว 6-9
รูปที่ 6.1.1-8 การสำรวจข้อมูลจากพนักงานขับรถขนส่งสินค้าในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว 6-9
รูปที่ 6.1.1-9 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว 6-9
รูปที่ 6.1.1-10 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย 6-13
รูปที่ 6.1.1-11 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว 6-15
รูปที่ 6.1.2-1 สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยและเมียนมา บริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ 6-16
รูปที่ 6.1.2-2 การปรับปรุงการขยายทางหลวงหมายเลข 12 (ตาก-แม่สอด)
เพื่อรองรับการขยายความเติบโตของอำเภอแม่สอดและเขตเศรษฐกิจพิเศษ 6-17
รูปที่ 6.1.2-3 อาคารด่านศุลกากรแม่สอด สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ 2
เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ รองรับการขยายตัวเศรษฐกิจชายแดน 6-18
รูปที่ 6.1.2-4 สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาแห่งที่ 2 เชื่อมฐานการผลิต ไทย-พม่า-ลาว 6-19
รูปที่ 6.1.2-5 เขตพัฒนาความร่วมมือเศรษฐกิจชายแดน
(Cross Border Economic Cooperation Zone - CBECZ) 6-19
รูปที่ 6.1.2-6 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจอกผิว
(Kyaukphyu Special Economic Zone – KPSEZ) 6-20
รูปที่ 6.1.2-7 การเข้าพบผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่จังหวัดตาก
เพื่อสำรวจข้อมูลและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น 6-21
รูปที่ 6.1.2-8 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่จังหวัดตาก 6-22
รูปที่ 6.1.2-9 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดตาก 6-23
รูปที่ 6.1.2-10 การสำรวจข้อมูลจากพนักงานขับรถขนส่งสินค้าในพื้นที่จังหวัดตาก 6-23
รูปที่ 6.1.2-11 การสำรวจข้อมูลจากผู้นำเข้าส่งออกในพื้นที่จังหวัดตาก 6-23
รูปที่ 6.1.2-12 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย 6-28
รูปที่ 6.1.2-13 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) พื้นที่จังหวัดตาก 6-29
รูปที่ 6.1.3-1 สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยและมาเลเซีย บริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ 6-31

สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 6.1.3-2 ท่าเรือบกเปอร์ลิสเป็นโครงการร่วมทุนรัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาท่าเรือบก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมชูปิงวัลเล่ย์ รัฐเปอร์ลิส 6-32
รูปที่ 6.1.3-3 เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนบูกิตกายูฮิตัม..... 6-33
รูปที่ 6.1.3-4 การเข้าพบผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ อ.ปาดังเบซาร์ เพื่อสำรวจข้อมูลและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น 6-33
รูปที่ 6.1.3-5 การเยี่ยมชมพื้นที่และประชุมร่วมกับ PIP และ NCER ที่รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย..... 6-35
รูปที่ 6.1.3-6 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ อ.สะเดา จ.สงขลา 6-36
รูปที่ 6.1.3-7 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ อ.สะเดา จ.สงขลา..... 6-37
รูปที่ 6.1.3-8 การสำรวจข้อมูลจากพนักงานขับรถขนส่งสินค้าในพื้นที่ อ.สะเดา จ.สงขลา..... 6-37
รูปที่ 6.1.3-9 การสำรวจข้อมูลจากผู้นำเข้าส่งออกในพื้นที่ อ.สะเดา จ.สงขลา..... 6-37
รูปที่ 6.1.3-10 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ อ.ปาดังเบซาร์ จ.สงขลา..... 6-41
รูปที่ 6.1.3-11 การสำรวจข้อมูลจากพนักงานขับรถขนส่งสินค้าในพื้นที่ อ.ปาดังเบซาร์ จ.สงขลา 6-42
รูปที่ 6.1.3-12 การสำรวจข้อมูลจากผู้นำเข้าส่งออกในพื้นที่ อำเภอปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา..... 6-43
รูปที่ 6.1.3-13 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย..... 6-47
รูปที่ 6.1.3-14 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) พื้นที่จังหวัดสงขลา 6-49
รูปที่ 6.1.4-1 สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยและ สปป.ลาว บริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ..... 6-50
รูปที่ 6.1.4-2 โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม รองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผ่านเส้นทาง R12 เชื่อมต่อระหว่างไทย–ลาว–เวียดนาม–จีนตอนใต้ (นครหนานหนิงมณฑลกวางสี)..... 6-52
รูปที่ 6.1.4-3 พิธีเปิดท่าเรือบกท่านาแล้งและกิจกรรมภายในท่าเรือบก..... 6-53
รูปที่ 6.1.4-4 การเข้าพบผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรมุกดาหาร เพื่อสำรวจข้อมูลและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น 6-53
รูปที่ 6.1.4-5 การเข้าพบผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรนครพนม เพื่อสำรวจข้อมูลและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น 6-54
รูปที่ 6.1.4-6 การเยี่ยมชมและประชุมร่วมกับ Savan Logistics..... 6-56
รูปที่ 6.1.4-7 การเยี่ยมชมและประชุมร่วมกับเวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค..... 6-57
รูปที่ 6.1.4-8 สภาพถนนเส้นทางนาเตย-บ่อเต็น..... 6-58
รูปที่ 6.1.4-9 จุดพักรถ ลานจอดรถบรรทุก และจุดเปลี่ยนถ่านสินค้า เส้นทางนาเตย-บ่อเต็น 6-59
รูปที่ 6.1.4-10 ผู้ประกอบการส่งออกนำเข้าสินค้าในเมืองบ่อเต็น 6-59
รูปที่ 6.1.4-11 สภาพพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะบ่อเต็น 6-60
รูปที่ 6.1.4-12 การประชุมร่วมกับด่านภาษีสากลบ่อเต็น 6-60
รูปที่ 6.1.4-13 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรมุกดาหาร..... 6-61
รูปที่ 6.1.4-14 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรมุกดาหาร..... 6-62
รูปที่ 6.1.4-15 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ด่านศุลกากรนครพนม 6-66
รูปที่ 6.1.4-16 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ด่านศุลกากรนครพนม..... 6-67

สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 6.1.4-17 การสำรวจข้อมูลจากผู้นำเข้าส่งออกในพื้นที่ด่านศุลกากรนครพนม 6-67
รูปที่ 6.1.4-18 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรหนองคาย 6-71
รูปที่ 6.1.4-19 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่
จุดผ่านแดนถาวรหนองคาย 6-71
รูปที่ 6.1.4-20 การสำรวจข้อมูลจากคนขับรถขนส่งสินค้าในพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรหนองคาย 6-72
รูปที่ 6.1.4-21 การสำรวจข้อมูลจากผู้ส่งออกและนำเข้าในพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรหนองคาย 6-72
รูปที่ 6.1.4-22 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย 6-76
รูปที่ 6.1.4-23 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) พื้นที่จังหวัดนครพนม 6-78
รูปที่ 6.1.4-24 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย 6-79
รูปที่ 6.1.4-25 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) พื้นที่จังหวัดหนองคาย 6-81
รูปที่ 6.1.5-1 สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยและ สปป.ลาว บริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ 6-82
รูปที่ 6.1.5-2 สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยและเมียมมาบริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ 6-83
รูปที่ 6.1.5-3 การสำรวจพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวก จังหวัดพระเยา 6-85
รูปที่ 6.1.5-4 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ อ.เชียงของ จ.เชียงราย 6-86
รูปที่ 6.1.5-5 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่เชียงของ จ.เชียงราย 6-87
รูปที่ 6.1.5-6 การสำรวจข้อมูลจากพนักงานขับรถขนส่งสินค้าในพื้นที่ อ.เชียงของ จ.เชียงราย 6-87
รูปที่ 6.1.5-7 การสำรวจข้อมูลจากผู้นำเข้าส่งออกในพื้นที่ อ.เชียงของ จ.เชียงราย 6-87
รูปที่ 6.1.5-8 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ อ.แม่สาย จ.เชียงราย 6-91
รูปที่ 6.1.5-9 การสำรวจข้อมูลจากผู้นำเข้าส่งออกในพื้นที่ อ.แม่สาย จ.เชียงราย 6-92
รูปที่ 6.1.5-10 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ อ.แม่สาย จ.เชียงราย 6-92
รูปที่ 6.1.5-11 การสำรวจข้อมูลจากผู้นำเข้าส่งออกในพื้นที่ อ.แม่สาย จ.เชียงราย 6-92
รูปที่ 6.1.5-12 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย 6-96
รูปที่ 6.1.5-13 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) พื้นที่จังหวัดเชียงราย 6-98
รูปที่ 6.1.6-1 จุดผ่านแดนในพื้นที่จังหวัดระนอง 6-101
รูปที่ 6.1.6-2 โครงการพัฒนาถนนเพชรเกษมช่วง อ.กะเปอร์-อ.สุขสำราญ จ.ระนอง 6-106
รูปที่ 6.3-1 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวก
ทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จังหวัดสระแก้ว 6-127
รูปที่ 6.3-2 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวก
ทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จังหวัดตาก 6-130
รูปที่ 6.3-3 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวก
ทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่ อ.สะเดา จ.สงขลา 6-133
รูปที่ 6.3-4 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวก
ทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่ อ.ปาดังเบซาร์ จ.สงขลา 6-136
รูปที่ 6.3-5 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวก
ทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร 6-139

สารบัญรูปภาพ (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 6.3-6 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จังหวัดนครพนม 6-142
รูปที่ 6.3-7 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จังหวัดนครพนม 6-145
รูปที่ 6.3-8 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่อำเภอเชียงของจังหวัดเชียงราย 6-147
รูปที่ 6.3-9 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้า.ที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่อำเภอแม่สายจังหวัดเชียงราย 6-149
รูปที่ 6.3-10 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จังหวัดระนอง 6-152
รูปที่ 7.1-1 เปรียบเทียบคะแนน BPI มิติโครงสร้างพื้นฐานกับมิติกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง 7-2
รูปที่ 7.1-2 เปรียบเทียบคะแนน BPI มิติผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับมิติเจ้าของสินค้า 7-3
รูปที่ 7.1.1-1 อันดับประสิทธิภาพรวม (สเกลทศนิยม 1 ตำแหน่ง) 7-4
รูปที่ 7.1.1-2 อันดับประสิทธิภาพรวม (สเกลทศนิยม 2 ตำแหน่ง) 7-4
รูปที่ 7.1.2-1 อันดับประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน (สเกลทศนิยม 1 ตำแหน่ง) 7-5
รูปที่ 7.1.2-2 อันดับประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน (สเกลทศนิยม 2 ตำแหน่ง) 7-5
รูปที่ 7.1.3-1 อันดับประสิทธิภาพด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (สเกลทศนิยม 1 ตำแหน่ง) 7-7
รูปที่ 7.1.3-2 อันดับประสิทธิภาพด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (สเกลทศนิยม 2 ตำแหน่ง) 7-7
รูปที่ 7.1.4-1 อันดับประสิทธิภาพด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (สเกลทศนิยม 1 ตำแหน่ง) 7-9
รูปที่ 7.1.4-2 อันดับประสิทธิภาพด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (สเกลทศนิยม 2 ตำแหน่ง) 7-9
รูปที่ 7.1.5-1 อันดับประสิทธิภาพด้านเจ้าของสินค้า (สเกลทศนิยม 1 ตำแหน่ง) 7-10
รูปที่ 7.1.5-2 อันดับประสิทธิภาพด้านเจ้าของสินค้า (สเกลทศนิยม 2 ตำแหน่ง) 7-11
รูปที่ 8.4-1 ความสอดคล้องของแนวทางการพัฒนากับแผนระดับชาติ 8-34
รูปที่ 9.1.1-1 ตัวอย่างฟิลด์ (Field) สำหรับการจัดเก็บข้อมูลของตาราง AHP ของฐานข้อมูลสำหรับจัดการการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการศึกษาเชิงลึก 9-2
รูปที่ 9.1.2-1 ตัวอย่างฟิลด์ (Field) สำหรับการจัดเก็บข้อมูลของตารางแบบสำรวจข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ 9-3
รูปที่ 9.2.2-1 โปรแกรมประมวลผลสำหรับจัดการคำสั่งตามแนวทางที่ตัวชี้วัดกำหนด 9-13

บทที่ 6

ผลการศึกษาเชิงลึกและ
การวิเคราะห์ข้อมูลประสิทธิภาพ

บทที่ 6
ผลการศึกษาเชิงลึกและการวิเคราะห์ข้อมูลประสิทธิภาพ

ในการศึกษาเชิงลึกได้จำแนกพื้นที่ศักยภาพออกเป็น 5 พื้นที่ ได้แก่ (1) พื้นที่ภาคตะวันออก ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรอรัญประเทศ (2) พื้นที่ภาคตะวันตก ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สอด (3) พื้นที่ภาคใต้ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรสะเดา ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ และด่านศุลกากรระนอง (4) พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรหนองคาย ด่านศุลกากรมุกดาหาร และด่านศุลกากรนครพนม และ (5) พื้นที่ภาคเหนือ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงของและด่านศุลกากรแม่สาย ซึ่งรายงานการศึกษาฉบับนี้ได้นำเสนอผลการศึกษาเชิงลึกของทั้ง 5 พื้นที่ศักยภาพในพื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบของ 10 ด่านศุลกากรดังกล่าว โดยรายละเอียดของผลการศึกษาในแต่ละพื้นที่ที่มีศักยภาพ มีรายละเอียดดังนี้

6.1 ผลการศึกษาเชิงลึกของพื้นที่ศักยภาพ

สำหรับการศึกษาเชิงลึกและวิเคราะห์ผลข้อมูลประสิทธิภาพสำหรับพื้นที่ศักยภาพต่าง ๆ เริ่มต้นจากการสรุปผลการศึกษาด้วยวิธีการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) ที่สะท้อนสภาพการดำเนินงาน ระดับของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และข้อมูลต่าง ๆ ที่สะท้อนสภาพที่เป็นอยู่จริง (As-is) และความคิดเห็นกับหน่วยงาน ผู้เชี่ยวชาญ และผู้มีส่วนได้เสียในแต่ละพื้นที่ในภาพรวม หลังจากนั้น ก็จะนำเสนอให้ทราบถึงผลการประเมินประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนที่ได้จากการสำรวจข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องด้วยแบบสอบถาม เพื่อพัฒนาเป็นดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพที่สะท้อนประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดนสำหรับแต่ละพื้นที่ และเพื่อให้ผลการประเมินประสิทธิภาพมีความถูกต้องและน่าเชื่อถือ และท้ายสุด ได้จัดให้มีการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อนำเสนอข้อมูลผลการประเมินประสิทธิภาพและประเด็นที่พบจากการสังเกตแบบมีส่วนร่วม เพื่อให้ได้ข้อมูลและประเด็นที่ได้จากการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่มาพิจารณาต่อไป

6.1.1 ผลการศึกษาเชิงลึกพื้นที่จังหวัดสระแก้วในภาคตะวันออก

การศึกษาส่วนนี้จะเป็นการนำเสนอผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลบริบทของพื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

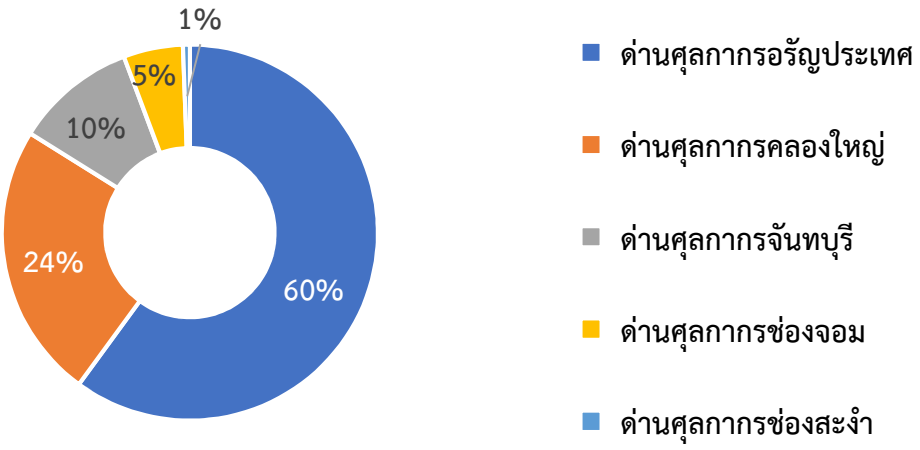
6.1.1.1 ผลการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation)

ผลการศึกษาวิเคราะห์ในภาพรวมเชิงพื้นที่ของพื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ด้วยวิธีการการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) ที่ประกอบด้วย

1) การสำรวจพื้นที่

การสำรวจนี้จะทำให้เห็นถึงข้อมูลเชิงประจักษ์ที่สะท้อนสภาพการดำเนินงาน ระดับของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และข้อมูลต่าง ๆ ที่สะท้อนสภาพที่เป็นอยู่จริง (As-is) ในแต่ละพื้นที่ ทั้งในพื้นที่ชายแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดต่อกับพื้นที่ศึกษา ผลการสำรวจในภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกจังหวัดสระแก้ว พบว่า

(1) การค้าชายแดน การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและกัมพูชามีมูลค่าสูงสุดที่ด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว รองลงมาคือ ด่านศุลกากรคลองใหญ่และด่านศุลกากรจันทบุรี โดยสินค้าสำคัญที่มีการนำเข้าจากกัมพูชาจะเป็นผลิตภัณฑ์พืชผัก (มันสำปะหลัง รากสามสิบ) ผลิตภัณฑ์อะลูมิเนียมและเหล็กหรือเหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์เครื่องจักรและอุปกรณ์ไฟฟ้า ขณะที่สินค้าส่งออกสำคัญจะเป็นผลิตภัณฑ์ยานบกและอุปกรณ์ประกอบ ผลิตภัณฑ์เครื่องจักร ผลิตภัณฑ์เครื่องดื่มต่าง ๆ รวมถึงผลิตภัณฑ์เชื้อเพลิง (ก๊าซปิโตรเลียมก๊าซไฮโดรคาร์บอนอื่น ๆ และพลังงานไฟฟ้า)



รูปที่ 6.1.1-1 สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยและกัมพูชา บริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ

(2) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ในพื้นที่จังหวัดสระแก้วมีการพัฒนาทั้งโครงข่ายถนนเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านและในตัวเมืองอรัญประเทศ และการพัฒนาโครงข่ายทางรางระหว่างสถานีรถไฟอรัญประเทศและสถานีรถไฟคลองลึก โดยสถานีรถไฟคลองลึกเป็นสถานีพรมแดนของไทยและมีทางรถไฟเชื่อมไปยังเมืองปอยเปต และจะเชื่อมไปยังสถานีรถไฟปอยเปต สถานีรถไฟกรุงพนมเปญ และท่าเรือสีหนุวิลล์



รูปที่ 6.1.1-2 ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ที่กำหนดให้มีการเชื่อมโยงการขนส่งทางรางกับด่านปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา

(3) สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผ่านแดน จังหวัดสระแก้วมีโครงการต่าง ๆ ที่สนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการผ่านแดน อาทิ การพัฒนาปรับปรุงด่านพรมแดน การจัดให้มีเครื่องมือและระบบที่อำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า การพัฒนานิคมอุตสาหกรรม และการจัดที่ราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมาเพื่อให้เอกชนใช้ประโยชน์ในการลงทุน เพื่อสนับสนุนการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผ่านแดน นอกจากนี้ ภายในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดนยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ บริการรถบรรทุกข้ามแดน บริการจัดส่งพัสดุด่วน บริการคลังสินค้า บริการเขตปลอดอากร สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง

(4) ศักยภาพของพื้นที่ พบว่า พื้นที่อำเภออรัญประเทศและอำเภอวัฒนานครเป็นที่ตั้งของกิจการผลิตเชิงอุตสาหกรรมที่สำคัญของจังหวัดสระแก้ว เช่น โรงงานผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง โรงงานผลิตน้ำตาล เป็นต้น ทำให้อำเภออรัญประเทศมีศักยภาพมากในการพัฒนาเป็นพื้นที่การค้าชายแดนที่สำคัญของไทย โดยผู้ประกอบการจำนวนมากในอำเภออรัญประเทศที่ทำการค้ากับกัมพูชาส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ที่ซื้อมาขายไปกับกัมพูชาแต่จะไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า

ผลการสำรวจภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของประเทศกัมพูชา พบว่า

(1) การค้าชายแดน พื้นที่ชายแดนของประเทศกัมพูชาที่มีกิจกรรมการค้าชายแดนมากและมีพรมแดนติดกับประเทศไทยมากที่สุด ได้แก่ ด่านพรมแดนปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย และรองลงมา ได้แก่ ด่านพรมแดนเกาะกง ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าผ่านแดนในทางปฏิบัติทางเจ้าหน้าที่ด่านพรมแดนกัมพูชาจะอนุญาตให้รถบรรทุกพร้อมทั้งสินค้าของไทยนำสินค้าเข้ามาขนถ่าย ณ ลานวางกองสินค้า ท่าเรือบก หรือเขตเศรษฐกิจชายแดนของกัมพูชาที่จัดตั้งอยู่บริเวณชายแดนกัมพูชา (โดยมากจะตั้งอยู่ห่างจากด่านพรมแดนไม่เกิน 6 กิโลเมตร) เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงรถบรรทุกของกัมพูชาอีกทอดหนึ่งแล้วนำส่งไปยังจุดปลายทางภายในกัมพูชา

(2) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ โครงการพัฒนาส่วนใหญ่ในประเทศกัมพูชาจะเป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีน ที่มีการลงทุนในกัมพูชาภายใต้นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative, BRI) ทั้งโครงการการก่อสร้างทางด่วนและโครงการการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติ นอกจากนี้ ในการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศกัมพูชา ได้ให้ความสำคัญกับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone - SEZ) โดยจะตั้งอยู่บริเวณไม่เกิน 20 กิโลเมตรจากพรมแดนฝั่งประเทศเวียดนามและไทย จำนวน 7 แห่ง ที่กำกับดูแลโดยคณะกรรมการเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งกัมพูชา (Cambodia Special Economic Zone Board - CSEZB)



รูปที่ 6.1.1-3 ทางด่วนสายแรกของประเทศกัมพูชาที่เชื่อมระหว่าง กรุงพนมเปญกับจังหวัดสีหนุวิลล์ ที่ได้รับการสนับสนุนจากจีน

(3) สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผ่านแดน การอำนวยความสะดวกส่วนใหญ่จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการกระจายสินค้าในประเทศกัมพูชาส่วนใหญ่จะเป็นไปในลักษณะของศูนย์กระจายสินค้า สถานีขนส่งสินค้า สถานีขนถ่ายสินค้า และลานวางกองตู้สินค้า (Container Yard หรือ Dry Port) แต่โดยส่วนใหญ่จะเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่อยู่บริเวณชายแดนเวียดนาม ในส่วนของประเทศไทยจะมีเพียงบริเวณด่านพรมแดนปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย และด่านพรมแดนเกาะกงในบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษเกาะกงเท่านั้น โดยมีศูนย์ขนถ่ายสินค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยเอกชนที่อยู่ในรัศมีไม่เกิน 6 กิโลเมตรจากพรมแดน



รูปที่ 6.1.1-4 Pot Pet O'Neang SEZ ขนาดพื้นที่ 467 เฮกตา ตั้งอยู่ที่จังหวัดบันเตียเมียนเจย บริหารงานโดยบริษัท Chhay Chhay Investment

2) การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงาน ผู้เชี่ยวชาญ และผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่

เป็นการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ เพื่อให้ทราบถึงสภาพแวดล้อมและศักยภาพด้านการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวร อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว (บ้านคลองลึก - ปอยเปต / บ้านหนองเอี่ยน - สตึงบท /บ้านป่าไร่ - โอเนียง) ดังรายละเอียดต่อไปนี้



รูปที่ 6.1.1-5 การเข้าพบผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว เพื่อสำรวจข้อมูลและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

หน่วยงานศุลกากร

(1) สิ่งอำนวยความสะดวก พบว่า พื้นที่การตรวจปล่อยตรวจปล่อยสินค้ามีความคับแคบ ที่เป็นข้อจำกัดทางกายภาพของพื้นที่หน้าด่านพรมแดน ทำให้ไม่สามารถขยายพื้นที่ได้อีก แต่ทางหน่วยงานศุลกากรได้มีการแก้ปัญหาโดยการจัดหาจำนวนพื้นที่ 69 ไร่ในพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งช่วยบรรเทาปัญหาการติดขัดของการจราจรบริเวณหน้าสำนักงานศุลกากรได้พอสมควร นอกจากนี้ หากมีการเปิดใช้ด่านพรมแดนแห่งใหม่จะช่วยลดความแออัดของบุคคลและยานพาหนะได้เป็นอย่างมาก โดยในปัจจุบัน ด่านพรมแดนหนองเอี่ยนอยู่ในระหว่างการจัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างรายใหม่ เนื่องจากผู้รับเหมาก่อสร้างรายเดิมทำผิดเงื่อนไขสัญญา เนื่องจากมีการจ้างผู้รับเหมาช่วง (Sub-contract) เพื่อมาดำเนินการในการก่อสร้าง ส่วนด่านพรมแดนบ้านป่าไร่ ปัจจุบันก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่ทางฝั่งกัมพูชา (โอเนียง) ยังไม่มีความชัดเจนในการดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งทางฝั่งกัมพูชามีแนวโน้มผลักดันให้มีการเปิดใช้ด่านพรมแดนหนองเอี่ยน - สตึงบทก่อนเป็นลำดับแรก

(2) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง พบว่า ขั้นตอนการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้าและส่งออกมีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น เนื่องจากมีการปรับระบบมาใช้เป็น E-Customs ทั้งนี้ ระบบ National Single Window (NSW) ในปัจจุบันมีการเชื่อมโยงกันเกือบครบทุกหน่วยงาน ทำให้ขั้นตอนการขอใบอนุญาตต่าง ๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น หน่วยงานศุลกากรสามารถตรวจสอบข้อมูลจากระบบได้โดยตรง แต่ในขณะที่หน่วยงานศุลกากรกัมพูชา มีการปฏิบัติงานที่ยังไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากลในบางครั้ง ยกตัวอย่างเช่น การแจ้งขอปิดทำการจุดผ่านแดนเป็นระยะเวลาชั่วคราว เนื่องจากรัฐมนตรีของกัมพูชามีการมาเยี่ยมชมด่านพรมแดน ซึ่งมีการแจ้งล่วงหน้ามายังฝั่งไทยในระยะเวลาที่กระชั้นชิด ส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยไม่สามารถเตรียมตัวได้ทัน และมีต้นทุนค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นโดยไม่จำเป็น

(3) การประสานงานในการทำงาน พบว่า ในบางกรณีที่หน่วยงานศุลกากรได้รับคำร้องเรียนว่ามีการปฏิบัติงานที่ล่าช้า ซึ่งได้มีการชี้แจงว่า ความล่าช้าเกิดขึ้นจากหน่วยงานอื่น ๆ เช่น การรออนุมัติใบอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมิได้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของหน่วยงานศุลกากร ซึ่งทางศุลกากรมีการปฏิบัติงานที่เป็นไปตามมาตรฐานสากลตามแนวทางขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO)

หน่วยงานกักกัน

(1) สิ่งอำนวยความสะดวก โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัจจัยเรื่องกำลังคนซึ่งพบว่าหน่วยงานอาหารและยาบริเวณหน้าด่านพรมแดนมีพื้นที่ เครื่องมืออุปกรณ์ในการปฏิบัติงานและบุคลากรไม่เพียงพอ ไม่ว่าจะเป็นเครื่องมือ อุปกรณ์ และน้ำยา ในการทดสอบตัวอย่างสินค้ามีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานเพียงคนเดียว (เป็นเจ้าหน้าที่ที่เกษียณแล้ว แต่ถูกว่าจ้างให้มาปฏิบัติงาน) เช่นเดียวกับหน่วยงานสรรพสามิต มีพื้นที่รับผิดชอบตลอดแนวพรมแดน จ.สระแก้ว ทำให้มีจำนวนบุคลากรที่ไม่เพียงพอในด้านการปราบปรามและป้องกันการลักลอบการนำเข้าสินค้าผ่านทางพรมแดนธรรมชาติระหว่างไทย - กัมพูชา ขณะที่หน่วยงานกักกันพืชส่วนใหญ่จะมีหน้าที่รับผิดชอบดูแลการนำเข้ามันสำปะหลังจากกัมพูชา ซึ่งมีการนำเข้าเป็นหลักผ่านทางจุดผ่านแดนถาวรบ้านเขาดิน อำเภอคลองหาด และจุดผ่อนปรนการค้าบ้านตาพระยา อำเภอตาพระยา โดยจำนวนบุคลากร สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์เครื่องมือในการปฏิบัติงานยังสามารถรองรับกับปริมาณการนำเข้าได้ในปัจจุบัน และหน่วยงานกักกันสัตว์ นอกเหนือไปจากการควบคุมการนำเข้า – ส่งออกปศุสัตว์ที่มีชีวิตแล้ว ยังมุ่งเน้นการป้องกันและปราบปรามการนำเข้าเนื้อสุกรเถื่อนจากประเทศเพื่อนบ้าน

หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง

(1) สิ่งอำนวยความสะดวก จะมีข้อจำกัดด้านกายภาพของพื้นที่หน้าด่านทำให้จำนวนตู้ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ตรวจปล่อยยานพาหนะและคนขับรถ

(2) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง พบว่า การออกหนังสือเดินทางของยานพาหนะควรมีการพัฒนาปรับรูปแบบให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์เช่นเดียวกับหนังสือเดินทางของบุคคล จะทำให้ตรวจสอบข้อมูลได้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ผู้ให้บริการขนส่งสินค้า (Logistics Service Provider) / ตัวแทนรับออกของอนุญาต (Customs Broker)

(1) โครงสร้างพื้นฐาน ที่มีความคับแคบและถนนที่ชำรุดทรุดโทรมทั้งบริเวณพื้นที่หน้าด่านพรมแดนฝั่งไทยและกัมพูชา รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณด่านพรมแดนที่มีไม่เพียงพอ เช่น พื้นที่จอดพักรถและห้องน้ำ เป็นต้น

(2) สิ่งอำนวยความสะดวก ต้องการให้ด่านพรมแดนแห่งใหม่เปิดให้บริการเพื่อลดความแออัดของรถบรรทุกบริเวณหน้าด่านพรมแดน ทำให้รถบรรทุกที่มีการต่อคิวยาว ทำให้คนขับรถบรรทุกมีการลัดคิวในแถวรถบรรทุกสินค้าที่จะรอข้ามแดนไปยังฝั่งกัมพูชา โดยมีการกันพื้นที่สำหรับจอดรอไว้ให้รถบรรทุกของบริษัทตนเอง ซึ่งในบางครั้งก่อให้เกิดการทะเลาะวิวาทระหว่างกัน นอกจากนี้ ยังพบว่ามีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการตรวจปล่อยที่ล่าช้าของเจ้าหน้าที่ในฝั่งกัมพูชา

(3) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง พบว่า แม้ว่าหน่วยงานศุลกากรจะมีการใช้ระบบ E-Customs ซึ่งเป็นรูปแบบการลดใช้กระดาษ (Paperless) แต่ในทางปฏิบัติ เจ้าหน้าที่บางรายยังมีการเรียกขอเอกสารในรูปแบบ Hard copy (เจ้าหน้าที่บางรายสามารถดูเอกสารจากระบบได้โดยตรง ไม่ต้องใช้เอกสาร Hard Copy ขึ้นอยู่กับความถนัดของเจ้าหน้าที่)

(4) การประสานงานในการทำงาน ที่ทั้งฝั่งประเทศไทยและกัมพูชายังขาดหน่วยงานที่จะประสานให้ความช่วยเหลือผู้ให้บริการขนส่งสินค้าไทยในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุและเหตุการณ์ฉุกเฉินในกัมพูชา

6.1.1.2 ผลการสำรวจข้อมูลด้านประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว ได้จำนวนทั้งสิ้น 214 ราย ประกอบด้วย

- หน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 17 ราย ได้แก่ หน่วยงานศุลกากร 5 ราย, หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 3 ราย, หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 7 ราย และหน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 2 ราย


นายด่านศุลกากร


ด่านศุลกากรอรัญประเทศ


ด่านศุลกากรอรัญประเทศ


ด่านตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศ


ด่านตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศ


ด่านควบคุมโรคติดต่อ
ระหว่างประเทศ


กรมสรรพสามิต


ด่านกักกันพืช


ด่านกักกันสัตว์


ศูนย์บริการด่านตรวจประมงเขต 4
(สระแก้ว)


ด่านอาหารและยาอรัญประเทศ


ด่านกักกันสัตว์

รูปที่ 6.1.1-6 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว

- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ จำนวนทั้งสิ้น 97 ราย ได้แก่ ตัวแทนออกของรับอนุญาต 63 ราย และผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 34 ราย





รูปที่ 6.1.1-7 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว

- **คนขับรถขนส่งสินค้า** จำนวนทั้งสิ้น 40 ราย





รูปที่ 6.1.1-8 การสำรวจข้อมูลจากพนักงานขับรถขนส่งสินค้าในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว

- สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า จำนวนทั้งสิ้น 60 ราย

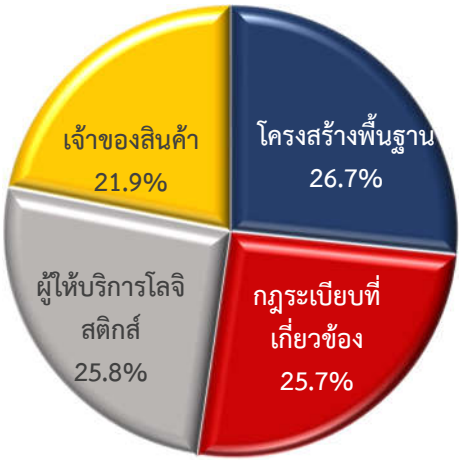




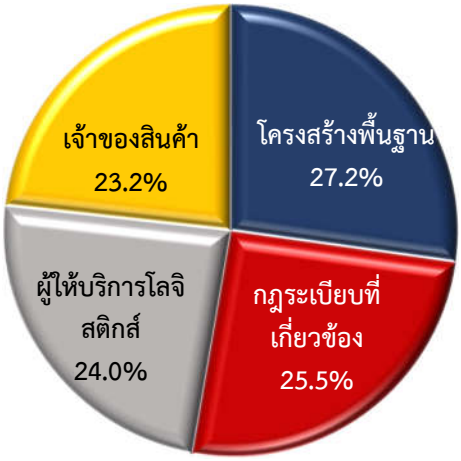
รูปที่ 6.1.1-9 การสำรวจข้อมูลจากผู้นำเข้าส่งออกในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจได้ถูกนำมาวิเคราะห์เกี่ยวกับการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน อันประกอบไปด้วย (1) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าและโครงสร้างพื้นฐานของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (2) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกการข้ามแดนและผ่านแดน (3) ความสามารถและประสิทธิภาพของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ และ (4) ความสามารถและประสิทธิภาพของเจ้าของสินค้า ตามแนวคิดองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์ โดยผลการวิเคราะห์สามารถนำเสนอได้ดังนี้

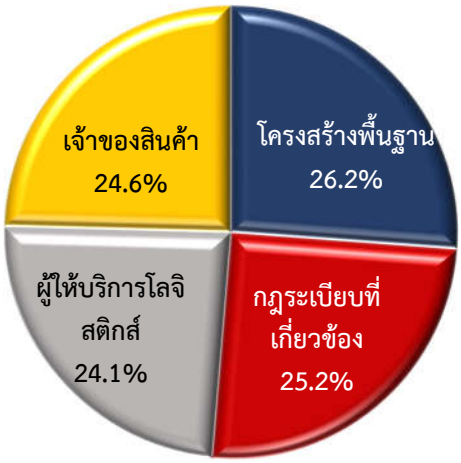
หน่วยงานภาครัฐ ให้ความสำคัญกับทั้ง 4 มิติของระบบโลจิสติกส์ค่อนข้างที่จะใกล้เคียงกัน โดยทั้งนี้ ได้ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบในระดับที่เท่ากัน ขณะที่จะให้ความสำคัญกับผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์มากกว่าเจ้าของสินค้าเล็กน้อย ซึ่งไม่น่าแปลกใจเพราะหน่วยงานภาครัฐที่ทำงานในบริเวณด่านชายแดนจะต้องมีการทำงานร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งมากกว่าเจ้าของสินค้าที่มักจะเป็นผู้ผลิตมากกว่าจะเป็นผู้นำเข้า - ส่งออกสินค้าด้วยตัวเอง แต่โดยรวมแล้วก็จะเห็นได้ว่าหน่วยงานภาครัฐให้ความสำคัญของแต่ละมิติไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้นแนวทางการพัฒนาฯ จะต้องรักษาสมดุลระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบกับการอำนวยความสะดวกผู้ใช้บริการ



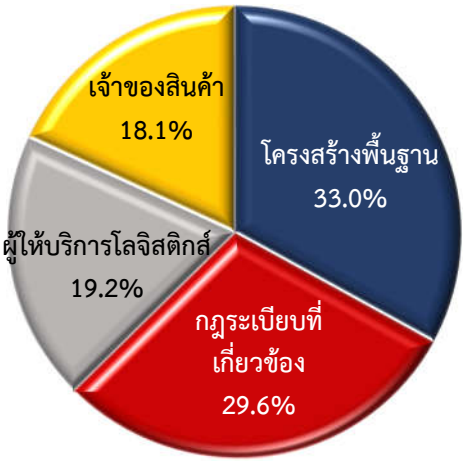
ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการอำนวยความสะดวกมาเป็นอันดับที่ 1 โดยโครงสร้างพื้นฐานในมุมมองของผู้ให้บริการขนส่ง มีขอบเขตกว้างเกินออกไปจากด่านชายแดน อาทิ เส้นทางขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกรอบพื้นที่ด่านชายแดน ในขณะที่ลำดับรองลงมาจะให้ความสำคัญกับกฎระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการข้ามแดนและผ่านแดนซึ่งมีผลโดยตรงต่อการดำเนินกิจกรรมขนส่งสินค้าในลักษณะการอำนวยความสะดวกและการสร้างความยุ่งยากในการดำเนินกิจกรรมขนส่ง ดังนั้นสรุปได้ว่าเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งที่ใช้บริการด่านชายแดนสระแก้วนั้นแนวทางการพัฒนาฯ จะต้องให้ความสำคัญกับ 2 ปัจจัยเพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



เจ้าของสินค้า ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบสูงกว่าประสิทธิภาพของตนเองและประสิทธิภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์เล็กน้อย ทั้งนี้เจ้าของสินค้าส่วนใหญ่จะใช้บริการของผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์และเทรดเดอร์จากภายนอก (Outsource) จึงไม่ได้ให้ความสำคัญกับมิติใดมิติหนึ่งอย่างมีนัยสำคัญ แต่ผลการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าส่งผลต่อเจ้าของสินค้า จึงอาจจะทำให้ประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและความเข้มงวดของกฎระเบียบส่งผลต่อกระทบต่อระยะเวลาและการส่งมอบสินค้า



คนขับรถขนส่งสินค้า ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบมากที่สุด เนื่องจากเป็นผู้ใช้งานระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนโดยตรง ในขณะที่กฎระเบียบมีผลต่อความยุ่งยากในการผ่านแดนข้ามแดน ซึ่งจะส่งผลต่อความรวดเร็วและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของรถขนส่งสินค้า ดังนั้น หากต้องการอำนวยความสะดวกบุคคลกลุ่มจะต้องให้ความสำคัญกับ 2 ปัจจัยนี้ เพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



จากการวิเคราะห์การให้ความสำคัญ 4 มิติ จะพบว่าแนวทางการพัฒนาต้องให้ความสำคัญการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบกับการอำนวยความสะดวกเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ใช้บริการด่านชายแดนอรัญประเทศ และปรับปรุงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบก็จะส่งผลไปยังเจ้าของสินค้าด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตาม การพัฒนาปรับปรุงก็ต้องรักษาสมดุลระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบที่จะทำให้หน่วยงานภาครัฐเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และไม่สร้างภาระให้หน่วยงานภาครัฐมากเกินไป

นอกเหนือจากผลการวิเคราะห์ความสำคัญขององค์ประกอบระบบโลจิสติกส์โดยผู้ที่เกี่ยวข้องในข้างต้นแล้ว จะมีการนำเสนอผลการวิเคราะห์ผลการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของพื้นที่จังหวัดสระแก้ว ซึ่งจำแนกได้ตามมิติองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์และสำหรับพื้นที่ในภาพรวม โดยที่

- **โครงสร้างพื้นฐาน** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 0.752 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
- **กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.173 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว และยังสามารถปรับปรุงให้ดีขึ้นได้อีก

- **ผู้ให้บริการโลจิสติกส์** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.199 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย
- **เจ้าของสินค้า** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.183 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า เจ้าของสินค้ามีความสามารถหรือมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบและลดระยะเวลาลงได้มากกว่านี้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย

ผลของคะแนนประสิทธิภาพที่ได้รับมานั้นแสดงให้เห็นว่า แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าได้มากนัก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้ามองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่มีสามารถอำนวยความสะดวกได้พอสมควร ด้วยเหตุนี้จึงสะท้อนให้เห็นว่าคะแนนรวมของ**พื้นที่จังหวัดสระแก้ว** จะมีค่าอยู่ในระดับปานกลาง คือ มีคะแนนประสิทธิภาพเท่ากับ 1.077 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

นอกจากนี้ ผลการสำรวจพื้นที่ทำให้ได้ข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนภายในพื้นที่และได้ผลการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จำแนกตามตาม 4 มิติของระบบโลจิสติกส์ ดัง**ตารางที่ 6.1.1-1** ซึ่งจะเห็นได้ว่าผลการสำรวจพื้นที่มีความสอดคล้องและสามารถขยายประเด็นรายละเอียดจากผลการประเมินความสำคัญและผลการประเมินคะแนนได้ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 2 นอกจากนี้ ผลวิเคราะห์แก่นสาระที่ได้จากข้อมูลจากแบบสอบถามโดยทำการนับจำนวนความถี่ของปัญหาที่เกิดขึ้นแล้วนำมาทำการจัดกลุ่มของปัญหาที่อยู่ในบริบทเดียวกันรวมเข้าไว้ภายใต้หัวข้อเดียวกัน ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 3 แสดงให้เห็นว่าผลการสำรวจพื้นที่กับผลการวิเคราะห์แก่นสาระมีความสอดคล้องกัน และผลการวิเคราะห์แก่นสาระสามารถขยายประเด็นรายละเอียดได้มากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 6.1.1-1 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว

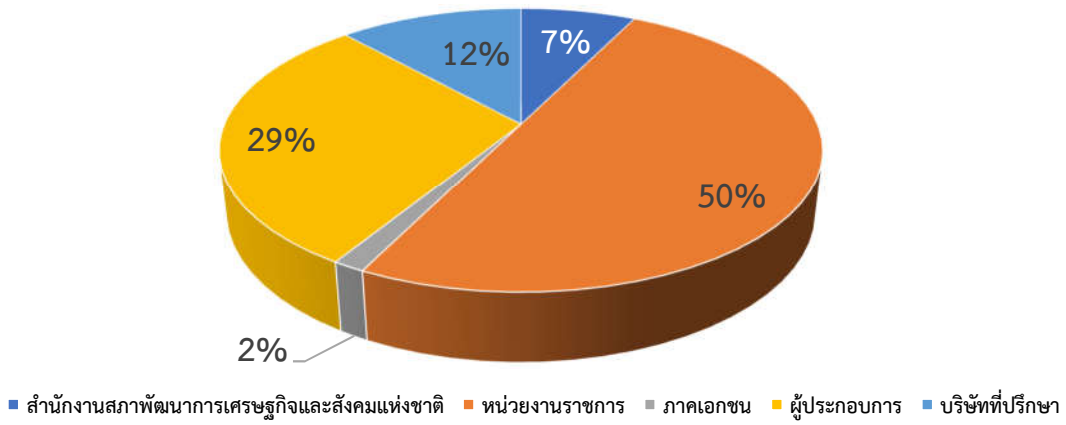
มิติ	ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่	ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม
โครงสร้างพื้นฐาน	เกี่ยวกับการขนส่ง 1) ถนนบางช่วงไม่มีคุณภาพ (หลุม บ่อ) ทั้งฝั่งไทยและฝั่งเพื่อนบ้าน 2) ขาดแคลนเครื่อง x-ray บางครั้งต้องให้นายตรวจช่วย 3) พื้นที่ภายในด่านฯ จำกัด (ช่องทางขนส่งสัตว์รวมกับช่องทางขนส่งสินค้า, ช่องรถบรรทุก - คนผ่านที่เดียวกัน, สถานที่ทำงานของ อย. ไม่เพียงพอ) ในขณะที่ด่านใหม่ที่บ้านไร่ก็ไกล 4) ลานจอดพักรถ ไม่เพียงพอ	เกี่ยวกับการขนส่ง 1) ถนนยังไม่ดีพอ ช่องจราจรไม่เพียงพอ การจราจรติดขัด 2) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (ช่องตรวจไม่พอ, ขาดเครื่อง x-ray 3) พื้นที่ภายในด่านฯ จำกัด (ไม่พอรองรับการใช้งาน การรวมช่องตรวจคน-รถ) 4) คลังสินค้า ลานพักสินค้า และจุดพักรถยังมีไม่เพียงพอ
	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1) สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ห้องน้ำไม่สะอาด ไม่แบ่งชาย/หญิง/เจ้าหน้าที่ ไม่มีศาลาพักผ่อน บริเวณจุดที่คนเดินผ่านแดนไม่มีหลังคากันแดดกันฝน)	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1) สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ห้องน้ำน้อยและสกปรก ไม่มีปั๊มน้ำมัน/แก๊สใกล้ด่าน บริเวณร้านอาหารมีน้อย) 2) คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ (ไม่มีน้ำประปาใช้ในบางพื้นที่ของด่าน ขาดไฟส่องสว่างและกล้องวงจรปิด)

มิติ	ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่	ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม
		3) ระบบสัญญาณมือถือยังไม่ครอบคลุมพื้นที่
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1) การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (การดำเนินการเอกสารใช้เวลานาน เจ้าหน้าที่มีน้อย มีการลัดคิวของบริษัทชิปปิ้ง)	1) การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (เจ้าหน้าที่น้อย ทำงานล่าช้า ไม่มีระบบคิว) 2) การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ ● ไม่มีการแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบ ● ประเทศเพื่อนบ้านไม่ให้ความร่วมมือในการใช้ CCA ● ไม่มีการแบ่งปัน/ใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	1) การจัดส่งล่าช้า (ใช้เวลาในการดำเนินการเอกสารกับเจ้าหน้าที่นาน รถบรรทุกต้องจอดพักนาน) 2) ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ อาจทำให้สินค้าเสียหายได้	1) การจัดส่งล่าช้า (รอคอยนาน และความผิดพลาดในการตรวจสอบเอกสาร การจราจรติดขัด สภาพถนนไม่มีคุณภาพ)
เจ้าของสินค้า	1) สินค้าอาจจะเสียหายระหว่างการขนส่ง	1) การจัดส่งล่าช้าอันเนื่องมาจาก การจราจรติดขัด

6.1.1.3 ผลการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

การจัดประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group) ครั้งที่ 1 ในวันศุกร์ที่ 28 ตุลาคม 2565 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุม Salle de Velo โรงแรมเดอะเวโล โฮเต็ล แอนด์ บีเอ็มเอ็กซ์ ปั๊มพ์ แทร็ค จังหวัดสระแก้ว มีผู้เข้าร่วมประชุมโครงการทั้งหมด 68 คน จำแนกรายละเอียดตามกลุ่มเป้าหมายแสดงใน**รูปที่ 6.1.1-10** และรายละเอียดด้านล่าง ได้ดังนี้

- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 5 คน
- หน่วยงานราชการ 34 คน
- ภาคเอกชน 1 คน
- ผู้ประกอบการ 20 คน
- บริษัทที่ปรึกษา 8 คน



รูปที่ 6.1.1-10 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย

ในการประชุมกลุ่มย่อยมี นายสิรภพ สุวรรณเกสร์ เป็นผู้ดำเนินรายการ และ ดร.ไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ (นักวิชาการผู้ช่วยด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน) นำเสนอรายละเอียดโครงการและผลการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของพื้นที่จังหวัดสระแก้ว และรศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา (ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพื้นที่) เป็นผู้นำเสนอภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ของจังหวัดสระแก้วและประเทศกัมพูชา จากนั้น รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา ได้ดำเนินการเสวนาร่วมกับ คุณกำพล ชัยฤทธินุกูล (ผู้จัดการ หจก. น.มาดีโลจิสติกส์ เซอร์วิสเซส) และคุณจุฑามาส พลับพลา (ผู้จัดการ หจก.สตาร์ท ริช) ทั้งนี้ ได้มีการเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นได้ในทั้งสองกิจกรรม โดยมีผลการรับฟังความคิดเห็นในเวทีการประชุม มีข้อเสนอแนะและให้ความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

ปัญหาของพื้นที่	รายละเอียด
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	บริเวณด่านจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกในปัจจุบัน ยังคงมีการจราจรติดขัด ความแออัดของรถบรรทุกที่มารอข้ามแดนไปยังฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากช่องทางการข้ามแดนที่ไม่เพียงพอต่อปริมาณรถขนส่งที่เข้ามาในพื้นที่ บางครั้งจึงเกิดปัญหาการแทรกคิว การทะเลาะวิวาทของคนขับรถขนส่งเป็นบางครั้ง จึงเห็นว่าหากมีการจัดการที่ดี สร้างพื้นที่พักรอ มีการใช้ระบบบัตรคิวแอปพลิเคชันแจ้งเตือน รวมไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ ก็จะช่วยให้รถบรรทุกไม่ต้องมารอบริเวณหน้าด่าน การจราจรก็น่าจะดีขึ้น
ด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	ด้านกฎ ระเบียบของฝั่งประเทศไทยไม่ค่อยมีปัญหา มีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกในขั้นตอนต่าง ๆ การข้ามแดนในฝั่งไทยจึงใช้เวลาไม่มากนัก แต่เมื่อข้ามไปฝั่งเพื่อนบ้านค่อนข้างใช้เวลามาก เนื่องจากมีระเบียบ ขั้นตอนต่าง ๆ ซึ่งคิดว่าหากมีระบบการจัดการ การตรวจร่วม (CCA) ก็น่าจะช่วยให้เวลาการข้ามแดนลดลง อย่างไรก็ตาม ก็ยังคงติดปัญหาเพราะขาดความร่วมมือจากฝั่งเพื่อนบ้าน ระเบียบดังกล่าวจึงไม่สามารถนำมาใช้ได้ นอกจากนี้ เมื่อเกิดอุบัติเหตุ รถชนที่ทางฝั่งเพื่อนบ้าน ก็ไม่มีหน่วยงานที่ช่วยประสานทางเจ้าหน้าที่ของฝั่งเพื่อนบ้าน สุดท้ายผู้ประกอบการหรือตัวแทนออกของก็ต้องเสียค่าใช้จ่าย (ค่าใช้จ่ายนอกระบบ) เพื่อจัดการปัญหาเหล่านี้ให้เร็วที่สุด เพื่อให้คนขับรถไม่ต้องเข้าคุกหรือสามารถเดินทางได้ต่อ
ข้อเสนอแนะด้านอื่น ๆ	การศึกษาโครงการฯ ครั้งนี้ ในการสำรวจข้อมูลควรระบุเกณฑ์หรือการให้คะแนนในแบบสอบถามเพื่อใช้ในการประเมินและเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว รวมไปถึงควรใช้แนวทางที่ได้มาตรฐานในการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

ในช่วงของ**การเสวนา**ในหัวข้อ **“ความท้าทายและแนวทางการพัฒนาการค้าชายและการค้าผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด กับประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่ต่อเนื่อง”** ได้มีการแลกเปลี่ยนให้ข้อเสนอแนะ และความคิดเห็น ดังนี้

ประเด็นแลกเปลี่ยน	รายละเอียด
บริบทที่มีผลกระทบต่อการขนส่งและระบบโลจิสติกส์	จากสถานการณ์โควิด-19 ที่ผ่านมา การค้าชายแดนและผ่านแดนเกิดผลกระทบต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ ทั้งจากการนำเข้า-ส่งออกของสินค้าบางประเภท อาทิ วัสดุก่อสร้าง ปูนซีเมนต์ ซึ่งเกิดจากประเทศกัมพูชามีการชะลอตัวการก่อสร้างในพื้นที่ต่าง ๆ ทำให้ในช่วงดังกล่าวการขนส่งสินค้าไปยังประเทศกัมพูชาลดลง ผู้ประกอบการบางรายได้รับผลกระทบจากปัญหาการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	สภาพในปัจจุบันบริเวณหน้าจุดผ่านแดนยังคงไม่เพียงพอ ปริมาณรถบรรทุกที่เข้ามาในแต่ละวันมีจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาการติดขัดของการจราจรที่จะข้ามแดนไปยังประเทศกัมพูชา นอกจากนี้ ความไม่ชัดเจนในการลงทุนของภาครัฐ ที่จะไปสร้างพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมว่าจะเป็นพื้นที่แห่งใด ก็ทำให้ผู้ประกอบการ นักลงทุน ไม่กล้าตัดสินใจที่จะเข้าไปดำเนินการ

ประเด็นแลกเปลี่ยน	รายละเอียด
กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	ปัญหาที่พบประการหนึ่งในการขนส่งหรือข้ามแดนไปยังประเทศกัมพูชา ในจุดผ่านแดนแต่ละแห่งมีต้นทุน ค่าใช้จ่ายไม่เท่ากัน ซึ่งต่างจากประเทศไทย หากมีการกำหนดต้นทุนให้ชัดเจนก็จะช่วยให้ผู้ประกอบการ ตัวแทนขนส่ง สามารถประเมินค่าใช้จ่ายได้ชัดเจน รวมไปถึงกฎระเบียบที่เปลี่ยนไป รถขนส่งสินค้าจากไทยไม่สามารถผ่านแดนได้ ก็ต้องมีการเปลี่ยนถ่าย ใช้ตู้บรรทุกหรือหัวลากจากทางฝั่งเพื่อนบ้านในการขนส่ง ซึ่งก็ส่งผลให้ต้นทุนในการขนส่งเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ ในกระบวนการตรวจสินค้า หากมีการจัดจุดตรวจร่วม (CCA) ก็น่าจะช่วยลดเวลาในการข้ามแดนของรถขนส่งสินค้าได้



รูปที่ 6.1.1-11 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

6.1.2 ผลการศึกษาเชิงลึกพื้นที่จังหวัดตากในภาคตะวันตก

การศึกษาส่วนนี้จะเป็นการนำเสนอผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลบริบทของพื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก

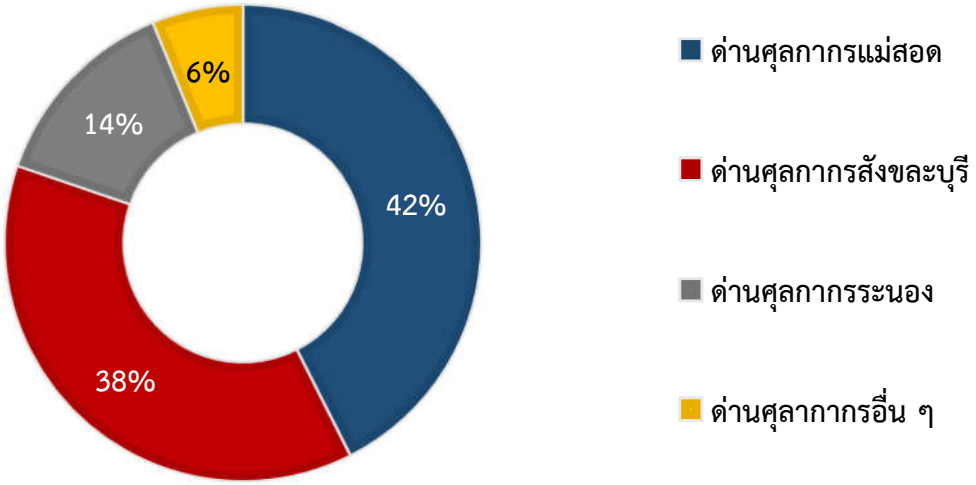
6.1.2.1 ผลการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation)

ผลการศึกษาวิเคราะห์ในภาพรวมเชิงพื้นที่ของพื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก ด้วยวิธีการการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) ที่ประกอบด้วย

1) การสำรวจพื้นที่

การสำรวจนี้จะทำให้เห็นถึงข้อมูลเชิงประจักษ์ที่สะท้อนสภาพการดำเนินงานระดับของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และข้อมูลต่าง ๆ ที่สะท้อนสภาพที่เป็นอยู่จริง (As-is) ในแต่ละพื้นที่ ทั้งในพื้นที่ชายแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดต่อกับพื้นที่ศึกษา ซึ่งสำหรับในภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกจังหวัดตาก พบว่า

(1)การค้าชายแดน ประเทศไทยและเมียนมามีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดที่ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก รองลงมาคือ ด่านศุลกากรสังขละบุรีและด่านศุลกากรระนอง โดยมีสินค้านำเข้าที่สำคัญ คือ ก๊าซปิโตรเลียมและก๊าซไฮโดรคาร์บอน ผลิตภัณฑ์อาหาร และผลิตภัณฑ์เหล็ก ขณะที่สินค้าส่งออกสำคัญ คือ เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ ผลิตภัณฑ์เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู และผลิตภัณฑ์จากแร่



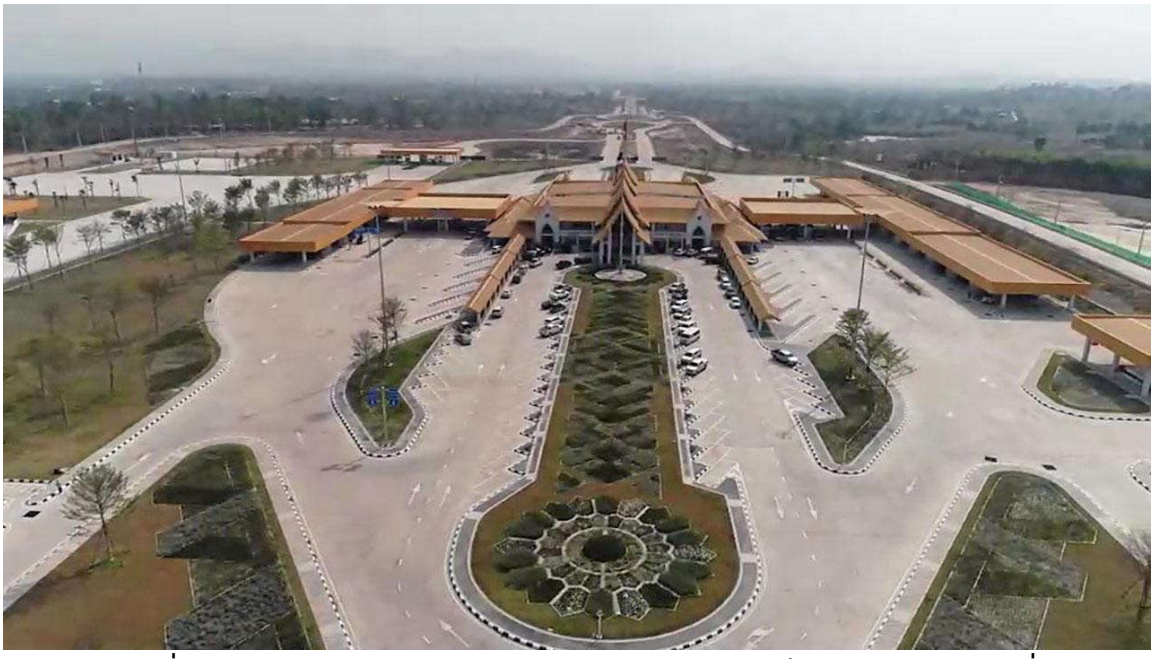
รูปที่ 6.1.2-1 สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยและเมียนมา บริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ

(2) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ ในพื้นที่จังหวัดตากได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งโครงข่ายทางถนน อาทิ การปรับปรุงและการขยายทางและการก่อสร้างทางเลี่ยงเมือง ขณะที่การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางอากาศได้มีการปรับปรุงท่าอากาศยานแม่สอด ดำเนินการโดยกรมท่าอากาศยาน ทั้งในส่วนของอาคารผู้โดยสาร ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน เพื่อเพิ่มความยาวทางวิ่งและเสริมผิวทางวิ่ง และได้รับการอนุมัติให้เป็นท่าอากาศยานศุลกากร (Customs Airport) เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า



รูปที่ 6.1.2-2 การปรับปรุงการขยายทางหลวงหมายเลข 12 (ตาก - แม่สอด)
เพื่อรองรับการขยายความเติบโตของอำเภอแม่สอดและเขตเศรษฐกิจพิเศษ

(3)สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผ่านแดน ในส่วนของการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกก็ได้มีการปรับปรุงด่านศุลกากรในพื้นที่ การจัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์เพื่อสนับสนุนการทำงาน และการขยายพื้นที่ของด่านเพื่อรองรับปริมาณสินค้าที่เพิ่มสูงในอนาคต นอกจากนี้ ได้มีการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมตากโดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย บนพื้นที่ 863 ไร่ จัดให้มีระบบสาธารณูปโภคและจัดแบ่งเป็นเขตประกอบการทั่วไป เขตประกอบการโลจิสติกส์ เขตประกอบการเสรี และเขตพาณิชยกรรมเพื่อรองรับนักลงทุนทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 1 และแม่สอดแห่งที่ 2 ยังพบว่ามีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ บริการตัวแทนรับจัดการขนส่ง บริการรถบรรทุกข้ามแดน บริการท่าข้ามเพื่อจัดส่งสินค้า บริการจัดส่งพัสดุด่วน บริการคลังสินค้า บริการเขตปลอดอากร สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง และกิจการที่เป็นผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้า



รูปที่ 6.1.2-3 อาคารด่านศุลกากรแม่สอด สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ 2 เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ รองรับการขยายตัวเศรษฐกิจชายแดน

(4) ศักยภาพของพื้นที่ จะสังเกตได้ว่าพื้นที่บริเวณตำบลท่าสายลวดติดกับแม่น้ำเมย (แม่น้ำที่กั้นพรมแดนระหว่างแม่สอดกับเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง) มีผู้ประกอบการเอกชนหลายรายให้บริการท่าเทียบเรือ/ท่าข้ามเพื่อขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนกับประเทศเมียนมาที่ได้รับอนุมัติให้เป็นช่องทางส่งออกสินค้าจากกรมศุลกากร อาทิ ท่าเฮียกวง ท่าโกลเด้น ท่าแม่สอดฟรีโซน ท่าศาลเจ้า ฯลฯ และผู้ให้บริการหลายรายจัดตั้งเป็นเขตปลอดอากรศุลกากรและคลังสินค้าทัณฑ์บน ขณะเดียวกัน ผู้ประกอบการจำนวนมากในอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ที่ทำการค้ากับเมียนมาส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ที่ซื้อมาขายไปกับเมียนมาแต่ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า

ขณะที่ ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของประเทศเมียนมา พบว่า

(1) การค้าชายแดน ประเทศเมียนมามีจุดผ่านแดนถาวรที่ติดกับไทยในหลายเขตและรัฐ ประกอบด้วย รัฐฉาน (ท่าขี้เหล็ก) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดเชียงราย (อำเภอแม่สาย), รัฐกะเหรี่ยง (เมียวดี) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดตาก (อำเภอแม่สอด), จังหวัดทวาย เขตตะนาวศรี (บ้านทิกิ) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดกาญจนบุรี (อำเภอเมือง), จังหวัดเกาะสอง เขตตะนาวศรี (เกาะสอง) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดระนอง และจังหวัดมะริด เขตตะนาวศรี (บ้านมูด่อง) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ (อำเภอเมือง) โดยพื้นที่ชายแดนของเมียนมาที่มีกิจกรรมการค้าชายแดนมาก ได้แก่ ด่านพรมแดนเมียวดี ด่านพรมแดนท่าขี้เหล็ก ซึ่งใช้การขนส่งข้ามแดนผ่านสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา และด่านพรมแดนเกาะสอง ที่ใช้การขนส่งทางน้ำข้ามระหว่างประเทศ



รูปที่ 6.1.2-4 สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาแห่งที่ 2 เชื่อมฐานการผลิต ไทย-พม่า-ลาว

(2) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ ส่วนใหญ่จะเป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีนที่มีการลงทุนในเมียนมาภายใต้นโยบาย BRI ไม่ว่าจะเป็นโครงการเขตพัฒนาความร่วมมือเศรษฐกิจชายแดน (Cross Border Economic Cooperation Zone - CBECZ) ในรัฐฉานและรัฐกะฉิ่น และโครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจอกผิว (Kyaukphyu Special Economic Zone – KPSEZ) ตั้งอยู่ในฝั่งตะวันตกของรัฐยะไข่ ขณะที่ ในส่วนของการพัฒนาโครงข่ายถนนของประเทศเมียนมา พบว่าเมียนมามีระบบโครงข่ายถนนและสภาพถนนที่ด้อยพัฒนามากที่สุดเมื่อเทียบกับสมาชิกอาเซียนอื่น แต่รัฐบาลเองก็ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายถนน โดยเฉพาะทางหลวง AH1 ซึ่งเชื่อมต่อประเทศไทย เมียนมา และอินเดีย รัฐบาลเมียนมามีนโยบายพัฒนาให้เป็นถนน 4 ช่องจราจร



รูปที่ 6.1.2-5 เขตพัฒนาความร่วมมือเศรษฐกิจชายแดน
(Cross Border Economic Cooperation Zone - CBECZ)

(3) สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผ่านแดน ในปี 2565 ประเทศเมียนมาได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) จำนวน 3 แห่ง ที่ดูแลโดยรัฐบาลกลางของเมียนมา ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษจอกผิว รัฐยะไข่, เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย เขตตะนาวศรี และเขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา เขตย่างกุ้ง โดยผู้ลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ มากมาย นอกจากนี้ ประเทศเมียนมาได้มีการส่งเสริมการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมโดยรัฐกะเหรี่ยงที่มีการอนุญาตให้จัดตั้งเขตอุตสาหกรรมต่าง ๆ ภายในพื้นที่ ได้แก่ เมืองใหม่ชเวโก๊กโก่ (Shwe Koke Ko), เขตอุตสาหกรรมเมียวดี (Myawaddy Economic Zone) และเขตอุตสาหกรรมพะอัน (Hpa An Industrial Zone) เป็นตัน ขณะที่ในพื้นที่เขตตะนาวศรี มีโครงการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone) และเขตอุตสาหกรรมมะริด (Myeik Industrial Zone) แต่กลับพบว่าในพื้นที่ของรัฐฉานในเมืองท่าขี้เหล็กยังไม่มีการส่งเสริมการจัดตั้งเป็นเขตอุตสาหกรรม โดยธุรกิจส่วนใหญ่ในเมืองท่าขี่เหล็กส่วนใหญ่เป็นธุรกิจบริการเท่านั้น เช่น ที่พัก โรงแรม สถานบันเทิง ค้าส่งและค้าปลีก ธุรกิจท่องเที่ยว เป็นต้น



รูปที่ 6.1.2-6 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจอกผิว
(Kyaukphyu Special Economic Zone – KPSEZ)

2) การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงาน ผู้เชี่ยวชาญ และผู้มีส่วนได้เสียในแต่ละพื้นที่

เป็นการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ เพื่อให้ทราบถึงสภาพแวดล้อมและศักยภาพด้านการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรแม่สอด จังหวัดตาก ดังรายละเอียดต่อไปนี้



รูปที่ 6.1.2-7 การเข้าพบผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่จังหวัดตาก เพื่อสำรวจข้อมูลและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

หน่วยงานศุลกากร

(1) โครงสร้างพื้นฐาน จากความเห็นของเจ้าหน้าที่ศุลกากรมีความเห็นว่าระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์โดยรวมอยู่ในระดับที่ค่อนข้างดี มีถนนเส้นใหม่ที่ตัดจากเส้นทางหลักเข้าสู่สะพานมิตรภาพไทย – เมียนมา แห่งที่ 2 โดยตรงโดยไม่ผ่านเขตเศรษฐกิจในตัวอำเภอ ทำให้ช่วยลดความแออัดของการจราจรภายในชุมชน รวมทั้งหากด่านศุลกากรแห่งใหม่ก่อสร้างแล้วเสร็จจะช่วยให้มีความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการมากขึ้น รวมทั้งในเมียนมาเองมีการสร้างถนนเส้นทางเมียวดี – กอกะเร็ก - พะอัน เรียบร้อยแล้ว ซึ่งสภาพถนนอยู่ระดับค่อนข้างได้มาตรฐาน 2 ช่องจราจร ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปถึงย่างกุ้ง

(2) สิ่งอำนวยความสะดวก การปฏิบัติหน้าที่ของศุลกากรในพื้นที่แม่สอด จะมีความแตกต่างจากพื้นที่อื่น ๆ เนื่องจากนอกเหนือไปจากสะพานมิตรภาพไทย – เมียนมาทั้ง 2 แห่งแล้ว ยังมีจุดข้ามแดนของสินค้าตลอดแนวริมฝั่งแม่น้ำเมยในอำเภอแม่สอด มี 37 แห่ง จากรวมทั้งสิ้น 52 แห่ง ของทั้งจังหวัดตาก ทำให้ศุลกากรมีหน้าที่ความรับผิดชอบเพิ่มมากขึ้น ซึ่งศุลกากรพยายามผลักดันให้มีการนำเข้า - ส่งออกสินค้าผ่านทางสะพานมิตรภาพทั้งสองแห่งเป็นหลักเพื่อให้การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ทีความสะดวกมากขึ้น โดยในปัจจุบันมีสินค้าที่นำเข้า - ส่งออกผ่านทางท่าข้ามมีมูลค่าประมาณร้อยละ 20 ของทั้งหมด อย่างไรก็ตาม สินค้าบางประเภทยังคงนิยมส่งออกผ่านทางท่าข้าม เช่น เครื่องดื่มชูกำลัง เนื่องจากท่าข้ามในฝั่งเมียนมาอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของรัฐบาลท้องถิ่น (รัฐกะเหรี่ยง) ซึ่งมีค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่ต่ำกว่าการส่งออกผ่านช่องทางสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมาในส่วนของการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเกษตร (ถั่วลิสง) จะต้องมีการนำตัวอย่างสินค้าส่งตรวจที่หน่วยงานกักกันพืช จ.เชียงใหม่ เนื่องจากไม่มีเครื่องมือและอุปกรณ์ที่เพียงพอ ซึ่งใช้เวลาประมาณ 7-14 วัน ส่งผลให้ผู้ประกอบการไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร

ผู้นำเข้า/ส่งออก

(1) โครงสร้างพื้นฐาน ปัจจุบันเมียนมามีปัญหาด้านการขาดแคลนพลังงานไฟฟ้า อันเนื่องมาจากค่าพลังงานที่สูงขึ้น ทำให้ต้องมีการงดการจ่ายไฟประมาณ 3 ชั่วโมงต่อวัน ส่งผลต่อการดำเนินงานของภาคเอกชนเป็นอย่างมาก ขณะเดียวกันในด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง เส้นทางเมียวดี - ย่างกุ้ง มีโครงการปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำ 3 แห่งในเส้นทางโดยได้รับเงินสนับสนุนจาก องค์การร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA) ซึ่งหากโครงการแล้วเสร็จจะช่วยให้รถบรรทุกหนักสามารถใช้บริการได้ ซึ่งจากเดิมต้องใช้รถบรรทุกที่มีน้ำหนักไม่เกินเกณฑ์รับน้ำหนักของสะพาน หรือ ใช้บริการเรือบั๊คในการขนส่งข้ามแม่น้ำ

(2) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง รัฐบาลเมียนมามีความเข้มงวดในการอนุมัติใบอนุญาตนำเข้า (Import License) มากขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีความยุ่งยากในขั้นตอนการขออนุญาต

(3) ประเด็นอื่น ๆ จะพบว่า การขนส่งสินค้าจากเมียวดี - ย่างกุ้งมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง และปัญหาความไม่สงบภายในประเทศ ความขัดแย้งระหว่างชนกลุ่มน้อยและรัฐบาลกลางส่งผลให้เกิดสถานการณ์ความไม่สงบภายในพื้นที่เมียวดี และภายในรัฐกะเหรี่ยง ซึ่งในบางครั้งส่งผลกระทบถึงความปลอดภัยในเส้นทางการค้าเมียวดี-พะอัน

6.1.2.2 ผลการสำรวจข้อมูลด้านประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่จังหวัดตาก ได้จำนวนทั้งสิ้น 231 ราย ประกอบด้วย

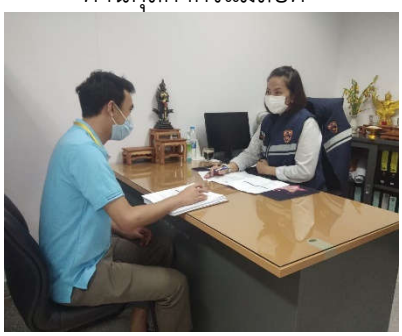
- หน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 19 ราย ได้แก่ หน่วยงานศุลกากร 4 ราย หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 4 ราย หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 9 ราย และหน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 2 ราย

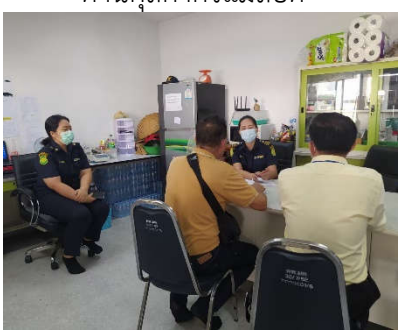

นายด่านศุลกากรแม่สอด


ด่านศุลกากรแม่สอด


ด่านศุลกากรแม่สอด


ด่านตรวจคนเข้าเมืองแม่สอด


ด่านตรวจคนเข้าเมืองแม่สอด


ด่านกักกันพืช

รูปที่ 6.1.2-8 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่จังหวัดตาก





ด่านตรวจประมงตาก ด่านอาหารและยาแม่สอด ด่านกักกันสัตว์

รูปที่ 6.1.2-8 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่จังหวัดตาก (ต่อ)

- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ จำนวนทั้งสิ้น 104 ราย ได้แก่ ตัวแทนออกของรับอนุญาต 60 ราย, ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 44 ราย





รูปที่ 6.1.2-9 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดตาก

- คนขับรถขนส่งสินค้า จำนวนทั้งสิ้น 41 ราย





รูปที่ 6.1.2-10 การสำรวจข้อมูลจากพนักงานขับรถขนส่งสินค้าในพื้นที่จังหวัดตาก

- สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า จำนวนทั้งสิ้น 67 ราย

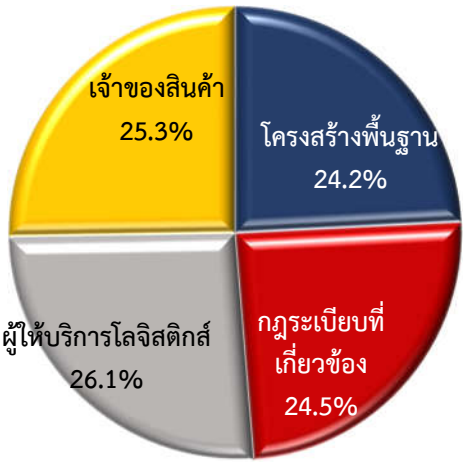




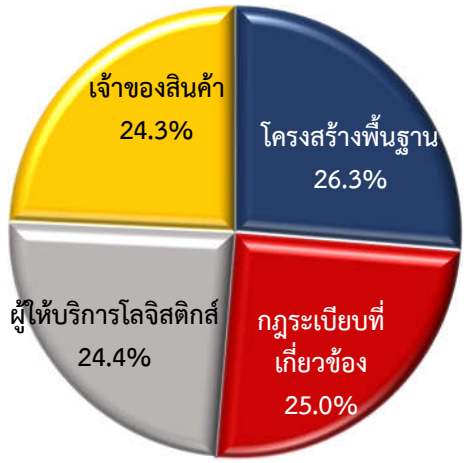
รูปที่ 6.1.2-11 การสำรวจข้อมูลจากผู้นำเข้าส่งออกในพื้นที่จังหวัดตาก

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจได้ถูกนำมาวิเคราะห์เกี่ยวกับการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน อันประกอบไปด้วย (1) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทั้งโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าและโครงสร้างพื้นฐานของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (2) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกการข้ามแดนและผ่านแดน (3) ความสามารถและประสิทธิภาพของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ และ (4) ความสามารถและประสิทธิภาพของเจ้าของสินค้าตามแนวคิดองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์ โดยผลการวิเคราะห์สามารถนำเสนอได้ดังนี้

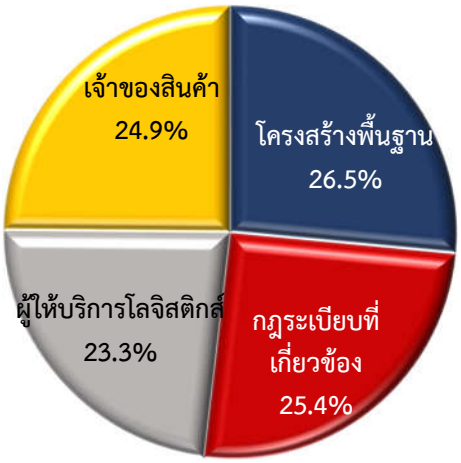
หน่วยงานภาครัฐ ให้ความสำคัญกับทั้ง 4 มิติของระบบโลจิสติกส์ค่อนข้างที่จะใกล้เคียงกัน โดยทั้งนี้ได้ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานและเจ้าของสินค้าในระดับที่เท่ากัน ขณะที่จะให้ความสำคัญกับผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์มากกว่าเจ้าของสินค้าเล็กน้อย ซึ่งไม่น่าแปลกใจเพราะหน่วยงานภาครัฐที่ทำงานในบริเวณด่านชายแดนจะต้องมีการทำงานร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งมากกว่าเจ้าของสินค้าที่มักจะเป็นผู้ผลิตมากกว่าจะเป็นผู้นำเข้า - ส่งออกสินค้าด้วยตัวเอง แต่โดยรวมแล้วก็จะเห็นได้ว่าหน่วยงานภาครัฐให้ความสำคัญของแต่ละมิติไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้นแนวทางการพัฒนาฯ จะต้องรักษาสมดุลระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบกับการอำนวยความสะดวกผู้ใช้บริการ



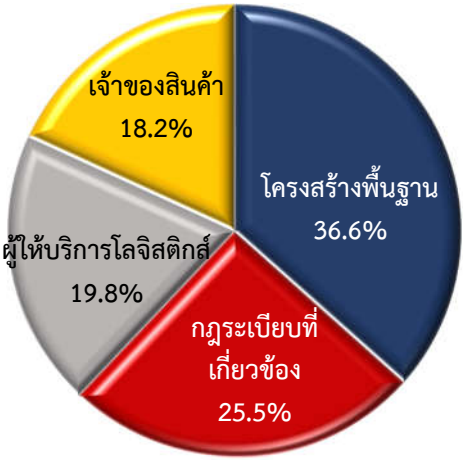
ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการอำนวยความสะดวกมาเป็นอันดับที่ 1 โดยโครงสร้างพื้นฐานในมุมมองของผู้ให้บริการขนส่ง มีขอบเขตกว้างเกินออกไปจากด่านชายแดน อาทิ เส้นทางขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกรอบพื้นที่ด่านชายแดน ในขณะที่ลำดับรองลงมาจะให้ความสำคัญกับกฎระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการข้ามแดนและผ่านแดนซึ่งมีผลโดยตรงต่อการดำเนินกิจกรรมขนส่งสินค้าในลักษณะการอำนวยความสะดวกและการสร้างความยุ่งยากในการดำเนินกิจกรรมขนส่ง ดังนั้น สรุปได้ว่าเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งที่ใช้บริการด่านชายแดนแม่สอดนั้น แนวทางการพัฒนาฯ จะต้องให้ความสำคัญกับ 2 ปัจจัยนี้เพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



เจ้าของสินค้า ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบสูงกว่าประสิทธิภาพของตนเองและประสิทธิภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์เล็กน้อย ทั้งนี้เจ้าของสินค้าส่วนใหญ่จะใช้บริการของผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์และเทรดเดอร์จากภายนอก (Outsource) จึงไม่ได้ให้ความสำคัญกับมิติใดมิติหนึ่งอย่างมีนัยสำคัญ แต่ผลการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าส่งผลต่อเจ้าของสินค้า จึงอาจจะทำให้ประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและความเข้มงวดของกฎระเบียบส่งผลต่อกระทบต่อระยะเวลาและการส่งมอบสินค้า



คนขับรถขนส่งสินค้า ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบมากที่สุด เนื่องจากเป็นผู้ใช้งานระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนโดยตรง ในขณะที่กฎระเบียบมีผลต่อความยุ่งยากในการผ่านแดนข้ามแดน ซึ่งจะส่งผลต่อความรวดเร็วและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของรถขนส่งสินค้า ดังนั้น หากต้องการอำนวยความสะดวกบุคคลกลุ่มจะต้องให้ความสำคัญกับ 2 ปัจจัยนี้ เพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



จากการวิเคราะห์การให้ความสำคัญ 4 มิติ จะพบว่าแนวทางการพัฒนาต้องให้ความสำคัญการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบกับการอำนวยความสะดวกเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ใช้บริการด่านชายแดนแม่สอด และปรับปรุงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบก็จะส่งผลไปยังเจ้าของสินค้าด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตาม การพัฒนาปรับปรุงก็ต้องรักษาสมดุลระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบที่จะทำให้หน่วยงานภาครัฐเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และไม่สร้างภาระให้หน่วยงานภาครัฐมากเกินไป

นอกเหนือจากผลการวิเคราะห์ความสำคัญขององค์ประกอบระบบโลจิสติกส์โดยผู้ที่เกี่ยวข้องในข้างต้นแล้ว จะมีการนำเสนอผลการวิเคราะห์ผลการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของพื้นที่จังหวัดตาก ซึ่งจำแนกได้ตามมิติองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์และสำหรับพื้นที่ในภาพรวม โดยที่

- **โครงสร้างพื้นฐาน** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 0.810 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
- **กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.210 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก

- **ผู้ให้บริการโลจิสติกส์** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.189 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้น ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
- **เจ้าของสินค้า** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.393 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพในส่วนของระยะเวลาและความถูกต้องของการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย

ผลของคะแนนประสิทธิภาพที่ได้รับมานั้นแสดงให้เห็นว่า แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าได้มากนัก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้ามองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่มีสามารถอำนวยความสะดวกได้พอสมควร ด้วยเหตุนี้จึงสะท้อนให้เห็นว่าคะแนนรวมของ**พื้นที่จังหวัดตาก** จะมีค่าอยู่ในระดับปานกลาง คือ มีคะแนนประสิทธิภาพเท่ากับ 1.151 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

นอกจากนี้ ผลการสำรวจพื้นที่ทำให้ได้ข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนภายในพื้นที่และได้ผลการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จำแนกตามตาม 4 มิติของระบบโลจิสติกส์ ได้ดัง**ตารางที่ 6.1.2-1** ซึ่งจะเห็นได้ว่าผลการสำรวจพื้นที่มีความสอดคล้องและสามารถขยายประเด็นรายละเอียดจากผลการประเมินความสำคัญและผลการประเมินคะแนนได้ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 2 นอกจากนี้ผลวิเคราะห์แก่นสาระที่ได้จากข้อมูลจากแบบสอบถามโดยทำการนับจำนวนความถี่ของปัญหาที่เกิดขึ้นแล้วนำมาทำการจัดกลุ่มของปัญหาที่อยู่ในบริบทเดียวกันรวมเข้าไว้ภายใต้หัวข้อเดียวกัน ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 3 แสดงให้เห็นว่า ผลการสำรวจพื้นที่กับผลการวิเคราะห์แก่นสาระมีความสอดคล้องกัน และผลการวิเคราะห์แก่นสาระสามารถขยายประเด็นรายละเอียดได้มากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 6.1.2-2 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดตาก

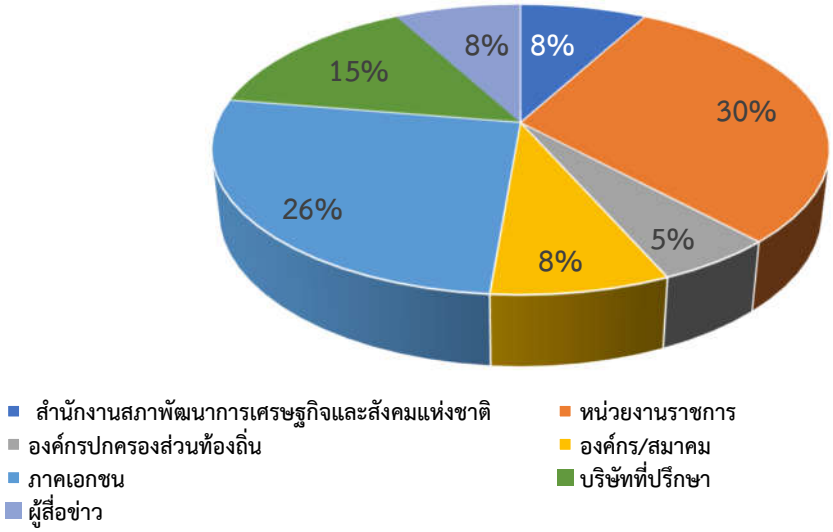
มิติ	ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่	ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม
โครงสร้างพื้นฐาน	เกี่ยวกับการขนส่ง 1) การจราจรติดขัด ช่องตรวจรถบรรทุกสินค้าไม่เพียงพอ 2) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (หน่วยงานด่านตรวจพืชขาดอุปกรณ์ในการทำงาน) 3) ลานจอดรถบรรทุกไม่เพียงพอ	เกี่ยวกับการขนส่ง 1) ถนนยังไม่ดีพอ ช่องจราจรน้อย การจราจรติดขัด 2) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (ไม่มีเครื่อง x-ray หน่วยงานกักกันขาดอุปรณ์สำหรับทำงาน) 3) พื้นที่ภายในด่านฯ จำกัด (ไม่สามารถขยายจุดพักสำหรับผู้ใช้บริการได้) 4) ลานจอดรถ ที่พักรถ คลังสินค้า และศูนย์กระจายมีไม่เพียงพอ
	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1) สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ไม่มีจุดพักคอยให้กับคนขับรถ)	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1) สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ร้านสะดวกซื้อมีน้อย ไม่มีร้านอาหาร ห้องน้ำไม่เพียงพอชำรุดและสกปรก ปั๊มน้ำมัน/แก๊สรอบด่านมีน้อย 2) คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ (ขาดกล้องวงจรปิดภายในด่าน ไม่มีตู้กดเงินสด และบางส่วนของด่านมีสายไฟชำรุดเป็นอันตราย) 3) ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตไม่ครอบคลุม

มิติ	ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่	ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1) การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ผู้ประกอบการไม่เข้าใจกระบวนการการนำสินค้าผ่านด่าน ความล่าช้า) 2) การประสานระหว่างหน่วยงานในประเทศ (พื้นที่ด่านทับซ้อนกับพื้นของกรมทางหลวง รถบรรทุกต้องจ่ายค่าผ่านทางให้กรมทางหลวง)	1) การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (ใช้เวลาตรวจเอกสารนานเนื่องจากขาดอุปกรณ์การดำเนินงาน เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ไม่มีระบบการจ่ายเงินแบบออนไลน์ ไม่มีระบบ OSS) 2) การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ ● เอกสารของประเทศเพื่อนบ้านไม่ใช่ภาษาอังกฤษ ● ช่วงเวลาปิด-เปิดด่านฯ ● การทำงานของประเทศเพื่อนบ้านที่ล่าช้า ไม่ใช้เทคโนโลยีที่ดีเข้ามาช่วย
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	1) การจัดส่งล่าช้า (เสียเวลาในการรอตรวจสินค้า การจราจรติดขัด) 2) สนับสนุนให้ภาคเอกชนสร้างคลังสินค้าเพื่อจะได้มีที่พักสินค้า	1) การจัดส่งล่าช้า (การจราจรติดขัด และสภาพถนนไม่มีคุณภาพ และการไม่มีระบบ OSS)
เจ้าของสินค้า	1) ปัญหาความผิดพลาดของเอกสาร	1) การจัดส่งล่าช้า (การทำงานล่าช้าของด่าน การจราจรติดขัด)

6.1.2.3 ผลการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

การจัดประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group) ครั้งที่ 2 ในวันศุกร์ที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ.2565 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมแม่สอดบอลรูม โรงแรมเซ็นทรา บายเซ็นทารา อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก มีผู้เข้าร่วมประชุมโครงการทั้งหมด 76 คน จำแนกรายละเอียดตามกลุ่มเป้าหมายแสดงใน**รูปที่ 6.1.2-12** และรายละเอียดด้านล่าง ได้ดังนี้

- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 6 คน
- หน่วยงานราชการ 23 คน
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 4 คน
- องค์กร/สมาคม 6 คน
- ภาคเอกชน 20 คน
- บริษัทที่ปรึกษา 11 คน
- ผู้สื่อข่าว 6 คน



รูปที่ 6.1.2-12 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย

ในการประชุมกลุ่มย่อยครั้งนี้ ได้รับเกียรติเป็นอย่างสูงจากท่านผู้ว่าราชการจังหวัดตาก คุณสมชัย กิจเจริญรุ่งโรจน์ เข้าร่วมงานประชุมนี้ด้วย โดยมีนายสิรภพ สุวรรณเกสร์ เป็นผู้ดำเนินรายการ และ ดร.ไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ (นักวิชาการผู้ช่วยด้านโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน) นำเสนอรายละเอียดโครงการและผลการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของพื้นที่จังหวัดตาก และรศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา (ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพื้นที่) เป็นผู้นำเสนอภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของจังหวัดตากและประเทศเมียนมา จากนั้น รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา ได้ดำเนินการเสวนาร่วมกับคุณพรชัย สิทธิวงษ์ (เลขานายกสมาคมขนส่งจังหวัดตาก) และคุณพงค์ชัย ตันอรุณชัย (กรรมการบริษัท May Yu OK Business Link) (Myanmar) ทั้งนี้ ได้มีการเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นได้ในทั้งสองกิจกรรม โดยมีผลการรับฟังความคิดเห็นในเวทีการประชุม มีข้อเสนอแนะและให้ความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

ปัญหาของพื้นที่	รายละเอียด
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ภาครัฐควรมีการผลักดันโครงการต่าง ๆ ทั้งการพัฒนามอเตอร์เวย์สายตาก – แม่สอด โครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ สถานีขนส่งสินค้าฝั่งประเทศไทย ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนทางโลจิสติกส์ และส่งเสริมการค้าชายแดนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น รวมไปถึงเส้นทางการขนส่งไปยังด่านฯแม่สอด ปัจจุบันขาดการจัดการ ควบคุม และดูแล ส่งผลต่อความปลอดภัย ชีวิต และทรัพย์สิน รวมถึงความสะอาด มิติทางสังคมต่อผู้อยู่อาศัยหรือคนในพื้นที่ จึงอยากให้มีหน่วยงานรับผิดชอบเข้ามาดูแลในส่วนนี้ด้วย
ด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	ในปัจจุบันยังมีปัญหาความล่าช้าในกระบวนการข้ามแดน ขั้นตอนต่าง ๆ อาทิ การตรวจปล่อย เรื่องเอกสาร จากฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน หากมีการจัดตั้งหน่วยงานหรือกรมศุลกากรของไทยในฝั่งเพื่อนบ้านก็อาจจะช่วยให้การจัดการมีประสิทธิภาพมากขึ้น นอกจากนี้ การจัดตั้งสำนักงาน หรือ Central Lab เพื่อใช้เป็นที่ตรวจและวิเคราะห์สินค้าของผู้ประกอบการไทยให้มีคุณภาพตามมาตรฐาน เพื่อการส่งออก ก็จะช่วยให้ประหยัดเวลามากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันยังต้องส่งตัวอย่างสินค้าไปตรวจที่จังหวัดเชียงใหม่
ด้านเจ้าของสินค้า	ทางผู้ประกอบในพื้นที่เล็งเห็นว่าควรมีการเร่งผลักดันพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษในฝั่งเมืองรวมจังหวัดให้แล้วเสร็จ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการกำหนดสิทธิประโยชน์ของผู้ประกอบการรายเดิมหรือคนในพื้นที่ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการลงทุนและความชัดเจนในพื้นที่ที่จะลงทุนต่อไป

ในช่วงของ**การเสวนา**ในหัวข้อ **“ความท้าทายและแนวทางการพัฒนาการค้าชายและการค้าผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด กับประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่ต่อเนื่อง”** ได้มีการแลกเปลี่ยนให้ข้อเสนอแนะ และความคิดเห็น ดังนี้

ประเด็นแลกเปลี่ยน	รายละเอียด
บริบทที่มีผลกระทบต่อการขนส่งและระบบโลจิสติกส์	สถานการณ์ที่ผ่านมาทั้ง Covid-19 และการเมืองในเมียนมา ไม่ได้ส่งผลกระทบในต่อการส่งออกทางบกมากนัก สินค้าบางประเภทส่งออกได้มากขึ้น แต่บริเวณท่าเรือจะใช้เวลาในการขนส่งนาน เนื่องจากมีขั้นตอนต่างไปจากเดิม การศึกษาโครงการฯ ครั้งนี้ จึงควรจะต้องมองไปเรื่องการเตรียมความพร้อมในภาวะฉุกเฉิน อาทิ โควิด-19 ซึ่งได้ส่งผลการขนส่ง ทั้งเรื่องจำนวนคนที่จะรองรับโลจิสติกส์ในบริเวณด่านฯ พร้อมมีแนวทางปฏิบัติ ระบบในการบริหารจัดการให้ชัดเจน
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	การขนส่งที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมยยังไม่สะดวกมากนัก เนื่องจากช่องทางการผ่านเข้า-ออกมีขนาดแคบและไม่เพียงพอ ทำให้เกิดปัญหาคอขวดของรถที่จะผ่านไปยังฝั่งเมียนมา ซึ่งหากมีจุดพักคอย (Rest Area)ก็น่าจะช่วยให้ความแออัดของปริมาณรถที่จะข้ามแดนบรรเทาลงได้ ส่วนตามแนวเส้นทางการขนส่งที่จะยังบริเวณจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย – เมียนมา จะต้องผ่านเส้นทางของคนในพื้นที่ หมู่บ้าน จึงทำให้บางครั้งเกิดผลต่อกระทบต่อมิติทางสังคม นอกจากนี้ จุดผ่านแดนยังอยู่คนละที่กับช่องทาง X-ray สินค้า ทำให้กระบวนการในการข้ามแดนต้องเสียเวลามากขึ้น
กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	ในพื้นที่อำเภอแม่สอดยังขาดความชัดเจนในการจัดตั้งเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงไม่มี พ.ร.บ ในการรับรองพื้นที่ ทำให้ภาคเอกชนไม่อยากเข้ามาลงทุน และยากต่อการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ดังกล่าว จึงควรมีการผลักดันด้านกฎหมาย หรือกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อให้สามารถสร้างโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ได้



รูปที่ 6.1.2-13 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) พื้นที่จังหวัดตาก



รูปที่ 6.1.2-13 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) พื้นที่จังหวัดตาก (ต่อ)

6.1.3 ผลการศึกษาเชิงลึกพื้นที่จังหวัดสงขลาในภาคใต้

การศึกษาส่วนนี้จะเป็นการนำเสนอผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลบริบทของพื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรสะเดาและด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา

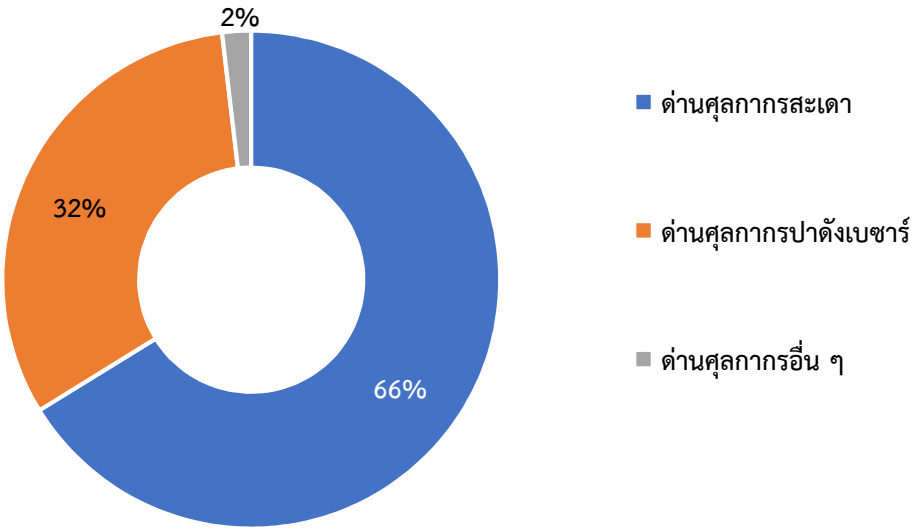
6.1.3.1 ผลการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation)

ผลการศึกษาวิเคราะห์ในภาพรวมเชิงพื้นที่ของพื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรสะเดาและด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา ด้วยวิธีการการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) ที่ประกอบด้วย

1) การสำรวจพื้นที่

การสำรวจนี้จะทำให้เห็นถึงข้อมูลเชิงประจักษ์ที่สะท้อนสภาพการดำเนินงานระดับของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และข้อมูลต่าง ๆ ที่สะท้อนสภาพที่เป็นอยู่จริง (As-is) ในแต่ละพื้นที่ ทั้งในพื้นที่ชายแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดต่อกับพื้นที่ศึกษา ซึ่งสำหรับในภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกจังหวัดสงขลา พบว่า

(1)การค้าชายแดน พบว่า มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียมีมูลค่าสูงสุดที่ด่านศุลกากรสะเดา โดยมีสินค้านำเข้าที่สำคัญคือ ผลิตภัณฑ์เครื่องจักรและเครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า ผลิตภัณฑ์เครื่องใช้กลและส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์เหล็ก อะลูมิเนียม และพลาสติก ขณะที่สินค้าส่งออกที่สำคัญคือ ยาง เครื่องจักร เครื่องใช้กล ไม้ เครื่องจักรไฟฟ้า และผลิตภัณฑ์เหล็ก



รูปที่ 6.1.3-1 สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยและมาเลเซีย บริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ

(2)โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ พื้นที่จังหวัดสงขลาได้มีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาโครงข่ายถนน การพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนาการขนส่งทางรางที่เป็นบริการขนส่งทางรางระหว่างประเทศแบบสายยาวเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือประเทศมาเลเซีย ผ่านด่านปาดังเบซาร์ (สงขลา) ไปยังย่านขนส่งสินค้าพหลโยธิน และ ICD ลาดกระบัง และสถานีมาบตาพุด (ระยอง) และบริการขนส่งทางรางระหว่างประเทศแบบสายสั้นเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือประเทศมาเลเซีย ผ่านด่านปาดังเบซาร์ ไปยังสถานีชุมทางหาดใหญ่ สถานีบางกล่ำ สถานีชุมทางทุ่งสง (นครศรีธรรมราช) สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ (สุราษฎร์ธานี) และสถานีกันตัง (ตรัง)

(3) สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผ่านแดน การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในพื้นที่จังหวัดสงขลาจะมีทั้งการพัฒนาปรับปรุงด่านศุลกากรและด่านพรมแดนต่าง ๆ ในพื้นที่ รวมถึงการจัดให้มีเครื่องมือและระบบที่อำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า นอกจากนี้ ยังมีการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมสงขลา โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ซึ่งจัดให้มีระบบสาธารณูปโภคและแบ่งเป็นเขตประกอบการทั่วไปเขตประกอบการโลจิสติกส์ เขตประกอบการเสรี และเขตพาณิชยกรรม และภายในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดนสะเดาและด่านพรมแดนปาดังเบซาร์ รวมถึงยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ บริการรถบรรทุกข้ามแดน เป็นต้น

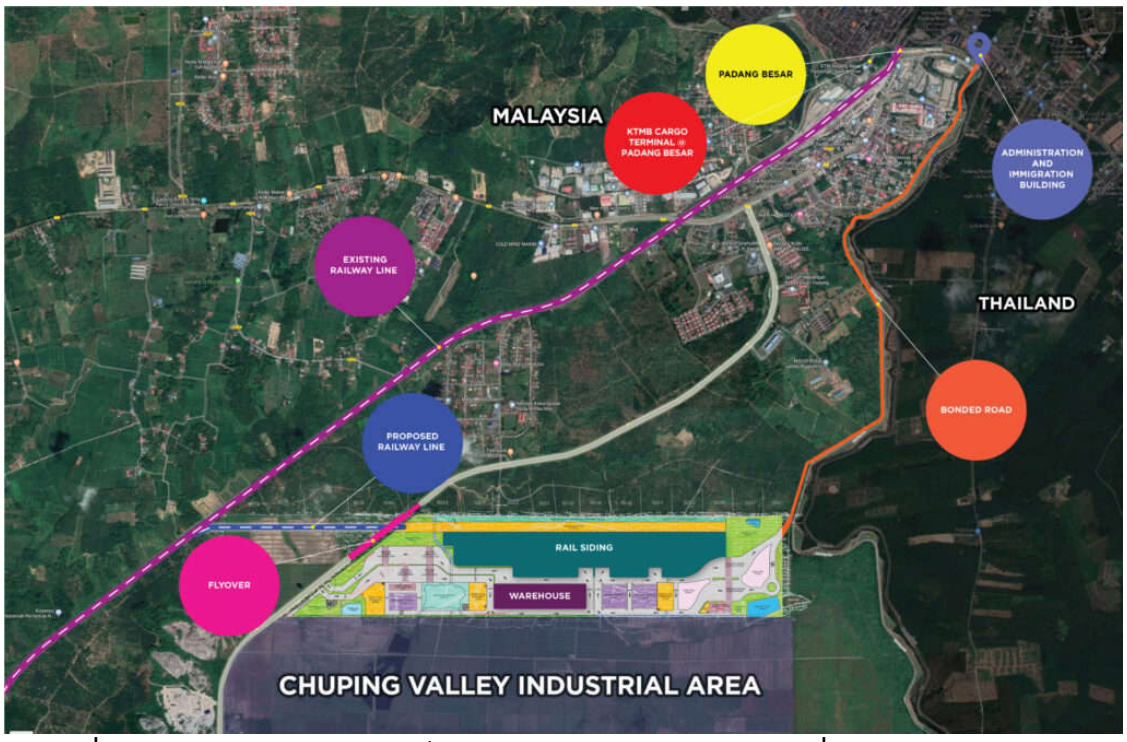
(4) ศักยภาพของพื้นที่ จะสังเกตได้ว่าพื้นที่สะเดามีผู้ประกอบการนำเข้าและส่งออกมีอยู่เป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นการดำเนินการของผู้ประกอบการที่เป็นผู้ผลิต (Manufacturing Firm) โดยเฉพาะกลุ่มผู้ผลิตสินค้ายางพารา และมีบางส่วนเป็นผู้ประกอบการ Trading Firm รวมถึงพื้นที่สะเดายังมีผู้ประกอบการขนส่งท้องถิ่นที่ให้บริการขนส่งข้ามแดนอยู่จำนวนมาก ดังนั้น พื้นที่สะเดาจึงเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการผลิตสินค้าและการค้าชายแดนของไทย

ในขณะที่ ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของประเทศมาเลเซีย พบว่า

(1) การค้าชายแดน พบว่าจุดผ่านแดนถาวรมาเลเซียที่ติดกับไทย ประกอบด้วยที่รัฐเคดาห์ มี 2 จุดผ่านแดน ได้แก่ จุดผ่านแดนบูกิตกายูฮิตัมอยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดสงขลา (อำเภอสะเดา) และจุดผ่านแดนทุเรียนบุหรังอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดสงขลา (อำเภอนาทวี) โดยรัฐเปอร์ลิส มี 2 จุดผ่านแดน

ได้แก่ จุดผ่านแดนปาดังเบซาร์อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดสงขลา (อำเภอสะเดา) และจุดผ่านแดนวังเกลียนอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดสตูล (อำเภอควนโดน), รัฐเปรัก (บูกิตบาเรพพิท) อยู่ฝั่งตรงข้ามกับจังหวัดยะลา (อำเภอเบตง) และรัฐกลันตัน มี 3 จุดผ่านแดน ได้แก่ จุดผ่านแดนรันตูปันจังอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดนราธิวาส (อำเภอสุไหงโกลก) จุดผ่านแดนบูกิตบันกาอยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดนราธิวาส (อำเภอแว้ง) และจุดผ่านแดนเปงกาลันกูโบว์อยู่ฝั่งตรงข้ามจังหวัดนราธิวาส (อำเภอตากใบ) ซึ่งต้องใช้การเดินทางข้ามทางน้ำด้วยแพขนานยนต์ โดยเฉพาะรัฐเคดาห์และรัฐเปอร์ลิสที่มีชายแดนติดต่อกับด่านศุลกากรสำคัญของไทย

(2)โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ พบว่า รัฐเคดาห์ของประเทศมาเลเซียที่มีบทบาทมากที่สุดในการขับเคลื่อนความร่วมมือในอนุภูมิภาค IMT-GT มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่ที่สำคัญต่าง ๆ ได้แก่ การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนน ทางหลวง ทางด่วน การขนส่งทางทะเลและทางอากาศเพื่อรองรับการเดินทางและการค้าได้อย่างสมบูรณ์ นอกจากนี้ มีการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติคูลิม (Kulim International Airport) ขณะที่ รัฐเปอร์ลิสที่ถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางของการขนส่งทางรางระหว่างประเทศของมาเลเซีย ก็มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่ที่สำคัญคือ แผนการพัฒนาท่าเรือบกเปอร์ลิส (Perlis Inland Port – PIP) เพื่อยกระดับการอำนวยความสะดวกการค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างมาเลเซียกับไทย



รูปที่ 6.1.3-2 ท่าเรือบกเปอร์ลิสเป็นโครงการร่วมทุนรัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาท่าเรือบก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมชูปิงวัลเล่ย์ รัฐเปอร์ลิส

(3) สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผ่านแดน พบว่า เขตเศรษฐกิจพิเศษหรือการพัฒนาเมืองต่าง ๆ บริเวณพื้นที่ อาทิ เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนบูกิตกายูฮิตัมที่อยู่ใกล้พรมแดนรัฐเคดาห์และอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา, การพัฒนาเมืองยางเคดาห์ (RDC) ตั้งอยู่ห่างจากด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา ประมาณ 48 กิโลเมตร



รูปที่ 6.1.3-3 เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนบูกิตกายูฮิตัม

2) การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงาน ผู้เชี่ยวชาญ และผู้มีส่วนได้เสียในแต่ละพื้นที่

เป็นการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ เพื่อให้ทราบถึงสภาพแวดล้อมและศักยภาพด้านการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรสะเดา พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรปาดังเบซาร์ และท่าเรือบกเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย ดังรายละเอียดต่อไปนี้

(2.1) พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรปาดังเบซาร์

จากการเข้าพบเพื่อหารือกับผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่สามารถสรุปประเด็นที่สำคัญได้ดังนี้





รูปที่ 6.1.3-4 การเข้าพบผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ปาดังเบซาร์ เพื่อสำรวจข้อมูลและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น




รูปที่ 6.1.3-4 การเข้าพบผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่ปาดังเบซาร์ เพื่อสำรวจข้อมูลและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น (ต่อ)

(1) โครงสร้างพื้นฐาน เป็นจุดผ่านแดนที่มีมีรูปแบบการขนส่งสินค้าทางรางเชื่อมต่อไปยังท่าเรือปีนัง นอกเหนือไปจากการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก อย่างไรก็ตาม พื้นที่การให้บริการภายในสถานีขนถ่ายสินค้าปาดังเบซาร์ (มาเลเซีย) ในปัจจุบันมีความแออัด และใกล้เต็มความสามารถในการให้บริการแล้ว ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้มีความแออัดบริเวณด่านพรมแดนทั้งสองฝั่งโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน (ช่วงเวลาที่ถึงกำหนดการเดินรถไฟประจำวัน) แต่ในอนาคตจะมีโครงการย้ายพื้นที่ดังกล่าวไปยังโครงการท่าเรือบกปะลิส (PIP) ซึ่งจะช่วยบรรเทาความแออัดบริเวณด่านพรมแดนได้ในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ด่านฯ ปาดังเบซาร์ในปัจจุบันมีพื้นที่จำกัดและแวดล้อมไปด้วยเขตชุมชนทำให้เป็นอุปสรรคในการขยายพื้นที่ด่านพรมแดน ซึ่งปัจจุบันปัญหาด้านความแออัดบริเวณพื้นที่ด่านยังเป็นปัญหาหลักที่สำคัญ ทั้งนี้ทางหน่วยงานศุลกากรมีแนวคิดในการขยายพื้นที่ด่านพรมแดนซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการดำเนินการโดยในขณะเดียวกัน ด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ได้ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว แต่ยังมีปัญหาด้านการเชื่อมต่อระหว่างไทยกับมาเลเซีย เนื่องจากในอดีตทั้งสองฝ่ายมีความเห็นชอบในการก่อสร้างจุดผ่านแดนแห่งใหม่เพื่อรองรับกับการเจริญเติบโตและปริมาณสินค้าที่มีมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ทางฝั่งไทย พื้นที่ที่จะใช้ในการก่อสร้างเป็นพื้นที่ สปก. และต้องใช้เวลากว่า 10 ปี ในการเวนคืนที่ดิน ทำให้ทางมาเลเซียจำเป็นต้องมีการก่อสร้างจุดผ่านแดนแห่งใหม่ก่อนไทย และมีความจำเป็นต้องขยับพื้นที่ก่อสร้างออกไปจากเดิมจึงก่อให้เกิดปัญหาเรื่องการเชื่อมต่อระหว่างจุดผ่านแดนแห่งใหม่ทั้ง 2 แห่ง

(2) สิ่งอำนวยความสะดวก ในส่วนของการตรวจปล่อยสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟทางไทยและมาเลเซียมีการจัดตั้งจุดตรวจร่วมกัน (Joint Station) ในฝั่งมาเลเซียทำให้มีการตรวจปล่อยครั้งเดียวและเกิดความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ โดยมีรถไฟขนส่งสินค้าวันละ 3-4 เที่ยว แต่ทางฝั่งไทยยังมีปริมาณแคร่และหัวรถจักรไม่เพียงพอ รถไฟสินค้าของไทยขนส่งได้ประมาณ 25 แคร่ต่อเที่ยว (50 TEUs) ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการ ในบางกรณีต้องใช้แคร่รถไฟจากมาเลเซียเข้าไปรับสินค้าที่ อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

(3) การค้าชายแดน สินค้าส่วนใหญ่ที่ขนส่งทางรถไฟจะเป็นยางแท่ง/ยางก้อน ซึ่งจะถูกขนส่งไปยังท่าเรือปีนังและมีจุดหมายปลายทางที่ประเทศจีน ด่านปาดังเบซาร์มีปริมาณการขนส่งทางรถบรรทุกสินค้า ร้อยละ 93 (รวมรูปแบบ Road to Rail) และทางรถไฟร้อยละ 7 (เปรียบเทียบจาก TEUs)

(2.2) พื้นที่ท่าเรือบกเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย

ท่าเรือบกปะลิส (PIP) เป็นโครงการที่อยู่ภายใต้การบริหารงานของ Mutiara Perlis Sdn Bhd (MPSB) ซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่างเอกชนกับภาครัฐ โดยมี Mutiara Infra Sdn

Bhd (MISB) ถือหุ้นร้อยละ 80 และ Menteri Besar incorporation (MBI) ซึ่งเป็นบริษัทภาครัฐของรัฐปะลิส ถือหุ้นร้อยละ 2 โดย MPSB เป็นบริษัทผู้พัฒนา 3 โครงการใหญ่ภายในรัฐปะลิส ได้แก่ 1) ท่าเรือบกแห่งรัฐปะลิส (Perlis Inland Port: PIP) 2) แนวระเบียงทะเลแห่งรัฐปะลิส (Perlis Maritime Corridor: PMC) 3) ศูนย์กลางพลังงานแห่งรัฐปะลิส (Perlis Power Hub: PPH)



รูปที่ 6.1.3-5 การเยี่ยมชมพื้นที่และประชุมร่วมกับ PIP และ NCER ที่รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย

(1) การขนส่งและโลจิสติกส์ PIP ตั้งอยู่ห่างจากพรมแดนไทย (ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์) ประมาณ 8 กิโลเมตร (4 กิโลเมตรผ่าน Bonded Road) โดยจะเป็นท่าเรือบก (Dry Port) ที่มีการให้บริการด้านโลจิสติกส์ครบวงจร โดยมุ่งเน้นด้านการเปลี่ยนถ่ายสินค้าทางถนน (รถบรรทุกสินค้า) ไปสู่ระบบราง ซึ่งจะเชื่อมต่อไปยังท่าเรือปีนังและท่าเรือกลัง โดยในอนาคตจะมีการย้าย Container Terminal บริเวณพื้นที่ด่านปาดังเบซาร์ (ฝั่งมาเลเซีย) มาที่ PIP ทั้งหมด เพื่อลดความแออัดของบริเวณด่านพรมแดน โดยมีพื้นที่โครงการทั้งหมดประมาณ 500 เอเคอร์ ซึ่งคาดว่าสามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าได้ถึง 2 ล้าน TEUs ต่อปี

(2) โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก PIP แบ่งการก่อสร้างโครงการออกเป็น 3 ระยะ โดยการก่อสร้างระบบโครงสร้างพื้นฐานภายนอก รัฐบาลของรัฐปะลิสจะเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ได้แก่ 1) ถนนเฉพาะกิจ (Bonded Road) ระยะทาง 4.47 กม. ซึ่งเป็นถนนเฉพาะสำหรับรถบรรทุกสินค้า เชื่อมโยงจากด่านพรมแดนมายัง PIP โดยตรง 2) ทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่าง PIP กับทางรถไฟสายหลัก (Railway Spur Line) ระยะทาง 1.3 กม. 3) สะพานยกระดับข้ามทางรถไฟ 1 แห่งบนถนนสายหลัก และในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกภายในโครงการ PIP จะดำเนินการโดยภาคเอกชนโดยโครงการในระยะที่ 1 คาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการภายในปี 2024 โดยแบ่งเป็น 1) บริการ

ด้านระบบราง (Rail Park) โดยจะมีรางรถไฟ 3 ราง ลานกองตู้สินค้า 100,000 ตร.ม. และอุปกรณ์ยกตู้สินค้าแบบ Reach Stackers 2) บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Park) ได้แก่ พื้นที่บรรจุสินค้า (Pack-Houses) คลังสินค้า (Warehouses) และไซโล (Storages & Silos) ขณะที่ โครงการในระยะที่ 2 และ 3 คาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการเต็มรูปแบบภายในปี 2030 โดยแบ่งเป็น 1) บริการด้านระบบราง (Rail Park) โดยจะเพิ่มรางรถไฟจาก 3 รางเป็น 5 ราง และติดตั้งอุปกรณ์ยกตู้สินค้าแบบ Rubber Tyred Gantries Cranes (ระยะที่ 2) และ Rail Mounted Gantries Cranes (ระยะที่ 3) รวมทั้งขยายพื้นที่การซ่อมบำรุงในส่วนของระบบราง 2) บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Park) ได้แก่ คลังสินค้าสำหรับสินค้า Cold-chain

6.1.3.2 ผลการสำรวจข้อมูลด้านประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่จังหวัดสงขลา โดยจำแนกออกเป็น 2 พื้นที่ ดังนี้

1) พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรสะเดา

ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐและผู้ใช้บริการ จำนวนทั้งสิ้น 217 ราย ประกอบด้วย

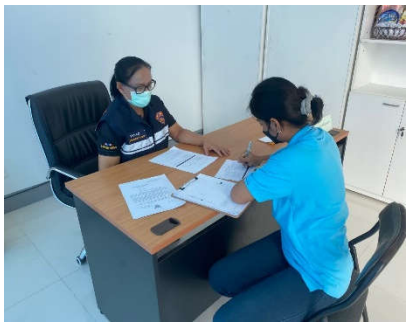
- หน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 12 ราย ได้แก่ หน่วยงานศุลกากร 3 ราย หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 2 ราย หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 5 ราย และหน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 2 ราย



นายด่านศุลกากร


ด่านศุลกากรสะเดา


ด่านศุลกากรสะเดา


ด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา


ด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา



ด่านกักกันพืชสะเดา

รูปที่ 6.1.3-6 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่สะเดา จ.สงขลา

- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ จำนวนทั้งสิ้น 110 ราย ได้แก่ ตัวแทนออกของรับอนุญาต 64 ราย ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 46 ราย



รูปที่ 6.1.3-7 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่สะเดา จ.สงขลา

- คนขับรถขนส่งสินค้า จำนวนทั้งสิ้น 35 ราย



รูปที่ 6.1.3-8 การสำรวจข้อมูลจากพนักงานขับรถขนส่งสินค้าในพื้นที่สะเดา จ.สงขลา

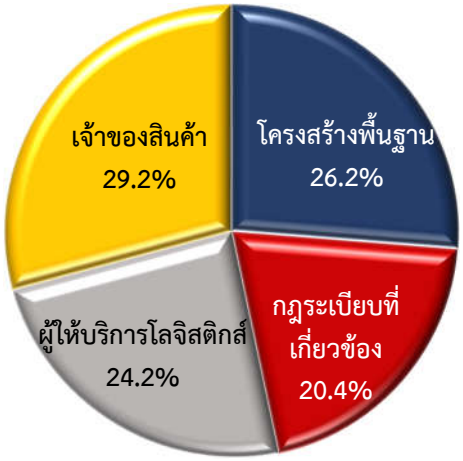
- สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า จำนวนทั้งสิ้น 60 ราย



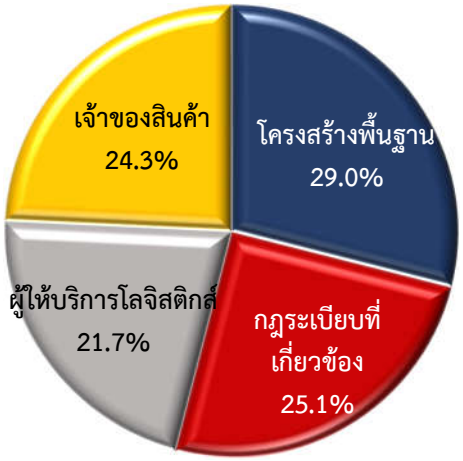
รูปที่ 6.1.3-9 การสำรวจข้อมูลจากผู้นำเข้าส่งออกในพื้นที่สะเดา จ.สงขลา

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจได้ถูกนำมาวิเคราะห์เกี่ยวกับการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน อันประกอบไปด้วย (1) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทั้งโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าและโครงสร้างพื้นฐานของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (2) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกการข้ามแดนและผ่านแดน (3) ความสามารถและประสิทธิภาพของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ และ (4) ความสามารถและประสิทธิภาพของเจ้าของสินค้า ตามแนวคิดองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์ โดยผลการวิเคราะห์สามารถนำเสนอได้ดังนี้

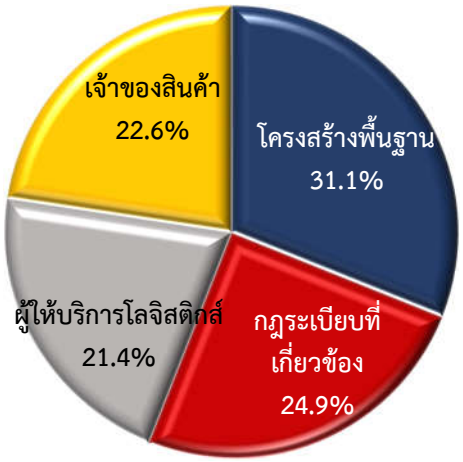
หน่วยงานภาครัฐ ให้ความสำคัญกับประสิทธิภาพของเจ้าของสินค้ามากที่สุด ทั้งนี้อาจเป็นเพราะมีปริมาณการขนส่งสินค้าจำนวนมากจากหลายส่วนของประเทศไทย ในขณะที่ด่านแห่งใหม่ยังไม่สามารถเปิดให้บริการได้ จึงทำให้หน่วยงานภาครัฐต้องพยายามตอบสนองและให้บริการเจ้าของสินค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์มากขึ้น สำหรับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องถูกมองว่ามีประสิทธิภาพดีอยู่แล้ว



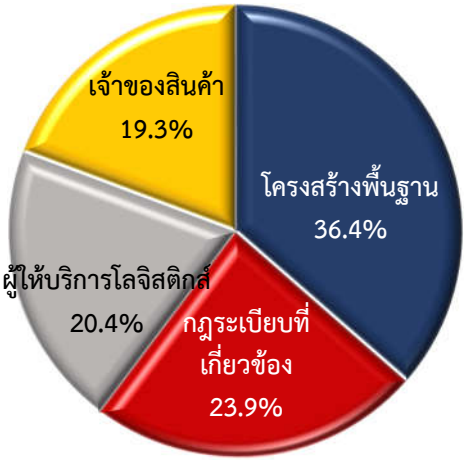
ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการอำนวยความสะดวกมาเป็นอันดับที่ 1 โดยโครงสร้างพื้นฐานในมุมมองของผู้ให้บริการขนส่ง มีขอบเขตกว้างเกินออกไปจากด่านชายแดน อาทิ เส้นทางขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกรอบพื้นที่ด่านชายแดน ในขณะที่ลำดับรองลงมาจะให้ความสำคัญกับกฎระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการข้ามแดนและผ่านแดนซึ่งมีผลโดยตรงต่อการดำเนินกิจกรรมขนส่งสินค้าในลักษณะการอำนวยความสะดวกและการสร้างความยุ่งยากในการดำเนินกิจกรรมขนส่ง ดังนั้น สรุปได้ว่าเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งที่ใช้บริการด่านชายแดนสะเดานั้น แนวทางการพัฒนาฯ จะต้องให้ความสำคัญกับ 2 ปัจจัยนี้ เพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



เจ้าของสินค้า ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบสูงกว่าประสิทธิภาพของตนเองและประสิทธิภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์เล็กน้อย ทั้งนี้เจ้าของสินค้าส่วนใหญ่จะใช้บริการของผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์และเทรดเดอร์จากภายนอก (Outsource) จึงไม่ได้ให้ความสำคัญกับมิติใดมิติหนึ่งอย่างมีนัยสำคัญ แต่ผลการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าส่งผลต่อเจ้าของสินค้า จึงอาจจะทำให้ประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและความเข้มงวดของกฎระเบียบส่งผลต่อกระทบต่อระยะเวลาและการส่งมอบสินค้า



คนขับรถขนส่งสินค้า ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานมากที่สุดโดยจะเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงในการใช้โครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง อาทิ ความพร้อมของถนนที่ส่งผลต่อความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า และโครงสร้างพื้นฐานในการอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการข้ามแดนและผ่านแดน รองลงมาคือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเนื่องจากกฎระเบียบมีผลต่อความยุ่งยากในการผ่านแดนข้ามแดนของคนขับรถ ซึ่งจะส่งผลต่อความรวดเร็วและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของรถขนส่งสินค้า ดังนั้น หากต้องการอำนวยความสะดวกบุคคลกลุ่มจะต้องให้ความสำคัญกับ 2 ปัจจัยนี้ เพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



จากการวิเคราะห์การให้ความสำคัญ 4 มิติ จะพบว่าแนวทางการพัฒนาต้องให้ความสำคัญการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบกับการอำนวยความสะดวกเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ใช้บริการด่านชายแดนสะเดา ประเด็นที่น่าสนใจคือความไม่พร้อมของด่านแห่งใหม่อาจจะทำให้เกิดความคาดหวังของเจ้าของสินค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่กำลังมองว่าโครงสร้างพื้นฐานจะดีขึ้นแต่ยังคงต้องรอ ทำให้เกิดความกังวลมาสู่ภาครัฐที่กำลังพยายามตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ

นอกเหนือจากผลการวิเคราะห์ความสำคัญขององค์ประกอบระบบโลจิสติกส์โดยผู้ที่เกี่ยวข้องในข้างต้นแล้ว จะมีการนำเสนอผลการวิเคราะห์ผลการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของพื้นที่สะเดา จ.สงขลา ซึ่งจำแนกได้ตามมิติองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์และสำหรับพื้นที่ในภาพรวม โดยที่

- **โครงสร้างพื้นฐาน** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 0.539 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

- **กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.098 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
- **ผู้ให้บริการโลจิสติกส์** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.288 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้นก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
- **เจ้าของสินค้า** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.294 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า เจ้าของสินค้าประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพในส่วนของระยะเวลาและความถูกต้องของการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้สูงขึ้นตามไปด้วย

ผลของคะแนนประสิทธิภาพที่ได้รับมานั้นแสดงให้เห็นว่า โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นประเด็นสำคัญที่สุดที่ต้องพิจารณา ซึ่งผลคะแนนอาจจะสะท้อนถึงความคาดหวังของผู้ใช้บริการและหน่วยงานภาครัฐที่รอความพร้อมของด่านแห่งใหม่ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าได้มากนัก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้ามองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่มีสามารถอำนวยความสะดวกได้พอสมควร ด้วยเหตุนี้จึงสะท้อนให้เห็นว่าคะแนนรวมของ**พื้นที่สะเดา จังหวัดสงขลา** จะมีค่าอยู่ในระดับปานกลาง คือ มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.055 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

นอกจากนี้ ผลการสำรวจพื้นที่ทำให้ได้ข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนภายในพื้นที่และได้ผลการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จำแนกตามตาม 4 มิติของระบบโลจิสติกส์ ดัง**ตารางที่ 6.1.3-1** ซึ่งจะเห็นได้ว่าผลการสำรวจพื้นที่มีความสอดคล้องและสามารถขยายประเด็นรายละเอียดจากผลการประเมินความสำคัญและผลการประเมินคะแนนได้ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 2 นอกจากนี้ผลวิเคราะห์แก่นสาระที่ได้จากข้อมูลจากแบบสอบถามโดยทำการนับจำนวนความถี่ของปัญหาที่เกิดขึ้นแล้วนำมาทำการจัดกลุ่มของปัญหาที่อยู่ในบริบทเดียวกันรวมเข้าไว้ภายใต้หัวข้อเดียวกัน ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 3 แสดงให้เห็นว่า ผลการสำรวจพื้นที่กับผลการวิเคราะห์แก่นสาระมีความสอดคล้องกัน และผลการวิเคราะห์แก่นสาระสามารถขยายประเด็นรายละเอียดได้มากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 6.1.3-1 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดสงขลา ด่านศุลกากรสะเดา

มิติ	ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่	ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม
โครงสร้างพื้นฐาน	เกี่ยวกับการขนส่ง 1) ถนนยังไม่ดีพอ พื้นที่จอดและลานตรวจเป็นหลุมเป็นบ่อ รถบรรทุกและคนใช้ช่องข้ามแดนเดียวกัน 2) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (ไม่มีลานกักสัตว์จึงต้องตรวจข้างทางทำให้ส่งกลิ่นเหม็น ไม่มีเครื่อง x-ray ต้องใช้นายตรวจ ห้องปฏิบัติงานเจ้าหน้าที่มีขนาดเล็กแออัด)	เกี่ยวกับการขนส่ง 1) ถนนยังไม่ดีพอ การจราจรแออัด รถบรรทุกและช่องทางชุมชนใช้ร่วมกันทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อ 2) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (ไม่มีเครื่อง x-ray) 3) พื้นที่ภายในด่านฯ จำกัด 4) ลานจอดรถ ที่พักรถ และลานพักสินค้ามีไม่พอ

มิติ	ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่	ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม
	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1) สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ห้องน้ำไม่สามารถใช้การได้ ไม่แยกห้องน้ำสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ใช้บริการ) 2) ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตไม่ครอบคลุม	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1) สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ห้องน้ำไม่เพียงพอสกปรกและชำรุด ปั๊มน้ำมัน/แก๊สรอบด่านฯ มีไม่เพียงพอ พื้นที่ด่านฯไม่สะอาด ร้านอาหารมีน้อย ขาดพื้นที่พักหรือศาลาสำหรับผู้ใช้บริการ) 2) คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ (ไฟส่องสว่างไม่พอ ไม่มีกล้องวงจรปิดในด่าน) 3) ระบบสื่อสารไม่ครอบคลุม
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1) การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (ไม่มีการจัดคิวทางเข้า x-ray รถเทรลเลอร์จอดไม่เป็นระเบียบ มีการลัดคิวของบริษัทชิปปิ้ง)	1) การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (ไม่มีการจัดระเบียบรถบรรทุกบริเวณหน้าด่าน เส้นทางรถบรรทุกทับซ้อนพื้นที่ชุมชนทำให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ผู้ใช้บริการลัดคิว เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ด่านใหม่ไม่เปิดให้พร้อมใช้งาน) 2) การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ ● ประเทศเพื่อนบ้านทำงานล่าช้า ● เวลาเปิด-ปิดด่านไม่ชัดเจน ● เรื่องการเชื่อมด่านใหม่เข้าสู่ประเทศเพื่อนบ้านไม่ชัดเจน
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	1) การจัดส่งล่าช้า (เกิดจากการจราจรติดขัด เกิดอุบัติเหตุ) 2) สนับสนุนให้เปิดบริการด่านใหม่	1) การจัดส่งล่าช้า (เกิดจากการตรวจสอบเอกสารผิดพลาด ถนนไม่มีคุณภาพ การจราจรติดขัด) 2) ไม่มีไม่มีห้องกักตัว คนรอกักตัวแออัด
เจ้าของสินค้า	1) ปัญหาความล่าช้าในการจัดส่งสินค้า	1) การจัดส่งล่าช้า

2) พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรปาดังเบซาร์

ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐและผู้ใช้บริการ ได้จำนวนทั้งสิ้น 204 ราย ประกอบด้วย

- หน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 12 ราย ได้แก่ หน่วยงานศุลกากร 3 ราย, หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 2 ราย, หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 6 ราย และหน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 1 ราย


นายด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

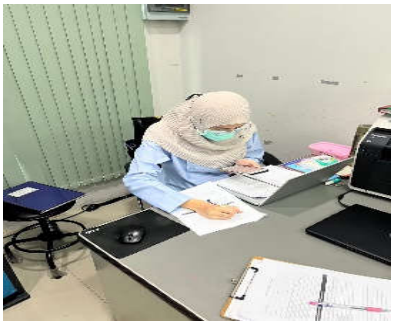

ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

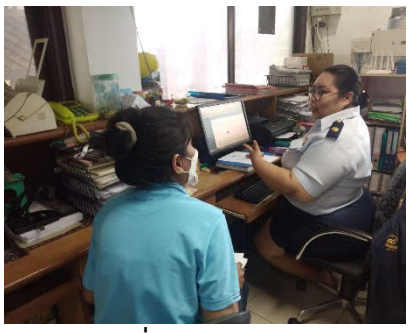

ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

รูปที่ 6.1.3-10 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ปาดังเบซาร์ จ.สงขลา

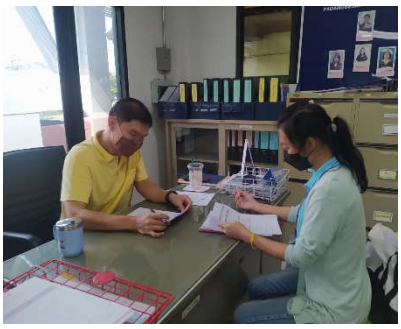

ด่านตรวจคนเข้าเมืองปาดังเบซาร์


ด่านตรวจคนเข้าเมืองปาดังเบซาร์


ด่านควบคุมโรคติดต่อ
ระหว่างประเทศ







รูปที่ 6.1.3-10 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ปาดังเบซาร์ จ.สงขลา (ต่อ)

- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ จำนวนทั้งสิ้น 92 ราย ได้แก่ ตัวแทนออกของรับอนุญาต 60 ราย ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 32 ราย
- คนขับรถขนส่งสินค้า จำนวนทั้งสิ้น 39 ราย







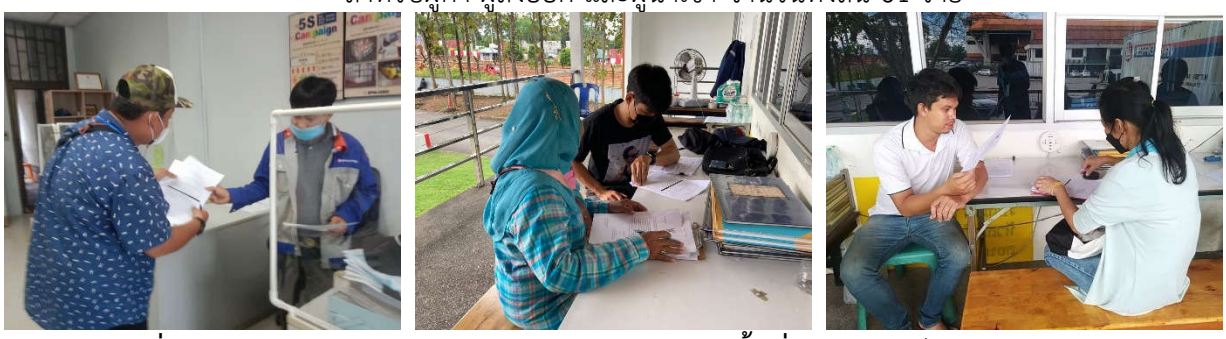






รูปที่ 6.1.3-11 การสำรวจข้อมูลจากพนักงานขับรถขนส่งสินค้าในพื้นที่ปาดังเบซาร์ จ.สงขลา

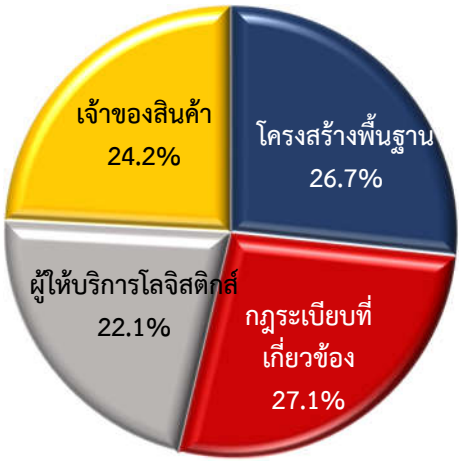
- สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า จำนวนทั้งสิ้น 61 ราย



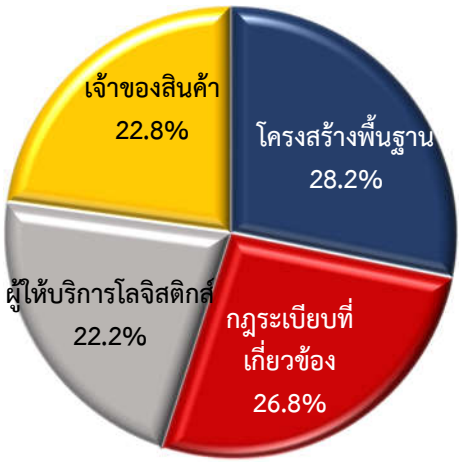
รูปที่ 6.1.3-12 การสำรวจข้อมูลจากผู้นำเข้าส่งออกในพื้นที่ปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจได้ถูกนำมาวิเคราะห์เกี่ยวกับการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน อันประกอบไปด้วย (1) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทั้งโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าและโครงสร้างพื้นฐานของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (2) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกการข้ามแดนและผ่านแดน (3) ความสามารถและประสิทธิภาพของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ และ (4) ความสามารถและประสิทธิภาพของเจ้าของสินค้า ตามแนวคิดองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์ โดยผลการวิเคราะห์สามารถนำเสนอได้ดังนี้

หน่วยงานภาครัฐ ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบในระดับที่ใกล้เคียงกันและมากกว่าการให้ความสำคัญกับผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้า ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าทั้งโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบอาจยังไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงานเท่าที่ควร และหน่วยงานภาครัฐเองก็มีความกังวลเล็กน้อยกับเรื่องโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบว่าจะตอบสนองผู้ใช้บริการได้ไม่ดีพอ ดังนั้น แนวทางการพัฒนาฯ จะต้องเน้นที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบกับการอำนวยความสะดวกผู้ใช้บริการมากขึ้น

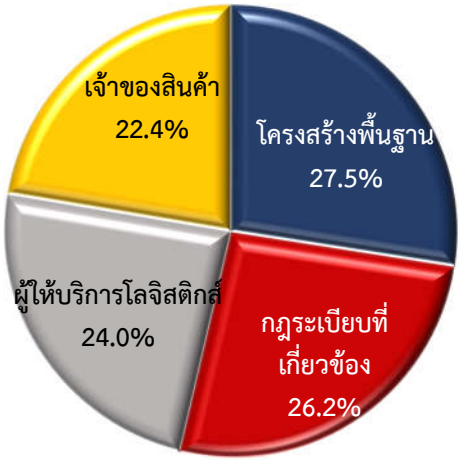


ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการอำนวยความสะดวกมาเป็นอันดับที่ 1 โดยโครงสร้างพื้นฐานในมุมมองของผู้ให้บริการขนส่ง มีขอบเขตกว้างเกินออกไปจากด่านชายแดน อาทิ เส้นทางขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกรอบพื้นที่ด่านชายแดน ในขณะที่ลำดับรองลงมาจะให้ความสำคัญกับกฎระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการข้ามแดนและผ่านแดนซึ่งมีผลโดยตรงต่อการดำเนินกิจกรรมขนส่งสินค้าในลักษณะการอำนวยความสะดวกและการสร้างความยุ่งยากในการดำเนินกิจกรรมขนส่ง ดังนั้น สรุปได้ว่าเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งที่ใช้

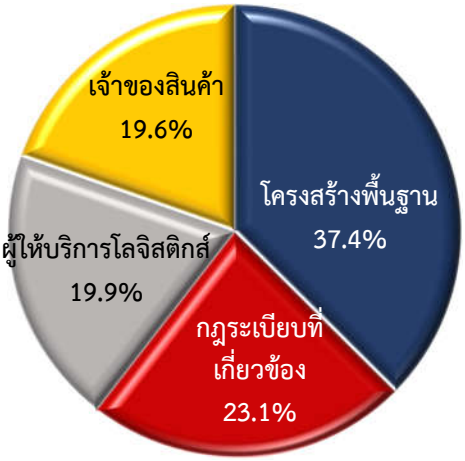


บริการด่านชายแดนปาดังเบซาร์นั้น แนวทางการพัฒนาฯ จะต้องให้ความสำคัญกับ 2 ปัจจัยนี้ เพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ

เจ้าของสินค้า จะให้ความสำคัญกับกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการอำนวยความสะดวกมาเป็นอันดับที่ 1 รองลงมาจะให้ความสำคัญกับกฎระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการข้ามแดนและผ่านแดนและให้ความสำคัญกับตนเองและผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์น้อยกว่า ระดับความสำคัญแสดงให้เห็นว่าประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบก็ส่งผลโดยตรงต่อระดับการส่งมอบสินค้า ถึงแม้ว่าเจ้าของสินค้าส่วนใหญ่จะใช้บริการของผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์และเทรดเดอร์จากภายนอก (Outsource) แต่ผลการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าก็ยังส่งผลต่อเจ้าของสินค้า



คนขับรถขนส่งสินค้า ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานมากที่สุดโดยจะเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงในการใช้โครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง อาทิ ความพร้อมของถนนที่ส่งผลต่อความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า และโครงสร้างพื้นฐานในการอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการข้ามแดนและผ่านแดน รองลงมาคือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเนื่องจากกฎระเบียบมีผลต่อความยุ่งยากในการผ่านแดนข้ามแดน และส่งผลต่อความรวดเร็วและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของรถขนส่งสินค้า ดังนั้นหากต้องการอำนวยความสะดวกกลุ่มบุคคลจะต้องให้ความสำคัญกับ 2 ปัจจัยนี้ เพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



จากการวิเคราะห์การให้ความสำคัญ 4 มิติ จะพบว่าแนวทางการพัฒนาต้องให้ความสำคัญการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบกับการอำนวยความสะดวกเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ใช้บริการด่านพรมแดนปาดังเบซาร์ ประเด็นที่น่าสนใจคือทั้ง 3 กลุ่ม มีความเห็นตรงกันถึงความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบซึ่งต้องการการพัฒนาเพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ดียิ่งขึ้น

นอกเหนือจากผลการวิเคราะห์ความสำคัญขององค์ประกอบระบบโลจิสติกส์โดยผู้ที่เกี่ยวข้องในข้างต้นแล้ว จะมีการนำเสนอผลการวิเคราะห์ผลการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวก

ด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของพื้นที่ปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา ซึ่งจำแนกได้ตามมิติองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์และสำหรับพื้นที่ในภาพรวม โดยที่

- **โครงสร้างพื้นฐาน** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 0.624 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
- **กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.144 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
- **ผู้ให้บริการโลจิสติกส์** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.359 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้นก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
- **เจ้าของสินค้า** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.344 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า เจ้าของสินค้ามีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบสินค้าและสามารถลดระยะเวลาการส่งมอบได้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย

ผลของคะแนนประสิทธิภาพที่ได้รับมานั้นแสดงให้เห็นว่า โครงสร้างพื้นฐานเป็นประเด็นสำคัญที่สุดที่ต้องพิจารณา อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าได้มากนัก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้ามองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่มีสามารถอำนวยความสะดวกได้พอสมควร ด้วยเหตุนี้จึงสะท้อนให้เห็นว่าคะแนนรวมของ**พื้นที่ปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา** จะมีค่าอยู่ในระดับปานกลาง คือ มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.118 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

นอกจากนี้ ผลการสำรวจพื้นที่ทำให้ได้ข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนภายในพื้นที่และได้ผลการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จำแนกตามตาม 4 มิติของระบบโลจิสติกส์ ได้ดัง**ตารางที่ 6.1.3-2** ซึ่งจะเห็นได้ว่าผลการสำรวจพื้นที่มีความสอดคล้องและสามารถขยายประเด็นรายละเอียดจากผลการประเมินความสำคัญและผลการประเมินคะแนนได้ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 2 นอกจากนี้ผลวิเคราะห์แก่นสาระที่ได้จากข้อมูลจากแบบสอบถามโดยทำการนับจำนวนความถี่ของปัญหาที่เกิดขึ้นแล้วนำมาทำการจัดกลุ่มของปัญหาที่อยู่ในบริบทเดียวกันรวมเข้าไว้ภายใต้หัวข้อเดียวกัน ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 3 แสดงให้เห็นว่า ผลการสำรวจพื้นที่กับผลการวิเคราะห์แก่นสาระมีความสอดคล้องกัน และผลการวิเคราะห์แก่นสาระสามารถขยายประเด็นรายละเอียดได้มากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 6.1.3-2 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดสงขลา ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

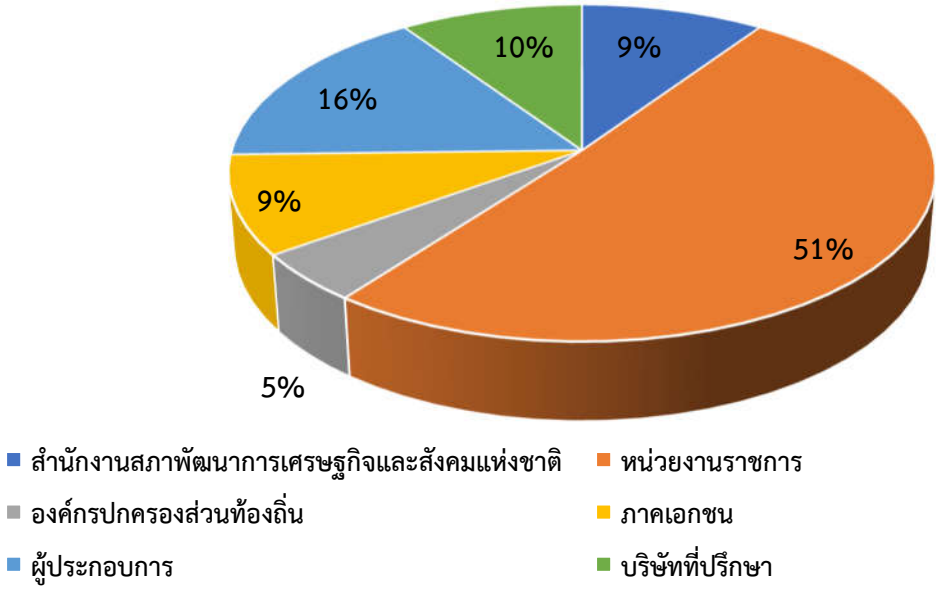
มิติ	ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่	ประเด็นแก่นสาระจากแบบสอบถาม
โครงสร้างพื้นฐาน	เกี่ยวกับการขนส่ง 1) จุดตรวจปล่อยไม่แยกรถส่วนตัวกับรถโดยสารออกจากกัน 2) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (เครื่อง x-ray มีน้อย เครื่องมือปฏิบัติงานเก่าและชำรุด ห้องปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่มีขนาดเล็กแออัด หลังคาอาคารศุลกากร	เกี่ยวกับการขนส่ 1) ถนนมีสภาพแย่ และมีการจราจรติดขัด 2) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (เครื่อง x-ray ไม่เพียงพอ เจ้าหน้าที่ขาดเครื่องมือทำงาน) 3) พื้นที่ภายในด่านฯ จำกัด ไม่สามารถขยายพื้นที่ได้อีก 4) ลานจอดรถ ที่พักรถ และลานพักสินค้ามีไม่เพียงพอ

มิติ	ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่	ประเด็นแก่นสาระจากแบบสอบถาม
	ชำรุด) 3) พื้นที่ภายในด่านฯ จำกัด (ไม่สามารถขยายช่องจราจรเพิ่มได้ ไม่มีพื้นที่สำหรับตรวจและกักกันโรค) 4) ลานตรวจสินค้ามีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน	
	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1) สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ไม่มีพื้นที่สำหรับจอดพักรถก่อนข้ามแดน ห้องน้ำเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ไม่มีพนักงานดูแลความสะอาด เจ้าหน้าที่ต้องจ้างพนักงานดูแลความสะอาดกันเอง)	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1) สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ห้องน้ำมีน้อยชำรุดและสกปรก ปั๊มน้ำมัน/แก๊สรอบด่านไม่เพียงพอ ไม่มีศาลาพักสำหรับผู้ใช้บริการ ร้านอาหารมีน้อย) 2) คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ (ไม่มีกล้องวงจรปิดในด่าน)
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1) การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ การทำงานค่อนข้างล่าช้า หน่วยงาน ตม. ไม่ระบุขั้นตอนการผ่านแดนที่ชัดเจน) 2) การประสานระหว่างหน่วยงานในประเทศ (ปัญหาเช่าพื้นที่เทศบาลและการรถไฟที่มีราคาแพง อยากให้มีการเจรจาค่าใช้จ่าย) 3) การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ (ฝั่งเพื่อนบ้านหยุดทำการบ่อยครั้ง)	1) การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ไม่มีการจัดระเบียบรถบรรทุก ไม่มีระบบคิว เส้นทางรถบรรทุกทับซ้อนพื้นที่ชุมชนทำให้เกิดอุบัติเหตุ การสร้างด่านใหม่แต่ยังไม่ได้ใช้งาน) 2) การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ ● ประเทศเพื่อนบ้านทำงานล่าช้า ● ขาดการประสานเรื่องของจำนวนเที่ยวรถไฟ
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	1) การจัดส่งล่าช้า (เพราะฝั่งประเทศมาเลเซียสร้างทางถนน)	1) การจัดส่งล่าช้า (งานเอกสารล่าช้า กระบวนการขั้นตอนต้องรอนาน ถนนไม่มีประสิทธิภาพ การจราจรติดขัด)
เจ้าของสินค้า	1) การจัดส่งสินค้าไม่สะดวก (เพราะจำนวนรอบของรถไฟของไทยไม่สมดุลกับมาเลเซีย)	1) การจัดส่งล่าช้า (งานเอกสารล่าช้า กระบวนการขั้นตอนต้องรอนาน ถนนไม่มีประสิทธิภาพ การจราจรติดขัด)

6.1.3.3 ผลการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

การจัดประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group) ครั้งที่ 3 ในวันอังคารที่ 22 พฤศจิกายน 2565 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมยูงทอง ชั้น 1 โรงแรมบุรีศรีภู คอนเวนชั่นเซ็นเตอร์ จังหวัดสงขลา มีผู้เข้าร่วมประชุมโครงการทั้งหมด 63 คน จำแนกรายละเอียดตามกลุ่มเป้าหมายแสดงใน **รูปที่ 6.1.3-14** และรายละเอียดด้านล่าง ได้ดังนี้

- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 6 คน
- หน่วยงานราชการ 32 คน
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 3 คน
- ภาคเอกชน 6 คน
- ผู้ประกอบการ 10 คน
- บริษัทที่ปรึกษา 6 คน



รูปที่ 6.1.3-13 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย

ในการประชุมกลุ่มย่อยมี นายสิรภพ สุวรรณเกสร์ เป็นผู้ดำเนินรายการ และ ดร.พุทธิพงศ์ จุลกสิกร (นักวิชาการผู้ช่วยด้านการวางแผนการขนส่ง) นำเสนอรายละเอียดโครงการและผลการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของพื้นที่จังหวัดสงขลา และ ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน) เป็นผู้นำเสนอภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ของจังหวัดสงขลาและประเทศมาเลเซีย จากนั้น ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ ได้ดำเนินการเสวนา ร่วมกับ ดร.ไพโรจน์ ชัยจีระธิกุล (กรรมการหอการค้าจังหวัดสงขลา) คุณศิวกร วิชากิจ (รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสงขลา) และ คุณภูวดล มโนมัยพันธุ์ (strategic planning ท่าเรือเทพา) โดยมีผลการรับฟังความคิดเห็นในเวทีการประชุม มีข้อเสนอแนะและให้ความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

ปัญหาของพื้นที่	รายละเอียด
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	จากการที่ด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ในปัจจุบันติดปัญหาทั้งเรื่องเส้นทางเข้า-ออก ระบบสาธารณูปโภคที่ไม่พร้อม และปัญหาอื่น ๆ จึงไม่สามารถใช้งานได้ ทำให้จุดผ่านแดนที่เก่าเกิดความแออัดของปริมาณรถบรรทุกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ปัญหาเรื่องที่จอดรถเพื่อข้ามไปยังฝั่งมาเลเซีย และการวางขายสินค้าที่ไม่เป็นระเบียบ ก็ซึ่งล้วนส่งผลกระทบต่อคนในพื้นที่อย่างมาก ซึ่งควรมีการใช้ระบบการจัดการ อาทิ ระบบคิวเพื่อนำมาใช้ตรวจรถที่เข้า-ออกพรมแดน ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งบริเวณจุดพรมแดนคล่องตัวมากขึ้น นอกจากนี้ แนวเส้นทางช่วงสงขลา-สะเดาเป็นทั้งเส้นทางการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว รวมถึงมีสัญญาณไฟตามจุดตัดค่อนข้างมาก ทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งสินค้า
ด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	ปัจจุบันการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนยังคงติดปัญหาเรื่องข้อตกลง กระบวนการต่าง ๆ และการจัดการระหว่างไทย-มาเลเซีย ทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งสินค้าเพื่อข้ามแดน นอกจากนี้ ในพื้นที่ฝั่งประเทศไทยที่มีการจัดตั้งการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ในระยะที่ 1 และ 2 ก็ยังเกิดปัญหาเรื่องรุกล้ำพื้นที่และปัญหาการจราจรในพื้นที่ดังกล่าว
ด้านผู้ประกอบการ	ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ในพื้นที่มองว่าการจะย้ายเส้นทางขนส่งไปยังด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อสังคมและเศรษฐกิจในพื้นที่เดิม รวมไปถึงชาวบ้านและร้านค้าที่เคยมีอยู่ก็จะได้รับผลกระทบอีกด้วย

ในช่วงของ**การเสวนา**ในหัวข้อ **“ความท้าทายและแนวทางการพัฒนาการค้าขายและการค้าผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด กับประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่ต่อเนื่อง”** ได้มีการแลกเปลี่ยนให้ข้อเสนอแนะ และความคิดเห็น ดังนี้

ประเด็นแลกเปลี่ยน	รายละเอียด
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ในปัจจุบันในด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศมาเลเซียมีการพัฒนามากกว่าทางฝั่งประเทศไทย จึงควรเร่งพัฒนาทั้งในส่วนเส้นทางถนนที่เชื่อมต่อกับด่านฯ สะเดา การขนส่งทางรางหรือรถไฟรางคู่ที่เชื่อมระหว่างด่านฯ ปาดังเบซาร์ มอเตอร์เวย์ในพื้นที่ ซึ่งจะส่งผลต่อการขนส่ง ช่วยอำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า นอกจากนี้ ภาคใต้ยังมีศักยภาพในการขนส่งทางเรือ เนื่องจากมีจุดยุทธศาสตร์ทางทะเล มีทำเลด้านการขนส่งที่เหมาะสม แต่ขาดการส่งเสริมและพัฒนาในส่วนนี้ ทำให้ไม่ได้ใช้ประโยชน์เท่าที่ควร
กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	กฎ ระเบียบ รวมไปถึงข้อตกลงทางการค้าบางประการของทั้งฝั่งไทยและมาเลเซีย ส่งผลกระทบต่อต้นทุนและเวลาของการนำเข้า-ส่งออก ซึ่งหากมีการเจรจาข้อตกลงของภาครัฐทั้ง 2 ประเทศ ก็จะช่วยสนับสนุน และเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการมากขึ้น



รูปที่ 6.1.3-14 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) พื้นที่จังหวัดสงขลา

6.1.4 ผลการศึกษาเชิงลึกพื้นที่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การศึกษาส่วนนี้จะเป็นการนำเสนอผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลบริบทของพื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร ด่านศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม และด่านศุลกากรหนองคาย จังหวัดหนองคาย

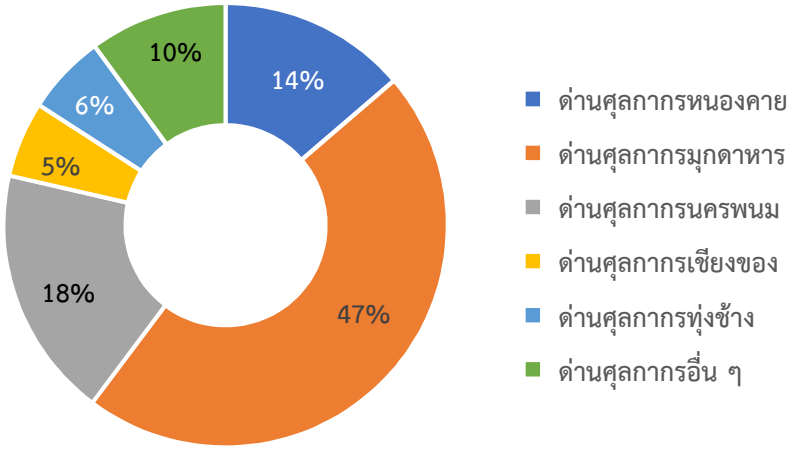
6.1.4.1 ผลการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation)

ผลการศึกษาวิเคราะห์ในภาพรวมเชิงพื้นที่ของพื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรมุกดาหาร จ.มุกดาหาร ด่านศุลกากรนครพนม จ.นครพนม และด่านศุลกากรหนองคาย จ.หนองคาย ด้วยวิธีการการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) ที่ประกอบด้วย

1) การสำรวจพื้นที่

การสำรวจนี้จะทำให้เห็นถึงข้อมูลเชิงประจักษ์ที่สะท้อนสภาพการดำเนินงานระดับของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และข้อมูลต่าง ๆ ที่สะท้อนสภาพที่เป็นอยู่จริง (As-is) ในแต่ละพื้นที่ทั้งในพื้นที่ชายแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดต่อกับพื้นที่ศึกษา ซึ่งสำหรับในภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่มีชายแดนติดกับประเทศ สปป.ลาว พบว่า

(1)การค้าชายแดน ประเทศไทยและ สปป.ลาว มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดที่ด่านศุลกากรมุกดาหาร รองลงมาคือ ด่านศุลกากรนครพนมและด่านศุลกากรหนองคาย ตามลำดับ โดยสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ เครื่องจักรและเครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า เครื่องใช้กล ผลิตภัณฑ์เหล็ก อะลูมิเนียม และพลาสติก ขณะที่ สินค้าที่มีการส่งออก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องจักร เครื่องใช้กล ผลิตภัณฑ์ไม้ เครื่องจักรไฟฟ้า และผลิตภัณฑ์เหล็ก



รูปที่ 6.1.4-1 สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยและ สปป.ลาว บริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ

(2) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของจังหวัดนครพนม พบว่า มีโครงการที่สำคัญทั้งในส่วนของการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง การพัฒนาทางรถไฟทางคู่ การปรับปรุงท่าอากาศยานนครพนม การพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้านครพนม และโครงการพัฒนาศูนย์ขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม เพื่อให้บริการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างการขนส่งทางรางและทางถนน บริการขนถ่ายและรวบรวมสินค้า และเป็นศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อการค้าข้ามแดนและการค้าผ่านแดน ขณะที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของจังหวัดมุกดาหาร มีทั้งการพัฒนาโครงข่ายถนนทางหลวง การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ การพัฒนาท่าอากาศยานมุกดาหาร การพัฒนาท่าเทียบเรือท่าข้ามเทศบาลเมืองมุกดาหาร

ขณะที่จังหวัดหนองคายได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่สำคัญ ประกอบด้วย การปรับปรุงและขยายทางหลวงหมายเลข 2 และ 212 การพัฒนาสถานีรถไฟหนองคายเพื่อให้บริการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว และจีน โดยผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว และจัดเตรียมพื้นที่เพื่อให้ศุลกากรติดตั้ง Mobile X Ray Inspection System การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้า ณ สถานีนาทา จังหวัดหนองคาย โดยการพัฒนาสถานีนาทา เพื่อให้บริการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างการขนส่งทางรางและทางถนน และบริการขนถ่ายและรวบรวมสินค้ารองรับการเดินรถไฟขนส่งสินค้าระหว่างไทย – ลาว - จีน และการก่อสร้างสะพานใหม่ที่เป็นสะพานเฉพาะสำหรับการเดินรถไฟเท่านั้น ซึ่งดำเนินการโดยกรมการขนส่งทางราง

(3) สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผ่านแดน จังหวัดมุกดาหารและนครพนมมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผ่านแดน อาทิ พื้นที่จังหวัดมุกดาหารจะมีการพัฒนาปรับปรุงด่านศุลกากรมุกดาหาร โดยด่านศุลกากรมุกดาหารถือเป็นด่านนำร่องในการใช้การควบคุมร่วม (CCA) การจัดที่ราชพัสดุในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเพื่อให้เอกชนใช้ประโยชน์ในการลงทุน ขณะที่ด่านศุลกากรนครพนมที่ได้จัดให้มีศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ อุปกรณ์ในการ X-Ray สินค้า ลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากร สถานีตรวจสอบน้ำหนักบรรทุก การพัฒนาศูนย์ขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมบริเวณเชิงสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 3 การปรับปรุงท่าอากาศยานนครพนมที่ดำเนินการโดยกรมท่าอากาศยาน เพื่อรองรับการเดินทางและการท่องเที่ยวของนครพนม และการพัฒนาท่าเทียบเรือสินค้านครพนมซึ่งดำเนินการโดยเทศบาลเมืองนครพนม โดยเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่ใช้ในการเดินทางข้ามแดนและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดนครพนมกับแขวงคำม่วน

เช่นเดียวกับจังหวัดหนองคายที่ได้มีการการก่อสร้างด่านศุลกากรหนองคายแห่งใหม่เพื่อให้มีขีดความสามารถการบริการที่เพิ่มขึ้น อุปกรณ์ในการ X-Ray สินค้า และลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากรอุปกรณ์ในการ X-Ray สินค้า และลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากร ทั้งนี้ พื้นที่บริเวณใกล้เคียงด่านศุลกากรหนองคายจะมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนที่ดำเนินการโดยผู้ประกอบการเอกชนที่ให้บริการด้านการเป็นตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากรและการออกของ อาทิ บริการรถบรรทุกข้ามแดน บริการลานจอดรถบรรทุก บริการคลังสินค้า และสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งผู้ประกอบการจำนวนมาก ที่ทำการค้ากับ สปป.ลาว ส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจในลักษณะ Trading Firm ที่มีลักษณะในแบบซื้อมาขายไป (แต่ไม่ได้เป็นผู้ผลิตสินค้า)



รูปที่ 6.1.4-2 โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม รองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผ่านเส้นทาง R12 เชื่อมต่อระหว่างไทย – ลาว – เวียดนาม – จีนตอนใต้ (นครหนานหนิงมณฑลกวางสี)

ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของประเทศ สปป.ลาว พบว่า

(1) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ส่วนใหญ่จะเป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีน ที่มีการลงทุนในกัมพูชาภายใต้นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative, *BRI*) โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการรถไฟความเร็วสูงที่เป็นการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์กับด่านพรมแดนบ่อเต็น เพื่อเชื่อมกับระบบการเดินรถไฟของประเทศจีน ณ เมืองบ่อหาน ทั้งนี้ สปป.ลาว ก็ได้มีการพัฒนาโครงข่ายถนนภายในประเทศที่เป็นเส้นทางขนส่งทางบกในส่วนที่อยู่ภายใต้ความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และความร่วมมือทวิภาคีซึ่งช่วยให้ สปป.ลาว มีระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ดีขึ้น อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันทางการของ สปป.ลาว ให้รถบรรทุกไทยทำการขนถ่ายสินค้า ณ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าของลาว และใช้รถบรรทุกของลาวขนส่งต่อไปยังเมืองบ่อเต็น ซึ่งเป็นเมืองชายแดนลาวกับจีน เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงรถบรรทุกจีนและขนส่งผ่านแดนต่อไปประเทศจีนต่อไป

(2) สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผ่านแดน สปป.ลาว ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) เช่นเดียวกับประเทศไทย โดยได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในหลายพื้นที่ที่อยู่ตรงข้ามกับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษของไทยและจีน โดยมีโครงการที่สำคัญ ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน (Savan Seno Special Economic Zone) และเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่ดินสวยงามบ่อเต็น (Boten Beautiful Land Specific Economic Zone) เป็นต้น นอกจากนี้ สปป.ลาว ยังมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการกระจายสินค้าในพื้นที่ต่าง ๆ ของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองสำคัญชายแดนที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ ศูนย์ขนถ่ายสินค้าที่สำคัญ 2 แห่ง คือ (1) ท่าเรือบกท่านาแล้ง (Thanaleng Dry Port) เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park – VLP) และ (2) คลังสินค้าท่านาแล้ง (Thanaleng Warehouse) ดำเนินงานโดยรัฐวิสาหกิจลานสินค้าผ่านแดน (Thanaleng Warehouse State Enterprise หรือ รัฐวิสาหกิจส่งสินค้าผ่านแดนท่านาแล้ง) สังกัดกระทรวงการคลัง นอกจากนี้ ยังมีศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและลานวางกองตู้คอนเทนเนอร์ที่ดำเนินการโดยภาครัฐอยู่บริเวณปลายสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 2 แขวงสะหวันนะเขต





รูปที่ 6.1.4-3 พิธีเปิดท่าเรือบกท่านาแล้งและกิจกรรมภายในท่าเรือบก

2) การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงาน ผู้เชี่ยวชาญ และผู้มีส่วนได้เสียในแต่ละพื้นที่

เป็นการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ เพื่อให้ทราบถึงสภาพแวดล้อมและศักยภาพด้านการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรนครพนม พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรมุกดาหาร และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน ประเทศ สปป.ลาว

(2.1) พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรมุกดาหาร

เจ้าหน้าที่ สศช. และที่ปรึกษาได้เข้าพบนายด่านศุลกากรมุกดาหารเพื่อแลกเปลี่ยนความเห็นเรื่องการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนในวันที่ 1 ธันวาคม 2565 โดยมีรายละเอียดดังนี้





รูปที่ 6.1.4-4 การเข้าพบผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรมุกดาหาร เพื่อสำรวจข้อมูลและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

(1) การเชื่อมโยงการค้า พบว่า จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 2 จ.มุกดาหาร เป็นประตูการค้าที่สำคัญในการเชื่อมโยงระหว่างไทย - สปป.ลาว – เวียดนาม - จีนตอนใต้ ผ่านเส้นทาง R9 R13 และ R12 โดยมีระยะทางห่างจากกรุงฮานอย 947 กิโลเมตร / ดานัง 527 กิโลเมตร / หนานหนิง 1,347 กิโลเมตร

(2) การค้าระหว่างประเทศ การนำเข้า - ส่งออกสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นชิ้นส่วนและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ โดยในปีงบประมาณ 2565 สินค้านำเข้าที่มีมูลค่าสูงที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) เครื่องโทรศัพท์และอุปกรณ์โทรศัพท์ 2) เครื่องประมวลผลข้อมูลอัตโนมัติ 3) อุปกรณ์เก็บหน่วยความจำแบบไม่ลบเลือน 4) พลังงานไฟฟ้า และ 5) แผ่นเวเฟอร์ และสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงที่สุด

5 อันดับแรก ได้แก่ 1) เครื่องประมวลผลหรือหน่วยเก็บข้อมูล 2) ทรานซิสเตอร์และกลอุปกรณ์กึ่งตัวนำคล้ายกัน 3) น้ำตาล 4) น้ำมันปิโตรเลียม และ 5) วงจรพิมพ์ ขณะที่สินค้าผ่านแดนขาเข้าจาก สปป.ลาว ไปประเทศที่ 3 ที่มีมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) แผ่นเวเฟอร์ (ใช้ในทางอิเล็กทรอนิกส์) 2) แผ่นเก็บข้อมูล 3) หน่วยเก็บข้อมูล 4) หน่วยควบคุมและหน่วยตัวปรับต่อ และ 5) แผ่นบันทึกข้อมูล และสินค้าผ่านแดนออกจากประเทศที่ 3 มายัง สปป.ลาว ที่มีมูลค่าสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ 1) โซล่าเซลล์ 2) แบตเตอรี่ 3) อาหารเสริม 4) ตัวเก็บประจุ และ 5) ส่วนประกอบรถยนต์ ท้ายสุด สถิติรถบรรทุกสินค้าปีงบประมาณ 2565 ขาเข้าจำนวน 29,583 คัน และขาออกจำนวน 91,797 คัน

(3) สิ่งอำนวยความสะดวก พบว่า ด่านศุลกากรมุกดาหารได้มีการจัดเตรียมพื้นที่ เครื่องมือและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าระหว่างเจ้าหน้าที่ไทยและ สปป.ลาว ในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ไว้เรียบร้อยแล้วและสามารถปฏิบัติงานได้ทันที ซึ่งสถานะในปัจจุบันรอความพร้อมจากทาง สปป.ลาว ซึ่งได้มีการขอการสนับสนุนงบประมาณจากไทยจำนวน 200,000 เหรียญสหรัฐ เพื่อใช้ในการดำเนินการในการจัดซื้อเครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ สำหรับการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ CCA

(2.2) พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรนครพนม

ในวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565 เจ้าหน้าที่ สศช. และที่ปรึกษาได้เข้าพบนายด่านศุลกากรนครพนมเพื่อแลกเปลี่ยนความเห็นเรื่องการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดน โดยมีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 6.1.4-5 การเข้าพบผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรนครพนม เพื่อสำรวจข้อมูลและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

(1) กฎระเบียบ/ความตกลงระหว่างประเทศ พบว่า ปัจจุบัน จีนได้มีการปรับโครงสร้างโดยการควบรวมอำนาจในการนำเข้าสินค้าเกษตรและอาหารไว้ที่หน่วยเดียวเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการปฏิบัติงานและมีอำนาจพิจารณาเบ็ดเสร็จ โดยภายใต้การกำกับดูแลของศุลกากรแห่งชาติจีน (The General Administration of Customs: GACC) โดยไทยและจีนได้มีการลงนามในพิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ผ่านประเทศที่สามระหว่างประเทศไทยและจีน ซึ่งผลไม้จะต้องอยู่ในรายการที่จีนอนุญาตให้นำเข้า 22 ชนิด[1] (ผลไม้จีนส่งมาไทย 24 รายการ) โดยจะต้องมีการนำเข้าและส่งออก “ทางบก” จากด่านที่ทั้งสองฝ่ายกำหนด โดยแบ่งเป็นด่านของไทย 6 ด่าน ได้แก่ 1) ด่านตรวจพืชเชียงของ 2) ด่านตรวจพืชบึงกาฬ 3) ด่านตรวจพืชนครพนม 4) ด่านตรวจพืชมุกดาหาร 5) จุดผ่านแดนถาวรบ้านผักกาดของด่านตรวจพืชจันทบุรี และ 6) ด่านตรวจพืชหนองคาย และด่านของจีน 10 ด่าน ได้แก่ 1) ด่านโม่ฮาน (Mohan) 2) ด่านรถไฟโม่ฮาน (Mohan Railway) 3) ด่านโหย่วอี้ก-วาน (Youyiguan) 4) ด่านตงซิง (Dongxing) 5) ด่านรถไฟผิงเสียง (Pingxiang Railway) 6) ด่านเหอโข่ว (Hekou) 7) ด่านรถไฟเหอโข่ว (Hekou Railway) 8) ด่านหลงปัง (Longbang) 9) ด่านเทียนป่าว (Tianbao) และ 10) ด่านสุยโข่ว (Shuikou)

(2) การขนส่งและโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการส่งออกผลไม้/ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้เล็งเห็นถึงศักยภาพของจังหวัดนครพนมในฐานะที่เป็นจุดผ่านแดนที่มีมูลค่าการส่งออกผลไม้ไปยังจีนสูงเป็นลำดับต้น ๆ ของประเทศ ซึ่งสามารถเชื่อมโยงการส่งออกผลไม้ไทยไปยังจีนผ่านเส้นทางและรูปแบบการขนส่งใหม่ ได้แก่ การส่งออกผลไม้ผ่านท่าเรือหวุ่งอ๋าง (Vung Ang Port) ในเวียดนาม ซึ่งมีระยะห่างจากจังหวัดนครพนมประมาณ 300 กิโลเมตร โดยสามารถส่งผลไม้ทางเรือไปยังพื้นที่ฝั่งตะวันออกของจีนได้โดยตรง เช่น กว่างโจว เซี่ยงไฮ้ เป็นต้น ซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจที่ผู้บริโภคมีกำลังซื้อ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากข้อกำหนดในพิธีสารดังกล่าวอนุญาตเฉพาะ “การนำเข้าและส่งออกทางบก” ผ่านด่านที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น ทำให้ทางผู้ประกอบการส่งออกผลไม้/ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีความพยายามในการผลักดันให้ไทย (กระทรวงเกษตรและสหกรณ์และกระทรวงพาณิชย์) มีการเจรจากับจีนเพิ่มเติมเพื่อแก้ไขข้อกำหนดให้สามารถนำเข้าและส่งออก “ทางทะเล” ผ่านประเทศที่สามได้ ซึ่งจะช่วยเป็นการเพิ่มโอกาสและขยายตลาดของผลไม้ไทยในจีนได้อีกช่องทางหนึ่ง

(2.3) พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน ประเทศ สปป.ลาว บริษัท สะหวัน โลจิสติกส์ จำกัด

เจ้าหน้าที่ สศช. และที่ปรึกษาได้มีโอกาสประชุมร่วมกับผู้บริหารของ Savan Logistics ผู้ให้บริการ ICD ท่าบกแห่งแรกใน สปป.ลาว ที่เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน รองรับ AEC เพื่อเป็น LAND LINK เชื่อมโยงสินค้าจากไทย ผ่านลาว เวียดนาม ไปประเทศจีนตอนใต้ โดยเน้นท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูใหญ่ในการนำเข้า - ส่งออก โดยได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล สปป.ลาว สถานีบรรจุตู้สินค้ากล่อง หรือ ICD ตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมสะหวันพาร์ค เขต 4 แขวงสะหวันนะเขต ห่างจากด่านสากลมุกดาหาร สะหวันนะเขต เพียง 9 กิโลเมตร รถที่จะขนส่งสินค้าจากไทยสามารถผ่านด่านพรมแดนมุกดาหารมาทางสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 2 ผ่านมาด่านขาเข้าสะหวันนะเขต วิ่งมาตามเส้นทางหมายเลข 9 จนถึงนิคมอุตสาหกรรมสะหวันพาร์ค

[1] ทุเรียน ลำไย มังคุด มะม่วง ชมพู่ ลิ้นจี่ มะพร้าว ขนุน กล้วย สับปะรด เงาะ เสาวรส มะขาม ลองกอง ละมุด ส้ม ส้มเช้ง ส้มโอ น้อยหน่า มะละกอ ฝรั่ง มะเฟือง



รูปที่ 6.1.4-6 การเยี่ยมชมและประชุมร่วมกับ Savan Logistics

สะหวันโลจิสติกส์มีการให้บริการด้านพิธีการนำเข้า - ส่งออกครบวงจร (On-Site One Stop Service: OSS) ซึ่งจะมีสำนักงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องภายในพื้นที่ ไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานศุลกากรที่ใช้ระบบ SMART-TAX ในรูปแบบ E-payment /ระบบ E-customs/การตรวจสอบสินค้าโดยหน่วยงานอาหารและยา และหน่วยงานกักกันต่าง ๆ (Quarantine and Inspection Service) ทำให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้าและออกได้จากสะหวันโลจิสติกส์ ทำให้ช่วยลดระยะเวลาในการข้ามแดนของสินค้า โดยสถิติรถบรรทุกสินค้าที่ข้ามมาจากมุกดาหารจะเข้ามาใช้บริการที่สะหวันโลจิสติกส์ถึงร้อยละ 30-40 เนื่องจากมีเครื่องมืออุปกรณ์ที่เพียบพร้อม รวมทั้งการให้บริการอื่น ๆ ครบวงจร นอกจากนี้ยังมีการใช้ระบบ E-Lock / E-Seal โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดน และในอนาคตจะมีโครงการก่อสร้าง Bonded Road ซึ่งจะเป็นเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกสินค้าจากสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 2 (ฝั่งสะหวันนะเขต) มายังท่าเรือบก (Dry Port) ของสะหวันโลจิสติกส์โดยตรง โดยมีระยะทางประมาณ 4 กิโลเมตร เพื่อช่วยลดความแออัดของรถบรรทุกสินค้าและช่วยลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเส้นทางเดิม

บริษัท คำม่วนคอนกรีต จำกัด

ประเด็นที่พบจะเกี่ยวข้องกับกฎระเบียบการส่งสินค้าข้ามแดน โดย สปป.ลาว ได้ออกกฎระเบียบไม่ให้รถบรรทุกสินค้าต่างชาติ (ไทยและเวียดนาม) ให้บริการขนส่งสินค้าภายใน สปป.ลาว ทำให้รถเทรลเลอร์ของ SCG (รถบรรทุกเปล่า) จึงไม่สามารถเข้าไปรับปูนซีเมนต์ (บรรจุกระสอบ) ที่โรงงานภายในแขวงคำม่วนได้ ต้องใช้บริการรถบรรทุกของ สปป.ลาว แต่ในส่วนของรถแทงค์ปูนผงของไทย ทาง สปป.ลาว อนุญาตให้เข้าไปรับสินค้าได้ เนื่องจากเป็นรถที่มีลักษณะเฉพาะ ดังนั้น ทาง SCG จึงได้ทำการเช่าคลังสินค้า

บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ในฝั่งเมืองคำม่วน เพื่อใช้เป็นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุก สปป.ลาว มายังรถบรรทุกไทยก่อนขนส่งข้ามมายังฝั่งไทย

ขณะที่การอำนวยความสะดวก พบว่า การดำเนินการขอ Form D จากหน่วยงานของ สปป.ลาว ใช้เวลาดำเนินการประมาณ 3 ชม. ซึ่งรถบรรทุกปูนซีเมนต์ไม่สามารถรอได้ เนื่องจากจะทำให้ค่าใช้จ่ายการปฏิบัติงานเพิ่มมากขึ้น ทางบริษัทจึงแก้ปัญหาโดย 1) ชำระภาษีนำเข้าฝั่งไทยไปก่อน ประมาณ 10% ของมูลค่าสินค้า และมาขอคืนภาษีย้อนหลังเมื่อได้รับ Form D หรือ 2) ใช้การรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าด้วยตนเอง (Self-Certification) ซึ่งสามารถใช้แทนหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า Form D ซึ่งเป็นสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรตามความตกลงว่าด้วยการค้าสินค้าของอาเซียน (ASEAN Trade In Goods Agreement: ATIGA)

(2.4) เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค (VLP)

เจ้าหน้าที่ สศช. และที่ปรึกษาได้มีโอกาสประชุมร่วมกับผู้บริหารของเวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค (VLP) โดยได้รับฟังบรรยายสรุปโครงการดังรายละเอียดต่อไปนี้



รูปที่ 6.1.4-7 การเยี่ยมชมและประชุมร่วมกับเวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค

โครงการเวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์คถือเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือทางด้านธุรกิจระหว่างไทย – ลาว - จีน โดยเฉพาะการทำอุตสาหกรรมในเขตปลอดภาษี (Free Zone) ซึ่งจะทำให้ภาษีนำเข้าและส่งออกเหลือร้อยละศูนย์ เพื่อยกระดับจากประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลเป็นประเทศที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาค (land-locked to land-linked) และเป็นสะพานเชื่อมเศรษฐกิจกับภูมิภาค ตลอดจนนโยบาย Lao Logistics Link (LLL) เพื่อสร้างโอกาสและปรับเปลี่ยน Landscape ของ สปป. ลาว ให้เป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์และจุดเชื่อมโยงที่สำคัญของภูมิภาคในอนาคต โดยจุดแข็งของศูนย์กลางโลจิสติกส์แห่งนี้ คือ นักลงทุนที่เข้ามาทำอุตสาหกรรมเบา จะมาทำสินค้าเกษตรแปรรูป หรือบรรจุหีบห่อผลิตภัณฑ์จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางด้านภาษี คือ ภาษีนำเข้าและส่งออกในกลุ่มประเทศอาเซียนเหลือร้อยละศูนย์ ซึ่งจะทำให้ต้นทุนการนำเข้าและส่งออกถูกลง

เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค (VLP) ตั้งอยู่บนเนื้อที่เกือบ 3,000 ไร่ อยู่ตรงข้ามกับสถานีท่าบกท่านาแล้ง นครหลวงเวียงจันทน์ จุดนี้มีการก่อสร้างศูนย์กลางโลจิสติกส์ การค้า การลงทุน การธนาคาร ไฟแนนซ์เชียล อุตสาหกรรมเบาในเขตฟรีโซน รวมไปถึงคลังน้ำมัน โครงการตั้งอยู่ในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งโดยเชื่อมโยงกับ (1) สถานีรถไฟท่านาแล้ง (โครงการรถไฟไทย - ลาว) (2) สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย - นครหลวงเวียงจันทน์) และ (3) ตั้งอยู่ไม่ไกลจากสถานีเวียงจันทน์ใต้ (สถานีปลายทางสำหรับขนส่งสินค้า โครงการรถไฟลาว - จีน)

กล่าวโดยสรุป โครงการเวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์คมีวัตถุประสงค์ที่จะเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบของสินค้า ระหว่างประเทศไทย - สปป.ลาว - จีน ซึ่งภายในโครงการได้สร้างสิ่งอำนวยความสะดวกครบวงจร ประกอบด้วย ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ด่านสากลสำหรับการขนส่งสินค้า

ระหว่างประเทศ การวางระบบคลังสินค้า ลานกองตู้สินค้า การบริหารจัดการระบบภาษีและพิธีศุลกากร เขตโลจิสติกส์ครบวงจร เขตพาณิชย์และพื้นที่สำนักงานให้เช่าสำหรับกิจการต่างประเทศ เขตอุตสาหกรรมผลิตสินค้าเพื่อส่งออก การสร้างเส้นทางขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกจากสะพานมิตรภาพสู่พื้นที่ VLP การปรับปรุงลานกองตู้สินค้าขนาดใหญ่ การสร้างจุดเชื่อมจอด (Meeting point) สำหรับรถไฟไทย - ลาว และรถไฟลาว - จีน และการปรับปรุงกฎระเบียบภายในต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับนักลงทุนทั้งภายในและต่างชาติที่ถือว่าเป็นหมุดหมายแรกในการดำเนินยุทธศาสตร์เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงของ สปป. ลาว

(2.5) สำรวจพื้นที่ด่านภาษีสากลบ่อเต็น

เจ้าหน้าที่ สศช. และที่ปรึกษาได้เดินทางไปเมืองนาเตยทางรถไฟสายจีน - ลาว และเดินทางต่อด้วยรถยนต์ไปเมืองบ่อเต็น พื้นที่บ่อเต็นถือเป็นพื้นที่เชื่อมโยงทางด้านเศรษฐกิจ การค้า การบริการและอื่น ๆ ของ สปป. ลาว โดยบ่อเต็นเป็นชื่อเรียกของหมู่บ้านในเขตเมืองหลวงน้ำทา แขวงหลวงน้ำทา ตั้งอยู่ใกล้เขตชายแดนลาว - จีน ตรงข้ามกับเมืองโม่ฮาน เขตสิบสองปันนาของจีน มีเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้าหลักระหว่างไทย - สปป. ลาว - จีน ปัจจุบันเส้นทางนี้บางช่วงเริ่มชำรุด และช่วงฤดูฝนการสัญจรไปมายากลำบากเนื่องจากเป็นถนน 2 เลน และคดเคี้ยวตามภูเขา

ในการเดินทางโดยเส้นทางระหว่างบ่อเต็นกับนาเตยระยะทาง 20 กิโลเมตร ที่เป็นส่วนหนึ่งของทางพิเศษคุนหมิง – กรุงเทพ ซึ่งยังเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย 3 ระหว่างทางจากเมืองนาเตยไปบ่อเต็นจะพบว่าเส้นทางเป็นทางขึ้นและลงเขาตลอดเส้นทาง เส้นทางเป็นถนน 2 เลนรถต้องวิ่งสวนทาง สภาพของถนนยังเป็นดินลูกรังทำให้มีฝุ่นตลอดเส้นทาง รถบรรทุกสามารถใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง ทั้งนี้จะมีรถบรรทุกที่ขนส่งสินค้าโดยเฉพาะยางพาราทั้งที่เป็นรถบรรทุกของประเทศจีนและของลาวเองวิ่งอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ จะพบเห็นจุดพักรถ ลานจอดรถบรรทุก และจุดเปลี่ยนถ่านสินค้าตลอด 2 ข้างทาง



รูปที่ 6.1.4-8 สภาพถนนเส้นทางนาเตย-บ่อเต็น



รูปที่ 6.1.4-9 จุดพักรถ ลานจอดรถบรรทุก และจุดเปลี่ยนถ่านสินค้า เส้นทางนาเตย-บ่อเต็น

นอกจากนี้ เมื่อเข้าใกล้พื้นที่ของเขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะบ่อเต็นก็จะมีชุมชนหนาแน่นมากขึ้น รวมถึงผู้ประกอบการส่งออกนำเข้าสินค้าระหว่างประเทศจีนและลาวตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก โดยเมื่อปี 2546 รัฐบาล สปป. ลาว ให้สัมปทานพื้นที่บ่อเต็นแก่บริษัท ฟุกฮิง ทราเวล จากฮ่องกง เพื่อก่อตั้งเขตเศรษฐกิจเฉพาะบ่อเต็นแดนคำ ประกอบด้วย พื้นที่โรงงาน สำนักงาน ร้านค้าปลอดภาษี และอื่น ๆ ต่อมาเมื่อปี 2555 เปลี่ยนผู้ถือสัมปทานเป็นกลุ่มบริษัท ไห่เฉิงยูนนาน และเปลี่ยนชื่อเป็น “เขตเศรษฐกิจพิเศษบ่อเต็นแดนงาม” ประกอบด้วย 4 เขต ได้แก่ เขตการค้าและการเงิน เขตท่องเที่ยวและพักผ่อนเขตอุตสาหกรรมแปรรูปการขนส่งและโลจิสติกส์ และเขตการศึกษาและการแพทย์



รูปที่ 6.1.4-10 ผู้ประกอบการส่งออกนำเข้าสินค้าในเมืองบ่อเต็น

เมื่อเข้าสู่เขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะบ่อเต็นพบว่า เส้นทางมีสภาพดีเป็นลักษณะถนนคอนกรีต 4 เลย แต่ยังมีการปรับปรุงเส้นทางอยู่ในบางช่วง ขณะเดียวกันก็ยังพบการก่อสร้างอาคารสูงหลายแห่ง ควบคู่ไปกับอาคารที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงแรม ร้านอาหาร และร้านค้าที่จำหน่ายสินค้าและบริการต่าง ๆ ซึ่งส่วนใหญ่จะรองรับนักท่องเที่ยวชาวจีน โดยสังเกตได้จากการชำระค่าสินค้าและบริการจะเป็นการใช้เงินสกุลหยวนและดอลล่าสหรัฐเท่านั้น มีเพียงร้านค้าบางแห่งที่รับเงินไทย



รูปที่ 6.1.4-11 สภาพพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะบ่อเต็น

นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ สศช. และที่ปรึกษาได้มีโอกาสประชุมร่วมกับนายด่านภาษีสากลบ่อเต็นเพื่อรับฟังข้อมูลการอำนวยความสะดวกการค้าผ่านแดนและข้ามแดน โดยด่านภาษีสากลบ่อเต็นมีความสำคัญในฐานะด่านที่ตั้งอยู่สถานีแรกของเส้นทางรถไฟลาว - จีน และเป็นจุดสำคัญในการเชื่อมต่อเส้นทางขนส่งสินค้า ภายในด่านมีเครื่องมือที่ทันสมัย อาทิ ระบบแจ้งภาษีอัตโนมัติ และระบบ Smart Tax เครื่องตรวจด้วยระบบแสง ระบบ Easy Pass และอื่น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าเพิ่มเติม ในช่วงเดือนมกราคมถึงกรกฎาคม 2565 มีการขนส่งสินค้าของไทยไปจีนผ่านด่านภาษีสากลบ่อเต็นทางรถบรรทุก จำนวน 21,538 ตู้ คิดเป็นมูลค่า 884.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และมีการขนส่งสินค้าไทยโดยใช้รถไฟลาว - จีน จากสถานีเวียงจันทน์ใต้ไปยังสถานีนาเตย หลังจากนั้น ขนส่งต่อด้วยรถบรรทุกมายังด่านภาษีสากลบ่อเต็นเพื่อส่งออกไปจีน จำนวน 503 ตู้ คิดเป็นมูลค่า 38.64 ล้านดอลลาร์สหรัฐ



รูปที่ 6.1.4-12 การประชุมร่วมกับด่านภาษีสากลบ่อเต็น

ในขณะเดียวกัน สปป.ลาว - จีน เห็นถึงโอกาสการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งทางบกในภูมิภาคจีน - อาเซียน จึงร่วมกันพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงระหว่างบ่อเต็นกับพื้นที่อื่น ๆ อาทิ (1) โครงการทางด่วนนครหลวงเวียงจันทน์ - ด่านภาษีสากลบ่อเต็น ระยะทาง 460 กิโลเมตร ซึ่งจะช่วยยกระดับโครงข่ายเส้นทางทางบกไปยังประเทศจีน ลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้าขึ้นไปทางเหนือ ปัจจุบัน เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการช่วงแรก (นครหลวงเวียงจันทน์ – วังเวียง) เมื่อปี 2563 โดยสร้างเป็นทางคู่ขนานกับถนนหมายเลข 13 เหนือและทางรถไฟลาว – จีน มี 4 ช่องจราจร และอยู่ระหว่างการสำรวจเส้นทางเพื่อก่อสร้างช่วงที่ 4 (อุดมไซ – หลวงน้ำทา) ช่วงที่ 3 (หลวงพระบาง – อุดมไซ) และช่วงที่ 2 (วังเวียง – หลวงพระบาง) ตามลำดับ และ (2) โครงการทางด่วนจากด่านภาษีสากลบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา (ชายแดนลาว - จีน) ไปถึงเมืองห้วยซาย แขวงบ่อแก้ว (ชายแดนลาว - ไทย) ระยะทาง 176.3 กิโลเมตร ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาในการเดินทางเพียง 1.5 ชั่วโมง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ แล้ว คาดว่าจะส่งผลให้พื้นที่บ่อเต็น สถานีแรกของเส้นทางรถไฟลาว - จีนในฝั่ง สปป. ลาว และเป็นที่ตั้งของเขตเศรษฐกิจพิเศษฯ กลายเป็นพื้นที่ศูนย์กลางด้านการขนส่ง เปลี่ยนถ่ายสินค้า

การแปรรูปสินค้า การบริการและศูนย์แจกจ่ายสินค้าอย่างครบวงจร โดยใช้ศักยภาพในเชิงพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของ สปป. ลาวในอนาคตอีกด้วย

6.1.4.2 ผลการสำรวจข้อมูลด้านประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดนครพนม และจังหวัดหนองคาย ดังนี้

1) พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรมุกดาหาร

ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐและผู้ใช้บริการ จำนวนทั้งสิ้น 204 ราย ประกอบด้วย

- หน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 14 ราย ได้แก่ หน่วยงานศุลกากร 3 ราย หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 2 ราย หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 7 ราย และหน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 2 ราย


นายด่านศุลกากร


ด่านศุลกากรมุกดาหาร



ด่านตรวจคนเข้าเมืองมุกดาหาร


ด่านกักกันพืชมุกดาหาร



ด่านกักกันสัตว์มุกดาหาร


หน่วยงานสาธารณสุขมุกดาหาร

รูปที่ 6.1.4-13 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรมุกดาหาร

- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ จำนวนทั้งสิ้น 88 ราย ได้แก่ ตัวแทนออกของรับอนุญาต 53 ราย, ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 35 ราย

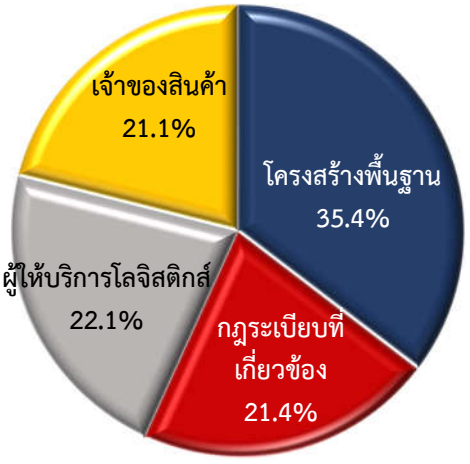
- คนขับรถขนส่งสินค้า จำนวนทั้งสิ้น 42 ราย



รูปที่ 6.1.4-14 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรมุกดาหาร

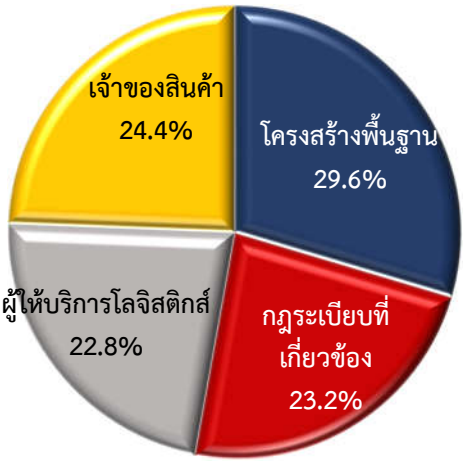
ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจได้ถูกนำมาวิเคราะห์เกี่ยวกับการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน อันประกอบไปด้วย (1) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทั้งโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าและโครงสร้างพื้นฐานของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (2) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกการข้ามแดนและผ่านแดน (3) ความสามารถและประสิทธิภาพของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ และ (4) ความสามารถและประสิทธิภาพของเจ้าของสินค้า ตามแนวคิดองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์ โดยผลการวิเคราะห์สามารถนำเสนอได้ดังนี้

หน่วยงานภาครัฐ ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานเป็นอันดับที่ 1 และให้ความสำคัญกับกฎระเบียบที่ใช้ในการอำนวยความสะดวกใกล้เคียงกับการให้ความสำคัญกับผู้ใช้บริการโลจิสติกส์ ดังนั้น ผลการให้ความสำคัญสะท้อนให้เห็นว่าโครงสร้างพื้นฐานอาจยังไม่ดีเท่าที่ควรจะเป็น และทำให้หน่วยงานภาครัฐมีความกังวลพอสมควรกับประเด็นเรื่องโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องได้รับการปรับปรุงอย่างเร่งด่วน เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกผู้ใช้บริการมากขึ้น และตอบโจทย์การทำงานของหน่วยงานรัฐได้ดีขึ้น

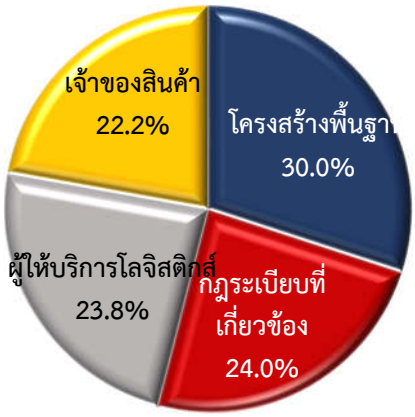


ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการอำนวยความสะดวกมาเป็นอันดับที่ 1 โดยโครงสร้างพื้นฐานในมุมมองของผู้ให้บริการขนส่ง มีขอบเขตกว้างเกินออกไปจากด่านชายแดน อาทิ เส้นทางขนส่ง และ

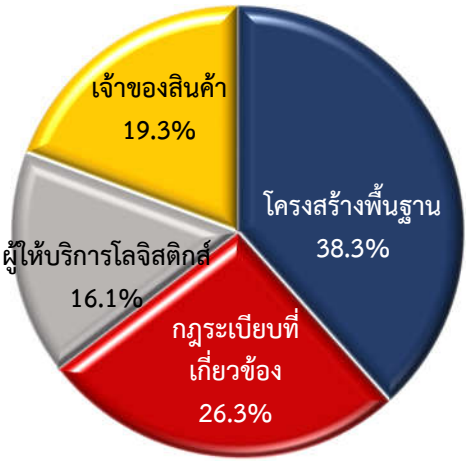
สิ่งอำนวยความสะดวกรอบพื้นที่ด่านชายแดน ในขณะที่ลำดับรองลงมาจะให้ความสำคัญกับกฎระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการข้ามแดนและผ่านแดนซึ่งมีผลโดยตรงต่อการดำเนินกิจกรรมขนส่งสินค้าในลักษณะการอำนวยความสะดวกและการสร้างความยุ่งยากในการดำเนินกิจกรรมขนส่ง ดังนั้น สรุปได้ว่าเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งที่ใช้บริการด่านชายแดนมุกดาหารนั้น แนวทางการพัฒนาจะต้องให้ความสำคัญกับ 2 ปัจจัยนี้ เพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



เจ้าของสินค้า ให้ความสำคัญกับแต่ละมิติในระดับที่เท่ากันทั้งหมด ทั้งนี้เจ้าของสินค้าส่วนใหญ่จะใช้บริการของผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์และเทรดเดอร์จากภายนอก (Outsource) จึงไม่ได้ให้ความสำคัญกับมิติใดมิติหนึ่งอย่างมีนัยสำคัญ และผลการจัดลำดับความสำคัญก็ชี้ให้เห็นว่าเจ้าของสินค้าไม่ได้รับผลกระทบจากดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งสินค้ามากนัก



คนขับรถขนส่งสินค้า ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานมากที่สุดโดยจะเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงในการใช้โครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง อาทิ ความพร้อมของถนนที่ส่งผลต่อความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า และโครงสร้างพื้นฐานในการอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการข้ามแดนและผ่านแดน รองลงมาคือ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเนื่องจากกฎระเบียบมีผลต่อความยุ่งยากในการผ่านแดนข้ามแดนโดยตรง ซึ่งจะส่งผลต่อความรวดเร็วและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของรถขนส่งสินค้า ดังนั้น หากต้องการอำนวยความสะดวกบุคคลกลุ่มจะต้องให้ความสำคัญกับ 2 ปัจจัยนี้ เพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



จากการวิเคราะห์การให้ความสำคัญ 4 มิติ จะพบว่าแนวทางการพัฒนาต้องให้ความสำคัญการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นสำคัญซึ่งประกอบไปด้วยส่วนที่ไว้ให้บริการผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และส่วนที่ไว้ให้สำหรับหน่วยงานภาครัฐจัดการบริหารงานชายแดน จากนั้นจึงควรจะไปมุ่งเน้นที่การพัฒนากฎระเบียบเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกเป็นลำดับถัดไป เพื่อที่จะสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ใช้บริการด่านชายแดนมุกดาหารได้ดียิ่งขึ้น

นอกเหนือจากผลการวิเคราะห์ความสำคัญขององค์ประกอบระบบโลจิสติกส์โดยผู้ที่เกี่ยวข้องในข้างต้นแล้ว จะมีการนำเสนอผลการวิเคราะห์ผลการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรมุกดาหาร ซึ่งจำแนกได้ตามมิติองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์และสำหรับพื้นที่ในภาพรวม โดยที่

- **โครงสร้างพื้นฐาน** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 0.697 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
- **กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.305 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
- **ผู้ให้บริการโลจิสติกส์** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.246 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้นก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
- **เจ้าของสินค้า** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.506 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า เจ้าของสินค้ามีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบสินค้าและสามารถลดระยะเวลาการส่งมอบได้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย

ผลของคะแนนประสิทธิภาพที่ได้รับมานั้นแสดงให้เห็นว่า โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นประเด็นสำคัญที่สุดที่ต้องพิจารณา ซึ่งผลคะแนนสะท้อนถึงไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานทั้งส่วนที่เอาไว้ใช้รองรับการใช้งานของผู้ใช้บริการและส่วนที่เอาไว้ให้แก่หน่วยงานรัฐจัดการดูแล อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าได้มากนัก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้ามองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่มีสามารถอำนวยความสะดวกได้พอสมควร ด้วยเหตุนี้จึงสะท้อนให้เห็นว่าคะแนนรวมของ**พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรมุกดาหาร** จะมีค่าอยู่ในระดับดีพอสมควร คือ มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.188 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่าหากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

นอกจากนี้ ผลการสำรวจพื้นที่ทำให้ได้ข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนภายในพื้นที่และได้ผลการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จำแนกตามตาม 4 มิติของระบบโลจิสติกส์ ได้ดัง **ตารางที่ 6.1.4-1** ซึ่งจะเห็นได้ว่าผลการสำรวจพื้นที่มีความสอดคล้องและสามารถขยายประเด็นรายละเอียดจากผลการประเมินความสำคัญและผลการประเมินคะแนนได้ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 2 นอกจากนี้ผลวิเคราะห์แก่นสาระที่ได้จากข้อมูลจากแบบสอบถามโดยทำการนับจำนวนความถี่ของปัญหาที่เกิดขึ้นแล้วนำมาทำการจัดกลุ่มของปัญหาที่อยู่ในบริบทเดียวกันรวมเข้าไว้ภายใต้หัวข้อเดียวกัน ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 3 แสดงให้เห็นว่า ผลการสำรวจพื้นที่กับผลการวิเคราะห์แก่นสาระมีความสอดคล้องกัน และผลการวิเคราะห์แก่นสาระสามารถขยายประเด็นรายละเอียดได้มากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 6.1.4-1 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร

มิติ	ประเด็นที่พบจากการสำรวจพื้นที่	ประเด็นแก่นสาระจากแบบสอบถาม
โครงสร้างพื้นฐาน	เกี่ยวกับการขนส่ง 1) จำนวนช่องจราจรมีน้อย ควรขยายช่องจราจรทางเข้าลานพัก 2) พื้นที่มีความจำกัด ไม่สามารถขยายได้ 3) ไม่มีลานกักกันสัตว์ตามช่องทางธรรมชาติก่อนนำเข้าประเทศ	เกี่ยวกับการขนส่ง 1) ถนนไม่มีคุณภาพ ช่องจราจรไม่เพียงพอ และการจราจรติดขัด 2) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (เครื่อง X-ray ไม่เพียงพอ ตาชั่งมีขนาดเล็ก) 3) พื้นที่ภายในด่านฯ จำกัด ไม่มีพื้นที่ควบคุมสำหรับหน่วยกักกันพืชและ อย. 4) ลานพักรถ ที่จอดรถ ลานพักสินค้าไม่เพียงพอ ขาดแคลนศูนย์กระจายสินค้า
	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1) สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ควรมีศาลาพักให้แก่ผู้ใช้บริการ ควรสร้างห้องน้ำแยกชายหญิง ควรมีลานจอดเปิด 24 ชั่วโมง)	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1) สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ปั๊มน้ำมัน/แก๊สรอบบริเวณด่านมีไม่เพียงพอ ร้านอาหารและตู้กดเงินสดมีน้อยห้องน้ำไม่เพียงพอสกปรกและไม่แยกเพศ ไม่มีศาลาพักสำหรับผู้ใช้บริการ) 2) คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ (ความสะอาดในพื้นที่ มีฝุ่นละออง ถังขยะมีน้อย กล้องวงจรปิดและไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ)
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1) การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (การขอใบอนุญาตนำเข้าส่งออกมีหลายขั้นตอนหลายหน่วยงาน ไม่มีการจัดระเบียบรถบรรทุก การจัดลานจอดรถไม่เป็นสัดส่วน บริษัทชิปปิ้งขาดความรู้ในการขอใบอนุญาต)	1) การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ เกิดความล่าช้า ช่องทางคน-ขนส่งใช้ร่วมกัน ไม่มีการจัดระเบียบรถบรรทุก ระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่สามารถใช้งานได้จริง) 2) การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ ● ประเทศเพื่อนบ้านมีระบบการจัดการแตกต่างกันไปในแต่ละแขวง ● ขาดการประสานระหว่างศุลกากรทั้ง 2 ประเทศ
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	ไม่มี	1) การจัดส่งล่าช้า (ถนนไม่มีคุณภาพ การจราจรติดขัด ตาชั่งไม่ได้มาตรฐาน และการทำงานของเจ้าหน้าที่ล่าช้า)
เจ้าของสินค้า	ไม่มี	1) การจัดส่งล่าช้า (ถนนไม่มีคุณภาพ การจราจรติดขัด ตาชั่งไม่ได้มาตรฐาน และการทำงานของเจ้าหน้าที่ล่าช้า)

2) พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรนครพนม

ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐและผู้ใช้บริการ ได้จำนวนทั้งสิ้น 168 ราย ประกอบด้วย

- หน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 12 ราย ได้แก่ หน่วยงานศุลกากร 2 ราย หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 2 ราย หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 7 ราย และหน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 1 ราย



นายด่านศุลกากรนครพนม


ด่านศุลกากรนครพนม


ด่านศุลกากรนครพนม


ด่านตรวจคนเข้าเมืองนครพนม


ด่านตรวจคนเข้าเมืองนครพนม


ด่านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ


ด่านกักกันพืชนครพนม


ด่านกักกันสัตว์นครพนม



หน่วยงานสาธารณสุขนครพนม

รูปที่ 6.1.4-15 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่ด่านศุลกากรนครพนม

- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ จำนวนทั้งสิ้น 76 ราย ได้แก่ ตัวแทนออกของรับอนุญาต 48 ราย, ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 28 ราย

- คนขับรถขนส่งสินค้า จำนวนทั้งสิ้น 39 ราย



พนักงานขับรถขนส่งสินค้า

รูปที่ 6.1.4-16 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ด่านศุลกากรนครพนม

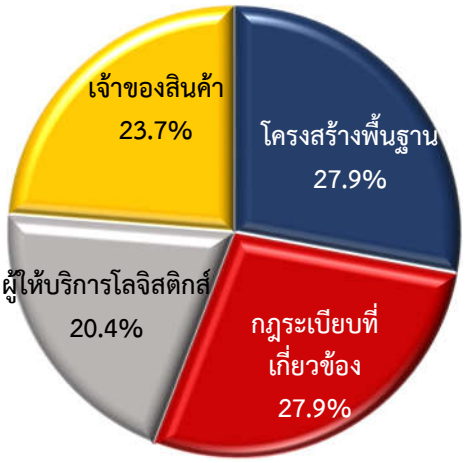
- สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า จำนวนทั้งสิ้น 41 ราย



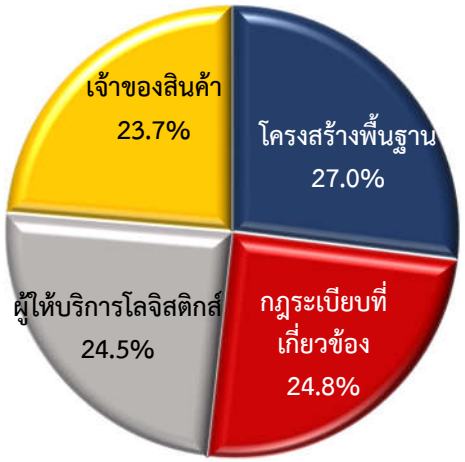
รูปที่ 6.1.4-17 การสำรวจข้อมูลจากผู้นำเข้าส่งออกในพื้นที่ด่านศุลกากรนครพนม

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจได้ถูกนำมาวิเคราะห์เกี่ยวกับการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน อันประกอบไปด้วย (1) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าและโครงสร้างพื้นฐานของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (2) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกการข้ามแดนและผ่านแดน (3) ความสามารถและประสิทธิภาพของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ และ (4) ความสามารถและประสิทธิภาพของเจ้าของสินค้า ตามแนวคิดองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์ โดยผลการวิเคราะห์สามารถนำเสนอได้ดังนี้

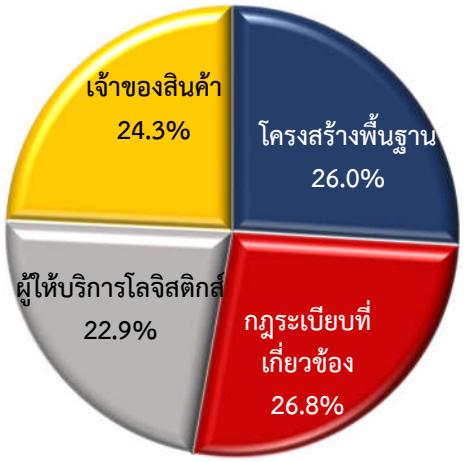
หน่วยงานภาครัฐ ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบในระดับที่ใกล้เคียงกันและมากกว่าการให้ความสำคัญกับผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้า ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าทั้งโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบอาจยังไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงานเท่าที่ควร และหน่วยงานภาครัฐเองก็มีความกังวลเล็กน้อยกับเรื่องโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบว่าจะตอบสนองผู้ใช้บริการได้ไม่ดีพอ ดังนั้น แนวทางการพัฒนาฯ จะต้องเน้นที่การการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบกับการอำนวยความสะดวกผู้ใช้บริการมากขึ้น



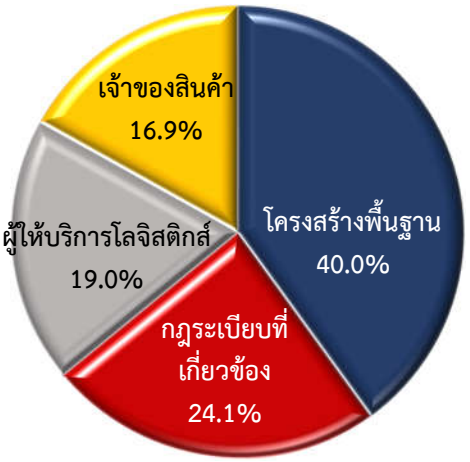
ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการอำนวยความสะดวกมาเป็นอันดับที่ 1 โดยโครงสร้างพื้นฐานในมุมมองของผู้ให้บริการขนส่ง มีขอบเขตกว้างเกินออกไปจากด่านชายแดน อาทิ เส้นทางขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกรอบพื้นที่ด่านชายแดน ในขณะที่ลำดับรองลงมาจะให้ความสำคัญกับกฎระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการข้ามแดนและผ่านแดนซึ่งมีผลโดยตรงต่อการดำเนินกิจกรรมขนส่งสินค้าในลักษณะการอำนวยความสะดวกและการสร้างความยุ่งยากในการดำเนินกิจกรรมขนส่ง ดังนั้น สรุปได้ว่าเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งที่ใช้บริการด่านชายแดนนครพนมนั้น แนวทางการพัฒนาฯ จะต้องให้ความสำคัญกับ 2 ปัจจัยนี้ เพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



เจ้าของสินค้า ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบสูงกว่าประสิทธิภาพของตนเองและประสิทธิภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์เล็กน้อย ทั้งนี้เจ้าของสินค้าส่วนใหญ่จะใช้บริการของผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์และเทรดเดอร์จากภายนอก (Outsource) จึงไม่ได้ให้ความสำคัญกับมิติใดมิติหนึ่งอย่างมีนัยสำคัญ แต่ผลการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าส่งผลต่อเจ้าของสินค้าจึงอาจจะทำให้ประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและความเข้มงวดของกฎระเบียบส่งผลต่อกระทบต่อระยะเวลาและการส่งมอบสินค้า



คนขับรถขนส่งสินค้า ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานมากที่สุดโดยจะเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงในการใช้โครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง อาทิ ความพร้อมของถนนที่ส่งผลต่อความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า และโครงสร้างพื้นฐานในการอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการข้ามแดนและผ่านแดน รองลงมาคือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเนื่องจากกฎระเบียบมีผลต่อความยุ่งยากในการผ่านแดนข้ามแดนโดยตรง ซึ่งจะส่งผลต่อความรวดเร็วและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของรถขนส่งสินค้า ดังนั้นหากต้องการอำนวยความสะดวกบุคคลกลุ่มจะต้องให้ความสำคัญกับ 2 ปัจจัยนี้ เพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



จากการวิเคราะห์การให้ความสำคัญ 4 มิติ จะพบว่าแนวทางการพัฒนาต้องให้ความสำคัญการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบกับการอำนวยความสะดวกเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ใช้บริการด่านชายแดนด่านนครพนม ซึ่งความต้องการการพัฒนานี้สะท้อนมาจากทั้งผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และหน่วยงานภาครัฐ

นอกเหนือจากผลการวิเคราะห์ความสำคัญขององค์ประกอบระบบโลจิสติกส์โดยผู้ที่เกี่ยวข้องในข้างต้นแล้ว จะมีการนำเสนอผลการวิเคราะห์ผลการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรนครพนม ซึ่งจำแนกได้ตามมิติองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์และสำหรับพื้นที่ในภาพรวม โดยที่

- **โครงสร้างพื้นฐาน** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 0.788 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
- **กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.265 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
- **ผู้ให้บริการโลจิสติกส์** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.219 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้นก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
- **เจ้าของสินค้า** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.325 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า เจ้าของสินค้ามีประสิทธิภาพในระดับที่เหมาะสมแล้ว แต่หากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบสินค้าและสามารถลดระยะเวลาการส่งมอบได้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย

ผลของคะแนนประสิทธิภาพที่ได้รับมานั้นแสดงให้เห็นว่า โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นประเด็นสำคัญที่สุดที่ต้องพิจารณา อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ได้มากนัก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์มองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่มีสามารถอำนวยความสะดวกได้พอสมควร ยกเว้นเจ้าของสินค้าที่มองว่าตนเองได้รับผลกระทบการสถานะโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบกฎระเบียบในปัจจุบัน ด้วยเหตุนี้จึงสะท้อนให้เห็นว่าคะแนนรวมของ**พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรนครพนม** จะมีค่าอยู่ในระดับปานกลาง คือ มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.149 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

นอกจากนี้ ผลการสำรวจพื้นที่ทำให้ได้ข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนภายในพื้นที่และได้ผลการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จำแนกตามตาม 4 มิติของระบบโลจิสติกส์ ดัง**ตารางที่ 6.1.4-2** ซึ่งจะเห็นได้ว่าผลการสำรวจพื้นที่มีความสอดคล้องและสามารถขยายประเด็นรายละเอียดจากผลการประเมินความสำคัญและผลการประเมินคะแนนได้ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 2 นอกจากนี้ ผลวิเคราะห์แก่นสาระที่ได้จากข้อมูลจากแบบสอบถามโดยทำการนับจำนวนความถี่ของปัญหาที่เกิดขึ้นแล้วนำมาทำการจัดกลุ่มของปัญหาที่อยู่ในบริบทเดียวกันรวมเข้าไว้ภายใต้หัวข้อเดียวกัน ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 3 แสดงให้เห็นว่าผลการสำรวจพื้นที่กับผลการวิเคราะห์แก่นสาระมีความสอดคล้องกัน และผลการวิเคราะห์แก่นสาระสามารถขยายประเด็นรายละเอียดได้มากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 6.1.4-2 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดนครพนม

มิติ	ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่	ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม
โครงสร้างพื้นฐาน	เกี่ยวกับการขนส่ง 1) ถนนทางเข้าด่านเป็นหลุมบ่อ (ทั้งสองฝั่งประเทศ) ช่องจราจรบริเวณทางเข้าด่านด้านหลังแคบ	เกี่ยวกับการขนส่ง 1) สภาพถนนไม่มีคุณภาพ ช่องจราจรไม่เพียงพอและการจราจรติดขัด 2) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ (X-ray ไม่พอ ไม่มีห้อง Lab) 3) พื้นที่ภายในด่านฯ จำกัด (ไม่มีพื้นที่ตรวจปล่อยกักกันสัตว์) 4) ลานพักรถ ที่จอดรถ และลานพักสินค้าไม่เพียงพอ รวมถึงขาดศูนย์กระจายสินค้า
	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1) สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ไม่มีจุดพักรถที่มีมาตรฐานรถต้องมาจอดตามริมถนน ไม่มีศาลาพักคนขับ ไม่มีร้านอาหารเครื่องดื่มในจุดพักรถ ห้องน้ำไม่เพียงพอและไม่แยกเพศ) 2) สัญญาณอินเทอร์เน็ตไม่เสถียร	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1) สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ปั๊มน้ำมัน/แก๊สรอบด่านมีไม่พอ ร้านอาหารและตู้กดเงินสดมีน้อย ห้องน้ำไม่เพียงพอสกปรกและไม่ได้แยกเพศ) 2) คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ (พื้นที่ด่านสกปรก ไม่มีกล้องวงจรปิด ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ) 3) คุณภาพของระบบสัญญาณโทรคมนาคมไม่ดี ระบบเทคโนโลยีเชื่อมโยง (ICT) ระหว่างหน่วยงานไม่ดี
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1) การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ การดำเนินการออกใบอนุญาต/ตรวจสินค้าล่าช้า ไม่มีจุดบริการเบ็ดเสร็จอยู่ที่จุดเดียวกัน)	1) การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ เกิดความล่าช้า ไม่มีการจัดระเบียบรถบรรทุก ไม่มีระบบ OSS ที่ใช้งานได้จริง)

มิติ	ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่	ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม
	2) การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ ● เวลาการให้เปิดให้บริการที่ไม่ตรงกัน	
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	ไม่มี	1) การจัดส่งล่าช้า (เพราะภาพถนนไม่มีคุณภาพ ช่องจราจรไม่เพียงพอ และการจราจรติดขัด)
เจ้าของสินค้า	ไม่มี	1) การจัดส่งล่าช้า

3) พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรหนองคาย

ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐและผู้ใช้บริการ จำนวนทั้งสิ้น 213 ราย ประกอบด้วย

■ หน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 14 ราย ได้แก่ หน่วยงานศุลกากร 3 ราย หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 1 ราย หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 8 ราย และหน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 2 ราย


ด่านศุลกากรหนองคาย


ด่านตรวจคนเข้าเมืองหนองคาย



หน่วยงานกักกันพืชหนองคาย

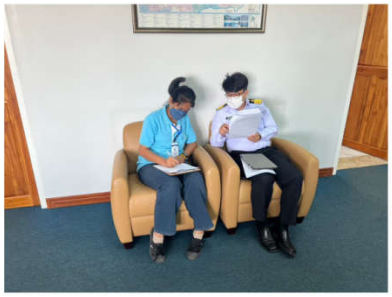

หน่วยงานกักกันสัตว์หนองคาย


หน่วยงาน อย. ด่านหนองคาย

รูปที่ 6.1.4-18 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรหนองคาย

■ ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ จำนวนทั้งสิ้น 98 ราย ได้แก่ ตัวแทนออกของรับอนุญาต 62 ราย และผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 36 ราย







รูปที่ 6.1.4-19 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรหนองคาย

- คนขับรถขนส่งสินค้า จำนวนทั้งสิ้น 40 ราย



รูปที่ 6.1.4-20 การสำรวจข้อมูลจากคนขับรถขนส่งสินค้าในพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรหนองคาย

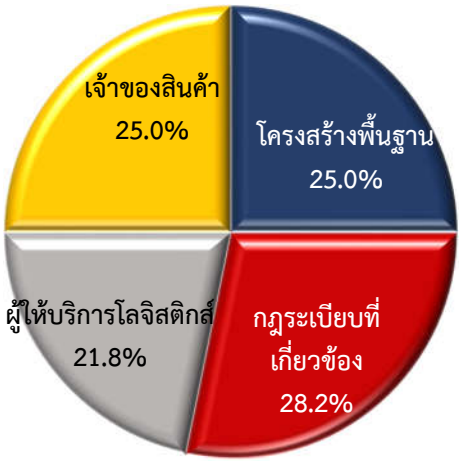
- สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า จำนวนทั้งสิ้น 61 ราย



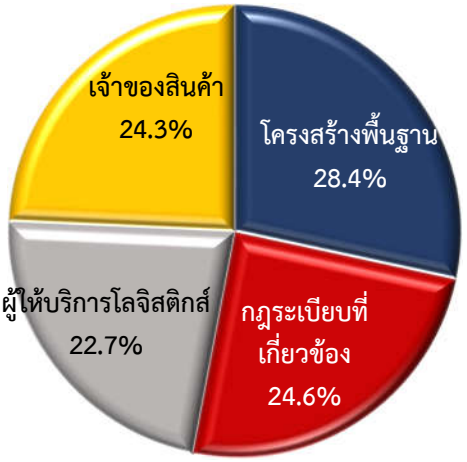
รูปที่ 6.1.4-21 การสำรวจข้อมูลจากผู้ส่งออกและนำเข้าในพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรหนองคาย

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจได้ถูกนำมาวิเคราะห์เกี่ยวกับการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน อันประกอบไปด้วย (1) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทั้งโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าและโครงสร้างพื้นฐานของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (2) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกการข้ามแดนและผ่านแดน (3) ความสามารถและประสิทธิภาพของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ และ (4) ความสามารถและประสิทธิภาพของเจ้าของสินค้า ตามแนวคิดองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์ โดยผลการวิเคราะห์สามารถนำเสนอได้ดังนี้

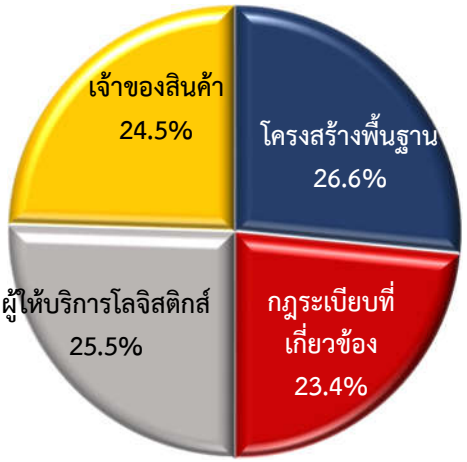
หน่วยงานภาครัฐ ให้ความสำคัญกับกฎระเบียบในระดับที่มากกว่าการให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐาน ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้า ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่ากฎระเบียบอาจยังไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงานเท่าที่ควร ดังนั้น แนวทางการพัฒนาฯ จะต้องเน้นที่การปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อการอำนวยความสะดวกผู้ใช้บริการมากขึ้น



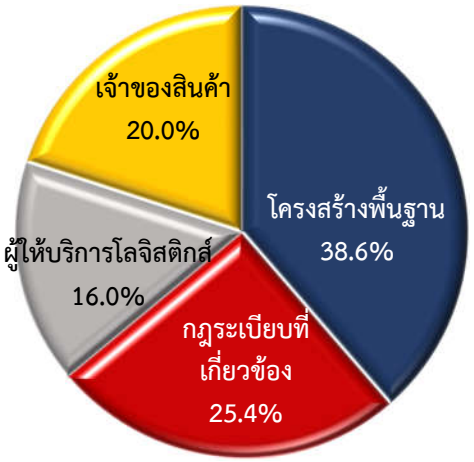
ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการอำนวยความสะดวกมาเป็นอันดับที่ 1 โดยโครงสร้างพื้นฐานในมุมมองของผู้ให้บริการขนส่ง มีขอบเขตกว้างเกินออกไปจากด่านชายแดน อาทิ เส้นทางขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกรอบพื้นที่ด่านชายแดน ในขณะที่กฎระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการข้ามแดนและผ่านแดนและประสิทธิภาพการส่งมอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้ามีลำดับรองลงมาที่ใกล้เคียงกัน ดังนั้น เพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งที่ใช้บริการด่านชายแดนหนองคายนั้น แนวทางการพัฒนาฯ จะต้องให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง เพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



เจ้าของสินค้า จะให้ความสำคัญกับกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการอำนวยความสะดวกมาเป็นอันดับที่ 1 รองลงมาจะให้ความสำคัญกับผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยระดับความสำคัญของทั้ง 2 ปัจจัยนี้ แสดงให้เห็นว่าประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานและผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์จะส่งผลโดยตรงต่อระดับการส่งมอบสินค้าและตอบสนองความต้องการของลูกค้า ถึงแม้ว่าเจ้าของสินค้าส่วนใหญ่จะใช้บริการของผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์และเทรดเดอร์จากภายนอก (Outsource) แต่ผลการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าก็ยังส่งผลต่อเจ้าของสินค้า



คนขับรถขนส่งสินค้า ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานมากที่สุดโดยจะเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงในการใช้โครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง อาทิ ความพร้อมของถนนที่ส่งผลต่อความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า และโครงสร้างพื้นฐานในการอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการข้ามแดนและผ่านแดน รองลงมาคือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเนื่องจากกฎระเบียบมีผลต่อความยุ่งยากในการผ่านแดนข้ามแดนโดยตรง ซึ่งจะส่งผลต่อความรวดเร็วและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของรถขนส่งสินค้า ดังนั้นหากต้องการอำนวยความสะดวกบุคคลกลุ่มจะต้องให้ความสำคัญกับ 2 ปัจจัยนี้ เพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



จากการวิเคราะห์การให้ความสำคัญ 4 มิติ จะพบว่าแนวทางการพัฒนาต้องให้ความสำคัญการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นสำคัญซึ่งประกอบไปด้วยส่วนที่ไว้ให้บริการผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และส่วนที่ไว้ให้สำหรับหน่วยงานภาครัฐจัดการบริหารงานชายแดน จากนั้นจึงควรจะไปมุ่งเน้นที่การพัฒนากฎระเบียบเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกเป็นลำดับถัดไป เพื่อที่จะสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ใช้บริการด่านชายแดนนครพนมได้ดียิ่งขึ้น

นอกเหนือจากผลการวิเคราะห์ความสำคัญขององค์ประกอบระบบโลจิสติกส์โดยผู้ที่เกี่ยวข้องในข้างต้นแล้ว จะมีการนำเสนอผลการวิเคราะห์ผลการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรหนองคาย ซึ่งจำแนกได้ตามมิติองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์และสำหรับพื้นที่ในภาพรวม โดยที่

- **โครงสร้างพื้นฐาน** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 0.733 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
- **กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.245 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
- **ผู้ให้บริการโลจิสติกส์** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.255 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้นก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
- **เจ้าของสินค้า** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.159 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า เจ้าของสินค้ามีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบสินค้าและสามารถลดระยะเวลาการส่งมอบได้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย

ผลของคะแนนประสิทธิภาพที่ได้รับมานั้นแสดงให้เห็นว่า โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นประเด็นสำคัญที่สุดที่ต้องพิจารณา ซึ่งผลคะแนนสะท้อนถึงไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานทั้งส่วนที่เอาไว้ใช้รองรับการใช้งานของผู้ใช้บริการและส่วนที่เอาไว้ให้แก่หน่วยงานรัฐจัดการดูแล อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าได้มากนัก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้ามองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่มีสามารถอำนวยความสะดวกได้พอสมควร ด้วยเหตุนี้จึงสะท้อนให้เห็นว่าคะแนนรวมของ**พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรหนองคาย** จะมีค่าอยู่ในระดับดีพอสมควร คือ มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.159 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่าหากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

นอกจากนี้ ผลการสำรวจพื้นที่ทำให้ได้ข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนภายในพื้นที่และได้ผลการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จำแนกตามตาม 4 มิติของระบบโลจิสติกส์ ดัง**ตารางที่ 6.1.4-3** ซึ่งจะเห็นได้ว่าผลการสำรวจพื้นที่มีความสอดคล้องและสามารถขยายประเด็นรายละเอียดจากผลการประเมินความสำคัญและผลการประเมินคะแนนได้ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 2 นอกจากนี้ ผลวิเคราะห์แก่นสาระที่ได้จากข้อมูลจากแบบสอบถามโดยทำการนับจำนวนความถี่ของปัญหาที่เกิดขึ้นแล้วนำมาทำการจัดกลุ่มของปัญหาที่อยู่ในบริบทเดียวกันรวมเข้าไว้ภายใต้หัวข้อเดียวกัน ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 3 แสดงให้เห็นว่า ผลการสำรวจพื้นที่กับผลการวิเคราะห์แก่นสาระมีความสอดคล้องกัน และผลการวิเคราะห์แก่นสาระสามารถขยายประเด็นรายละเอียดได้มากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 6.1.4-3 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดหนองคาย

มิติ	ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่	ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม
โครงสร้างพื้นฐาน	เกี่ยวกับการขนส่ง 1)จำนวนช่องจราจรมีค่อนข้างน้อย และแคบ พื้นผิวจราจรไม่คุณภาพ 2)เครื่อง X-ray มีเครื่องเดียวไม่เพียงพอต่อการใช้งาน ช่องตรวจของ ตม.มีจำนวนน้อย 3)คลังสินค้าไม่เพียงพอ 4)พื้นที่มีความจำกัด หน่วยกักกันพืชไม่ค่อยมีพื้นที่ทำงาน ทำให้การทำงานช้า ไม่สามารถอำนวยความสะดวกและรองรับปริมาณรถได้ ทำให้ทำงานล่าช้า 5)อยากให้มีการเชื่อมพื้นที่สถานที่การตรวจปล่อยสถานีรถไฟหนองคายกับศุลกากรหนองคาย	เกี่ยวกับการขนส่ง 1)ถนนไม่มีคุณภาพชำรุด บางครั้งมีอุบัติเหตุ รวมถึงมีการจราจรติดขัดเพราะช่องจราจรน้อย 2)คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ ไม่เพียงพอ เครื่อง X-ray เสียบ่อยและมีไม่เพียงพอ ควรปรับปรุงลานกักสัตว์ 3)ศูนย์กระจายสินค้า ลานพัก และจุดพักรถไม่เพียงพอ
	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1)สิ่งอำนวยความสะดวกไม่มีเพียงพอ (ศาลาพักมีน้อย และที่มีอยู่นั้นไม่มีพัดลมเพดาน) 2)คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ (ขาดไฟส่องสว่างภายในด่าน)	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1)สิ่งอำนวยความสะดวกไม่มีเพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ห้องน้ำมีน้อย/สกปรก ร้านอาหารมีน้อย) 2)คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ (ขาดกล้องวงจรปิด ไฟส่องสว่างไม่พอ) 3)ระบบสัญญาณอินเทอร์เน็ตไม่ดี
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1)ควรลดขั้นตอนการขอใบอนุญาตสินค้าต้องกำกัดลง เพื่อความรวดเร็วในการปล่อยสินค้า	1)การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ เจ้าหน้าที่ทำงานล่าช้า ไม่มีการจัดระเบียบรถ/จัดคิว ควรลด

มิติ	ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่	ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม
		ขั้นตอนการขอใบอนุญาต ไม่มี OSS ที่ใช้ได้จริง ตรวจเอกสารผิดพลาด) 2) การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ (เรื่องของเวลาเปิด-ปิดด่าน)
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	ไม่มี	1) การจัดส่งล่าช้า (เนื่องจากการจราจรติดขัด ช่องจราจรมีน้อย ถนนชำรุด ไม่มีการจัดระเบียบรถบรรทุก เจ้าหน้าที่ประสานงานล่าช้า ทำให้รถข้ามแดนไม่ทันเวลาปิดด่าน)
เจ้าของสินค้า	ไม่มี	1) การจัดส่งล่าช้า (เนื่องจากสภาพถนนที่ไม่เอื้ออำนวยการจราจรติดขัด และความล่าช้าในการดำเนินพิธีการ และจำนวนเครื่อง x-ray ที่มีน้อยเกินไป)

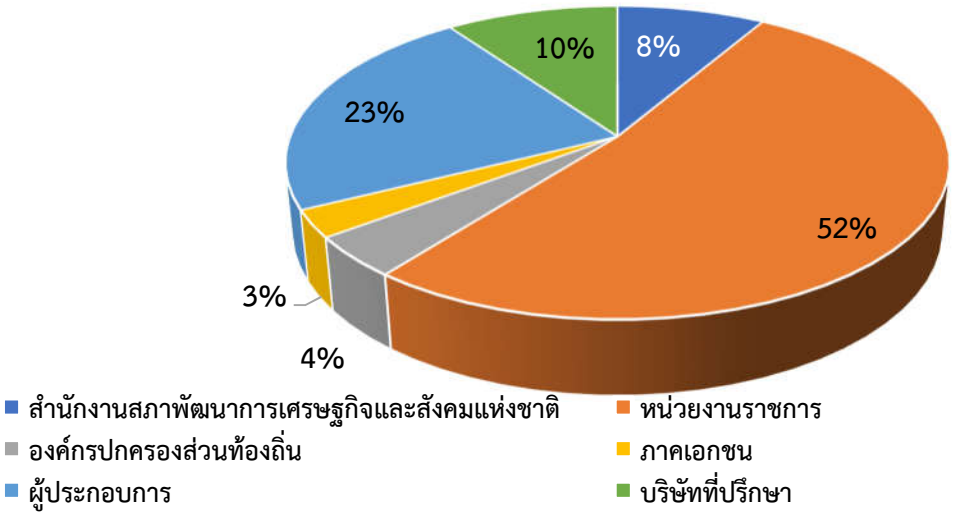
6.1.4.3 ผลการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

สำหรับการจัดประชุมกลุ่มย่อยในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้มีการจัดประชุมเพื่อรับฟังความเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง จำนวน 2 ครั้ง โดยครั้งที่ 1 จัดขึ้นที่จังหวัดนครพนม และครั้งที่ 2 จัดที่จังหวัดหนองคาย ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

(1) การประชุมกลุ่มย่อย จังหวัดนครพนม

การจัดประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group) ครั้งที่ 4 วันศุกร์ที่ 2 ธันวาคม 2565 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องริเวอร์เฮอริเทจ โรงแรมเดอะริเวอร์ อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม มีผู้เข้าร่วมประชุมโครงการทั้งหมด 71 คน จำแนกกลุ่มเป้าหมาย ดังแสดงใน**รูปที่ 6.1.4-22** และมีรายละเอียด ดังนี้

- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 6 คน
- หน่วยงานราชการ 37 คน
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 3 คน
- ภาคเอกชน 2 คน
- ผู้ประกอบการ 16 คน
- บริษัทที่ปรึกษา 7 คน



รูปที่ 6.1.4-22 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย

ในการประชุมกลุ่มย่อยมี นายสิรภพ สุวรรณเกสร์ เป็นผู้ดำเนินรายการ และ ดร.พุทธิพงศ์ จุลกสิกร (นักวิชาการผู้ช่วยด้านการวางแผนการขนส่ง) นำเสนอรายละเอียดโครงการและผลการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของพื้นที่ และ ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน) เป็นผู้นำเสนอภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของจังหวัดมุกดาหาร นครพนม และประเทศ สปป.ลาว จากนั้น ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ ได้ดำเนินการเสวนา ร่วมกับ คุณพนิดา โควสุภัทร (Cross Border Business Manager บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด) คุณจรินทร์ บุตรธิเดช (กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไอซีแอล อินเตอร์เนชันแนล จำกัด) และคุณอานุภาพ แสนคำ (กรรมการผู้จัดการ ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอแอนด์บี ชิปปิ้ง) ทั้งนี้ ได้มีการเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นได้ในทั้งสองกิจกรรม โดยมีผลการรับฟังความคิดเห็นในเวทีการประชุม มีข้อเสนอแนะและให้ความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

ปัญหาของพื้นที่	รายละเอียด
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	จากการที่ สปป.ลาว มีเส้นทางรถไฟความเร็วสูงไปประเทศจีน ทำให้ในปัจจุบันจังหวัดภาคอีสานตอนบนของประเทศไทยมีทางเลือกในการขนส่งมากขึ้น แต่ภาคอีสานตอนกลางและล่าง เส้นทางการขนส่งยังไม่มีทางเลือกอื่น ๆ มากนัก จึงอยากให้ทางภาครัฐหรือส่วนกลางเข้ามาสนับสนุนให้มากขึ้น รวมไปถึงการส่งเสริมนโยบายหรือเส้นทางการขนส่งทางทะเล ร่วมกับสปป.ลาว และเวียดนาม ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนในการขนส่งเมื่อเทียบกับทางบกที่มีอยู่เดิม
ด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	การค้าชายแดนด่านนครพนม บริเวณสะพานมิตรภาพชายแดนแห่งที่ 3 มีการวางระบบได้ดีที่สุด และหากในอนาคตเมื่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 ที่จังหวัดบึงกาฬแล้วเสร็จ ก็อยากให้วางระบบ one stop service ด้วย
ด้านอื่น ๆ	การเก็บข้อมูลในการศึกษาโครงการฯ ครั้งนี้ ควรมีจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่หลากหลายและจำนวนที่เชื่อถือได้ เพราะหากมีปริมาณข้อมูลแบบสอบถามของคนขับรถมากเกินไป คำตอบที่ได้จะเป็นเพียงความเดือดร้อน หรือปัญหาบริเวณโครงสร้างพื้นฐานที่ด่านฯ เท่านั้น นอกจากนี้ ก็ควรศึกษา กรอบ บริบทของประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งในสปป.ลาว เวียดนาม และจีน ซึ่งจะช่วยทำให้เข้าใจบริบทของแต่ละประเทศ รวมไปถึงสามารถแก้ปัญหา อุปสรรคได้ดีมากขึ้น

ในช่วงของ**การเสวนา**ในหัวข้อ **“ความท้าทายและแนวทางการพัฒนาการค้าขายและการค้าผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด กับประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่ต่อเนื่อง”** ได้มีการแลกเปลี่ยนให้ข้อเสนอแนะ และความคิดเห็น ดังนี้

ประเด็นแลกเปลี่ยน	รายละเอียด
บริบทที่มีผลกระทบต่อการขนส่งและระบบโลจิสติกส์	การขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไป จากสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 ทำให้แต่ละประเทศมีการมาตรการป้องกันเพิ่มมากขึ้น รวมไปถึงประเทศจีนก็มีการล็อกดาวน์ ทำให้รถบรรทุกไม่สามารถผ่านแดนของ สปป.ลาวไปได้ ต้องมีการขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อใช้รถจาก สปป.ลาว ในการขนส่ง ทำให้มีต้นทุนในการขนส่งและใช้เวลามากขึ้น
กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	กฎและระเบียบของแขวงแต่ละพื้นที่ใน สปป.ลาว ไม่เหมือนกัน ทำให้คาดเดาไม่ได้มีความไม่แน่นอนทั้งด้านเวลา ค่าใช้จ่าย และปัจจัยแทรกซ้อนอื่น ๆ ในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ ยังมีในส่วนปัญหาของภาษี การชำระล่วงหน้าของ From

ประเด็นแลกเปลี่ยน	รายละเอียด
	D กฎหรือระเบียบที่ตั้งขึ้นเองของฝั่ง สปป.ลาว นอกเหนือจากทวิภาคี ซึ่งภาครัฐอาจจะต้องเข้ามาเจรจา ทำข้อตกลงเพิ่มเติม เช่นในเรื่องของรถบรรทุกฝั่งไทยไม่สามารถวิ่งผ่านลาวได้ แต่รถจากลาววิ่งได้ทั้ง 3 ประเทศ ทำให้รถบรรทุกไทยเสียเปรียบ ผู้ประกอบการมีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น



รูปที่ 6.1.4-23 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) พื้นที่จังหวัดนครพนม

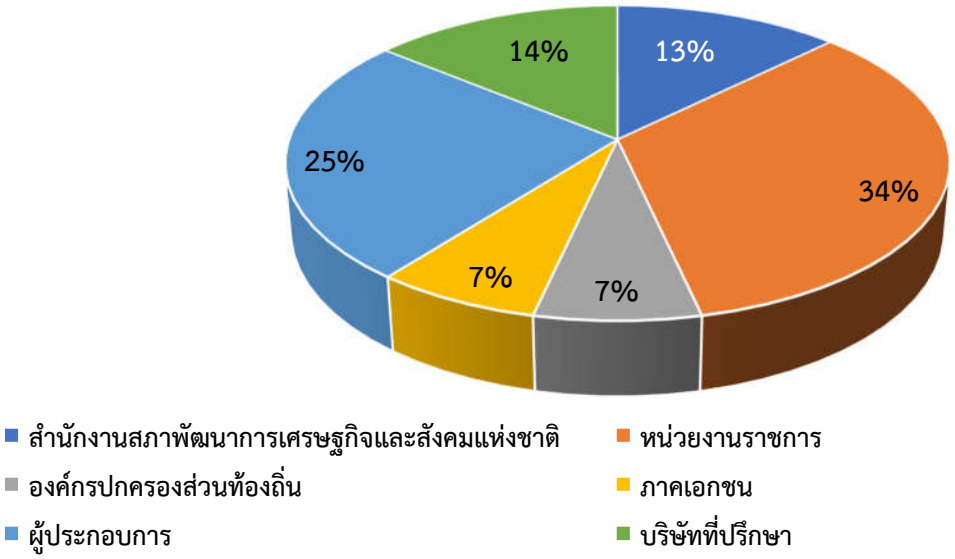


รูปที่ 6.1.4-23 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) พื้นที่จังหวัดนครพนม (ต่อ)

(2) การประชุมกลุ่มย่อย จังหวัดหนองคาย

การจัดประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group) ครั้งที่ 8 วันพุธที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566 ณ ห้องประชุมออนซอน โรงแรมอมันตา จังหวัดหนองคาย มีผู้เข้าร่วมประชุมโครงการทั้งหมด 71 คน จำแนกรายละเอียดตามกลุ่มเป้าหมายแสดงใน**รูปที่ 6.1.4-24** และรายละเอียดต่าง ๆ ดังนี้

- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 9 คน
- หน่วยงานราชการ 24 คน
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 5 คน
- ผู้ประกอบการ 18 คน
- ภาคเอกชน 5 คน
- บริษัทที่ปรึกษา 10 คน



รูปที่ 6.1.4-24 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย

ในการประชุมกลุ่มย่อยมี นายสิรภพ สุวรรณเกสร์ เป็นผู้ดำเนินรายการ และ ดร.ไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ (นักวิชาการผู้ช่วยด้านโลจิสติกส์ห่วงโซ่อุปทาน) นำเสนอรายละเอียดโครงการและผลการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของพื้นที่ และ ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน) เป็นผู้นำเสนอภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของจังหวัดหนองคายและประเทศ สปป.ลาว จากนั้น ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ ได้ดำเนินการเสวนา ร่วมกับ คุณมนนิภา โกวิทศิริกุล (ประธานหอการค้าจังหวัดหนองคาย) คุณประเสริฐ วังโส (ผู้จัดการ หจก.พีพีเอ็น อิมปอร์ต - เอ็กซ์ปอร์ต) และคุณจารุกิตติ์ อาจสม (ประธานบริษัท พัชรากร จำกัด) ทั้งนี้ ได้มีการเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุมแสดงความคิดเห็นได้ในทั้งสองกิจกรรม โดยมีผลการรับฟังความคิดเห็นในเวทีการประชุม มีข้อเสนอแนะและให้ความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

ปัญหาของพื้นที่	รายละเอียด
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	จากการที่ สปป.ลาว มีเส้นทางรถไฟความเร็วสูงไปประเทศจีน ทำให้ในปัจจุบันจังหวัดภาคอีสานตอนบนของประเทศไทยมีทางเลือกในการขนส่งมากขึ้น แต่ภาคอีสานตอนกลางและล่าง เส้นทางการขนส่งยังไม่มีทางเลือกอื่น ๆ มากนัก จึงอยากให้ทางภาครัฐหรือส่วนกลางเข้ามาสนับสนุนให้มากขึ้น รวมไปถึงการส่งเสริมนโยบายหรือเส้นทางการขนส่งทางทะเล ร่วมกับสปป.ลาว และเวียดนาม ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนในการขนส่งเมื่อเทียบกับทางบกที่มีอยู่เดิม
ด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	การค้าชายแดนด่านนครพนม บริเวณสะพานมิตรภาพชายแดนแห่งที่ 3 มีการวางระบบได้ดีที่สุด และหากในอนาคตเมื่อสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 ที่จังหวัดบึงกาฬแล้วเสร็จ ก็อยากให้วางระบบ one stop service ด้วย
ด้านอื่น ๆ	การเก็บข้อมูลในการศึกษาโครงการฯ ครั้งนี้ ควรมีจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่หลากหลายและจำนวนที่เชื่อถือได้ เพราะหากมีปริมาณข้อมูลแบบสอบถามของคนขับรถมากเกินไป คำตอบที่ได้จะเป็นเพียงความเดือดร้อน หรือปัญหาบริเวณโครงสร้างพื้นฐานที่ด่านฯ เท่านั้น นอกจากนี้ ก็ควรศึกษา กรอบ บริบทของประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งในสปป.ลาว เวียดนาม และจีน ซึ่งจะช่วยทำให้เข้าใจบริบทของแต่ละประเทศ รวมไปถึงสามารถแก้ปัญหา อุปสรรคได้ดีมากขึ้น

ในช่วงของ**การเสวนา**ในหัวข้อ **“ความท้าทายและแนวทางการพัฒนาการค้าขายและการค้าผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด กับประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่ต่อเนื่อง”** ได้มีการแลกเปลี่ยนให้ข้อเสนอแนะ และความคิดเห็น ดังนี้

ประเด็นแลกเปลี่ยน	รายละเอียด
บริบทที่มีผลกระทบต่อการขนส่งและระบบโลจิสติกส์	การขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไป จากสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 ทำให้แต่ละประเทศมีการมาตรการป้องกันเพิ่มมากขึ้นรวมไปถึงประเทศจีนก็มีการล็อกดาวน์ ทำให้รถบรรทุกไม่สามารถผ่านแดนของ สปป.ลาวไปได้ ต้องมีการขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อใช้รถจาก สปป.ลาว ในการขนส่ง ทำให้มีต้นทุนในการขนส่งและใช้เวลามากขึ้น
กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	กฎและระเบียบของแขวงแต่ละพื้นที่ใน สปป.ลาว ไม่เหมือนกัน ทำให้คาดเดาไม่ได้ มีความไม่แน่นอนทั้งด้านเวลา ค่าใช้จ่าย และปัจจัยแทรกซ้อนอื่น ๆ ในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ ยังมีในส่วนปัญหาของภาษี การชำระล่วงหน้าของ From D กฎหรือระเบียบที่ตั้งขึ้นเองของฝั่ง สปป.ลาว นอกเหนือจากทวิภาคี ซึ่งภาครัฐ

ประเด็นแลกเปลี่ยน	รายละเอียด
	อาจจะต้องเข้ามาเจรจา ทำข้อตกลงเพิ่มเติม เช่นในเรื่องของรถบรรทุกฝั่งไทยไม่สามารถวิ่งผ่านลาวได้ แต่รถจากลาววิ่งได้ทั้ง 3 ประเทศ ทำให้รถบรรทุกไทยเสียเปรียบ ผู้ประกอบการมีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น



รูปที่ 6.1.4-25 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) พื้นที่จังหวัดหนองคาย

6.1.5 ผลการศึกษาเชิงลึกพื้นที่จังหวัดเชียงรายในภาคเหนือ

การศึกษาส่วนนี้จะเป็นการนำเสนอผลการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลบริบทของพื้นที่ภายเหนือความรับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงของและด่านศุลกากรแม่สาย จังหวัดเชียงราย

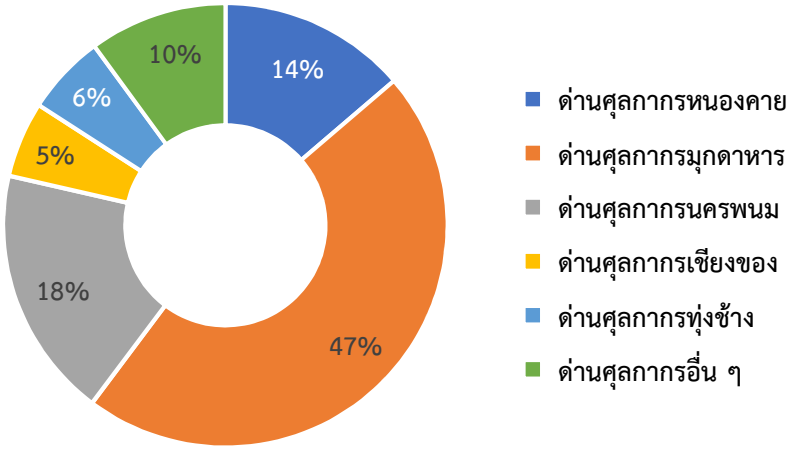
6.1.5.1 ผลการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation)

ผลการศึกษาวิเคราะห์ในภาพรวมเชิงพื้นที่ของพื้นที่ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงของและด่านศุลกากรแม่สาย จังหวัดเชียงราย ด้วยวิธีการการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) ที่ประกอบด้วย

1) การสำรวจพื้นที่

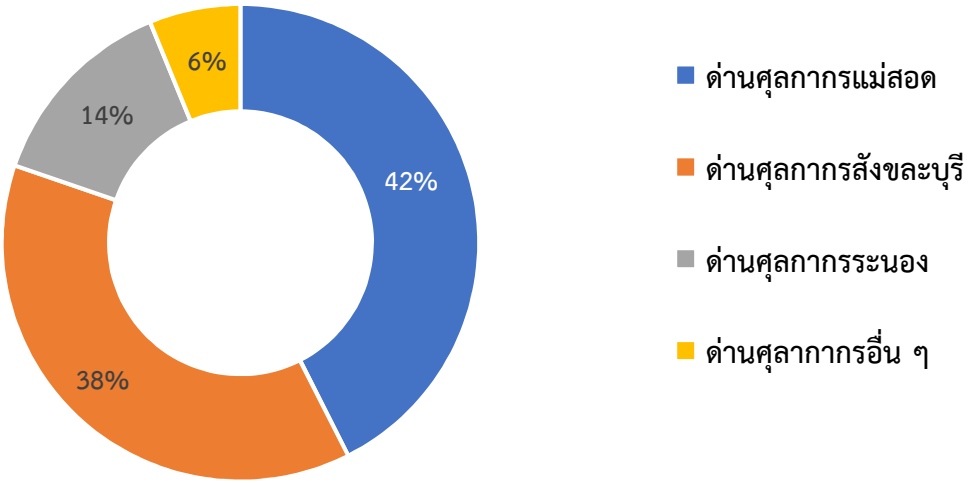
การสำรวจนี้จะทำให้เห็นถึงข้อมูลเชิงประจักษ์ที่สะท้อนสภาพการดำเนินงานระดับของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก และข้อมูลต่าง ๆ ที่สะท้อนสภาพที่เป็นอยู่จริง (As-is) ในแต่ละพื้นที่ ทั้งในพื้นที่ชายแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดต่อกับพื้นที่ศึกษา ซึ่งสำหรับในภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกจังหวัดเชียงราย พบว่า

(1) การค้าชายแดน พบว่า ด่านศุลกากรเชียงของมีพื้นที่ติดต่อกับแขวงบ่อแก้วและแขวงไชยะบุรี ของ สปป.ลาว ซึ่งมีสภาพภูมิประเทศ ตามแนวชายแดนที่เป็นทั้งแนวลำน้ำแม่โขงและทางพื้นดิน มีมูลค่าการค้าเฉลี่ย 24,670 ล้านบาท โดยสินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ ผักและผลไม้ ดอกไม้และใบไม้ที่ใช้ประดับ เป็นต้น สำหรับสินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ผลไม้ ธัญพืช (ข้าว) เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น ยางและของที่ทำด้วยยาง (ยางธรรมชาติ) เป็นต้น



รูปที่ 6.1.5-1 สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยและ สปป.ลาว บริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ

ขณะที่ด่านศุลกากรแม่สายเป็นด่านที่อยู่ทางด้านทิศเหนือมีการค้าชายแดนติดต่อกับประเทศเมียนมา ข้อมูลในปี 2559-2563 พบว่า มีมูลค่าการค้าเฉลี่ย 10,301 ล้านบาท โดยมีสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ธัญพืช (สำหรับทำอาหารสัตว์) สินแร่ ตะกรันและเถ้า ผลไม้และลูกนัต เหล็กและเหล็กกล้า เป็นต้น สำหรับสินค้าสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ ชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น เครื่องดื่ม สุราและน้ำส้มสายชู เกลือ กำมะถัน ดิน และหิน วัตถุจำพวกปลาสเตอร์ ปูนขาว และซีเมนต์ ผลิตภัณฑ์เบ็ดเตล็ด เป็นต้น



รูปที่ 6.1.5-2 สัดส่วนการค้าชายแดนระหว่างไทยและเมียมมาบริเวณจุดผ่านแดนสำคัญ

(2) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ พื้นที่เชียงของมีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงระหว่างด่านศุลกากรในพื้นที่และสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4, การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ ท่าเรือเชียงของเพื่อให้บริการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศที่ลำเลียงมาตามแม่น้ำโขง และท่าเรือผาถ่าน ท่าเรือบั๊ค เพื่อเป็นจุดผ่านแดนและเป็นท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าขนาดเล็กที่มีมูลค่าไม่มากนักระหว่างเชียงของกับเมืองห้วยทราย การพัฒนาระบบการขนส่งทางรางที่มีแผนก่อสร้างทางรถไฟระหว่างเด่นชัย-เชียงราย เพื่อเชื่อมการขนส่งทางรางกับการขนส่งทางถนน ณ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชียงของ และการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเชียงของบริเวณเชิงสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 4

(3) สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผ่านแดน มีการปรับปรุงด่านศุลกากรเชียงของและด่านพรมแดนเชียงของ ให้มีพื้นที่ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อการนำเข้าและส่งออก อุปกรณ์ในการ X-ray สินค้า และลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากร เช่นเดียวกับด่านศุลกากรเชียงแสน ซึ่งได้มีการย้ายที่ทำการจากเดิมที่อยู่ติดกับท่าเรือเวียงเชียงแสน (ท่าเรือเชียงแสน 1) มาอยู่ภายใต้พื้นที่ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ท่าเรือเชียงแสน 2) เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการติดต่อปฏิบัติพิธีการและการตรวจปล่อยสินค้า นอกจากนี้ ที่ด่านศุลกากรแม่สายและด่านพรมแดนแม่สาย 1 และแม่สาย 2 ได้จัดให้มีพื้นที่ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อการนำเข้าและส่งออก อุปกรณ์ในการ X-ray สินค้า และลานจอดรถบรรทุกเพื่อให้มาปฏิบัติพิธีการศุลกากร ภายในพื้นที่บริเวณตัวเมืองแม่สาย และเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการจังหวัดเชียงรายได้จัดตั้งที่ทำการศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงรายเพื่อให้บริการข้อมูลแก่นักลงทุนและนักธุรกิจผู้สนใจเข้ามาทำการค้าในเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงรายซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอเชียงแสน อำเภอเชียงของ และอำเภอแม่สาย

(4) ศักยภาพของพื้นที่ พื้นที่ของด่านศุลกากรเชียงของและด่านศุลกากรแม่สายก็เป็นพื้นที่สำคัญตามแผนพัฒนาภาคเหนือ พ.ศ. 2566-2570 ยุทธศาสตร์ที่ 2 ที่ให้ความสำคัญกับการใช้โอกาสจากเขตเศรษฐกิจพิเศษและการเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาค GMS BIMSTEC และ AEC เพื่อขยายฐานเศรษฐกิจของภาค จึงเป็นพื้นที่สำคัญในการสนับสนุนให้เกิดการขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และการพัฒนาโครงข่ายเส้นทางและระบบขนส่งย่อยที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และแนวตะวันออก - ตะวันตก

สำหรับภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของประเทศ สปป.ลาว พบว่า

(1) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ส่วนใหญ่จะเป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีน ที่มีการลงทุนในกัมพูชาภายใต้นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative, *BRI*) โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการรถไฟความเร็วสูงที่เป็นการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์กับด่านพรมแดนบ่อเต็น เพื่อเชื่อมกับระบบการเดินรถไฟของประเทศจีน ณ เมืองบ่อหาน ทั้งนี้ สปป.ลาว ก็ได้มีการพัฒนาโครงข่ายถนนภายในประเทศที่เป็นเส้นทางขนส่งทางบกในส่วนที่อยู่ภายใต้ความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และความร่วมมือทวิภาคีซึ่งช่วยให้ สปป.ลาว มีระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ดีขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม พบว่า ในปัจจุบันทางการของ สปป.ลาว ได้กำหนดให้รถบรรทุกไทยทำการขนถ่ายสินค้า ณ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าของลาว และใช้รถบรรทุกของลาวขนส่งต่อเนื่องไปยังเมืองบ่อเต็น ซึ่งเป็นเมืองชายแดนลาวกับจีน เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าลงรถบรรทุกจีนและขนส่งผ่านแดนต่อไปประเทศจีนต่อไป

(2)สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผ่านแดน สปป.ลาว ได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) เช่นเดียวกับประเทศไทย โดยได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในหลายพื้นที่ที่อยู่ตรงข้ามกับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษของไทยและจีน ตัวอย่างโครงการที่สำคัญ ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน (Savan Seno Special Economic Zone) และเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่ดินสวยงามบ่อเต็น (Boten Beautiful Land Specific Economic Zone) เป็นต้น นอกจากนี้ สปป.ลาว ยังได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการกระจายสินค้าในพื้นที่ต่าง ๆ ของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองสำคัญชายแดนที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ ศูนย์ขนถ่ายสินค้าที่สำคัญ 2 แห่ง คือ (1) ท่าเรือบกท่านาแล้ง (Thanaleng Dry Port) เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เวียงจันทน์ (Vientiane Logistics Park – VLP) และ (2) คลังสินค้าท่านาแล้ง (Thanaleng Warehouse) ดำเนินงานโดยรัฐวิสาหกิจลานสินค้าผ่านแดน (Thanaleng Warehouse State Enterprise หรือรัฐวิสาหกิจส่งสินค้าผ่านแดนท่านาแล้ง) สังกัดกระทรวงการคลัง นอกจากนี้ ยังมีศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและลานวางกองตู้คอนเทนเนอร์ที่ดำเนินการโดยภาครัฐ อยู่บริเวณปลายสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 แขวงสะหวันนะเขต เป็นต้น

ขณะที่ ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของประเทศเมียนมา พบว่า

(1) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ ส่วนใหญ่จะเป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลจีนที่มีการลงทุนในเมียนมาภายใต้นโยบาย BRI ไม่ว่าจะเป็นโครงการเขตพัฒนาความร่วมมือเศรษฐกิจชายแดน (Cross Border Economic Cooperation Zone - CBECZ) ในรัฐฉานและรัฐกะฉิ่น และโครงการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจอกผิว (Kyaukphyu Special Economic Zone – KPSEZ) ตั้งอยู่ในฝั่งตะวันตกของรัฐยะไข่ ขณะที่ในส่วนของการพัฒนาโครงข่ายถนนของประเทศเมียนมา พบว่า เมียนมามีระบบโครงข่ายถนนและสภาพถนนที่ด้อยพัฒนามากที่สุดเมื่อเทียบกับสมาชิกอาเซียนอื่น แต่รัฐบาลก็ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายถนน โดยเฉพาะทางหลวง AH 1 ซึ่งเชื่อมต่อประเทศไทย เมียนมา และอินเดีย รัฐบาลเมียนมามีนโยบายพัฒนาให้เป็นถนน 4 ช่องจราจร

(2)สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและผ่านแดน ในปี 2565 ประเทศเมียนมาได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) จำนวน 3 แห่ง ที่ดูแลโดยรัฐบาลกลางของเมียนมา ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษจอกผิว รัฐยะไข่, เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย เขตตะนาวศรี และเขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา เขตย่างกุ้ง โดยผู้ลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ มากมาย นอกจากนี้ ประเทศเมียนมาได้มีการส่งเสริมการจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมโดยรัฐกะเหรี่ยงที่มีการอนุญาตให้จัดตั้งเขตอุตสาหกรรมต่าง ๆ ภายใน

พื้นที่ ได้แก่ เมืองใหม่ชเวโก๊กโก่ (Shwe Koke Ko), เขตอุตสาหกรรมเมียวดี (Myawaddy Economic Zone) และเขตอุตสาหกรรมพะอัน (Hpa An Industrial Zone) เป็นต้น ขณะที่ในพื้นที่เขตตะนาวศรี มีโครงการพัฒนาที่สำคัญ ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone) และเขตอุตสาหกรรมมะริด (Myeik Industrial Zone) แต่กลับพบว่าในพื้นที่ของรัฐฉานในเมืองท่าขี้เหล็ก ยังไม่มีการส่งเสริมการจัดตั้งเป็นเขตอุตสาหกรรม โดยธุรกิจส่วนใหญ่ในเมืองท่าขี่เหล็กส่วนใหญ่เป็นธุรกิจบริการเท่านั้น เช่น ที่พัก โรงแรม สถานบันเทิง ค้าส่งและค้าปลีก ธุรกิจท่องเที่ยว เป็นต้น

2) การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงาน ผู้เชี่ยวชาญ และผู้มีส่วนได้เสียในแต่ละพื้นที่

เป็นการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาและการสร้างโอกาสในธุรกิจโลจิสติกส์และธุรกิจต่อเนื่องอื่น ๆ เพื่อให้ทราบถึงสภาพแวดล้อมและศักยภาพด้านการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรเชียงของและพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรแม่สาย โดยได้มีการสำรวจ**พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวก จังหวัดพระเยา** โดยจังหวัดพะเยาเป็นจังหวัดที่มีชายแดนติดต่อกับแขวงไชยะบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) รวมระยะทางแนวชายแดนติดต่อทั้งสิ้นประมาณ 36 กม. โดยมีพื้นที่ติดกับอำเภอเชียงคำและอำเภอภูซาง สภาพพื้นที่ชายแดนส่วนใหญ่เป็นภูเขา มีช่องทางธรรมชาติที่เหมาะสมกับการค้าชายแดนซึ่งเป็นช่องทางที่ประชาชนทั้งสองประเทศใช้เป็นเส้นทางสัญจรเข้า - ออก คือ กิ่วหก บริเวณบ้านฮวก หมู่ที่ 3 ต.ภูซาง กิ่งอำเภอภูซาง จ.พะเยา โดยเมื่อปี 2537 ได้มีการเปิดจุดผ่อนปรนชายแดนที่กิ่วหก บ้านฮวก เพื่อให้ประชาชนทั้งสองประเทศได้ติดต่อสื่อสารทำการค้าต่อกันและได้มีการปรับเปลี่ยนสภาพภูมิทัศน์ในเวลาต่อมา บ้านฮวก คือ จุดทำการค้าชายแดนในขณะนั้น และเป็นเพียงจุดผ่อนปรนยังไม่ถือเป็นด่านถาวร






รูปที่ 6.1.5-3 การสำรวจพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวก จังหวัดพระเยา

จุดผ่อนปรนบ้านฮวก เป็นจุดการค้าชายแดนที่สำคัญ แต่เนื่องจากเป็นจุดผ่อนปรนจึงไม่สามารถดำเนินการทางศุลกากรและการค้า การลงทุนระหว่างประเทศได้อย่างคล่องตัว เนื่องจากเป็นจุดผ่อนปรนชั่วคราว ทำให้สินค้าต่าง ๆ ถูกจำกัดปริมาณการเข้า-ออกพื้นที่ไม่เกิน 1,000 บาทต่อการเข้าออก 1 ครั้ง ในขณะที่ปริมาณความต้องการแลกเปลี่ยนสินค้า และกิจกรรมการท่องเที่ยวมีความต้องการสูงขึ้น จึงมีการยกระดับจุดผ่อนปรนบ้านฮวกเป็นจุดผ่านแดนถาวรเพื่อให้สามารถดำเนินการเข้า - ออก และแลกเปลี่ยนสินค้า ตามความต้องการที่เพิ่มขึ้น และก่อสร้างอาคารด่านชายแดนถาวรให้มีความคล่องตัวในการบริการ CIQ ในฐานะด่านชายแดนถาวร อย่างไรก็ดี เมื่อโครงการแล้วเสร็จทั้งสองประเทศจะได้ประโยชน์ คือ

- ทำให้การเดินทางจากภาคเหนือตอนบนของไทยไปยังเมืองหลวงพระบางมีความรวดเร็วและประหยัดเวลาการเดินทางมากขึ้น และสามารถเดินทางต่อไปยังประเทศจีน (คุนหมิง) และประเทศเวียดนาม (เดียนเบียนฟู) ต่อไปได้โดยใช้ถนนหมายเลข 3 และหมายเลข 4

- สนับสนุนให้การค้าชายแดนของไทยที่บริเวณบ้านฮวก อ.ภูซาง จ.พะเยา และบ้านปางมอน สปป.ลาว มีการขยายตัวมากขึ้น รวมถึงการลงทุน และการท่องเที่ยวในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง
- ทำให้การเดินทางและขนส่งจากประเทศไทยเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ของ สปป.ลาว ได้สะดวกรวดเร็วขึ้น รวมถึงมีการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมและสร้างความเข้าใจความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างสองประเทศ

ปัจจุบัน สินค้าที่ซื้อขายแลกเปลี่ยนที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวกนั้น เป็นการค้าขายระหว่างไทย - ลาวเท่านั้นโดยสินค้านำเข้า-ส่งออกที่สำคัญประกอบด้วย สินค้านำเข้าจากประเทศลาวที่สำคัญ ได้แก่ หินบดปูน ผ้าปักทอ เศษเหล็ก แร่แบไรต์ และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ (ตามฤดูกาล) ส่วนสินค้าที่ส่งออกไปยังประเทศลาว ได้แก่ น้ำมันเบนซิน/ดีเซล เครื่องอุปโภค วัสดุก่อสร้าง น้ำมันหล่อลื่น และอาหารสัตว์ ทั้งนี้หลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 ลดลง จังหวัดพะเยาจึงเห็นควรเปิดการเดินทางเข้า-ออก ของบุคคลและพาหนะ ผ่านช่องทางผ่านแดนทางบก ด่านชายแดนถาวรบ้านฮวก อำเภอภูซาง ตามปกติ โดยได้ทำการเปิดในวันที่ 1 มิถุนายน 2565 ซึ่งหน่วยงานต่าง ๆ ได้เร่งดำเนินการพัฒนาปรับปรุงไม่ว่าจะเป็นภูมิทัศน์ ไฟส่งสว่าง และการเตรียมความพร้อมของหน่วยงาน ที่จะต้องปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการเปิดการเดินทางเข้า - ออก ของบุคคลและพาหนะ ผ่านช่องทางผ่านแดนทางบกด่านชายแดนถาวรบ้านฮวก

6.1.5.2 ผลการสำรวจข้อมูลด้านประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่จังหวัดเชียงราย โดยจำแนกออกเป็น 2 พื้นที่ ดังนี้

1) พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรเชียงของ

ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐและผู้ใช้บริการ จำนวนทั้งสิ้น 156 ราย ประกอบด้วย

- หน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 14 ราย ได้แก่ หน่วยงานศุลกากร 3 ราย หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 2 ราย หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 7 ราย และหน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 2 ราย


นายด่านศุลกากร


ด่านตรวจคนเข้าเมือง


กักกันพืชด่านเชียงของ


กักกันสัตว์ด่านเชียงของ

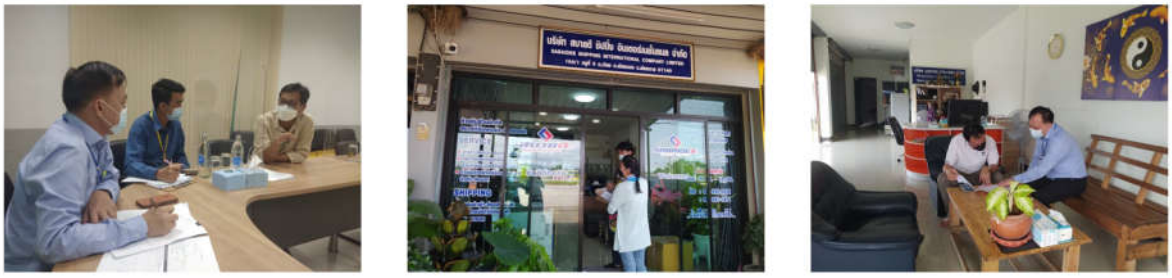


กองควบคุมโรค


อย. ด่านเชียงแสนและเชียงของ

รูปที่ 6.1.5-4 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่เชียงของ จ.เชียงราย

- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ จำนวนทั้งสิ้น 58 ราย ได้แก่ ตัวแทนออกของรับอนุญาต 28 ราย ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 30 ราย



รูปที่ 6.1.5-5 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่เชียงของ จ.เชียงราย

- คนขับรถขนส่งสินค้า จำนวนทั้งสิ้น 40 ราย



รูปที่ 6.1.5-6 การสำรวจข้อมูลจากพนักงานขับรถขนส่งสินค้าในพื้นที่เชียงของ จ.เชียงราย

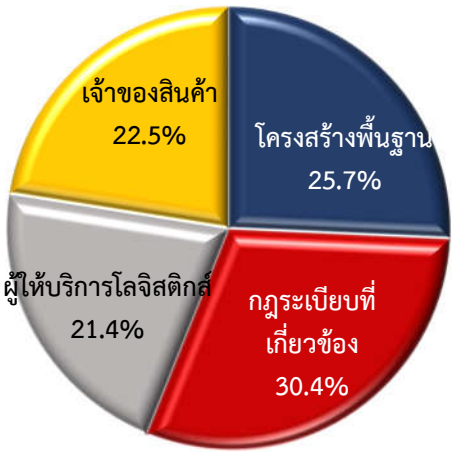
- สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า จำนวนทั้งสิ้น 44 ราย



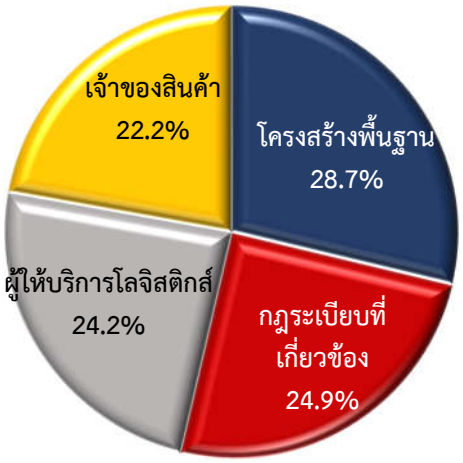
รูปที่ 6.1.5-7 การสำรวจข้อมูลจากผู้นำเข้าส่งออกในพื้นที่เชียงของ จ.เชียงราย

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจได้ถูกนำมาวิเคราะห์เกี่ยวกับการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน อันประกอบไปด้วย (1) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทั้งโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าและโครงสร้างพื้นฐานของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (2) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกการข้ามแดนและผ่านแดน (3) ความสามารถและประสิทธิภาพของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ และ (4) ความสามารถและประสิทธิภาพของเจ้าของสินค้าตามแนวคิดองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์ โดยผลการวิเคราะห์สามารถนำเสนอได้ดังนี้

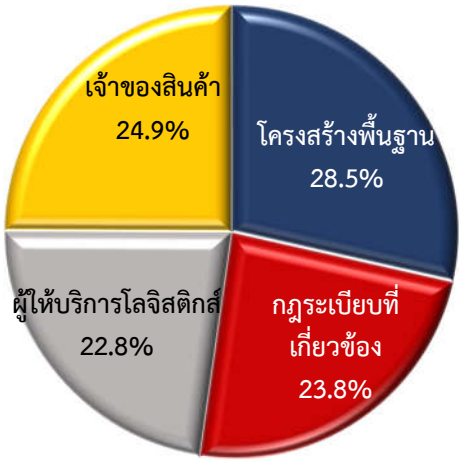
หน่วยงานภาครัฐ ให้ความสำคัญกับกฎระเบียบในระดับที่มากเป็นอันดับแรก ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่ากฎระเบียบที่เป็นอยู่อาจยังไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงานของหน่วยงานรัฐและยังไม่สามารถอำนวยความสะดวกผู้ใช้บริการได้เท่าที่ควร และหน่วยงานภาครัฐเองก็มีความกังวลเล็กน้อยกับเรื่องโครงสร้างพื้นฐานว่าจะตอบสนองผู้ใช้บริการได้ไม่ดีพอ ดังนั้น แนวทางการพัฒนาฯ จะต้องเน้นที่การพัฒนากฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเป็นหลัก



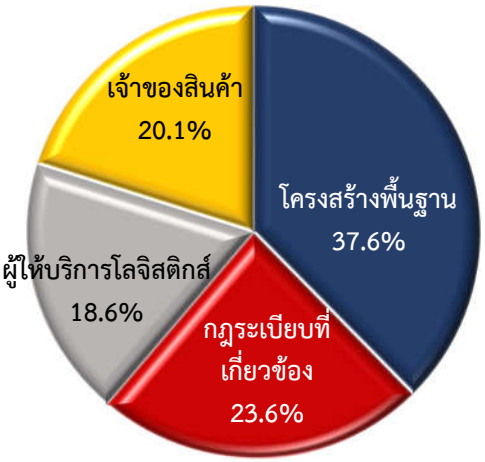
ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการอำนวยความสะดวกมาเป็นอันดับที่ 1 โดยโครงสร้างพื้นฐานในมุมมองของผู้ให้บริการขนส่ง มีขอบเขตกว้างเกินออกไปจากด่านชายแดน อาทิ เส้นทางขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกรอบพื้นที่ด่านชายแดน ในขณะที่ลำดับรองลงมาจะให้ความสำคัญกับกฎระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการข้ามแดนและผ่านแดนซึ่งมีผลโดยตรงต่อการดำเนินกิจกรรมขนส่งสินค้าในลักษณะการอำนวยความสะดวกและการสร้างความยุ่งยากในการดำเนินกิจกรรมขนส่ง ดังนั้น สรุปได้ว่าเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งที่ใช้บริการด่านชายแดนเชียงของนั้น แนวทางการพัฒนาฯ จะต้องให้ความสำคัญกับ 2 ปัจจัยนี้ เพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



เจ้าของสินค้า ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานสูงกว่าประสิทธิภาพของตนเองและประสิทธิภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งนี้เจ้าของสินค้าส่วนใหญ่จะใช้บริการของผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์และเทรดเดอร์จากภายนอก (Outsource) จึงไม่ได้ให้ความสำคัญกับมิติใดมิติหนึ่งอย่างมีนัยสำคัญ แต่ผลการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าส่งผลต่อเจ้าของสินค้า จึงอาจจะทำให้ประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานและความเข้มงวดของกฎระเบียบส่งผลต่อกระทบต่อระยะเวลาและการส่งมอบสินค้า



คนขับรถขนส่งสินค้า ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานมากที่สุดโดยจะเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงในการใช้โครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง อาทิ ความพร้อมของถนนที่ส่งผลต่อความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า และโครงสร้างพื้นฐานในการอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการข้ามแดนและผ่านแดน รองลงมาคือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเนื่องจากกฎระเบียบมีผลต่อความยุ่งยากในการผ่านแดนข้ามแดนโดยตรง ซึ่งจะส่งผลต่อความรวดเร็วและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของรถขนส่งสินค้า ดังนั้นหากต้องการอำนวยความสะดวกบุคคลกลุ่มจะต้องให้ความสำคัญกับ 2 ปัจจัยนี้ เพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



จากการวิเคราะห์การให้ความสำคัญ 4 มิติ จะพบว่าแนวทางการพัฒนาต้องให้ความสำคัญการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบกับการอำนวยความสะดวกเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ใช้บริการด่านชายแดนเชียงของ ประเด็นที่น่าสนใจคือความไม่พร้อมของด่านแห่งใหม่อาจจะทำให้เกิดความคาดหวังของเจ้าของสินค้าและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่กำลังมองว่าโครงสร้างพื้นฐานจะดีขึ้นแต่ยังคงต้องรอ ทำให้เกิดความกังวลมาสู่ภาครัฐที่กำลังพยายามตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ

นอกเหนือจากผลการวิเคราะห์ความสำคัญขององค์ประกอบระบบโลจิสติกส์โดยผู้ที่เกี่ยวข้องในข้างต้นแล้ว จะมีการนำเสนอผลการวิเคราะห์ผลการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของพื้นที่เชียงขอ จ.เชียงราย ซึ่งจำแนกได้ตามมิติองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์และสำหรับพื้นที่ในภาพรวม โดยที่

- **โครงสร้างพื้นฐาน** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 0.774 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
- **กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.179 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
- **ผู้ให้บริการโลจิสติกส์** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.268 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้นก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
- **เจ้าของสินค้า** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.240 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า เจ้าของสินค้าประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพในส่วนของระยะเวลาและความถูกต้องของการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้สูงขึ้นตามไปด้วย

ผลของคะแนนประสิทธิภาพที่ได้รับมานั้นแสดงให้เห็นว่า โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นประเด็นสำคัญที่สุดที่ต้องพิจารณา ซึ่งผลคะแนนอาจจะสะท้อนถึงความคาดหวังของผู้ใช้บริการและหน่วยงานภาครัฐที่รอความพร้อมของด่านแห่งใหม่ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าได้มากนัก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้ามองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่มีสามารถอำนวยความสะดวกได้พอสมควร ด้วยเหตุนี้จึงสะท้อนให้เห็นว่าคะแนนรวมของ**พื้นที่เชียงของ จังหวัดเชียงราย** จะมีค่าอยู่ในระดับปานกลาง คือมีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.240 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

นอกจากนี้ ผลการสำรวจพื้นที่ทำให้ได้ข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนภายในพื้นที่และได้ผลการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จำแนกตามตาม 4 มิติของระบบโลจิสติกส์ ได้ดัง**ตารางที่ 6.1.5-1** ซึ่งจะเห็นได้ว่าผลการสำรวจพื้นที่มีความสอดคล้องและสามารถขยายประเด็นรายละเอียดจากผลการประเมินความสำคัญและผลการประเมินคะแนนได้ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 2 นอกจากนี้ผลวิเคราะห์แก่นสาระที่ได้จากข้อมูลจากแบบสอบถามโดยทำการนับจำนวนความถี่ของปัญหาที่เกิดขึ้นแล้วนำมาทำการจัดกลุ่มของปัญหาที่อยู่ในบริบทเดียวกันรวมเข้าไว้ภายใต้หัวข้อเดียวกัน ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 3 แสดงให้เห็นว่า ผลการสำรวจพื้นที่กับผลการวิเคราะห์แก่นสาระมีความสอดคล้องกัน และผลการวิเคราะห์แก่นสาระสามารถขยายประเด็นรายละเอียดได้มากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 6.1.5-1 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดเชียงราย ด่านศุลกากรเชียงของ

มิติ	ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่	ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม
โครงสร้างพื้นฐาน	เกี่ยวกับการขนส่ง 1) ถนนไม่มีคุณภาพ (หลุม/บ่อ/ไม่มีเส้นถนน/ไม่มีป้ายบอกทาง) ช่องทางจราจรคับแคบ (ไม่เหมาะกับรถขนาดใหญ่) 2) อาคารด่านพรมแดนเก่า 3) พื้นที่ในการปฏิบัติงานจำกัดและคับแคบของกักกันพืช ควรขยายลานตรวจและลานจอดในอนาคต 4) ไม่จำเป็นต้องมีคลังสินค้า ลานพักสินค้า และจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า หากสินค้าที่เข้ามาจากจีน เช่น ผัก ผลไม้ ของสด	เกี่ยวกับการขนส่ง 1) ถนนไม่มีคุณภาพ ช่องจราจรไม่เพียงพอ 2) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ ไม่ได้มาตรฐาน เครื่อง X-ray มีน้อย อาคารศุลกากรเก่า 3) พื้นที่ไม่สามารถขยายได้ พื้นที่ตรวจกักกันไม่เพียงพอ 4) คลังสินค้า ลานพักสินค้าไม่เพียงพอ ขาดแคลนพื้นที่จอดพักรถ
	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1) สิ่งอำนวยความสะดวกไม่มีเพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ห้องน้ำไม่เพียงพอ/สกปรก ไม่มีห้องอาบน้ำ และจุดพักคอยในปัจจุบันไม่น่าจะรองรับความต้องการในอนาคตได้) 2) สัญญาณอินเทอร์เน็ตบริเวณด่านพรมแดนไม่ดี	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1) สิ่งอำนวยความสะดวกไม่มีเพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ไม่มีพื้นที่พัก ห้องน้ำสกปรก/น้อย ร้านอาหารน้อย ปั้มน้ำมัน/แก๊สรอบด่านมีน้อย) 2) คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ (ไม่มีตู้ ATM ไฟส่องสว่าง และกล้องวงจรปิด) 3) ระบบสัญญาณอินเทอร์เน็ตไม่ดี
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1) มีระเบียบขั้นตอนการผ่านแดนหลายขั้นตอน แต่มีเจ้าหน้าที่ดำเนินการไม่เพียงพอ	1) การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนไม่มีประสิทธิภาพ (เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ ชำระค่าพิธีการเป็นเงินสด มีระเบียบขั้นตอนจำนวนมาก และไม่มีการจัดระเบียบรถ)

มิติ	ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่	ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม
		2) การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ ● ประเทศเพื่อนบ้านที่ทำงานล่าช้า ● กฎจราจรไทย-ลาวไม่เหมือนกัน และน่าจะมีการอบรมกฎจราจร ● เอกสารการผ่านแดนที่ต้องยื่นไม่เหมือนกัน ● เวลาเปิด-ปิดด่านไม่ตรงกัน
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	ไม่มี	1. การจัดส่งล่าช้า (ตรวจเอกสารนาน การจราจรติดขัด มีจำนวนผู้ใช้บริการ)
เจ้าของสินค้า	ไม่มี	1. การจัดส่งล่าช้า (ตรวจเอกสารนาน การจราจรติดขัด มีจำนวนผู้ใช้บริการ ไม่มีการจัดระเบียบรถที่เข้าด่าน)

2) พื้นที่จุดผ่านแดนถาวรแม่สาย

ได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐและผู้ใช้บริการ ได้จำนวนทั้งสิ้น 142 ราย ประกอบด้วย

■ หน่วยงานภาครัฐ จำนวนทั้งสิ้น 15 ราย ได้แก่ หน่วยงานศุลกากร 3 ราย หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง 3 ราย หน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.) 7 ราย และหน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข) 2 ราย


นายด่านศุลกากร



ด่านตรวจคนเข้าเมือง


กักกันพืชด่านแม่สาย


กักกันสัตว์ด่านแม่สาย


กองควบคุมโรค


อย. ด่านแม่สาย

รูปที่ 6.1.5-8 การสำรวจข้อมูลจากหน่วยงานภาครัฐในพื้นที่แม่สาย จ.เชียงราย

- ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ จำนวนทั้งสิ้น 101 ราย ได้แก่ ตัวแทนออกของรับอนุญาต 64 ราย ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ 37 ราย



รูปที่ 6.1.5-9 การสำรวจข้อมูลจากผู้นำเข้าส่งออกในพื้นที่แม่สาย จ.เชียงราย

- คนขับรถขนส่งสินค้า จำนวนทั้งสิ้น 42 ราย



รูปที่ 6.1.5-10 การสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่แม่สาย จ.เชียงราย

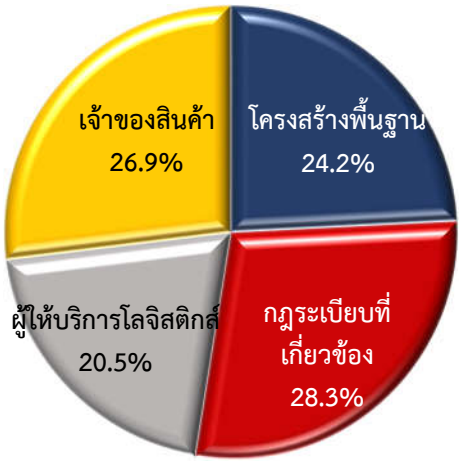
- สำหรับผู้ค้า ผู้ส่งออก และผู้นำเข้า จำนวนทั้งสิ้น 68 ราย



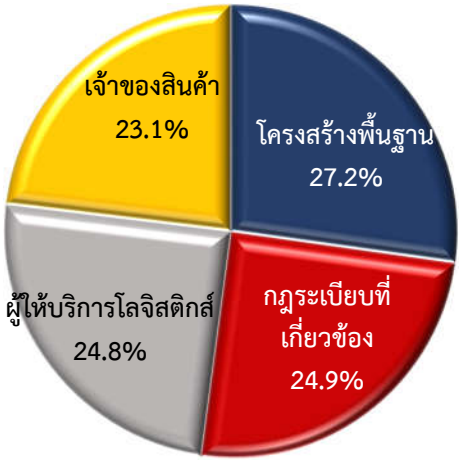
รูปที่ 6.1.5-11 การสำรวจข้อมูลจากผู้นำเข้าส่งออกในพื้นที่แม่สาย จ.เชียงราย

ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจได้ถูกนำมาวิเคราะห์เกี่ยวกับการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน อันประกอบไปด้วย (1) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าและโครงสร้างพื้นฐานของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ (2) กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกการข้ามแดนและผ่านแดน (3) ความสามารถและประสิทธิภาพของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ และ (4) ความสามารถและประสิทธิภาพของเจ้าของสินค้า ตามแนวคิดองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์ โดยผลการวิเคราะห์สามารถนำเสนอได้ดังนี้

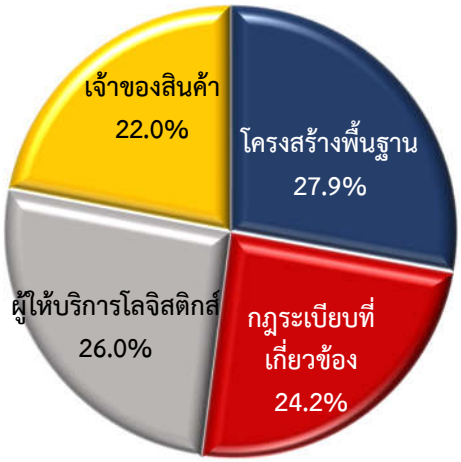
หน่วยงานภาครัฐ ให้ความสำคัญกับกฎระเบียบเป็นลำดับแรก และรองลงมาเป็นเจ้าของสินค้า ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่ากฎระเบียบอาจยังไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินงานเท่าที่ควร และหน่วยงานภาครัฐเองก็มีความกังวลเล็กน้อยกับเรื่องโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบว่าจะตอบสนองผู้ใช้บริการได้ไม่ดีพอ ดังนั้น แนวทางการพัฒนาฯ จะต้องเน้นที่การปรับปรุงกฎระเบียบกับการอำนวยความสะดวกผู้ใช้บริการมากขึ้น



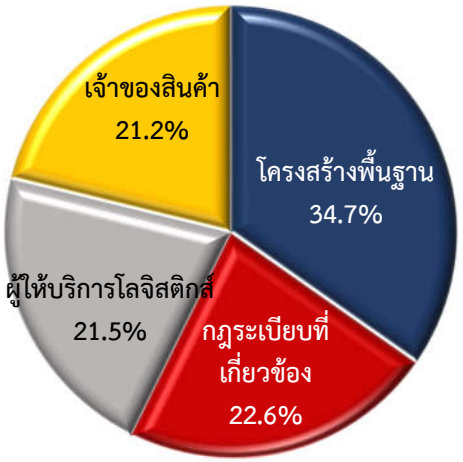
ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการอำนวยความสะดวกมาเป็นอันดับแรก โดยโครงสร้างพื้นฐานในมุมมองของผู้ให้บริการขนส่ง มีขอบเขตกว้างเกินออกไปจากด่านชายแดน อาทิ เส้นทางขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกรอบพื้นที่ด่านชายแดน ในขณะที่ลำดับรองลงมาจะให้ความสำคัญกับกฎระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการข้ามแดนและผ่านแดนซึ่งมีผลโดยตรงต่อการดำเนินกิจกรรมขนส่งสินค้าในลักษณะการอำนวยความสะดวก เช่นเดียวกับประสิทธิภาพของเจ้าของสินค้าและตนเองจะอยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกับกฎระเบียบ ดังนั้น สรุปได้ว่าเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งที่ใช้บริการด่านชายแดนแม่สายนั้น ควรจะต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



เจ้าของสินค้า จะให้ความสำคัญกับกับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการอำนวยความสะดวกมาเป็นอันดับที่ 1 รองลงมาจะให้ความสำคัญกับผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยระดับความสำคัญของทั้ง 2 ปัจจัยนี้แสดงให้เห็นว่าประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานและผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์จะส่งผลโดยตรงต่อระดับการส่งมอบสินค้าและตอบสนองความต้องการของลูกค้า ถึงแม้ว่าเจ้าของสินค้าส่วนใหญ่จะใช้บริการของผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์และเทรดเดอร์จากภายนอก (Outsource) แต่ผลการดำเนินงานของผู้ให้บริการขนส่งสินค้าก็ยังส่งผลต่อเจ้าของสินค้า



คนขับรถขนส่งสินค้า ให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐานมากที่สุดเนื่องจากเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงในการใช้โครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง อาทิ ความพร้อมของถนนที่ส่งผลต่อความรวดเร็วในการขนส่งสินค้า และโครงสร้างพื้นฐานในการอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการข้ามแดนและผ่านแดน รองลงมาคือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเนื่องจากกฎระเบียบมีผลต่อความยุ่งยากในการผ่านแดนข้ามแดนโดยตรง ซึ่งจะส่งผลต่อความรวดเร็วและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของรถขนส่งสินค้า ดังนั้นหากต้องการอำนวยความสะดวกบุคคลกลุ่มจะต้องให้ความสำคัญกับ 2 ปัจจัยนี้ เพื่อทำให้ผู้ใช้บริการของระบบโลจิสติกส์ข้ามแดนสามารถดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพ



จากการวิเคราะห์การให้ความสำคัญ 4 มิติ จะพบว่าแนวทางการพัฒนาต้องให้ความสำคัญการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบกับการอำนวยความสะดวกเพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ใช้บริการด่านชายแดนแม่สาย ประเด็นที่น่าสนใจคือทั้ง 3 กลุ่มมีความเห็นตรงกันถึงความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบซึ่งต้องการการพัฒนาเพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ดียิ่งขึ้น

นอกเหนือจากผลการวิเคราะห์ความสำคัญขององค์ประกอบระบบโลจิสติกส์ โดยผู้ที่เกี่ยวข้องในข้างต้นแล้ว จะมีการนำเสนอผลการวิเคราะห์ผลการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของพื้นที่แม่สาย จังหวัดเชียงราย ซึ่งจำแนกได้ตามมิติองค์ประกอบระบบโลจิสติกส์และสำหรับพื้นที่ในภาพรวม โดยที่

- **โครงสร้างพื้นฐาน** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 0.906 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า ควรมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนให้ดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
- **กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.171 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า การให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพในระดับที่ดีอยู่แล้ว แต่ยังสามารถปรับปรุงให้การบริการมีความสะดวกและดีขึ้นได้อีก
- **ผู้ให้บริการโลจิสติกส์** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.254 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้เพิ่มขึ้นก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันของผู้ให้บริการสูงขึ้นตามไปด้วย
- **เจ้าของสินค้า** มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.387 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า เจ้าของสินค้ามีประสิทธิภาพในระดับที่ดีแล้ว โดยหากเพิ่มประสิทธิภาพการส่งมอบสินค้าและสามารถลดระยะเวลาการส่งมอบได้ ก็จะเพิ่มความสามารถทางการแข่งขันให้สูงขึ้นตามไปด้วย

ผลของคะแนนประสิทธิภาพที่ได้รับมานั้นแสดงให้เห็นว่า โครงสร้างพื้นฐานเป็นประเด็นสำคัญที่สุดที่ต้องพิจารณา อย่างไรก็ตาม แม้ว่าโครงสร้างพื้นฐานจะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าได้มากนัก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้า

มองว่าตนเองสามารถทำงานได้ในระดับดีพอสมควรภายใต้กฎระเบียบในปัจจุบันที่มีสามารถอำนวยความสะดวกได้พอสมควร ด้วยเหตุนี้จึงสะท้อนให้เห็นว่าคะแนนรวมของ**พื้นที่แม่สาย จังหวัดเชียงราย** จะมีค่าอยู่ในระดับปานกลาง คือ มีคะแนนประสิทธิภาพ เท่ากับ 1.387 คะแนน จากคะแนนเต็ม 2 คะแนน หรือหมายความว่า หากสามารถปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ดีขึ้น ก็จะส่งผลให้ประสิทธิภาพของพื้นที่สูงขึ้นตามไปด้วย

นอกจากนี้ ผลการสำรวจพื้นที่ทำให้ได้ข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องในทุกภาคส่วนภายในพื้นที่และได้ผลการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จำแนกตามตาม 4 มิติของระบบโลจิสติกส์ ได้ดัง**ตารางที่ 6.1.5-2** ซึ่งจะเห็นได้ว่าผลการสำรวจพื้นที่มีความสอดคล้องและสามารถขยายประเด็นรายละเอียดจากผลการประเมินความสำคัญและผลการประเมินคะแนนได้ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 2 นอกจากนี้ผลวิเคราะห์แก่นสาระที่ได้จากข้อมูลจากแบบสอบถามโดยทำการนับจำนวนความถี่ของปัญหาที่เกิดขึ้นแล้วนำมาทำการจัดกลุ่มของปัญหาที่อยู่ในบริบทเดียวกันรวมเข้าไว้ภายใต้หัวข้อเดียวกัน ดังแสดงในแถวแนวตั้งที่ 3 แสดงให้เห็นว่า ผลการสำรวจพื้นที่กับผลการวิเคราะห์แก่นสาระมีความสอดคล้องกัน และผลการวิเคราะห์แก่นสาระสามารถขยายประเด็นรายละเอียดได้มากยิ่งขึ้น

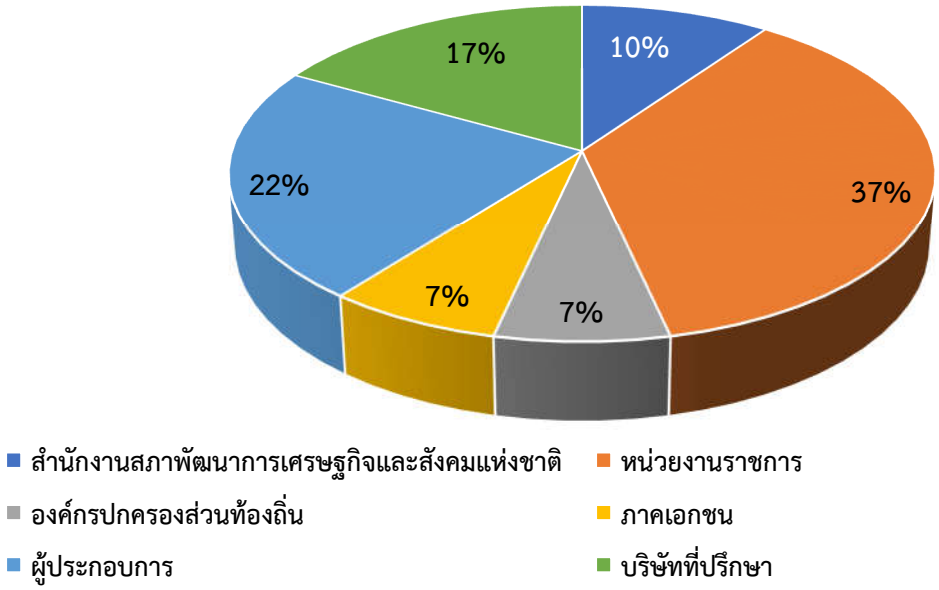
ตารางที่ 6.1.5-2 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดเชียงราย ด่านศุลกากรแม่สาย

มิติ	ความเห็นที่ได้จากการสำรวจพื้นที่	ความเห็นที่ได้จากแบบสอบถาม
โครงสร้างพื้นฐาน	เกี่ยวกับการขนส่ง 1. ถนนไม่มีคุณภาพ (พื้นผิวถนนไม่เรียบ เป็นหลุมเป็นบ่อทั้งฝั่งไทยและเพื่อนบ้าน) สภาพถนนบนสะพานเป็นคอขวดและมีช่องทางเดินรถแคบ 2. ลานจอดพักรถมีขนาดเล็กไม่เพียงพอต่อปริมาณรถเทรลเลอร์และขาดแคลนพื้นที่จอดรถ	เกี่ยวกับการขนส่ง 1. ถนนไม่มีคุณภาพชำรุด การจราจรติดขัด ช่องจราจรแคบ 2. คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ ไม่ได้มาตรฐาน เครื่อง X-ray น้อยและมีขนาดเล็ก และอุปกรณ์ภายในด่านไม่ทันสมัย 3. ศูนย์กระจายสินค้า ลานพัก และจุดพักรถไม่เพียงพอ
	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1. สิ่งอำนวยความสะดวกไม่มีเพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ห้องน้ำไม่สะอาด ไม่แบ่งแยกเพศ ไม่มีศาลาพักผ่อนสำหรับรอพักก่อนตรวจผ่านด่าน)	เกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก 1. สิ่งอำนวยความสะดวกไม่มีเพียงพอ/ไม่มีคุณภาพ (ห้องน้ำมีน้อย/สกปรก ขาดแคลนร้านอาหาร/ร้านกาแฟ/ร้านสะดวกซื้อ)
กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	1. อยากให้หน่วยควบคุมโรคอยู่ด้านหน้าสุด ไม่ใช่ให้ตรวจคนเข้าเมือง ไม่ใช่คัดกรองแล้ว เจอโรค ต้องส่งกลับมาเพื่อกักตัว ถ้าคัดกรองเจอโรคจะได้ไม่ต้องไปเข้าคิวเพื่อเข้าจุดตรวจคนเข้าเมืองให้เชื้อโรคแพร่กระจายต่อไป	1. การประสานระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านไม่มีประสิทธิภาพ
ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	1. เสียเวลาในการรอ (รอเจ้าหน้าที่ทำงานล่าช้า เสียเวลาเปลี่ยนถ่ายสินค้าสำหรับรถที่วิ่งเข้าเกิน 10 กิโลเมตร) 2. สินค้าเสียหาย (เนื่องจากถนนฝั่งเพื่อนบ้านเป็นหลุมเป็นบ่อ)	1. การจัดส่งล่าช้า (เนื่องจากเจ้าหน้าที่ทำงานช้าและมีน้อย ทำให้รถบรรทุกไม่สามารถข้ามแดนได้ทันเวลาปิดด่านและต้องรอค้างคืน)
เจ้าของสินค้า	1. เสียเวลาในการรอ (รอเจ้าหน้าที่ทำงานล่าช้า เสียเวลาเปลี่ยนถ่ายสินค้าสำหรับรถที่วิ่งเข้าเกิน 10 กิโลเมตร) 2. สินค้าเสียหาย (เนื่องจากถนนฝั่งเพื่อนบ้านเป็นหลุมเป็นบ่อ)	1. การจัดส่งล่าช้า (เนื่องจากเจ้าหน้าที่ทำงานช้า มีกระบวนการตรวจสอบหลายขั้นตอน และการจราจรติดขัด)

6.1.5.3 ผลการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

การจัดประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus group) ในวันศุกร์ที่ 23 ธันวาคม 2565 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมภูลานนา โรงแรมแสนโฮเทล จังหวัดเชียงราย มีผู้เข้าร่วมประชุมโครงการทั้งหมด 71 คน จำแนกกลุ่มเป้าหมาย ดังแสดงใน**รูปที่ 6.1.5-12** และรายละเอียดด้านล่าง ดังนี้

- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 7 คน
- หน่วยงานราชการ 26 คน
- องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 5 คน
- ภาคเอกชน 5 คน
- ผู้ประกอบการ 16 คน
- บริษัทที่ปรึกษา 12 คน



รูปที่ 6.1.5-12 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย

ในการประชุมกลุ่มย่อยมี นายสิรภพ สุวรรณเกสร์ เป็นผู้ดำเนินรายการ และ ดร.ไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ (นักวิชาการผู้ช่วยด้านโลจิสติกส์ห่วงโซ่อุปทาน) นำเสนอรายละเอียดโครงการและผลการประเมินประสิทธิภาพด้านการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของพื้นที่จังหวัดสระแก้ว และ รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา (ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพื้นที่) เป็นผู้นำเสนอภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ รองรับการค้าชายแดนและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ของจังหวัดเชียงราย ประเทศเมียนมา และ สปป.ลาว จากนั้น รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา ได้ดำเนินการเสวนา ร่วมกับ ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน) รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ (รองศาสตราจารย์หลักสูตรสหสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) ดร.อนุรัตน์ อินทร (ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย) และคุณรชฎ อึ้งอภินันท์ (รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย) โดยมีผลการรับฟังความคิดเห็นในเวทีการประชุมมีข้อเสนอแนะและให้ความคิดเห็นในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

ปัญหาของพื้นที่	รายละเอียด
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนในจังหวัดเชียงรายยังไม่ดีเท่าที่ควร เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐาน ระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ยังไม่ดีเท่าที่ควร หากมีการพัฒนาหรือส่งเสริมระบบขนส่งทั้งทางราง มอเตอร์เวย์ที่สะดวกรวดเร็ว จะช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งได้เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ในการพัฒนาพื้นที่ก็มีทั้งคนที่สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ และผู้ที่มองบริบทความยั่งยืนและการรักษาทรัพยากรทางธรรมชาติไว้ ดังนั้น การพัฒนาก็ควรมองมิติต่าง ๆ และศึกษาให้ครอบคลุมก่อนที่จะมีการพัฒนาอะไรก็ตาม

ในช่วงของ**การเสวนา**ในหัวข้อ **“ความท้าทายและแนวทางการพัฒนาการค้าขายและการค้าผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด กับประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่ต่อเนื่อง”** ได้มีการแลกเปลี่ยน ให้ข้อเสนอแนะและความคิดเห็น ดังนี้

ประเด็นแลกเปลี่ยน	รายละเอียด
บริบทที่มีผลกระทบต่อการขนส่งและระบบโลจิสติกส์	ก่อนที่จะเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 ในระดับภูมิภาคได้มีการผลักดันตามข้อตกลงทางการค้า การแลกสิทธิ์ต่าง ๆ รถขนส่งจากไทยสามารถวิ่งไปยังประเทศจีนได้ แต่หลังจากเกิดโควิด-19 แนวทางต่าง ๆ ถูกยกเลิกไป ประเทศต่าง ๆ มีระเบียบทางสาธารณสุขเพิ่มขึ้น ดังนั้น ประเทศไทยก็ควรจะมีนโยบายที่ชัดเจนออกมารองรับในส่วนนี้ด้วย
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ควรจะมีการจัดการหรือพัฒนาพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า และต้องเป็นหรือมีองค์ประกอบมากกว่าที่จะเป็นเพียงศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าเท่านั้น ซึ่งอาจจะต้องเป็น Free Zone เพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นในการจัดการพื้นที่มากขึ้น นอกจากนี้ พื้นที่ควบคุมร่วมกัน หรือ CCA ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในข้อตกลง GMS และใช้เฉพาะสำหรับสินค้าที่มีเอกสารของ GMS และหากเป็นการนำเข้า - ส่งออก โดยทั่วไปแล้ว ไม่จำเป็นต้องใช้ CCA ซึ่งจุดอ่อนของ CCA คือไม่มีพื้นที่ที่จะใช้สำหรับ CCA หลายด่านฯ ไม่สามารถขยายพื้นที่เพื่อทำ CCA ได้ บางครั้งจึงต้องพิจารณาไปที่บริบทหรือพื้นที่ว่าสามารถพัฒนาได้หรือไม่
กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษในปัจจุบันยังเป็นเพียงการหารือ แต่ในทางปฏิบัตินั้นยังไม่เกิดขึ้นจริง ซึ่งเกิดจากอุปสรรคที่เป็นในส่วนกฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆจากภาครัฐ รวมไปถึงเมื่อมีโครงการพัฒนา การก่อสร้าง มูลค่าที่ดินโดยรอบก็จะสูงขึ้น หรือเกิดความขัดแย้งของผู้มีส่วนได้หรือเสียผลประโยชน์ของคนในพื้นที่ นอกจากนี้ หากมีการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษก็ควรจะพิจารณาว่าชาวบ้านและผู้ประกอบการในพื้นที่ส่วนใหญ่จะได้ผลประโยชน์อะไรจากการสนับสนุนของภาครัฐทั้งกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ
อื่น ๆ	ควรจะมีการผลักดันด้านการเรียนการสอนเรื่องการค้า หลักสูตรที่สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ และการพัฒนาเชิงรุกโดยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการเข้าไปลงทุนในต่างประเทศมากขึ้น



รูปที่ 6.1.5-13 ภาพบรรยากาศการประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) พื้นที่จังหวัดเชียงราย

6.1.6 ผลการศึกษาเชิงลึกพื้นที่จังหวัดระนอง (ข้อมูลทุติยภูมิ)

การศึกษาส่วนนี้จะเป็นการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิของพื้นที่ภาคใต้ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรระนอง จังหวัดระนองเป็นจังหวัดภาคใต้อยู่ทางฝั่งอันดามันมีชายแดนทางทะเลติดต่อกับจังหวัดเกาะสอง (เกาะตง) ในมณฑลตะนาวศรีหรือคะนินทะยี ซึ่งอยู่ทางเมียนมาตอนใต้ พื้นที่เป็นแหล่งอุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากรทางทะเลและเป็นแหล่งนำเข้าวัตถุดิบด้านการประมงจากประเทศเมียนมา จังหวัดระนองอยู่ในทะเลอันดามันต่อเนื่องไปถึงหมู่เกาะมะริด นอกจากเป็นแหล่งประมงที่สำคัญยังเป็นพื้นที่ท่องเที่ยว แต่อาชีพหลักยังเกี่ยวข้องกับการทำสวนยางพาราและการทำสวนปาล์มน้ำมัน

จังหวัดระนองเป็นที่ตั้งของท่าเรือระนอง ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกอเนกประสงค์และสามารถเทียบเรือคอนเทนเนอร์แห่งเดียวของชายฝั่งทะเลตะวันตก (อันดามัน) ตั้งอยู่ทางริมฝั่งตะวันออกของแม่น้ำกระบุรี ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองระนอง โดยสร้างเสร็จมาตั้งแต่ปี 2543 มีเนื้อที่ประมาณ 315 ไร่ เป็นท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ กว้าง 26 เมตร ยาว 150 เมตร รับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 12,000 เดดเวทตัน (DWT) ความลึกหน้าท่าประมาณ 8-10 เมตร ปัญหาของท่าเรือระนองที่ผ่านมา คือ การขาดอุปสงค์ในพื้นที่มีปริมาณสินค้าไม่พอเพียงที่เรือ Feeder Vessel จะเข้ามาเป็นรูท (Route) ประจำ ที่ผ่านมามีความพยายามหลายครั้งในการทำข้อตกลงกับบริษัทเอกชนในการเปิดบริการการเดินเรือเชื่อมโยงกับท่าเรือประเทศเพื่อนบ้าน

ทั้งนี้ในเดือนมิถุนายนปี 2558 ในการประชุม ครม. สัญจรที่จังหวัดเชียงใหม่ ได้มีการผลักดันเพื่อให้การตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดระนอง ซึ่งก่อนหน้านั้นในปี 2558 รัฐบาล (คสช.) ได้อนุมัติให้มีเขตเศรษฐกิจพิเศษนำร่องประกอบด้วย ระยะที่ 1 ได้แก่ จังหวัดตาก มุกดาหาร สระแก้ว ตราด สงขลา และระยะที่ 2 ได้แก่ จังหวัดเชียงราย กาญจนบุรี หนองคาย นครพนม นราธิวาส นอกจากนี้จังหวัดเชียงใหม่ อุดรธานี และบึงกาฬ รวมทั้งจังหวัดระนองภาคเอกชนและจังหวัดอยู่ในระหว่างการผลักดันให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ กรณีของจังหวัดระนองได้มีการนำท่าเรือน้ำลึกเข้ามาเป็นองค์ประกอบเป็นจุดแข็งเชิงพื้นที่ อย่างไรก็ดี จำเป็นที่จะต้องมีการผลักดันโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับท่าเรือ เช่น ถนนหมายเลข 4 (ระนอง - ชุมพร) โครงการขยายทางหลวง หมายเลข 4006 (ราชกรูด - วังตะกอ) และโครงการขยายถนนสาย 4010 (ท่าเรือระนอง - ทางหลวง)

นอกจากนี้ ท่าเรือระนองยังจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์ เพื่อพัฒนางานโลจิสติกส์ในท่าเรือ เช่น เครนยกตู้ (Mobile Harbor crane) ขนาด 70-80 เมตริกตัน อุปกรณ์หน้าท่า ลานคอนกรีตวางตู้สินค้า โรงพักสินค้า และอุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมงานโลจิสติกส์และงานศุลกากรในท่าเรือระนอง อย่างไรก็ตาม การพัฒนาท่าเรือระนองเกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงฐานการผลิตอุตสาหกรรมและการบริการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะประเด็นความคุ้มค่าเชิงพาณิชย์ สำหรับด้านความมั่นคงเกี่ยวข้องกับปัญหาการอ้างสิทธิเกาะต่าง ๆ เช่น เกาะหลาม เกาะคัน เกาะขี้นก เป็นต้น

ทั้งนี้การขับเคลื่อนท่าเรือระนอง คือ การพัฒนาให้เป็นท่าเรือชายฝั่ง เชื่อมโยงกับท่าเรือในประเทศและท่าเรือของภูมิภาค เช่น ท่าเรือย่างกุ้ง ท่าเรือจิตตะกอง ท่าเรือปีนัง และท่าเรือเซนนาย แต่ไม่ควรนำท่าเรือระนองไปเป็นส่วนหนึ่งของการลดระยะเวลาการขนส่งเชื่อมโยงสองมหาสมุทรหรือการลดระยะเวลาการอ้อมแหลมมะละกา เพราะด้วยข้อจำกัดทางกายภาพและอุปสงค์ในพื้นที่ท่าเรือระนองจึงเป็นท่าเรือชายฝั่งซึ่งจะต้องมีการเชื่อมโยงกับท่าเรือรองและท่าเรือหลักของภูมิภาค

1) ภาพรวมการค้าในพื้นที่จังหวัดระนอง

(1)การค้าผ่านแดนและข้ามแดน

ภายหลังจากมีการผ่อนคลายมาตรการเดินทางเข้าออกของบุคคลผ่านช่องทางผ่านแดนทางบก หลังงดให้คนเดินทางเข้าออกจากพิษโควิด-19 มานาน รวมถึง ขณะที่สถานการณ์โลกก็มีความตึงเครียดที่อาจกระทบลุกลามไปทั่วโลกทำให้ประชาชนบางส่วนเริ่มวิตกถึงสถานการณ์โลกที่อาจกระทบลุกลามทั่วทั้งโลก จึงเริ่มซื้อสินค้าในปริมาณมากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าอุปโภค - บริโภค ประเภทสินค้าจำเป็นและที่เก็บได้นาน ส่งผลให้สินค้าในประเทศเมียนมาปรับราคาสูงขึ้น จึงทำให้พ่อค้าชายแดนมีการสั่งซื้อสินค้าเพิ่มมากขึ้น โดยรวมจึงทำให้บรรยากาศการส่งออกสินค้าบริเวณชายแดนด้านจังหวัดระนองมีความคึกคักเป็นอย่างมากซึ่งจะพบได้จากการมีรถบรรทุกสินค้าจอดเป็นแถวยาวรอคิวเข้าสู่ท่าเรือเพื่อนำสินค้าลงเรือส่งไปยังเมียนมา ดังนั้น การเปิดด่านของทั้งฝั่งไทยและเมียนมาจึงส่งผลทำให้เศรษฐกิจการค้าเพิ่มขึ้นอีกเป็นอย่างมาก

จากสถานการณ์ดังกล่าวข้างต้น ทำให้เส้นทางการขนส่งสินค้าด้านจังหวัดระนองจึงกลายเป็นช่องทางหลักและช่องทางสำรองในการขนส่งสินค้าไปยังตอนกลางของประเทศเมียนมา เนื่องจากการขนส่งทางน้ำจะมีความปลอดภัยและขนสินค้าได้เป็นจำนวนมากกว่า โดยในขณะนี้จะเห็นว่ามีรถบรรทุกสินค้าวิ่งเข้า - ออกผ่านมายังจังหวัดระนองเพื่อนำสินค้ามายังท่าเรือและรอขนถ่ายส่งต่อไปยังประเทศเมียนมาจะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอย่างเห็นได้ชัด บริเวณหน้าท่าเรือเพื่อการขนส่งหรือบริเวณเส้นทางเข้ามายังท่าเรือเพื่อการส่งออกจะมีรถขนส่งสินค้าและรถบรรทุกพ่วงจอดรอเป็นแถวเรียงยาวเป็นระยะทางยาว เพื่อรอเข้าไปส่งของยังท่าเรือขนส่งสินค้า

การค้าชายแดนไทย – เมียนมา ด้านจังหวัดระนอง ในช่วงการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ซึ่งที่ผ่านมาอนุญาตให้มีการนำเข้า – ส่งออก สินค้าและสินค้าผ่านแดน โดยอนุญาตให้มีคนประจำพาหนะ ประจำเรือสินค้าตามประเภทที่ได้รับอนุญาต และต้องผ่านการตรวจคัดกรองโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 จากพนักงานควบคุมโรคติดต่อแล้วเท่านั้น แต่ตั้งแต่วันที่ 1 พ.ค. 2565 มีการเปิดด่านชายแดนทุกช่องทาง ทำให้ผ่อนคลายมาตรการที่เข้มงวดเดิมลง เปิดทางและเพิ่มความสะดวกการท่องเที่ยวจากระนองไปยังหมู่เกาะในตอนใต้ของเมียนมา และการค้าชายแดนที่คาดว่ามูลค่าการค้าและการนำเข้าส่งออกจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างแน่นอน

แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาแนวโน้มปริมาณการค้าชายแดนและผ่านแดนในพื้นที่จังหวัดระนอง พบว่าในช่วงการระบาดของโควิดที่ได้มีการปิดด่านพรมแดนสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ทำให้สินค้าผ่านด่านสิงขรบางส่วนหันไปใช้ด่านระนองส่งเข้าเมียนมาและยังได้อานิสงส์จากการที่เมียนมาห้ามส่งสินค้าบางประเภทผ่านด่านทางบก จึงทำให้ต้องขนไปส่งลงเรือที่ท่าเรือระนองแทน แต่เมื่อด่านสิงขรสามารถเปิดทำการได้ตามปกติอย่างเต็มรูปแบบอีกครั้ง หลังจากที่ปิดด่านชั่วคราวช่วงสถานการณ์โควิด-19 ก็คาดว่าอาจจะส่งผลกระทบต่อด่านชายแดนด้านจังหวัดระนอง โดยเฉพาะการขนส่งทางบกที่นำสินค้าเข้าไปยังเมียนมา จากที่ผ่านมาพ่อค้าส่วนหนึ่งได้หันมาใช้ด่านชายแดนด้านระนองขนส่งสินค้าเข้าเมียนมา เนื่องจากยังผ่อนปรนให้ขนส่งสินค้าเข้าออกได้ แต่เมื่อด่านสิงขรเปิดก็จะมีส่วนหนึ่งที่หันไปใช้เส้นทางด่านสิงขรตามเดิม โดยเฉพาะสินค้าอุปโภค - บริโภค ส่วนด้านชายแดนระนองก็ยังเป็นช่องทางผ่านของน้ำมัน สินค้าปูนซีเมนต์และเครื่องมือที่ใช้สนับสนุนในฐานขุดเจาะน้ำมัน ดังนั้น การค้าด้านระนองยอดการค้าอาจจะลดลงได้เล็กน้อยเนื่องจากสินค้าบางกลุ่มจะถูกย้ายเส้นทางการขนส่งไปยังด่านสิงขรซึ่งมีระยะทางที่ใกล้ว่าด่านระนองแทน

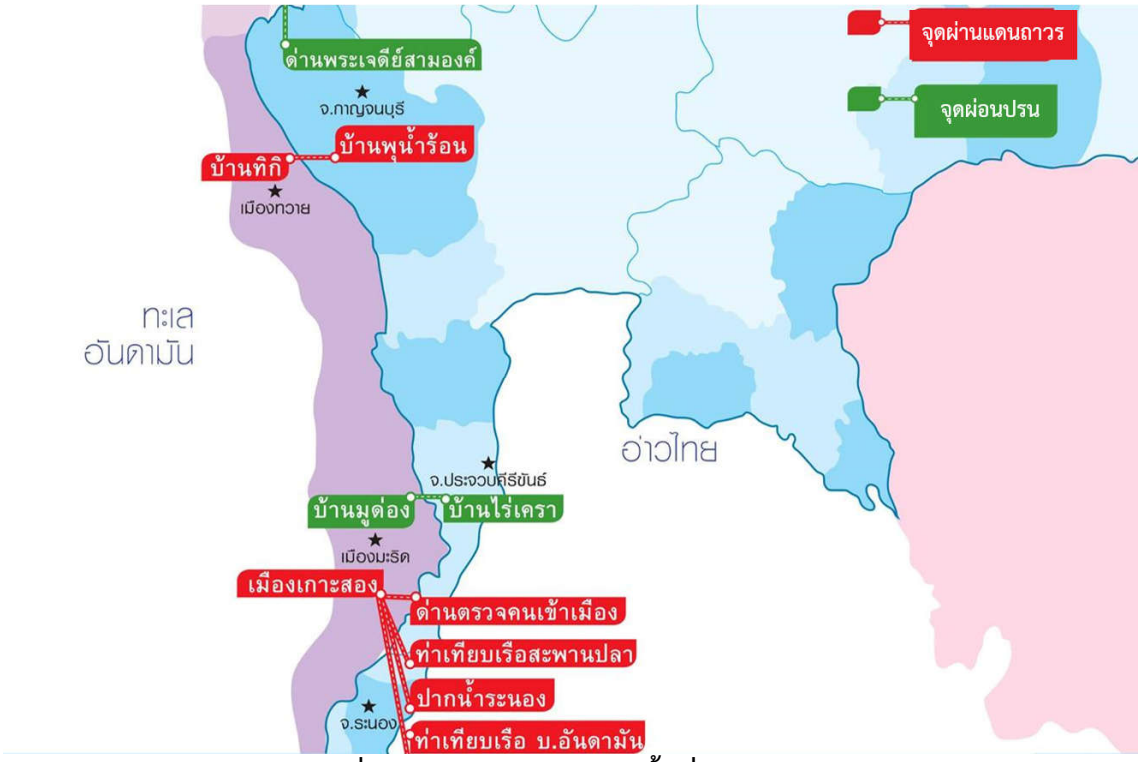
(2) จุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนในพื้นที่จังหวัดระนอง

จังหวัดระนองมีจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรน ดังนี้

1) จุดผ่านแดนถาวร ระนอง - เกาะสอง กำหนดช่องทางเข้า - ออก ไว้ 4 จุด ได้แก่

- ท่าเทียบเรือสะพานปลา ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง เวลาเปิดปิด 06.30 - 24.00 น. ของทุกวัน
- ท่าเทียบเรือของ บริษัท อันดามันคลับ จำกัด ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง เวลาเปิดปิด 06.30 - 24.00 น. ของทุกวัน
- ด่านตรวจคนเข้าเมืองระนอง หมู่ที่ 1 ตำบลปากน้ำ อำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง เวลาเปิดปิด 06.30 - 24.00 น. ของทุกวัน
- ท่าเทียบเรือด่านศุลกากรระนอง บริเวณบ้านเขานางหงส์ หมู่ที่ 5 ตำบลปากน้ำ อำเภอเมือง จังหวัดระนอง เวลาเปิดปิด 06.30 - 24.00 น. ของทุกวัน

2) จุดผ่อนปรนบ้านเขาฝาชี หมู่ที่ 4 ตำบลบางแก้ว อำเภอละอุ่น จังหวัดระนอง เวลาเปิด - ปิด 08.00 - 16.00 น. ของทุกวันซึ่งจะมีผู้คนจากฝั่งเพื่อนบ้านข้ามมาเพื่อจับจ่ายใช้สอยสินค้าอุปโภคบริโภคเป็นประจำเดินทางด้วยเรือซึ่งสินค้าหลักได้แก่ สินค้าประเภทอาหารและข้าวของเครื่องใช้จำเป็นต่าง ๆ เช่น แก๊สหุงต้ม เนื้อสัตว์ ผักผลไม้ต่าง ๆ อุปกรณ์ในครัวเรือน เป็นต้น



รูปที่ 6.1.6-1 จุดผ่านแดนในพื้นที่จังหวัดระนอง

(3) ด่านศุลกากรระนอง

ด่านศุลกากรระนอง จังหวัดระนอง ถือเป็นหนึ่งในด่านชายแดนสำคัญในการส่งออกและนำเข้าสินค้าจากประเทศเมียนมา แต่โควิด-19 ทำให้ยอดการค้าลดลง โดยกรมศุลกากรรายงานข้อมูลยอดการค้าส่งออก – นำเข้า ช่วงปีงบประมาณ 2565 (ตุลาคม 2564 - กันยายน 2565) พบว่า มีมูลค่าส่งออกรวม 20,780.150 ล้านบาท **สินค้าส่งออกมากที่สุด 10 อันดับแรก** ได้แก่ 1) น้ำมันเชื้อเพลิงหล่อลื่น มูลค่า

9,577.230 ล้านบาท 2) สายไฟ, สายเคเบิ้ลใช้ในโครงการขุดเจาะปิโตรเลียม มูลค่า 2,079.900 ล้านบาท 3) ของปรุงแต่งชนิดที่ใช้ในการเลี้ยงสัตว์ มูลค่า 483.030 ล้านบาท 4) เครื่องดื่มให้พลังงาน มูลค่า 458.480 ล้านบาท 5) ท่อผนังชนิดไร้ตะเข็บใช้ในขุดเจาะฯ มูลค่า 411.330 ล้านบาท 6) ปูนซีเมนต์ มูลค่า 391.070 ล้านบาท 7) ตาข่ายจับปลามูลค่า 313.510 ล้านบาท 8) น้ำมันปาล์ม มูลค่า 274.010 ล้านบาท 9) ของทำด้วยเหล็ก มูลค่า 228.890 ล้านบาท 10) ขนมอบกรอบมูลค่า 177.320 ล้านบาท และ 11) อื่น ๆ มูลค่า 6,385.380 ล้านบาท

ตารางที่ 6.1.6-1 สถิติสินค้าส่งออก 10 อันดับ ณ ด่านศุลกากรระนอง

การส่งออก ปีงบประมาณ 2565 (เดือน ต.ค.-ก.ย.2565)

รายการสินค้า	น้ำหนัก (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)
น้ำมันเชื้อเพลิง,หล่อลื่น	303,856.74	9,577.230
สายไฟ,สายเคเบิ้ลใช้ในโครงการขุดเจาะปิโตรเลียม	10,094.28	2,079.900
ของปรุงแต่งชนิดที่ใช้ในการเลี้ยงสัตว์	13,088.04	483.030
เครื่องดื่มให้พลังงาน	16,754.17	458.480
ท่อผนังชนิดไร้ตะเข็บใช้ในขุดเจาะฯ	4,302.80	411.330
ปูนซิเมนต์	186,626.87	391.070
ตาข่ายจับปลา	2,077.12	313.510
น้ำมันปาล์ม	4,960.81	274.010
ของทำด้วยเหล็ก	1,846.06	228.890
ขนมอบกรอบ	1,723.60	177.320
อื่นๆ	130,200.73	6,385.380
รวม จำนวนใบขนฯ ขาออก 22,325 ฉบับ	**675,531.22**	**20,780.150**

ที่มา: ด่านศุลกากรระนอง

ขณะที่การนำเข้าช่วงปีงบประมาณ 2565 (ตุลาคม 2564 - กันยายน 2565) ว่า มีมูลค่ารวม 7,039.383 ล้านบาท **ในส่วนของสินค้านำเข้า 10 อันดับแรก** ได้แก่ ได้แก่ 1) สัตว์น้ำ (ปลาแช่เย็น) มูลค่า 2,401.429 ล้านบาท 2) ปลาป่น มูลค่า 892.214 ล้านบาท 3) ปลาหมึกแช่เย็น,แช่เย็นจนแข็ง หอยแครง มีชีวิต มูลค่า 376.334 ล้านบาท 4) ถ่านไม้ป่าเลน มูลค่า 266.192 ล้านบาท 5) ท่อผนังชนิดไร้ตะเข็บใช้ในขุดเจาะฯ มูลค่า 249.926 ล้านบาท 6) ปูเค็ม ปูทะเลสด กุ้ง กั้ง มูลค่า 224.401 ล้านบาท 7) ของทำด้วยเหล็ก มูลค่า 221.933 ล้านบาท 8) ปั๊มใช้ในโครงการขุดเจาะปิโตรเลียม มูลค่า 168.517 ล้านบาท 9) ดีบุกสภาพสินแร่ มูลค่า 152.644 ล้านบาท 10) ปลาเป็ดไม่เหมาะสำหรับบริโภค มูลค่า 124.821 ล้านบาท และ 11) อื่น ๆ มูลค่า 1,960.972 ล้านบาท

ตารางที่ 6.1.6-2 สถิติสินค้านำเข้า 10 อันดับ ณ ด่านศุลกากรระนอง

การนำเข้า ปีงบประมาณ 2565 (เดือน ต.ค.-ก.ย.2565)		
รายการสินค้า	น้ำหนัก (ตัน)	มูลค่า (ล้านบาท)
สัตว์น้ำ (ปลาแช่เย็น)	175,685.52	2,401.429
ปลาป่น	22,735.00	892.214
ปลาหมึกแช่เย็น,แช่เย็นจนแข็ง หอยแครงมีชีวิต	15,037.10	376.334
ถ่านไม้ป่าเลน	59,173.80	266.192
ท่อผนังชนิดไร้ตะเข็บใช้ในขุดเจาะฯ	3,031.74	249.926
ปูเค็ม ปูทะเลสด กุ้ง กั้ง	4,419.04	224.401
ของทำด้วยเหล็ก	2,422.86	221.933
ปั้มใช้ในโครงการขุดเจาะปิโตรเลียม	276.43	168.517
ดีบุกสภาพสินแร่	485.42	152.644
ปลาเป็ดไม่เหมาะสำหรับบริโภค	33,193.39	124.821
อื่นๆ	53,932.34	1,960.972
รวม จำนวนใบขนฯ ขาเข้า 9,960 ฉบับ	370,392.64	7,039.383

ที่มา: ด่านศุลกากรระนอง

2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์พื้นที่จังหวัดระนอง

จังหวัดระนองได้มีจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่สำคัญต่าง ๆ โดยจังหวัดให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวการค้าชายแดน เพื่อให้มูลค่าการค้าผ่านชายแดนไทย - เมียนมา เพิ่มสูงขึ้นและส่งเสริมประสิทธิภาพและโอกาสการค้าชายแดน ดังโครงการ

(1) โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

ที่ประชุมคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2561 ซึ่งจะเป็นอีกหนึ่งพื้นที่รองรับการลงทุนและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานควบคู่กัน เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจภาคใต้ ทั้งด้านการลงทุนและการท่องเที่ยว โดยในระยะแรกจะครอบคลุม 4 จังหวัด คือ จังหวัดระนอง ชุมพร สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช เมื่อพิจารณาจากความคล้ายคลึงกันในหลาย ๆ ด้านของ EEC และ SEC ผลการศึกษาของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่พบว่า ควรมีกรอบการพัฒนาใน 4 ด้าน รวมทั้งมีแผนปฏิบัติการการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน พ.ศ. 2562 – 2565 ในจำนวนดังกล่าวมีโครงการที่เป็นโครงการจำเป็นเร่งด่วนที่ส่งผลสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน และมีความพร้อมดำเนินการได้ทันทีในปีงบประมาณ 2562 (Quick – win) จำนวน 8 โครงการ วงเงินรวม 2,677.3173 ล้านบาท เป็นโครงการในพื้นที่ของจังหวัดระนองเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ได้แก่

- โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและส่งเสริมการตลาดของท่าเรือระนองรองรับกลุ่ม BIMSTEC วงเงิน 70 ล้านบาท
- โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานระนอง 158.62 ล้านบาท
- โครงการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคมเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศโดยเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายอินเตอร์เน็ตระหว่างประเทศสู่การเป็น ASEAN Digital Hub

ในส่วนที่ดำเนินการแล้วเสร็จ ได้แก่ การปรับปรุงท่าเทียบเรือระนอง (ท่าเทียบเรือ 1 และ 2) และการศึกษาแนวทางการเชื่อมโยงท่าเรือระนองกับกลุ่มประเทศ BIMSTEC การพัฒนาศักยภาพและสิ่งอำนวยความสะดวก/ความปลอดภัยในท่าอากาศยานชุมพรและท่าอากาศยานระนอง และส่วนที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ได้แก่ การขยายทางหลวงหมายเลข 4 สายชุมพร - ระนองเป็น 4 ช่องจราจร การศึกษาออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ช่วงชุมพร - ท่าเรือน้ำลึกระนอง

ทั้งนี้ สศช. ได้ประเมิน SEC จะให้ประโยชน์ด้านเศรษฐกิจในช่วง 10 ปีแรกของการพัฒนาโครงการ (2562-2572) จีดีพี ขยายตัวเฉลี่ย 5% ต่อปี นักท่องเที่ยวจะเพิ่มขึ้น 1.2 ล้านคนต่อปี การลงทุนในภาคอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นประมาณ 2 แสนล้านบาท โดยภาคอุตสาหกรรมจะยกระดับเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และมีกระบวนการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประโยชน์ในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ SEC จะเป็นประตูเศรษฐกิจฝั่งตะวันตก มีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกันทั้งระบบทางบก ทางน้ำ ไม่ว่าจะเป็นรถไฟทางคู่เส้นทางชุมพร-ระนอง ท่าเรือนานาชาติระนอง มีการเชื่อมโยงภาคใต้กับอีอีซีและภูมิภาคเอเชียใต้

กรอบแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) โดยเฉพาะจังหวัดระนอง คือ การเป็นท่าเรือสู่ประเทศพม่า อินเดีย ลังกา บังกลาเทศ พร้อมกันนี้กำหนดให้มีเส้นทางรถไฟรางคู่เชื่อมจังหวัดชุมพร-ระนอง เป็นรองรับการเชื่อมพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับทะเลอันดามัน ทำให้สินค้าแปรรูปจากจังหวัดในภาคใต้ส่งไปยังกลุ่มความร่วมมือทางวิชาการและเศรษฐกิจระหว่างประเทศในอ่าวเบงกอลหรือ BIMSTEC ทั้ง 7 ประเทศ ซึ่งเป็นโครงการใหญ่เคียงคู่ไทยแลนด์ ริเวียรา จากจังหวัดเพชรบุรีสู่จังหวัดชุมพร

พื้นที่ภาคใต้ตอนบน ประกอบด้วยจังหวัดชุมพรและระนอง เป็นพื้นที่ที่ยังมีการพัฒนาไม่มากเนื่องจากที่ตั้งของจังหวัดเป็นลักษณะเมืองผ่านและจังหวัดระนองมีข้อจำกัดด้านการเดินทางทางถนน ปัจจุบันจังหวัดชุมพรและระนองเริ่มมีบทบาทเป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวทางทะเลแห่งใหม่ที่สามารถรองรับการพัฒนาในอนาคต รวมถึง รัฐบาลอยู่ระหว่างการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ไปยังจังหวัดชุมพรและมีแผนที่จะเชื่อมโยงทางรถไฟจากชุมพรไปยังระนองที่จะสนับสนุนให้เกิดการใช้ประโยชน์จากท่าเรือระนองสำหรับการเป็นประตูสู่ตะวันตก (Western Gateway) สำหรับการขนส่งเชื่อมโยงกับภูมิภาคเอเชียใต้ในอนาคต

(2) โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทางถนนรองรับ SEC จังหวัดระนอง

การก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สายชุมพร-ระนอง ระยะทาง 108 กิโลเมตร เพื่อรองรับการขยายตัวของ SEC ซึ่งเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว เศรษฐกิจ และการขนส่งระหว่างจังหวัด โดยแผนงานโครงการก่อสร้างถนน 4 เลน สายชุมพร-ระนอง-พังงา ดังนี้

- ในปี 2565 ดำเนินการก่อสร้างจากสนามบินระนอง - กะเปอร์
- ในปี 2566 เส้นทางทางกะเปอร์ - กำพวน อ.สุขสำราญ
- ในปี 2567 เส้นทางจาก กำพวน อ.สุขสำราญ - คุระบุรี (จ.พังงา)
- ในปี 2568 จาก ตะกั่วป่า จ.พังงา - ระนอง

ปัจจุบัน กรมทางหลวงได้เร่งดำเนินโครงการสำรวจและออกแบบเพื่อขยายทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) สาย อ.กะเปอร์-อ.สุขสำราญ ให้มีขนาด 4 ช่องจราจร เนื่องจากสภาพเส้นทางเดิมเป็นทางลาดยางแบบแอสฟัลติกคอนกรีตขนาด 2 ช่องจราจร พื้นที่เป็นที่ราบสลับลูกเนินทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าไม่ได้รับความสะดวก โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการจัดเตรียมรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เพื่อจัดส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาต่อไป คาดว่าเริ่มดำเนินการได้ในปีงบประมาณ 2568 โดยใช้ระยะเวลาก่อสร้างประมาณ 3 ปี

โดยเส้นทางมีจุดเริ่มต้นที่ กม. 648+000 พื้นที่ ต.กะเปอร์ อ.กะเปอร์ จ.ระนอง แนวเส้นทางจะผ่านโรงพยาบาลกะเปอร์ ทางแยกทางหลวงหมายเลข 4130 ไป บ.บ้านนา และตัดผ่านชุมชน บ.ชาคลี และ บ.บางมัน จนกระทั่งสิ้นสุดโครงการที่ กม. 673+800 (บริเวณบ้านบางมัน) อยู่ในพื้นที่ ต.นาคา อ.สุขสำราญ จ.ระนอง ระยะทางรวม 25.8 กกิโลเมตร โดยใช้วงเงินงบประมาณในการก่อสร้างโครงการ 1,930 ล้านบาท สำหรับรูปแบบโครงการได้ออกแบบรูปตัดทางหลวงหลายรูปแบบแตกต่างกันไปตามสภาพภูมิประเทศ มี 3 ลักษณะ คือ

1) รูปแบบโดยทั่วไปบริเวณพื้นที่ราบและลูกเนิน ได้ดำเนินการออกแบบขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับทิศทางละ 2 ช่องจราจร) มีเกาะกลางแบบแท่งแบริเออร์ (Median Barrier) ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.20 เมตร เกาะกลางแบบแท่งคอนกรีตกว้าง 3 เมตร

2) บริเวณพื้นที่ผ่านย่านชุมชน ออกแบบเป็นทางขนาด 8 ช่องจราจร ดังนี้

2.1) บริเวณพื้นที่ บ.บางหิน ออกแบบขนาด 8 ช่องจราจร มีขนาดช่องจราจรสายหลักจำนวน 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) เกาะกลางแบบแท่งแบริเออร์ (Median Barrier) และเกาะยก (Raised Median) /ปูด้วยพื้นคอนกรีตพิมพ์ลาย (Stamped Concrete) กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ด้านในกว้าง 1.50 เมตร ช่องจราจรทางขนานข้างละ 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3 เมตร เกาะกลางแบบแท่งแบริเออร์ (Median Barrier) หรือเกาะกลางแบบยก (Raised Median) กว้าง 3 เมตร มีการก่อสร้างรางระบายน้ำคอนกรีตเสริมเหล็กด้านซ้ายทางกว้าง 3 เมตร

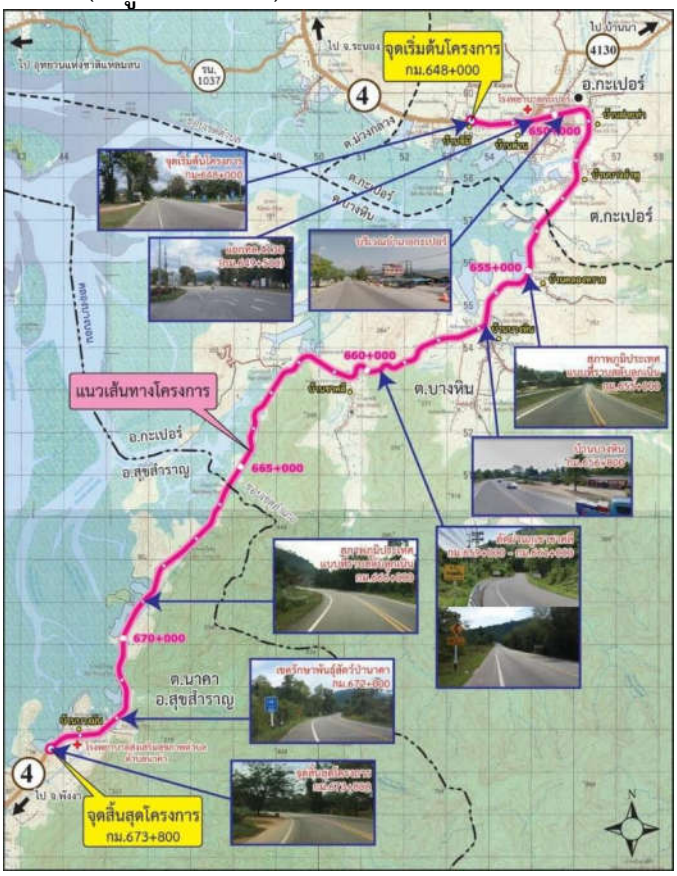
2.2) บริเวณพื้นที่ย่านชุมชน อ.กะเปอร์ และ บ.บางมัน ได้ออกแบบทางหลวงย่านชุมชนขนาด 8 ช่องจราจร มีขนาดช่องจราจรสายหลัก 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) กว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ด้านในกว้าง 1.50 เมตร ช่องจราจรทางขนานข้างละ 2 ช่องจราจร กว้างช่องละ 3 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2 เมตร ด้านในกว้าง 0.50 เมตร มีเกาะกลางแบบแท่งแบริเออร์ (Median Barrier) และแบบเกาะกลางแบบยก (Raised Median) กว้าง 3 เมตร และทางเท้ากว้าง 3.50 เมตร พร้อมระบบระบายน้ำและระบบสาธารณูปโภคสองข้างทางหลวง

2.3) แนวเส้นทางโครงการช่วงตัดผ่านพื้นที่ภูเขาชาคลี รูปตัดทางหลวงจะเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร (ไป-กลับ ทิศทางละ 2 ช่องจราจร) ความกว้างช่องละ 3.50 เมตร ไหล่ทางด้านนอกกว้าง 2.50 เมตร ไหล่ทางด้านในกว้าง 1.20 เมตร เกาะกลางแบบแท่งแบริเออร์ (Median Barrier) กว้าง 3 เมตร และมีช่องจราจรสำหรับรถบรรทุก (Climbing Lane) 1 ช่องจราจร ความกว้าง 3.50 เมตร โดยรูปแบบจะมีทั้งการขยายทางหลวงเข้าไปทางด้านภูเขาซึ่งอยู่ขวาทาง และรูปแบบที่มีการตัดภูเขาเพื่อปรับความลาดชันของถนนและช่วงที่ต้องปรับแก้โค้งราบให้มีความปลอดภัย

ทั้งนี้ เส้นทางโครงการมีบางช่วงที่ตัดผ่านย่านชุมชนและทางหลวงท้องถิ่น จึงได้ออกแบบจัดการจราจร ดังนี้

รูปแบบที่ 1 รูปแบบสะพานทางลอดกลับรถ (Bridge for Underpass) จำนวน 9 แห่ง โดยรูปแบบนี้เป็นการก่อสร้างสะพานบกบนทางหลวงโครงการให้ถนนท้องถิ่นลอดผ่านและกลับรถ ออกแบบให้มีความสูงเพียงพอที่รถประเภทต่างๆ สามารถลอดผ่านได้ เพื่อให้ประชาชนใช้งานได้สะดวกและปลอดภัย

รูปแบบที่ 2 รูปแบบจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง จำนวน 13 แห่ง โดยรูปแบบนี้จะเป็นการก่อสร้างจุดกลับรถใต้สะพานข้ามคลอง ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนในท้องถิ่นใช้ระบบกลับรถในโครงการให้มีความปลอดภัยขึ้น (ดัง**รูปที่ 6.1.6-2**)



รูปที่ 6.1.6-2 โครงการพัฒนาถนนเพชรเกษมช่วง อ.กะเปอร์-อ.สุขสำราญ จ.ระนอง

เมื่อโครงการก่อสร้างดังกล่าวแล้วเสร็จจะทำให้ทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงชุมพร - ระนอง เป็น 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง โครงข่ายทางหลวงมีความสมบูรณ์และมีมาตรฐานดียิ่งขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพรองรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และยุทธศาสตร์การเป็นเมืองท่าขนถ่ายสินค้าจากชายฝั่งทะเลตะวันออกไปยังชายฝั่งทะเลตะวันตก รวมถึงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก ทำให้การคมนาคมขนส่งสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินที่จะเกิดจากอุบัติเหตุ ช่วยลดอัตราการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิง ส่งเสริมและเพิ่มมูลค่าด้านเศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว และเกษตรกรรมในพื้นที่

6.2 การวิเคราะห์ปัจจัยสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทย

ส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องเชิงมหภาคในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยโดยใช้กรอบแนวคิด PESTLE+M ที่ประกอบด้วย 7 ปัจจัย ได้แก่ (1) ปัจจัยด้านการเมือง (Political Factor) (2) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ (Economic Factor) (3) ปัจจัยด้านสังคมและวัฒนธรรม (Social and Cultural Factor) (4) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี (Technological Factor) (5) ปัจจัย

ด้านกฎหมาย (Legal Factor) (6) ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Factor) และ (7) ปัจจัยด้านการทหารและความมั่นคง (Military and Security Factor) ทั้งนี้ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องพิจารณาถึงบริบทของไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับไทย ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา ซึ่งแต่ละประเทศดังกล่าวมีความแตกต่างกันด้านระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง กฎระเบียบการค้าและการขนส่ง และบริบทด้านการเมืองและความมั่นคงที่แตกต่างกัน ทำให้การวิเคราะห์ PESTLE+M ต้องมีทั้งการวิเคราะห์ในระดับภาพรวมและภาพเฉพาะของแต่ละพื้นที่ชายแดนของไทยที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น ผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้วยกรอบแนวคิด PESTLE+M ต่อไปนี้จะแบ่งเป็น 5 กลุ่ม ประกอบด้วย

1) การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยในภาพรวม (General Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics) ดัง**ตารางที่ 6.2-1**

2) การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศกัมพูชา (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Cambodia) ดัง**ตารางที่ 6.2-2**

3) การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับ สปป.ลาว (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Lao PDR) ดัง**ตารางที่ 6.2-3**

4) การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Malaysia) ดัง**ตารางที่ 6.2-4**

5) การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Myanmar) ดัง**ตารางที่ 6.2-5**

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยในภาพรวม (General Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
การเมือง (P)	**P1: การเมืองของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีระดับเสถียรภาพความมั่นคงที่แตกต่างกัน** จากข้อมูลของธนาคารโลก ในปี 2564 พบว่า ตัวชี้วัดความมั่นคงทางการเมืองและการปลอดจากเหตุการณ์ใช้ความรุนแรงและการก่อการร้ายของไทยมีค่า 27.36 (จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน) อยู่ในอันดับที่ 9 ของอาเซียน ขณะตัวชี้วัดความมั่นคงทางการเมืองฯ ของกัมพูชามีค่า 43.87 อยู่ในอันดับที่ 6 ของอาเซียน สปป.ลาว มีค่า 69.81 อยู่ในอันดับที่ 3 ของอาเซียน มาเลเซีย มีค่า 50.94 อยู่ในอันดับที่ 5 ของอาเซียน และเมียนมามีค่า 4.72 อยู่ในอันดับสุดท้ายของอาเซียน นอกจากนี้ หากพิจารณาจากพื้นที่บริเวณชายแดนของไทยกับเพื่อนบ้าน พบว่า ในกรณีของพื้นที่จุดผ่านแดนที่สำคัญของชายแดนของไทยกับมาเลเซียมีเหตุการณ์ใช้ความรุนแรงและการก่อการร้ายในภาคใต้ตอนล่างของไทย (นราธิวาส และสงขลา) ขณะที่กรณีของพื้นที่ชายแดนของไทยกับเมียนมามีเหตุการณ์ใช้ความรุนแรงและการก่อการร้ายในฝั่งเมียนมา (รัฐกะเหรี่ยง และรัฐฉาน) แต่ไม่มีเหตุการณ์เกิดขึ้นในฝั่งไทย ขณะที่พื้นที่จุดผ่านแดนสำคัญของไทย - สปป.ลาว และไทย - กัมพูชา ไม่มีเหตุการณ์ใช้ความรุนแรงและการก่อการร้ายเกิดขึ้น **P2: การไม่ได้รับความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการออกกฎระเบียบหรือปฏิบัติตามกรอบความตกลงการขนส่ง การค้า และศุลกากรระหว่างประเทศ** อาทิ การเจรจาเพื่ออนุญาตให้รถบรรทุกสามารถขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนได้ตามกรอบอาเซียนและ GMS การไม่ได้รับความร่วมมือในการจัดตั้งระบบการตรวจร่วมกันระหว่างสองประเทศ (Single Stop Inspection) ในด่านพรมแดนที่กำหนดให้เป็นโครงการนำร่อง **P3: ความไม่แน่นอนของไทยและเพื่อนบ้านในการเชื่อมโยงแนวเส้นทางการขนส่ง** โดยเฉพาะการขนส่งทางถนนและรางระหว่างประเทศ ทำให้หน่วยงานภาครัฐและเอกชนในท้องถิ่นที่จะมีการพัฒนาทำให้เกิดความเสี่ยงในการคาดการณ์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดน อาทิ การพัฒนาโครงการท่าเรือและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย การพัฒนาเส้นทางรถไฟข้ามแดนระหว่างไทยกับกัมพูชาตามแนว Singapore Kunming Rail Link ที่เห็นชอบในกรอบอาเซียนซึ่งเป็นคนละเส้นทางกับ BRI ที่เสนอโดยจีน การพัฒนาสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่และการเชื่อมต่อทางรถไฟเพื่อใช้ในการขนส่งทางรางเชื่อมโยงกับไทย (หนองคาย) กับจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าและจุดจอดรถไฟขนส่งสินค้า (นครหลวงเวียงจันทน์) และการพัฒนาและขยายด่านพรมแดนของไทยโดยที่ไม่ได้บูรณาการการทำงานร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้านทำให้อาจมีความเสี่ยงต่อการลงทุนพัฒนาด่านพรมแดนที่มีการใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่ **P4: นโยบายการพัฒนาพื้นที่และระบบโลจิสติกส์ของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในบางพื้นที่มีลักษณะของการแข่งขันระหว่างกัน** อาทิ การที่ไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีการกำหนดให้มีศูนย์เปลี่ยนถ่ายหรือขนถ่ายสินค้าชายแดนที่มีลักษณะการทำงานเดียวกันในพื้นที่ชายแดน และการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ส่งเสริมการลงทุนในอุตสาหกรรมเดียวกันทำให้เกิดการแข่งขัน **P5: การที่ไม่สามารถในกรอบวิธีปฏิบัติเดียวกันได้ทั้งหมดในการพัฒนาโลจิสติกส์และการค้าข้ามแดนและผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน** เนื่องจากประเทศเพื่อนบ้านแต่ละประเทศ เช่น กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และมาเลเซีย มีนโยบาย ระเบียบปฏิบัติ ความพร้อมของเจ้าหน้าที่และระบบปฏิบัติการ และประเด็นที่อ่อนไหวแตกต่างกัน **P6: การบูรณาการการทำงานในพื้นที่ชายแดน** เนื่องจากมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่หลายหน่วยที่ต่างปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายเฉพาะของหน่วยงาน จนบางครั้งทำให้เกิดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงาน ถึงแม้จะมีศูนย์สั่งการชายแดนจังหวัด แต่ก็ยังเป็นกลไกที่ยังไม่มีความเข้มข้นในการประสานงานที่จะทำให้ทุกหน่วยงานมองปัญหาพื้นที่ชายแดนร่วมกัน อีกทั้งขาดการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยในภาพรวม (General Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics) (ต่อ)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
เศรษฐกิจ (EC)	**EC1: เศรษฐกิจการค้าข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเติบโตอย่างต่อเนื่อง** (ยกเว้นในช่วงเกิดภาวะโรคระบาดไวรัสโคโรนา) โดยกรณีของการค้ากับประเทศเมียนมาและ สปป.ลาว สินค้ากลุ่มหลักที่ขนส่งข้ามแดนทางบกที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง สินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องดื่ม รถยนต์ อาหารสัตว์เลี้ยง ขณะที่สินค้ากลุ่มหลักที่ไทยส่งออกไปกัมพูชา ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง นั้นไม่ได้รับอนุญาตให้ขนส่งข้ามแดนทางบกและจำเป็นต้องใช้การขนส่งทางทะเลไปยังคลังน้ำมันเชื้อเพลิงที่ตั้งอยู่ท่าเรือริมทะเลของกัมพูชา ขณะที่สินค้าผ่านแดนทางบกเชื่อมโยงระหว่างไทยกับกัมพูชาที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ เครื่องจักรและอุปกรณ์การเกษตร สินค้าอุปโภคบริโภค ปุ๋ยเคมี ขณะที่กรณีของการค้ากับประเทศมาเลเซีย สินค้ากลุ่มหลักที่ขนส่งข้ามแดนทางบกเติบโตอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ น้ำยางข้น และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น **EC2: การใช้ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีและกรอบความตกลงการขนส่งและการอำนวยความสะดวกทางการค้าในกรอบภูมิภาคและทวิภาคี**จะช่วยเพิ่มโอกาสการค้า การลงทุน และการพัฒนาโลจิสติกส์ข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างกัน **EC3: ระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาคที่แตกต่างกัน ส่งผลให้การพัฒนาพื้นที่ชายแดนเป้าหมายต้องทำเป็นทีละพื้นที่เพื่อให้เห็นผลสัมฤทธิ์** โดยการพัฒนาที่ขับเคลื่อนได้ง่ายมักจะเริ่มต้นจากพื้นที่หรือเมืองที่มีเศรษฐกิจขนาดใหญ่ อาทิ จังหวัดหนองคายกับนครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งเป็นเมืองหลวงของ สปป.ลาว จังหวัดตากกับเมืองเมียวดี ซึ่งใช้ระยะเวลาขนส่งไปยังนครย่างกุ้งสั้นที่สุด และจังหวัดสงขลากับรัฐเคดาห์ ซึ่งใช้ระยะเวลาขนส่งไปยังเมืองเศรษฐกิจหลักของประเทศมาเลเซียสั้นที่สุด จังหวัดสระแก้วกับจังหวัดบันเตียเมียนเจย ซึ่งใช้ระยะเวลาขนส่งสั้นที่สุดไปยังกรุงพนมเปญซึ่งมีเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่สุดของกัมพูชา
สังคมและวัฒนธรรม (S)	**S1: การพัฒนาอุตสาหกรรมและโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ต้องใช้เวลา**ในการสร้างความรู้ความเข้าใจเพื่อให้ได้รับการยอมรับจากชุมชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ **S2: สัดส่วนของวัยแรงงานของไทยลดลง โดยเฉพาะในพื้นที่ส่วนภูมิภาคที่เป็นชายแดนที่มีเศรษฐกิจการค้าและอุตสาหกรรมในพื้นที่น้อย** ส่งผลให้การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนไม่สามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากขาดแคลนแรงงานและกำลังซื้อของคนภายในพื้นที่
เทคโนโลยี (T)	**T1: ไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีการระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการปฏิบัติพิธีการศุลกากร** โดยเฉพาะด่านพรมแดนหรือด่านศุลกากรของประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นด่านขนาดใหญ่และมีมูลค่าการค้าข้ามแดนและผ่านแดนมาก **T2: มีเทคโนโลยีที่สามารถนำมาใช้ในการติดตามประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน** อาทิ เทคโนโลยี Global Positioning System (GPS) เทคโนโลยี Radio Frequency Identification (RFID) ทำให้หน่วยงานภาครัฐและเอกชนมีความสะดวกในการติดตามงานมากขึ้น
กฎหมาย (L)	**L1: การปฏิบัติตามกฎหมายของไทยกับประเทศเพื่อนล้านยังไม่เคร่งครัด** โดยเฉพาะความสามารถในการบังคับใช้กฎหมายของประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ที่อยู่ในระดับที่เคร่งครัดน้อยกว่าไทย ขณะที่ความสามารถในกรใช้บังคับของกฎหมายของมาเลเซียอยู่ในระดับที่เคร่งครัดมากกว่าไทย ซึ่งระดับความสามารถในการใช้บังคับของกฎหมายจะเป็นข้อมูลที่สะท้อนให้เห็นถึงข้อจำกัดของของหน่วยงานภาครัฐของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในการใช้บังคับของกฎหมายที่มีอยู่ ตลอดจนสร้างความเสี่ยงอย่างมากต่อเอกชนในการประกอบธุรกิจการค้าและการลงทุนที่อาจต้องเผชิญกับใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่รับผิดชอบในการอนุญาตให้ดำเนินกิจกรรมการค้า การขนส่ง และการลงทุน

ตารางที่ 6.2-1 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยในภาพรวม (General Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics) (ต่อ)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
กฎหมาย (L)	**L2: กฎระเบียบของไทยยังไม่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดน** โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมที่จัดอยู่ในสินค้าต้องกำกัดหรือสินค้าที่ต้องได้รับใบอนุญาตในการนำผ่าน ใบอนุญาตในการนำเข้า และใบอนุญาตในการส่งออก **L3: มีกรอบความตกลงระหว่างประเทศในเวทีต่าง ๆ ทั้งระดับพหุภาคีและภูมิภาคทั้งที่อยู่ในเวทีสหประชาชาติ องค์การการค้าโลก และอาเซียน** ที่ไทยและประเทศเพื่อนบ้านสามารถใช้อ้างอิงในการปรับปรุงกฎระเบียบให้อำนวยความสะดวกทางทางการค้าและการขนส่ง และการบริหารจัดการชายแดนให้มีประสิทธิภาพ
สิ่งแวดล้อม (EN)	**EN1: การพัฒนาและขยายด่านพรมแดนและโครงสร้างพื้นฐานโลจิสติกส์ในบางพื้นที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้** เนื่องจากอาจมีพื้นที่ทับซ้อนกับอุทยานหรือพื้นที่ป่า อาทิ การพัฒนาพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์บริเวณด่านพรมแดนในจังหวัดน่านและพะเยา และการพัฒนาเส้นทางรถไฟหรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมโยงระหว่างอำเภอเมืองตากกับอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
การทหารและความมั่นคง (M)	**M1: การยกระดับการพัฒนาด่านพรมแดนหรือพื้นที่ชายแดนจำเป็นต้องได้รับความเห็นชอบจากสภาความมั่นคงแห่งชาติ** และต้องมีความสอดคล้องกับแผนบริหารจัดการชายแดนด้านความมั่นคงที่พิจารณาจากหลักเกณฑ์ด้านการเป็นพื้นที่ที่มีความปลอดภัยและรัฐบาลไทยกับเพื่อนบ้านเห็นพ้องต้องกัน การเป็นพื้นที่ที่มีการสัญจรข้ามแดนและขนส่งสินค้าที่เกิดประโยชน์ต่อประเทศไทย การเป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมในการควบคุมด้านการป้องกันประเทศและสามารถควบคุมการสัญจรผ่านช่องทางธรรมชาติ

ตารางที่ 6.2-2 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศกัมพูชา (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Cambodia)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
การเมือง (P)	**P1: การเมืองของประเทศไทยกับประเทศกัมพูชามีระดับเสถียรภาพความมั่นคงที่แตกต่างกัน** จากข้อมูลของธนาคารโลก ในปี 2564 พบว่า ตัวชี้วัดความมั่นคงทางการเมืองและการปลอดจากเหตุการณ์ใช้ความรุนแรงและการก่อการร้ายของไทยมีค่า 27.36 (จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน) อยู่ในอันดับที่ 9 ของอาเซียน ขณะตัวชี้วัดความมั่นคงทางการเมืองฯ ของกัมพูชามีค่า 43.87 อยู่ในอันดับที่ 6 ของอาเซียน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าระดับเสถียรภาพทางการเมืองของไทยกับกัมพูชาจะมีความแตกต่างกันมาก แต่หากพิจารณาจากพื้นที่บริเวณชายแดนของไทยกับกัมพูชาที่มีการค้าและขนส่งข้ามแดนระหว่างกันแล้ว พบว่า ยังไม่มีเหตุการณ์ใช้ความรุนแรงและการก่อการร้ายเกิดขึ้น โดยมีเพียงเหตุการณ์ลักลอบค้าสินค้าหนีภาษี การลักลอบเข้าเมืองของแรงงานต่างด้าวและการลักลอบหนีออกนอกประเทศของผู้มีคดีในไทย **P2: ความมีประสิทธิผลของรัฐบาลไทยกับกัมพูชาในการนำนโยบายไปขับเคลื่อนให้บรรลุผล** จากข้อมูลของธนาคารโลกที่จัดทำตัวชี้วัดความมีประสิทธิภาพของรัฐบาล (Government Effectiveness) ที่ประเมินจากคุณภาพการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ และความเชื่อมั่นในรัฐบาลต่อนำนโยบายที่แถลงไว้ไปขับเคลื่อนให้บรรลุผลได้สำเร็จตามแผน พบว่า ในปี 2564 ตัวชี้วัดความมีประสิทธิผลของรัฐบาลของไทยมีค่า 60.58 (จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน) อยู่ในอันดับที่ 6 ของอาเซียน ขณะที่ตัวชี้วัดความมีประสิทธิภาพของรัฐบาลกัมพูชามีค่า 36.06 อยู่ในอันดับที่ 8 ของอาเซียน ซึ่งตัวชี้วัดดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมั่นของภาคเอกชนที่มีต่อความสามารถในการขับเคลื่อนนโยบายที่แถลงไว้ยังมีอยู่จำกัด ส่งผลให้ในกรณีที่ไทยต้องการขอให้รัฐบาลกัมพูชาดำเนินการปรับเปลี่ยนมาตรการหรือวิธีปฏิบัติใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศจะต้องใช้ระยะเวลานานเพื่อสร้างการยอมรับและปรับตัว

ตารางที่ 6.2-2 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศกัมพูชา (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Cambodia) (ต่อ)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
การเมือง (P)	**P3: ความไม่ชัดเจนของเขตแดนในการเปิดจุดผ่านแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา** กรณีการเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดสระแก้วกับจังหวัดบันเตียเมียนเจย ฝ่ายไทยมีเจตนาที่จะก่อสร้างจุดผ่านแดนถาวรและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงเพื่อการขนส่งสินค้าไปยังบ้านหนองเอี่ยน - สตึงบท ขณะที่กัมพูชามีท่าทีผลักดันการเปิดจุดผ่านแดนถาวรที่ป่าไร่ - โอเนียง อีกทั้งกัมพูชาแสดงเจตนาสนับสนุนการเปิดจุดผ่านแดนถาวรบ้านเขาดิน - พนมเตย ตั้งแต่ปี 2561 ผลของความไม่ชัดเจนของเขตแดนในบางพื้นที่ของไทยกับกัมพูชาสร้างอุปสรรคต่อการพัฒนาพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ที่ใช้เพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการผ่านเข้าออกของรถบรรทุกและสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า และการพัฒนากิจกรรมพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องบริเวณชายแดน **P4: การจัดตั้งสถานกงสุลใหญ่ในพื้นที่ด่านชายแดนที่มีกิจกรรมการค้าและการเดินทางมากเพื่ออำนวยความสะดวกและช่วยประสานงานกรณีที่คนชาติของตนต้องการความช่วยเหลือ** โดยกัมพูชาที่จัดตั้งสถานเอกอัครราชทูตกัมพูชาในประเทศไทย ณ กรุงเทพฯ และจัดตั้งสถานกงสุลใหญ่ในจังหวัดชายแดนของไทยที่มีกิจกรรมการค้าและการเดินทางมาก ได้แก่ สถานกงสุลใหญ่กัมพูชา ณ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศให้แน่นแฟ้น และให้บริการด้านการกงสุลและการช่วยเหลือแก่คนกัมพูชาที่อยู่ในไทย โดยมีอาณาเขตครอบคลุม 8 จังหวัดของไทย ที่มีกิจกรรมการเข้าเมืองและเดินทางของคนกัมพูชามาก ได้แก่ สระแก้ว จันทบุรี ตราด บุรีรัมย์ ศรีสะเกษ สุรินทร์ และอุบลราชธานี ขณะที่ไทยยังไม่มีการจัดตั้งสถานกงสุลใหญ่ในจังหวัดของกัมพูชา โดยเฉพาะจังหวัดบันเตียเมียนเจย ซึ่งเป็นจุดผ่านทางทางบกที่มีการขนส่งสินค้าและการเดินทางสัญจรที่มีความสำคัญที่สุดระหว่างไทยกับกัมพูชา
เศรษฐกิจ (EC)	**EC1: เศรษฐกิจการค้าข้ามแดนระหว่างกัมพูชากับไทยเติบโตอย่างต่อเนื่อง** (ยกเว้นในช่วงเกิดภาวะโรคระบาดไวรัสโคโรนา) สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกจากด่านพรมแดนทางบกไปกัมพูชาและเติบโตอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ เครื่องจักรและอุปกรณ์การเกษตร อาหารสำเร็จรูป ปุ๋ยเคมี และเส้นใยประดิษฐ์ สินค้าสำคัญที่กัมพูชาลดการนำเข้าจากไทยลงอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ เครื่องดื่ม รถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ขณะเดียวกันสินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากกัมพูชาผ่านด่านพรมแดนทางบกและเติบโตอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ มันสำปะหลัง เศษอะลูมิเนียม ผลิตภัณฑ์อะลูมิเนียม เศษทองแดง และพริก และสินค้าที่ไทยลดการนำเข้าจากกัมพูชาลงอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ สายไฟ อย่างไรก็ตาม สินค้าส่งออกของไทยที่มีมูลค่าการส่งออกไปกัมพูชามากที่สุด ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง นั้น ต้องใช้การขนส่งทางทะเลเนื่องจากกัมพูชาไม่อนุญาตให้นำเข้าผ่านด่านพรมแดนทางบกได้เพื่อป้องกันลักลอบหนีศุลกากร **EC2: ประเทศไทยกับกัมพูชามีการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนหรือนิคมอุตสาหกรรมชายแดนที่อยู่ในพื้นที่ที่ไม่ห่างกันมาก** แม้ว่าไทยกับกัมพูชามีแนวคิดในการเชื่อมโยงพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษของทั้งสองประเทศเพื่อส่งเสริมการเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิตและดึงดูดการลงทุนในพื้นที่ของประเทศ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนหรือนิคมอุตสาหกรรมชายแดนของไทยกับกัมพูชาส่วนใหญ่ตั้งอยู่ติดกัน อาทิ นิคมอุตสาหกรรมสระแก้วและเขตเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วซึ่งตั้งอยู่ฝั่งตรงกันข้ามกับนิคมอุตสาหกรรมโอเนียง จังหวัดบันเตียเมียนเจย และจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตราดตั้งอยู่ฝั่งตรงกันข้ามกับนิคมอุตสาหกรรมเกาะกง รวมถึงให้การส่งเสริมในอุตสาหกรรมที่คล้ายคลึงกัน อาทิ อุตสาหกรรมที่มีการผลิตเพื่อส่งออก อุตสาหกรรมสิ่งทอและเสื้อผ้า และธุรกิจบริการโลจิสติกส์และคลังสินค้า เป็นต้น ทำให้เกิดการแข่งขันระหว่างกัน อีกทั้งที่ผ่านมาการดำเนินการชักจูงให้เกิดการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนของไทยกับกัมพูชายังไม่ประสบความสำเร็จมากนัก เนื่องจากอยู่ห่างไกลจากท่าเรือหลักที่เป็นประตูการค้า ทำให้มีต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากเดิม

ตารางที่ 6.2-2 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศกัมพูชา (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Cambodia) (ต่อ)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
เศรษฐกิจ (EC)	**EC3: ต้นทุนโลจิสติกส์ของการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างไทยกับกัมพูชายังมีมูลค่าสูง** โดยการขนส่งข้ามแดนยังคงไม่สามารถดำเนินการไปได้ตลอด จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนสินค้า ณ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่พรมแดนประเทศกัมพูชา ทำให้มีต้นทุนโลจิสติกส์ของการขนส่งข้ามแดนที่สูง โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้า ค่าดำเนินพิธีการศุลกากรในการข้ามแดนในฝั่งกัมพูชาที่สูงกว่าประเทศเพื่อนบ้าน **EC4 โอกาสใหม่ที่อาจเกิดขึ้นจากการพัฒนาการขนส่งทางรางระหว่างไทยกับกัมพูชา** โดยประเทศไทยได้สร้างรางรถไฟขนาด 1 เมตร จากฝั่งอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว เพื่อเชื่อมโยงเมืองปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย แล้ว นอกจากนี้ อีกทั้งกัมพูชาอยู่ระหว่างก่อสร้างทางรถไฟเส้นทางกรุงพนมเปญ - จังหวัดโพธิสัตย์ และมีแนวคิดต้องการจัดทำข้อตกลงการเดินรถไฟร่วมระหว่างไทยกับกัมพูชาเพื่อขนส่งสินค้าและการเดินทางสัญจรของประชาชนทั้งสองประเทศ ซึ่งหากมีการพัฒนาการเดินรถไฟระหว่างไทยกับกัมพูชาจนถึงกรุงพนมเปญได้ก็จะช่วยสร้างทางเลือกใหม่ในการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะการขนส่งไปถึงกรุงพนมเปญ ซึ่งเป็นเมืองหลวงและศูนย์กลางพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมที่สำคัญที่สุดของประเทศกัมพูชา
สังคมและวัฒนธรรม (S)	**S1: เจ้าหน้าที่รัฐของประเทศเพื่อนบ้านอาจมีความเสี่ยงมากที่ผู้ประกอบการต้องจ่ายเงินอื่นนอกระบบหรือค่าใช้จ่ายพิเศษเพื่อให้มีการอำนวยความสะดวก** โดยจากข้อมูลของธนาคารโลก ในปี 2564 พบว่า ตัวชี้วัดความสามารถในการควบคุมคอร์รัปชัน (Control of Corruption) ของประเทศไทยมีค่า 35.10 อยู่ในอันดับที่ 6 ของอาเซียน ขณะตัวชี้วัดความสามารถในการควบคุมคอร์รัปชันของกัมพูชามีค่า 11.54 อยู่ในอันดับสุดท้ายของอาเซียน ทำให้การดำเนินธุรกิจและต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่ภาครัฐ โดยเฉพาะกัมพูชา อาจมีความเสี่ยงมากที่ผู้ประกอบการที่ต้องจ่ายค่าสินบนหรือให้การเกื้อหนุนเป็นพิเศษต่อเจ้าหน้าที่รัฐเพื่อแลกกับการอำนวยความสะดวกหรือการอนุญาตให้ประกอบธุรกิจได้ **S2: ความสัมพันธ์ทางวัฒนธรรมที่ดีของประเทศไทยกับกัมพูชา** ไทยกับกัมพูชามีวัฒนธรรม ศาสนา และรูปแบบการดำรงชีวิตของประชาชนที่คล้ายคลึงกันและมีความสัมพันธ์ในระดับประชาชน โดยเฉพาะประชาชนบริเวณแนวชายแดนที่ใกล้ชิดและมีตลาดการค้าชายแดนที่ประชาชนในจังหวัดต่าง ๆ ที่ทั้งสองประเทศมีพรมแดนติดกันที่อนุญาตให้ประชาชนของทั้งสองประเทศเดินทางมาซื้อขายสินค้าระหว่างกัน
เทคโนโลยี (T)	**T1: ไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการปฏิบัติพิธีการศุลกากร** โดยเฉพาะด่านพรมแดนหรือด่านศุลกากรของประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นด่านขนาดใหญ่และมีมูลค่าการค้าข้ามแดนและผ่านแดนมาก **T2: ไทยและประเทศกัมพูชามีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการขนส่ง** โดยทั้งสองประเทศมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการตรวจจับความเร็วรถบรรทุก การใช้แอปพลิเคชันในการบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนและมีการตัดคะแนนผู้กระทำความผิด
กฎหมาย (L)	**L1: การปฏิบัติตามกฎหมายยังไม่เคร่งครัด** จากข้อมูลของธนาคารโลกที่ได้จัดทำตัวชี้วัดการปฏิบัติตามกฎหมาย (Rule of Law) ที่ประเมินจากความสามารถในการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ พบว่า ในปี 2564 ตัวชี้วัดการปฏิบัติตามกฎหมายของไทยมีค่า 55.77 (จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน) อยู่ในอันดับที่ 4 ของอาเซียน ขณะที่ตัวชี้วัดการปฏิบัติตามกฎหมายของกัมพูชามีค่า 19.23 อยู่ในอันดับที่ 9 ของอาเซียนซึ่งตัวชี้วัดดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงข้อจำกัดของของหน่วยงานภาครัฐกัมพูชาในการใช้บังคับของกฎหมายที่มีอยู่ ตลอดจนสร้างความเสี่ยงอย่างมากต่อเอกชนในการประกอบธุรกิจการค้าและการลงทุนที่อาจต้องเผชิญกับใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่รับผิดชอบในการอนุญาตให้ดำเนินกิจกรรมการค้า การขนส่ง และการลงทุน

ตารางที่ 6.2-2 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศกัมพูชา (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Cambodia) (ต่อ)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
กฎหมาย (L)	**L2: กฎระเบียบของไทยและกัมพูชายังไม่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดนทางบก** โดยกรณีของประเทศไทยยังไม่อนุญาตให้มีการผ่านแดนสินค้าที่ผลิตจากกัมพูชาที่จัดอยู่ในสินค้าต้องกำกัด (Restricted Goods) เช่น ข้าว และมันสำปะหลัง ผ่านแดนไทยและมาขึ้นเรือ ณ ท่าเรือในประเทศไทยเพื่อส่งออกไปประเทศที่สาม (จีนและยุโรป) ขณะเดียวกัน นับตั้งแต่ปี 2560 ประเทศกัมพูชาไม่อนุญาตให้มีการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงผ่านด่านพรมแดนทางบกของไทยเข้ากัมพูชาได้ (น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นสินค้าของไทยที่มีมูลค่าการส่งออกไปกัมพูชามากที่สุด) เนื่องจากกัมพูชาต้องการแก้ไขปัญหาการลักลอบการหนีภาษีศุลกากรจากการขนน้ำมันเถื่อนตามชายแดนไทยกับกัมพูชา และกำหนดให้การนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงต้องนำเข้าผ่านด่านท่าเรือระหว่างประเทศเท่านั้น **L3: ยังมีการใช้ประโยชน์จากความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (IICBTA) จำกัด** ไทยกับกัมพูชาจัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงระยะแรก (Early Harvest of Implementation of GMS Cross Border Transport Facilitation Agreement) และสนับสนุนให้แต่ละประเทศสมาชิกดำเนินการออกใบอนุญาตการขนส่งทางถนนระยะแรก (Permit) และเอกสารนำเข้าชั่วคราว (TAD) ให้เพิ่มมากขึ้น รวมถึงให้การยอมรับ Permit ระหว่างกันโดยเร็ว โดยสถานะปัจจุบันของการออก Permit และ TAD ในระยะแรกของไทยมีรถขนส่งสินค้า 552 คัน (18 บริษัท) และรถขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำเส้นทาง 20 คัน (2 บริษัท) รวม 472 คัน ขณะที่กัมพูชามีรถขนส่งสินค้า 18 คัน และรถขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำเส้นทาง 2 คัน รวม 20 คัน อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการไทยทำการขนส่งไปในพื้นที่ตอนในของกัมพูชาน้อย เนื่องจากเจ้าหน้าที่กัมพูชาขาดความรู้ความเข้าใจในการอนุญาตให้รถยนต์หมายเลขทะเบียนรถที่ฝ่ายไทยได้แจ้งเวียนผ่านธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) สามารถเข้าไปยังพื้นที่ตอนในของกัมพูชาได้หากเดินรถในเส้นทางที่กำหนด
สิ่งแวดล้อม (EN)	**EN1: การพัฒนาและขยายด่านพรมแดนในบางพื้นที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้** เนื่องจากตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อม อาทิ ข้อจำกัดในการยกระดับจุดผ่านแดนเป็นจุดผ่านแดนถาวร ชายแดนไทย - กัมพูชาบริเวณช่องสายตะกู จังหวัดบุรีรัมย์ เชื่อมโยงกับจุ๊บโกกี จังหวัดอุดรเมียนเจย เนื่องจากบริเวณดังกล่าวตั้งอยู่ในพื้นที่อุทยานแห่งชาติตาพระยา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของพื้นที่แหล่งมรดกโลกพื้นที่กลุ่มป่าดงพญาเย็น - เขาใหญ่
การทหารและความมั่นคง (M)	**M: การจัดการปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดนไทยกับกัมพูชา** แม้ในภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับกัมพูชาเป็นไปด้วยดี แต่ยังคงมีประเด็นปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดนไทยกับกัมพูชาที่เกิดจากการลักลอบเข้า/ออกเมืองผิดกฎหมาย โดยเฉพาะแรงงานต่างด้าวที่หลบหนีเข้าเมืองตามแนวชายแดนจังหวัดตราด จันทบุรี และสระแก้ว ปัญหาโจรกรรมรถยนต์และจักรยานยนต์ ปัญหาแก๊ง Call Center และ Hybrid Scam ที่ไปจัดตั้งสำนักงานปฏิบัติการในกัมพูชา และการขยายชุมชนแนวเส้นเขตแดนของกัมพูชาซึ่งมักบุกรุกตามชายแดนที่มีทรัพยากรและการลักลอกตัดไม้พะยูง **M2: กลไกความร่วมมือการพัฒนาชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชาที่มีอยู่หลากหลาย** มีคณะกรรมการและคณะทำงานเกี่ยวกับเศรษฐกิจ สังคม ความมั่นคง อาทิ คณะกรรมาธิการร่วมว่าด้วยความร่วมมือไทย - กัมพูชา คณะกรรมการร่วมทางการค้าไทย - กัมพูชา และกลไกทำงานผ่านคณะผู้ว่าราชการจังหวัดชายแดนไทย-กัมพูชา เป็นต้น เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีระหว่างกัน มีความร่วมมือที่เกี่ยวกับการค้าและโลจิสติกส์ข้ามแดน อาทิ การบริหารจุดผ่านแดน ความร่วมมือการค้าและการลงทุนชายแดน การขนส่ง การเกษตรบริเวณชายแดน เพื่อให้ทั้งสองฝ่ายบรรลุมูลค่าการค้าระหว่างกัน 15 พันล้านดอลลาร์สหรัฐภายในปี 2568

ตารางที่ 6.2-3 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับ สปป.ลาว (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Lao PDR)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
การเมือง (P)	**P1: การเมืองของประเทศไทยกับ สปป.ลาว มีระดับเสถียรภาพความมั่นคงที่แตกต่างกัน** โดยจากข้อมูลของธนาคารโลก ในปี 2564 พบว่า ตัวชี้วัดความมั่นคงทางการเมืองและการปลอดจากเหตุการณ์ใช้ความรุนแรงและการก่อการร้ายของประเทศไทยมีค่า 27.36 อยู่ในอันดับที่ 9 ของอาเซียน ขณะตัวชี้วัดความมั่นคงทางการเมืองฯ ของ สปป.ลาว มีค่า 69.81 อยู่ในอันดับที่ 3 ของอาเซียน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าระดับเสถียรภาพทางการเมืองของไทยกับ สปป.ลาว จะมีความแตกต่างกันมาก แต่หากพิจารณาจากพื้นที่บริเวณชายแดนของไทยกับ สปป.ลาว ที่มีการค้าและขนส่งข้ามแดนระหว่างกันแล้วพบว่า ยังไม่มีเหตุการณ์ใช้ความรุนแรงและการก่อการร้ายเกิดขึ้น โดยมีเพียงเหตุการณ์ลักลอบเข้าเมืองของแรงงานต่างด้าวและคนต่างด้าวและการลักลอบหนีภาษีโดยใช้เรือเป็นพาหนะข้ามแดน **P2: ความมีประสิทธิผลของรัฐบาลไทยกับ สปป.ลาว ในการนำนโยบายไปขับเคลื่อนให้บรรลุผล** จากข้อมูลของธนาคารโลกที่ได้จัดทำความมีประสิทธิภาพของรัฐบาล (Government Effectiveness) ที่ประเมินจากคุณภาพการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ และความเชื่อมั่นในรัฐบาลต่อนำนโยบายที่แถลงไว้ไปขับเคลื่อนให้บรรลุผลได้สำเร็จตามแผน พบว่า ในปี 2564 ตัวชี้วัดความมีประสิทธิผลของรัฐบาลของไทยมีค่า 60.58 (จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน) อยู่ในอันดับที่ 6 ของอาเซียน ขณะตัวชี้วัดความมีประสิทธิภาพของรัฐบาล สปป.ลาว มีค่า 30.29 อยู่ในอันดับที่ 9 ของอาเซียน ซึ่งตัวชี้วัดดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมั่นของภาคเอกชนที่มีต่อความสามารถในการขับเคลื่อนนโยบายที่แถลงไว้ยังมีอยู่จำกัด ส่งผลให้ในกรณีที่ประเทศไทยต้องการขอให้รัฐบาล สปป.ลาว ดำเนินการปรับเปลี่ยนมาตรการหรือวิธีปฏิบัติใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศจะต้องใช้ระยะเวลานานเพื่อสร้างการยอมรับและปรับตัว **P3: นโยบายการพัฒนาพื้นที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าของไทยกับ สปป.ลาว ในบางพื้นที่มีลักษณะของการแข่งขันระหว่างกัน** อาทิ การที่ประเทศไทยมีการจัดตั้งศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ขณะเดียวกันแขวงคำม่วน (ตรงข้ามกับจังหวัดนครพนม) ก็มีการจัดตั้งลานเปลี่ยนถ่ายสินค้า (คลังสินค้า) ในเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน นอกจากนี้ยังมีการจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ขณะเดียวกันแขวงบ่อแก้ว (ตรงข้ามกับจังหวัดเชียงราย) ก็มีการจัดตั้งลานเปลี่ยนถ่ายสินค้าในเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว และทางการ สปป.ลาว กำหนดให้รถบรรทุกได้ต้องนำสินค้าไปเปลี่ยนถ่าย ณ ลานเปลี่ยนสินค้าดังกล่าวเพื่อให้รถบรรทุกลาวขนสินค้าต่อเนื่องไปขนถ่ายต่อให้กับรถบรรทุกจีน ณ เมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา ซึ่งเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าสำคัญชายแดน สปป.ลาว กับจีน ส่งผลให้การพัฒนาโครงการศูนย์ขนส่งสินค้าในฝั่งไทยอาจเกิดความซ้ำซ้อนและแข่งขันกับกับโครงการลานเปลี่ยนถ่ายสินค้าของ สปป.ลาว **P4: ความไม่แน่นอนด้านวิธีปฏิบัติของประเทศเพื่อนบ้านในการอนุญาตให้มีการนำรถบรรทุกเข้าไปในดินแดน** อาทิ กรณีของแขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว ที่ไม่ต้องการให้รถบรรทุกพร้อมคนขับรถของไทยขับรถไปส่งสินค้าในพื้นที่ตอนในของลาว เช่น แขวงหลวงน้ำทา และแขวงอุดมไซ และขอให้เปลี่ยนถ่ายสินค้าและรถตามจุดขนถ่ายในพื้นที่ชายแดนที่กำหนด
เศรษฐกิจ (EC)	**EC1: เศรษฐกิจการค้าข้ามแดนระหว่าง สปป.ลาว กับไทยมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง** (ยกเว้นในช่วงเกิดภาวะโรคระบาดไวรัสโคโรนา) สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไป สปป.ลาว และเติบโตอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องดื่ม อาหารแปรรูป อาหารสัตว์เลี้ยง รถยนต์ สินค้าสำคัญที่ สปป.ลาว ลดการนำเข้าจากไทยลงอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ปศุสัตว์ จักรยานยนต์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ขณะที่สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจาก สปป.ลาว และเติบโตอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ มันสำปะหลัง โลหะเงิน กาแฟ เลนส์ และหิน และสินค้าที่ไทยลดการนำเข้าจาก สปป.ลาว ลงอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ทองแดง ส่วนประกอบของกล้องถ่ายภาพ และอุปกรณ์โทรศัพท์

ตารางที่ 6.2-3 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับ สปป.ลาว (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Lao PDR) (ต่อ)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
เศรษฐกิจ (EC)	**EC2: การเชื่อมโยงทางบกผ่านจุดผ่านแดนถาวรระหว่างไทยกับ สปป.ลาว มีอยู่หลายแห่ง** โดยเฉพาะจุดผ่านแดนข้ามสะพานมิตรข้ามแม่น้ำโขงในจังหวัดต่างๆ ได้แก่ หนองคาย มุกดาหาร นครพนม เชียงราย และบึงกาฬ (อยู่ระหว่างก่อสร้าง) นอกจากนี้ ยังมีโครงการก่อสร้างสะพานแห่งใหม่เพื่อในขนส่งสินค้าทางรางในจังหวัดหนองคาย ทำให้มีทางเลือกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนเชื่อมโยงกับ สปป.ลาว และพื้นที่ต่อเนื่อง (จีน และเวียดนาม) อยู่หลายแห่ง อย่างไรก็ตาม ผู้แทนจังหวัดต่าง ๆ ของไทยและ สปป.ลาว จะต้องเผชิญกับความท้าทายในการแข่งขันระหว่างพื้นที่เพื่อชักจูงให้มีการขนส่งข้ามหรือผ่านแดนในพื้นที่ของตนเอง เพื่อสร้างความเจริญให้กับท้องถิ่น ตัวอย่างเช่น การแข่งขันระหว่างการขนส่งผ่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (มุกดาหาร) และสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 (นครพนม) ในการขนส่งผ่านแดนจากไทยผ่าน สปป.ลาว และเวียดนาม เพื่อไปเขตปกครองตนเองกวางสี มณฑลกวางตุ้ง และมณฑลอื่น ๆ ในภาคตะวันออกของจีน และการแข่งขันระหว่างการขนส่งผ่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 (เชียงราย) กับการขนส่งสินค้าทางรางเชื่อมโยงผ่านสะพานมิตรภาพแห่งใหม่ที่สามารถใช้ในการขนส่งทางรางได้มากขึ้น (หนองคาย – เวียงจันทน) ที่จะเชื่อมกับรถไฟระหว่างประเทศของลาวและจีน เพื่อขนส่งสินค้าจากไทยผ่านแดน สปป.ลาว ไปมณฑลคุนหมิง เสฉวน และมหานครฉงชิ่งของจีน **EC2: การให้บริการรถไฟสายจีน สปป.ลาว และจะเชื่อมโยงมาประเทศไทยในอนาคต** โดยจากการประเมินของธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) คาดว่าการขนส่งทางรางจะมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าการขนส่งทางถนน ทำให้เป็นทางเลือกใหม่ในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน รวมถึงอาจใช้การขนส่งทางรางในการเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ ที่อยู่บนเส้นทางรถไฟสายทรานส์เอเชียไปถึงยุโรปหากมีการจัดทำความตกลงฯ ที่เกี่ยวข้องแล้วเสร็จ อีกทั้งอาจมีประเทศในอาเซียนได้แก่ มาเลเซีย และสิงคโปร์ ใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางรางผ่านไทยเพื่อไปยังจีนได้ อย่างไรก็ตาม การผลักดันการใช้ประโยชน์ให้ได้อย่างแท้จริงและมีต้นทุนที่เหมาะสมฝ่ายไทยกับ สปป.ลาว จะต้องปรับการทำงานอีกหลายส่วน อาทิ (ก) การขอให้ สปป.ลาว ปรับเปลี่ยนจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค (VLP) ให้ไปอยู่ที่สถานีเวียงจันทน์ใต้ซึ่งเป็นสถานีจุดจอดของขบวนรถไฟจากจีน เพื่อลดต้นทุนการขนถ่ายที่ซ้ำซ้อน (ข) การสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ ณ หนองคาย – เวียงจันทน์ เพื่อรองรับการเดินรถไฟระหว่างประเทศ และเชื่อมโยงกับสถานีเวียงจันทน์ใต้ของ สปป.ลาว (ค) การพัฒนาย่านขนถ่ายสินค้าที่ทาง ณ นาทา จังหวัดหนองคาย เพื่อรองรับสินค้าระหว่างรถไฟจีนกับไทยที่ใช้ขนาดรางคนละขนาดและต้องมาเปลี่ยนถ่าย ณ ย่านขนถ่ายสินค้านาทา (ง) การให้ใช้ตู้คอนเทนเนอร์อื่นที่มิใช่ตู้คอนเทนเนอร์ของ China Railway บรรทุกบนรถไฟจีนได้ (จ) การปรับเพิ่มจำนวนความยาวแคร่บรรทุกและความถี่การเดินรถ และ (ฉ) การทำงานร่วมกันระหว่างไทย จีน และ สปป.ลาว เพื่อแบ่งปันผลประโยชน์ร่วมกันจากการเดินรถไฟขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างอาเซียนกับจีนและพื้นที่ต่อเนื่อง
สังคมและวัฒนธรรม (S)	**S1: เจ้าหน้าที่รัฐของประเทศเพื่อนบ้านอาจมีความเสี่ยงมากที่ผู้ประกอบการต้องจ่ายเงินอื่นนอกระบบหรือค่าใช้จ่ายพิเศษเพื่อให้มีการอำนวยความสะดวก** โดยจากข้อมูลของธนาคารโลก ในปี 2564 พบว่า ตัวชี้วัดความสามารถในการควบคุมคอร์รัปชัน (Control of Corruption) ของประเทศไทยมีค่า 35.10 อยู่ในอันดับที่ 6 ของอาเซียน ขณะตัวชี้วัดความสามารถในการควบคุมคอร์รัปชันของ สปป.ลาว มีค่า 15.38 อยู่ในอันดับที่ 9 ของอาเซียน ทำให้การดำเนินธุรกิจและต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่ภาครัฐ โดยเฉพาะใน สปป.ลาว อาจมีความเสี่ยงอย่างมากต่อผู้ประกอบการที่ต้องจ่ายค่าสินบนหรือให้การเกื้อหนุนเป็นพิเศษต่อเจ้าหน้าที่รัฐเพื่อแลกกับการอำนวยความสะดวกหรือการอนุญาตให้ประกอบธุรกิจได้

ตารางที่ 6.2-3 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับ สปป.ลาว (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Lao PDR) (ต่อ)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
สังคมและวัฒนธรรม (S)	**S2: ความสัมพันธ์ทางวัฒนธรรมที่ดีของประเทศไทยกับ สปป.ลาว** โดยไทยกับ สปป.ลาว มีวัฒนธรรม ศาสนา และรูปแบบการดำรงชีวิตของประชาชนที่คล้ายคลึงกันและมีความสัมพันธ์ในระดับประชาชน โดยเฉพาะประชาชนบริเวณแนวชายแดนที่ใกล้ชิดและมีตลาดการค้าชายแดนที่ประชาชนในจังหวัดต่าง ๆ ที่ทั้งสองประเทศมีพรมแดนติดกันที่อนุญาตให้ประชาชนของทั้งสองประเทศเดินทางมาซื้อขายสินค้าระหว่างกัน **S3: การขาดแคลนแรงงาน** โดยเฉพาะแรงงานขั้นพื้นฐานที่ใช้ในการทำงานระดับปฏิบัติงานในกิจการผลิตสินค้าและธุรกิจบริการและพาณิชยกรรม ส่งผลให้การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนไม่สามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ
เทคโนโลยี (T)	**T1: ไทย และ สปป.ลาว มีการระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการปฏิบัติพิธีการศุลกากร** โดยในส่วนของ สปป.ลาว ได้เริ่มใช้ระบบ Single Window มาตั้งแต่ต้นปี 2564 กับด่านถาวรทุกแห่งใน สปป.ลาว และท่าอากาศยานระหว่างประเทศ ซึ่งสามารถอำนวยความสะดวกในการยื่นคำขอใบอนุญาตนำเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ ยื่นใบขนสินค้าขาเข้าและขาออก และการชำระค่าภาษีและค่าธรรมเนียมทางอิเล็กทรอนิกส์
กฎหมาย (L)	**L1: การปฏิบัติตามกฎหมายยังไม่เคร่งครัด** จากข้อมูลของธนาคารโลกที่ได้จัดทำตัวชี้วัดการปฏิบัติตามกฎหมาย (Rule of Law) ที่ประเมินจากความสามารถในการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ พบว่า ในปี 2564 ตัวชี้วัดการปฏิบัติตามกฎหมายของไทยมีค่า 55.77 (จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน) อยู่ในอันดับที่ 4 ของอาเซียน ขณะที่ตัวชี้วัดการปฏิบัติตามกฎหมายของ สปป.ลาว มีค่า 27.40 อยู่ในอันดับที่ 8 ของอาเซียน ซึ่งตัวชี้วัดดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงข้อจำกัดของของหน่วยงานภาครัฐของลาวในการใช้บังคับของกฎหมายที่มีอยู่ ตลอดจนสร้างความเสี่ยงอย่างมากต่อเอกชนในการประกอบธุรกิจการค้าและการลงทุนที่อาจต้องเผชิญกับใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่รับผิดชอบในการอนุญาตให้ดำเนินกิจกรรมการค้า การขนส่ง และการลงทุน **L2: ยังมีการใช้ประโยชน์จากความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (IICBTA) จำกัด** สมาชิกในกลุ่ม GMS มีการจัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงระยะแรก (Early Harvest of Implementation of GMS Cross Border Transport Facilitation Agreement) และสนับสนุนให้แต่ละประเทศสมาชิกดำเนินการออกใบอนุญาตการขนส่งทางถนนระยะแรก (Permit) และเอกสารนำเข้าชั่วคราว (TAD) ให้เพิ่มมากขึ้น รวมถึงให้การยอมรับ Permit ระหว่างกันโดยเร็ว โดยสถานะปัจจุบันของการออก Permit และ TAD ในระยะแรกของไทยมีรถขนส่งสินค้า 552 คัน (18 บริษัท) และรถขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำเส้นทาง 20 คัน (2 บริษัท) รวม 472 คัน ขณะที่ สปป.ลาว มีรถขนส่งสินค้า 22 คัน และไม่มีการออกเอกสารดังกล่าวรถขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำเส้นทาง รวมทั้งสิ้น 22 คัน
สิ่งแวดล้อม (EN)	**EN1: การพัฒนาและขยายด่านพรมแดนในบางพื้นที่ยังไม่สามารถดำเนินการได้** เนื่องจากตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อม อาทิ ข้อจำกัดในการขยายพื้นที่จุดผ่านแดนถาวรภูซาง จังหวัดพะเยา เนื่องจากบริเวณดังกล่าวตั้งอยู่ในพื้นที่อุทยานแห่งชาติภูซาง
การทหารและความมั่นคง (M)	**M1: การจัดการปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดนไทยกับ สปป.ลาว** แม้ในภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับ สปป.ลาว เป็นไปด้วยดี แต่ยังคงมีประเด็นปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดนไทยกับ สปป.ลาว ที่เกิดจากการลักลอบนำเข้ายาเสพติดเพิ่มมากขึ้นทางภาคอีสานตอนบน ปัญหาแรงงานต่างด้าวและผู้หลบหนีเข้าเมือง ปัญหาปักปันเขตแดนแถวช่องเม็ก (อุบลราชธานี) สินค้าหนีภาษีทางการเกษตรที่จังหวัดมุกดาหารและจังหวัดนครพนม และปัญหาการส่งออกจักรยานยนต์หนีภาษีที่พบมากที่จังหวัดหนองคาย

ตารางที่ 6.2-4 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Malaysia)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
การเมือง (P)	**P1: การเมืองของประเทศไทยกับมาเลเซียมีระดับเสถียรภาพความมั่นคงที่แตกต่างกัน** โดยจากข้อมูลของธนาคารโลก ในปี 2564 พบว่า ตัวชี้วัดความมั่นคงทางการเมืองและการปลอดจากเหตุการณ์ใช้ความรุนแรงและการก่อการร้ายของประเทศไทยมีค่า 27.36 อยู่ในอันดับที่ 9 ของอาเซียน ขณะตัวชี้วัดความมั่นคงทางการเมืองฯ ของมาเลเซียมีค่า 50.94 อยู่ในอันดับที่ 5 ของอาเซียน นอกจากนี้ หากพิจารณาจากพื้นที่บริเวณชายแดนของไทยกับมาเลเซียที่มีการค้าและขนส่งข้ามแดนระหว่างกันแล้ว พบว่า มีเหตุการณ์ใช้ความรุนแรงและการก่อการร้ายเกิดขึ้นในแถบภาคใต้ตอนล่าง อาทิ การเกิดระเบิดเส้นทางรถไฟในอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา เมื่อเดือนธันวาคม 2565 การเกิดระเบิดสถานีรถไฟยะลา เมื่อเดือนมกราคม 2565 และการเกิดระเบิดขบวนรถไฟขนส่งสินค้าในอำเภอระแงะ จังหวัดนราธิวาส เมื่อเดือนสิงหาคม 2564 เป็นต้น ส่งผลต่อเนื่องให้เกิดความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจการค้า การขนส่ง และการลงทุน **P2: ความมีประสิทธิผลของรัฐบาลไทยกับมาเลเซียมีระดับที่แตกต่างกัน** จากข้อมูลของธนาคารโลกที่ได้จัดทำความมีประสิทธิภาพของรัฐบาล(Government Effectiveness) ที่ประเมินจากคุณภาพการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ และความเชื่อมั่นในรัฐบาลต่อนำนโยบายที่แถลงไว้ไปขับเคลื่อนให้บรรลุผลได้สำเร็จตามแผน พบว่า ในปี 2564 ตัวชี้วัดความมีประสิทธิผลของรัฐบาลของไทยมีค่า 60.58 (จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน) อยู่ในอันดับที่ 6 ของอาเซียน ขณะตัวชี้วัดความมีประสิทธิภาพของรัฐบาลมาเลเซียมีค่า 81.25 อยู่ในอันดับที่ 3 ของอาเซียน ซึ่งตัวชี้วัดดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมั่นที่ภาคเอกชนเห็นว่าการขับเคลื่อนนโยบายและมาตรการที่รัฐบาลมาเลเซียที่แถลงไว้มีมากกว่ากรณีของรัฐบาลไทย โดยตัวอย่างของแผนงานด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวกับการข้ามแดน (ที่มิใช่การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน) ที่มาเลเซียได้กำหนดไว้ในนโยบายและสามารถขับเคลื่อนได้สำเร็จแล้ว อาทิ การลดระยะเวลาในการปฏิบัติพิธีการตรวจปล่อยสินค้าโดยการปรับแก้กฎระเบียบและการนำระบบอัตโนมัติมาใช้การส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางรางข้ามแดนประเทศและเชื่อมต่อกับท่าเรือ (ท่าเรือแคลง และท่าเรือปีนัง) และการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ ด่านชายแดนโดยให้เจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้า การตรวจสอบการขนส่งและใบอนุญาตขนส่ง และหน่วยงานด้านความมั่นคงอยู่ในพื้นที่เดียวกัน (ในกรณีของไทย ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ ด่านชายแดนจะไม่มีเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวกับการตรวจสอบใบอนุญาตขนส่งประจำการอยู่) **P3: ประเทศไทยและมาเลเซียมีแผนจัดทำความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกเชื่อมโยงห่วงโซ่คุณค่าของสินค้าเกษตรบางประเภท แต่ยังขาดการทำงานเพื่อให้เกิดการเกื้อกูลและเสริมประโยชน์ระหว่างกัน** ภายใต้แผนงานเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย (IMT-GT) ที่ต้องการพัฒนาโครงการเมืองยางพาราและความร่วมมือด้านอุตสาหกรรมยางในอนุภูมิภาค IMT-GT ตามแนวระเบียบเศรษฐกิจ Northern Corridor ของ IMT-GT เพื่อส่งเสริมความร่วมมือด้านการวิจัยผลิตภัณฑ์ยาง นวัตกรรม เทคโนโลยี มาตรฐานรับรองผลิตภัณฑ์ยาง และสร้างเครือข่ายเมืองยางพาราของอนุภูมิภาค อย่างไรก็ตาม พบว่าในทางปฏิบัติทั้งไทยกับมาเลเซียล้วนมีการจัดตั้งโครงการที่มีลักษณะคล้ายกันและแข่งขันกันเอง อาทิ มาเลเซียมีการจัดตั้งเมืองยาง (Kedah Rubber City) รัฐเคดาห์ (รัฐที่มีพรมแดนติดกับจังหวัดสงขลา) ที่มีการแปรรูปยางให้มีมูลค่าเพิ่มขึ้นและเป็นพื้นที่ที่มีธุรกิจสนับสนุนเกี่ยวเนื่องกับยางพาราแบบครบวงจร ซึ่งโครงการลักษณะดังกล่าวมีความคล้ายคลึงกับจังหวัดสงขลาที่มีการจัดตั้ง Rubber City เช่นเดียวกัน ทำให้โครงการฯ ดังกล่าวยังไม่ก่อให้เกิดการเกื้อหนุนการซื้อขายวัตถุดิบและสินค้าระหว่างกันแต่เป็นในลักษณะคู่แข่งกัน

ตารางที่ 6.2-4 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Malaysia) (ต่อ)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
เศรษฐกิจ (EC)	**EC1: เศรษฐกิจการค้าข้ามแดนระหว่างมาเลเซียกับไทยมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง** (ยกเว้นในช่วงเกิดภาวะโรคระบาดไวรัสโคโรนา) สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไปมาเลเซียและเติบโตอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ น้ำยาง ยางธรรมชาติ อุปกรณ์ประมวลผลคอมพิวเตอร์ วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ วงจรพิมพ์ ปาล์มน้ำมัน อาหารสัตว์เลี้ยง สินค้าสำคัญที่มาเลเซียลดการนำเข้าจากไทยลงอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ รถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ขณะที่สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากมาเลเซีย ได้แก่ วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ แผ่นบันทึกข้อมูล อุปกรณ์กึ่งตัวนำ เม็ดพลาสติก และสินค้าที่ไทยลดการนำเข้าจากมาเลเซียลงอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ผลิตภัณฑ์เหล็ก ผลิตภัณฑ์พลาสติก **EC2: เศรษฐกิจของภาคใต้ที่ติดอยู่กับพรมแดนมาเลเซียขึ้นอยู่กับผลิตสินค้าเพียงไม่กี่ประเภท ขณะที่สินค้าที่มีการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนส่วนใหญ่มีแหล่งต้นทางและปลายทางอยู่ในภาคกลางและภาคตะวันออก** โดยสินค้าที่ผลิตในภาคใต้และที่ใช้บริการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนเป็นผลิตภัณฑ์ยางพารา (น้ำยาง ยางแผ่น ถุงมือยาง ไม้ยาง) ขณะที่สินค้าที่มีการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนในภาคใต้กับมาเลเซียและเชื่อมโยงกับประเทศที่สามมาก ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ อุปกรณ์ยานยนต์ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องกำเนิดไฟฟ้าเป็นต้น ที่มีจุดต้นทางและปลายทางของสินค้าอยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ภาคตะวันออก และภาคกลาง (พระนครศรีอยุธยา) ทำให้มีความจำเป็นในการพัฒนาอุตสาหกรรมในภาคใต้ให้หลากหลายมากขึ้น **EC3: ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของภาคใต้มีจำนวนมากและมีความรู้ความชำนาญในการให้บริการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน** จังหวัดในภาคใต้ โดยเฉพาะในอำเภอสะเดาและอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลาซึ่งเป็นพื้นที่ชายแดนที่มีกิจกรรมการขนส่งระหว่างประเทศมากที่สุดของภาคใต้มีผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เกี่ยวเนื่อง อาทิ ตัวแทนรับจัดการขนส่ง ตัวแทนออกของรับอนุญาต ลานเปลี่ยนถ่ายสินค้า คลังสินค้าจัดตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก ทำให้มีความพร้อมให้บริการรองรับการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนแก่เจ้าของสินค้าที่อยู่ในภาคใต้และสถานที่ที่เป็นจุดต้นทางและจุดปลายทางอื่นที่อยู่ในประเทศไทย **EC4: ประเทศไทยกับมาเลเซียมีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งอย่างเพียงพอเพื่อรองรับการค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างกันแต่ต้องการการประสานงานกันอย่างใกล้ชิดเพื่อให้การขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ** โดยทั้งสองฝ่ายเห็นชอบให้ดำเนินก่อสร้างสะพานข้ามแม่ระหว่างประเทศในอำเภอสุไหงโกลก จังหวัดนราธิวาส เชื่อมกับรัฐกลันตัน (สะพานข้ามแม่น้ำประกอบด้วยสะพานข้ามแม่น้ำโกลกแห่งที่ 2 นราธิวาส-รันเตาปันยัง และสะพานข้ามแม่น้ำโกลกแห่งใหม่ นราธิวาส-เปิงกาลันกูโบว์) พัฒนาเส้นทางถนนจากด่านศุลกากรสะเดา – บูกิตกายูฮิตัม และการปรับปรุงเส้นทางรถไฟสุไหงโกลก-รันเตาปันยัง-ตุมปัต เพื่อสนับสนุนการขนส่งและท่องเที่ยวข้ามพรมแดน นอกจากนี้ รัฐบาลได้เห็นชอบจัดสรรงบประมาณพัฒนาศักยภาพด่านศุลกากรชายไทย-มาเลเซียเพื่อยกระดับการค้าชายแดนจำนวน 9 ด่านในสงขลา นราธิวาส ยะลา และสตูล อย่างไรก็ตาม ในส่วนของด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา ซึ่งเป็นด่านการค้าทางบกที่มีความสำคัญมากที่สุดของประเทศไทยที่มีการเชื่อมโยงกับด่านบูกิตกายูฮิตัม รัฐเคดาห์ ที่ได้มีการก่อสร้างด่านพรมแดนสะเดาแห่งใหม่แล้วแต่ยังขาดการเชื่อมต่อทางกายภาพกับด่านบูกิตกายูฮิตัม เนื่องจากฝ่ายมาเลเซียยังไม่เห็นด้วยกับการก่อสร้างรั้วเดี่ยวร่วมกันและก่อสร้างถนนเชื่อมระหว่างด่านพรมแดนสะเดาแห่งใหม่ตรงเข้าสู่ด่านบูกิตกายูฮิม เนื่องจากฝ่ายมาเลเซียได้ลงทุนพัฒนาด่านบูกิตกายูฮิตัม (อยู่ฝั่งตรงข้ามด่านสะเดาแห่งเดิม) ไปอย่างมากแล้วก่อนที่ฝ่ายไทยจะตัดสินใจก่อสร้างด่านพรมแดนสะเดาแห่งใหม่

ตารางที่ 6.2-4 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Malaysia) (ต่อ)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
สังคมและวัฒนธรรม (S)	**S1: เจ้าหน้าที่รัฐของประเทศเพื่อนบ้านอาจมีความเสี่ยงมากที่ผู้ประกอบการต้องจ่ายเงินอื่นนอกระบบหรือค่าใช้จ่ายพิเศษเพื่อให้มีการอำนวยความสะดวก** โดยจากข้อมูลของธนาคารโลก ในปี 2564 พบว่า ตัวชี้วัดความสามารถในการควบคุมคอร์รัปชัน (Control of Corruption) ของประเทศไทยมีค่า 35.10 อยู่ในอันดับที่ 6 ของอาเซียน ขณะตัวชี้วัดความสามารถในการควบคุมคอร์รัปชันของ มาเลเซียมีค่า 61.06 อยู่ในอันดับที่ 3 ของอาเซียน ทำให้การดำเนินธุรกิจและต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่ภาครัฐอาจมีความเสี่ยงบ้างที่ผู้ประกอบการที่ต้องจ่ายค่าสินบนหรือให้การเกื้อหนุนเป็นพิเศษต่อเจ้าหน้าที่รัฐเพื่อแลกกับการอำนวยความสะดวกหรือการอนุญาตให้ประกอบธุรกิจได้ **S2: การขาดแคลนแรงงาน** โดยเฉพาะแรงงานขั้นพื้นฐานที่ใช้ในการทำงานระดับปฏิบัติงานในกิจการผลิตสินค้าและธุรกิจบริการและพาณิชยกรรม ส่งผลให้การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนไม่สามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ
เทคโนโลยี (T)	**T1: ประเทศไทยและมาเลเซียมีการระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการปฏิบัติพิธีการศุลกากร** โดยในกรณีของประเทศไทยได้พัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ภายใต้ National Single Window มาใช้ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลเพื่อการค้าระหว่างประเทศ ขณะที่มาเลเซียได้พัฒนา Customs เพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าระหว่างประเทศได้รวดเร็วขึ้น **T2: มีการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการตรวจจับบริเวณพื้นที่ชายแดน** ในส่วนของมาเลเซีย อาทิ ด่านบูกิตกายูฮิตัม รัฐเคดาห์ และด่านปาดังเบซาร์ รัฐเปอร์ลิส เจ้าหน้าที่ตำรวจมาเลเซียได้ติดตั้งกล้องวงจรปิด CCTV การใช้เจ้าหน้าที่ตรวจตราทางเส้นทาง และการนำเทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ (Drone) และเรดาร์ (Radar) มาใช้ตรวจสอบเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคง การลักลอบหนีเข้าเมือง การลักลอบหนีศุลกากร ในระยะ 6 กิโลเมตรจากด่านพรมแดน ในขณะที่กรณีของไทยมีการติดตั้งกล้องวงจรปิด CCTV และการตั้งด่านมั่นคงเพื่อตรวจสอบการลักลอบหนีเข้าเมืองและการตรวจสอบเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับความมั่นคง
กฎหมาย (L)	**L1: การปฏิบัติตามกฎหมายอยู่ในระดับปานกลาง** จากข้อมูลของธนาคารโลกที่ได้จัดทำตัวชี้วัดการปฏิบัติตามกฎหมาย (Rule of Law) ที่ประเมินจากความสามารถในการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ พบว่า ในปี 2564 ตัวชี้วัดการปฏิบัติตามกฎหมายของไทยมีค่า 55.77 (จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน) อยู่ในอันดับที่ 4 ของอาเซียน ขณะที่ตัวชี้วัดการปฏิบัติตามกฎหมายของมาเลเซียมีค่า 70.19 อยู่ในอันดับที่ 4 ของอาเซียน ซึ่งตัวชี้วัดดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงข้อจำกัดของของหน่วยงานภาครัฐของไทยกับมาเลเซียในการใช้บังคับของกฎหมายที่มีอยู่ แต่ยังความสามารถในการใช้บังคับของไทยกับมาเลเซียก็ยังอยู่ในระดับที่ดีกว่ากัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา **L2: ประเทศไทยยังไม่มีความตกลงการขนส่งทวิภาคีระหว่างไทยกับมาเลเซีย** ส่งผลให้รถบรรทุกจดทะเบียนไทยและรถบรรทุกจดทะเบียนมาเลเซียไม่สามารถเดินทางข้ามแดนเพื่อนำสินค้าไปส่งที่จุดหมายปลายทางเกินกว่าพื้นที่ที่ศุลกากรกำหนด (ประมาณไม่เกิน 4 กิโลเมตรจากพรมแดน) ทำให้ต้องมีการนำรถบรรทุกไปเปลี่ยนถ่ายสินค้า ณ ลานเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณชายแดน อาทิ ย่านลานวางกองสินค้าในเขตบูกิตกายูฮิตัม รัฐเคดาห์ และเขตปาดังเบซาร์ รัฐเปอร์ลิส โดยเฉพาะในพื้นที่ฝั่งมาเลเซีย ซึ่งมีอำนาจการต่อรองในการกำหนดเวลาให้รถบรรทุกจากไทยไปทำการเปลี่ยนถ่าย ขณะที่รถบรรทุกฝั่งไทยจะต้องจอดรอคอยเพื่อรอเวลาที่เจ้าหน้าที่ลานเปลี่ยนถ่ายสินค้าของเอกชนมาเลเซียทำการเรียกรถ ทำให้ต้องเสียระยะเวลาในการรอคอยและเสียค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ขณะที่ฝั่งไทยไม่ได้รายได้จากการขนถ่ายและเปลี่ยนถ่ายสินค้า อย่างไรก็ตาม ผู้แทนไทยกับมาเลเซียอยู่ระหว่างจัดทำร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามพรมแดนไทย - มาเลเซีย

ตารางที่ 6.2-4 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Malaysia) (ต่อ)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
กฎหมาย (L)	**L3: ขาดการจัดระเบียบรถจดทะเบียนสองสัญชาติ** โดยเป็นผลจากการไม่มีความตกลงการขนส่งทวิภาคีระหว่างไทยกับมาเลเซียที่อนุญาตให้รถจดทะเบียนชาติภาคีเดินรถเข้ามาในเส้นทางที่กำหนด (Designated Route) ส่งผลให้มีผู้ประกอบการขนส่งของไทยที่มีการร่วมทุนกับมาเลเซียนำรถลากจูง/ส่วนพ่วงไปจดทะเบียนสองสัญชาติ โดยเฉพาะเพื่อให้บริการขนส่งน้ำยาง สินค้าเน่าเสียง่าย (อาหารทะเล เนื้อสัตว์ ผักผลไม้) ที่ส่งออกจากพื้นที่ตอนในของไทย (นอกเขตเมืองชายแดนไทย เช่น อำเภอหาดใหญ่ อำเภอบางกล่ำ และอำเภอรัตภูมิ จังหวัดสงขลา เป็นต้น) ไปพื้นที่ตอนในของมาเลเซีย (นอกเขตเมืองชายแดนมาเลเซีย เช่น รัฐสลังงอร์ รัฐปีนัง รัฐเคดาห์ และรัฐเปรัก) โดยสินค้าที่ใช้บริการรถจดทะเบียนสองสัญชาติเกือบทั้งหมดเป็นสินค้าส่งออกของไทย การจัดระเบียบให้มีการใช้รถจดทะเบียนสัญชาติไทยเพียงสัญชาติเดียวในการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตในไทยเพื่อส่งออกไปประเทศมาเลเซีย จะช่วยเพิ่มส่วนแบ่งตลาดและสร้างรายได้ให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งไทย **L4: การจัดโครงการนำร่องระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน** นับตั้งแต่ปี 2559 กระทรวงคมนาคมได้ส่งเสริมให้มีการสมัครเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายใต้โครงการนำร่องระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System – ACTS) ระหว่างไทย – มาเลเซีย - สิงคโปร์ (ตามแนวทางหลวงเอเชีย AH2) ที่อยู่ภายใต้ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยจะพิจารณาออกใบอนุญาตรถสินค้าข้ามพรมแดนอาเซียนภายใต้โครงการนำร่อง ACTS จำนวน 100 ฉบับ โดยในกรณีของการขนส่งผ่านแดนทางบกที่มีความเชื่อมโยงกับภาคใต้กำหนดให้สินค้าต้องผ่านเข้าและออก ณ ด่านศุลกากรสะเดา (สงขลา) และมีด่านต้นทาง/ปลายทางที่ผ่านเข้าออกกับประเทศกัมพูชา ณ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (สระแก้ว) และด่านต้นทาง/ปลายทางที่ผ่านเข้าออกประเทศเมียนมา ณ ด่านศุลกากรแม่สอด (เมียนมา) และด่านศุลกากรแม่สาย (เชียงราย) และด่านต้นทาง/ปลายทางที่ผ่านเข้าออก สปป.ลาว ณ ด่านศุลกากรหนองคาย ด่านศุลกากรมุกดาหาร ด่านศุลกากรเชียงของ (เชียงราย) และต้องบรรทุกโดยยานพาหนะที่ได้รับการคัดเลือกผ่านระบบ ACTS เท่านั้น ซึ่งปัจจุบันมีจำนวนไม่เกิน 100 คัน อย่างไรก็ตาม การใช้ประโยชน์จาก ACTS ยังคงมีอยู่จำกัด
สิ่งแวดล้อม (EN)	**EN1: จังหวัดชายแดนในภาคใต้ตอนล่างของประเทศไทยมีความพร้อมด้านพื้นที่ในการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์เพื่อรองรับการขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศและไม่สร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม** โดยยังคงมีพื้นที่บริเวณชายแดน โดยเฉพาะในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่มากเพียงพอในการก่อสร้างเป็นสถานีขนส่งสินค้า ลานเปลี่ยนถ่ายสินค้า ลานวางกองสินค้า และศูนย์โลจิสติกส์ โดยกรณีเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา ยังคงมีพื้นที่ริมเส้นทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) และทางหลวงหมายเลข 4054 (ถนนสายสะเดา-ปาดังเบซาร์) ในเขตตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา ซึ่งเป็นถนนสายที่กำหนดให้รถบรรทุกใช้ขนส่งได้และมีขนาดพื้นที่หลายแปลงที่ใหญ่มากเพียงพอเพื่อพัฒนาเป็นศูนย์โลจิสติกส์ได้ ขณะที่กรณีเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนราธิวาส ยังคงมีพื้นที่ริมเส้นทางหลวงหมายเลข 42 (ถนนสายคลองแงะ – จุดผ่านแดนสุไหงโกลก) ซึ่งเป็นถนนสายที่กำหนดให้รถบรรทุกใช้ขนส่งได้และมีขนาดพื้นที่หลายแปลงที่ใหญ่มากพอเพื่อพัฒนาเป็นศูนย์โลจิสติกส์ได้ และไม่สร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 6.2-4 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Malaysia) (ต่อ)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
กฎหมาย (L)การทหารและความมั่นคง (M)	**M1: ความไม่สงบในจังหวัดชายแดนภาคใต้ยังเป็นปัญหาสำคัญที่เกิดมาอย่างยาวนาน มีความซับซ้อน ละเอียดอ่อน และมีการขยายพื้นที่มายังเขตเศรษฐกิจชายแดนภาคใต้ที่มีความสำคัญ** โดยที่ผ่านมาเหตุการณ์ความไม่สงบในภาคใต้ อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่เดือนธันวาคม 2565 เหตุการณ์ความไม่สงบในภาคใต้ได้เริ่มขยายมายังพื้นที่ที่เขตเศรษฐกิจชายแดนภาคใต้ที่มีความสำคัญ ได้แก่ พื้นที่อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ซึ่งนับเป็นย่านเศรษฐกิจการค้าและโลจิสติกส์ชายแดนที่มีความสำคัญมากที่สุดของภาคใต้ โดยในเดือนธันวาคม 2565 ได้เกิดเหตุการณ์ระเบิดรางรถไฟขนส่งสินค้าระหว่างสถานีคลองแงะ -ปาดังเบซาร์ พื้นที่ตำบลท่าโพธิ์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา และทำให้เกิดความเสียหายในการขนส่งตู้สินค้าคอนเนเนอร์ทางรางที่ต้องการขนส่งสินค้าผ่านแดน อาทิ ไม้ยางพารา และผลิตภัณฑ์ยางพาราจากไทยไปมาเลเซียเพื่อจัดส่งไปประเทศที่สาม และต้องเปิดเส้นทางรถไฟดังกล่าว ส่งผลให้เกิดการหยุดชะงักของระบบขนส่งข้ามแดน ตลอดจนสร้างความไม่มั่นใจในการขนส่งและการลงทุนพัฒนาพื้นที่ **M2: การมีกลไกความร่วมมือด้านความมั่นคงและการพัฒนาชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย** โดยทั้งไทยและมาเลเซียมีคณะกรรมการและคณะทำงานชุดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องการเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคง อีกทั้งมีคณะกรรมการว่าด้วยยุทธศาสตร์การพัฒนาร่วมสำหรับพื้นที่ชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซียความร่วมมือที่สร้างสรรค์ด้านต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อการยกระดับประสิทธิภาพการค้าและการขนส่งข้ามแดน อาทิ การยกระดับความร่วมมือไทยกับมาเลเซียเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงบริเวณชายแดน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านพรมแดน การประสานกฎระเบียบให้เกิดความสะดวกในการขนส่งสินค้า การจัดตั้งคณะทำงานความร่วมมือด้านการรถไฟระหว่างไทยกับมาเลเซีย ความร่วมมือการพัฒนาอุตสาหกรรมฮาลาลและประมง และการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างกันให้บรรลุเป้าหมาย 30,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐภายในปี 2568

ตารางที่ 6.2-5 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Myanmar)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
การเมือง (P)	**P1: การเมืองของประเทศไทยกับเมียนมาที่ยังไม่มีเสถียรภาพ** จากข้อมูลของธนาคารโลกในปี 2564 พบว่า ตัวชี้วัดความมั่นคงทางการเมืองและการปลอดจากเหตุการณ์ใช้ความรุนแรงและการก่อการร้ายของประเทศไทยมีค่า 27.36 อยู่ในอันดับที่ 9 ของอาเซียน ขณะตัวชี้วัดความมั่นคงทางการเมืองฯ ของเมียนมามีค่า 4.72 อยู่ในอันดับสุดท้ายของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน นอกจากนี้ หากพิจารณาจากพื้นที่บริเวณชายแดนของไทยกับเมียนมาที่มีการค้าและขนส่งข้ามแดนระหว่างกันแล้ว พบว่ามีเหตุการณ์ใช้ความรุนแรงและการก่อการร้ายเกิดขึ้นในบางพื้นที่ เช่น การวางระเบิดในเมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง (ฝั่งตรงข้ามแม่สอด) และเมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน อยู่บ่อยครั้งตั้งแต่ปี 2564 เป็นต้นมา อันเป็นผลจากการต่อต้านรัฐประหารที่กองทัพเมียนมาได้เข้ายึดอำนาจของรัฐบาลพลเรือนตั้งแต่ 1 กุมภาพันธ์ 2564 นำมาสู่การต่อต้านและประท้วงจากประชาชน กองกำลังป้องกันประชาชนเป็นกองกำลัง และมีกลุ่มติดอาวุธชาติพันธุ์ (Ethnic Armed Organizations – EAOs) เช่น สหภาพแห่งชาติกะเหรี่ยง (KNU) มีการสู้รบเกิดขึ้นทั่วประเทศเพื่อต่อต้านรัฐบาลทหาร ส่งผลต่อเนื่องให้เกิดความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจการค้า การขนส่ง และการลงทุน

ตารางที่ 6.2-5 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Myanmar) (ต่อ)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
การเมือง (P)	**P2: ความมีประสิทธิผลของรัฐบาลไทยกับเมียนมาในการนำนโยบายไปขับเคลื่อนให้บรรลุผล** จากข้อมูลของธนาคารโลกที่ได้จัดทำความมีประสิทธิภาพของรัฐบาล (Government Effectiveness) ที่ประเมินจากคุณภาพการให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ และความเชื่อมั่นในรัฐบาลต่อนำนโยบายที่แถลงไว้ไปขับเคลื่อนให้บรรลุผลได้สำเร็จตามแผน พบว่า ในปี 2564 ตัวชี้วัดความมีประสิทธิผลของรัฐบาลของไทยมีค่า 60.58 (จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน) อยู่ในอันดับที่ 6 ของอาเซียน ขณะตัวชี้วัดความมีประสิทธิภาพของรัฐบาลเมียนมามีค่า 8.65 อยู่ในอันดับสุดท้ายของอาเซียน ซึ่งตัวชี้วัดดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมั่นของภาคเอกชนที่มีต่อความสามารถในการขับเคลื่อนนโยบายที่รัฐบาลเมียนมาแถลงไว้ยังมีอยู่จำกัด ส่งผลให้ในกรณีที่ประเทศไทยต้องการขอให้รัฐบาลเมียนมาดำเนินการปรับเปลี่ยนมาตรการหรือวิธีปฏิบัติใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศจะต้องใช้ระยะเวลานานเพื่อสร้างการยอมรับและปรับตัว **P3: รัฐบาลเมียนมาให้ความสำคัญกับการปรับเพิ่มหน่วยงานเพื่อรองรับการค้าและการลงทุนกับต่างประเทศมากขึ้น** โดยได้จัดตั้งหน่วยงานใหม่ระดับกระทรวงที่เกี่ยวข้องเพิ่มขึ้นอีก 2 กระทรวง ได้แก่ กระทรวงการลงทุนและความสัมพันธ์กับต่างประเทศ (Ministry of Investment and Foreign Economic Relations) และกระทรวงความร่วมมือระหว่างประเทศ (International Cooperation) เพื่อพัฒนาการค้า การลงทุน และความร่วมมือกับต่างประเทศเพิ่มขึ้น ตลอดจนปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้อต่อการทำการค้ามากขึ้น อาทิ กฎหมายการลงทุน กฎหมายการให้สิทธิประโยชน์การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ กฎหมายการคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา กฎหมายแข่งขันทางการค้า
เศรษฐกิจ (EC)	**EC1: เศรษฐกิจการค้าข้ามแดนระหว่างเมียนมากับไทยมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง** (ยกเว้นในช่วงเกิดภาวะโรคระบาดไวรัสโคโรนา) สินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไปเมียนมาและเติบโตอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ อาหารแปรรูป น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องดื่ม สิ่งทอ น้ำมันปาล์ม ปุ๋ยเคมี ซีเมนต์ และอาหารสัตว์เลี้ยง สินค้าสำคัญที่เมียนมาลดการนำเข้าจากไทยลงอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ จักรยานยนต์ ขณะที่สินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากเมียนมาและมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ปลาป่นที่ใช้เป็นอาหารสัตว์ เศษอะลูมิเนียม สัตว์น้ำสด เสื้อผ้า และสินค้าที่ไทยลดการนำเข้าจากเมียนมาลงอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ทองแดง ถั่ว เป็นต้น
สังคมและวัฒนธรรม (S)	**S1: เจ้าหน้าที่รัฐของประเทศเพื่อนบ้านอาจมีความเสี่ยงมากที่ผู้ประกอบการต้องจ่ายเงินอื่นนอกระบบหรือค่าใช้จ่ายพิเศษเพื่อให้มีการอำนวยความสะดวก** โดยจากข้อมูลของธนาคารโลก ในปี 2564 พบว่า ตัวชี้วัดความสามารถในการควบคุมคอร์รัปชัน (Control of Corruption) ของประเทศไทยมีค่า 35.10 อยู่ในอันดับที่ 6 ของอาเซียน ขณะตัวชี้วัดความสามารถในการควบคุมคอร์รัปชันของเมียนมามีค่า 15.87 อยู่ในอันดับที่ 8 ของอาเซียน ทำให้การดำเนินธุรกิจและต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่ภาครัฐ โดยเฉพาะเมียนมา อาจมีความเสี่ยงมากที่ผู้ประกอบการที่ต้องจ่ายค่าสินบนหรือให้การเกื้อหนุนเป็นพิเศษต่อเจ้าหน้าที่รัฐเพื่อแลกกับการอำนวยความสะดวกหรือการอนุญาตให้ประกอบธุรกิจได้ **S2: การมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการปรับแก้กฎระเบียบและการอำนวยความสะดวกทางการค้า** ประเทศไทยให้ความสำคัญกับการมีผู้แทนภาคเอกชนเข้ามาเป็นกรรมหรือเข้าร่วมให้ข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐเพื่อปรับแก้กฎระเบียบและการอำนวยความสะดวกทางการค้า อาทิ คณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) และคณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) และคณะอนุกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งในทำนองเดียวกัน นับตั้งแต่ปี 2561 ประเทศเมียนมาได้เริ่มการเพิ่มบทบาทผู้แทนภาคเอกชนให้เข้าร่วมเป็นกรรมการหรือร่วมแสดงความคิดเห็นมากขึ้น โดยให้มีผู้แทนภาคเอกชนเป็นกรรมการในคณะกรรมการการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (National Committee for Trade Facilitation – NCTF) และที่ผ่านมา NCTF ได้ผลักดันให้มีความคืบหน้าด้านความโปร่งใสของกฎระเบียบ การสร้างเว็บไซต์กลางเพื่อรวบรวมกฎระเบียบการค้า การปฏิบัติพิธีตรวจปล่อยให้รวดเร็วสำหรับสินค้าบางประเภทที่ต้องการความเร่งด่วน

ตารางที่ 6.2-5 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Myanmar) (ต่อ)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
เทคโนโลยี (T)	**T1: ประเทศไทยและเมียนมามีการระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการอำนวยความสะดวกทางการค้า** โดยกรณีของไทยได้มีการนำระบบ National Single Window มาใช้ในการยื่นเอกสารและแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกและได้ใช้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (Paperless) มาใช้แล้ว ขณะที่ประเทศเมียนมาได้นำระบบการตรวจปล่อยสินค้าอัตโนมัติ (Myanmar Automated Cargo Clearance System MACCS) และระบบการยื่นขอหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าออนไลน์มาใช้ตั้งแต่ปี 2559 ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานภาครัฐเมียนมาที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกและนำเข้าและช่วยให้การดำเนินพิธีการศุลกากรได้สะดวกรวดเร็วขึ้น โดยเริ่มนำมาใช้กับบางด่านการค้า ได้แก่ ท่าเรืออย่างกุ้ง ท่าอากาศยานย่างกุ้ง เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา ด่านมูเซ (ตรงข้ามมณฑลยูนนาน) และเขตการค้าเมียวดี (ตรงข้ามด่านฯ แม่สอด) อย่างไรก็ตาม ในกรณีของด่านพรมแดนทางบกที่ติดกับประเทศไทย เช่น ด่านท่าขี้เหล็ก (ตรงข้ามด่านแม่สาย) และด่านบ้านทิกิ (ตรงข้ามด่านพุน้ำร้อน) เป็นต้น ยังไม่ได้นำระบบอัตโนมัติดังกล่าวมาใช้
กฎหมาย (L)	**L1: การปฏิบัติตามกฎหมายยังไม่เคร่งครัด** จากข้อมูลของธนาคารโลกที่ได้จัดทำตัวชี้วัดการปฏิบัติตามกฎหมาย (Rule of Law) ที่ประเมินจากความสามารถในการบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่ พบว่า ในปี 2564 ตัวชี้วัดการปฏิบัติตามกฎหมายของไทยมีค่า 55.77 (จากคะแนนเต็ม 100 คะแนน) อยู่ในอันดับที่ 4 ของอาเซียน ขณะที่ตัวชี้วัดการปฏิบัติตามกฎหมายของเมียนมามีค่า 5.77 อยู่ในอันดับสุดท้ายของอาเซียน ซึ่งตัวชี้วัดดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงข้อจำกัดของของหน่วยงานภาครัฐเมียนมาในการใช้บังคับของกฎหมายที่มีอยู่ ตลอดจนสร้างความเสี่ยงอย่างมากต่อเอกชนในการประกอบธุรกิจการค้าและการลงทุนที่อาจต้องเผชิญกับใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่รับผิดชอบในการอนุญาตให้ดำเนินกิจกรรมการค้า การขนส่ง และการลงทุน **L2: มีกฎระเบียบการนำเข้าที่แตกต่างกันระหว่างการนำเข้าสินค้าผ่านด่านพรมแดนทางบกถึงการนำเข้าผ่านด่านการค้าทางทะเลและทางอากาศ** โดยกรณีของการนำเข้าผลไม้ ที่กระทรวงพาณิชย์ของเมียนมาอนุญาตให้นำเข้าผลไม้จากต่างประเทศผ่านด่านการค้าทางทะเลและทางอากาศได้ตลอดทุกช่วงปี ขณะที่การนำเข้าผลไม้จากต่างประเทศผ่านด่านพรมแดนทางบกของเมียนมาที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ไทย จีน อินเดีย และบังกลาเทศ จะอนุญาตให้นำเข้าได้เฉพาะบางเดือนเท่านั้นทำให้เป็นการสร้างอุปสรรคทางการค้าในการขนส่งสินค้าผลไม้ผ่านแดนทางบก เช่น การนำเข้าส้มสายน้ำผึ้งสามารถทำได้เฉพาะช่วงเดือนมีนาคมถึงกันยายนเท่านั้น การนำเข้าทุเรียนสามารถทำได้เฉพาะช่วงเดือนกันยายนถึงเมษายนเท่านั้น การนำเข้าขนุนให้นำเข้าได้เฉพาะช่วงเดือนมกราคมถึงกุมภาพันธ์เท่านั้น การนำเข้าเงาะให้นำเข้าผ่านด่านเมียวดี (ตรงข้ามแม่สอด) ให้นำเข้าได้เฉพาะเดือนกันยายนถึงเมษายนเท่านั้นยกเว้นการนำเข้าเงาะผ่านด่านท่าขี้เหล็ก (ตรงข้ามด่านแม่สาย) นำเข้าได้ตลอดปี การนำเข้ามะม่วงให้นำเข้าได้เฉพาะเดือนตุลาคมถึงเมษายนเท่านั้นยกเว้นการนำเข้ามะม่วงผ่านด่านท่าขี้เหล็กสามารถนำเข้าได้ตลอดปี ขณะเดียวกัน ในกรณีของไทยก็อนุญาตให้นำเข้าสินค้าเกษตรผ่านด่านพรมแดนทางบกของไทยได้เฉพาะบางช่วงฤดูกาลเท่านั้น เช่น อนุญาตให้ผู้ประกอบการไทยนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ได้ผ่านช่องทางด่านอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก นับตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ถึง 31 สิงหาคม 2565

ตารางที่ 6.2-5 การวิเคราะห์ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา (Macro Environment Analysis of Cross Border and In Transit Logistics between Thailand and Myanmar) (ต่อ)

ปัจจัย	สรุปสาระสำคัญ
กฎหมาย (L)	**L3: ยังมีการใช้ประโยชน์จากความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (IICBTA) จำกัด** สมาชิกในกลุ่ม GMS มีการจัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงระยะแรก (Early Harvest of Implementation of GMS Cross Border Transport Facilitation Agreement) และ สนับสนุนให้แต่ละประเทศสมาชิกดำเนินการออกใบอนุญาตการขนส่งทางถนนระยะแรก (Permit) และเอกสารนำเข้าชั่วคราว (TAD) ให้เพิ่มมากขึ้น รวมถึงให้การยอมรับ Permit ระหว่างกันโดยเร็ว โดยสถานะปัจจุบันของการออก Permit และ TAD ในระยะแรกของไทยมีรถขนส่งสินค้า 552 คัน (18 บริษัท) และรถขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำเส้นทาง 20 คัน (2 บริษัท) รวม 472 คัน ขณะที่เมียนมายังไม่มีการออกเอกสารดังกล่าวรถขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำเส้นทางแต่อย่างใด นอกจากนี้ แม้ว่าไทยกับเมียนมาได้จัดทำ MOU เพื่ออนุญาตให้มีการเดินรถอย่างเป็นทางการระหว่างกันมาตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2562 แล้ว แต่ปัจจุบันยังไม่มีผู้ประกอบการไทยทำการขนส่งไปเมียนมา เนื่องจากปัจจัยต่าง ๆ อาทิ การไม่ได้รับการคุ้มครองการขนส่งจากบริษัทประกันภัย สภาพเส้นทางของเมียนมายังไม่พร้อมต่อการเดินรถระหว่างประเทศอย่างปลอดภัย ความเสี่ยงจากชนกลุ่มน้อย ปริมาณความไม่สมดุลของสินค้าเที่ยวไปและกลับ และวิธีปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสินค้าและรถยนต์หมายเลขทะเบียนรถที่ฝ่ายไทยได้แจ้งเวียนผ่าน ADB ที่ยังไม่เอื้อต่อการนำรถบรรทุกเดินไปพื้นที่ตอนในของเมียนมา **L4: การประเมินราคาศุลกากรและระบบพิธีการศุลกากรของเมียนมากับไทยมีความแตกต่างกัน** แม้ว่าไทยกับเมียนมาจะเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลกและนำหลักการประเมินราคาศุลกากร (Customs Valuation) ที่นำมาใช้ในการประเมินภาษีนำเข้าและภาษีส่งออก (ถ้ามี) โดยในกรณีของไทย การประเมินราคาศุลกากรส่วนใหญ่จะใช้การประเมินจากราคาซื้อขายสินค้า (Transaction Value) อย่างไรก็ตาม ในกรณีของเมียนมา พบว่า การประเมินราคาศุลกากรส่วนใหญ่ เจ้าหน้าที่ศุลกากรเมียนมาจะใช้ดุลยพินิจและไม่ได้อ้างอิงจากใบกำกับราคาสินค้าและหลักฐานราคาสินค้าที่มีการตกลงซื้อขายกัน อีกทั้งระบบพิธีการศุลกากรของเมียนมากำหนดให้พนักงานศุลกากรต้องทำการตรวจสอบสินค้าก่อนจึงค่อยชำระค่าภาษีอากรที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแตกต่างกันกรณีของระบบพิธีการศุลกากรของไทยที่ให้ผู้นำเข้าชำระค่าภาษีอากรก่อนแล้วค่อยสุ่มตรวจสอบสินค้า ส่งผลให้การตรวจปล่อยสินค้าของเมียนมาใช้ระยะเวลานาน และก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านพรมแดนของเมียนมาและส่งผลต่อเนื่องมายังฝั่งด่านพรมแดนฝั่งประเทศไทย
สิ่งแวดล้อม (EN)	**EN1: การพัฒนาเส้นทางขนส่งขนาดใหญ่ไปยังด่านถาวรในบางพื้นที่ไม่สามารถดำเนินการได้** เนื่องจากอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อาทิ การพัฒนาทางรถไฟและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motor Way) เชื่อมระหว่างจังหวัดตากกับด่านแม่สอดอาจมีความเสี่ยงในการผ่านพื้นที่ที่มีความอ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม โดยจะต้องผ่านพื้นที่ลุ่มน้ำชั้น A และตัดเส้นทางผ่านป่าสงวนแห่งชาติจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ ป่าแม่ท้อ-ป่าห้วยตากฝั่งขวา ป่าแม่ละเมา ป่าแม่สอด และป่าสวนรุกขชาติกิตติขจร และตัดผ่านอุทยานแห่งชาติตากสินมหาราช และอุทยานแห่งชาติน้ำตกพาเจริญ
การทหารและความมั่นคง (M)	**M1: การจัดการปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดนไทยกับเมียนมา** แม้ในภาพรวม ความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับเมียนมาเป็นไปด้วยดี แต่ยังคงมีประเด็นปัญหาความมั่นคงตามแนวชายแดนไทยกับเมียนมาที่เกิดจากการลักลอบนำเข้ายาเสพติดเข้ามาทางภาคเหนือ ปัญหาแรงงานต่างด้าวและผู้หลบหนีเข้าเมือง การลักลอบค้าสิ่งผิดกฎหมาย การลักลอบส่งออกรถยนต์ที่ถูกโจรกรรม การค้าอาวุธสงคราม และโรคติดต่อชายแดนระหว่างประเทศที่ยังไม่สามารถควบคุมได้ **M2: การมีกลไกความร่วมมือด้านความมั่นคงและการพัฒนาชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมา** โดยทั้งไทยและเมียนมามีคณะกรรมการและคณะทำงานชุดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องการเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคง อาทิ คณะกรรมการร่วมทางการค้าไทย - เมียนมา คณะกรรมการร่วมการค้าชายแดนไทย - เมียนมา ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างรัฐบาลกลางและภาครัฐท้องถิ่นของไทยกับเมียนมาเป็นไปด้วยดี

6.3 การวิเคราะห์ SWOT ของพื้นที่ศักยภาพ

ส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ SWOT ของพื้นที่ศักยภาพ โดยใช้ข้อมูลที่ได้มาจากการเก็บข้อมูลปฐมภูมิ 3 ส่วน ได้แก่ (1) ข้อมูลจากการสำรวจด้วยแบบสอบถามจากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่ (2) ประเด็นสาระซึ่งได้มาจากข้อมูลการลงสำรวจพื้นที่ ข้อมูลที่ได้รับจากผู้ที่เกี่ยวข้องระหว่างทำการสำรวจแบบสอบถาม และข้อมูลที่ได้รับจากผู้เข้าร่วมการประชุมกลุ่มย่อยที่จัดขึ้นในแต่ละพื้นที่ และ (3) ข้อมูลจากผลการวิเคราะห์ PESTEL+M ระดับประเทศซึ่งได้นำมาวิเคราะห์ให้ได้ประเด็นที่เฉพาะเจาะจงสำหรับแต่ละพื้น

6.3.1 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่จังหวัดสระแก้วในภาคตะวันออก ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรอรัญประเทศ

(1) จุดแข็ง (Strengths)

ทำเลที่ตั้ง

- พื้นที่จังหวัดสระแก้วเป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนถาวรอรัญประเทศ เป็นด่านพรมแดนระหว่างไทย - กัมพูชาที่มีมูลค่าการนำเข้าส่งออกมากที่สุด มีทำเลที่ตั้งที่ไม่ห่างจากแหล่งผลิต แหล่งบริโภค และจุดกระจายสินค้าภายในประเทศ อาทิ นิคมอุตสาหกรรมในบริเวณภาคตะวันออก ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง รวมทั้งกรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยสามารถใช้เป็นจุดเชื่อมโยงฐานการผลิตและการกระจายสินค้าผ่านเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ GMS ในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างไทย กัมพูชา (เสียมเรียบ/พนมเปญ) และเวียดนามตอนใต้ (โฮจิมินห์) จึงมีความได้เปรียบในเชิงพื้นที่สำหรับการเป็นจุดเชื่อมโยงทางด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- เป็นพื้นที่สำคัญในการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศสำหรับสินค้าที่นำเข้าส่งออกจากกัมพูชาผ่านไทยไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ทั่วโลกได้อย่างสะดวก ทั้งการขนส่งทางอากาศผ่านทางสนามบินสุวรรณภูมิ และการขนส่งทางทะเลผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

โครงสร้างพื้นฐาน

- การคมนาคมทางถนนเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจและจุดเชื่อมต่อการขนส่ง (ท่าเรือ/สนามบิน/นิคมอุตสาหกรรม/จุดกระจายสินค้า) มายังพื้นที่จังหวัดสระแก้ว ผ่านทางจุดผ่านแดนถาวรอรัญประเทศ มีความสะดวกและรวดเร็ว โดยในปัจจุบัน พื้นที่ในจังหวัดสระแก้วเองก็ได้มีการปรับปรุงและขยายช่องทางจราจรในหลายเส้นทางเพื่อลดความแออัดบนท้องถนน ทำให้ช่วยลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าส่งออกระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

(2) จุดอ่อน (Weaknesses)

โครงสร้างพื้นฐาน

- ยังพบปัญหาเรื่องของการจราจรแออัดที่ส่งผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและชุมชนในพื้นที่ โดยเฉพาะในบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกเนื่องจากเป็นจุดที่มีการข้ามแดนของบุคคลและยานพาหนะในแต่ละวันเป็นจำนวนมาก อีกทั้งยังแวดล้อมไปด้วยพื้นที่ชุมชนและตลาดโรงเกลือ ซึ่งเกิดจากข้อจำกัดทางกายภาพทำให้ไม่สามารถขยายพื้นที่หน้าด่านพรมแดนได้ อาทิ การขยายช่องทางจราจร จุดพักรถบรรทุกสินค้าเพื่อรองรับกับปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่เข้า - ออกในแต่ละวันได้อย่างเพียงพอ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันทางหน่วยงานศุลกากรได้จัดเตรียมพื้นที่ 69 ไร่ ไว้เป็นจุดพักคอยและตรวจปล่อยสินค้า ซึ่งช่วยสามารถลดปัญหาความแออัดและการจอดพักคอยของรถบรรทุกสินค้าในเส้นทางได้พอสมควร

การอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนของสินค้า

- นอกเหนือจากข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐานที่ส่งผลกระทบต่อการจราจรที่แออัดในพื้นที่ยังพบว่า มีข้อจำกัดมาจากความพร้อมของการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนด้วยเช่นกัน อาทิ ในปัจจุบัน หน่วยงานศุลกากร ณ จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึกยังไม่มีเครื่อง X-ray สินค้า ทำให้อาจเกิดความล่าช้าในกรณีที่ต้องมีการเปิดตรวจสินค้า อย่างไรก็ตาม หน่วยงานศุลกากรได้มีแผนดำเนินการจัดซื้อเครื่อง X-ray ในอนาคตเพื่อรองรับด่านพรมแดนแห่งใหม่ทั้งสองแห่ง หรือในกรณีของด่านศุลกากรอรัญประเทศ ที่จำนวนบุคลากร อุปกรณ์เครื่องมือ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกของหน่วยงานกักกันบางหน่วยงานบริเวณพรมแดนยังมีไม่เพียงพอ ในกรณีของด่านอรัญประเทศ ได้แก่ หน่วยงานอาหารและยา (อย.) ที่มีเครื่องมืออุปกรณ์สำหรับใช้ในห้องปฏิบัติการและบุคลากรที่ปฏิบัติงานบริเวณด่านพรมแดนไม่เพียงพอ ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวก รวมทั้งความล่าช้า ในการดำเนินพิธีการนำเข้า - ส่งออกสำหรับสินค้าบางประเภท เป็นต้น ซึ่งทำให้รถขนส่งสินค้าต้องจอดรถเพื่อรอดำเนินพิธีการข้ามแดน ส่งผลให้เกิดความแออัดทั้งในพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดนและในพื้นที่ชุมชนโดยรอบด้วยเช่นกัน

การค้าและการลงทุน

- การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดสระแก้วจากผู้ประกอบการเอกชนยังมีจำนวนไม่มาก ซึ่งปัจจัยหนึ่งเกิดจากการที่ภาครัฐให้สิทธิประโยชน์และสิทธิพิเศษในการลงทุนภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่มากกว่าการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน รวมทั้งการเร่งรัดการลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะด้านการคมนาคมเพื่อรองรับกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ไม่วาจะเป็นการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา การพัฒนาเมืองสามจังหวัดภาคตะวันออก การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังระยะที่ 3

(3) โอกาส (Opportunities)

โครงสร้างพื้นฐาน

- จังหวัดสระแก้วได้เล็งเห็นถึงการเพิ่มศักยภาพในการเป็นเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปสู่ตลาดอินโดจีน จึงได้มีการสนับสนุนให้มีการพัฒนาก่อสร้างด่านพรมแดนอีก 2 แห่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการผ่านแดนและข้ามแดนสำหรับรองรับสินค้าที่ส่วนใหญ่มาจากแหล่งผลิตในภาคกลางและในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดสระแก้วเอง ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรบ้านป่าไร่ - โอเนียง (บ้านป่าไร่ ก่อสร้างแล้วเสร็จ) และจุดผ่านแดนถาวรบ้านหนองเอี่ยน - สตึงบท (อยู่ในระหว่างการก่อสร้างทั้ง 2 แห่ง) ซึ่งหากมีการเปิดใช้งานในอนาคต จะช่วยลดความแออัดบริเวณจุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก-ปอยเปต รวมทั้งลดระยะเวลาในการข้ามแดนของสินค้า

- ไทยและกัมพูชาได้มีการลงนามบันทึกความร่วมมือร่างความตกลง (MOU) การเดินรถไฟร่วมกันเมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2562 ที่ผ่านมา โดยในปัจจุบันกัมพูชาได้มีโครงการปรับปรุงเส้นทางรถไฟการเชื่อมโยงการขนส่งด้วยระบบรางในอนาคตในเส้นทาง Singapore Kunming Rail Link ตามแผนงาน Master Plan on ASEAN Connectivity 2025 (MPAC 2025) เพื่อเชื่อมโยงระบบรางระหว่างกรุงเทพ - อรัญประเทศ – ศรีโสภณ – พระตะบอง – กรุงพนมเปญ - โฮจิมินห์ (ไทย – กัมพูชา - เวียดนาม)

(4) อุปสรรค (Threats)

กฎระเบียบ

- ความไม่ชัดเจนด้านนโยบายของทั้งสองประเทศ (ไทยและกัมพูชา) ในด้านการเปิดด่านพรมแดนบ้านป่าไร่ - โอเนียง ส่งผลต่อการตัดสินใจลงทุนในด้านต่าง ๆ ของผู้ประกอบการภาคเอกชนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้ว

- ถึงแม้ว่าไทยและกัมพูชาได้มีการลงนามเพิ่มเติมฉบับที่ 2 ของบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต เพื่อเพิ่มใบอนุญาตการขนส่งทางถนนข้ามพรมแดนระหว่างไทย - กัมพูชา สำหรับการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำทางผ่านจุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต จากเดิม 40 ฉบับ เป็นไม่เกิน 150 ฉบับ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งระหว่างไทย-กัมพูชาภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) แล้วนั้น แต่ในทางปฏิบัติยังคงมีอุปสรรคหลายอย่างที่ทำให้ผู้ประกอบการมีความกังวลและยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มที่ ไม่ว่าจะเป็นประเด็นด้านความปลอดภัยในการขับขี่ เนื่องจากมีการขับขี่ด้วยพวงมาลัยที่ต่างกัน ประเด็นด้านการแก้ไขปัญหากรณีเกิดอุบัติเหตุและความครอบคลุมของการประกันภัย

การอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนของสินค้า

- การจราจรติดขัดที่เกิดจากกระบวนการตรวจปล่อยสินค้าของเจ้าหน้าที่กัมพูชา (ขาออกจากไทยเข้าไปยังกัมพูชา) บริเวณด่านพรมแดนฝั่งปอยเปตค่อนข้างล่าช้า ทำให้รถบรรทุกสินค้าต้องใช้ระยะเวลานานในการข้ามแดน ซึ่งก่อให้เกิดการจราจรติดขัดของรถบรรทุกสินค้า เป็นแถวยาวมาถึงฝั่งไทย ทำให้รถขนส่งสินค้าจากฝั่งไทยไปกัมพูชาไม่สามารถข้ามแดนไปได้และส่งกระทบต่อไปยังการจราจรภายในพื้นที่จังหวัดสระแก้วด้วยเช่นกัน



รูปที่ 6.3-1 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จังหวัดสระแก้ว

6.3.2 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่จังหวัดตากในภาคตะวันตก ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สอด

(1) จุดแข็ง (Strengths)

ทำเลที่ตั้ง

- เป็นพื้นที่ศักยภาพในการเป็นประตูเศรษฐกิจการค้าที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านระหว่างเมียนมาและไทย นอกจากนี้ยังสามารถเชื่อมโยงการค้าไปถึงอินเดียผ่านเมียนมา รวมทั้ง สปป.ลาว และเวียดนามผ่านไทย โดยพื้นที่จังหวัดตากมีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์เนื่องจากเป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนถาวรแม่สอด - เมียวดี ซึ่งเป็นด่านพรมแดนระหว่างไทย – เมียนมา ที่มีมูลค่าการนำเข้า - ส่งออกมากที่สุด อีกทั้งพื้นที่นี้ยังเป็นส่วนหนึ่งของระเบียงเศรษฐกิจ GMS ที่สำคัญ ได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)

โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

- เป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมมากกว่าพื้นที่อื่น ๆ ที่เป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนระหว่างไทยและเมียนมา โดยจังหวัดตากมีความพร้อมทั้งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศ (แม่สอด – เมียวดี - ย่างกุ้ง) ที่มีสภาพเส้นทางที่ดีตลอดเส้นทาง รวมถึง ที่ด่านศุลกากรอรัญประเทศจะมีสิ่งอำนวยความสะดวก อุปกรณ์และเครื่องมือที่ค่อนข้างพร้อมทั้งฝั่งไทยและเมียนมาเป็นจุดผ่านแดนที่มีความสะดวกในด้านการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนจากไทยไปยังพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญในเมียนมาตอนใน เช่น ย่างกุ้ง เมาะละแหม่ง มัณฑะเลย์ เป็นต้น
- การค้าและการขนส่งระหว่างประเทศไทยและกัมพูชามีความคล่องตัวมากขึ้นจากการพัฒนาด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมาแห่งที่ 2 ที่ขณะนี้อยู่ในระหว่างการก่อสร้างและคาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2566 โดยภายในพื้นที่จะมีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก อุปกรณ์และเครื่องมือ ซึ่งจะทำให้เจ้าหน้าที่หน่วยงานพรมแดนสามารถปฏิบัติหน้าที่และอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนของสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งสามารถลดระยะเวลาการรอคอยที่หน้าด่านที่ส่งผลต่อการจราจรที่ติดขัดเป็นอย่างมากในพื้นที่ของทั้งสองประเทศ

(2) จุดอ่อน (Weaknesses)

การอำนวยความสะดวก

- บุคลากรในพื้นที่ไม่เพียงพอ เมื่อพิจารณาจากจำนวนท่าข้ามเอกชนสำหรับสินค้านำเข้า - ส่งออกบริเวณลำน้ำเมยซึ่งเป็นพรมแดนทางธรรมชาติในจังหวัดตากที่มีมากถึง 49 ท่า โดยตั้งอยู่ในอำเภอแม่สอดถึง 34 ท่า ทำให้ต้องใช้อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานพรมแดนเป็นจำนวนมากและบางหน่วยงานมีอัตรากำลังไม่เพียงพอ ส่งผลต่อประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนของสินค้า รวมทั้งการดูแลด้านความมั่นคง ซึ่งทางศุลกากรมีความพยายามผลักดันสินค้านำเข้า - ส่งออกให้มีการข้ามแดน ณ สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมาแห่งที่ 2 เพื่อให้สะดวกต่อการควบคุมและการอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ซึ่งในปัจจุบันมีสัดส่วนของมูลค่าสินค้านำเข้า-ส่งออกผ่านสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมาแห่งที่ 2 ร้อยละ 80 และผ่านท่าข้ามเอกชนร้อยละ 20 โดยประมาณ
- จำนวนบุคลากร อุปกรณ์เครื่องมือ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกของหน่วยงานกักกันบางหน่วยงานบริเวณพรมแดนยังมีไม่เพียงพอ ส่งผลให้เกิดความไม่สะดวก รวมทั้งความล่าช้า ในการดำเนินพิธีการนำเข้า - ส่งออกสำหรับสินค้าบางประเภท ในกรณีของด่านแม่สอด ได้แก่ หน่วยงานอาหารและยา (อย.) ที่มีจำนวนบุคลากรไม่เพียงพอเมื่อเทียบกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ซึ่งในปัจจุบันได้ใช้เภสัชกรของโรงพยาบาลแม่สอดให้มาช่วยปฏิบัติงานบริเวณด่านพรมแดน

- ไม่มีห้องปฏิบัติการกลาง (Central Lab) ณ บริเวณด่านแม่สอด เพื่ออำนวยความสะดวกกับผู้นำเข้า - ส่งออก โดยในปัจจุบันจะต้องมีการส่งตัวอย่างสินค้าเกษตรและอาหารที่นำเข้า - ส่งออก (โดยเฉพาะถั่วลิสง) ไปวิเคราะห์ที่ห้องปฏิบัติการกลาง (Central Lab) สาขาเชียงใหม่ ซึ่งใช้เวลา 7-14 วัน ทำให้เกิดความล่าช้าและไม่สะดวกแก่ผู้นำเข้า - ส่งออก

(3) โอกาส (Opportunities)

โครงสร้างพื้นฐาน

- การเพิ่มขึ้นของการค้าและการขนส่งในพื้นที่จังหวัดตาก ระหว่างประเทศไทย - เมียนมา เนื่องจากผู้นำเข้าเมียนมา นิยมใช้การนำเข้าสินค้าจากไทยไปยังเมียนมาผ่านจุดผ่านแดนถาวรแม่สอด - เมียวดี เนื่องจากมีโครงสร้างพื้นฐานทางถนน (เมียวดี - ย่างกุ้ง) อยู่ในสภาพที่ค่อนข้างดีตลอดเส้นทาง ทำให้สามารถขนส่งสินค้าทางถนนได้โดยสะดวก รวมทั้งการนำเข้าสินค้าจากทางเมียวดีที่มีขั้นตอนและกระบวนการที่มีมาตรฐานมากกว่าการนำเข้าผ่านช่องทางอื่น ๆ นอกจากนี้ องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA) ได้สนับสนุนเงินทุนในการปรับปรุงและก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำ 3 แห่งในเส้นทางเมียวดี - ย่างกุ้ง เพื่อให้มีมาตรฐานและสามารถรองรับน้ำหนักบรรทุกได้มากขึ้น หากโครงการแล้วเสร็จจะช่วยลดระยะเวลาและต้นทุนการขนส่งสินค้าในเส้นทางได้เป็นอย่างมาก
- การเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งในพื้นที่จังหวัดตากจากแหล่งผลิตทั่วประเทศ เนื่องจากในอนาคตจะมีโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายนครสวรรค์ – กำแพงเพชร – ตาก - แม่สอด ซึ่งจะช่วยสนับสนุนกิจกรรมการค้าและการลงทุนในพื้นที่ ซึ่งปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ว่าจ้างที่ปรึกษาในการศึกษางานสำรวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อเตรียมการก่อสร้างทางรถไฟสายดังกล่าว (ยังไม่แล้วเสร็จ) นอกจากนี้ในอนาคตอาจจะสามารถเชื่อมต่อระบบรางจากไทยไปยังเมียนมาโดยมีจุดเชื่อมต่อที่เมืองพะอัน ซึ่งมีโครงสร้างพื้นฐานของระบบรางเชื่อมต่อไปยังเมืองย่างกุ้งได้

(4) อุปสรรค (Threats)

การเมือง

- ความเชื่อมั่นทั้งด้านการค้าและการลงทุนที่เกิดจากปัญหาความไม่สงบภายในเมียนมา ทั้งปัญหาด้านการเมืองและปัญหาชนกลุ่มน้อย ไม่ว่าจะเป็นการก่อวินาศกรรมในเขตเศรษฐกิจ การสู้รบบริเวณพรมแดน
- ความยุ่งยากและล่าช้าในการขนส่งสินค้าจากการเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยในเส้นทางการขนส่งจากเมียวดี - ย่างกุ้ง ที่มีการตั้งจุดตรวจ 2 จุด ณ เมืองก๊อกกะเร็ก และเมืองหงสาวดี ซึ่งเป็นมาตรการรักษาความปลอดภัยอันเนื่องมาจากเหตุการณ์ความไม่สงบภายในประเทศ ซึ่งรถส่วนบุคคล รถโดยสาร และรถบรรทุกสินค้าจะต้องถูกตรวจทุกคัน ส่งผลให้การจราจรในเส้นทางติดขัดเป็นอย่างมากโดยใช้เวลาในการผ่านจุดตรวจจุดละประมาณ 2-3 ชั่วโมง ส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้ามีต้นทุนและระยะเวลาที่สูงขึ้น

โครงสร้างพื้นฐาน

- จากสถานการณ์ด้านราคาพลังงานที่สูงขึ้น รวมทั้งความเสียหายของระบบสาธารณูปโภคจากสถานการณ์ความไม่สงบภายในประเทศ ทำให้รัฐบาลเมียนมามีนโยบายการตัดไฟฟ้าโดยเฉลี่ยประมาณ 3 ชั่วโมงต่อวัน ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของภาคเอกชนเป็นอย่างมาก

การค้า

- ปัจจุบัน สินค้านำเข้าจากไทยไปยังเมียนมามีกระบวนการในการขอใบอนุญาตนำเข้า (Import License) ที่ยุ่งยากและมีการตรวจสอบมากขึ้น ส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยเกิดความยุ่งยากทั้งในด้านค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่สูงขึ้น
- สถานการณ์ค่าเงินจ๊าต (Kyat) ในปัจจุบันมีความผันผวนสูงมาก และทางภาครัฐของเมียนมายังออกข้อกำหนดการจำกัดการถือครองเงินสกุล USD ทำให้เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการค้าระหว่างไทยและเมียนมา
- ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าระหว่างจากเมียวดีไปยังพื้นที่เศรษฐกิจตอนใน (เมาะละแหม่ง/ย่างกุ้ง/มัณฑะเลย์) มีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง โดยค่าขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยคิดเป็นร้อยละ 20-25[2] ของมูลค่าสินค้า

กฎระเบียบ

- โครงสร้างการเก็บภาษีนำเข้าและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ของสินค้าระหว่างสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมาแห่งที่ 2 และท่าข้ามสินค้าเอกชน (ริมแม่น้ำเมย) ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยสินค้าที่ข้ามแดนผ่านสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมาแห่งที่ 2 จากไทยไปยังเมียนมา ภาษีต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจะถูกจัดเก็บและนำส่งเข้าหน่วยงานของรัฐบาลกลาง แต่ในขณะที่สินค้าข้ามแดนผ่านท่าข้ามสินค้าเอกชน ภาษีต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจะถูกจัดเก็บและนำส่งเข้าหน่วยงานเข้ารัฐบาลท้องถิ่น (รัฐกะเหรี่ยง) ซึ่งในหลายกรณีสินค้าที่ข้ามแดนผ่านท่าข้ามสินค้าเอกชนจะมีอัตราการเก็บภาษีและค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าสินค้าที่ข้ามแดนผ่านสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมาแห่งที่ 2 ซึ่งทำให้สินค้าบางประเภทยังนิยมใช้ช่องทางการข้ามแดนบริเวณท่าข้ามสินค้าเอกชน เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่า ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ทั้งสองประเทศยังไม่สามารถผลักดันสินค้านำเข้า - ส่งออกให้มีการข้ามแดน ณ สะพานมิตรภาพไทย - เมียนมาแห่งที่ 2 ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

	ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
สภาพแวดล้อมภายใน	**จุดแข็ง (Strengths)** (1) เป็นพื้นที่ศักยภาพในการเป็นประตูเศรษฐกิจการค้าที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (2) มีความพร้อมมากกว่าจุดผ่านแดนระหว่างไทย-เมียนมาแห่งอื่นๆ (3) การค้าและการขนส่งระหว่างประเทศไทยและกัมพูชามีความคล่องตัวมากขึ้นจากการพัฒนาด่านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่	**จุดอ่อน (Weaknesses)** (1) บุคลากรและสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่ไม่เพียงพอ (2) ความสับสนและความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในการจัดการช่องทางธรรมชาติจำนวนมาก
สภาพแวดล้อมภายนอก	**โอกาส (Opportunities)** (1) ผู้นำเข้าเมียนมา นิยมใช้การนำเข้าสินค้าจากไทยไปยังเมียนมาผ่านจุดผ่านแดนถาวรแม่สอด-เมียวดี (2) เงินทุนสนับสนุนจากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA) (3) โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายนครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก-แม่สอดในอนาคต	**อุปสรรค (Threats)** (1) ปัญหาความไม่สงบภายในเมียนมา (2) การตั้งจุดตรวจเพื่อรักษาความปลอดภัยในเมียนมา (3) ราคาพลังงานที่สูงขึ้นและนโยบายการตัดไฟฟ้าของเมียนมา (4) การขอใบอนุญาตนำเข้า (Import License) ที่ยุ่งยากและมีการตรวจสอบมากขึ้น (5) สถานการณ์ค่าเงินจ๊าต (Kyat) มีความผันผวนสูงมาก (6) ค่าขนส่งสินค้าในเมียนมาค่อนข้างสูง (7) โครงสร้างการเก็บภาษีนำเข้าและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

รูปที่ 6.3-2 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จังหวัดตาก

[2] ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการภาคเอกชนของไทยที่ดำเนินธุรกิจนำเข้า-ส่งออกระหว่างไทย-เมียนมาซึ่งมีการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางเมียวดี-เมาะละแหม่ง-ย่างกุ้ง

6.3.3 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่สะเดา จังหวัดสงขลาในภาคใต้ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรสะเดา

(1) จุดแข็ง (Strengths)

ทำเลที่ตั้ง

- เป็นพื้นที่ที่มีปริมาณและมูลค่าการค้าผ่านแดนและข้ามแดนสูง เนื่องจากมีจุดผ่านแดนถาวรสะเดาเป็นด่านพรมแดนที่มีมูลค่าการนำเข้า - ส่งออกมากที่สุดในประเทศไทย ทำให้มีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งที่ไม่ห่างจากเขตเศรษฐกิจการค้าและฐานการผลิตในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง ไม่ว่าจะเป็นสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และสงขลา รวมทั้งวัตถุดิบและสินค้าจากภูมิภาคอื่น ๆ ทั่วประเทศ เป็นด่านพรมแดนที่สำคัญที่สุดในการเชื่อมโยงการค้าไปยังพื้นที่เศรษฐกิจตอนในของมาเลเซีย (กัวลาลัมเปอร์) รวมถึงสิงคโปร์

โครงสร้างพื้นฐาน

- ในพื้นที่จังหวัดสงขลามีระบบคมนาคมทางถนนที่เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศมายังจุดผ่านแดนถาวรสะเดาได้อย่างสะดวก สภาพถนนอยู่ในสภาพดีตลอดเส้นทาง อีกทั้งยังมีโครงข่ายที่เชื่อมโยงกับรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งทางระบบรางและทางทะเลภายในพื้นที่ได้ด้วย

(2) จุดอ่อน (Weaknesses)

โครงสร้างพื้นฐาน

- ข้อจำกัดของพื้นที่ในการรองรับรถขนส่งสินค้าที่ต้องการผ่านแดน เนื่องจากพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดนถาวรสะเดาแห่งที่ 1 ในปัจจุบันไม่สามารถรองรับกับปริมาณรถบรรทุกสินค้าในแต่ละวันได้อย่างเพียงพอ ทำให้เกิดความแออัดของยานพาหนะเป็นจำนวนมาก และด้วยข้อจำกัดทางกายภาพทำให้ไม่สามารถขยายพื้นที่หน้าพรมแดนได้ อย่างไรก็ตาม ทางศุลกากรมีแนวคิดในการจัดทำระบบคิวอัตโนมัติเพื่อลดความแออัดของรถบรรทุกสินค้าบริเวณหน้าด่านพรมแดน

- ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมากทั้งในพื้นที่ด่านและชุมชนพื้นที่ใกล้เคียง เนื่องจากการจราจรในเส้นทางจากหาดใหญ่มายังจุดผ่านแดนถาวรสะเดามีปริมาณยานพาหนะสัญจร และจำนวนทางแยกที่ต้องรอสัญญาณจราจรในระหว่างทางเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางถนนใช้ระยะเวลาเพิ่มขึ้น ปัจจุบัน ถนนหลักที่เชื่อมโยงระหว่างหาดใหญ่มายังด่านพรมแดนในปัจจุบันมีเพียงเส้นทางเดียว ได้แก่ ถนนกาญจนวณิชย์ซึ่งประกอบไปด้วย 4 ช่องจราจร และเริ่มมีความแออัดจากปริมาณการสัญจรที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ที่จะมีการสัญจรของทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถโดยสาร และรถบรรทุกสินค้า นอกจากนี้ การขยายช่องทางการจราจรดำเนินการได้ลำบากเนื่องจากผ่านพื้นที่เขตชุมชนตลอดเส้นทาง อย่างไรก็ตาม กรมทางหลวงได้มีการออกแบบรายละเอียดศึกษาความเหมาะสมและรายงานการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กก.วล.) ในโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย เรียบร้อยแล้ว

- ไม่มีการเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยแม้ว่าจุดผ่านแดนถาวรสะเดาแห่งที่ 2 จะดำเนินการก่อสร้างและติดตั้งระบบการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เสร็จเรียบร้อยและพร้อมเปิดให้บริการแล้ว แต่กลับไม่มีการเชื่อมโยงทางถนนระหว่างด่านสะเดาไปยังด่านบูกิตกายูฮิตัมของมาเลเซีย ซึ่งปัจจุบันรัฐบาลไทยและมาเลเซียได้มีการเจรจาถึงแนวถนนที่จะเชื่อมต่อระหว่างด่านทั้งสองฝั่งในเบื้องต้นแล้ว

สิ่งอำนวยความสะดวก

- เกิดจราจรติดขัดในพื้นที่ชุมชนรอบด่านฯ เนื่องจากความล่าช้าในการผ่านแดนโดยเฉพาะที่จุดผ่านแดนถาวรสะเดาแห่งที่ 1 ยังมีเครื่อง X-Ray สินค้าไม่เพียงพอต่อปริมาณรถบรรทุกสินค้าในแต่ละวัน

ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดความแออัดบริเวณพื้นที่ด่านพรมแดน อย่างไรก็ตาม หน่วยงานศุลกากรได้มีโครงการสั่งซื้อเครื่อง X-Ray แบบ Drive-thru จำนวน 2 เครื่อง โดยจะนำมาติดตั้งที่จุดผ่านแดนถาวรสะเดาแห่งที่ 1 และ 2 แห่งละ 1 เครื่อง ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาการรอคอยบริเวณด่านพรมแดนได้ในระดับหนึ่ง

กฎระเบียบ

- กฎระเบียบการนำเข้าสินค้าบางประเภทมีความเข้มงวด โดยเฉพาะขั้นตอนการนำเข้าอาหารทะเลที่ต้องปฏิบัติตามมาตรการ IUU Fishing ของสหภาพยุโรป ซึ่งหน่วยงานอาหารและยา (อ.ย.) จะมีการตรวจสอบเอกสารการนำเข้าหลายประเภทและเข้มงวด ซึ่งหากฟอร์มหรือเอกสารไม่ครบหรือไม่ตรงกับที่แจ้งไว้ล่วงหน้า จะทำให้สินค้าตกค้างและไม่สามารถนำเข้าได้ตามระยะเวลาที่กำหนด ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนการนำเข้าที่สูงขึ้นเป็นอย่างมาก

การค้าและการลงทุน

- สิทธิประโยชน์การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา (อ.สะเดา) ยังไม่ดึงดูดนักลงทุนมากพอเมื่อเปรียบเทียบกับสิทธิพิเศษการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษของมาเลเซีย เช่น Chuping Valley นอกจากนี้ค่าเช่าที่ดินของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา (อ.สะเดา) มีราคาค่าเช่าค่อนข้างสูง

(3) โอกาส (Opportunities)

- ปัจจุบัน ประเทศมาเลเซียมีแผนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจในบริเวณแนวพื้นที่ภาคเหนือ (Northern Corridor Economic Region: NCER) ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ของรัฐปะลิส เคดะห์ ปีนัง และตอนเหนือของรัฐเปรัก ที่มุ่งเน้นการพัฒนาไปสู่การเป็นภูมิภาคเศรษฐกิจระดับโลกภายในปี พ.ศ. 2568 โดยเฉพาะอุตสาหกรรมด้านเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ (E&E) ซึ่งสามารถเชื่อมโยงฐานการผลิตกับอุตสาหกรรมในคลัสเตอร์อิเล็กทรอนิกส์ในบริเวณภาคใต้ตอนล่างผ่านทางจุดผ่านแดนถาวรสะเดาและบูกิตกายูฮิตัม ซึ่งสามารถเชื่อมโยงการค้าการลงทุนต่อเนื่องไปยังแนวทางด่วนเหนือ-ใต้ (North-South Expressway) เข้าสู่พื้นที่เศรษฐกิจตอนในของมาเลเซีย โดยเฉพาะการพัฒนาแนวพื้นที่ตอนกลางของประเทศมาเลเซีย ได้แก่ พื้นที่ข้าง North-South Expressway จากเมืองอิโปห์ รัฐเประ ไปยังเมืองบูกิตกายูฮิตัม รัฐเกดะห์ ติดชายแดนไทยที่อำเภอสะเดา ที่ส่งเสริมให้เป็นฐานอุตสาหกรรมแปรรูป โดยมีศูนย์กลางที่เมืองบัตเตอร์เวอร์ธ คูลิม และกูรุน โดยเน้นธุรกิจ SME ที่ผลิตวัตถุดิบให้กับโรงงานเครื่องไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ขนาดใหญ่ โดยมีแผนการพัฒนารถไฟรางคู่และการขนส่งระบบรางไปยังท่าเรือและท่าอากาศยาน



(4) อุปสรรค (Threats)

กฎระเบียบ

- ในปัจจุบันไทยและมาเลเซียอยู่ในระหว่างการพิจารณาการจัดทำร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างกัน ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในการบังคับใช้กฎระเบียบด้านการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างทั้งสองประเทศ อย่างไรก็ตามในปัจจุบัน มาเลเซียมีจำนวนรถบรรทุกสินค้า 2 สัญชาติ (จดทะเบียนทั้งในมาเลเซียและไทย) ประมาณ 300 คัน ซึ่งอยู่นอกเหนือกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-state Transport: AFAFIST) โดยรถบรรทุกสองสัญชาติเหล่านี้สามารถเข้ามาขนส่งสินค้าได้ภายในประเทศไทย แต่ในขณะเดียวกันรถบรรทุกสินค้าของไทยกลับไม่สามารถเข้าไปขนส่งสินค้าในมาเลเซียได้ ทำให้เกิดไม่เท่าเทียมและเป็นอุปสรรคต่อความสามารถทางการแข่งขันต่อผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นอย่างมาก

การอำนวยความสะดวก

- หน่วยงาน ICQS ของมาเลเซียมีความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้าที่จะนำเข้าไปในมาเลเซีย จึงทำให้สินค้าบางประเภทใช้เวลาในการตรวจปล่อยสินค้าค่อนข้างนาน ซึ่งส่งผลให้รถบรรทุกสินค้าต้องต่อคิวรอยาว และในบางครั้งมีการจราจรติดขัดมาถึงพรมแดนฝั่งไทย

	ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
สภาพแวดล้อมภายใน	จุดแข็ง (Strengths) (1) มีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งที่ไม่ห่างจากเขตเศรษฐกิจการค้าและฐานการผลิตในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง สามารถเชื่อมโยงการค้าไปยังพื้นที่เศรษฐกิจตอนในของมาเลเซีย (กัวลาลัมเปอร์) รวมถึงสิงคโปร์ (2) การคมนาคมทางถนนเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศอยู่ในสภาพดีตลอดเส้นทาง	จุดอ่อน (Weaknesses) (1) ข้อจำกัดของพื้นที่ในการรองรับรถขนส่งสินค้าที่ต้องการผ่านแดน (2) ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นอย่างมากทั้งในพื้นที่ด่านและชุมชนพื้นที่ใกล้เคียง (3) ไม่มีการเชื่อมโยงระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (4) เกิดจราจรติดขัดในพื้นที่ชุมชนรอบด่านฯ เนื่องจากความล่าช้าในการผ่านแดน (5) กฎระเบียบการนำเข้าสินค้าบางประเภทมีความเข้มงวด (6) สิทธิประโยชน์การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา (อ.สะเดา) ยังไม่ดึงดูดนักลงทุนมากพอเมื่อเปรียบเทียบกับของมาเลเซีย
สภาพแวดล้อมภายนอก	โอกาส (Opportunities) (1) มีแผนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจในบริเวณแนวพื้นที่ภาคเหนือ (NCER) ของมาเลเซียทีเชื่อมโยงกับด่านสะเดาโดยตรง	อุปสรรค (Threats) (1) ความไม่ชัดเจนในการบังคับใช้กฎระเบียบด้านการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างทั้งสองประเทศ (2) หน่วยงาน ICQS ของมาเลเซียมีความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้าที่จะนำเข้าไปในมาเลเซีย จึงทำให้สินค้าบางประเภทใช้เวลาในการตรวจปล่อยสินค้าค่อนข้างนาน

รูปที่ 6.3-3 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่สะเดา จ.สงขลา

6.3.4 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่ปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลาในภาคใต้ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

(1) จุดแข็ง (Strengths)

ทำเลที่ตั้ง

- พื้นที่มีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งที่ไม่ห่างจากเขตเศรษฐกิจการค้าและฐานการผลิตในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง ไม่ว่าจะเป็นสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และสงขลา สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกไปยังท่าเรือปีนัง (Penang Port) และท่าเรือกลัง (Port Klang) ซึ่งมีระยะทางประมาณ 180 กิโลเมตรและ 530 กิโลเมตรตามลำดับจากด่านพรมแดน ซึ่งท่าเรือทั้งสองแห่งเป็นประตูการค้า (Gateway) ที่สำคัญซึ่งสามารถขนส่งสินค้าทางเรือไปยังภูมิภาคอื่น ๆ ทั่วโลก ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่ที่ส่งออกจากไทยไปยังท่าเรือปีนัง ได้แก่ ยางก้อน ยางอัดแท่ง บรรจุใส่ตู้คอนเทนเนอร์โดยมีจุดหมายปลายทางที่ประเทศจีน

โครงสร้างพื้นฐาน

- เป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ระหว่างการขนส่งสินค้าทางราง ทางถนน และทางเรือ ที่จุดผ่านแดนถาวรปาดังเบซาร์ ซึ่งในปัจจุบันมีทั้ง 1) การขนส่งสินค้าทางรางจากไทยไปยังท่าเรือปีนังโดยตรง โดยมีจุดรวบรวมสินค้าหลักที่ อ.ทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช และ 2) การขนส่งสินค้าทางถนนจากไทยไปเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งเป็นทางราง ณ ด่านปาดังเบซาร์ในมาเลเซียและขนส่งไปยังท่าเรือปีนัง ซึ่งทั้ง 2 รูปแบบมีค่าใช้จ่ายการขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งสินค้าทางถนนจากไทยไปยังท่าเรือปีนังโดยตรง

- ระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าอยู่ในระดับที่ดี ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศมายังจุดผ่านแดนถาวรปาดังเบซาร์มีความสะดวก สภาพถนนตลอดเส้นทางอยู่ในระดับมาตรฐานสากล

สิ่งอำนวยความสะดวก

- ระยะเวลาและขั้นตอนการส่งออกสินค้ามีความรวดเร็ว เนื่องด้วยหน่วยงานศุลกากรมีระบบอำนวยความสะดวกสำหรับการส่งออกสินค้าทางรถไฟไปยังมาเลเซีย โดยทางหน่วยงานศุลกากรไทยและมาเลเซียมีการจัดตั้งสถานีตรวจปล่อยสินค้าร่วมกัน (Joint Station) ในฝั่งพรมแดนมาเลเซีย เพื่อตรวจปล่อยสินค้าขาออกจากไทยและขาเข้ามาเลเซียร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของทั้งสองประเทศ และมีการดำเนินพิธีการศุลกากรล่วงหน้า (Pre-arrival customs process) ก่อนที่รถไฟสินค้ามาถึงด่านพรมแดน

(2) จุดอ่อน (Weaknesses)

โครงสร้างพื้นฐาน

- การติดขัดด้านจราจรของทั้งรถบรรทุกสินค้าและรถยนต์ส่วนบุคคลภายในและภายนอกพื้นที่ด่าน เนื่องจากข้อจำกัดของพื้นที่ในการรองรับรถขนส่งสินค้าที่ต้องการผ่านแดน โดยเฉพาะด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ที่มีพื้นที่คับแคบ เนื่องจากแวดล้อมไปด้วยเขตชุมชน และสถานที่ราชการ ส่งผลให้ไม่สามารถขยายพื้นที่ปฏิบัติงานบริเวณด่านฯ ได้อีก ทำให้รถบรรทุกสินค้าต้องมีการจอดคอยบนถนน เนื่องจากไม่มีพื้นที่สำหรับเป็นจุดพักรถบรรทุกสินค้า อย่างไรก็ตาม หน่วยงานศุลกากรมีแผนดำเนินการขยายพื้นที่ด่านฯ ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงเพื่อบรรเทาปัญหาความแออัดภายในด่านฯ

- การขนส่งสินค้าทางถนนจากหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ใช้เวลาค่อนข้างนานเกิดจราจรติดขัดในพื้นที่ เนื่องจากเส้นทางจากหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์มีปริมาณยานพาหนะสัญจรและจำนวนทางแยกที่ต้องรอสัญญาณจราจรในระหว่างทางเป็นจำนวนมาก ปัจจุบัน ถนนหลักที่เชื่อมโยงระหว่างหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ (ก่อนถึงทางหลวงหมายเลข 4054 แยกเข้าด่านพรมแดนปาดังเบซาร์) ในปัจจุบันมีเพียงเส้นทางเดียว ได้แก่

ถนนกาญจนวณิชย์ ซึ่งประกอบไปด้วย 4 ช่องจราจร และเริ่มมีความแออัดจากปริมาณการสัญจรที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ที่จะมีการสัญจรของทั้งรถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ รถโดยสาร และรถบรรทุกสินค้า นอกจากนี้ การขยายช่องทางการจราจรดำเนินการได้ลำบากเนื่องจากผ่านพื้นที่เขตชุมชนตลอดเส้นทาง

สิ่งอำนวยความสะดวก

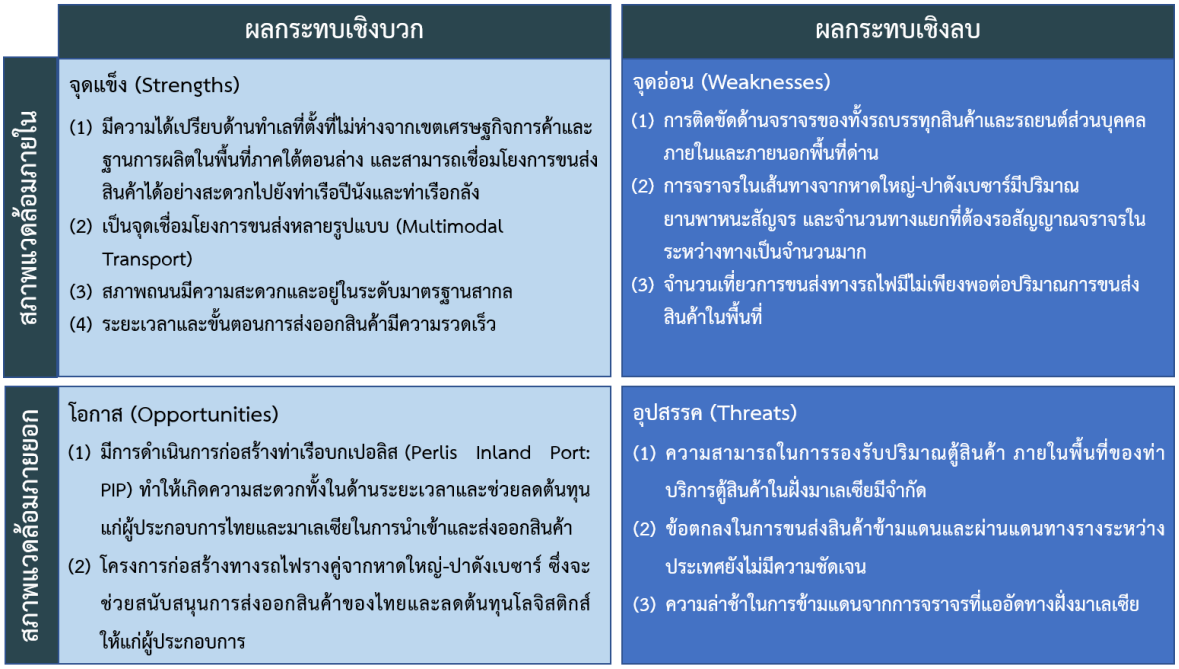
- จำนวนเที่ยวการขนส่งทางรถไฟมีไม่เพียงพอต่อปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่ แม้ว่าจะมีการขนส่งทางรถไฟจากไทยไปยังท่าเรือปีนัง แต่ปริมาณแคร่และหัวรถจักรของรถไฟไทยยังมีปริมาณไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ประกอบการ ปัจจุบันมีเพียง 25 แคร่ ซึ่งสามารถขนส่งได้ครั้งละ 50 TEUs เท่านั้น ทำให้ปัจจุบันต้องใช้บริการแคร่รถไฟจากมาเลเซียมาช่วยเสริมการให้บริการ

(3) โอกาส (Opportunities)

- มาเลเซียอยู่ในระหว่างดำเนินการก่อสร้างท่าเรือบกเปอลิส (Perlis Inland Port: PIP) ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากพรมแดนประมาณ 8 กิโลเมตร (เส้นทางปกติ) และ 5 กิโลเมตรผ่านถนนเฉพาะกิจ (Bonded Road) ซึ่งจะมีการเชื่อมโยงระบบรางเข้ามาในพื้นที่ และเป็นศูนย์ให้บริการด้านโลจิสติกส์ครบวงจร ไม่ว่าจะเป็นการบรรจุและขนถ่ายสินค้า การเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างทางถนนกับทางราง การดำเนินพิธีการศุลกากร และในอนาคตจะมีการย้ายท่าบริการตู้สินค้า (Container Terminal) จากบริเวณด่านพรมแดนมาดำเนินการภายในท่าเรือบกเปอลิส (PIP) ทั้งหมด ทำให้เกิดความสะดวกทั้งในด้านระยะเวลาและช่วยลดต้นทุนกับผู้ประกอบการไทยและมาเลเซียในการนำเข้าและส่งออกสินค้า
- โครงการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่จากหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการส่งออกสินค้าของไทยและลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการ ซึ่งจากข้อมูลของหน่วยงานศุลกากรพบว่าในปัจจุบัน (ปีงบประมาณ 2565) มีปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งทางรถไฟจากไทยไปยังท่าเรือปีนังโดยตรงเพียงร้อยละ 7 เมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนและถนน-ราง (เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนเป็นรางบริเวณด่านพรมแดน) ซึ่งหากสามารถผลักดันมีการก่อสร้างโครงการดังกล่าวจะช่วยส่งเสริมให้มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนมาเป็นทางรางมากขึ้น (Shift Mode) อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ในระหว่างจัดทำข้อมูลเพิ่มเติมให้ สศช. พิจารณาโครงการ

(4) อุปสรรค (Threats)

- ความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้า (Capacity) ภายในพื้นที่ของท่าบริการตู้สินค้า (Container Terminal) ในฝั่งมาเลเซียมีจำกัด ซึ่งในปัจจุบันพื้นที่ใกล้เต็มความสามารถในการรองรับ ก่อให้เกิดอุปสรรคในการบริหารจัดการตู้สินค้าภายในพื้นที่ ส่งผลให้มีระยะเวลาในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่นานขึ้น
- ข้อตกลงในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนทางรางระหว่างประเทศยังไม่มีความชัดเจน ทั้งนี้เนื่องจากในปัจจุบัน แคร่รถไฟสินค้าของไทยสามารถเข้าถึงได้แค่บริเวณพื้นที่ด่านพรมแดนมาเลเซียไม่อนุญาตให้แคร่รถไฟสินค้าของไทยเข้าไปส่งสินค้าภายในประเทศได้ จึงต้องมีการยกตู้สินค้าขึ้นแคร่รถไฟของมาเลเซียบริเวณด่านพรมแดน แต่ในทางกลับกัน แคร่รถไฟของมาเลเซียสามารถเข้าไปรับสินค้าไปถึง อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราชได้ และส่งผลให้เกิดค่าขนถ่ายสินค้าที่ซ้ำซ้อนเป็นต้นทุนต่อผู้นำเข้าส่งออก
- ความล่าช้าในการข้ามแดนจากการจราจรที่แออัดทางฝั่งมาเลเซียทำให้มีรถบรรทุกติดสะสมมาถึงด่านฯ ฝั่งไทย เนื่องจากด่านปาดังเบซาร์ในฝั่งมาเลเซียมีความแออัดของรถบรรทุกสินค้าในช่วงเวลาเร่งด่วน เนื่องจากบริเวณพื้นที่หน้าด่านของมาเลเซียมีข้อจำกัดทางกายภาพเช่นเดียวกับฝั่งไทย



รูปที่ 6.3-4 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่ปาดังเบซาร์ จ.สงขลา

6.3.5 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่จังหวัดมุกดาหาร ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรมุกดาหาร

(1) จุดแข็ง (Strengths)

- จังหวัดมุกดาหารตั้งอยู่บนระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจ GMS ซึ่งสามารถเชื่อมโยงการค้าภายในภูมิภาคระหว่างเมียนมา - สปป.ลาว – เวียดนาม - จีนตอนใต้ (เขตปกครองตนเองกว่าสีจ้วงและมณฑลกว่างตง) ซึ่งในพื้นที่มีจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ที่มีมูลค่าการค้าสูงที่สุดเป็นอันดับที่ 3 ของประเทศ
- มีศักยภาพในการเชื่อมโยงการผลิตภายในภูมิภาค โดยมีบทบาทในการเป็นประตูการค้าสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างเขตอุตสาหกรรมการผลิตในจีนตอนใต้ (หนานหนิง/กวางโจว) เวียดนามตอนกลางและเหนือ มายังพื้นที่การผลิตและการบริโภคบริเวณตอนในของประเทศ ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมในภาคตะวันออก ภาคตะวันออกฉียงเหนือ (นครราชสีมา) และกรุงเทพและปริมณฑล

(2) จุดอ่อน (Weaknesses)

- แม้ว่าจังหวัดมุกดาหารจะมีจุดแข็งด้านทำเลที่ตั้งดังที่กล่าวไว้ข้างต้น แต่สินค้า/ชิ้นส่วนการผลิตส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงระหว่างฐานการผลิต/บริโภคระหว่างจีนตอนใต้ เวียดนามตอนกลางและเหนือ กับพื้นที่ตอนในของประเทศไทย ทำให้จังหวัดมุกดาหารมีสถานะเป็นเพียงทางผ่านของสินค้า ซึ่งไม่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มภายในพื้นที่มากเท่าใดนัก นอกจากนี้ อุตสาหกรรมการผลิตส่วนใหญ่ในพื้นที่จะเกี่ยวข้องกับการแปรรูปสินค้าเกษตร และยังไม่มีอุตสาหกรรมการผลิตที่มีการสร้างมูลค่าเพิ่มมากเท่าใดนัก
- ปัจจุบัน จังหวัดมุกดาหารได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดมุกดาหาร แต่กลับพบว่ายังไม่มีผู้ประกอบการเอกชนเข้ามาลงทุนในพื้นที่ ซึ่งปัจจัยหนึ่งเกิดจากสิทธิประโยชน์ในการลงทุนที่ยังไม่ดึงดูดมากพอเมื่อเปรียบเทียบกับการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโนซึ่งมีสิทธิประโยชน์ที่แตกต่างกันเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นค่าเช่าที่ดิน สิทธิประโยชน์ทางภาษี การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ

ครบวงจร นอกจากนี้หน่วยงานภาครัฐของไทยมิได้มีการอำนวยความสะดวกที่ดีพอในด้านการติดตั้งระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ รวมทั้งประเด็นด้านค่าเช่าที่ดินที่มีราคาค่อนข้างสูง ซึ่งภาคเอกชนมองว่าหากซื้อที่ดินเป็นของตนเองจะมีความคุ้มค่ามากกว่าในระยะยาว

(3) โอกาส (Opportunities)

- ผลกระทบจากการระบาดของโรคโควิด-19 และสงครามการค้าระหว่างจีนและสหรัฐอเมริกา ส่งผลให้ระบบโซ่อุปทานโลก (Global Supply Chain) หยุดชะงัก ทำให้หลายประเทศโดยเฉพาะในยุโรปและสหรัฐอเมริกาเกิดการขาดแคลนสินค้าหลายประเภท ทำให้ผู้ผลิตสินค้าในจีนเริ่มมีแนวคิดในการย้ายฐานการผลิตมายังประเทศเอเชียและในกลุ่ม CLMVT โดยเฉพาะในไทยและเวียดนาม ซึ่งมีศักยภาพและความพร้อมต่อการสร้างฐานการผลิตและการกระจายสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก ซึ่งจังหวัดมุกดาหารมีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งและมีระยะทางที่ไม่ไกลในการเชื่อมโยงฐานการผลิตสินค้าในกลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างไทยกับเวียดนาม รวมทั้งโอกาสในการเชื่อมโยงการผลิตร่วมกับผู้ผลิตที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน ซึ่งหากพิจารณาเฉพาะด้านมูลค่าและประเภทการนำเข้า - ส่งออกสินค้าจะเห็นได้ว่า จังหวัดมุกดาหารที่มีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งที่อยู่ระหว่างต้นทางและปลายทางของสินค้า/ชิ้นส่วนการผลิต ทำให้มีศักยภาพในการเชื่อมโยงการผลิตสินค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งในคลัสเตอร์สินค้า/ชิ้นส่วนการผลิตประเภทอิเล็กทรอนิกส์ต่าง ๆ เหล่านี้ได้ โดยอาจเป็นรูปแบบของการสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าที่ไม่จำเป็นใช้เทคโนโลยีในการผลิตมากนัก เช่น การถอดหรือประกอบชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่ไม่มีความซับซ้อนและไม่ต้องใช้ทักษะแรงงานขั้นสูง เป็นต้น เพื่อสนับสนุนและเชื่อมโยงคลัสเตอร์อิเล็กทรอนิกส์ระหว่างนิคมอุตสาหกรรมภาคตะวันออกและภาคกลางของไทยกับนิคมอุตสาหกรรมในเวียดนาม อย่างไรก็ตาม การผลักดันแนวคิดดังกล่าวให้เกิดขึ้น หน่วยงานภาครัฐจำเป็นจะต้องให้การสนับสนุนปัจจัยที่เกี่ยวข้องอีกหลายด้านเพื่อให้โครงการประสบความสำเร็จ

(4) อุปสรรค (Threats)

- ความไม่พร้อมของพื้นที่ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA)

  - โดยจุดผ่านแดนมุกดาหาร - สะหวันนะเขต เป็นจุดผ่านแดนนำร่องภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ที่กำหนดให้มีการตรวจสอบแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียวโดยเจ้าหน้าที่ทั้งสองประเทศปฏิบัติงานร่วมกัน (Single Stop Inspection: SSI) ณ จุดตรวจประเทศขาเข้าภายในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 ถึงแม้ว่าไทยได้มีการจัดเตรียมสถานที่และเครื่องมืออุปกรณ์เพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าวไว้เรียบร้อยแล้ว แต่ยังมิได้มีการดำเนินการดังกล่าวในทางปฏิบัติ เนื่องจากทาง สปป.ลาว ยังขาดความพร้อมในหลาย ๆ ด้าน อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันทางหน่วยงานศุลกากร สปป.ลาว (สะหวันนะเขต) ได้มีการเจรจาเพื่อขอความช่วยเหลือจากหน่วยงานศุลกากรไทย (มุกดาหาร)[3] ในการสนับสนุนงบประมาณสำหรับการจัดเตรียมเครื่องมืออุปกรณ์และสถานที่

  - การตรวจปล่อยร่วมกันยังไม่สามารถเกิดขึ้นได้ เกิดจากการที่เจ้าหน้าที่ของทั้งสองประเทศจะต้องมีการปฏิบัติหน้าที่ร่วมกันภายในพื้นที่เดียวกัน ซึ่งเจ้าหน้าที่ สปป.ลาว อาจเกิดความไม่สะดวกในการปฏิบัติงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ไทย เนื่องจากมีรูปแบบในการปฏิบัติงานที่แตกต่างกัน ทั้งในด้านการบันทึกข้อมูลจำนวน มูลค่าสินค้า และประเภทของพิกัดศุลกากร รวมทั้งอัตราค่าภาษีที่เรียกเก็บจากเจ้าของสินค้า ซึ่งในทางปฏิบัติ การดำเนินพิธีการขาออกและขาเข้าของสินค้า ณ พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) ควรจะมีการบันทึก

[3] งบประมาณ 200,000 USD (ข้อมูลจากการสัมภาษณ์นายด่านศุลกากรมุกดาหาร)

รายการด้านจำนวน มูลค่าสินค้า และประเภทของพิกัดศุลกากรที่ตรงกันทั้งสองประเทศ ซึ่งเป็นแนวทางที่ทำให้เกิดความโปร่งใสในการปฏิบัติงานร่วมกัน

- ปัจจุบัน กระทรวงโยธาธิการและขนส่งของ สปป.ลาว ได้ออกกฎระเบียบให้รถบรรทุกสินค้าไทยเปลี่ยนถ่ายสินค้าได้เฉพาะที่ท่าเรือบก (Dry Port) หรือจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่กำหนดภายใน สปป.ลาว เท่านั้น (ยกเว้นรถบรรทุกสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะบางประเภทที่ได้รับอนุญาต) โดยเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมา (สปป.ลาว มิได้ปฏิบัติตามความตกลงทวิภาคีด้านการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-ลาว พ.ศ. 2544) ส่งผลให้ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกของไทยมีต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งที่สูงขึ้น เนื่องจากต้องใช้บริการรถบรรทุกสินค้าของ สปป.ลาว ในการขนส่งภายในประเทศ ซึ่งในปัจจุบันมีรูปแบบการดำเนินการ ดังนี้

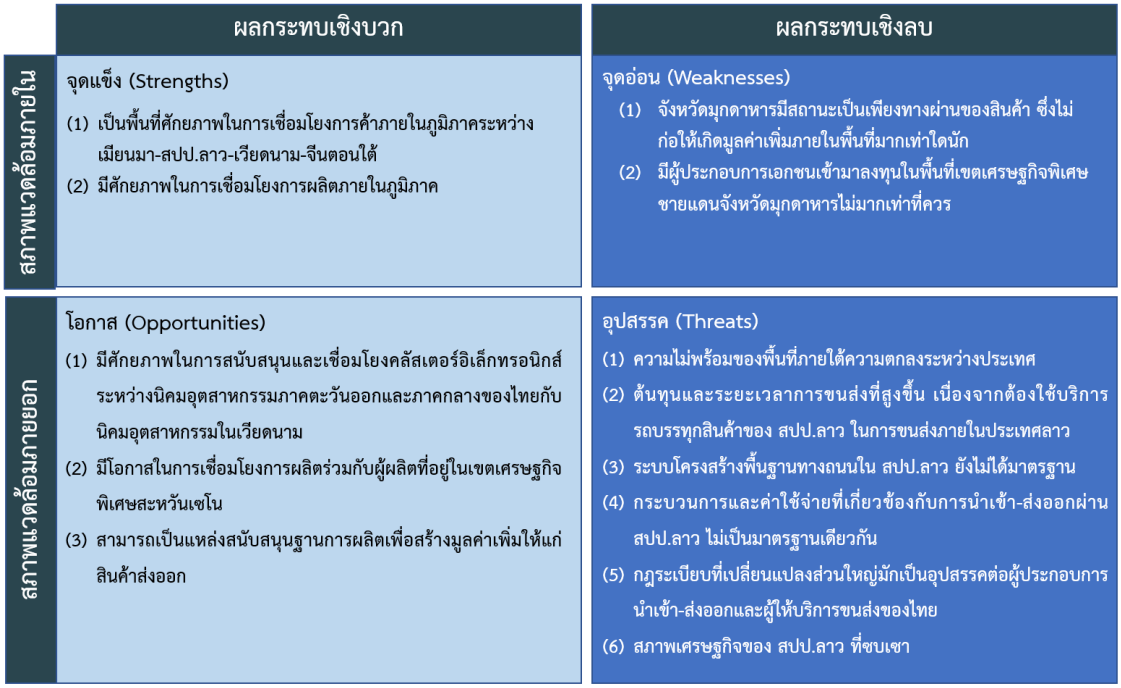
  - รถบรรทุกเปล่าของไทยไม่สามารถเข้าไปรับสินค้าภายใน สปป.ลาว ได้ แต่ต้องมารอรับและเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุก สปป.ลาว ณ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 ในฝั่งสะหวันนะเขต หรือ บริเวณท่าเรือบก (Dry Port) ในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน
  - รถบรรทุกไทยที่มีสินค้าไม่สามารถเข้าไปภายใน สปป.ลาว เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าไปยังรถบรรทุกเวียดนาม (บริเวณพรมแดน สปป.ลาว - เวียดนาม) แต่ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าไปยังรถบรรทุก สปป.ลาว ที่จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 2 ในฝั่งสะหวันนะเขตหรือท่าเรือบก (Dry Port) เช่นเดียวกับกรณีของรถบรรทุกเปล่า

- ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนใน สปป.ลาว ยังไม่ได้มาตรฐาน ทั้งในด้านมาตรฐานความกว้าง (ไหล่ทางแคบ) และคุณภาพของพื้นผิวถนน ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อการขนส่งสินค้า ไม่ว่าจะเป็นโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ และความเสียหายของสินค้า (โดยเฉพาะสินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์) เนื่องจาก สปป.ลาวมีงบประมาณไม่เพียงพอในการซ่อมแซมและปรับปรุงสภาพถนน ทำให้ถนนในเส้นทาง R9 มีสภาพชำรุดทรุดโทรม ไม่ได้มีการซ่อมแซมและปรับปรุงมากนัก

- กระบวนการและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออกผ่าน สปป.ลาว ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ถึงแม้ว่าจะมีการกำหนดและประกาศอัตราค่าใช้จ่ายประเภทต่าง ๆ ในด้านการนำเข้า - ส่งออกไว้อย่างชัดเจน แต่ในทางปฏิบัติ กระบวนการ/ขั้นตอนการนำเข้า - ส่งออกสินค้าของแต่ละแขวง/พื้นที่จะมีแนวทางที่แตกต่างกัน และจำนวนค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บ เช่น ค่าภาษีนำเข้า ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ มักจะขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ระหว่างผู้นำเข้า - ส่งออก/ตัวแทนรับออกของอนุญาต (Customs Broker) กับเจ้าหน้าที่ ยกตัวอย่างเช่น การนำเข้า - ส่งออกสินค้าประเภทเดียวกัน แต่ผู้ประกอบการแต่ละรายอาจจะมีค่าใช้จ่ายที่แตกต่างกัน ซึ่งก่อให้เกิดความไม่โปร่งใสในการปฏิบัติงาน รวมทั้งการแข่งขันทางการค้าที่ไม่เป็นธรรม

- กฎระเบียบและนโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของ สปป.ลาว หลังจากที่สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 คลี่คลายลงมีการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างรวดเร็ว ทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องมีการติดตามข้อมูลและปรับตัวอย่างรวดเร็ว รวมทั้งกฎระเบียบที่เปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่มักเป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกและผู้ให้บริการขนส่งของไทย

- สภาพเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ที่ซบเซา รวมทั้งค่าเงินกีบที่มีความผันผวนสูง ทำให้ผู้ประกอบการ สปป.ลาว มีต้นทุนการนำเข้าที่สูงขึ้น และเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การบริโภคภายในประเทศลดลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างไทย - สปป.ลาว



รูปที่ 6.3-5 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร

6.3.6 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่จังหวัดนครพนม ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรนครพนม

(1) จุดแข็ง (Strengths)

- จังหวัดนครพนมตั้งอยู่บนแนวระเบียงย่อยตะวันออก (Eastern Sub-Corridor) ซึ่งเป็นเส้นทางย่อยที่อยู่ภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) ของ GMS ที่เชื่อมโยงการค้าภายในภูมิภาคผ่านทางจังหวัดนครพนม - สปป.ลาว ตอนกลางในเส้นทางสาย R12 (แขวงคำม่วน) - เวียดนาม (วินห์ - ฮานอย) - จีนตอนใต้ (เขตปกครองตนเองกว่าสีจ้วงและมณฑลกว่างตง) โดยมีจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 3 เป็นจุดผ่านแดนที่สำคัญในการขนส่งสินค้าประเภทผลไม้จากไทยไปยังจีนตอนใต้ เนื่องจากมีระยะทางการขนส่งที่สั้นและรวดเร็วกว่าการขนส่งผ่านเส้นทางสาย R9 ที่ผ่านจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 2 จังหวัดมุกดาหาร

(2) จุดอ่อน (Weaknesses)

สิ่งอำนวยความสะดวก

- จังหวัดนครพนมยังไม่มีศูนย์ให้บริการด้านโลจิสติกส์ครบวงจร ทำให้ผู้ประกอบการส่วนใหญ่นิยมเลือกไปใช้บริการที่จังหวัดมุกดาหาร (บจก. มุกดาหารลานทอง) หรือที่สะหวันนะเขต (สะหวันโลจิสติกส์) ซึ่งมีขอบเขตการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่หลากหลายมากกว่า

กฎระเบียบ

- จังหวัดนครพนมเป็นประตูการค้าที่สำคัญที่สุดแห่งหนึ่งในการส่งออกสินค้าประเภทผลไม้ผ่านทางเวียดนามไปยังพื้นที่จีนตอนใต้ ซึ่งปัจจุบันใช้รูปแบบการขนส่งโดยรถบรรทุกเป็นหลัก แต่หลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลให้จีนออกข้อกำหนดที่มีความเข้มงวดมากขึ้นในการนำเข้าผลไม้จากไทยและเวียดนาม รวมทั้งมีการให้ลำดับความสำคัญในการตรวจปล่อยผลไม้เวียดนามก่อนผลไม้ไทย

ทำให้การขนส่งผลไม้จากไทยใช้ระยะเวลามากขึ้นและส่งผลกระทบโดยตรงต่อคุณภาพของผลไม้ ในขณะเดียวกัน ท่าเรือหวุ่งอ๋างได้ถูกผลักดันให้เป็นท่าเรือของภูมิภาคในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปทางเขตเศรษฐกิจทางตะวันออกของจีน เช่น กว่างโจว เซี่ยงไฮ้ และปักกิ่ง ทำให้ผู้ประกอบการส่งออกผลไม้ไทยเริ่มมีความสนใจในการส่งออกผลไม้ผ่านท่าเรือหวุ่งอ๋าง (ระยะทางห่างจาก จ.นครพนม ประมาณ 300 กิโลเมตร) ไปยังพื้นที่เศรษฐกิจของจีนดังกล่าว ภายใต้ “พิธีสารว่าด้วยข้อกำหนดในการกักกันโรคและตรวจสอบสำหรับการส่งออกและนำเข้าผลไม้ไทยผ่านประเทศที่สามเข้าสู่ธารณรัฐประชาชนจีน” อย่างไรก็ตาม สาระสำคัญของพิธีสารดังกล่าว อนุญาตให้นำเข้าผลไม้จากไทยผ่านจุดนำเข้าทางบกของจีนที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น ทำให้ในปัจจุบัน ผู้ประกอบการส่งออกผลไม้ไทยมีความพยายามในการผลักดันให้รัฐบาลไทย (กระทรวงเกษตรและสหกรณ์และกระทรวงพาณิชย์) มีการเจรจาเพิ่มเติมกับรัฐบาลจีน ในการเพิ่มจุดนำเข้าอนุญาตทางทะเล ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการส่งออกผลไม้ไทยสามารถขนส่งสินค้าไปยังผู้บริโภคในภูมิภาคตะวันออกของจีนได้โดยตรง รวมทั้งมีต้นทุนการขนส่งที่ลดลง

การค้าการลงทุน

- ปัจจุบัน เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดนครพนม ยังไม่มีผู้ประกอบการเอกชนเข้ามาลงทุนในพื้นที่ ซึ่งปัจจัยหนึ่งเกิดจากสิทธิประโยชน์และสิทธิพิเศษในการลงทุนที่ยังไม่ดึงดูดมากพอ และหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องมิได้มีการอำนวยความสะดวกที่ดีพอในด้านการติดตั้งระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่

(3) โอกาส (Opportunities)

โครงสร้างพื้นฐาน

- ทางเลือกในการใช้บริการรูปแบบการขนส่งสินค้า (Transport Mode) ที่หลากหลายจากการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรางไปสู่ทางทะเลผ่านทางโครงการก่อสร้างทางรถไฟในไทยและ สปป.ลาว ได้แก่ 1) โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม (ขอนแก่น – มหาสารคาม – มุกดาหาร - นครพนม) ระยะทาง 355 กิโลเมตร (โครงการคาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการภายในปี พ.ศ. 2569) ซึ่งสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรางไปสู่ทางทะเล ผ่านทางรถไฟท่าแขก - ท่าเรือหวุงอ๋าง และ 2) โครงการก่อสร้างทางรถไฟลาว - เวียดนาม ระยะที่ 1 จากเมืองท่าแขก (แขวงคำม่วน) – ท่าเรือหวุงอ๋าง (เมืองฮาติงห์) ระยะทาง 242 กิโลเมตร โดยเป็นเส้นทางใน สปป.ลาว 139 กิโลเมตร และเวียดนาม 103 กิโลเมตร) คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างภายในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2566 และโครงการคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2569 (ระยะที่ 2 จากเมืองท่าแขก - นครหลวงเวียงจันทน์ ระยะทางประมาณ 313 กิโลเมตร) ทั้ง 2 โครงการจะสนับสนุนให้ผู้นำเข้า - ส่งออกไทยมีทางเลือกในการใช้บริการรูปแบบการขนส่งสินค้า (Transport Mode) ที่หลากหลาย (ทั้งทางถนน รางและทะเล) และเหมาะสมสำหรับสินค้าแต่ละประเภทและจุดหมายปลายทาง ซึ่งจะทำให้เกิดการแข่งขันระหว่างแต่ละรูปแบบการขนส่งส่งผลให้ค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าในอนาคตมีแนวโน้มลดลง

สิ่งอำนวยความสะดวก

- การพัฒนาโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจะช่วยในการอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ โดยเป้าหมายของโครงการจะมุ่งเน้นการให้บริการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนไปสู่ระบบราง (Shift Mode) เพื่อรองรับโครงการรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม การเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าทั้งระบบตู้คอนเทนเนอร์และสินค้าหีบห่อ (Break Bulk Cargo) และการให้บริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร ซึ่งจะช่วยดึงดูดผู้ประกอบการให้กลับมาใช้บริการด้านโลจิสติกส์ที่จ.นครพนมมากขึ้น

(4) อุปสรรค (Threats)

- ปัจจุบัน กระทรวงโยธาธิการและขนส่งของ สปป.ลาว ได้ออกกฎระเบียบให้รถบรรทุกสินค้าไทยเปลี่ยนถ่ายสินค้าได้เฉพาะที่ท่าเรือบก (Dry Port) หรือ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่กำหนดภายใน สปป.ลาว เท่านั้น (ยกเว้นรถบรรทุกสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะบางประเภทที่ได้รับอนุญาต) โดยเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมา (สปป.ลาว มิได้ปฏิบัติตามความตกลงทวิภาคีด้านการขนส่งทางถนนระหว่างไทย - ลาว พ.ศ. 2544) ส่งผลให้ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกของไทยมีต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งที่สูงขึ้น เนื่องจากต้องใช้บริการรถบรรทุกสินค้าของ สปป.ลาว ในการขนส่งภายในประเทศ ซึ่งในปัจจุบัน มีรูปแบบการดำเนินการ ดังนี้

  - รถบรรทุกเปล่าของไทยไม่สามารถเข้าไปรับสินค้าภายใน สปป.ลาว ได้ แต่ต้องมารอรับและเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุก สปป.ลาว ณ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 3 ในฝั่งท่าแขก
  - รถบรรทุกไทยที่มีสินค้าไม่สามารถเข้าไปภายใน สปป.ลาว เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าไปยังรถบรรทุกเวียดนาม (บริเวณพรมแดน สปป.ลาว - เวียดนาม) แต่ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าไปยังรถบรรทุก สปป.ลาว ที่จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ในฝั่งท่าแขก (<u>หมายเหตุ</u> การเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ท่าแขก ส่วนใหญ่จะเป็นรถบรรทุกสินค้าทั่วไปที่ขนส่งสินค้าแบบบรรจุหีบห่อ (Break Bulk Cargo) โดยลักษณะการขนถ่ายสินค้าจะใช้แรงงานคนในการขนถ่าย ส่วนรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์จะนิยมไปใช้บริการที่ จ.มุกดาหาร หรือ สะหวันนะเขต ที่มีอุปกรณ์ในการยกตู้สินค้าที่เหมาะสมมากกว่า อย่างไรก็ตาม ยังคงมีรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ที่มีการเปลี่ยนถ่ายตู้สินค้าที่ท่าแขก ซึ่งอุปกรณ์การยกตู้สินค้า (Reach Stacker) จะเป็นของบริษัทผู้ให้บริการขนส่งสินค้าซึ่งใช้ยกตู้เฉพาะสินค้าของตนเอง)

- ท่าแขก (รวมถึงพื้นที่จังหวัดนครพนม) ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอ โดยเฉพาะเครื่องมือในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ (Reach Stacker) ส่งผลให้รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์จากที่ขนส่งสินค้ามาจากจีนและเวียดนามตอนเหนือผ่านเส้นทาง R12 มาถึงท่าแขก จะต้องใช้เส้นทางหมายเลข 13 เพื่อมาเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่สะหวันนะเขต (โดยส่วนใหญ่จะเข้าไปใช้บริการที่สะหวันโลจิสติกส์ซึ่งเป็นศูนย์การให้บริการด้านโลจิสติกส์ครบวงจร) ในการเปลี่ยนหัวลาก/หางพ่วงและยกตู้สินค้า (Lift on/off) มาใส่รถบรรทุกสินค้าไทยและดำเนินพิธีการผ่านแดนมายังไทยผ่านทางสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 2 จ.มุกดาหาร สินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์มาใช้บริการส่วนใหญ่จะเป็นชิ้นส่วน/สินค้าอิเล็กทรอนิกส์และสินค้าแฟชั่นซึ่งมีมูลค่าสูงจึงจำเป็นต้องใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในระหว่างการเปลี่ยนถ่ายสินค้า (จากสาเหตุดังกล่าวทำให้สินค้าอิเล็กทรอนิกส์และสินค้าแฟชั่นมีการนำเข้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 2 จ.มุกดาหาร แม้ว่าจะใช้การขนส่งสินค้ามาทางเส้นทาง R12 มาถึงท่าแขก)

- ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในเส้นทาง R12 ยังไม่ได้มาตรฐาน ทั้งในด้านมาตรฐานความกว้าง (ไหล่ทางแคบ) และคุณภาพของพื้นผิวถนน ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อการขนส่งสินค้า ไม่ว่าจะเป็นโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ และความเสียหายของสินค้า (โดยเฉพาะสินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์) เนื่องจาก สปป.ลาว มีงบประมาณไม่เพียงพอในการซ่อมแซมและปรับปรุงสภาพถนน อีกทั้งเส้นทางในช่วงก่อนถึงด่านนาพ่าว สภาพถนนชำรุดทรุดโทรมเป็นอย่างมาก ทั้งต้องผ่านภูเขาสูงที่มีความลาดชัน การสัญจรต้องใช้ความระมัดระวัง ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อการขนส่งสินค้า ไม่ว่าจะเป็น โอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ และความเสียหายของสินค้า (โดยเฉพาะสินค้าประเภทอิเล็กทรอนิกส์) เนื่องจาก สปป.ลาว มีงบประมาณไม่เพียงพอในการซ่อมแซมและปรับปรุงสภาพถนน ทำให้ในเส้นทางการขนส่งสินค้าที่สำคัญที่มีสภาพชำรุดมิได้มีการซ่อมแซมและปรับปรุงมากนัก

- กระบวนการและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออกผ่าน สปป.ลาว ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ถึงแม้ว่าจะมีการกำหนดและประกาศอัตราค่าใช้จ่ายประเภทต่างๆ ในด้านการนำเข้า-ส่งออก ไว้อย่างชัดเจน แต่ในทางปฏิบัติ กระบวนการ/ขั้นตอนการนำเข้า - ส่งออกสินค้าของแต่ละแขวง/พื้นที่จะมีแนวทางและรายละเอียดปลีกย่อยที่แตกต่างกัน ค่าใช้จ่าย เช่น ค่าภาษีนำเข้า ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ มักจะขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ระหว่างผู้นำเข้า - ส่งออก/ตัวแทนรับออกของอนุญาต (Customs Broker) กับเจ้าหน้าที่ ตัวอย่างเช่น การนำเข้า - ส่งออกสินค้าประเภทเดียวกัน แต่ผู้ประกอบการแต่ละรายอาจจะมีค่าใช้จ่ายที่แตกต่างกัน ซึ่งก่อให้เกิดความไม่โปร่งใสในการปฏิบัติงาน รวมทั้งการแข่งขันทางการค้าที่ไม่เป็นธรรม
- ปัจจุบัน กฎระเบียบและนโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของ สปป.ลาวมีการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างรวดเร็ว หลังจากที่สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 คลี่คลายลง และมักเป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการนำเข้า - ส่งออกและผู้ให้บริการขนส่งของไทย ทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องมีการติดตามข้อมูลอย่างใกล้ชิดเพื่อให้สามารถปรับตัวได้ทันต่อสถานการณ์
- สภาพเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ที่ซบเซา รวมทั้งค่าเงินกีบที่มีความผันผวนสูง ทำให้ผู้ประกอบการ สปป.ลาว ในแขวงคำม่วนและใกล้เคียงมีต้นทุนการนำเข้าที่สูงขึ้น และเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การบริโภคภายในประเทศลดลง และส่งผลกระทบโดยตรงต่อการค้าระหว่างไทย - สปป.ลาว

	ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
สภาพแวดล้อมภายใน	จุดแข็ง (Strengths) (1) เป็นพื้นที่เชื่อมโยงการค้าภายในภูมิภาคระหว่างไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีนตอนใต้ (2) มีระยะทางการขนส่งที่สั้นและรวดเร็วกว่าเส้นทางอื่น ๆ ในการขนส่งสินค้าไปจีนตอนใต้	จุดอ่อน (Weaknesses) (1) ยังไม่มีศูนย์ให้บริการด้านโลจิสติกส์ครบวงจรในพื้นที่ (2) ข้อกำหนดที่มีความเข้มงวดมากขึ้นในการนำเข้าผลไม้ของจีน (3) ระยะเวลาที่มากขึ้นในการขนส่งจากความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้า (4) มีผู้ประกอบการเอกชนเข้ามาลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดนครพนมไม่มากเท่าที่ควร
สภาพแวดล้อมภายนอก	โอกาส (Opportunities) (1) ทางเลือกในการใช้บริการรูปแบบการขนส่งสินค้า (Transport Mode) ที่หลากหลายจากการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรางไปสู่ทางทะเลผ่านทางโครงการก่อสร้างทางรถไฟในไทยและ สปป.ลาว (2) การอำนวยความสะดวกและสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น จากการพัฒนาโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมที่จะเกิดขึ้นในอนาคต	อุปสรรค (Threats) (1) ต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งที่สูงขึ้น เนื่องจากต้องใช้บริการรถบรรทุกสินค้าของ สปป.ลาว ในการขนส่งภายในประเทศลาว (2) สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ โดยเฉพาะสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (3) ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนใน สปป.ลาว ยังไม่ได้มาตรฐาน (4) กระบวนการและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกผ่าน สปป.ลาว ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน (5) สภาพเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ที่ซบเซา

รูปที่ 6.3-6 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จังหวัดนครพนม

6.3.7 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่จังหวัดหนองคาย ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรหนองคาย

(1) จุดแข็ง (Strengths)

ทำเลที่ตั้ง

- จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 1 จ.หนองคาย มีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ เนื่องจากอยู่ห่างจากนครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่ใหญ่ที่สุดของ สปป.ลาว ประมาณ 25 กิโลเมตร ทำให้เป็นจุดผ่านแดนที่มีความสะดวกในการเชื่อมโยงและกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภค

ภายนครหลวงเวียงจันทน์และแขวงอื่น ๆ บริเวณใกล้เคียง นอกจากนี้ยังมีศักยภาพในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไทยและจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน)

โครงสร้างพื้นฐาน

- การคมนาคมทางถนนเชื่อมโยงจากพื้นที่เศรษฐกิจในประเทศมายังพื้นที่ด่านพรมแดนมีความสะดวก รวมทั้งคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนอยู่ในระดับที่ดีตลอดเส้นทาง

(3)จุดอ่อน (Weaknesses)

- แม้ว่าจังหวัดหนองคายจะมีจุดแข็งด้านทำเลที่ตั้งดังที่กล่าวไว้ข้างต้น แต่สินค้าส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งจากพื้นที่การผลิตอื่น ๆ ของไทยไปยังเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นทั้งจุดบริโภคและจุดกระจายสินค้าภายในประเทศ ทำให้จังหวัดหนองคายมีสถานะเป็นเพียงทางผ่านของสินค้า ซึ่งไม่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มภายในพื้นที่มากเท่าใดนัก นอกจากนี้ อุตสาหกรรมการผลิตส่วนใหญ่ในพื้นที่จะเกี่ยวข้องกับการแปรรูปสินค้าเกษตรและยังไม่มีอุตสาหกรรมการผลิตที่มีการสร้างมูลค่าเพิ่มมากเท่าใดนัก

- ปัจจุบัน เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดหนองคายยังไม่มีผู้ประกอบการเอกชนเข้ามาลงทุนในพื้นที่ ซึ่งปัจจัยหนึ่งเกิดจากสิทธิประโยชน์ในการลงทุนที่ยังไม่ดึงดูดมากพอเมื่อเปรียบเทียบกับการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเพื่อนบ้านซึ่งมีสิทธิประโยชน์ที่แตกต่างกันเป็นอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นค่าเช่าที่ดิน สิทธิประโยชน์ทางภาษี การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร นอกจากนี้หน่วยงานภาครัฐของไทยมิได้มีการอำนวยความสะดวกที่ดีพอในด้านการติดตั้งระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ รวมทั้งประเด็นด้านค่าเช่าที่ดินที่มีราคาค่อนข้างสูง ซึ่งภาคเอกชนมองว่าหากซื้อที่ดินเป็นของตนเองจะมีความคุ้มค่ามากกว่าในระยะยาว

(4) โอกาส (Opportunities)

- การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระบบรางระหว่างไทยและจีนตอนใต้ (เวียงจันทน์ - หลวงพระบาง – สิบสองปันนา - คุนหมิง) ผ่าน Vientiane Logistics Park (VLP) ซึ่งการขนส่งสินค้าทางรถไฟในเส้นทางนี้จะใช้ความเร็วประมาณ 80-120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และมีระยะเวลาการขนส่งสินค้าที่รวดเร็วขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกในเส้นทางเชียงของ – ห้วยทราย – บ่อเต็น - คุนหมิง และทำให้ผู้ประกอบการมีทางเลือกในการใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าที่เหมาะสมกับสินค้าแต่ละประเภท

- ความได้เปรียบจากทำเลที่ตั้งของจังหวัดหนองคายที่สามารถเชื่อมโยงการค้ากับนครหลวงเวียงจันทน์ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว รวมทั้งผู้บริโภคมีกำลังซื้อที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่อื่น ๆ ของ สปป.ลาว อีกทั้งสินค้าของไทยยังเป็นที่นิยมของผู้บริโภค สปป.ลาว ทำให้จังหวัดหนองคายมีศักยภาพในการเป็นจุดรวบรวมสินค้าประเภทต่าง ๆ จากทั่วภูมิภาคของไทยเพื่อกระจายสินค้าเหล่านี้ไปยังเวียงจันทน์หรือพื้นที่เศรษฐกิจใกล้เคียง ซึ่งจะก่อให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่ โดยเฉพาะกิจกรรมโลจิสติกส์ต่าง ๆ อย่างไรก็ตาม ในเบื้องต้นควรมีการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ รวมทั้งความคุ้มค่าการลงทุน เนื่องจากในฝั่ง สปป.ลาว เอง ได้มีการจัดตั้งและดำเนินการกิจกรรมโลจิสติกส์ต่าง ๆ เหล่านี้ภายในโครงการ Vientiane Logistics Park อยู่แล้ว

- โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษเวียงจันทน์ - ฮานอย (เวียงจันทน์ – ไซสมบูน – เชียงขวาง - นาแมว - ฮานอย) ซึ่งเป็นถนน 6 ช่องจราจร ระยะทางประมาณ 707 กิโลเมตร โดยเป็นส่วนที่อยู่ใน สปป.ลาว 365 กิโลเมตร และเวียดนาม 342 กิโลเมตร มูลค่าการก่อสร้างกว่า 4,500 ล้านเหรียญสหรัฐ ปัจจุบันรัฐบาล สปป.ลาว ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับบริษัทเอกชนของ สปป.ลาว เป็นผู้สำรวจ ออกแบบและก่อสร้างเส้นทางสายนี้ ซึ่งหากโครงการแล้วเสร็จ จะทำให้จังหวัดหนองคายมีบทบาทสำคัญมากขึ้นในการเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทยและเวียดนามตอนเหนือผ่านเส้นทางสายนี้

- ปัจจุบัน จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 1 จังหวัดหนองคาย เริ่มมีปริมาณสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามแดน (Cross Border e-Commerce) จากจีนมายังไทยมากขึ้น ซึ่งอาจเป็นโอกาสในการใช้ความได้เปรียบของภูมิศาสตร์ในการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ต่าง ๆ ที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มภายในพื้นที่จังหวัดหนองคาย เช่น ศูนย์กระจายสินค้า เขตปลอดอากร (Free Zone) และคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) เป็นต้น เพื่อใช้เป็นจุดพักสินค้า โดยมีกิจกรรมโลจิสติกส์ที่สร้างมูลค่าเพิ่มต่าง ๆ ตัวอย่างเช่น บริการจัดการคำสั่งซื้อ (Order Fulfillment) ที่ให้บริการจัดเก็บสินค้า การหยิบและบรรจุหีบห่อสินค้า (Pick and Pack) การติดฉลาก (Labeling) และการจัดส่งสินค้า (Delivery) เป็นต้น

(5) อุปสรรค (Threats)

- การขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไทยและ สปป.ลาว ยังมีการเชื่อมต่อกันไม่สมบูรณ์ เนื่องจากจะต้องปิดการจราจรบนสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 1 ชั่วคราวประมาณรอบละ 40 นาที เพื่อให้รถไฟสินค้าได้ข้ามสะพานไปยังสถานีท่านาแล้งหรือกลับกันข้ามมาฝั่งไทย ปัจจุบัน มีรถไฟสินค้าและรถไฟโดยสารจากไทย - สปป.ลาว วันละหลายเที่ยว ทำให้ยานพาหนะที่สัญจรต้องหยุดรอรถไฟข้ามสะพานเป็นระยะเวลานาน รวมทั้งยังมีประเด็นด้านความสามารถการรับน้ำหนักของสะพาน รัฐบาลไทยและ สปป.ลาว จึงมีโครงการก่อสร้างสะพานรถไฟแห่งใหม่ ซึ่งอยู่ในระหว่างการหารือระหว่างสองประเทศ โดยข้อสรุปในเบื้องต้นจะเป็นสะพานคู่ขนานกับสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 1 และสร้างระบบรางทั้งขาไปและกลับทั้งขนาดรางกว้าง 1 เมตร และ 1.435 เมตร เพื่อให้รองรับการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ปัจจุบัน ค่าใช้จ่ายในขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไทย - จีนตอนใต้ (คุนหมิง) ต่อ 1 TEUs ยังคงมีราคาสูงเมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกในเส้นทางเดียวกัน เนื่องจากจำนวนผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการยังมีไม่มากนัก อย่างไรก็ตาม ในอนาคตหากมีผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการในเส้นทางมากขึ้น คาดว่าน่าจะมีค่าใช้จ่ายการขนส่งสินค้าที่ลดลง
- ปัจจุบัน กระทรวงโยธาธิการและขนส่งของ สปป.ลาว ได้ออกกฎระเบียบให้รถบรรทุกสินค้าไทยเปลี่ยนถ่ายสินค้าได้เฉพาะที่ท่าเรือบก (Dry Port) หรือจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่กำหนดภายใน สปป.ลาว เท่านั้น (ยกเว้นรถบรรทุกสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะบางประเภทที่ได้รับอนุญาต) โดยเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมา ส่งผลให้ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกของไทยมีต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งที่สูงขึ้น เนื่องจากต้องใช้บริการรถบรรทุกสินค้าของ สปป.ลาว ในการขนส่งภายในประเทศ ทำให้รถบรรทุกของไทยทั้งรถบรรทุกเปล่าและรถบรรทุกที่มีสินค้าต้องมาเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือบกท่านาแล้ง ซึ่งอยู่ไม่ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 1
- กฎระเบียบและนโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของสปป.ลาวหลังจากที่สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 คลี่คลายลงมีการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างรวดเร็ว ทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องมีการติดตามข้อมูลและปรับตัวอย่างรวดเร็ว รวมทั้งกฎระเบียบที่เปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่มักเป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการนำเข้า - ส่งออกและผู้ให้บริการขนส่งของไทย
- สภาพเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ที่ซบเซา รวมทั้งค่าเงินกีบที่มีความผันผวนสูง ทำให้ผู้ประกอบการ สปป.ลาว ทางด้านนครหลวงเวียงจันทน์และพื้นที่ใกล้เคียง มีต้นทุนการนำเข้าที่สูงขึ้น และเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้การบริโภคภายในประเทศลดลง ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างไทย - สปป.ลาว

	ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
สภาพแวดล้อมภายใน	จุดแข็ง (Strengths) (1) มีความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ที่เชื่อมโยงกับนครหลวงเวียงจันทน์และสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไทยและจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) (2) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนอยู่ในระดับที่ดีตลอดเส้นทาง	จุดอ่อน (Weaknesses) (1) พื้นที่จังหวัดหนองคายยังไม่มีอุตสาหกรรมการผลิตที่มีการสร้างมูลค่าเพิ่มมากนักและเป็นเพียงพื้นที่กระจายสินค้า (2) เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดหนองคายยังไม่มีผู้ประกอบการเอกชนเข้ามาลงทุนในพื้นที่
สภาพแวดล้อมภายนอก	โอกาส (Opportunities) (1) การเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระบบรางระหว่างไทยและจีนตอนใต้ผ่าน VLP (2) เป็นจุดรวบรวมสินค้าประเภทต่าง ๆ จากทั่วภูมิภาคของไทย เพื่อกระจายสินค้าเหล่านี้ไปยังเวียงจันทน์หรือพื้นที่เศรษฐกิจใกล้เคียง (3) สามารถเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทยและเวียดนามตอนเหนือผ่านเส้นทางหลวงพิเศษเวียงจันทน์-ฮานอย ในอนาคต (4) โอกาสในการใช้ความได้เปรียบของภูมิศาสตร์ในการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ต่าง ๆ ที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มภายในพื้นที่จังหวัดหนองคาย	อุปสรรค (Threats) (1) การขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไทยและ สปป.ลาว ยังมีการเชื่อมต่อกันไม่สมบูรณ์ (2) ค่าใช้จ่ายในขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไทย-จีนตอนใต้ (คุนหมิง) ต่อ 1 TEUs ยังคงมีราคาสูง (3) กฎระเบียบให้รถบรรทุกสินค้าไทยเปลี่ยนถ่ายสินค้าได้เฉพาะที่ท่าเรือบกหรือจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่กำหนดภายใน สปป.ลาว เท่านั้น (4) กระบวนการและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกผ่าน สปป.ลาว ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

รูปที่ 6.3-7 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จังหวัดนครพนม

6.3.8 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่เชียงของ จังหวัดเชียงราย ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรเชียงของ

(1) จุดแข็ง (Strengths)

ทำเลที่ตั้ง

- จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 4 (เชียงของ - ห้วยทราย) ตั้งอยู่บนระเบียงเศรษฐกิจ GMS ในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North -South Economic Corridor: NSEC) ซึ่งเป็นจุดเชื่อมโยงการค้าและกระจายสินค้าที่สำคัญจากทั่วภูมิภาคของไทย ไปยังจีนตอนใต้ด้านมณฑลยูนนาน (จิ่งหง/คุนหมิง) รวมถึงมณฑลเสฉวน (เฉิงตู) และเป็นเส้นทางที่มีระยะทางการขนส่งสินค้าระหว่างไทย – จีนตอนใต้ ที่สั้นที่สุดประมาณ 230 กิโลเมตร ผ่านเส้นทาง R3A (ห้วยทราย – หลวงน้ำทา - บ่อเต็น)

โครงสร้างพื้นฐาน

- การคมนาคมทางถนนเชื่อมโยงจากพื้นที่เศรษฐกิจในประเทศมายังพื้นที่ด่านพรมแดนมีความสะดวก รวมทั้งคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนอยู่ในระดับที่ดีตลอดเส้นทาง

สิ่งอำนวยความสะดวก

- หน่วยงานอาหารและยา ด่านพรมแดนเชียงของมีห้องปฏิบัติการ (Lab) และอุปกรณ์ที่มีความพร้อมสำหรับการตรวจสอบตัวอย่างสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สินค้าประเภทผัก ผลไม้ เนื้อสัตว์ อาหาร เครื่องสำอางและเวชภัณฑ์ ที่มีปริมาณการนำเข้า - ส่งออกสูงผ่านด่านพรมแดนแห่งนี้ ทำให้ผู้ประกอบการได้รับความสะดวกและรวดเร็วในขั้นตอนการตรวจสอบคุณภาพสินค้าตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.) เมื่อเปรียบเทียบกับด่านพรมแดนแห่งอื่น ๆ

(2) จุดอ่อน (Weaknesses)

การค้าและการลงทุน

- แม้ว่า อ.เชียงของ จ.เชียงราย จะเป็นจุดผ่านแดนที่มีความสะดวกในด้านการนำเข้า – ส่งออกสินค้าทางถนนระหว่างไทย - จีน เนื่องจากมีระยะทางที่สั้นที่สุด แต่สินค้าส่วนใหญ่จะมาจากพื้นที่อื่น ๆ จึงทำให้ จ.เชียงราย มีสถานะเป็นเพียงทางผ่านของสินค้า ซึ่งไม่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในพื้นที่เท่าใดนัก

- ปัจจุบัน เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดเชียงราย (อ.แม่สาย อ.เชียงแสน อ.เชียงของ) ยังมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุนในพื้นที่ไม่มากนักเมื่อเปรียบเทียบกับทั้งจังหวัด ซึ่งปัจจัยหนึ่งเกิดจากสิทธิประโยชน์ในการลงทุนที่ยังไม่ดึงดูดมากพอ รวมทั้งกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายที่กำหนดมีจำนวนไม่มากที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ นอกจากพื้นที่ที่กำหนดเป็นเขตอุตสาหกรรมและคลังสินค้าภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษมีจำกัด ทำให้ที่ดินมีราคาสูง และส่งผลให้ผู้ประกอบการมีทางเลือกการตัดสินใจลงทุนในพื้นที่อื่น ๆ ใกล้เคียงที่มีต้นทุนที่ดินที่ต่ำกว่า

(3) โอกาส (Opportunities)

โครงสร้างพื้นฐาน

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเหนือ (เด่นชัย – เชียงราย – เชียงของ) ระยะทาง 323 กิโลเมตร ซึ่งคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติอนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ดำเนินโครงการ โดยในปัจจุบันอยู่ในระหว่างเริ่มดำเนินการก่อสร้างและเวนคืนที่ดิน ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2571 ซึ่งจะช่วยให้ผู้นำเข้า - ส่งออกไทยมีทางเลือกในการใช้บริการรูปแบบการขนส่งสินค้า (Transport Mode) ที่มากขึ้น และเหมาะสมสำหรับสินค้าแต่ละประเภท รวมทั้งเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างระบบรางและถนนที่จะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ให้กับผู้ประกอบการในอนาคต

- รัฐบาล สปป.ลาว ได้อนุมัติโครงการก่อสร้างทางด่วนที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว - เมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา ระยะทางประมาณ 176 กิโลเมตร โดยเส้นทางตัดเป็นเส้นตรง ซึ่งจะมีการสร้างสะพานยกระดับข้ามหุบเหว และเจาะอุโมงค์ทะลุภูเขา เป็นเส้นทางไป - กลับ 4 ช่องจราจร ซึ่งมีการออกแบบให้ใช้ความเร็วได้ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยคาดว่าหากโครงการแล้วเสร็จจะใช้เวลาการเดินทางเพียงประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที และช่วยลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าได้เป็นอย่างมาก เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทาง R3A ที่มีระยะทางประมาณ 228 กิโลเมตร มีเพียง 2 ช่องทางจราจร ซึ่งใช้เวลาเดินทางประมาณ 5-6 ชั่วโมง

สิ่งอำนวยความสะดวก

- โครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของบริเวณพื้นที่ด่านพรมแดนที่จะเกิดขึ้นในอนาคตจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ โดยเป้าหมายของโครงการจะมุ่งเน้นการรวบรวมและกระจายสินค้าที่นำเข้า-ส่งออกระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้าน รองรับการเปลี่ยนหัวลาก - หางพ่วงระหว่างรถบรรทุกไทยกับรถบรรทุกต่างประเทศ รวมทั้งรองรับการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) ระหว่างการขนส่งสินค้าทางถนนและทางรางผ่านแนวรถไฟทางคู่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ให้กับผู้ประกอบการ อย่างไรก็ตามภายในโครงการดังกล่าว ควรมีการให้บริการอื่น ๆ เพิ่มเติมเพื่อเพิ่มมูลค่ากิจกรรมโลจิสติกส์ และรองรับกับความต้องการการใช้บริการที่หลากหลายมากขึ้น มิใช่เป็นเพียงสถานที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า เช่น เขตปลอดอากร (Free Zone) คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) เป็นต้น เพื่อดึงดูดให้ผู้ประกอบการหันมาใช้บริการด้านโลจิสติกส์ต่าง ๆ ที่ฝั่งไทยมากขึ้น

การค้า

- ผู้ส่งออกและผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ เริ่มกลับมาใช้เส้นทาง R3A (ห้วยทราย – หลวงน้ำทา - บ่อเต็น) ในการขนส่งสินค้าประเภทผลไม้สดไปยังจีนตอนใต้มากขึ้น เนื่องจากด่านโหย่วอี้กวาน เมืองผิงเสียง ที่อยู่ติดกับเวียดนาม (ซึ่งแต่เดิมเป็นจุดผ่านแดนหลักในการนำเข้าผลไม้สดจากไทยมายังจีน) มีความเข้มงวดในการตรวจสอบสินค้าประเภทผลไม้มากขึ้นอันเนื่องมาจากมาตรการป้องกันโควิด-19 อีกทั้งการให้ลำดับความสำคัญในการตรวจปล่อยผลไม้เวียดนามก่อนผลไม้ไทย (เวียดนามได้สิทธิ์ในฐานะประเทศที่มีพรมแดนติดกับจีน) ทำให้การขนส่งผลไม้จากไทยผ่านด่านผิงเสียง ต้องใช้ระยะเวลามากขึ้นและส่งผลกระทบโดยตรงต่อคุณภาพของผลไม้ ทำให้ผู้ส่งออกและผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศเริ่มกลับมาเลือกใช้เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางหลักในการส่งออกผลไม้จากไทยไปยังจีนอีกครั้ง

(4) อุปสรรค (Threats)

- หลังจากที่สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 คลี่คลายลง กฎระเบียบและนโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของ สปป.ลาว มีการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างรวดเร็ว ทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องมีการติดตามข้อมูลและปรับตัวอย่างรวดเร็ว รวมทั้งกฎระเบียบที่เปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่มักเป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการนำเข้า - ส่งออกและผู้ให้บริการขนส่งของไทย
- กระทรวงโยธาธิการและขนส่งของ สปป.ลาว ได้ออกกฎระเบียบโดยกำหนดให้รถบรรทุกสินค้าของไทยต้องนำรถไปขนถ่ายสินค้าได้เฉพาะที่ท่าเรือบก (Dry Port) หรือจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่กำหนดที่อยู่บริเวณพรมแดนของ สปป.ลาว หรือใกล้เคียงเท่านั้น โดยเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2565 ที่ผ่านมา ส่งผลให้ผู้ให้บริการรถบรรทุกสินค้าของไทยมีต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งสินค้าที่สูงขึ้น เนื่องจากต้องใช้บริการรถบรรทุกของ สปป.ลาว สำหรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ซึ่งในปัจจุบันมีรูปแบบการดำเนินการดังนี้
  - รถบรรทุกเปล่าของไทยไม่สามารถเข้าไปรับสินค้าภายใน สปป.ลาว ได้ แต่ต้องมารอรับและเปลี่ยนถ่ายสินค้า/หัวลาก/หางลาก จากรถบรรทุก สปป.ลาว ณ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าซึ่งตั้งอยู่ไม่ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 4 ในฝั่งห้วยทราย
  - รถบรรทุกไทยที่มีสินค้าไม่สามารถเข้าไปภายในสปป.ลาวเพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าไปยังรถบรรทุกจีน (บ่อเต็น พรมแดน สปป.ลาว - จีน) แต่ต้องมารอรับและเปลี่ยนถ่ายสินค้า/หัวลาก/หางลากจากรถบรรทุก สปป.ลาว ณ จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าซึ่งตั้งอยู่ไม่ห่างจากสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 4 ในฝั่งห้วยทรายเช่นเดียวกับกรณีของรถบรรทุกเปล่า
- เส้นทาง R3A (ห้วยทราย – หลวงน้ำทา - บ่อเต็น) สภาพถนนในปัจจุบันค่อนข้างชำรุดทรุดโทรม และทาง สปป.ลาว มีงบประมาณไม่เพียงพอในการซ่อมแซมและปรับปรุงสภาพถนน ซึ่งทาง สปป.ลาวมองว่าโครงสร้างพื้นฐานทางถนนภายในประเทศมีการใช้งานส่วนใหญ่จากผู้ให้บริการขนส่งจากประเทศเพื่อนบ้าน (ก่อนที่จะมีการประกาศห้ามการขนส่งโดยรถบรรทุกประเทศอื่น ๆ) ทำให้ในเส้นทางการขนส่งสินค้าที่สำคัญที่มีสภาพชำรุดมิได้มีการซ่อมแซมและปรับปรุงมากนัก อย่างไรก็ตาม เส้นทางการขนส่งสินค้าที่สำคัญมักจะได้รับเงินสนับสนุนจากประเทศเพื่อนบ้านที่ได้รับประโยชน์จากการขนส่งสินค้าในเส้นทาง เช่น โครงการปรับปรุงถนนภายใน สปป.ลาว จากสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) หรือ NEDA เป็นต้น
- ถึงแม้ว่าจะมีการกำหนดและประกาศอัตราค่าใช้จ่ายประเภทต่าง ๆ ในด้านการนำเข้า – ส่งออกไว้อย่างชัดเจน แต่ในทางปฏิบัติกระบวนการ/ขั้นตอนการนำเข้า - ส่งออกสินค้าของแต่ละแขวง/พื้นที่จะมีแนวทางที่แตกต่างกัน และจำนวนค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บ เช่น ค่าภาษีนำเข้า ค่าธรรมเนียมต่าง ๆ มักจะขึ้นอยู่กับความสัมพันธ์ระหว่างผู้นำเข้า - ส่งออก/ตัวแทนรับออกของอนุญาต (Customs Broker) กับเจ้าหน้าที่

ตัวอย่างเช่น การนำเข้า - ส่งออกสินค้าประเภทเดียวกัน แต่ผู้ประกอบการแต่ละรายอาจจะมีค่าใช้จ่ายที่แตกต่างกัน ซึ่งก่อให้เกิดความไม่โปร่งใสในการปฏิบัติงาน รวมทั้งการแข่งขันทางการค้าที่ไม่เป็นธรรม

	ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
สภาพแวดล้อมภายใน	จุดแข็ง (Strengths) (1) ตั้งอยู่บนระเบียงเศรษฐกิจ GMS ในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) ซึ่งเป็นจุดเชื่อมโยงการค้าและกระจายสินค้าไปยังจีนตอนใต้ในมณฑลยูนนาน และมณฑลเสฉวน (2) การคมนาคมทางถนนมีความสะดวกและคุณภาพดีตลอดเส้นทาง (3) หน่วยงานอาหารและยามีห้องปฏิบัติการ (Lab) และอุปกรณ์ที่มีความพร้อมสำหรับการตรวจสอบตัวอย่างสินค้า	จุดอ่อน (Weaknesses) (1) สินค้าส่วนใหญ่จะมาจากพื้นที่อื่น ๆ ทำให้เชียงรายมีสถานะเป็นเพียงทางผ่านของสินค้า ซึ่งไม่ก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มในพื้นที่เท่าใดนัก (2) การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดสระแก้วจากผู้ประกอบการเอกชนยังมีจำนวนไม่มาก
สภาพแวดล้อมภายนอก	โอกาส (Opportunities) (1) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเหนือ จะช่วยให้ผู้นำเข้า-ส่งออกไทยมีทางเลือกในการใช้บริการรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มากขึ้น (2) การอนุมัติโครงการก่อสร้างทางด่วนที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองห้วยทราย -เมืองบ่อเต็น จะช่วยลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าโครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ (3) ผู้ส่งออกและผู้ให้บริการขนส่งสินค้าเริ่มกลับมาใช้เส้นทาง R3A ในการขนส่งสินค้าประเภทผลไม้สดไปยังจีนตอนใต้มากขึ้น	อุปสรรค (Threats) (1) สภาพเศรษฐกิจของสปป.ลาวที่ซบเซา รวมทั้งค่าเงินกีบที่มีความผันผวนสูง (2) กฎระเบียบและนโยบายด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของ สปป.ลาว หลังจากที่สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 คลี่คลายลงมีการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างรวดเร็ว (3) ผู้ให้บริการรถบรรทุกสินค้าของไทยมีต้นทุนและระยะเวลาการขนส่งสินค้าที่สูงขึ้น เนื่องจากต้องใช้บริการรถบรรทุกของ สปป.ลาว สำหรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (4) ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนในสปป.ลาวยังไม่ได้มาตรฐาน (5) กระบวนการและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกผ่านสปป.ลาว ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน

รูปที่ 6.3-8 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่เชียงของ จังหวัดเชียงราย

6.3.9 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่แม่สาย จังหวัดเชียงราย ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแม่สาย

(1) จุดแข็ง (Strengths)

ทำเลที่ตั้ง

- จุดผ่านแดนถาวรแม่สายตั้งอยู่บนระเบียงเศรษฐกิจ GMS ในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ -ใต้ (North -South Economic Corridor: NSEC) ทางด้านตะวันตก ภายใต้เส้นทาง R3B หรือ R3W ซึ่งมีศักยภาพการเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทยและเมียนมาบริเวณรัฐฉานซึ่งเป็นรัฐที่ใหญ่ที่สุดในเมียนมา รวมทั้งเป็นจุดผ่านแดนที่มีสะดวกในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนจากไทยไปยังพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญในรัฐฉาน เช่น เชียงตุง ตองจี ล่าเสี้ยว ซึ่งทั้ง 3 เมืองเป็นจุดที่สำคัญในการกระจายสินค้าไปยังพื้นที่ตอนในของเมียนมา

โครงสร้างพื้นฐาน

- การคมนาคมทางถนนเชื่อมโยงจากพื้นที่เศรษฐกิจในประเทศมายังพื้นที่ด่านพรมแดนมีความสะดวก รวมทั้งคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนอยู่ในระดับที่ดีตลอดเส้นทาง

(2) จุดอ่อน (Weaknesses)

- ปัญหาด้านการเมืองและเศรษฐกิจภายในเมียนมา รวมทั้งนโยบายการปิดด่านพรมแดนของเมียนมาอันเนื่องมาจากสถานการณ์โควิด-19 เป็นระยะเวลากว่า 3 ปี ทำให้การค้าในพื้นที่ อ.แม่สาย อยู่ในสภาพค่อนข้างเงียบเหงา เมื่อเปรียบเทียบกับในอดีตที่ผ่านมา

- ปัจจุบัน เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดเชียงราย (อ.แม่สาย อ.เชียงแสน อ.เชียงของ) ยังมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุนในพื้นที่ไม่มากนักเมื่อเปรียบเทียบกับทั้งจังหวัด ซึ่งปัจจัยหนึ่งเกิดจากสิทธิประโยชน์ในการลงทุนที่ยังไม่ดึงดูดมากพอ รวมทั้งกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายที่กำหนดมีจำนวนไม่มากที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ นอกจากพื้นที่ที่กำหนดเป็นเขตอุตสาหกรรมและคลังสินค้าภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษมีจำกัด ทำให้ที่ดินมีราคาสูง และส่งผลให้ผู้ประกอบการมีทางเลือกการตัดสินใจลงทุนในพื้นที่อื่น ๆ ใกล้เคียงที่มีต้นทุนที่ดินที่ต่ำกว่า

(3) โอกาส (Opportunities)

- ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่อยู่ติดกับรัฐฉานซึ่งเป็นรัฐที่ใหญ่ที่สุดในเมียนมา ทำให้มีความได้เปรียบในการค้าและการกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภคภายในพื้นที่รัฐฉานได้สะดวกกว่าจุดผ่านแดนอื่น ๆ ของไทย รวมทั้งรัฐฉานยังมีศักยภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจได้อีกมาก ประกอบกับสินค้าของไทยเป็นที่ยอมรับและได้รับความนิยม ทำให้เป็นโอกาสของผู้ประกอบการไทยในการดำเนินธุรกิจการค้ากับผู้ประกอบการเมียนมาในพื้นที่

(4) อุปสรรค (Threats)

การเมือง

- เมียนมาประสบกับปัญหาในประเทศหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาด้านการเมืองภายในมีการก่อวินาศกรรมในเขตเศรษฐกิจ และปัญหาด้านชนกลุ่มน้อยโดยเฉพาะภายในพื้นที่รัฐฉาน เป็นเหตุให้เกิดการสู้รบในพื้นที่ ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นทั้งด้านการค้าและการลงทุน นอกจากนี้ภายในรัฐฉานจะมีเขตอิทธิพลของชนกลุ่มน้อยตามพื้นที่ต่าง ๆ ซึ่งจะต้องมีการเสียค่าธรรมเนียมในการใช้เส้นทางที่แตกต่างกันไป ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น

กฎระเบียบ

- ในเส้นทาง R3B จากท่าขี้เหล็ก-เมืองลา จีนยังคงมีนโยบายในการปิดด่านพรมแดนต้าล่อ (Daluo) ซึ่งอยู่ตรงข้ามเมืองลา ต่อไปอย่างไม่มีกำหนด แม้ว่าเส้นทาง R3B ระหว่างเชียงตุง - เมืองลา ได้มีการเปิดให้ใช้เส้นทางได้ตามปกติอีกครั้งในเดือนมกราคม 2566 ที่ผ่านมา แต่ยังเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างเมืองภายในเมียนมาเท่านั้น ไม่สามารถขนส่งสินค้าไปยังจีน (มณฑลยูนนาน) ผ่านเส้นทางนี้ได้ ดังนั้น สินค้าไทยส่วนใหญ่ที่ส่งออกจากจุดผ่านแดนถาวรแม่สายจะเป็นสินค้าสำหรับการบริโภคภายในเมียนมา อย่างไรก็ตาม ยังคงมีสินค้าไทยบางส่วนที่ส่งออกไปยังจีนตอนใต้ โดยผ่านเส้นทางแม่สาย – เชียงตุง – มัณฑะลย์ – ล่าเสี้ยว – มูเซ – รุ่ยลี่ ซึ่งดำเนินการโดยผู้ประกอบการของเมียนมาเอง

- ปัจจุบัน เมียนมาอนุญาตให้มีการเปิดจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 1 แล้ว ซึ่งเป็นการข้ามแดนของบุคคล แต่ยังคงผ่อนปรนให้มีการขนส่งสินค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 โดยเมียนมาได้ออกข้อกำหนดให้คนขับรถสัญชาติเมียนมาเท่านั้นที่ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ขับขี่รถสินค้าเข้าไปยังฝั่งท่าขี้เหล็ก ดังนั้น รถบรรทุกสินค้าของไทยจึงต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าไปยังรถตู้ (ลักษณะเดียวกับรถตู้โดยสาร) ที่ใช้สำหรับขนสินค้าบริเวณจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 ในฝั่งไทย ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีค่าใช้จ่ายด้านการเปลี่ยนถ่ายสินค้าเพิ่มเติมและใช้ระยะเวลาการข้ามแดนมากขึ้น ในทางกลับกัน สินค้าที่นำเข้าจากเมียนมามายังไทยจะใช้รูปแบบการเปลี่ยนถ่ายสินค้าในฝั่งเมียนมาจากรถบรรทุกมายังรถตู้ และขนส่งมายังฝั่งไทยเช่นเดียวกัน

การค้า

- เมียนมาประสบกับสถานการณ์ค่าเงินจ๊าต (Kyat) ที่มีความผันผวน ทำให้เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการค้าระหว่างไทยและเมียนมา อย่างไรก็ตาม ธนาคารกลางเมียนมาได้อนุญาตให้มีการชำระเงินด้วยเงินบาท-จ๊าตได้สำหรับการค้าบริเวณพื้นที่ชายแดนไทย - เมียนมา ในพื้นที่แม่สาย - ท่าขี้เหล็ก (แต่เดิมผู้ประกอบการเมียนมาต้องแลกเงินจ๊าต-ดอลลาร์ และนำเงินดอลลาร์มาแลกเงินบาท) และอนุญาตเฉพาะการค้าขายระหว่างนิติบุคคลที่นำเข้า - ส่งออก สำหรับการรับเงินผ่านบัญชีและการทำธุรกรรมผ่านธนาคารที่รองรับเท่านั้น แต่คาดว่าในอนาคตจะสามารถใช้ชำระสินค้าเป็นการทั่วไปได้

	ผลกระทบเชิงบวก	ผลกระทบเชิงลบ
สภาพแวดล้อมภายใน	จุดแข็ง (Strengths) (1) ตั้งอยู่บนระเบียงเศรษฐกิจ GMS ในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) ที่เชื่อมโยงการค้ากับรัฐฉานซึ่งเป็นรัฐที่ใหญ่ที่สุดในเมียนมา (2) การคมนาคมทางถนนมีความสะดวก รวมทั้งคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนอยู่ในระดับที่ดีตลอดเส้นทาง	จุดอ่อน (Weaknesses) (1) ปัญหาด้านการเมืองและเศรษฐกิจภายในเมียนมา รวมทั้งนโยบายการปิดด่านพรมแดนของเมียนมา (2) สถานการณ์โควิด-19 เป็นระยะเวลากว่า 3 ปี ทำให้การค้าในพื้นที่ อ.แม่สาย อยู่ในสภาพค่อนข้างเงียบเหงา (3) เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนจังหวัดเชียงราย (อ.แม่สาย อ.เชียงแสน อ.เชียงของ) ยังมีสัดส่วนมูลค่าการลงทุนในพื้นที่ไม่มากนัก
สภาพแวดล้อมภายนอก	โอกาส (Opportunities) (1) มีความได้เปรียบในการค้าและการกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภคภายในพื้นที่รัฐฉานซึ่งเป็นรัฐที่ใหญ่ที่สุดในเมียนมาได้สะดวกกว่าจุดผ่านแดนอื่นๆ ของไทย (2) โอกาสของผู้ประกอบการไทยในการดำเนินธุรกิจการค้ากับผู้ประกอบการเมียนมาในพื้นที่รัฐฉาน	อุปสรรค (Threats) (1) ปัญหาความไม่สงบภายในเมียนมา ทั้งปัญหาด้านการเมืองภายในและปัญหาด้านชนกลุ่มน้อย (2) จีนยังคงมีนโยบายในการปิดด่านพรมแดนต้าล่อ (Daluo) ซึ่งอยู่ตรงข้ามเมืองลา ต่อไปอย่างไม่มีกำหนด (3) รถบรรทุกสินค้าของไทยจึงต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าไปยังรถตู้บริเวณจุดผ่านแดนถาวรสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 (4) สถานการณ์ค่าเงินจ๊าต (Kyat) ยังคงมีความผันผวน

รูปที่ 6.3-9 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่แม่สาย จังหวัดเชียงราย

6.3.10 ผลการวิเคราะห์ SWOT พื้นที่จังหวัดระนองในภาคใต้ ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรระนอง

(1) จุดแข็ง (Strengths)

- มีท่าที่ตั้งติดกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาส่งผลดีต่อการค้าชายแดน และการท่องเที่ยว
- มีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ ที่ช่วยอำนวยความสะดวกและสามารถเชื่อมโยงการค้ากับกลุ่มประเทศ BIMSTEC และอาเซียนเนื่องจากการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือระนองไปยังประเทศแถบฝั่งอันดามันหรือมหาสมุทรอินเดียช่วยลดระยะเวลาการเดินเรือถึง 2 เท่า หรือใช้เวลาประมาณ 10-15 วัน เมื่อเทียบกับเส้นทางเดิมที่ขนส่งผ่านทางท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือแหลมฉบังที่ต้องอ้อมผ่านประเทศสิงคโปร์ ใช้เวลา 20-30 วัน
- มีท่าเรือของภาคเอกชน ขนาดเกิน 500 ตันกรอสอีกจำนวน 11 แห่ง
- เจ้าหน้าที่ภาครัฐมีทักษะด้านดิจิทัลและพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงในยุค New normal

(2) จุดอ่อน (Weaknesses)

- ภาคธุรกิจขาดการลงทุนเพิ่มเติมเพราะไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ เพราะมีการกำหนดผังเมืองและพื้นที่ส่วนใหญ่ขาดเอกสารสิทธิทำให้ไม่สามารถใช้เป็นหลักทรัพย์ในการค้ำประกันได้
- นโยบายภาครัฐเกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนด้านชายแดนขาดความชัดเจน

- ขาดการวางแผน การติดตาม และการประเมินผลความคุ้มค่าของโครงการ
- จังหวัดระนองมีสนามบินขนาดเล็กมีเที่ยวบิน 4 เที่ยวต่อวัน และมีสายการบินเพียงสองสายการบินที่ให้บริการและราคาค่าโดยสารเครื่องบินสูงกว่าจังหวัดข้างเคียง
- ผู้นำระดับสูงเปลี่ยนบ่อย ทำให้ไม่เกิดความต่อเนื่องในการพัฒนาจังหวัดเชิงนโยบาย
- ท่าเรือจังหวัดระนองไม่ได้เชื่อมกับเส้นทางหลักที่เชื่อมจังหวัดหรือภูมิภาค รวมถึงไม่มีการขนส่งระบบรางที่เชื่อมต่อภูมิภาคและประเทศและจากฝั่งอันดามันไปยังฝั่งอ่าวไทย
- ภาครัฐขาดการบูรณาการร่วมกัน ระหว่างหน่วยงานรวมถึงภาคีเครือข่ายยังไม่เข็มแข็งทั้งภาครัฐและองค์กรภาคเอกชน
- เจ้าหน้าที่ภาครัฐยังได้รับการพัฒนาทักษะเฉพาะทางยังไม่เพียงพอ และด้วยภาระงานที่มากเมื่อมีการจัดอบรมต่าง ๆ ทำให้บุคลากรที่ต้องการเสริมทักษะในด้านนั้น ๆ ไม่มีเวลาอย่างเต็มประสิทธิภาพ

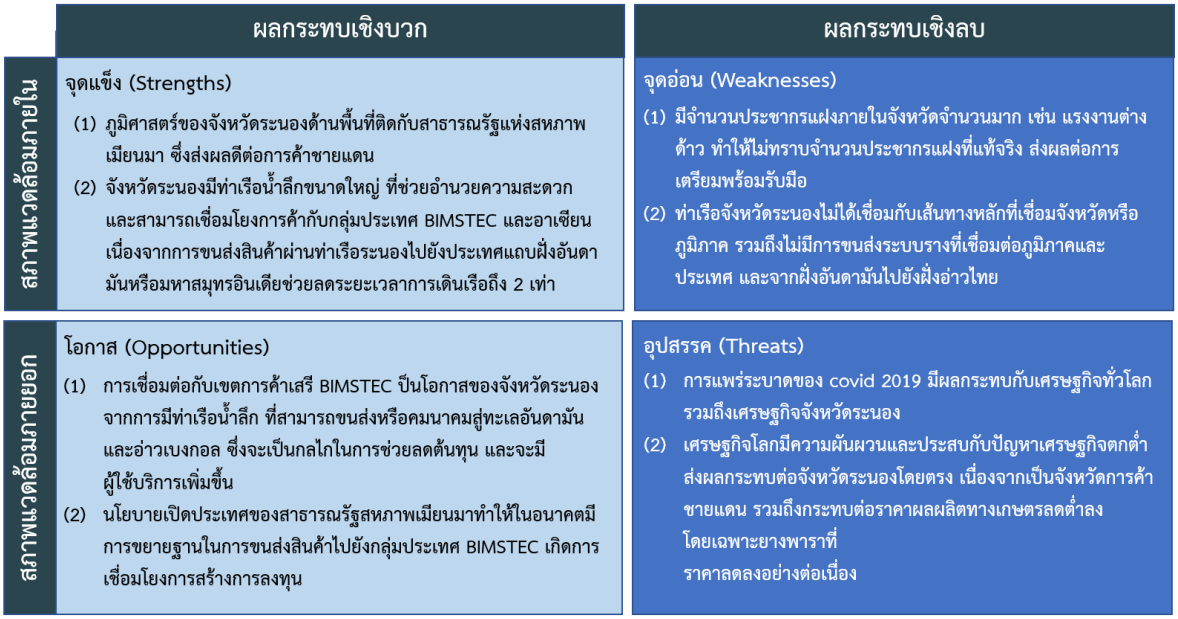
(3) โอกาส (Opportunities)

- การเชื่อมต่อกับเขตการค้าเสรี BIMSTEC (Bay of Bengal Initiative for Multi Sectoral Technical and Economic Cooperation) ซึ่งเป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่อยู่ในทวีปเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อเสริมสร้างประโยชน์ทางการค้า การลงทุน เทคโนโลยี คมนาคม การสื่อสาร พลังงาน การท่องเที่ยว และประมง รวมทั้งส่งเสริมการให้ความช่วยเหลือระหว่างกัน ทั้งนี้เป็นโอกาสของจังหวัดระนองจากการมีท่าเรือน้ำลึก ที่สามารถขนส่งหรือคมนาคมสู่ทะเลอันดามันและอ่าวเบงกอล ซึ่งจะเป็นกลไกในการช่วยลดต้นทุนและจะมีผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น
- การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN) เป็นโอกาสในการแข่งขันของจังหวัดระนอง
- นโยบายภาครัฐสนับสนุนการจ้างแรงงานด้านการค้าในชายแดน (ไปเช้า-เย็นกลับ)
- นโยบายภาครัฐมาตรการเยียวยาในการกระตุ้นเศรษฐกิจสังคมและการท่องเที่ยวการค้าการลงทุน และส่งเสริมระบบโลจิสติกส์
- นโยบายเปิดประเทศของสาธารณรัฐสหภาพเมียนมา ทำให้ในอนาคตมีการขยายฐานในการขนส่งสินค้าไปยังกลุ่มประเทศ BIMSTEC เกิดการเชื่อมโยงการสร้างการลงทุน
- การเปิดการค้าชายแดนในทุกๆด้านอย่างถูกกฎหมาย จัดเก็บภาษีเข้าสู่ประเทศ
- การพัฒนา Land Bridge เพื่อเชื่อมเส้นทางการขนส่งทั้งสินค้าและบุคคล
- สภาพภูมิประเทศมีความใกล้เคียงสาธารณรัฐสหภาพเมียนมา ทำให้เอื้อต่อการลงทุนทางด้านการเกษตร การประมง การท่องเที่ยวและการค้าชายแดนเป็นประตูการขนส่งจังหวัดทางทะเลฝั่งอันดามันเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
- การขออนุญาตทำหนังสือเดินทางสามารถขอได้ ณ ช่องทางอนุญาตของด่านตรวจคนเข้าเมืองในประเทศ เพื่อการท่องเที่ยวเป็นระยะเวลาไม่เกิน 15 วัน โดยที่ไม่ต้องทำวีซ่าล่วงหน้าเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวชายแดน

(4) อุปสรรค (Threats)

- ปัญหาการจัดทำแนวเขตที่ดินของรัฐ (One Map) ล่าช้า ขาดความชัดเจนในการนำไปปฏิบัติ

- หน่วยงานส่วนกลางประสานการดำเนินงานโครงการแบบปีต่อปี ขาดแผนการดำเนินงานโครงการล่วงหน้า และขาดการบูรณาการ
- เศรษฐกิจโลกมีความผันผวน และประสบกับปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำ ส่งผลต่อการส่งออกสินค้าของประเทศกลุ่มตลาดใหม่ในอาเซียน ได้แก่ อินโดนีเซีย และมาเลเซีย รวมถึง เศรษฐกิจจีนที่ชะลอตัว ทำให้การส่งออกของประเทศไทยลดลงอย่างต่อเนื่องส่งผลกระทบต่อจังหวัดระนองโดยตรง เนื่องจากเป็นจังหวัดการค้าชายแดน รวมถึงกระทบต่อราคาผลผลิตทางเกษตรลดลง โดยเฉพาะยางพาราที่ราคาลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งยางพาราเป็นผลผลิตทางเกษตรของจังหวัดระนองที่มีผลิตภัณฑ์มวลรวมสูงสุด และส่งผลถึงการจับจ่ายใช้สอยของนักท่องเที่ยวลดลงด้วยเช่นกัน
- การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ทำให้ในพื้นที่ขาดแรงงาน และพึ่งพาแรงงานต่างด้าวซึ่งมีจำกัด การแพร่ระบาดของ Covid-19 มีผลกระทบกับเศรษฐกิจทั่วโลก รวมถึงเศรษฐกิจจังหวัดระนอง
- กฎหมาย กฎระเบียบ ของแต่ละหน่วยงานยุ่งยากซับซ้อนไม่สอดคล้องกันในแต่ละหน่วยงาน
- การต่ออนุญาตแรงงานตกค้างค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูงทำให้นายจ้างเกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติงาน



รูปที่ 6.3-10 การวิเคราะห์ SWOT ของการจัดการระบบโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สนับสนุนการค้าผ่านแดนและข้ามแดนของพื้นที่จังหวัดระนอง

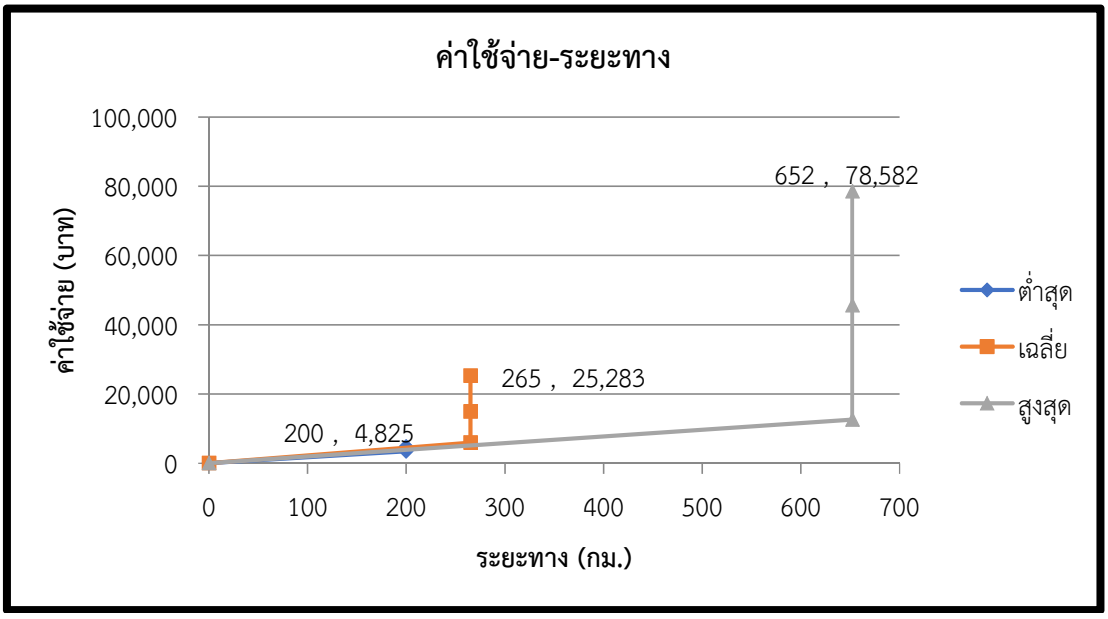
6.4 ผลการสำรวจข้อมูลการขนส่งสินค้า

ในการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามจะมีคำถามที่พัฒนามาจากตัวชี้วัดตามกรอบกลไกการตรวจสอบและประเมินประสิทธิภาพของระเบียงการค้า (the Corridor Performance Measurement and Monitoring, CPMM) ที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่าย ระยะทาง และระยะเวลาการขนส่งสินค้าจากต้นทุนไปยังปลายทางในพื้นที่ชายแดน โดยเป็นการสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ คนขับรถขนส่งสินค้า ผู้ค้า ผู้ส่งออกและนำเข้า ดังรายละเอียดต่อไปนี้

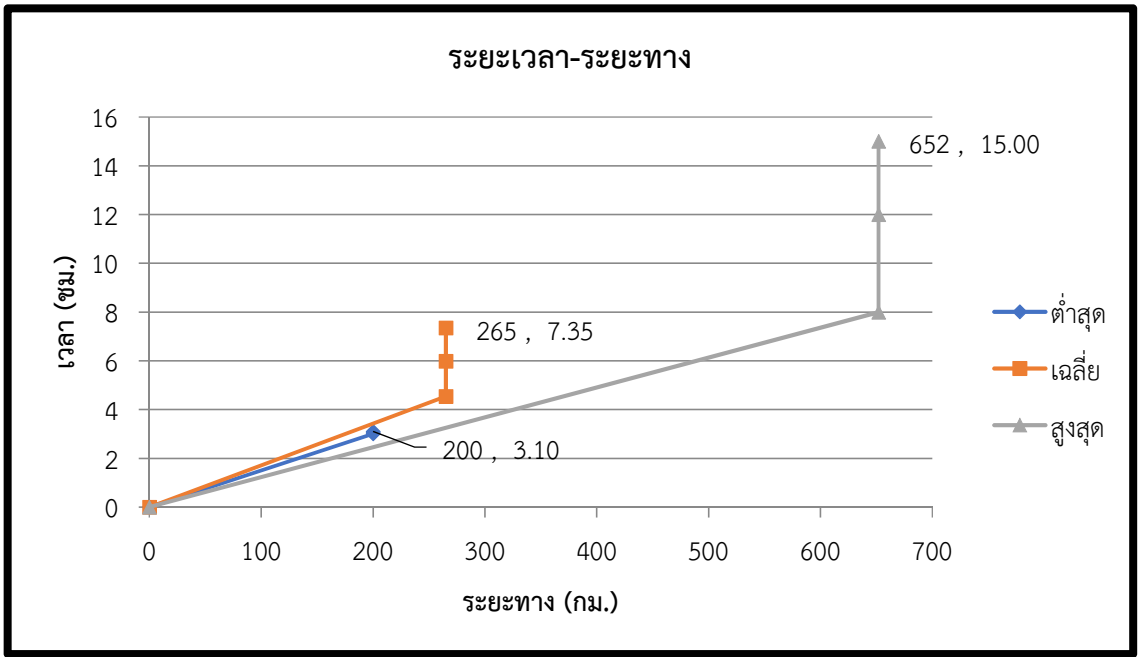
- แบบสอบถาม ง.5 แบบสำรวจข้อมูลผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ เป็นคำถามในส่วนที่ 2 การประเมินตัวชี้วัด CPMM
- แบบสอบถาม ง.6 แบบสำรวจข้อมูลข้อมูลคนขับรถขนส่งสินค้า เป็นคำถามในส่วนที่ 2 การประเมินตัวชี้วัด CPMM
- แบบสอบถาม ง.8 แบบสำรวจข้อมูลข้อมูลผู้ค้า ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า (Trader / Exporter / Importer) เป็นคำถามในส่วนที่ 3 การประเมินตัวชี้วัด CPMM
- แบบสอบถาม ง.7 แบบสำรวจข้อมูลข้อมูลตัวแทนออกของรับอนุญาต (Customs Clearance) เป็นคำถามในส่วนที่ 3 การประเมินตัวชี้วัด CPMM

พื้นที่จังหวัดสระแก้ว

สำหรับพื้นที่จังหวัดสระแก้ว หากนำมาวิเคราะห์ด้วยตัวแบบ Transport cost model เมื่อเปรียบเทียบระหว่างค่าใช้จ่าย (บาท) และระยะทาง (กิโลเมตร) จากกรุงเทพและปริมณฑลไปยังเมืองปอยเปต ประเทศกัมพูชา จะมีค่าใช้จ่ายต่ำสุดที่ประมาณ 4,825 บาทต่อเที่ยว และสูงสุดถึง 78,582 บาท ขณะที่โดยเฉลี่ยจะประมาณ 25,283 บาทต่อเที่ยว ทั้งนี้ในส่วนของค่าใช้จ่ายที่แตกต่างกันเป็นอย่างมาก เนื่องมาจากค่าดำเนินการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนทั้งของฝั่งไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยในส่วนของการวิเคราะห์นี้เป็นการนำเสนอให้เห็นถึงค่าใช้จ่ายที่อาจจะเกิดขึ้นในกรณีขนส่งผ่านด่านอรัญประเทศ ซึ่งทั้งนี้ ก็จะขึ้นอยู่กับประเภทและมูลค่าของสินค้าที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนการขนส่งและการดำเนินพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน

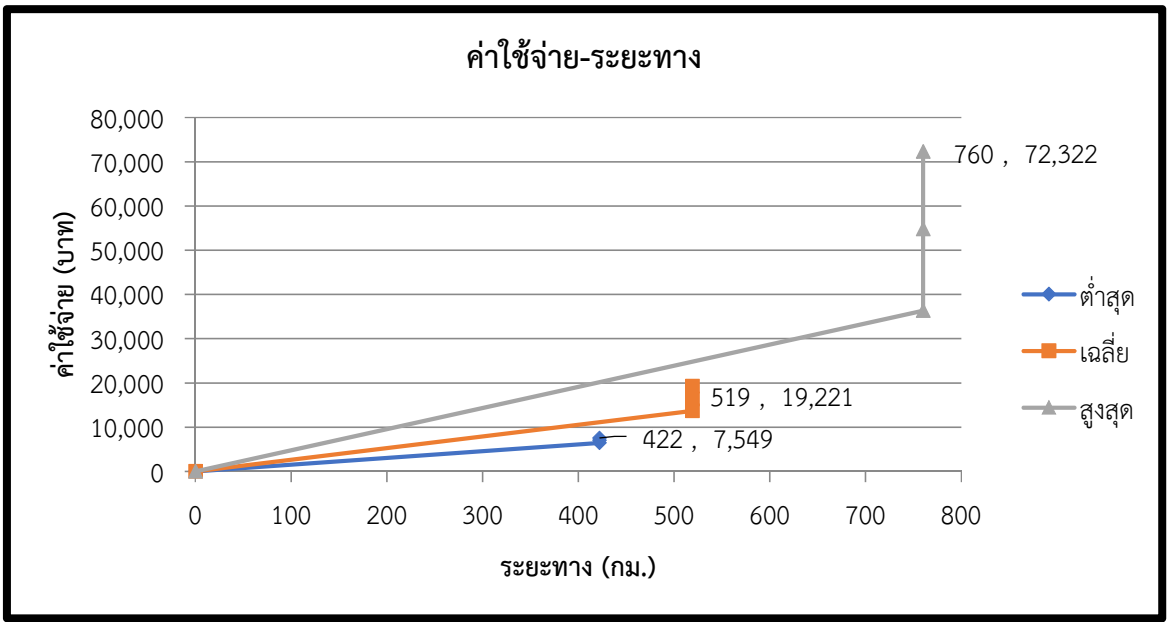


ในส่วนของการเปรียบเทียบระยะทางกับระยะเวลาก็เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยระยะเวลาสั้นที่สุดที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดนจะใช้เวลาประมาณ 3.10 ชั่วโมง มากที่สุด 15 ชั่วโมง และโดยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 7.35 ชั่วโมง จากกรุงเทพไปถึงเมืองปอยเปต ประเทศกัมพูชา โดยระยะเวลาที่แตกต่างกันก็มาจาก 2 ส่วนคือ เวลาที่ใช้ในการขนส่ง ที่พนักงานขับรถอาจมีการพักจอดรถระหว่างทาง และอีกส่วนจะเป็นเวลาที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งอาจเกิดจากการที่รถขนส่งสินค้าไม่สามารถดำเนินพิธีการได้ทัน จึงจำเป็นที่จะต้องจอดรอข้ามคืนเพื่อข้ามแดนในเช้าวันถัดไป

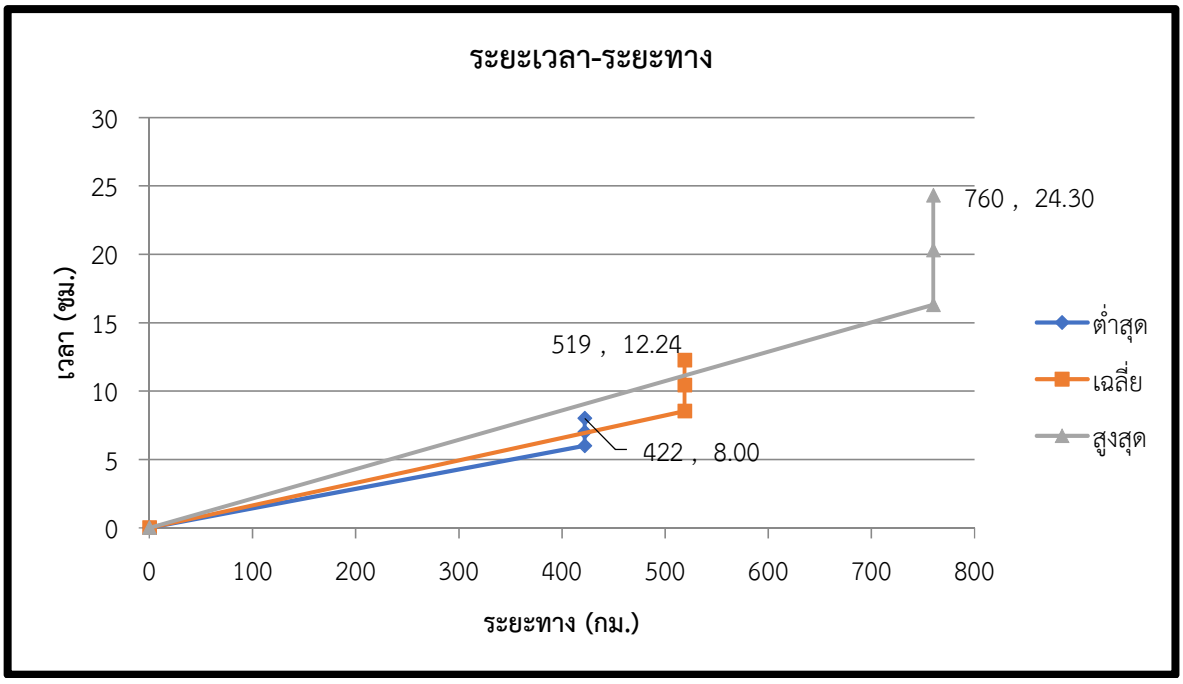


พื้นที่จังหวัดตาก

พื้นที่จังหวัดตาก หากนำมาวิเคราะห์ด้วยตัวแบบ Transport cost model เมื่อเปรียบเทียบระหว่างค่าใช้จ่าย (บาท) และระยะทาง (กิโลเมตร) จากกรุงเทพและปริมณฑลไปยังเมืองเมียวดี ประเทศเมียนมา จะมีค่าใช้จ่ายต่ำสุดที่ประมาณ 7,549 บาทต่อเที่ยว และสูงสุดถึง 72,332 บาท ขณะที่โดยเฉลี่ยจะประมาณ 19,221 บาทต่อเที่ยว ทั้งนี้ในส่วนของค่าใช้จ่ายที่แตกต่างกันเป็นอย่างมาก เนื่องมาจากค่าดำเนินการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนทั้งของฝั่งไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยในส่วนของการวิเคราะห์นี้เป็นการนำเสนอให้เห็นถึงค่าใช้จ่ายที่อาจจะเกิดขึ้นในกรณีขนส่งผ่านด่านแม่สอด ซึ่งทั้งนี้ก็จะขึ้นอยู่กับประเภทและมูลค่าของสินค้าที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนการขนส่งและการดำเนินพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน

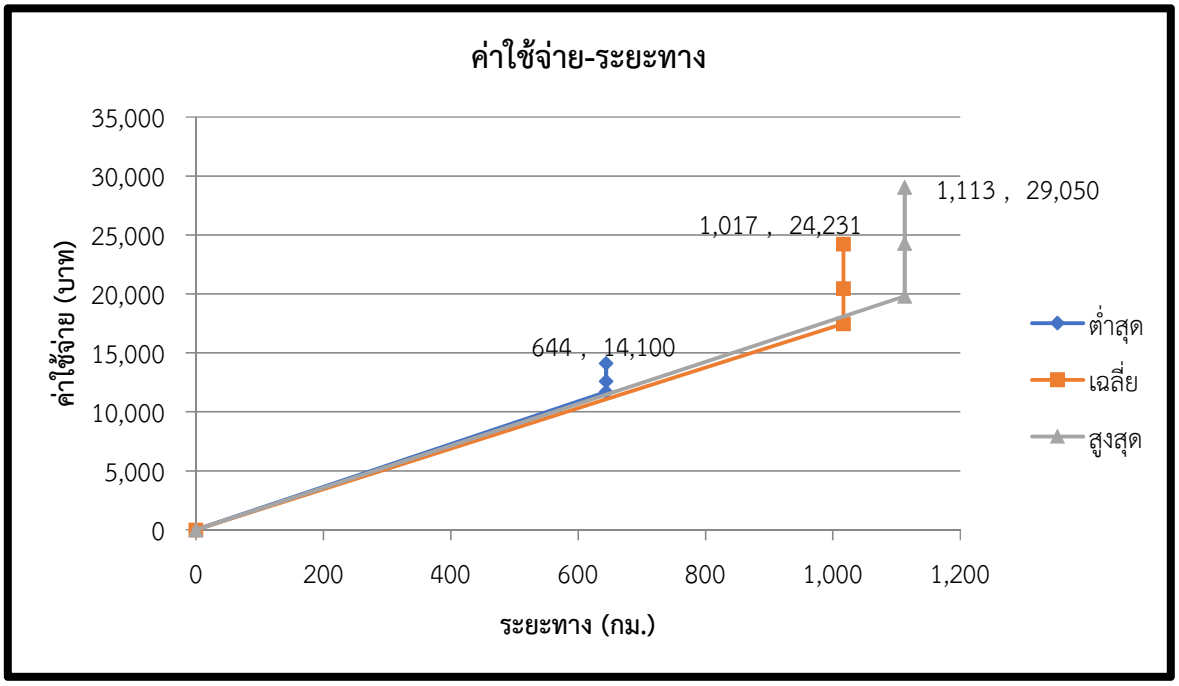


ในส่วนของการเปรียบเทียบระยะทางกับระยะเวลาก็เป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยระยะเวลาสั้นที่สุดที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดนจะใช้เวลาประมาณ 8 ชั่วโมง มากที่สุด 24.30 ชั่วโมง และโดยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 12.24 ชั่วโมง จากกรุงเทพไปถึงเมืองเมียวดี ประเทศเมียนมา โดยระยะเวลาที่แตกต่างกันจะเป็นเวลาที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งอาจเกิดจากการที่รถขนส่งสินค้าไม่สามารถดำเนินพิธีการได้ทันจึงจำเป็นที่จะต้องจอดรอข้ามคืนเพื่อข้ามแดนในเช้าวันถัดไป รวมถึงความชำนาญของคนขับเนื่องจากพื้นที่ของด่านฯ แม่สอดเป็นทางขึ้นเขาลาดชัน ไม่สามารถทำความเร็วได้

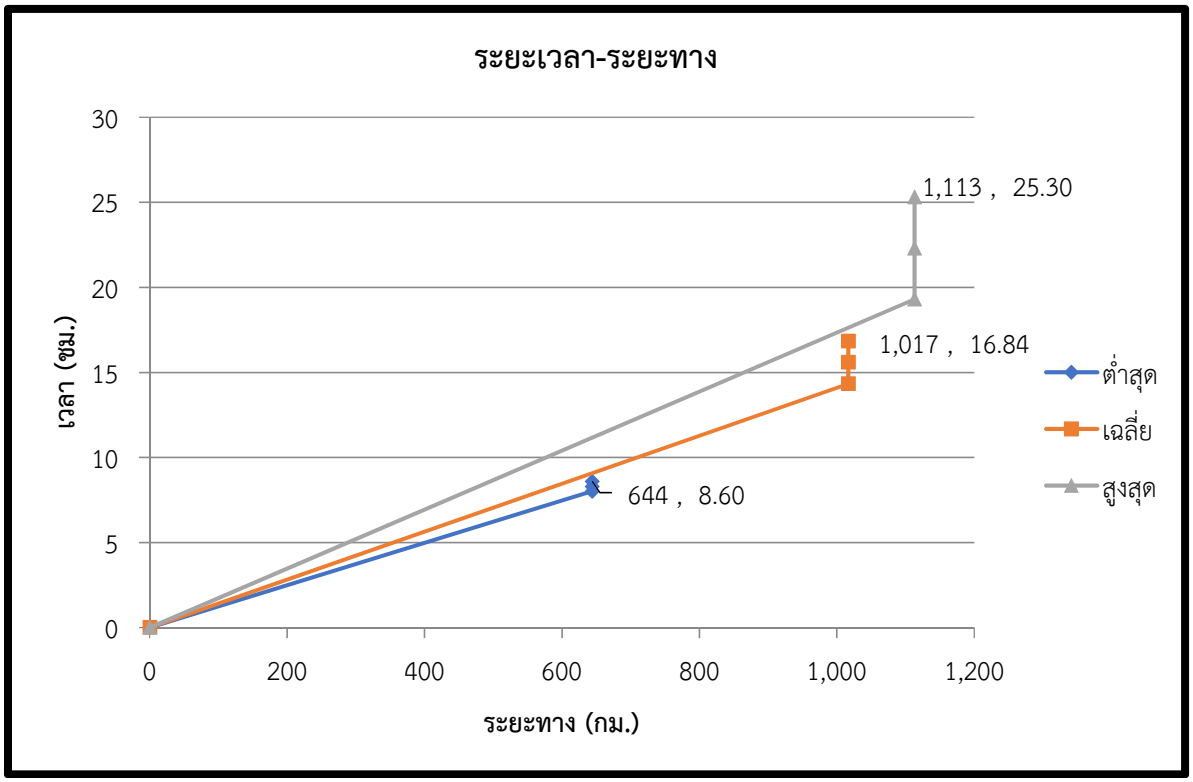


พื้นที่สะเดา จังหวัดสงขลา

พื้นที่จังหวัดสงขลา หากนำมาวิเคราะห์ด้วยตัวแบบ Transport cost model เมื่อเปรียบเทียบระหว่างค่าใช้จ่าย (บาท) และระยะทาง (กิโลเมตร) จากกรุงเทพและปริมณฑลไปยังด่านบูกิตกายูฮีตัม ประเทศมาเลเซีย มีค่าใช้จ่ายต่ำสุดที่ประมาณ 14,100 บาทต่อเที่ยว และสูงสุดถึง 29.050 บาท ขณะที่โดยเฉลี่ยประมาณ 24,231 บาทต่อเที่ยว ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายจะแตกต่างกันไม่มากเหมือนเช่นของด่านฯ อรัญประเทศและด่านฯแม่สอด ซึ่งค่าใช้จ่ายหลักที่เกิดขึ้นจะเป็นส่วนของค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่มีระยะทางค่อนข้างไกล ขณะที่ค่าดำเนินการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนทั้งของฝั่งไทยและประเทศเพื่อนบ้านไม่แตกต่างกันมากนัก โดยขึ้นอยู่กับประเภทและมูลค่าของสินค้าที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนการขนส่งและการดำเนินพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน

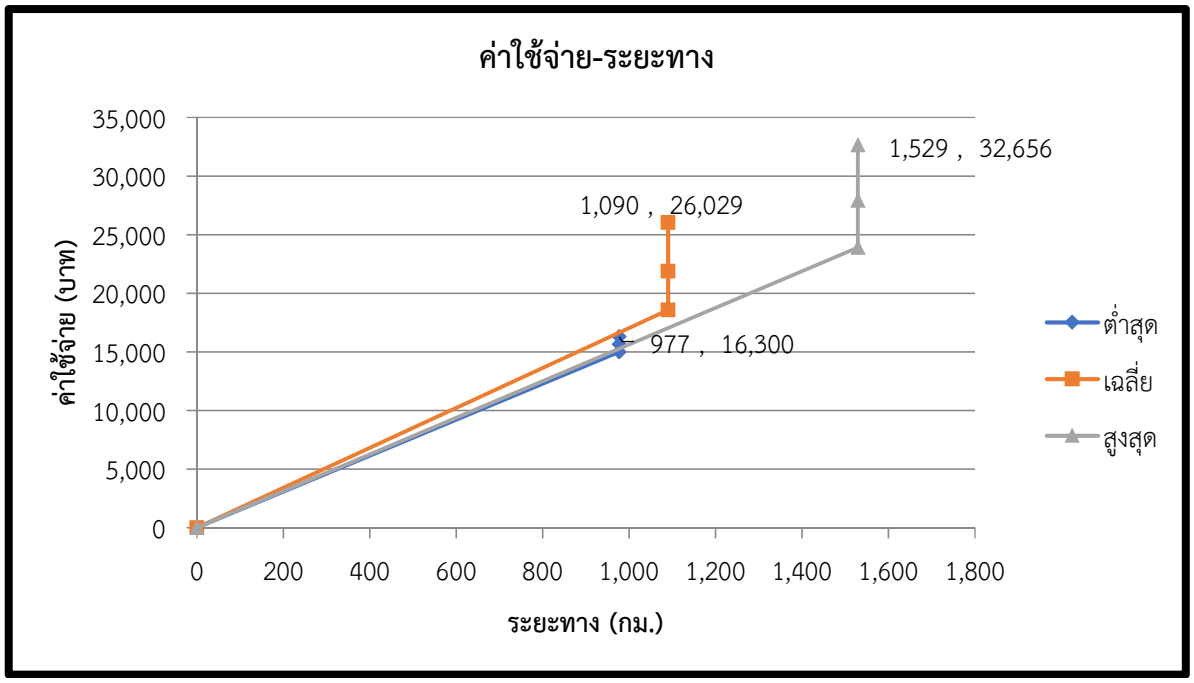


ในส่วนของการเปรียบเทียบระยะทางกับระยะเวลาจะเห็นได้ว่าจะอยู่มากกว่า 1 วันเล็กน้อย ตั้งแต่ต้นทางจนข้ามแดนไปยังประเทศมาเลเซีย โดยระยะเวลาสั้นที่สุดที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดนจะใช้เวลาประมาณ 8.60 ชั่วโมง มากที่สุด 25.30 ชั่วโมง และโดยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 16.84 ชั่วโมง จากกรุงเทพไปถึงด่านบูกิตกายูฮีตัม ประเทศมาเลเซีย โดยระยะเวลาที่แตกต่างกันจะเป็นเวลาที่ใช้ในการขนส่งที่จะมีการจอดพักรถเนื่องจากเป็นการขนส่งในระยะทางไกล และอีกส่วนจะเป็นเวลาที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งอาจเกิดจากการที่รถขนส่งสินค้าไม่สามารถดำเนินพิธีการได้ทัน จึงจำเป็นที่จะต้องจอดรอข้ามคืนเพื่อข้ามแดนในเช้าวันถัดไป

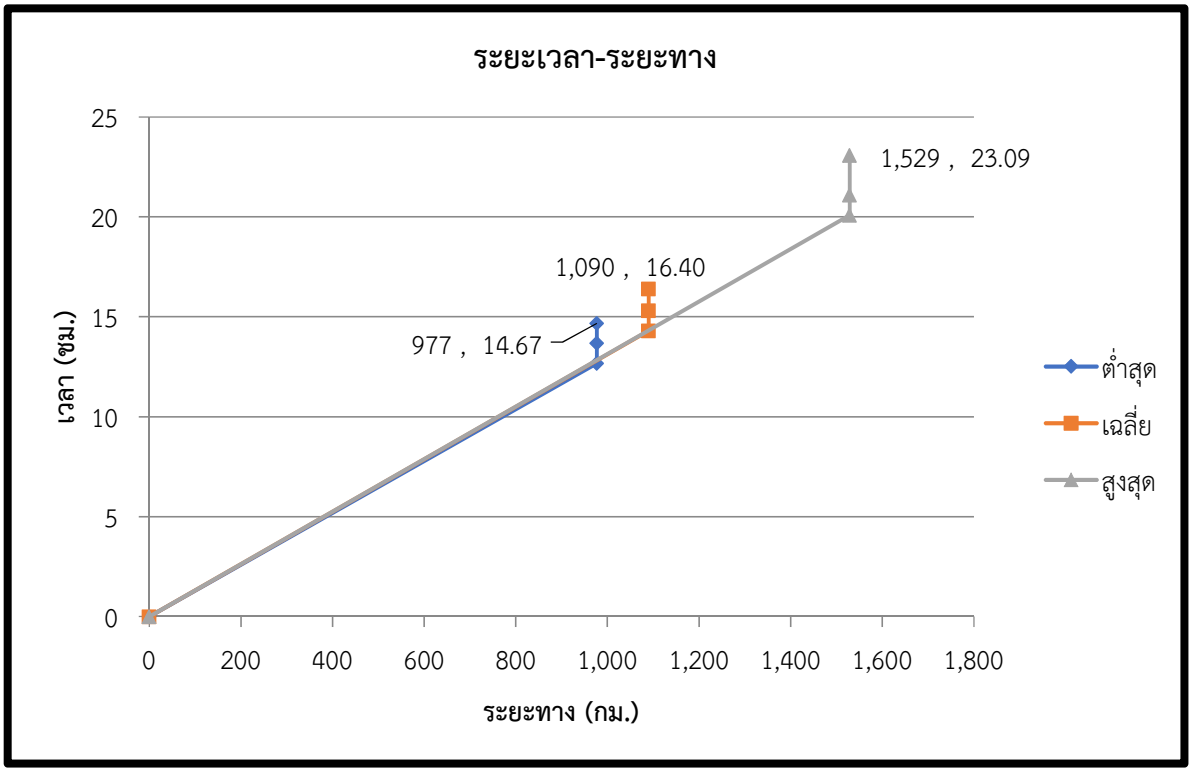


พื้นที่ปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา

ขณะเดียวกันในพื้นที่จังหวัดสงขลา หากนำมาวิเคราะห์ด้วยตัวแบบ Transport cost model เมื่อเปรียบเทียบระหว่างค่าใช้จ่าย (บาท) และระยะทาง (กิโลเมตร) จากกรุงเทพและปริมณฑลไปยังเมืองปะลิส ประเทศมาเลเซีย จะมีค่าใช้จ่ายต่ำสุดที่ประมาณ 16,300 บาทต่อเที่ยว และสูงสุดถึง 32,656 บาท ขณะที่โดยเฉลี่ยจะประมาณ 26,029 บาทต่อเที่ยว ทั้งนี้ในส่วนของค่าใช้จ่ายของด่านฯ สะเดาและด่านฯ ปาดังเบซาร์จะไม่ค่อยแตกต่างกันมากนัก โดยจะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายต่ำสุดและสูงสุดจะแตกต่างกันไม่มากเหมือนเช่นของด่านอรัญประเทศและด่านแม่สอด ซึ่งค่าใช้จ่ายหลักที่เกิดขึ้นจะเป็นส่วนของค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าที่มีระยะทางค่อนข้างไกล ขณะที่ค่าดำเนินการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนทั้งของฝั่งไทยและประเทศเพื่อนบ้านไม่แตกต่างกันมากนัก โดยขึ้นอยู่กับประเภทและมูลค่าของสินค้าที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนการขนส่งและการดำเนินพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนเช่นเดียวกัน

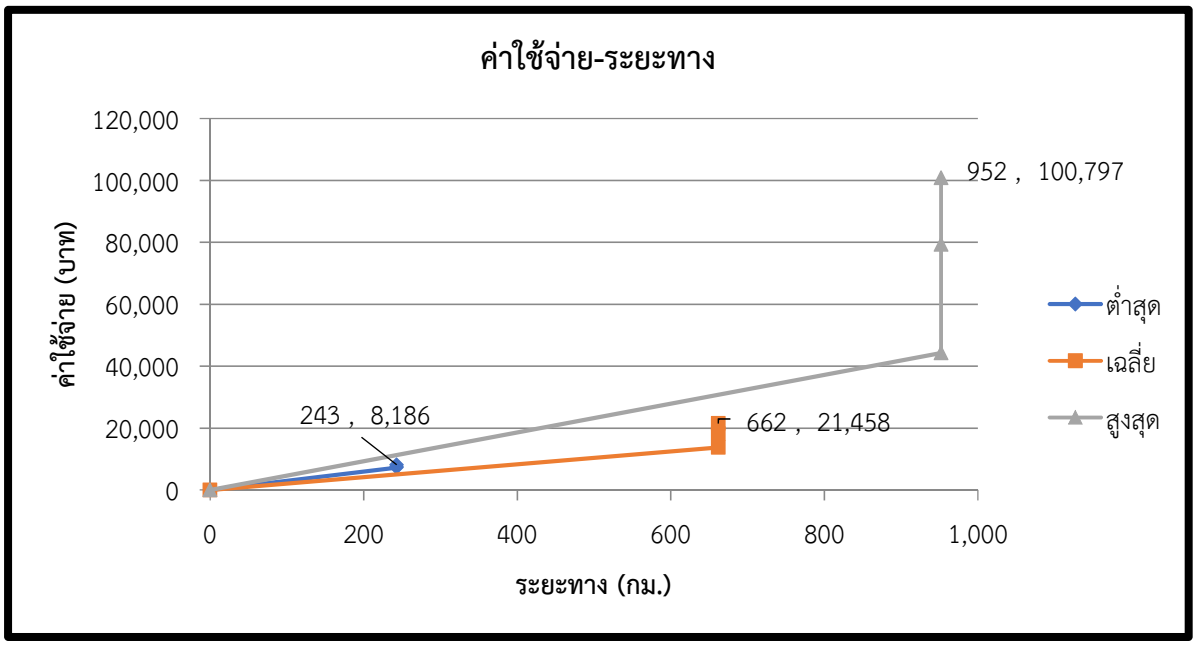


ในส่วนของการเปรียบเทียบระยะทางกับระยะเวลาจะเห็นได้ว่าจะอยู่ภายใต้ระยะเวลา 1 วันตั้งแต่ต้นทางจนข้ามแดนไปยังประเทศมาเลเซีย โดยระยะเวลาสั้นที่สุดที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดนจะใช้เวลาประมาณ 14.60 ชั่วโมง มากที่สุด 16.40 ชั่วโมง และโดยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 23.09 ชั่วโมง จากกรุงเทพไปถึงเมืองปะลิส ประเทศมาเลเซีย โดยระยะเวลาที่แตกต่างกันจะเป็นเวลาที่ใช้ในการขนส่ง ที่จะมีการจอดพักรถเนื่องจากเป็นการขนส่งในระยะทางไกล และอีกส่วนจะเป็นเวลาที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งอาจเกิดจากการที่รถขนส่งสินค้าไม่สามารถดำเนินพิธีการได้ทัน จึงจำเป็นที่จะต้องจอดรอข้ามคืนเพื่อข้ามแดนในเช้าวันถัดไป

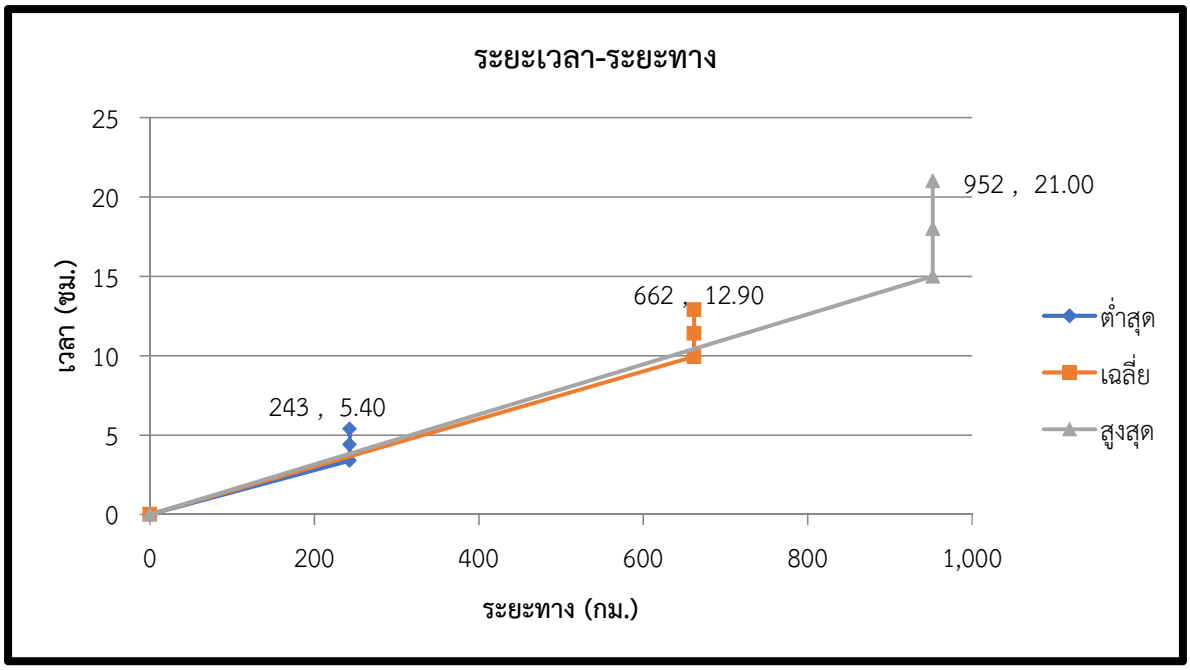


พื้นที่จังหวัดมุกดาหาร

พื้นที่จังหวัดมุกดาหาร หากนำมาวิเคราะห์ด้วยตัวแบบ Transport cost model เมื่อเปรียบเทียบระหว่างค่าใช้จ่าย (บาท) และระยะทาง (กิโลเมตร) จากกรุงเทพและปริมณฑลไปยังเมืองสะหวันนะเขต ประเทศ สปป.ลาว จะมีค่าใช้จ่ายต่ำสุดที่ประมาณ 8,186 บาทต่อเที่ยว และสูงสุดถึง 100,797 บาท ขณะที่โดยเฉลี่ยจะประมาณ 21,458 บาทต่อเที่ยว จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายต่ำสุดและสูงสุดจะแตกต่างกันเป็นอย่างมาก ซึ่งค่าใช้จ่ายหลักที่เกิดขึ้นจะเป็นส่วนของค่าใช้จ่ายการดำเนินพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน โดยประเภทของสินค้าอิเล็กทรอนิกส์จะมีค่าใช้จ่ายพิธีการที่สูงมาก ขณะที่สินค้าประเภทอุปโภคบริโภคจะมีค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่า

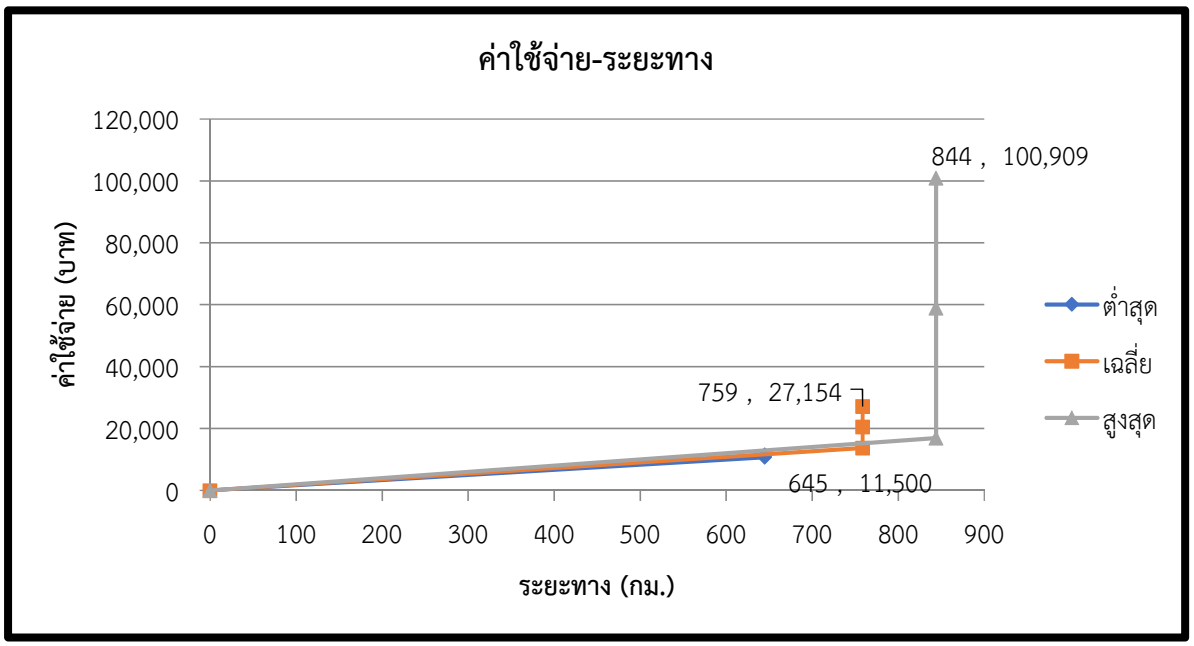


ในส่วนของการเปรียบเทียบระยะทางกับระยะเวลาจะเห็นได้ว่าจะอยู่ภายใต้ระยะเวลา 1 วันตั้งแต่ต้นทางจนข้ามแดนไปยังประเทศ สปป.ลาว โดยระยะเวลาสั้นที่สุดที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดนจะใช้เวลาประมาณ 5.40 ชั่วโมง มากที่สุด 21 ชั่วโมง และโดยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 12.90 ชั่วโมง จากกรุงเทพไปถึงเมืองสะหวันนะเขต ประเทศ สปป.ลาว โดยระยะเวลาที่แตกต่างกันจะเป็นเวลาที่ใช้ในการขนส่งที่จะมีการจอดพักรถเนื่องจากเป็นการขนส่งในระยะทางไกล และอีกส่วนจะเป็นเวลาที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งอาจเกิดจากการที่รถขนส่งสินค้าไม่สามารถดำเนินพิธีการได้ทัน จึงจำเป็นที่จะต้องจอดรอข้ามคืนเพื่อข้ามแดนในเช้าวันถัดไป

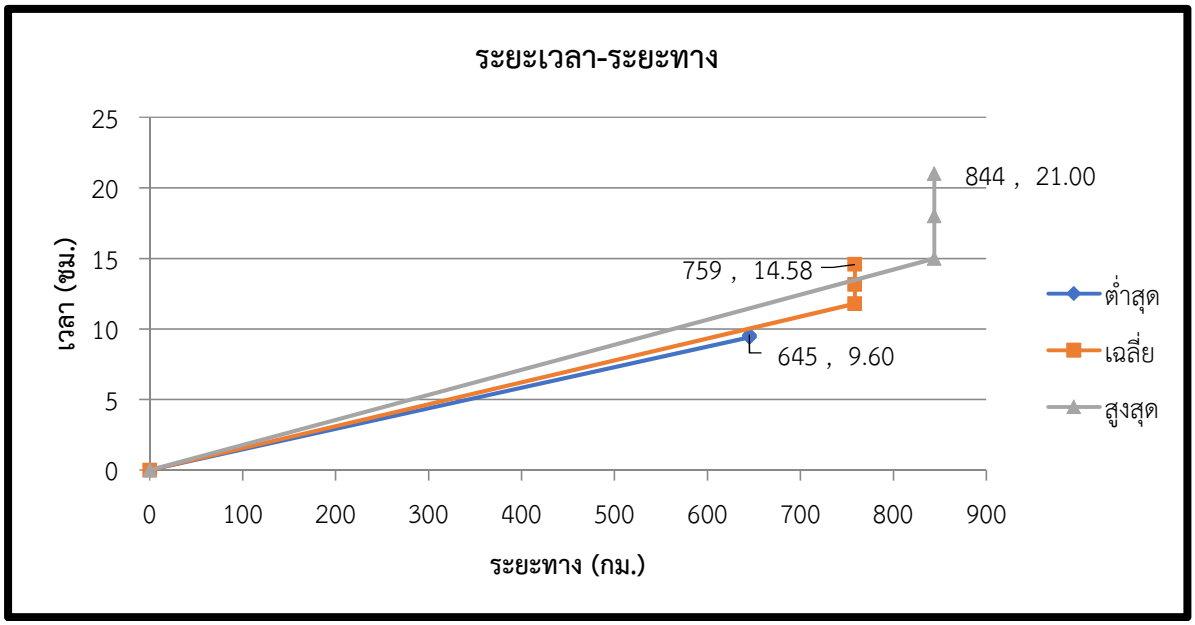


พื้นที่จังวัดนครพนม

พื้นที่จังหวัดนครพนม หากนำมาวิเคราะห์ด้วยตัวแบบ Transport cost model เมื่อเปรียบเทียบระหว่างค่าใช้จ่าย (บาท) และระยะทาง (กิโลเมตร) จากกรุงเทพและปริมณฑลไปยังแขวงคำม่วน สปป.ลาว จะมีค่าใช้จ่ายต่ำสุดที่ประมาณ 11,500 บาทต่อเที่ยว และสูงสุดถึง 100,909 บาท ขณะที่โดยเฉลี่ยจะประมาณ 27,154 บาทต่อเที่ยว จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายต่ำสุดและสูงสุดจะแตกต่างกันเป็นอย่างมากเช่นเดียวกับด่านศุลกากรมุกดาหาร ซึ่งค่าใช้จ่ายหลักที่เกิดขึ้นจะเป็นส่วนของค่าใช้จ่ายการดำเนินพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน โดยสินค้าที่มีมูลค่าสูง อาทิ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์และแผงโซลาเซลล์จะมีค่าใช้จ่ายพิธีการค่อนข้างสูง ส่วนสินค้าประเภทอุปโภคบริโภคจะมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างต่ำ

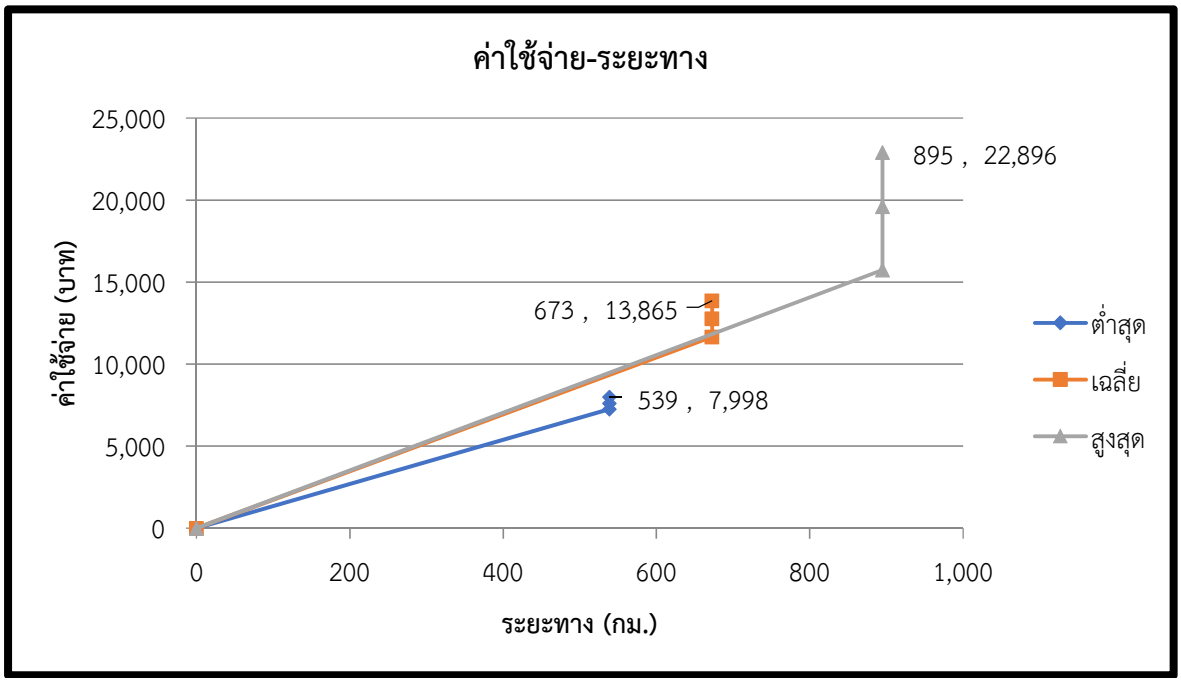


ในส่วนของการเปรียบเทียบระยะทางกับระยะเวลาจะเห็นได้ว่าจะอยู่ภายใต้ระยะเวลา 1 วัน ตั้งแต่ต้นทางจนข้ามแดนไปยังประเทศ สปป.ลาว โดยระยะเวลาสั้นที่สุดที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดนจะใช้เวลาประมาณ 9.60 ชั่วโมง มากที่สุด 21 ชั่วโมง และโดยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 14.58 ชั่วโมง จากกรุงเทพไปถึงแขวงคำม่วน ประเทศ สปป.ลาว ซึ่งใกล้เคียงกับระยะเวลาของด่านศุลกากรมุกดาหาร โดยระยะเวลาที่แตกต่างกันจะเป็นเวลาที่ใช้ในการขนส่งที่จะมีการจอดพักรถเนื่องจากเป็นการขนส่งในระยะทางไกล และอีกส่วนจะเป็นเวลาที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งอาจเกิดจากการที่รถขนส่งสินค้าไม่สามารถดำเนินพิธีการได้ทัน จึงจำเป็นที่จะต้องจอดรอข้ามคืนเพื่อข้ามแดนในเช้าวันถัดไป

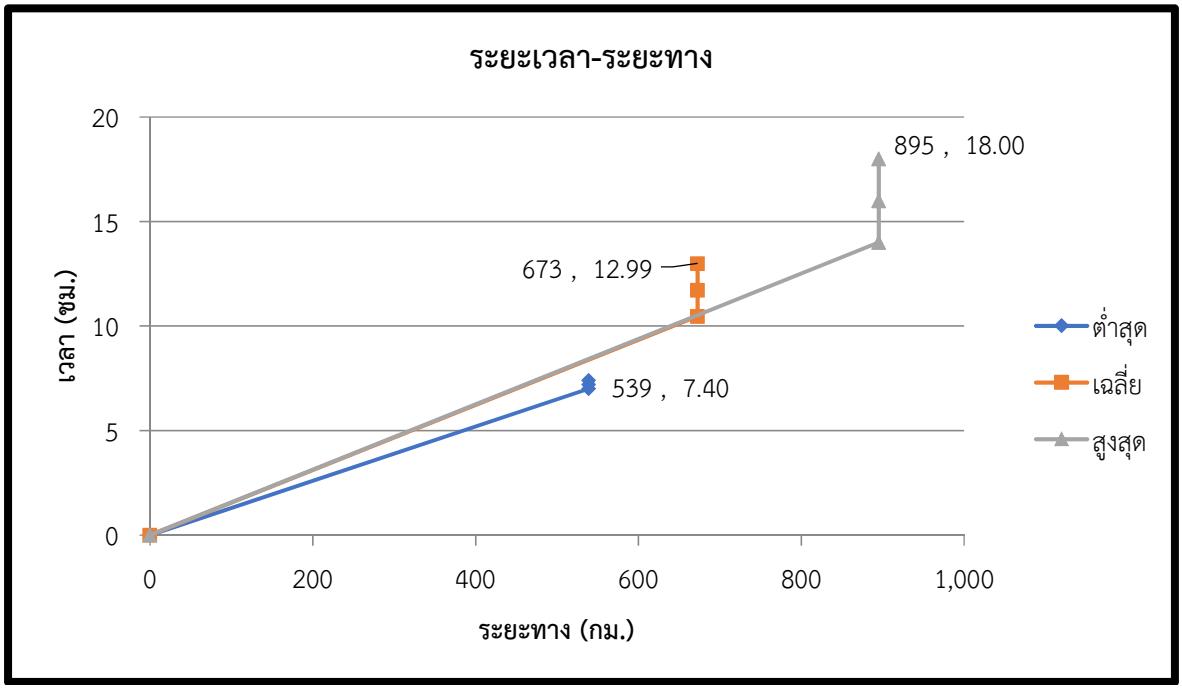


พื้นที่จังหวัดหนองคาย

สำหรับพื้นที่จังหวัดหนองคาย หากนำมาวิเคราะห์ด้วยตัวแบบ Transport cost model เมื่อเปรียบเทียบระหว่างค่าใช้จ่าย (บาท) และระยะทาง (กิโลเมตร) จากกรุงเทพและปริมณฑลไปยังท่านาแล้ง ประเทศ สปป.ลาว จะมีค่าใช้จ่ายต่ำสุดที่ประมาณ 7,998 บาทต่อเที่ยว และสูงสุดถึง 22,896 บาท ขณะที่โดยเฉลี่ยจะประมาณ 13,856 บาทต่อเที่ยว จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายต่ำสุดและสูงสุดจะแตกต่างกันไม่สูงมากดังเช่นกรณีที่เกิดขึ้นที่ด่านศุลกากรมุกดาหารและด่านศุลกากรนครพนม ซึ่งค่าใช้จ่ายหลักที่เกิดขึ้นจะเป็นส่วนของค่าใช้จ่ายการดำเนินพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน โดยสินค้าที่มีมูลค่าสูง อาทิ อะไหล่อิเล็กทรอนิกส์จะมีค่าใช้จ่ายพิธีการค่อนข้างสูง ส่วนสินค้าประเภทอาหารสัตว์และกากถั่วเหลืองจะมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างต่ำ

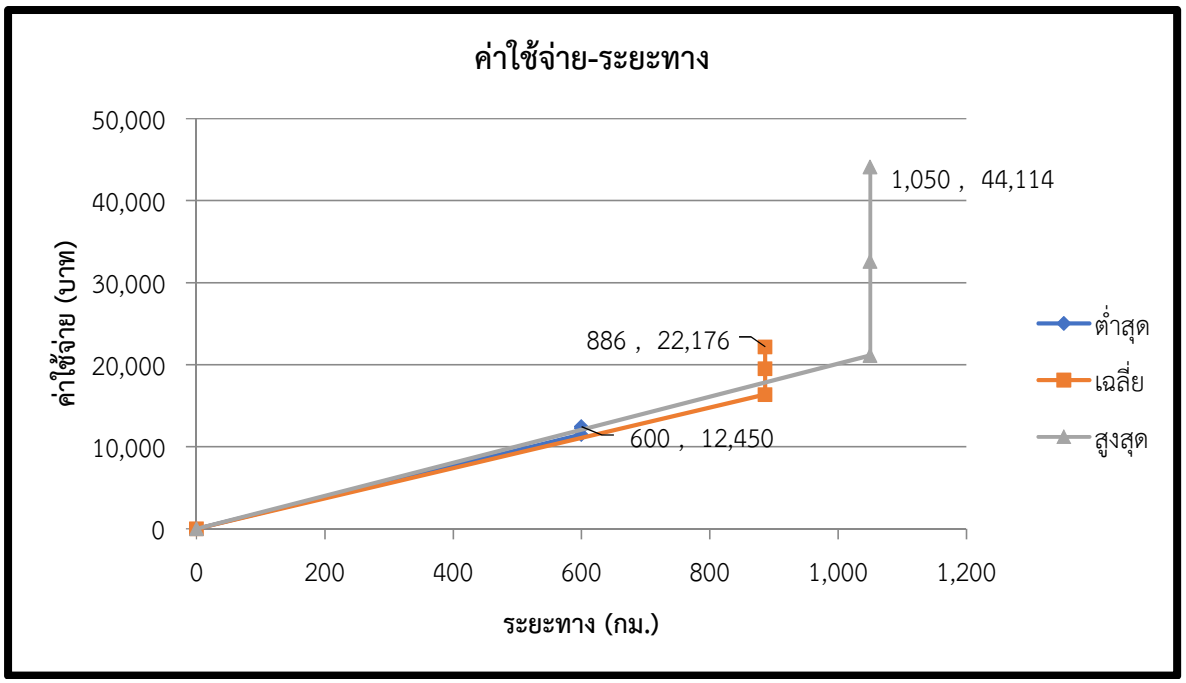


ในส่วนของการเปรียบเทียบระยะทางกับระยะเวลาจะเห็นได้ว่าจะอยู่ภายใต้ระยะเวลา 1 วันตั้งแต่ต้นทางจนข้ามแดนไปยังประเทศ สปป.ลาว โดยระยะเวลาสั้นที่สุดที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดนจะใช้เวลาประมาณ 7.40 ชั่วโมง มากที่สุด 18 ชั่วโมง และโดยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 12.99 ชั่วโมง จากกรุงเทพไปถึงท่านาแล้ง ประเทศ สปป.ลาว ซึ่งจะใช้เวลารวดเร็วกว่าที่ด่านศุลกากรมุกดาหารและด่านศุลกากรนครพนม โดยระยะเวลาที่แตกต่างกันจะเป็นเวลาที่ใช้ในการขนส่งที่จะมีการจอดพักรถเนื่องจากเป็นการขนส่งในระยะทางไกล และอีกส่วนจะเป็นเวลาที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งอาจเกิดจากการที่รถขนส่งสินค้าไม่สามารถดำเนินพิธีการได้ทัน จึงจำเป็นที่จะต้องจอดรอข้ามคืนเพื่อข้ามแดนในเช้าวันถัดไป

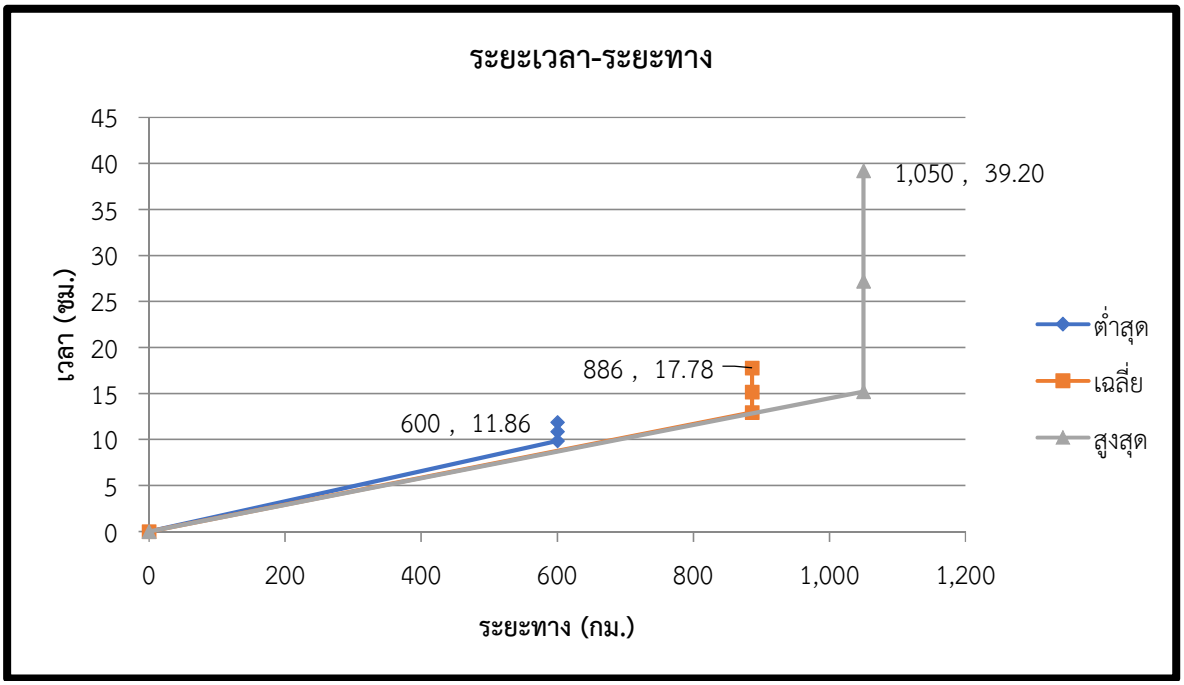


พื้นที่เชียงของ จังหวัดเชียงราย

พื้นที่เชียงของ จังหวัดเชียงราย หากนำมาวิเคราะห์ด้วยตัวแบบ Transport cost model เมื่อเปรียบเทียบระหว่างค่าใช้จ่าย (บาท) และระยะทาง (กิโลเมตร) จากกรุงเทพและปริมณฑลไปยังแขวงห้วยทราย ประเทศ สปป.ลาว จะมีค่าใช้จ่ายต่ำสุดที่ประมาณ 12,450 บาทต่อเที่ยว และสูงสุดถึง 44,114 บาท ขณะที่โดยเฉลี่ยจะประมาณ 22,176 บาทต่อเที่ยว จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายต่ำสุดและสูงสุดจะแตกต่างกันเป็นอย่างมาก ซึ่งค่าใช้จ่ายหลักที่เกิดขึ้นจะเป็นส่วนของค่าใช้จ่ายการดำเนินพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน โดยสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นผลไม้ที่หากเป็นผลไม้ประเภทที่ต้องมีการควบคุมอุณหภูมิ อาทิ ทุเรียนจะต้องใช้ตู้ reefer ทำให้มีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่าสินค้าประเภทอื่น ๆ หรือสินค้าประเภทอุปกรณ์ก่อสร้าง

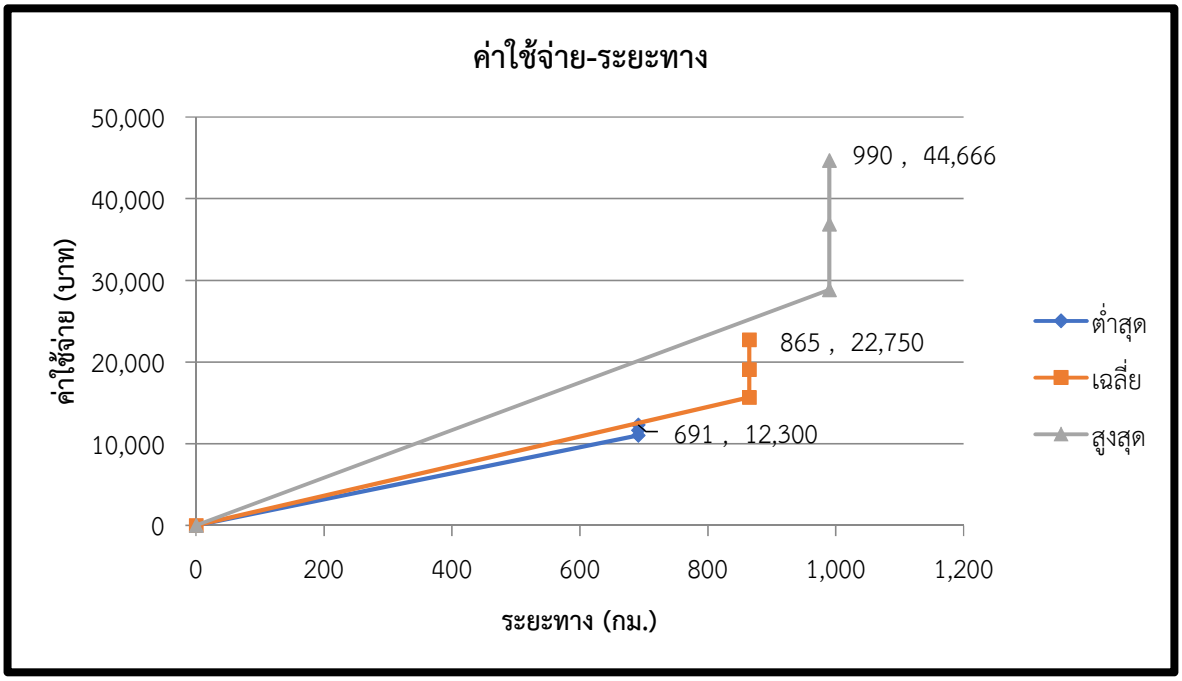


ในส่วนของการเปรียบเทียบระยะทางกับระยะเวลาตั้งแต่ต้นทางจนข้ามแดนไปยังประเทศ สปป.ลาว โดยระยะเวลาสั้นที่สุดที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดนจะใช้เวลาประมาณ 11.86 ชั่วโมง มากที่สุด 39.20 ชั่วโมง และโดยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 17.78 ชั่วโมง จากกรุงเทพไปถึงแขวงห้วยทราย ประเทศ สปป.ลาว โดยระยะเวลาที่แตกต่างกันจะเป็นเวลาที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งอาจเกิดจากการที่รถขนส่งสินค้าไม่สามารถดำเนินพิธีการได้ทัน จึงจำเป็นที่จะต้องจอดรอข้ามคืนเพื่อข้ามแดนในเช้าวันถัดไป

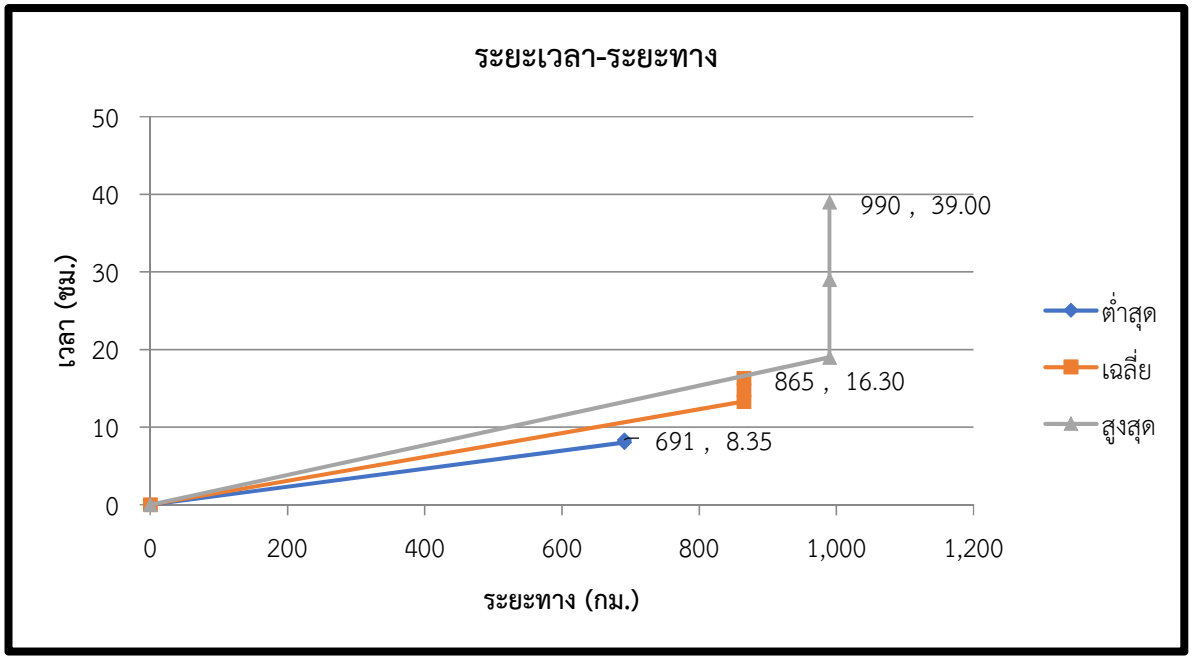


พื้นที่แม่สาย จังหวัดเชียงราย

พื้นที่แม่สาย จังหวัดเชียงราย หากนำมาวิเคราะห์ด้วยตัวแบบ Transport cost model เมื่อเปรียบเทียบระหว่างค่าใช้จ่าย (บาท) และระยะทาง (กิโลเมตร) จากกรุงเทพและปริมณฑลไปยังเมืองท่าขี้เหล็ก ประเทศเมียนมา จะมีค่าใช้จ่ายต่ำสุดที่ประมาณ 12,300 บาทต่อเที่ยว และสูงสุดถึง 44,666 บาท ขณะที่โดยเฉลี่ยจะประมาณ 22,750 บาทต่อเที่ยว จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายต่ำสุดและสูงสุดจะแตกต่างกันค่อนข้างมาก ซึ่งค่าใช้จ่ายที่แตกต่างกันนี้มาจากค่าใช้จ่ายทั้งในส่วนของการขนส่งสินค้าและส่วนของพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งจะขึ้นอยู่กับสถานการณ์ทางการเมืองของฝั่งเมียนมา



ในส่วนของการเปรียบเทียบระยะทางกับระยะเวลาตั้งแต่ต้นทางจนข้ามแดนไปยังประเทศเมียนมา โดยระยะเวลาสั้นที่สุดที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดนจะใช้เวลาประมาณ 8.35 ชั่วโมง มากที่สุด 39.00 ชั่วโมง และโดยเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 16.30 ชั่วโมง จากกรุงเทพไปถึงเมืองท่าขี้เหล็ก ประเทศเมียนมา โดยระยะเวลาที่แตกต่างกันจะเป็นเวลาที่ใช้ในการข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งอาจเกิดจากการที่รถขนส่งสินค้าไม่สามารถดำเนินพิธีการได้ทัน จึงจำเป็นที่จะต้องจอดรอข้ามคืนเพื่อข้ามแดนในเช้าวันถัดไป



จากข้อมูลที่ได้จากตัวแบบ Transport cost model ที่เปรียบเทียบระหว่างค่าใช้จ่าย ระยะทาง และระยะเวลาของแต่ละพื้นที่จะพบว่า (ดัง**ตารางที่ 6.4-1**)

ตารางที่ 6.4-1 ผลการวิเคราะห์ความเร็วและค่าใช้จ่ายการขนส่ง

พื้นที่	ประเทศเพื่อนบ้าน	ความเร็ว (กม/ชม)	ค่าขนส่ง (บาท/กม)
แม่สอด จ.ตาก	เมียนมา	60.92	26.38
อรัญประเทศ จ.สระแก้ว	กัมพูชา	58.37	22.27
สะเดา จ.สงขลา	มาเลเซีย	70.92	17.19
ปาดังเบซาร์ จ.สงขลา	มาเลเซีย	76.17	17.04
จ.มุกดาหาร	สปป.ลาว	66.73	19.82
จ.นครพนม	สปป.ลาว	64.32	18.13
จ.หนองคาย	สปป.ลาว	64.28	17.34
เชียงของ จ.เชียงราย	สปป.ลาว	68.52	18.45
แม่สาย จ.เชียงราย	เมียนมา	65.14	18.14

1) ความเร็วของรถบรรทุกในเส้นทางการขนส่งส่วนใหญ่อยู่ที่ระหว่าง 60-70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่จะเห็นได้ว่าสำหรับเส้นทางไปยังพื้นที่ภาคใต้ที่จังหวัดสงขลาความเร็วได้ดีกว่าพื้นที่อื่น ๆ โดยสามารถใช้ความเร็วได้มากกว่า 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องจากมีระบบคมนาคมทางถนนที่เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจของประเทศมายังจุดผ่านแดนถาวรทั้ง 2 แห่งที่สะดวกและสภาพถนนอยู่ในสภาพดีตลอดเส้นทาง ขณะที่พื้นที่อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว สามารถใช้ความเร็วได้เพียง 58 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องจากสภาพถนนได้รับความเสียหายเป็นหลุมบ่อจากการวิ่งของรถบรรทุกขนส่งสินค้าทำให้ใช้ความเร็วได้จำกัด เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้าได้ เช่นเดียวกับเส้นทางการขนส่งไปยัง อ.แม่สอด จ.ตาก ที่ใช้ความเร็วประมาณ 61 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เนื่องจากเป็นเส้นทางลาดชันขึ้นเขาทำให้รถบรรทุกต้องใช้ความเร็วต่ำและขับขี่ด้วยความระมัดระวัง แม้ว่าจะมีการปรับปรุงเส้นทางจากตัวเมืองตากไปยัง อ.แม่สอด ที่ทำให้มีความสะดวกมาขึ้นแล้วก็ตาม ดัง**ตารางที่ 6.4-1**

2) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าจะเห็นว่าค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยในเส้นทางส่วนใหญ่ค่อนข้างจะใกล้เคียงกันประมาณ 17-19 บาทต่อกิโลเมตร โดยยิ่งขนส่งระยะทางไกลค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยก็จะลดลง อาทิ การขนส่งไปยังพื้นที่จังหวัดสงขลาที่มีระยะทางประมาณ 900 กิโลเมตร จะมีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุดประมาณ 17 บาทต่อกิโลเมตร ซึ่งจะตรงข้ามกับการขนส่งไปยังพื้นที่ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ที่จะมีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อกิโลเมตรค่อนข้างสูง เนื่องจากมีระยะทางที่สั้นที่สุดในเส้นทางการขนส่งทั้งหมด แต่จะมีต้นทุนคงที่สำหรับการขนส่ง อาทิ ค่าเสื่อม ค่าซ่อมบำรุง เป็นต้น ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในเส้นทางนี้สูงกว่าเส้นทางอื่น ๆ โดยจะมีค่าใช้จ่ายประมาณ 22 บาทต่อกิโลเมตร เช่นเดียวกับการขนส่งไปยัง อ.แม่สอด จ.ตาก ที่มีค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อกิโลเมตรสูงที่สุด ประมาณ 26 บาทต่อกิโลเมตร เนื่องจากเป็นการขนส่งในเส้นทางลาดชันขึ้นเขา ผู้ให้บริการขนส่งจะมีการพิจารณาค่าสึกหรอและค่าซ่อมบำรุงยานพาหนะที่สูงกว่าการขนส่งในเส้นทางปกติ ดัง**ตารางที่ 6.4-1**

3) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินพิธีการ ใน**ตารางที่ 6.4-2** ที่พิจารณาค่าใช้จ่ายในการดำเนินพิธีการของแต่ละพื้นที่ แสดงให้เห็นว่าแต่ละพื้นที่จะมีประเภทของสินค้าที่แตกต่างกันไปและส่งผลให้ค่าพิธีการมีความแตกต่างกันขึ้นกับประเภทของสินค้าที่ส่งออกในพื้นที่นั้น ๆ แต่อย่างไรก็ตาม กรณีที่เป็นสินค้าประเภทเดียวกันก็จะมีค่าพิธีการในการส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้านที่ใกล้เคียงกัน อาทิ การส่งออกผักและผลไม้ ไปประเทศสปป.ลาว จะมีค่าพิธีการในการส่งออกประมาณ 300-1,000 บาท ในพื้นที่มุกดาหารและเชียงของ ใกล้เคียงกับการส่งออกไปประเทศเมียนมาที่พื้นที่แม่สายและส่งออกไปประเทศกัมพูชาที่พื้นที่อรัญประเทศ ที่มีค่าพิธีการในการส่งออกประมาณ 300-800 บาท เช่นเดียวกัน สำหรับค่าใช้จ่ายในการดำเนินพิธีการที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ก็จะขึ้นกับประเภทของสินค้าที่ส่งออก หากเป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง อาทิ เครื่องจักรอุตสาหกรรม และเครื่องใช้ไฟฟ้า ก็มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินพิธีการที่สูงกว่าสินค้าประเภทอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อะไหล่รถยนต์ อาหารสำเร็จรูป ผลไม้อบแห้ง เหล็ก อะลูมิเนียม และแผ่นสังกะสี ที่เป็นไปตามพิกัดศุลกากรกำหนดไว้

ตารางที่ 6.4-2 รายละเอียดค่าพิธีการในการส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศเพื่อนบ้าน	พื้นที่	ค่าพิธีการในการส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้าน (บาท)			
		ต่ำสุด	ประเภทสินค้า	สูงสุด	ประเภทสินค้า
สปป.ลาว	มุกดาหาร	300-800	- ผักและผลไม้	6,000-10,000	- โซลาร์เซลล์ - เหล็ก - ไม้แปรรูป
	เชียงของ	500-1,000	- ผลไม้ตามฤดูกาล	300,000-500,000	- เครื่องจักรอุตสาหกรรม - เครื่องใช้ไฟฟ้า
	นครพนม	3,000-5,000	- ปุ๋ยการเกษตร - สารเคมี - อาหารแช่แข็ง	30,000-80,000	- อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ - อะไหล่รถยนต์
	หนองคาย	400-600	- สินค้าอุปโภค	4,000-6,000	- สินค้าทางการเกษตร
เมียนมา	แม่สาย	300-800	- ผลไม้ตามฤดูกาล	3,000-5,000	- เสื้อผ้า - อุปกรณ์ก่อสร้าง
	แม่สอด	1,500-8,000	- สินค้าอุปโภคและบริโภค - เสื้อผ้า	25,000-30,000	- อาหารสำเร็จรูป ผลไม้อบแห้ง - เหล็ก อะลูมิเนียม แผ่นสังกะสี
กัมพูชา	อรัญประเทศ	300-500	- ผักและผลไม้	50,000-60,000	- อะไหล่รถยนต์ - เซรามิคแบบทนไฟ
มาเลเซีย	ปาดังเบซาร์	2,000-3,000	- สินค้าอุปโภค	4,000-6,000	- ยางรถยนต์ - อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์
	สะเดา	1,000-2,000	- สารเคมี - แป้ง	4,000-6,000	- อะไหล่อิเล็กทรอนิกส์ - เครื่องมือแพทย์

ขณะที่ใน**ตารางที่ 6.4-3** แสดงค่าจ่ายสำหรับค่าพิธีการของการนำสินค้าส่งออกจากพื้นที่ทั้ง 9 พื้นที่ของไทยไปสู่ 4 ประเทศเพื่อนบ้าน จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่ายเฉลี่ยสูงสุดอยู่ที่พื้นที่อรัญประเทศทั้งฝั่งไทยและฝั่งกัมพูชาโดยมีค่าเท่ากับ 9,017 และ 10,365 บาท ตามลำดับ ในขณะที่ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่ำสุดจะอยู่ในพื้นที่จังหวัดหนองคายทั้งฝั่งไทยและฝั่งกัมพูชาโดยมีค่าเท่ากับ 1,100 และ 1,097 บาท ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบค่าพิธีการระหว่างฝั่งไทยกับประเทศเพื่อนบ้านจะสามารถทำได้เพราะผู้ประกอบการเป็นกลุ่มคนเดียวกันที่นำสินค้าผ่านแดนทั้งสองฝั่งประเทศ โดยนำเสนอเป็นสัดส่วนค่าพิธีการของฝั่งไทยต่อประเทศเพื่อนบ้าน

ตารางที่ 6.4-3 ค่าจ่ายเฉลี่ยในการดำเนินพิธีการของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศเพื่อนบ้าน	พื้นที่	ค่าพิธีการเฉลี่ย (บาท) ของ			สัดส่วนค่าพิธีการของฝั่งไทยต่อประเทศเพื่อนบ้าน
		ฝั่งไทย (ส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้าน)	ประเทศเพื่อนบ้าน (นำเข้าจากไทย)	รวม	
สปป.ลาว	มุกดาหาร	4,433	3,243	7,676	1.37
	เชียงของ	3,170	2,661	5,831	1.19
	นครพนม	6,773	6,619	13,392	1.02
	หนองคาย	1,100	1,097	2,197	1.00
เมียนมา	แม่สาย	3,389	3,673	7,062	0.92
	แม่สอด	2,633	2,899	5,532	0.91
กัมพูชา	อรัญประเทศ	9,017	10,365	19,382	0.87
มาเลเซีย	ปาดังเบซาร์	3,303	4,152	7,455	0.80
	สะเดา	2,974	3,774	6,748	0.79

เมื่อพิจารณาสัดส่วนค่าพิธีการของฝั่งไทยต่อประเทศเพื่อนบ้านจะพบว่า การส่งออกจากไทยไปสู่ประเทศเพื่อนบ้านสำหรับพื้นที่ส่วนใหญ่จะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพิธีการฝั่งไทยถูกกว่าค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพิธีการฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน (ได้แก่ เมียนมา กัมพูชา มาเลเซีย) โดยของพื้นที่สะเดามีค่าต่ำสุด คือ 0.79 ซึ่งหมายความว่าในขณะที่ไทยมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพิธีการเฉลี่ย 2,974 บาท ผู้ประกอบการจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพิธีการเฉลี่ยของฝั่งมาเลเซียเท่ากับ 3,774 บาท แต่จะมีแค่พื้นที่ที่ติดกับสปป.ลาวเท่านั้นที่การส่งออกจากไทยจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพิธีการฝั่งไทยสูงกว่าค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพิธีการฝั่งสปป.ลาว โดยของพื้นที่มุกดาหารมีค่าสูงสุด คือ 1.37 ซึ่งหมายความว่าในขณะที่ไทยมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพิธีการเฉลี่ย 4,433 บาท ผู้ประกอบการจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพิธีการเฉลี่ยของฝั่งสปป.ลาวเท่ากับ 3,243 บาท ดังนั้น คำถามที่เกิดขึ้น คือ อะไรคือสาเหตุที่สัดส่วนของฝั่งไทยต่อสปป.ลาวแตกต่างจากสัดส่วนของฝั่งไทยต่อประเทศอื่น ถึงแม้ในการศึกษานี้จะไม่สามารถสรุปสาเหตุที่แน่ชัดได้เพราะยังต้องการข้อมูลเชิงลึกมากขึ้น แต่ก็พอจะคาดการณ์ได้ 2 สาเหตุ

ประการแรก ถ้าหากดูจากพื้นที่ในภาพรวมจะพบว่าสัดส่วนค่าพิธีการจะอยู่ในช่วง 0.79 ถึง 0.92 แต่พื้นที่ที่มีพรมแดนติดกับสปป.ลาวมีค่าสัดส่วนมากกว่า 1 ซึ่งถ้าหากมีสมมติฐานว่าภาครัฐไทยและลาวมีอัตราค่าพิธีการที่เป็นมาตรฐาน แปลว่าความต่างนั้นเกิดขึ้นมาจากค่าใช้จ่ายของตัวแทนออกของ (Shipping) โดยการที่ค่าพิธีการของฝั่งสปป.ลาวถูกกว่าอาจจะเป็นเพราะตัวแทนออกของฝั่งไทยมีความสามารถในการเจรจานำเข้าสินค้าสู่สปป.ลาวได้ดี และมีความคุ้นเคยและความสัมพันธ์ (ในทางภาษา) ที่ดีกับตัวแทนออกของฝั่งสปป.ลาวและเจ้าหน้าที่ศุลกากรของสปป.ลาว

ประการที่ 2 จะพบว่าพื้นที่มุกดาหารและเชียงของมีค่าพิธีการฝั่งไทยสูงกว่าพื้นที่อื่น ๆ รวมถึงพื้นที่นครพนมและหนองคายที่อยู่บริเวณใกล้เคียงด้วย ซึ่งถ้าหากมีสมมติฐานว่าภาครัฐไทยและลาวมีอัตราค่าพิธีการที่เป็นมาตรฐาน คำถามที่เกิดขึ้น คือ อะไรทำให้อัตราค่าใช้จ่ายฝั่งไทยแตกต่างกันมากเมื่อเทียบกับทั้งในพื้นที่ใกล้เคียงกันและพื้นที่อื่น ๆ ซึ่งอาจจะเป็นเพราะราคาค่าธรรมเนียมการให้บริการของตัวแทนออกของฝั่งไทยไม่เท่ากันอันเนื่องมาจากหลายสาเหตุ เช่น จำนวนผู้ประกอบการในพื้นที่ จำนวนผู้ให้บริการตัวแทนออกของในพื้นที่ บริบทพื้นที่ และโครงสร้างพื้นฐานบางที่มีผลต่อการกำหนดราคาและอัตราค่าธรรมเนียมของตัวแทนออกของในการให้บริการดำเนินการพิธีการผ่านแดน

4) ระยะเวลาในการดำเนินพิธีการ ดังแสดงใน**ตารางที่ 6.4-4** พบว่า การดำเนินพิธีการในฝั่งไทยจะใช้เวลาที่ใกล้เคียงหรือน้อยกว่าประเทศเพื่อนบ้าน แต่ก็มีบางพื้นที่ ได้แก่ แม่สอดและอรัญประเทศที่จะใช้เวลาการดำเนินพิธีการในฝั่งไทยมากกว่าฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะผู้ตอบแบบสอบถามประเมินระยะเวลาตั้งแต่การขับรถขนส่งมารอคอยที่ด่านฝั่งไทย ซึ่งจะมีระยะเวลาในการรอคอยเพื่อเข้ารับบริการในด่านฝั่งไทยนานอันเนื่องมาจากปริมาณรถติดสะสมในขาเข้าด่านฝั่งไทยที่บางครั้งมีจำนวนมากในช่วงเวลาเร่งด่วน แต่เมื่อผ่านพิธีการทางฝั่งประเทศไทยไปแล้ว การดำเนินพิธีการฝั่งประเทศเพื่อนบ้านก็จะไม่ค่อยประสบปัญหามากนัก เนื่องจากรถบรรทุกจากฝั่งไทยจะทยอยเข้าไปใช้บริการในฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ต้องใช้เวลาในการรอคอยหน้าด่านนานเท่ากับฝั่งประเทศไทย

ตารางที่ 6.4-4 ระยะเวลาเฉลี่ยในการดำเนินพิธีการของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

พื้นที่	เวลาดำเนินพิธีการ ฝั่งประเทศไทย (ชม.)	เวลาพิธีการฝั่ง ประเทศเพื่อนบ้าน (ชม.)
แม่สอด	1.90	1.81
อรัญประเทศ	1.45	1.37
ปาดังเบซาร์	1.00	1.10
สะเดา	1.25	1.25
มุกดาหาร	1.49	1.49
นครพนม	1.36	1.41
หนองคาย	1.25	1.27
เชียงของ	2.25	2.61
แม่สาย	1.45	1.57

อย่างไรก็ตาม ในการศึกษานี้มีข้อจำกัดที่ไม่สามารถหาข้อมูลเชิงลึกในระดับนี้ได้ และไม่สามารถระบุผลกระทบของอัตราค่าธรรมเนียมของตัวแทนออกของที่อาจจะมีผลต่อค่าพิธีการได้ แต่หากมีการเก็บข้อมูลเพิ่มในอนาคตและมุ่งเน้นไปที่การศึกษาสำรวจข้อมูลค่าพิธีการดำเนินการขนส่งสินค้าผ่านแดนและหารายละเอียดค่าพิธีการของฝั่งไทยเทียบกับฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน เช่น สปป. ลาว ก็จะทำให้รู้ว่าอะไรเป็นเหตุให้ค่าพิธีการแตกต่างกัน และมีราคาแตกต่างกัน ซึ่งถ้าหากรู้สาเหตุรัฐก็จะสามารถมีการแทรกแซง (Interventions) ที่จะช่วยลดค่าใช้จ่ายค่าพิธีการให้มีความเหมาะสม แข่งขันได้อย่างเป็นธรรม และที่สำคัญที่สุดจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการและต่อภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยต่อไป

โดยข้อมูลที่ได้นำเสนอในบทนี้เป็นข้อมูลต่าง ๆ ที่จะนำเข้าสู่กระบวนการการสังเคราะห์และรวมรวบข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์ (Evidence-based) เพื่อสรุปผลของข้อมูลที่ได้จากเครื่องมือวิจัยต่าง ๆ 3 วิธี ได้แก่ การวิเคราะห์คะแนนประเมิน Border Performance Index, การวิเคราะห์แก่นสาระ (Thematic analysis) และการวิเคราะห์บริบท (Contextual analysis) เพื่อนำไปใช้ต่อในกระบวนการกำหนดแนวทางการพัฒนาระดับเฉพาะพื้นที่ แนวทางการพัฒนาภาพรวมสำหรับพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย และแนวทางการพัฒนาระดับประเทศต่อไป

บทที่ 7

หลักฐานเชิงประจักษ์ใช้สำหรับการกำหนดแนวทางการพัฒนา

บทที่ 7
หลักฐานเชิงประจักษ์ใช้สำหรับการกำหนดแนวทางการพัฒนา

วัตถุประสงค์ของการนำเสนอบทนี้ คือ การสังเคราะห์และรวมรวบข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์ (Evidence-based) อันได้แก่ ส่วนแรก (**หัวข้อ 7.1**) เป็นผลคะแนน Border Performance Index (BPI) หรือดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดนและ รวมถึงประโยชน์ของการพัฒนาและนำ BPI ไปใช้งาน (**หัวข้อ 7.2**) จากนั้นส่วนที่ 2 (**หัวข้อ 7.3**) จะเป็นการนำเสนอข้อมูลที่ได้มาจากผลการศึกษาใน**บทที่ 6** ซึ่งหลักฐานเชิงประจักษ์เหล่านี้จะนำไปใช้ต่อในกระบวนการกำหนดแนวทางการพัฒนาที่จะนำเสนอใน**บทที่ 8**

7.1 คะแนนดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดน

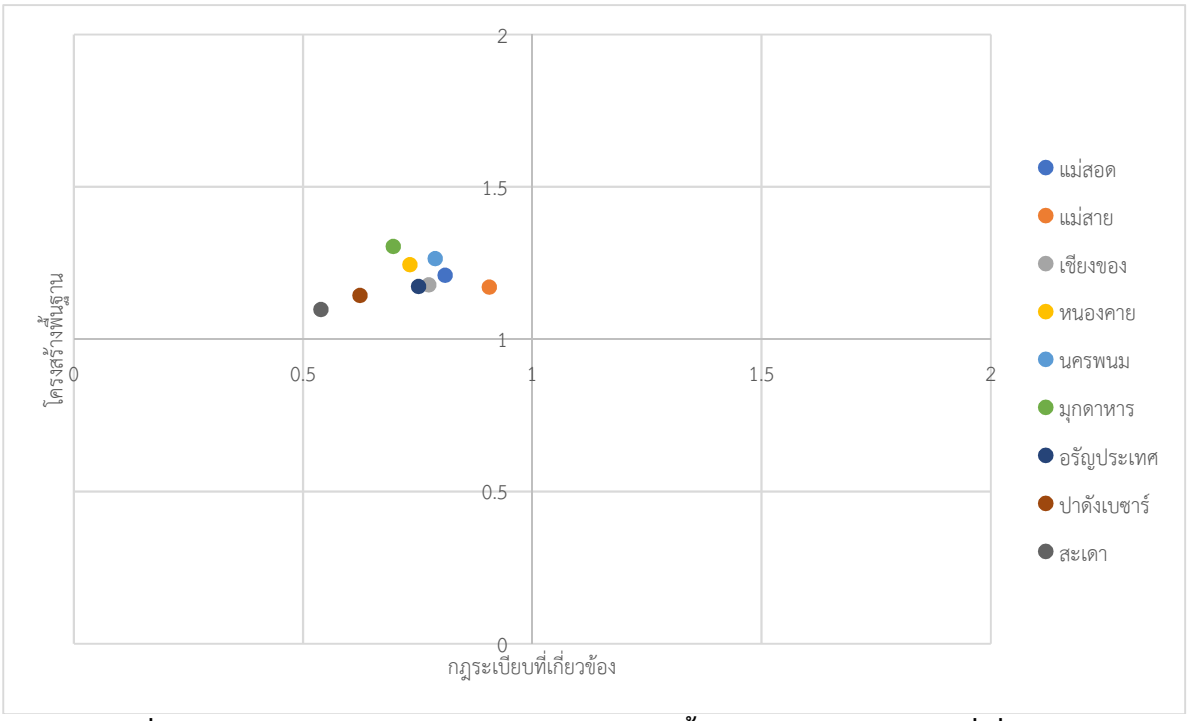
หัวข้อ 5.5 ใน**บทที่ 5** ได้นำเสนอวิธีการพัฒนา BPI โดยนำคะแนนประสิทธิภาพของแต่ละพื้นที่ทั้งประสิทธิภาพโดยรวมและประสิทธิภาพรายมิติ 4 มิติ (ข้อคำถามจากแบบสอบถามที่รวมไว้ในแต่ละประสิทธิภาพรายมิติชี้แจงไว้ใน**ภาคผนวก ฉ**) ที่ได้มาจาก**บทที่ 6** มาแบ่งกลุ่มออกเป็น 3 กลุ่มโดยใช้หลักการแบ่งกลุ่มด้วยเทอร์ไทล์ (Tertiles) จะได้ 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) Higher performer คือ กลุ่มพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ทั้งในด้านการดำเนินการพิธีศุลกากร, ด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานรองรับการค้าและการขนส่ง, ด้านความสามารถและคุณภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และด้านประสิทธิภาพการดำเนินงานของเจ้าของสินค้า ที่อยู่ในระดับสูงสุดเมื่อเปรียบเทียบกับทุก ๆ พื้นที่ (2) Consistent performer คือ กลุ่มพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ทั้งในด้านการดำเนินการพิธีศุลกากร, ด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานรองรับการค้าและการขนส่ง, ด้านความสามารถและคุณภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และด้านประสิทธิภาพการดำเนินงานของเจ้าของสินค้า ที่อยู่ในระดับที่ดีกว่าพื้นที่อื่น ๆ เมื่อเปรียบเทียบกับทุก ๆ พื้นที่ และ (3) Partial performer คือกลุ่มพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ทั้งในด้านการดำเนินการพิธีศุลกากร, ด้านคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานรองรับการค้าและการขนส่ง, ด้านความสามารถและคุณภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และด้านประสิทธิภาพการดำเนินงานของเจ้าของสินค้า ที่อยู่ในระดับกลางเมื่อเปรียบเทียบกับทุก ๆ พื้นที่

จาก**ตารางที่ 7.1-1** สรุปผลคะแนนประสิทธิภาพของแต่ละพื้นที่ และหากสังเกตที่สีจะพบว่ามีการแบ่งกลุ่มออกเป็น 3 กลุ่มหรือ 3 สี ได้แก่ (1) Higher performer มีสีน้ำเงิน (2) Consistent performer มีสีฟ้า และ (3) Partial performer มีสีเขียวอ่อน โดยรูปแบบการจัดกลุ่มใช้ทั้งเกณฑ์คะแนนรวมของพื้นที่ และเกณฑ์ 4 มิติที่ประกอบด้วยโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และเจ้าของสินค้า

ตารางที่ 7.1-1 ผลคะแนนประสิทธิภาพและคะแนนรวมของพื้นที่

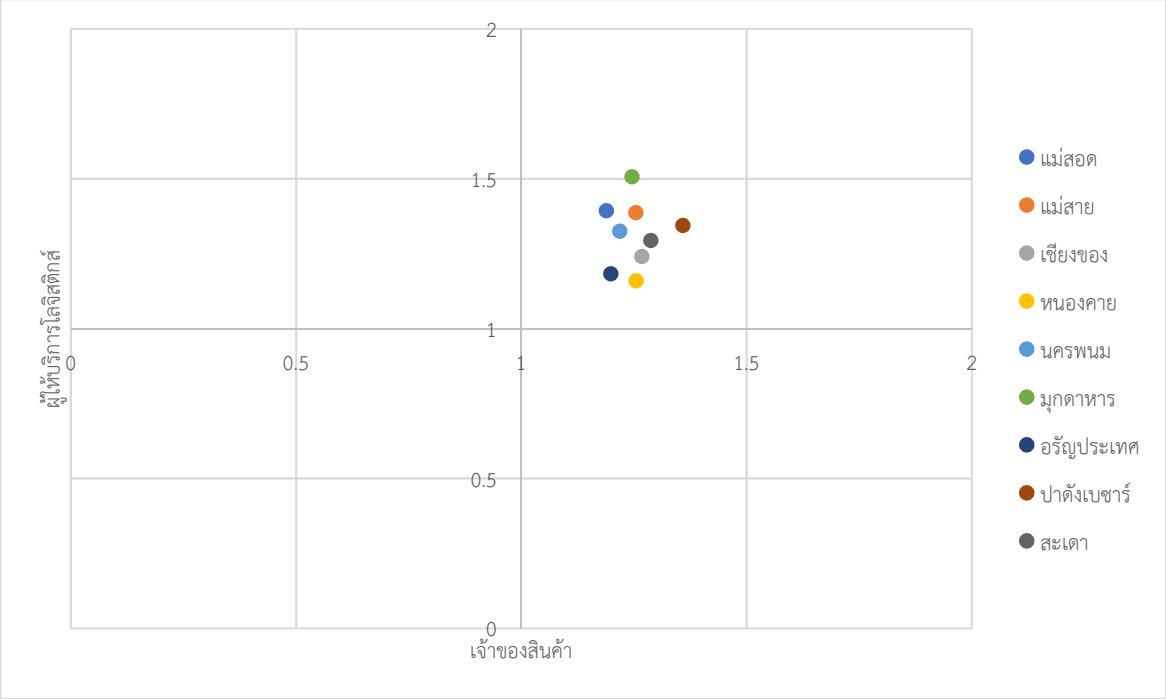
พื้นที่	คะแนนรวมของพื้นที่	โครงสร้างพื้นฐาน	กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	ผู้ให้บริการโลจิสติกส์	เจ้าของสินค้า
แม่สอด	1.151	0.810	1.210	1.189	1.393
แม่สาย	1.179	0.906	1.171	1.254	1.387
เชียงของ	1.115	0.774	1.179	1.268	1.240
หนองคาย	1.098	0.733	1.245	1.255	1.159
นครพนม	1.149	0.788	1.265	1.219	1.325
มุกดาหาร	1.188	0.697	1.305	1.246	1.506
อรัญประเทศ	1.077	0.752	1.173	1.199	1.183
ปาดังเบซาร์	1.118	0.624	1.144	1.359	1.344
สะเดา	1.055	0.539	1.098	1.288	1.294

จาก**รูปที่ 7.1-1** แสดงภาพตำแหน่งคะแนนประสิทธิภาพของพื้นที่เปรียบเทียบมิติโครงสร้างพื้นฐานกับมิติกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง จะพบได้ว่าคะแนน BPI แต่ละพื้นที่เกาะกลุ่มกันหรือเรียกได้ว่ามีคะแนนไม่แตกต่างกันมากนัก เนื่องจากพื้นที่ที่คัดเลือกมาศึกษาครั้งนี้เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเติบโต แต่สิ่งที่น่าสนใจ คือ ผู้ตอบแบบสอบถามของทุก ๆ พื้นที่มีความเห็นว่ากฎระเบียบที่เกี่ยวข้องมีความเหมาะสม (คะแนนมากกว่า 1) แต่ไม่พึงพอใจในโครงสร้างพื้นฐาน (คะแนนต่ำกว่า 1) ดังนั้นจะเห็นได้ว่าจำเป็นต้องมีแนวทางการพัฒนาที่เน้นไปที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นสำคัญ



รูปที่ 7.1-1 เปรียบเทียบคะแนน BPI มิติโครงสร้างพื้นฐานกับมิติกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

จาก**รูปที่ 7.1-2** แสดงภาพตำแหน่งคะแนนประสิทธิภาพของพื้นที่เปรียบเทียบมิติผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับมิติเจ้าของสินค้า จะพบได้ว่าคะแนน BPI แต่ละพื้นที่มีคะแนนไม่แตกต่างกันมากนัก แต่สิ่งที่น่าสนใจ คือ ผู้ตอบแบบสอบถามของทุก ๆ พื้นที่มีความเห็นว่าทั้งผู้ให้บริการโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าเชื่อว่าตนเองมีความสามารถดีพอสมควรในการส่งมอบสินค้าให้ตรงตามที่ลูกค้าต้องการ (คะแนนมากกว่า 1) ภายใต้สภาพโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบที่เป็นอยู่

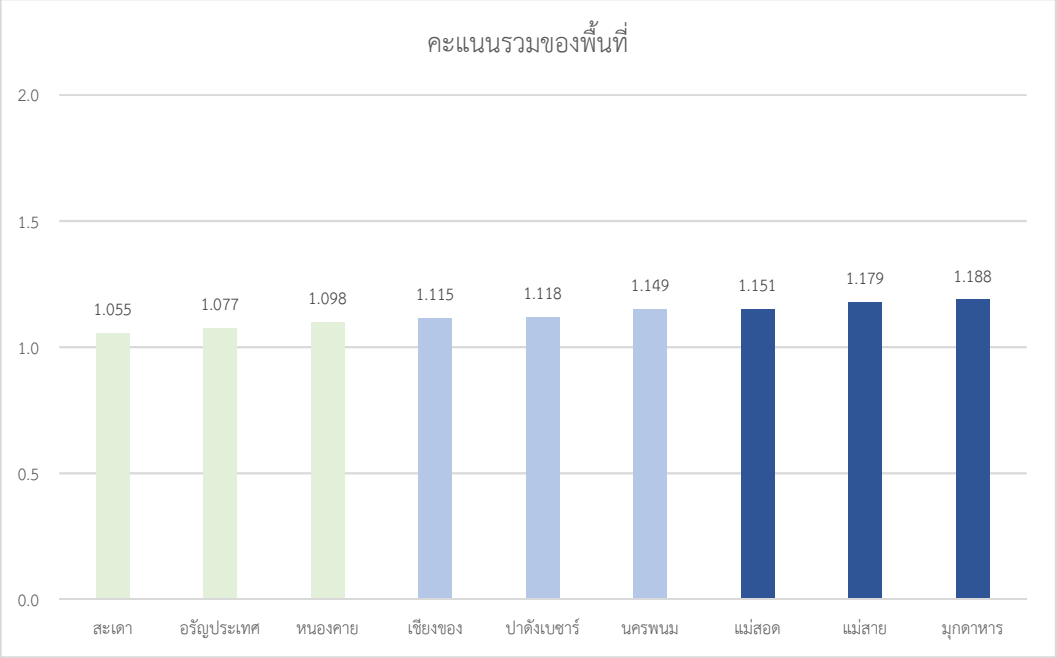


รูปที่ 7.1-2 เปรียบเทียบคะแนน BPI มิติผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับมิติเจ้าของสินค้า

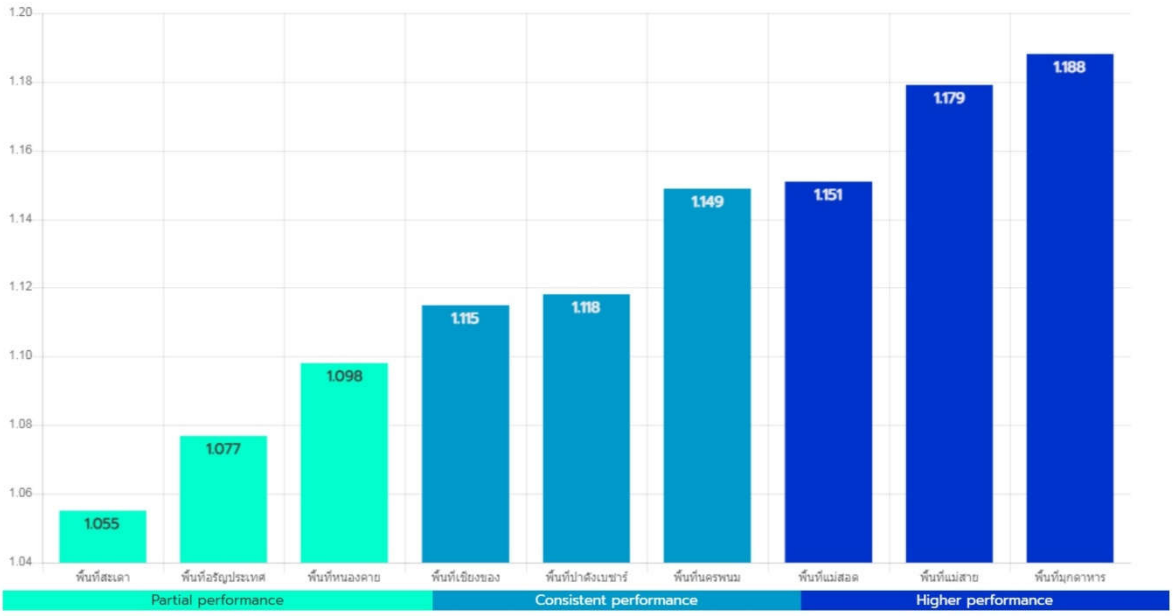
จะเห็นได้ว่าทุก ๆ พื้นที่มีคะแนน BPI ที่ใกล้เคียงกันหรือเกาะกลุ่มกันมากไม่ว่าจะมิติใดก็ตาม ดังนั้นการมองอันดับด้วยสเกลทศนิยม 1 ตำแหน่งอาจจะไม่เห็นภาพชัดเจนเพราะคะแนนแต่ละพื้นที่ไม่ได้แตกต่างกันอย่างมีนัยยะสำคัญ ด้วยเหตุนี้จึงขอนำเสนอการจัดอันดับ BPI โดยใช้สเกลทศนิยม 2 ตำแหน่ง เพื่อให้สามารถเห็นภาพการแบ่งกลุ่มที่ชัดเจนยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม การตีความอันดับไม่ควรจะสรุปว่าทั้ง 3 กลุ่ม (Higher performer, Consistent performer, Partial performer) มีคะแนนแตกต่างกันอย่างมีนัยยะสำคัญเพียงเพราะรูปภาพที่แสดงออกมามีความแตกต่างกันระหว่างกลุ่ม ดังจะเห็นได้จากการนำเสนอในส่วนต่อไปนี้ที่จะเป็นการการนำเสนอคะแนน BPI ทั้งคะแนนรวมและคะแนนแต่ละมิติ

7.1.1 คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพรวมของพื้นที่

ผลการจัดอันดับประสิทธิภาพรวมของพื้นที่ทั้ง 9 พื้นที่ พบว่าพื้นที่มุกดาหารมีคะแนนเป็นอันดับที่ 1 (1.188) ตามด้วยพื้นที่แม่สาย (1.179) แม่สอด (1.151) นครพนม (1.149) ปาดังเบซาร์ (1.118) เชียงของ (1.115) หนองคาย (1.098) อรัญประเทศ (1.077) และสะเดา (1.055) หลังจากนั้นนำคะแนนนี้ไปแบ่งกลุ่มด้วยเทอร์ไทล์ (Tertiles) จะพบว่ากลุ่ม Higher performer ประกอบด้วย พื้นที่มุกดาหาร แม่สาย และแม่สอด สำหรับกลุ่ม Consistent performer ประกอบด้วย พื้นที่นครพนม ปาดังเบซาร์ และเชียงของ และกลุ่ม Partial performer ประกอบด้วย พื้นที่หนองคาย อรัญประเทศ และสะเดา ดัง**รูปที่ 7.1.1-1** และ**รูปที่ 7.1.1-2** โดยจะพบว่าคะแนนประสิทธิภาพรวมของพื้นที่ไม่ได้มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยยะสำคัญที่สเกลทศนิยม 1 ตำแหน่ง แต่หากนำเสนอด้วยสเกลทศนิยม 2 ตำแหน่ง จะเห็นความแตกต่างได้ชัดเจนขึ้น



รูปที่ 7.1.1-1 อันดับประสิทธิภาพรวม (สเกลทศนิยม 1 ตำแหน่ง)

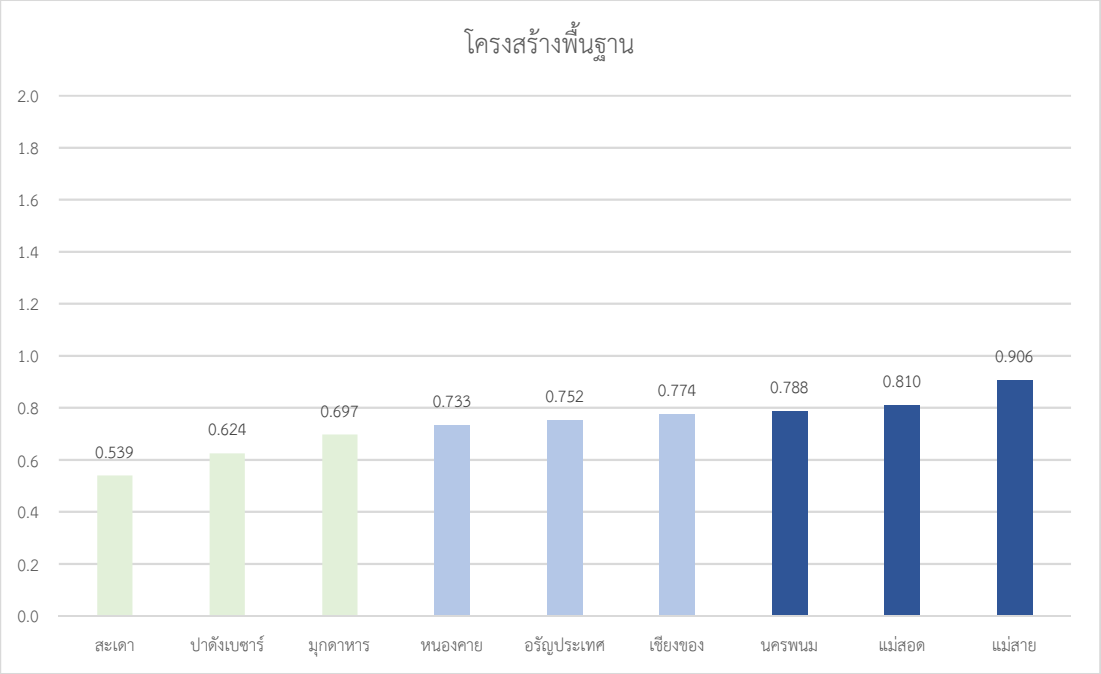


รูปที่ 7.1.1-2 อันดับประสิทธิภาพรวม (สเกลทศนิยม 2 ตำแหน่ง)

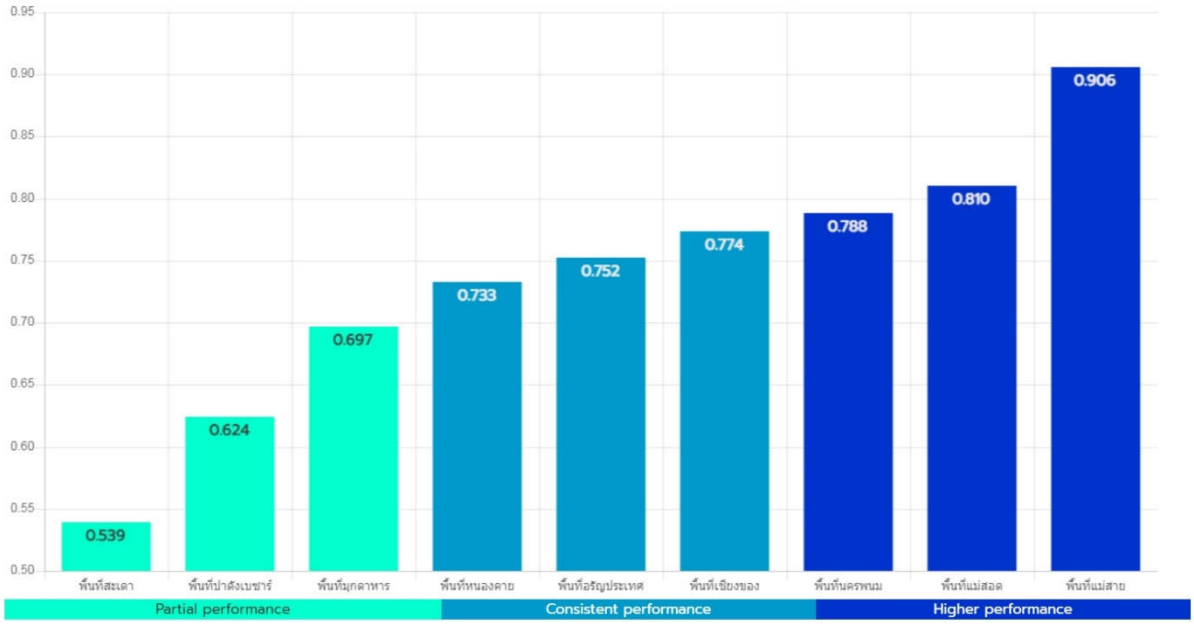
7.1.2 คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ผลการจัดอันดับประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานของทั้ง 9 พื้นที่ พบว่าพื้นที่แม่สายมีคะแนนเป็นอันดับที่ 1 (0.906) ตามด้วยพื้นที่แม่สอด (0.810) นครพนม (0.788) เชียงของ (0.774) อรัญประเทศ (0.752) หนองคาย (0.733) มุกดาหาร (0.697) ปาดังเบซาร์ (0.624) และสะเดา (0.539) หลังจากนั้นนำคะแนนนี้ไปแบ่งกลุ่มด้วยเทอร์ไทล์ (Tertiles) จะพบว่ากลุ่ม Higher performer ประกอบด้วย พื้นที่แม่สาย แม่สอด และนครพนม สำหรับกลุ่ม Consistent performer ประกอบด้วย พื้นที่เชียงของ อรัญประเทศ และหนองคาย และกลุ่ม Partial performer ประกอบด้วย พื้นที่มุกดาหาร ปาดังเบซาร์ และสะเดา ดัง**รูปที่ 7.1.2-1** และ**รูปที่ 7.1.2-2** โดยจะพบว่าคะแนนประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานมีความแตกต่างกันระหว่าง

กลุ่ม Higher performer และ Partial performer โดยคะแนนสูงสุดอยู่ที่ 0.906 และต่ำสุดอยู่ที่ 0.539 และหากนำเสนอด้วยสเกลทศนิยม 2 ตำแหน่ง จะเห็นความแตกต่างมากขึ้น



รูปที่ 7.1.2-1 อันดับประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน (สเกลทศนิยม 1 ตำแหน่ง)



รูปที่ 7.1.2-2 อันดับประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐาน (สเกลทศนิยม 2 ตำแหน่ง)

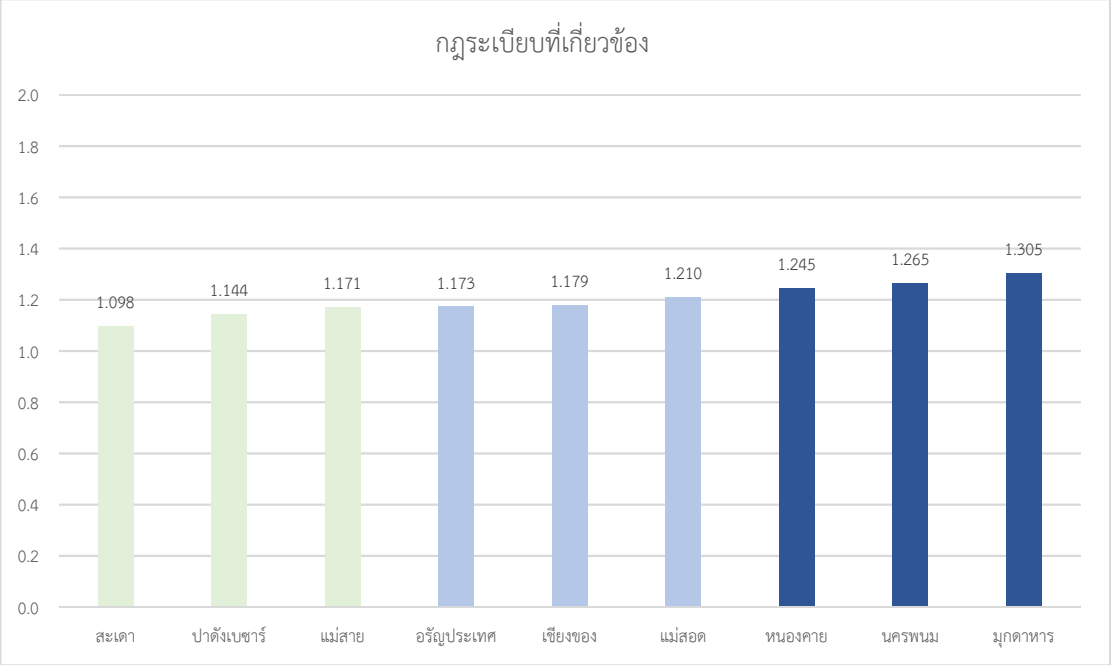
เป็นที่น่าสังเกตว่าไม่ว่าจะเป็นพื้นที่กลุ่มใดก็ตามจะมีคะแนน BPI ด้านโครงสร้างพื้นฐานต่ำกว่า 1 คะแนนซึ่งหมายความว่าผู้ตอบแบบสอบถามของทุก ๆ พื้นที่มีความเห็นว่าโครงสร้างพื้นฐานจะต้องมีการปรับปรุง (คะแนนอยู่ในช่วง 0 แต่ต่ำกว่า 1) นอกจากนี้ หากดูจากแบบสอบถามจะพบได้ว่าประเด็น (คำถามในแบบสอบถาม) ที่ทำให้คะแนน BPI ของ 3 พื้นที่ในกลุ่ม Higher performer นั้นสูง จะเป็นคำถามที่เกี่ยวกับ **การกำหนดเส้นทางอนุมัติให้ทางการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน** โดยพื้นที่แม่สายมีคะแนนเฉลี่ยของผู้ตอบ

ทั้งหมดเท่ากับ 1.056 (คะแนนด้านโครงสร้างพื้นฐานเท่ากับ 0.906) สำหรับพื้นที่แม่สอดมีคะแนนเฉลี่ยของผู้ตอบทั้งหมดเท่ากับ 1.148 (คะแนนด้านโครงสร้างพื้นฐานเท่ากับ 0.810) และพื้นที่นครพนมมีคะแนนเฉลี่ยของผู้ตอบทั้งหมดเท่ากับ 1.158 (คะแนนด้านโครงสร้างพื้นฐานเท่ากับ 0.788) ทั้งนี้ คะแนนมีค่าเกิน 1 คะแนน (จากคะแนนเต็ม 2) แสดงให้เห็นว่าผู้ประเมินมีความเห็นว่าประเด็นนี้มีความเหมาะสม/ดีอยู่แล้ว (ดูความหมายคะแนนได้จากแบบสอบถาม) ดังนั้น จะเห็นได้ว่าคะแนนในประเด็นนี้สูงกว่าคะแนนเฉลี่ยและเป็นประเด็นที่ทำให้คะแนนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ 3 พื้นที่นี้สูงกว่าพื้นที่อื่น ๆ

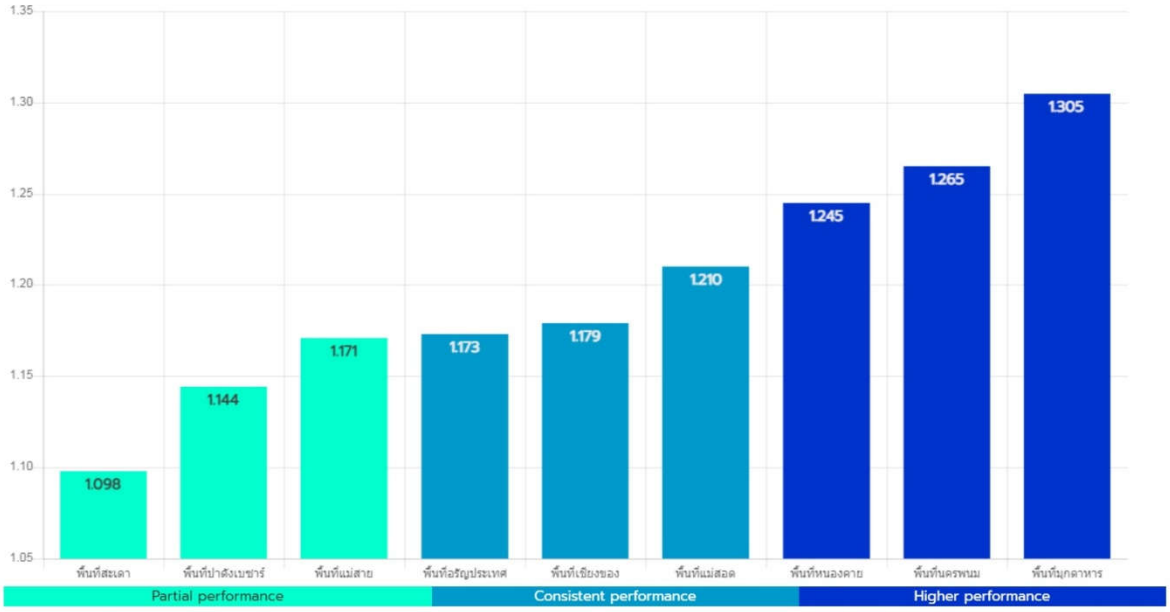
สำหรับกลุ่ม Partial performer จะพบว่าประเด็น (คำถามในแบบสอบถาม) ที่ทำให้คะแนน BPI ของพื้นที่ในกลุ่มนี้ต่ำนั้น จะเป็นคำถามที่เกี่ยวกับ (1) **สิ่งอำนวยความสะดวกแก่รถสินค้าและคนขับรถ/พนักงานรถบรรทุกสินค้าภายในด่าน** (2) **สิ่งอำนวยความสะดวกแก่รถสินค้าและคนขับรถ/พนักงานรถบรรทุกสินค้ารอบพื้นที่ด่าน** และ (3) **คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนน และการข้ามแดนและผ่านแดน** โดยพื้นที่สะเดามีคะแนนต่ำสุด คือ 0.129, 0.083 และ 0.060 ตามลำดับ พื้นที่ปาดังเบซาร์มีคะแนนเท่ากับ 0.201, 0.152 และ 0.186 ตามลำดับ และพื้นที่มุกดาหารมีคะแนนเท่ากับ 0.132, 0.392 และ 0.176 ตามลำดับ โดยประเด็นที่ทำให้คะแนน BPI ที่ต่ำกว่า 1 คะแนนเหล่านี้มีความหมายว่าผู้ประเมินมีความเห็นว่าประเด็นนี้ยังต้องมีการพัฒนาและปรับปรุง (ดูความหมายคะแนนได้จากแบบสอบถาม) ดังนั้น จึงควรนำประเด็นเหล่านี้ไปใช้เป็นข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์เพื่อการกำหนดแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าในบทถัดไป

7.1.3 คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ผลการจัดอันดับประสิทธิภาพด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของทั้ง 9 พื้นที่ พบว่าพื้นที่มุกดาหารมีคะแนนเป็นอันดับที่ 1 (1.305) ตามด้วยพื้นที่นครพนม (1.265) หนองคาย (1.245) แม่สอด (1.210) เชียงของ (1.179) อรัญประเทศ (1.173) แม่สาย (1.171) ปาดังเบซาร์ (1.144) และสะเดา (1.098) หลังจากนั้นนำคะแนนนี้ไปแบ่งกลุ่มด้วยเทอร์ไทล์ (Tertiles) จะพบว่ากลุ่ม Higher performer ประกอบด้วย พื้นที่มุกดาหาร นครพนม และหนองคาย สำหรับกลุ่ม Consistent performer ประกอบด้วย พื้นที่แม่สอด เชียงของ และอรัญประเทศ และกลุ่ม Partial performer ประกอบด้วย พื้นที่แม่สาย ปาดังเบซาร์ และสะเดา ดัง**รูปที่ 7.1.3-1** และ **รูปที่ 7.1.3-2** โดยจะพบว่าคะแนนประสิทธิภาพด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องมีความแตกต่างกันอยู่เพียงเล็กน้อยระหว่างกลุ่ม Higher performer และ Partial performer โดยคะแนนสูงสุดอยู่ที่ 1.305 และต่ำสุดอยู่ที่ 1.098 และหากนำเสนอด้วยสเกลทศนิยม 2 ตำแหน่ง จะเห็นความแตกต่างมากขึ้น



รูปที่ 7.1.3-1 อันดับประสิทธิภาพด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (สเกลทศนิยม 1 ตำแหน่ง)



รูปที่ 7.1.3-2 อันดับประสิทธิภาพด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (สเกลทศนิยม 2 ตำแหน่ง)

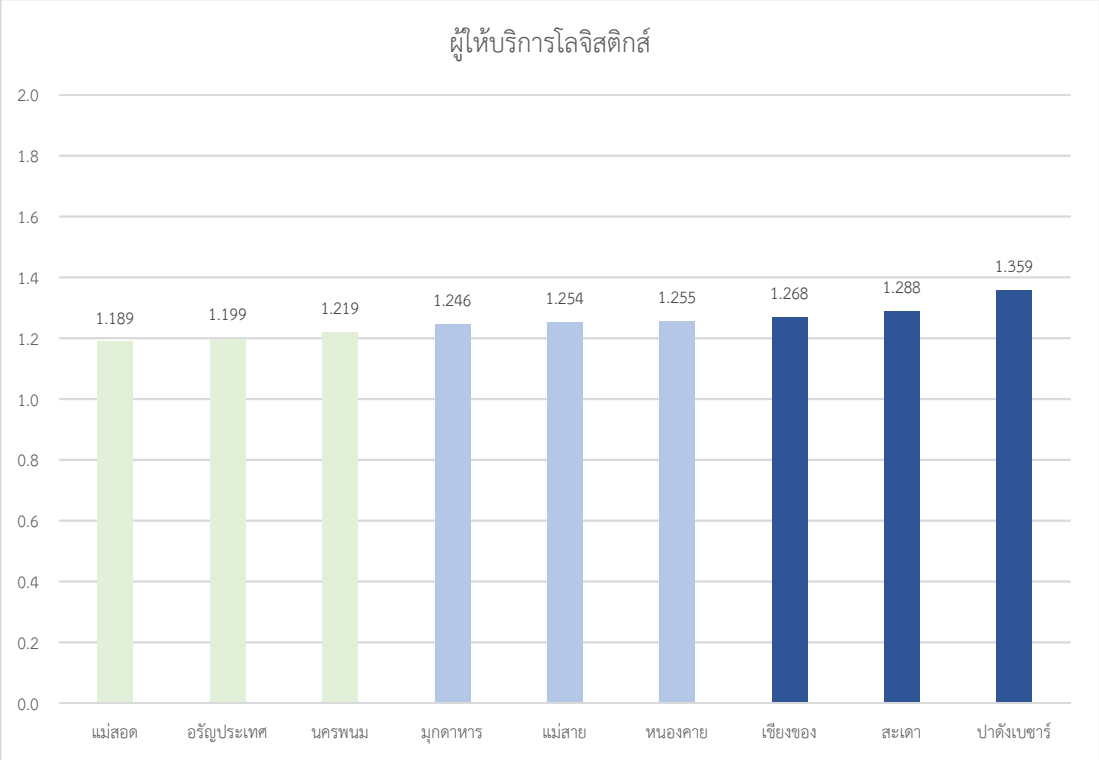
เป็นที่น่าสังเกตว่าไม่ว่าจะเป็นพื้นที่กลุ่มใดก็ตามจะมีคะแนน BPI ด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องสูงกว่า 1 คะแนนซึ่งหมายความว่าผู้ตอบแบบสอบถามของทุก ๆ พื้นที่มีความเห็นว่ากฎระเบียบที่เกี่ยวข้องมีความเหมาะสมอยู่แล้ว (คะแนนอยู่ในช่วงมากกว่า 1) หากดูจากแบบสอบถามจะพบได้ว่าประเด็น (คำถามในแบบสอบถาม) ที่ทำให้คะแนน BPI ของ 3 พื้นที่ชายแดนกลุ่ม Higher performer นั้นสูง สำหรับพื้นที่มุกดาหารมีความโดดเด่นในเรื่อง**การเปิดเผยระยะเวลามาตรฐานสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากร** โดยมีคะแนนเฉลี่ยของผู้ตอบทั้งหมดเท่ากับ 1.945 (คะแนนด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเท่ากับ 1.305) สำหรับพื้นที่นครพนมและพื้นที่หนองคายมีความโดดเด่นเหมือนกันในเรื่อง**ความสามารถในการตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น** โดยพื้นที่นครพนมมีคะแนนเฉลี่ยของผู้ตอบทั้งหมดเท่ากับ 1.951

(คะแนนด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเท่ากับ 1.265) และพื้นที่หนองคายมีคะแนนเฉลี่ยของผู้ตอบทั้งหมดเท่ากับ 2.000 (คะแนนด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเท่ากับ 1.245) นอกจากนี้ พื้นที่หนองคายยังมีความโดดเด่นในเรื่อง **หน่วยงานมีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวเกี่ยวข้องกับนโยบาย กฎหมายและระเบียบข้อบังคับใหม่ หรือข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบ** โดยมีคะแนนเฉลี่ยของผู้ตอบทั้งหมดเท่ากับ 2.000 ในขณะที่พื้นที่นครพนมมีความโดดเด่นในเรื่อง**กลไกความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศ** โดยมีพื้นที่หนองคาย 2.000 ทั้งนี้ คะแนนมีค่าเกิน 1 คะแนน (จากคะแนนเต็ม 2) แสดงให้เห็นว่าผู้ประเมินมีความเห็นว่าประเด็นเหล่านี้มีความเหมาะสม/ดีอยู่แล้ว (ดูความหมายคะแนนได้จากแบบสอบถาม) ดังนั้น จะเห็นได้ว่าคะแนนในประเด็นเหล่านี้สูงมากโดยเข้าใกล้ 2 คะแนน และสูงกว่าคะแนนเฉลี่ยอย่างมาก จึงเป็นประเด็นที่ทำให้คะแนนด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของ 3 พื้นที่นี้สูงกว่าพื้นที่อื่น ๆ และถือเป็นข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์ที่จะใช้ในการกำหนดแนวทางการพัฒนาให้แก่พื้นที่อื่น ๆ ซึ่งจะนำเสนอในบทถัดไป

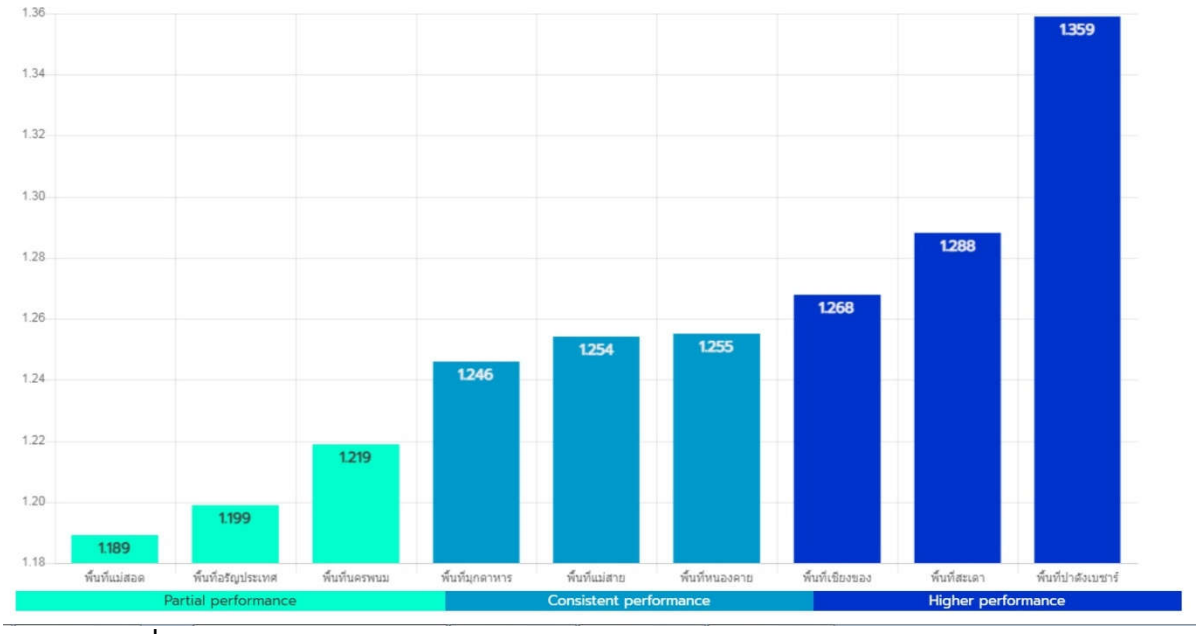
สำหรับกลุ่ม Partial performer จะพบว่าประเด็น (คำถามในแบบสอบถาม) ที่ทำให้คะแนน BPI ของพื้นที่ในกลุ่มนี้ต่ำนั้น จะเป็นคำถามที่เกี่ยวกับ (1) **การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือมีการแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกันตามความเหมาะสม** และ (2) **ความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) กับประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนตามความเหมาะสม** โดยพื้นที่สะเดามีคะแนนต่ำสุดเท่ากับ 0.500 และ 0.167 ตามลำดับ และพื้นที่ปาดังเบซาร์มีคะแนนเท่ากับ 0.750 และ 0.167 ตามลำดับ ในขณะที่พื้นที่แม่สายมีคะแนนประเด็นที่ 2 (CCA) เท่ากับ 0.733 แต่มีคะแนนประเด็นที่ 1 เกิน 1 คะแนน (1.067) ซึ่งถือว่าเหมาะสม/ดีอยู่แล้ว ทั้งนี้ ประเด็น 2 ประเด็นที่ทำให้คะแนน BPI ที่ต่ำกว่า 1 คะแนนเหล่านี้มีความหมายว่าผู้ประเมินมีความเห็นว่าประเด็นนี้ยังต้องมีการพัฒนาและปรับปรุง (ดูความหมายคะแนนได้จากแบบสอบถาม) ดังนั้น จึงควรนำประเด็นเหล่านี้ไปใช้เป็นข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์เพื่อการกำหนดแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าในบทถัดไป

7.1.4 คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ผลการจัดอันดับประสิทธิภาพด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของทั้ง 9 พื้นที่ พบว่าพื้นที่ปาดังเบซาร์มีคะแนนเป็นอันดับที่ 1 (1.305) ตามด้วยพื้นที่นครพนม (1.265) หนองคาย (1.245) แม่สอด (1.210) เชียงของ (1.179) อรัญประเทศ (1.173) แม่สาย (1.171) ปาดังเบซาร์ (1.144) และสะเดา (1.098) หลังจากนั้น นำคะแนนนี้ไปแบ่งกลุ่มด้วยเทอร์ไทล์ (Tertiles) จะพบว่ากลุ่ม Higher performer ประกอบด้วย พื้นที่ปาดังเบซาร์ นครพนม และหนองคาย สำหรับกลุ่ม Consistent performer ประกอบด้วย พื้นที่แม่สอด เชียงของ และอรัญประเทศ และกลุ่ม Partial performer ประกอบด้วย พื้นที่แม่สาย ปาดังเบซาร์ และสะเดา ดัง**รูปที่ 7.1.4-1** และ**รูปที่ 7.1.4-2** โดยจะพบว่าคะแนนประสิทธิภาพด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีความแตกต่างกันอยู่เพียงเล็กน้อยระหว่างกลุ่ม Higher performer และ Partial performer โดยคะแนนสูงสุดอยู่ที่ 1.359 และต่ำสุดอยู่ที่ 1.189 และหากนำเสนอด้วยสเกลทศนิยม 2 ตำแหน่ง จะเห็นความแตกต่างมากขึ้น



รูปที่ 7.1.4-1 อันดับประสิทธิภาพด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (สเกลทศนิยม 1 ตำแหน่ง)



รูปที่ 7.1.4-2 อันดับประสิทธิภาพด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (สเกลทศนิยม 2 ตำแหน่ง)

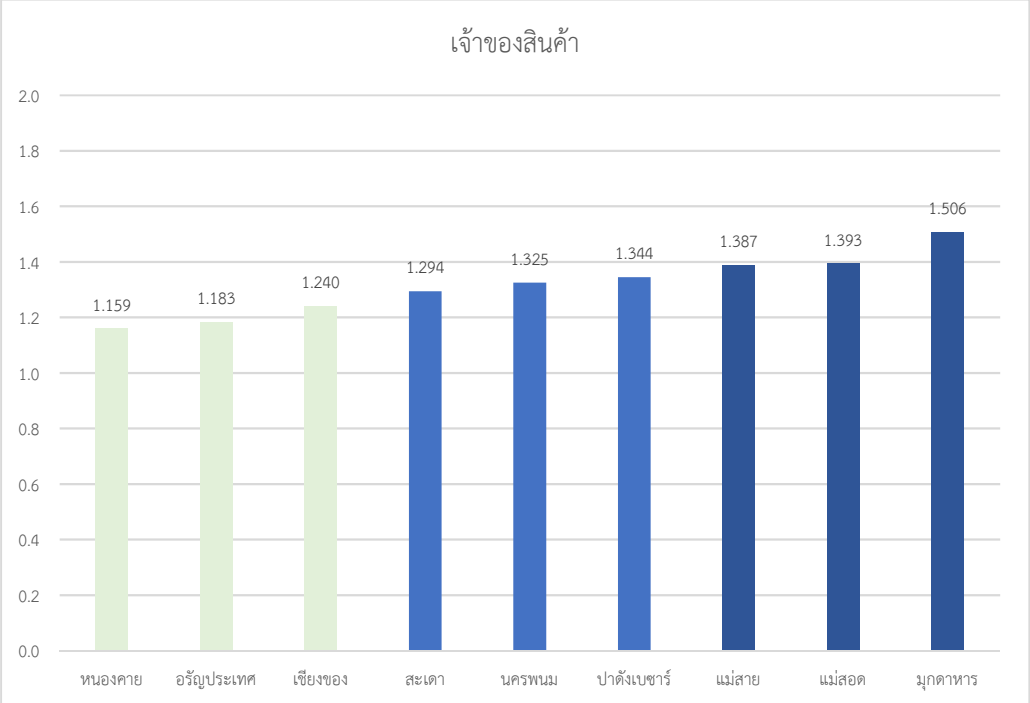
หากดูจากแบบสอบถามจะพบได้ว่าประเด็น (คำถามในแบบสอบถาม) ที่ทำให้คะแนน BPI ของ 3 พื้นที่ชายแดนกลุ่ม Higher performer นั้นสูง จะเป็นประเด็นที่เกี่ยวกับ (1) **ความราบรื่นในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออกข้ามแดนและผ่านแดน จนทำให้สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนด** และ (2) **ความราบรื่นในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า – ส่งออกข้ามแดนและผ่านแดน จนทำให้สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตรงตามระยะเวลาที่กำหนด** โดยจะพบว่าพื้นที่ปาดังเบซาร์มีคะแนนเฉลี่ยของผู้ตอบทั้งหมดเท่ากับ 1.518 และ 1.391 ตามลำดับ (คะแนนด้าน

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เท่ากับ 1.359) สำหรับพื้นที่สะเดามีคะแนนเฉลี่ยของผู้ตอบทั้งหมดเท่ากับ 1.565 และ 1.457 ตามลำดับ (คะแนนด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์เท่ากับ 1.288) และพื้นที่เชียงของมีคะแนนเฉลี่ยของผู้ตอบทั้งหมดเท่ากับ 1.438 และ 1.396 ตามลำดับ (คะแนนด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์เท่ากับ 1.268) ทั้งนี้ คะแนนมีค่าเกิน 1 คะแนน (จากคะแนนเต็ม 2) แสดงให้เห็นว่าผู้ประเมินมีความเห็นว่าประเด็นเหล่านี้มีความเหมาะสม/ดีอยู่แล้ว (ดูความหมายคะแนนได้จากแบบสอบถาม) ดังนั้น จะเห็นได้ว่าคะแนนในประเด็นเหล่านี้สูงกว่าคะแนนเฉลี่ย จึงเป็นประเด็นที่ทำให้คะแนนด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของ 3 พื้นที่นี้สูงกว่าพื้นที่อื่น ๆ ทั้งนี้ ทั้งหมดคะแนนและอันดับประสิทธิภาพด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์น่าจะมีการเปลี่ยนแปลงสูงขึ้นหากในอนาคตคะแนนด้านประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องมีค่าสูงขึ้น

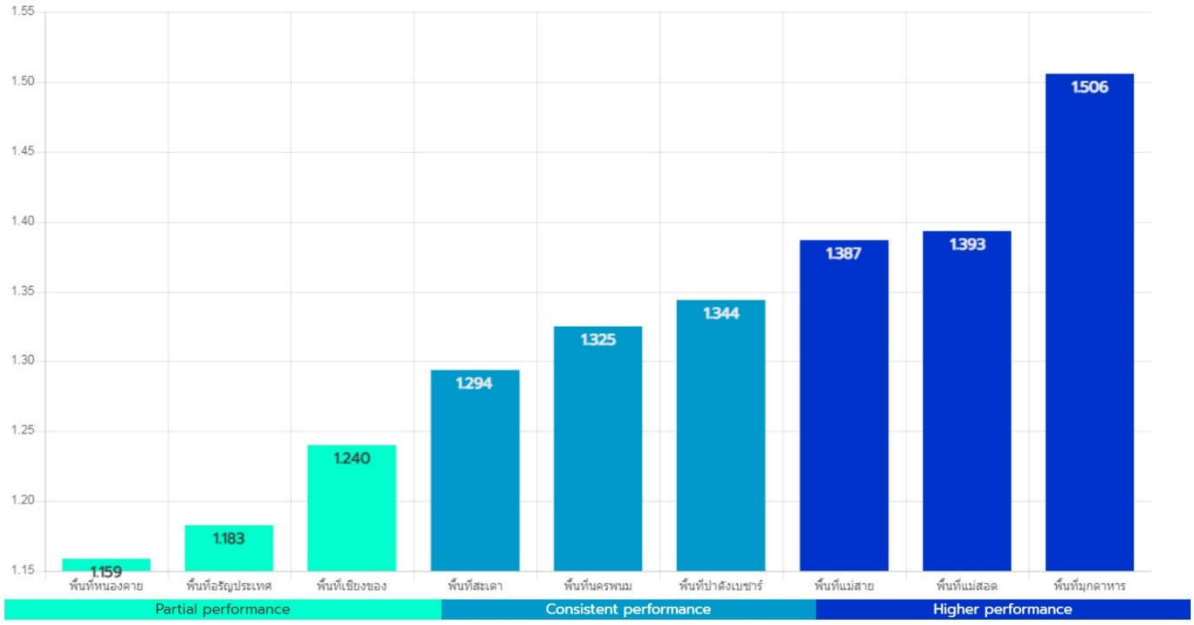
สำหรับกลุ่ม Partial performer พบว่าไม่มีประเด็น (คำถามในแบบสอบถาม) ข้อใดที่มีคะแนนต่ำกว่า 1 คะแนน ซึ่งหมายถึงว่าผู้ประเมินมีความเห็นว่าประเด็นเหล่านี้มีความเหมาะสม/ดีอยู่แล้ว (ดูความหมายคะแนนได้จากแบบสอบถาม)

7.1.5 คะแนน BPI ด้านประสิทธิภาพด้านเจ้าของสินค้า

ผลการจัดอันดับประสิทธิภาพด้านเจ้าของสินค้าของทั้ง 9 พื้นที่ พบว่าพื้นที่มุกดาหารมีคะแนนเป็นอันดับที่ 1 (1.506) ตามด้วยพื้นที่แม่สอด (1.393) แม่สาย (1.387) ปาดังเบซาร์ (1.344) นครพนม (1.325) สะเดา (1.294) เชียงของ (1.240) อรัญประเทศ (1.183) และหนองคาย (1.159) หลังจากนั้นนำคะแนนนี้ไปแบ่งกลุ่มด้วยเทอร์ไทล์ (Tertials) จะพบว่ากลุ่ม Higher performer ประกอบด้วยพื้นที่ มุกดาหาร แม่สอด และแม่สาย สำหรับกลุ่ม Consistent performer ประกอบด้วยพื้นที่ปาดังเบซาร์ นครพนม และสะเดา และกลุ่ม Partial performer ประกอบด้วยพื้นที่เชียงของ อรัญประเทศ และหนองคาย ดัง**รูปที่ 7.1.5-1** และ**รูปที่ 7.1.5-2** โดยจะพบว่าคะแนนประสิทธิภาพด้านเจ้าของสินค้ามีความแตกต่างกันระหว่างกลุ่ม Higher performer และ Partial performer โดยคะแนนสูงสุดอยู่ที่ 1.506 และต่ำสุดอยู่ที่ 1.159 และหากนำเสนอด้วยสเกลทศนิยม 2 ตำแหน่ง จะเห็นความแตกต่างมากขึ้น



รูปที่ 7.1.5-1 อันดับประสิทธิภาพด้านเจ้าของสินค้า (สเกลทศนิยม 1 ตำแหน่ง)



รูปที่ 7.1.5-2 อันดับประสิทธิภาพด้านเจ้าของสินค้า (สเกลทศนิยม 2 ตำแหน่ง)

หากดูจากแบบสอบถามจะพบได้ว่าประเด็น (คำถามในแบบสอบถาม) ที่ทำให้คะแนน BPI ของ 3 พื้นที่ชายแดนกลุ่ม Higher performer นั้นสูง จะเป็นคำถามที่เกี่ยวกับ (1) **ความราบรื่นในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออกข้ามแดนและผ่านแดน จนทำให้สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนด** และ (2) **ความราบรื่นในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า - ส่งออกข้ามแดนและผ่านแดน จนทำให้สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตรงตามระยะเวลาที่กำหนด** โดยจะพบว่าพื้นที่มุกดาหารมีคะแนนเฉลี่ยของผู้ตอบทั้งหมดเท่ากับ 1.750 และ 1.717 ตามลำดับ (คะแนนด้านเจ้าของสินค้าเท่ากับ 1.506) สำหรับพื้นที่แม่สอดมีคะแนนเฉลี่ยของผู้ตอบทั้งหมดเท่ากับ 1.552 และ 1.537 ตามลำดับ (คะแนนด้านเจ้าของสินค้าเท่ากับ 1.393) และพื้นที่แม่สายมีคะแนนเฉลี่ยของผู้ตอบทั้งหมดเท่ากับ 1.500 และ 1.485 ตามลำดับ (คะแนนด้านเจ้าของสินค้าเท่ากับ 1.387) ทั้งนี้ คะแนนมีค่าเกิน 1 คะแนน (จากคะแนนเต็ม 2) แสดงให้เห็นว่าผู้ประเมินมีความเห็นว่าประเด็นเหล่านี้มีความเหมาะสม/ดีอยู่แล้ว (ดูความหมายคะแนนได้จากแบบสอบถาม) ดังนั้น จะเห็นได้ว่าคะแนนในประเด็นเหล่านี้สูงกว่าคะแนนเฉลี่ย จึงเป็นประเด็นที่ทำให้คะแนนรวมด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของ 3 พื้นที่นี้สูงกว่าพื้นที่อื่น ๆ ทั้งนี้ ทั้งหมดคะแนนและอันดับประสิทธิภาพด้านเจ้าของสินค้าน่าจะมีการเปลี่ยนแปลงสูงขึ้นหากในอนาคตคะแนนด้านประสิทธิภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องมีค่าสูงขึ้น

สำหรับกลุ่ม Partial performer พบว่าไม่มีประเด็น (คำถามในแบบสอบถาม) ข้อใดที่มีคะแนนต่ำกว่า 1 คะแนน ซึ่งหมายถึงว่าผู้ประเมินมีความเห็นว่าประเด็นเหล่านี้มีความเหมาะสม/ดีอยู่แล้ว (ดูความหมายคะแนนได้จากแบบสอบถาม)

7.2 การนำดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดนในการศึกษานี้

ในการศึกษานี้มีการนำ BPI ไปใช้ให้เกิดประโยชน์ทั้งหมด 4 รูปแบบ โดยส่วนแรกเป็นการใช้ BPI เพื่อการเปรียบเทียบ (Benchmarking) เชิงพื้นที่ได้อย่างชัดเจนด้วยการแบ่งกลุ่มพื้นที่ออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ (1) Higher performer (2) Consistent performer และ (3) Partial performer ตามที่ได้นำเสนอไปในหัวข้อก่อนหน้านี้ ทั้งนี้ การใช้งาน BPI เพื่อการเปรียบเทียบเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด เนื่องจากการเก็บข้อมูลพื้นที่

จะไม่เกิดประโยชน์หากไม่มีการเปรียบเทียบ ซึ่งการเปรียบเทียบก่อให้เกิดการปรับปรุงและการพัฒนาในรูปแบบของการแบ่งปันข้อมูลดังจะกล่าวในย่อหน้าถัดไป

การนำ BPI ไปใช้ในรูปแบบที่ 2 และ 3 คือ การใช้ความสามารถของ BPI ในการเปรียบเทียบเพื่อระบุพื้นที่ที่มีคะแนน BPI สูงหรือต่ำ รวมถึงสามารถระบุประเด็น (คำถามในแบบสอบถาม) ที่ทำให้พื้นที่นั้นมีคะแนน BPI สูงหรือต่ำได้อีกด้วย ในกรณีที่พิจารณาถึงคะแนน BPI ที่มีค่าสูง ผู้กำหนดนโยบายสามารถนำประเด็นเหล่านี้มากำหนดเป็นแนวทางการพัฒนาให้แก่พื้นที่อื่น ๆ ทั้งที่เป็นพื้นที่ที่คัดเลือกและพื้นที่อื่น ๆ ได้ โดยจะต้องทำให้เกิดการแบ่งปันความรู้ (Knowledge Sharing) ระหว่างพื้นที่ด่านชายแดนด้วยกัน ส่วนในกรณีที่ทำการเปรียบเทียบระบุพื้นที่ที่มีคะแนน BPI ต่ำ จะทำให้สามารถระบุประเด็นที่ทำให้พื้นที่นั้นมีคะแนน BPI ต่ำได้ จากนั้นผู้กำหนดนโยบายก็จะสามารถนำประเด็นเหล่านี้มากำหนดเป็นแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพ (Improvement) **ตารางที่ 7.2-1** สรุปประเด็นที่ได้จากคะแนน BPI ที่จะนำไปใช้เป็นข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์ที่จะใช้ในการกำหนดแนวทางการพัฒนาใน**บทที่ 8**

ตาราง 7.2-1 ข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์ที่ได้จาก BPI และจะนำไปใช้กำหนดแนวทางการพัฒนา

การแบ่งปันความรู้ (Knowledge Sharing)	การปรับปรุงประสิทธิภาพ (Improvement)
- การเปิดเผยระยะเวลามาตรฐานสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากร - ความสามารถในการตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น - หน่วยงานมีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวเกี่ยวข้องกับนโยบาย กฎหมายและระเบียบข้อบังคับใหม่ หรือข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบ - กลไกความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศ	- สิ่งอำนวยความสะดวกแก่รถสินค้าและคนขับรถ/พนักงานรถบรรทุกสินค้าภายในด่าน - สิ่งอำนวยความสะดวกแก่รถสินค้าและคนขับรถ/พนักงานรถบรรทุกสินค้ารอบพื้นที่ด่าน และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนน และการข้ามแดนและผ่านแดน - การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกกับประเทศเพื่อนบ้านหรือมีการแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกันตามความเหมาะสม - ความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) กับประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนตามความเหมาะสม

สำหรับรูปแบบการใช้งานสุดท้าย BPI ยังมีประโยชน์ต่อผู้กำหนดนโยบายโดยสามารถใช้เป็นดัชนีติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation) ได้โดยใช้เป็นดัชนีชี้วัด (KPI) เพื่อวัดผลการดำเนินการตามแนวทางการพัฒนาที่จะนำเสนอใน**บทที่ 8** นอกจากนี้ หากมีการเก็บข้อมูลปฐมภูมิใหม่ก็สามารถนำข้อมูลเข้าระบบแล้วศึกษาความเปลี่ยนแปลงของคะแนน BPI ได้ โดยคะแนนความเปลี่ยนแปลงของ BPI ก็จะสามารถใช้เป็นตัวชี้วัดระดับการพัฒนาของพื้นที่ชายแดนจากมุมมองของผู้ใช้งานและผู้ปฏิบัติงานภายในพื้นที่ด่านชายแดนนั้น ๆ

อย่างไรก็ตาม ที่มาของคะแนน BPI เกิดมาจากความคิดเห็นและมุมมองของผู้ใช้งานและผู้ปฏิบัติงานภายในพื้นที่ด่านชานแดน ซึ่งอย่างน้อยก็สามารถสะท้อนมุมมองของผู้ใช้สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ และสะท้อนมุมมองของผู้ใช้บริการและผู้ปฏิบัติงานต่อกฎระเบียบที่มีอยู่ นอกจากนี้ ยังสะท้อนความพึงพอใจของผู้ใช้บริการด่านชายแดนอีกด้วย

7.3 สรุปผลที่ได้จากการเก็บข้อมูลด้วยเครื่องมือวิจัยการศึกษาเชิงลึก

ส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ผลการศึกษาที่ได้จากการข้อมูลการศึกษาเชิงลึกที่ได้นำเสนอใน**บทที่ 6** ประกอบด้วยการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participant Observation) การสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ (Questionnaire with Interview) และการประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อย (Focus Group) รวมถึง นำผลที่ได้จากการวิเคราะห์คะแนนประเมิน Border Performance Index การวิเคราะห์แก่นสาระ (Thematic analysis) และการวิเคราะห์บริบท (Contextual Analysis) มาทำการสรุปผลเกี่ยวกับประเด็นปัญหาสำหรับแต่ละพื้นที่ สำหรับการนำเสนอแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมต่อไป

7.3.1 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดสระแก้ว (ที่ตั้งของด่านศุลกากรอรัญประเทศ)

<u>ด้านโครงสร้างพื้นฐาน</u>

- โครงสร้างพื้นฐานไม่เอื้ออำนวย ได้แก่ ถนนไม่มีคุณภาพ, ช่องทางผ่านของคนและรถใช้ร่วมกัน, พื้นที่ภายในด่านฯ มีจำกัด ส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดในบางช่วงเวลาที่มีการใช้บริการมากและเกิดการรอคอยที่ยาวนาน
- อุปกรณ์การทำงานไม่เพียงพอ โดยเฉพาะเครื่อง X-ray เคลื่อนที่ ทำให้เกิดการรอตรวจสินค้าและต้องใช้เจ้าหน้าที่ส่วนหนึ่งมาร่วมตรวจ
- สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ ได้แก่ ไม่มีร้านอาหาร สถานีน้ำมัน และศาลาพักผ่อนสำหรับคนขับรถ, น้ำประปา ไฟส่องสว่าง และกล้องวงจรปิดไม่เพียงพอ ทำให้รถบรรทุกต้องจอดคอยบริเวณริมถนนและอาจเกิดอุบัติเหตุ
- สิ่งอำนวยความสะดวกไม่มีคุณภาพ ได้แก่ ห้องน้ำไม่สะอาด, ระบบสัญญาณมือถือยังไม่ครอบคลุม

<u>กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง</u>

- การดำเนินพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนยังไม่มีประสิทธิภาพสูงสุด ได้แก่ ระบบ e-custom ระบบ NSW และระบบ ASW ยังไม่มีการดำเนินการอย่างเต็มรูปแบบ, เจ้าหน้าที่ให้บริการมีจำกัด, ไม่มีการดำเนินการ CCA อย่างเป็นทางการ ทำให้ต้องใช้เวลาดำเนินการด้านเอกสารในการข้ามแดนและผ่านแดนนานกว่าปกติและเกิดการลัดคิว
- ความไม่ชัดเจนในเรื่องของการพัฒนาพื้นที่ ได้แก่ ขาดการลงทุนในเขตพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน, ความไม่ชัดเจนในการสนับสนุนการพัฒนาการเชื่อมโยงฐานการผลิตระหว่างประเทศไทย กัมพูชา และเวียดนามตอนใต้, ขาดการสนับสนุนการเชื่อมโยงทางรางระหว่างไทย - กัมพูชา

<u>ผู้ให้บริการโลจิสติกส์</u>

- การจัดส่งล่าช้าเนื่องจากใช้เวลาในการดำเนินการเอกสารนาน
- เส้นทางขนส่งไม่มีคุณภาพซึ่งอาจทำให้สินค้าเสียหายได้และต้องใช้เวลาในการขนส่งนานกว่าปกติ
- ขาดความมั่นใจในเรื่องสวัสดิภาพของการข้ามแดน เช่น ต้องจำคุกในประเทศเพื่อนบ้านกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ทั้งที่ในระดับประเทศได้มีนโยบายร่วมมือแล้ว

<u>เจ้าของสินค้า</u>

- การจัดส่งล่าช้าอันเนื่องมาจากการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่าน
- เส้นทางขนส่งไม่มีคุณภาพทำให้สินค้าเสียหายได้

7.3.2 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดตาก (ที่ตั้งของด่านศุลกากรแม่สอด)

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- โครงสร้างพื้นฐานไม่เอื้ออำนวย ได้แก่ ถนนไม่มีคุณภาพและจำนวนช่องจราจรน้อย,ช่องตรวจรถบรรทุกสินค้าไม่เพียงพอ ส่งผลให้ต้องใช้เวลาในการดำเนินการนานและมีปริมาณรถบรรทุกสะสมบริเวณด่านเป็นจำนวนมากในเวลาที่มีการใช้บริการมาก ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่
- อุปกรณ์การทำงานไม่เพียงพอ ได้แก่ เครื่อง X-ray เคลื่อนที่มีไม่เพียงพอ, หน่วยงานกักกันและหน่วยงานด่านตรวจพืชขาดอุปกรณ์สำหรับทำงาน ส่งผลให้ต้องใช้เวลาในการตรวจสอบสินค้ามากกว่าปกติ ทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่
- สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ ได้แก่ ร้านอาหารและสถานีน้ำมันมีน้อย, น้ำประปา ไฟส่องสว่าง และกล้องวงจรปิดไม่เพียงพอ, ระบบสัญญาณมือถือยังไม่ครอบคลุม, ลานพักสินค้าและศูนย์กระจายสินค้าไม่เพียงพอ ทำให้ไม่มีพื้นที่สำหรับรถบรรทุกในการพักเพื่อรอผ่านแดน จึงต้องจอดคอยบริเวณริมถนนและอาจเกิดอุบัติเหตุจากการกีดขวางเส้นทางจราจร
- ไม่มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือมีการแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน

กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

- การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนยังไม่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ, ไม่มีจุดบริการเบ็ดเสร็จครบทุกหน่วยงานพรมแดน (CIQ), ไม่มีการดำเนินการ CCA อย่างเป็นทางการ, ไม่มีระบบการจ่ายเงินแบบออนไลน์ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินพิธีการ
- ผู้ประกอบการไม่เข้าใจกระบวนการการนำสินค้าผ่านด่าน ทำให้เกิดเอกสารผิดพลาดต้องนำกลับมาแก้ไข เกิดความล่าช้าและทำงานซ้ำซ้อน
- การประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้านยังไม่มีประสิทธิภาพสูงสุด ได้แก่ การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกันยังไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน, ระบบ/ขั้นตอนการตรวจคัดกรองของผู้เดินทางข้ามแดนและขาดการประสานงานในช่วงโควิดทำให้การทำงาน CIQ หยุดชะงัก ส่งผลให้การจราจรติดขัดในพื้นที่ด่านฯ ประเทศเพื่อนบ้านและต่อเนื่องมาถึงฝั่งไทย

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์

- การจัดส่งล่าช้าเนื่องจากใช้เวลาในการรอตรวจปล่อยสินค้า และการจราจรติดขัดจากฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน
- สภาพถนนไม่มีคุณภาพ สินค้าอาจเกิดความเสียหายได้

เจ้าของสินค้า

- ความผิดพลาดของเอกสาร ส่งผลให้เกิดการส่งมอบล่าช้า

7.3.3 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดสงขลา (ที่ตั้งของด่านศุลกากรสะเดา)

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- โครงสร้างพื้นฐานไม่เอื้ออำนวย ได้แก่ ถนนไม่มีคุณภาพ, ช่องทางผ่านของคนและรถใช้ร่วมกัน, ลานจอดรถ ที่พักรถ และลานพักสินค้ามีไม่เพียงพอต่อความต้องการ, ไม่มีลานตรวจและกักกันสัตว์ ส่งผลให้ต้องใช้เวลาในการดำเนินการนานและปัญหาจราจรติดขัดหน้าด่านโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน
- โครงสร้างพื้นฐานไม่เอื้ออำนวยและอุปกรณ์การทำงานไม่เพียงพอ ได้แก่ เครื่อง X-ray เคลื่อนที่มีไม่เพียงพอ, ห้องปฏิบัติงานเจ้าหน้าที่มีขนาดเล็กแออัด ส่งผลให้ต้องใช้เวลาในการตรวจสอบสินค้าเกิดปัญหาจราจรติดขัดหน้าด่านโดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน

- สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ ได้แก่ ห้องน้ำไม่เพียงพอ สกปรก และชำรุด, สถานีน้ำมัน/แก๊สรอบด่านฯ มีไม่เพียงพอ, ร้านอาหารมีน้อย, ขาดพื้นที่พักหรือศาลาสำหรับผู้ใช้บริการ, ลานพักสินค้าศูนย์กระจายสินค้าไม่เพียงพอ ทำให้ไม่มีพื้นที่สำหรับรถบรรทุกในการพักคอย จึงต้องจอดคอยบริเวณริมถนนและอาจเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากมีปริมาณรถบรรทุกเป็นจำนวนมากที่มาใช้บริการ
- ไม่มีการพัฒนาหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน

<u>กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง</u>

- การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนยังไม่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ ไม่มีการจัดระเบียบรถบรรทุกบริเวณหน้าด่าน, เส้นทางรถบรรทุกทับซ้อนพื้นที่ชุมชนส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง, ผู้ใช้บริการลัดคิว, เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินพิธีการ, ด่านใหม่ไม่เปิดให้พร้อมใช้งานและไม่มีการเชื่อมโยงระหว่างด่านใหม่ระหว่างทั้งสองประเทศ และปัญหาการจราจรที่ติดขัด
- การประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้านยังไม่มีประสิทธิภาพสูงสุด ได้แก่ ไม่มีการกำหนดพื้นที่ร่วมกันอย่างเป็นทางการเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าข้ามพรมแดน, การเชื่อมด่านใหม่เข้าสู่ประเทศเพื่อนบ้านไม่ชัดเจน, ความไม่ชัดเจนในการบังคับใช้กฎระเบียบด้านการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างทั้งสองประเทศส่งผลให้เกิดความสับสนและมีค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นในการขนส่งผ่านแดน
- ความไม่ชัดเจนในเรื่องของการพัฒนาพื้นที่ ได้แก่ ขาดการลงทุนในเขตพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน, ความไม่ชัดเจนในแผนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจในบริเวณแนวพื้นที่ภาคเหนือ (NCER) ของมาเลเซียที่เชื่อมโยงกับด่านศุลกากรสะเดาโดยตรง

<u>ผู้ให้บริการโลจิสติกส์</u>

- สภาพถนนไม่มีคุณภาพ สินค้าอาจเกิดความเสียหายได้
- การจัดส่งล่าช้า เกิดจากการจราจรติดขัดและการตรวจสอบเอกสารผิดพลาด

<u>เจ้าของสินค้า</u>

- การส่งมอบสินค้าไม่เป็นไปตามกำหนดเนื่องจากเอกสารผิดพลาด

7.3.4 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดสงขลา (ที่ตั้งของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์)

<u>ด้านโครงสร้างพื้นฐาน</u>

- โครงสร้างพื้นฐานไม่เอื้ออำนวย ได้แก่ ถนนไม่มีคุณภาพ, อาคารศุลกากรชำรุด, ไม่มีพื้นที่สำหรับตรวจและกักกันโรค, ลานตรวจสินค้ามีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน, ช่องทางผ่านของคนและรถใช้ร่วมกัน, ลานจอดรถ ที่พักรถ และลานพักสินค้ามีไม่เพียงพอต่อความต้องการ ส่งผลให้เกิดความแออัดและการจราจรติดขัดในช่วงเวลาที่มีรถบรรทุกเข้ามาใช้บริการเป็นจำนวนมาก
- อุปกรณ์การทำงานไม่เพียงพอ ได้แก่ เครื่อง X-ray เคลื่อนที่มีไม่เพียงพอ, เครื่องมือปฏิบัติงานเก่าและชำรุด, ห้องปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่มีขนาดเล็กแออัด ส่งผลให้ต้องใช้เวลาในการดำเนินการนาน
- สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ ได้แก่ ห้องน้ำมีน้อยชำรุดและสกปรก, สถานีน้ำมัน/แก๊สรอบด่านไม่เพียงพอ, ไม่มีศาลาพักสำหรับผู้ใช้บริการ, ร้านอาหารมีน้อย ทำให้ไม่มีพื้นที่สำหรับรถบรรทุกในการพักคอย จึงต้องจอดคอยบริเวณริมถนน
- ไม่มีการพัฒนาหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน

<u>กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง</u>

- การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนยังไม่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ, การทำงานค่อนข้างล่าช้า, หน่วยงาน ตม. ไม่ระบุขั้นตอนการผ่านแดนที่ชัดเจน, ไม่มีการจัดระเบียบรถบรรทุกหรือระบบคิว, เส้นทางรถบรรทุกทับซ้อนพื้นที่ชุมชน, ยังไม่เปิดใช้งานด่านใหม่ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินพิธีการและการจราจรที่ติดขัดจากความไม่เป็นระเบียบของรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการ
- การประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้านยังไม่มีประสิทธิภาพสูงสุด ได้แก่ ประเทศเพื่อนบ้านหยุดทำการบ่อยครั้ง, ข้อตกลงในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนทางรางระหว่างประเทศยังไม่มีความชัดเจน, ขาดการประสานเรื่องของจำนวนเที่ยวรถไฟ ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งสินค้าและมีค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น

<u>ผู้ให้บริการโลจิสติกส์</u>

- การจัดส่งล่าช้า เนื่องจากงานเอกสารล่าช้า กระบวนการขั้นตอนต้องรอนาน ถนนไม่มีประสิทธิภาพ การจราจรติดขัด และการก่อสร้างถนนในฝั่งประเทศมาเลเซีย

<u>เจ้าของสินค้า</u>

- การส่งมอบสินค้าไม่เป็นไปตามกำหนด เนื่องจากงานเอกสารล่าช้า กระบวนการขั้นตอนต้องรอนาน ถนนไม่มีประสิทธิภาพ การจราจรติดขัด รวมถึง การขนส่งทางรถไฟที่เป็นทางเลือกก็พบว่าจำนวนเที่ยวรถไฟของไทยไม่สอดคล้องกับของประเทศมาเลเซีย

7.3.5 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร (ที่ตั้งของด่านศุลกากรมุกดาหาร)

<u>ด้านโครงสร้างพื้นฐาน</u>

- โครงสร้างพื้นฐานไม่เอื้ออำนวย ได้แก่ ถนนไม่มีคุณภาพและช่องจราจรไม่เพียงพอ, ลานพักรถที่จอดรถ ลานพักสินค้า และศูนย์กระจายสินค้ามีไม่เพียงพอ, ไม่มีพื้นที่ควบคุมสำหรับหน่วยกักกันพืชและอย., ไม่มีลานกักกันสัตว์ตามช่องทางธรรมชาติก่อนนำเข้าประเทศ, ช่องทางคนและสินค้าใช้ร่วมกัน ส่งผลให้เกิดการดำเนินพิธีการต่าง ๆ มีความล่าช้า
- อุปกรณ์การทำงานไม่เพียงพอ ได้แก่ เครื่อง X-ray เคลื่อนที่มีไม่เพียงพอ, ตาชั่งมีขนาดเล็กส่งผลให้รถบรรทุกที่มีใช้บริการต้องรอการตรวจสอบ
- สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ ได้แก่ สถานีน้ำมัน/แก๊สรอบบริเวณด่านมีไม่เพียงพอ, ร้านอาหารและตู้กดเงินสดมีน้อย, ห้องน้ำไม่เพียงพอสกปรกและไม่แยกเพศ, ไม่มีศาลาพักสำหรับผู้ใช้บริการ, น้ำประปา ไฟส่องสว่าง และกล้องวงจรปิดไม่เพียงพอ ซึ่งต้องใช้บริการในบริเวณอื่นส่งผลต่อการจราจรในพื้นที่และการเกิดอุบัติเหตุได้

<u>กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง</u>

- การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนยังไม่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ, ไม่มีการจัดระเบียบรถบรรทุก, ระบบอิเล็กทรอนิกส์ไม่สามารถใช้งานได้จริง, ระบบ e-custom ยังไม่มีการใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ, การขอใบอนุญาตนำเข้าส่งออกมีหลายขั้นตอนหลายหน่วยงาน, การจัดลานจอดรถไม่เป็นสัดส่วน, บริษัทชิปปิ้งขาดความรู้ในการขอใบอนุญาต ส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินพิธีการในหลาย ๆ ขั้นตอนและการจราจรที่ติดขัดจากการไม่มีระบบจัดการรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการ
- การประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้านยังไม่มีประสิทธิภาพสูงสุด ได้แก่ ประเทศเพื่อนบ้านมีระบบการจัดการแตกต่างกันไปในแต่ละแขวง, ยังไม่มีการปฏิบัติจริงทั้งเรื่องการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลส่งผลให้การส่งออกนำเข้าเกิดความล่าช้า, ข้อลงทวิภาคีเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างไทย - ลาว ยังไม่มีความคืบหน้า ทำให้การดำเนินการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนมีค่าใช้จ่ายที่สูงและใช้เวลาในการดำเนินพิธีการนาน

- ความไม่ชัดเจนในเรื่องของการพัฒนาพื้นที่ ได้แก่ สิทธิประโยชน์ของ SEZ ไม่น่าดึงดูด, การสนับสนุนอุตสาหกรรมหรือการสร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่เพื่อเชื่อมโยงไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้ยังไม่มีความชัดเจน

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์

- การจัดส่งล่าช้า เนื่องจากการจราจรติดขัดและการทำงานของเจ้าหน้าที่ล่าช้า

เจ้าของสินค้า

- การส่งมอบสินค้าไม่เป็นไปตามกำหนด เนื่องจากงานเอกสารล่าช้าและถนนไม่มีคุณภาพ

7.3.6 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดนครพนม (ที่ตั้งของด่านศุลกากรนครพนม)

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- โครงสร้างพื้นฐานไม่เอื้ออำนวย ได้แก่ ถนนทางเข้าด่านเป็นหลุมบ่อทั้งสองประเทศ, ช่องจราจรบริเวณทางเข้าด่านด้านหลังแคบ, ไม่มีพื้นที่ตรวจปล่อยกักกันสัตว์, ลานพักรถ ที่จอดรถ ลานพักสินค้า และศูนย์กระจายสินค้าไม่เพียงพอ, ไม่มีพื้นที่ตรวจกักสัตว์ และแล็บตรวจพืช พื้นที่กักกันสินค้าไม่ผ่านมาตรฐาน ส่งผลให้เกิดการดำเนินพิธีการผ่านแดนมีความล่าช้า ทำให้รถบรรทุกติดสะสมเป็นจำนวนมาก
- อุปกรณ์การทำงานไม่เพียงพอ ได้แก่ เครื่อง X-ray เคลื่อนที่ไม่เพียงพอ, ไม่มีห้องปฏิบัติการ (Lab) ตรวจพืช ส่งผลให้รถบรรทุกที่มีใช้บริการต้องรอการตรวจสอบอาจไม่สามารถผ่านแดนได้ทันเวลาที่กำหนด
- สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ ได้แก่ ไม่มีจุดพักรถที่มีมาตรฐานรถต้องมาจอดตามริมถนน, สถานีน้ำมัน/แก๊สไม่เพียงพอ, ร้านอาหารและตู้กดเงินสดมีน้อย, ไม่มีศาลาพักสำหรับผู้ใช้บริการ, น้ำประปาไฟส่องสว่าง และกล้องวงจรปิดไม่เพียงพอ ซึ่งต้องใช้บริการในพื้นที่ชุมชนส่งผลให้เกิดจราจรติดขัดและอุบัติเหตุ

กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

- การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนยังไม่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ, การดำเนินการออกใบอนุญาต/ตรวจสินค้าล่าช้า, ไม่มีจุดบริการเบ็ดเสร็จอยู่ที่จุดเดียวกันและสามารถใช้งานได้จริง, การดำเนินการออกใบอนุญาต/ตรวจสินค้าล่าช้า, ไม่มีการจัดระเบียบรถบรรทุก ทำให้ผู้ใช้บริการต้องใช้เวลาในการประสานงานกับหลายหน่วยงานและการตรวจปล่อยมีความล่าช้า
- การประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้านยังไม่มีประสิทธิภาพสูงสุด ได้แก่ เวลาการปิด - เปิดด่านฯ ให้บริการที่ไม่ตรงกัน, ความไม่ชัดเจนของการเจรจาและทบทวนความตกลงด้านการขนส่งกับ สปป.ลาว, การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกกับประเทศเพื่อนบ้านหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกันยังไม่มีการดำเนินงานอย่างชัดเจน ทำให้การดำเนินการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนมีค่าใช้จ่ายที่สูง
- ความไม่ชัดเจนในเรื่องของการพัฒนาพื้นที่ ได้แก่ สิทธิประโยชน์ของ SEZ ไม่น่าดึงดูด, การสนับสนุนเชื่อมโยงการค้าภายในภูมิภาคระหว่างไทย - สปป.ลาว – เวียดนาม – จีนตอนใต้ ยังไม่สามารถทำได้ในทางปฏิบัติ

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์

- การจัดส่งล่าช้า เนื่องคุณภาพของเส้นทางการขนส่งไม่ได้มาตรฐานและไม่มีคุณภาพ

เจ้าของสินค้า

- การส่งมอบสินค้าไม่เป็นไปตามกำหนด เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่เอื้ออำนวยและการให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนยังไม่มีประสิทธิภาพ

7.3.7 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดหนองคาย (ที่ตั้งของด่านศุลกากรหนองคาย)

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- โครงสร้างพื้นฐานไม่เอื้ออำนวย ได้แก่ จำนวนช่องจราจรมีค่อนข้างน้อยและแคบ, พื้นผิวจราจรชำรุด, พื้นที่ภายในด่านฯ มีความคับแคบ โดยเฉพาะหน่วยกักกันพืชไม่มีพื้นที่ทำงานและช่องตรวจของ ตม. มีจำนวนน้อย, ลานกักกันสัตว์ไม่ได้มาตรฐาน, ไม่มีมีการเชื่อมพื้นที่สถานที่การตรวจปล่อยสถานีรถไฟหนองคายกับศุลกากรหนองคาย ส่งผลทำให้การทำงานช้า ไม่สามารถอำนวยความสะดวกและรองรับปริมาณรถได้
- อุปกรณ์การทำงานไม่เพียงพอ ได้แก่ เครื่อง X-ray เคลื่อนที่ไม่เพียงพอ ส่งผลให้เจ้าหน้าที่บางส่วนต้องมาทำการตรวจสอบสินค้าเอง
- สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ ได้แก่ ห้องน้ำและร้านอาหารมีน้อย, ศูนย์กระจายสินค้า ลานพัก และจุดพักรถไม่เพียงพอ, น้ำประปา ไฟส่องสว่าง และกล้องวงจรปิดไม่เพียงพอ ซึ่งต้องใช้บริการในพื้นที่ชุมชนส่งผลให้เกิดจราจรติดขัดและอุบัติเหตุ

กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

- การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนยังไม่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ, ไม่มีการจัดระเบียบและจัดคิวรถบรรทุก, ไม่มีระบบ OSS ที่ใช้ได้จริงในทางปฏิบัติ, การตรวจเอกสารผิดพลาด ทำให้การดำเนินพิธีการผ่านแดนเกิดความล่าช้า
- การประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้านยังไม่มีประสิทธิภาพสูงสุด ได้แก่ เวลาการปิด-เปิดด่านฯ ที่ไม่ตรงกัน, การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกกับประเทศเพื่อนบ้านหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกันยังไม่มีการดำเนินงานอย่างชัดเจน ทำให้การดำเนินการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนมีค่าใช้จ่ายที่สูงและใช้เวลาค่อนข้างนาน

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์

- การจัดส่งล่าช้า เนื่องไม่มีการจัดระเบียบรถบรรทุกทำให้รถข้ามแดนไม่ทันเวลาปิดด่าน

เจ้าของสินค้า

- การส่งมอบสินค้าไม่เป็นไปตามกำหนด เนื่องจากสภาพถนนที่ไม่เอื้ออำนวยส่งผลให้การจราจรติดขัด ความล่าช้าในการดำเนินพิธีการ และจำนวนเครื่อง x-ray ที่มีน้อยเกินไป

7.3.8 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดเชียงราย (ที่ตั้งของด่านศุลกากรเชียงของ)

ด้านโครงสร้างพื้นฐาน

- โครงสร้างพื้นฐานไม่เอื้ออำนวย ได้แก่ ถนนเป็นหลุม/บ่อ/ไม่มีเส้นถนน ไม่มีป้ายบอกทางและช่องจราจรคับแคบไม่เหมาะกับรถขนาดใหญ่, พื้นที่ในการปฏิบัติงานจำกัดและคับแคบสำหรับหน่วยงานกักกันพืช, พื้นที่ตรวจกักกันไม่เพียงพอ, พื้นที่ตรวจกักสัตว์ไม่ผ่านมาตรฐาน ส่งผลทำให้การขนส่งสินค้ามีความล่าช้า
- อุปกรณ์การทำงานไม่เพียงพอ ได้แก่ เครื่อง X-ray เคลื่อนที่ไม่เพียงพอ ส่งผลให้เจ้าหน้าที่บางส่วนต้องมาทำการตรวจสอบสินค้าเอง
- สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ ได้แก่ ห้องน้ำและร้านอาหารมีน้อย, น้ำประปา ไฟส่องสว่างและกล้องวงจรปิดไม่เพียงพอ, คลังสินค้า ลานพักสินค้าไม่เพียงพอ และขาดแคลนพื้นที่จอดพักรถ ซึ่งต้องใช้บริการในพื้นที่ชุมชนส่งผลให้เกิดจราจรติดขัดและต้องจอดคอยบริเวณริมถนนรอบด่านฯ

<u>กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง</u>

- การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนยังไม่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานมีไม่พอ, ไม่มีการจัดระเบียบและจัดคิวรถบรรทุก, การชำระค่าพิธีการยังเป็นเงินสดสำหรับบางหน่วยงานทำให้การดำเนินพิธีการผ่านแดนค่อนข้างล่าช้า
- การประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้านยังไม่มีประสิทธิภาพสูงสุด ได้แก่ เวลาการปิด-เปิดด่านฯ ที่ไม่ตรงกัน, กฎจราจรไทยและลาวมีความแตกต่างกัน, เอกสารการผ่านแดนที่ต้องยื่นไม่เหมือนกัน, ข้อจำกัดในเรื่องที่ต้องใช้บริการรถบรรทุกสินค้าของ สปป.ลาว ในการขนส่งภายในประเทศลาว ทำให้การดำเนินการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนมีค่าใช้จ่ายที่สูงและใช้เวลาค่อนข้างนาน
- ความไม่ชัดเจนในเรื่องของการพัฒนาพื้นที่ ได้แก่ สิทธิประโยชน์ของ SEZ ไม่น่าดึงดูดเท่าที่ควร

<u>ผู้ให้บริการโลจิสติกส์</u>

- การจัดส่งล่าช้า เนื่องจากการตรวจเอกสารใช้เวลานาน รวมวถึงการจราจรที่ติดขัดเนื่องจากมีจำนวนรถบรรทุกเข้าใช้บริการเป็นจำนวนมาก

<u>เจ้าของสินค้า</u>

- การส่งมอบสินค้าไม่เป็นไปตามกำหนด เนื่องจากขั้นตอนการตรวจสอบเอกสารใช้เวลานาน

7.3.9 สรุปประเด็นปัญหาที่พบในพื้นที่จังหวัดเชียงราย (ที่ตั้งของด่านศุลกากรแม่สาย)

<u>ด้านโครงสร้างพื้นฐาน</u>

- โครงสร้างพื้นฐานไม่เอื้ออำนวย ได้แก่ ผิวถนนไม่เรียบเป็นหลุมเป็นบ่อทั้งฝั่งไทยและเพื่อนบ้าน, ช่องจราจรแคบ, ลานจอดพักรถมีขนาดเล็กไม่เพียงพอต่อปริมาณรถ ส่งผลทำให้การขนส่งสินค้ามีความล่าช้าและการจราจรติดขัดเนื่องจากต้องจอดรอเข้าด่านริมถนน
- อุปกรณ์การทำงานไม่เพียงพอ ได้แก่ เครื่อง X-ray เคลื่อนที่ไม่เพียงพอ, คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ ไม่ได้มาตรฐานและล้าสมัย ในบางครั้งเจ้าหน้าที่บางส่วนต้องมาช่วยทำการตรวจสอบสินค้า ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติงานประจำที่ทำอยู่และระยะเวลาในการดำเนินพิธีการโดยรวม
- สิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ ได้แก่ สถานีน้ำมัน ห้องน้ำและร้านอาหารมีน้อย, น้ำประปาไฟส่องสว่าง และกล้องวงจรปิดไม่เพียงพอ รถบรรทุกส่วนใหญ่จึงต้องจอดคอยริมถนนกีดขวางการจราจรซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

<u>กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง</u>

- การให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนยังไม่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานมีไม่พอ, ไม่มีการจัดระเบียบและจัดคิวรถบรรทุก, การขออนุญาตนำรถเข้าไม่สามารถทำผ่านระบบออนไลน์ได้ทำให้รถบรรทุกไม่สามารถข้ามแดนได้ทันเวลาปิดด่านและต้องรอค้างคืน
- การประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้านยังไม่มีประสิทธิภาพสูงสุด ได้แก่ เวลาการปิด – เปิดด่านฯ ที่ไม่ตรงกัน, รถขนาดใหญ่ที่จะข้ามด่านไปเมียนมาต้องนำขึ้นทะเบียนกับทางเมียนมาก่อนซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูงทำให้การขนส่งล่าช้าและมีต้นทุนที่สูงขึ้นสำหรับผู้ประกอบการ
- ความไม่ชัดเจนในเรื่องของการพัฒนาพื้นที่ ได้แก่ สิทธิประโยชน์ของ SEZ ไม่น่าดึงดูดเท่าที่ควร ทำให้มีการลงทุนในพื้นที่ค่อนข้างน้อย

<u>ผู้ให้บริการโลจิสติกส์</u>

- ความล่าช้าในการขนส่งผ่านแดน เนื่องจากต้องรอเจ้าหน้าที่ทำงานล่าช้าและเสียเวลาเปลี่ยนถ่ายสินค้าสำหรับรถที่วิ่งเข้าเกิน 10 กิโลเมตร

- สินค้าเสียหาย เนื่องจากถนนฝั่งเพื่อนบ้านไม่มีคุณภาพ

<u>เจ้าของสินค้า</u>

- การส่งมอบสินค้าล่าช้า เนื่องจากกระบวนการตรวจสอบมีหลายขั้นตอนและการจราจรที่ติดขัด

7.4 สรุปข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์และกลยุทธ์ที่ใช้เพื่อสร้างแนวทางการพัฒนา

การสังเคราะห์ปัญหาที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยเครื่องมือวิจัยการศึกษาเชิงลึกต่าง ๆ ใน**หัวข้อที่ 7.3** ของแต่ละพื้นจะพบว่ามีทั้งประเด็นที่ค่อนข้างคล้ายคลึงกัน ดังนั้น จึงได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยเทคนิคการระดมสมอง (Brainstorming) ซึ่งเป็นเทคนิคที่ใช้เพื่อการระดมแนวคิดเพื่อสร้างสรรค์วิธีการปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพด้วยจัดกลุ่มประเด็นปัญหาที่มีสาเหตุเดียวกันหรือใกล้เคียงกันเข้าไว้ด้วยกัน เพื่อทำการจัดกลุ่มหรือหมวดหมู่ของประเด็นปัญหาที่พบในทุกพื้นที่ จากนั้นจึงทำการระบุแนวทางการพัฒนาเบื้องต้นโดยการประยุกต์ใช้กรอบ 7 ประเด็นที่ต้องพิจารณาที่ได้มาจากการสังเคราะห์กรณีศึกษา ซึ่งประกอบด้วย (1) การสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดน (2) การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า - ส่งออก และการเดินทางข้ามแดน (3) การสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบข้อมูลร่วมกัน (4) การจัดการลงทุนพัฒนาชายแดน (5) การพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดน (6) การส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์ และ (7) การประเมินความเสี่ยงของการหยุดชะงัก ซึ่งทำหน้าที่เปรียบเสมือนกลยุทธ์ที่ใช้ในการสร้างสรรค์วิธีการปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการขนสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

- ประเด็นของโครงสร้างพื้นฐานไม่เอื้ออำนวยและไม่ได้มาตรฐาน ที่ส่งผลกระทบให้การขนส่งสินค้ามีความล่าช้า ไม่สามารถส่งมอบได้ทันตามที่กำหนดหรือสินค้าเกิดความเสียหายระหว่างขนส่ง นอกจากนี้ยังมีปัญหาของการที่เจ้าหน้าที่หน่วยงานพรมแดวมือปกรณ์ไม่เพียงพอในการทำงาน และเหตุทั้งหมดนี้ทำให้เกิดความแออัด ปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่ การเกิดอุบัติเหตุ และความล่าช้าในการทำงาน โดยประเด็นดังกล่าวนี้สามารถประยุกต์ใช้กรอบ 7 ประเด็นที่ต้องพิจารณาที่ได้มาจากการสังเคราะห์กรณีศึกษาที่เกี่ยวกับ**การจัดหาแหล่งทุนเพื่อการพัฒนาชายแดน**ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน การหาเงินทุนและการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เกี่ยวกับการพัฒนาและบริหารจัดการด่านและพื้นที่ โดยแนวทางการพัฒนาจะเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดน ตัวอย่างเช่น การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงและถนน และการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อและการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการรถไฟ รวมไปถึงแนวทางการพัฒนาที่จะเกี่ยวข้องกับการจัดหาพื้นที่การทำงานของเจ้าหน้าที่และการจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดน ตัวอย่างเช่น การก่อสร้างจุดผ่านแดนและศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งชายแดน การจัดหาพื้นที่ภายนอกด่านสำหรับการตรวจปล่อยสินค้า รวมถึงการจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ในการทำงานของหน่วยงานพรมแดนและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมสำหรับการปฏิบัติงานให้เพียงพอ

- ประเด็นของสิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอ โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับความไม่เพียงพอของศูนย์บริการโลจิสติกส์ต่าง ๆ เช่น ลานพักสินค้า คลังสินค้า และจุดเปลี่ยนถ่าย รวมไปถึงความไม่เพียงพอของและสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์ (Logistics Supporting Facilities) และคุณภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกที่กำลังเสื่อมโทรม (เช่น ห้องน้ำ ศาลาพัก ระบบโทรคมนาคม) โดยประเด็นดังกล่าวสามารถประยุกต์ใช้กรอบ 7 ประเด็นที่ต้องพิจารณาที่ได้มาจากการสังเคราะห์กรณีศึกษาที่เกี่ยวกับ**การจัดหาแหล่งทุนเพื่อการพัฒนาชายแดน**ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน การหาเงินทุนและการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เกี่ยวกับการพัฒนาและบริหารจัดการด่านและพื้นที่, **การส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์**ที่เป็นกิจกรรมสนับสนุนที่ดำเนินการโดยภาครัฐ ที่มุ่งพัฒนาประสิทธิภาพของภาคเอกชนที่ประกอบธุรกิจการ

ให้บริการโลจิสติกส์ และ**การพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดน**ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพื้นที่และการบริหารพื้นที่นอกบริเวณด่านชายแดน รวมถึงกิจกรรมการสร้างความร่วมมือและการประสานงานระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน และยังช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่และเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่มีแนวพรมแดนติดกับไทยด้วย โดยแนวทางการพัฒนาจะเกี่ยวข้องกับการที่รัฐจะต้องมีการส่งเสริมการประกอบการของภาคเอกชนทั้งผู้ประกอบการโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ โดยท้ายที่สุดแล้วจะไปส่งเสริมประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดน และช่วยให้การค้าชายแดนมีมูลค่าสูงขึ้น ตัวอย่างเช่น การจัดตั้งศูนย์ค้าปลีกค้าส่ง ศูนย์การค้าชายแดน การจัดตั้งเขตปลอดอากรและคลังสินค้าทัณฑ์บน และการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการดูแลบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะ

- ประเด็นการให้บริการพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนยังไม่มีประสิทธิภาพ ที่ยังไม่มีความเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่งผลให้รถบรรทุกสินค้าไม่สามารถข้ามแดนได้ทันเวลาปิดด่านและต้องรอค้างคืน โดยประเด็นดังกล่าวนี้สามารถประยุกต์ใช้กรอบ 7 ประเด็นที่ต้องพิจารณาที่ได้มาจากการสังเคราะห์กรณีศึกษาที่เกี่ยวกับ**การสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดนร่วมกัน**ซึ่งเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวกับงานบริหารจุดผ่านแดนอื่น ๆ เช่น **กฎหมาย นโยบาย และงานปฏิบัติการอื่น ๆ**, **การสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า-ส่งออก และการเดินทางข้ามแดน** เป็นกิจกรรมการประเมินความเสี่ยงและมาตรฐานความเสี่ยงที่เกี่ยวกับการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า-ส่งออก และ**การสร้างความร่วมมือด้านการพัฒนาระบบข้อมูลร่วมกัน** เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการพัฒนาระบบข้อมูลกายภาพ รวมทั้งระบบเอกสารข้อมูลที่จับต้องได้และระบบเอกสารออนไลน์ รวมถึงกิจกรรมการนำเข้า แบ่งปัน และการใช้งานข้อมูล และการบำรุงรักษาระบบ โดยแนวทางการพัฒนาที่จะเกี่ยวข้อง ได้แก่ การปฏิบัติใช้ระบบ National Single Window (NSW) และ e-Customs อย่างเต็มรูปแบบ, การเดินหน้าเชื่อมโยงเข้ากับระบบ ASEAN Single Window (ASW), การพัฒนามาตรฐานคุณภาพการให้บริการ (Service Standard) ของเจ้าหน้าที่หน่วยงานพรมแดน, การประสานงานระหว่างประเทศเพื่อนำข้อมูลเกี่ยวกับพิธีการมาเผยแพร่ให้ผู้ประกอบการทราบ, การดำเนินการตรวจปล่อยแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ภายในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA), การให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิคแก่ประเทศเพื่อบ้าน, การเดินหน้าเจรจาทำความตกลงทวิภาคีและเจรจาแนวทางการแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากผลสรุปข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์และกลยุทธ์ที่ใช้เพื่อสร้างแนวทางการพัฒนาที่ได้นำเสนอข้างต้นรายละเอียดต่าง ๆ ของแนวทางการพัฒนาที่ได้มีการเสนอแนะจะถูกนำเสนอในบทต่อไป โดยสามารถจำแนกออกได้เป็น ระดับที่ 1 (Micro) แนวทางการพัฒนาระดับเฉพาะพื้นที่, ระดับที่ 2 (Meso) แนวทางการพัฒนาภาพรวมสำหรับพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย และระดับที่ 3 (Macro) แนวทางการพัฒนาระดับประเทศ รวมถึง การระบุปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factor) และองค์กรหรือหน่วยงานที่จะรับผิดชอบดำเนินการในเบื้องต้นให้สามารถนำไปจัดทำแผนงาน/โครงการสู่การปฏิบัติให้เกิดประโยชน์สูงสุด

บทที่ 8

แนวทางการพัฒนา

บทที่ 8
แนวทางการพัฒนา

ในบทนี้เป็นการนำเสนอแนวทางการพัฒนาซึ่งได้มาจากการที่ผู้เชี่ยวชาญได้พิจารณาข้อมูลหลักฐานเชิงประจักษ์ (Evidence-based) ที่นำเสนอไว้ใน**บทที่ 7** ที่ผ่านกระบวนการระดมสมอง (Brainstorming) ของผู้เชี่ยวชาญและได้มาเป็นผลลัพธ์แนวทางการพัฒนา ทั้งนี้ในการนำเสนอแนวทางการพัฒนาจะแบ่งออกเป็น 3 ระดับ เริ่มต้นที่**ระดับที่ 1 (Micro)** แนวทางการพัฒนาระดับเฉพาะพื้นที่ **ระดับที่ 2 (Meso)** แนวทางการพัฒนาภาพรวมสำหรับพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย และ**ระดับที่ 3 (Macro)** แนวทางการพัฒนาระดับประเทศ ในส่วนท้ายของบทนี้ เป็นการนำเสนอส่วนของการสรุปข้อจำกัดของการศึกษาและนำเสนอแนวปรับปรุงการศึกษา ดังต่อไปนี้

8.1 ระดับที่ 1 (Micro) แนวทางการพัฒนาระดับเฉพาะพื้นที่

แนวทางการพัฒนาระดับที่ 1 เป็นแนวทางการพัฒนาเฉพาะพื้นที่ ซึ่งรวมทั้งการนำเสนอวิธีการพัฒนาปรับปรุงด่านชายแดนและพื้นที่รอบด่านชายแดนที่คัดเลือก 9 พื้นที่ ให้มีความเหมาะสมกับการพัฒนาพื้นที่แต่ละพื้นที่ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

8.1.1 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่อรัญประเทศ จ.สระแก้ว

8.1.1.1 เร่งรัดโครงการก่อสร้างจุดผ่านแดนถาวรบ้านหนองเอี่ยน

สถานะปัจจุบันของจุดผ่านแดนถาวรบ้านหนองเอี่ยนมีความล่าช้าในเรื่องของการก่อสร้าง เนื่องจากผู้รับจ้างมีการผิดเงื่อนไขสัญญาการก่อสร้าง กรมศุลกากรจำเป็นต้องหาผู้รับจ้างรายใหม่ จึงส่งผลให้โครงการก่อสร้างล่าช้ากว่าที่กำหนดเป็นอย่างมาก ดังนั้น แนวทางแก้ไขจึงเป็นการจัดหาผู้รับจ้างรายใหม่เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ตามงบประมาณที่จัดสรรไว้สำหรับการก่อสร้างที่เหลืออยู่และสานต่อโครงการให้แล้วเสร็จได้โดยเร็ว

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะสั้น (ระยะเวลา 1-2 ปี) โดยมีรายละเอียดดังนี้

แนวทางการพัฒนา	ผลลัพธ์
1. ภาครัฐที่เกี่ยวข้องต้องเร่งรัดการเปิดประมูลและคัดเลือกผู้รับเหมาก่อสร้างเพื่อการพัฒนาด่านพรมแดนบ้านหนองเอี่ยนให้ได้โดยเร่งด่วน	รองรับการข้ามแดนของสินค้าโดยเฉพาะ และปรับให้ด่านพรมแดนบ้านคลองลึกเป็นช่องทางข้ามแดนเฉพาะบุคคล
2. ซ่อมแซมพื้นผิวถนนในเส้นทางเชื่อมโยงด่านสตึงบท	ถนนในเส้นทางได้มาตรฐานรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างด่านหนองเอี่ยน-สตึงบท

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมศุลกากร กรมทางหลวงชนบท

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ (1) เร่งรัดกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างให้แล้วเสร็จก่อนสิ้นปีงบประมาณ (2) ซ่อมพื้นผิวถนนในเส้นทางไปด่านสตึงบท (กัมพูชา) และ (3) ส่งเจ้าหน้าที่พรมแดน CIQ ไปปฏิบัติงานที่ด่านสตึงบทภายใต้ความตกลง GMS CBTA

8.1.1.2 การประชาสัมพันธ์ข้อมูลการขนส่งสินค้าภายในประเทศกัมพูชา

ปัจจุบัน ไทยและกัมพูชาได้มีการจัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรระหว่างประเทศ ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต ซึ่งอนุญาตให้ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศของไทยที่ได้รับสิทธิ์การเดินรถจากกรมการขนส่งทางบกสามารถเข้าไปขนส่งสินค้าใน

กัมพูชาได้ในเส้นทางปอยเปต - กรุงพนมเปญ อย่างไรก็ตาม ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศของไทย ยังคงไม่มั่นใจในการขนส่งสินค้าภายในเส้นทางดังกล่าว เช่น กรณีเกิดอุบัติเหตุในเส้นทางต้องมีการดำเนินการอย่างไร ขั้นตอนทางกฎหมาย แนวทางการติดต่อประสานงานกับภาครัฐไทย นอกจากนี้ยังมีประเด็นด้านการรับประกันความเสียหายของสินค้าและยานพาหนะ ซึ่งบริษัทประกันภัยของไทย จะให้ความคุ้มครองความเสียหายถึงแค่เพียงจุดขนถ่ายสินค้าที่ปอยเปตเท่านั้น หากผู้ให้บริการขนส่งสินค้าของไทยนำรถบรรทุกขนส่งเข้าไปยังกรุงพนมเปญหรือนอกเหนือจากจุดขนถ่ายสินค้าที่ปอยเปต และต้องการความคุ้มครองความเสียหายของสินค้าและยานพาหนะ จะต้องซื้อประกันภัยกับบริษัทกัมพูชา ซึ่งมีเบี้ยประกันที่สูง ทำให้ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าของไทย ไม่นิยมนำรถบรรทุกสินค้าไทยเข้าไปส่งสินค้าเกินจากพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ปอยเปต

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะสั้น (ระยะเวลา 1-2 ปี) และเสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลด้านกฎระเบียบและแนวทางปฏิบัติในการขนส่งสินค้าในประเทศกัมพูชาให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ได้รับโควต้าการขนส่งสินค้าในเส้นทางปอยเปต - กรุงพนมเปญ รวมทั้งผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่เข้าไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ปอยเปต เพื่อให้เข้าใจถึงกฎระเบียบและแนวทางการปฏิบัติที่ถูกต้อง นอกจากนี้ ภาครัฐก็ควรให้ข้อมูลเกี่ยวกับหน่วยงานประสานงานระหว่างประเทศในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุในประเทศเพื่อนบ้านอีกด้วย และเมื่อผู้ประกอบการขนส่งเกิดปัญหาในพื้นที่ประเทศกัมพูชา หน่วยงานภาครัฐไทยจะต้องมีหน้าที่ประสานงานช่วยเหลือและช่วยลดอุปสรรคในการดำเนินการระหว่างประเทศของผู้ประกอบการขนส่งที่เกิดปัญหาอุบัติเหตุ ซึ่งท้ายที่สุดจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของภาคเอกชนมากขึ้น

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: คณะกรรมการทั่วไปชายแดนไทย - กัมพูชา (GBC)

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางพัฒนานี้ คือ การกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการทั่วไปชายแดนไทย - กัมพูชา (GBC) ให้ครอบคลุมถึงประเด็นด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลให้กับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าและแนวทางประสานงานกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าไทยในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุในกัมพูชา

8.1.1.3 เร่งรัดการศึกษาความเป็นไปได้ของการเชื่อมโยงการขนส่งรถไฟความเร็วสูงจากระหว่างไทย – กัมพูชา ในเส้นทางกรุงเทพ – อรัญประเทศ – ปอยเปต - พนมเปญ

กัมพูชามีโครงการวางแผนปรับปรุงทางรถไฟสายพนมเปญ - ปอยเปตให้เป็นรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมต่อกับฝั่งไทย ปัจจุบันทางกัมพูชาอยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างและการพัฒนา ซึ่งหากโครงการมีความคุ้มค่าในการลงทุน คาดว่าจะใช้เวลาการก่อสร้างประมาณ 4 ปี ซึ่งการเชื่อมการขนส่งทางรถไฟของทั้งสองประเทศในอนาคตจะช่วยให้การเดินทางของบุคคลระหว่างประเทศมีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น รวมทั้งเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนกิจกรรมการค้าและการลงทุนในพื้นที่

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาสั้น (ระยะเวลา 1-2 ปี) โดยภาครัฐไทยควรมีจัดสรรงบประมาณสำหรับการศึกษาความเป็นไปได้ของการเชื่อมโยงการขนส่งรถไฟความเร็วสูงระหว่างไทย – กัมพูชา ในเส้นทางกรุงเทพ – อรัญประเทศ – ปอยเปต - พนมเปญ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงการเดินทางของบุคคลระหว่างทั้งสองประเทศ เพื่อเตรียมความพร้อมและหาแนวทางรองรับที่สอดคล้องกับโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงของกัมพูชาสายพนมเปญ-ปอยเปต ซึ่งจะเป็นปัจจัยสนับสนุนการค้าการลงทุนระหว่างทั้งสองประเทศ

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

8.1.1.4 สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ค้าปลีกค้าส่ง ศูนย์การค้าชายแดนในพื้นที่ อ.อรัญประเทศ

อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว เป็นจุดที่มีมูลค่าการค้าสูงที่สุดระหว่างไทย - กัมพูชา รวมทั้งมีพื้นที่เศรษฐกิจของกัมพูชาอยู่ในบริเวณใกล้เคียง เช่น ปอยเปต บันเตียเมียนเจย พระตะบอง เป็นต้น อีกทั้งสินค้าไทยยังเป็นที่นิยมในกัมพูชา ดังนั้น การจัดตั้งศูนย์การค้าปลีกค้าส่งในพื้นที่ อ.อรัญประเทศสำหรับจำหน่ายสินค้าอุปโภคบริโภครวมทั้งสินค้าอื่น ๆ ที่มีความต้องการจะช่วยดึงดูดให้ผู้ค้าและผู้บริโภคจากกัมพูชาในพื้นที่ใกล้เคียงให้เข้ามาซื้อสินค้าเพื่อไปจำหน่ายต่อหรือบริโภคโดยตรง ซึ่งจะเป็นการกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่และส่งเสริมการค้าระหว่างทั้งสองประเทศ

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะกลาง (ระยะเวลา 3-5 ปี) โดยภาครัฐจะต้องส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนในการก่อสร้างและบริหารพื้นที่ของศูนย์ค้าปลีกค้าส่งในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) อ.อรัญประเทศ ในรูปแบบของศูนย์การค้าชายแดนที่ให้ผู้ค้าชาวไทยเข้ามาเช่าพื้นที่สำหรับการนำสินค้ามาวางจำหน่าย โดยมีวัตถุประสงค์ให้ผู้ค้าและผู้บริโภคจากกัมพูชาในพื้นที่ใกล้เคียงชายแดนสามารถเข้ามาซื้อสินค้าเพื่อไปจำหน่ายต่อภายในพื้นที่ปอยเปตและใกล้เคียง

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และกระทรวงพาณิชย์

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ ได้แก่ (1) การเพิ่มเติมกิจการพาณิชยกรรม (ภาคค้าปลีกค้าส่ง) เป็นกลุ่มกิจการเป้าหมาย นอกเหนือไปจากอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ให้การส่งเสริมและประกาศเพิ่มเติมในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จ.สระแก้ว (2) คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) มีการส่งเสริมด้านสิทธิประโยชน์ที่น่าสนใจให้กับผู้ลงทุนและ (3) การจัดกิจกรรมเดินสาย (Road show) ประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อดึงดูดให้เอกชนเข้ามาลงทุนพัฒนาศูนย์ค้าปลีกค้าส่ง

8.1.2 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่แม่สอด จ.ตาก

8.1.2.1 ดำเนินการจัดตั้งห้องปฏิบัติการกลาง (Central Lab)

ปัจจุบันนี้ จุดผ่านแดนถาวร อ.แม่สอด ทั้งสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมาแห่งที่ 2 และท่าข้ามสินค้าเอกชน มีมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งมีการนำเข้า - ส่งออกสินค้าเกษตร ประมง และอาหาร ระหว่างไทยและเมียนมาเป็นจำนวนมาก ซึ่งในหลายกรณีมีการส่งตัวอย่างสินค้าไปตรวจสอบตามขั้นตอนและกระบวนการ แต่ในปัจจุบัน จะต้องมีการส่งตัวอย่างสินค้าไปตรวจสอบตามห้องปฏิบัติการต่าง ๆ นอกพื้นที่ อ.แม่สอด ซึ่งใช้ระยะเวลานานและทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะสั้น (ระยะเวลา 1-2 ปี) ที่เสนอให้ภาครัฐจัดสรรงบประมาณเพื่อจัดตั้งห้องปฏิบัติการกลาง (Central Lab) ในพื้นที่ อ.แม่สอด เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้นำเข้า - ส่งออก และสามารถรองรับกับความต้องการใช้บริการในปัจจุบันและอนาคต

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.)

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ การจัดสรรงบประมาณสำหรับการจัดตั้งห้องปฏิบัติการกลาง (Central Lab) และมีเครื่องมืออุปกรณ์ที่เพียงพอ แต่จะต้องมีการพิจารณาในด้านขนาดและงบประมาณที่เหมาะสมและคุ้มค่า สอดคล้องกับปริมาณความต้องการใช้บริการ

8.1.2.2 ดำเนินการศึกษารอบใหม่ถึงความเป็นไปได้โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตาก-แม่สอด

ในอดีตกรมทางหลวงเคยมีการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตาก - แม่สอด อย่างไรก็ตามผลสรุปการศึกษาในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2558-2562 พบว่ากรมทางหลวงเสนอแนะให้มีการชะลอการก่อสร้างโครงการฯออกไปก่อนเนื่องจากยังไม่คุ้มค่าในการลงทุน แต่ในปัจจุบันมูลค่าการค้าชายแดนมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีปริมาณรถบรรทุกสินค้าในเส้นทางตาก - แม่สอดเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้เส้นทางบางช่วงมีความลาดชันและคดเคี้ยว ทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งโครงการในอดีต ได้เคยมีการออกแบบการก่อสร้างในรูปแบบทางยกระดับและอุโมงค์ ซึ่งจะช่วยให้การสัญจรมีความปลอดภัยมากขึ้น ลดอุบัติเหตุในเส้นทาง และช่วยให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าลดลง

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะสั้น (ระยะเวลา 1-2 ปี) และเสนอให้มีการศึกษาความเป็นไปได้โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายตาก - แม่สอดอีกครั้งหนึ่ง เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าในเส้นทางที่เพิ่มมากขึ้นจากการเติบโตของการค้าระหว่างไทยและเมียนมา รวมถึงการรองรับการค้าระหว่างไทย - อินเดียในอนาคตผ่านโครงการทางหลวงสามฝ่ายระหว่างอินเดีย – เมียนมา - ไทย (IMT Trilateral Highway)

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมทางหลวง

8.1.2.2 สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ค้าปลีกค้าส่ง ศูนย์การค้าชายแดนในพื้นที่ อ.แม่สอด

อ.แม่สอด จ.ตาก เป็นจุดที่มีมูลค่าการค้าสูงที่สุดระหว่างไทย - เมียนมา รวมทั้งมีพื้นที่เศรษฐกิจของเมียนมาที่อยู่ไม่ห่างจาก อ.แม่สอด เช่น เมียวดี พะอัน เมาะลำไย เป็นต้น อีกทั้งสินค้าไทยเป็นที่นิยมในเมียนมา การจัดตั้งศูนย์การค้าปลีกค้าส่งในพื้นที่ อ.แม่สอดสำหรับจำหน่ายสินค้าอุปโภคบริโภค รวมทั้งสินค้าอื่น ๆ ที่มีความต้องการจะช่วยดึงดูดให้ผู้ค้าและผู้บริโภคจากเมียนมาในพื้นที่ใกล้เคียงให้เข้ามาซื้อสินค้าเพื่อไปจำหน่ายต่อหรือบริโภคโดยตรง ซึ่งจะเป็นการกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างทั้งสองประเทศ

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะกลาง (ระยะเวลา 3-5 ปี) โดยภาครัฐจะต้องส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนในการก่อสร้างและบริหารพื้นที่ของศูนย์ค้าปลีกค้าส่งในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) อ.แม่สอด ในรูปแบบของศูนย์การค้าชายแดนที่ให้ผู้ค้าชาวไทยเข้ามาเช่าพื้นที่สำหรับการนำสินค้ามาวางจำหน่าย โดยมีวัตถุประสงค์ให้ผู้ค้าและผู้บริโภคจากเมียนมาในพื้นที่ใกล้เคียงชายแดนสามารถเข้ามาซื้อสินค้าเพื่อไปจำหน่ายต่อภายในพื้นที่เมียวดีและใกล้เคียง

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และกระทรวงพาณิชย์

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ ได้แก่ (1) การเพิ่มเติมกิจการพาณิชยกรรม (ภาคค้าปลีกค้าส่ง) เป็นกลุ่มกิจการเป้าหมาย นอกเหนือไปจากอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ให้การส่งเสริมและประกาศเพิ่มเติมในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จ.ตาก (2) คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) มีการส่งเสริมด้านสิทธิประโยชน์ที่น่าสนใจให้กับผู้ลงทุนและ (3) การจัดกิจกรรมเดินสาย (Road show) ประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อดึงดูดให้เอกชนเข้ามาลงทุนพัฒนาศูนย์ค้าปลีกค้าส่ง

8.1.3 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่สะเดา จ.สงขลา

8.1.3.1 เร่งรัดการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงด่านศุลกากรสะเดาแห่งที่ 2

แม้ว่าด่านศุลกากรสะเดาแห่งที่ 2 ได้มีการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยมาเป็นระยะเวลาหลายปีแล้ว แต่ยังไม่สามารถเปิดใช้บริการได้ เนื่องจากยังขาดถนนเชื่อมต่อระหว่างด่านศุลกากรสะเดาแห่งที่ 2 และด่านศุลกากรบูกิตกายูฮิตัม ซึ่งส่งผลให้ด่านศุลกากรสะเดาแห่งที่ 1 ยังคงมีปัญหาความแออัดของยานพาหนะและบุคคลข้ามแดนในบริเวณพื้นที่หน้าด่าน ซึ่งสถานะปัจจุบัน (มีนาคม 2566) รัฐบาลไทยและมาเลเซียได้มีการหารือและตกลงด้านจุดเชื่อมต่อระหว่างด่านทั้งสองแห่งเรียบร้อยแล้ว โดยฝั่งไทยได้มีการปรับแนวถนนใหม่จากเดิมเล็กน้อยและปรับช่องจราจรจาก 6 เป็น 4 ช่องจราจร และทางศูนย์อำนวยการบริหารจังหวัดชายแดนภาคใต้ (ศอ.บต.) อยู่ในระหว่างเร่งดำเนินการของบกลางของงบประมาณรายจ่ายสำหรับการก่อสร้างดังกล่าว

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะสั้น (ระยะเวลา 1-2 ปี) โดยให้ภาครัฐเร่งรัดการอนุมัติงบประมาณ และดำเนินก่อสร้างถนนเชื่อมโยงระหว่างด่านศุลกากรในส่วนของฝั่งไทยให้แล้วเสร็จ เพื่อให้ด่านศุลกากรสะเดาแห่งที่ 2 สามารถเปิดใช้บริการได้ ซึ่งจะรองรับการข้ามแดนของสินค้าโดยเฉพาะและจะช่วยลดความแออัดของด่านศุลกากรสะเดาแห่งที่ 1 ได้เป็นอย่างมาก

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กระทรวงการต่างประเทศ และศูนย์อำนวยการบริหารจังหวัดชายแดนภาคใต้ (ศอ.บต.) องค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลา

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ ได้แก่ (1) กระทรวงการต่างประเทศเร่งเจรจาหาข้อสรุปเรื่องแนวถนนเชื่อมต่อกับรัฐบาลมาเลเซีย (2) ศูนย์อำนวยการบริหารจังหวัดชายแดนภาคใต้ (ศอ.บต.) เร่งรัดการของบประมาณการก่อสร้างและ (3) องค์การบริหารส่วนจังหวัดสงขลาดำเนินการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงในฝั่งไทยให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด 18 เดือนนับจากได้รับงบประมาณ

8.1.3.2 เร่งรัดโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย

เส้นทางหลักที่เชื่อมโยงระหว่างหาดใหญ่-สะเดา มีเพียงเส้นทางเดียว ได้แก่ ถนนกาญจนวณิชย์ ซึ่งในเส้นทางมีทางแยกเป็นจำนวนมาก อีกทั้งไม่สามารถขยายแนวถนนเพิ่มเติมได้ ส่งผลให้การจราจรมีความแออัดในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้เกิดความไม่สะดวกในการขนส่งสินค้าไปยังพื้นที่ด่านพรมแดนสะเดา

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะกลาง (ระยะเวลา 3-5 ปี) และเสนอให้ภาครัฐเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซียให้แล้วเสร็จตามกำหนด เพื่อลดปัญหาความแออัดการจราจรในเส้นทางหาดใหญ่ - สะเดา และช่วยอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าไปยังพื้นที่ด่านพรมแดนสะเดา

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมทางหลวง

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ กรมทางหลวงเร่งรัดการก่อสร้างโครงการให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด

8.1.3.3 การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ สงขลา-ปีนัง-เมดาน (EC1) ภายใต้แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย – มาเลเซีย – ไทย (IMT-GT)

แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย – มาเลเซีย – ไทย (IMT – GT) เป็นการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างภาคใต้ของไทย ภาคเหนือของมาเลเซีย และพื้นที่บนเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย โดยมุ่งเน้นความร่วมมือด้านการผลิต การส่งเสริมการลงทุน และการถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของพื้นที่ นอกจากนั้นยังมุ่งเน้นให้มีการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบสาธารณูปโภคระหว่างประเทศ การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ สงขลา – ปีนัง - เมดาน และส่วนขยาย (EC1) เป็นหนึ่งในโครงการภายใต้แผนงาน IMT-GT ซึ่งมุ่งเน้นการเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิตข้ามแดนระหว่างกัน ซึ่งไทยและมาเลเซียสามารถเชื่อมโยงแนวทางการพัฒนาดังกล่าวในเบื้องต้นได้โดยสะดวกเนื่องจากมีพื้นที่พรมแดนติดกัน

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะยาว (ระยะเวลา 6-10 ปี) ภาครัฐควรส่งเสริมสนับสนุนกลุ่มอุตสาหกรรมในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง เช่น นิคมอุตสาหกรรมในหาดใหญ่ สงขลา ได้เชื่อมโยงเข้ากับกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายของโครงการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ (NCER) ของมาเลเซีย ที่มีห่วงโซ่การผลิตร่วมหรือคลัสเตอร์ ได้แก่ อุตสาหกรรมเกษตรและเกษตรแปรรูป อาหาร และฮาลาล เป็นต้น นอกจากนี้ยังควรศึกษาความเป็นไปได้ในการสนับสนุนการลงทุนของเอกชนในอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์เพื่อเชื่อมโยงกับคลัสเตอร์ดังกล่าวในแนวระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ (NCER) ของมาเลเซีย เพื่อเป็นจุดเริ่มต้นในการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจสงขลา – ปีนัง - เมดาน และส่วนขยายต่อไป

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนา คือ ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้ตอนล่างเชื่อมโยงกับแนวระเบียงเศรษฐกิจภาคเหนือ (Northern Corridor Economic Region: NCER) ของมาเลเซีย

8.1.4 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ปาดังเบซาร์ จ.สงขลา

8.1.4.1 เร่งจัดหาพื้นที่ภายนอกด่านสำหรับการตรวจปล่อยสินค้า

ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์มีพื้นที่คับแคบและจำกัด ส่งผลให้ไม่สามารถรองรับปริมาณรถบรรทุกสินค้าได้เพียงพอ เกิดความแออัดภายในพื้นที่ด่านพรมแดน การติดขัดด้านจราจรของทั้งรถบรรทุกสินค้าและรถยนต์ส่วนบุคคลทั้งภายในและภายนอกพื้นที่ด่าน ทำให้รถบรรทุกสินค้าต้องมีการจอดคอยบนถนนเพื่อรอการตรวจปล่อยสินค้า

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะสั้น (ระยะเวลา 1-2 ปี) ภาครัฐควรเร่งจัดหาพื้นที่ภายนอกด่านเพื่อใช้เป็นพื้นที่สำหรับการตรวจปล่อยสินค้า ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์หลักที่จะทำให้กิจกรรมการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า - ส่งออกเกิดขึ้นภายนอกพื้นที่ด่านพรมแดน และช่วยลดความแออัดของรถบรรทุกสินค้าบริเวณด่านพรมแดน ทั้งนี้พื้นที่ภายนอกควรมีพื้นที่เพียงพอสำหรับปริมาณรถบรรทุกที่จะเข้ามาใช้บริการในแต่ละวัน และตั้งอยู่ไม่ไกลจากด่านพรมแดนเพื่อให้สามารถควบคุมรถบรรทุกสินค้าให้อยู่ภายใต้เส้นทางอนุมัติที่กำหนด นอกจากนี้ ยังสามารถใช้เป็นจุดพักรถ จุดพักคอย รวมทั้งควรมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมให้กับคนขับรถบรรทุกสินค้า เช่น ห้องน้ำ ห้องอาบน้ำ เป็นต้น

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมศุลกากร

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ การจัดหาพื้นที่ภายนอกด่านที่มีพื้นที่เพียงพอที่สามารถรองรับการตรวจปล่อยสินค้า

8.1.4.2 การศึกษาปัจจัยความสำเร็จเพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรางผ่านพรมแดนปาดังเบซาร์

ปัจจุบันจากการส่งออกโดยรูปแบบการขนส่งทางรถไฟผ่านด่านพรมแดนปาดังเบซาร์ไปยังท่าเรือปีนังเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญสำหรับผู้ประกอบการส่งออกสินค้าในโซนภาคใต้ตอนล่าง เนื่องจากมีต้นทุนที่ต่ำกว่าและมีความปลอดภัยมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ดังนั้นจึงส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีความสำคัญในการส่งออกผ่านด่านปาดังเบซาร์ ประกอบกับบริษัทขนส่งสินค้าในประเทศมาเลเซียได้มีการปรับราคาค่าขนส่งสูงขึ้น อันมีผลมาจากสถานการณ์ราคาของน้ำมันในตลาดโลกมีการปรับตัวสูงขึ้น ทำให้ผู้ส่งออกหันกลับมาใช้การขนส่งทางรถไฟเพิ่มมากขึ้นอีกด้วย อย่างไรก็ตามในการส่งเสริมให้มีการใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟข้ามแดนจำเป็นที่จะต้องมีการลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และการให้บริการที่เพียงพอกับปริมาณความต้องการ เพื่อดึงดูดให้ผู้ส่งออกนำเข้าขนส่งสินค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้น

โดยภาครัฐไทยควรมีจัดสรรงบประมาณสำหรับการศึกษาปัจจัยความสำเร็จเพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรางผ่านพรมแดนปาดังเบซาร์ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรถไฟที่สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal shift) ซึ่งจะเป็นปัจจัยสนับสนุนการค้าระหว่างทั้งสองประเทศ

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

8.1.5 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ จ.มุกดาหาร

8.1.5.1 สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ค้าปลีกค้าส่ง ศูนย์การค้าชายแดนในพื้นที่ชายแดน จ.มุกดาหาร

จ.มุกดาหารตั้งอยู่ฝั่งตรงข้ามกับเมืองสะหวันนะเขต ซึ่งเป็นเมืองที่มีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับสองของ สปป.ลาว ผู้บริโภคมีกำลังซื้อค่อนข้างสูง อีกทั้งสินค้าของไทยได้รับความนิยมเป็นอย่างมากใน สปป.ลาว การจัดตั้งศูนย์การค้าปลีกค้าส่งในพื้นที่ใกล้เคียงด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 2 สำหรับจำหน่ายสินค้าอุปโภคบริโภครวมทั้งสินค้าอื่น ๆ ที่มีความต้องการ จะช่วยดึงดูดให้ผู้ค้าและผู้บริโภคจากแขวงสะหวันนะเขตให้เข้ามาซื้อสินค้าเพื่อไปจำหน่ายต่อหรือบริโภคโดยตรง ซึ่งจะเป็นการกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างทั้งสองประเทศ

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะกลาง (ระยะเวลา 3-5 ปี) โดยภาครัฐจะต้องส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนในการก่อสร้างและบริหารพื้นที่ของศูนย์ค้าปลีกค้าส่งในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) จ.มุกดาหาร ในรูปแบบของศูนย์การค้าชายแดนที่ให้ผู้ค้าชาวไทยเข้ามาเช่าพื้นที่สำหรับการนำสินค้ามาวางจำหน่าย โดยมีวัตถุประสงค์ให้ผู้ค้าและผู้บริโภคจาก สปป.ลาว สามารถเข้ามาซื้อสินค้าเพื่อไปจำหน่ายต่อภายในแขวงสะหวันนะเขตและพื้นที่ใกล้เคียง

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และกระทรวงพาณิชย์

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ ได้แก่ (1) การเพิ่มเติมกิจการพาณิชยกรรม (ภาคค้าปลีกค้าส่ง) เป็นกลุ่มกิจการเป้าหมาย นอกเหนือไปจากอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ให้การส่งเสริมและประกาศเพิ่มเติมในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จ.มุกดาหาร (2) คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) มีการส่งเสริมด้านสิทธิประโยชน์ที่น่าสนใจให้กับผู้ลงทุนและ (3) การจัดกิจกรรมเดินสาย (Road show) ประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อดึงดูดให้เอกชนเข้ามาลงทุนพัฒนาศูนย์ค้าปลีกค้าส่ง

8.1.6 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ จ.นครพนม

8.1.6.1 พัฒนาโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม

จ.นครพนมเป็นจุดเชื่อมโยงการค้าที่สำคัญระหว่างไทย - สปป.ลาว – เวียดนาม - จีนตอนใต้ ผ่านเส้นทางสาย R12 รวมทั้งในส่วนของไทยจะมีโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม และในส่วนของ สปป.ลาว จะมีโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายท่าแขก - ท่าเรือหวุ่งอ๋าง ซึ่งเชื่อมต่อมาจากนครหลวงเวียงจันทน์ โครงการก่อสร้างศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมจะช่วยสนับสนุนเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างไทย - สปป.ลาว - เวียดนามในอนาคต รวมทั้งช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการไทยในด้านการขนถ่ายและเปลี่ยนถ่ายสินค้าและกิจกรรมโลจิสติกส์อื่น ๆ ภายในศูนย์ฯ

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะสั้น (ระยะเวลา 1-2 ปี) สถานะของโครงการอยู่ระหว่างการก่อสร้างในส่วนที่ภาครัฐเป็นผู้รับผิดชอบ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานส่วนกลางและอาคารที่ภาครัฐใช้ประโยชน์ โดยมีกำหนดแล้วเสร็จปลายปี พ.ศ. 2567 โดยในปัจจุบัน (ณ มิถุนายน 2566) ได้ดำเนินการปรับระดับพื้นที่ก่อสร้างภายในโครงการแล้วเสร็จ อยู่ระหว่างก่อสร้างระบบระบายน้ำ งานถนน และลานคอนกรีตเสริมเหล็ก และงานฐานรากอาคารต่าง ๆ ภายในโครงการ มีความก้าวหน้างานก่อสร้างกว่า 13% (เร็วกว่าแผนงานประมาณ 4%) ซึ่งกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) มีแผนส่งมอบพื้นที่ให้ผู้ร่วมลงทุนโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมที่ได้มีการลงนามในสัญญาเป็นที่เรียบร้อยแล้วไปดำเนินการก่อสร้างในส่วนที่ภาคเอกชนรับผิดชอบช่วงเดือนกันยายนนี้ ตามเงื่อนไขของสัญญาร่วมลงทุน (PPP) ดังนั้น ภาครัฐจึงควรเร่งรัดการกำกับสัญญากับเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก เพื่อให้ภาคเอกชนดำเนินการก่อสร้างในส่วนของอาคารที่ก่อให้เกิดรายได้ให้แล้วเสร็จ ได้แก่ อาคารรวบรวมและกระจายสินค้า อาคารซ่อมบำรุง สถานีชั่งน้ำหนัก ห้องควบคุมไฟฟ้า และโรงอาหารบริการทั่วไป รวมทั้งการลงทุนในเครื่องมือและอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้า รวมทั้งติดตั้งงานระบบ เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการได้ตามระยะเวลาที่กำหนดในปี พ.ศ. 2568 รองรับและเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่างไทย - สปป.ลาว – เวียดนาม - จีนตอนใต้ และรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้ากับระบบรางผ่านแนวการพัฒนารถไฟทางคู่สายบ้านไผ่ - นครพนม และทางรถไฟสปป.ลาว - เวียดนาม (ท่าแขก - ท่าเรือหวุ่งอ๋าง) ในอนาคต

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมการขนส่งทางบก

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ ภาครัฐเร่งรัดกำกับสัญญาโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนมและเร่งรัดการดำเนินงานของภาคเอกชนให้แล้วเสร็จตามกำหนด

8.1.6.2 สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ค้าปลีกค้าส่ง ศูนย์การค้าชายแดนในพื้นที่ จ.นครพนม

จ.นครพนม ตั้งอยู่ตรงข้ามกับเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ซึ่งเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่เศรษฐกิจที่สำคัญแห่งหนึ่งของ สปป.ลาว อีกทั้งสินค้าของไทยได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก การจัดตั้งศูนย์การค้าปลีกค้าส่งในพื้นที่ จ.นครพนม ในบริเวณใกล้เคียงด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 3 สำหรับจำหน่ายสินค้าอุปโภคบริโภครวมทั้งสินค้าอื่น ๆ ที่มีความต้องการจะช่วยดึงดูดให้ผู้ค้าและผู้บริโภค สปป.ลาว จากแขวงคำม่วนและพื้นที่ใกล้เคียงให้เข้ามาซื้อสินค้าเพื่อไปจำหน่ายต่อหรือบริโภคโดยตรง ซึ่งจะเป็นการกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างทั้งสองประเทศ

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะกลาง (ระยะเวลา 3-5 ปี) โดยภาครัฐจะต้องส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนในการก่อสร้างและบริหารพื้นที่ของศูนย์ค้าปลีกค้าส่งในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) จ.นครพนม ในรูปแบบของศูนย์การค้าชายแดนที่ให้

ผู้ค้าชาวไทยเข้ามาเช่าพื้นที่สำหรับการนำสินค้ามาวางจำหน่าย โดยมีวัตถุประสงค์ให้ผู้ค้าและผู้บริโภคจาก สปป.ลาว สามารถเข้ามาซื้อสินค้าเพื่อไปจำหน่ายต่อภายในแขวงคำม่วนและพื้นที่ใกล้เคียง

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และกระทรวงพาณิชย์

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ ได้แก่ (1) การเพิ่มเติมกิจการพาณิชยกรรม (ภาคค้าปลีกค้าส่ง) เป็นกลุ่มกิจการเป้าหมาย นอกเหนือไปจากอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ให้การส่งเสริมและประกาศเพิ่มเติมในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จ.นครพนม (2) คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) มีการส่งเสริมด้านสิทธิประโยชน์ที่น่าสนใจให้กับผู้ลงทุนและ (3) การจัดกิจกรรมเดินสาย (Road show) ประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อดึงดูดให้เอกชนเข้ามาลงทุนพัฒนาศูนย์ค้าปลีกค้าส่ง

8.1.7 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่ จ.หนองคาย

8.1.7.1 ดำเนินการโครงการก่อสร้างสะพานรถไฟแห่งใหม่

ปัจจุบัน การขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไทยและ สปป.ลาว ยังมีการเชื่อมต่อกันไม่สมบูรณ์ เนื่องจากจะต้องปิดการจราจรบนสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 1 ชั่วคราวประมาณรอบละ 40 นาที เพื่อให้รถไฟสินค้าได้ข้ามสะพานไปยังสถานีท่านาแล้งหรือกลับกันข้ามมาฝั่งไทย ในขณะเดียวกันปัจจุบันมีรถไฟสินค้าและรถไฟโดยสารจากไทย - สปป.ลาว วันละหลายเที่ยว ทำให้ยานพาหนะที่สัญจรต้องหยุดรอรถไฟข้ามสะพานเป็นระยะเวลานาน รวมทั้งยังมีประเด็นด้านความสามารถการรับน้ำหนักของสะพาน ดังนั้น รัฐบาลไทยและ สปป.ลาว จึงมีโครงการก่อสร้างสะพานรถไฟแห่งใหม่ ปัจจุบัน กรมทางหลวงอยู่ในระหว่างการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม 2566

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะกลาง (ระยะเวลา 3-5 ปี) โดยภาครัฐควรเร่งดำเนินการก่อสร้างสะพานรถไฟให้แล้วเสร็จ เพื่อให้สามารถสนับสนุนการค้าระหว่างสองประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถรองรับการขนส่งสินค้าที่จะเติบโตในอนาคตได้

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: คณะกรรมการบูรณาการการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ ภาครัฐเร่งรัดการก่อสร้างสะพานรถไฟให้แล้วเสร็จ โดยแยกการขนส่งทางถนนและทางรางออกจากกัน

8.1.7.2 การพัฒนาพื้นที่สถานีนาทารองรับการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระบบราง

การขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไทย - สปป.ลาว - จีนตอนใต้ คาดว่าจะมีปริมาณสินค้าในเส้นทางเพิ่มมากขึ้นในอนาคต โดยในปัจจุบันสถานีนาทาและสถานีหนองคาย ยังมีพื้นที่และอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าไม่เพียงพอที่จะรองรับการใช้บริการกิจกรรมโลจิสติกส์ต่าง ๆ ที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต อย่างไรก็ตาม ในระยะสั้นจะมีการปรับปรุงพัฒนาสถานีหนองคายให้รองรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟข้ามแดนสำหรับสะพานในปัจจุบัน และในระยะกลางและยาว ภาครัฐได้กำหนดให้ดำเนินการพัฒนาสถานีนาทาสำหรับเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งระบบรางและถนน และจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าสำหรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไทย - สปป.ลาว - จีนตอนใต้

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะกลาง (ระยะเวลา 3-5 ปี) ภาครัฐดำเนินการพัฒนาสถานีนาทา จ.หนองคาย สำหรับเป็นพื้นที่รองรับการนำเข้า – ส่งออกสินค้าทางรถไฟระหว่างไทย - สปป.ลาว - จีน โดยควรมีการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่ครบวงจร ไม่ว่าจะเป็นศูนย์ดำเนินพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าที่นำเข้า-ส่งออกทางรถไฟ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container

Yard: CY) พื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า (Transshipment Yard) รวมทั้งการจัดเตรียมเครื่องมืออุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าที่เหมาะสม เพื่ออำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์และการค้า รองรับการปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไทย - สปป.ลาว -จีนตอนใต้ ที่มีแนวโน้มการขยายตัวสูงขึ้น หลังจากมีการเปิดใช้เส้นทางรถไฟสายเวียงจันทน์ - คุนหมิง

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทย

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ การรถไฟแห่งประเทศไทยเร่งรัดกระบวนการสรรหาให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) เพื่อให้เอกชนมาลงทุนในพื้นที่และจัดหาเครื่องมือ อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับกับความต้องการในการใช้บริการ

8.1.8 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่เชียงของ จ.เชียงราย

8.1.8.1 โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ระยะที่ 1

จุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ 4 อ.เชียงของ จ.เชียงราย เป็นจุดผ่านแดนการค้าที่สำคัญระหว่างไทย-จีนตอนใต้ อย่างไรก็ตาม บริเวณพื้นที่ด่านพรมแดนยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ไม่เพียงพอ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของจะช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการในการเป็นศูนย์โลจิสติกส์ที่ให้บริการการเปลี่ยนถ่ายสินค้า และกิจกรรมโลจิสติกส์อื่น ๆ ซึ่งมีสิ่งอำนวยความสะดวก และเครื่องมืออุปกรณ์ที่เหมาะสมและเพียงพอ รวมทั้งยังเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระบบรางในเส้นทางเด่นชัย - เชียงของที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะสั้น (ระยะเวลา 1-2 ปี) โดยภาครัฐเร่งรัดการทำสัญญาร่วมลงทุนกับภาคเอกชนที่จะเข้ามารับสัมปทานในการให้บริการพื้นที่ เพื่อให้ติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์และช่วยส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์ในพื้นที่ เช่น อุปกรณ์การขนถ่ายสินค้า และงานระบบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ เพื่อให้สามารถเปิดใช้บริการและเป็นการช่วยอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการขนสงสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมการขนส่งทางบก

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ กรมการขนส่งทางบกต้องเร่งสรุปเงื่อนไขด้านต่าง ๆ กับภาคเอกชนที่ได้รับการคัดเลือก และนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อผ่านความเห็นชอบ

8.1.8.3 โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ระยะที่ 2

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะกลาง (ระยะเวลา 3-5 ปี) ภาครัฐดำเนินการจัดประมูลเพื่อหาผู้รับจ้างสำหรับการก่อสร้างโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของระยะที่ 2 ซึ่งประกอบไปด้วยการพัฒนาพื้นที่ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) และศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศ อาคารเปลี่ยนถ่ายและบรรจุสินค้า เพื่อช่วยส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์ในพื้นที่และสามารถรองรับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางรางและทางถนน และโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายเด่นชัย - เชียงของ

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมการขนส่งทางบก

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ การให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟในเส้นทางเด่นชัย - เชียงของต้องสามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนที่กำหนดไว้ในปี พ.ศ. 2571

8.1.9 แนวทางการพัฒนาเฉพาะสำหรับพื้นที่แม่สาย จ.เชียงราย

8.1.9.1 สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ค้าปลีกค้าส่ง ศูนย์การค้าชายแดนในพื้นที่ชายแดน อ.แม่สาย

อ.แม่สาย จ.เชียงราย เป็นพื้นที่ศักยภาพในการเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทย - เมียนมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับพื้นที่รัฐฉาน การนำเข้าสินค้าจาก อ.แม่สาย ไปยังพื้นที่เศรษฐกิจของรัฐฉานจะมีความสะดวกมากกว่าการนำสินค้าจากพื้นเศรษฐกิจในประเทศ เช่น ย่างกุ้ง มัณฑะเลย์ เป็นต้น ซึ่งมีระยะทางไกลและมีต้นทุนการขนส่งสินค้าที่สูงกว่า อีกทั้งสินค้าไทยยังได้รับความนิยมในเมียนมา การจัดตั้งศูนย์การค้าปลีกค้าส่งในพื้นที่ อ.แม่สาย สำหรับจำหน่ายสินค้าอุปโภคบริโภค รวมทั้งสินค้าอื่น ๆ ที่มีความต้องการ จะช่วยดึงดูดให้ผู้ค้าและผู้บริโภคจาก ท่าขี้เหล็ก เชียงตุง และพื้นที่ใกล้เคียงให้เข้ามาซื้อสินค้าเพื่อไปจำหน่ายต่อหรือบริโภคโดยตรง ซึ่งจะเป็นการกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างทั้งสองประเทศ

แนวทางการพัฒนานี้เป็นแนวทางการพัฒนาระยะกลาง (ระยะเวลา 3-5 ปี) โดยภาครัฐจะต้องส่งเสริมและสนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนในการก่อสร้างและบริหารพื้นที่ของศูนย์ค้าปลีกค้าส่งในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) อ.แม่สาย จ.เชียงราย ในรูปแบบของศูนย์การค้าชายแดนที่ให้ผู้ค้าชาวไทยเข้ามาเช่าพื้นที่สำหรับการนำสินค้ามาวางจำหน่าย โดยมีวัตถุประสงค์ให้ผู้ค้าและผู้บริโภคจากเมียนมาสามารถเข้ามาซื้อสินค้าเพื่อไปจำหน่ายต่อภายในรัฐฉานและพื้นที่ใกล้เคียง

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และกระทรวงพาณิชย์

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ ได้แก่ (1) การเพิ่มเติมกิจการพาณิชยกรรม (ภาคค้าปลีกค้าส่ง) เป็นกลุ่มกิจการเป้าหมาย นอกเหนือไปจากอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ให้การส่งเสริมและประกาศเพิ่มเติมในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จ.เชียงราย (2) คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) มีการส่งเสริมด้านสิทธิประโยชน์ที่น่าสนใจให้กับผู้ลงทุนและ (3) การจัดกิจกรรมเดินสาย (Road show) ประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อดึงดูดให้เอกชนเข้ามาลงทุนพัฒนาศูนย์ค้าปลีกค้าส่ง

8.2 ระดับที่ 2 (Meso) แนวทางการพัฒนาภาพรวมสำหรับพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย

แนวทางพัฒนาในระดับที่ 2 นี้เป็นแนวทางเชิงการบริหารและเชิงนโยบายที่จะสามารถใช้ได้ทั้งพื้นที่ที่คัดเลือกและพื้นที่ที่อยู่นอกการศึกษานี้ได้ หรือเรียกได้ว่าเป็นแนวทางที่จะใช้ได้กับทุกพื้นที่ที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของด่านชายแดนทั่วประเทศไทย

8.2.1 แนวทางการพัฒนาระยะสั้นสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย (ระยะเวลา 1-2 ปี)

8.2.1.1 หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต้องเร่งรัดการซ่อมบำรุงถนน

ปัจจุบัน สภาพพื้นผิวถนนทั้งภายในและภายนอกด่านพรมแดนหลายแห่งเริ่มมีความชำรุดและไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อการขนส่งสินค้าในเส้นทาง และอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุและความเสียหายของสินค้าได้

แนวทางการพัฒนานี้มุ่งเน้นไปที่การสร้างซ่อมบำรุงถนนให้ได้มาตรฐาน รวมไปถึงการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบดูแลอย่างเหมาะสม ซึ่งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องบำรุงรักษาถนนทั้งที่อยู่ภายในและภายนอกด่านพรมแดนอย่างสม่ำเสมอให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมแก่การใช้งาน ได้แก่

- การปรับปรุงถนนทั้งภายในให้อยู่ในสภาพดี คุณภาพของพื้นผิวถนนได้มาตรฐาน รวมทั้งมีการบำรุงดูและรักษาอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้การเคลื่อนย้ายสินค้าบริเวณด่านพรมแดนเป็นไปอย่างสะดวกและปลอดภัย

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมทางหลวง

- การปรับปรุงถนนภายนอกด่านพรมแดนในเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงเข้าสู่ด่านพรมแดนให้อยู่ในสภาพดี คุณภาพของพื้นผิวถนนได้มาตรฐาน รวมทั้งมีการบำรุงดูและรักษาอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้การขนส่งสินค้าในเส้นทางเป็นไปอย่างสะดวก ปลอดภัย รวมทั้งช่วยป้องกันการเกิดความเสียหายของสินค้าและยานพาหนะ

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมทางหลวง

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ ได้แก่ (1) การจัดหางบประมาณสำหรับการบำรุงรักษาและการกำหนดหน้าที่ผู้รับผิดชอบให้ชัดเจนและ (2) การจัดทำแนวทางการบำรุงรักษาถนนอย่างสม่ำเสมอ

8.2.1.2 จัดหาเครื่องเอกซเรย์เพิ่มเติมสำหรับด่านศุลกากร

มูลค่าการค้าระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีปริมาณการนำเข้า - ส่งออกผ่านด่านพรมแดนมากขึ้น จำนวนเครื่องมือและอุปกรณ์การปฏิบัติงานที่มีอยู่ในปัจจุบันอาจมีไม่เพียงพอและส่งผลต่อความสามารถในการให้บริการของเจ้าหน้าที่ศุลกากร การมีเครื่อง X-ray สินค้าบริเวณด่านพรมแดนที่เพียงพอ จะช่วยให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรปฏิบัติงานและอำนวยความสะดวกกับผู้ใช้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

แนวทางการพัฒนานี้ เสนอแนะให้กรมศุลกากรเร่งรัดการจัดหาเครื่อง X-ray ให้เพียงพอ สามารถรองรับการปฏิบัติงานของแต่ละด่านศุลกากรได้อย่างเหมาะสม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณจุดผ่านแดนที่สำคัญของประเทศ (ดัง**ตารางที่ 8.2.1-1**)

ตารางที่ 8.2.1-1 เครื่องมืออุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก

เครื่องมืออุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวก	หน่วยงานผู้รับผิดชอบ
เครื่องเอกซเรย์แบบเคลื่อนที่ (Mobile X-Ray) หรือ เครื่องเอกซเรย์แบบถอดประกอบเคลื่อนย้ายได้ (Relocatable X-Ray) อย่างน้อย 1 เครื่อง	กรมศุลกากร
เครื่อง X-ray สัมภาระบุคคล	กรมศุลกากร

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ ได้แก่ การประเมินความเหมาะสมของจำนวนเครื่องมือและอุปกรณ์สำหรับแต่ละพื้นที่เพื่อจัดทำงบประมาณในการจัดซื้อ

8.2.1.3 ส่งเสริมให้เอกชนขอจัดตั้งเขตปลอดอากรและคลังสินค้าทัณฑ์บน

แนวทางการพัฒนานี้มุ่งเน้นไปที่การส่งเสริมการค้าชายแดนและการเตรียมพร้อมรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจชายแดน โดยที่หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องมีนโยบายสนับสนุนการจัดตั้งเขตปลอดอากรและคลังสินค้าทัณฑ์บนบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงจุดผ่านแดนถาวร (ข้อกำหนดรัศมีไม่เกิน 50 กิโลเมตร) เพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดนและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าชายแดน สำหรับในการศึกษานี้ พื้นที่ที่ควรได้รับการสนับสนุน ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1-4 (หนองคาย มุกดาหาร นครพนม และเชียงของ) ซึ่งเป็นจุดนำเข้าที่สำคัญแห่งหนึ่งสำหรับสินค้าสินค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามแดน (Cross Border e-Commerce: CBEC) ที่นำเข้าจากจีน ดังนั้น การจัดตั้งเขตปลอดอากรและคลังสินค้าทัณฑ์บนจะเป็นการอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการสามารถใช้เป็นจุดพักและกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภคโดยตรง (B2C) และให้ประโยชน์อื่น ๆ ดังนี้

● ช่วยให้การดำเนินพิธีการศุลกากรมีความสะดวกมากขึ้น เนื่องจากสินค้า CBEC จะต้องมีการเปิดตู้สินค้า และดำเนินพิธีการศุลกากรตามรายการสินค้าแต่ละหีบห่อ ซึ่งสินค้ามีความหลากหลาย หีบห่อมักมีขนาดเล็ก และเจ้าของสินค้ามีเป็นจำนวนมาก การมีจุดพักสินค้าจะช่วยลดขั้นตอนความยุ่งยากในการดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า

● การยื่นใบขนสินค้าให้แก่ศุลกากรสามารถยื่นได้ภายในระยะเวลา 14 วัน นับจากนำสินค้าเข้ามาในเขตปลอดอาการ ทำให้ลดขั้นตอนความยุ่งยากในการดำเนินพิธีการศุลกากร (กรณีที่ไม่ได้เข้ามาในเขตปลอดอากร ต้องยื่นใบขนสินค้าทันที)

● ผู้ประกอบการยังไม่ต้องเสียภาษีจนกว่าจะนำสินค้าออกจากเขตปลอดอากร และสามารถเก็บสินค้าไว้ในคลังสินค้าทัณฑ์บนได้ 1 ปี และสามารถต่ออายุได้ครั้งละ 6 เดือน จำนวน 2 ครั้ง ซึ่งจะช่วยเรื่องเงินทุนหมุนเวียนแก่ผู้ประกอบการ

● การสร้างกิจกรรมโลจิสติกส์ที่เป็นมูลค่าเพิ่ม เช่น การบรรจุ การติดฉลาก รวมทั้งการขนส่งและกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภค

อย่างไรก็ตาม กฎระเบียบการจัดตั้งเขตปลอดอาการและคลังสินค้าทัณฑ์บนในปัจจุบันยังไม่เอื้อต่อผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก ซึ่งกรมศุลกากรควรพิจารณาการปรับเปลี่ยนแก้ไขกฎระเบียบและเงื่อนไขต่าง ๆ เพื่อเป็นการสนับสนุนผู้ประกอบการ ดังนี้ (ดัง**ตารางที่ 8.2.1-2**)

ตารางที่ 8.2.1-2 กฎระเบียบและเงื่อนไขที่ควรพิจารณาแก้ไข

ข้อกำหนด	รายละเอียด
พื้นที่จัดตั้งเขตปลอดอากร	ปรับปรุงข้อกำหนดด้านขนาดพื้นที่ในขอจัดตั้งเขตปลอดอากรให้น้อยลง จากเดิมที่ต้องมีพื้นที่ขั้นต่ำ 50 ไร่
ค่าธรรมเนียม	ลดค่าธรรมเนียมการขอจัดตั้งเขตปลอดอาการและคลังสินค้าทัณฑ์บน รวมทั้งค่าธรรมเนียมรายปี

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมศุลกากร

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ การแก้ไขกฎระเบียบให้เอื้ออำนวยต่อลงทุนของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก

8.2.1.4 การปรับเพิ่มขบวนรถไฟสินค้าและจัดหาแคร่รถไฟให้เพียงพอ

ปัจจุบัน มูลค่าการค้าระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ภาครัฐได้มีการสนับสนุนโดยการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้ครอบคลุมถึงด่านพรมแดนการค้าที่สำคัญของประเทศ อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางรถไฟในเส้นทางปัจจุบันที่สามารถเชื่อมต่อผ่านด่านพรมแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ปาดังเบซาร์และหนองคาย มีความต้องการใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางรถไฟเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ในขณะเดียวกัน ปริมาณแคร่รถไฟและจำนวนเที่ยวรถไฟสินค้าที่มีไม่เพียงพอ ส่งผลให้มีผู้ประกอบการมีข้อจำกัดด้านปริมาณการขนส่งสินค้าและไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้บริการ

แนวทางการพัฒนานี้มุ่งเน้นไปที่การลงทุนพัฒนาระบบรถไฟไทย เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการการใช้บริการทางรางในบางเส้นทางที่เพิ่มสูงขึ้น โดยการรถไฟจะต้องปรับเพิ่มขบวนรถไฟสินค้าและเร่งรัดการจัดหาแคร่รถไฟ (Wagon) ให้มีจำนวนเพียงพอต่อความต้องการใช้บริการในเส้นทาง ทั้งในส่วนของการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางรางทั้งในเส้นทาง (1) ท่าเรือแหลมฉบัง – หนองคาย - ท่านาแล้ง เพื่อรองรับกับปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างไทย - สปป.ลาว - จีน ที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

(2) ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ – ชุมทางทุ่งสง – ชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ (3) บางกล่ำ – ชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ซึ่งเป็น 2 เส้นทางหลักที่ผู้ส่งออกไทยในพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างใช้ส่งออกสินค้าทางรถไฟ (โดยเฉพาะสินค้าประเภทยางพารา) ไปยังท่าเรือปีนังในมาเลเซีย (4) ท่าเรือแหลมฉบัง - หาดใหญ่และ (5) มาบตาพุด - ปาดังเบซาร์ รวมทั้งเส้นทางศักยภาพในอนาคต ได้แก่ เชียงของ และนครพนม

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: การรถไฟแห่งประเทศไทย

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ ได้แก่ (1) การเร่งรัดการก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ให้แล้วเสร็จตามกำหนดและ (2) การผลักดันร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางรางที่อนุญาตให้เอกชนสามารถเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางรางได้

8.2.1.5 จัดทำระบบจองคิวออนไลน์ผ่านแอปพลิเคชันที่เชื่อมต่อกับสมาร์ทโฟน

ด่านพรมแดนที่เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าที่สำคัญระหว่างประเทศหลายแห่ง ประสบกับปัญหาการจราจรแออัดบริเวณพื้นที่ด่านพรมแดน ซึ่งบางส่วนเกิดจากปัญหาข้อจำกัดด้านพื้นที่ของด่านและบางส่วนเกิดจากการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนในช่วงเวลาเร่งด่วน เช่น ช่วงด่านเปิดทำการในช่วงเช้า นอกจากนี้ ยังมีปัญหาความไม่เป็นระเบียบและการลัดคิวของรถบรรทุกสินค้าบริเวณด่านพรมแดนซึ่งก่อให้เกิดความไม่พึงพอใจแก่ผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นและสร้างปัญหาให้แก่เจ้าหน้าที่ด่านพรมแดน

แนวทางการพัฒนานี้เสนอแนะให้มีการจัดทำระบบจองคิวออนไลน์ (Online Queuing) ผ่านแอปพลิเคชันที่เชื่อมต่อกับสมาร์ทโฟน ซึ่งจะทำให้เกิดการจัดเวลาที่รถบรรทุกสินค้าจะสามารถเข้ามาภายในพื้นที่ด่านพรมแดนได้เมื่อถึงเวลาที่กำหนดเท่านั้นเพื่อเป็นการแก้ปัญหาความแออัดและการลัดคิวของรถบรรทุกสินค้าบริเวณด่านพรมแดน รวมทั้งช่วยลดภาระของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในช่วงเวลาเร่งด่วน และเป็นการส่งเสริมการให้บริการโลจิสติกส์ของภาคเอกชน ทั้งนี้ สามารถนำแนวทางปฏิบัติการจัดทำระบบจองคิวออนไลน์ของท่าเรือมะนิลา (Port of Manila) ประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งใช้ระบบ Terminal Appointment Booking System (TABS) มาใช้เป็นตัวอย่างกรณีศึกษา

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมศุลกากร

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ ได้แก่ (1) การนำระบบคิว (Queuing) มาใช้ทั่วประเทศ ภายใต้การดูแลระบบจากส่วนกลาง (Centralized) และ (2) กรมศุลกากรต้องจัดหางบประมาณเพื่อติดตั้งระบบจองคิวออนไลน์ หรือการให้สัมปทานกับเอกชนให้มาติดตั้งและบริหารจัดการระบบจองคิวออนไลน์

8.2.1.6 เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์ (Logistics Supporting Facilities) ภายในด่านพรมแดน

สิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุน (Supporting Facilities) เช่น ศาลาที่พัก จุดพักคอย ห้องน้ำ ห้องอาบน้ำ ภายในด่านพรมแดนเหล่านี้ ถึงแม้จะได้รับการดูแลและบำรุงรักษาจากหน่วยงานรัฐ แต่ก็ยังมีเกิดความชำรุดอันเนื่องมาจากจำนวนผู้ใช้บริการจำนวนมาก และความไม่เพียงพอของเจ้าหน้าที่ดูแลรักษาความสะอาด

แนวทางการพัฒนานี้มุ่งเน้นไปที่การสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนโดยเปิดโอกาสให้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาด่านพรมแดน ในด้านที่เกี่ยวกับการบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์ โดยภาคเอกชนอาจจะจัดหาผู้รับจ้างภายนอก (Outsource) หรืออาจจะประสานงานกับชุมชนใกล้เคียงให้ดำเนินการบำรุงรักษาและดูแลความสะอาดสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์เหล่านี้ เพื่อท้ายที่สุดจะได้เป็นการเพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ และการดำเนินการดังกล่าวยังเป็นการสร้างการมีส่วนร่วมระหว่างภาคเอกชนกับชุมชนในพื้นที่อีกด้วย

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมศุลกากร และภาคเอกชน

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ การให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุน (Supporting Facilities) ภายในด่านพรมแดน

8.2.1.7 การนำระบบ e-Customs มาใช้อย่างเต็มรูปแบบ

ถึงแม้ว่ากรมศุลกากร ได้มีการพัฒนากระบวนการพิธีการศุลกากรให้ดำเนินการผ่านระบบ e-Customs โดยสมบูรณ์แล้ว แต่จากการศึกษาพบว่าเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรบางแห่งยังคงมีการร้องขอเอกสารฉบับพิมพ์ (Hard Copy) จากผู้ประกอบการ ซึ่งอาจเกิดจากความไม่คุ้นเคย หรือยึดติดกับรูปแบบการปฏิบัติงานแบบเดิม ซึ่งทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้ประกอบการ และไม่เกิดการใช้งานระบบ e-customs อย่างแท้จริง

แนวทางการพัฒนานี้มุ่งเน้นไปที่การพัฒนาการประสานงานและสร้างความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ด่านพรมแดนให้ร่วมกันใช้ระบบ e-Customs อย่างเต็มรูปแบบ โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะต้องไม่มีการขอเอกสารฉบับพิมพ์ จากผู้ใช้บริการในการดำเนินพิธีการศุลกากร โดยมีแนวทางพัฒนาดังนี้

- พัฒนาโครงการอบรมการใช้งาน e-Customs ให้กับเจ้าหน้าที่ที่ไม่คุ้นเคยกับการใช้งานระบบอิเล็กทรอนิกส์
- จัดหาเครื่องมือและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ให้เพียงพอเพื่อสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน
- พัฒนาโครงการอบรมให้แก่ผู้นำเข้า-ส่งออกให้ทราบถึงขั้นตอนและแนวทางปฏิบัติในการดำเนินพิธีการศุลกากร เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ผู้ใช้บริการดำเนินการภายใต้ระบบ e-Customs ที่ถูกต้องและลดการยื่นเอกสารฉบับพิมพ์ในการดำเนินพิธีการศุลกากร

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมศุลกากร

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ กรมศุลกากรต้องประกาศยกเลิกการปฏิบัติงานที่ใช้เอกสารฉบับพิมพ์ เพื่อให้การปฏิบัติงานอยู่ภายใต้ระบบ e-Customs อย่างเต็มรูปแบบ

8.2.1.8 การจัดทำความตกลงทวิภาคีการขนส่งทางถนนกับประเทศมาเลเซีย

ปัจจุบัน ไทยมีความตกลงการขนส่งทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สปป.ลาว (ความตกลงทวิภาคีการขนส่งทางถนนไทย - สปป.ลาว) กัมพูชา (บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรระหว่างประเทศ ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต) และเมียนมา (บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง: GMS IICBTA) แต่สำหรับมาเลเซียเป็นเพียงการดำเนินการภายใต้บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนจากไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์เท่านั้น

แนวทางการพัฒนานี้ ภาครัฐควรดำเนินการเจรจาและจัดทำความตกลงทวิภาคีการขนส่งทางถนนกับมาเลเซีย เพื่อให้ยกระดับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน ซึ่งจะช่วยลดขั้นตอนการเปลี่ยนถ่ายสินค้า รถบรรทุกสินค้าของแต่ละฝ่ายสามารถข้ามพรมแดนไปมาเพื่อรับส่งสินค้าภายในประเทศของอีกฝ่ายได้ในเส้นทางและขอบเขตที่หลากหลายมากขึ้น รวมทั้งรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างไทยและมาเลเซีย

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมการขนส่งทางบก และกระทรวงการต่างประเทศ

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ ความพร้อมของมาเลเซียในการเจรจาความตกลงฯ กับไทย

8.2.1.9 ให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคแก่ประเทศกัมพูชา เมียนมา และสปป.ลาว เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า

แนวทางการพัฒนานี้มุ่งเน้นไปที่การสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการบริหารจุดผ่านแดนร่วมกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยประเทศไทยควรให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค (Technical Assistance) แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรและหน่วยงานพรมแดนของประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา เมียนมา และสปป.ลาว เพื่อยกระดับความสามารถการปฏิบัติงาน รวมทั้งเป็นการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกันให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ได้แก่ การให้ความช่วยเหลือในการพัฒนาการดำเนินงานตามมาตราภายใต้ WTO TFA แก่ กัมพูชา เมียนมา และสปป.ลาว ที่ยังอยู่ใน Category B และ C เพื่อให้สามารถติดตามได้อย่างสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ซึ่งจะช่วยยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกัน (ดัง**ตารางที่ 8.2.1-3**)

ตารางที่ 8.2.1-3 มาตราใน Category B และ C ของประเทศเพื่อนบ้านที่ไทยควรให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค

มาตรา	รายละเอียด	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา	ไทย
1.1	Publication	B	A	C	A
1.2	Information Available through internet	C	A	C	A
1.3	Enquiry Points	A	A	B	A
1.4	Notification	C	A	C	A
2.1	Opportunity to Comment and Information Before Entry into Force	B	B	C	A
2.2	Consultation	A	B	C	A
3	Advance Ruling	A	B	C	A
5.1	Notification for Enhances Controls or Inspection	A	A	C	A
5.2	Detention	A	A	B	A
6.1	General Disciplines on Fees and Charges Imposed on or in Connection with Importation and Exportation	A	B	B	A
6.3	Penalty Discipline	A	B	B	A
9	Movement of Goods intended for Import under Customs Control	A	A	C	A
10.1	Formalities and Documentation Requirements	B	C	C	A
10.2	Acceptance of Copies	A	C	C	A
10.6	Use of Customs Brokers	A	A	B	A
10.7	Common Border Procedures and Uniform Documentation Requirement	A	C	C	A
10.8	Rejected Goods	A	C	B	A
10.9	Temporary Admission of Goods and Inward and Outward Processing	A	A	C	A
11	Freedom of Transit	A	C	C	A

ที่มา: การศึกษาโอกาสและการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศ CLMVT, สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน), 2562

นอกจากนี้ ไทยควรให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคแก่ กัมพูชา เมียนมา และสปป.ลาว ในประเด็นด้านแนวทางการจัดตั้งและการปฏิบัติงานในการตรวจปล่อยแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ภายในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) เพื่อให้การปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (NEDA)

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ การกำหนดให้สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (NEDA) เป็นเจ้าภาพในการดำเนินการ

8.2.1.10 เจรจากับ สปป.ลาว ถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาการไม่อนุญาตให้รถบรรทุกไทยเข้าไปขนส่งสินค้า

หลักจากเหตุการณ์ระบาดของโควิด-19 ทำให้ สปป.ลาว ออกกฎระเบียบโดยไม่อนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าไทย (รวมทั้งรถบรรทุกสินค้าประเทศอื่น ๆ) เข้าไปดำเนินการขนส่งสินค้าภายใน สปป.ลาว แต่อนุญาตให้เฉพาะการเข้าไปขนถ่ายสินค้าภายในพื้นที่ที่กำหนดเท่านั้น หรืออนุญาตให้เป็นบางกรณีสำหรับการขนส่งสินค้าที่ต้องใช้รถบรรทุกเฉพาะ ซึ่งไม่เป็นไปตามข้อกำหนดในความตกลงฯ ของทั้งสองประเทศ ส่งผลให้ผู้ประกอบการไทยต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุกสินค้าไทยไปยังรถบรรทุกสินค้า สปป.ลาว และมีต้นทุนค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน

แนวทางการพัฒนานี้มุ่งเน้นไปที่การสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยในเบื้องต้นหน่วยงานรัฐของไทยควรเร่งรัดเจรจาและหารือกับกระทรวงโยธาธิการและขนส่งสปป.ลาว เกี่ยวกับความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย - สปป.ลาว เพื่อหาแนวทางแก้ไขที่เหมาะสม หรือแนวทางที่จะช่วยลดอุปสรรคการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างไทยและ สปป.ลาว และในลำดับต่อไปก็ภาครัฐไทยก็ควรมีการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยออกไปจัดตั้งกิจการและให้บริการในประเทศเพื่อนบ้าน

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมการขนส่งทางบก และกระทรวงการต่างประเทศ

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ ภาครัฐควรสนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยออกไปจัดตั้งกิจการและให้บริการในประเทศเพื่อนบ้าน

8.2.1.11 เจรจากับจีนเพื่อให้สินค้าไทยได้สิทธิการตรวจปล่อยสินค้าประเภทเน่าเสียง่ายบริเวณด่านพรมแดนจีนเท่าเทียมกับประเทศอื่นที่มีพรมแดนติดกับจีน

ปัจจุบันจีนมีข้อกำหนดที่ให้สิทธิ์การตรวจปล่อยสินค้าแก่สินค้าที่มาจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับจีนเป็นลำดับแรก ยกตัวอย่างเช่น ด่านตงชิงหรือโหย่วอี้กวาน บริเวณพรมแดนจีน - เวียดนาม สินค้าของเวียดนามจะได้รับการตรวจปล่อยที่รวดเร็วกว่าสินค้าของไทย ส่งผลให้สินค้าไทยมีระยะเวลาการรอคอยที่ด่านพรมแดนจีน และอาจมีความเสี่ยงที่จะทำให้สินค้าเสียหายได้ โดยเฉพาะสินค้าประเภทเน่าเสียง่าย

แนวทางการพัฒนานี้มุ่งเน้นไปที่การประสานงานสร้างความร่วมมือด้านการประเมินความเสี่ยงของสินค้านำเข้า - ส่งออกระหว่างไทยและจีน โดยภาครัฐไทยควรมีการเจรจากับจีนเพื่อหาแนวทางให้สินค้าไทยได้รับสิทธิ์การตรวจปล่อยสินค้าประเภทเน่าเสียง่ายที่เท่าเทียมกับสินค้าเวียดนามที่ได้รับสิทธิ์ในฐานะประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับจีน เพื่อลดระยะเวลาการรอคอยของสินค้าไทยบริเวณด่านพรมแดนเวียดนาม - จีน (ด่านโหย่วอี้กวานและด่านตงชิง) ซึ่งจะช่วยลดความเสียหายของสินค้าประเภทผลไม้ที่นิยมส่งออกจากไทยไปยังจีนผ่านด่านพรมแดนดังกล่าว

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมวิชาการเกษตร กระทรวงการต่างประเทศและกระทรวงพาณิชย์

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ การเจรจาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของทั้งสองประเทศควรครอบคลุมทั้งเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการรักษาผลประโยชน์ของแต่ละประเทศ

8.2.1.12 การดำเนินการตรวจปล่อยแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ภายในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA)

ภายใต้ความตกลง GMS CBTA ได้กำหนดให้มีการริเริ่มนำร่องการตรวจปล่อยแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ภายในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) ระหว่างไทยและ สปป.ลาว ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร - สะหวันนะเขต เพื่อช่วยลดขั้นตอนและกระบวนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าบริเวณด่านพรมแดน แต่ในปัจจุบันยังคงไม่มีการดำเนินการดังกล่าว อันเนื่องมาจากความไม่พร้อมของประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม ไทยและประเทศเพื่อนบ้านควรมีการนำแนวทางดังกล่าวมาปฏิบัติใช้เพื่อลดขั้นตอนในการนำเข้า - ส่งออกสินค้า ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกัน

แนวทางการพัฒนานี้มุ่งเน้นไปที่การสร้างความร่วมมือด้านการบริหารจุดผ่านแดน โดยภาครัฐไทยควรมีการเร่งรัดการดำเนินการตรวจปล่อยแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ภายในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) โดยผลักดันให้มีการดำเนินการดังกล่าวทันทีกับประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา เพื่อดำเนินการดังกล่าวภายใต้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ณ จุดผ่านแดนที่สำคัญที่ในปัจจุบัน และที่อยู่ในระหว่างการก่อสร้างด่านพรมแดนแห่งใหม่ที่จะเปิดใช้งานในอนาคต ดัง**ตารางที่ 8.2.1-4**

ตารางที่ 8.2.1-4 แนวทางการดำเนินการ SSI ภายใน CCA ภายใต้ GMS CBTA

ประเทศ	จุดผ่านแดน	การดำเนินการ SSI ภายใน CCA
ไทย-กัมพูชา	อรัญประเทศ-ปอยเปต (หนองเอี่ยน-สตึงบท)	ทันทีเมื่อเปิดใช้ด่านพรมแดนแห่งใหม่
	อรัญประเทศ-ปอยเปต (ป่าไร่-โอเนียง)	ทันทีเมื่อเปิดใช้ด่านพรมแดนแห่งใหม่
ไทย-สปป.ลาว	หนองคาย-เวียงจันทน์	นำไปปฏิบัติใช้กับ สปป.ลาว ทันที
	เชียงของ-ห้วยทราย	นำไปปฏิบัติใช้กับ สปป.ลาว ทันที
	มุกดาหาร-สะหวันนะเขต	นำไปปฏิบัติใช้กับ สปป.ลาว ทันที
	นครพนม-ท่าแขก	นำไปปฏิบัติใช้กับ สปป.ลาว ทันที
	ช่องเม็ก-วังเตา	นำไปปฏิบัติใช้กับ สปป.ลาว ทันที
ไทย-เมียนมา	แม่สอด-เมียวดี	นำไปปฏิบัติใช้กับเมียนมาทันที
	แม่สาย-ท่าขี้เหล็ก	นำไปปฏิบัติใช้กับเมียนมาทันที

สำหรับประเทศมาเลเซียที่มิได้เป็นประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) สามารถดำเนินการภายใต้กรอบการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO Trade Facilitation Agreement: WTO TFA) ตาม SECTION I : Article 8 ว่าด้วยความร่วมมือของหน่วยงานพรมแดน (Border Agency Cooperation) ที่กำหนดว่าประเทศสมาชิกควรมีการร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ร่วมกันเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าข้ามพรมแดน โดยการร่วมมือและประสานงานดังกล่าวรวมถึง (1) การปรับวันและเวลาทำการให้สอดคล้องกัน (2) การปรับพิธีการและขั้นตอนให้สอดคล้องกัน (3) พัฒนาและแบ่งปันพื้นที่การอำนวยความสะดวกร่วมกัน (4) การควบคุมร่วมกันและ (5) การจัดตั้งจุดควบคุมแบบเบ็ดเสร็จบริเวณด่านพรมแดน (One Stop Border Post Control) สำหรับการดำเนินการ ดัง**ตารางที่ 8.2.1-5**

ตารางที่ 8.2.1-5 แนวทางการดำเนินการภายใต้ความตกลง WTO TFA

ประเทศ	จุดผ่านแดน	การดำเนินการภายใต้ความตกลง WTO TFA
ไทย-มาเลเซีย	สะเดา-บูกิตกายูฮิตัม (แห่งใหม่)	ทันทีเมื่อเปิดใช้ด่านพรมแดนแห่งใหม่
	ปาดังเบซาร์-ปาดังเบซาร์	นำไปปฏิบัติใช้กับมาเลเซียทันที

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมศุลกากร กรมการขนส่งทางบก และกระทรวงการต่างประเทศ

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ การนำแนวทางไปปฏิบัติใช้กับประเทศเพื่อนบ้านทันที

8.2.1.13 ประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับพิธีการ แนวทางปฏิบัติและขั้นตอนการนำเข้า - ส่งออก สินค้าของสปป.ลาว

แม้ว่าสปป.ลาวจะมีแนวทางปฏิบัติด้านกระบวนการ ขั้นตอน และพิธีการนำเข้า - ส่งออกสินค้าที่เป็นมาตรฐาน แต่ในทางปฏิบัติ ยังคงมีรายละเอียดปลีกย่อยของกระบวนการ ขั้นตอน และพิธีการนำเข้า - ส่งออกสินค้าในแต่ละแขวง/พื้นที่ที่แตกต่างกัน ส่งผลให้ผู้ประกอบการที่ขาดความรู้ความเชี่ยวชาญไม่ได้ดำเนินการที่สอดคล้องตามแนวทางปฏิบัติของด่านพรมแดนแต่ละพื้นที่ ซึ่งก่อให้เกิดต้นทุนด้านค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่สูงขึ้นโดยไม่จำเป็น อันเป็นอุปสรรคต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกัน

แนวทางการพัฒนานี้มุ่งเน้นไปที่การสร้างความร่วมมือระหว่างด่านพรมแดนประเทศไทยและด่านพรมแดนในแต่ละแขวงของ สปป.ลาว โดยภาครัฐไทยควรมีการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ด่านพรมแดนแต่ละแขวงของสปป.ลาว เพื่อทำความเข้าใจกฎระเบียบ กระบวนการ พิธีการ และขั้นตอนปลีกย่อย และนำข้อมูลเหล่านั้นมาจัดทำและเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติที่แตกต่างกันให้ผู้ประกอบการมีความรู้ความเข้าใจและสามารถดำเนินการนำเข้า-ส่งออกสินค้าได้อย่างถูกต้อง

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กระทรวงพาณิชย์ และหน่วยงานพรมแดน (CIQ)

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ ได้แก่ (1) การประกาศแนวทางการปฏิบัติที่ถูกต้องจากหน่วยงานต้นสังกัด (กระทรวงพาณิชย์ กรมศุลกากร และหน่วยงานกักกัน) ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานของตนเอง (2) การเชื่อมโยงคลังข้อมูลการค้า (Trade Portal) ของไทยกับคลังข้อมูลการค้าของประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว) (มี URL เชื่อมโยงไปยังคลังข้อมูลการค้าของสปป.ลาว) และ (3) มีการแปลภาษาของคลังข้อมูลการค้าของสปป.ลาว เป็นภาษาไทยหรือภาษาอังกฤษ

8.2.1.14 การกำหนดมาตรฐานการให้บริการของศุลกากร

การพัฒนาคุณภาพการให้บริการของศุลกากรและการสร้างความโปร่งใสในการให้บริการเป็นกุญแจสำคัญไปสู่การสร้างความพึงพอใจของผู้ใช้บริการด่านชายแดน และส่งผลโดยตรงต่อประสิทธิภาพในการให้บริการ โดยประเด็นนี้เกิดขึ้นมาจากคะแนน Border Performance Index (BPI) แสดงให้เห็นว่าพื้นที่ Higher performer มีความสามารถในการตรวจปล่อยสินค้าได้ดีและพิธีการศุลกากรที่รวดเร็ว รวมถึงมีความสามารถในการตอบคำถามผู้ใช้บริการอย่างทันท่วงที

แนวทางการพัฒนานี้มุ่งเน้นไปที่การพัฒนามาตรฐานคุณภาพการให้บริการ (Service Standard) ที่เกี่ยวข้องกับงานของศุลกากรที่ดำเนินการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศให้แก่ผู้ใช้บริการ ตัวอย่างมาตรฐานคุณภาพการให้บริการ เช่น การพัฒนามาตรฐานเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า การพัฒนามาตรฐานเวลาที่ใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากร การเปิดเผยระยะเวลาการตรวจปล่อยสินค้า มาตรฐานเวลาที่ใช้ในการตอบคำถามผู้ใช้บริการ และมาตรฐานระดับการตอบสนองความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการปฏิบัติงานที่เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมศุลกากร

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ การพัฒนา เผยแพร่ และติดตามผลการใช้มาตรฐานการให้บริการ (Service Standard)

8.2.1.15 การส่งเสริมให้มีการประสานงานและการแบ่งปันข้อมูลกันระหว่างหน่วยงานพรมแดนภายในประเทศ

การปฏิบัติงานภายในด่านพรมแดนของไทยควรมีการประสานงานและมีการแบ่งปันข้อมูลระหว่างภายในหน่วยงานตนเองและระหว่างหน่วยงานพรมแดนอื่น (CIQ) เพื่อให้เกิดกระบวนการทำงานที่สอดคล้องกัน ซึ่งนอกจากจะช่วยทำให้การปฏิบัติงานของหน่วยงานพรมแดนมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ยังส่งเสริมการอำนวยความสะดวกการค้าให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยประเด็นนี้เกิดขึ้นมาจากคะแนน BPI ที่ชี้ให้เห็นว่าพื้นที่ Higher performer มีความสามารถในการประสานงานและสื่อสารภายในหน่วยงานดีกว่าพื้นที่อื่น

แนวทางการพัฒนานี้ หน่วยงานพรมแดน (CIQ) ควรพัฒนาแนวทางการประสานงานและการแบ่งปันข้อมูลระหว่างหน่วยงานพรมแดนภายในประเทศที่จะทำให้เกิดความสอดคล้องในการปฏิบัติงาน และสามารถตอบสนองต่อเหตุการณ์ หรือ นโยบาย กฎระเบียบ ข้อบังคับใหม่ และสามารถนำมาปฏิบัติใช้ได้อย่างทันท่วงที และหน่วยงานพรมแดนจำเป็นต้องมีการสื่อสารกันภายในทุกระดับตั้งแต่ระดับบริหารจนถึงระดับปฏิบัติการเพื่อให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานทราบถึงความคืบหน้าและความเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมศุลกากร และหน่วยงานพรมแดนอื่น ๆ (CIQ)

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ ได้แก่ (1) หน่วยงานพรมแดนกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงานภายในหน่วยงานตนเอง (SOP) และ (2) หน่วยงานพรมแดน (CIQ) ร่วมกันกำหนดมาตรฐานในการปฏิบัติงานระหว่างกัน (SOP)

8.2.1.16 การส่งเสริมให้มีการประสานงานและการแบ่งปันข้อมูลกันระหว่างหน่วยงานพรมแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

การปฏิบัติงานของหน่วยงานพรมแดนไทยและประเทศเพื่อนบ้านต้องมีการดำเนินงานให้สอดคล้องและประสานกัน หน่วยงานพรมแดนของไทยจะต้องพัฒนากลไกความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการประสานงานกันกับหน่วยงานพรมแดนของประเทศเพื่อนบ้าน โดยประเด็นนี้เกิดขึ้นมาจากคะแนน BPI ที่ชี้ให้เห็นว่าพื้นที่ Higher performer มีความร่วมมือและการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศได้ดีกว่าพื้นที่อื่น

ดังนั้น กลไกความร่วมมือนี้จะต้องเริ่มต้นจากการพัฒนาบุคลากรเจ้าหน้าที่หน่วยงานพรมแดนของไทยไปในทางการพัฒนาเพื่อยกระดับทักษะเจ้าหน้าที่ให้ดีกว่าเดิม (Upskill) และการสร้างทักษะที่จำเป็นต่อการทำงานขึ้นมาใหม่ (Reskill) ซึ่งทักษะที่จำเป็นเหล่านี้ ได้แก่ การเรียนรู้ภาษา ประเพณีและวัฒนธรรมของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้เกิดการพัฒนาความสัมพันธ์ที่ดีกับเจ้าหน้าที่ของประเทศเพื่อนบ้าน และเกิดการแบ่งปันข้อมูลที่มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์ต่อทั้งสองฝ่าย ซึ่งจะนำไปสู่การพัฒนาและยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมศุลกากร และหน่วยงานพรมแดนอื่น ๆ (CIQ)

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ ได้แก่ (1) การอบรมเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานของหน่วยงานพรมแดน (CIQ) เพื่อให้เข้าใจถึงวัฒนธรรม ประเพณี บรรทัดฐาน ของประเทศเพื่อนบ้านและ (2) การพัฒนาทักษะภาษาอังกฤษหรือภาษาท้องถิ่นของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน

8.2.2 แนวทางการพัฒนาระยะกลางสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย (ระยะเวลา 3-5 ปี)

8.2.2.1 เชิญชวนภาคเอกชนให้มาลงทุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์ (Logistics Supporting Facility) บริเวณรอบด่านฯ

ด่านพรมแดนส่วนใหญ่มักมีที่ตั้งอยู่ห่างจากพื้นที่ชุมชนและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ซึ่งผลจากการศึกษาพบว่า ด่านพรมแดนในหลายพื้นที่ประสบกับปัญหาด้านสัญญาณโทรศัพท์ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานและผู้ใช้บริการภายในพื้นที่ด่านพรมแดน รวมไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์ภายนอกด่านชายแดนและโดยรอบพื้นมีไม่เพียงพอ เช่น จุดพักรถบรรทุกที่ปลอดภัย สถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง อู่ซ่อมบำรุงรักษารถ ร้านอาหาร ห้องน้ำ ห้องอาบน้ำ

แนวทางการพัฒนานี้จึงมุ่งเน้นไปที่การเชิญชวนให้ผู้ให้บริการเครือข่ายโทรศัพท์มือถือดำเนินการปรับปรุงและพัฒนาระบบโทรคมนาคมบริเวณพื้นที่ด่านพรมแดน โดยการดำเนินการติดตั้งเสาสัญญาณเครือข่ายเพื่อปรับปรุงสัญญาณให้มีประสิทธิภาพ และสายไฟเบอร์ออพติกสำหรับเครือข่ายอินเทอร์เน็ต เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานและผู้ใช้บริการ นอกจากนี้ ควรเชิญชวนผู้ให้บริการสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง รวมถึงเอกชนรายย่อยภายในชุมชนที่ประกอบธุรกิจได้ดำเนินการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์โดยอาจเป็นการก่อสร้างในพื้นที่รวมหรือศูนย์การให้บริการที่หลากหลายไว้ในแห่งเดียว อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวขึ้นอยู่กับผู้ให้บริการเอกชนที่จะพิจารณาถึงความเหมาะสมถึงความคุ้มค่าในการลงทุน

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: จังหวัดและเอกชนในพื้นที่

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ ได้แก่ (1) การมีความต้องการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์ในพื้นที่และ (2) การตัดสินใจของเอกชนและผู้ให้บริการในเรื่องความคุ้มค่าในการลงทุน

8.2.2.2 ผลักดันให้มีการใช้ระบบ National Single Window (NSW) อย่างเต็มรูปแบบ

ปัจจุบัน บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) เป็นองค์กรผู้ให้บริการระบบ NSW (NSW Operator)[1] และได้ดำเนินการติดตั้งระบบและให้บริการได้ครบทุกระบบงาน มีการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบหน่วยงานภาครัฐ 37 หน่วยงาน รวมถึงภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออกสินค้าโลจิสติกส์ และระบบการชำระเงิน อย่างไรก็ตาม ยังคงมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่ต้องเร่งดำเนินการพัฒนาการเชื่อมโยงกับระบบ NSW ให้ได้โดยสมบูรณ์

แนวทางการพัฒนานี้จึงมุ่งเน้นไปที่การสร้างส่งเสริมและผลักดันให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับ NSW เร่งพัฒนาในส่วนของหน่วยงานตนเองเพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบ NSW ได้อย่างสมบูรณ์ และแต่ละหน่วยงานจะต้องมีการพัฒนาระบบให้เป็นมาตรฐานมากขึ้น โดยเฉพาะการเชื่อมโยงด้านหนังสือรับรองและใบอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ครบถ้วน ซึ่งเป็นขั้นตอนมาตรฐานที่จะกอให้เกิการใช้ระบบ National Single Window (NSW) อย่างเต็มรูปแบบ โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- หน่วยงานภาครัฐที่ยังไม่ได้ดำเนินการออกใบอนุญาตและหนังสือรับรองสินค้าในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ เร่งรัดดำเนินการปรับเปลี่ยนกระบวนการให้แล้วเสร็จ และเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW
- เร่งรัดการกำหนดมาตรฐานและรูปแบบการกรอกข้อมูลแบบฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์ (Data Field) ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อลดการกรอกข้อมูลที่ซ้ำซ้อนกัน เพื่อพัฒนาระบบ NSW ให้เป็น Single e-Form และ Single Submission

[1] https://www.ntplc.co.th/News/news215

- การปรับปรุงกฎระเบียบขั้นตอนและกฎหมายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เอื้อต่อการบริหารจัดการและการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบ NSW ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออกสินค้าผ่านระบบ NSW ให้ครบถ้วน โดยหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องดำเนินการพัฒนากระบวนการที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์และเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW
- หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่ในการออกใบอนุญาตและหนังสือรับรองสำหรับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าดำเนินการกำหนดพิกัดอัตราศุลกากรระบบฮาร์โมไนซ์ (HS Code) ร่วมกับกรมศุลกากร เพื่อผลักดันการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและหนังสือรับรองแบบอิเล็กทรอนิกส์ให้ครบถ้วนตามพิกัดศุลกากรภายใต้รายการสินค้าที่หน่วยงานตนเองควบคุม
- พัฒนาและเชื่อมโยงระบบการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์ให้ครบคลุมทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตและหนังสือรับรองสำหรับการนำเข้า - ส่งออกสินค้า
- พัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับ NSW

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ การประกาศยกเลิกการปฏิบัติงานที่ใช้เอกสารฉบับพิมพ์เพื่อให้การปฏิบัติงานอยู่ภายใต้ระบบ NSW อย่างเต็มรูปแบบ

8.2.2.3 เชื่อมโยงระบบ ASEAN Single Window (ASW)

ปัจจุบันไทยได้มีการเชื่อมโยงระบบ NSW เข้ากับ ASW เรียบร้อยแล้ว และอยู่ในระหว่างการพัฒนาเชื่อมโยงใบอนุญาตและหนังสือรับรองที่สำคัญอื่น ๆ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า ปัจจุบัน ประเทศสมาชิกอาเซียนได้มีการเชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดของสินค้าอาเซียนในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (ATIGA e-Form D) เรียบร้อยแล้ว

แนวทางการพัฒนานี้มุ่งเน้นไปที่การเร่งรัดให้ประเทศไทยต้องมีการใช้ระบบ National Single Window (NSW) อย่างเต็มรูปแบบ เพื่อที่จะยกระดับการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ ASEAN Single Window (ASW) นอกจากนี้ ยังต้องมีการพัฒนาสร้างความร่วมมือกับประเทศสมาชิกอาเซียนในการเชื่อมโยงข้อมูลเข้าสู่ระบบ ASW ดังนี้

- ดำเนินการเชื่อมโยงข้อมูลใบขนสินค้าอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD) กับสมาชิกอาเซียนให้ครบทุกประเทศ นอกเหนือไปจาก กัมพูชา สิงคโปร์ มาเลเซีย เมียนมา และฟิลิปปินส์ ที่ได้ดำเนินการแล้ว
- ดำเนินการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองประเภทต่าง ๆ แบบอิเล็กทรอนิกส์ให้ครบทุกประเทศสมาชิกอาเซียน เช่น ใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto Certificate) ใบรับรองสินค้าประมง เป็นต้น
- การพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา ในการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองประเภทต่าง ๆ ที่สำคัญ และการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค (Technical Assistance) แก่ กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา ด้านการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูล NSW เพื่อพัฒนาไปสู่ ASW

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง และบริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน)

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ ไทยจะต้องมีการใช้ระบบ National Single Window (NSW) อย่างเต็มรูปแบบเป็นลำดับแรก

8.2.2.4 จัดทำความตกลงไตรภาคีการขนส่งทางถนนระหว่าง ไทย – เมียนมา - อินเดีย

โครงการทางหลวงสามฝ่ายอินเดีย – เมียนมา - ไทย (IMT Trilateral Highway) เป็นโครงการถนน 4 ช่องทางเชื่อมโยงระหว่าง 3 ประเทศ ระยะทางประมาณ 1,360 กิโลเมตร โดยเส้นทางจะเชื่อมโยงระหว่างเมืองโมเรห์ รัฐมณีปุระ ประเทศอินเดีย กับเมืองมัณฑะเลย์ และย่างกุ้งของประเทศเมียนมา และ อ.แม่สอด จ.ตาก ของประเทศไทย ปัจจุบันประเทศอินเดียอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างทางหลวงผ่านเมียนมา ซึ่งหากโครงการแล้วเสร็จจะช่วยสนับสนุนและส่งเสริมการค้าการลงทุนระหว่างทั้ง 3 ประเทศ ตลอดจนการเดินทางของประชาชนระหว่างกันมากขึ้น

แนวทางการพัฒนานี้ รัฐบาลไทยควรดำเนินการเจรจาระหว่างกันทั้ง 3 ประเทศ ภายใต้โครงการทางหลวงเชื่อมอินเดีย – เมียนมา - ไทย (Trilateral Highway) เพื่อเป็นการสนับสนุนและอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งระหว่างกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การเพิ่มโอกาสทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยในการค้าขายกับประเทศอินเดีย อย่างไรก็ตาม สถานะปัจจุบัน เมียนมาได้ขอระงับการดำเนินการเนื่องจากยังไม่พร้อมสำหรับการจัดทำความตกลงในปี 2559

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: กรมการขนส่งทางบก และกระทรวงการต่างประเทศ

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ คือ สถานการณ์ภายในเมียนมาต้องกลับมาสู่สภาวะปกติ

8.2.3 แนวทางการพัฒนาระยะยาวสำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย (ระยะเวลา 6-10 ปี)

8.2.3.1 จัดทำร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดน

ปัจจุบัน การพัฒนาในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทยยังไม่มีความคืบหน้ามากนัก เนื่องจากปัจจัยหลายประการไม่ว่าจะเป็น สิทธิประโยชน์ที่ไม่ดึงดูดมากพอเมื่อเปรียบเทียบกับสิทธิประโยชน์ในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมายที่ไม่สอดคล้องกับบริบทในพื้นที่ โครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคที่ยังไม่เพียงพอ การอำนวยความสะดวกของภาครัฐที่ยังไม่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังมีประเด็นสำคัญด้านการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่เกี่ยวข้องกับข้อกฎหมายหลายฉบับซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานภาครัฐหลายหน่วยงาน เช่น กฎหมายที่ดิน กฎหมายป่าไม้ กฎหมายผังเมือง เป็นต้น ซึ่งภาครัฐยังขาดการบูรณาการและการบริหารจัดการที่ดีพอทำให้ไม่สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางการพัฒนานี้จึงมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาพื้นที่รอบบริเวณชายแดน โดยภาครัฐควรสนับสนับสนุนและผลักดันการนำแนวทางการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ภายใต้พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก มาใช้เป็นต้นแบบในการจัดทำร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดน เพื่อมอบอำนาจหน้าที่ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแบบเบ็ดเสร็จ ซึ่งจะช่วยให้การบังคับใช้กฎหมายที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานภาครัฐหลายหน่วยงานมาอยู่ภายใต้เพียงหน่วยงานเดียว ทำให้สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ว่าจะเป็นการปรับเปลี่ยนเงื่อนไขสิทธิประโยชน์ที่มีความน่าดึงดูดมากขึ้น การพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดิน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค การกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายที่สอดคล้องกับบริบทในแต่ละพื้นที่ การพัฒนาการให้บริการภาครัฐแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรที่สะดวกและรวดเร็ว รวมทั้งการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า การนำเข้า - ส่งออกและการขนส่งข้ามพรมแดน เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่และ

นักลงทุนได้รับประโยชน์สูงสุด โดยการจัดทำพระราชบัญญัติดังกล่าว ในเบื้องต้นควรมีการนำร่องในพื้นที่ชายแดนศักยภาพ ได้แก่

- พรบ. เขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนจังหวัดเชียงราย
- พรบ. เขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนมุกดาหารและนครพนม
- พรบ. เขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนจังหวัดหนองคาย
- พรบ. เขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนสระแก้ว
- พรบ. เขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนตาก
- พรบ. เขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนสงขลา

ซึ่งหากในอนาคต การนำ พรบ. เขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ข้างต้นมาปฏิบัติใช้และประสบความสำเร็จ ภาครัฐสามารถใช้ พรบ.ดังกล่าว มาใช้กับเขตพัฒนาพิเศษในพื้นที่ชายแดนศักยภาพอื่น ๆ ได้ต่อไป

หน่วยงานผู้รับผิดชอบ: คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.)

ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (KSFs) ของแนวทางการพัฒนานี้ ได้แก่ ร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนการได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ในการยกร่างเป็นพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดน

8.3 ระดับที่ 3 (Macro) แนวทางการพัฒนาระดับประเทศ

แนวทางการพัฒนาระดับที่ 3 คือ แนวทางการพัฒนาในระดับประเทศที่ประกอบไปด้วย 7 แนวทางสำคัญ ได้แก่

(1) การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์มี 3 แนวทางหลัก ได้แก่

(1.1) โครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งและการค้าข้ามแดนและผ่าน (Transport and Cross Border Infrastructures)

หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่จัดให้มีการก่อสร้าง การปรับปรุง แก้ไข ซ่อมแซม และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่ง เพื่อให้มั่นใจได้ว่าโครงสร้างพื้นฐานเหล่านี้พร้อมใช้งาน เพื่อให้เกิดการอำนวยความสะดวกการค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการสนับสนุนการดำเนินงานของผู้ประกอบการและการทำงานของหน่วยงานพรมแดนของไทย และลดผลกระทบในทางลบกับชุมชนโดยรอบให้ได้มากที่สุด

(1.2) อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน (Equipment and Facilities for Cross Border Logistics)

หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่จัดหาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับโลจิสติกส์ข้ามพรมแดนให้เพียงพอแก่การปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงานพรมแดน รวมถึงกำหนดแนวทางการบริหารจัดการบำรุงรักษาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกนั้น เพื่อให้เกิดการอำนวยความสะดวกการค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด และเกิดประโยชน์แก่ผู้ประกอบการ

(1.3) สิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (Logistics Supporting Facilities)

หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์ (Logistics Supporting Facilities) เช่น ศาลาที่พัก จุดพักคอย ห้องน้ำ ภายในพื้นที่ด่านตามความเหมาะสม และควรเปิดโอกาสให้ภาคชนได้มีส่วนร่วมในการบำรุงรักษาดูแลสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้

(2) การให้บริการการขนส่งและบริการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน (Transport and Cross Border Logistics Services)

สำหรับการให้บริการการขนส่งและบริการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดนที่อยู่ภายใต้การกำกับของรัฐ ให้หน่วยงานภาครัฐดำเนินการจัดหาและบริการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดนให้เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ สำหรับการให้บริการการขนส่งและบริการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดนที่อยู่ภายใต้การบริหารของเอกชน ให้หน่วยงานภาครัฐสนับสนุนการดำเนินงานของเอกชนเพื่อให้เกิดการอำนวยความสะดวกการค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(3) การเพิ่มประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดน

หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่พัฒนาระบบการดำเนินต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการค้าชายแดนที่อยู่ภายใต้การดำเนินงานของรัฐ โดยสนับสนุนให้มีการวางแผนและดำเนินการตามแผน ปรับใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม ประสานงานกับหน่วยงานภายในและภายนอกประเทศทั้งภาครัฐด้วยกันเอง ภาคเอกชน และชุมชนโดยรอบ เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและเพิ่มประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดน

(4) การปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศ ให้สอดคล้องและสนับสนุนกับบริบทของการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน

หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่ดำเนินการจัดทำข้อตกลง เจรจา และปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศเพื่อให้เกิดการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ และรักษาผลประโยชน์ของประเทศไทย ผู้ประกอบการไทย และพื้นที่ชุมชนบริเวณชายแดน รวมถึงต้องควบคุมให้การดำเนินการที่เป็นไปตามหลักสากล

(5) การพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน

การพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน 2 แนวทางหลัก ได้แก่

(5.1) กฎระเบียบที่ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ

หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่กำหนดและปรับปรุงกฎระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดน ให้เป็นการสนับสนุนการดำเนินการของภาคเอกชนและส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ชายแดน พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดน และพื้นที่เศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

(5.2) การพัฒนาธุรกิจการค้าและโลจิสติกส์

หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องมีหน้าที่เชิญชวน สนับสนุนและส่งเสริมภาคเอกชนที่จะมาลงทุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์ (Logistics Supporting Facilities) บริเวณรอบด่านชายแดนและในพื้นที่ชายแดน พื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายแดน และพื้นที่เศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

(5.3) การประกาศใช้พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนในภูมิภาคต่าง ๆ

มอบอำนาจหน้าที่ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแบบเบ็ดเสร็จ ซึ่งจะช่วยให้การบังคับใช้กฎหมายที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานภาครัฐหลายหน่วยงานมาอยู่ภายใต้เพียงหน่วยงานเดียวทำให้สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

(6) การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าข้ามแดนและผ่านแดน

หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรร่วมมือกับภาคเอกชนและหน่วยงานภาคการศึกษาเพื่อดำเนินการจัดตั้งโครงการวิจัยและการศึกษาความเป็นไปได้ของการเพิ่มประสิทธิภาพการค้าข้ามแดนและผ่าน

แดนทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวก ประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและประสิทธิภาพการให้บริการการขนส่ง กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องและข้อตกลงระหว่างประเทศ และแนวทาวการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน

(7) การสร้างองค์ความรู้ด้านการค้าข้ามแดนและผ่านแดนให้แก่ผู้ประกอบการ

หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต้องสร้างองค์ความรู้ให้ผู้ประกอบการ โดยการให้ข้อมูลที่ชัดเจนทั้งที่เป็นข้อมูลขั้นตอนและกระบวนการทำงานของหน่วยงานพรมแดนของประเทศไทยและของประเทศที่มีพรมแดนติดกับไทย

จาก**ตารางที่ 8.3-1** แสดงให้เห็นว่าแนวทางการพัฒนาระดับที่ 3 ทั้ง 7 แนวทางมีความครอบคลุมแนวทางการพัฒนาในระดับที่ 1 และ 2 ของศึกษานี้ อย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ของแนวทางการพัฒนาระดับที่ 3 ทั้ง 7 แนวทางนี้ไม่ได้มีไว้เพื่อกำหนดขอบเขตของแนวทางการพัฒนาในระดับที่ 1 และ 2 ของศึกษานี้ แต่ยังมีลักษณะเป็นกรอบอย่างกว้างที่ครอบคลุมการอำนวยความสะดวกการค้าผ่านแดนและข้ามแดนที่ไม่เฉพาะทางถนน แต่สามารถนำไปปรับใช้กับการขนส่งทางรางและทางน้ำได้ นอกจากนี้ยังครอบคลุมมุมมองด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ บริหารจัดการ การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน และความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคการศึกษาด้วย

ตารางที่ 8.3-1 ความสัมพันธ์ระหว่างแนวทางการพัฒนาทั้ง 3 ระดับ

ระดับที่ 3		ระดับที่ 2			ระดับที่ 1		
		ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว	ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว
1. การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์	1.1 โครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งและการค้าข้ามแดนและผ่าน (Transport and Cross Border Infrastructures)	- หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต้องเร่งรัดการซ่อมบำรุงถนน			- เร่งรัดโครงการก่อสร้างจุดผ่านแดนถาวรบ้านหนองเอี่ยน (อรัญฯ) - ดำเนินการจัดตั้งห้องปฏิบัติการกลาง (Central Lab) (แม่สอด) - เร่งจัดหาพื้นที่ภายนอกด่านสำหรับการตรวจปล่อยสินค้า (ปาดังเบซาร์) - เร่งรัดการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงด่านศุลกากรสะเดาแห่งที่ 2 (สะเดา) - เร่งรัดโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (สะเดา) - พัฒนาโครงการศูนย์การขนส่งชายแดน (นครพนม) - โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ระยะที่ 1 (เชียงของ)	- ดำเนินการโครงการก่อสร้างสะพานรถไฟแห่งใหม่ (หนองคาย) - การพัฒนาพื้นที่สถานีนาทารองรับการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระบบราง (หนองคาย) - โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ระยะที่ 2 (เชียงของ)	

ระดับที่ 3		ระดับที่ 2			ระดับที่ 1		
		ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว	ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว
	1.2 อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน (Equipment and Facilities for Cross Border Logistics)	- จัดหาเครื่องเอกซเรย์เพิ่มเติมสำหรับด่านศุลกากร					
	1.3 สิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (Logistics Supporting Facilities)	- เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการบำรุงรักษาสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์ (Logistics Supporting Facilities) ภายในด่านพรมแดน					
2. การให้บริการการขนส่งและบริการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน (Transport and Cross Border Logistics Services)		- การปรับเพิ่มขบวนรถไฟสินค้าและจัดหาแคร่รถไฟให้เพียงพอ					
3. การเพิ่มประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดน		- จัดทำระบบจองคิวออนไลน์ผ่านแอปพลิเคชันที่เชื่อมต่อกับสมาร์ทโฟน - การนำระบบ e-Customs มาใช้อย่างเต็มรูปแบบ					

ระดับที่ 3	ระดับที่ 2			ระดับที่ 1		
	ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว	ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว
	- การกำหนดมาตรฐานการให้บริการของศุลกากร - การส่งเสริมให้มีการประสานงานและการแบ่งปันข้อมูลกันระหว่างหน่วยงานพรมแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน - ผลักดันให้มีการใช้ระบบ National Single Window (NSW) อย่างเต็มรูปแบบ - การส่งเสริมให้มีการประสานงานและการแบ่งปันข้อมูลกันระหว่างหน่วยงานพรมแดน					
4. การปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศ ให้สอดคล้องและสนับสนุนกับบริบทของการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน	- การจัดทำความตกลงทวิภาคีการขนส่งทางถนนกับประเทศมาเลเซีย - ให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคแก่ประเทศเพื่อนบ้านเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวย	- เชื่อมโยงระบบ ASEAN Single Window (ASW) - จัดทำความตกลงไตรภาคีการขนส่งทางถนนระหว่างไทย - เมียนมา - อินเดีย				- การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจสงขลา – ปีนัง - เมดาน (EC1) ภายใต้แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย – มาเลเซีย – ไทย

ระดับที่ 3		ระดับที่ 2			ระดับที่ 1		
		ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว	ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว
		ความสะดวกทางการค้า - เจรจากับ สปป.ลาว ถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาการไม่อนุญาตให้รถบรรทุกไทยเข้าไปขนส่งสินค้า - เจรจากับจีนเพื่อให้สินค้าไทยได้สิทธิการตรวจปล่อยสินค้าประเภทเน่าเสียง่ายบริเวณด่านพรมแดนจีนเท่าเทียมกับประเทศอื่นที่มีพรมแดนติดกับจีน - การดำเนินการตรวจปล่อยแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ภายในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA)					(IMT-GT) (สะเดา)
5. การพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ชายแดน	5.1 กฎระเบียบที่ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ	- ส่งเสริมให้เอกชนขอจัดตั้งเขตปลอดอากรและคลังสินค้าทัณฑ์บน		- จัดทำร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดน			

ระดับที่ 3		ระดับที่ 2			ระดับที่ 1		
		ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว	ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว
	5.2 การพัฒนาธุรกิจการค้าและโลจิสติกส์		- เชิญชวนภาคเอกชนให้มาลงทุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนโลจิสติกส์ (Logistics Supporting Facilities) บริเวณรอบด่าน			- สนับสนุนการจัดตั้งศูนย์ค้าปลีกค้าส่ง ศูนย์การค้าชายแดน (อรัญฯ แม่สอด มุกดาหาร นครพนม แม่สาย)	
	5.3 การประกาศใช้พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนในภูมิภาคต่าง ๆ			จัดทำร่างพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดน			
6. การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าข้ามแดนและผ่านแดน					- เร่งรัดการศึกษาความเป็นไปได้ของการเชื่อมโยงการขนส่งรถไฟความเร็วสูงจากระหว่างไทย-กัมพูชาในเส้นทางกรุงเทพฯ – อรัญประเทศ - ปอยเปต - พนมเปญ (อรัญประเทศ) - ดำเนินการศึกษารอบใหม่ถึงความเป็นไปได้		

ระดับที่ 3	ระดับที่ 2			ระดับที่ 1		
	ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว	ระยะสั้น	ระยะกลาง	ระยะยาว
				โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตาก - แม่สอด (แม่สอด) - ดำเนินการการศึกษาปัจจัยความสำเร็จเพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรางผ่านพรมแดนปาดังเบซาร์		
7. การสร้างองค์ความรู้ด้านการค้าข้ามแดนและผ่านแดนให้แก่ผู้ประกอบการ	- ประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับพิธีการ แนวทางปฏิบัติและขั้นตอนการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของ สปป.ลาว - การประชาสัมพันธ์ข้อมูลการขนส่งสินค้าภายในประเทศกัมพูชา (สระแก้ว)					

แนวทางการพัฒนาระดับที่ 3 จำเป็นต้องมีการระบุตัวชี้วัดที่เหมาะสม ดังนั้น จึงควรมีการกำหนดเป้าหมายความสำเร็จของแนวทางการพัฒนาของการศึกษานี้ให้สอดคล้องกับดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดน (Border Performance Index; BPI) ที่พัฒนาขึ้นมา ที่ประกอบด้วย

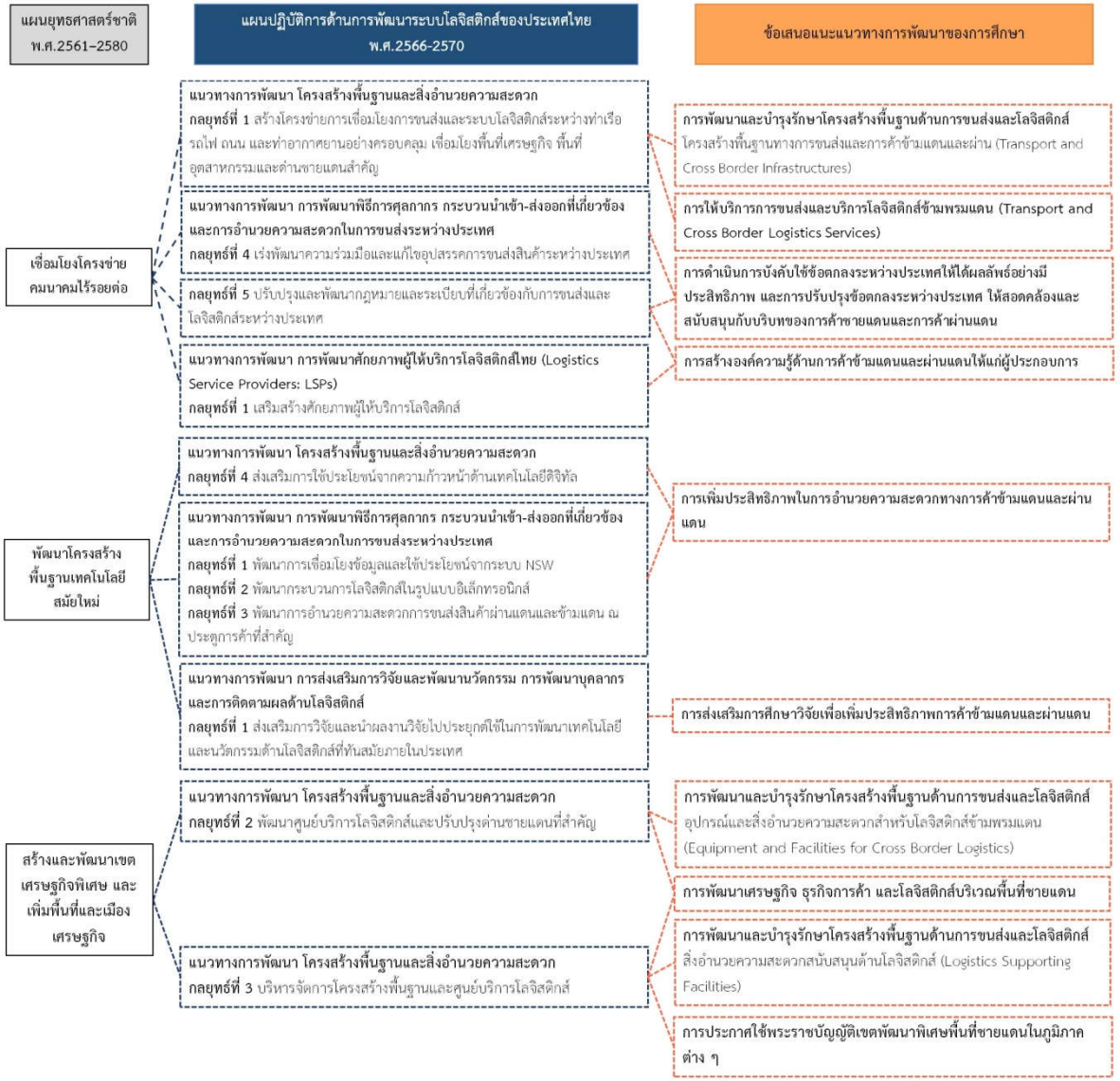
1) คะแนน BPI โดยรวมของแต่ละพื้นที่ต้องเท่ากับหรือสูงกว่า 1.188 คะแนน
2) คะแนน BPI ด้านโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละพื้นที่ต้องเท่ากับหรือสูงกว่า 0.906 คะแนน
3) คะแนน BPI ด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของแต่ละพื้นที่ต้องเท่ากับหรือสูงกว่า 1.305 คะแนน
4) คะแนน BPI ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของแต่ละพื้นที่ต้องเท่ากับหรือสูงกว่า 1.359 คะแนน
5) คะแนน BPI เจ้าของสินค้าของแต่ละพื้นที่ต้องเท่ากับหรือสูงกว่า 1.506 คะแนน

ทั้งนี้ การใช้คะแนน BPI มากำหนดเป้าหมายความสำเร็จสำหรับการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพการค้าชายแดนของประเทศไทยจะเป็นประโยชน์ต่อการเก็บข้อมูลในอนาคต โดยอย่างน้อยที่สุดทุกพื้นที่ควรมีคะแนน BPI ระดับใกล้เคียงคะแนนเดิมซึ่งหมายถึงเป็นการรักษาระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการการอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้ได้ หรือหากมีคะแนน BPI สูงกว่าเดิมหมายถึงสามารถทำให้ผู้ใช้บริการมีความพึงพอใจมากขึ้น

จาก**ตารางที่ 8.3-1** สรุปแนวทางการพัฒนาทั้งหมดที่นำเสนอไว้ในการศึกษานี้ โดยแนวทางพัฒนาระดับที่ 3 (Macro) เป็นแนวทางการพัฒนาระดับประเทศ ระดับที่ 2 (Meso) เป็นแนวทางการพัฒนาภาพรวมสำหรับพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย และระดับที่ 1 (Micro) เป็นแนวทางการพัฒนาระดับเฉพาะพื้นที่ ซึ่งแนวทางการพัฒนาทั้ง 3 ระดับมีความสอดคล้องกัน

8.4 ความสอดคล้องของแนวทางการพัฒนากับแผนระดับชาติ

แนวทางการพัฒนาในระดับที่ 1, 2 และ 3 ของการศึกษานี้มีความสอดคล้องกับแผนระดับชาติ ดัง**รูปที่ 8.4-1** ได้แก่ **แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570** (แผนระดับ 3) และ**แผนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561–2580** (แผนระดับ 1)



รูปที่ 8.4-1 ความสอดคล้องของแนวทางการพัฒนากับแผนระดับชาติ

แนวทางการพัฒนาในการศึกษานี้สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570 หรือเรียกได้ว่าสามารถเป็นแนวทางการพัฒนาที่จะนำมาใช้สนับสนุนแผนปฏิบัติการฯ ของ สศช. โดยทำหน้าที่ส่งเสริมเฉพาะเรื่องการพัฒนาพื้นที่ชายแดนเป็นพิเศษ ดังต่อไปนี้

- **แนวทางการพัฒนา** โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

กลยุทธ์ที่ 1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรมและด่านชายแดนสำคัญ

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ

กลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล

- **แนวทางการพัฒนา** การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ

- **แนวทางการพัฒนา** การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนนำเข้า - ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ

กลยุทธ์ที่ 4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

- **แนวทางการพัฒนา** การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)

กลยุทธ์ที่ 1 เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์

รวมถึงแนวทางการพัฒนาของการศึกษานี้มีความสอดคล้องกับ**แผนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561-2580 ในยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นยุทธศาสตร์** โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก ในหัวข้อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ, สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ ดัง**ตารางที่ 8.4-1**

ตารางที่ 8.4-1 ความสอดคล้องของแนวทางการพัฒนาของการศึกษากับแผนระดับชาติ

ที่	แนวทางการพัฒนาของการศึกษา	ความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570	ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561–2580
1.	การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์	-	-
1.1	โครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งและการค้าข้ามแดนและผ่าน (Transport and Cross Border Infrastructures)	**แนวทางการพัฒนา** โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก **กลยุทธ์ที่ 1** สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรมและด่านชายแดนสำคัญ	**ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน** **ประเด็นยุทธศาสตร์** โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก - เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ
1.2	อุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน (Equipment and Facilities for Cross Border Logistics)	**แนวทางการพัฒนา** โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก **กลยุทธ์ที่ 2** พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ	**ประเด็นยุทธศาสตร์** โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก - สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ - เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ
1.3	สิ่งอำนวยความสะดวกสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (Logistics Supporting Facilities)	**แนวทางการพัฒนา** โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก **กลยุทธ์ที่ 3** บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์	**ประเด็นยุทธศาสตร์** โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก - สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ - เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ
2.	การให้บริการการขนส่งและบริการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน (Transport and Cross Border Logistics Services)	**แนวทางการพัฒนา** โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก **กลยุทธ์ที่ 1** สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรมและด่านชายแดนสำคัญ	**ประเด็นยุทธศาสตร์** โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก - เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ
3.	การเพิ่มประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดน	**แนวทางการพัฒนา** โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก **กลยุทธ์ที่ 4** ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล	**ประเด็นยุทธศาสตร์** โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่
		แนวทางการพัฒนา การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ **กลยุทธ์ที่ 1** พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW **กลยุทธ์ที่ 2** พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ **กลยุทธ์ที่ 3** พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ	

ที่	แนวทางการพัฒนาของการศึกษา	ความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570	ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561–2580
4.	การปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศ ให้สอดคล้องและสนับสนุนกับบริบทของการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน	**แนวทางการพัฒนา** การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ **กลยุทธ์ที่ 4** เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ **กลยุทธ์ที่ 5** ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	**ประเด็นยุทธศาสตร์** โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก - เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ
5.	การพัฒนาเศรษฐกิจ ธุรกิจการค้า และโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน		
5.1	กฎระเบียบที่ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ	**แนวทางการพัฒนา** โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก **กลยุทธ์ที่ 3** บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์	**ประเด็นยุทธศาสตร์** โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก - สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ - เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ
5.2	การพัฒนาธุรกิจการค้าและโลจิสติกส์	**แนวทางการพัฒนา** โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก **กลยุทธ์ที่ 2** พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ	
5.3	การประกาศใช้พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนในภูมิภาคต่าง ๆ	**แนวทางการพัฒนา** โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก **กลยุทธ์ที่ 3** บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์	
6.	การส่งเสริมการศึกษาวิจัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าข้ามแดนและผ่านแดน	**แนวทางการพัฒนา** การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ **กลยุทธ์ที่ 1** ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ	**ประเด็นยุทธศาสตร์** โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่
7.	การสร้างองค์ความรู้ด้านการค้าข้ามแดนและผ่านแดนให้แก่ผู้ประกอบการ	**แนวทางการพัฒนา** การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนนำเข้า - ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ **กลยุทธ์ที่ 5** ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	**ประเด็นยุทธศาสตร์** โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก - เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ
		แนวทางการพัฒนา การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs) **กลยุทธ์ที่ 1** เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์	

ที่	แนวทางการพัฒนาของการศึกษา	ความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566-2570	ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561–2580
8	การประกาศใช้พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษพื้นที่ชายแดนในภูมิภาคต่าง ๆ	**แนวทางการพัฒนา** โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก **กลยุทธ์ที่ 3** บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์	**ประเด็นยุทธศาสตร์** โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก - สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ - เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ

8.5 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่

การนำเสนอในส่วนนี้จะระบุว่าในแต่ละพื้นที่ควรมีการดำเนินกิจกรรมหรือสนับสนุนให้มีการพัฒนาที่สามารถดำเนินการได้โดยใช้ประโยชน์จากลักษณะเฉพาะหรือจุดเด่นพิเศษของแต่ละพื้นที่ โดยข้อเสนอแนะนี้เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลจากการทบทวนข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ นโยบายและแผนพัฒนาตามภูมิภาคที่เกี่ยวข้องของพื้นที่ชายแดน ภาพรวมการค้าและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศไทยและเพื่อนบ้าน และผลการศึกษาเชิงลึกของพื้นที่ศักยภาพ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- **พื้นที่จังหวัดเชียงราย** – จังหวัดเชียงราย อยู่ในแผนเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ระยะที่ 2 ตามประกาศคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ที่ 2/2558 โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาศักยภาพเพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 3 ด้าน ได้แก่ (1) การค้าชายแดน โดยส่งเสริมให้เป็นเมืองการค้าชายแดนเพื่อรองรับการค้าและการลงทุน เชื่อมโยงกับประเทศอาเซียนและกรอบความร่วมมือ GMS (Greater Mekong Subregion) หรืออนุภูมิภาคลุ่มแม่นโขง 6 ประเทศ (ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้) (2) การเกษตร มุ่งเน้นพัฒนาให้เป็นเมืองเกษตรกรรมรองรับตลาดอาหารสุขภาพ เพื่อเป็นแหล่งผลิตอาหารและสินค้าเกษตรของภูมิภาค และยกระดับมาตรฐานสู่ผู้บริโภคระดับบน (3) การท่องเที่ยว สนับสนุนและส่งเสริมให้เป็นเมืองท่องเที่ยวเชื่อมโยงกลุ่มประเทศอาเซียน และ GMS ทั้งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ เชิงเกษตร เชิงประวัติศาสตร์ ศิลปวัฒนธรรม ชาติพันธุ์ และสุขภาพ ทั้งนี้ **พื้นที่เชียงของ** มีข้อเสนอแนะในการพัฒนาเป็นศูนย์การค้าปลีกค้าส่ง การท่องเที่ยว ศูนย์ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ศูนย์โลจิสติกส์และพาณิชยกรรม และสำนักงานการค้าและศุลกากร ขณะที่ **พื้นที่แม่สาย**มีข้อเสนอแนะในการพัฒนาด่านชายแดนเพื่อรองรับการค้าและการท่องเที่ยว อาทิ การเตรียมพื้นที่จัดตั้งโรงแรม ศูนย์การประชุม ร้านค้าปลอดภาษี ศูนย์ขนส่งมวลชน และศูนย์ข้อมูลการท่องเที่ยว

(1) พื้นที่จังหวัดนครพนม - โครงสร้างการผลิตของจังหวัดนครพนม ปี 2565 ส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับภาคนอกการเกษตร โดยเฉพาะสาขาการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า แต่เมื่อพิจารณาเป็นรายสาขาโครงสร้างจังหวัดนครพนมจะพบว่าขึ้นอยู่กับสาขาเกษตรกรรม การป่าไม้ และการประมง ดังนั้น ภายในจังหวัดจึงมีโรงงานอุตสาหกรรมรองรับผลผลิตทางการเกษตรที่หลากหลาย เช่น โรงงานชำแหละและแปรรูปโคขุน (Product Champion), โรงงานชำแหละและแปรรูปไก่งวง (Product Champion) โรงสีข้าวขนาดใหญ่ โรงสีข้าวอินทรีย์ (Product Champion) โรงงานยางแท่ง STR 20 โรงงานตัดเย็บเสื้อผ้าที่ผ่านการรับรองมาตรฐาน เป็นต้น รวมถึง จังหวัดนครพนมถูกกำหนดให้เป็นเขตรองรับเศรษฐกิจพิเศษระยะที่ 2 มีบทบาทหน้าที่ที่เหมาะสมสำหรับเมืองผลิตอาหารที่ปลอดภัยและอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร ดังนั้น ข้อเสนอแนะในการพัฒนาพื้นที่จังหวัดนครพนมควรมีการจัดตั้งเป็นศูนย์ประชุมและแสดงสินค้านานาชาติ ศูนย์กระจายสินค้าและโลจิสติกส์ ธุรกิจคลังสินค้า และเขตอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรและผลไม้เพื่อส่งออก

(3) พื้นที่จังหวัดมุกดาหาร – ถือเป็นอีกหนึ่งจังหวัดที่ตั้งอยู่บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ EWEC ที่เริ่มตั้งแต่เมืองเมาะลำไย ในประเทศเมียนมา ผ่านมายังอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เป็นแนวขวางของประเทศและออกจากประเทศไทยที่จังหวัดมุกดาหาร โดยมีสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 เชื่อมสู่ สปป.ลาว ผ่านเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน (Savan-SENO Special Economic Zone: SASEZ) ต่อไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ประเทศเวียดนาม เชื่อมต่อสู่ท่าเรือดานังของประเทศเวียดนามหรือขึ้นสู่จีนตอนใต้ (เขตปกครองตนเองกว่างสีจ้วง) ทั้งนี้ หากพิจารณาศักยภาพของพื้นที่จังหวัดมุกดาหารและเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศเพื่อนบ้านจะพบว่าธุรกิจที่มีศักยภาพในการลงทุน ได้แก่ อุตสาหกรรมแปรรูปผลิตผลจากการเกษตร อุตสาหกรรม

เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และกิจการบริการและสาธารณูปโภคในกลุ่ม 3 กลุ่ม คือ กลุ่มกิจการโลจิสติกส์ กลุ่มนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตอุตสาหกรรม และกิจการสนับสนุนการท่องเที่ยว

(4) พื้นที่จังหวัดหนองคาย - จังหวัดหนองคายเป็นจังหวัดที่มีมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับสปป.ลาว มีมูลค่าสูงเป็นอันดับ 1 และแนวโน้มก็ยังคงรักษาความเป็นอันดับที่ 1 ในเรื่องของมูลค่าการค้าชายแดน ไทย-สปป.ลาว เนื่องจากจังหวัดหนองคายอยู่ตรงกันข้ามกับนครหลวงเวียงจันทน์ ซึ่งเป็นเมืองหลวงของ สปป.ลาว และเป็นโอกาสในการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งสามารถเชื่อมโยงไปถึงเวียดนามและจีน (ตอนใต้) ซึ่งจากข้อมูลการค้าชายแดนและการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคายสามารถสนับสนุนกลุ่มกิจการเป้าหมายอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรที่สามารถรองรับผลผลิตทางการเกษตรจากจังหวัดใกล้เคียงและ สปป.ลาว มาแปรรูปในพื้นที่ได้ นอกจากนี้ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่สามารถเชื่อมโยงไปยังสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของ สปป.ลาว และกิจการเป้าหมายโลจิสติกส์ที่เชื่อมต่อไปยังภาคเหนือของประเทศไทยได้ โดยส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากรถไฟความเร็วสูงระหว่างประเทศจีน-ลาว ที่เพิ่มปริมาณการเดินทางระหว่างประเทศและเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางของนักท่องเที่ยว

(5) พื้นที่จังหวัดสระแก้ว - ถือเป็นจังหวัดสำคัญในการเป็นศูนย์กลางทางด้านการค้าที่เชื่อมโยงสู่คาบสมุทรอินโดจีนและประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้มีการสนับสนุนและส่งเสริมด้านการค้าเป็นอย่างยิ่ง ก่อให้เกิดการสร้างงานสร้างรายได้ในพื้นที่ นอกจากนี้ เกษตรกรรมถือเป็นภาคส่วนสำคัญหนึ่งในเขตเมืองชายแดนอรัญประเทศ เนื่องจากเป็นแหล่งเกษตรกรรมที่สำคัญ โดยนิยมปลูกพืชผักผลไม้ เช่น แตง ซึ่งถือเป็นผลไม้เศรษฐกิจของพื้นที่แห่งนี้ ขณะเดียวกันทางด้านอุตสาหกรรมก็มีการจัดสร้างโรงงานขนาดเล็กเพื่อการผลิตในการส่งออกจำนวน 7 แห่ง นอกจากนี้ ยังมีการสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงระบบนิเวศน์และประวัติศาสตร์ ดังนั้น ข้อเสนอแนะสำหรับพื้นที่อรัญประเทศเพื่อสนับสนุนระบบเศรษฐกิจ ได้แก่ การจัดตั้งศูนย์การค้าปลีกค้าส่งชายแดน โรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตทางการเกษตร โรงแรมและร้านค้ารองรับนักท่องเที่ยว เป็นต้น

(6) พื้นที่จังหวัดตาก – ถือเป็นอีกหนึ่งจังหวัดที่ตั้งซึ่งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก/ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) สามารถเชื่อมกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดเมียวดีของประเทศเมียนมา เป็นเส้นทางทางบกสู่ท่าเรือเมาะลำไย และกรุงย่างกุ้ง โดยมีระยะห่างจากนิคมอุตสาหกรรมเมียวดีเพียง 11 กิโลเมตร และห่างจากกรุงย่างกุ้ง 560 กิโลเมตร โดยสภาพบริเวณชายแดนด้านแม่สอดจะมีแรงงานจากเมียนมาผ่านเข้า-ออกจำนวนมากและมีรถยนต์ส่วนบุคคลของประเทศเมียนมาเข้ามาซื้อสินค้าอุปโภคบริโภค ขณะเดียวกัน เขตอุตสาหกรรมเมียวดีอยู่ระหว่างการพัฒนา ปัจจุบันนักลงทุนให้ความสนใจเข้ามาลงทุนในเขตการค้าเมียวดี เนื่องจากมีความพร้อมรองรับการลงทุนในอุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมแปรรูป และอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม เป็นต้น ดังนั้น พื้นที่แม่สอดควรพัฒนาเป็นเมืองหน้าด่านที่มีศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (OSS) ด้านอุตสาหกรรมและการค้าชายแดน มีศูนย์กระจายสินค้า OTOP และศูนย์การค้าปลีกค้าส่งชายแดน เป็นเส้นทางการคมนาคนขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ และเป็นจุดเชื่อมโยงการท่องเที่ยวสู่ประเทศเมียนมา

(7) พื้นที่จังหวัดสงขลา – เป็นจังหวัดศูนย์กลางของภาคใต้ มีด่านศุลกากรสะเดาและด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ซึ่งเป็นด่านทางบกที่มีมูลค่าการค้าสูงสุดอันดับหนึ่งและอันดับสองของไทยตามลำดับ ทั้งสองพื้นที่อยู่ใกล้ท่าเรือปีนังและท่าเรือกลังของมาเลเซีย และมีการเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทย - มาเลเซียผ่านทางด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ มีฐานการผลิตในพื้นที่ เช่น อุตสาหกรรมแปรรูปยางพารา อาหารทะเล ทำให้จังหวัดสงขลาเป็นพื้นที่ภายใต้โครงการความร่วมมือเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (IMT-GT) และมีโอกาสการพัฒนาเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษร่วมระหว่างสะเดากับบูกิตกายูฮีตัม (มาเลเซีย) เพื่อการลงทุนในภาคอุตสาหกรรมและบริการ รวมถึง การขยายโอกาสความร่วมมือทางการค้าการลงทุนต่อเนื่องในแนวทาง

ด่วน เหนือ-ใต้ (North-South Expressway) ในมาเลเซียเข้าสู่พื้นที่ตอนในของมาเลเซีย โดย**พื้นที่สะเดา**และ**พื้นที่ปาดังเบซาร์**มีข้อเสนอแนะในการพัฒนาเป็นศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน (OSS) ที่สามารถอำนวยความสะดวกในการติดต่อแก่นักลงทุนที่สนใจเข้ามาลงทุนในพื้นที่ได้ เป็นฐานการผลิตอาหารทะเลและฮาลาลให้เป็นศูนย์กลางระดับภูมิภาคภายใต้นโยบายการเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในการผลิตเพื่อส่งออกโดยเชื่อมโยงโครงข่ายการผลิตกับจังหวัดอื่น ๆ ในภูมิภาคในการสนับสนุนทางด้านวัตถุดิบ รวมทั้งการเชื่อมโยงวัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้นผ่านการเปิดเสรีค้าการลงทุนด้วย ท้ายสุด ภาคบริการ การท่องเที่ยว โรงแรม ภัตตาคาร การคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งการค้าชายแดน ถือเป็นสาขาที่สร้างรายได้ให้แก่คนในพื้นที่และเป็นสาขาที่สามารถเร่งให้เกิดการพัฒนาเมืองและพื้นที่ทางเศรษฐกิจ

8.6 ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษา

ในส่วนนี้เป็นการสรุปข้อจำกัดของการศึกษานี้และนำเสนอแนวปรับปรุงการศึกษาให้ดียิ่งขึ้น ซึ่งอาจใช้เป็นแนวทางสำหรับการศึกษาในอนาคตของ สศช. ได้ โดยข้อเสนอแนะจะนำเสนอในประเด็นต่าง ๆ ได้แก่ (1) ข้อเสนอแนะการคัดเลือกพื้นที่ในอนาคต (2) ข้อเสนอแนะการปรับปรุงแบบสอบถามสำหรับการศึกษาเชิงลึก (3) ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาในอนาคตเพื่อการลดต้นทุนและลดเวลาการดำเนินการผ่านแดนและข้ามแดน และ (4) ข้อเสนอแนะการเก็บข้อมูลสำหรับจัดทำคะแนน Border Performance Index (BPI) โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

8.6.1 ข้อเสนอแนะการคัดเลือกพื้นที่ในอนาคต

ในการศึกษานี้เพื่อให้ได้พื้นที่สำหรับการศึกษาเชิงลึกจึงมีกระบวนการคัดเลือกพื้นที่ โดยใช้วิธีวิเคราะห์และกำหนดหลักเกณฑ์คัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ ซึ่งจะได้พื้นที่ศักยภาพที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจการค้าชายแดนของประเทศไทย ดังนั้น ในการศึกษาในอนาคตจำเป็นต้องมีการคัดเลือกเพิ่มพื้นที่อีก เพื่อให้ครอบคลุมประเทศไทยมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม การคัดเลือกแต่เพียงพื้นที่ศักยภาพอย่างเดียว อาจจะทำให้มีการมองข้ามพื้นที่ที่มีความสำคัญน้อยที่สุดไป ซึ่งพื้นที่ที่มีความสำคัญน้อยอาจจะกำลังประสบประเด็นปัญหาลักษณะเฉพาะที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดนที่แตกต่างออกไปจากประเด็นปัญหาที่พบเจอในพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยที่ผู้กำหนดนโยบายอาจจะไม่ทราบได้เลยว่าปัญหาลักษณะเฉพาะนั้นเป็นอาจจะจุดคอขวดที่ทำให้การพัฒนาของพื้นที่ที่มีความสำคัญน้อยที่สุดนั้นไม่สามารถก้าวหน้าต่อไปได้ ดังนั้น พื้นที่นี้จึงอาจจะเรียกได้ว่าเป็นพื้นที่ที่ต้องการความเร่งด่วน ทั้งนี้ หากสมมติฐานที่กล่าวข้างต้นถูกต้องก็จะสามารถเปรียบเทียบอีกแง่มุมหนึ่งได้ว่า การศึกษาและพัฒนาเฉพาะพื้นที่ที่มีศักยภาพเป็นการทุ่มกำลังการพัฒนาไปยังกลุ่มพื้นที่ที่แข็งแกร่งให้ก้าวหน้าต่อไปอย่างก้าวกระโดดและปล่อยให้เกิดความแตกต่างระหว่างพื้นที่ที่แข็งแกร่งกับพื้นที่ที่เป็นจุดอ่อนของประเทศไทยได้ และผลที่ตามมาอาจจะเป็นการกระจุกตัวของประชากร ชุมชน หน่วยเศรษฐกิจ การจราจรแออัด และปัญหาสังคมอื่น ๆ ตามมา ในขณะที่พื้นที่ที่เป็นจุดอ่อนก็จะมีประชากรลดลง ขาดพื้นที่เศรษฐกิจ และอาจหมายถึงการไม่ได้ใช้ประโยชน์ของพื้นที่ได้อย่างเต็มที่

ข้อเสนอแนะนี้ จึงแนะนำให้มีการศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่ที่มีความสำคัญน้อยที่สุด โดยสิ่งที่อาจจะช่วยลดความแตกต่างหรือความเหลื่อมล้ำทางด้านการพัฒนาพื้นที่การค้าชายแดนภายในประเทศไทย รวมไปถึงอาจจะช่วยส่งเสริมชุมชนในพื้นที่นั้นให้มีความมั่นคงมากขึ้นได้ และควรจัดให้มีการพัฒนาแบบพึ่งพากัน ระหว่างพื้นที่ศักยภาพสูงและพื้นที่ที่มีความสำคัญน้อยกว่า สำหรับหลักวิธีการคัดเลือกพื้นที่ที่มีความสำคัญน้อยในการศึกษาในอนาคตสามารถใช้แนวคิดการตัดสินใจแบบพิจารณาหลายเกณฑ์

(Multiple Criteria Decision Making: MCDM) โดยใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับขั้น (Analytical Hierarchy Process: AHP) ได้ เนื่องจากเป็นระเบียบวิธีการทางการวิจัยที่มีการยอมรับ มีการพิสูจน์แล้วจากการศึกษานี้ว่าสามารถใช้ได้ รวมถึงการใช้วิธีการคัดเลือกพื้นที่ในรูปแบบเดียวกันจะช่วยสร้างความสอดคล้อง (Consistency) ทางด้านระเบียบวิธีการวิจัยได้ด้วย

8.6.2 ข้อเสนอแนะการปรับปรุงแบบสอบถามสำหรับการศึกษาเชิงลึก

ขั้นตอนการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ (Questionnaire with Interview) ในการศึกษานี้ได้พัฒนาแบบสอบถามมาจากแบบสอบถามการประเมิน Corridor Performance Measurement and Monitoring (CPMM) แบบสอบถามการประเมินประสิทธิภาพด้านต่าง ๆ และแบบสอบถามการประเมิน Trade Facilitation Indicators (TFIs) และด้วยการใช้กระบวนการวิจัยเพื่อคัดกรองคำถาม ปรับคำถามให้เหมาะสมกับบริบทประเทศไทยและผู้ตอบแต่ละราย ส่งผลให้แบบสอบถามที่นำมาใช้ มีความน่าเชื่อถือและสามารถนำไปใช้ต่อได้ในอนาคต

อย่างไรก็ตาม คำถามต่าง ๆ ในแบบสอบถาม ได้รับการพัฒนาขึ้นมาจากบริบทสถานการณ์การขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนที่มีเทคโนโลยีที่พบได้ในปัจจุบัน โดยเป็นที่ทราบกันดีว่าหากวันใดมีเหตุการณ์เทคโนโลยีสร้างความพลิกผัน (Technology Disruption) เช่น มีการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนด้วยยานยนต์ขนส่งไฟฟ้าหรือยานยนต์ขนส่งอัตโนมัติ สศช. จำเป็นต้องมีการปรับปรุงข้อคำถามในแบบสอบถามให้สอดคล้องกับบริบทการขนส่งสินค้าทางถนนที่เปลี่ยนแปลงไปด้วยเทคโนโลยีใหม่ โดยวิธีการปรับปรุงสามารถใช้แนวทางคำถามในแบบสอบถามปัจจุบันเป็นพื้นฐาน และปรับให้ครอบคลุมบริบทการขนส่งสินค้าทางถนนที่เปลี่ยนแปลงและคลอบคลุมทั้ง 4 มิติของระบบโลจิสติกส์

8.6.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาในอนาคตเพื่อการลดต้นทุนและลดเวลาการดำเนินการผ่านแดนและข้ามแดน

การวิเคราะห์ Transport Cost Model มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลเบื้องต้นเกี่ยวกับต้นทุนค่าขนส่งและระยะเวลาที่ใช้ในการข้ามแดน ผลที่ได้พบว่าค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยในเส้นทางส่วนใหญ่ค่อนข้างจะใกล้เคียงกันและยิ่งขนส่งระยะทางไกลค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยก็จะลดลง สำหรับผลการศึกษาเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการดำเนินการพิธีการข้ามแดนพบว่าแต่ละพื้นที่จะมีประเภทของสินค้าที่แตกต่างกันไปและส่งผลให้ค่าพิธีการมีความแตกต่างกันขึ้นกับประเภทของสินค้าที่ส่งออกในพื้นที่นั้น ๆ แต่ถ้าหากเป็นสินค้าประเภทเดียวกันก็จะมีค่าใช้จ่ายการดำเนินพิธีการในการส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้านที่ใกล้เคียงกัน

นอกจากนี้ ผลการศึกษาค้นพบว่าค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพิธีการฝั่งไทยถูกกว่าค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพิธีการฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีแค่พื้นที่ที่ติดกับสปป.ลาว เท่านั้น ที่การส่งออกจากไทยจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพิธีการฝั่งไทยสูงกว่าค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพิธีการฝั่งสปป.ลาว ซึ่งเกิดเป็นคำถามว่าอะไรคือสาเหตุที่สัดส่วนของฝั่งไทยต่อสปป.ลาว แตกต่างจากสัดส่วนของฝั่งไทยต่อประเทศอื่น อย่างไรก็ตาม ข้อมูลที่ได้เป็นเพียงข้อมูลเบื้องต้นที่ไม่ได้เจาะลึกในรายละเอียดตามประเภทสินค้า ทำให้การวิเคราะห์เพื่อลดค่าใช้จ่ายรายพื้นที่จึงเป็นได้ยากและควรมีการศึกษาเพิ่มในอนาคต โดยการเก็บข้อมูลเชิงลึกจากทั้งฝั่งไทยและจากฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งประโยชน์ที่ได้จากการศึกษาเชิงลึกนี้น่าจะช่วยให้ สศช. สามารถกำหนดแนวทางพัฒนาเฉพาะทางที่จะช่วยลดค่าใช้จ่ายของการดำเนินการพิธีการข้ามแดนได้และน่าจะส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศลดลง

8.6.4 ข้อเสนอแนะการเก็บข้อมูลสำหรับจัดทำคะแนน Border Performance Index (BPI)

ในการศึกษานี้ได้พัฒนาตัวชี้วัดที่เรียกว่า BPI ขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้สะท้อนประสิทธิภาพการผ่านแดนและข้ามแดนของแต่ละพื้นที่ของประเทศไทย และนำมาใช้ทดแทนตัวชี้วัด Trade Across Border ที่ได้ยกเลิกการพัฒนาไปแล้ว โดยผลที่ได้มาจากการพัฒนา BPI ทำให้ สศช. สามารถพิจารณาเปรียบเทียบพื้นที่ศักยภาพได้ออกเป็นส่วน ๆ ตามพื้นที่ที่ต้องการศึกษา ตัวอย่างเช่น สามารถเปรียบเทียบระหว่างกลุ่ม Higher performance, Consistent performance และ Partial performance ได้ หรือสามารถเปรียบเทียบพื้นที่ตาม 4 มิติของระบบโลจิสติกส์ได้ อย่างไรก็ตาม การเก็บข้อมูล BPI ในการศึกษานี้เป็นเพียงข้อมูลเบื้องต้นสำหรับพื้นที่ศักยภาพ 9 พื้นที่ ด้วยเหตุนี้จึงหมายความว่าจะต้องมีการเพิ่มจำนวนพื้นที่ศึกษาในอนาคต โดย สศช. สามารถดำเนินการเองได้ เนื่องจากโครงการศึกษาครั้งนี้ได้เตรียมพร้อมระบบการเก็บข้อมูลออนไลน์ ระบบประมวลข้อมูลอัตโนมัติ และระบบแสดงผลข้อมูลผ่านเว็บไซต์ให้แล้ว และควรจะดำเนินการในอนาคตเพื่อติดตามคะแนน BPI ของแต่ละพื้นที่

อย่างไรก็ตาม การเก็บข้อมูลในครั้งต่อไปจะทำให้มีข้อมูลใหม่เกิดขึ้นและเกิดเป็นฐานข้อมูลช่วงยาว (Longitudinal Data) หรือข้อมูลพาแนล (Panel Data) แต่ระบบที่เตรียมไว้ในการศึกษานี้ยังไม่ได้เตรียมพร้อมสำหรับการดำเนินการเปรียบเทียบข้อมูล BPI อดีตกับข้อมูล BPI ปัจจุบันแบบอัตโนมัติ ซึ่งควรจะต้องมีการศึกษาพัฒนาต่อไป ทั้งนี้ การวิเคราะห์ข้อมูลพาแนลจะเป็นประโยชน์ในการสังเคราะห์แนวทางการพัฒนาระยะยาวได้ดียิ่งขึ้นเพราะสามารถเปรียบเทียบผลของการนำแนวทางการพัฒนาในช่วงปีต่าง ๆ ไปทำการเปรียบเทียบได้

อีกข้อจำกัดหนึ่งของการศึกษานี้คือ ข้อมูล BPI มีการเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่พรมแดนแต่เฉพาะฝั่งประเทศไทยเท่านั้น ทำให้ขาดข้อมูลเชิงประจักษ์จากผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มนี้ ซึ่งการเก็บข้อมูลเชิงประจักษ์จากฝั่งของประเทศเพื่อนบ้านจะช่วยให้เกิดประโยชน์หลายประการ ตัวอย่างเช่น ด้วยการใช้แบบสอบถามที่อยู่ในการศึกษานี้ ได้แก่ CPMM, TFIs และแบบสอบถามการประเมินประสิทธิภาพด้านต่าง ๆ ก็จะทำให้การศึกษาในอนาคตสามารถเปรียบเทียบผลคะแนน BPI ระหว่างพื้นที่ศึกษาของฝั่งประเทศไทยกับพื้นที่ศึกษาของฝั่งประเทศเพื่อนบ้านได้ ประการที่สอง เนื่องด้วย Trade Across Border ไม่มีการพัฒนาแล้ว แต่การมี BPI เกิดขึ้นจะทำให้ สศช. มีข้อมูลเปรียบเทียบการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านแดนและข้ามแดนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ ประการที่สาม ข้อมูลเชิงประจักษ์จากผู้ตอบแบบสอบถามจากฝั่งประเทศเพื่อนบ้านก็จะได้ความคิดเห็นจากมุมมองประเทศเพื่อนบ้านต่อประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ฝั่งหน่วยงานพรมแดนไทยให้บริการแก่ผู้ประกอบการจากประเทศเพื่อนบ้าน ผลที่ได้จากข้อมูลลักษณะนี้จะช่วยสร้างสมดุลของอคติจากผู้ตอบ และเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ตอบจากทั้ง 2 ฝั่งประเทศได้ ท้ายที่สุดประโยชน์ที่จะได้จะนำไปสู่การพัฒนานโยบายในระดับ Micro, Meso และ Macro ที่ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ซึ่งอาจจะเกิดประโยชน์ในลักษณะการเรียนรู้และถ่ายทอดความรู้ระหว่างประเทศเพื่อพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าผ่านแดนและข้ามแดน เกิดการสร้างความร่วมกันมือกันในการพัฒนาพื้นที่ชายแดน และอาจจะเกิดแนวทางการพัฒนาการเชื่อมต่อโซ่อุปทานระหว่างพื้นที่ชายแดนระหว่างประเทศ (Cross Border Supply Chain)

อย่างไรก็ตาม คะแนน BPI ในการศึกษานี้ เป็นคะแนนที่นำมาจากแบบสอบถามโดยตรง และนำมาคิดเป็นคะแนน BPI ของพื้นที่ออกมา แต่ในความเป็นจริงแล้วการให้ความสำคัญกับมิติ 4 มิติประสิทธิภาพของโลจิสติกส์ (ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และเจ้าของสินค้า) อาจจะส่งผลต่อการตัดสินใจให้คะแนนของผู้ตอบแบบสอบถามได้ ดังนั้น การศึกษาในอนาคตควรจะหาวิธีการสร้างค่าน้ำหนักของแต่ละมิติประสิทธิภาพและตามแต่ละผู้ตอบแบบสอบถามในแต่ละพื้นที่มาร่วมคำนวณกับค่าคะแนนแต่ละมิติที่ได้จากการสำรวจด้วย แต่ต้องคำนึงด้วยว่าผู้ตอบแบบสอบถามในแต่ละพื้นที่จะให้

ความสำคัญกับมิติประสิทธิภาพแตกต่างกันไป และวิธีการนำค่าน้ำหนักความสำคัญมาใช้ร่วมในการคำนวณ BPI จะต้องลดผลอคติของค่าน้ำหนักที่แตกต่างกันด้วย เพื่อให้สามารถได้คะแนน BPI ที่สะท้อนความเป็นจริงให้ได้มากที่สุด

ข้อสังเกตประการสุดท้ายคือ กลุ่มตัวอย่าง ซึ่งจะพบได้ว่าจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มาจากภาครัฐน้อยกว่าจำนวนกลุ่มตัวอย่างจากภาคเอกชน ซึ่งกรณีนี้เป็นเหตุมาจากแนวทางการวิจัยที่ได้ไปเก็บข้อมูลกลุ่มภาครัฐที่มีตำแหน่งเป็นฝ่ายกำหนดนโยบาย ฝ่ายบริหารและฝ่ายหัวหน้างาน อาทิ นายด่าน และหัวหน้าของหน่วยประจำภายในด่าน ซึ่งหากนับปริมาณเจ้าหน้าที่กลุ่มนี้ก็ถือว่ามีจำนวนน้อยอยู่แล้ว ในทางกลับกันการเก็บจากกลุ่มตัวอย่างจากภาคเอกชนจะมีจำนวนมากกว่าเพราะต้องการให้ครอบคลุมกลุ่มธุรกิจผู้ประกอบการที่มาใช้บริการการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนและผ่านแดนที่ให้บริการโดยภาครัฐ ดังนั้น สำหรับการศึกษาในอนาคตอาจจะต้องพิจารณาว่าควรจะเพิ่มจำนวนกลุ่มตัวอย่างจากภาครัฐหรือไม่ เช่น ควรจะเก็บข้อมูลจากเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการหรือไม่ ซึ่งถ้าหากทำได้ก็จะได้รับความเห็นจากฝ่ายปฏิบัติการเพิ่มขึ้นด้วย และในส่วนของภาคเอกชนนั้นรูปแบบการเก็บข้อมูลมีความเป็นเหตุเป็นผลดีอยู่แล้ว เพราะเป็นการเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการรายใหญ่ในพื้นที่โดยใช้การเลือกแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ในขณะที่เฉพาะกลุ่มคนขับรถขนส่งเท่านั้นที่เก็บโดยสุ่ม (Random) ในพื้นที่ชายแดนและใช้หลักการอิ่มตัวของข้อมูล (Data saturation) เป็นตัวกำหนดจำนวนขนาดกลุ่มตัวอย่าง

บทที่ 9

การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและการเผยแพร่ข้อมูล

บทที่ 9
การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและการเผยแพร่ข้อมูล

จากเป้าหมายของโครงการในการสำรวจข้อมูลจากภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปใช้ประโยชน์สำหรับการสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย โดยการพัฒนาแนวทางการติดตามประเมินผลที่สามารถสะท้อนผลการพัฒนาเพื่อเป็นต้นแบบการวัดและประเมินผลให้มีความชัดเจน เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทการพัฒนา จึงได้จัดทำระบบสารสนเทศเพื่อการนำเข้า จัดเก็บ วิเคราะห์ประมวลผลข้อมูล และการรายงานผลที่รองรับกับการทำงานผ่านระบบออนไลน์ โดยพัฒนาในส่วนของระบบฐานข้อมูลและเว็บไซต์เพื่อการบริหารจัดการกระบวนการดำเนินงานดังกล่าวให้สามารถนำเสนอข้อมูลของโครงการไปสู่กลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

9.1 แนวทางการออกแบบระบบฐานข้อมูล

การออกแบบฐานข้อมูลหลักสำหรับการดำเนินงานโครงการประกอบด้วยฐานข้อมูล 2 ส่วน คือ ฐานข้อมูลสำหรับจัดการการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการศึกษาเชิงลึกโดยใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับขั้น (Analytical Hierarchy Process: AHP) และฐานข้อมูลสำหรับการจัดการข้อมูลที่ได้จากการสำรวจข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ ดังนั้นเพื่อให้การจัดเก็บข้อมูลสอดคล้องกับการออกแบบการนำเข้าข้อมูลที่รองรับการประมวลผลได้ จะต้องออกแบบโครงสร้างฐานข้อมูลให้สอดคล้องกับตัวแปรที่ออกแบบไว้ในส่วนของการนำเข้าข้อมูล โดยชนิดของข้อมูล (ตัวแปร) แต่ละตัวจะต้องออกแบบให้เหมาะสมสอดคล้องกับกระบวนการนำเข้าและกระบวนการประมวลผลข้อมูลด้วยการออกแบบและพัฒนาโครงสร้างของระบบฐานข้อมูลที่มีองค์ประกอบของตารางข้อมูลฟิลด์ และชนิดของข้อมูลในแต่ละฟิลด์ที่สอดคล้องกับการนำเข้าข้อมูลและมีความจุของแต่ละฟิลด์ที่เหมาะสมกับข้อมูลที่จะจัดเก็บจริง โดยชนิดของระบบฐานข้อมูลที่นำมาใช้งานคือ MySQL ซึ่งเป็นระบบฐานข้อมูลที่ถูกใช้งานกันอย่างแพร่หลายและเข้ากันได้กับการเขียนโปรแกรมด้วยภาษาที่หลากหลาย ในขั้นตอนนี้จะมีการวิเคราะห์และกำหนดจำนวนของตารางข้อมูลที่เหมาะสมเพื่อใช้ในการจัดเก็บข้อมูลตามกลุ่มของข้อมูลที่คล้ายคลึงกัน และฐานข้อมูลที่ได้จะเป็นฐานข้อมูลที่มีโครงสร้างรองรับข้อมูลที่นำเข้าและมีการจัดเก็บข้อมูลที่เหมาะสมตามชนิดที่นำเข้า

9.1.1 การออกแบบฐานข้อมูลสำหรับการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการศึกษาเชิงลึก

การออกแบบฐานข้อมูลสำหรับใช้ในการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพ โดยใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับขั้น (Analytical Hierarchy Process: AHP) ได้ดำเนินการออกแบบฐานข้อมูลที่มีจำนวนตาราง 1 ตาราง และมีฟิลด์สำหรับเก็บข้อมูลจำนวนทั้งสิ้น 246 ฟิลด์ โดยฟิลด์ที่กำหนดขึ้นเป็นไปตามความต้องการของการนำเข้าข้อมูล การประมวลผล และการจัดเก็บข้อมูล ดัง**รูปที่ 9.1.1-1**

#	Name	Type	Collation	Attributes	Null	Default	Comments	Extra	Action
1	idrun	int(11)			No	None		AUTO_INCREMENT	Change Drop More
2	qid	varchar(255)	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
3	uname	varchar(255)	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
4	utel	varchar(255)	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
5	uemail	varchar(255)	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
6	uwork	varchar(255)	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
7	uworkplace	text	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
8	at1p12	double			No	0			Change Drop More
9	at1p13	double			No	0			Change Drop More
10	at1p14	double			No	0			Change Drop More
11	at1p23	double			No	0			Change Drop More
12	at1p24	double			No	0			Change Drop More
13	at1p34	double			No	0			Change Drop More
14	at1oo1	double			No	0			Change Drop More
15	at1oo2	double			No	0			Change Drop More
16	at1oo3	double			No	0			Change Drop More
17	at1oo4	double			No	0			Change Drop More
18	at2p12	double			No	0			Change Drop More
19	at2p13	double			No	0			Change Drop More
20	at2p14	double			No	0			Change Drop More
21	at2p23	double			No	0			Change Drop More
22	at2p24	double			No	0			Change Drop More
23	at2p34	double			No	0			Change Drop More
24	at2oo1	double			No	0			Change Drop More
25	at2oo2	double			No	0			Change Drop More
26	at2oo3	double			No	0			Change Drop More
27	at2oo4	double			No	0			Change Drop More
28	at3p12	double			No	0			Change Drop More
29	at3p13	double			No	0			Change Drop More
30	at3p14	double			No	0			Change Drop More

รูปที่ 9.1.1-1 ตัวอย่างฟิลด์ (Field) สำหรับการจัดเก็บข้อมูลของตาราง AHP ของฐานข้อมูลสำหรับจัดการการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการศึกษาเชิงลึก

9.1.2 การออกแบบฐานข้อมูลสำหรับการจัดการข้อมูลที่ได้จากการสำรวจข้อมูล

การออกแบบฐานข้อมูลสำหรับการจัดการข้อมูลที่ได้จากการสำรวจข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ ดำเนินการออกแบบฐานข้อมูลที่มีจำนวนตาราง 8 ตาราง โดยฟิลด์ที่กำหนดขึ้นเป็นไปตามความต้องการของการนำเข้าข้อมูล การประมวลผล และการจัดเก็บข้อมูลของแต่ละตาราง ดังตัวอย่างใน**รูปที่ 9.1.2-1**

#	Name	Type	Collation	Attributes	Null	Default	Comments	Extra	Action
1	qn1_idrun	int(11)			No	None		AUTO_INCREMENT	Change Drop More
2	uname	varchar(255)	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
3	uwork	varchar(255)	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
4	uworkplace	varchar(255)	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
5	utel	varchar(255)	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
6	uemail	varchar(255)	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
7	uborder	varchar(255)	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
8	uprovince	varchar(255)	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
9	q1_datetime	timestamp		on update CURRENT_TIMESTAMP	Yes	NULL		ON UPDATE CURRENT_TIMESTAMP	Change Drop More
10	q1s1p11t1-1	double			No	0			Change Drop More
11	q1s1p11t1-2	text	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
12	q1s1p11t2-1	double			No	0			Change Drop More
13	q1s1p11t2-2	text	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
14	q1s1p11t3-1	double			No	0			Change Drop More
15	q1s1p11t3-2	text	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
16	q1s1p11t4-1	double			No	0			Change Drop More
17	q1s1p11t4-2	text	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
18	q1s1p11t5-1	double			No	0			Change Drop More
19	q1s1p11t5-2	text	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
20	q1s1p11t6-1	double			No	0			Change Drop More
21	q1s1p11t6-2	text	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
22	q1s1p11t7-1	double			No	0			Change Drop More
23	q1s1p11t7-2	text	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
24	q1s1p12t1-1	double			No	0			Change Drop More
25	q1s1p12t1-2	text	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
26	q1s1p12t2-1	double			No	0			Change Drop More
27	q1s1p12t2-2	text	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
28	q1s1p12t3-1	double			No	0			Change Drop More
29	q1s1p12t3-2	text	utf8_general_ci		Yes	NULL			Change Drop More
30	q1s1p12t4-1	double			No	0			Change Drop More

รูปที่ 9.1.2-1 ตัวอย่างฟิลด์ (Field) สำหรับการจัดเก็บข้อมูลของตารางแบบสำรวจข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ

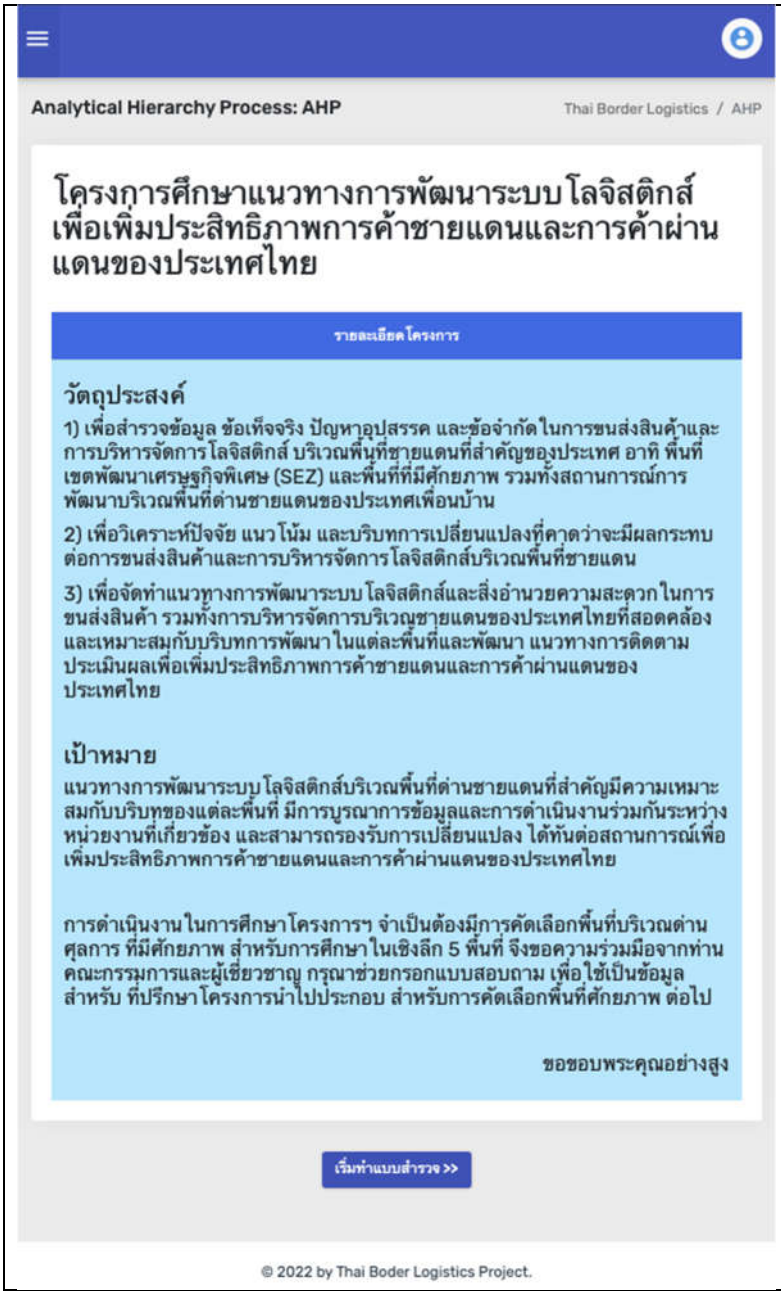
9.2 การพัฒนาเว็บไซต์สำหรับการบริหารจัดการข้อมูล

การพัฒนาเว็บไซต์สำหรับบริหารจัดการข้อมูลประกอบด้วยการพัฒนาส่วนของการนำเข้าข้อมูล การประมวลผล และการแสดงผลข้อมูล ให้สามารถนำเข้า จัดเก็บ และเรียกข้อมูลจากฐานข้อมูลทั้งสองส่วนข้างต้นกลับมาใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการพัฒนาส่วนของระบบรักษาความปลอดภัยที่ทำให้เว็บไซต์สามารถกำหนดการเข้าใช้งานข้อมูลของผู้ใช้ในแบบที่แตกต่างกันได้ โดยชื่อของเว็บไซต์ (Domain name) สำหรับโครงการนี้คือ https://thaiborderlogistics.com โดยภาษาที่ใช้ในการพัฒนาเว็บไซต์จะใช้ภาษา HTML และ JavaScript ในฝั่งของผู้ใช้งาน (Client) และใช้ภาษา PHP ในฝั่งของเครื่องให้บริการ (Server)

9.2.1 ส่วนนำเข้าข้อมูล

ส่วนนำเข้าข้อมูลจะเป็นส่วนติดต่อผู้ใช้งาน (User Interface) เพื่อให้ผู้ใช้งานสามารถกรอกข้อมูลหรือปฏิสัมพันธ์กับเมนูหรือปุ่มต่าง ๆ ที่จัดเตรียมไว้ให้ ซึ่งส่วนนำเข้าข้อมูลนี้จะออกแบบให้เหมือนกับแบบสำรวจหรือแบบสอบถามทั้งส่วนของแบบสำรวจเพื่อการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการศึกษาเชิงลึกโดยใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับขั้น (Analytical Hierarchy Process: AHP) และส่วนของแบบสำรวจสำหรับการจัดการข้อมูลที่ได้จากการสำรวจข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ โดยพัฒนาเป็นแบบฟอร์มสำหรับการนำเข้าข้อมูลออนไลน์ ที่ช่วยให้ผู้ตอบแบบสำรวจสามารถป้อนข้อมูลตามหัวข้อของแบบสำรวจผ่านเว็บไซต์ที่สามารถทำงานได้ดีทั้งบนคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล โทรศัพท์มือถือและแท็บเล็ต ซึ่งข้อมูลจะถูกบันทึกข้อมูลลงฐานข้อมูลที่ออกแบบไว้โดยอัตโนมัติ

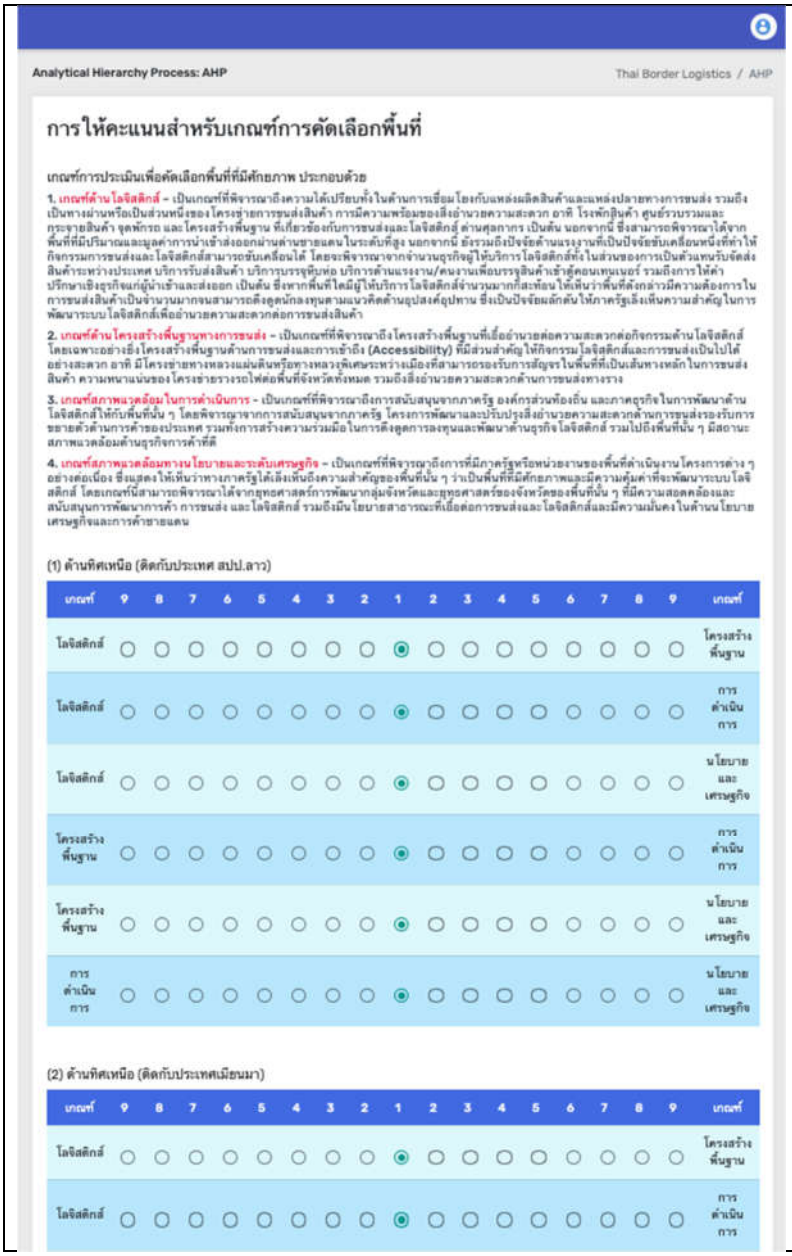
ตัวอย่างแบบฟอร์มของแบบสำรวจเพื่อการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการศึกษาเชิงลึกโดยใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับขั้น (Analytical Hierarchy Process: AHP)



- หน้าแรก เป็นชื่อโครงการ และรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง เช่น วัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการ



- ส่วนข้อมูลผู้กรอกแบบสำรวจจะเก็บข้อมูลเฉพาะในส่วนที่มีความจำเป็นและแจ้งให้ทราบถึงการป้องกันความลับข้อมูลของผู้ให้ข้อมูล



Analytical Hierarchy Process: AHP

Thai Border Logistics / AHP

การให้คะแนนสำหรับเกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่

เกณฑ์การประเมินเพื่อคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ ประกอบด้วย

1. เกณฑ์ด้านโลจิสติกส์ – เป็นเกณฑ์ที่พิจารณาถึงความได้เปรียบทั้งในด้านการเชื่อมโยงกับแหล่งผลิตสินค้าและแหล่งปลายทางการขนส่ง รวมถึงเป็นทางผ่านหรือเป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายการขนส่งสินค้า การมีความพร้อมของสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ โรงพักสินค้า ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า จุดพักรถ และโครงสร้างพื้นฐาน ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ ด้านศุลกากร เป็นต้น นอกจากนี้ ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากพื้นที่ที่มีปริมาณและมูลค่าการนำเข้าส่งออกผ่านด่านชายแดนในระดับที่สูง นอกจากนี้ ยังรวมถึงปัจจัยด้านแรงงานที่เป็นปัจจัยขับเคลื่อนหนึ่งที่ทำให้กิจกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์สามารถขับเคลื่อนได้ โดยจะพิจารณาจากจำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งในส่วนของการเป็นตัวแทนรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ บริการรับส่งสินค้า บริการบรรจุหีบห่อ บริการด้านแรงงาน/คนงานเพื่อบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงการให้คำปรึกษาเชิงธุรกิจแก่ผู้นำเข้าและส่งออก เป็นต้น ซึ่งหากพื้นที่ใดมีผู้ให้บริการโลจิสติกส์จำนวนมากก็สะท้อนให้เห็นว่าพื้นที่ดังกล่าวมีความต้องการในการขนส่งสินค้าเป็นจำนวนมากจนสามารถดึงดูดนักลงทุนตามแนวคิดด้านอุปสงค์อุปทาน ซึ่งเป็นปัจจัยผลักดันให้ภาครัฐเล็งเห็นความสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้า

2. เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง – เป็นเกณฑ์ที่พิจารณาถึงโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้ออำนวยต่อความสะดวกต่อกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการเข้าถึง (Accessibility) ที่มีส่วนสำคัญให้กิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งเป็นไปได้อย่างสะดวก อาทิ มีโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่สามารถรองรับการสัญจรในพื้นที่ที่เป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้า ความหนาแน่นของโครงข่ายรางรถไฟต่อพื้นที่ยังหวัดทั้งหมด รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางราง

3. เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ – เป็นเกณฑ์ที่พิจารณาถึงการสนับสนุนจากภาครัฐ องค์กรส่วนท้องถิ่น และภาคธุรกิจในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ให้กับพื้นที่นั้น ๆ โดยพิจารณาจากการสนับสนุนจากภาครัฐ โครงการพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งรองรับการขยายตัวด้านการค้าของประเทศ รวมทั้งการสร้างความร่วมมือในการดึงดูดการลงทุนและพัฒนาด้านธุรกิจโลจิสติกส์ รวมไปถึงพื้นที่นั้น ๆ มีสถานะสภาพแวดล้อมด้านธุรกิจการค้าที่ดี

4. เกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ – เป็นเกณฑ์ที่พิจารณาถึงการที่มีภาครัฐหรือหน่วยงานของพื้นที่ดำเนินงานโครงการต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าหางภาครัฐได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของพื้นที่นั้น ๆ ว่าเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพและมีความคุ้มค่าที่จะพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยเกณฑ์นี้สามารถพิจารณาได้จากยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดและยุทธศาสตร์ของจังหวัดของพื้นที่นั้น ๆ ที่มีความสอดคล้องและสนับสนุนการพัฒนาการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ รวมถึงมีนโยบายสาธารณะที่เอื้อต่อการขนส่งและโลจิสติกส์และมีความมั่นคงในด้านนโยบายเศรษฐกิจและการค้าชายแดน

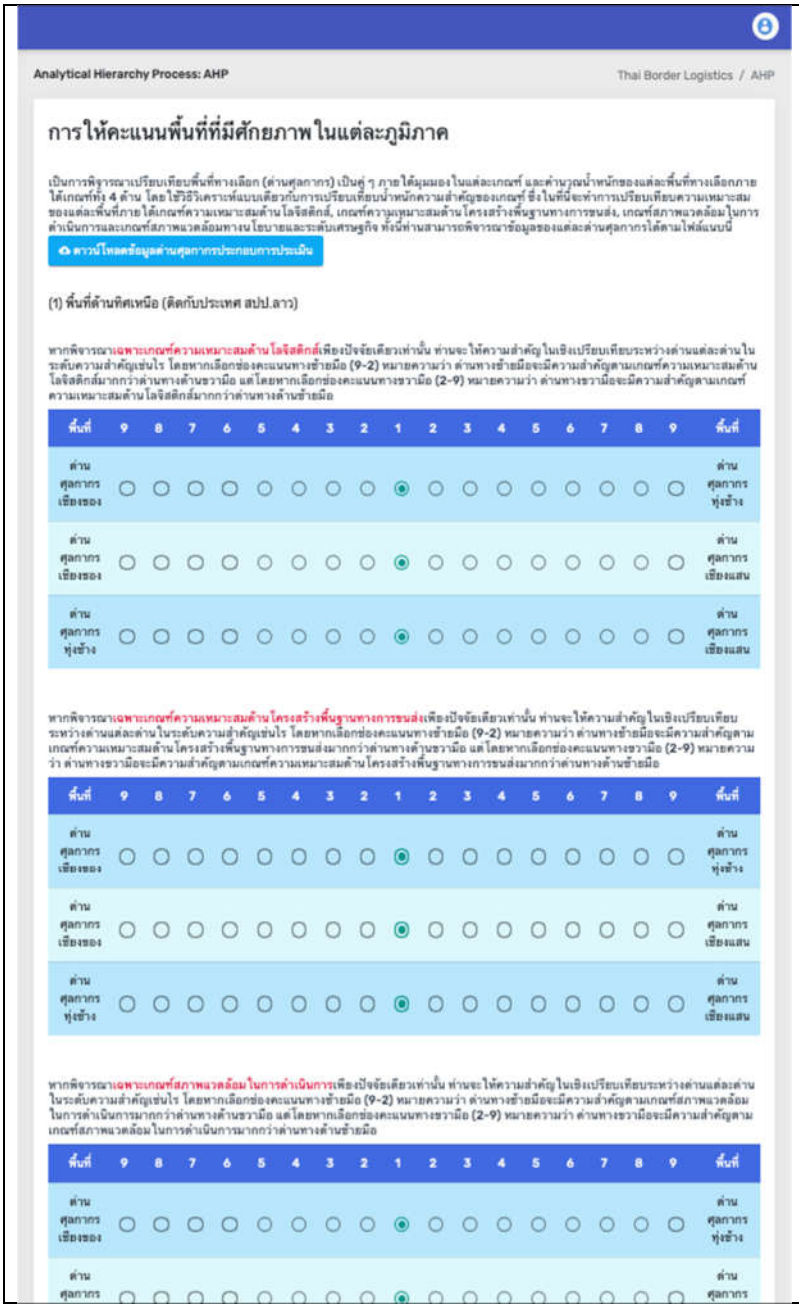
(1) ด้านทิศเหนือ (ติดกับประเทศ สปป.ลาว)

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

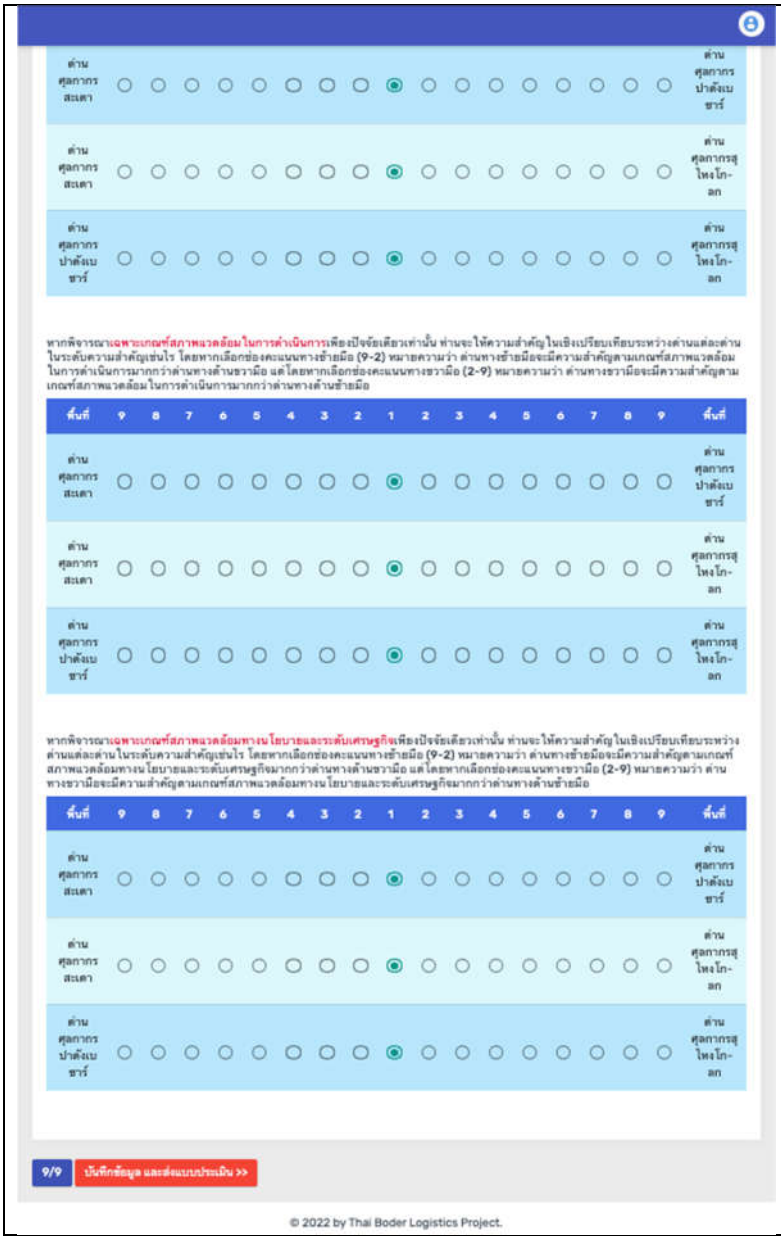
(2) ด้านทิศเหนือ (ติดกับประเทศเมียนมา)

เกณฑ์	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	เกณฑ์
โลจิสติกส์	○	○	○	○	○	○	○	○	◉	○	○	○	○	○	○	○	○	โครงสร้างพื้นฐาน
โลจิสติกส์	○	○	○	○	○	○	○	○	◉	○	○	○	○	○	○	○	○	การดำเนินการ

- ส่วนของการให้คะแนนสำหรับเกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่ เป็นการอธิบายเกณฑ์ทั้งสี่ด้านในการประเมินเพื่อคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพ ประกอบด้วยเกณฑ์ด้านโลจิสติกส์ เกณฑ์ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการและเกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ เพื่อให้ผู้ให้ข้อมูลได้ทำการประเมินพื้นที่ทั้ง 7 พื้นที่ ซึ่งครอบคลุมทั้งประเทศ

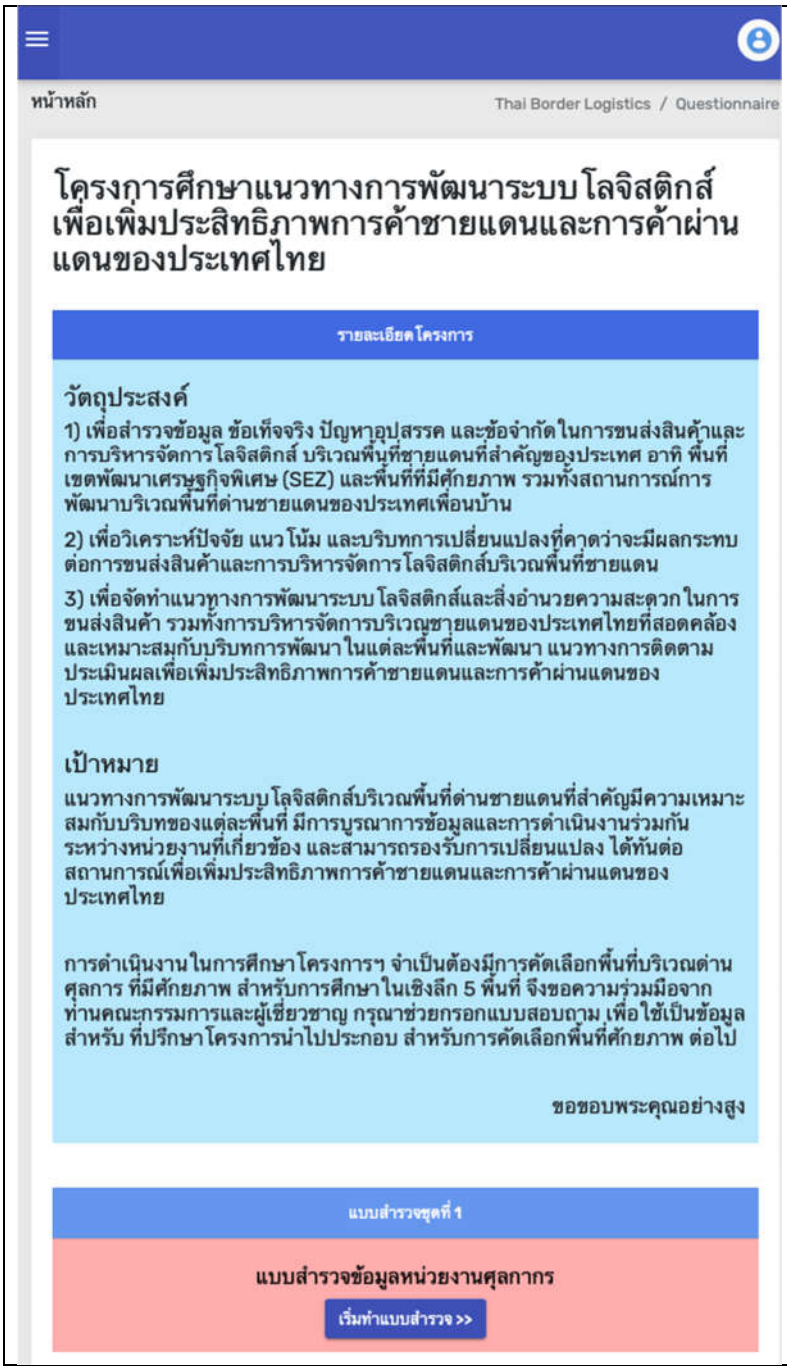


- การให้คะแนนพื้นที่ที่มีศักยภาพในแต่ละภูมิภาค เป็นการพิจารณาเปรียบเทียบพื้นที่ทางเลือก (ด่านศุลกากร) เป็นคู่ ๆ ภายใต้มุมมองในแต่ละเกณฑ์ และคำนวณน้ำหนักของแต่ละพื้นที่ทางเลือกภายใต้เกณฑ์ทั้ง 4 ด้าน โดยใช้วิธีวิเคราะห์แบบเดียวกับการเปรียบเทียบน้ำหนักความสำคัญของเกณฑ์ ซึ่งในที่นี้จะทำการเปรียบเทียบความเหมาะสมของแต่ละพื้นที่ภายใต้เกณฑ์ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์, เกณฑ์ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง, เกณฑ์สภาพแวดล้อมในการดำเนินการและเกณฑ์สภาพแวดล้อมทางนโยบายและระดับเศรษฐกิจ เพื่อให้ผู้ให้ข้อมูลได้ทำการประเมินพื้นที่ทั้ง 7 พื้นที่ ซึ่งครอบคลุมทั้งประเทศ



เมื่อผู้ประเมินได้ทำการประเมินทุกส่วนของส่วนนำเข้าข้อมูลแล้ว จะทำการบันทึกข้อมูลลงสู่ฐานข้อมูลเพื่อใช้ในขั้นตอนการประมวลผลต่อไป

ตัวอย่างแบบฟอร์มของแบบสำรวจสำหรับการจัดการข้อมูลที่ได้จากการสำรวจข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ



- หน้าแรก เป็นชื่อโครงการ และรายละเอียดที่เกี่ยวข้อง เช่น วัตถุประสงค์และเป้าหมายของโครงการ รวมทั้งรายการแสดงแบบสำรวจแต่ละชุด (8 ชุด) เพื่อให้ผู้กรอกข้อมูลสามารถเลือกแบบสำรวจชุดที่ต้องการได้จากหน้านี้

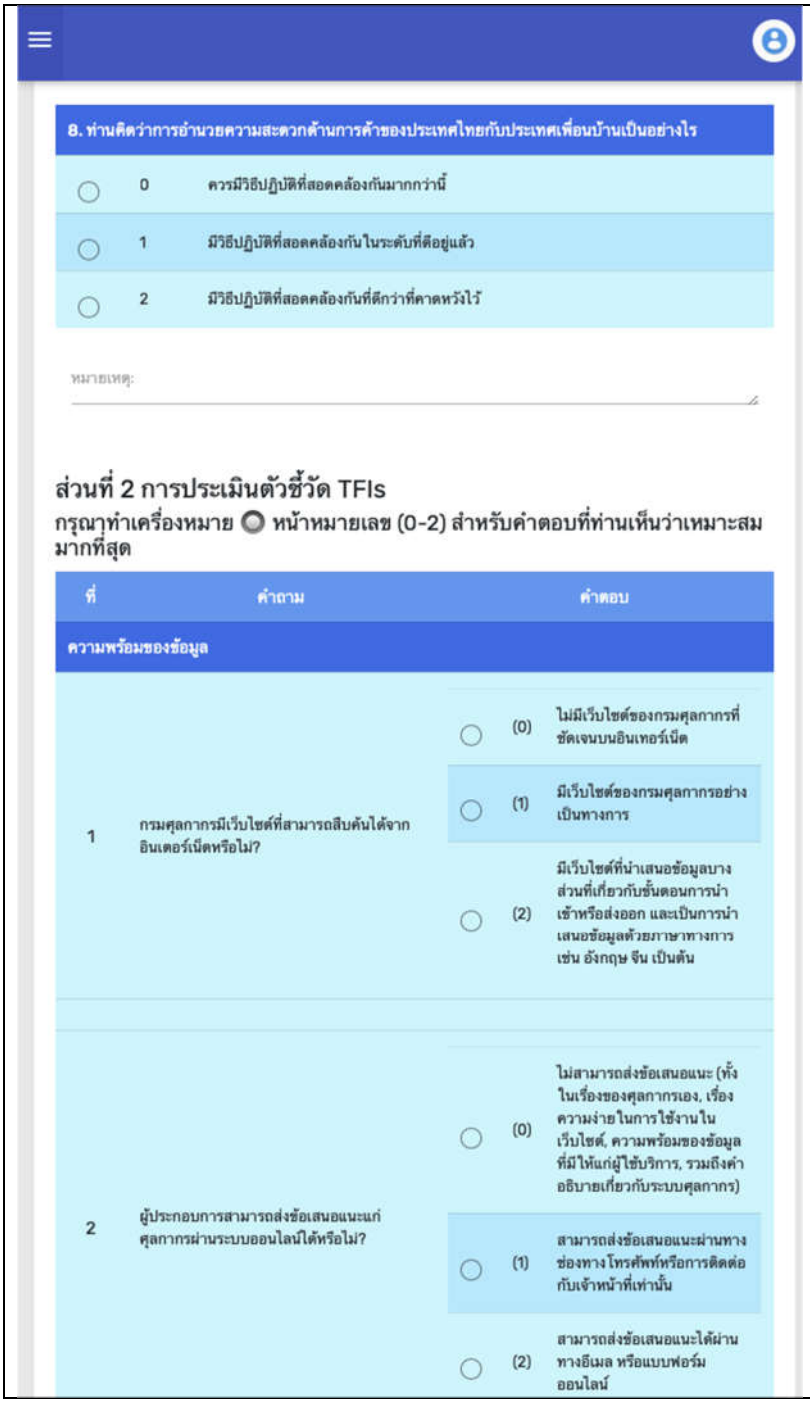


- หน้าแรก แสดงรายการแสดงแบบสำรวจแต่ละชุด (8 ชุด) เพื่อให้ผู้กรอกข้อมูลสามารถเลือกแบบสำรวจชุดที่ต้องการได้จากหน้านี้



แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานศุลกากร (ชุดที่ 1)

เป็นส่วนข้อมูลผู้กรอกแบบสำรวจ จะเก็บข้อมูลเฉพาะในส่วนที่มีความจำเป็นและแจ้งให้ทราบถึงการป้องกันความลับข้อมูลของผู้ให้ข้อมูล



8. ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างไร

- 0 ควรมีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันมากกว่านี้
- 1 มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันในระดับที่ดีอยู่แล้ว
- 2 มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

หมายเหตุ:

ส่วนที่ 2 การประเมินตัวชี้วัด TFIs

กรุณาทำเครื่องหมาย ◉ หน้าหมายเลข (0-2) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

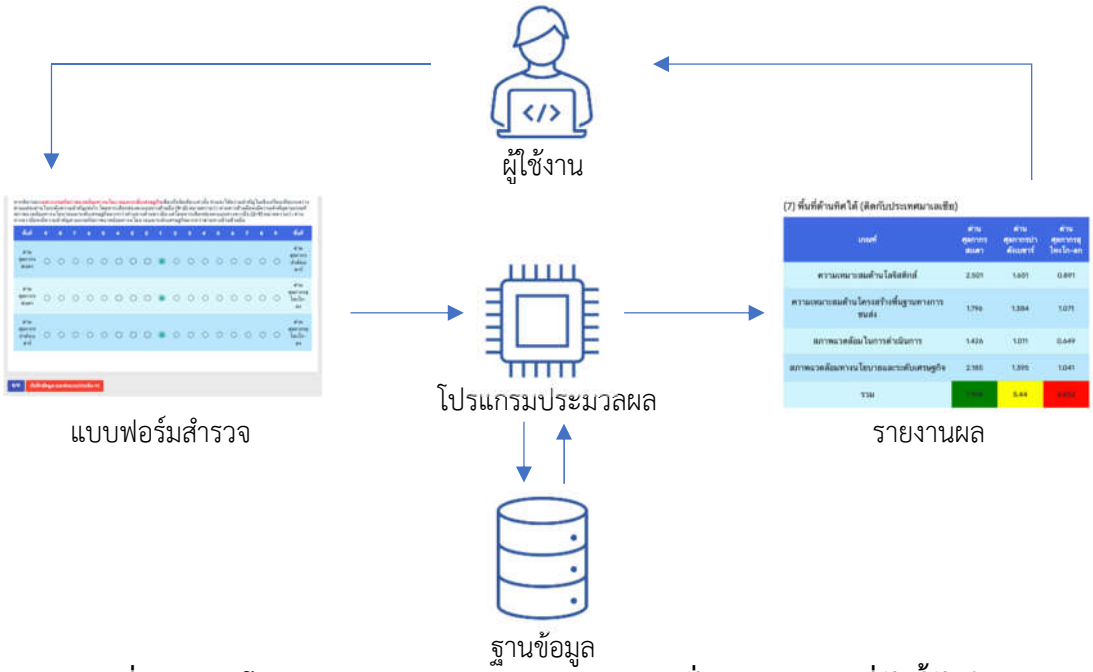
ที่	คำถาม	คำตอบ
ความพร้อมของข้อมูล		
1	กรมศุลกากรมีเว็บไซต์ที่สามารถสืบค้นได้จากอินเตอร์เน็ตหรือไม่?	(0) ไม่มีเว็บไซต์ของกรมศุลกากรที่ชัดเจนบนอินเทอร์เน็ต (1) มีเว็บไซต์ของกรมศุลกากรอย่างเป็นทางการ (2) มีเว็บไซต์ที่นำเสนอข้อมูลบางส่วนที่เกี่ยวกับขั้นตอนการนำเข้าหรือส่งออก และเป็นการนำเสนอข้อมูลด้วยภาษาทางการ เช่น อังกฤษ จีน เป็นต้น
2	ผู้ประกอบการสามารถส่งข้อเสนอแนะแก่ศุลกากรผ่านระบบออนไลน์ได้หรือไม่?	(0) ไม่สามารถส่งข้อเสนอแนะ (ทั้งในเรื่องของศุลกากรเอง, เรื่องความง่ายในการใช้งานในเว็บไซต์, ความพร้อมของข้อมูลที่มีให้แก่ผู้ใช้บริการ, รวมถึงคำอธิบายเกี่ยวกับระบบศุลกากร) (1) สามารถส่งข้อเสนอแนะผ่านทางช่องทางโทรศัพท์หรือการติดต่อกับเจ้าหน้าที่เท่านั้น (2) สามารถส่งข้อเสนอแนะได้ผ่านทางอีเมล หรือแบบฟอร์มออนไลน์

แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานศุลกากร (ชุดที่ 1)

ตัวอย่างหน้าจอแบบสำรวจสำหรับการป้อนข้อมูลของผู้ให้ข้อมูล

9.2.2 ส่วนประมวลผลข้อมูล

ส่วนประมวลผลข้อมูล เป็นการดึงข้อมูลจากฐานข้อมูลที่ได้ออกแบบไว้ซึ่งจัดเก็บข้อมูลจากการนำเข้าแล้วนำข้อมูลที่เลือกมาจัดเตรียมให้มีความถูกต้องสมบูรณ์ สำหรับนำไปใช้เป็นข้อมูลของตัวแปรที่แต่ละตัวชี้วัดได้กำหนดไว้ แล้วดำเนินการประมวลผลข้อมูลตามสมการที่สร้างขึ้นตามรูปแบบความสัมพันธ์ของตัวแปรเพื่อให้ได้มาซึ่งคำตอบจากการประมวลผลนั้น ๆ โดยในขั้นตอนต่าง ๆ เหล่านี้จะทำการสร้างโปรแกรมประมวลผลหรือชุดคำสั่งขึ้นมาเพื่อกำหนดให้กิจกรรมต่าง ๆ เป็นไปตามที่ออกแบบไว้ ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้มาจากการประมวลผลจะถูกกำหนดให้เป็นข้อมูลที่มีชนิดที่เหมาะสมสำหรับนำไปใช้ในขั้นตอนการจับเก็บและขั้นตอนการนำเสนอต่อไป โดยมีกระบวนการเลือกข้อมูลและการคำนวณข้อมูลตามรูปแบบความสัมพันธ์ของตัวแปรให้ได้ผลลัพธ์ตามที่ตัวชี้วัดกำหนด ดัง**รูปที่ 9.2.2-1**

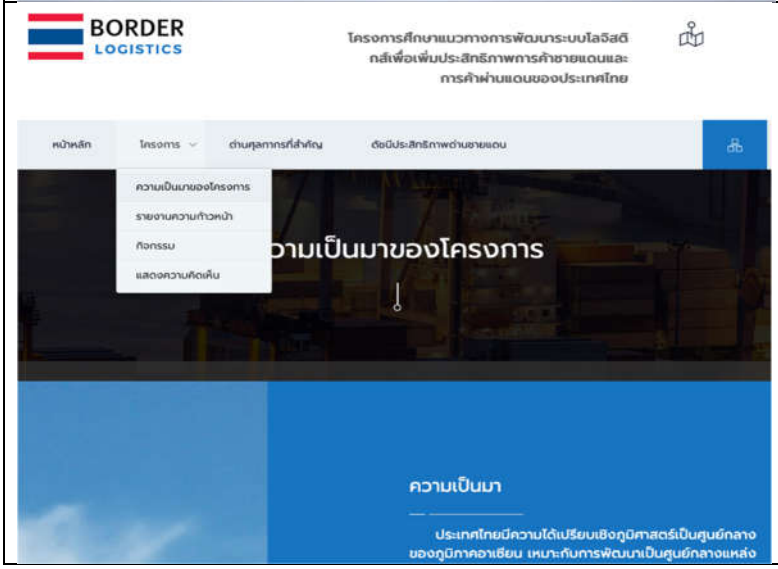


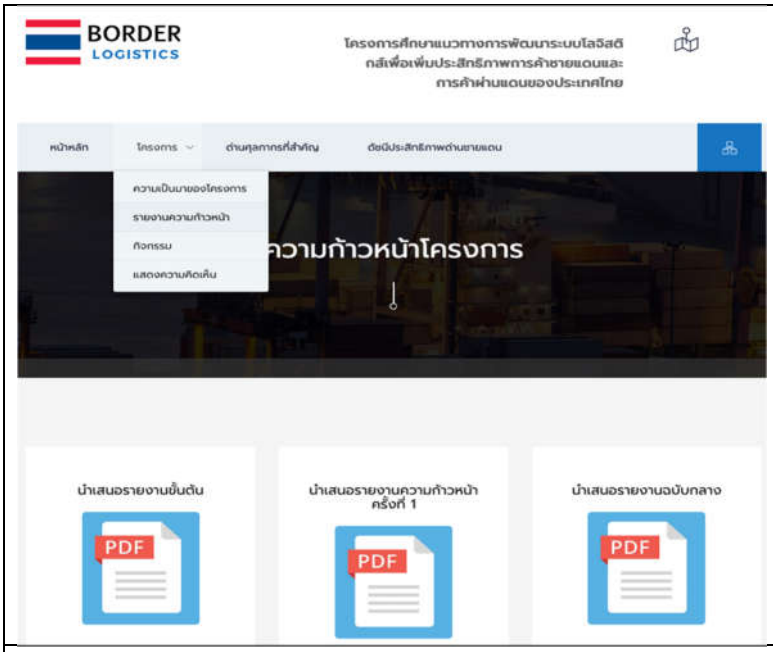
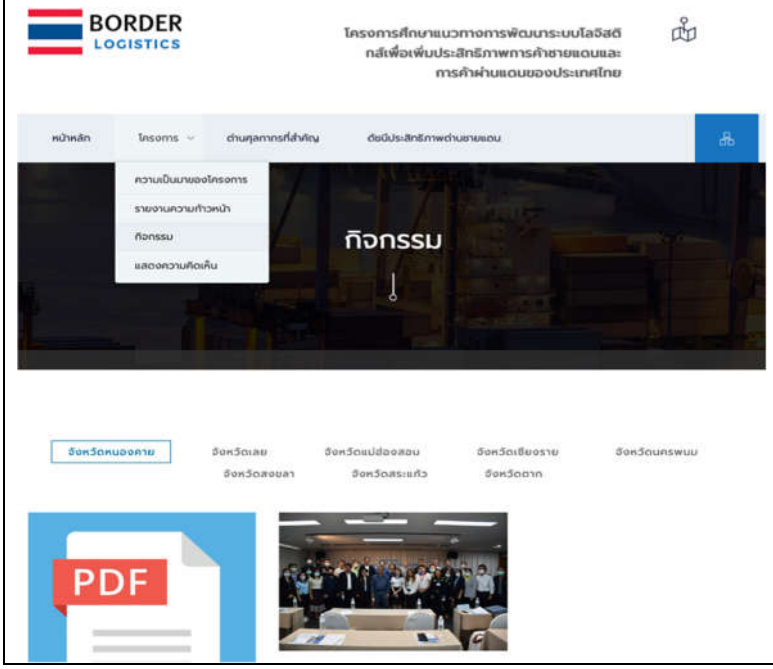
รูปที่ 9.2.2-1 โปรแกรมประมวลผลสำหรับจัดการคำสั่งตามแนวทางที่ตัวชี้วัดกำหนด

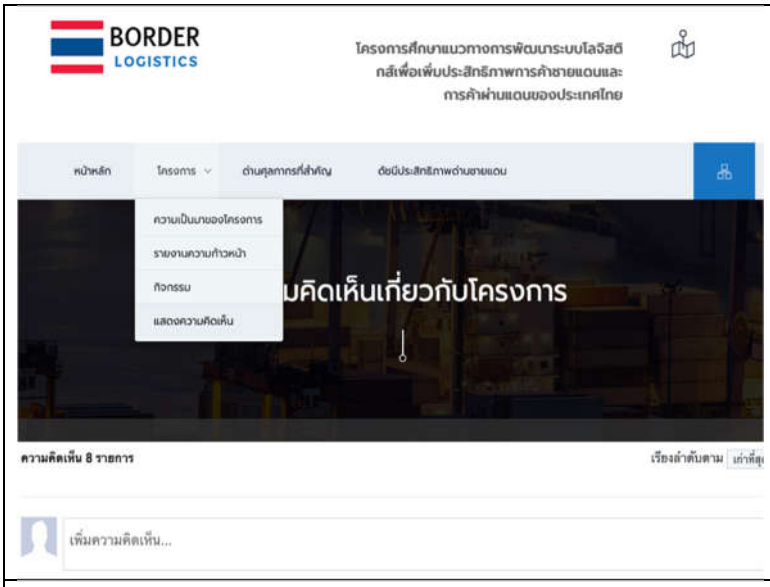
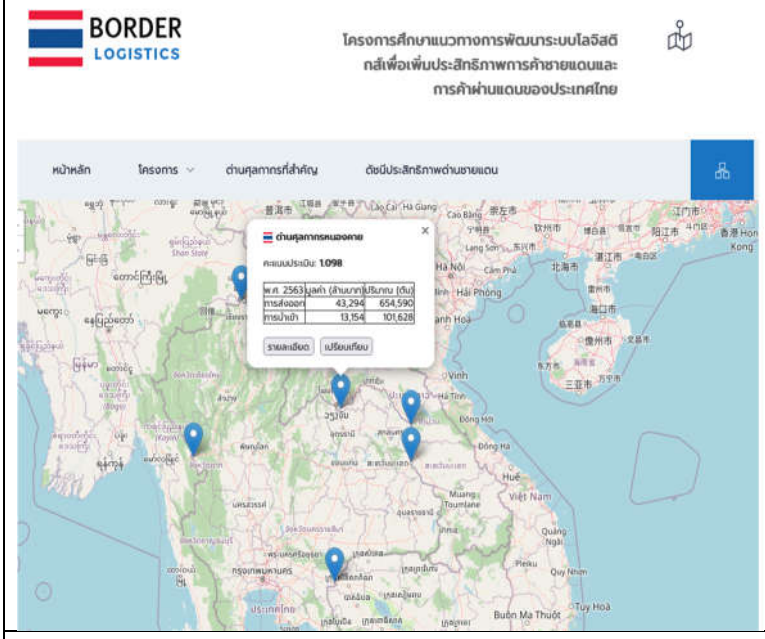
9.2.3 ส่วนแสดงผลข้อมูล

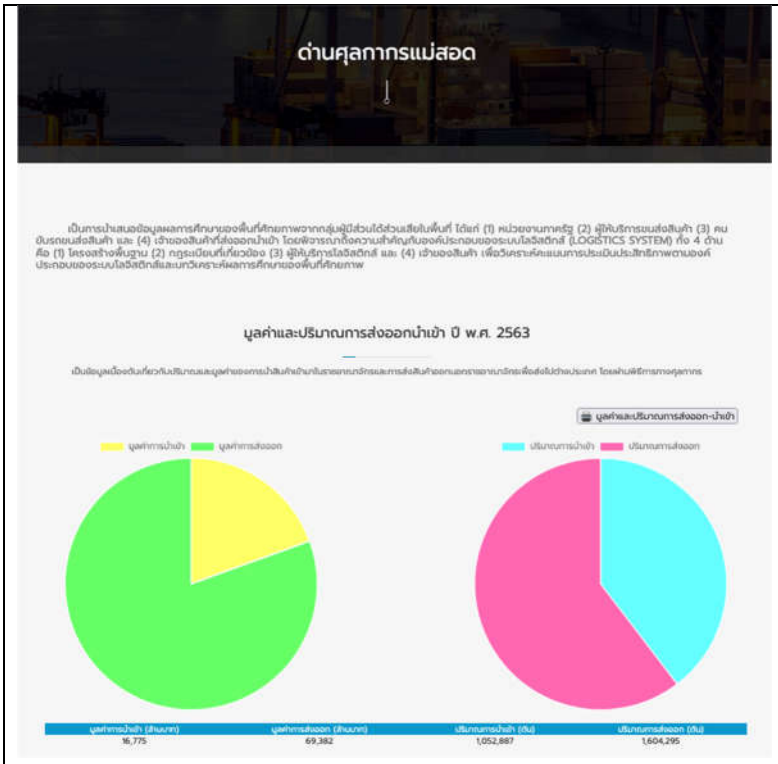
ข้อมูลที่ได้จากขั้นตอนการประมวลผล จะถูกจัดเตรียมเพื่อให้สามารถรายงานผลตามรูปแบบที่กำหนดไว้ เช่น การแสดงผลในรูปแบบของข้อความ ตัวเลข ตาราง หรือการแสดงผลในรูปแบบของกราฟชนิดต่าง ๆ (Column chart, Bar chart, Pie chart, Line chart, Donut chart) เป็นต้น ซึ่งการแสดงผลข้อมูลเป็นส่วนสำคัญที่เกี่ยวข้องกับผู้ใช้งานโดยตรง ดังนั้น การออกแบบส่วนของการแสดงผลข้อมูลจะต้องเรียงลำดับความสำคัญของข้อมูลที่ต้องการให้ผู้ใช้ได้เห็นตามลำดับสำคัญของข้อมูลผ่านการปรากฏให้เด่นชัดในส่วนของขนาด สีสัน และการเข้าถึงในลำดับที่ลึกลงไป (Drill Down)

ตัวอย่างส่วนแสดงผลข้อมูลสำหรับการนำเสนอผ่านเว็บไซต์ (https://thaiborderlogistics.com)

	ตัวอย่างหน้าหลักของเว็บไซต์โครงการ ประกอบด้วยเมนู “หน้าหลัก” “โครงการ” “ด่านศุลกากรที่สำคัญ” “ดัชนีประสิทธิภาพด่านชายแดน” ซึ่งในหน้าหลักนี้จะนำเสนอวิดีโอสรุปเกี่ยวกับรายละเอียดโครงการ
	ตัวอย่างเมนู “โครงการ” => “ความเป็นมาของโครงการ” แสดงรายละเอียดของที่มา วัตถุประสงค์ ผลลัพธ์ ขั้นตอนการศึกษา ภาพรวมพื้นที่และการคัดเลือกพื้นที่ศักยภาพพื้นที่การดำเนินโครงการ เป็นต้น

	ตัวอย่างเมนู “โครงการ” => “ความก้าวหน้าของโครงการ” แสดงเอกสารรายงานความก้าวหน้าของโครงการในระยะต่าง ๆ
	ตัวอย่างเมนู “โครงการ” => “กิจกรรม” แสดงภาพและเอกสารที่ดำเนินการกิจกรรมในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศไทย

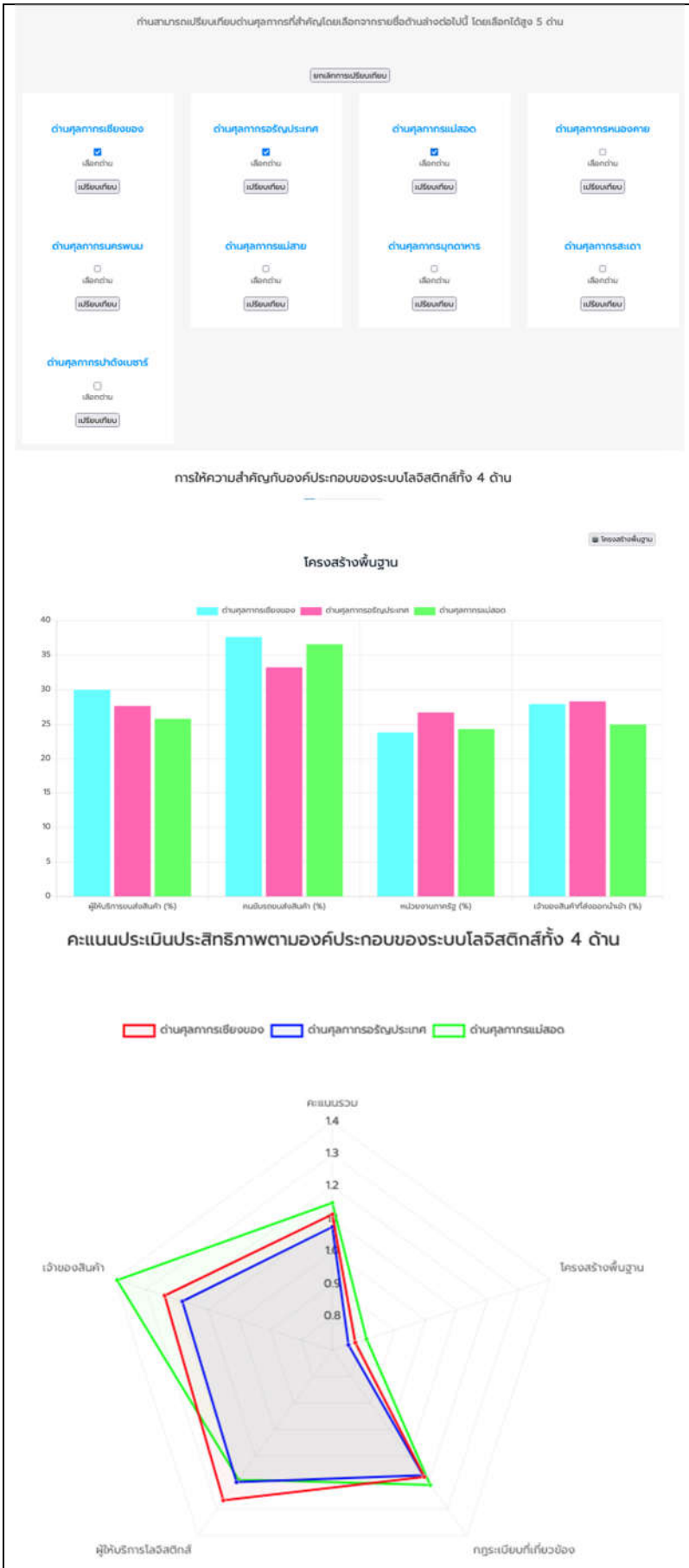
	ตัวอย่างเมนู “โครงการ” => “แสดงความคิดเห็น” แสดงหน้าจอความคิดเห็นของประชาชนทั่วไปเกี่ยวกับโครงการ โดยสามารถพิมพ์แสดงความคิดเห็นได้ผ่านการตรวจสอบผู้ใช้งานของเฟสบุ๊ค
	ตัวอย่างเมนู “ด่านศุลกากรที่สำคัญ” แสดงแผนที่ประเทศไทยที่นำเสนอจุดพิกัดของด่านศุลกากรที่สำคัญ เมื่อนำเมาส์ชี้ที่หมุดพิกัดของด่านจะปรากฏชื่อของด่านให้เห็น เมื่อคลิกจะแสดงหน้าต่างเมนูของด่านนั้น ๆ ที่นำเสนอมูลค่าและปริมาณการนำเข้าส่งออก และแสดงปุ่มเมนู “รายละเอียด” และปุ่มเมนู “เปรียบเทียบ”
	ตัวอย่างเมนู “ด่านศุลกากรที่สำคัญ” หลังจากคลิกปุ่มเมนู “รายละเอียด” จะปรากฏหน้าจอแสดงรายละเอียดของด่านนั้น ซึ่งจะประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้ - มูลค่าและปริมาณการนำเข้าและการส่งออกของด่านนั้น ๆ - ข้อมูลการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน ซึ่งจะแสดงผลเป็นกราฟ - ข้อมูลแสดงคะแนนประเมิน





ประสิทธิภาพตามองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน ซึ่งจะแสดงผลเป็นตารางแสดงค่าคะแนนการประเมินและคำอธิบายของคะแนน

โดยแต่ละส่วนของกราฟและตารางจะสามารถทำการดาวน์โหลดเพื่อนำไปใช้งานต่อได้ผ่านปุ่มที่มีสัญลักษณ์เครื่องพิมพ์



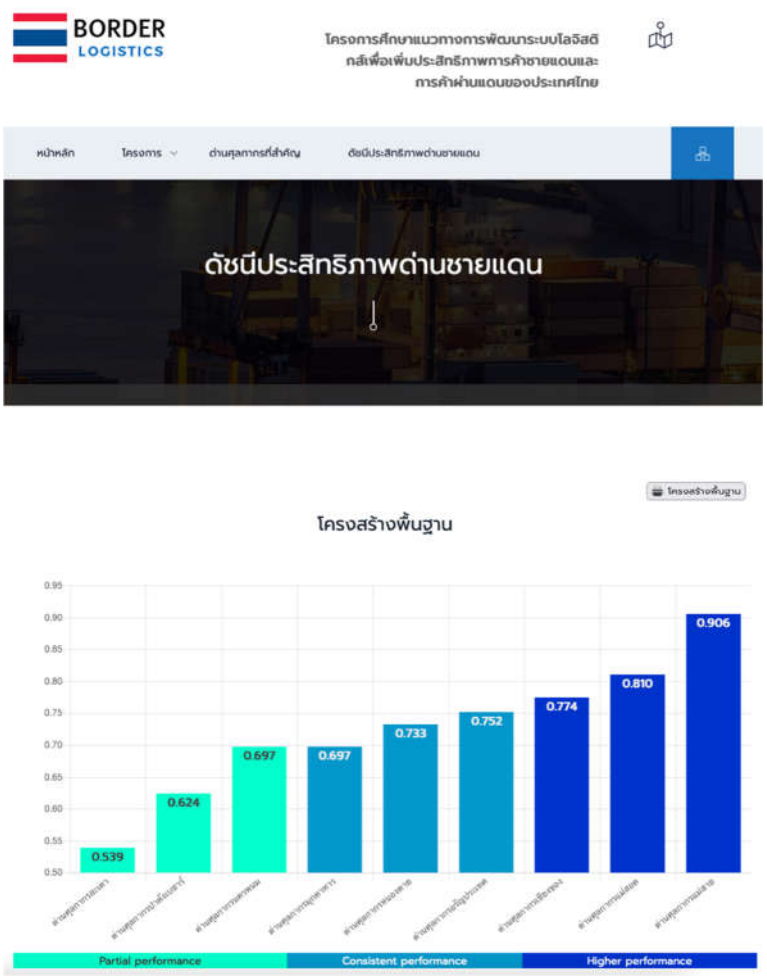
ตัวอย่างเมนู “ด่านศุลกากรที่สำคัญ” หลังจากคลิกปุ่มเมนู “เปรียบเทียบ” จะปรากฏหน้าจอแสดงรายชื่อด่านที่ทำการศึกษาให้คลิกเลือกเพื่อการเปรียบเทียบข้อมูลโดยสามารถเลือกจำนวนด่านที่ต้องการเปรียบเทียบได้ตั้งแต่ 2-5 ด่าน ภายหลังจากคลิกปุ่ม “เปรียบเทียบ” จะปรากฏหน้าจอแสดงผลการเปรียบเทียบซึ่งประกอบด้วยข้อมูลดังต่อไปนี้

- ข้อมูลเปรียบเทียบมูลค่าและปริมาณการส่งออกซึ่งจะแสดงผลเป็นกราฟเปรียบเทียบระหว่างด่านที่เลือก

- ข้อมูลเปรียบเทียบการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน ซึ่งจะแสดงผลเป็นลักษณะของกราฟเปรียบเทียบระหว่างด่านที่เลือก

- ข้อมูลเปรียบเทียบคะแนนประเมินประสิทธิภาพตามองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน ซึ่งจะแสดงผลเป็นลักษณะของกราฟเปรียบเทียบระหว่างด่านที่เลือก

โดยแต่ละส่วนของกราฟและตารางจะสามารถทำการดาวน์โหลดเพื่อนำไปใช้งานต่อได้ผ่านปุ่มที่มีสัญลักษณ์เครื่องพิมพ์



ตัวอย่างเมนู “ดัชนีประสิทธิภาพด่านชายแดน” แสดงกราฟค่าดัชนีประสิทธิภาพของทุกด่านแยก 4 ด้าน คือ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ด้านผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และด้านเจ้าของสินค้า รวมทั้งแสดงค่าดัชนีประสิทธิภาพจากคะแนนรวมทั้ง 4 ด้าน

9.2.4 โครงสร้างข้อมูลของเว็บไซต์

การออกแบบเว็บไซต์สำหรับการบริการจัดการข้อมูล (https://thaiborderlogistics.com) สามารถแบ่งเนื้อหาออกเป็นสองกลุ่มใหญ่คือ ส่วนเนื้อหาสำหรับการจัดการการสำรวจข้อมูลและการประมวลผล และส่วนเนื้อหาสำหรับการนำเสนอข้อมูลของโครงการ สำหรับเนื้อหาในการจัดการการสำรวจข้อมูลและการประมวลผลจะเป็นส่วนที่ต้องการระบบรักษาความปลอดภัยและการกำหนดสิทธิ์ของผู้เข้าใช้งานที่แตกต่างกันออกไป และส่วนเนื้อหาสำหรับการนำเสนอข้อมูลของโครงการจะเป็นเนื้อหาสำหรับเปิดเผยให้กับสาธารณะได้เข้าถึงได้โดยตรงและไม่มีการกำหนดสิทธิ์การเข้าถึง โดยโครงสร้างเนื้อหาของเว็บไซต์สามารถอธิบายได้ตามตารางดังนี้

ลำดับที่	ชื่อเนื้อหา	กำหนดสิทธิ์การเข้าถึง
1. เนื้อหาสำหรับการจัดการการสำรวจข้อมูลและการประมวลผล		
1.1	แบบสำรวจเพื่อการคัดเลือกพื้นที่ที่มีศักยภาพในการศึกษาเชิงลึกโดยใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับขั้น (Analytical Hierarchy Process: AHP)	✓
1.2	รายงานการให้คะแนนสำหรับเกณฑ์การคัดเลือกพื้นที่	✓
1.3	รายงานการให้คะแนนพื้นที่ที่มีศักยภาพในแต่ละภูมิภาค	✓
1.4	แบบสำรวจสำหรับการจัดการข้อมูลที่ได้จากการสำรวจข้อมูลจากผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อการพัฒนาตัวชี้วัดต้นแบบ	✓
2. เนื้อหาสำหรับการนำเสนอข้อมูลของโครงการ		
2.1	ข้อมูลรายละเอียดของโครงการ	✗
2.2	ข้อมูลกิจกรรมการดำเนินงานของโครงการ	✗
2.3	รายงานความก้าวหน้าของการดำเนินงานโครงการ	✗
2.4	ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการ	✗
2.5	รายงานข้อมูลการศึกษารายด่าน	✗
2.6	รายงานข้อมูลเปรียบเทียบการศึกษาระหว่างด่าน	✗
2.7	รายงานดัชนีประสิทธิภาพด่านชายแดน	✗

9.2.5 การจัดเตรียมระบบเชื่อมโยงข้อมูลกับฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

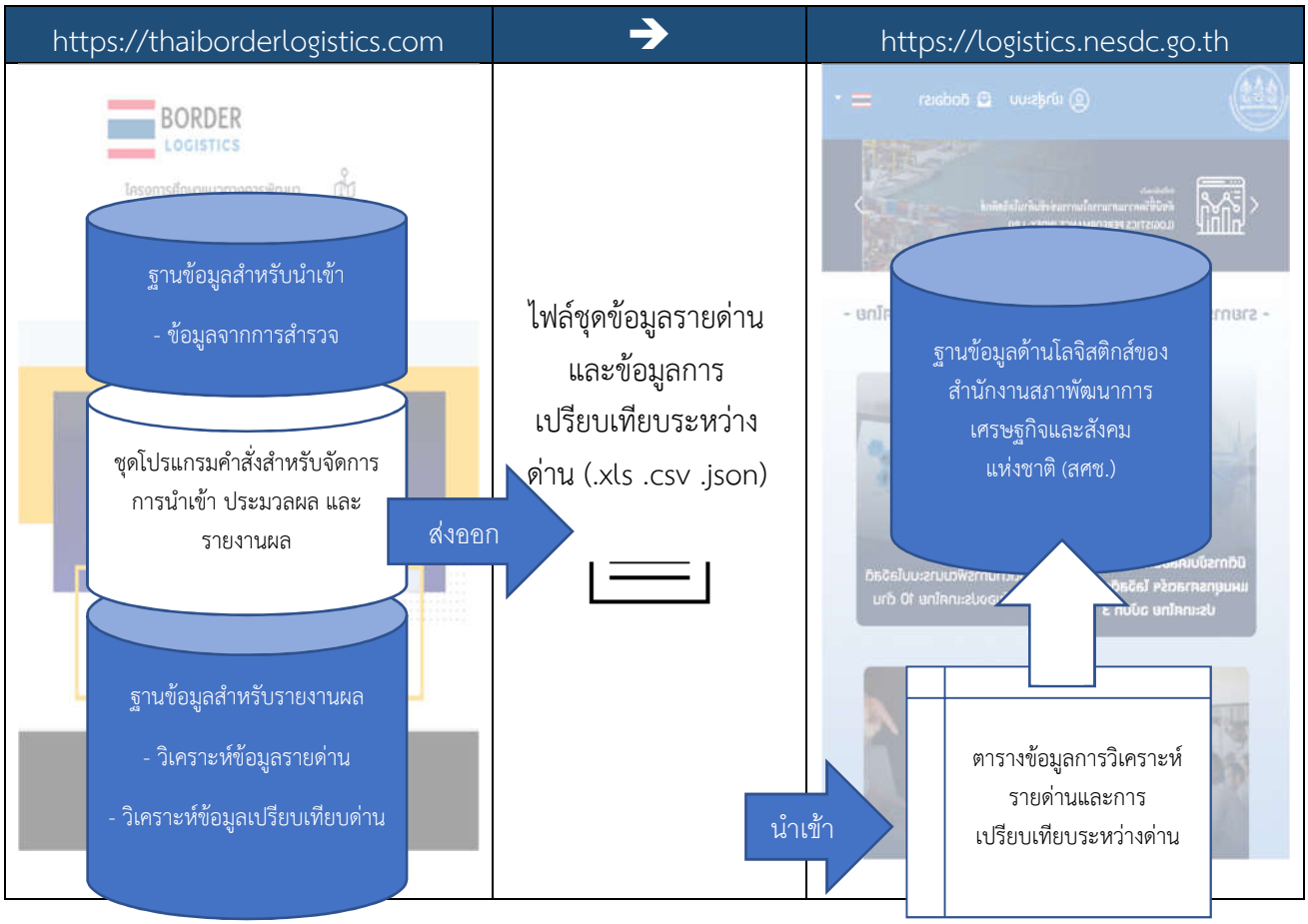
จากการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อรองรับการนำเข้า การประมวลผล และการแสดงผลของโครงการผ่านเว็บไซต์ https://thaiborderlogistics.com ดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่าระบบที่ทำการพัฒนามีคุณลักษณะที่สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงข้อมูลนำเข้าซึ่งสามารถทำการประมวลผลซ้ำและปรับปรุงส่วนของการรายงานผลได้ในรอบใหม่ คุณสมบัตินี้จะช่วยให้สามารถจัดเก็บข้อมูลของด่านที่ต้องการในรอบถัดไปตามระยะเวลาที่กำหนด รวมทั้งคุณสมบัติในการการเพิ่มด่านใหม่ ๆ ที่ต้องการทำการศึกษาได้ ซึ่งจะช่วยให้การศึกษาในลักษณะนี้สามารถทำซ้ำได้และสะดวกรวดเร็วมากขึ้นในการรวบรวมข้อมูลหรือการรายงานผลข้อมูลให้เป็นปัจจุบัน ดังนั้นการส่งต่อข้อมูลจากโครงการศึกษาในครั้งนี้สามารถนำไปใช้เชื่อมโยงกับระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์ที่มีอยู่เดิมของ สศช. ได้ใน 2 แนวทางดังต่อไปนี้

แนวทางที่ 1 การส่งออกข้อมูลในลักษณะของไฟล์ตารางคำนวณ (work sheet) ที่เป็นไฟล์ข้อมูลในลักษณะของ .xls , .csv หรือ .json แนวทางนี้จะทำส่งออกข้อมูลจากระบบฐานข้อมูลของโครงการที่เป็น

ส่วนของข้อมูลที่ผ่านการประมวลผลแล้วและพร้อมที่จะนำเสนอเป็นชุดข้อมูลรายด่านและข้อมูลการเปรียบเทียบระหว่างด่านในส่วนของ

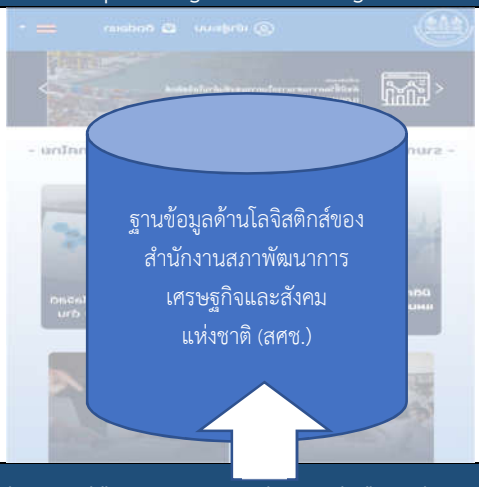
- ข้อมูลมูลค่าและปริมาณการส่งออก
- ข้อมูลการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน
- ข้อมูลแสดงคะแนนประเมินประสิทธิภาพตามองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน
- ข้อมูลเปรียบเทียบมูลค่าและปริมาณการส่งออก
- ข้อมูลเปรียบเทียบการให้ความสำคัญกับองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน
- ข้อมูลเปรียบเทียบคะแนนประเมินประสิทธิภาพตามองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ทั้ง 4 ด้าน

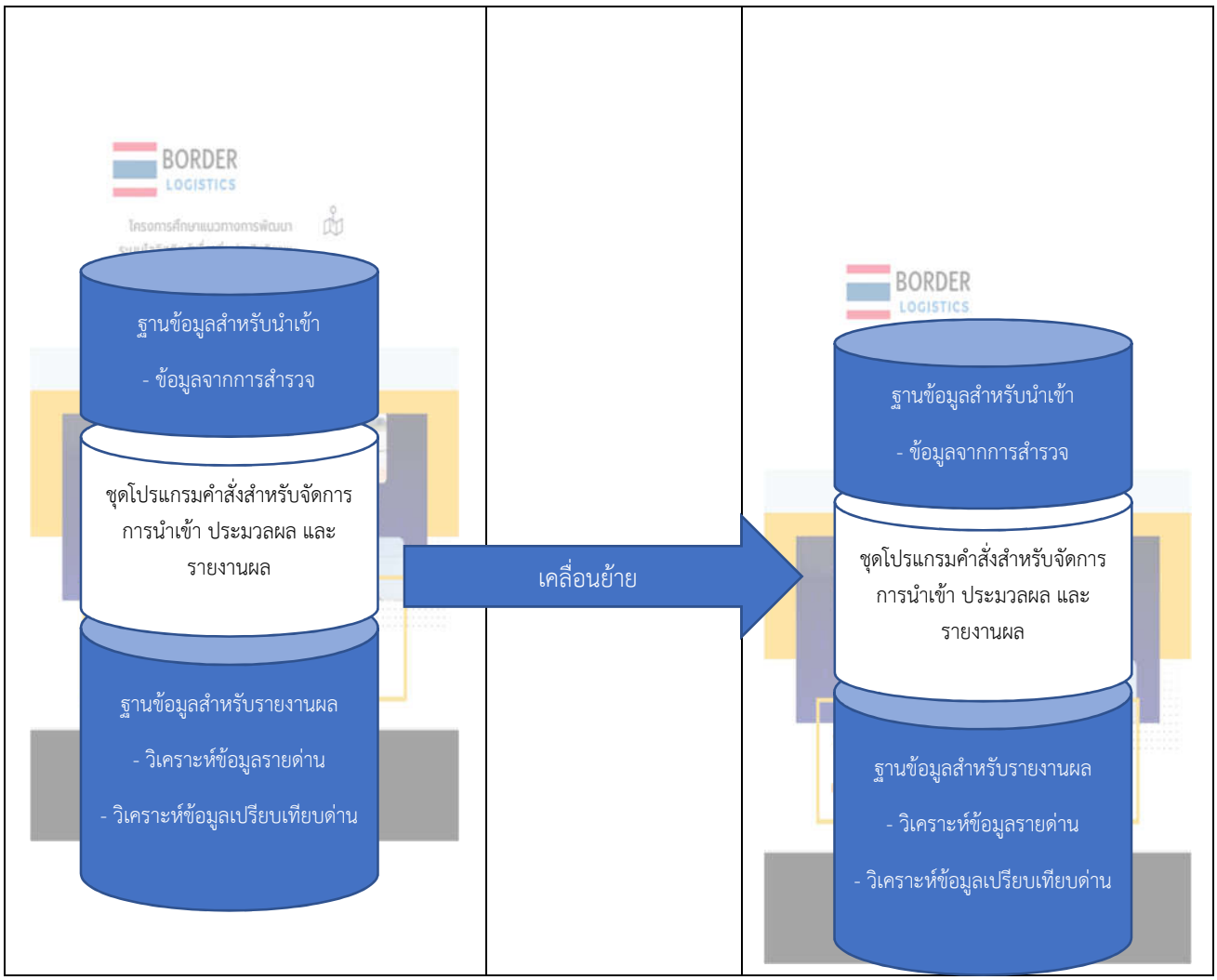
ซึ่งชุดข้อมูลดังกล่าวข้างต้นสามารถทำการนำเข้าด้วยเครื่องมือในการจัดการฐานข้อมูลเพื่อทำการจัดเก็บในลักษณะของตารางข้อมูลและสามารถนำไปใช้ประโยชน์ต่อไปในลักษณะของการนำเสนอข้อมูลรายงานแบบตารางหรือแบบกราฟรูปแบบต่าง ๆ หรือสามารถนำไปใช้ร่วมในการวิเคราะห์หรือประมวลผลร่วมกันกับฐานข้อมูลที่มีอยู่เดิมของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในอนาคตได้ ดังแผนภาพต่อไปนี้



แนวทางที่ 2 การเคลื่อนย้ายทุกองค์ประกอบของระบบไปเก็บไว้ในเครื่องให้บริการ (server) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

แนวทางนี้จะเป็นการคัดลอกฐานข้อมูลพร้อมทั้งชุดโปรแกรมคำสั่ง (source code) ทั้งหมดของระบบที่ทำงานบนเว็บไซต์ https://thaiborderlogistics.com ของโครงการแล้วทำการเคลื่อนย้ายไปยังเครื่องให้บริการ (server) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งเครื่องที่จะย้ายไปจะต้องรองรับบริการเบื้องต้น เช่น Web Server, MySQL Server, Ftp Server เป็นต้น รวมทั้งการจัดเตรียมชื่อโดเมนย่อย (sub domain) หรือตำแหน่งจัดเก็บให้สามารถอ้างถึงที่อยู่ใหม่ของระบบที่เคลื่อนย้ายไปได้ ซึ่งสามารถใช้เครื่องมือในการจัดการฐานข้อมูลให้สามารถดึงข้อมูลจากฐานข้อมูลของโครงการที่เคลื่อนย้ายไปเรียบร้อยแล้ว ไปใช้ประมวลผลร่วมกับระบบฐานข้อมูลของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ที่มีอยู่เดิมได้ในอนาคต ดังแผนภาพต่อไปนี้

https://thaiborderlogistics.com	➔	https://logistics.nesdc.go.th
		 https://logistics.nesdc.go.th/border...



ข้อเสนอแนะในทางเทคนิคเพิ่มเติมสำหรับการเตรียมการในส่วนของฮาร์ดแวร์และซอฟท์แวร์ของเครื่องให้บริการ (server) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อรองรับกับ **แนวทางที่ 2** สามารถพิจารณาได้สามส่วนคือ

- ฮาร์ดแวร์ (Hardware) องค์ประกอบย่อยของฮาร์ดแวร์ที่มีความจำเป็นในการใช้งานคือพื้นที่จัดเก็บข้อมูลในทางกายภาพ (Data Storage) ของโครงการนี้โดยประมาณการจะใช้งานเนื้อที่ไม่เกิน 100 กิกะไบต์ (100 GB) สำหรับรองรับปริมาณข้อมูลของโครงการในปัจจุบันและการจัดเก็บข้อมูลสำหรับการประมวลผลและรายงานผลในรอบถัดไป โดยรวมข้อมูลทั้งที่เป็นส่วนของแฟ้มข้อมูลงาน แฟ้มข้อมูลชุดคำสั่งและส่วนของฐานข้อมูลทั้งหมดแล้ว
- ซอฟท์แวร์ (Software) การจัดเตรียมส่วนของซอฟท์แวร์มีความจำเป็นต้องเตรียมการเพิ่มเติมในสองส่วนหลักคือ ส่วนของซอฟท์แวร์ให้บริการการจัดการฐานข้อมูล MySQL สำหรับติดตั้งบนเครื่องให้บริการ (MySQL Service) และส่วนของโปรแกรมสำหรับบริหารจัดการฐานข้อมูล MySQL เพื่อการนำเข้าและส่งออกฐานข้อมูลรวมทั้งการจัดการข้อมูลอื่น ๆ ที่อยู่ในฐานข้อมูล MySQL (phpMyAdmin)
- แบนด์วิธ (Bandwidth) หรือปริมาณข้อมูลที่รับเข้าและส่งออกในช่วงเวลาหนึ่ง หากพิจารณาในส่วนนี้ระบบจัดการข้อมูลของโครงการนี้ที่ทำงานอยู่ภายใต้เว็บไซต์ของโครงการมีการนำเข้าข้อมูลในช่วงระยะเวลาปรับปรุงข้อมูลเท่านั้น ดังนั้นข้อมูลรับเข้าจะมีปริมาณที่น้อยกว่าเมื่อเทียบกับข้อมูลส่งออก ซึ่งข้อมูลส่งออกนั้นเป็นส่วนของการแสดงผลหน้าเว็บไซต์ของผู้เข้าชม ซึ่งมีโอกาสที่จะเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา โดยภาพรวม

ปริมาณข้อมูลที่รับเข้าและส่งออกมีปริมาณไม่มากเกินไปและอาจไม่จะส่งผลกระทบต่อแบนด์วิธในภาพรวมของเครื่องให้บริการ (server) ของ สศช.

การพิจารณาเพื่อการจัดเตรียมความพร้อมทั้งส่วนของฮาร์ดแวร์ ซอฟท์แวร์ และแบนด์วิธนั้นจะทำให้แนวทางการเคลื่อนย้ายทุกองค์ประกอบของระบบไปเก็บไว้ในเครื่องให้บริการ (server) ของ สศช. เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและสามารถทำงานต่อเนื่องได้อย่างเหมาะสม ซึ่งจากการสำรวจข้อมูลความพร้อมของเครื่องให้บริการ (server) ของ สศช. มีทรัพยากรที่เหลืออยู่และสามารถนำมาจำลองสร้างเป็นเครื่องคอมพิวเตอร์เสมือน (virtual machine) ดังนี้

CPU: ไม่เกิน 12 CPU

Ram: ไม่เกิน 94 GB

Disk: ไม่เกิน 18 TB

Network: ยังเพียงพอ

จะเห็นได้ว่าจากองค์ประกอบของทรัพยากรเครื่องให้บริการ (server) ของ สศช. ที่มีอยู่นั้นสามารถรองรับความต้องการทรัพยากรของโครงการนี้เพื่อดำเนินการตาม**แนวทางที่ 2** ได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพ

ภาคผนวก ก

นิยามศัพท์สำหรับการค้าชายแดนและผ่านแดน

ภาคผนวก ก
นิยามศัพท์สำหรับการค้าชายแดนและผ่านแดน

1. นิยามตามกฎหมายศุลกากร

ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 มีบทบัญญัตินิยาม “การผ่านแดน” หมายความว่า การขนส่งของผ่านราชอาณาจักรจากด่านศุลกากรแห่งหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งของออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร ไม่ว่าการขนส่งนั้นจะมีการขนถ่ายของเพื่อเปลี่ยนยานพาหนะ การเก็บรักษาของ การเปลี่ยนภาชนะบรรจุของเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง หรือการเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่งของด้วยหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ซึ่งของนั้นหรือมีพฤติกรรมใด ๆ เพื่อประโยชน์ทางการค้าเกี่ยวกับของดังกล่าวในราชอาณาจักร

ภายใต้กฎหมายศุลกากรกำหนดให้การผ่านแดนต้องดำเนินการด้านต่าง ๆ อาทิ

- ผู้นำของเข้ามาเพื่อการผ่านแดนจะต้องยื่นใบขนสินค้าตามแบบที่กำหนด โดยของที่ผ่านแดนจะต้องออกไปจากประเทศไทยภายใน 30 วัน นับตั้งแต่วันที่นำเข้ามาเพื่อการผ่านแดน
- การผ่านแดนที่ข้ามแดนทางบกให้ทำได้ต่อเมื่อมีความตกลงระหว่างประเทศ
- พนักงานศุลกากรมีอำนาจตรวจหรือค้นของผ่านแดนได้หากสงสัยว่าของดังกล่าวมีไว้เพื่อการก่อการร้าย ของดังกล่าวอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อความมั่นคงและความปลอดภัย ของดังกล่าวมีการแสดงถิ่นกำเนิดเป็นเท็จ ของดังกล่าวเป็นของผิดกฎหมายเกี่ยวกับการผ่านแดน
- ผู้ให้บริการเป็นตัวแทนนำของผ่านแดนจะต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมศุลกากรตามเงื่อนไขที่กรมศุลกากรกำหนด
- ให้นำข้อจำกัดสำหรับการนำผ่านตามกฎหมายฉบับอื่นมาใช้กับของนำเข้ามาเพื่อการผ่านแดน โดยคำนึงถึงศีลธรรมอันดี นโยบายสาธารณะ ความปลอดภัยของสาธารณชน การปกป้องชีวิตและสุขภาพของมนุษย์ สัตว์ หรือพืช หรือการปกป้องทรัพย์สินทางปัญญาทางการค้าและอุตสาหกรรม

2. นิยามตามกฎหมายการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาซึ่งสินค้า

พระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. 2522 นิยาม **“นำผ่าน”** หมายความว่า นำหรือส่งสินค้าผ่านราชอาณาจักรโดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งนอกราชอาณาจักร ไม่ว่าจะมีการพักสินค้า การเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ หรือการเพิ่มหรือเปลี่ยนภาชนะบรรจุสินค้าในราชอาณาจักรเพื่อประโยชน์ในการขนส่งหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้จะต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ซึ่งสินค้านั้นในราชอาณาจักร (คำนิยามนำผ่านตามกฎหมายการส่งออกไปและการนำเข้ามาซึ่งสินค้า มีความสอดคล้องกับนิยามการผ่านแดนตามกฎหมายศุลกากร)

ภายใต้กฎหมายส่งออกไปนอกและนำเข้ามาซึ่งสินค้า ซึ่งรับผิดชอบโดยกรมการค้าต่างประเทศ กำหนดให้การนำผ่านต้องดำเนินการด้านต่าง ๆ อาทิ

- กระทรวงพาณิชย์สามารถกำหนดให้สินค้าใดที่นำผ่านต้องปฏิบัติตามมาตรการอย่างหนึ่งอย่างใด โดยคำนึงถึงการปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า
- กระทรวงการคลังเป็นผู้กำหนดท่าใดท่าหนึ่งที่เป็นที่จุดส่งออก นำเข้า หรือนำผ่านตามกฎหมาย

จากการศึกษากฎหมายฉบับต่าง ๆ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานภาครัฐของไทย พบว่า กฎหมายและกฎระเบียบส่วนใหญ่ใช้คำว่า “นำผ่าน” มากกว่าคำว่า “ผ่านแดน” และให้อำนาจหน่วยงานผู้รักษาการตามกฎหมายในการจัดระเบียบการ “นำผ่าน” ของสินค้าดังกล่าวที่มีการเคลื่อนย้ายผ่านประเทศไทย โดยมีตัวอย่างกฎระเบียบที่ให้อำนาจหน่วยงานผู้รักษาการตามกฎหมายจัดระเบียบการนำผ่าน ได้แก่

- พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. 2507 กำหนดนิยาม “นำผ่าน” หมายถึง การนำหรือส่งผ่านราชอาณาจักรไม่ว่าจะมีการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะหรือไม่ก็ตาม กฎหมายกักพืชมีกรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นหน่วยงานรักษาการตามกฎหมาย มีกฎระเบียบภายใต้พระราชบัญญัติกักพืชที่กำหนดเงื่อนไขการนำผ่าน/ผ่านแดน เช่น การกำหนดเงื่อนไขการนำผ่านมันสำปะหลังและท่อนพันธุ์อ้อยจากกัมพูชา การนำผ่านกล้วย และจากยาสูบจาก สปป.ลาว ต้องแจ้งด่านตรวจพืชต้นทางและด่านตรวจพืชปลายทางและต้องแสดงใบรับรองสุขอนามัยพืชของหน่วยงานผู้มีอำนาจของประเทศส่งออกกำกับมาด้วย นอกจากนี้ การนำเข้าหรือนำผ่านสิ่งกำกัดจะต้องมีใบรับรองสุขอนามัยพืชกำกับมาด้วย เช่น การนำเข้ามะพร้าว อ้อย และข้าวโพดจากเมียนมา การนำเข้าหัวมันฝรั่ง ยาสูบ ข้าวโพด และผลเสาวรสสดจาก สปป.ลาว การนำเข้าหัวมันฝรั่งจากกัมพูชา การนำเข้าปาล์มน้ำมันจากมาเลเซีย และการนำเข้าหัวมันฝรั่ง ลิ้นจี่ และมะม่วงสดจากเวียดนาม
- พระราชบัญญัติปุ๋ย พ.ศ. 2518 มีกรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นหน่วยงานรักษาการตามกฎหมาย มีกฎระเบียบภายใต้พระราชบัญญัติปุ๋ยที่กำหนดเงื่อนไขการนำผ่าน/ผ่านแดน โดยกำหนดให้ผู้นำผ่านปุ๋ยต้องได้รับใบอนุญาตนำผ่านปุ๋ยจากกรมวิชาการเกษตร โดยผู้นำผ่านปุ๋ยต้องเป็นเจ้าของกิจการ มีถิ่นที่อยู่หรือสำนักงานในไทย มีสถานที่นำผ่านปุ๋ย โดยปุ๋ยครอบคลุมทั้งปุ๋ยเคมี ปุ๋ยชีวภาพ และปุ๋ยอินทรีย์
- พระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. 2558 กำหนดนิยาม “นำผ่าน” หมายถึง การนำหรือส่งผ่านราชอาณาจักร กฎหมายโรคระบาดสัตว์มีกรมปศุสัตว์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นหน่วยงานรักษาการตามกฎหมาย มีกฎระเบียบภายใต้พระราชบัญญัติกักสัตว์ที่กำหนดเงื่อนไขการนำผ่าน/ผ่านแดน เช่น การกำหนดเงื่อนไขชะลอการนำผ่านสัตว์ปีกและซากสัตว์ปีกจากจีนและไต้หวัน เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงจากโรคระบาดของโรคไข้หวัดนกสายพันธุ์รุนแรง ชะลอการนำผ่านสุกร ซากสุกร หรือซากหมูป่าจากเมียนมา เวียดนาม และจีน เป็นต้น
- พระราชกำหนดการประมง พ.ศ. 2558 กำหนดนิยาม “นำผ่าน” หมายถึง การนำหรือส่งผ่านราชอาณาจักร กฎหมายการประมงมีกรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นหน่วยงานรักษาการตามกฎหมาย โดยกฎหมายให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์กำหนดการห้ามนำเข้า ห้ามส่งออก และห้ามนำผ่านสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำบางชนิดได้ เว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากอธิบดีกรมประมง โดยกฎระเบียบภายใต้พระราชกำหนดการประมงกำหนดเงื่อนไขการนำผ่าน/ผ่านแดน เช่น ให้การนำผ่านสัตว์น้ำบางชนิด เช่น กุ้งขาว กุ้งกุลาดำ ปลาคาร์ฟ ปลามังกรแดง ปลาหมอสีคางคำ ปลาหอมมายัน ปลาหมอบัตเตอร์ ปลาปักเป้า ปลาบู่ ปูเจ้าฟ้า โลมา พะยูน จระเข้น้ำเค็ม และเต่ามะเฟือง เป็นต้น ต้องขอใบอนุญาตจากอธิบดีกรมประมง
- พระราชบัญญัติงาช้าง พ.ศ. 2558 กำหนดนิยาม “นำผ่าน” หมายถึง การนำหรือส่งผ่านราชอาณาจักร กฎหมายงาช้างมีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นหน่วยงานรักษาการตามกฎหมาย โดยกฎหมายอนุญาตให้สามารถนำเข้า ส่งออก หรือนำผ่านงาช้างได้เฉพาะที่เป็นงาช้างที่มาจากช้างตามกฎหมายว่าด้วยสัตว์พาหนะและต้องขออนุญาตอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติฯ

- พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2558 กำหนดนิยาม “นำผ่าน” หมายถึง การนำหรือส่งผ่านราชอาณาจักร กฎหมายสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่ามีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นหน่วยงานรักษาการตามกฎหมาย โดยกฎหมายอนุญาตให้สามารถนำเข้า ส่งออก หรือนำผ่านสัตว์ป่า ซากสัตว์ป่า และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากซากสัตว์ป่าได้เฉพาะขออนุญาตกรมอุทยานแห่งชาติฯ

- พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 กำหนดนิยาม “นำผ่าน” หมายถึง การนำหรือส่งวัตถุอันตรายผ่านราชอาณาจักรโดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร ไม่ว่าจะมีการขนถ่ายหรือเปลี่ยนพาหนะหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ หรือมีพฤติกรรมใด ๆ เพื่อประโยชน์ทางการค้าเกี่ยวกับวัตถุอันตรายดังกล่าวในราชอาณาจักร โดยกฎหมายอนุญาตให้สามารถนำผ่านวัตถุอันตรายได้หากได้รับอนุญาตจากหน่วยงานผู้มีอำนาจตามประเภทวัตถุอันตรายที่อยู่ในกำกับ เช่น กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมวิชาการเกษตร กรมประมง สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมธุรกิจพลังงาน และกรมควบคุมมลพิษ เป็นต้น

- พระราชบัญญัติเชื้อโรคและพิษจากสัตว์ พ.ศ. 2558 กำหนดนิยาม “นำผ่าน” หมายถึง การนำหรือส่งผ่านราชอาณาจักรโดยมีการขนถ่ายหรือเปลี่ยนพาหนะ กฎหมายเชื้อโรคและพิษจากสัตว์มีการวิทยาศาสตร์การแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข เป็นหน่วยงานรักษาการตามกฎหมาย มีกฎระเบียบภายใต้พระราชบัญญัติเชื้อโรคและพิษสัตว์กำหนดเงื่อนไขการนำผ่าน/ผ่านแดนของเชื้อโรคและพิษจากสัตว์ต้องขออนุญาตจากกรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ โดยผู้รับใบอนุญาตต้องจัดทำบัญชีแสดงปริมาณการนำผ่านและการควบคุมมิให้มีการแพร่กระจายของเชื้อโรคและพิษจากสัตว์

- พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2518 โดยประกาศกระทรวงสาธารณสุข เรื่องระบุและประเภทวัตถุออกฤทธิ์ที่ห้ามมิให้นำผ่าน พ.ศ. 2556 กำหนดนิยาม “นำผ่าน” หมายถึง การนำหรือส่งผ่านราชอาณาจักร แต่ไม่รวมถึงการนำหรือส่งวัตถุออกฤทธิ์ผ่านราชอาณาจักรโดยมิได้มีการขนถ่ายออกจากเครื่องบินที่ใช้ในการขนส่งสาธารณะระหว่างประเทศ โดยมีสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.) เป็นหน่วยงานรักษาการตามกฎหมาย โดย อย. ห้ามวัตถุออกฤทธิ์บางประเภทนำผ่านประเทศไทย เช่น ซูโดอีเฟดรีน ที่มีความเสี่ยงต่อการลักลอบนำเข้ามาในประเทศเพื่อใช้เป็นสารตั้งต้นยาเสพติดประเภทยาบ้าและยาไอซ์

ภาคผนวก ข

เครื่องมือวิจัยสำหรับการรวบรวมข้อมูล

โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

ภาคผนวก ข
เครื่องมือวิจัยสำหรับการรวบรวมข้อมูล

กรอบแนวคิดการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (M&E) และกรอบแนวคิดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFIs) ได้นำมาใช้เป็นเครื่องมือที่ใช้สำรวจข้อมูลเกี่ยวกับประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า ณ พื้นที่ด่านชายแดนที่สำคัญ โดยที่ปรึกษาจะทำการวิเคราะห์คะแนนการประเมินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนจำแนกตาม 4 มิติที่นำเสนอในตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (Logistics System) ซึ่งผลการวิเคราะห์ที่ได้จะสามารถระบุถึงประสิทธิภาพการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของแต่ละพื้นและสามารถเปรียบเทียบระหว่างพื้นที่ ประกอบกับการนำข้อมูลที่ได้จากการประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่มย่อยและการสังเกตแบบมีส่วนร่วมมาร่วมวิเคราะห์ผลเพื่อให้ทราบถึงข้อมูลเชิงลึกเกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการผ่านแดนและข้ามแดน ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อใช้สำหรับการกำหนดแนวทางการพัฒนารายพื้นที่และในภาพรวม ดังรายละเอียดต่อไปนี้

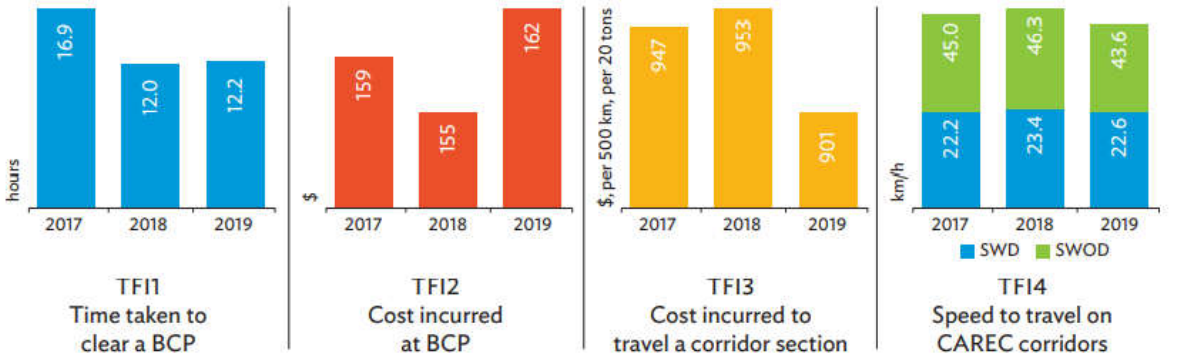
1. กรอบแนวคิดการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (Monitoring and Evaluation, M&E)

สำหรับกรอบแนวคิดการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (M&E) เป็นการสำรวจข้อมูลเกี่ยวกับความเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากฐานการผลิตไปถึงพื้นที่ส่งออกนำเข้า (อาจรวมถึงข้อมูลของจุดหมายปลายทาง) ปริมาณและมูลค่าสินค้า ค่าใช้จ่ายการขนส่งและการดำเนินพิธีการต่าง ๆ ระยะทาง ระยะเวลา รูปแบบและเส้นทางในการขนส่ง และการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ ที่ได้ประยุกต์ใช้แนวคิดจากการศึกษาของ Corridor Performance Measurement and Monitoring (CPMM) จัดทำขึ้นโดยธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank) มาพัฒนาเป็นแบบสอบถาม เพื่อใช้สำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยผลการสำรวจจะถูกนำมาใช้ร่วมกับการวิเคราะห์ด้วยตัวแบบ Transport Cost Model ต่อไป ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลในส่วนนี้สามารถสะท้อนสภาพปัจจุบันของความเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทั้งในมิติต้นทุน ระยะเวลา และระยะทาง นอกจากนี้ ในการติดตามและประเมินผล (M&E) ได้นำแนวคิดการประเมินประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นแนวคิดที่ถูกพัฒนาขึ้นมาโดย ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ ที่ได้จำแนกตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ออกเป็น 2 ระดับ คือ ตัวชี้วัดระดับมหภาคที่เป็นข้อมูลทุติยภูมิของประเทศจากรายงานการศึกษาของหน่วยงานระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่สะท้อนความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศไทย ขณะเดียวกัน แนวคิดนี้จะมีตัวชี้วัดระดับจุลภาคที่เป็นการสำรวจข้อมูลทั้งจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์และเจ้าของสินค้าที่มีการส่งออกและนำเข้าสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน เกี่ยวกับประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ ซึ่งกรอบการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ (M&E) นี้ จะพิจารณาองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ ทั้ง 4 ด้านตามตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (Logistics System) ข้างต้น

การศึกษาส่วนนี้จะเริ่มจากการนำกรอบการศึกษาของ CPMM มาประยุกต์และพัฒนาเป็นแบบสอบถามเพื่อสำรวจข้อมูลจากผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ ให้ทราบถึงข้อมูลเชิงประจักษ์ของการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน (As Is) ซึ่งการประเมินด้วย CPMM จะนำเสนอให้เห็นภาพของการเปรียบเทียบประสิทธิภาพของแต่ละพื้นที่ที่จะช่วยให้สามารถประเมินและตรวจสอบผลกระทบของการริเริ่มแนวคิดด้านการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศไทยและเพื่อนบ้านได้ โดยตัวชี้วัด

ที่จะนำมาใช้ประกอบไปด้วย (1) ระยะเวลาที่ใช้ในการเคลียร์จุดผ่านแดน (Border Crossing Point, BCP), (2) ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่จุดผ่านแดน, (3) ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการเดินทางไปตามเส้นทางของระเบียงการค้า และ (4) ความเร็วในการเดินทางไปตามเส้นทางของระเบียงการค้า ดังนั้น ที่ปรึกษาขอนำเสนอตัวอย่างของการประยุกต์ใช้ CPMM ของโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคเอเชียกลางในภาพรวม ที่แสดงให้เห็นผลของการสำรวจข้อมูลตัวชี้วัดต่าง ๆ ดังนี้

- **การขนส่งทางถนน** พบว่า มี 1 ตัวชี้วัดที่ไม่เปลี่ยนแปลง ขณะที่อีก 1 ตัวชี้วัดดีขึ้น และอีก 2 ตัวชี้วัดที่แย่ลง ดัง**รูปที่ 1**



BCP = border-crossing point, CAREC = Central Asia Regional Economic Cooperation, km = kilometer, km/h = kilometer per hour, SWD = speed with delay, SWOD = speed without delay, TFI = trade facilitation indicator.
Source: Asian Development Bank.

รูปที่ 1 ตัวชี้วัดการอำนวยความสะดวกทางการค้า ด้านการขนส่งทางถนน

โดยรายละเอียดของตัวชี้วัดต่าง ๆ เป็นดังนี้

- **ตัวชี้วัด 1 ระยะเวลาที่ใช้ในการเคลียร์จุดผ่านแดน:** โดยเมื่อเปรียบเทียบกับผลการประเมินในปี 2561 จะเห็นว่าระยะเวลาที่ใช้ในการข้ามแดนโดยเฉลี่ยค่อนข้างไม่เปลี่ยนแปลงจากเดิม 12.0 ชั่วโมง เป็น 12.2 ชั่วโมง (เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.4)

ตารางที่ 1 ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเคลียร์จุดผ่านแดน

		2018	2019	% change
TFI1	Time taken to clear a border-crossing point (hours)	12.0	12.2	+1.4

TFI = trade facilitation indicator.
Source: Asian Development Bank.

- **ตัวชี้วัด 2 ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่จุดผ่านแดน:** ในขณะที่ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยที่เกิดขึ้น ณ จุดผ่านแดนเพิ่มขึ้นจาก 155 ดอลลาร์สหรัฐ เป็น 162 ดอลลาร์สหรัฐ (เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.1) ซึ่งส่วนหนึ่งก็มาจากการมีค่าใช้จ่ายอย่างไม่เป็นทางการรวมเข้ามาด้วย

ตารางที่ 2 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยที่เกิดขึ้นที่จุดผ่านแดน

		2018	2019	% change
TFI2	Cost incurred at border-crossing clearance ($)	155	162	+4.1

TFI = trade facilitation indicator.
Source: Asian Development Bank.

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาในรายละเอียดของค่าใช้จ่าย ก็จะสามารถนำเสนอในรูปแบบค่าใช้จ่ายตามกิจกรรมที่เกิดขึ้น ดัง**ตารางที่ 3** หรือจำแนกตามค่าใช้จ่ายอย่างไม่เป็นทางการ ดัง**ตารางที่ 4**

ตารางที่ 3 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยตามกิจกรรมที่เกิดขึ้น

		Average Cost ($)						
			Corridors					
	Road Transport	Overall	1	2	3	4	5	6
i	Border security and/or control	15	11	11	10	26	17	13
ii	Customs controls	105	181	51	24	73	225	66
iii	Commercial inspection	27	63	21	–	24	33	–
iv	Health and/or quarantine	9	–	7	7	3	10	10
v	Phytosanitary	15	17	8	8	–	35	10
vi	Veterinary inspection	7	–	69	6	–	–	6
vii	Visa and/or immigration	24	16	79	7	–	43	12
viii	Transit conformity	11	13	6	10	–	–	11
ix	GAI and/or traffic inspection	8	5	18	4	–	9	7
x	Police checkpoint and/or stop	9	–	5	–	–	9	9
xi	Transport inspection	12	18	12	8	–	20	13
xii	Weight and/or standard inspection	20	10	16	15	33	10	13
xiii	Vehicle registration	10	30	9	7	–	–	12
xiv	Emergency repair	73	–	9	–	–	77	–
xv	Escort and/or convoy	108	–	239	66	–	–	260
xvi	Loading and/or unloading	114	316	67	8	137	98	107
xvii	Road and/or bridge toll	26	25	81	260	12	9	9
xviii	Waiting and/or queue	27	70	9	–	9	17	35

Legend: More than $100

– = no data, GAI = *Gosudarstvennya Avtomobilnaya Inspektsyya*.
Source: Asian Development Bank.

ตารางที่ 4 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยอย่างไม่เป็นทางการ

	Road Transport	Likelihood (%)	Average ($) Overall	Corridors 1	2	3	4	5	6
i	Border security and/or control	6	4	–	4	–	–	–	–
ii	Customs controls	25	92	2	54	–	1	105	29
iii	Commercial inspection	1	18	–	–	–	–	18	–
iv	Health and/or quarantine	29	4	8	3	4	–	–	4
v	Phytosanitary	30	5	6	3	7	–	–	5
vi	Veterinary inspection	6	2	–	3	2	–	–	–
vii	Visa and/or immigration	10	3	–	4	2	–	–	–
viii	Transit conformity	0	–	–	–	–	–	–	–
ix	GAI and/or traffic inspection	0	–	–	–	–	–	–	–
x	Police checkpoint and/or stop	0	2	–	2	–	–	–	–
xi	Transport inspection	23	5	6	4	6	–	–	6
xii	Weight and/or standard inspection	21	5	10	4	5	–	–	6
xiii	Vehicle registration	52	4	3	4	4	–	–	5
xiv	Emergency repair	4	4	–	3	–	–	10	–
xv	Escort and/or convoy	0	–	–	–	–	–	–	–
xvi	Loading and/or unloading	0	10	20	–	–	0	–	9
xvii	Road and/or bridge toll	0	5	–	3	–	400	–	–
xviii	Waiting and/or queue	0	–	–	–	–	–	–	–

Legend: More than $100

– = no data, GAI = *Gosudarstvennya Avtomobilnaya Inspektsyya*.
Source: Asian Development Bank.

- **ตัวชี้วัด 3 ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการเดินทางไปตามเส้นทางของระเบียงการค้า:** สำหรับค่าขนส่งทางถนนโดยเฉลี่ยจะลดลงจากร้อยละ 5.5 จากเดิม 953 ดอลลาร์สหรัฐ ลดลงเป็น 901 ดอลลาร์สหรัฐ ดัง**ตารางที่ 5**

ตารางที่ 5 ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยที่เกิดขึ้นในการเดินทางไปตามเส้นทางของระเบียงการค้า

		2018	2019	% change
TFI3	Cost incurred to travel a corridor section ($ per 500 km, per 20 tons)	$953	$901	–5.

km = kilometer, TFI = trade facilitation indicator.
Source: Asian Development Bank.

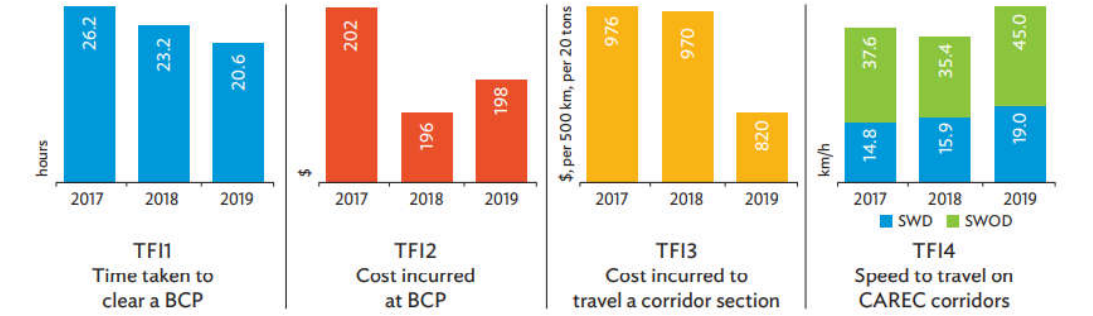
- **ตัวชี้วัด 4 ความเร็วในการเดินทางไปตามเส้นทางของระเบียงการค้า:** อัตราความเร็วในการเดินทางไปตามเส้นทางของระเบียงการค้า กรณีที่ไม่รวมการรอคอย มีอัตราที่ลดลงร้อยละ 5.9 จากเดิมที่ความเร็ว 46.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (กม./ชม.) เป็น 43.6 กม./ชม. แต่สำหรับกรณีที่รวมการรอคอยจะลดลงร้อยละ 3.2 จาก 23.4 กม./ชม. เป็น 22.6 กม./ชม. ตามลำดับ ดัง**ตารางที่ 6**

ตารางที่ 6 ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางไปตามเส้นทางของระเบียงการค้า

		2018	2019	% change
TFI4	Speed to travel on CAREC corridors (km/h)	23.4	22.6	–3.2
SWOD	Speed without delay (km/h)	46.3	43.6	–5.9

CAREC = Central Asia Regional Economic Cooperation, km/h = kilometer per hour, SWOD = speed without delay, TFI = trade facilitation indicator.
Source: Asian Development Bank.

- **การขนส่งทางราง** พบว่า ตัวชี้วัดการขนส่งทางรถไฟในปี 2562 ดัง**รูปที่ 2** แสดงให้เห็นว่าระยะเวลาที่ใช้ข้ามแดนโดยเฉลี่ยมีแนวโน้มที่ดีขึ้นร้อยละ 11.3 จากเดิมใช้เวลา 23.2 ชั่วโมง ลดลงเหลือเพียง 20.6 ชั่วโมง ในขณะที่ค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยยังคงไม่เปลี่ยนแปลงโดยเพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 1.2 จาก 196 ดอลลาร์สหรัฐ เป็น 198 ดอลลาร์สหรัฐ แต่สำหรับอัตราค่าระวางขนส่งทางรถไฟโดยรวมลดลงร้อยละ 15.5 จาก 970 ดอลลาร์สหรัฐ เหลือเพียง 820 ดอลลาร์สหรัฐ ท้ายสุด อัตราความเร็วในการเดินทางไปตามเส้นทางของระเบียงการค้ากรณีที่ไม่รวมการรอคอย และกรณีที่รวมการรอคอย มีอัตราการใช้ความเร็วได้มากขึ้น

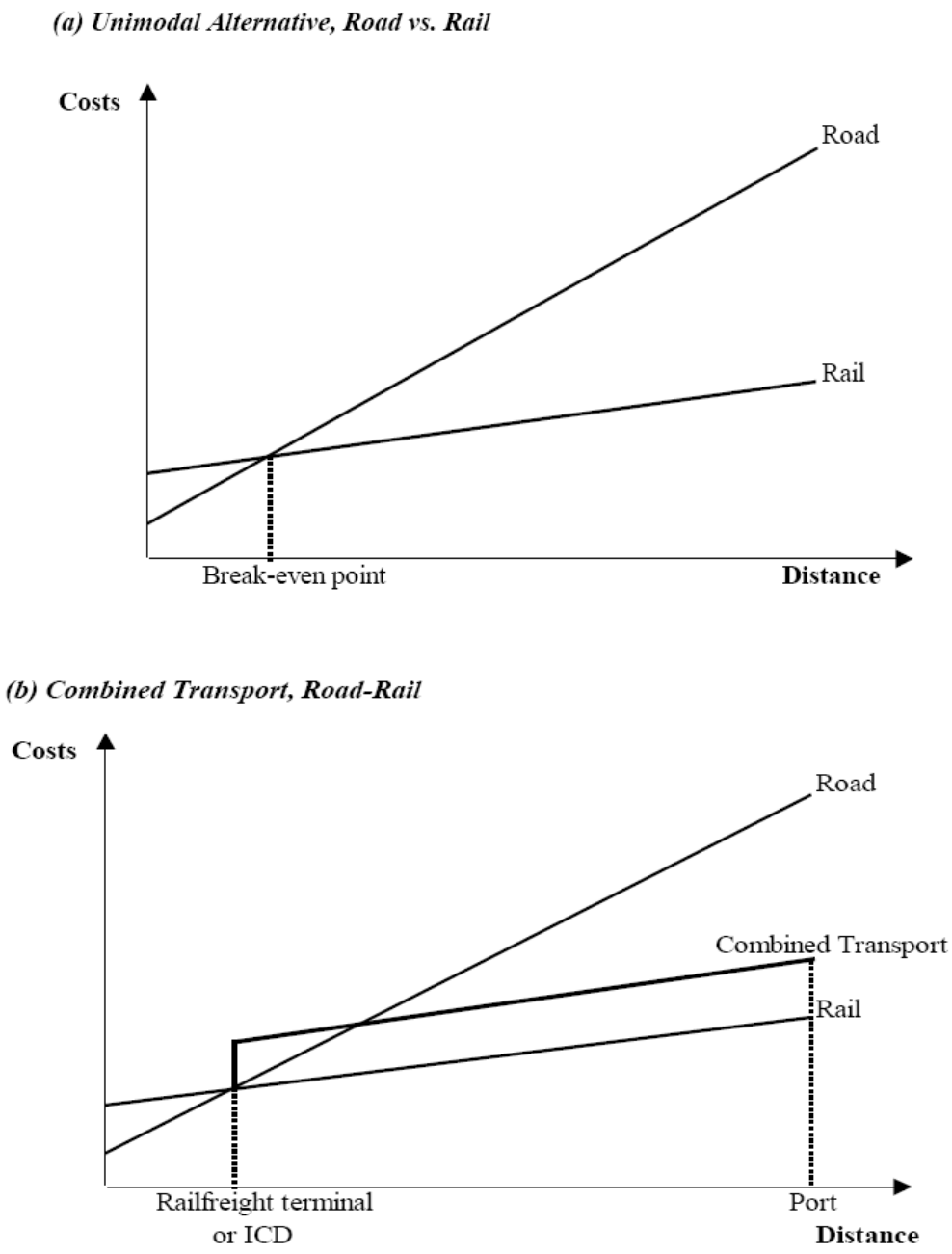


BCP = border-crossing point, CAREC = Central Asia Regional Economic Cooperation, km = kilometer, km/h = kilometer per hour, SWD = speed with delay, SWOD = speed without delay, TFI = trade facilitation indicator.
Source: Asian Development Bank.

รูปที่ 2 ตัวชี้วัดการอำนวยความสะดวกทางการค้า ด้านการขนส่งทางราง

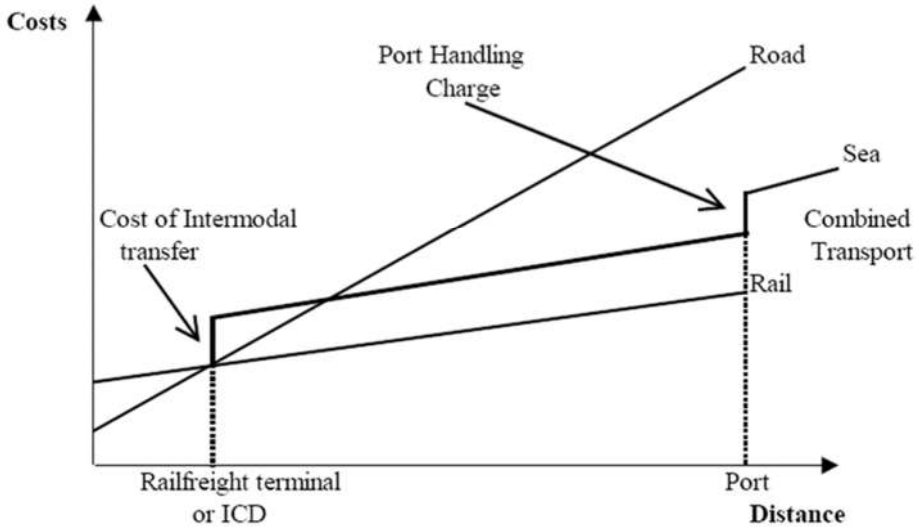
และเพื่อให้เห็นภาพรวมของผลการประเมินตามตัวแบบ CPMM ที่ปรึกษาจะนำเสนอผลการวิเคราะห์ในเชิงเปรียบเทียบระหว่างมิติการประเมินประสิทธิภาพเส้นทางการขนส่งทั้งในด้านระยะทาง ระยะเวลา ต้นทุนค่าใช้จ่าย และความน่าเชื่อถือ อาทิ ระหว่างต้นทุนและเวลา หรือระหว่างต้นทุนและระยะทาง โดยจะประยุกต์ใช้ตัวแบบด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ได้รับการยอมรับและถูกพัฒนาขึ้นมาโดย Beresford และ Savides จาก Department of Marine Studies and International Transport แห่ง Cardiff University ประเทศ Wales ในปี ค.ศ. 1997 ที่มีชื่อว่า “Multi-Modal Transport Cost Modeling” ซึ่งตัวแบบนี้จะนำเสนอการเปรียบเทียบในสองมิติ คือ ระหว่างระยะทางและค่าใช้จ่าย ระยะทางและเวลา หรือเวลาและค่าใช้จ่าย เป็นต้น โดยนำเสนอออกมาในรูปแบบของแผนภูมิ ดัง**รูปที่ 3** จากที่มา ของ ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (2543)

ตัวแบบนี้สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ระดับ ได้แก่ ระดับพื้นฐาน ดัง**รูปที่ 3** (a) แล้วพัฒนาไปสู่ระดับกลาง **รูปที่ 3** (b) และ **รูปที่ 3** (c) และท้ายสุดระดับสุดท้ายใน**รูปที่ 3** (d) ซึ่งจากรูปดังกล่าวสามารถแสดงให้เห็นว่าต้นทุนค่าขนส่งจะแปรผันไปตามรูปแบบการขนส่งที่เปลี่ยนไป โดยการขนส่งทางทะเลจะมีค่าใช้จ่ายถูกที่สุดเมื่อเทียบกันในหน่วยของตันต่อกิโลเมตร ในขณะที่การขนส่งทางถนนจะมีค่าใช้จ่ายสูงที่สุด และการขนส่งทางแม่น้ำและทางรถไฟจะอยู่ในระดับปานกลาง และจาก**รูปที่ 3** (b) ที่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งโดย ณ จุดขนถ่ายซึ่งอาจจะเป็นที่ท่าเรือหรือ Inland Clearance Depot (ICD) จะไม่มีการเคลื่อนที่ของสินค้าแต่จะมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นจากการดำเนินการพิธีการต่าง ๆ ให้เส้นกราฟมีการเคลื่อนที่ในแนวตั้งเพียงอย่างเดียว โดยยิ่งเส้นกราฟในแนวตั้งมีความยาวมากเท่าใดก็หมายความถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นสูงตามไปด้วย ซึ่งจากวิธีการและตัวแบบ Multimodal Transport Cost Modeling จะทำให้สามารถเลือกเส้นทางที่มีความเหมาะสมโดยพิจารณาถึงปัจจัยทั้งเรื่องประเภทของรูปแบบการขนส่งและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ ตัวแบบนี้ยังสามารถที่จะนำเสนอถึงจุดคอขวดหรือจุดปัญหาที่เกิดขึ้นในระบบการขนส่งแต่ละเส้นทางที่เลือกใช้ เพื่อช่วยในการตัดสินใจเลือกเส้นทางที่มีความเหมาะสมมากที่สุด

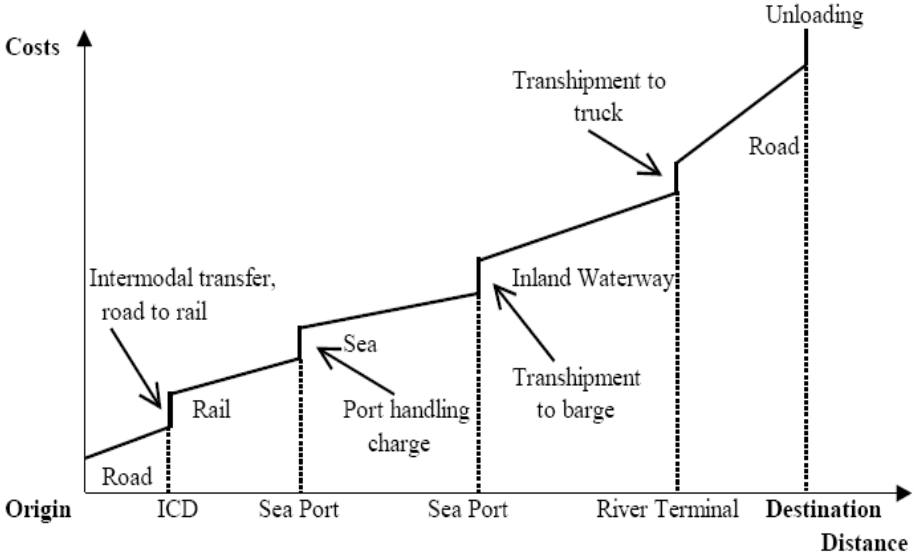


รูปที่ 3 ตัวแบบ Cost Model for Multimodal Transport

(c) Combined Transport, Road-Rail-Sea



(d) Multimodal Transport, from Origin to Destination



รูปที่ 3 ตัวแบบ Cost Model for Multimodal Transport (ต่อ)

นอกเหนือจากแนวคิดการประเมินด้วย CPMM แล้ว ที่ปรึกษาจะทำการประเมินและวิเคราะห์ประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ตามตัวแบบการศึกษาที่พัฒนาโดย ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ ที่จำแนกตัวชี้วัดออกได้เป็น 2 ระดับ ประกอบด้วย

- **ตัวชี้วัดระดับมหภาค**

ตัวชี้วัดระดับมหภาคเป็นข้อมูลที่มีอยู่จากแหล่งทุติยภูมิ (Secondary Data) มีการตรวจสอบตัวชี้วัดที่มีการนำไปใช้โดยประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก เพื่อวัตถุประสงค์ในการเปรียบเทียบ ตัวชี้วัดเหล่านี้ถูกนำมาประยุกต์ใช้เพื่อเติมเต็มกรอบการติดตามและประเมินผลประสิทธิภาพและประสิทธิผลการข้ามแดนของประเทศต่าง ๆ ในทั้ง 4 มิติการประเมินประสิทธิภาพข้างต้น ดัง**ตารางที่ 7**

ตารางที่ 7 รายละเอียดตัวชี้วัดระดับมหภาค

มิติชี้วัด	แหล่งที่มาของข้อมูล
Infrastructure	World Economic Forum
	Basic Infrastructure
	IMD World Competitiveness Yearbook
	LPI
Institutional & Policy Framework	1st Pillar: Institutions GCR-WEF
	Government Efficiency
	IMD World Competitiveness Yearbook
	6th Pillar: Goods Market Efficiency GCR-WEF
	LPI
Logistics Services Providers	LPI
Shippers/Consignees	11th Pillar: Business Sophistication GCR-WEF
	LPI

ที่มา : รุธิร์ พนมยงค์ (2551)

การนำเสนอผลการประเมินในภาพรวมผ่านตัวชี้วัดระดับสูง เพื่อให้รับทราบถึงประสิทธิภาพของระบบและการจัดการโลจิสติกส์ ดัง**ตารางที่ 8**

ตารางที่ 8 รายละเอียดตัวชี้วัดระดับสูง

มิติชี้วัด	แหล่งที่มาของข้อมูล
Infrastructure	WEF
Institutional & Policy Framework	LPI
Logistics Services Providers	LPI
Shippers/Consignees	LPI
Overall	LPI

ที่มา : รุธิร์ พนมยงค์ (2551)

- **ตัวชี้วัดระดับจุลภาค**

แม้ว่าตัวชี้วัดระดับมหภาคจะมีความครอบคลุมทั้ง 4 มิติของการเชื่อมโยงแล้ว แต่ก็พบว่ายังคงมีช่องว่างที่สำคัญในข้อมูลสำหรับการติดตามและประเมินตรวจสอบการปฏิบัติงานของระบบโลจิสติกส์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลเกี่ยวกับผู้ให้บริการขนส่งโลจิสติกส์และผู้ใช้บริการ ซึ่งข้อมูลระดับมหภาคที่ได้รับจากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิเหล่านี้ไม่สามารถนำเสนอรายละเอียดที่เพียงพอหากต้องการที่จะประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ที่แท้จริงของประเทศ ดังนั้น เพื่อให้การติดตามและประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์มีความสมบูรณ์และถูกต้องมากที่สุด ตัวชี้วัดระดับที่สองหรือระดับจุลภาคจะเน้นที่ประสิทธิภาพที่แท้จริงของระบบโลจิสติกส์ด้วยข้อมูลเชิงประจักษ์ ที่เป็นข้อมูลพื้นฐานที่ได้มาจากมุมมองของผู้ใช้บริการด้านโลจิสติกส์ ตลอดจนความสามารถที่แท้จริงของผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยรายละเอียดของตัวชี้วัดนำเสนอใน**ตารางที่ 9**

ตารางที่ 9 ตัวชี้วัดระดับจุลภาค

ผู้ตอบแบบสอบถาม	ตัวชี้วัด
เจ้าของสินค้า	- ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขาย (Logistics Cost/Sales)
	- การให้น้ำหนักมิติการประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (Weight of Logistics Performance Dimensions)
	- การส่งมอบครบตามจำนวนและตรงต่อเวลา (Delivery in Full & On Time)
	- อัตราความเสียหายของสินค้า (Damage Rate)
	- การร้องเรียนของลูกค้า (Customer Complain Rate)
	- อัตราการส่งคืนสินค้า (Ratio of Returns)
	- ความแม่นยำของการพยากรณ์ (Forecast Accuracy)
	- วงจรเงินสด (Cash Conversion Cycle) เป็นต้น
ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์	- การให้น้ำหนักมิติการประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (Weight of Logistics Performance Dimensions)
	- ระยะเวลาการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Average Order Cycle Time)
	- ระยะเวลาการขนส่ง (Transportation Lead Time)
	- การส่งมอบครบตามจำนวนและตรงต่อเวลา (Delivery in Full & On Time)
	- อัตราความเสียหายของสินค้า (Damage Rate)
	- วงจรเงินสด (Cash Conversion Cycle) เป็นต้น

ที่มา : รุธิร์ พนมยงค์ (2551)

การประยุกต์ใช้กรอบแนวคิดดังกล่าวนี้ สามารถดูได้จากรายงานการศึกษาและงานวิจัยต่าง ๆ ดังนี้

- Formulating Regional Logistics Development Policy: the Case of ASEAN โดย ASEAN Secretariat ในปี พ.ศ. 2551
- Benchmarking Economic Corridors Logistics Performance: a GMS Border Crossing Observation ในวารสารวิชาการ World Customs Journal ในปี พ.ศ. 2553
- Assessing the National Logistics System of Vietnam ในวารสารวิชาการ The Asian Journal of Shipping and Logistics ในปี พ.ศ. 2558
- Thai Logistics Infrastructure Study of the East West Economic Corridor ในวารสารวิชาการ Journal of Economics, Business and Management ในปี พ.ศ. 2558
- Investing in Logistics for Sustainable Economic Growth – Background Studies for the Preparation of Cambodia Logistics Master Plan โดย World Bank Group ในปี พ.ศ. 2561
- A Proposed Framework for Monitoring and Evaluating National Logistics Performance: the Case of Cambodia นำเสนอในงานประชุมวิชาการ EUROMA, Helsinki, Finland ในปี พ.ศ. 2562

2. กรอบแนวคิดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Indicators, TFIs)

สำหรับกรอบแนวคิดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFIs) เป็นการประยุกต์ใช้แนวคิดจากการศึกษาขององค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD) ที่พัฒนาเครื่องมือนี้ขึ้นมาสำหรับใช้ในการประเมินการดำเนินงานด้านพิธีการศุลกากรโดยพิจารณาจากมุมมองของการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนและเอื้ออำนวยความสะดวกในการค้าระหว่างประเทศ ที่ปรึกษาได้ใช้แนวคิดนี้มาทำการพัฒนาเป็นแบบสอบถามในการสำรวจข้อมูลจากทั้งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ และเจ้าของสินค้า ให้ทำการประเมินประสิทธิภาพมิติการชี้วัดด้านต่าง ๆ ใน 11 มิติ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า การสนับสนุนด้านเทคนิค และความพยายามในการสร้างขีดความสามารถสำหรับประเทศกำลังพัฒนาที่ตรงเป้าหมายและสะท้อนประสิทธิภาพที่แท้จริงของแต่ละพื้นที่ได้ ซึ่งกรอบแนวคิดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFIs) นี้ จะพิจารณาองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ใน “ด้านกฎระเบียบ” ตามตัวแบบองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ (Logistics System)

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในเบื้องต้นว่า ในการสนับสนุนและพัฒนาปรับปรุงกระบวนการชายแดน ลดต้นทุนการค้า เพิ่มกระแสการค้า และแสวงหาประโยชน์ให้เพิ่มมากขึ้นจากการค้าระหว่างประเทศ องค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD) ได้พัฒนาชุดของตัวชี้วัดประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFIs) ที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับระดับพื้นที่ของการศึกษานี้ได้ ซึ่งผลการประเมินตัวชี้วัดต่าง ๆ จะสามารถนำมาใช้เป็นพื้นฐานสำหรับภาครัฐในการจัดลำดับความสำคัญของการดำเนินการอำนวยความสะดวกทางการค้า การสนับสนุนด้านเทคนิคและความพยายามในการสร้างขีดความสามารถสำหรับประเทศกำลังพัฒนาที่ตรงเป้าหมายของแต่ละพื้นที่มากขึ้น ซึ่งตัวชี้วัดการประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าประกอบด้วยชุดของตัวแปรที่ประเมินประสิทธิภาพที่แท้จริง โดยจะพิจารณาจาก 11 ตัวชี้วัดที่มีคำถามย่อย ๆ จำนวนแตกต่างกันไป ดัง**ตารางที่ 10**

ตารางที่ 10 โครงสร้างตัวชี้วัดในแบบสำรวจ TFIs โดย OECD

ตัวชี้วัด	คำอธิบาย	คำถามที่
(1) Information Availability	Enquiry points; publication of trade information, including on Internet	1-18
(2) Involvement of the Trade Community (Consultations)	Structures for consultations; established guidelines for consultations; publications of drafts; existence of notice-and-comment frameworks	19-25
(3) Advance Rulings	Prior statements by the administration to requesting traders concerning the classification, origin, valuation method, etc., applied to specific goods at the time of importation; the rules and process applied to such statements	26-35
(4) Appeal Procedures	The possibility and modalities to appeal administrative decisions by border agencies	36-42
(5) Fees and Charges	Disciplines on the fees and charges imposed on imports and exports; disciplines on penalties	43-56
(6) Formalities – Documents	Disciplines on the fees and charges imposed on imports and exports; disciplines on penalties	57-63

ตารางที่ 10 โครงสร้างตัวชี้วัดในแบบสำรวจ TFIs โดย OECD (ต่อ)

ตัวชี้วัด	คำอธิบาย	คำถามที่
(7) Formalities – Automation	Electronic exchange of data; use of automated risk management; automated border procedures; electronic payments	64-76
(8) Formalities – Procedures	Streamlining of border controls; single submission points for all required documentation (single windows); post-clearance audits; authorized operators	77-102
(9) Internal Co-operation	Control delegation to Customs authorities; co-operation between various border agencies of the country	103-113
(10) External Co-operation	Co-operation with neighboring and third countries	114-124
(11) Governance and Impartiality	Customs structures and functions; accountability; ethics policy	125-133

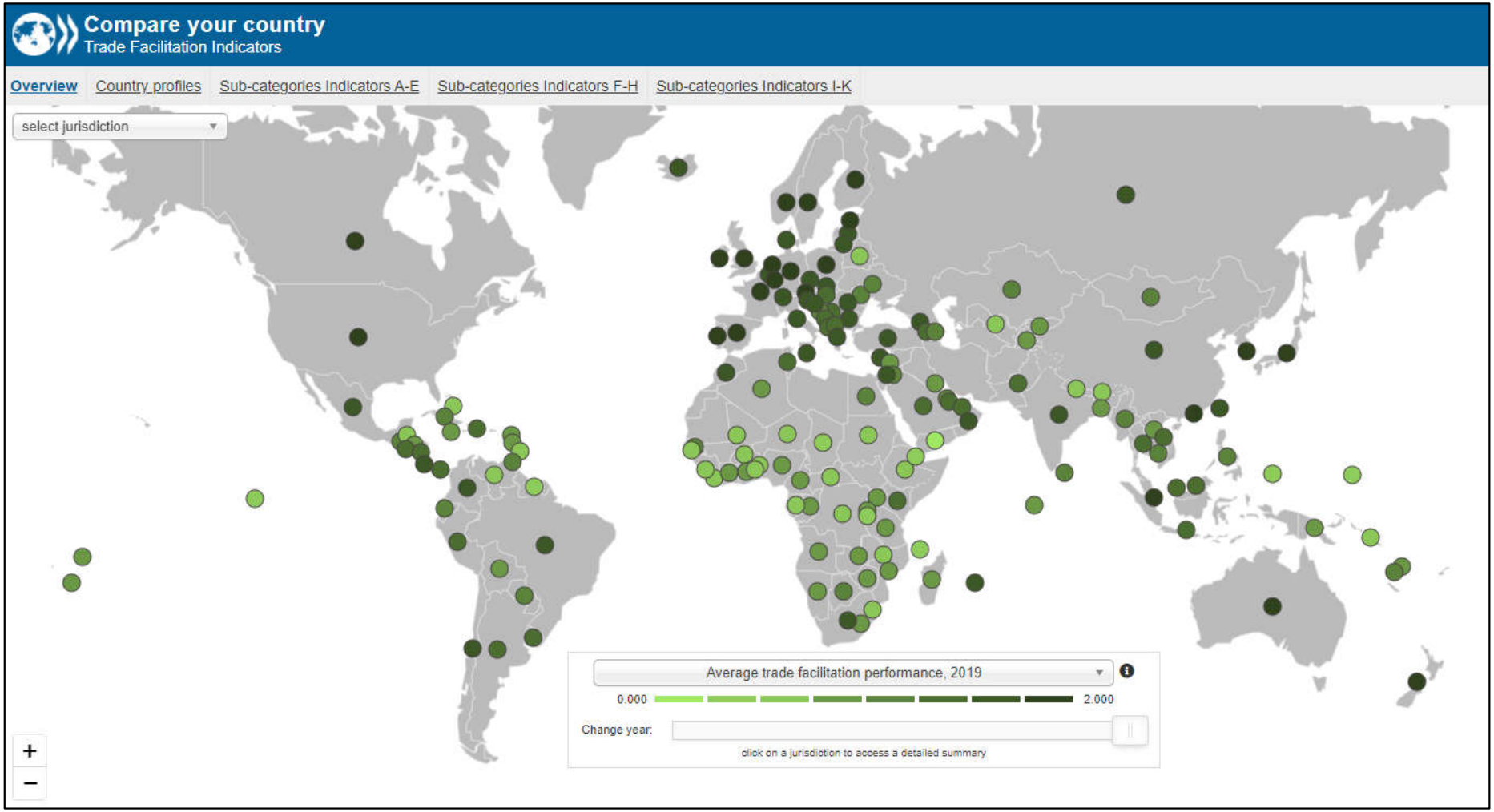
ตัวชี้วัดประเมินประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะเป็นการสำรวจข้อมูลด้วยแบบสอบถามที่มีรายละเอียดต่าง ๆ มีจุดประสงค์เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลที่ได้รับเป็นข้อเท็จจริง สามารถนำไปใช้ในการเปรียบเทียบกันได้ในเชิงภูมิศาสตร์และสอดคล้องกันในช่วงเวลาหนึ่ง การสำรวจข้อมูลจะถูกรวบรวมจากแหล่งที่มา 3 ประเภท ได้แก่

(1) ข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณะซึ่งรวมอยู่ในเว็บไซต์ของกรมศุลกากรและหน่วยงานชายแดนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง สิ่งพิมพ์อย่างเป็นทางการ เช่น รหัสศุลกากร รายงานประจำปี หรือฐานข้อมูลสาธารณะ

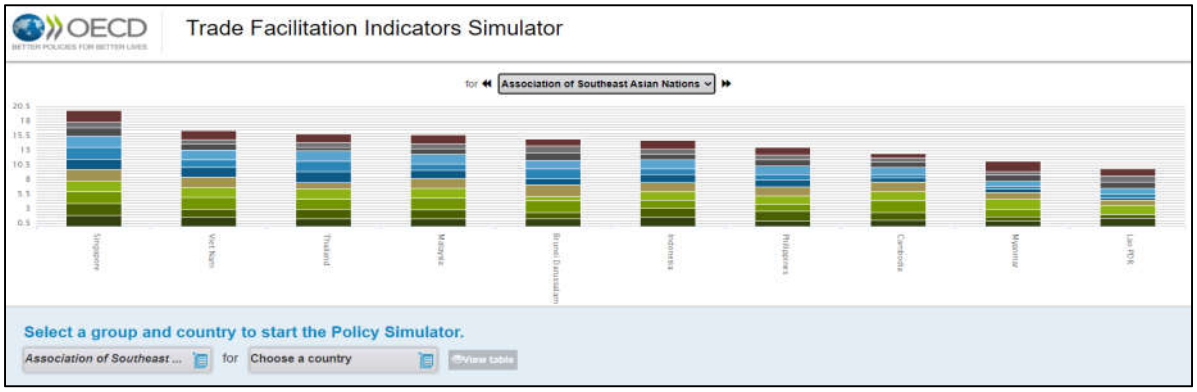
(2) การขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง และ

(3) ข้อมูลข้อเท็จจริงจากภาคเอกชน โดยเฉพาะสมาคมต่าง ๆ และบริษัทที่ดำเนินงานเกี่ยวกับขนส่งสินค้าชายแดนและผ่านแดน ซึ่งแต่ละตัวชี้วัดจะมีการให้คะแนนในแต่ละข้อคำถามที่ใช้ค่าตั้งแต่ 0 ถึง 2 โดยที่ค่า 2 คะแนนจะหมายถึงประสิทธิภาพที่ดีที่สุดที่สามารถทำได้

ผลที่ได้จากการสำรวจจะสามารถมาใช้เปรียบเทียบกับฐานข้อมูลของประเทศต่าง ๆ ที่จัดทำขึ้นโดย OECD โดยฐานข้อมูลมีความครอบคลุมใน 163 ประเทศ รวมถึงเศรษฐกิจในทุกระดับรายได้ ประกอบด้วย 28 ประเทศรายได้ต่ำ (LICs), 42 ประเทศที่มีรายได้ปานกลางตอนล่าง (LMICs), 40 ประเทศที่มีรายได้ปานกลางตอนบน (UMICs), 19 ประเทศที่มีรายได้สูงนอกเขต OECD (HICs ที่ไม่ใช่ OECD) และ 34 ประเทศในกลุ่ม OECD รวมถึงทุกภูมิภาค ได้แก่ เอเชียแปซิฟิก ยุโรปและเอเชียกลาง ลาตินอเมริกาและแคริบเบียน ตะวันออกกลางและแอฟริกาเหนือ และแอฟริกาตอนใต้ซาฮารา ดัง**รูปที่ 4** ถึง**รูปที่ 6**



รูปที่ 4 ตัวอย่างการเปรียบเทียบผลการประเมิน TFIs ของประเทศต่าง ๆ



รูปที่ 5 ตัวอย่างการเปรียบเทียบผลการประเมิน TFIs ในกลุ่มประเทศอาเซียน

Country	Average trade facilitation performance, 2019	A-Information availability, 2019	B-Involvement of the trade community, 2019	C-Advance rulings, 2019	D-Appeal procedures, 2019	E-Fees and charges, 2019	F-Documents, 2019
Hong Kong, China	1.876	2	1.88	2	1.77	1.86	2
Netherlands	1.869	1.95	1.88	1.909	1.5	1.93	2
Korea	1.863	1.91	2	2	1.31	1.85	2
United Kingdom	1.836	1.81	1.88	1.909	1.67	1.85	1.88
Sweden	1.828	1.81	2	1.909	1.58	1.86	1.78
United States	1.827	1.95	1.88	1.857	1.8	1.93	1.75
Norway	1.823	2	1.75	1.727	1.75	1.79	1.89
Finland	1.817	2	1.88	1.818	1.64	1.71	1.67
Germany	1.806	1.81	1.86	1.818	2	1.86	1.88
Japan	1.806	1.8	1.75	2	1.82	1.79	1.88
Singapore	1.804	1.91	2	2	1.88	1.92	1.88
Luxembourg	1.799	1.76	2	1.909	1.67	1.92	1.89

รูปที่ 6 ตัวอย่างการเปรียบเทียบผลการประเมิน TFIs จำแนกตามตัวชี้วัดของแต่ละประเทศ

ภาคผนวก ค

ผลการคัดเลือกตัวชี้วัด TFIs ของผู้เชี่ยวชาญ ด้วยวิธีวิทยาคิว (Q-methodology หรือ Q-Sort)

ภาคผนวก ค
ผลการคัดเลือกตัวชี้วัด TFIs ของผู้เชี่ยวชาญ ด้วยวิธีวิทยาคิว (Q-methodology หรือ Q-Sort)

Dimension 1: INFORMATION AVAILABILITY

มิติที่ 1: ความพร้อมของข้อมูล

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
1	Is there a clearly identified Customs' website on the Internet?	มีการระบุอย่างชัดเจนในเว็บไซต์กรมศุลกากรหรือไม่?	1	1	1	1		4	80
2	Is there the possibility to provide online feedback to Customs?	มีความเป็นไปได้ที่จะให้ข้อเสนอแนะออนไลน์แก่ศุลกากรหรือไม่?	1	1	1	1		4	80
3	Is the applicable rate of duties published?	มีการเผยแพร่อัตราภาษีอากรที่ใช้บังคับหรือไม่?		1			1	2	40
4	Are there Enquiry Points to answer reasonable enquiries?	มีจุดสอบถามเพื่อตอบคำถามที่สมเหตุสมผลหรือไม่?						0	0
5	Adjustment of enquiry points' operating hours to commercial needs	ปรับเวลาทำการของจุดสอบถามตามความต้องการทางการค้า						0	0
6	Timeliness of enquiry points	ความทันท่วงทีของจุดสอบถาม	1	1	1	1		4	80
7	Is information on import and export procedures published?	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนการนำเข้าและส่งออกหรือไม่?				1	1	2	40
8	Is the required documentation easily accessible for downloading?	เอกสารที่จำเป็นสามารถเข้าถึงได้ง่ายสำหรับการดาวน์โหลดหรือไม่?						0	0
9	Is information about procedures published in advance of entry into force?	ข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนการเผยแพร่ก่อนมีผลบังคับใช้หรือไม่?					1	1	20
10	Are agreements with third countries relating to the above issues published?	มีการเผยแพร่ข้อตกลงกับประเทศที่สามที่เกี่ยวข้องกับประเด็นข้างต้นหรือไม่?			1		1	2	40
11	Is there information on appeal procedures available through the Internet?	มีข้อมูลเกี่ยวกับขั้นตอนการอุทธรณ์ผ่านทางอินเทอร์เน็ตหรือไม่?					1	1	20

Dimension 1: INFORMATION AVAILABILITY

มิติที่ 1: ความพร้อมของข้อมูล

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
12	Are decisions and examples of Customs classification published?	การตัดสินใจและตัวอย่างของการจัดประเภทศุลกากรมีการเผยแพร่หรือไม่?					1	1	20
13	Is information on advance rulings published?	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับคำวินิจฉัยล่วงหน้าหรือไม่?	1	1	1	1		4	80
14	Are penalty provisions for breaches of import and export formalities published?	บทบัญญัติเรื่องบทลงโทษสำหรับการละเมิดระเบียบพิธีการนำเข้าและส่งออกมีการเผยแพร่หรือไม่?						0	0
15	Is applicable legislation published on Internet?	กฎหมายที่ใช้บังคับเผยแพร่บนอินเทอร์เน็ตหรือไม่?						0	0
16	Are judicial decisions on Customs matters published?	มีการเผยแพร่คำตัดสินของศาลในเรื่องศุลกากรหรือไม่?						0	0
17	Is there a dedicated interactive page for professional users/companies?	มีหน้าโต้ตอบเฉพาะสำหรับผู้ใช้/บริษัทมืออาชีพหรือไม่?						0	0
18	Are there user manuals available online?	มีคู่มือการใช้งานออนไลน์หรือไม่?						0	0

Dimension 2: INVOLVEMENT OF THE TRADE COMMUNITY (CONSULTATIONS)
มิติที่ 2: การมีส่วนร่วมของชุมชนการค้า (การให้คำปรึกษา)

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
19	Are there public consultations between traders and other interested parties and government?	มีการปรึกษาหารือสาธารณะระหว่างผู้ค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและรัฐบาลหรือไม่?	1	1	1	1		4	80
20	Are there general notice-and-comment framework procedures in place, applicable to trade and border issues?	มีขั้นตอนกรอบการแจ้งและแสดงความคิดเห็นทั่วไปที่ใช้กับประเด็นการค้าและปัญหาชายแดนหรือไม่?			1		1	2	40
21	Are there established guidelines and procedures in place, governing the public consultation process?	มีแนวทางและขั้นตอนที่จัดตั้งขึ้นเพื่อควบคุมกระบวนการปรึกษาหารือสาธารณะหรือไม่?						0	0
22	Who are the targeted stakeholders?	เป้าหมายของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียคือใคร?						0	0
23	What is the average number of public consultations?	จำนวนเฉลี่ยของการปรึกษาหารือสาธารณะคืออะไร?						0	0
24	Are drafts published prior to entry into force?	มีการเผยแพร่ร่างจดหมายก่อนมีผลบังคับใช้หรือไม่?						0	0
25	Are public comments taken into account?	ความคิดเห็นสาธารณะถูกนำมาพิจารณาหรือไม่?	1	1	1	1		4	80

Dimension 3: ADVANCE RULINGS
มิติที่ 3: คำวินิจฉัยล่วงหน้า

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
26	Does the country issue binding advance rulings?	ประเทศออกคำวินิจฉัยล่วงหน้าที่มีผลผูกพันหรือไม่?						0	0
27	What is the annual number of advance ruling requests on tariff classification?	จำนวนคำขอวินิจฉัยล่วงหน้าเกี่ยวกับการจัดประเภทภาษีประจำปีคือเท่าใด						0	0
28	What is the annual number of advance ruling requests on origin?	คำขอให้พิจารณาคดีล่วงหน้าเกี่ยวกับต้นทางมีจำนวนเท่าใดต่อปี						0	0
29	What is the total annual number of advance ruling requests?	จำนวนคำขอพิจารณาคดีล่วงหน้าประจำปีทั้งหมดเป็นเท่าใด						0	0
30	What is the length of time for which the advance ruling is valid (duration)?	ระยะเวลาที่คำวินิจฉัยล่วงหน้ามีผลใช้บังคับ (Duration) คือเท่าใด?						0	0
31a	Is the maximum time by which the advance ruling will be issued published?	กำหนดเวลาสูงสุดที่จะออกคำวินิจฉัยล่วงหน้าหรือไม่?						0	0
31b	If your answer to Q31a is (2), please provide the maximum issuance time as published	หากคำตอบของคุณสำหรับ Q31a คือ (2) โปรดระบุเวลาการออกสูงสุดตามที่เผยแพร่						0	0
32	If your answer to Q31a is (2), please provide the maximum issuance time as published	หากคำตอบของคุณสำหรับ Q31a คือ (2) โปรดระบุเวลาการออกสูงสุดตามที่เผยแพร่						0	0
33	Is information on advance rulings of significant general interest published?	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับคำวินิจฉัยล่วงหน้าเกี่ยวกับผลประโยชน์ทั่วไปที่มีนัยสำคัญหรือไม่?						0	0
34	Is it possible to request a review of an advance ruling or its revocation / modification?	เป็นไปได้ไหมที่จะขอให้มีการตรวจสอบคำวินิจฉัยล่วงหน้าหรือการเพิกถอน / แก้ไขคำตัดสิน?						0	0
35	Is the refusal to issue or the revocation of advance rulings motivated?	การปฏิเสธที่จะออกหรือเพิกถอนคำวินิจฉัยล่วงหน้ามีแรงจูงใจหรือไม่?						0	0

Dimension 4: APPEAL PROCEDURES
มิติที่ 4: ขั้นตอนการอุทธรณ์

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
36	Is information on procedural rules for appeal publicly available?	ข้อมูลเกี่ยวกับกฎขั้นตอนในการอุทธรณ์เปิดเผยต่อสาธารณะหรือไม่?	1	1	1	1		4	80
37	Are independent or higher level administrative and/or judicial appeal procedures available for customs decisions?	มีขั้นตอนการพิจารณาอุทธรณ์ด้านการบริหารและ/หรือการพิจารณาคดีในระดับที่เป็นอิสระหรือสูงกว่าสำหรับการตัดสินใจของศุลกากรหรือไม่?		1			1	2	40
38	Timeliness of the appeal mechanism –time available for lodging and appeal?	ความทันเวลาของกลไกการอุทธรณ์ –เวลาที่พร้อมสำหรับการพักและการอุทธรณ์?					1	1	20
39	Timeliness of the appeal mechanism – avoidance of undue delays?	ความทันเวลาของกลไกการอุทธรณ์ – หลีกเลี่ยงความล่าช้าเกินควร?						0	0
40	Is information available on the motives of the administration's decisions?	มีข้อมูลเกี่ยวกับแรงจูงใจในการตัดสินใจของฝ่ายบริหารหรือไม่?						0	0
41a	What is the average percent of appeals introduced by Customs or other border agencies that is resolved in favor of traders?	เปอร์เซ็นต์เฉลี่ยของการอุทธรณ์ที่แนะนำโดยศุลกากรหรือหน่วยงานชายแดนอื่นๆ ที่ได้รับการแก้ไขเพื่อประโยชน์ของผู้ค้าคือเท่าใด?						0	0
41b	What is the average per cent of appeals introduced by traders that is resolved in favor of Customs or other border agencies?	ร้อยละเฉลี่ยของการอุทธรณ์ที่แนะนำโดยผู้ค้าที่ได้รับการแก้ไขเพื่อประโยชน์ของศุลกากรหรือหน่วยงานชายแดนอื่น ๆ คืออะไร?						0	0
41c	What is the average number of administrative appeals per year?	จำนวนเฉลี่ยของการอุทธรณ์การบริหารต่อปีคืออะไร?						0	0
41d	What is the average number of judicial appeals per year?	จำนวนอุทธรณ์การพิจารณาคดีเฉลี่ยต่อปีคือเท่าใด?						0	0
42a	Is there a time limit for deciding judicial appeals?	มีการจำกัดเวลาในการตัดสินอุทธรณ์ของศาลหรือไม่?						0	0
42b	If the answer to Q40.a. is (2), please specify the time limit:	ถ้าคำตอบของ Q40.a. คือ (2) โปรดระบุระยะเวลา:						0	0

Dimension 5: FEES AND CHARGES
มิติที่ 5: ค่าธรรมเนียม

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
43	Is information on fees and charges imposed by governmental agencies on, or in connection with, importation, exportation or transit, published?	ข้อมูลเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมและค่าบริการที่เรียกเก็บโดยหน่วยงานของรัฐในหรือเกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก หรือการขนส่ง มีการเผยแพร่หรือไม่?	1	1	1	1	1	5	100
44	How are fees and charges calculated?	ค่าธรรมเนียมและค่าบริการคำนวณอย่างไร?						0	0
45	What is the total amount of fees collected (value in USD)?	ค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บทั้งหมด (มูลค่าเป็น USD) คือเท่าใด?						0	0
46	Is the information on fees and charges all-inclusive?	ข้อมูลเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมและค่าบริการรวมทุกอย่างแล้วหรือไม่?						0	0
47	What is the total number of fees collected (number - diversity)?	จำนวนค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บทั้งหมด (จำนวน - ความหลากหลาย) เป็นเท่าใด?						0	0
48	Fees for answering enquiries and providing required forms and documents	ค่าธรรมเนียมในการตอบคำถามและจัดเตรียมแบบฟอร์มและเอกสารที่จำเป็น						0	0
49	Are fees and charges periodically reviewed to ensure they are still appropriate and relevant?	มีการตรวจสอบค่าธรรมเนียมและค่าบริการเป็นระยะเพื่อให้แน่ใจว่ายังคงเหมาะสมและเกี่ยวข้องหรือไม่?			1		1	2	40
50	Is there an adequate time period granted between the publication of new or amended fees and charges and their entry into force?	มีช่วงเวลาที่เพียงพอหรือไม่ระหว่างการประกาศค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายใหม่หรือที่แก้ไข กับการมีผลบังคับใช้หรือไม่?						0	0
51	Are there fees for Customs services during normal working hours?	มีค่าธรรมเนียมสำหรับบริการศุลกากรในช่วงเวลาทำการปกติหรือไม่?						0	0
52	Implementation of penalty disciplines for the breach of customs laws, regulations or procedural requirements - transparency	การดำเนินการตามบทลงโทษสำหรับการละเมิดกฎหมายศุลกากร ระเบียบข้อบังคับ หรือข้อกำหนดขั้นตอน - ความโปร่งใส						0	0

Dimension 5: FEES AND CHARGES

มิติที่ 5: ค่าธรรมเนียม

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
53	Implementation of penalty disciplines for the breach of customs laws, regulations or procedural requirements - proportionality	การดำเนินการตามบทลงโทษสำหรับการละเมิดกฎหมายศุลกากรข้อบังคับหรือข้อกำหนดขั้นตอน - สัดส่วน						0	0
54	Procedural guarantees on penalties	ขั้นตอนการค้ำประกันในบทลงโทษ						0	0
55	Conflicts of interest in the assessment and collection of penalties and duties	ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ในการประเมินและการจัดเก็บบทลงโทษและหน้าที่						0	0
56	Is voluntary disclosure of the breach of customs regulation by the person responsible a mitigating factor when establishing penalties?	การเปิดเผยโดยสมัครใจเกี่ยวกับการละเมิดกฎระเบียบศุลกากรโดยบุคคลที่รับผิดชอบเป็นปัจจัยบรรเทาเมื่อกำหนดบทลงโทษหรือไม่?						0	0

Dimension 6: FORMALITIES – DOCUMENTS
มิติที่ 6: แบบฟอร์ม - เอกสาร

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
57	Are copies of documents accepted?	รับสำเนาเอกสารหรือไม่?						0	0
58	What is the percent of supporting documents required for import, export and transit formalities for which copies are accepted?	ร้อยละของเอกสารประกอบที่จำเป็นสำหรับพิธีการการนำเข้า การส่งออก และการขนส่งซึ่งรับสำเนาคือเท่าใด						0	0
59	Are copies accepted where another government agency already holds the original?	รับสำเนาที่หน่วยงานของรัฐอื่นถือต้นฉบับอยู่แล้วหรือไม่?				1	1	2	40
60	How widely are international standards used?	มาตรฐานสากลใช้กันอย่างแพร่หลายแค่ไหน?						0	0
61	What is the number of documents for import?	เอกสารนำเข้ามีกี่ฉบับ?	1	1	1	1		4	80
62	What is the number of documents for export?	เอกสารส่งออกมีกี่ฉบับ?	1	1	1	1		4	80
63	Are relevant border agencies required to carry out a periodic review of their documentation requirements?	หน่วยงานชายแดนที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องดำเนินการตรวจสอบข้อกำหนดด้านเอกสารเป็นระยะหรือไม่?		1			1	2	40

Dimension 7: FORMALITIES – AUTOMATION
มิติที่ 7: แบบฟอร์ม – ระบบอัตโนมัติ

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
64	What is the percent of import declarations cleared electronically?	เปอร์เซ็นต์ของการประกาศนำเข้าที่เคลียร์ทางอิเล็กทรอนิกส์คือเท่าไร?	1	1	1	1		4	80
65	What is the percent of export declarations cleared electronically?	เปอร์เซ็นต์ของการประกาศส่งออกที่เคลียร์ทางอิเล็กทรอนิกส์เป็นเท่าใด	1	1	1	1		4	80
66	What is the percent of import and export procedures that allow for electronic processing?	เปอร์เซ็นต์ของขั้นตอนการนำเข้าและส่งออกที่อนุญาตให้มีการประมวลผลทางอิเล็กทรอนิกส์คือเท่าใด						0	0
67	How much are border agencies spending on automation annually (in USD)?	หน่วยงานชายแดนใช้เงินไปกับระบบอัตโนมัติเป็นจำนวนเท่าใดต่อปี (เป็น USD)?			1		1	2	40
68	Is pre-arrival processing supported by the possibility to lodge documents in advance in electronic format?	การประมวลผลก่อนเดินทางมาถึงรองรับความเป็นไปได้ในการยื่นเอกสารล่วงหน้าในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์หรือไม่?		1			1	2	40
69	Do import and export procedures allow for the electronic payment of duties, taxes, fees and charges (including inspections fees, licenses, permits, other fees) collected upon importation and exportation?	ขั้นตอนการนำเข้าและส่งออกอนุญาตให้ชำระอากร ภาษี ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายทางอิเล็กทรอนิกส์ (รวมถึงค่าธรรมเนียมการตรวจสอบ ใบอนุญาต ใบอนุญาต ค่าธรรมเนียมอื่นๆ) ที่เรียกเก็บจากการนำเข้าและส่งออกหรือไม่					1	1	20
70	Is the electronic payment system integrated with the automated declaration/cargo processing systems?	ระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์รวมเข้ากับระบบการประกาศ/ประมวลผลสินค้าอัตโนมัติหรือไม่?						0	0
71	Is the electronic payment system integrated with the automated declaration/cargo processing systems?	ระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์รวมเข้ากับระบบการประกาศ/ประมวลผลสินค้าอัตโนมัติหรือไม่?						0	0
72	Is the single window supported by information technology?	หน้าต่างเดียวรองรับโดยเทคโนโลยีสารสนเทศหรือไม่?						0	0

Dimension 7: FORMALITIES – AUTOMATION
มิติที่ 7: แบบฟอร์ม – ระบบอัตโนมัติ

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
73	Are IT Systems capable of accepting and exchanging data electronically?	ระบบไอทีสามารถรับและแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ได้หรือไม่ ?						0	0
74	Does the automated processing system include functions allowing for the release of goods subject to conditions (i.e. guarantee)?	ระบบประมวลผลอัตโนมัติมีฟังก์ชันที่ช่วยให้สามารถปล่อยสินค้าได้ตามเงื่อนไข (เช่น การรับประกัน) หรือไม่?						0	0
75	Are digital certificates and signatures in place?	มีใบรับรองดิจิทัลและลายเซ็นหรือไม่					1	1	20
76	Is automated processing for Customs declarations available full-time (24/7)?	การดำเนินการอัตโนมัติสำหรับการสำแดงของศุลกากรสามารถใช้ได้เต็มเวลา (24/7) หรือไม่?					1	1	20

Dimension 8: FORMALITIES – PROCEDURES
มิติที่ 8: แบบฟอร์ม – ขั้นตอน

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
77	Is there a Single Window?	มีช่องทางเดียวหรือไม่?						0	0
78a	Are Average Release Times published?	มีการเผยแพร่เวลาเผยแพร่เฉลี่ยหรือไม่	1	1	1	1		4	80
78b	What is the average Clearance Time?	เวลาเคลียร์เฉลี่ยคืออะไร?						0	0
79	Are there procedures allowing for the pre-arrival processing of goods?	มีขั้นตอนที่อนุญาตให้ดำเนินการกับสินค้าก่อนมาถึงหรือไม่?						0	0
80	Are there procedures allowing for the pre-arrival processing of goods?	มีขั้นตอนที่อนุญาตให้ดำเนินการกับสินค้าก่อนมาถึงหรือไม่?		1			1	2	40
81a	Are perishable goods treated differently than non-perishable goods with regards to physical inspections- regarding timeliness?	สินค้าเน่าเสียง่ายได้รับการปฏิบัติแตกต่างไปจากสินค้าที่ไม่เน่าเสียง่ายโดยคำนึงถึงการตรวจสอบทางกายภาพ - เกี่ยวกับความตรงต่อเวลาหรือไม่?					1	1	20
81b	Please provide the percentage of physical inspections for perishable goods:	โปรดระบุเปอร์เซ็นต์ของการตรวจสอบทางกายภาพสำหรับสินค้าที่เน่าเสียง่าย:						0	0
82	Are perishable goods treated differently than non-perishable goods with regards to physical inspections- storage conditions?	สินค้าเน่าเสียง่ายได้รับการปฏิบัติแตกต่างไปจากสินค้าที่ไม่เน่าเสียง่ายโดยคำนึงถึงการตรวจสอบทางกายภาพ - สภาพการเก็บรักษาหรือไม่?						0	0
83	Is the release of goods separated from final determination and payment of Customs duties?	การปล่อยสินค้าแยกออกจากการกำหนดขั้นสุดท้ายและการชำระภาษีศุลกากรหรือไม่?						0	0
84	What is the percent of goods released prior to final determination and payment of Customs duties, taxes, fees and charges?	ร้อยละของสินค้าที่ปล่อยออกมาก่อนที่จะมีการกำหนดขั้นสุดท้ายและการชำระภาษีศุลกากร ภาษี ค่าธรรมเนียมและค่าธรรมเนียมคืออะไร?						0	0
85	Are perishable goods treated differently than non-perishable goods concerning the separation of release from clearance?	สินค้าเน่าเสียง่ายได้รับการปฏิบัติแตกต่างไปจากสินค้าที่ไม่เน่าเสียง่ายเกี่ยวกับการแยกการปล่อยออกจากการกวาดล้างหรือไม่?						0	0

Dimension 8: FORMALITIES – PROCEDURES
มิติที่ 8: แบบฟอร์ม – ขั้นตอน

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
86	Are customs controls supported by a risk management system allowing risks to be assessed through appropriate selectivity criteria?	การควบคุมทางศุลกากรได้รับการสนับสนุนโดยระบบการบริหารความเสี่ยงที่อนุญาตให้ประเมินความเสี่ยงผ่านเกณฑ์การคัดเลือกที่เหมาะสมหรือไม่?			1		1	2	40
87	Are other border controls supported by a risk management system?	การควบคุมชายแดนอื่น ๆ รองรับโดยระบบการจัดการความเสี่ยงหรือไม่?		1			1	2	40
88	Does Customs use risk channels (green, yellow, red – or equivalent) for customs clearance? If yes, please indicate the percentage of shipments that are allocated to the red, green and yellow channel in the total number of shipments of cargo cleared in a year?	ศุลกากรใช้ช่องทางความเสี่ยง (เขียว เหลือง แดง หรือเทียบเท่า) สำหรับพิธีการทางศุลกากรหรือไม่? ถ้าใช่ โปรดระบุเปอร์เซ็นต์ของการจัดส่งที่จัดสรรในช่องสีแดง สีเขียว และสีเหลืองในจำนวนการขนส่งสินค้าทั้งหมดที่เคลียร์ได้ในหนึ่งปี					1	1	20
89	Is compliance with customs and other related laws and regulations supported by post-clearance audits (PCAs)?	การปฏิบัติตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายและระเบียบข้อบังคับอื่น ๆ ได้รับการสนับสนุนโดยการตรวจสอบหลังการผ่านพิธีการ (PCA) หรือไม่?						0	0
90	Establishment of standard policies and procedures to guide PCAs	การจัดทำนโยบายและขั้นตอนมาตรฐานเพื่อเป็นแนวทาง PCAs						0	0
91	Is the use of pre-shipment inspections required on Customs matters?	ต้องใช้การตรวจสอบก่อนจัดส่งในเรื่องศุลกากรหรือไม่?						0	0
92	Is it possible to provide additional trade facilitation measures to operators meeting specified criteria (authorized operators or AOs)?	เป็นไปได้หรือไม่ที่จะจัดให้มีมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพิ่มเติมแก่ผู้ประกอบการที่ตรงตามเกณฑ์ที่กำหนด (ผู้ปฏิบัติงานที่ได้รับอนุญาตหรือ AO)						0	0

Dimension 8: FORMALITIES – PROCEDURES

มิติที่ 8: แบบฟอร์ม – ขั้นตอน

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
93	Transparency of the criteria for qualifying as an Authorized Operator (AO) and the procedures for submission and review of applications for AO status	ความโปร่งใสของเกณฑ์การพิจารณาคุณสมบัติเป็นผู้ดำเนินการที่ได้รับอนุญาต (AO) และขั้นตอนในการส่งและตรวจสอบใบสมัครสำหรับสถานะ AO						0	0
94	What is the percentage of Authorized Operators (AOs) against the total number of traders?	เปอร์เซ็นต์ของ Authorized Operators (AO) เทียบกับจำนวนเทรดเดอร์ทั้งหมดคืออะไร?						0	0
95	What is the annual percentage of trade volume handled by Authorized Operators?	เปอร์เซ็นต์ปริมาณการค้าที่จัดการโดยผู้ดำเนินการที่ได้รับอนุญาตต่อปีคือเท่าใด						0	0
96	How long does it take on average to obtain Authorized Operator certification?	โดยเฉลี่ยจะใช้เวลานานแค่ไหนในการได้รับการรับรองผู้ดำเนินการที่ได้รับอนุญาต?						0	0
97	What are the benefits provided for Authorized Operators?	สิทธิประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับมอบอำนาจมีอะไรบ้าง?						0	0
98	Adjustment of working hours of Customs personnel to commercial needs	การปรับเวลาทำงานของเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรตามความต้องการทางการค้า						0	0
99	Requirement for clearance by a third-party customs broker	ข้อกำหนดสำหรับพิธีการโดยนายหน้าศุลกากรบุคคลที่สาม						0	0
100	Expedited release procedures	ขั้นตอนการปล่อยตัวแบบเร่งด่วน						0	0
101	Procedures for the re-export of rejected goods	ขั้นตอนการส่งออกซ้ำของสินค้าที่ถูกปฏิเสธ						0	0
102	Temporary Admission of Goods and Inward and Outward Processing	การรับสินค้าชั่วคราวและการประมวลผลขาเข้าและขาออก						0	0

Dimension 9: BORDER AGENCY CO-OPERATION – INTERNAL

มิติที่ 9: ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน – ภายใน

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
103	General co-operation and co-ordination of the activities of domestic agencies involved in the management of cross border trade, with a view to improving border control efficiency and facilitating trade	ความร่วมมือทั่วไปและการประสานงานกิจกรรมของหน่วยงานภายในประเทศที่เกี่ยวข้องในการจัดการการค้าชายแดน เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการควบคุมชายแดนและอำนวยความสะดวกการค้า		1			1	2	40
104	Institutionalized mechanism to support inter-agency coordination	กลไกเชิงสถาบันเพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างหน่วยงาน	1	1	1	1		4	80
105	Domestic inter-agency co-ordination mechanisms meet regularly to develop strategy and oversee implementation of border agency co-operation	กลไกประสานงานระหว่างหน่วยงานภายในประเทศมีการประชุมอย่างสม่ำเสมอเพื่อพัฒนายุทธศาสตร์และกำกับดูแลการดำเนินงานความร่วมมือหน่วยงานชายแดน						0	0
106	Domestic co-ordination / harmonization of data requirements and documentary controls among agencies involved in the management of cross border trade	การประสานงานภายในประเทศ / ความสอดคล้องของข้อกำหนดข้อมูลและการควบคุมเอกสารระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการการค้าข้ามพรมแดน						0	0
107	Interconnected or shared computer systems and real time availability of pertinent data among domestic agencies involved in the management of cross border trade	ระบบคอมพิวเตอร์ที่เชื่อมต่อหรือใช้งานร่วมกัน และความพร้อมใช้งานของข้อมูลที่เกี่ยวข้องแบบเรียลไทม์ระหว่างหน่วยงานภายในประเทศที่เกี่ยวข้องกับการจัดการการค้าข้ามพรมแดน						0	0
108	Domestic co-ordination of inspections among agencies involved in the management of cross border trade	ประสานงานตรวจสอบภายในประเทศระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการการค้าข้ามพรมแดน						0	0
109	Shared results of inspections and controls among agencies involved in the management of cross border trade with a view to improving border control efficiency and facilitating trade	ผลการตรวจสอบและควบคุมร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการการค้าข้ามพรมแดน เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการควบคุมชายแดนและอำนวยความสะดวกทางการค้า	1	1	1	1		4	80

Dimension 9: BORDER AGENCY CO-OPERATION – INTERNAL

มิติที่ 9: ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน – ภายใน

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
110	Control delegation at the national level	คณะผู้แทนระดับประเทศ						0	0
111	Coordinated / shared risk management mechanisms	กลไกการบริหารความเสี่ยงแบบประสาน/ร่วมกัน						0	0
112	Authorized Operators programs	โปรแกรมตัวดำเนินการที่ได้รับอนุญาต						0	0
113	Coordinated / shared infrastructure and equipment use	การใช้โครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน / ร่วมกันและการใช้อุปกรณ์						0	0

Dimension 10: BORDER AGENCY CO-OPERATION – EXTERNAL

มิติที่ 10: ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน – ภายนอก

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
114	Cross-border co-operation and co-ordination of the activities of agencies involved in the management of cross border trade, with a view to improving border control efficiency and facilitating trade	ความร่วมมือข้ามพรมแดนและการประสานงานกิจกรรมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการการค้าข้ามพรมแดนโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการควบคุมชายแดนและอำนวยความสะดวกทางการค้า			1		1	2	40
115	Alignment of working days and hours with neighboring countries at land borders where applicable	ความสอดคล้องของวันและเวลาทำงานกับประเทศเพื่อนบ้านที่พรมแดนทางบกตามความเหมาะสม					1	1	20
116	Alignment of procedures and formalities with neighboring countries at borders where applicable	ความสอดคล้องของขั้นตอนและพิธีการกับประเทศเพื่อนบ้านที่ชายแดนตามความเหมาะสม					1	1	20
117	Cross-border co-ordination / harmonization of data requirements and documentary controls	การประสานงานข้ามพรมแดน / การประสานกันของข้อกำหนดข้อมูลและการควบคุมเอกสาร						0	0
118	Cross-border co-ordination / harmonization of the different computer systems	การประสานงานข้ามพรมแดน / การประสานกันของระบบคอมพิวเตอร์ต่าง ๆ						0	0
119	Risk management co-operation	ความร่วมมือในการบริหารความเสี่ยง						0	0
120	Systematic sharing of control results among neighboring countries at border crossings with a view to improving the risk analysis as well as the efficiency of border controls and to facilitating licit trade	การแบ่งปันผลการควบคุมระหว่างประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนอย่างเป็นระบบเพื่อปรับปรุงการวิเคราะห์ความเสี่ยงตลอดจนประสิทธิภาพของการควบคุมชายแดนและการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ถูกกฎหมาย	1	1	1	1		4	80
121	Development and sharing of common facilities with neighboring countries at border crossings, where applicable	การพัฒนาและแบ่งปันสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนตามความเหมาะสม	1	1	1	1		4	80

Dimension 10: BORDER AGENCY CO-OPERATION – EXTERNAL

มิติที่ 10: ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน – ภายนอก

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
122	Joint controls with neighboring countries at border crossings, where applicable	การควบคุมร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนตามความเหมาะสม	1	1	1	1	1	5	100
123	Mutual Recognition Agreements/Arrangements on Authorized Operators (AOs), where applicable - The score is (0) if the Customs administration has not signed any MRAs on AOs. The score is also (0) if the country does not have AO programs in place. - If MRAs on AOs have been signed with partner countries, an assigned score of (2) is multiplied with the percentage of listed features the MRAs cover. - This is a continuous variable, i.e. the score of the variable ranges from 0 to 2.	"ข้อตกลง/ข้อตกลงการยอมรับร่วมกันเกี่ยวกับผู้ดำเนินการที่ได้รับอนุญาต (AOs) หากมี - คะแนนจะเป็น (0) หากกรมศุลกากรไม่ได้ลงนาม MRAs ใด ๆ ใน AO คะแนนจะเป็น (0) หากประเทศไม่มีโปรแกรม AO - หากมีการลงนาม MRA ใน AO กับประเทศหุ้นส่วน คะแนนที่กำหนด (2) จะถูกคูณด้วยเปอร์เซ็นต์ของคุณสมบัติที่ระบุไว้ใน MRA - เป็นตัวแปรต่อเนื่อง กล่าวคือ คะแนนของตัวแปรมีตั้งแต่ 0 ถึง 2"						0	0
124	Exchange of staff and training programs at the international level	การแลกเปลี่ยนบุคลากรและโปรแกรมการฝึกอบรมในระดับสากล						0	0

Dimension 11: GOVERNANCE AND IMPARTIALITY
มิติที่ 11: ธรรมาภิบาลและความเป็นกลาง

ข้อที่	คำถาม		ผชช.1	ผชช.2	ผชช.3	ผชช.4	ผชช.5	จำนวน	ร้อยละ
125	Are the structures and functions in the border agencies clearly established and transparent?	โครงสร้างและหน้าที่ในหน่วยงานชายแดนมีความชัดเจนและโปร่งใสหรือไม่?						0	0
126	Is there an ethics policy applied to border agencies?	มีนโยบายจรรยาบรรณกับหน่วยงานชายแดนหรือไม่?						0	0
127	Have the various border agencies established a Code of conduct?	หน่วยงานชายแดนต่างๆ ได้จัดทำจรรยาบรรณหรือไม่?						0	0
128	Are there effective sanctions against misconduct of border agency staff?	มีการคว่ำบาตรที่มีประสิทธิภาพต่อการประพฤติมิชอบของเจ้าหน้าที่หน่วยงานชายแดนหรือไม่?						0	0
129	Is there efficient internal communication about policies and procedures of agencies involved in the border process?	มีการสื่อสารภายในที่มีประสิทธิภาพเกี่ยวกับนโยบายและขั้นตอนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการชายแดนหรือไม่?	1	1	1	1	1	5	100
130	Is there an internal systems audit function in the various agencies involved in the border process?	มีหน่วยงานตรวจสอบระบบภายในหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการชายแดนหรือไม่?	1	1	1	1	1	5	100
131	Are non-compliance penalties for border agency staff transparent and proportional?	บทลงโทษการไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดสำหรับเจ้าหน้าที่หน่วยงานชายแดนมีความโปร่งใสและเป็นสัดส่วนหรือไม่?						0	0
132	Are there clear provisions for the financing of the Customs administration?	มีบทบัญญัติที่ชัดเจนสำหรับการจัดหาเงินทุนของกรมศุลกากรหรือไม่?						0	0
133	Do Customs publish an annual report?	กรมศุลกากรจัดพิมพ์รายงานประจำปีหรือไม่?						0	0

ภาคผนวก ง

แบบสำรวจข้อมูล

โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

ภาคผนวก ง
แบบสำรวจข้อมูล

1. แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานศุลกากร

ชื่อ-นามสกุลผู้ให้ข้อมูล .....
ตำแหน่ง ..... ชื่อหน่วยงาน .....
เบอร์โทรศัพท์ ..... อีเมล์ .....
ชื่อด่านศุลกากรในพื้นที่ ..... จังหวัด .....

โปรดระบุระดับความสำคัญของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดนและผ่านแดน	ระดับความสำคัญ (ร้อยละ)
1. ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์	
2. ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	
3. สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	
4. สภาพแวดล้อมด้านนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	
รวม	100

ส่วนที่ 1 การประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระบบการข้ามแดนและผ่านแดน

กรุณาทำเครื่องหมาย (√) หน้าหมายเลข (0-2) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

(1.1) โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน<u>ในเขตพื้นที่ที่ท่านรับผิดชอบในปัจจุบัน</u>

1. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคมโดยรวม เป็นอย่างไร

0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

2. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจร, พื้นผิวจราจร, เครื่องเอ็กซ์เรย์สินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

3. ท่านคิดว่าความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในภาพรวม เช่น คลังสินค้า, ศูนย์กระจายสินค้า, ลานพักสินค้าเป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

4. ท่านคิดว่าภายในพื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ไฟส่องสว่าง, กล้องวงจรปิด เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

5. ท่านคิดว่ารอบ ๆ พื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส, ร้านอาหาร เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

6. ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการดำเนินการส่งออก นำเข้า และผ่านแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีความเหมาะสมมากกว่านี้
1	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

7. ท่านคิดว่าการกำหนดเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการจัดการที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการจัดการในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการจัดการในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

(1.2) กฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน<u>ในเขตพื้นที่ที่ท่านรับผิดชอบในปัจจุบัน</u>

1. ท่านคิดว่าการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพเป็นอย่างไร

0	ควรมีการดำเนินงานที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

2. ท่านคิดว่าการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ เป็นอย่างไร

0	ควรมีการอำนวยความสะดวกที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

3. ท่านคิดว่าการจัดการความเสี่ยง (Risk management) การตรวจปล่อยสินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรมีการจัดการที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการจัดการในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการจัดการในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

4. ท่านคิดว่าการตรวจสอบหลังผ่านพิธีการศุลกากร (Post clearance audit) เป็นอย่างไร

0	ควรมีระบบตรวจสอบที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีระบบตรวจสอบในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีระบบตรวจสอบในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

5. ท่านคิดว่าการชำระภาษีและค่าธรรมเนียมทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นอย่างไร

0	ควรมีระบบการชำระทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีระบบการชำระทางอิเล็กทรอนิกส์ในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีระบบการชำระทางอิเล็กทรอนิกส์ในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

6. ท่านคิดว่าระบบการขออนุญาตในการนำเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าต้องกำกัด เป็นอย่างไร

0	ควรมีระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีระบบที่ดีอยู่แล้ว
2	มีระบบที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

7. ท่านคิดว่าการประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างศุลกากรไทยกับเพื่อนบ้าน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการประสานงานที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการประสานงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการประสานงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

8. ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างไร

0	ควรมีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันมากกว่านี้
1	มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

ส่วนที่ 2 การประเมินตัวชี้วัด TFIs

กรุณาทำเครื่องหมาย (√) หน้าหมายเลข (0-2) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

ที่	คำถาม	คำตอบ
ความพร้อมของข้อมูล		
1	กรมศุลกากรมีเว็บไซต์ที่สามารถสืบค้นได้จากอินเตอร์เน็ตหรือไม่?	(0) ไม่มีเว็บไซต์ของกรมศุลกากรที่ชัดเจนบนอินเทอร์เน็ต (1) มีเว็บไซต์ของกรมศุลกากรอย่างเป็นทางการ (2) มีเว็บไซต์ที่นำเสนอข้อมูลบางส่วนที่เกี่ยวกับขั้นตอนการนำเข้าหรือส่งออก และเป็นการนำเสนอข้อมูลด้วยภาษาทางการ เช่น อังกฤษ จีน เป็นต้น
2	ผู้ประกอบการสามารถส่งข้อเสนอแนะแก่ศุลกากรผ่านระบบออนไลน์ได้หรือไม่?	(0) ไม่สามารถส่งข้อเสนอแนะ (ทั้งในเรื่องของศุลกากรเอง, เรื่องความง่ายในการใช้งานในเว็บไซต์, ความพร้อมของข้อมูลที่มีให้แก่ผู้ใช้บริการ, รวมถึงคำอธิบายเกี่ยวกับระบบศุลกากร) (1) สามารถส่งข้อเสนอแนะผ่านทางช่องทางโทรศัพท์หรือการติดต่อกับเจ้าหน้าที่เท่านั้น (2) สามารถส่งข้อเสนอแนะได้ผ่านทางอีเมล หรือแบบฟอร์มออนไลน์
3	ความสามารถในการตอบคำถามอย่าง	(0) ไม่ได้มีการระบุอย่างชัดเจนเกี่ยวกับระยะเวลามาตรฐานของการ

ที่	คำถาม	คำตอบ
	ทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น	ตอบสนองต่อข้อซักถามต่าง ๆ (ทางโทรศัพท์ อีเมล หรือจดหมายโต้ตอบ) (2) มีการระบุอย่างชัดเจนเกี่ยวกับระยะเวลามาตรฐานของการตอบสนองต่อข้อซักถามต่าง ๆ (ทางโทรศัพท์ อีเมล หรือจดหมายโต้ตอบ)
4	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับคำวินิจฉัยพิกัดศุลกากรล่วงหน้า (Advance Ruling) หรือไม่?	(0) ไม่มีการเผยแพร่ข้อมูล หรืออาจจะเผยแพร่แต่เฉพาะพิกัดศุลกากรที่เกี่ยวข้องเท่านั้น (1) ในเว็บไซต์ของศุลกากร มีปรากฏหน้าที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการการร้องขอคำวินิจฉัยล่วงหน้า (2) ศุลกากรเปิดให้ผู้ใช้บริการส่งคำขอได้ผ่านทางช่องทางออนไลน์ (เช่น ส่งแบบฟอร์มทางอีเมล)
การมีส่วนร่วมของชุมชน		
5	มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า, ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐ หรือไม่?	(0) ไม่มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐ (1) มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิด เฉพาะเมื่อมีการนำเสนอหรือแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการค้า ข้อบังคับ และคำวินิจฉัยด้านการบริหารทั่วไป (2) ศุลกากรมีหน่วยงานอย่างน้อยหนึ่งหน่วยงานที่มีหน้าที่จัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นจากผู้ค้า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐเป็นประจำ
6	ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการได้รับการพิจารณาหรือไม่?	(0) ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการไม่เคยได้รับการพิจารณา (1) ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการจะถูกนำมาพิจารณาเสมอ (2) ฝ่ายบริหารมีการอธิบายชัดเจนผ่านทางช่องทางออนไลน์หรือในร่างสุดท้ายของกฎหมายว่า ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการได้รับการพิจารณาและจัดการอย่างไร
ขั้นตอนการอุทธรณ์		
7	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับกฎระเบียบในการอุทธรณ์ศุลกากรหรือไม่?	(0) ไม่มีกลไกในการอุทธรณ์ศุลกากร หรือไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องแจ้งให้ทราบต่อสาธารณะ (2) มีกลไกการอุทธรณ์และมีการอธิบายไว้ในพิกัดศุลกากร
ค่าธรรมเนียม		
8	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับค่าธรรมเนียม/ค่าบริการการนำเข้า-ส่งออก หรือ การขนส่งที่เรียกเก็บโดยหน่วยงานของรัฐหรือไม่?	(0) ไม่มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับค่าธรรมเนียม/ค่าบริการ (ข้อมูลนี้ให้หมายรวมถึง ค่าธรรมเนียม/ค่าบริการ, เหตุและผลที่ต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียม/ค่าบริการ, หน่วยงานที่รับผิดชอบ, และวิธีการชำระเงิน) (1) มีข้อมูลเผยแพร่ในรูปแบบเอกสาร (เช่น ราชกิจจานุเบกษา แถลงการณ์ พิกัดศุลกากร) (2) มีการเผยแพร่ข้อมูลบนเว็บไซต์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ในหน้าเว็บไซต์)
แบบฟอร์ม - รูปแบบเอกสาร (Hard copy)		
9	แบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (Hard copy) ที่จำเป็นต้องใช้ยื่นต่อศุลกากรในการนำเข้ามีกี่	(0) ไม่ต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (2) จำเป็นต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร

ที่	คำถาม	คำตอบ
	ฉบับ?	โดยมีจำนวนที่ต้องยื่นมากสุด ทั้งสิ้น ..... ฉบับ
10	แบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (Hard copy) ที่จำเป็นต้องใช้ยื่นต่อศุลกากรในการส่งออกมีกี่ฉบับ?	(0) ไม่ต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (1) จำเป็นต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร โดยมีจำนวนที่ต้องยื่นมากสุด ทั้งสิ้น ..... ฉบับ
แบบฟอร์ม – ระบบอัตโนมัติ (E-doc)		
11	ร้อยละของใบขนสินค้านำเข้า ที่มีการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์คือเท่าไร?	โปรดระบุร้อยละของใบขนสินค้าขาเข้าแบบอิเล็กทรอนิกส์คิดเป็นร้อยละ.....
12	ร้อยละของใบขนสินค้าส่งออก ที่มีการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์คือเท่าไร?	โปรดระบุร้อยละของใบขนสินค้าขาออกแบบอิเล็กทรอนิกส์คิดเป็นร้อยละ.....
13	ท่านคิดว่าการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ง่ายต่อการใช้งานหรือไม่	(0) ควรมีระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้ (1) เป็นระบบที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว (2) เป็นระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่าที่คาดหวัง
แบบฟอร์ม – ขั้นตอน		
14	มีการเปิดเผยระยะเวลาเฉลี่ยสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากรหรือไม่	(0) ไม่มีการเผยแพร่ (2) มีการเผยแพร่
ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน – ภายในประเทศ		
15	กลไกความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน	(0) ไม่มีเจ้าหน้าที่/หน่วยงานที่ทำหน้าที่ประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ (2) มีการจัดตั้งเจ้าหน้าที่/หน่วยงานประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการประสานงานภายในประเทศ
16	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้มีการแบ่งปันข้อมูลผลการตรวจสอบและควบคุม เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงประสิทธิภาพการควบคุมชายแดนและอำนวยความสะดวกทางการค้า	(0) ไม่มีการแบ่งปันข้อมูลการตรวจสอบระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน (2) มีการแบ่งปันข้อมูลการตรวจสอบระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน
ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน – ระหว่างประเทศ		

17	การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน เพื่อให้เกิดการปรับปรุงด้านการวิเคราะห์ความเสี่ยงตลอดจนประสิทธิภาพของการควบคุมชายแดนและการอำนวยความสะดวกทางการค้า	(0) ไม่มีการแบ่งปันข้อมูลให้แก่หน่วยงานศุลกากรของประเทศเพื่อนบ้าน (1) กฎหมายของประเทศอนุญาตให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูล (2) มีการแบ่งปันข้อมูลให้แก่หน่วยงานศุลกากรของประเทศเพื่อนบ้านเป็นประจำอยู่แล้ว
18	มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือมีการแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน ตามความเหมาะสม	(0) ไม่มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกโดยทั่วไป และไม่มีการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน (1) ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกทั่วไปที่ใช้ร่วมกัน แต่มีโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์บางอย่างที่ใช้ร่วมกันระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน (2) สิ่งอำนวยความสะดวกโดยทั่วไปได้รับการพัฒนาและมีการใช้ร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้าน
19	มีความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) กับประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนตามความเหมาะสม	(0) ไม่มี (1) มี แต่ยังไม่ได้ดำเนินการอย่างเต็มรูปแบบ (2) มีการดำเนินการเต็มรูปแบบแล้ว
ธรรมาภิบาลและความเป็นกลาง		
20	หน่วยงานของท่านมีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวเกี่ยวข้องกับนโยบาย กฎหมายและระเบียบข้อบังคับใหม่ หรือข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบหรือไม่	(0) ไม่มีการสื่อสารให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบ (1) มีการสื่อสารให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบเป็นบางครั้ง (2) มีการสื่อสารให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบเป็นประจำ
21	มีหน่วยงานตรวจสอบระบบการทำงานของศุลกากรหรือไม่?	(0) ไม่มีกลไกในการตรวจสอบหน่วยงาน (2) มีการจัดตั้งกลไกที่ใช้เพื่อตรวจสอบการดำเนินงาน โดยกลไกนี้มีอำนาจเพียงพอและสามารถดำเนินการได้จริง

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง

ชื่อ-นามสกุลผู้ให้ข้อมูล .....
ตำแหน่ง ..... ชื่อหน่วยงาน .....
เบอร์โทรศัพท์ ..... อีเมล์ .....
ชื่อด่านศุลกากรในพื้นที่ ..... จังหวัด .....

โปรดระบุระดับความสำคัญของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดนและผ่านแดน	ระดับความสำคัญ (ร้อยละ)
5. ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์	
6. ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	
7. สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	
8. สภาพแวดล้อมด้านนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	
รวม	100

ส่วนที่ 1 การประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระบบการข้ามแดนและผ่านแดน

กรุณาทำเครื่องหมาย (√) หน้าหมายเลข (0-2) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

(1.1) โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนในเขตพื้นที่ที่ท่านรับผิดชอบในปัจจุบัน

1. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานในการข้ามแดนและผ่านแดนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจร, จำนวนตู้ให้บริการ, ลักษณะทางกายภาพของตู้บริการ เป็นอย่างไร

0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

2. ท่านคิดว่าภายในพื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ไฟส่องสว่าง, กล้องวงจรปิด เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

3. ท่านคิดว่ารอบ ๆ พื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส, ร้านอาหาร เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

(1.2) กฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนในเขตพื้นที่ที่ท่านรับผิดชอบในปัจจุบัน

1. ท่านคิดว่าการให้บริการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพเป็นอย่างไร

0	ควรมีการดำเนินงานที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

2. ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการอำนวยความสะดวกที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

3. ท่านคิดว่าการจัดการความเสี่ยง (Risk management) การตรวจปล่อยคนขับรถขนส่งสินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรมีการจัดการที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการจัดการในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการจัดการในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

4. ท่านคิดว่าการประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างตรวจคนเข้าเมืองของไทยกับเพื่อนบ้าน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการประสานงานที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการประสานงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการประสานงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

5. ท่านคิดว่าระบบการตรวจสอบหนังสือเดินทางสำหรับคนขับรถขนส่งสินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรมีระบบที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีระบบที่ดีอยู่แล้ว
2	มีระบบที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

6. ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างไร

0	ควรมีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันมากกว่านี้
1	มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

ส่วนที่ 2 การประเมินตัวชี้วัด TFIs

กรุณาทำเครื่องหมาย (√) หน้าหมายเลข (0-2) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

ที่	คำถาม	คำตอบ
ความพร้อมของข้อมูล		
1	หน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองมีเว็บไซต์ที่สามารถสืบค้นได้จากอินเตอร์เน็ตหรือไม่?	(0) ไม่มีเว็บไซต์ของหน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองที่ชัดเจนบนอินเทอร์เน็ต (1) มีเว็บไซต์ของหน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองอย่างเป็นทางการ (2) มีเว็บไซต์ที่นำเสนอข้อมูลบางส่วนที่เกี่ยวกับขั้นตอนการนำเข้าหรือส่งออก และเป็นการนำเสนอข้อมูลด้วยภาษาทางการ เช่น อังกฤษ จีน เป็นต้น
2	บุคคลข้ามแดนสามารถส่งข้อเสนอแนะแก่หน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองผ่านระบบออนไลน์ได้หรือไม่?	(0) ไม่สามารถส่งข้อเสนอแนะ (ทั้งในเรื่องของหน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองเอง, เรื่องความง่ายในการใช้งานในเว็บไซต์, ความพร้อมของข้อมูลที่มีให้แก่ผู้ใช้บริการ, รวมถึงคำอธิบายเกี่ยวกับระบบตรวจคนเข้าเมือง) (1) สามารถส่งข้อเสนอแนะผ่านทางช่องทางโทรศัพท์หรือการติดต่อกับเจ้าหน้าที่เท่านั้น (2) สามารถส่งข้อเสนอแนะได้ผ่านทางอีเมล หรือแบบฟอร์มออนไลน์
3	ความสามารถในการตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น	(0) ไม่ได้มีการระบุอย่างชัดเจนเกี่ยวกับระยะเวลามาตรฐานของการตอบสนองต่อข้อซักถามต่าง ๆ (ทางโทรศัพท์ อีเมล หรือจดหมายโต้ตอบ) (2) มีการระบุอย่างชัดเจนเกี่ยวกับระยะเวลามาตรฐานของการตอบสนองต่อข้อซักถามต่าง ๆ (ทางโทรศัพท์ อีเมล หรือจดหมายโต้ตอบ)
การมีส่วนร่วมของชุมชน		
4	มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า, ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐหรือไม่?	(0) ไม่มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐ (1) มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิด เฉพาะเมื่อมีการนำเสนอหรือแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการค้า ข้อบังคับ และคำวินิจฉัยด้านการบริหารทั่วไป (2) ศุลกากรมีหน่วยงานอย่างน้อยหนึ่งหน่วยงานที่มีหน้าที่จัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นจากผู้ค้า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐเป็นประจำ
5	ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการได้รับการพิจารณาหรือไม่?	(0) ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการไม่เคยได้รับการพิจารณา (1) ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการจะถูกนำมาพิจารณาเสมอ (2) ฝ่ายบริหารมีการอธิบายชัดเจนผ่านทางช่องทางออนไลน์หรือในร่างสุดท้ายของกฎหมายว่า ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการได้รับการพิจารณาและจัดการอย่างไร
แบบฟอร์ม - รูปแบบเอกสาร (Hard copy)		

ที่	คำถาม	คำตอบ
6	แบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (Hard copy) ที่จำเป็นต้องใช้ยื่นต่อหน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองขาเข้ามีกี่ฉบับ?	(2) ไม่ต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (3) จำเป็นต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร โดยมีจำนวนที่ต้องยื่นมากสุด ทั้งสิ้น ..... ฉบับ
7	แบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (Hard copy) ที่จำเป็นต้องใช้ยื่นต่อหน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองขาออกมีกี่ฉบับ?	(0) ไม่ต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (3) จำเป็นต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร โดยมีจำนวนที่ต้องยื่นมากสุด ทั้งสิ้น ..... ฉบับ
แบบฟอร์ม – ระบบอัตโนมัติ (E-doc)		
8	ร้อยละของการยื่นเอกสารขาเข้าที่มีการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์คือเท่าไร?	โปรดระบุร้อยละของเอกสารขาเข้าแบบอิเล็กทรอนิกส์คิดเป็นร้อยละ.....
9	ร้อยละของการยื่นเอกสารขาออกที่มีการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์คือเท่าไร?	โปรดระบุร้อยละของเอกสารขาออกแบบอิเล็กทรอนิกส์คิดเป็นร้อยละ.....
10	ท่านคิดว่าการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ง่ายต่อการใช้งานหรือไม่	(3) ควรมีระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้ (4) เป็นระบบที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว (5) เป็นระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่าที่คาดหวัง
แบบฟอร์ม – ขั้นตอน		
11	มีการเปิดเผยระยะเวลาเฉลี่ยสำหรับการตรวจคนเข้าเมืองหรือไม่	(0) ไม่มีการเผยแพร่ (2) มีการเผยแพร่
ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน – ภายในประเทศ		
12	กลไกความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน	(0) ไม่มีเจ้าหน้าที่/หน่วยงานที่ทำหน้าที่ประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ (2) มีการจัดตั้งเจ้าหน้าที่/หน่วยงานประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการประสานงานภายในประเทศ
13	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้มีการแบ่งปันข้อมูลผลการตรวจสอบและควบคุม เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงประสิทธิภาพการควบคุมชายแดนและอำนวยความสะดวกทางการค้า	(0) ไม่มีการแบ่งปันข้อมูลการตรวจสอบระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน (2) มีการแบ่งปันข้อมูลการตรวจสอบระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน
ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน – ระหว่างประเทศ		
14	การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน เพื่อให้เกิดการปรับปรุงด้านการวิเคราะห์ความเสี่ยงตลอดจนประสิทธิภาพของการควบคุมชายแดนและการอำนวยความสะดวกทางการค้า	(0) ไม่มีการแบ่งปันข้อมูลให้แก่หน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองของประเทศเพื่อนบ้าน (1) กฎหมายของประเทศอนุญาตให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูล (2) มีการแบ่งปันข้อมูลให้แก่หน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองของประเทศเพื่อนบ้านเป็นประจำอยู่แล้ว
15	มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือมีการแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน ตามความเหมาะสม	(0) ไม่มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกโดยทั่วไป และไม่มีการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน (1) ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกทั่วไปที่ใช้ร่วมกัน แต่มีโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์บางอย่างที่ใช้ร่วมกันระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน (2) สิ่งอำนวยความสะดวกโดยทั่วไปได้รับการพัฒนาและมีการใช้

ที่	คำถาม	คำตอบ
		ร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้าน
16	มีความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) กับประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนตามความเหมาะสม	(0) ไม่มี (1) มี แต่ยังไม่ได้ดำเนินการอย่างเต็มรูปแบบ (2) มีการดำเนินการเต็มรูปแบบแล้ว
ธรรมาภิบาลและความเป็นกลาง		
17	หน่วยงานของท่านมีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวเกี่ยวข้องกับนโยบาย กฎหมายและระเบียบข้อบังคับใหม่ หรือข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบหรือไม่?	(2) ไม่มีการสื่อสารให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบ (3) มีการสื่อสารให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบเป็นบางครั้ง (2) มีการสื่อสารให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบเป็นประจำ
18	มีหน่วยงานตรวจสอบระบบการทำงานของหน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองหรือไม่?	(0) ไม่มีกลไกในการตรวจสอบหน่วยงาน (2) มีการจัดตั้งกลไกที่ใช้เพื่อตรวจสอบการดำเนินงาน โดยกลไกนี้มีอำนาจเพียงพอและสามารถดำเนินการได้จริง

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

3. แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานด่านกักกัน (สัตว์ พืช อย.)

ชื่อ-นามสกุลผู้ให้ข้อมูล .....
ตำแหน่ง ..... ชื่อหน่วยงาน .....
เบอร์โทรศัพท์ ..... อีเมล์ .....
ชื่อด่านศุลกากรในพื้นที่ ..... จังหวัด .....

โปรดระบุระดับความสำคัญของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดนและผ่านแดน	ระดับความสำคัญ (ร้อยละ)
9. ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์	
10. ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	
11. สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	
12. สภาพแวดล้อมด้านนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	
รวม	100

ส่วนที่ 1 การประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระบบการข้ามแดนและผ่านแดน

กรุณาทำเครื่องหมาย (√) หน้าหมายเลข (0-2) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

(1.1) โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

1. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคมในพื้นที่ชายแดนเป็นอย่างไร

0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

2. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน เช่น พื้นที่เฉพาะสำหรับตรวจรถสินค้า, พื้นที่สำหรับควบคุมสินค้า, จำนวนช่องจราจร เป็นอย่างไร

0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

3. ท่านคิดว่าความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เช่น คลังสินค้า, ศูนย์กระจายสินค้า, ลานพักสินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

4. ท่านคิดว่าภายในพื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ไฟส่องสว่าง, กล้องวงจรปิด เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

5. ท่านคิดว่ารอบ ๆ พื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส, ร้านอาหาร เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

6. ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการดำเนินการส่งออก นำเข้า และผ่านแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีความเหมาะสมมากกว่านี้
1	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

(1.2) กฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน

1. ท่านคิดว่าการให้บริการด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของหน่วยงานกักกันมีประสิทธิภาพเป็นอย่างไร

0	ควรมีการดำเนินงานที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

2. ท่านคิดว่าการให้บริการด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของหน่วยงานกักกันเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการเป็นอย่างไร

0	ควรมีการอำนวยความสะดวกที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

3. ท่านคิดว่าการจัดการความเสี่ยง (Risk management) การตรวจปล่อยสินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรมีการจัดการที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการจัดการในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการจัดการในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

4. ท่านคิดว่าการชำระปรับและค่าใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นอย่างไร

0	ควรมีระบบการชำระทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีระบบการชำระทางอิเล็กทรอนิกส์ในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีระบบการชำระทางอิเล็กทรอนิกส์ในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

5. ท่านคิดว่าระบบการขออนุญาตในการนำเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าต้องกำกัด เป็นอย่างไร

0	ควรมีระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีระบบที่ดีอยู่แล้ว
2	มีระบบที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

6. ท่านคิดว่าการประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานกักกันของไทยกับเพื่อนบ้าน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการประสานงานที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการประสานงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการประสานงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

7. ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างไร

0	ควรมีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันมากกว่านี้
1	มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

ส่วนที่ 2 การประเมินตัวชี้วัด TFIs

กรุณาทำเครื่องหมาย (√) หน้าหมายเลข (0-3) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

ที่	คำถาม	คำตอบ
ความพร้อมของข้อมูล		
1	หน่วยงานกักกันมีเว็บไซต์ที่สามารถสืบค้นได้จากอินเตอร์เน็ตหรือไม่?	(0) ไม่มีเว็บไซต์ของหน่วยงานกักกันที่ชัดเจนบนอินเทอร์เน็ต (1) มีเว็บไซต์ของหน่วยงานกักกันอย่างเป็นทางการ (2) มีเว็บไซต์ที่นำเสนอข้อมูลบางส่วนที่เกี่ยวกับขั้นตอนการนำเข้าหรือส่งออก และเป็นการนำเสนอข้อมูลด้วยภาษาทางการ เช่น อังกฤษ จีน เป็นต้น
2	ผู้ประกอบการสามารถส่งข้อเสนอแนะแก่หน่วยงานกักกันผ่านระบบออนไลน์ได้หรือไม่?	(0) ไม่สามารถส่งข้อเสนอแนะ (ทั้งในเรื่องของหน่วยงานกักกันเอง, เรื่องความง่ายในการใช้งานในเว็บไซต์, ความพร้อมของข้อมูลที่มีให้แก่ผู้ใช้บริการ, รวมถึงคำอธิบายเกี่ยวกับระบบกักกัน) (1) สามารถส่งข้อเสนอแนะผ่านทางช่องทางโทรศัพท์หรือการติดต่อกับเจ้าหน้าที่เท่านั้น (2) สามารถส่งข้อเสนอแนะได้ผ่านทางอีเมล หรือแบบฟอร์มออนไลน์
3	ความสามารถในการตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น	(0) ไม่ได้มีการระบุอย่างชัดเจนเกี่ยวกับระยะเวลามาตรฐานของการตอบสนองต่อข้อซักถามต่าง ๆ (ทางโทรศัพท์ อีเมล หรือจดหมายโต้ตอบ) (2) มีการระบุอย่างชัดเจนเกี่ยวกับระยะเวลามาตรฐานของการตอบสนองต่อข้อซักถามต่าง ๆ (ทางโทรศัพท์ อีเมล หรือจดหมายโต้ตอบ)
การมีส่วนร่วมของชุมชน		
4	มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า, ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐหรือไม่?	(0) ไม่มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐ (1) มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิด เฉพาะเมื่อมีการนำเสนอหรือแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการค้า ข้อบังคับ และคำวินิจฉัยด้านการบริหารทั่วไป (2) ศุลกากรมีหน่วยงานอย่างน้อยหนึ่งหน่วยงานที่มีหน้าที่จัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นจากผู้ค้า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐเป็นประจำ
5	ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการได้รับการพิจารณาหรือไม่?	(0) ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการไม่เคยได้รับการพิจารณา (1) ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการจะถูกนำมาพิจารณาเสมอ (2) ฝ่ายบริหารมีการอธิบายชัดเจนผ่านทางช่องทางออนไลน์หรือในร่างสุดท้ายของกฎหมายว่า ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการได้รับการพิจารณาและจัดการอย่างไร
ขั้นตอนการอุทธรณ์		
6	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับกฎระเบียบในการอุทธรณ์หรือไม่?	(0) ไม่มีกลไกในการอุทธรณ์หรือไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องแจ้งให้ทราบต่อสาธารณะ (2) มีกลไกการอุทธรณ์และมีการอธิบายไว้
ค่าธรรมเนียม		
7	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับค่าธรรมเนียม/ค่าปรับที่เรียกเก็บโดยหน่วยงานของรัฐหรือไม่?	(0) ไม่มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับค่าธรรมเนียม/ค่าปรับ (ข้อมูลนี้ให้หมายรวมถึง ค่าธรรมเนียม/ค่าบริการ, เหตุและผลที่ต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียม/ค่าบริการ, หน่วยงานที่รับผิดชอบ, และวิธีการ

ที่	คำถาม	คำตอบ
		ชำระเงิน) (1) มีข้อมูลเผยแพร่ในรูปแบบเอกสาร (เช่น ราชกิจจานุเบกษา แถลงการณ์ พิกัดศุลกากร) (2) มีการเผยแพร่ข้อมูลบนเว็บไซต์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ในหน้าเว็บไซต์)
แบบฟอร์ม - รูปแบบเอกสาร (Hard copy)		
8	แบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (Hard copy) ที่จำเป็นต้องใช้ยื่นต่อหน่วยงานกักกันในการนำเข้ามีกี่ฉบับ?	(4) ไม่ต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (4) จำเป็นต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร โดยมีจำนวนที่ต้องยื่นมากสุด ทั้งสิ้น ..... ฉบับ
9	แบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (Hard copy) ที่จำเป็นต้องใช้ยื่นต่อหน่วยงานกักกันในการส่งออกมีกี่ฉบับ?	(0) ไม่ต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (5) จำเป็นต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร โดยมีจำนวนที่ต้องยื่นมากสุด ทั้งสิ้น ..... ฉบับ
แบบฟอร์ม – ระบบอัตโนมัติ (E-doc)		
10	ร้อยละของการยื่นเอกสารนำเข้าที่มีการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์คือเท่าไร?	โปรดระบุร้อยละของเอกสารนำเข้าแบบอิเล็กทรอนิกส์คิดเป็นร้อยละ.....
11	ร้อยละของการยื่นเอกสารส่งออกที่มีการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์คือเท่าไร?	โปรดระบุร้อยละของเอกสารส่งออกแบบอิเล็กทรอนิกส์คิดเป็นร้อยละ.....
12	ท่านคิดว่าการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ง่ายต่อการใช้งานหรือไม่	(6) ควรมีระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้ (7) เป็นระบบที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว (8) เป็นระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่าที่คาดหวัง
แบบฟอร์ม – ขั้นตอน		
13	มีการเปิดเผยระยะเวลาเฉลี่ยสำหรับการกักกันและตรวจปล่อยสินค้าหรือไม่	(0) ไม่มีการเผยแพร่ (2) มีการเผยแพร่
ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน – ภายในประเทศ		
14	กลไกความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน	(0) ไม่มีเจ้าหน้าที่/หน่วยงานที่ทำหน้าที่ประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ (2) มีการจัดตั้งเจ้าหน้าที่/หน่วยงานประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการประสานงานภายในประเทศ
15	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้มีการแบ่งปันข้อมูลผลการตรวจสอบและควบคุม เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงประสิทธิภาพการควบคุมชายแดนและอำนวยความสะดวกทางการค้า	(0) ไม่มีการแบ่งปันข้อมูลการตรวจสอบระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน (2) มีการแบ่งปันข้อมูลการตรวจสอบระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน

ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน – ระหว่างประเทศ		
16	การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน เพื่อให้เกิดการปรับปรุงด้านการวิเคราะห์ความเสี่ยงตลอดจนประสิทธิภาพของการควบคุมชายแดนและการอำนวยความสะดวกทางการค้า	(0) ไม่มีการแบ่งปันข้อมูลให้แก่หน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้าน (1) กฎหมายของประเทศอนุญาตให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูล (2) มีการแบ่งปันข้อมูลให้แก่หน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้านเป็นประจำอยู่แล้ว
17	มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือมีการแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน ตามความเหมาะสม	(0) ไม่มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกโดยทั่วไป และไม่มีการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน (1) ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกทั่วไปที่ใช้ร่วมกัน แต่มีโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์บางอย่างที่ใช้ร่วมกันระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน (2) สิ่งอำนวยความสะดวกโดยทั่วไปได้รับการพัฒนาและมีการใช้ร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้าน
18	มีความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) กับประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนตามความเหมาะสม	(0) ไม่มี (1) มี แต่ยังไม่ได้ดำเนินการอย่างเต็มรูปแบบ (2) มีการดำเนินการเต็มรูปแบบแล้ว
ธรรมาภิบาลและความเป็นกลาง		
19	หน่วยงานของท่านมีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวเกี่ยวข้องกับนโยบาย กฎหมายและระเบียบข้อบังคับใหม่ หรือข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบหรือไม่	(4) ไม่มีการสื่อสารให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบ (5) มีการสื่อสารให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบเป็นบางครั้ง (2) มีการสื่อสารให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบเป็นประจำ
20	มีหน่วยงานตรวจสอบระบบการทำงานของหน่วยงานกักกันหรือไม่?	(0) ไม่มีกลไกในการตรวจสอบหน่วยงาน (2) มีการจัดตั้งกลไกที่ใช้เพื่อตรวจสอบการดำเนินงาน โดยกลไกนี้มีอำนาจเพียงพอและสามารถดำเนินการได้จริง

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

4. แบบสำรวจข้อมูลหน่วยงานด่านกักกัน (สาธารณสุข)

ชื่อ-นามสกุลผู้ให้ข้อมูล .....
ตำแหน่ง ..... ชื่อหน่วยงาน .....
เบอร์โทรศัพท์ ..... อีเมล์ .....
ชื่อด่านศุลกากรในพื้นที่ ..... จังหวัด .....

โปรดระบุระดับความสำคัญของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดนและผ่านแดน	ระดับความสำคัญ (ร้อยละ)
13. ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์	
14. ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	
15. สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	
16. สภาพแวดล้อมด้านนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	
รวม	100

ส่วนที่ 1 การประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระบบการข้ามแดนและผ่านแดน

กรุณาทำเครื่องหมาย (√) หน้าหมายเลข (0-2) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

(1.1) โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

1. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคมในพื้นที่ชายแดนเป็นอย่างไร

0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

2. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการคัดกรองบุคคลข้ามแดน เช่น พื้นที่เฉพาะสำหรับตรวจคัดกรอง, พื้นที่ควบคุมกักกัน เป็นอย่างไร

0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

3. ท่านคิดว่าความพร้อมของอุปกรณ์และเครื่องมือสำหรับการคัดกรอง เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

4. ท่านคิดว่าภายในพื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ไฟส่องสว่าง, กล้องวงจรปิด เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

5. ท่านคิดว่ารอบ ๆ พื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส, ร้านอาหาร เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

(1.2) กฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน

1. ท่านคิดว่าการให้บริการด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของหน่วยงานกักกันมีประสิทธิภาพเป็นอย่างไร

0	ควรมีการดำเนินงานที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

2. ท่านคิดว่าการให้บริการด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของหน่วยงานกักกันเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการเป็นอย่างไร

0	ควรมีการอำนวยความสะดวกที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

3. ท่านคิดว่าการจัดการความเสี่ยง (Risk management) การตรวจคัดกรองโรค เป็นอย่างไร

0	ควรมีการจัดการที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการจัดการในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการจัดการในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

4. ท่านคิดว่าระบบ/ขั้นตอนการตรวจคัดกรองของผู้เดินทางข้ามแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีระบบ/ขั้นตอนที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีระบบ/ขั้นตอนที่ดีอยู่แล้ว
2	มีระบบ/ขั้นตอนที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

5. ท่านคิดว่าระบบการขออนุญาตในการข้ามแดน อาทิ หนังสือรับการฉีดวัคซีนโควิด (วัคซีนพาสปอร์ต) เป็นอย่างไร

0	ควรมีระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีระบบที่ดีอยู่แล้ว
2	มีระบบที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

6. ท่านคิดว่าการประสานการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานตรวจคัดกรองโรคของไทยกับเพื่อนบ้าน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการประสานงานที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการประสานงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการประสานงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

7. ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างไร

0	ควรมีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันมากกว่านี้
1	มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

ส่วนที่ 2 การประเมินตัวชี้วัด TFIs

กรุณาทำเครื่องหมาย (√) หน้าหมายเลข (0-3) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

ที่	คำถาม	คำตอบ
ความพร้อมของข้อมูล		
1	หน่วยงานตรวจคัดกรองมีเว็บไซต์ที่สามารถสืบค้นได้จากอินเตอร์เน็ตหรือไม่?	(0) ไม่มีเว็บไซต์ของหน่วยงานตรวจคัดกรองที่ชัดเจนบนอินเทอร์เน็ต (1) มีเว็บไซต์ของหน่วยงานตรวจคัดกรองอย่างเป็นทางการ (2) มีเว็บไซต์ที่นำเสนอข้อมูลบางส่วนที่เกี่ยวกับขั้นตอนการนำเข้าหรือส่งออก และเป็นการนำเสนอข้อมูลด้วยภาษาทางการ เช่น อังกฤษ จีน เป็นต้น
2	ผู้ประกอบการสามารถส่งข้อเสนอแนะแก่หน่วยงานตรวจคัดกรองผ่านระบบออนไลน์ได้หรือไม่?	(0) ไม่สามารถส่งข้อเสนอแนะ (ทั้งในเรื่องของหน่วยงานตรวจคัดกรองเอง, เรื่องความง่ายในการใช้งานในเว็บไซต์, ความพร้อมของข้อมูลที่มีให้แก่ผู้ใช้บริการ, รวมถึงคำอธิบายเกี่ยวกับระบบตรวจคัดกรอง) (1) สามารถส่งข้อเสนอแนะผ่านทางช่องทางโทรศัพท์หรือการติดต่อกับเจ้าหน้าที่เท่านั้น (2) สามารถส่งข้อเสนอแนะได้ผ่านทางอีเมล หรือแบบฟอร์มออนไลน์
3	ความสามารถในการตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น	(0) ไม่ได้มีการระบุอย่างชัดเจนเกี่ยวกับระยะเวลามาตรฐานของการตอบสนองต่อข้อซักถามต่าง ๆ (ทางโทรศัพท์ อีเมล หรือจดหมายโต้ตอบ) (2) มีการระบุอย่างชัดเจนเกี่ยวกับระยะเวลามาตรฐานของการตอบสนองต่อข้อซักถามต่าง ๆ (ทางโทรศัพท์ อีเมล หรือจดหมายโต้ตอบ)
การมีส่วนร่วมของชุมชน		
4	มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า, ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐหรือไม่?	(0) ไม่มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐ (1) มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิด เฉพาะเมื่อมีการนำเสนอหรือแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการค้า ข้อบังคับ และคำวินิจฉัยด้านการบริหารทั่วไป (2) ศุลกากรมีหน่วยงานอย่างน้อยหนึ่งหน่วยงานที่มีหน้าที่จัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นจากผู้ค้า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐเป็นประจำ
5	ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการได้รับการพิจารณาหรือไม่?	(0) ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการไม่เคยได้รับการพิจารณา (1) ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการจะถูกนำมาพิจารณาเสมอ (2) ฝ่ายบริหารมีการอธิบายชัดเจนผ่านทางช่องทางออนไลน์หรือในร่างสุดท้ายของกฎหมายว่า ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการได้รับการพิจารณาและจัดการอย่างไร
แบบฟอร์ม - รูปแบบเอกสาร (Hard copy)		
8	แบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (Hard copy) ที่จำเป็นต้องใช้ยื่นต่อหน่วยงานตรวจคัดกรองขาเข้ามีกี่ฉบับ?	(6) ไม่ต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (5) จำเป็นต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร โดยมีจำนวนที่ต้องยื่นมากสุด ทั้งสิ้น ..... ฉบับ
9	แบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (Hard copy) ที่จำเป็นต้องใช้ยื่นต่อหน่วยงานตรวจคัดกรอง	(0) ไม่ต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (7) จำเป็นต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร

ที่	คำถาม	คำตอบ
	ขาออกมีกี่ฉบับ?	โดยมีจำนวนที่ต้องยื่นมากสุด ทั้งสิ้น ..... ฉบับ
แบบฟอร์ม – ระบบอัตโนมัติ (E-doc)		
10	ร้อยละของการยื่นเอกสารขาเข้าที่มีการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์คือเท่าไร?	โปรดระบุร้อยละของเอกสารขาเข้าแบบอิเล็กทรอนิกส์คิดเป็นร้อยละ.....
11	ร้อยละของการยื่นเอกสารขาออกที่มีการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์คือเท่าไร?	โปรดระบุร้อยละของเอกสารขาออกแบบอิเล็กทรอนิกส์คิดเป็นร้อยละ.....
12	ท่านคิดว่าการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ง่ายต่อการใช้งานหรือไม่	(9) ควรมีระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้ (10) เป็นระบบที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว (11) เป็นระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่าที่คาดหวัง
แบบฟอร์ม – ขั้นตอน		
13	มีการเปิดเผยระยะเวลาเฉลี่ยสำหรับการตรวจคัดกรองหรือไม่	(0) ไม่มีการเผยแพร่ (2) มีการเผยแพร่
ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน – ภายในประเทศ		
14	กลไกความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน	(0) ไม่มีเจ้าหน้าที่/หน่วยงานที่ทำหน้าที่ประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ (2) มีการจัดตั้งเจ้าหน้าที่/หน่วยงานประสานงานระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการประสานงานภายในประเทศ
15	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้มีการแบ่งปันข้อมูลผลการตรวจสอบและควบคุม เพื่อนำไปสู่การปรับปรุงประสิทธิภาพการควบคุมชายแดนและอำนวยความสะดวกทางการค้า	(0) ไม่มีการแบ่งปันข้อมูลการตรวจสอบระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน (2) มีการแบ่งปันข้อมูลการตรวจสอบระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน
ความร่วมมือหน่วยงานชายแดน – ระหว่างประเทศ		
16	การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน เพื่อให้เกิดการปรับปรุงด้านการวิเคราะห์ความเสี่ยงตลอดจนประสิทธิภาพของการควบคุมชายแดนและการอำนวยความสะดวกทางการค้า	(0) ไม่มีการแบ่งปันข้อมูลให้แก่หน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้าน (1) กฎหมายของประเทศอนุญาตให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูล (2) มีการแบ่งปันข้อมูลให้แก่หน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้านเป็นประจำอยู่แล้ว
17	มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือมีการแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน ตามความเหมาะสม	(0) ไม่มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกโดยทั่วไป และไม่มีการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน (1) ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกทั่วไปที่ใช้ร่วมกัน แต่มีโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์บางอย่างที่ใช้ร่วมกันระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน (2) สิ่งอำนวยความสะดวกโดยทั่วไปได้รับการพัฒนาและมีการใช้ร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้าน
18	มีความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) กับประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนตามความเหมาะสม	(0) ไม่มี (1) มี แต่ยังไม่ได้ดำเนินการอย่างเต็มรูปแบบ (2) มีการดำเนินการเต็มรูปแบบแล้ว
ธรรมาภิบาลและความเป็นกลาง		

ที่	คำถาม	คำตอบ
19	หน่วยงานของท่านมีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวเกี่ยวข้องกับนโยบาย กฎหมายและระเบียบข้อบังคับใหม่ หรือข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบหรือไม่	(6) ไม่มีการสื่อสารให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบ (7) มีการสื่อสารให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบเป็นบางครั้ง (2) มีการสื่อสารให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบเป็นประจำ
20	มีหน่วยงานตรวจสอบระบบการทำงานของหน่วยงานตรวจคัดกรองหรือไม่?	(0) ไม่มีกลไกในการตรวจสอบหน่วยงาน (2) มีการจัดตั้งกลไกที่ใช้เพื่อตรวจสอบการดำเนินงาน โดยกลไกนี้มีอำนาจเพียงพอและสามารถดำเนินการได้จริง

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

5. แบบสำรวจข้อมูลผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ

ชื่อ-นามสกุลผู้ให้ข้อมูล .....
ตำแหน่ง ..... ชื่อบริษัท.....
เบอร์โทรศัพท์ ..... อีเมล์ .....
ชื่อด่านพรมแดน ..... จังหวัด .....

โปรดระบุระดับความสำคัญของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดนและผ่านแดน	ระดับความสำคัญ (ร้อยละ)
17. ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์	
18. ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	
19. สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	
20. สภาพแวดล้อมด้านนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	
รวม	100

ส่วนที่ 1 การประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระบบการข้ามแดนและผ่านแดน

กรุณาทำเครื่องหมาย (√) หน้าหมายเลข (0-2) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

(1.1) โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

1. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคมโดยรวม เป็นอย่างไร

0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

2. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจร, พื้นผิวจราจร, เครื่องเอ็กซ์เรย์สินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

3. ท่านคิดว่าความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในภาพรวม ทั้งของรัฐและเอกชน เช่น คลังสินค้า, ศูนย์กระจายสินค้า, ลานพักสินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

หมายเหตุ.....
.....

4. ท่านคิดว่าภายในพื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ไฟส่องสว่าง, กล้องวงจรปิด เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

5. ท่านคิดว่ารอบ ๆ พื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส, ร้านอาหาร เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

6. ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จของหน่วยงานศุลกากร เป็นอย่างไร

0	ควรมีความเหมาะสมมากกว่านี้
1	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

7. ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จของหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง เป็นอย่างไร

0	ควรมีความเหมาะสมมากกว่านี้
1	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

8. ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จของหน่วยงานกักกัน (สัตว์ พืช อย.) เป็นอย่างไร

0	ควรมีความเหมาะสมมากกว่านี้
1	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

9. ท่านคิดว่าการกำหนดเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการจัดการที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการจัดการในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการจัดการในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

(1.2) กฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน

1. ท่านคิดว่าประสิทธิภาพของการข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการดำเนินงานที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

2. ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการอำนวยความสะดวกที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

3. ท่านคิดว่าการประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างไทยกับเพื่อนบ้าน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการประสานงานที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการประสานงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการประสานงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

4. ท่านคิดว่าการให้สิทธิอนุมัติยานพาหนะที่ให้ประกอบการขนส่งข้ามแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการให้สิทธิที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการให้สิทธิในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการให้สิทธิในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

5. ท่านคิดว่าการให้สิทธิอนุมัติยานพาหนะที่ให้ประกอบการขนส่งผ่านแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการให้สิทธิที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการให้สิทธิในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการให้สิทธิในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

6. ท่านคิดว่าขั้นตอนการขออนุญาตในการตรวจสภาพรถและการขอใบอนุญาตการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นอย่างไร

0	ควรมีการดำเนินการที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการดำเนินการในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการดำเนินการในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

7. ท่านคิดว่าระบบการตรวจสอบหนังสือเดินทางสำหรับคนขับรถขนส่งสินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรมีระบบที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีระบบที่ดีอยู่แล้ว
2	มีระบบที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

8. ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีความสอดคล้องในวิธีปฏิบัติ เป็นอย่างไร

0	ควรมีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันมากกว่านี้
1	มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

(1.3) ความสามารถในการส่งมอบสินค้า

1. ท่านคิดว่าระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าสำหรับการนำเข้า-ส่งออก เป็นไปตามที่ท่านคาดไว้หรือไม่

0	สามารถดำเนินการได้เป็นบางครั้ง
1	สามารถดำเนินการได้เป็นส่วนใหญ่ มีเพียงบางครั้งที่ล่าช้ากว่าที่คาดหวังไว้
2	สามารถดำเนินการได้ตามที่คาดหวังทุกครั้ง และมีบางครั้งที่สามารถดำเนินการได้เร็วกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

2. ในปีที่ผ่านมา ท่านเคยประสบปัญหาหรืออุปสรรคในการขนส่งสินค้าสำหรับการนำเข้า-ส่งออก จนทำให้ไม่สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตรงตามระยะเวลาที่กำหนดไว้หรือไม่ (พิจารณาตามจำนวนชิปเม้นท์)

0	มากกว่าร้อยละ 10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ตรงตามเวลา
1	ประมาณร้อยละ 5-10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ตรงตามเวลา
2	น้อยกว่าร้อยละ 5 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ตรงตามเวลา

ข้อเสนอแนะ.....
.....

3. ในปีที่ผ่านมา ท่านเคยประสบปัญหาหรืออุปสรรคในการขนส่งสินค้าสำหรับการนำเข้า-ส่งออก จนทำให้ไม่สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้หรือไม่ (พิจารณาตามจำนวนชิปเม้นท์)

0	มากกว่าร้อยละ 10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้
1	ประมาณร้อยละ 5-10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้
2	น้อยกว่าร้อยละ 5 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

ส่วนที่ 2 การประเมินตัวชี้วัด CPMM

2.1 กรณีส่งออกจากประเทศไทยไปประเทศเพื่อนบ้าน

ต้นทางการขนส่ง อำเภอ..... จังหวัด.....
ปลายทางการขนส่ง เมือง..... ประเทศ.....
ชื่อด่านศุลกากรในประเทศไทย .....
ชื่อด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน.....

Trade Facilitation Indicator 1-3: Average Border Crossing Cost and Time

	ที่ตั้ง (1)	ประเภทรถ (2)	ค่าใช้จ่าย (3)	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (นาที/ชม.)
จุดเริ่มต้น					
จุดพักที่ 1 (ถ้ามี)					
จุดพักที่ 2 (ถ้ามี)					
จุดพักที่ 3 (ถ้ามี)					
ด่านพรมแดนประเทศไทย					
ด่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้าน					
จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า					

<u>หมายเหตุ</u> (1) ที่ตั้ง: อำเภอ/จังหวัด หรือ เมือง/ รัฐ /แขวง/ ประเทศ (2) ประเภทรถ: รถเทรลเลอร์/รถพ่วง/ รถบรรทุก10ล้อ/รถบรรทุก6ล้อ/รถปิคอัพ (3) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งซึ่งไม่รวมถึงค่าพิธีการศุลกากร เช่น ค่าน้ำมัน ค่าทางด่วน ค่าทางพิเศษ ค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นทางการ ค่าธรรมเนียมเข้า-ออกประเทศ ค่าสะพาน ค่าธรรมเนียมรถ ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ค่ายกตู้ (lift on/off) ค่าขนถ่ายสินค้าระหว่างรถบรรทุก เป็นต้น

Trade Facilitation Indicator 4: Speed to Travel

- ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง.....
- ความเร็วเฉลี่ยที่ใช้ในการขนส่งตลอดเส้นทางตั้งแต่ออกเดินทางจากจุดต้นทางไปจนถึงบริเวณพื้นที่ชายแดน ..... กิโลเมตร/ชั่วโมง
- ในการขนส่งสินค้า มีอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถใช้ความเร็วที่เหมาะสมหรือไม่
  .....
  .....
  .....
  .....

2.2 กรณีนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามายังประเทศไทย

ต้นทางการขนส่ง เมือง..... ประเทศ.....
ปลายทางการขนส่ง อำเภอ..... จังหวัด.....
ชื่อด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน.....
ชื่อด่านศุลกากรในประเทศไทย .....

Trade Facilitation Indicator 1-3: Average Border Crossing Cost and Time

	ที่ตั้ง (1)	**ประเภทรถ (2)**	**ค่าใช้จ่าย (3)**	**ระยะทาง (กม.)**	**ระยะเวลา (นาที/ชม.)**
จุดเริ่มต้น					
จุดพักที่ 1 (ถ้ามี)					
จุดพักที่ 2 (ถ้ามี)					
จุดพักที่ 3 (ถ้ามี)					
ด่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้าน					
ด่านพรมแดนประเทศไทย					
จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า					

<u>หมายเหตุ</u> (1) ที่ตั้ง: อำเภอ/จังหวัด หรือ เมือง/ รัฐ /แขวง/ ประเทศ (2) ประเภทรถ: รถเทรลเลอร์/รถพ่วง/ รถบรรทุก10ล้อ/รถบรรทุก6ล้อ/รถปิคอัพ (3) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งซึ่งไม่รวมถึงค่าพิธีการศุลกากร เช่น ค่าน้ำมัน ค่าทางด่วน ค่าทางพิเศษ ค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นทางการ ค่าธรรมเนียมเข้า-ออกประเทศ ค่าสะพาน ค่าธรรมเนียมรถ ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ค่ายกตู้ (lift on/off) ค่าขนถ่ายสินค้าระหว่างรถบรรทุก เป็นต้น

Trade Facilitation Indicator 4: Speed to Travel

- ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง.....
- ความเร็วเฉลี่ยที่ใช้ในการขนส่งตลอดเส้นทางตั้งแต่ตั้งแต่ออกเดินทางจากจุดต้นทางไปจนถึงบริเวณพื้นที่ชายแดน ..... กิโลเมตร/ชั่วโมง
- ในการขนส่งสินค้า มีอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถใช้ความเร็วที่เหมาะสมหรือไม่

  .....
  .....
  .....
  .....

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

6. แบบสำรวจข้อมูลข้อมูลคนขับรถขนส่งสินค้า

ชื่อ-นามสกุลผู้ให้ข้อมูล .....
ตำแหน่ง ..... ชื่อบริษัท .....
เบอร์โทรศัพท์ ..... อีเมล์ .....
ชื่อด่านพรมแดน ..... จังหวัด .....

โปรดระบุระดับความสำคัญของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดนและผ่านแดน	ระดับความสำคัญ (ร้อยละ)
21. ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์	
22. ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	
23. สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	
24. สภาพแวดล้อมด้านนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	
รวม	100

ส่วนที่ 1 การประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระบบการข้ามแดนและผ่านแดน

กรุณาทำเครื่องหมาย (√) หน้าหมายเลข (0-2) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

(1.1) โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

1. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคมโดยรวม เป็นอย่างไร

0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

2. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจร, พื้นผิวจราจร, เครื่องเอ็กซ์เรย์สินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

3. ท่านคิดว่าความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในภาพรวม ทั้งของรัฐและเอกชน เช่น คลังสินค้า, ศูนย์กระจายสินค้า, ลานพักสินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

4. ท่านคิดว่าภายในพื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ไฟส่องสว่าง, กล้องวงจรปิด เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

5. ท่านคิดว่ารอบ ๆ พื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส, ร้านอาหาร เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

6. ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จของหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง เป็นอย่างไร

0	ควรมีความเหมาะสมมากกว่านี้
1	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

7. ท่านคิดว่าการกำหนดเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการจัดการที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการจัดการในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการจัดการในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

(1.2) กฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน

1. ท่านคิดว่าประสิทธิภาพของการข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการดำเนินงานที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

2. ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการอำนวยความสะดวกที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

3. ท่านคิดว่าการประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างไทยกับเพื่อนบ้าน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการประสานงานที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการประสานงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการประสานงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

4. ท่านคิดว่าระบบการตรวจสอบใบขับขี่และหนังสือเดินทางสำหรับคนขับรถขนส่งสินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรมีระบบที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีระบบที่ดีอยู่แล้ว
2	มีระบบที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

5. ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีความสอดคล้องในวิธีปฏิบัติ เป็นอย่างไร

0	ควรมีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันมากกว่านี้
1	มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

ส่วนที่ 2 การประเมินตัวชี้วัด CPMM

2.1 กรณีส่งออกจากประเทศไทยไปประเทศเพื่อนบ้าน

ต้นทางการขนส่ง อำเภอ..... จังหวัด.....
ปลายทางการขนส่ง เมือง..... ประเทศ.....
ชื่อด่านศุลกากรในประเทศไทย .....
ชื่อด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน.....

Trade Facilitation Indicator 1-3: Average Border Crossing Cost and Time

	ที่ตั้ง (1)	ประเภทรถ (2)	ค่าใช้จ่าย (3)	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (นาที/ชม.)
จุดเริ่มต้น					
จุดพักที่ 1 (ถ้ามี)					
จุดพักที่ 2 (ถ้ามี)					
จุดพักที่ 3 (ถ้ามี)					
ด่านพรมแดนประเทศไทย					
ด่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้าน					
จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า					

หมายเหตุ (1) ที่ตั้ง: อำเภอ/จังหวัด หรือ เมือง/ รัฐ /แขวง/ ประเทศ (2) ประเภทรถ: รถเทรลเลอร์/รถพ่วง/ รถบรรทุก10ล้อ/รถบรรทุก6ล้อ/รถปิคอัพ (3) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งซึ่งไม่รวมถึงค่าพิธีการศุลกากร เช่น ค่าน้ำมัน ค่าทางด่วน ค่าทางพิเศษ ค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นทางการ ค่าธรรมเนียมเข้า-ออกประเทศ ค่าสะพาน ค่าธรรมเนียมรถ ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ค่ายกตู้ (lift on/off) ค่าขนถ่ายสินค้าระหว่างรถบรรทุก เป็นต้น

Trade Facilitation Indicator 4: Speed to Travel

- ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง.....
- ความเร็วเฉลี่ยที่ใช้ในการขนส่งตลอดเส้นทางตั้งแต่ออกเดินทางจากจุดต้นทางไปจนถึงบริเวณพื้นที่ชายแดน ..... กิโลเมตร/ชั่วโมง
- ในการขนส่งสินค้า มีอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถใช้ความเร็วที่เหมาะสมหรือไม่
  .....
  .....

2.2 กรณีนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามายังประเทศไทย

ต้นทางการขนส่ง เมือง..... ประเทศ.....
ปลายทางการขนส่ง อำเภอ..... จังหวัด.....
ชื่อด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน.....
ชื่อด่านศุลกากรในประเทศไทย .....

Trade Facilitation Indicator 1-3: Average Border Crossing Cost and Time

	ที่ตั้ง (1)	**ประเภทรถ (2)**	**ค่าใช้จ่าย (3)**	**ระยะทาง (กม.)**	**ระยะเวลา (นาที/ชม.)**
จุดเริ่มต้น					
จุดพักที่ 1 (ถ้ามี)					
จุดพักที่ 2 (ถ้ามี)					
จุดพักที่ 3 (ถ้ามี)					
ด่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้าน					
ด่านพรมแดนประเทศไทย					
จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า					

<u>หมายเหตุ</u> (1) ที่ตั้ง: อำเภอ/จังหวัด หรือ เมือง/ รัฐ /แขวง/ ประเทศ (2) ประเภทรถ: รถเทรลเลอร์/รถพ่วง/ รถบรรทุก10ล้อ/รถบรรทุก6ล้อ/รถปิคอัพ (3) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งซึ่งไม่รวมถึงค่าพิธีการศุลกากร เช่น ค่าน้ำมัน ค่าทางด่วน ค่าทางพิเศษ ค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นทางการ ค่าธรรมเนียมเข้า-ออกประเทศ ค่าสะพาน ค่าธรรมเนียมรถ ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ค่ายกตู้ (lift on/off) ค่าขนถ่ายสินค้าระหว่างรถบรรทุก เป็นต้น

Trade Facilitation Indicator 4: Speed to Travel

- ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง.....
- ความเร็วเฉลี่ยที่ใช้ในการขนส่งตลอดเส้นทางตั้งแต่ตั้งแต่ออกเดินทางจากจุดต้นทางไปจนถึงบริเวณพื้นที่ชายแดน ..... กิโลเมตร/ชั่วโมง
- ในการขนส่งสินค้า มีอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถใช้ความเร็วที่เหมาะสมหรือไม่
  .....
  .....
  .....

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

7. แบบสำรวจข้อมูลข้อมูลตัวแทนออกของรับอนุญาต (Customs Clearance)

ชื่อ-นามสกุลผู้ให้ข้อมูล .....
ตำแหน่ง ..... ชื่อบริษัท .....
เบอร์โทรศัพท์ ..... อีเมล์ .....
ชื่อด่านศุลกากรในพื้นที่ ..... จังหวัด .....

โปรดระบุระดับความสำคัญของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดนและผ่านแดน	ระดับความสำคัญ (ร้อยละ)
25. ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์	
26. ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	
27. สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	
28. สภาพแวดล้อมด้านนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	
รวม	100

ส่วนที่ 1 การประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระบบการข้ามแดนและผ่านแดน

กรุณาทำเครื่องหมาย (√) หน้าหมายเลข (0-2) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

(1.1) โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

1. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคมโดยรวม เป็นอย่างไร

0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

2. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจร, พื้นผิวจราจร, เครื่องเอ็กซ์เรย์สินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

3. ท่านคิดว่าความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในภาพรวม เช่น คลังสินค้า, ศูนย์กระจายสินค้า, ลานพักสินค้าเป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

4. ท่านคิดว่าภายในพื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ไฟส่องสว่าง, กล้องวงจรปิด เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....

.....

5. ท่านคิดว่ารอบ ๆ พื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส, ร้านอาหาร เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

6. ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จของหน่วยงานศุลกากร เป็นอย่างไร

0	ควรมีความเหมาะสมมากกว่านี้
1	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

7. ท่านคิดว่าการกำหนดเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการจัดการที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการจัดการในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการจัดการในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

(1.2) กฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน<u>ในเขตพื้นที่ที่ท่านรับผิดชอบในปัจจุบัน</u>

1. ท่านคิดว่าการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพเป็นอย่างไร

0	ควรมีการดำเนินงานที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

2. ท่านคิดว่าการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ เป็นอย่างไร

0	ควรมีการอำนวยความสะดวกที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

3. ท่านคิดว่าการจัดการความเสี่ยง (Risk management) การตรวจปล่อยสินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรมีการจัดการที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการจัดการในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการจัดการในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

4. ท่านคิดว่าการชำระภาษีและค่าธรรมเนียมทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นอย่างไร

0	ควรมีระบบการชำระทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีระบบการชำระทางอิเล็กทรอนิกส์ในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีระบบการชำระทางอิเล็กทรอนิกส์ในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

5. ท่านคิดว่าระบบการขออนุญาตในการนำเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าต้องกำกัด เป็นอย่างไร

0	ควรมีระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีระบบที่ดีอยู่แล้ว
2	มีระบบที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

6. ท่านคิดว่าการประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างศุลกากรไทยกับเพื่อนบ้าน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการประสานงานที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการประสานงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการประสานงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

7. ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างไร

0	ควรมีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันมากกว่านี้
1	มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

(1.3) ความสามารถในการส่งมอบสินค้า

1. ท่านคิดว่าระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออก เป็นไปตามที่ท่านคาดไว้หรือไม่

0	สามารถดำเนินการได้เป็นบางครั้ง
1	สามารถดำเนินการได้เป็นส่วนใหญ่ มีเพียงบางครั้งที่ล่าช้ากว่าที่คาดหวังไว้
2	สามารถดำเนินการได้ตามที่คาดหวังทุกครั้ง และมีบางครั้งที่สามารถดำเนินการได้เร็วกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

2. ในปีที่ผ่านมา ท่านเคยประสบปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออกข้ามแดนและผ่านแดน จนทำให้ไม่สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตรงตามระยะเวลาที่กำหนดไว้หรือไม่ (พิจารณาตามจำนวนชิปเม้นท์)

0	มากกว่าร้อยละ 10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ตรงตามเวลา
1	ประมาณร้อยละ 5-10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ตรงตามเวลา
2	น้อยกว่าร้อยละ 5 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ตรงตามเวลา

ข้อเสนอแนะ.....
.....

3. ในปีที่ผ่านมา ท่านเคยประสบปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออกข้ามแดนและผ่านแดน จนทำให้ไม่สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้หรือไม่ (พิจารณาตามจำนวนชิปเม้นท์)

0	มากกว่าร้อยละ 10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้
1	ประมาณร้อยละ 5-10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้
2	น้อยกว่าร้อยละ 5 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

ส่วนที่ 2 การประเมินตัวชี้วัด TFIs

กรุณาทำเครื่องหมาย (√) หน้าหมายเลข (0-2) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

ที่	คำถาม	คำตอบ
ความพร้อมของข้อมูล		
1	กรมศุลกากรมีเว็บไซต์ที่สามารถสืบค้นได้จากอินเตอร์เน็ตหรือไม่?	(0) ไม่มีเว็บไซต์ของกรมศุลกากรที่ชัดเจนบนอินเทอร์เน็ต (1) มีเว็บไซต์ของกรมศุลกากรอย่างเป็นทางการ (2) มีเว็บไซต์ที่นำเสนอข้อมูลบางส่วนที่เกี่ยวกับขั้นตอนการนำเข้าหรือส่งออก และเป็นการนำเสนอข้อมูลด้วยภาษาทางการ เช่น อังกฤษ จีน เป็นต้น
2	ผู้ประกอบการสามารถส่งข้อเสนอแนะแก่ศุลกากรผ่านระบบออนไลน์ได้หรือไม่?	(0) ไม่สามารถส่งข้อเสนอแนะ (ทั้งในเรื่องของศุลกากรเอง, เรื่องความง่ายในการใช้งานในเว็บไซต์, ความพร้อมของข้อมูลที่มีให้แก่ผู้ใช้บริการ, รวมถึงคำอธิบายเกี่ยวกับระบบศุลกากร) (1) สามารถส่งข้อเสนอแนะผ่านทางช่องทางโทรศัพท์หรือการติดต่อกับเจ้าหน้าที่เท่านั้น (2) สามารถส่งข้อเสนอแนะได้ผ่านทางอีเมล หรือแบบฟอร์มออนไลน์
3	ความสามารถในการตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น	(0) ไม่ได้มีการระบุอย่างชัดเจนเกี่ยวกับระยะเวลามาตรฐานของการตอบสนองต่อข้อซักถามต่าง ๆ (ทางโทรศัพท์ อีเมล หรือจดหมายโต้ตอบ) (2) มีการระบุอย่างชัดเจนเกี่ยวกับระยะเวลามาตรฐานของการตอบสนองต่อข้อซักถามต่าง ๆ (ทางโทรศัพท์ อีเมล หรือจดหมายโต้ตอบ)
4	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับคำวินิจฉัยพิกัดศุลกากรล่วงหน้า (Advance Ruling) หรือไม่?	(0) ไม่มีการเผยแพร่ข้อมูล หรืออาจจะเผยแพร่แต่เฉพาะพิกัดศุลกากรที่เกี่ยวข้องเท่านั้น (1) ในเว็บไซต์ของศุลกากร มีปรากฏหน้าที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการการร้องขอคำวินิจฉัยล่วงหน้า (2) ศุลกากรเปิดให้ผู้ใช้บริการส่งคำขอได้ผ่านทางชองทางออนไลน์ (เช่น ส่งแบบฟอร์มทางอีเมล)
การมีส่วนร่วมของชุมชน		
5	มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า, ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐ หรือไม่?	(0) ไม่มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐ (1) มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิด เฉพาะเมื่อมีการนำเสนอหรือแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการค้า ข้อบังคับ และคำวินิจฉัยด้านการบริหารทั่วไป (2) ศุลกากรมีหน่วยงานอย่างน้อยหนึ่งหน่วยงานที่มีหน้าที่จัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นจากผู้ค้า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐเป็นประจำ
6	ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการได้รับการพิจารณาหรือไม่?	(0) ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการไม่เคยได้รับการพิจารณา (1) ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการจะถูกนำมาพิจารณาเสมอ (2) ฝ่ายบริหารมีการอธิบายชัดเจนผ่านทางช่องทางออนไลน์หรือในร่างสุดท้ายของกฎหมายว่า ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการได้รับการพิจารณาและจัดการอย่างไร

ที่	คำถาม	คำตอบ
ขั้นตอนการอุทธรณ์		
7	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับกฎระเบียบในการอุทธรณ์ศุลกากรหรือไม่?	(0) ไม่มีกลไกในการอุทธรณ์ศุลกากร หรือไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องแจ้งให้ทราบต่อสาธารณะ (2) มีกลไกการอุทธรณ์และมีการอธิบายไว้ในพิกัดศุลกากร
ค่าธรรมเนียม		
8	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับค่าธรรมเนียม/ค่าบริการการนำเข้า-ส่งออก หรือ การขนส่งที่เรียกเก็บโดยหน่วยงานของรัฐหรือไม่?	(0) ไม่มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับค่าธรรมเนียม/ค่าบริการ (ข้อมูลนี้ให้หมายรวมถึง ค่าธรรมเนียม/ค่าบริการ, เหตุและผลที่ต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียม/ค่าบริการ, หน่วยงานที่รับผิดชอบ, และวิธีการชำระเงิน) (1) มีข้อมูลเผยแพร่ในรูปแบบเอกสาร (เช่น ราชกิจจานุเบกษา แถลงการณ์ พิกัดศุลกากร) (2) มีการเผยแพร่ข้อมูลบนเว็บไซต์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ในหน้าเว็บไซต์)
แบบฟอร์ม - รูปแบบเอกสาร (Hard copy)		
9	แบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (Hard copy) ที่จำเป็นต้องใช้ยื่นต่อศุลกากรในการนำเข้ามีกี่ฉบับ?	(8) ไม่ต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (6) จำเป็นต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร โดยมีจำนวนที่ต้องยื่นมากสุด ทั้งสิ้น ..... ฉบับ
10	แบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (Hard copy) ที่จำเป็นต้องใช้ยื่นต่อศุลกากรในการส่งออกมีกี่ฉบับ?	(0) ไม่ต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (9) จำเป็นต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร โดยมีจำนวนที่ต้องยื่นมากสุด ทั้งสิ้น ..... ฉบับ
แบบฟอร์ม – ระบบอัตโนมัติ (E-doc)		
11	ร้อยละของใบขนสินค้านำเข้า ที่มีการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์คือเท่าไร?	โปรดระบุร้อยละของใบขนสินค้าขาเข้าแบบอิเล็กทรอนิกส์คิดเป็นร้อยละ.....
12	ร้อยละของใบขนสินค้าส่งออก ที่มีการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์คือเท่าไร?	โปรดระบุร้อยละของใบขนสินค้าขาออกแบบอิเล็กทรอนิกส์คิดเป็นร้อยละ.....
13	ท่านคิดว่าการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ง่ายต่อการใช้งานหรือไม่	(12) ควรมีระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้ (13) เป็นระบบที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว (14) เป็นระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่าที่คาดหวัง
แบบฟอร์ม – ขั้นตอน		
14	มีการเปิดเผยระยะเวลามาตรฐานสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากรหรือไม่	(0) ไม่มีการเผยแพร่ (2) มีการเผยแพร่

ส่วนที่ 3 การประเมินตัวชี้วัด CPMM

Trade Facilitation Indicator 1: Average Customs Clearance Time

- ระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้านำเข้า ใช้เวลาเฉลี่ย ..... ชั่วโมง
- ระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าส่งออก ใช้เวลาเฉลี่ย ..... ชั่วโมง

Trade Facilitation Indicator 2: Average Customs Clearance Cost

- ค่าบริการในการดำเนินพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้านำเข้า คิดเป็นทั้งสิ้น
  เริ่มต้นที่ราคา ..... บาท/ชิปเม้นท์
  สูงสุดที่ราคา ..... บาท/ชิปเม้นท์

- ค่าบริการในการดำเนินพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าส่งออก คิดเป็นทั้งสิ้น
  เริ่มต้นที่ราคา ..... บาท/ชิปเม้นท์
  สูงสุดที่ราคา ..... บาท/ชิปเม้นท์

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

8. แบบสำรวจข้อมูลข้อมูลผู้ค้า ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า (Trader / Exporter / Importer)

ชื่อ-นามสกุลผู้ให้ข้อมูล .....
ตำแหน่ง ..... ชื่อบริษัท .....
เบอร์โทรศัพท์ ..... อีเมล์ .....
ชื่อด่านพรมแดน ..... จังหวัด .....

โปรดระบุระดับความสำคัญของปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดนและผ่านแดน	ระดับความสำคัญ (ร้อยละ)
29. ความเหมาะสมด้านโลจิสติกส์	
30. ความเหมาะสมด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง	
31. สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ	
32. สภาพแวดล้อมด้านนโยบายและระดับเศรษฐกิจ	
รวม	100

ส่วนที่ 1 การประเมินประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระบบการข้ามแดนและผ่านแดน

กรุณาทำเครื่องหมาย (√) หน้าหมายเลข (0-2) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

(1.1) โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

1. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคมโดยรวม เป็นอย่างไร

0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

2. ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจร, พื้นผิวจราจร, เครื่องเอ็กซ์เรย์สินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรปรับปรุงให้มีคุณภาพมากกว่านี้
1	มีคุณภาพในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีคุณภาพในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

3. ท่านคิดว่าความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในภาพรวม ทั้งของรัฐและเอกชน เช่น คลังสินค้า, ศูนย์กระจายสินค้า, ลานพักสินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

4. ท่านคิดว่าภายในพื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ไฟส่องสว่าง, กล้องวงจรปิด เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

5. ท่านคิดว่ารอบ ๆ พื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส, ร้านอาหาร เป็นอย่างไร

0	ควรมีความพร้อมมากกว่านี้
1	มีความพร้อมในระดับที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว
2	มีความพร้อมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

6. ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จของหน่วยงานศุลกากร เป็นอย่างไร

0	ควรมีความเหมาะสมมากกว่านี้
1	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

7. ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จของหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง เป็นอย่างไร

0	ควรมีความเหมาะสมมากกว่านี้
1	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

8. ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จของหน่วยงานกักกัน (สัตว์ พืช อย.) เป็นอย่างไร

0	ควรมีความเหมาะสมมากกว่านี้
1	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีความเหมาะสมในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

9. ท่านคิดว่าการกำหนดเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการจัดการที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการจัดการในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการจัดการในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

(1.2) กฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน

1. ท่านคิดว่าการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนของหน่วยงานศุลกากรมีประสิทธิภาพเป็นอย่างไร

0	ควรมีการดำเนินงานที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

2. ท่านคิดว่าการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนของหน่วยงานศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ เป็นอย่างไร

0	ควรมีการอำนวยความสะดวกที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

3. ท่านคิดว่าประสิทธิภาพของการข้ามแดนและผ่านแดนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (นอกเหนือจากหน่วยงานศุลกากร) เป็นอย่างไร

0	ควรมีการดำเนินงานที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการดำเนินงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

4. ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (นอกเหนือจากหน่วยงานศุลกากร) เป็นอย่างไร

0	ควรมีการอำนวยความสะดวกที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการอำนวยความสะดวกในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

5. ท่านคิดว่าการตรวจสอบหลังผ่านพิธีการศุลกากร (Post clearance audit) เป็นอย่างไร

0	ควรมีระบบตรวจสอบที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีระบบตรวจสอบในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีระบบตรวจสอบในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

6. ท่านคิดว่าการจัดการความเสี่ยง (Risk management) การตรวจปล่อยสินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรมีการจัดการที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการจัดการในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการจัดการในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

7. ท่านคิดว่าการชำระภาษีและค่าธรรมเนียมทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นอย่างไร

0	ควรมีระบบการชำระทางอิเล็กทรอนิกส์ที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีระบบการชำระทางอิเล็กทรอนิกส์ในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีระบบการชำระทางอิเล็กทรอนิกส์ในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

8. ท่านคิดว่าระบบการขออนุญาตในการนำเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าต้องกำกัด เป็นอย่างไร

0	ควรมีระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีระบบที่ดีอยู่แล้ว
2	มีระบบที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

9. ท่านคิดว่าการประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างไทยกับเพื่อนบ้าน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการประสานงานที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการประสานงานในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการประสานงานในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

10. ท่านคิดว่าการให้สิทธิอนุมัติยานพาหนะที่ให้ประกอบการขนส่งข้ามแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการให้สิทธิที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการให้สิทธิในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการให้สิทธิในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

11. ท่านคิดว่าการให้สิทธิอนุมัติยานพาหนะที่ให้ประกอบการขนส่งผ่านแดน เป็นอย่างไร

0	ควรมีการให้สิทธิที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการให้สิทธิในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการให้สิทธิในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

12. ท่านคิดว่าขั้นตอนการขออนุญาตในการตรวจสภาพรถและการขอใบอนุญาตการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นอย่างไร

0	ควรมีการดำเนินการที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีการดำเนินการในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีการดำเนินการในระดับที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

13. ท่านคิดว่าระบบการตรวจสอบหนังสือเดินทางสำหรับคนขับรถขนส่งสินค้า เป็นอย่างไร

0	ควรมีระบบที่เหมาะสมมากกว่านี้
1	มีระบบที่ดีอยู่แล้ว
2	มีระบบที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

14. ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีความสอดคล้องในวิธีปฏิบัติ เป็นอย่างไร

0	ควรมีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันมากกว่านี้
1	มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันในระดับที่ดีอยู่แล้ว
2	มีวิธีปฏิบัติที่สอดคล้องกันที่ดีกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

(1.3) ความสามารถในการส่งมอบสินค้า

1. ท่านคิดว่าระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากรและการขนส่งสินค้าในการนำเข้า-ส่งออก เป็นไปตามที่คาดไว้หรือไม่

0	สามารถดำเนินการได้เป็นบางครั้ง
1	สามารถดำเนินการได้เป็นส่วนใหญ่ มีเพียงบางครั้งที่ล่าช้ากว่าที่คาดหวังไว้
2	สามารถดำเนินการได้ตามที่คาดหวังทุกครั้ง และมีบางครั้งที่สามารถดำเนินการได้เร็วกว่าที่คาดหวังไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

2. ในปีที่ผ่านมา ท่านเคยประสบปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินพิธีการศุลกากรและการขนส่งสินค้าสำหรับการนำเข้า-ส่งออก จนทำให้ไม่สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตรงตามระยะเวลาที่กำหนดไว้หรือไม่ (พิจารณาตามจำนวนชิปเม้นท์)

0	มากกว่าร้อยละ 10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ตรงตามเวลา
1	ประมาณร้อยละ 5-10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ตรงตามเวลา
2	น้อยกว่าร้อยละ 5 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ตรงตามเวลา

ข้อเสนอแนะ.....
.....

3. ในปีที่ผ่านมา ท่านเคยประสบปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินพิธีการศุลกากรและการขนส่งสินค้าสำหรับการนำเข้า-ส่งออกจนทำให้ไม่สามารถส่งมอบสินค้าแก่ลูกค้าได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้หรือไม่ (พิจารณาตามจำนวนชิปเม้นท์)

0	มากกว่าร้อยละ 10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้
1	ประมาณร้อยละ 5-10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้
2	น้อยกว่าร้อยละ 5 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้

ข้อเสนอแนะ.....
.....

ส่วนที่ 2 การประเมินตัวชี้วัด TFIs

กรุณาทำเครื่องหมาย (√) หน้าหมายเลข (0-2) สำหรับคำตอบที่ท่านเห็นว่าเหมาะสมมากที่สุด

ที่	คำถาม	คำตอบ
ความพร้อมของข้อมูล		
1	กรมศุลกากรมีเว็บไซต์ที่สามารถสืบค้นได้จากอินเตอร์เน็ตหรือไม่?	(0) ไม่มีเว็บไซต์ของกรมศุลกากรที่ชัดเจนบนอินเทอร์เน็ต (1) มีเว็บไซต์ของกรมศุลกากรอย่างเป็นทางการ (2) มีเว็บไซต์ที่นำเสนอข้อมูลบางส่วนที่เกี่ยวกับขั้นตอนการนำเข้าหรือส่งออก และเป็นการนำเสนอข้อมูลด้วยภาษาทางการ เช่น อังกฤษ จีน เป็นต้น
2	ผู้ประกอบการสามารถส่งข้อเสนอแนะแก่ศุลกากรผ่านระบบออนไลน์ได้หรือไม่?	(0) ไม่สามารถส่งข้อเสนอแนะ (ทั้งในเรื่องของศุลกากรเอง, เรื่องความง่ายในการใช้งานในเว็บไซต์, ความพร้อมของข้อมูลที่มีให้แก่ผู้ใช้บริการ, รวมถึงคำอธิบายเกี่ยวกับระบบศุลกากร) (1) สามารถส่งข้อเสนอแนะผ่านทางช่องทางโทรศัพท์หรือการติดต่อกับเจ้าหน้าที่เท่านั้น (2) สามารถส่งข้อเสนอแนะได้ผ่านทางอีเมล หรือแบบฟอร์มออนไลน์
3	ความสามารถในการตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น	(0) ไม่ได้มีการระบุอย่างชัดเจนเกี่ยวกับระยะเวลามาตรฐานของการตอบสนองต่อข้อซักถามต่าง ๆ (ทางโทรศัพท์ อีเมล หรือจดหมายโต้ตอบ) (2) มีการระบุอย่างชัดเจนเกี่ยวกับระยะเวลามาตรฐานของการตอบสนองต่อข้อซักถามต่าง ๆ (ทางโทรศัพท์ อีเมล หรือจดหมายโต้ตอบ)
4	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับคำวินิจฉัยพิกัดศุลกากรล่วงหน้า (Advance Ruling) หรือไม่?	(0) ไม่มีการเผยแพร่ข้อมูล หรืออาจจะเผยแพร่แต่เฉพาะพิกัดศุลกากรที่เกี่ยวข้องเท่านั้น (1) ในเว็บไซต์ของศุลกากร มีปรากฏหน้าที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการการร้องขอคำวินิจฉัยล่วงหน้า (2) ศุลกากรเปิดให้ผู้ใช้บริการส่งคำขอได้ผ่านทางชองทางออนไลน์ (เช่น ส่งแบบฟอร์มทางอีเมล)
การมีส่วนร่วมของชุมชน		
5	มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า, ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐ หรือไม่?	(0) ไม่มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐ (1) มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิด เฉพาะเมื่อมีการนำเสนอหรือแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการค้า ข้อบังคับ และคำวินิจฉัยด้านการบริหารทั่วไป (2) ศุลกากรมีหน่วยงานอย่างน้อยหนึ่งหน่วยงานที่มีหน้าที่จัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นจากผู้ค้า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงานภาครัฐเป็นประจำ
6	ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการได้รับการพิจารณาหรือไม่?	(0) ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการไม่เคยได้รับการพิจารณา (1) ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการจะถูกนำมาพิจารณาเสมอ (2) ฝ่ายบริหารมีการอธิบายชัดเจนผ่านทางช่องทางออนไลน์หรือในร่างสุดท้ายของกฎหมายว่า ข้อคิดเห็นจากผู้ใช้บริการได้รับการพิจารณาและจัดการอย่างไร

ที่	คำถาม	คำตอบ
ขั้นตอนการอุทธรณ์		
7	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับกฎระเบียบในการอุทธรณ์ศุลกากรหรือไม่?	(0) ไม่มีกลไกในการอุทธรณ์ศุลกากร หรือไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องแจ้งให้ทราบต่อสาธารณะ (2) มีกลไกการอุทธรณ์และมีการอธิบายไว้ในพิกัดศุลกากร
ค่าธรรมเนียม		
8	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับค่าธรรมเนียม/ค่าบริการการนำเข้า-ส่งออก หรือ การขนส่งที่เรียกเก็บโดยหน่วยงานของรัฐหรือไม่?	(0) ไม่มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับค่าธรรมเนียม/ค่าบริการ (ข้อมูลนี้ให้หมายรวมถึง ค่าธรรมเนียม/ค่าบริการ, เหตุและผลที่ต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียม/ค่าบริการ, หน่วยงานที่รับผิดชอบ, และวิธีการชำระเงิน) (1) มีข้อมูลเผยแพร่ในรูปแบบเอกสาร (เช่น ราชกิจจานุเบกษา แถลงการณ์ พิกัดศุลกากร) (2) มีการเผยแพร่ข้อมูลบนเว็บไซต์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ในหน้าเว็บไซต์)
แบบฟอร์ม - รูปแบบเอกสาร (Hard copy)		
9	โปรดระบุร้อยละของการใช้บริการตัวแทนออกของรับอนุญาต (Customs clearance)	เป็นของภายในบริษัทเอง คิดเป็นร้อยละ..... ใช้บริการจากภายนอก คิดเป็นร้อยละ.....
10	แบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (Hard copy) ที่จำเป็นต้องใช้ยื่นต่อศุลกากรในการนำเข้ามีกี่ฉบับ?	(10) ไม่ต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (7) จำเป็นต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร โดยมีจำนวนที่ต้องยื่นมากสุด ทั้งสิ้น ..... ฉบับ
11	แบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (Hard copy) ที่จำเป็นต้องใช้ยื่นต่อศุลกากรในการส่งออกมีกี่ฉบับ?	(0) ไม่ต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร (11) จำเป็นต้องยื่นแบบฟอร์มในรูปแบบเอกสาร โดยมีจำนวนที่ต้องยื่นมากสุด ทั้งสิ้น ..... ฉบับ
แบบฟอร์ม – ระบบอัตโนมัติ (E-doc)		
12	ร้อยละของใบขนสินค้านำเข้า ที่มีการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์คือเท่าไร?	โปรดระบุร้อยละของใบขนสินค้าขาเข้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ คิดเป็นร้อยละ.....
13	ร้อยละของใบขนสินค้าส่งออก ที่มีการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์คือเท่าไร?	โปรดระบุร้อยละของใบขนสินค้าขาออกแบบอิเล็กทรอนิกส์ คิดเป็นร้อยละ.....
14	ท่านคิดว่าการดำเนินการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ง่ายต่อการใช้งานหรือไม่	(15) ควรมีระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่านี้ (16) เป็นระบบที่ดี/เหมาะสมอยู่แล้ว (17) เป็นระบบที่ดี/เหมาะสมมากกว่าที่คาดหวัง
แบบฟอร์ม – ขั้นตอน		
15	มีการเปิดเผยระยะเวลามาตรฐานสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากรหรือไม่	(0) ไม่มีการเผยแพร่ (2) มีการเผยแพร่

ส่วนที่ 3 การประเมินตัวชี้วัด CPMM

2.1 กรณีส่งออกจากประเทศไทยไปประเทศเพื่อนบ้าน

ต้นทางการขนส่ง อำเภอ..... จังหวัด.....
ปลายทางการขนส่ง เมือง..... ประเทศ.....
ชื่อด่านศุลกากรในประเทศไทย .....
ชื่อด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน.....

Trade Facilitation Indicator 1-3: Average Border Crossing Cost and Time

	ที่ตั้ง (1)	ประเภทรถ (2)	ค่าใช้จ่าย (3)	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (นาที/ชม.)
จุดเริ่มต้น					
จุดพักที่ 1 (ถ้ามี)					
จุดพักที่ 2 (ถ้ามี)					
จุดพักที่ 3 (ถ้ามี)					
ด่านพรมแดนประเทศไทย					
ด่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้าน					
จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า					

หมายเหตุ (1) ที่ตั้ง: อำเภอ/จังหวัด หรือ เมือง/ รัฐ /แขวง/ ประเทศ (2) ประเภทรถ: รถเทรลเลอร์/รถพ่วง/ รถบรรทุก10ล้อ/รถบรรทุก6ล้อ/รถปิคอัพ (3) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งซึ่งไม่รวมถึงค่าพิธีการศุลกากร เช่น ค่าน้ำมัน ค่าทางด่วน ค่าทางพิเศษ ค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นทางการ ค่าธรรมเนียมเข้า-ออกประเทศ ค่าสะพาน ค่าธรรมเนียมรถ ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ค่ายกตู้ (lift on/off) ค่าขนถ่ายสินค้าระหว่างรถบรรทุก เป็นต้น

Trade Facilitation Indicator 4: Speed to Travel

- ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง.....
- ความเร็วเฉลี่ยที่ใช้ในการขนส่งตลอดเส้นทางตั้งแต่ออกเดินทางจากจุดต้นทางไปจนถึงบริเวณพื้นที่ชายแดน ..... กิโลเมตร/ชั่วโมง
- ในการขนส่งสินค้า มีอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถใช้ความเร็วที่เหมาะสมหรือไม่
  .....
  .....
  .....

2.2 กรณีนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามายังประเทศไทย

ต้นทางการขนส่ง เมือง..... ประเทศ.....
ปลายทางการขนส่ง อำเภอ..... จังหวัด.....
ชื่อด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน.....
ชื่อด่านศุลกากรในประเทศไทย .....

Trade Facilitation Indicator 1-3: Average Border Crossing Cost and Time

	ที่ตั้ง (1)	**ประเภทรถ (2)**	**ค่าใช้จ่าย (3)**	**ระยะทาง (กม.)**	**ระยะเวลา (นาที/ชม.)**
จุดเริ่มต้น					
จุดพักที่ 1 (ถ้ามี)					
จุดพักที่ 2 (ถ้ามี)					
จุดพักที่ 3 (ถ้ามี)					
ด่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้าน					
ด่านพรมแดนประเทศไทย					
จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า					

<u>หมายเหตุ</u> (1) ที่ตั้ง: อำเภอ/จังหวัด หรือ เมือง/ รัฐ /แขวง/ ประเทศ (2) ประเภทรถ: รถเทรลเลอร์/รถพ่วง/ รถบรรทุก10ล้อ/รถบรรทุก6ล้อ/รถปิคอัพ (3) ค่าใช้จ่ายในการขนส่งซึ่งไม่รวมถึงค่าพิธีการศุลกากร เช่น ค่าน้ำมัน ค่าทางด่วน ค่าทางพิเศษ ค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นทางการ ค่าธรรมเนียมเข้า-ออกประเทศ ค่าสะพาน ค่าธรรมเนียมรถ ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ค่ายกตู้ (lift on/off) ค่าขนถ่ายสินค้าระหว่างรถบรรทุก เป็นต้น

Trade Facilitation Indicator 4: Speed to Travel

- ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง.....
- ความเร็วเฉลี่ยที่ใช้ในการขนส่งตลอดเส้นทางตั้งแต่ตั้งแต่ออกเดินทางจากจุดต้นทางไปจนถึงบริเวณพื้นที่ชายแดน ..... กิโลเมตร/ชั่วโมง
- ในการขนส่งสินค้า มีอุปสรรคที่ทำให้ไม่สามารถใช้ความเร็วที่เหมาะสมหรือไม่
  .....
  .....
  .....

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ภาคผนวก จ

ผลการรับฟังความคิดเห็นการประชุมกลุ่มย่อย โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

ภาคผนวก จ
ผลการรับฟังความคิดเห็นการประชุมกลุ่มย่อย
โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ
การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

หลักการและเหตุผลการประชุม

ประเทศไทยมีความได้เปรียบเทียบเชิงภูมิศาสตร์เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน เหมาะกับการพัฒนาเป็นศูนย์กลางแหล่งผลิตและกระจายสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจทำให้การค้าชายแดนและผ่านแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ในช่วงเวลาที่ผ่านมาสถานการณ์การพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้านได้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะการเข้ามาลงทุนที่มีมูลค่าสูงจากกลุ่มทุนนานาประเทศ จึงส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน ทิศทางการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยโดยเฉพาะในพื้นที่ชายแดนสำคัญ

โดยในการจัดรับฟังความคิดเห็นการจัดประชุมกลุ่มย่อยของโครงการฯ จะมีการเชิญกลุ่มเป้าหมายที่เกี่ยวข้องทั้งผู้แทนจากหน่วยงานราชการ องค์กรภาคธุรกิจ องค์กรเอกชน ผู้แทนสถาบันการศึกษา ผู้เกี่ยวข้องด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม ธุรกิจการค้า ผู้ประกอบการ ประชาชนผู้สนใจในพื้นที่ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช) เพื่อร่วมประชุมรับฟัง แลกเปลี่ยนความคิดเห็น รวมไปถึงให้ข้อเสนอแนะในการศึกษา ซึ่งในการจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับฟังความคิดเห็นของการศึกษาครั้งนี้ มีจำนวนทั้งสิ้น 8 ครั้ง ประกอบด้วย 1) ด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว 2) ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก 3) ด่านศุลกากรสะเดาและปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา 4) ด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร และด่านศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม 5) จังหวัดเชียงราย 6) จังหวัดแม่ฮ่องสอน 7) จังหวัดเลย และ 8) ด่านศุลกากรหนองคาย จังหวัดหนองคาย

วัตถุประสงค์การประชุม

การจัดประชุมโครงการ มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

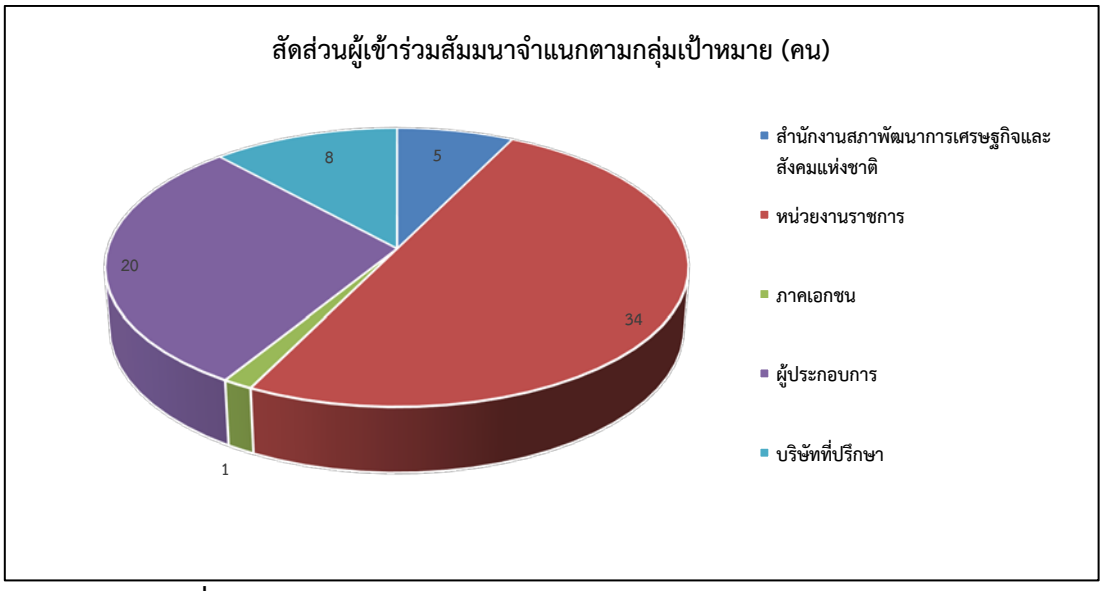
1) เพื่อสำรวจข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาอุปสรรค และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดนที่สำคัญของประเทศ อาทิ พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) และพื้นที่ที่มีศักยภาพ รวมทั้งสถานการณ์การพัฒนาบริเวณพื้นที่ด่านชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน

2) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัย แนวโน้ม และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ชายแดน

3) เพื่อจัดทำแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า รวมทั้งการบริหารจัดการบริเวณชายแดนของประเทศไทยที่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทการพัฒนาในแต่ละพื้นที่และพัฒนาแนวทางการติดตามประเมินผลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย

1. ประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 ด่านศุลกากรอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว

การจัดประชุมครั้งที่ 1 จัดขึ้นเมื่อวันศุกร์ที่ 28 ตุลาคม 2565 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุม Salle de Velo โรงแรมเดอะเวโล โฮเต็ล แอนด์ บีเอ็มเอ็กซ์ ปั๊มพ์ แทร็ค จังหวัดสระแก้ว โดยมีจำนวนผู้เข้าประชุมรวมทั้งสิ้น 68 คน โดยแบ่งตามกลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 5 คน หน่วยงานราชการ 34 คน ภาคเอกชน 1 คน ผู้ประกอบการ 20 คน และบริษัทที่ปรึกษา 8 คน (ดัง**รูปที่ 1-1**)



รูปที่ 1-1 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย

1.1 ผู้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย

กล่าวต้อนรับ/ผู้ดำเนินรายการ	:	นายสิรภพ สุวรรณเกสร์ *(ผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ)*
วิทยากร	:	ดร.ไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ *(นักวิชาการผู้ช่วยด้านโลจิสติกส์ห่วงโซ่อุปทาน)*
	:	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา *(ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพื้นที่)*
ผู้ดำเนินการเสวนา	:	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา *(ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพื้นที่)*
	:	คุณกำพล ชัยฤทธินุกูล *(ผู้จัดการ หจก.น.มาดีโลจิสติกส์ เซอร์วิสเซส)*
	:	คุณจุฑามาส พลับพลา *(ผู้จัดการ หจก.สตาร์ท ริช)*

1.2 สรุปผลประเด็นและสาระสำคัญการประชุมโครงการ

ภายหลังวิทยากรนำเสนอสาระสำคัญของการศึกษาข้อมูล และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุม ซักถาม แลกเปลี่ยนข้อมูล และแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และบริษัทที่ปรึกษา ได้เปิดช่องทางและโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

1) แสดงความคิดเห็นในเวทีประชุม และเสวนา จำนวน 5 ราย
2) การเสวนา แลกเปลี่ยนประเด็นความคิดเห็น
3) ผ่านใบแสดงความคิดเห็น จำนวน 6 ราย
4) แบบประเมินผลภายหลังการประชุม จำนวน 31 ราย

โดยมีรายละเอียดดังนี้

1.2.1 ผลการระดมความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในเวทีประชุม

ตารางที่ 1.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
(1.1) คุณณหทัย ลีลาสถาพรชัย General Manager CPS Logistics Service co., LTD ● ปัญหาหลักของด่านพรมแดนบ้านคลองลึก รถขนส่งต้องมารอต่อแถวตั้งแต่ 07.00 น. เพื่อดำเนินการข้ามแดน โดยต้องติดเครื่องยนต์เป็นเวลานานทำให้เสียเชื้อเพลิง พนักงานขับรถขนส่งส่วนใหญ่จึงนิยมไปที่จุดผ่านแดนถาวรบ้านเขาดินและด่านฯ บ้านแหลมมากกว่า ซึ่งทำให้ทางบริษัทต้องเสียค่าจ้างพนักงานขนส่งเพิ่มขึ้น ● ปัญหาค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงที่เสียเพิ่มขึ้น ● ปัญหาด้านการจราจร จากการแซงคิวของคนขับรถขนส่งทำให้เกิดปัญหาทะเลาะวิวาทอยู่บ่อยครั้ง ● ฝากแก้ไขปัญหาการดำเนินการข้ามแดนล่าช้า เมื่อข้ามไปโหลดสินค้าฝั่งเพื่อนบ้าน และกลับฝั่งไทยไม่ทันตามเวลาที่กำหนดของด่านฯ ทำให้ไม่สามารถรับงานถัดไปได้ทันที เกิดการเสียรายได้ของพนักงานขับรถ และทางบริษัทเจ้าของรถอีกด้วย ● หากเกิดอุบัติเหตุที่ฝั่งเพื่อนบ้านจะถูกเรียกค่าเสียหายหรือถูกกักตัว โดยไม่มีหน่วยงานที่สามารถประสานงานได้ในทันที เจ้าของรถจะต้องดำเนินการเองทั้งหมด จึงอยากฝากถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ดำเนินการช่วยเหลือในด้านนี้ด้วย	ดร.ไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ รับข้อเสนอแนะ
(1.2) ดร.สุกฤษฎิ์ ลิมโพธิ์ทอง ผู้เชี่ยวชาญให้คำปรึกษาด้านงานวิจัย และพัฒนาบุคลากร โลจิสติกส์ บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ โลจิสติกส์ จำกัด ● เสนอให้มีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งให้ดียิ่งขึ้น ● ในการสำรวจข้อมูลในพื้นที่ศึกษา อยากให้ปรับแบบสอบถาม เช่น การระบุเกณฑ์น้ำหนักที่มีมาตรฐาน (Benchmark) การให้คะแนนด้วยเกณฑ์ระดับความคาดหวัง เพื่อใช้ในการประเมินคะแนนในพื้นที่ศึกษาเปรียบเทียบกับประเทศที่มีการพัฒนาแล้ว	ดร.ไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ รับข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 1.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ (ต่อ)

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
● อยากให้แยกหัวข้อกฎระเบียบของหน่วยงานต่าง ๆ ให้ชัดเจน เช่น การแยกกฎระเบียบของศุลกากรต้องปรับปรุงระเบียบให้กระชับ และคล่องตัวมากกว่านี้	
(1.3) พ.ต.อ.พัฒนชัย ภมรพิบูลย์ ผกก.สภ.คลองลึก สภ.คลองลึก ● เห็นด้วยกับทางผู้ประกอบการในเรื่องการจัดระเบียบการใช้ถนนของพนักงานขับรถขนส่ง ที่เกิดปัญหาแซงคิว ส่วนเรื่องทะเลาะวิวาทของคนรถ ทางตำรวจมีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความสงบเรียบร้อย แต่ก็ต้องให้ทางบริษัทชิปปิ้ง ผู้ประกอบการ ช่วยกำชับและอบรมพนักงานด้วยเช่นกัน ● เรื่องอุบัติเหตุฝั่งเพื่อนบ้านที่เกิดปัญหา ทาง สภ.คลองลึก มีหน่วยงานให้ความรับผิดชอบคือ หน่วยงานปฏิบัติการระหว่างไทย – กัมพูชา เป็นหน่วยงานความมั่นคงที่คอยช่วยเหลือ	ดร.ไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ ตอบชี้แจง ● การศึกษาให้ครอบคลุมในมุมมองของทุกกลุ่มที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน เป็นการพบปะแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ที่สามารถนำไปใช้ในการร่วมกำหนดนโยบายร่วมกันได้
(1.4) ดร.สุกฤษฎิ์ ลิมโพธิ์ทอง ผู้เชี่ยวชาญให้คำปรึกษาด้านงานวิจัย และพัฒนาบุคลากร โลจิสติกส์ บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ โลจิสติกส์ จำกัด ● มองว่าระบบสามเส้ายังไม่ได้มาตรฐาน อาจใช้วิธีการอื่น ๆ ที่ได้มาตรฐาน ในการประเมินประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาให้เป็นสากล รองรับประเทศต่าง ๆ ได้ต่อไป	ดร.ไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ ตอบชี้แจง ● หลังจากได้คะแนนประเมิน ทางทีมงานจะนำไปใช้เปรียบเทียบกับประเด็นที่นำเสนอ ถึงแนวทางการปฏิบัติที่ดีควรเป็นอย่างไร และนำมาปรับใช้เพื่อกำหนดแนวทาง
(1.5) นายชัยณรงค์ กิจศรีวิเชียร ผู้อำนวยการส่วนควบคุมศุลกากร สำนักงานศุลกากร ภาคที่ 1 ชี้แจงเรื่องระเบียบ ● ระเบียบพิธีการที่ล่าช้า ทางศุลกากรมีมาตรการทำ Central Profile และ Local Profile ในการตรวจสินค้า ในปัจจุบันใช้ตรวจแค่ 10% ทางศุลกากรมีการประกันเวลา 30 นาที ที่ต้องปล่อยรถออก การล่าช้าส่วนใหญ่มาจากฝั่งเพื่อนบ้าน ทำให้รถฝั่งไทยติดยาวหลายกิโลเมตร ● หากจุดผ่านแดนถาวรบ้านหนองเอี่ยน-สตึงบท สร้างเสร็จจะทำให้ปัญหาด้านการจราจรและความแออัดบริเวณหน้าด่านฯ หมดไป เพราะมีการแยกคนและรถ ซึ่งจะส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ ● พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area หรือ CCA) ของประเทศไทยได้มีโครงการนำร่องที่ด่านศุลกากรมุกดาหารเป็นที่แรก อย่างไรก็ตาม ก็ขาดความร่วมมือของประเทศเพื่อนบ้านไม่ส่งผู้แทน หรือเจ้าหน้าที่มาประจำการ รวมไปถึงความไม่สอดคล้องกันของแนวทางปฏิบัติทั้งกฎระเบียบ พิธีการ จึงทำให้หลายอย่างที่ฝั่งประเทศไทยเสนอไป ก็ไม่สามารถนำมาปฏิบัติได้	
(1.6) ดร.สุกฤษฎิ์ ลิมโพธิ์ทอง ผู้เชี่ยวชาญให้คำปรึกษาด้านงานวิจัย และพัฒนาบุคลากร โลจิสติกส์ บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ โลจิสติกส์ จำกัด ● เสนอให้ทางภาครัฐจัดพื้นที่พักคอย (Rest Area) ของรถขนส่งก่อนข้ามแดน โดยในพื้นที่ควรมีร้านสะดวกซื้อ ร้านอาหาร และห้องน้ำไว้บริการ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ที่ต้องใช้ในการ	นายชัยณรงค์ กิจศรีวิเชียร ผู้อำนวยการส่วนควบคุมศุลกากร สำนักงานศุลกากร ภาคที่ 1 ● ด่านศุลกากรอรัญประเทศมีการสร้างจุดพักคอยที่เรียกว่าด่านตรวจ 69 ไร่ ไว้รองรับเพื่อเป็นลานตรวจอยู่แล้ว

ตารางที่ 1.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ (ต่อ)

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
พักคอย ซึ่งถ้าหากมีอยู่แล้ว ก็ควรมีการจัดระเบียบด้านเวลาในการเตรียมตัวก่อนข้ามแดน มีการเรียกเป็นลำดับคิว เพื่อไม่ต้องไปเวลารออยู่หน้าด่าน	
(1.7) คุณนริศร ปิเลี่ยน นายสัตวแพทย์ชำนาญการ ด่านกักกันสัตว์กาญจนบุรี ● เสนอให้มีแอพพลิเคชั่นที่สามารถแจ้งเตือนพนักงานขับรถว่าอีกกี่นาทีจะถึงคิว เพื่อสามารถเตรียมตัวได้ทัน เป็นการช่วยลดปัญหาการแซงคิว และจัดระเรียบรถขนส่งได้อีกทางหนึ่ง	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา ข้อเสนอแนะ ● เห็นด้วยในการนำระบบการแจ้งเตือนมาใช้งาน เหมือนที่ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือมะนิลาของฟิลิปปินส์ ที่มีการจัดคิวเพื่อแจ้งพนักงานขับรถได้สามารถเตรียมตัวได้ทัน เป็นการนำเทคโนโลยีมาใช้ให้เกิดประโยชน์

1.2.2 เสวนา แลกเปลี่ยนประเด็นความคิดเห็น

ช่วงที่ 2 การเสวนา "ความท้าทายและแนวทางการพัฒนาการค้าขายและการค้าผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด กับประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่ต่อเนื่อง" โดยประเด็นเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ดังนี้

1) บริบทที่มีผลกระทบต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ขายแดน

- สถานการณ์โควิด-19 ส่งผลกระทบต่อการค้า หรือการส่งออกสินค้าบางประเภท อาทิ ปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง ซึ่งอาจเกิดจากการชะลอตัวก่อสร้างที่ฝั่งกัมพูชา ส่วนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศไทย ทางหน่วยงานรัฐ ก็มีช่องทาง กฎระเบียบ การประสานงานติดต่อกับฝั่งเพื่อนบ้านในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า
- ปริมาณการจราจรบริเวณหน้าด่านและโครงสร้างพื้นฐาน เป็นปัจจัยหลักที่ทำให้การขนส่งและโลจิสติกส์ล่าช้า แต่ในส่วนการอำนวยความสะดวกของหน่วยงานรัฐก็ดีขึ้น แต่ยังขาดหน่วยงานที่จะช่วยประสานงานกับฝั่งเพื่อนบ้าน เมื่อเกิดปัญหา หรืออุบัติเหตุกับคนขับรถ ซึ่งผู้ประกอบการหรือ Shipping ต้องจัดการเอง ทั้งการติดต่อ เจรจา และเสียค่าใช้จ่ายเพื่อให้ปัญหาจบเร็วที่สุด
- การเสียภาษี ค่าใช้จ่าย ของทางฝั่งประเทศกัมพูชา แต่ละจุดผ่านแดนกับประเทศไทยเสียค่าใช้จ่ายไม่เท่ากัน

2) ความพร้อมและความต้องการ ของพื้นที่ในการพัฒนาการลงทุน การค้า และโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว ปัญหาและอุปสรรคที่ผ่านมา

- ความพร้อมเส้นทาง และพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษตามแนวทางของหน่วยงานรัฐยังไม่ชัดเจน ส่งผลต่อมั่นใจของผู้ประกอบการและนักลงทุน เพราะการสร้างโรงงานมีค่าลงทุนที่สูง จึงควรมีการประกาศและกำหนดพื้นที่ที่จะพัฒนาให้ชัดเจน ว่าจะเป็นการพัฒนาพื้นที่ที่ป่าไร่หรือหนองเอี่ยน

3) ความพร้อมของภาคเอกชนท้องถิ่นในการผลิตสินค้า และการใช้ประโยชน์จากประตูการค้าของไทยเชื่อมกับเพื่อนบ้านและประเทศที่สาม

- ประเทศกัมพูชาในปัจจุบัน เติบโตอย่างมาก ถ้าเป็นฝั่งปอยเปตเปรียบเทียบได้กับเมืองพัทยาของประเทศไทย แต่ที่ฝั่งอรัญประเทศกับไม่เป็นเช่นนั้น ไม่ค่อยมีการพัฒนาหรือลงทุนโครงการต่าง ๆ ในพื้นที่

- ความแตกต่างเรื่องขนาดตู้บรรทุกสินค้า ขนาดรถบรรทุก ระเบียบ ข้อบังคับในการสัญจร ปัญหาเหล่านี้ทำให้การขนส่งยังคงมีปัญหา ซึ่งต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าตามมา ก็ทำให้มีต้นทุนมากขึ้น

4) ปัจจัยที่เอื้อ/ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการพัฒนาด่านชายแดน ไปสู่เมืองชายแดนที่มีกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่จังหวัดของท่าน

- ปัจจัยภายในด้านการเติบโตด้านเศรษฐกิจของประเทศไทย
- การอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ทั้งการลดภาษี ค่าใช้จ่าย การขนส่ง การนำเข้า-ส่งออก

5) แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการจัดการพื้นที่ชายแดน

- การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ถนนดีขึ้น ช่องจราจรมากขึ้น ก็จะช่วยให้เดินทางได้รวดเร็วขึ้น ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งสินค้าใช้เวลาลดลง
- ลดระยะเวลาการตรวจปล่อยสินค้า การจัดการให้มีจุดตรวจร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งน่าจะช่วยให้ใช้เวลาผ่านแดนและข้ามแดนลดลง

1.2.3 การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น จำนวน 6 ราย

1) คุณณหทัย ลีลาสถาพรชัย โทรศัพท์ติดต่อ 087-4878764
หน่วยงาน-สังกัด บริษัทCPS LOGISTICS จำกัด ตำแหน่ง General Manager

- พอจะเป็นไปได้ไหมว่าด่านฯ อรัญประเทศจะเปิดช่องให้รถขาออกไปกัมพูชาในช่วงเช้าให้เร็วกว่าเดิม เพราะตอนนี้เกิดปัญหาคอขวด ปริมาณรถที่ออกไปกัมพูชาค่อนข้างมีจำนวนมากทำให้เกิดความล่าช้ามากขึ้น และยังมีผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยเฉพาะต้นทุนโลจิสติกส์
- หากเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกเฉี่ยวชนกับคู่กรณีที่เป็นชาวกัมพูชาจะสามารถติดต่อหน่วยงานใดเพื่อให้ช่วยเหลือได้บ้าง

2) นางสาวทองคำ ทองหล่อ โทรศัพท์ติดต่อ 098-2590795
หน่วยงาน-สังกัดบริษัท อี.เอส เทาเวอร์ จำกัด ตำแหน่ง หัวหน้าแผนกธุรการ

- อยากให้จัดระเบียบยานพาหนะ รถขนส่งสินค้า

3) นางสาวพรวิภา โสภณพัฒนะโภคา โทรศัพท์ติดต่อ 02-2494384
หน่วยงาน-สังกัด ด่านตรวจพืชแม่กลอง ตำแหน่ง นักวิชาการเกษตรปฏิบัติการ

- ความคิดเห็นในฐานะเจ้าหน้าที่รัฐผู้ปฏิบัติงานตามกฎหมายควบคุมคุณภาพสินค้าเกษตร นำเข้าและส่งออกอยากขอความร่วมมือผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกและตัวแทนตรวจปล่อยคลังสินค้า shipping มีการศึกษาข้อมูลสินค้าที่ตนเองรับผิดชอบว่ามีข้อบังคับกฎหมายอะไรเกี่ยวข้องบ้างและดำเนินตามกฎหมายเตรียมเอกสารให้ครบถูกต้องเตรียมสินค้าให้พร้อมตรวจเพื่อความคล่องตัวในการขนส่งสินค้า

4) คุณณาตยา นามภู โทรศัพท์ติดต่อ 061-3970981
หน่วยงาน-สังกัด บริษัท น้ำตาลและอ้อยตะวันออกจำกัด(มหาชน) ตำแหน่ง ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายการสำนักงาน

- สถานที่ในการจัดงานเหมาะสม
- การบรรยายเร็วไป ควรเพิ่มเอกสารให้ผู้เข้าประชุมเพื่อประกอบการบรรยายหากมีเวลาจำกัด

5) คุณพิภพ พูลเมือง โทรศัพท์ติดต่อ 086-8299177
หน่วยงาน-สังกัด บริษัท โปรครอนิกส์ จำกัด ตำแหน่ง ผู้จัดการ

- ควรมีการสรุปเป็นข้อ ๆ หลังจากมีผู้ให้ข้อเสนอแนะและอยากให้มีการบันทึกข้อเสนอแนะในการเข้าร่วมประชุม

6) นายกรกนก ขัตติยะวงศ์ โทรศัพท์ติดต่อ 085-1595855
หน่วยงาน-สังกัด ด่านกักกันสัตว์สระแก้วตำแหน่ง นายสัตวแพทย์ชำนาญการ

- อยากให้เวลาในการจัดประชุมนานกว่านี้ อาจจะ 2 วัน 1 คืน เพราะมีผู้ประกอบการหลายรายที่มีข้อสงสัยแต่ไม่ได้แสดงความคิดเห็นและเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงานจริงหลายหน่วยงานก็ยังไม่ได้แสดงความคิดเห็นและชี้แจงข้อสงสัยต่าง ๆ ต่อผู้ประกอบการ

1.2.4 สรุปประเด็นความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถามภายหลังการประชุม จำนวน 31 ราย มีรายละเอียดผลความคิดเห็นจากแบบสอบถาม ดังนี้

1) ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบประเมินผลภายหลังการประชุมส่วนใหญ่ ร้อยละ 61.29 เป็นหน่วยงานราชการ และร้อยละ 38.71 เป็นผู้ประกอบการ

2) ความคิดเห็นต่อการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

2.1) ศักยภาพโดยรวมของพื้นที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน ส่วนใหญ่ ร้อยละ 58.06 เห็นว่าค่อนข้างดี รองมาร้อยละ 35.48 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 6.45 เห็นว่าดีมาก โดยมีเหตุผล ดังนี้

- ปัจจุบันบริเวณด่านพรมแดนบ้านคลองลึกมีพื้นที่จำกัดทำให้การจราจรบริเวณด่านไม่สะดวกเท่าที่ควรและการจราจรติดขัด
- ไม่มีการปรับปรุงและพัฒนาระบบต่าง ๆ ให้ทันสมัยและไม่ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้เพียงพอ
- ศักยภาพโครงการของพื้นที่มีความพร้อมเนื่องจากสถานที่ปรับปรุงถนนที่ปรับปรุงแล้วสิ่งอำนวยความสะดวกดี
- อรัญประเทศมีช่องทางการขนส่งสินค้าหลายช่องทางเป็นทางเลือกให้ผู้ประกอบการได้เลือกช่องทางที่ตรงกับสินค้าของตนเองและทำให้ลดความแออัดของการจราจรที่ช่องคลองลึก
- การจอดรถใช้เวลานานหลายชั่วโมง
- การปฏิบัติตนของเจ้าหน้าที่ทุกหน่วยงานก็ได้ปฏิบัติหน้าที่ได้เต็มที่ทุกหน่วยงานอยู่แล้วแต่ด้วยปริมาณรถสินค้าที่มากขึ้นอาจทำให้การขนส่งการทำพิธีการเอกสารต่าง ๆ เกิดความล่าช้า ประกอบด้วยช่องผ่านแดนได้ร้างมานาน ข้อจำกัดต่าง ๆ ควรปรับให้ดีมากขึ้น เช่น ห้องน้ำ ลานพักสินค้า จุดพักรถ ระบบสาธารณูปโภค เป็นต้น
- สำหรับสถานที่หากจะปรับปรุงให้เห็นว่ามีการปรับปรุงสิ่งเล็ก ๆ คือ 5ส จะทำให้เห็นการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพอย่างชัดเจนทำได้เร็วและทำได้ง่าย
- ในฐานะตัวแทนหัวหน้าด่านตรวจพืชแม่กลอง ในการการประชุมวันนี้ยังมองไม่เห็นภาพความสอดคล้องในการศึกษาศักยภาพการผ่านแดนศุลกากรแม่กลองว่ามีส่วนเกี่ยวข้องอย่างไรและสามารถช่วยให้ข้อมูลอะไรได้บ้างในการศึกษานี้

- ในพื้นที่จังหวัดตากยังมีบางจุดผ่อนปรนและช่องทางธรรมชาติและสัญญาณโทรศัพท์ยังไม่มีหรือมีข้อจำกัดทำให้มีการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่เอื้ออำนวย
- เข้าใจเหตุผลของการศึกษาครั้งนี้ เพื่อที่จะได้นำมาปรับปรุงแก้ไขในการอำนวยความสะดวกในการข้ามพรมแดนได้เกิดประโยชน์มีประสิทธิภาพต่อการดำเนินงานต่อไป
- การประสานงานเรื่องน้ำหนักของสินค้ากับการบรรจุประเภทรถยังไม่สอดคล้องกับการใช้งานจริง
- การจัดระเบียบรถขนส่งสินค้า การจอดรถขนส่งสินค้า
- เน้นเป็นความสะดวก สะอาดอาจจะเริ่มพัฒนาเบื้องต้นยังไม่แก้ไขได้ครบในประเด็นที่ระบุไว้

2.2) คุณภาพของโครงการสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจรเพียงพอ พื้นผิวจราจรมีสภาพดี ส่วนใหญ่ร้อยละ 45.16 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 38.71 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 9.68 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 6.45 เห็นว่าแย่มาก

2.3) คุณภาพของระบบโทรคมนาคมโดยรวม ส่วนใหญ่เห็นว่าร้อยละ 45.16 เห็นว่าค่อนข้างดี และค่อนข้างแย่ เท่ากัน และร้อยละ 9.68 เห็นว่าดีมาก

2.4) ความเพียงพอของพื้นที่ภายในด่านฯ เช่น พื้นที่ของด่านฯ สามารถรองรับการเข้าใช้บริการ ส่วนใหญ่ร้อยละ 51.61 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 41.94 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 6.45 เห็นว่าดีมาก

2.5) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ เช่น ช่องตรวจคน-รถ เครื่อง x-ray สินค้า ส่วนใหญ่ร้อยละ 48.39 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 45.16 เห็นว่าค่อนข้างดี และร้อยละ 6.45 เห็นว่าดีมาก

2.6) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น คลังสินค้า ลานพักสินค้า จุดพักรถ ส่วนใหญ่ร้อยละ 58.06 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 38.71 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 6.45 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 3.23 เห็นว่าแย่มาก

2.7) คุณภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น ห้องน้ำ ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส ร้านอาหาร ส่วนใหญ่ร้อยละ 51.61 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 38.71 เห็นว่าคอนข้างแย่ ร้อยละ 6.45 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 3.23 เห็นว่าแย่มาก

2.8) คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคเพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น น้ำประปา ไฟส่องสว่าง กล้องวงจรปิด ส่วนใหญ่ร้อยละ 54.84 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 35.48 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 6.45 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 3.23 เห็นว่าแย่มาก

2.9) ประสิทธิภาพการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนในภาพรวม เช่น มีระบบการบริหารจัดการที่เป็นมาตรฐาน การตรวจสอบเอกสารมีความถูกต้อง ส่วนใหญ่ร้อยละ 61.29 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 32.26 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 6.45 เห็นว่าดีมาก

2.10) การอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการในการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน เช่น จำนวนเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการเพียงพอ ความรวดเร็วในการให้บริการ ส่วนใหญ่ร้อยละ 67.74 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 29.03 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 3.23 เห็นว่าดีมาก

2.11) ประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบ ความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) การแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน ส่วนใหญ่ร้อยละ 64.52 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 25.81 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 6.45 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 3.23 เห็นว่าแย่มาก

ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการดำเนินงาน











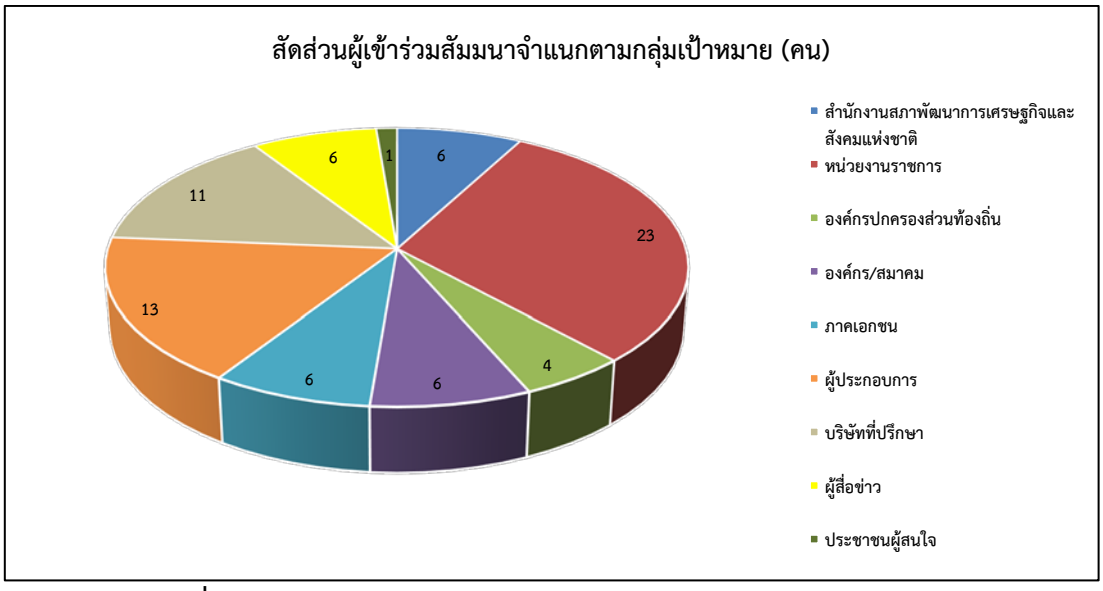







2. การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก

การจัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 2 จัดเมื่อวันศุกร์ที่ 11 พฤศจิกายน 2565 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมแม่สอดบอลรูม โรงแรมเซ็นทรา บาย เซ็นทารา แม่สอด จังหวัดตาก โดยมีจำนวนผู้เข้าประชุมรวมทั้งสิ้น 76 คน โดยแบ่งตามกลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 6 คน หน่วยงานราชการ 23 คน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 4 คน องค์กร/สมาคม 6 คน ภาคเอกชน 6 คน ผู้ประกอบการ 13 คน บริษัทที่ปรึกษา 11 คน ผู้สื่อข่าว 6 คน และประชาชนผู้สนใจ 1 คน (ดัง**รูปที่ 2-1**)



รูปที่ 2-1 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย

2.1 ผู้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย

กล่าวต้อนรับ/ผู้ดำเนินรายการ	:	นายสิรภพ สุวรรณเกสร์ *(ผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ)*
วิทยากร	:	ดร.ไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ *(นักวิชาการผู้ช่วยด้านโลจิสติกส์ห่วงโซ่อุปทาน)*
	:	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา *(ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพื้นที่)*
ผู้ดำเนินการเสวนา	:	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา *(ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพื้นที่)*
	:	คุณพรชัย สิทธิวงษ์ *(เลขานายกสมาคมขนส่งจังหวัดตาก)*
	:	คุณพงค์ชัย ตันอรุณชัย *(กรรมการบริษัท May Yu OK Business Link) (Myanmar)*

2.2 สรุปผลประเด็นและสาระสำคัญการประชุมโครงการ

ภายหลังวิทยากรนำเสนอสาระสำคัญของการศึกษาข้อมูล และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุม ซักถาม แลกเปลี่ยนข้อมูล และแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และบริษัทที่ปรึกษา ได้เปิดช่องทางและโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

1) แสดงความคิดเห็นในเวทีประชุม และเสวนา จำนวน 4 ราย
2) การเสวนา แลกเปลี่ยนประเด็นความคิดเห็น
3) ผ่านใบแสดงความคิดเห็น จำนวน 9 ราย
4) แบบประเมินผลภายหลังการประชุม จำนวน 33 ราย

โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.2.1 ผลการระดมความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในเวทีประชุม

ตารางที่ 2.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
(1.1) คุณชัยวัฒน์ วิทิตธรรมวงศ์ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดตาก ● อยากให้ทางสำนักงานสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติช่วยผลักดันเรื่องการพัฒนามอเตอร์เวย์สายตาก – แม่สอดซึ่งมีความสำคัญเป็นอย่างมาก ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนทางโลจิสติกส์ ส่งเสริมการค้าชายแดนให้เพิ่มขึ้น ● อยากให้ผลักดันเรื่องเส้นทางรถไฟที่ยังศึกษาไม่ผ่านจากปัญหาช่วงโรคระบาดโควิด-19 ทำให้ประชาชนผู้มีส่วนได้เสียจากโครงการไม่ได้เข้าร่วมแสดงความคิดเห็น เนื่องจากเส้นทางในการศึกษาได้ผ่านลุ่มน้ำ ทำให้เกิดผลกระทบกับแหล่งน้ำในตำบลแม่ปะ ส่วนจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่แต่เดิมอยู่ที่สะพาน 1 อยากให้เปลี่ยนเป็นสะพาน 2 เนื่องจากสะพาน 1 เป็นจุดผ่านคนมากกว่าจุดที่ 2 ● ในขณะนี้ยังไม่มีการทำ MOU กับทางเพื่อนบ้าน เสนอให้ทางภาครัฐเร่งดำเนินการ เพราะรถขนส่งสินค้าของไทยไม่สามารถเข้าประเทศเพื่อนบ้านได้ ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ● เสนอให้ตั้ง Central Lab ในพื้นที่ เนื่องจากการนำเข้าพืชผลทางการเกษตร สัตว์น้ำ ยังต้องส่งตัวอย่างไปตรวจที่จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งมีระยะทางที่ไกล และอาจทำให้สินค้าเกิดความเสียหายได้ ● การกำหนดพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษในผังเมืองรวมของจังหวัดยังไม่แล้วไม่เสร็จ ซึ่งเป็นปัญหามาก ส่งผลให้การก่อสร้างอาคารของผู้ประกอบการทำได้ไม่เต็มที่ ● เสนอให้ทางส่วนกลางมอบอำนาจบางเรื่องให้กับทางจังหวัดในการดูแลพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อขับเคลื่อนนโยบายของรัฐบาลให้บรรลุเป้าหมาย	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา รับข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 2.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ (ต่อ)

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
● สิทธิประโยชน์ของผู้ประกอบการรายใหม่ รัฐบาลมีการประกาศตั้งแต่ปี 2558 ในเรื่องเขตเศรษฐกิจพิเศษ หากทางรัฐบาลให้สิทธิประโยชน์ต่อผู้ประกอบการรายเดิมที่มีอยู่จำนวนมากในพื้นที่ มีทั้งคนงาน เครื่องจักร และที่ดิน โดยกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องขยายการลงทุนไม่น้อยกว่า 40-50 % จึงได้สิทธิประโยชน์ในการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ เชื่อว่าไม่เกิน 6 เดือนจะสามารถเกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษได้อย่างแน่นอน ● เสนอให้มอบอำนาจให้กับทางจังหวัดบริหารจัดการในเรื่องของแรงงานต่างด้าวตามมาตรา 24 เพราะส่วนกลางไม่เข้าใจบริบทในการใช้แรงงานต่างด้าวในพื้นที่ชายแดนเพื่อช่วยในการสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ ● อยากให้มอบอำนาจกับทางจังหวัดในการเสนอขอรับงบประมาณในส่วนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่	
(1.2) นางสาวภาณินี ปัญญะการ แพทย์หญิงชำนาญการ โรงพยาบาลแม่สอด ● ประเด็นเรื่องสุขภาพในปัจจุบันทางโรงพยาบาลใช้หลักการ one health ซึ่งดูในเรื่องการคัดกรองทั้งคน สัตว์ สิ่งของ รวมถึงแนวทางการรับส่งผู้ป่วยจากประเทศเพื่อนบ้านมีการรองรับอย่างไรบ้าง	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา รับข้อเสนอแนะ
(1.3) คุณชัยวัฒน์ วิทิตธรรมวงศ์ ประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดตาก ● อยากให้จัดตั้งกรมศุลกากรไทยในเมืองเมียวดี เพื่อเป็นประโยชน์ทั้งฝ่ายไทยและเมียนมา	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา รับข้อเสนอแนะ
(1.4) นางสาวธนชพร ต๊ะทองคำ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่ปะ ● ได้ฟังประเด็นที่เป็นประโยชน์อย่างมาก มองเห็นถึงศักยภาพของด่านได้เป็นอย่างดี ● ได้รับการร้องเรียนจากประชาชนว่า ตามเส้นทางขนส่งสินค้าไปยังจุดผ่านแดนถาวรบ้านริมเมยและจุดผ่านแดนถาวรสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ 2 มีความสกปรกจากการทิ้งขยะจากผู้ใช้เส้นทางลงสองข้างทาง อยากฝากเรื่องการจัดเก็บขยะหรือกำชับผู้ประกอบการให้แจ้งกับคนขับรถขนส่งให้รักษาความสะอาดในระหว่างการเดินทางขนส่งสินค้าด้วย ● เรื่องความปลอดภัยบริเวณพื้นที่ติดชายแดนมีผู้คนเข้ามาในพื้นที่จำนวนมาก ทำให้การควบคุมเป็นไปได้ยาก เมื่อมีประชากรเพิ่มขึ้นทำให้การควบคุมสาธารณูปโภคเป็นไปได้ยาก จึงเห็นว่าควรมอบอำนาจต่าง ๆ ให้ทางจังหวัดเป็นผู้บริหารจัดการ เพราะจังหวัดจะเข้าใจดีในบริบทของพื้นที่ได้ดีกว่าส่วนกลาง	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา รับข้อเสนอแนะ
(1.5) นายสมชัย กิจเจริญรุ่งโรจน์ ผู้ว่าราชการจังหวัดตาก	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา ● ปัญหาความล่าช้าจากฝั่งเมียนมา เนื่องมาจากขั้นตอนการปฏิบัติงานจะเป็นการตรวจก่อน แล้วจึงจ่ายภาษี ทำให้การตรวจปล่อยใช้เวลามากขึ้น

ตารางที่ 2.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ (ต่อ)

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
● อยากให้มองมิติด้านสังคม เพราะตอนนี้มองแค่ด้านผู้ประกอบการ โครงสร้างพื้นฐานที่จะอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการ แต่ลืมมิติด้านสังคม ● อยากให้มีการผลักดันให้มีสถานีขนส่งสินค้าฝั่งไทย ในครั้งแรกทางกรมทางหลวงจะสร้างให้แต่ติดปัญหารถขนส่งน้อย ส่วนมากอยู่ฝั่งเพื่อนบ้านหมด ทำให้คนในพื้นที่ได้ประโยชน์จากด่านชายแดนน้อย ● ในช่วงที่มีการผ่านแดนจำนวนมาก ควรมีการเพิ่มความปลอดภัยชีวิตและทรัพย์สิน ทางจังหวัดต้องตั้งศูนย์อุบัติเหตุรวมเพื่อระดมความช่วยเหลือให้ประชาชนที่มาใช้จุดผ่านแดน ● เมื่อพัฒนาโลจิสติกส์ชาวบ้านในพื้นที่จะได้อะไร ● การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน อยากให้เสริมมิติด้านสังคม ทุกภาคส่วนต้องช่วยกัน ● ต้องกลับไปศึกษาถึงความล่าช้าในการผ่านข้ามแดนที่มาจากฝั่งเพื่อนบ้าน ● ระเบียงกฎหมายบางตัวหน้าจะมีการแก้ไข เพื่อให้เกิดความรวดเร็ว ● ควรนำด่านที่ 1 มาประกอบด้วยเพราะเป็นด่านสำคัญที่เป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และเป็นวิถีชีวิตจริง ๆ	
(1.6) นางสาวธนชพร ต๊ะทองคำ นายกองค์การบริหารส่วนตำบลแม่ปะ ● ฝากเรื่องการพัฒนาพื้นที่ป่าในเขตหมู่ที่ 4 ตำบลแม่ปะ ทำให้การพัฒนาพื้นที่เป็นไปได้ยาก	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา รับข้อเสนอแนะ

2.2.2 เสวนา แลกเปลี่ยนประเด็นความคิดเห็น

ช่วงที่ 2 การเสวนา “ความท้าทายและแนวทางการพัฒนาการค้าชายและการค้าผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดกับประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่ต่อเนื่อง” โดยมีประเด็นแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ดังนี้

● **ภาพรวมการค้าชายแดนของไทย-เมียนมา บริบทที่มีผลกระทบต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน**

- นายพงศชัย ตันอรุณชัย : จากสถานการณ์ที่ผ่านมาทั้ง Covid-19 รวมไปถึงการเมืองในเมียนมา ในการขนส่งสินค้าทางบกไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการส่งออกมากนัก มีการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น แต่บริเวณท่าเรือจะใช้เวลาในการขนส่งนาน เนื่องจากมีขั้นตอนยากมากขึ้น สินค้าหลายประเภทจึงหันมาใช้การขนส่งทางบก

- นายพรชัย สิทธิวงษ์ : การขนส่งของรถจากพื้นที่และต่างถิ่น ใช้เส้นทางในการขนส่งต่างกันในการไปยังสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ 2 ซึ่งส่งผลกระทบทั้งต่อสังคมในพื้นที่ เพราะเส้นทางที่ใช้จะผ่านพื้นที่ของชุมชน แม้ว่าจะมีโครงการตัดถนนใหม่ แต่ก็ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ทำให้ปริมาณรถที่เข้ามาในพื้นที่จะมาก เกิดความแออัดของปริมาณจราจรในขณะนี้ หากแล้วเสร็จก็น่าจะช่วยบรรเทาปัญหาลงได้ และในความคิดส่วนตัวอยากให้ภาครัฐช่วยผลักดันให้รถบรรทุกจากเมียนมาให้สามารถเข้ามาขนถ่ายสินค้าในประเทศไทยได้ ซึ่งแม้ว่าหน่วยงานและผู้ประกอบการในพื้นที่มีความเห็นตรงกันว่าควรจะ

ผลักดันในส่วนนี้ แต่ก็ไม่สามารถขับเคลื่อนให้เกิดขึ้นจริงได้ จึงต้องอาศัยหน่วยงานส่วนกลางให้ช่วยผลักดันให้เกิดขึ้นจริง

- **ความพร้อมและความต้องการของพื้นที่ในการพัฒนาการลงทุน การค้า และโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษอำเภอแม่สอด ปัญหาและอุปสรรคที่ผ่านมา**

- นายพงศชัย ตันอรุณชัย : ทางรัฐบาลเมียนมาได้ดำเนินการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economics Zones : SEZs) อาทิ เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา (Thilawa SEZ) มีการลงทุนและการบริหารจากภาครัฐ มี พ.ร.บ. เศรษฐกิจพิเศษรับรอง แต่ในบางพื้นที่ก็จะเป็นการลงทุนจากต่างประเทศซึ่งไม่ได้อยู่ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งแตกต่างกับแม่สอด ที่ใช้งบของรัฐในการเวนคืนที่ดิน แต่ในการพัฒนาหรือลงทุนในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ จะให้เอกชนมาลงทุน และรัฐจะเก็บเงินค่าเช่า แต่การที่ไม่มี พ.ร.บ เศรษฐกิจพิเศษ ในการบริหารจัดการ รวมไปถึงขาดกรอบยุทธศาสตร์จึงทำให้ขาดความชัดเจนในการพัฒนา

- นายพรชัย สิทธิวงษ์ : ตามข้อกำหนดผังเมืองในบริเวณพื้นที่ที่จะใช้พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษอยู่ในพื้นที่สีเขียว ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถนำพัฒนาพื้นที่ได้ ไม่ตอบโจทย์ในการลงทุน

- **ความพร้อมของภาคเอกชนท้องถิ่นในการผลิตสินค้า และการใช้ประโยชน์จากประตูการค้าของไทยเชื่อมกับเพื่อนบ้านและประเทศที่สาม**

- **นายพงศชัย ตันอรุณชัย** : หากในพื้นที่สามารถตั้งฐานการผลิต โรงงานอุตสาหกรรม ก็จะง่ายต่อการขนส่ง ลดต้นทุน โดยนำเข้าวัตถุดิบบางประเภทจากเมียนมา มาผลิตในโรงงานที่นี่แล้วส่งออกไปในเมียนมา

สรุปจากวิทยากร รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา โดยในปัจจุบันในพื้นที่แม่สอด เป็นเพียงเส้นทางในการขนส่งสินค้าไปต่างประเทศ แต่ในพื้นที่ของอำเภอยังไม่สามารถพัฒนาได้มากกว่านั้น เนื่องจากปัญหาทางกฎระเบียบต่าง ๆ จึงควรมีการผลักดันด้านกฎหมาย หรือกำหนดเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อให้สามารถสร้างโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ได้

- **การขนส่งสินค้าบริเวณชายแดนของด่านฯ แม่สอด มีปัญหาเรื่องการแซงคิว แทรกคิวหรือไม่**

- **นายพรชัย สิทธิวงษ์** : เรื่องนี้น่าจะเป็นประเด็นเหมือนกันทุกด่านฯ จำนวนรถที่มากและช่องการขนส่งที่ไม่เพียงพอ เกิดปัญหาคอขวดบริเวณด่านฯ เนื่องจากรถขนส่งเดินทางมาจากทั่วประเทศ บางคันก็เข้าใจเรื่องกฎระเบียบ แต่บางคนก็ไม่เป็นอย่างนั้น จึงเกิดทั้งปัญหาแทรกคิว รวมไปถึงการทิ้งขยะในพื้นที่ชุมชน

- **ปัจจัยที่เอื้อ/ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการพัฒนาด่านชายแดน ไปสู่เมืองชายแดนที่มีกิจกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มในพื้นที่จังหวัดตาก**

- **นายพรชัย สิทธิวงษ์** : ปัจจุบันตำแหน่งช่องทาง ที่ตั้งในการ X-ray สินค้า ไม่อยู่ใน Route ที่ควรจะเป็น เพราะอยู่คนละพื้นที่กับประตูทางออก จึงส่งผลต่อความล่าช้า ในวันที่มีปริมาณรถมาก ๆ นอกจากนี้ ยังขาดในพื้นที่พักคอย เพราะในการขนส่งสินค้า จะต้องประกอบด้วยใบปล่อยสินค้าของรถบรรทุกหลายคัน ซึ่งบางคันยังไม่ถึงด่านฯ คันอื่น ๆ ก็ไม่สามารถเดินทางต่อไปได้ ก็ทำให้เกิดรถติดตามเส้นทางที่จะมาด่านฯ จึงอยากให้มีการสร้างพื้นที่พักคอย (Rest Area)

- **ทั้งนี้ รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา (ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพื้นที่) ซึ่งเป็นผู้ดำเนินรายการเสวนาครั้งนี้** ได้สอบถามคำถามกับผู้เข้าร่วมประชุมในหัวข้อแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการจัดการพื้นที่ชายแดน โดยมีผู้ให้ข้อเสนอแนะประกอบด้วย

- **นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการพิเศษ** โครงการฯ ควรมีการศึกษาการเตรียมความพร้อมในภาวะฉุกเฉิน อาทิ โควิด-19 ซึ่งได้ส่งผลการขนส่ง ทั้งเรื่องจำนวนคนที่จะรองรับโลจิสติกส์ในบริเวณด่านฯ จึงควรมีแนวทางปฏิบัติ ระบบในการบริหารจัดการให้ชัดเจน เพื่อรองรับเมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต

- **นายกสมาคมท่องเที่ยวจังหวัดตาก** ตามเส้นทางมาแม่สอดมีทัศนียภาพที่สวยงาม โดยที่ผ่านมาสถานการณ์โควิด-19 รวมไปถึงการเมืองในเมียนมา ได้ส่งผลต่อธุรกิจภาคการท่องเที่ยว การบริการในพื้นที่อย่างมาก จึงอยากให้มีการพัฒนา ส่งเสริมเรื่องการท่องเที่ยว แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ให้มากขึ้น นอกจากนี้ในการจะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอะไรก็ตาม ควรคำนึงถึงด้านสิ่งแวดล้อมและผลกระทบต่อคนในพื้นที่

- **ผู้ว่าราชการจังหวัดตาก** ระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานของประเทศเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านค่อนข้างจะดีกว่า ส่วนพื้นที่แม่สอด ผู้ประกอบในพื้นที่ก็มีความพร้อม แต่ยังขาดการสนับสนุนจากภาครัฐในส่วนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งควรจะส่งเสริมผู้ประกอบที่มีอยู่แล้วในพื้นที่ เพราะมีความพร้อมเรื่องเงินทุนมากกว่า รวมไปถึงในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งโลจิสติกส์ที่สร้างเพื่ออำนวยความสะดวกในด้านการขนส่ง แต่ยังขาดการส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ถนน ให้กับคนในพื้นที่ได้ใช้

2.2.3 การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น จำนวน 9 ราย

1) นายเกียรติศักดิ์ ปรีชาพิทยารัตน์ โทรศัพท์ติดต่อ 086-539-7372
หน่วยงาน-สังกัด ผู้อำนวยการสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทย แม่สอด

- เป็นข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการและคนในพื้นที่ อำเภอชายแดนจังหวัดตาก ควรมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อในพื้นที่ เพื่อสร้างความรู้แก่ประชาชน ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและได้รับผลกระทบ

2) นายเสกสรรค์ สีแก้ว โทรศัพท์ติดต่อ 084-159-4993
หน่วยงาน-สังกัด เจ้าพนักงานสาธารณสุขอาวุโส ด่านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ พรมแดนแม่สอด จังหวัดตาก

- อยากให้มีระบบการป้องกันการติดเชื้อการทำลายเชื้อโรคให้กับผู้ประกอบการหรือพนักงานขับรถที่นำยานพาหนะไปขนส่งข้ามพรมแดนเพื่อเป็นการป้องกันการติดเชื้อและการแพร่เชื้อ

3) นางสาวภาณินี ปัญญะการ โทรศัพท์ติดต่อ 084-151-0869
หน่วยงาน-สังกัด นายแพทย์ชำนาญการ โรงพยาบาลแม่สอด

- ควรมีการจัดตั้งความร่วมมือในประเด็นเรื่องของการขนส่งผู้ป่วย ระหว่างชายแดนเน้นเรื่องของสุภาพเป็นหลัก เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตให้ดีขึ้น (Health & wellbeing) โดยไม่มีพรมแดนกั้น

4) นายจตุพล มะโน โทรศัพท์ติดต่อ 097-947-2898
หน่วยงาน-สังกัด หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป องค์การบริหารส่วนตำบลแม่ปะ

- การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ควรพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่ไปพร้อมด้วยกัน

5) นายพงษ์พจน์ เปี้ยน้ำล้อม โทรศัพท์ติดต่อ 088-272-0257
หน่วยงาน-สังกัด นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการพิเศษ โรงพยาบาลแม่สอด

- อยากให้มีการเตรียมความพร้อมระบบโลจิสติกส์รองรับในสภาวะที่ไม่ปกติ (ภาวะฉุกเฉิน) อาทิ โรคระบาดเป็นวงกว้างเหมือนการระบาดของโรคโควิด-19 ที่ผ่านมา ซึ่งจะช่วยให้การ

ดำเนินการขนส่งได้รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และปลอดภัย เพื่อสร้างความเข้าใจตรงกันของทุกฝ่าย ว่าจะช่วยลดการแพร่กระจายโรคติดเชื้อมาสู่ชุมชนในเขตเมือง หรือเมืองชั้นในของประเทศ ซึ่งทั้ง 2 ฝั่ง จะต้องเข้าใจแนวทางตรงกันหากมีการซ้อมแผนด้วยก็จะดียิ่งขึ้น

6) นางสาว พิมลศรี อำไพ โทรศัพท์ติดต่อ 094-886-4565

หน่วยงาน-สังกัด ผู้บริหาร B12-CLLIB

- ขอบคุณทางสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และผู้บริหารทุกท่าน ที่กรุณามาให้ความรู้ ในอำเภอแม่สอดเพื่อให้งานในทุกภาคส่วนมีชายแดนได้ตอบโจทย์ในการพัฒนาร่วมกัน

7) นายสุพร การินำ โทรศัพท์ติดต่อ 081-973-5012

หน่วยงาน-สังกัด สมาชิก สาธารณสุขจังหวัดตาก

- ควรมีการศึกษาด้านสังคมและโอกาสพัฒนาของชุมชน ในพื้นที่รอบด่านชายแดนและระบบโลจิสติกส์ที่สอดคล้องกับชุมชนนั้น ๆ
- คุณภาพชีวิตของการอยู่ร่วมกันระหว่างด่านและสังคมโดยรอบบริเวณด่านพรมแดน
- การประสานกับท้องถิ่นของพื้นที่ในการดำเนินการ การจัดการด่านนั้น ๆ อย่างเป็นระบบ (องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น)

8) นางฐิติพร กาสมสิน โทรศัพท์ติดต่อ 062-246-3692

หน่วยงาน-สังกัด นายกสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวจังหวัดตาก

- ข้อมูลการนำเสนอผลการศึกษาชัดเจนวิทยากรอาจารย์ทั้ง 2 ท่าน นำเสนอทำให้เห็นภาพชัดเจน

9) นายธีระพัชญ์ มาคง โทรศัพท์ติดต่อ 096-659-4455

หน่วยงาน-สังกัด นักวิชาการอุตสาหกรรม สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดตาก

- ควรมีการจัดการพื้นที่สำหรับบริหารโลจิสติกส์การขนส่ง/จุดจอด/การขนถ่ายให้เบ็ดเสร็จในพื้นที่เดียว
- การจัดการด้านการผ่านด่านฯ จุดเอ็กซ์เรย์ควรต้องเพียงพอการระบบโลจิสติกส์

2.2.4 สรุปประเด็นความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถามภายหลังการประชุมจำนวน 33 ราย มีรายละเอียดผลความคิดเห็นจากแบบสอบถาม ดังนี้

1) ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบประเมินผลภายหลังการประชุมส่วนใหญ่ ร้อยละ 36.36 เป็นหน่วยงานราชการ รองลงมาร้อยละ 30.30 เป็นผู้ประกอบการ ร้อยละ 18.18 เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ร้อยละ 12.12 เป็นภาคเอกชน และร้อยละ 3.03 เป็นประชาชนผู้สนใจ

2) ความคิดเห็นต่อการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

2.1) ศักยภาพโดยรวมของพื้นที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน ส่วนใหญ่ ร้อยละ 78.79 เห็นว่าค่อนข้างดี รองมาร้อยละ 12.12 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 9.09 เห็นว่าดีมาก โดยมีเหตุผล ดังนี้

- ต้องเพิ่มช่องทางจราจรขาเข้าด่านฯ ก่อนข้ามไปเมียนมา เนื่องจากมีปริมาณรถที่มาจอดพักค้างบนจำนวนมากทำให้การจราจรติดขัด นอกจากนี้ ศุลกากรควรขยายเวลาในการตรวจปล่อยเป็น 21.00 น. และช่วงเช้าจะได้ปล่อยรถเข้าด่านพรมแดนได้ทันที ซึ่งหากคณะทำงานอยากทราบข้อมูลที่แท้จริง ควรเข้าไปสอบถามผู้ประกอบการที่เป็นร้านค้าและขนส่งบริเวณหน้าด่านพรมแดน

- อยากจะให้ช่วยเรื่อง จำนวนการจราจรของรถบรรทุกขนาดใหญ่
- พื้นที่โดยรวมมีศักยภาพเพียงพอต่อการนำไปใช้พัฒนาต่อ เพื่อให้เกิดประโยชน์ในอนาคตให้เต็มศักยภาพของตัวพื้นที่ การค้าและการลงทุนจะสามารถขยายตัวละพัฒนาไปได้ ต้องมีการบูรณะการในทุก ๆ จุด ทั้งความร่วมมือของภาครัฐและเอกชน
- เห็นด้วยกับการตั้งกงศุลกากรของไทยในเมียนมา และของเมียนมาในไทย
- อยากให้มีมอเตอร์เวย์ตาก - แม่สอด
- ควรเพิ่มรอบเที่ยวบินระหว่างท่าอากาศยานแม่สอดไปกรุงเทพฯ
- ส่งเสริมการท่องเที่ยวแม่สอด
- ความสะดวกในการผ่านด่านพรมแดน ปัจจุบันถือว่าดีแต่ยังสามารถพัฒนาให้สะดวกกว่าเดิมได้ เพื่อให้สามารถผ่านแดนได้เร็วขึ้น
- น้ำประปา ไฟส่องสว่าง กล้องวงจรปิด ความเรียบของพื้นผิวถนนเป็นเรื่องควรปรับปรุงอีกรวมไปถึงความสะอาดในพื้นที่ โดยทำที่ทิ้งขยะให้เป็นที่และมีป้ายเตือนให้รักษาความสะอาด
- การค้าขายในการข้ามแดน-ผ่านแดน จะมีศักยภาพมากขึ้น ถ้ามีการเพิ่มจำนวนบุคลากรและงบประมาณจะทำให้พัฒนาได้ดีขึ้น
- โครงสร้างของด่านถนนก่อนที่จะเข้าสู่สะพานมิตรภาพ ถูกบีบลงให้เหลือ 2 เลน ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ทำให้รถไม่สามารถด้านด่านได้ไว ทำให้เสียเวลาในการข้ามพรมแดนแต่ละครั้งใช้เวลาเกือบทั้งวัน
- โดยรวมศักยภาพของด่านฝั่งไทยมีความสามารถการดำเนินการได้ดี แต่ศักยภาพในฝั่งเมียนมา มีความไม่แน่นนอนชัดเจน เช่น การจัดการด้านการขนถ่ายสินค้า การจัดการระบบตรวจสินค้า การจราจรฝั่งเมียนมา
- ระบบสัญญาณการสื่อสารยังไม่ดี รวมไปถึงห้องน้ำ ร้านค้า สำหรับผู้มาใช้บริการไม่เพียงพอที่สะพานมิตรภาพไทย - พม่า แห่งที่ 2
- ศักยภาพโดยรวมถือว่าดี แต่อยากให้มีการปรับปรุง one stop service ให้เป็นหน่วยหน่วยงานที่เป็น one stop service จริง ๆ ข้อมูลควรเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น พาณิชย์ สรรพากร ศุลกากร ตม. แรงงาน ธนาคาร เพื่อความสะดวกรวดเร็วในการใช้บริการสำหรับผู้ที่จะมาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- พื้นที่และการจัดการมีข้อจำกัด อาจมีผลสืบเนื่องมาจาก ฝั่งประเทศเมียนมาเป็นองค์ประกอบของสาเหตุต่าง ๆ ทั้งในด้านการบริการและการอำนวยความสะดวก เช่น รถติดบนถนนสะพาน 2 มีสาเหตุมาจากการตรวจของฝั่งเมียนมา เป็นต้น
- เส้นทางการขนส่งที่สะดวกมากยิ่งขึ้นและด่านพรมแดนมีเจ้าหน้าที่เพียงพอในการให้บริการแก่ผู้ที่มาใช้บริการ
- การข้ามแดนและการขนส่งรถบรรทุกสินค้า มีการกระจุกตัวบริเวณหน้าด่านก่อนข้ามด่านพรมแดนเป็นจำนวนมาก ทำให้รถติดเป็นระยะทางหลายกิโลเมตรและจอดรถเต็มทุกช่องจราจร

2.2) คุณภาพของโครงการสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจรเพียงพอ พื้นผิวจราจรมีสภาพดี ส่วนใหญ่ร้อยละ 51.52 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 39.39 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 9.09 เห็นว่าดีมาก

2.3) คุณภาพของระบบโทรคมนาคมโดยรวม ส่วนใหญ่เห็นว่าร้อยละ 66.67 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 18.18 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 12.12 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 3.03 เห็นว่าแย่มาก

2.4) ความเพียงพอของพื้นที่ภายในด่านฯ เช่น พื้นที่ของด่านฯ สามารถรองรับการเข้าใช้บริการ ส่วนใหญ่ร้อยละ 69.70 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 15.15 เห็นว่าดีมาก ร้อยละ 12.12 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 3.03 เห็นว่าแย่มาก

2.5) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ เช่น ช่องตรวจคน-รถ เครื่อง x-ray สินค้า ส่วนใหญ่ร้อยละ 81.82 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 9.09 เห็นว่าดีมาก ร้อยละ 6.06 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 3.03 เห็นว่าแย่มาก

2.6) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น คลังสินค้า ลานพักสินค้า จุดพักรถ ส่วนใหญ่ร้อยละ 78.79 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 9.09 เห็นว่าแย่มาก ร้อยละ 6.06 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และดีมากเท่ากัน

2.7) คุณภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น ห้องน้ำ ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส ร้านอาหาร ส่วนใหญ่ร้อยละ 57.58 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 30.30 เห็นว่าคอนข้างแย่ ร้อยละ 9.09 เห็นว่าแย่มาก และร้อยละ 3.03 เห็นว่าดีมาก

2.8) คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคเพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น น้ำประปา ไฟส่องสว่าง กล้องวงจรปิด ส่วนใหญ่ร้อยละ 63.64 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 24.24 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 9.09 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 3.03 เห็นว่าแย่มาก

2.9) ประสิทธิภาพการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนในภาพรวม เช่น มีระบบการบริหารจัดการที่เป็นมาตรฐาน การตรวจสอบเอกสารมีความถูกต้อง ส่วนใหญ่ร้อยละ 72.73 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 18.18 เห็นว่าดีมาก ร้อยละ 6.06 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 3.03 เห็นว่าแย่มาก

2.10) การอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการในการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน เช่น จำนวนเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการเพียงพอ ความรวดเร็วในการให้บริการ ส่วนใหญ่ร้อยละ 66.67 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 21.21 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 9.09 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 3.03 เห็นว่าแย่มาก

2.11) ประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบ ความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) การแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน ส่วนใหญ่ร้อยละ 66.67 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 21.21 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 9.09 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 3.03 เห็นว่าแย่มาก

ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการดำเนินงาน













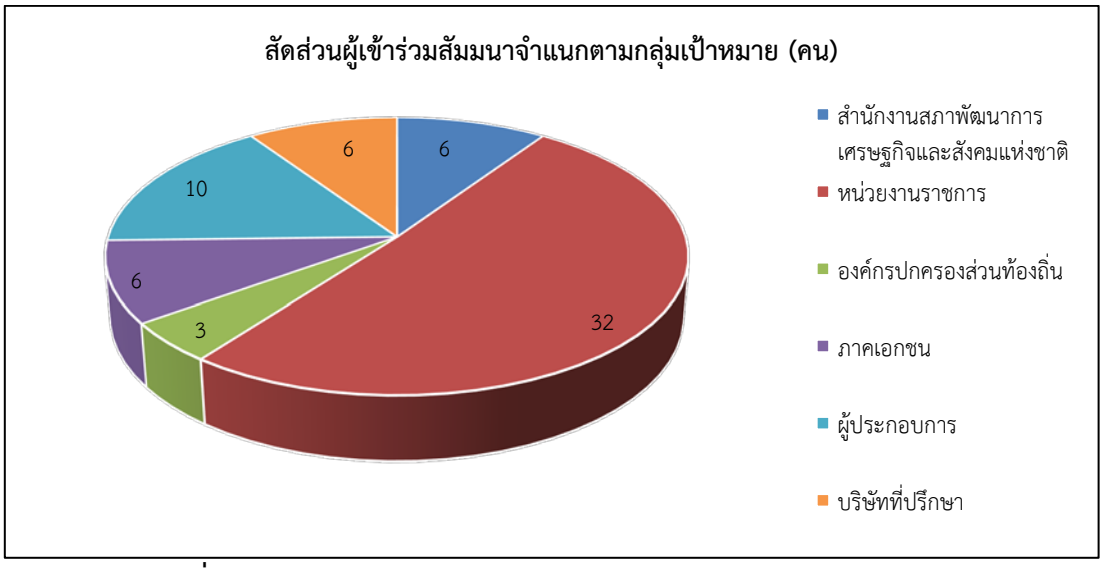







3. ประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 3 ด่านศุลกากรสะเดาและปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา

การจัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 3 จัดเมื่อวันอังคารที่ 22 พฤศจิกายน 2565 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมยูงทอง ชั้น 1 โรงแรมบุรีศรีภู คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ จังหวัดสงขลา มีผู้เข้าร่วมประชุมโครงการทั้งหมด 63 คน ประกอบด้วย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 6 คน หน่วยงานราชการ 32 คนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 3 คน ภาคเอกชน 6 คน ผู้ประกอบการ 10 คน และบริษัทที่ปรึกษา 6 คน (ดัง**รูปที่ 3-1**)



รูปที่ 3-1 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย

3.1 ผู้ดำเนินการในการจัดประชุมกลุ่มย่อย

กล่าวต้อนรับ/ผู้ดำเนินรายการ	:	นายสิรภพ สุวรรณเกสร์ *(ผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ)*
วิทยากร	:	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ *(ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)*
	:	ดร.พุทธิพงศ์ จุลกสิกร *(นักวิชาการผู้ช่วยด้านการวางแผนการขนส่ง)*
ผู้ดำเนินการเสวนา	:	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ *(ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)*
	:	ดร.ไพโรจน์ ชัยจีระธิกุล *(กรรมการหอการค้าจังหวัดสงขลา)*
	:	นายศิวกร วิชากิจ *(รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสงขลา)*
	:	นายภูวดล มโนมัยพันธุ์ *(strategic planning ท่าเรือเทพา)*

3.2 สรุปผลประเด็นและสาระสำคัญการประชุมโครงการ

ภายหลังวิทยากรนำเสนอสาระสำคัญของการศึกษาข้อมูล และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุม ซักถาม แลกเปลี่ยนข้อมูล และแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และบริษัทที่ปรึกษา ได้เปิดช่องทางและโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

1) แสดงความคิดเห็นในเวทีประชุม และเสวนา จำนวน 3 ราย
2) การเสวนา แลกเปลี่ยนประเด็นความคิดเห็น
3) ผ่านใบแสดงความคิดเห็น จำนวน 5 ราย
4) แบบประเมินผลภายหลังการประชุม จำนวน 27 ราย

โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.2.1 ผลการระดมความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในเวทีประชุม

ตารางที่ 3.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
(1.1) นายชุติวัตรพงษ์ วิไลชื่นผล รองนายกเทศมนตรีสำนักขาม ● ในฐานะเจ้าของพื้นที่เทศบาลตำบลสำนักขาม ได้รับผลกระทบเกี่ยวกับการขนส่งชายแดน เรื่องการจอดรถสินค้าตามไหล่ทางที่ไม่เป็นระเบียบ ซึ่งไม่มีพื้นที่ให้จอดได้เพียงพอ ทำให้ชาวบ้านในพื้นที่ได้รับอันตราย จึงอยากให้โครงการด่านใหม่เปิดขึ้นโดยเร็ว เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรบริเวณหน้าด่าน	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ รับข้อเสนอแนะ
(1.2) นายผาสุข จิตต์ภักดี ที่ปรึกษานายกเทศมนตรีสำนักขาม ● การเปิดด่านฯ แห่งใหม่ล่าช้าซึ่งเกิดจากระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ยังไม่พร้อม เนื่องจากมีการสร้างพื้นที่ด่านฯ ก่อนสร้างถนนทางเข้า และในขณะนี้ยังหาพื้นที่สำหรับสร้างถนนอยู่อาจเป็นปัญหาได้ในอนาคต ในเรื่องค่าเวนคืนและค่าสิ่งปลูกสร้าง ● ภาครัฐทำงานร่วมกับชุมชนน้อยมาก จนเกิดปัญหาในการสร้างนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) พื้นที่เฟสที่ 1 และ 2 เนื่องจากการรุกล้ำพื้นที่ของชาวบ้าน และปัญหาการจราจรติดขัด อยากเสนอให้ทาง (กนอ.) เปิดให้รถขนส่งสามารถเข้าไปใช้พื้นที่ได้ เพื่อลดปัญหาการจราจรในพื้นที่ ● คนในพื้นที่มีความยังกังวล หากมีการย้ายด่านฯ แล้วการขนส่งไปอยู่ที่ใหม่ทั้งหมดจะกระทบกับเศรษฐกิจของชาวบ้าน เพราะพื้นที่ท่องเที่ยวส่วนมากยังอยู่ที่ด่านเก่า ● รถขนส่งส่วนใหญ่ใช้บริการที่ด่านฯ ปาดังเบซาร์จำนวนมาก เนื่องจากพื้นที่ด่านฯ สะเดายังพัฒนาไม่เสร็จ และจากการที่มีนโยบายและข้อปฏิบัติมาก่อนเงินลงทุนจึงเกิดปัญหาติดขัดกับชุมชน นอกจากนี้ การย้ายด่านใหม่ทำให้เงินทุนในการพัฒนาพื้นที่มีไม่เพียงพอ	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ รับข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 3.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ (ต่อ)

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
(1.3) นายเผดิมเดช มั่งคั่ง นายด่านศุลกากรสะเดา ● แนวทางการศึกษาของทางทีมงานมีหลายส่วนที่ตรงและสะท้อนปัญหาได้ดี แต่อยากทราบถึงเป้าหมายในการพัฒนาดัชนี เพื่อประเมินพื้นที่ชายแดนเป็นลักษณะไหน ● การสำรวจความคิดเห็นในพื้นที่สะเดาหรือปาดังเบซาร์ คนในพื้นที่ส่วนใหญ่มองเรื่องโลจิสติกส์จะสนใจที่ประสิทธิภาพของแนวเส้นทาง ส่วนความแออัดในพื้นที่เป็นปัญหาที่ชาวบ้านรู้สึกอยู่โดยตลอด จึงสะท้อนออกมาแรงกว่าจุดอื่น ทั้ง ๆ ที่แผนงานโครงการมีการดำเนินการ แต่อาจไม่ตรงจุด ทำให้ปัญหาที่มีอยู่ไม่ถูกแก้ไข ● ปัญหาสำคัญด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทย-มาเลเซียยังไม่มีข้อตกลงขนส่งทางถนน เนื่องจากต่างฝ่ายมองบนพื้นฐานผลประโยชน์ของประเทศเป็นหลักแล้วต่อรองกัน แต่หากมองบนพื้นฐานโลจิสติกส์ในภูมิภาคมองว่าจะสามารถเกิดได้ง่ายกว่า ● เส้นทางส่งออกด่านฯ สะเดา จากการวิเคราะห์พบว่าส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตที่อยู่ในพื้นที่ เพราะฉะนั้นเส้นทางที่ควรเร่งพัฒนาคือเส้นทางช่วงสงขลา-สะเดา ที่เป็นเส้นทางขนส่ง และเส้นทางท่องเที่ยวในเวลาเดียวกัน ตลอดแนวเส้นทางมีป้ายสัญญาณไฟจราจรจำนวนมากทำให้ใช้เวลาในการเดินทางค่อนข้างนานแต่ในแง่ของโลจิสติกส์ต้องการความแน่นอนของระยะเวลาในการขนส่ง ● ระบบที่คาดว่าจะนำมาใช้ในการจัดการคือ จะมีระบบคิว ได้มีการให้ออกแบบเพื่อนำมาใช้ตรวจรถที่เข้า-ออกพรมแดน ● ปัญหาที่ทำให้ด่านพรมแดนมีปัญหาการจราจรติดขัดจำนวนมาก เกิดจากการจัดการของฝั่งมาเลเซียที่ไม่สามารถแก้จากฝั่งมาเลเซียได้ ทั้งในการแก้ปัญหาที่วางแผนไว้จะนำรถขนส่งสินค้าขาออกทั้งหมดเข้าไปก่อน ในส่วนด่านฯ แห่งใหม่จะมีการติดตั้งเครื่อง X-Ray จำนวน 2 เครื่อง สำหรับตรวจสินค้าโดยไม่ต้องจอด ทำให้ความเร็วในการขนส่งน่าเพิ่มขึ้นช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านได้ดี ในส่วนด่านฯ แห่งเก่ามีการของบประมาณเพื่อปรับปรุงในเรื่องการให้บริการพื้นที่สิ่งอำนวยความสะดวกทั้งด่านศุลกากรเก่าและด่านพรมแดนเพื่อให้สามารถรองรับปริมาณงานที่มีในปัจจุบันให้ดีขึ้น	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ ● ตัวชี้วัดที่ใช้ในการประเมินมาจากสองส่วนหลักๆ คือ ดัชนีเอามาจาก OECD และ ADB มาใช้ในการประเมินจุดผ่านแดน จุดข้ามแดนในประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเลในเอเชียกลาง ได้นำสองดัชนีมาผสมกันบนพื้นฐานของสี่มิติ ในแนวคิดของแต่ละพื้นที่ประเด็น บริบทไม่เหมือนกันจึงต้องมีตัวประเมินติดตาม ● หากอยากได้ข้อมูลในระบบเคลียริงเฮาส์ (Clearinghouse) แนะนำให้ไปดูกรณีศึกษาของท่าเรือมะนิลา เพราะคล้ายกับบ้านเรา ในระบบมีการจองทางอินเตอร์เน็ต และปริ้นเป็น QR Code เป็นการบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัดไปได้มาก

3.2.2 เสวนา แลกเปลี่ยนประเด็นความคิดเห็น

ช่วงที่ 2 การเสวนา "ความท้าทายและแนวทางการพัฒนาการค้าขายและการค้าผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด กับประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่ต่อเนื่อง" โดยมีประเด็นแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ดังนี้

- **ภาพรวมการค้าชายแดนของไทย-มาเลเซีย ในมุมมองของผู้ประกอบการ ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ความท้าทาย แนวทางการพัฒนา การจัดการของบริบทในพื้นที่**

- **คุณศิวกร วิชากิจ (รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสงขลา)** : ในส่วนมุมมองของผู้ประกอบการ อุตสาหกรรมในพื้นที่ พบว่า ในด้านโครงสร้างพื้นฐานทางฝั่งชายแดนของประเทศไทยยังด้อยกว่า เมื่อเทียบกับโครงสร้างพื้นฐานของประเทศมาเลเซีย จึงมองว่าควรมีการพัฒนาในส่วนของเส้นทาง ถนน ที่เชื่อมต่อกับด่านฯ สะเดา ซึ่งจะส่งผลต่อการขนส่ง ช่วยอำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกสินค้ากับประเทศมาเลเซีย รวมไปถึงการขนส่งทางรางหรือรถไฟรางคู่ที่เชื่อมระหว่างด่านฯ ปาดังเบซาร์ ไปยังอำเภอบางกล่ำ จังหวัดสงขลา และแหลมฉบัง ซึ่งการขนส่งทางรางอาจจะช่วยลดเรื่องต้นทุนการขนส่งได้

- **ดร.ไพโรจน์ ชัยจีระธิกุล (กรรมการหอการค้าจังหวัดสงขลา) :** ภาพรวมโครงสร้างพื้นฐานของภาคใต้เป็นจุดยุทธศาสตร์ทางทะเล มีทำเลด้านการขนส่งที่เหมาะสม แต่ขาดการส่งเสริมและพัฒนาในส่วนนี้ ทำให้ไม่ได้ใช้ประโยชน์เท่าที่ควร จึงต้องไปใช้ที่ท่าเรือปีนัง และการขนส่งทางถนนที่เชื่อมไปยังมาเลเซีย ผ่านด่านฯ สะเดาและปาดังเบซาร์ มีทางเลือกของแนวเส้นทางค่อนข้างน้อย หากเกิดอะไรขึ้นก็จะทำให้การขนส่งทางถนนหยุดชะงักทันที เพราะไปเส้นทางอื่นไม่ได้ จึงมองว่าหากมีมอเตอร์เวย์ที่จะมาช่วยส่งเสริมการขนส่งทางถนนก็จะเป็นสิ่งที่ดี รวมไปถึงการสร้างเส้นทางเชื่อมต่อกับด่านฯ ใหม่ที่จะไปยังมาเลเซียควรจะเป็นจุดเชื่อมต่อที่เหมาะสม ซึ่งจะช่วยให้ลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า ประหยัดเชื้อเพลิง เวลาในการเดินทาง อย่างไรก็ตาม พื้นที่นิคมอุตสาหกรรมยังขาดเส้นทางที่จะเชื่อมต่อไปยังด่านฯ ใหม่ ในปัจจุบันยังคงต้องใช้เส้นทางเดิม ซึ่งเป็นระยะทางที่ค่อนข้างไกล นอกจากนี้ ควรมีการส่งเสริมกระบวนการในการติดตามการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

- **นายภูวดล มโนมัยพันธุ์ (strategic planning ท่าเรือเทพา) :** ได้นำเสนอพื้นที่บริเวณท่าเรือเทพา ซึ่งมีการประกอบกิจการเกี่ยวกับการเทรดดิ้งโลจิสติกส์ ของสินค้าประเภทปิโตรเคมี ไม้สัก หินแร่ วัสดุก่อสร้าง และอื่น ๆ

- **ประเด็นด้านกฎระเบียบ ข้อตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหา อุปสรรค หรืออาจจะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย ในมุมมองของผู้เสวนา**

- **คุณศิวกร วิชากิจ (รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดสงขลา)** : บางข้อของกฎระเบียบทางการค้ายังมีผลกระทบต่อสินค้าบางประเภท การผลิตของโรงงานอุตสาหกรรม การนำเข้าสินค้าประเภทอาหารทะเล ซึ่งทำให้เกิดอุปสรรค ต้นทุนในการดำเนินการมากขึ้น เนื่องจากมีระยะรอคอยและขั้นตอนต่าง ๆ เพิ่มขึ้น จึงอยากให้ภาครัฐมีการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความคล่องตัว รวดเร็วในการจัดการ ซึ่งจะส่งผลดีกับภาคเอกชนมากขึ้น ทั้งนี้ **ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์** ได้เพิ่มเติมว่า ปัญหาและอุปสรรคในการนำเข้า - ส่งออก จะต้องมีการลงรายละเอียดว่าเป็นสินค้ากลุ่มไหน ประเภทอะไร เพราะสินค้าแต่ละกลุ่มจะไม่เหมือนกัน นอกจากนี้ แต่ละพื้นที่ก็จะมีจุดแข็งของสินค้าที่แตกต่างกัน จึงต้องมีการอำนวยสินค้าให้เหมาะสมกับสินค้าในพื้นที่นั้น ๆ

- **ดร.ไพโรจน์ ชัยจีระธิกุล (กรรมการหอการค้าจังหวัดสงขลา) :** ความไม่แน่นอนและชัดเจนเกี่ยวกับการต่อสัญญาหรือข้อตกลงของ MOU กับประเทศสิงคโปร์ในทุก ๆ ปี เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าที่เน่าเสียง่าย ส่งผลต่อการส่งออกของผู้ประกอบการ นอกจากนี้ ในส่วนข้อตกลงในการแลกรถซึ่งอยู่ในกรอบความตกลงอาเซียน ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งมีผลเสียตามมาคือ

มีรถที่ใช้สองป้ายเข้ามาในไทยมากขึ้น (รถจากมาเลเซียมาจดทะเบียนในไทย) ก่อให้เกิดความได้เปรียบและเสียเปรียบจากข้อตกลงดังกล่าว ซึ่งทำให้คนขับรถขนส่ง (บรรทุก) จากมาเลเซียเข้ามาในไทยได้ แต่ไทยไม่สามารถเข้าไปฝั่งนั้นได้ รวมไปถึงอยากให้ทางสภาพัฒน์ช่วยส่งเสริมกิจการทางการค้าบางประเภท เพื่อให้มีสิทธิประโยชน์ทางการค้าเพื่อให้สามารถแข่งขันกับประเทศมาเลเซียได้ ซึ่งสุดท้ายแล้ว กฎระเบียบต่าง ๆ การบริหารจัดการ ค่าเช่า ข้อกำหนดของผังเมือง จะต้องมี One Stop Service ของเขตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจริงสามารถจัดการได้จริง

- **นายภูวดล มโนมัยพันธุ์ (strategic planning ท่าเรือเทพา) :** กฎระเบียบขั้นตอนต่าง ๆ ที่ผู้ประกอบการต้องเจอ ส่วนใหญ่ทำให้เกิดความล่าช้าในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ซึ่งทางท่าเรือเทพาก็จะต้องมาสนับสนุนหรืออำนวยความสะดวกกับผู้ประกอบการที่มาใช้การขนส่งที่ท่าเรือดังกล่าว

3.2.3 การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น จำนวน 5 ราย

1) คุณผาสุข จิตต์ภักดี ที่ปรึกษานายกเทศมนตรีสำนักขาม

- ขอให้ระบบราชการตอบสนองระบบธุรกิจเอกชนให้ไปในทางเดียวกัน

2) ร้อยตำรวจเอกชาดัต เกปัน รอง.สว.จร.สภ.คอหงส์ (ภ.จว.สงขลา)

- ประเทศไทยถือว่าเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียมีด่านพรมแดนและประตูการค้าที่ดีกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 29 จังหวัด โดยเหมาะกับการพัฒนาเป็นศูนย์กลางแหล่งผลิตและกระจายสินค้า ทำให้การค้าชายแดนและผ่านแดนมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง อยากให้การพัฒนาประเทศให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประชาชนโดยคำนึงถึงประโยชน์ของประเทศเป็นที่ตั้งและไม่ทำลายระบบสิ่งแวดล้อม

3) พันตำรวจตรีอานนท์ เพ็ชรพะเนาว์ สารวัตร (ตม.จว.สงขลา บก.ตม.6)

- ควรแยกจุดผ่านแดนของรถสินค้าและจุดผ่านแดนของรถทั่วไปและคนเดินทางเข้าออกจากกันเพื่อลดความหนาแน่นของปริมาณรถและการจราจร

4) คุณอาลาวี ลาเต๊ะ ประธานวิชาเอกการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์)

- ควรแต่งตั้งผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจ โดยมีลำดับขั้นตอนน้อยที่สุด

5) นางสาวปาลิดา สุทธิชี ประธานหลักสูตรบริหารธุรกิจ
คณะวิทยาการจัดการ (มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์)

- อยากให้ทางทีมวิจัยเน้นการให้ความสำคัญกับกระบวนการสื่อสารของภาครัฐ ภาคเอกชนและชุมชนเพื่อการพัฒนาที่เป็นไปในทางเดียวกัน ในส่วนประเด็นของข้อตกลงระหว่างไทยกับมาเลเซียในด้านการขนส่งควรให้มีการเกิดขึ้นเพื่อความสะดวกและเป็นมาตรฐานทั้งสองฝ่ายได้ปฏิบัติร่วมกัน

3.2.4 สรุปประเด็นความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถามภายหลังการประชุม จำนวน 27 ราย โดยมีรายละเอียดจากผลความคิดเห็นของแบบสอบถาม ดังนี้

1) ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบประเมินผลภายหลังการประชุมส่วนใหญ่ ร้อยละ 77.78 เป็นหน่วยงานราชการ รองลงมาร้อยละ 14.81 เป็นผู้ประกอบการ ร้อยละ 3.70 เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคเอกชนเท่ากัน

2) ความคิดเห็นต่อการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

2.1) ศักยภาพโดยรวมของพื้นที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน ส่วนใหญ่ ร้อยละ 48.15 เห็นว่าค่อนข้างดี รองมาร้อยละ 40.74 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 7.41 เห็นว่าแย่มาก และร้อยละ 3.70 เห็นว่าดีมาก โดยมีเหตุผล ดังนี้

- ทางเรามีเขตติดต่อกับทางประเทศเพื่อนบ้านและมีสถานที่อำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการด้านการขนส่ง แต่อาจจะมีข้อที่ต้องปรับปรุงในด้านของโครงสร้างพื้นฐาน เนื่องจากจำนวนของตู้ขนส่งมีจำนวนมากแต่พื้นที่ในการให้บริการไม่เพียงพอ
- พื้นที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน ถือว่าในด่านที่เป็นอาคารสถานที่โดยรวมค่อนข้างมีความพร้อมสะดวกพอสมควร รวมทั้งบุคลากรเจ้าหน้าที่ที่มีจำนวนเพียงพอเหมาะสมแต่ติดในเรื่องเส้นทางจราจรการขนส่งค่อนข้างไม่เพียงพอไม่ได้สะดวกในการขนส่งสินค้ารถบรรทุกขนาดใหญ่ทำให้กระทบกับการใช้ถนนของชุมชนในพื้นที่
- สภาพพื้นผิวการจราจรค่อนข้างติดขัดมีพื้นที่คับแคบตรงจุดข้ามแดน
- เนื่องจากจุดพักรถห้องน้ำร้านอาหารมีไม่เพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ
- เจ้าหน้าที่ภายในพื้นที่ประสานการปฏิบัติการเป็นอย่างดี
- ถนนขาเข้าขาออกด่านสะเดาคับแคบทำให้รถติดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน
- ด่านสะเดาไม่มีที่จอดรถพักรถสินค้าทำให้รถต้องมาจอดริมถนนบางครั้งเกิดอุบัติเหตุรถที่เดินทางสัญจรมาชนรถขนสินค้าที่จอดริมถนนในเวลากลางคืน
- ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์มีพื้นที่รถขนส่งสินค้าจอดในระหว่างการดำเนินการผ่านแดนทำให้สะดวกต่อผู้ขับขี่รถสินค้าในการดำเนินการในส่วนของศุลกากรและตรวจคนเข้าเมือง
- ศักยภาพโดยรวมของด่านศุลกากรสตูลเกี่ยวกับความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนถือว่าความเหมาะสมของที่จะใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าค่อนข้างน้อยด้วยข้อจำกัดที่เป็นด่านทางน้ำและร่องน้ำธรรมชาติค่อนข้างตื้นไม่เหมาะสำหรับขนส่งสินค้าที่จะเข้ามาขนถ่ายที่ด่านฯ แต่เหมาะในการเป็นเส้นทางข้ามแดนของประชาชนของทั้งไทยและมาเลเซียเพราะมีท่าเรือเฟอร์รารี่ที่อำนวยความสะดวกในการเดินทางได้ดี
- หน่วยงานภาครัฐมีการอำนวยความสะดวกต่อประชาชนดีมากให้บริการรวดเร็วแต่การจัดการทรัพยากรภายในหน่วยงานรัฐเองนั้นค่อนข้างเป็นไปอย่างยากลำบาก เช่น วัสดุกัณฑ์อุปกรณ์ที่ใช้ในการทำงานการบำรุงรักษาซ่อมแซมอุปกรณ์ในการทำงานเครื่องปรับอากาศค่าทำความสะอาดห้องทำงานห้องน้ำบางส่วนเจ้าหน้าที่ต้องออกค่าใช้จ่ายไปก่อนและไม่สามารถเบิกได้
- ปัจจุบันช่องทางเข้าออกรถบรรทุกมีปัญหารถติดทุกช่องทางเป็นระยะทางยาวถึงด่านฯ จึงควรเจรจากับทางมาเลเซียเพื่อให้อำนวยความสะดวก เพื่อให้การจราจรไม่ติดขัด
- หากสามารถใช้ด่านฯ สะเดาแห่งใหม่ได้โดยเร็วจะสามารถอำนวยความสะดวกผู้เดินทางเฉพาะรถบรรทุกสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพควรเร่งเจรจาจุดผ่านแดนในประเทศมาเลเซียเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์
- ในพื้นที่ข้ามแดนและผ่านแดนโดยรวมมีหลายอย่างที่ต้องนำมาคิดคำนวณบางหัวข้ออาจจะมีประสิทธิภาพมากสุดแต่บางหัวข้อก็ได้น้อยสุดมองว่าเรายังสามารถพัฒนาศักยภาพได้มากกว่านี้ในทุก ๆ ด้านได้

- ด่านศุลกากรมีการจัดวางระบบอิเล็กทรอนิกส์เพื่อรองรับการปฏิบัติพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนที่เป็นมาตรฐานตามหลักสากลและอำนวยความสะดวกทางการค้าการเดินทางของผู้ผ่านแดน
- เพื่อการปรับปรุงให้ได้มาตรฐานในระดับสากลและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและความประทับใจให้ชาวต่างชาติเมื่อเข้ามาเยือนประเทศ
- พัฒนาด้านสิ่งอำนวยความสะดวกการบริการด้านโลจิสติกส์บริการและอื่น ๆ
- ปรับปรุงภูมิทัศน์ระบบนิเวศโดยรอบเพื่อภาพลักษณ์ที่ดีของประเทศ

2.2) คุณภาพของโครงการสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจรเพียงพอ พื้นผิวจราจรมีสภาพดี ส่วนใหญ่ร้อยละ 59.26 เห็นว่าค่อนข้างแย่ รองลงมาร้อยละ 22.22 เห็นว่าค่อนข้างดี และร้อยละ 18.52 เห็นว่าแย่มาก

2.3) คุณภาพของระบบโทรคมนาคมโดยรวม ส่วนใหญ่เห็นว่าร้อยละ 51.85 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 29.63 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 14.81 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 3.70 เห็นว่าแย่มาก

2.4) ความเพียงพอของพื้นที่ภายในด่านฯ เช่น พื้นที่ของด่านฯ สามารถรองรับการเข้าใช้บริการ ส่วนใหญ่ร้อยละ 59.26 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 40.74 เห็นว่าค่อนข้างดี

2.5) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ เช่น ช่องตรวจคน-รถ เครื่อง x-ray สินค้า ส่วนใหญ่ร้อยละ 62.96 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 29.63 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 7.41 เห็นว่าดีมาก

2.6) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น คลังสินค้า ลานพักสินค้า จุดพักรถ ส่วนใหญ่ร้อยละ 48.15 เห็นว่าค่อนข้างแย่ รองลงมาร้อยละ 33.33 เห็นว่าค่อนข้างดี ร้อยละ 18.52 เห็นว่าแย่มาก

2.7) คุณภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น ห้องน้ำ ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส ร้านอาหาร ส่วนใหญ่ร้อยละ 62.96 เห็นว่าค่อนข้างแย่ รองลงมาร้อยละ 25.93 เห็นว่าค่อนข้างดี และร้อยละ 11.11 เห็นว่าแย่มาก

2.8) คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคเพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น น้ำประปา ไฟส่องสว่าง กล้องวงจรปิด ส่วนใหญ่ร้อยละ 55.56 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 33.33 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 7.41 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 3.70 เห็นว่าแย่มาก

2.9) ประสิทธิภาพการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนในภาพรวม เช่น มีระบบการบริหารจัดการที่เป็นมาตรฐาน การตรวจสอบเอกสารมีความถูกต้อง ส่วนใหญ่ร้อยละ 66.67 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 18.52 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 14.81 เห็นว่าค่อนข้างแย่

2.10) การอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการในการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน เช่น จำนวนเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการเพียงพอ ความรวดเร็วในการให้บริการ ส่วนใหญ่ร้อยละ 59.26 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 25.93 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 14.81 เห็นว่าดีมาก

2.11) ประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบ ความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) การแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน ส่วนใหญ่ร้อยละ 51.85 เห็นว่าค่อนข้างดี และร้อยละ 48.15 เห็นว่าค่อนข้างแย่

ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการดำเนินงาน















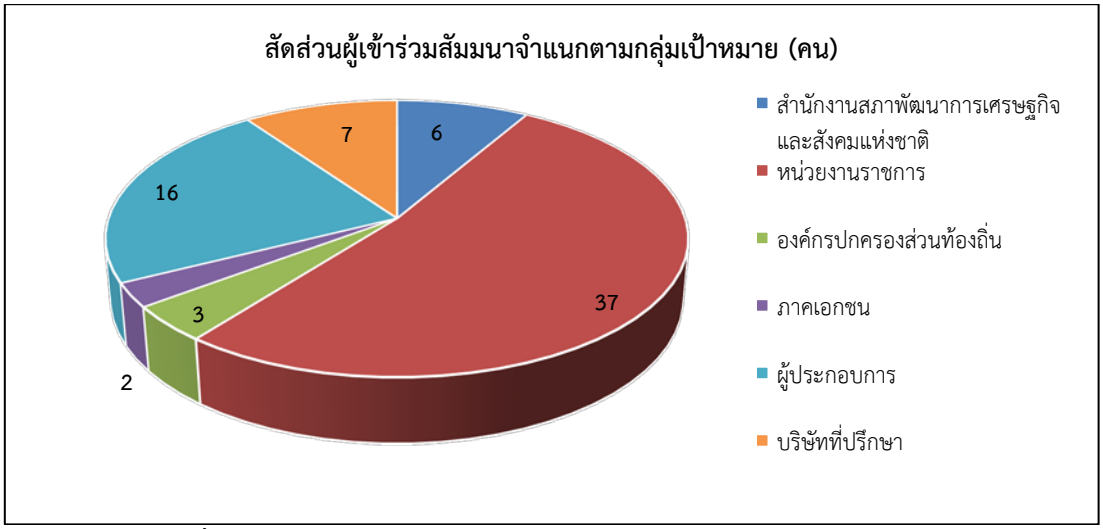







4. ประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 4 ด่านศุลกากรนครพนม จังหวัดนครพนม และด่านศุลกากรมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร

การจัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 4 จัดขึ้นเมื่อวันศุกร์ที่ 2 ธันวาคม 2565 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องริเวอร์เฮอริเทจ โรงแรมเดอะริเวอร์ อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมโครงการทั้งหมด 71 คน ประกอบด้วย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 6 คน หน่วยงานราชการ 37 คน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 3 คนภาคเอกชน 2 คน ผู้ประกอบการ 16 คน และบริษัทที่ปรึกษา 7 คน (ดัง**รูปที่ 4-1**)



รูปที่ 4-1 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย

4.1 ผู้ดำเนินการในการจัดประชุมกลุ่มย่อย

กล่าวต้อนรับ/ผู้ดำเนินรายการ : นายสิรภพ สุวรรณเกสร์
(ผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ)

วิทยากร : ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์
(ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)

: ดร.พุทธิพงศ์ จุลกสิกร
(นักวิชาการผู้ช่วยด้านการวางแผนการขนส่ง)

ผู้ดำเนินการเสวนา : ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์
(ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)

: นางสาวพนิดา โควสุภัทร
(cross border business mgr.)
บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

: นายจรินทร์ บุตรธิเดช
(กรรมการผู้จัดการ)
บริษัท ไอซีแอล อินเตอร์เนชันแนล จำกัด

: นายอานุภาพ แสนคำ
(กรรมการผู้จัดการ)
ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอแอนด์บี ชิปปิ้ง

4.2 สรุปผลประเด็นและสาระสำคัญการประชุมโครงการ

ภายหลังวิทยากรนำเสนอสาระสำคัญของการศึกษาข้อมูล และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุม ซักถาม แลกเปลี่ยนข้อมูล และแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และบริษัทที่ปรึกษา ได้เปิดช่องทางและโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

1) แสดงความคิดเห็นในเวทีประชุม และเสวนา จำนวน 3 ราย
2) การเสวนา แลกเปลี่ยนประเด็นความคิดเห็น
3) ผ่านใบแสดงความคิดเห็น จำนวน 6 ราย
4) แบบประเมินผลภายหลังการประชุม จำนวน 32 ราย

โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.2.1 ผลการระดมความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในเวทีประชุม

ตารางที่ 4.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
(1.1) นายพงษ์ธร จ่าแสน ผู้อำนวยการส่วนบริการศุลกากร ด่านศุลกากรมุกดาหาร ● การเก็บข้อมูลของผู้ประกอบการของด่านมุกดาหาร อยากทราบการเฉลี่ยคะแนนของคนขับรถ และผู้ประกอบการเป็นแบบไหน กังวลว่าผลที่ได้ส่วนใหญ่จะเกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานหรือสาธารณูปโภค ซึ่งเป็นสิ่งที่คนขับได้รับความเดือดร้อน จึงทำให้คะแนนในข้อ 1 และข้อ 2 ไม่มีประโยชน์ อาจทำให้ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานผิดปกติ	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ ● ในความเป็นจริงระบบสาธารณูปโภคไม่เคยพออยู่แล้ว แต่วิธีในการจัดการข้อมูลจะมีการแยกกลุ่มต่าง ๆ เพื่อนำมาพัฒนาด่านต่อไป ดร.พุทธิพงศ์ จุลกสิกร ● ในการคำนวณในครั้งนี้เลือกที่จะนำเสนอข้อมูลเบื้องต้นก่อน หลังจากนี้จะมีการแยกแต่ละกลุ่มเพื่อสรุปผลต่อไป
(1.2) นางสาวเบญจ์ ชำกรม หัวหน้าฝ่ายสืบสวนและปราบปราม ด่านศุลกากรบึงกาฬ ● จังหวัดบึงกาฬจะมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 เกิดขึ้นอยากทราบว่าทางสภาพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติทางมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์มีการศึกษาเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานหรือไม่ เนื่องจากกำหนดการก่อสร้างแล้วเสร็จอยู่ช่วงเดือนมีนาคม 2567 จากแผนการก่อสร้าง แต่ในอนาคตอาจจะรองรับได้ไม่เพียงพอ แต่มีแผนสำรองของด่านฯ คือพื้นที่หนองน้ำสาธารณะที่จะพัฒนาเป็นด่านตรวจปล่อยได้	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ ● ปัญหาที่พบบ่อยจากตัวสะพาน คือจุดคอขวดก่อนขึ้นสะพาน และพื้นที่ใช้ประโยชน์ใกล้เคียงมีไม่เพียงพอ ทำให้การพัฒนาพื้นที่ไปพร้อมกันได้ยาก เราจึงต้องคิดวิธีบริหารชายแดนกันใหม่ ให้ทุกหน่วยงานอยู่ภายใต้หน่วยงานเดียวกัน
(1.3) นายวัชรินทร์ เจียวิริยบุญญา รองประธานภาคอีสาน สภาอุตสาหกรรมจังหวัดนครพนม ● การค้าชายแดนด่านฯ นครพนม สะพานมิตรภาพชายแดนแห่งที่ 3 มีการวางระบบได้ดีที่สุด เป็นการวางพื้นที่ต้นแบบของสะพานแห่งที่ 5 แต่ในปัจจุบันยังไม่มีการวางระบบเป็น one stop service จึงทำให้เกิดอุปสรรคของผู้ส่งออก อยากให้นำระบบ one stop service มาใช้ที่สะพานไทย-ลาว แห่งที่ 5	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ ● มีตัวอย่างจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีการสนับสนุนผู้ประกอบการให้ออกนอกประเทศ อาจจะต้องมีนโยบายที่ทำให้ประเทศเพื่อนบ้านเป็นหลังท่าของไทย แต่กลับกันประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านจะกลายเป็นหลังท่าของประเทศจีน

ตารางที่ 4.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ (ต่อ)

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
● การแก้ปัญหาตามผู้ประกอบการ ซึ่งปัญหาได้เกิดไปแล้ว จึงควรมีการวางผังนโยบาย มองกรอบของประเทศข้างเคียงของผู้ประกอบที่จะร่วมการค้าด้วย ซึ่งในปัจจุบัน สปป.ลาว เวียดนาม จีน มีการวางระบบที่สูงกว่าประเทศไทย จึงขอฝากให้ทางหน่วยงานช่วยดูแลปัญหาอุปสรรคที่มีต่อผู้ประกอบการและควรหาตลาดเพื่อรองรับผู้บริโภคและการลงทุน ● ในปัจจุบันจังหวัดหนองคาย - เวียงจันทร์ - คุนหมิง มีระบบรางรถไฟรองรับให้กับระบบขนส่งของจังหวัดหนองคาย อุดรธานี และขอนแก่น รองรับเส้นทางตอนเหนือ แต่ผู้ประกอบการภาคอีสานตอนล่างและตอนกลาง ไม่มีระบบคมนาคมขนส่งรองรับ จะสามารถแข่งขันได้อย่างไร และในอนาคตเราจะทำธุรกิจในรูปแบบไหนที่ เพื่อสามารถแข่งขันกับระบบรางรถไฟได้ ● อยากทราบถึงทางเลือกในการขนส่งในเขตจังหวัดนครพนม มุกดาหาร และบึงกาฬ ที่มีทางบก และทางราง หากสามารถมีทางเลือกระบบทางน้ำจะสามารถตอบโจทย์ได้ จึงเสนอให้ช่วยขับเคลื่อนระบบทางทะเลที่สามารถร่วมกับทางประเทศลาวและเวียดนาม เนื่องจากทางบกมีการแข่งขันทางด้านต้นทุนที่สูง ซึ่งทางน้ำจะมีต้นทุนที่ลดลง มีศักยภาพสามารถแข่งขันได้ แต่ยังติดปัญหาเรื่องนโยบายซึ่งจะนำไปสู่การขับเคลื่อน ● ในปัจจุบัน เศรษฐกิจจะมุ่งไปที่ประเทศจีน ซึ่งอยู่ใกล้จังหวัดนครพนม บึงกาฬ มุกดาหาร หากเปลี่ยนไปใช้ท่าเรือหวุงอ๋าง ซึ่งอยู่ห่างจากไทยไม่มากนัก สามารถกระจายสินค้าไปยังจีนและญี่ปุ่น ซึ่งช่วยประหยัดต้นทุน ค่าใช่จ่าย และมีความแน่นอนในการแข่งขัน แต่ติดปัญหาด้านนโยบายของรัฐบาลซึ่งยังไม่มีการสนับสนุนผู้ประกอบการ	● หากมองจากผู้ประกอบการที่ไปใช่ระบบราง มีที่กลับมาใช้ระบบเดิม เพราะปัญหาราคาแพง เข้าไม่ถึงระยะเวลา ในการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจมีการเติบโตบนพื้นฐานการขนส่งทางบกในภูมิภาคของเรา ในความเป็นจริงระบบรถไฟเป็นทางเลือกทางหนึ่ง หัวใจหลักอยู่ที่การควบคุมต้นทุนค่าขนส่ง ตรงต่อเวลา และระบบต้องเป็นสากล เพื่อสร้างความแน่นอนของการขนส่ง ● ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก ตะวันตกจุดหมายปลายทางคือท่าเรือดานัง เพื่อไปออกทางทะเล แต่ปัญหาคือปริมาณสินค้าที่ผลิตได้มีจำนวนน้อย และถูกแบ่งมาทางท่าเรือแหลมฉบัง ส่วนฝั่งประเทศเวียดนามมีอุตสาหกรรม แต่ปริมาณสินค้ามีจำนวนน้อยทำให้ไม่สามารถดึงดูดเรือเข้ามาได้

4.2.2 เสวนา แลกเปลี่ยนประเด็นความคิดเห็น

ช่วงที่ 2 การเสวนา "ความท้าทายและแนวทางการพัฒนาการค้าขายและการค้าผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด กับประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่ต่อเนื่อง" โดยทาง **ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)** จะเป็นผู้เปิดประเด็นหรือข้อคำถามให้แก่ผู้เข้าร่วมเสวนาแลกเปลี่ยนประเด็นความเห็นต่าง ๆ ดังนี้

● **ภาพรวมการค้าชายแดนของไทย-ลาว ความท้าทาย ปัญหา อุปสรรค ในสถานการปัจจุบันที่มีผลกระทบต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดนและผ่านแดน**

- **นางสาวพนิดา โควสุภัทร (cross border business mgr. บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด) กล่าวว่า** ปัจจุบันทาง SCG มีการลงทุนสร้างโรงงานผลิตปูนซีเมนต์ สำหรับซื้อขายในลาวและส่งออกมายังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย โดยปัญหาในการค้าชายแดนที่สำคัญจะเป็นในส่วนของภาษี การชำระล่วงหน้าเพราะติดปัญหา From D ที่ใช้เวลานาน ไม่ทันต่อรถขนส่งที่จะข้ามด่านพรมแดน เกิดปัญหารถขนส่งไม่สามารถทำรอบกลับมารับสินค้าได้ทัน

- **นายจรินทร์ บุตรธิเดช (กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไอซีแอล อินเตอร์เนชันแนล จำกัด) กล่าวว่า** ในช่วงที่ผ่านมาตั้งแต่เกิดวิกฤตโควิด-19 มาตรการการล็อกดาวน์ของประเทศจีน ส่งผลให้สินค้าไม่สามารถเข้าสู่ตลาดได้ จึงกระทบต่อการส่งออกทั้งประเทศไทย - ลาว - เวียดนาม เกิดเงื่อนไขในการส่งสินค้า รถบรรทุกเข้า สปป.ลาว ในระยะทางที่จำกัด ต้องมีการขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือบก (Dry Port) ทำให้มีต้นทุนในการขนส่งและใช้เวลามากขึ้น

- **นายอานุภาพ แสนคำ (กรรมการผู้จัดการ ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอแอนด์บี ชิปปิ้ง) กล่าวว่า** ในส่วนของตัวแทนออกของ (Customs Broker) หรือ Shipping พบว่า ส่วนมากไม่ค่อยมีปัญหาเรื่องเอกสารของการค้าหรือผ่านแดนของทางฝั่งไทย เนื่องจากการส่งออกไม่มีการเก็บภาษี แต่การนำเข้าจากฝั่งลาวจะมีการเก็บภาษี และค่า Shipping ของทางฝั่งลาวสูงกว่าไทย รวมไปถึงปัจจัยแทรกซ้อนอื่น ๆ ทำให้ต้นทุนในการขนส่งไม่แน่นอน นอกจากนี้ กฎและระเบียบแต่ละพื้นที่ของลาวก็ไม่เหมือนกัน ส่งผลให้มีต้นทุนมากกว่าข้อตกลงที่ระบุไว้ ซึ่งคาดเดาไม่ได้ ทำให้เกิดความไม่แน่นอนในด้านเวลาของการขนส่งสินค้า

- **ความไม่แน่นอนต่าง ๆ เมื่อเกิดปัญหา ทางฝั่งผู้ส่งออกมีแนวทางในการแก้ปัญหาอย่างไรบ้าง**

- **นางสาวพนิดา โควสุภัทร (cross border business mgr. บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด) กล่าวว่า** การที่ฝั่ง สปป.ลาว ไม่อนุญาตให้รถบรรทุกจากไทยเข้าไปขนส่งสินค้าถึงโรงงานได้ ทาง SCG จึงต้องบริหารและจัดการ โดยการขนส่งไปยังคลังสินค้าบริเวณหน้าด่านพรมแดน ซึ่งอยู่บริเวณระเบียบที่ทางศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อใช้ในการขนถ่ายสินค้า โดยเงื่อนไขของแต่ละสินค้าก็จะแตกต่างกันไป

- **ปัญหาที่พบจากสินค้าบางประเภทที่มีเงื่อนไขในการขนส่ง ส่งผลกระทบอย่างไรบ้าง และทางผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีการจัดการอย่างไร**

- **นายจรินทร์ บุตรธิเดช (กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไอซีแอล อินเตอร์เนชันแนล จำกัด) กล่าวว่า** จากการที่รถบรรทุกสินค้าจากไทยไม่สามารถผ่านแดนของฝั่ง สปป.ลาวได้ ทำให้สินค้าผ่านแดนโดนผลกระทบอย่างมาก ซึ่งต้องใช้การขนถ่ายสินค้าตามจุดต่าง ๆ เพื่อให้รถบรรทุกจาก สปป.ลาว ดำเนินการขนส่งต่อไป ทำให้ต้นทุนและเวลาในการขนส่งเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ผู้ประกอบการบางแห่งก็อาจมีความสามารถในการประสานงานกับตัวแทนออกของ (Customs Broker) ที่สามารถดำเนินการให้รถบรรทุกขนส่งไปยังที่หมายได้เลย แต่ก็มีค่าใช้จ่ายสูงเช่นกัน

- **ความเปลี่ยนแปลงที่รถบรรทุกจากฝั่งไทย ไม่สามารถขนส่งผ่านแดนไปยังประเทศที่สามได้ ต้องใช้การขนถ่าย เพื่อให้รถสินค้าของ สปป.ลาว เป็นผู้ดำเนินการ ส่งผลให้เกิดมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non-Tariff) ปัจจัยดังกล่าวหรืออื่น ๆ ได้ส่งผลกระทบต่อการขนส่งอย่างไรบ้าง**

- **นายอานุภาพ แสนคำ (กรรมการผู้จัดการ ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอแอนด์บี ชิปปิ้ง) กล่าวว่า** โดยปกติแล้วประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะมีข้อตกลงร่วมกันคือ From D ที่ใช้ในการลดหย่อนภาษี แต่ก็เกิดปัญหาบางประการคือ ฝั่งไทยจะใช้เป็นดิจิทัลไฟล์ แต่ทาง สปป.ลาว ต้องใช้เอกสารในการขนส่ง รวมถึงผู้ประกอบการฝั่งไทยขาดความเข้าใจในเรื่องของเอกสารหรือค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการขนส่งสินค้า จะต้องใช้เอกสารอะไรบ้าง ค่าภาษีของการขนส่งสินค้าเป็นอย่างไร จึงเกิดปัญหาในการขนส่งสินค้า

- **ผู้ประกอบการรับทราบข้อมูลในการขนส่งสินค้ามากน้อยเพียงใด หรือใช้บริการตัวแทนในการขนส่งค้า เพื่อให้คำแนะนำ**

- **นายอานุภาพ แสนคำ (กรรมการผู้จัดการ ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอแอนด์บี ชิปปิ้ง) กล่าวว่า** เอกสารที่ต้องใช้ส่งออกสินค้าจากไทยไปลาวโดยการเสียภาษีเต็มรูปแบบ ต้องมีการศึกษาให้ดีว่า ภาษีชนิดใดทางผู้ประกอบต้องเสียบ้าง ส่วนการนำเข้าจาก สปป.ลาว จะมีสิทธิ์บางอย่าง อาทิ BOI ทำให้ภาษีก็จะต่างกันไป แต่ก็ต้องมีการดำเนินการเรื่องเอกสารไปยังผู้ประกอบการที่ลาวควบคู่กันด้วย หากไม่มีก็จะต้องเสียภาษีในส่วนนี้เช่นกัน

- **ปัจจุบันการขนส่งสินค้าผ่านแดนในพื้นที่ของ สปป.ลาว ยังมีหรือไม่ หรือใช้เป็นการขนถ่าย จึงเป็นรูปแบบนำเข้า-ส่งออก ของสินค้าจาก สปป.ลาว**

- **นายจรินทร์ บุตรธิเดช (กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไอซีแอล อินเตอร์เนชันแนล จำกัด) กล่าวว่า** การขนส่งสินค้าผ่านแดนยังมีอยู่ แต่สินค้าบางประเภทจำพวก Re-export ต้องทำเรื่องนำเข้า-ส่งออก อาทิ กระทิงแดง ที่ไม่สามารถผ่านแดนได้ ทำให้ต้นทุนต้องสูงขึ้น มีภาษีเพิ่มขึ้น ซึ่งก็ต้องศึกษาทำความเข้าใจระเบียบของสินค้าแต่ละประเภท

- **ข้อตกลงทางการค้าของประเทศไทยกับเพื่อนบ้านที่ไม่เป็นไปตามที่กล่าวมา หรือพอสถานการณ์จริงไม่สามารถใช้ได้ ผู้ประกอบการมีการจัดการอย่างไร**

- **นางสาวพนิดา โควสุภัทร (cross border business mgr. บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด) กล่าวว่า** โดยปกติตัวแทนแต่ละสาขาจะต้องมีการศึกษาข้อมูลและทำความเข้าใจ ข้อตกลงทางการค้าระหว่างเพื่อนบ้านในแต่ละประเทศ รวมไปถึงต้องแก้ปัญหาเฉพาะหน้าระหว่างหน่วยงานราชการของแต่ละประเทศ

- **ผู้เข้าร่วมเสวนาอยากจะให้คำแนะนำกับทางภาครัฐ หน่วยงานราชการอะไรบ้างที่จะช่วยส่งเสริมหรือช่วยอำนวยความสะดวกทางโลจิสติกส์ข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งจะเป็นประโยชน์กับทางศึกษาโครงการฯ ในครั้งนี้**

- **นางสาวพนิดา โควสุภัทร (cross border business mgr. บริษัท เอสซีจี โลจิสติกส์ แมเนจเม้นท์ จำกัด) กล่าวว่า** ในเบื้องต้นทางผู้ประกอบการจะต้องทำการศึกษา มีความรู้ และความเข้าใจข้อตกลง กฎ ระเบียบต่าง ๆ ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าแต่ละประเภท

- **นายจรินทร์ บุตรธิเดช (กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไอซีแอล อินเตอร์เนชันแนล จำกัด) กล่าวว่า** ปัญหาปัจจุบันของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่จะต้องเจอในปัจจุบันคือ กฎหรือระเบียบที่ตั้งขึ้นเองของฝั่ง สปป.ลาว นอกเหนือจากทวิภาคี ซึ่งทางหน่วยงานราชการอาจจะต้องมีการไปเจรจา ทำข้อตกลงเพิ่มเติม อาทิ การที่รถบรรทุกฝั่งไทยไม่สามารถวิ่งผ่านลาวได้ แต่รถจากลาววิ่งได้ทั้ง 3 ประเทศ ทำให้รถบรรทุกไทยเสียเปรียบและผู้ประกอบการมีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น

- **นายอานุภาพ แสนคำ (กรรมการผู้จัดการ ห้างหุ้นส่วนจำกัด เอแอนด์บี ชิปปิ้ง) กล่าวว่า** การดำเนินการขั้นตอนต่าง ๆ ในการขนส่งสินค้าทางฝั่งประเทศไทยไม่ค่อยมีปัญหา แต่พอไปฝั่งลาวมีปัจจัยหลายอย่างที่ควบคุมไม่ได้ ขาดมาตรฐาน แต่ละด่านฯ ของฝั่งลาวก็ไม่เหมือนกัน ส่งผลต่อต้นทุนในการขนส่ง ค่าใช้จ่ายไม่แน่นอน ซึ่งตรงนี้หน่วยงานทภาครัฐ อาจจะต้องเข้ามาช่วยเหลือในการเจรจาให้เกิดความแน่นอนในแต่ละพื้นที่ฯ หรือด่านของลาว

4.2.3 การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น จำนวน 6 ราย

1) นายสมาน เกษี ปลัดอำเภอเมืองนครพนม

- ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
- ควรมีสนับสนุนและผู้ประกอบการรายย่อยให้เข้าถึงบริการ
- ควรมีการพัฒนาบุคลากรในการให้บริการอย่างมืออาชีพ
- ควรมีการปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน
- ควรเพิ่มช่องทางการส่งออกให้มีความหลากหลายเช่นทางน้ำทางอากาศหรือระบบรางเป็นต้น

2) นายสุทธิวรรณ บัวคม เจ้าพนักงานสรรพสามิตนครพนม

- อยากให้มีแผนพัฒนาเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคเพื่อรองรับการระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

3) นายนภันต์ เจริญพล ทม.นครพนม หัวหน้าฝ่ายแบบแผนและก่อสร้าง

- สัมภาษณ์ผู้ร่วมสัมมนาควรมีจากภาคท้องถิ่นด้วย

4) นายวรชาษ ศรีบุญมา บริษัท เอสซีจีโลจิสติกส์ จำกัด

- การพัฒนาด้านระบบของด่านฯ มุกดาหารในเรื่องของการตรวจปล่อยให้รวดเร็วหรือเพิ่มความสะดวกให้มีมากกว่าเดิมที่เป็นอยู่

5) นางปิยะ ยศอนันต์สาธิดา หัวหน้าด่านตรวจประมงมุกดาหาร

- คุยแค่โครงสร้างพื้นฐานแต่ไม่มีใครพูดถึงศุลกากรของโครงสร้างพื้นฐานที่จัดสร้างจัดทำว่ามีคุณภาพที่จะใช้งานได้หรือไม่

6) นายธนาวุฒิ สุตโท บจ.ธนกฤต ซัพพลาย แอนด์ ทรานสปอร์ต

- โครงสร้างของบ้านเริ่มจากฐานภาคของบ้านธุรกิจหรือเศรษฐกิจต้องเริ่มจากหน่วยงานรัฐหน่วยงานรัฐความจริงต้องจริงใจต่อเรื่องของรัฐประโยชน์ถึงจะได้รับอย่างยั่งยืนและสูงสุด

4.2.4 สรุปประเด็นความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถามภายหลังการประชุม จำนวน 32 ราย มีรายละเอียดผลความคิดเห็นจากแบบสอบถาม ดังนี้

1) ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบประเมินผลภายหลังการประชุมส่วนใหญ่ ร้อยละ 71.88 เป็นหน่วยงานราชการ รองลงมาร้อยละ 21.88 เป็นผู้ประกอบการ ร้อยละ 3.13 เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคเอกชนเท่ากัน

2) ความคิดเห็นต่อการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

2.1) ศักยภาพโดยรวมของพื้นที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน ส่วนใหญ่ ร้อยละ 88.89 เห็นว่าค่อนข้างดี รองมาร้อยละ 14.81 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 11.11 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 3.70 เห็นว่าแย่มาก โดยมีเหตุผล ดังนี้

- ภาพรวมในการขนส่งสินค้าของนครพนม หน่วยงานประมง ปศุสัตว์ และพืชไม่ได้อยู่จุดเดียวกัน
- องค์ประกอบโดยรวมถือว่ามีความพร้อมที่ยังต้องปรับปรุงคือเรื่องถนน ร้านอาหารสาธารณูปโภค
- ด่านฯ มุกดาหารมีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และบุคลากรค่อนข้างพร้อมงานบริการตรวจปล่อยมีทั้งภาคเอกชนที่มาลงทุนจึงมีความสะดวก แต่ยังมีปัญหาความร่วมมือในพื้นที่ควบคุมร่วม ซึ่งแต่ละประเทศจะมีข้อแตกต่างขึ้นอยู่กับระเบียบของประเทศนั้น ๆ
- การผ่านแดนบริเวณสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 ในพื้นที่มีความสะดวกเหมาะสมมีการส่งสินค้าระหว่างประเทศและรถขนส่งนักท่องเที่ยวและรถจากฝั่งลาวเข้ามาซื้อของจากร้านต่าง ๆ มีตำรวจท่องเที่ยวอำนวยความสะดวกและกำลังก่อสร้างถนนเพื่อเชื่อมกับสะพานมิตรภาพ
- มีความสามารถในการรองรับปริมาณการนำเข้าส่งออกสินค้าจำนวนหนึ่งซึ่งปัจจุบันยังสามารถรองรับได้ในอนาคตเมื่อมีมูลค่าทางการค้าเพิ่มขึ้น ก็จำเป็นต้องมีการพัฒนาและขยายโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกมารองรับเพิ่มขึ้น

- ศักยภาพโดยรวมจังหวัดนครพนมมีความพร้อมในการอำนวยความสะดวกแก่การข้ามแดนและผ่านแดน มีความสะดวกรวดเร็ว แต่อาจจะต้องเพิ่มเติมด้านบุคลากรมารับรองการดำเนินการส่วนนี้
- ความสะดวกหรือการให้บริการไม่เป็นไปตามมาตรฐาน
- ศักยภาพโดยรวมของพื้นที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี แต่ถ้าอยากมีการปรับปรุงและพัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐานให้มีความสะดวกและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น จะทำให้เกิดการพัฒนาศักยภาพในการดำเนินความสะดวกประหยัดเวลาและลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการได้เป็นอย่างดี
- ระบบการจัดการของพื้นที่และขั้นตอนค่อนข้างดี
- หน่วยงานแต่ละหน่วยงานติดต่อได้ยาก เนื่องจากไม่อยู่ในพื้นที่เดียวกัน

2.2) คุณภาพของโครงการสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจรเพียงพอ พื้นผิวจราจรมีสภาพดี ส่วนใหญ่ร้อยละ 62.96 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 33.33 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 11.11 เห็นว่าแย่มาก และดีมากเท่ากัน

2.3) คุณภาพของระบบโทรคมนาคมโดยรวม ส่วนใหญ่เห็นว่าร้อยละ 81.48 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 14.81 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และดีมากเท่ากัน และร้อยละ 7.41 เห็นว่าแย่มาก

2.4) ความเพียงพอของพื้นที่ภายในด่านฯ เช่น พื้นที่ของด่านฯ สามารถรองรับการเข้าใช้บริการ ส่วนใหญ่ร้อยละ 77.78 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 25.93 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 7.41 เห็นว่าแย่มาก และดีมากเท่ากัน

2.5) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ เช่น ช่องตรวจคน-รถ เครื่อง x-ray สินค้า ส่วนใหญ่ร้อยละ 85.19 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 14.81 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และดีมากเท่ากัน และร้อยละ 3.70 เห็นว่าแย่มาก

2.6) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น คลังสินค้า ลานพักสินค้า จุดพักรถ ส่วนใหญ่ร้อยละ 74.07 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 33.33 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 7.41 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 3.70 เห็นว่าแย่มาก

2.7) คุณภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น ห้องน้ำ ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส ร้านอาหาร ส่วนใหญ่ร้อยละ 62.96 เห็นว่าค่อนข้างแย่ รองลงมาร้อยละ 48.15 เห็นว่าค่อนข้างดี ร้อยละ 3.70 เห็นว่าแย่มาก และดีมากเท่ากัน

2.8) คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคเพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น น้ำประปา ไฟส่องสว่าง กล้องวงจรปิด ส่วนใหญ่ร้อยละ 62.96 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 40.74 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 11.11 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 3.70 เห็นว่าแย่มาก

2.9) ประสิทธิภาพการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนในภาพรวม เช่น มีระบบการบริหารจัดการที่เป็นมาตรฐาน การตรวจสอบเอกสารมีความถูกต้อง ส่วนใหญ่ร้อยละ 81.48 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 33.33 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 3.70 เห็นว่าแย่มาก

2.10) การอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการในการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน เช่น จำนวนเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการเพียงพอ ความรวดเร็วในการให้บริการ ส่วนใหญ่ร้อยละ 77.78 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 25.93 เห็นว่าดีมาก ร้อยละ 11.11 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 3.70 เห็นว่าแย่มาก

2.11) ประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบ ความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) การแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน ส่วนใหญ่ร้อยละ 96.30 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 11.11 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 7.41 เห็นว่าแย่มาก และร้อยละ 3.70 เห็นว่าดีมาก

ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการดำเนินงาน



















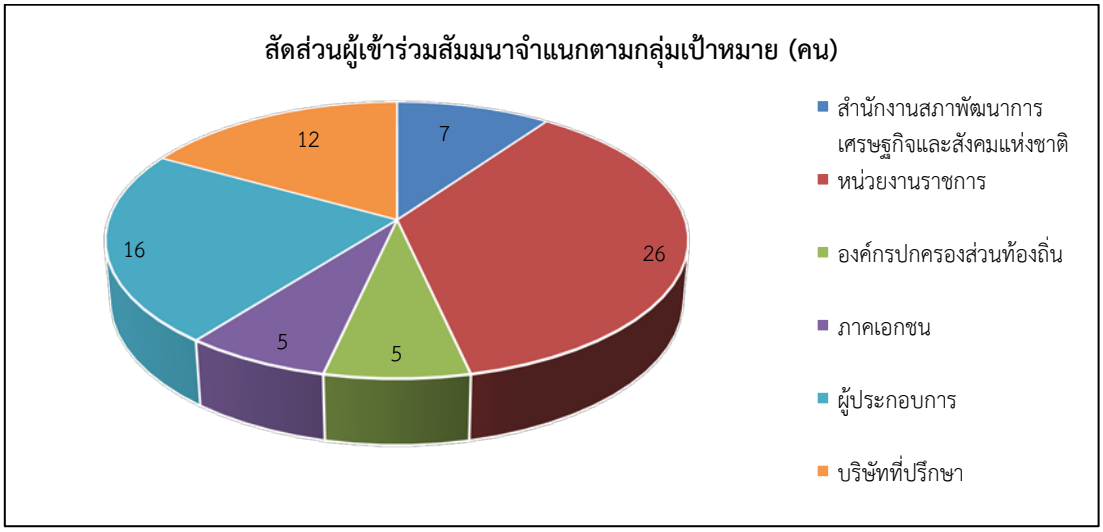






5. ประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 5 จังหวัดเชียงราย

การจัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 5 จัดเมื่อวันศุกร์ที่ 23 ธันวาคม 2565 เวลา 08.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมภูลานนา โรงแรมแสนโฮเทล จังหวัดเชียงราย โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมโครงการทั้งหมด 71 คน ประกอบด้วย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 7 คน หน่วยงานราชการ 26 คน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 5 คน ภาคเอกชน 5 คน ผู้ประกอบการ 16 คน และบริษัทที่ปรึกษา 12 คน (**รูปที่ 5-1**)



รูปที่ 5-1 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย

5.1 ผู้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย

กล่าวต้อนรับ/ผู้ดำเนินรายการ	:	นายสิรภพ สุวรรณเกสร์ *(ผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ)*
กล่าวเปิดการประชุม	:	นางธิดา พัทธธรรม (รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)
วิทยากร	:	ดร.ไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ *(นักวิชาการผู้ช่วยด้านโลจิสติกส์ห่วงโซ่อุปทาน)*
	:	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา *(ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพื้นที่)*
ผู้ดำเนินการเสวนา	:	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ *(ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)*
	:	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา *(ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพื้นที่)*
	:	รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ *(รองศาสตราจารย์หลักสูตรสหสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)*
	:	ดร.อนุรัตน์ อินทร *(ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย)*
	:	นายรชฏ อึ้งอภินันท์ *(รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย)*

5.2 สรุปผลประเด็นและสาระสำคัญการประชุมโครงการ

ภายหลังวิทยากรนำเสนอสาระสำคัญของการศึกษาข้อมูล และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุม ซักถาม แลกเปลี่ยนข้อมูล และแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และบริษัทที่ปรึกษา ได้เปิดช่องทางและโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

1) การนำเสนองานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา
2) การเสวนา แลกเปลี่ยนประเด็นความคิดเห็น
3) ผลการระดมความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในเวทีประชุม
4) ผ่านใบแสดงความคิดเห็น จำนวน 1 ราย
5) แบบประเมินผลภายหลังการประชุม จำนวน 22 ราย

โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.2.1 การนำเสนองานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

ทั้งนี้ก่อนที่จะมีการเสวนา แลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างวิทยากรกับผู้เข้าร่มเสวนา ได้มีการนำเสนอเพิ่มเติมจากผู้เข้าร่วมเสวนา 2 ท่าน ดังนี้

1) รศ. ดร. สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ ได้นำเสนองานวิจัยที่ได้เคยศึกษาผ่านมาในหัวข้อ **“บทเรียนการใช้ประโยชน์ระเบียงเศรษฐกิจเพื่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน กรณีศึกษาเส้นทาง R3A”** ซึ่งจากคำถามของงานวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วย ผู้ประกอบการบริเวณชายแดนชาติใดได้ประโยชน์มากกว่ากัน เส้นทางก่อให้เกิดผลประโยชน์ต่อเศรษฐกิจอย่างไร ศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันต่างกันในด้านใด รัฐช่วยเหลือผู้ประกอบการอะไรบ้าง รวมไปถึงผู้ประกอบการไทยและสังคมไทยหากจะได้รับประโยชน์มากขึ้นต้องปรับตัวอย่างไร ทั้งนี้ เส้นทางดังกล่าว ได้ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาในพื้นที่มีการลงทุนทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ราคามูลค่าที่ดินเพิ่มสูงขึ้น ตามแนวเส้นทาง R3A ซึ่งได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่เชียงของ ทั้งในด้าน ปัญหาด้านที่ดิน ต้นทุนผู้ประกอบการรายย่อยเพิ่มมากขึ้น ประชากรแฝงเพิ่มขึ้น รวมไปถึงประชากรในพื้นที่ไม่ได้มีส่วนร่วมในการพัฒนา นอกจากนี้ การลงทุนของประเทศจีนทั้งจากการที่รัฐบาลสนับสนุนภาคธุรกิจให้ไปลงทุนในประเทศต่าง ๆ และนักลงทุนชาวจีนเข้ามาลงทุนตามแนวเส้นทางใน สปป.ลาว จึงส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการของสปป.ลาว ในด้านความสามารถของการแข่งขัน ทั้งนี้ ผลจากการศึกษาพบว่า ยุทธศาสตร์สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ที่ควรส่งเสริมคือในด้านการพัฒนาศักยภาพของพื้นที่ การพัฒนาศักยภาพคนและผู้ประกอบการ รวมไปถึงการพัฒนา Ecosystem เพื่อสนับสนุนคนให้มีศักยภาพมากขึ้น

2) ดร.อนุรัตน์ อินทร (ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย) ในหัวข้อ **“เชียงรายอนาคตศูนย์กลางการค้าล้านนา ตะวันออกประตูสู่จีนใต้ คำพยากรณ์จากประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย”** กล่าวว่า ศักยภาพและความพร้อมด้านต่าง ๆ ในการพัฒนาของจังหวัดเชียงราย อาทิ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ทำเลที่ตั้ง เมืองที่มีความน่าอยู่ ภาคการท่องเที่ยว และเขตเศรษฐกิจพิเศษรองรับการพัฒนาพื้นที่ อย่างไรก็ตาม การพัฒนายังมีความล่าช้า เนื่องจากส่วนใหญ่ จะมีเพียงโครงการศึกษาแต่ตัดสินใจลงมือทำช้า ขาดการปฏิบัติให้เกิดขึ้นจริง จังหวัดเชียงรายจึงไม่ได้พัฒนาเท่าที่ควร ตัวอย่างเช่น รถไฟทางคู่สายเด่นชัย - เชียงของ ที่มีการศึกษามานาน แต่พึ่งจะมีการพัฒนาไม่กี่ปีที่ผ่านมา ซึ่งจะมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ เชื่อมโยงภูมิภาค รวมไปถึงสามารถเชื่อมต่อไปยังรถไฟความเร็วสูงเวียงจันทน์ - คุนหมิง ซึ่งต่างจากความร่วมมือในการพัฒนาของเพื่อนบ้าน ทั้งโครงการมอเตอร์เวย์ห้วยทราย - บ่อเต็น ท่าเรือบ้านมอม นอกจากนี้ การสร้างสะพานมิตรภาพระหว่างไทยและเพื่อนบ้าน จะเห็นได้ว่า ทางฝั่งประเทศเพื่อนบ้านมีการ

พัฒนาพื้นที่ เกิดชุมชน ผู้ประกอบการมาตั้งสำนักงานบริเวณฝั่งสะพาน สปป.ลาว แต่กับประเทศไทยจะแตกต่างออกไป เนื่องจากมีกฎระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ นักลงทุนหรือผู้ประกอบการทั้งไทยและต่างชาติไม่อยากมาลงทุน ดังนั้น จังหวัดเชียงรายควรจะมีการส่งเสริมการพัฒนาทั้งข้อบังคับ กฎระเบียบ และอำนวยความสะดวกด้านต่าง ๆ ให้ผู้ประกอบการเข้ามาลงทุน เพราะไม่อย่างนั้นจังหวัดเชียงรายก็จะเป็นเพียงทางผ่านของการขนส่งนำเข้า - ส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน แต่ไม่เกิดการพัฒนาในพื้นที่

5.2.2 การเสวนา "ความท้าทายและแนวทางการพัฒนาการค้าชายและการค้าผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด กับประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่ต่อเนื่อง" โดยทาง **รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา (ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพื้นที่)** จะเป็นผู้เปิดประเด็นหรือข้อคำถามให้แก่ผู้เข้าร่วมเสวนาแลกเปลี่ยนประเด็นความเห็นต่าง ๆ ดังนี้

1) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่าย ซึ่งได้มีการดำเนินการต่าง ๆ รวมไปถึงการคัดเลือกการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) รวมไปถึงความท้าทาย และปัญหาอุปสรรคในพื้นที่

ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน) กล่าวว่า จากการศึกษาที่ผ่านมาแล้ว มีข้อห่วงกังวลของคนในพื้นที่ เกี่ยวกับการสร้างสะพานมิตรภาพจะส่งผลให้จังหวัดเชียงรายเป็นเพียงเส้นทางของการขนส่งหรือไม่ จะแก้ปัญหาการเป็นทางการผ่านแดนอย่างไร โดยได้มีแนวทางหรือข้อคิดเห็นว่าจังหวัดเชียงราย ควรมีพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า ซึ่งความคิดนี้กว่าจะเข้าสู่กระบวนการหรือการปฏิบัติให้เกิดขึ้นใช้เวลานาน และพึ่งเข้าสู่กระบวนการคัดเลือกการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) ซึ่งในการเปิดประมูลหาผู้ลงทุนในครั้งแรก พบว่า ไม่มีการเข้าร่วมประมูล สะท้อนให้เห็นว่าโครงการต่าง ๆ มีการศึกษามาอย่างดี แต่ขาดการปฏิบัติให้เกิดขึ้นจริง ซึ่งบริบทของพื้นที่ชายแดนส่วนใหญ่แล้ว หากประเทศใดมีโครงสร้างพื้นฐานรองรับได้ก่อน ก็จะเกิดความได้เปรียบมากกว่า กลายเป็นแหล่งดึงดูด อย่างไรก็ตาม ศูนย์ถ่ายที่จะสร้างขึ้น ควรมีองค์ประกอบมากกว่าจะเป็นเพียงศูนย์กระจายสินค้า อาจจะต้องเป็น Free Zone ให้เกิดความยืดหยุ่นในการจัดการพื้นที่มากขึ้น

2) บริเวณพื้นที่ชายแดน ความต้องสร้างพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (COMMON CONTROL AREA : CCA) ทาง ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ มีความคิดเห็นอย่างไร

ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน) กล่าวว่า พื้นที่ควบคุมร่วมกัน หรือ CCA เป็นส่วนหนึ่งในข้อตกลง GMS โดยส่วนใหญ่แล้วคนทั่วไปจะเข้าใจในส่วนนี้ผิดพลาด เนื่องจาก CCA จะใช้เฉพาะสำหรับสินค้าที่มีเอกสารของ GMS และหากเป็นการนำเข้า - ส่งออก โดยทั่วไปแล้ว ไม่จำเป็นต้องใช้ CCA นอกจากนี้ จุดอ่อนของ CCA คือไม่มีพื้นที่ที่จะใช้สำหรับ CCA หลายด่านฯ ไม่สามารถขยายพื้นที่เพื่อทำ CCA ได้

3) ปัญหา อุปสรรค ความท้าทายของพื้นที่ ด่านศุลกากรต่าง ๆ ในพื้นที่จังหวัดเชียงราย

- **นายรชฎ อึ้งอภินันท์ (รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย)** กล่าวว่า ปัญหาที่พบของพื้นที่ คือ พื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ ที่มีการพูดคุยหารือมานาน แต่ก็ยังไม่เกิดขึ้นจริง โดยจังหวัดเชียงรายก็มีจุดเด่นในเรื่องทรัพยากรทางธรรมชาติของพื้นที่ แต่อุปสรรคที่มีจะเป็นในส่วนกฎ ระเบียบ และข้อบังคับจากภาครัฐ รวมไปถึงเมื่อมีการก่อสร้างโครงการต่าง ๆ มูลค่าที่ดินโดยรอบก็จะสูงขึ้น และเกิดความขัดแย้งของผู้มีส่วนได้หรือเสียผลประโยชน์ของคนในพื้นที่ ซึ่งผลที่เสียตามมาจะเป็นต้นทุนในการลงทุนมีต้นทุนมากขึ้นจากราคาที่ดินที่สูงขึ้น สุดท้ายแล้ว สิ่งที่ต้องพิจารณาและหารือร่วมกันคือ หากเศรษฐกิจพิเศษ

เกิดขึ้นจริง คนในจังหวัดเชียงรายจะได้ผลประโยชน์อะไร การสนับสนุนของภาครัฐทั้งกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ จะช่วยผู้ประกอบการในพื้นที่อย่างไร

- **ดร.อนุรัตน์ อินทร (ประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย)** กล่าวว่า อยากจะฝากเรื่องปัญหาที่พบในพื้นที่เกี่ยวกับการขนส่งทางบก ทั้งในอนาคตด่านฯ แม่สายที่ปิดในขณะนี้จะกลับมาเปิดทำการ การเชื่อมโยงของทางรถไฟเชียงของไปยังบริเวณประเทศจีนตอนใต้ จึงควรจะมีการศึกษา สร้างสิ่งอำนวยความสะดวก พัฒนาพื้นที่รอบสถานี เพื่อรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น นอกจากนี้ ทางคณะกรรมาธิการ เข้ามาศึกษาและมีแนวทางจะสร้างสะพานในพื้นที่อำเภอเชียงแสนเพื่อไปยังคิงส์โรมัน ส่วนการขนส่งทางเรือไม่สามารถขนส่งสินค้าเกษตรได้ เนื่องจากขาดคนตรวจพืชจากฝั่งลาว ถ้ามีการเจรจาในส่วนนี้ จะช่วยส่งเสริมระบบการขนส่งให้ดีขึ้นได้

- **รศ.ดร.สมพงษ์ ศิริโสภณศิลป์ (รองศาสตราจารย์หลักสูตรสหสาขาวิชาการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)** กล่าวว่า 2 ประเด็นสำคัญที่อยากจะให้มีการผลักดันคือ เรื่องการเรียนการสอนเรื่องการค้า ซึ่งพื้นที่ชายแดนมีความได้เปรียบ เข้าใจพื้นที่มากกว่า การนำหลักสูตรจากส่วนกลางมาใช้อาจจะไม่เหมาะกับพื้นที่ และอีกประเด็นจะเกี่ยวกับการพัฒนาเชิงรุก สนับสนุนให้ผู้ประกอบการเข้าไปลงทุนในต่างประเทศมากขึ้น

- **นายรชฎ อึ้งอภินันท์ (รองประธานสภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงราย)** กล่าวว่า จากประสบการณ์ที่ผ่านมา แต่เดิมนั้นการส่งออกจากประเทศจีนง่ายกว่าปัจจุบันอย่างมาก หลังจากนั้นเมื่อมีการส่งออกสินค้าจากจีนจำนวนมาก จีนก็จะมีการส่งผู้ประกอบมายังประเทศนั้น ๆ เพื่อเป็นพ่อค้าคนกลางในพื้นที่ นอกจากนี้ การพัฒนาของประเทศควรจะมีการกำหนดทิศทางให้ชัดเจน สอดคล้องกับบริบทของพื้นที่ รวมทั้งการส่งเสริมผู้ประกอบการให้มากขึ้น

- **ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)** กล่าวว่า พื้นที่จังหวัดเชียงรายเป็นเหมือนเส้นทางโลจิสติกส์โดยธรรมชาติ ส่วนในการพัฒนาจะต้องมีการหารือของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ รวมไปถึงการเรียนการสอนของ ม.แม่ฟ้าหลวง มีเพียงวิชาเดียวที่สอนเกี่ยวกับการค้าชายแดนและเชิญคนนอกพื้นที่มาสอน สะท้อนให้เห็นว่าการเชื่อมโยงขององค์ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนในพื้นที่กับสถาบันการศึกษาไม่สอดคล้องกัน โดยข้อสังเกตที่พบ ก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 ในระดับภูมิภาคมีการผลักดันตามข้อตกลงทางการค้าต่าง ๆ การแลกสิทธิ์ รถขนส่งจากไทยสามารถวิ่งไปยังประเทศจีนได้ แต่หลังจากเกิดโควิด-19 แนวทางต่าง ๆ ถูกยกเลิกไป ประเทศต่าง ๆ มีมาตรการทางสาธารณสุขเพิ่มขึ้น ดังนั้น ประเทศไทยก็ควรจะมีนโยบายที่ชัดเจนออกมาเช่นกัน นอกจากนี้ ท่าเรือบก (Dry Port) มีเพียงแห่งเดียวในประเทศไทยคือที่ลาดกระบัง การจะก่อสร้างเพิ่มเติมก็อาจจะต้องมีขั้นตอนต่าง ๆ ตามที่ศุลกากรกำหนดไว้ ซึ่งท่าเรือบกไม่ควรจะเป็นเพียงพื้นที่การขนถ่ายสินค้าเท่านั้น เพราะไม่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มของกิจกรรมต่าง ๆ ได้ จึงควรมีพื้นที่ Free Zone รองรับไว้ด้วย

5.2.3 ผลการระดมความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในเวทีประชุม

ตารางที่ 5.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
(1.1) นายสงวน ช้อนกลิ่นสกุล รองประธานหอการค้าจังหวัดเชียงราย ● ในช่วงวิกฤตโรคระบาดโควิด-19 การส่งออกสินค้าประเภทอาหารแช่แข็งไปประเทศเพื่อนบ้านได้มากขึ้น ตัวกำหนดในการส่งออกคือการขนส่งทางสะพานระหว่างประเทศ ● เรื่องการเสียเปรียบด้านการขนส่ง จากความร่วมมือระหว่างลาวและจีน ที่ลงทุนสร้างมอเตอร์เวย์ และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าชายแดน ● หากมีการเชื่อมโยงระบบขนส่งทั้งทางราง มอเตอร์เวย์ที่สะดวกรวดเร็ว และลดค่าใช้จ่ายได้ดี	● รับข้อเสนอแนะ
(1.2) นายวิรุฬห์ สิทธิวงศ์ นายอำเภอเชียงของ ● การพัฒนาของอำเภอเชียงของในปี 66 อยากสอบถามทางหอการค้า หรือหน่วยงานจะสามารถส่งผู้มีความรู้เข้ามาวางแผนเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาหรือไม่ ● ปัญหาเรื่องความขัดแย้งทางความคิดจากกลุ่มที่มองถึงความยั่งยืนการรักษาธรรมชาติ อาจทำให้การพัฒนาในพื้นที่ได้ยากขึ้น ● ระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ยังไม่ดี ติดปัญหาในการพัฒนาพื้นที่เพราะต้องมีถนน และคนเข้าไปอยู่ก่อนโดยไม่ได้วางระบบสาธารณูปโภคตั้งแต่เริ่มต้น	● รับข้อเสนอแนะ

5.2.4 การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น จำนวน 1 ราย

1) นายนคร เจริญสุขุมานันท์ ด่านศุลกากรเชียงแสน นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ หัวหน้าฝ่าย

- ปัจจัยพื้นฐานมีการเตรียมความพร้อมในพื้นที่ แต่การขับเคลื่อนไปได้ช้า เพราะการประสานงานแต่ละหน่วยงานในการขับเคลื่อนในการพัฒนาควรจะชัดเจนและมีความก้าวหน้าให้พร้อมเหมือนกับการเตรียมความพร้อมในพื้นที่

5.2.5 สรุปประเด็นความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถามภายหลังการประชุม จำนวน 22 ราย มีรายละเอียดผลความคิดเห็นจากแบบสอบถาม ดังนี้

1) ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบประเมินผลภายหลังการประชุมส่วนใหญ่ ร้อยละ 68.18 เป็นหน่วยงานราชการ รองลงมาร้อยละ 22.73 เป็นผู้ประกอบการ ร้อยละ 4.55 เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และภาคเอกชนเท่ากัน

2) ความคิดเห็นต่อการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

2.1) ศักยภาพโดยรวมของพื้นที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน ส่วนใหญ่ ร้อยละ 90.91 เห็นว่าค่อนข้างดี รองมาร้อยละ 4.55 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และดีมากเท่ากัน โดยมีเหตุผล ดังนี้

- สถานที่มีเพียงพอ แต่ขาดการจัดการเรื่องขยะและความสวยงามของตัวอาคาร
- สภาพโดยรวมของพื้นที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนค่อนข้างดี
- มีภูมิประเทศที่ดีในการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน แต่ยังขาดความพร้อมและความร่วมมือในการพัฒนาพื้นที่ร่วมกัน
- ปัจจัยพื้นฐานในพื้นที่มีความพร้อมและรองรับการพัฒนาที่จะเกิดขึ้น
- โครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐได้อำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการ แต่การทำข้อตกลงการค้าการขนส่งการท่องเที่ยวยังต้องมีการเจรจาทำข้อตกลงให้ชัดเจน
- สถานที่ในการจอดรถหรือจุดพักรถ สำหรับรอการบรรจุสินค้าหรือที่พักไม่มีความสะดวกสบาย ควรจัดหาที่พักหรือจุดจอดรถบรรทุกให้มีเพียงพอต่อความต้องการ และเพิ่มจุดบริการห้องน้ำและร้านอาหาร
- การบริหารจัดการด้านการบริการของหน่วยงานรัฐในฝั่งไทยค่อนข้างมีความเป็นสากลเป็นอย่างมาก แต่ฝั่งประเทศเพื่อนบ้านยังต้องปรับปรุงอีกมากในแง่สาธารณูปโภคพื้นฐานและการบริการอย่างเป็นสากล
- การอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน บริเวณสะพานมิตรภาพแม่น้ำสายแห่งที่ 2 มีการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ขนส่งสินค้า พื้นที่การให้บริการของหน่วยงานมีความรวดเร็วและเป็นไปตามขั้นตอนการให้บริการ โดยมีการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วย เพื่อลดระยะเวลาในการข้ามแดนทั้งในสถานการณ์ปกติและสถานการณ์ฉุกเฉินระหว่างประเทศ
- ระยะเวลาในการจัดอบรมน้อย

2.2) คุณภาพของโครงการสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจรเพียงพอ พื้นผิวจราจรมีสภาพดี ส่วนใหญ่ร้อยละ 81.82 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 13.64 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 4.55 เห็นว่าดีมาก

2.3) คุณภาพของระบบโทรคมนาคมโดยรวม ส่วนใหญ่เห็นว่าร้อยละ 63.64 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 22.73 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 13.64 เห็นว่าดีมาก

2.4) ความเพียงพอของพื้นที่ภายในด่านฯ เช่น พื้นที่ของด่านฯ สามารถรองรับการเข้าใช้บริการ ส่วนใหญ่ร้อยละ 77.27 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 13.64 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 9.09 เห็นว่าค่อนข้างแย่

2.5) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ เช่น ช่องตรวจคน-รถ เครื่อง x-ray สินค้า ส่วนใหญ่ร้อยละ 77.27 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 13.64 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 9.09 เห็นว่าค่อนข้างแย่

2.6) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น คลังสินค้า ลานพักสินค้า จุดพักรถ ส่วนใหญ่ร้อยละ 59.09 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 22.73 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 18.18 เห็นว่าดีมาก

2.7) คุณภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น ห้องน้ำ ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส ร้านอาหาร ส่วนใหญ่ร้อยละ 63.64 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 22.73 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 9.09 เห็นว่าแย่มาก และร้อยละ 4.55 เห็นว่าดีมาก

2.8) คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคเพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น น้ำประปา ไฟส่องสว่าง กล้องวงจรปิด ส่วนใหญ่ร้อยละ 63.64 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 22.73 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 13.64 เห็นว่าดีมาก

2.9) ประสิทธิภาพการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนในภาพรวม เช่น มีระบบการบริหารจัดการที่เป็นมาตรฐาน การตรวจสอบเอกสารมีความถูกต้อง ส่วนใหญ่ร้อยละ 68.18 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 22.73 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 9.09 เห็นว่าค่อนข้างแย่

2.10) การอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการในการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน เช่น จำนวนเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการเพียงพอ ความรวดเร็วในการให้บริการ ส่วนใหญ่ร้อยละ 68.18 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 18.18 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 13.64 เห็นว่าดีมาก

2.11) ประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบ ความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) การแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน ส่วนใหญ่ร้อยละ 59.09 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 36.36 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 4.55 เห็นว่าดีมาก

ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการดำเนินงาน











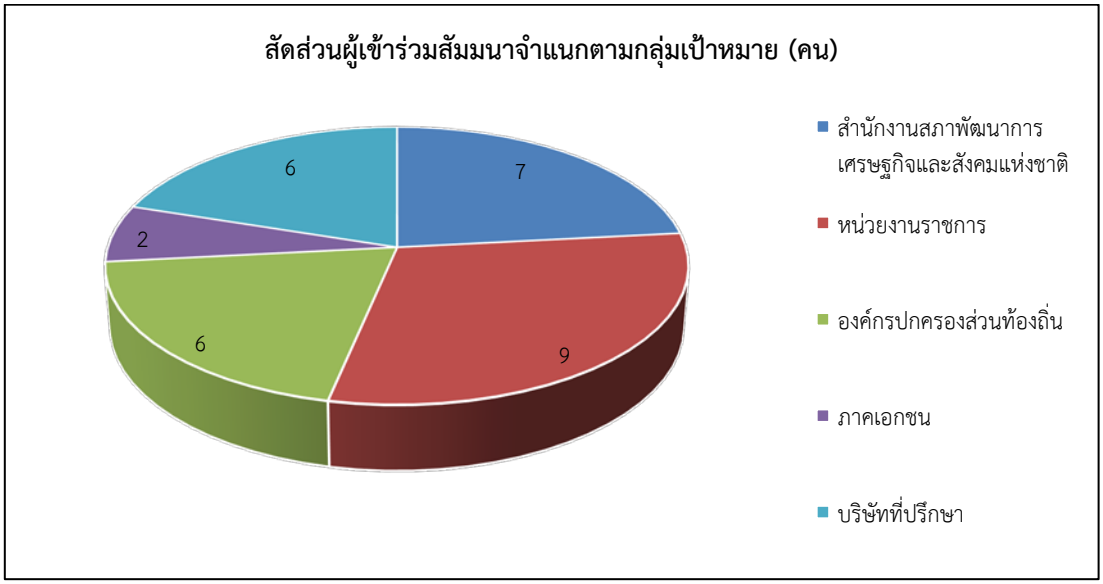







6. ประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 6 จังหวัดแม่ฮ่องสอน

การจัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 6 จัดขึ้นเมื่อวันพุธที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2566 เวลา 8.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมดอนสัก โรงแรมอิมพีเรียล แม่ฮ่องสอน รีสอร์ท จังหวัดแม่ฮ่องสอน มีผู้เข้าร่วมประชุมโครงการทั้งหมด 30 คน ประกอบด้วย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 7 คน หน่วยงานราชการ 9 คน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 6 คน ภาคเอกชน 2 คน และบริษัทที่ปรึกษา 6 คน (ดัง**รูปที่ 6-1**)



รูปที่ 6-1 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย

6.1 ผู้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย

กล่าวต้อนรับ/ผู้ดำเนินรายการ	:	นายสิรภพ สุวรรณเกสร์ (ผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ)
กล่าวเปิดการประชุม	:	นางสาวสุนทราลักษณ์ เพ็ชรกูล (ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน)
วิทยากร	:	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา (ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพื้นที่)
	:	ดร.พุทธิพงศ์ จุลกสิกร (นักวิชาการผู้ช่วยด้านการวางแผนการขนส่ง)

6.2 สรุปผลประเด็นและสาระสำคัญการประชุมโครงการ

ภายหลังวิทยากรนำเสนอสาระสำคัญของการศึกษาข้อมูล และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุม ซักถาม แลกเปลี่ยนข้อมูล และแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และบริษัทที่ปรึกษา ได้เปิดช่องทางและโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

1) แสดงความคิดเห็นในเวทีประชุม และเสวนา จำนวน 6 ราย
2) ผ่านใบแสดงความคิดเห็น จำนวน 5 ราย
3) แบบประเมินผลภายหลังการประชุม จำนวน 14 ราย

โดยมีรายละเอียดดังนี้

6.2.1 ผลการระดมความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในเวทีประชุม

ตารางที่ 6.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
(1.1) นายภานุเดช ไชยสกูล ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดแม่ฮ่องสอน ● มีการผลักดันด่านทั้ง 5 ช่องทาง โดยมีการยกระดับด่านห้วยต้นนุ่นให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรและที่ผ่านมามีการพัฒนาอยู่ตลอดทั้งนี้ก่อน พ.ศ. 2559 มีการเปิดวิซ่าฟรีร่วมกับเครือข่ายในประเทศเมียนมา เพื่อทำเป็นการท่องเที่ยว โดยนั่งเรือผ่านบ้านกระเหรี่ยงคอยาวไปถึงวิซ่าฟรี แต่ต้องปิดตัว เนื่องจากระบบการเดินทางไม่ดีพอ และราคาค่าบริการทางเรือที่สูง ● มีการหารือกับทางประธานของเมืองตองอูในการพัฒนาด่านห้วยต้นนุ่นอยู่หลายครั้ง จนมีการสร้างสะพานที่ผาซองเพื่อข้ามแม่น้ำสาละวิน ส่วนทางแม่สอดก็มีพิมพ์เขียวในการพัฒนาด่านฯ แต่ติดปัญหาด้านเขตแดนกับทางป่าอนุรักษ์ การพัฒนาจึงไม่เกิดขึ้น ● ฝั่งประเทศพม่าได้รับการสนับสนุนจากประเทศญี่ปุ่นในการสร้างถนนจนถึงด่าน ส่วนทางฝั่งประเทศไทยติดปัญหาเรื่องป่าอนุรักษ์จึงทำให้ไม่สามารถพัฒนาต่อได้ ● อยากให้มีการผลักดันจุดผ่อนปรนทางการค้า ให้เป็นจุดผ่านแดนถาวรเพื่อให้สามารถขนส่งสินค้า คน ผ่านเข้า – ออกได้สะดวก พร้อมผลักดันเป็นการท่องเที่ยวอีกทางหนึ่ง ● เสนอให้เจาะอุโมงค์ เพื่อสร้างความเจริญกับจังหวัดแม่ฮ่องสอน ซึ่งช่วยประหยัดพลังงานในการเดินทางเพิ่มขึ้นและอุโมงค์การผันน้ำไปเลี้ยงแม่น้ำปิงได้อีกด้วย ● อยากให้มีการพัฒนาการคมนาคมให้มีประสิทธิภาพในการขนส่งของผู้ประกอบการ เพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าให้มากขึ้น	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา สรุป ● ทางประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดแม่ฮ่องสอนอยากให้มีการผลักดันห้วยต้นนุ่นให้เป็นด่านถาวร แต่ถ้าไม่ได้ก็เป็นด่านที่มีลักษณะพิเศษกว่าจุดผ่อนปรนปกติเล็กน้อย ตัวอย่างเช่น ด่านเจดีย์สามองค์ หรือจุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร นางสาวสุนทราลักษณ์ เพ็ชรกูล ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน ● ในการลงทุนต้องมีการศึกษาอยู่หลายด้านในการพัฒนาโครงการ ทางสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจะพยายามติดตามให้อีกทางหนึ่ง
(1.2) นายบัณฑิต นิลอุดมศักดิ์ ประธานหอการค้าจังหวัดแม่ฮ่องสอน ● ควรมีการตั้งคณะทำงานลงพื้นที่ทั้ง 5 จุดผ่อนปรน เพื่อสอบถามผู้ประกอบการถึงปัญหาอุปสรรค ความต้องการโดยเฉพาะด้านโลจิสติกส์ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล รวมไปถึงควรมีการนำการศึกษาที่ผ่านมาและบริบทต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของพื้นที่สถานะปัจจุบันของจุดผ่อนปรนมาร่วมในการศึกษาเพิ่มเติม ซึ่งน่าจะเป็นประโยชน์กับการศึกษาครั้งนี้ และนำไปสู่การพัฒนาในพื้นที่ต่อไป ● ในการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐบาลและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) ที่ผ่านมา ทางภาคเอกชนได้เสนอความคืบหน้าของการค้าชายแดน ในการผลักดันด่านห้วยต้นนุ่นเป็นด่านถาวร จึงอยากทราบมุมมองของทางสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติต่อจังหวัดแม่ฮ่องสอนในการเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ	นางสาวสุนทราลักษณ์ เพ็ชรกูล ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน ● รับข้อเสนอ โดยทางเจ้าหน้าที่ของทางสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จะได้เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการร่วมกับภาครัฐและเอกชน เพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ โดยทาง สศช. และเจ้าหน้าที่อยู่ที่จังหวัดเชียงใหม่อาจมีการประสานงานกันต่อไป

ตารางที่ 6.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ (ต่อ)

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
● ฝากทางสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในการผลักดันและการพัฒนาพื้นที่ด่านของจังหวัดแม่ฮ่องสอน ● มองว่า DATA BANK มีความสำคัญ เมื่อศึกษาแล้วเสร็จอยากให้มีการส่งกลับ เพื่อสามารถนำไปใช้ต่อได้	
(1.3) นายจุมพล อารยตานนท์ ผู้อำนวยการส่วนบริหารส่วนศุลกากร ● ทางศุลกากรมีหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกในด้านพิธีการ มีการจัดหาเจ้าหน้าที่เข้ามาดูแลความอำนวยสะดวกให้เพียงพอต่อความต้องการ ● จุดผ่านแดนของจังหวัดแม่ฮ่องสอนมีขั้นตอน พิธีการในการผ่านแดนที่ต่างจากพื้นที่อื่น ๆ เนื่องจากมีด้านความมั่นคงเข้ามาเกี่ยวข้องทั้งในการเข้า – ออก ซึ่งจะต้องผ่านการตรวจจากทหารที่ชายแดน ทำให้ใช้เวลามากขึ้นในการขนส่งสินค้า ● ในส่วนงานพิธีการในปัจจุบันเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมด แต่สำนักงานต่าง ๆ อยู่ห่างกันมาก ไม่ได้อยู่ในพื้นที่เดียวกัน ● อยากให้มีพัฒนาระบบสาธารณูปโภค ระบบคมนาคมที่สามารถเดินทางได้สะดวก	นางสาวสุนทราลักษณ์ เพ็ชรกูล ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน ● รับข้อเสนอแนะ
(1.4) นายศุภกิจ จันระวาง หัวหน้าฝ่ายอำนวยการ เทศบาลเมืองแม่ฮ่องสอน ● การนำเข้าพืชทางการเกษตรผ่านจุดผ่อนปรนห้วยต้นนุ่นทำได้ยาก ใช้เวลาดำเนินการนาน มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ และปัญหาการกำหนดแรงม้าของรถที่ใช้ในการขนส่งจากทางป่าไม้ ● เส้นทางขนส่งสินยากลำบากทางผู้ประกอบการต้องระดมทุนสร้างลานจอด เพื่อให้รถขนาดเล็กต้องมาขนถ่ายสินค้าขึ้นมาเปลี่ยนถ่าย เทกองบริเวณพื้นที่ด้านบน (ไม่สามารถลงไปจุดผ่อนปรนได้ เนื่องจากเส้นทางไม่สะดวก) ทำให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้น	นางสาวสุนทราลักษณ์ เพ็ชรกูล ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน ● รับข้อเสนอแนะ
(1.5) นางสาวสองลักษณ์ ใจวงศ์เพ็ญ นักวิชาการพาณิชย์ปฏิบัติการ สำนักงานพาณิชย์จังหวัดแม่ฮ่องสอน ● การค้าชายแดนมีในส่วนของพิธีการ ระเบียบ และข้อกำหนดต่าง ๆ เข้ามาเกี่ยวข้องทั้งทางด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงซึ่งแต่ละพื้นที่ก็จะมีข้อจำกัดที่ต่างกันไป ขึ้นอยู่กับบริบทของพื้นที่นั้น ๆ	นางสาวสุนทราลักษณ์ เพ็ชรกูล ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน ● รับข้อเสนอแนะ
(1.6) นางสาวสุกิรา สุวัฒนเมธี รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยผา ● จุดผ่อนปรนการค้าห้วยผึ้งเป็นจุดที่เคยมีการสู้รบ อยู่ใกล้เมืองตองกี และใกล้เมืองที่มีการพัฒนาคือเมืองน้ำจาง ใน	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา ● รับข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 6.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ (ต่อ)

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
ปัจจุบันมีการค้าผ่านแดนสูงที่สุดในจังหวัดแม่ฮ่องสอน ปัญหาอุปสรรคในการค้าจากกฎหมายทั้งป่าไม้ ความมั่นคงที่มีอุปสรรคอยู่ และเส้นทางการขนส่งมีปัญหาในช่วงฤดูฝน เสนอให้มีการพัฒนาและเปลี่ยนเป็นด่านถาวร	

6.2.2 การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น จำนวน 5 ราย

1) นายภานุเดช ไชยสกุล ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

- คนในพื้นที่ต้องการให้พัฒนาเป็นจุดผ่านแดนถาวรซึ่งได้ดำเนินการและมีงบประมาณการต่าง ๆ ในการสำรวจจากจังหวัดซึ่งเรื่องอยู่ที่ส่วนกลางแล้ว
- อย่างน้อยการยกระดับจากจุดผ่อนปรนทางการค้าเป็นจุดผ่อนปรนพิเศษเหมือนด่านเจดีย์สามองค์ของจังหวัดกาญจนบุรี จะช่วยส่งเสริมให้สินค้า คน และยานพาหนะเข้า - ออกได้

2) นายพิกุล ทองรุ่งเรือง (นักวิเคราะห์นโยบายและแผน)

- อยากให้ผลักดันให้ห้วยต้นนุ่นเป็นด่านถาวร
- ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ

3) นายภัตเทพ เผื่อนกระโทก (นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ)

- ระบบโลจิสติกส์ควรเชิญภาคเอกชนที่มีความเชี่ยวชาญให้ความรู้ในการเสวนาครั้งต่อไป

4) นางสาวสุธิรา สุวัฒนเมธี่ (รองนายกองค์การบริหารส่วนตำบลห้วยผา)

- จุดผ่อนปรนการค้าบ้านห้วยผึ้งเป็นจุดที่อยู่ใกล้ตองจี เมืองหลวงของรัฐฉาน และใกล้เมืองใหญ่ที่พัฒนาในหลายด้าน เช่น น้ำจางและที่สำคัญช่องทางนี้เป็นช่องทางที่ไม่เคยมีการสู้รบเป็นเส้นทางที่ไม่เคยมีความรุนแรง รวมไปถึงชุมชนที่อยู่ชายแดนค่อนข้างมีความสัมพันธ์กันดีกับฝ่ายที่ดูแลของฝั่งเมียนมาร์
- ช่องทางบ้านห้วยผึ้งมีสินค้าจากไทยและเมียนมาสินค้าอุปโภคบริโภคจากฝั่งไทยพืชผลทางการเกษตรปศุสัตว์จากเมียนมาร์
- เส้นทางคมนาคมยังไม่สะดวก
- สาธารณูปโภคยังต้องปรับปรุง

5) นางสาวสองลักษณ์ ใจวงเพ็ญ (นักวิชาการพาณิชย์ปฏิบัติการ)

- ควรประสานงานกับทางจังหวัดแม่ฮ่องสอนสำนักงานจังหวัดเพื่อจะได้ประสานต่อไปยังทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง อาทิ ฝ่ายความมั่นคงให้เข้าร่วมประชุมเพื่อจะได้ทราบข้อมูลในทุกมิติ

6.2.3 สรุปประเด็นความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถามภายหลังการประชุม จำนวน 14 ราย มีรายละเอียดผลความคิดเห็นจากแบบสอบถาม ดังนี้

1) ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบประเมินผลภายหลังการประชุมส่วนใหญ่ ร้อยละ 64.29 เป็นหน่วยงานราชการ และร้อยละ 35.71 เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

2) ความคิดเห็นต่อการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

2.1) ศักยภาพโดยรวมของพื้นที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน ส่วนใหญ่ ร้อยละ 42.86 เห็นว่าค่อนข้างดี รองมาร้อยละ 35.71 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 21.43 เห็นว่าแย่มาก โดยมีเหตุผล ดังนี้

- มีแนวทางไหนที่จะเปิดด่านชั่วคราวช่วงทางห้วยผึ้งให้เป็นด่านการค้าถาวร
- พบปัญหาในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานทุกด้าน
- ภาพรวมยังถือว่าสะดวกตามสภาพพื้นที่ด้วยรอบ
- ศักยภาพค่อนข้างดีเนื่องจากตำแหน่งที่ตั้งของจังหวัดอยู่ใกล้กับเมืองสำคัญของเมียนมา
- ยังเป็นจุดผ่อนปรน
- พื้นที่จุดผ่อนปรนอยู่ในพื้นที่อุทยานแห่งชาติป่าสงวนแห่งชาติหรือเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า
- ในแง่มุมของพื้นที่ในมิติของกรมการปกครองที่ได้เข้าไปลงพื้นที่ปฏิบัติราชการตามนโยบายพบว่า ในเขตแนวรอยต่อของจังหวัดแม่ฮ่องสอน โดยเฉพาะในเขตบริเวณอำเภอเมืองแม่ฮ่องสอนยังขาดศักยภาพและปัจจัยพื้นฐานต่าง ๆ ด้านการบริหารจัดการในพื้นที่ที่สำคัญโดยเฉพาะเรื่องเส้นทางคมนาคมยังคงติดปัญหาเรื่องการขอใช้พื้นที่ป่า ส่งผลให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องไม่สามารถนำงบประมาณมาพัฒนาโครงการต่อยอดในพื้นที่รอยต่อได้เต็มศักยภาพ ประกอบกับปัญหาความขัดแย้งของชนกลุ่มน้อยในบริเวณรอยต่อยังไม่มีความแน่นอน โดยรวมแล้วผลกระทบจากเหตุผลในเบื้องต้นจึงยังทำให้ศักยภาพในการอำนวยความสะดวกในการข้ามแคบ ๆ ในพื้นที่อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอนยังอยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ
- จังหวัดแม่ฮ่องสอนมีชายแดนติดกับประเทศพม่าในทุกอำเภอแต่ยังไม่มีการปักปันเขตแดนทั้งสองฝ่ายหรือทำเป็นข้อตกลงร่วมกันให้เป็นผ่อนปรนพิเศษเพื่อการค้า
- ปัญหาด้านความมั่นคงระหว่างประเทศ
- ปัญหาด้านกฎหมายกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- เส้นทางคมนาคมที่ยากลำบากทั้งจากต่างจังหวัดเข้าสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอนภายในจังหวัดแม่ฮ่องสอนและเส้นทางเข้าสู่จุดผ่อนปรน
- มีพื้นที่ติดต่อพื้นที่ป่าบริเวณกว้าง
- การยกระดับเป็นจุดผ่านแดนรัฐบาลทั้ง 2 ประเทศต้องพร้อมที่จะเห็นชอบในการผลักดันทั้งสองฝ่ายถ้ารัฐบาลใดรัฐบาลหนึ่งไม่พร้อมก็ไปต่อไม่ได้
- ความไม่เพียงพอการไฟฟ้าประปาและเครือข่ายโทรคมนาคม
- การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มศักยภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนจึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการในข้อ 1 และข้อ 2 ก่อน
- ปัญหาหมอกควันไฟป่า
- ปัญหาภัยธรรมชาติเช่นน้ำป่าไหลหลาก
- ตลาดในจังหวัดมีขนาดเล็กเนื่องจากจำนวนประชากรมีน้อย 280,000
- ชุมชนยังไม่ติดเขตแดน

2.2) คุณภาพของโครงการสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจรเพียงพอ พื้นผิวจราจรมีสภาพดี ส่วนใหญ่ร้อยละ 71.43 เห็นว่าค่อนข้างแย่ รองลงมาร้อยละ 14.29 เห็นว่าแย่มาก และค่อนข้างดีเท่ากัน

2.3) คุณภาพของระบบโทรคมนาคมโดยรวม ส่วนใหญ่เห็นว่าร้อยละ 50.00 เห็นว่าค่อนข้างแย่ รองลงมาร้อยละ 28.57 เห็นว่าค่อนข้างดี ร้อยละ 14.29 เห็นว่าแย่มาก และร้อยละ 7.14 เห็นว่าดีมาก

2.4) ความเพียงพอของพื้นที่ภายในด่านฯ เช่น พื้นที่ของด่านฯ สามารถรองรับการเข้าใช้บริการ ส่วนใหญ่ร้อยละ 35.71 เห็นว่าแย่มาก และค่อนข้างแย่เท่ากัน และร้อยละ 28.57 เห็นว่าค่อนข้างดี

2.5) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ เช่น ช่องตรวจคน-รถ เครื่อง x-ray สินค้า ส่วนใหญ่ร้อยละ 35.71 เห็นว่าแย่มาก และค่อนข้างแย่เท่ากัน และร้อยละ 28.57 เห็นว่าค่อนข้างดี

2.6) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น คลังสินค้า ลานพักสินค้า จุดพักรถ ส่วนใหญ่ร้อยละ 50.00 เห็นว่าค่อนข้างแย่ รองลงมาร้อยละ 28.57 เห็นว่าแย่มาก และร้อยละ 21.43 เห็นว่าค่อนข้างดี

2.7) คุณภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น ห้องน้ำ ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส ร้านอาหาร ส่วนใหญ่ร้อยละ 57.14 เห็นว่าค่อนข้างแย่ รองลงมาร้อยละ 35.71 เห็นว่าแย่มาก และร้อยละ 7.14 เห็นว่าค่อนข้างแย่

2.8) คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคเพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น น้ำประปา ไฟส่องสว่าง กล้องวงจรปิด ส่วนใหญ่ร้อยละ 42.86 เห็นว่าค่อนข้างแย่ รองลงมาร้อยละ 28.57 เห็นว่าแย่มาก และค่อนข้างดีเท่ากัน

2.9) ประสิทธิภาพการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนในภาพรวม เช่น มีระบบการบริหารจัดการที่เป็นมาตรฐาน การตรวจสอบเอกสารมีความถูกต้อง ส่วนใหญ่ร้อยละ 57.14 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 28.57 เห็นว่าค่อนข้างแย่ ร้อยละ 7.14 เห็นว่าแย่มาก และดีมากเท่ากัน

2.10) การอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการในการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน เช่น จำนวนเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการเพียงพอ ความรวดเร็วในการให้บริการ ส่วนใหญ่ร้อยละ 57.14 เห็นว่าค่อนข้างแย่ รองลงมาร้อยละ 35.71 เห็นว่าค่อนข้างดี และร้อยละ 7.14 เห็นว่าดีมาก

2.11) ประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบ ความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) การแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน ส่วนใหญ่ร้อยละ 50.00 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 35.71 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 14.29 เห็นว่าแย่มาก

ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการดำเนินงาน













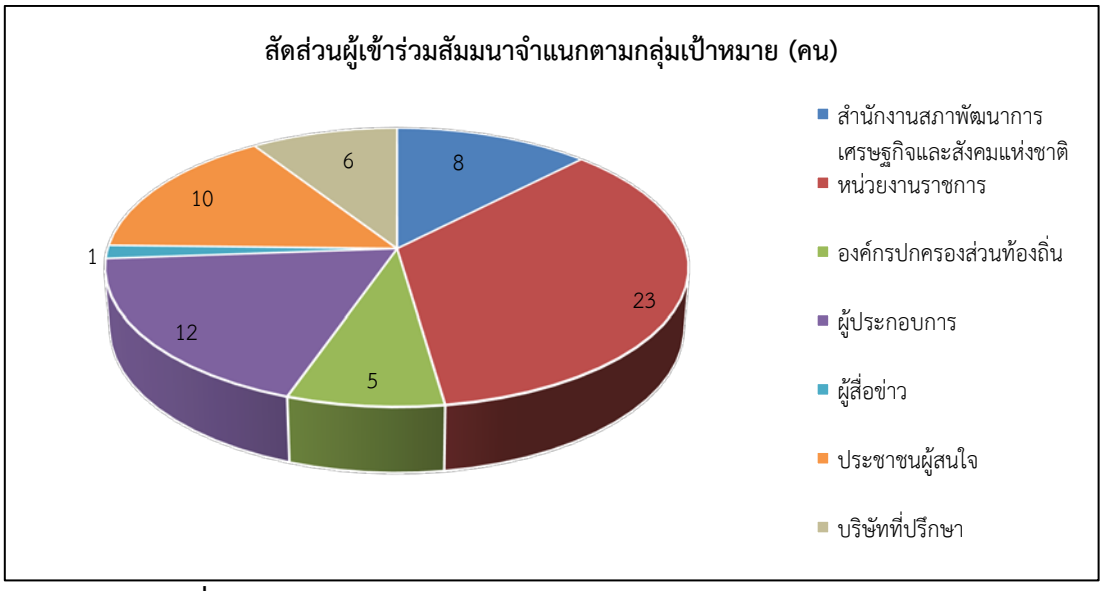







7. ประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 7 จังหวัดเลย

การจัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 7 จัดเมื่อวันพุธที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2566 เวลา 8.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมชัยพฤกษ์ โรงแรมเลยพาเลซ จังหวัดเลย โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมโครงการทั้งหมด 51 คน ประกอบด้วย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 8 คน หน่วยงานราชการ 23 คน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 5 คน ผู้ประกอบการ 12 คน ผู้สื่อข่าว 1 คน ประชาชนผู้สนใจ 10 คน และบริษัทที่ปรึกษา 6 คน (ดัง**รูปที่ 7-1**)



รูปที่ 7-1 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย

7.1 ผู้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย

กล่าวต้อนรับ/ผู้ดำเนินรายการ	:	นายสิรภพ สุวรรณเกสร์ (ผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ)
กล่าวเปิดการประชุม	:	นางธิดา พัทธธรรม (รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)
วิทยากร	:	รศ.ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา (ผู้เชี่ยวชาญด้านการพัฒนาพื้นที่)
	:	ดร.พุทธิพงศ์ จุลกสิกร (นักวิชาการผู้ช่วยด้านการวางแผนการขนส่ง)
	:	นายธนกฤต สิรประกอบกิจ (นักวิจัยผู้ช่วย)

7.2 สรุปผลประเด็นและสาระสำคัญการประชุมโครงการ

ภายหลังวิทยากรนำเสนอสาระสำคัญของการศึกษาข้อมูล และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุม ซักถาม แลกเปลี่ยนข้อมูล และแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และบริษัทที่ปรึกษา ได้เปิดช่องทางและโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็นอย่างอิสระเต็มที่ ดังนี้

1) แสดงความคิดเห็นในเวทีประชุม และเสวนา จำนวน 8 ราย
2) ผ่านใบแสดงความคิดเห็น จำนวน 4 ราย
3) แบบประเมินผลภายหลังการประชุม จำนวน 22 ราย

โดยมีรายละเอียดดังนี้

7.2.1 ผลการระดมความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในเวทีประชุม

ตารางที่ 7.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
(1.1) นายณัฐเชษฐ์ จันทร์ใช้ หุ้นส่วนผู้จัดการ หจก.เมือเลย จันทร์พานิช (2000) ● กลุ่มผู้ประกอบการที่จะไปขนส่งสินค้าที่ฝั่งลาวยังมีปัญหาเนื่องจากไม่สามารถขนส่งสินค้าในฝั่งลาวได้ ต้องมีการขนถ่ายสินค้าให้รถฝั่งลาววิ่งแทน	นายธนกฤต สิรประกอบกิจ (นักวิจัยผู้ช่วย) ● ในอดีตรถขนส่งสินค้าบ้านเราสามารถเข้าไปส่งสินค้าฝั่งเพื่อนบ้านได้ แต่ปัจจุบันไม่สามารถทำได้ เนื่องจากทาง สปป.ลาว ไม่ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เคยให้ไว้ และมาตรการสาธารสุขของการป้องกันการแพร่ระบาดโควิด-19 โดยทางฝั่งลาวมีการสร้างพื้นที่ในการขนส่งสินค้า เพื่อเป็นการสร้างรายได้ของผู้ประกอบการของคนฝั่งลาว ในปัจจุบันอำนาจการต่อรองของฝั่งไทยลดลงจากปัจจัยหลาย ๆ ด้าน
(1.2) นายฐิติพันธุ์ ตั้วสมพงษ์ หัวหน้าฝ่ายควบคุมและตรวจสอบทางศุลกากร ด่านศุลกากรท่าลี่ ● ในปัจจุบันโครงสร้างสะพานแม่น้ำเหืองไม่สามารถให้รถขนส่งวิ่งเข้า - ออก พร้อมกันได้ ต้องสลับกันข้าม ซึ่งในอนาคตก็จะมีการสร้างเชื่อนหลวงพระบาง ทำให้มีสินค้าผ่านเส้นทางนี้จำนวนมาก จึงอยากให้พัฒนาเป็นสะพานคู่ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	● รับข้อเสนอแนะ
(1.3) นายสมใจ ขาวพลศรี ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเลยที่ 1 ● เรื่องสะพานคู่ที่จะเชื่อมต่อกับทางประเทศเพื่อนบ้าน อยากสอบถามเพิ่มเติมจะเกิดขึ้นบริเวณไหน ที่ทางกรมทางหลวงจะมีการสนับสนุนระบบขนส่งให้เกิดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ดีขึ้น	● รับข้อเสนอแนะ
(1.4) นายพศิน นาชัยโชติ นายอำเภอท่าลี่ ● การพัฒนาเมืองชายแดน ด่านพรมแดนส่วนมากจะอยู่ใกล้กับอำเภอเมืองที่เป็นเมืองเศรษฐกิจ มีระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวก ประชากรฝั่งลาวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเกิดการใช้จ่าย ทำให้พื้นที่เศรษฐกิจดีขึ้น	● รับข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 7.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ (ต่อ)

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
(1.5) นางสาวศศิวิมล ภูมิโคกรักษ์ หัวหน้าฝ่ายสืบสวนและปราบปราม ด่านศุลกากรเชียงคาน ● ในส่วนของด่านเชียงคานยังไม่มีโครงสร้างสะพานในการเดินทางเข้า – ออก โดยปัจจุบันเป็นการข้ามฝั่งด้วยการนั่งเรือ ส่วนใหญ่จะเป็นฝั่งลาวที่ข้ามมาใช้บริการโรงพยาบาล คนงานมาทำงาน และซื้อสินค้าไปอุปโภคบริโภคบ้างเล็กน้อย ซึ่งแพและท่าเรือที่ใช้สำหรับข้ามฝั่งไม่ค่อยดีเท่าที่ควร จึงอยากให้พัฒนาแพที่ใช้ข้ามฝั่งให้ดีขึ้น รวมถึงห้องน้ำในการรองรับคนที่มาใช้บริการ	● รับข้อเสนอแนะ
(1.6) นายสมใจ ขาวพลศรี ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเลยที่ 1 ● เมืองเลยไม่มีอะไรที่เป็นจุดเด่นในด้านการค้าขาย สิ่งที่ดึงดูดคนลาวที่มาฝั่งไทย คือการรักษาพยาบาล แต่พื้นที่บริเวณด่านชายแดนยังขาดแคลนโรงพยาบาล สถานีอนามัยในการให้บริการ จึงควรจะเพิ่มสาธารณูปโภค-ปการ เพื่อให้ทั้งคนไทย-ลาว ได้มาใช้บริการ และยังสร้างรายได้อีกด้วย ● บ้านพักคนชราอยากให้แบ่งเป็นสองอย่าง คือ หนึ่งให้อยู่ติดกับโรงพยาบาลเพื่อรองรับชาวต่างชาติ และสองสำหรับประชาชนในพื้นที่ที่ไม่มีลูกหลานค่อยดูแล เป็นการสร้างรายได้อีกทางให้ประเทศ ● ควรมีการสนับสนุนและผลักดันให้เกิดสะพานข้ามแม่น้ำเพื่อเชื่อมระหว่างประเทศจุดปากชมและเชียงคาน	● รับข้อเสนอแนะ
(1.7) นายสัตตพงษ์ บุตรโยจันโท สาธารณสุขอำเภอท่าลี่ ● ปัจจุบันมีโรงพยาบาลรองรับด้านการบริการสาธารณสุข แต่ยังขาดพื้นที่อีก 2 ไร่ เพื่อจะให้ครบกำหนด 20 ไร่ ซึ่งจะทำให้สามารถขยายขนาดโรงพยาบาลให้เป็นโรงพยาบาล 60 เตียง	● รับข้อเสนอแนะ
(1.8) นายถนัดชัย ธนะสูตร หัวหน้าสำนักปลัดเทศบาลตำบลเชียงคาน ● ระบบโลจิสติกส์เป็นโอกาสและความท้าทายสำหรับพื้นที่จังหวัดเลย หากพิจารณาสภาพบริบทของพื้นที่ชายแดนของท่าลี่ เชียงคาน และปากชม เป็นโอกาสที่จะสร้างการพัฒนาหัวเมืองได้จนถึงระบบเศรษฐกิจท้องถิ่น ● จุดเด่นของจังหวัดเลย คือการท่องเที่ยวในเชิงของวัฒนธรรม การพัฒนาในพื้นที่อำเภอเชียงคานจึงควรจะเป็นโซนการพัฒนาเมืองเชิงอนุรักษ์ ซึ่งหากนำระบบของผังเมืองมาจัดการ จะทำให้การเติบโตของเมืองมีแบบแผนมากขึ้น ● เรื่องโครงสร้างพื้นฐานเสนอให้ทำแผนและสนับสนุนความต้องการเพื่อให้เกิดการพัฒนา	● รับข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 7.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ (ต่อ)

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
(1.9) นายกบวน มีที นายกเทศมนตรีตำบลปากชม ● การพัฒนาด่านในปัจจุบันประชาชนในตำบลปากชมอยากเห็นสะพานข้ามแม่น้ำโขง เพื่อขนส่งสินค้าและเศรษฐกิจจะดีขึ้น และอยากให้มีลานขนส่งสินค้าที่มีระบบสาธารณูปโภคที่ครบครัน ● ทางประเทศลาวมีความกระตือรือร้นในการพัฒนาถนนฝั่งตรงข้ามประมาณ 16 กม. เพื่อสามารถเชื่อมต่อกันและเป็นเส้นเศรษฐกิจอีกทางหนึ่ง	● รับข้อเสนอแนะ
(1.10) นายสมใจ ขาวพลศรี ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงเลยที่ 1 ● ถ้าสามารถสร้างเขื่อนระหว่างไทยและลาวได้จะเป็นสิ่งที่ดีและเป็นแหล่งท่องเที่ยวได้อีกทางหนึ่ง	● รับข้อเสนอแนะ

7.2.2 การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น จำนวน 4 ราย

1) พันตำรวจโท สุภชัย พระรักษา สว.ฝอ. ตำรวจภูธรจังหวัดเลย

- เชียงคานเป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม ต้องพัฒนาให้เป็นเมืองท่องเที่ยว ซึ่งจะทำให้มีมนต์เสน่ห์และจะถือเป็นจุดแข็งในการเป็นเมืองท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ในการพัฒนาเรื่องโลจิสติกส์ให้ไปทางปากชมหรือท่าลี่จะเกิดประโยชน์มากกว่า
- ทุกคนโหยหาแหล่งท่องเที่ยวอย่างเมืองเชียงคานควรต้องอนุรักษ์ไว้

2) คุณ พักตร์เพ็ญ จันทร์ใช้ หุ้นส่วนผู้จัดการ หจก..เมืองเลยจันพาณิชย์ (2000)

- อยากให้ระบบขนส่งระหว่างประเทศเดินทางได้ดีกว่าปัจจุบัน รถขนส่งสินค้าใน สปป.ลาว ไม่เพียงพอ อยากให้รถทางไทยเข้าไปช่วยขนถ่ายสินค้าใน สปป.ลาว บางช่วงหรือฤดูกาลของพืชไร่ก็ได้ แต่ทางแก่นท้าว-ท่าลี่ มีข้อจำกัดด้านกฎหมาย ซึ่งปัจจุบันนี้รถทางไทยไม่สามารถเข้า สปป.ลาว เพื่อไปขนส่งสินค้าได้

3) นายณัฐเชษฐ์ จันทร์ใช้ หุ้นส่วนผู้จัดการ หจก. เมืองเลยจันท์พาณิชย์ (2000)

- .ทำไมรถไทยไม่สามารถขนถ่ายสินค้าของลาวออกมาฝั่งไทยได้ แต่รถลาวสามารถขนถ่ายสินค้าของฝั่งไทยออกไปได้
- ควรจะต้องให้ความเป็นธรรมกับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ด้วย เราก็ควรหามาตรการป้องกันแบบที่ สปป.ลาว ทำกับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในไทยไว้ด้วย

4) พันโท เสถียร ตาสว่าง มณฑลทหารบกที่ 28

- ดี ที่จะได้มีการพัฒนาพื้นที่ชายแดน

7.2.3 สรุปประเด็นความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถามภายหลังการประชุม จำนวน 22 ราย มีรายละเอียดผลความคิดเห็นจากแบบสอบถาม ดังนี้

1) ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบประเมินผลภายหลังการประชุมส่วนใหญ่ ร้อยละ 54.55 เป็นหน่วยงานราชการ รองลงมาร้อยละ 22.73 เป็นผู้ประกอบการ ร้อยละ 18.18 เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และร้อยละ 4.55 เป็นผู้สื่อข่าว

2) ความคิดเห็นต่อการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

2.1) ศักยภาพโดยรวมของพื้นที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน ส่วนใหญ่ ร้อยละ 63.64 เห็นว่าค่อนข้างดี รองมาร้อยละ 22.73 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 13.64 เห็นว่าดีมาก โดยมีเหตุผล ดังนี้

- มีความพร้อม เช่น สถานที่ พื้นที่อำนวยความสะดวกอุปกรณ์สื่อสาร บุคลากรผู้ปฏิบัติงาน
- เคยใช้บริการและดูพื้นที่บางส่วน เมื่อประเมินเทียบกับที่อื่น ๆ ก็ได้มาตรฐาน
- ฝั่งไทยสะดวกแต่ทางฝั่งตรงข้ามมีอุปสรรคและข้อต่อรองเยอะไป
- เป็นไปได้หรือไม่ ที่จะสร้างเครื่อง X-Ray มากกว่า 1 จุด เนื่องจากมีการลักลอบนำเข้ายาเสพติดจากประเทศเพื่อนบ้านเพราะบางครั้งอุปกรณ์ชำรุดต้องรอการซ่อมเป็นเวลานาน
- อยากให้มีการพัฒนาให้ครบทุกด้าน เพื่อต่อยอดให้เป็นด่านสากลเทียบเท่านานาประเทศการประเมินเป็นเรื่องแนวคิดที่พบเห็นจากประสบการณ์ในพื้นที่จริง ทั้งที่ต้องขึ้นอยู่กับงบประมาณและบุคลากรที่มีคุณภาพในการปฏิบัติให้เกิดความสมบูรณ์และปฏิบัติได้อย่างยั่งยืน จากภาพรวมดูแล้วสามารถพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพแน่นอน
- ห้องน้ำบางด่านฯ ยังไม่พอสำหรับการใช้งาน
- การจราจร เส้นทางคมนาคม และสิ่งอำนวยความสะดวกก็พอใช้
- พื้นที่คลังสินค้า ลานพักสินค้า จุดพักรถ ควรเพิ่มระบบสาธารณูปโภครวมไปถึงพัฒนาเรื่องถนนหนทางให้มีช่องจราจรมากขึ้นและคุณภาพของผิวจราจรต้องดี จะทำให้การจราจรมีคล่องตัว ลดอุบัติเหตุ
- บางด่านฯ ร้านค้าไม่มีขายอาหาร
- บางด่านฯ พื้นผิวแตกชำรุด

2.2) คุณภาพของโครงการสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจรเพียงพอ พื้นผิวจราจรมีสภาพดี ส่วนใหญ่ร้อยละ 68.18 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 22.73 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 9.09 เห็นว่าดีมาก

2.3) คุณภาพของระบบโทรคมนาคมโดยรวม ส่วนใหญ่เห็นว่าร้อยละ 86.36 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 9.09 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 4.55 เห็นว่าดีมาก

2.4) ความเพียงพอของพื้นที่ภายในด่านฯ เช่น พื้นที่ของด่านฯ สามารถรองรับการเข้าใช้บริการ ส่วนใหญ่ร้อยละ 45.45 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 31.82 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 22.73 เห็นว่าค่อนข้างแย่

2.5) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ เช่น ช่องตรวจคน-รถ เครื่อง x-ray สินค้า ส่วนใหญ่ร้อยละ 68.18 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 18.18 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 13.64 เห็นว่าค่อนข้างแย่

2.6) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น คลังสินค้า ลานพักสินค้า จุดพักรถ ส่วนใหญ่ร้อยละ 59.09 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 31.82 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 9.09 เห็นว่าดีมาก

2.7) คุณภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น ห้องน้ำ ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส ร้านอาหาร ส่วนใหญ่ร้อยละ 50.00 เห็นว่าค่อนข้างแย่ รองลงมาร้อยละ 40.91 เห็นว่าค่อนข้างดี ร้อยละ 4.55 เห็นว่าแย่มาก และดีมากเท่ากัน

2.8) คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคเพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น น้ำประปา ไฟส่องสว่าง กล้องวงจรปิด ส่วนใหญ่ร้อยละ 68.18 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 18.18 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 13.64 เห็นว่าดีมาก

2.9) ประสิทธิภาพการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนในภาพรวม เช่น มีระบบการบริหารจัดการที่เป็นมาตรฐาน การตรวจสอบเอกสารมีความถูกต้อง ส่วนใหญ่ร้อยละ 77.27 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 18.18 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 4.55 เห็นว่าค่อนข้างแย่

2.10) การอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการในการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน เช่น จำนวนเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการเพียงพอ ความรวดเร็วในการให้บริการ ส่วนใหญ่ร้อยละ 68.18 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 18.18 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 13.64 เห็นว่าดีมาก

2.11) ประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบ ความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) การแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน ส่วนใหญ่ร้อยละ 63.64 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 18.18 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 9.09 เห็นว่าดีมาก

ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการดำเนินงาน













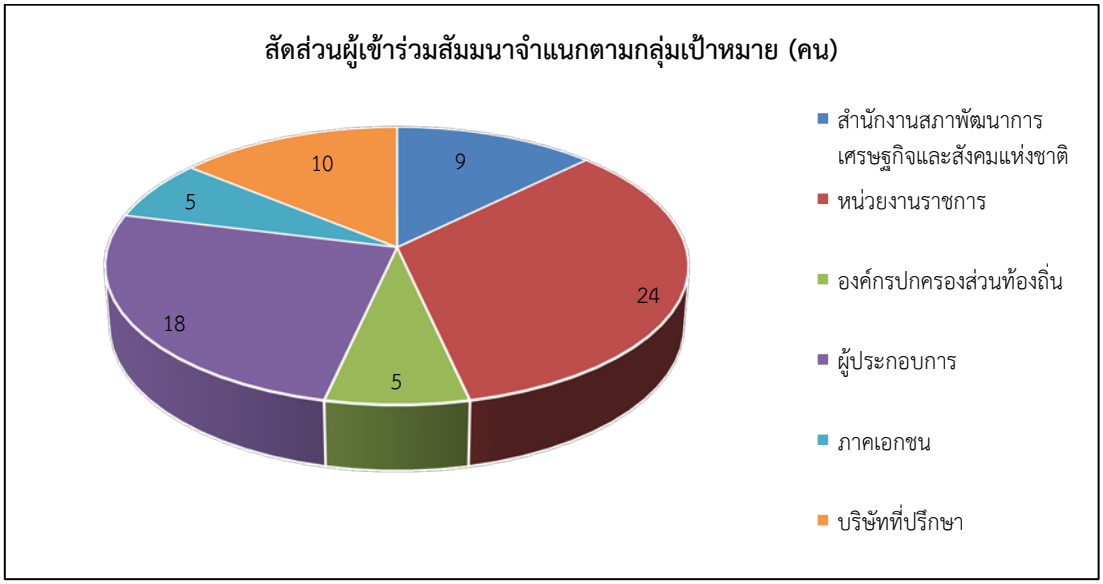







8. ประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 8 ด่านศุลกากรหนองคาย จังหวัดหนองคาย

การจัดประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 8 โดยจัดเมื่อวันพุธที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566 เวลา 8.30-12.00 น. ณ ห้องประชุมออนซอน โรงแรมอมันตา จังหวัดหนองคาย โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมโครงการทั้งหมด 71 คน ประกอบด้วย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 9 คน หน่วยงานราชการ 24 คน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น 5 คน ผู้ประกอบการ 18 คน ภาคเอกชน 5 คน และบริษัทที่ปรึกษา 10 คน (**รูปที่ 8-1**)



รูปที่ 8-1 สัดส่วนผู้เข้าร่วมประชุมโครงการ จำแนกตามกลุ่มเป้าหมาย

8.1 ผู้ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อย

กล่าวต้อนรับ/ผู้ดำเนินรายการ	:	นายสิรภพ สุวรรณเกสร์ (ผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ)
กล่าวเปิดการประชุม	:	นางธิดา พัทธธรรม (รองเลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)
วิทยากร	:	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ *(ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)*
	:	ดร.ไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ *(นักวิชาการผู้ช่วยด้านโลจิสติกส์ห่วงโซ่อุปทาน)*
ผู้ดำเนินการเสวนา	:	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ *(ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)*
	:	นางมนนิภา โกวิทศิริกุล *(ประธานหอการค้าจังหวัดหนองคาย)*
	:	นายประเสริฐ วังโส *(ผู้จัดการ หจก.พีพีเอ็น อิมปอร์ต-เอ็กซ์ปอร์ต)*
	:	นายจารุกิตติ์ อาจสม *(ประธานบริษัท พัชรากร จำกัด)*

8.2 สรุปผลประเด็นและสาระสำคัญการประชุมโครงการ

ภายหลังวิทยากรนำเสนอสาระสำคัญของการศึกษาข้อมูล และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุม ซักถาม แลกเปลี่ยนข้อมูล และแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และบริษัทที่ปรึกษา ได้เปิดช่องทางและโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็น ดังนี้

1) แสดงความคิดเห็นในเวทีประชุม จำนวน 3 ราย
2) เสวนา แลกเปลี่ยนประเด็นความคิดเห็น
3) ผ่านใบแสดงความคิดเห็น จำนวน 3 ราย
4) แบบประเมินผลภายหลังการประชุม จำนวน 23 ราย

โดยมีรายละเอียดดังนี้

8.2.1 ผลการระดมความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในเวทีประชุม

ตารางที่ 8.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
(1.1) นายสามารถ ศรีนาดี หัวหน้าหมวดทางหลวง แขวงทางหลวงหนองคาย ● แขวงทางหลวงเกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่จังหวัดหนองคายในหลายพื้นที่ อาทิ จุดพักรถบรรทุกในปี 2566 จะมีการเริ่มทำสัญญาช่วงเดือนเมษายน และทำการก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2568 ซึ่งสามารถรองรับรถบรรทุกได้ 200 คัน รถส่วนบุคคล 70 คัน และรถคนพิการ 6 คัน โดยมีลักษณะเป็นด่านชั่งน้ำหนัก ด้านในมีห้องน้ำและพื้นที่อื่น ๆ รองรับการขายสินค้าในอนาคต ● ด้านศุลกากรทางผู้อำนวยการแขวงทางหลวงหนองคายได้มีการหารือกับทางนายด่านฯ เพื่อให้ทางศุลกากรเข้าไปใช้พื้นที่ในการตรวจปล่อยที่หนองสองห้องได้ง่ายขึ้น ● พื้นที่บริเวณด่านฯ หนองคาย ทางกรมทางหลวงได้รับมอบหมายจากกระทรวงคมนาคมให้ศึกษา ออกแบบ ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟทั้ง 3 รูปแบบ ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และด้านวิศวกรรม ว่ารูปแบบใดจะเหมาะสมที่สุด ● ประการหนึ่งที่สำคัญเกี่ยวกับการรองรับระบบโลจิสติกส์ของจังหวัดหนองคายคือ ทางเลี่ยงเมืองหนองคายจะเริ่มจากสามแยกการเคหะฯ ไปบึงกาฬ ซึ่งได้ดำเนินการแล้วเสร็จประมาณร้อยละ 80 แต่จะติดเรื่องการเวนคืนที่ดินช่วงปั๊ม PTT, Honda และปั๊ม Caltex หากดำเนินการเวนคืนแล้วเสร็จก็จะดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จในช่วงที่ 1 จากทั้งหมดที่มี 3 ช่วง ภายในปี 2566	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน) ● รับข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 8.2-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ (ต่อ)

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
(1.2) นายฐากร รุ่งเรือง ผู้อำนวยการกลุ่มงานยุทธศาสตร์ และข้อมูลเพื่อพัฒนาจังหวัดหนองคาย สำนักงานจังหวัดหนองคาย ● เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 718 ไร่ บริเวณแปลงบ้านไชยา อำเภอผักไห่ ได้มีการผลักดันในเรื่องพื้นที่ที่จะก่อสร้างเป็นสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชน (ตรอ.) โดยได้เสนอไปยังกระทรวงมหาดไทย และทางกระทรวงมหาดไทยได้มอบหมายให้ทาง สศช. ศึกษาความเป็นไปได้ในการดำเนินงานในพื้นที่ ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวจะสามารถตอบโจทย์และรองรับการเป็นสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชนได้ต่อไป	นางมนนิภา โกวิทศิริกุล (ประธานหอการค้าจังหวัดหนองคาย) ● การผลักดันให้กับทางสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งประเทศไทย เฉพาะเขตหรือมีการเปลี่ยนเป้าหมายให้กับศุลกากร โดยนายฐากร รุ่งเรือง ชี้แจงในที่ประชุมให้ทราบว่า ที่ทาง สศช. ศึกษา จะเป็นเฉพาะที่แปลงนี้ นอกนั้นจะยังเป็นการดำเนินการของทางศุลกากรที่จะต้องไปดำเนินการศึกษารูปแบบการพัฒนาในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษต่อไป
(1.3) นางสาววัชริน แหลมคม นักวิชาการเกษตรชำนาญการพิเศษ ด่านตรวจพืชหนองคาย ● ด่านตรวจพืชหนองคายพร้อมที่จะอำนวยความสะดวกให้กับสินค้าทั้งการนำเข้า-ส่งออก ในด้านของการตรวจสินค้าส่งออก ปริมาณสินค้าที่เป็นผลไม้ จะมีการตรวจสินค้าที่ต้นทางก่อน เพื่อลดการตรวจปลายทาง เพื่อลดการเปิดสินค้าซึ่งอาจจะทำให้เน่าเสียได้ ● ในการตรวจเอกสารจะมีการนำระบบใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (E-Phyto) เพื่อเชื่อมต่อข้อมูลไปยังประเทศจีน และส่งข้อมูลทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อป้องกันการสวมสิทธิ์ ● การนำเข้า-ส่งออกสินค้า ต่อไปจะลดการใช้เอกสารประกอบ (Hard Copy) โดยจะดูในระบบซึ่งใช้สแกนไฟล์แนบแทน เพื่อให้บริการที่รวดเร็วรองรับปริมาณผลไม้ ● ปัญหาของด่านตรวจพืชอาจมีข้อจำกัดแต่ไม่ใช่ปัญหาของประเทศ อยากให้หน่วยงานหรือผู้เกี่ยวข้องในส่วนของการส่งสินค้าเกษตรซึ่งมีข้อจำกัด โดยมีการเปิดให้บริการเฉพาะวันจันทร์และวันศุกร์เพียง 2 วัน หากสินค้ามาวันอื่นจะไม่สามารถส่งต่อไปยังประเทศจีนได้ ● ระยะทางจากสถานีท่านาแล้ง หากจะขนส่งต่อไปที่ VLP จะต้องมีค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายจากรถไฟไปยังรถบรรทุก ซึ่งเป็นการเพิ่มค่าใช้จ่ายกับผู้ประกอบการ	นายประเสริฐ วังโส (ผู้จัดการ หจก.พีพีเอ็น อิมปอร์ต-เอ็กซ์ปอร์ต) ● การส่งทุเรียนไปยัง VLP Port ผ่านประเทศลาวจะมีการเก็บค่าผ่านด่าน หรือปัญหาที่ทุเรียนไม่สามารถส่งออกไปยังจีนได้ ติดปัญหาเนื่องจากอะไร โดยนางสาววัชริน แหลมคม ได้ชี้แจงว่า ในกรณีดังกล่าว ที่ทุเรียนที่ไปถึงนาเตยแต่ไม่สามารถส่งต่อไปได้ เนื่องจาก เงื่อนไขในการส่งออกผลไม้ทั้ง 22 ชนิด จากไทยไปประเทศจีนจะต้องลงทะเบียนพ่อค้าคนกลาง และแปลงที่ปลูกไว้กับประเทศจีนก่อน เพื่อป้องกันการสวมสิทธิ์ โดยกรณีที่มีปัญหาเกิดจากผู้นำเข้าไม่ได้มีการลงทะเบียนไว้ จีนจึงปฏิเสธการนำเข้า อย่างไรก็ตาม ทางผู้ประกอบการก็ได้ดำเนินการแก้ปัญหาดังกล่าว และสามารถส่งออกไปยังจีนได้ต่อไป ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน) ● ระบบ E-Phyto ประกาศใช้แล้วหรือไม่ โดย นางสาววัชริน แหลมคม ได้ตอบในส่วนนี้ว่าระบบใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (E-Phyto) เปิดใช้เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 1 สิงหาคม เป็นต้นมา และสามารถเชื่อมต่อข้อมูลไปยังศุลกากรได้

8.2.2 เสวนา แลกเปลี่ยนประเด็นความคิดเห็น

ช่วงที่ 2 การเสวนา "ความท้าทายและแนวทางการพัฒนาการค้าขายและการค้าผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างจังหวัด กับประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่ต่อเนื่อง" โดยทาง **ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)** จะเป็นผู้เปิดประเด็นหรือข้อคำถามให้แก่ผู้เข้าร่วมเสวนาแลกเปลี่ยนประเด็นความเห็นต่าง ๆ ดังนี้

1) บริบทที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ ในด้านการค้าขายกับทาง สปป.ลาว ทั้งปัจจัยที่สนับสนุนหรืออุปสรรค มีอะไรบ้าง

- **นางมนนิภา โกวิทศิริกุล (ประธานหอการค้าจังหวัดหนองคาย)** มีข้อจำกัดในเชิงพื้นที่ เนื่องจากด่านฯ หนองคาย จะอยู่ใจกลางเมือง การจะสร้างหรือขยายพื้นที่เพื่อรองรับจึงเป็นไปได้ยาก ในด้านการค้าชายแดนแม้ในพื้นที่จะมีมูลค่าที่สูง แต่ทาง สปป.ลาว ยังติดปัญหา เนื่องจากมีเงินเฟ้อที่สูง ส่งผลให้กำลังการซื้อลดลง เกิดผลกระทบในการส่งออกไปยัง สปป.ลาว นอกจากนี้ การขนส่งทางสะพานมิตรภาพก็ยังมีติดขัดบ้าง เนื่องจากจำนวนสินค้าและรถที่ออกจากด่านฯ มีปริมาณมาก
- **นายประเสริฐ วังโส (ผู้จัดการ หจก.พีพีเอ็น อิมปอร์ต-เอ็กซ์ปอร์ต)** การค้าการส่งออก ยังมีความล่าช้าจากขั้นตอนของกฎ ระเบียบ และข้อบังคับจากหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งสินค้าแต่ละประเภทก็มีกฎที่ต่างกันไป
- **นายจารุกิตติ์ อาจสม (ประธานบริษัท พัชรากร จำกัด)** การเปลี่ยนแปลงที่สังเกตเห็นได้ชัด เมื่อเกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19 คือ พฤติกรรมผู้บริโภคของคนจาก สปป.ลาว หันมาซื้อสินค้าทางออนไลน์มากขึ้น และคนลาวก็หันมาทำแบรนด์สินค้า กลายเป็นผู้ประกอบการมากขึ้น แต่ปัญหาหลัก ๆ จะเป็นในส่วนขาเข้าของคนและสินค้า เนื่องจากติดปัญหาจาก ตม. ฝั่งไทย ซึ่งควรจะมีการนำระบบ IT เข้ามาจัดการมากขึ้น อาทิ การตรวจคน สินค้า ลดความแออัดในการเดินทางในการตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งต่อไปหากคนจีนเข้ามาทางชายแดนฝั่งนี้มากขึ้น อาจจะทำให้เกิดความล่าช้าในการเข้ามายังประเทศไทย นอกจากนี้ ในมุมมองส่วนตัว ก็มองว่าการที่ไทยยังไม่เซ็นสัญญารถไฟความเร็วสูงกับประเทศจีน จะทำให้คนและผู้ประกอบการในพื้นที่หนองคายได้ประโยชน์ เพราะถ้าหากมีรถไฟไปถึงกรุงเทพฯ คนก็จะไม่เดินทางมายังหนองคาย ทำให้เศรษฐกิจซบเซา

2) การเตรียมตัวของผู้ประกอบการที่มารองรับการพัฒนาต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น

- **นางมนนิภา โกวิทศิริกุล (ประธานหอการค้าจังหวัดหนองคาย)** ควรจะมีงบประมาณจากหน่วยงานภาครัฐเข้ามาเพื่อปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน พื้นที่ด่านฯ หนองคายและอื่น ๆ ในพื้นที่ เพื่อรองรับการเติบโตที่จะเกิดขึ้น ทั้งนี้ ผู้แทนจากด่านฯ หนองคาย ชี้แจงเพิ่มเติมว่าในขณะนี้มีงบประมาณลงมาแล้ว และกำลังอยู่ในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง
- **นายประเสริฐ วังโส (ผู้จัดการ หจก.พีพีเอ็น อิมปอร์ต-เอ็กซ์ปอร์ต)** การเสียค่าธรรมเนียมของทางฝั่ง สปป.ลาว อาทิ บ.53 จะใช้ระบบ QR Code ไม่ต้องใช้คนในการดำเนินการขั้นตอนดังกล่าว
- **นายจารุกิตติ์ อาจสม (ประธานบริษัท พัชรากร จำกัด)** ของทางฝั่งไทยยังต้องมีการขออนุญาตในการข้ามแดน โดยใช้เอกสารบางฉบับ อาทิ รถ ตม. ซึ่งล้วนเป็นต้นทุนแก่ผู้ประกอบการที่เพิ่มขึ้น หากลดเอกสารในส่วนนี้ได้ก็น่าจะดี ลดขั้นตอนบางอย่างสำหรับรถที่ต้องข้ามแดนทางด่านฯ แห่งนี้บ่อย ๆ หรืออยู่ในระบบ นอกจากนี้ ยังมองว่าหากด่านฯ สามารถเปิดได้ 24 ชม. หรือปิดช่วงเที่ยงคืน ก็จะทำให้นักท่องเที่ยวจากฝั่งลาว สามารถเดินทางกลับไปฝั่งลาวได้ทัน สามารถใช้เวลาในประเทศไทยได้มากขึ้น เพิ่มโอกาสการเติบโตทางเศรษฐกิจของฝั่งไทย

3) การจะจัดการบริเวณหน้าด่านฯ ศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกในการข้ามแดนไปยัง สปป.ลาว ควรจะมีแนวทางในการจัดการอย่างไร

- **นายประเสริฐ วังโส (ผู้จัดการ หจก.พีพีเอ็น อิมปอร์ต-เอ็กซ์ปอร์ต) กล่าวว่า** โดยทั่วไปในการจะขนส่งสินค้าข้ามแดน ทางผู้ประกอบการจะเตรียมเอกสารต่าง ๆ ให้คนขับรถไว้เบื้องต้น ขั้นตอนที่จะเกิดปัญหาคือในตอนที่คนขับรถต้องนำเอกสารประกอบไปผ่านที่ ตม. ซึ่งรถในการขนส่งแต่ละรอบของผู้ประกอบการจะมีจำนวนมาก แต่ละคนขับรถบรรทุกสินค้า เมื่อรวม ๆ กันแล้ว ก็ทำให้เสียเวลามากขึ้นในการขนส่ง

- **นายจารุกิตติ์ อาจสม (ประธานบริษัท พัชรากร จำกัด) กล่าวว่า** ขั้นตอนเอกสารใบข้ามแดนที่คนขับรถต้องดำเนินการที่จะต้องดำเนินการเสมอ ที่ต้องทำก็เพราะหากไม่มีเอกสารดังกล่าว ทาง ตม.ฝั่งลาวก็จะไม่ให้ผ่าน ดังนั้น ก็อาจจะต้องให้หน่วยงานภาครัฐทั้งสองประเทศมีการเจรจากัน เฉพาะคนขับรถบรรทุกสินค้าอาจจะต้องมีการอนุญาตให้เป็นพิเศษ ที่ลดขั้นตอนบางอย่าง

4) หากมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายของฝั่งไทยหรือสปป.ลาว การเตรียมความพร้อมรับมือของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าควรจะต้องทำอย่างไร

- **นางมนนิภา โกวิทศิริกุล (ประธานหอการค้าจังหวัดหนองคาย) กล่าวว่า** ผู้ประกอบในพื้นที่ส่วนใหญ่จะเป็น SME ประเภทสินค้าอุปโภค-บริโภค ซึ่งในปัจจุบันการสั่งของจากทางลาวจะเป็นทางออนไลน์หรือ E-Commerce ซึ่งก็จะเป็นการสั่งจากผู้ผลิตรายใหญ่โดยตรง ทำให้ผู้ประกอบการที่รับมาอีกที เพื่อมาขายในพื้นที่ก็ต้องมีการปรับตัวเพื่อรับมือกับสิ่งที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ ยังมองว่า ควรจะมีสะพานอีกแห่งหรือเส้นทางที่จะแยกระหว่างรถบรรทุกและนักท่องเที่ยวออกจากกัน

5) ทางผู้ร่วมเสวนามองว่าควรจะต้องมีการจัดการพื้นที่กายภาพของด่านฯ อย่างไรบ้าง

- **นายประเสริฐ วังโส (ผู้จัดการ หจก.พีพีเอ็น อิมปอร์ต-เอ็กซ์ปอร์ต) กล่าวว่า** พื้นที่ที่มีอยู่ในจังหวัดหนองคายค่อนข้างห่างไกล และอาจจะทำให้เสียต้นทุนการเดินทางมากขึ้น จึงยังมองไม่เห็นว่าจะมีพื้นที่ใดที่เหมาะสมหากจะต้องจัดการหาพื้นที่พักคอย ย้ายจุดในการดำเนินการข้ามแดน

- **นายจารุกิตติ์ อาจสม (ประธานบริษัท พัชรากร จำกัด) กล่าวว่า** ในจังหวัดหนองคายมีพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษประมาณ 780 ไร่ ห่างจากสะพานไทย - ลาวประมาณ 30 กม. ซึ่งมองว่า ถ้าจะย้ายด่านศุลกากรไปที่แห่งนี้เลย จัดการแบบเบ็ดเสร็จสำหรับการขนส่งสินค้า ณ ที่แห่งนี้ ก็น่าจะช่วยอำนวยความสะดวกในการดำเนินการได้

6) ผู้ประกอบการหรือคนในพื้นที่ ทราบข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการลงทุนต่าง ๆ ทั้งไทย และลาว ที่จะเกิดขึ้นในจังหวัดหนองคายมากน้อยเพียงใด และมีการจัดการอย่างไรบ้าง

- **นางมนนิภา โกวิทศิริกุล (ประธานหอการค้าจังหวัดหนองคาย) กล่าวว่า** ทิศทางการพัฒนาในการดำเนินการฝั่งลาว อาทิ ช่วงโควิด-19 ผู้ประกอบการทางฝั่งลาวเองก็ไม่ทราบ ต้องรอให้หน่วยงานภาครัฐเผยแพร่หรือประกาศออกมา อย่างไรก็ตาม โดยส่วนตัวก็ได้ทราบมาว่า ทางฝั่งกรมทางหลวงก็จะมีงบประมาณในการก่อสร้างถนน เพื่อรองรับพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย เพื่อเชื่อมต่อสะพานมิตรภาพไทย-ลาว

- **นายประเสริฐ วังโส (ผู้จัดการ หจก.พีพีเอ็น อิมปอร์ต-เอ็กซ์ปอร์ต) กล่าวว่า** เมื่อมีข่าวว่าจะมีการสร้างรถไฟความเร็วสูง พื้นที่แถวสถานีรถไฟจังหวัดหนองคายก็มีเอกสารเข้าไปจับจองพื้นที่จำนวนมาก เพื่อรองรับสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

8.2.3 การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น จำนวน 3 ราย

1) นางสาววนิดา อินนฤนาท รองประธาน YEC

- การจัดประชุมเป็นประโยชน์ต่อผู้ร่วมประชุมเป็นอย่างดี

2) คุณธิดา ครองแสนเมือง (Sitthi Interfreight co.ltd)

- อยากให้มีพื้นที่จอดรถของรถบรรทุกให้มากกว่านี้

3) นายปฏิภาณ บุญส่ง บริษัท สิทธิ อินเตอร์เฟรท จำกัด

- ความรวดเร็วในการบริการ

8.2.4 สรุปประเด็นความคิดเห็นจากแบบสอบถามภายหลังการประชุม

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบสอบถามภายหลังการประชุม จำนวน 23 ราย มีรายละเอียดผลความคิดเห็นจากแบบสอบถาม ดังนี้

1) ข้อมูลผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบประเมินผลภายหลังการประชุมส่วนใหญ่ ร้อยละ 65.22 เป็นหน่วยงานราชการ รองลงมาร้อยละ 13.04 เป็นผู้ประกอบการและภาคเอกชนเท่ากัน ร้อยละ 8.70 เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

2) ความคิดเห็นต่อการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน

2.1) ศักยภาพโดยรวมของพื้นที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน ส่วนใหญ่ ร้อยละ 69.57 เห็นว่าค่อนข้างดี รองมาร้อยละ 21.74 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 8.70 เห็นว่าดีมาก โดยมีเหตุผล ดังนี้

- ด่านผ่านแดนควรมีความเป็นระบบ แต่อยากจะให้มีพื้นที่ในการจอดรถเยอะกว่านี้
- อยู่ในเกณฑ์ที่สามารถพัฒนาได้มากกว่านี้ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว
- เพื่อให้เกิดการพัฒนาในภาพรวม การอำนวยความสะดวกและการโทรคมนาคมระหว่างประเทศ
- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำเข้าส่งออกได้มีการเตรียมความพร้อมให้มีความพร้อมให้มากที่สุดเพื่อรองรับการระบบด้านทางกิจกรรมทางเศรษฐกิจและส่งเสริมการค้าชายแดน
- มีพื้นที่กว้างและสะอาดไม่แออัดในด้านคน ส่วนในด้านรถสินค้าช่วงทางเดินรถน้อยทำให้เสียเวลาในการเดินทางระบบทั้งช่องทางการตรวจเอกสารด้านคน
- จากการเดินทางไปเที่ยว สปป. ลาวเป็นทีมคณะมีความสะดวกดี ถ้าไม่ใช่วันหยุดเสาร์อาทิตย์
- ใช้การพิจารณาจากสภาพการปฏิบัติงานและพื้นที่จริงและทำการประเมินเพื่อให้ได้ตามระดับของการจัดลำดับ 4 ลำดับตามข้อสอบคำถาม
- บริเวณการจอดพักของรถบรรทุกที่ส่งสินค้าจุดสะพานในอนาคตมีการทำที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวค่อนข้างไม่เพียงพอ
- ด่านศุลกากรขาออกค่อนข้างแน่นแต่ก็บริการได้รวดเร็วพอสมควรควรให้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยบริการ

- ในปัจจุบันที่ยังไม่มีการใช้บริการมากน่าจะรองรับได้ในระดับหนึ่งแต่หากมีการใช้บริการมากขึ้นในอนาคตน่าจะต้องมีการพัฒนาเทคโนโลยีและไอที เพื่ออำนวยความสะดวกให้รวดเร็วขึ้น และหากมีการให้ยื่นเอกสารในระบบและมีการตรวจสอบล่วงหน้าน่าจะลดปัญหาการรอคอยและทำให้รวดเร็วขึ้น

2.2) คุณภาพของโครงการสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจรเพียงพอ พื้นผิวจราจรมีสภาพดี ส่วนใหญ่ร้อยละ 60.87 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 21.74 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 17.39 เห็นว่าดีมาก

2.3) คุณภาพของระบบโทรคมนาคมโดยรวม ส่วนใหญ่เห็นว่าร้อยละ 60.87 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 21.74 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 17.39 เห็นว่าดีมาก

2.4) ความเพียงพอของพื้นที่ภายในด่านฯ เช่น พื้นที่ของด่านฯ สามารถรองรับการเข้าใช้บริการ ส่วนใหญ่ร้อยละ 65.22 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 26.09 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 8.70 เห็นว่าดีมาก

2.5) คุณภาพของเครื่องมืออุปกรณ์ภายในด่านฯ เช่น ช่องตรวจคน-รถ เครื่อง x-ray สินค้า ส่วนใหญ่ร้อยละ 78.26 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 13.04 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 8.70 เห็นว่าดีมาก

2.6) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น คลังสินค้า ลานพักสินค้า จุดพักรถ ส่วนใหญ่ร้อยละ 73.91 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 17.39 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 8.70 เห็นว่าดีมาก

2.7) คุณภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น ห้องน้ำ ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส ร้านอาหาร ส่วนใหญ่ร้อยละ 73.91 เห็นว่าค่อนข้างดี และร้อยละ 26.09 เห็นว่าค่อนข้างแย่

2.8) คุณภาพของระบบสาธารณูปโภคเพื่ออำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน เช่น น้ำประปา ไฟส่องสว่าง กล้องวงจรปิด ส่วนใหญ่ร้อยละ 82.61 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 8.70 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และดีมากเท่ากัน

2.9) ประสิทธิภาพการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนในภาพรวม เช่น มีระบบการบริหารจัดการที่เป็นมาตรฐาน การตรวจสอบเอกสารมีความถูกต้อง ส่วนใหญ่ร้อยละ 78.26 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 13.04 เห็นว่าดีมาก และร้อยละ 8.70 เห็นว่าค่อนข้างแย่

2.10) การอำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการในการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน เช่น จำนวนเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการเพียงพอ ความรวดเร็วในการให้บริการ ส่วนใหญ่ร้อยละ 69.57 เห็นว่าค่อนข้างดี รองลงมาร้อยละ 21.74 เห็นว่าค่อนข้างแย่ และร้อยละ 8.70 เห็นว่าดีมาก

2.11) ประสิทธิภาพของการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบ ความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) การแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกัน ส่วนใหญ่ร้อยละ 69.57 เห็นว่าค่อนข้างดี และร้อยละ 30.43 เห็นว่าค่อนข้างแย่

ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการดำเนินงาน ครั้งที่ 8

















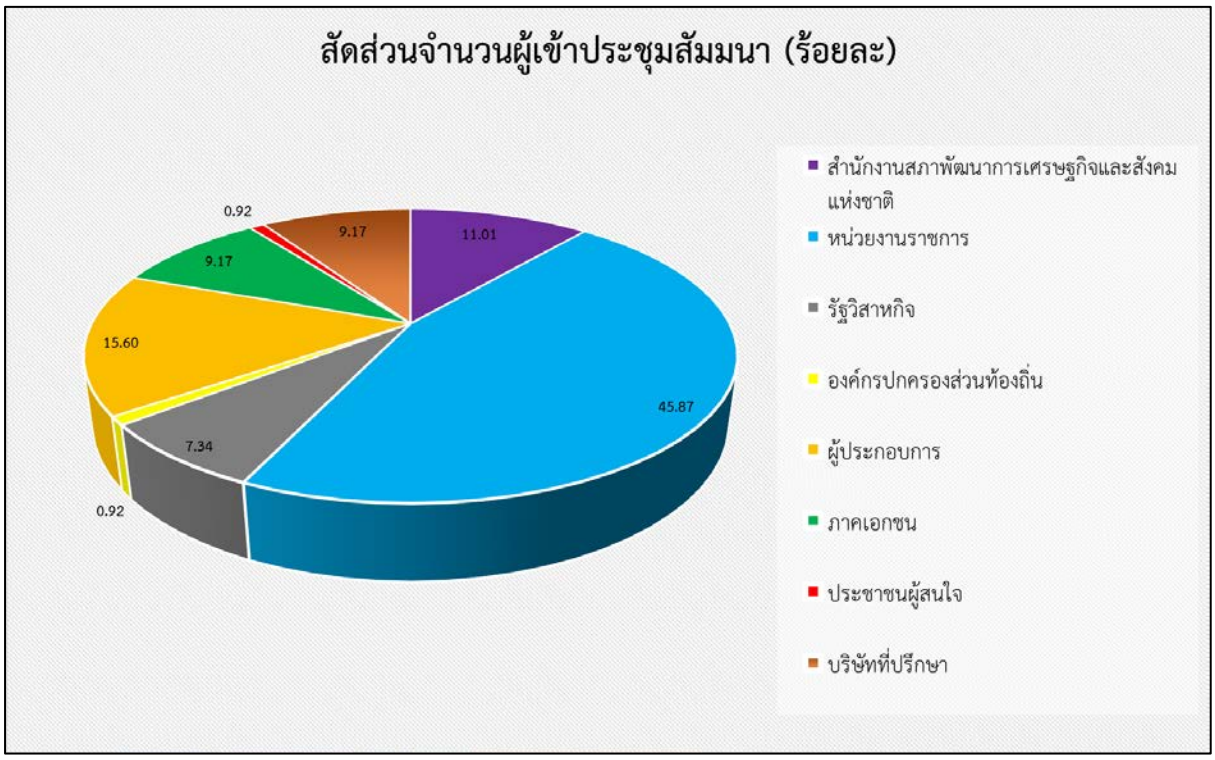





9. ประชุมสัมมนาปัจฉิมนิเทศโครงการ

การจัดประชุมสัมมนาปัจจิมนิเทศโครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอข้อมูลที่เกี่ยวข้องและสรุปผลการศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย รวมไปถึงรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

โดยมีการจัดประชุมเมื่อวันพุธที่ 10 พฤษภาคม พ.ศ. 2566 ณ ห้อง Lotus suite 5-7 โรงแรมเซ็นทารา แกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ กรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ มีผู้เข้าร่วมประชุมรวมทั้งสิ้น 109 คน ประกอบด้วย สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจำนวน 9 คน หน่วยงานราชการจำนวน 50 คน รัฐวิสาหกิจจำนวน 8 คน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจำนวน 1 คน ผู้ประกอบการจำนวน 17 คน ภาคเอกชนจำนวน 10 คน ประชาชนผู้สนใจจำนวน 1 คน และบริษัทที่ปรึกษาจำนวน 10 คน (ดัง **รูปที่ 9-1**)



9.1 ผู้ดำเนินการจัดประชุมสัมมนาปัจฉิมนิเทศโครงการ

กล่าวรายงาน/ผู้ดำเนินรายการ	:	นายสิรภพ สุวรรณเกสร์ (ผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ)
กล่าวเปิดการประชุม	:	นางสาวสุนทราลักษณ์ เพ็ชรกูล (ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน)
วิทยากร	:	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ *(ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)*
	:	ดร.ไพฑูรย์ วราเดชสถิตวงศ์ *(นักวิชาการผู้ช่วยด้านโลจิสติกส์ห่วงโซ่อุปทาน)*
ผู้ดำเนินการเสวนา	:	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ *(ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)*

: นายสุริยนต์ ตู้จินดา
(ประธานคณะอนุกรรมการด้านการค้าชายแดน)
: นายเชิดศักดิ์ ยงกิจถาวร
(รองประธานหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร)
: ผศ.ดร.สลิลาทิพย์ ทิพยไกรศร
(ผู้ดำเนินการเสวนา)

9.2 สรุปผลประเด็นและสาระสำคัญการประชุมโครงการ

ภายหลังวิทยากรนำเสนอสาระสำคัญของการศึกษาข้อมูล และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าและการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดน ได้เปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมประชุม ซักถาม แลกเปลี่ยนข้อมูล และแสดงความคิดเห็นข้อเสนอแนะ โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และบริษัทที่ปรึกษา ได้เปิดช่องทางและโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาได้แสดงความคิดเห็นอย่างอิสระเต็มที่ ดังนี้

1) แสดงความคิดเห็นในเวทีประชุม และเสวนา จำนวน 4 ราย
2) ผ่านใบแสดงความคิดเห็น จำนวน 3 ราย

9.2.1 ผลการระดมความคิดเห็นของประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในเวทีประชุม

ตารางที่ 9.2.1-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
(1.1) นายวรทัศน์ ตันติมงคลสุข กรรมการสภาหอการค้าไทยแห่งประเทศไทย ● การนำหลักเกณฑ์และแนวทางของ LPI และ OECD จะช่วยทำให้เกิดเกณฑ์มาตรฐานหรือ Benchmark ในการศึกษาทั้งของไทยและเพื่อนบ้านต่อไป ● ในส่วน Slide หน้า 25 ของการนำเสนอครั้งนี้ ซึ่งจากระเบียบวิจัยในการศึกษา ได้ทำการแบ่งกลุ่มเพื่อเก็บแบบสอบถามตามพื้นที่ต่าง ๆ ซึ่งคนที่ตอบแบบสอบถามก็จะเป็นคนในพื้นที่ ซึ่งอาจจะทำให้ผลการศึกษาคลาดเคลื่อนได้ เนื่องจากข้อมูลที่ให้มาจากคนในพื้นที่ อาจจะเกิดอคติในการให้น้ำหนักหรือคะแนนได้ ทั้งนี้ ในการศึกษาการค้าชายแดนและผ่านแดน ยังมีส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งจากผู้ประกอบการหรือผู้ส่งสินค้าที่ไม่ได้อยู่ในพื้นที่ แต่ดำเนินกิจการในพื้นที่นั้น ๆ จึงอยากให้มีการศึกษาหรือขยายขอบเขตในการแบบสอบถามกับผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการที่ไม่ได้อยู่ในพื้นที่นั้น ๆ ซึ่งจะช่วยทำให้ข้อมูลมีความแม่นยำมากขึ้น ● ด่านพรมแดน เป็นพื้นที่ที่ให้บริการทั้งคนในประเทศและฝั่งเพื่อนบ้าน การศึกษาโครงการ จึงควรจะสำรวจคนในพื้นที่ฝั่งเพื่อนบ้านของด่านนั้น ๆ ซึ่งจะทำให้ได้ข้อมูลอีกด้านหนึ่ง รวมไปถึงความคาดหวังของผู้ใช้บริการทั้งฝั่งไทยและฝั่งเพื่อนบ้านว่าต้องการให้มีการพัฒนาในด้านใด นอกจากนี้ เนื่องจากแบบสอบถามที่ใช้อาจจะเป็นคำถามเชิงคุณภาพเสียส่วนใหญ่ ซึ่งเป็นคำตอบในเชิงความรู้สึก ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว ข้อมูลหรือ	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน) ● แน่นอนว่าแหล่งที่มาของผู้ตอบแบบสอบถามย่อมจะเกิด Bias หรืออคติในให้ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งขึ้นอยู่กับผู้ให้ข้อมูลและประสบการณ์ ความรู้สึกต่อคำถามข้อนั้น ๆ อย่างไรก็ตาม เครื่องมือที่ใช้ในการรศึกษาโครงการครั้งนี้ สะท้อนออกมาให้เห็นว่าตัวเครื่องมือสามารถใช้ในการประเมิน เก็บข้อมูล และผลที่ได้จากศึกษาบ่งบอกอะไรได้บ้าง ซึ่งในการศึกษาก็ต้องมาพิจารณากันในเบื้องต้นว่ายอมรับและเห็นด้วยหรือไม่ว่า ดัชนีที่ใช้ในโครงการเป็นประโยชน์ ซึ่งการศึกษาครั้งต่อไป ก็อาจจะต้องพิจารณาผู้ให้แบบสอบถาม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อมาตอบแบบสอบถาม และได้ข้อมูลเพิ่มเติม เพื่อทำความเข้าใจกับสิ่งที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ ก็ควรดำเนินการเก็บข้อมูลจากฝั่งเพื่อนบ้านเพื่อสามารถสะท้อนบริบทของพื้นที่ชายแดนได้อย่างครบถ้วนและถูกต้อง ● ในการศึกษาครั้งนี้ ได้ข้อมูลเชิงปริมาณ ตัวเลขค่าใช้จ่ายและเวลาในการขนส่งสินค้าข้ามแดน ทั้งนี้เนื่องจากข้อมูลและการศึกษาครั้งนี้ เป็นเพียงการสะท้อนให้เห็นบริบทบางประการ จึงควรมีการศึกษาต่อไป เพื่อลงรายละเอียดเชิงลึก เพื่อให้ทราบค่าใช้จ่ายและการขนส่งสินค้าแต่ละประเภทแตกต่างกันอย่างไร

ตารางที่ 9.2.1-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
ความต้องการของภาคเอกชนหรือผู้ประกอบการ จะพิจารณาจากข้อมูลเชิงปริมาณ อาทิ ระเวลาในการขนส่งสินค้า ขั้นตอนและกระบวนการที่ใช้ ต้นทุนในการขนส่ง อย่างไรก็ตาม มองว่าเกณฑ์ของ BPI อาจจะนำไปใช้ต่อยอด เพื่อใช้ในการประเมินและศึกษาขนส่งทางเรือและท่าอากาศยานต่อไปได้	
(1.2) นายรวีกิติ์ พุฒิธนกร หัวหน้ากลุ่มพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้า กรมขนส่งทางบก ● ปัญหาการขอใบอนุญาตประกอบการและการเพิ่มจำนวนรถขนส่งสินค้าที่มีในต่างจังหวัด ทางกรมการขนส่งทางบกได้รับทราบปัญหาแล้ว และกำลังดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว นอกจากนี้ หากผู้ประกอบการท่านใดมีปัญหาก็สามารถแจ้งมาที่ส่วนกลางได้ เพื่อให้ทางส่วนกลางแจ้งไปยังส่วนภูมิภาคให้เร่งดำเนินการต่อไป ● ในส่วนข้อตกลงการค้าชายแดนและผ่านแดนระหว่างไทย - ลาว ได้มีการประชุมหารือกับผู้แทนฝั่ง สปป.ลาว แต่ยังอยู่ระหว่างเจรจาหาข้อตกลงร่วมกัน เนื่องจากทาง สปป.ลาว ก็อยากให้ ผู้ประกอบการทางฝั่งลาวเติบโตขึ้น ทางประเทศได้ผลประโยชน์มากขึ้น ซึ่งก็ต้องมีการศึกษาและวางแผนดำเนินการเพื่อรองรับสถานการณ์ที่จะเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต และตอบสนองทั้งทางด้านกฎระเบียบ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าต่อไป	นายสิริยันต์ ตู้จินดา (*ประธานคณะอนุกรรมการด้านการค้าชายแดน*) ● จากการที่ สปป.ลาว จะมีการเจรจาข้อตกลงกันใหม่ ก็อาจจะต้องมีการพิจารณาแนวทางร่วมกันในการใช้หรือมาใช้ VLP เพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้า ● ขอฝากให้ทางสภาพัฒน์เร่งผลักดันและเปิดให้เป็นด่านถาวร อาทิ ด่านสิงขร ด่านห้วยต้นนุ่น โดยอาจพิจารณาเป็น 1-2 วันต่อสัปดาห์ เพื่อดูปริมาณการขนส่งและความต้องการใช้ของผู้ประกอบการก่อนในเบื้องต้น ● ควรจะมีการผลักดันให้เกิดพรบ.เขตเศรษฐกิจพิเศษพื้นที่ชายแดน เพื่อให้ผู้ว่าราชการจังหวัด สามารถตัดสินใจ โดยมี หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องในพื้นที่นั้นๆให้ขึ้นตรงทางผู้ว่าฯ ซึ่งจะช่วยให้การทำงานของหน่วยงานในพื้นที่มีประสิทธิภาพและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ● สะพานข้ามแม่โขงบริเวณจังหวัดบึงกาฬใกล้แล้วเสร็จ แต่พื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรยังไม่ลงตัวสุดท้ายก็ทำให้ไม่สามารถใช้สะพานเพื่อข้ามแดนได้ นายเชิดศักดิ์ ยกกิจถาวร (*รองประธานหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร*) ● ขออนุญาตแจ้งเพิ่มเติมไปยังทางกรมขนส่งทางบก ซึ่งสถานการณ์โควิดที่ผ่านมา การจะผ่านแดนต้องใช้รถขนส่งของทางผู้ประกอบการของฝั่ง สปป.ลาว แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นคือ ปริมาณจำนวนรถขนส่งสินค้าไม่เพียงพอ และสินค้าบางประเภทจากฝั่งไทยไม่สามารถนำไปรอที่คลังสินค้าได้ หรือหากต้องพักสินค้ารอ ก็ทำให้ต้นทุนในการขนส่งสินค้าไปยังปลายทางเพิ่มขึ้น
(1.3) ดร.สุกฎษฎ์ ลิมโพธิ์ทอง ผู้เชี่ยวชาญให้คำปรึกษาด้านงานวิจัยและพัฒนา บุคลากรโลจิสติกส์ บริษัท ไทยเบฟเวอเรจ โลจิสติกส์ จำกัด ● BPI ในการศึกษาโครงการครั้งนี้ มีจำนวน 4 มิติ อยากให้เพิ่มเติมอีก 1 มิติ ในการศึกษาครั้งต่อไปคือ มิติด้านการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ราชการที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนเจ้าหน้าที่ศุลกากรเจ้าหน้าที่อาหารและยา เจ้าหน้าที่กักกันพืชและสัตว์ และอื่น ๆ เนื่องจากการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าเหล่านี้ส่งผลต่อความล่าช้า ในการให้บริการของผู้ประกอบการอย่างมีนัยยะสำคัญและค่าใช้จ่าย รวมไปถึงกฎระเบียบที่ใช้อยู่เป็นกฎ	

ตารางที่ 9.2.1-1 ประเด็นข้อซักถาม ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ผู้แสดงความคิดเห็น	คำถาม-ความคิดเห็น-ข้อเสนอแนะ
ระเบียบเดียวกัน แต่คิดว่าการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่นั้น ๆ ต่างกัน ทำให้คะแนน BPI ที่ออกมามีความแตกต่างกัน นอกจากนี้ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่เป็นรูปแบบสั่งการจากระดับบนลงมา ก็ทำให้การทำงานบูรณาการร่วมกันเป็นไปได้ยาก ซึ่งหากมี พรบ.เขตเศรษฐกิจพิเศษพื้นที่ชายแดนเกิดขึ้นจริง ก็ควรมีการอบรม ปรับความเข้าใจ เพื่อให้เกิดการบูรณาการและร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงก็ควรมีการศึกษาฝั่งเพื่อนบ้านในโครงการต่อไปด้วย เพื่อทำความเข้าใจกับบริบทของ 2 ฝั่งชายแดนระหว่างไทยกับเพื่อนบ้าน ● ควรมีการจัดตั้งกรมศุลกากรแห่งชาติ โดยรวมทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการบริบทพื้นที่การค้าข้ามแดนและผ่านแดน ให้อยู่ภายใต้หน่วยงานนี้ ซึ่งจะได้ดูแลและดำเนินการด้วยแนวทางเดียวกัน	
(1.4) นายยู เจียรยืนยงพงค์ อนุกรรมการค้าโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ● รบกวนให้ทางสภาอุตสาหกรรมกับสภาหอการค้าทำหนังสือถึงกรมทางขนส่งทางบก ประเด็นการเจรจากับทาง สปป.ลาว เพื่อให้ทางหน่วยงานที่รับผิดชอบเร่งดำเนินการต่อไป ● เส้นทางชายแดนระหว่างไทยและเมียนมา มีระยะทางรวมกันประมาณ 2,400 กิโลเมตร แต่มีด่านพรมแดนเพียง 2 แห่ง นอกนั้น จะเป็นด่านที่เปิดแบบไม่เป็นทางการหรือลักลอบข้ามแดน ซึ่งทางสภาพัฒน์ซึ่งเป็นหน่วยงานขับเคลื่อนด้านนโยบาย ก็ต้องมาพิจารณาว่าจะมองในมิติความมั่งคั่งหรือความมั่นคง ซึ่งหากจะมองแต่ด้านความมั่นคง ก็จะทำให้ประเทศเสียผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจ	ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน) ● รับข้อเสนอแนะ

9.2.2 เสวนา แลกเปลี่ยนประเด็นความคิดเห็น

ช่วงที่ 2 การเสวนา "ความท้าทายและแนวทางการพัฒนาการค้าขายและการค้าผ่านแดนเชื่อมโยงระหว่างประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่ต่อเนื่อง" โดยมีทาง **ผศ.ดร.สลิลาทิพย์ ทิพยไกรศร เป็นผู้ดำเนินการเสวนา** โดยเปิดประเด็นหรือข้อคำถามให้แก่ผู้เข้าร่วมเสวนาแลกเปลี่ยนประเด็นความเห็นต่าง ๆ ดังนี้

1) บทบาทเกี่ยวกับหน้าที่รับผิดชอบของสภาหอการค้าและสภาอุตสาหกรรม รวมไปถึงบริบทที่มีผลกระทบต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน และการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน

- **นายสุริยนต์ ตู้จินดา (ประธานคณะอนุกรรมการด้านการค้าชายแดน สภาอุสาหกรรม)** กล่าวว่า การค้าชายแดนมีบริบทในเชิงพื้นที่ทั้งในส่วนจังหวัดที่ติดกับชายแดน รวมไปถึงกลุ่มการค้าระหว่างประเทศที่มีการส่งสินค้าผ่านชายแดน ซึ่งกลุ่มนี้จะเป็นสมาชิกของสภาอุตสาหกรรมเกือบทั้งสิ้น โดยทางคณะกรรมการจะมีหน้าที่รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาอุปสรรคทั้งทางด้านกฎ ระเบียบ และการอำนวยความสะดวกของการค้าชายแดนและผ่านแดนให้กับกับภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ บริบทในพื้นที่การค้าชายแดนย่อมเกี่ยวข้องทั้งในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน เส้นทางถนนการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน กฎระเบียบของไทยและฝั่งเพื่อนบ้าน สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ซึ่งจะส่งผลต่อการค้าชายแดนและผ่านแดนทั้งสิ้น
- **นายเชิดศักดิ์ ยงกิจถาวร (รองประธานหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร)** กล่าวว่า บริเวณจุดผ่านแดนระหว่างไทย - สปป.ลาว ในแต่ละจุดจะมีบริบทที่ต่างกันออกไป ซึ่งไม่ได้เกิดขึ้นจากฝั่งการค้าหรือระเบียบของประเทศไทย แต่เป็นในส่วนกฎ ระเบียบ ข้อปฏิบัติ ค่าธรรมเนียมในการข้ามแดน ระยะเวลา รวมไปถึงผู้ประกอบการของทางฝั่งของสปป.ลาว ปัจจัยเหล่านี้ทำให้เกิดความไม่แน่นอนในค่าใช้จ่ายและระยะเวลาขนส่งสินค้า นอกจากนี้ ทั้งวันหยุดราชการของประเทศไทยซึ่งไม่ตรงกับประเทศเพื่อนบ้าน ขั้นตอนและระเบียบของหน่วยงานราชการ ก็ส่งผลต่อโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการเช่นกัน อาทิ ความล่าช้าในการขนส่งเนื่องจากติดวันหยุดทำให้สินค้าเปลี่ยนสภาพ (สินค้าการเกษตร)
- **ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)** กล่าวว่า จากประสบการณ์ส่วนตัว ขอเพิ่มเติมในส่วนบริบทของทางฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ สปป.ลาว หากผู้ประกอบการจะลงทุนเกี่ยวกับโลจิสติกส์ ต้องมีการดำเนินงานยื่นขอโดยนำเสนอความคุ้มค่าในการลงทุนของธุรกิจให้ทางกรรมการพิจารณาด้วย แต่ละแขวงของ สปป.ลาว มีอำนาจและระเบียบที่ต่างกัน ซึ่งประเด็นหรือบริบทเหล่านี้ก็เป็นความท้าทายด้านโลจิสติกส์การค้าชายแดนและผ่านแดนของฝั่งเพื่อนบ้านเช่นเดียวกัน ทั้งนี้ เมื่อพูดถึงหลักการและบริบทการค้าชายแดนและผ่านแดนทุกคนจะเห็นตรงกันว่าพื้นที่ด่านพรมแดนต้องมีขั้นตอนอย่างไรในการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดนและผ่านแดน แต่การปฏิบัติจริงไม่สามารถเป็นอย่างนั้นได้

2) ความพร้อมและความต้องการ ของพื้นที่ในการพัฒนาการลงทุน การค้า และโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ รวมไปถึง ปัจจัยที่เอื้อ/ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุปสรรคต่อการพัฒนาด่านชายแดน

- **นายเชิดศักดิ์ ยงกิจถาวร (รองประธานหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร)** กล่าวว่า ทั้งนี้ ในการนำเสนอผลการศึกษาโครงการ จะเห็นได้ว่า BPI ของพื้นที่หนองคายค่อนข้างต่ำ ซึ่งอาจจะเกิดจากการขนส่งสินค้าเข้า - ออก ด้วยชนิดสินค้าที่ต่างกัน รวมไปถึงคำสั่งแขวงของ สปป.ลาว ซึ่งแขวงค่อนข้างจะมีอำนาจเยอะ กฎ ระเบียบใดที่ออกจากแขวงก็จะส่งผลต่อการขนส่งสินค้าในพื้นที่ชายแดนได้ ซึ่งปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ ก็จะส่งผลกระทบต่อต้นทุน ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายค่าธรรมเนียมในการค้าชายแดนแตกต่างกันไปด้วย นอกจากนี้ การที่ค่าเงินกีบของลาวมีความผันผวนหรือลอยตัวก็ส่งผลต่อผู้ประกอบการทั้งสิ้น สุดท้าย

ปัญหาอุปสรรคที่มีผลต่อภาครวมการพัฒนาการค้าและโลจิสติกส์ชายแดนคือการที่กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจในการจัดการพื้นที่ โครงสร้างพื้นฐานด่านพรมแดน แต่ไม่ได้เป็นหน่วยงานที่ใช้งาน ทำให้การวางรูปแบบไม่ได้เอื้ออำนวยต่อการใช้งานจริงในพื้นที่

- **นายสุริยนต์ ตู้จินดา (ประธานคณะอนุกรรมการด้านการค้าชายแดน สภาอุสาหกรรม)** กล่าวว่า ที่ผ่านมาก็ได้มีการผลักดันให้ทาง สปป.ลาว กลับไปใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าแบบเก่าก่อนที่จะเกิดสถานการณ์โควิด-19 ที่ไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือบก (Dry Port) อย่างไรก็ตาม การเจรจาก็ควรมีข้อแลกเปลี่ยนให้ทางลาวเพิ่มเติมหากต้องการจะไปใช้รูปแบบเดิม เนื่องจากปัจจุบัน สปป.ลาว ก็ได้ผลประโยชน์ที่มากขึ้นจากการที่ต้องมีการเปลี่ยนหัวลาก นอกจากนี้ ยังมีเรื่องของอัตราการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของไทยและเพื่อนบ้านซึ่งส่งผลต่อการค้าเช่นกัน
- **ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)** กล่าวว่า ปัญหาประการที่สำคัญคือ หน่วยงานที่สร้างกับหน่วยงานที่ใช้งานบริเวณพรมแดนเป็นคนละหย่วนงาน ทำให้การทำงานไม่สอดคล้องกัน ซึ่งควรจะมีหน่วยงานสักหน่วยงานเป็นเจ้าภาพหรือดูแลภาพรวมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ชายแดน เพื่อจัดการและบริหาร ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งพื้นที่ชายแดน

3) แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการจัดการพื้นที่ชายแดน

- **นายสุริยนต์ ตู้จินดา (ประธานคณะอนุกรรมการด้านการค้าชายแดน สภาอุสาหกรรม)** กล่าวว่า การขนส่งของประเทศไทยมีต้นทุนที่สูง เนื่องจากมีการขนส่งทางรถบรรทุก ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงไปใช้การขนส่งทางราง จะทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าลดลง นอกจากนี้ ควรมีการส่งเสริมให้เกิดพื้นที่คลังสินค้า การเปลี่ยนถ่ายสินค้าให้เกิดในประไทย เพราะปัจจุบัน สิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ จะอยู่ที่ฝั่งเพื่อนบ้านทั้งสิ้น
- **นายเชิดศักดิ์ ยงกิจถาวร (รองประธานหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร)** กล่าวว่า โครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยค่อนข้างดีและรองรับได้อย่างเพียงพอ แต่ฝั่งเพื่อนบ้านไม่เป็นเช่นนั้น ทำให้เกิดปัญหาคอขวดเมื่อรถบรรทุกข้ามไปยังฝั่งเพื่อนบ้าน นอกจากนี้ ตามที่รัฐบาล คสช. จัดให้มีการจัดตั้งจังหวัดเศรษฐกิจพิเศษพื้นที่ชายแดนของประเทศไทย โดยมีมิติทั้งในส่วนการส่งเสริมการลงทุน (BOI) มาตรการทางภาษี มาตรการของศุลกากร รวมไปถึงก็ยังไม่ใช่พื้นที่ปลอดภาษี (Free Zone) ให้กับผู้ประกอบการที่จะเข้าไปตั้งบริษัทหรือกิจการในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งปัญหาที่สำคัญที่เกิดคือ เมื่อมีการผลักดันของภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับเรื่อง พื้นที่ก็ถูกผลักดันและพัฒนา ทั้งโครงสร้างพื้นฐาน แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor – EWEC) แต่กลับไม่มีผู้ใช้งาน เพราะไม่ได้ตอบสนองต่อผู้ใช้งานจริง เพราะการก่อสร้างไม่ได้พิจารณาทั้งในส่วนประเทศเพื่อนบ้านอย่างรอบคอบ เพราะการที่กระทรวงคมนาคมนำงบประมาณลงทุนไปก่อสร้าง แต่ขาดการคำนึงต่อความต้องการของผู้ใช้งานทั้งผู้ขับรถขนส่งสินค้าและผู้ประกอบการ
- **ศ.ดร.รุธิร์ พนมยงค์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน)** กล่าวว่า ในภาพรวมของการค้าชายแดนและผ่านแดน ส่วนใหญ่แล้วผู้เล่นหรือผู้เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานในพื้นที่ผู้ประกอบการที่ใช้เส้นทางในการข้ามแดนจะค่อนข้างเข้าใจบริบทหรือสิ่งที่เกิดขึ้นในพื้นที่ แต่หน่วยงานที่มีอำนาจในการนำงบประมาณมาลงทุนกับขาดความเข้าใจในสิ่งนี้ จึงเห็นว่า ควรมี พรบ. เขตเศรษฐกิจพิเศษพื้นที่ชายแดน เพื่อให้มีหน่วยงานที่เป็นเจ้าของพื้นที่ เข้าใจหรือมีอำนาจสั่งการแบบเต็มรูปแบบในพื้นที่นั้น ๆ นอกจากนี้ ประเด็นที่สำคัญคือ ในด้านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน หากประเทศใดลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานก่อน ฝั่งนั้นจะมีความได้เปรียบ ทั้งความเคยชินของผู้ใช้งานและการไปลงทุนของผู้ประกอบการในพื้นที่นั้น ๆ จะเกิดขึ้นก่อน และยากที่จะมีการย้านฐาน ซึ่งทำให้หากประเทศเพื่อนบ้านมีการเติบโตมากเท่าไร โครงสร้าง

พื้นฐานของประเทศไทยที่จะเกิดขึ้นยิ่งจะไม่ถูกใช้งาน ดังนั้น คำตอบในเรื่องนี้ อาจจะไม่ใช่การที่ต้องลงทุนโครงสร้างพื้นฐานหรือต้องมีในฝั่งไทย แต่ควรจะส่งเสริมและผลักดันให้ผู้ประกอบการของไทยไปลงทุนฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน

9.2.3 การแสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น

ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็นผ่านแบบแสดงความคิดเห็น จำนวน 3 ราย

1) นางสาวอรวรรณ เลี้ยงสุขสันต์ (กรมทางหลวง)

- ถ้าเป็น BPI เป็นเครื่องมือในการศึกษาตัวใหม่ที่น่าสนใจ ขอให้สภาพัฒน์นำไปใช้ประโยชน์ในฐานะที่เป็นสมองของประเทศ ออกผลการประเมิน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์และการค้าชายแดน สามารถนำไปปฏิบัติเพื่อให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งประเทศ

2) นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์ สำนักงานนโนบายและแผนการขนส่งและจราจร

- สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีบทบาทในการชี้นำการพัฒนาการค้าชายแดนในจุดผ่านแดนถาวรที่มีศักยภาพ นอกเหนือจากจุดผ่านแดนถาวรหลักในปัจจุบันที่มีปริมาณการค้าชายแดนสูง เช่น จุดผ่านแดนถาวรบ้านฮวก จังหวัดพะเยา และจุดผ่านแดนถาวรภูดู่ จังหวัดอุตรดิตถ์ ซึ่งทั้ง 2 แห่ง สามารถเชื่อมโยงไปยัง สปป.ลาว เข้าสู่หลวงพระบาง ที่มีระบบรางรถไฟลาว - จีน เชื่อมไปยังจีนตอนใต้ ซึ่งจะเป็นเส้นทางโลจิสติกส์ที่มีศักยภาพในอนาคตได้ โดยถ้า สศช. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม กระทรวงเกษตร ทรวงพาณิชย์ ร่วมกันผลักดันให้จุดผ่านแดนทั้งสองจุดดังกล่าวเกิดการพัฒนา ก็จะสามารถนำไปกำหนดแผนเพื่อดำเนินการโครงการฯ เพื่อกำหนดบทบาทและการพัฒนาในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องต่อไป

3) ดร.สุกฤษฎิ์ ลิมโพธิ์ทอง บริษัทไทยเบฟ เวอเรจโลจิสติกส์ จำกัด

- BPI ในการศึกษาโครงการครั้งนี้ มีจำนวน 4 มิติ อยากให้เพิ่มเติมอีก 1 มิติ ในการศึกษาครั้งต่อไปคือ มิติด้านการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ราชการที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนเจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่อาหารและยา เจ้าหน้าที่กักกันพืชและสัตว์ และอื่น ๆ เนื่องจากการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าเหล่านี้ส่งผลต่อความล่าช้า ในการให้บริการของผู้ประกอบการอย่างมีนัยยะสำคัญและค่าใช้จ่าย รวมไปถึงกฎระเบียบที่ใช้อยู่เป็นกฎระเบียบเดียวกัน แต่คิดว่าการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่นั้น ๆ ต่างกัน ทำให้คะแนน BPI ที่ออกมามีความแตกต่างกัน

ภาพบรรยากาศการประชุมรับฟังความคิดเห็น และการดำเนินงานปัจจุบันนิเทศโครงการ





















ภาคผนวก ฉ

ข้อคำถามจากแบบสอบถาม
ที่รวมไว้ในแต่ละประสิทธิภาพรายมิติของ BPI

ภาคผนวก ฉ
ข้อคำถามจากแบบสอบถามที่รวมไว้ในแต่ละประสิทธิภาพรายมิติของ BPI

1. มิติโครงสร้างพื้นฐาน

ระบบ	ศุลกากร	ตรวจคนเข้าเมือง	หน่วยงานกักกัน	สาธารณสุข	ตัวแทนออกของ	ผู้ให้บริการขนส่ง	คนขับรถ	ผู้นำเข้า-ส่งออก
คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคม	โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนในเขตพื้นที่ที่ท่านรับผิดชอบในปัจจุบัน		ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคมในพื้นที่ชายแดนเป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคมในพื้นที่ชายแดนเป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคมโดยรวม เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคมโดยรวม เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคมโดยรวม เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโทรคมนาคมโดยรวม เป็นอย่างไร
คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนและการข้ามแดนและผ่านแดน	ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจร, พื้นผิวจราจร, เครื่องเอ็กซ์เรย์สินค้า เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานในการข้ามแดนและผ่านแดนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจร, จำนวนตู้ให้บริการ, ลักษณะทางกายภาพของตู้บริการ เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน เช่น พื้นที่เฉพาะสำหรับตรวจรถสินค้า, พื้นที่สำหรับควบคุมสินค้า, จำนวนช่องจราจร เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการคัดกรองบุคคลข้ามแดน เช่น พื้นที่เฉพาะสำหรับตรวจคัดกรอง, พื้นที่ควบคุมกักกัน เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจร, พื้นผิวจราจร, เครื่องเอ็กซ์เรย์สินค้า เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจร, พื้นผิวจราจร, เครื่องเอ็กซ์เรย์สินค้า เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจร, พื้นผิวจราจร, เครื่องเอ็กซ์เรย์สินค้า เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนในภาพรวม เช่น จำนวนช่องจราจร, พื้นผิวจราจร, เครื่องเอ็กซ์เรย์สินค้า เป็นอย่างไร
ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้าน	ท่านคิดว่าความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้าน		ท่านคิดว่าความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เช่น	ท่านคิดว่าความพร้อมของอุปกรณ์และเครื่องมือสำหรับการ	ท่านคิดว่าความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ใน	ท่านคิดว่าความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ใน	ท่านคิดว่าความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ใน	ท่านคิดว่าความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ใน

ระบบ	ศุลกากร	ตรวจคนเข้าเมือง	หน่วยงานกักกัน	สาธารณสุข	ตัวแทนออกของ	ผู้ให้บริการขนส่ง	คนขับรถ	ผู้นำเข้า-ส่งออก
โลจิสติกส์	โลจิสติกส์ใน ภาพรวม เช่น คลังสินค้า, ศูนย์กระจายสินค้า, ลานพักสินค้าเป็นอย่างไร		คลังสินค้า, ศูนย์กระจายสินค้า, ลานพักสินค้า เป็นอย่างไร	คัดกรอง เป็นอย่างไร	ภาพรวม เช่น คลังสินค้า, ศูนย์กระจายสินค้า, ลานพักสินค้าเป็นอย่างไร	ภาพรวม ทั้งของรัฐและเอกชน เช่น คลังสินค้า, ศูนย์กระจายสินค้า, ลานพักสินค้า เป็นอย่างไร	ภาพรวม ทั้งของรัฐและเอกชน เช่น คลังสินค้า, ศูนย์กระจายสินค้า, ลานพักสินค้า เป็นอย่างไร	ภาพรวม ทั้งของรัฐและเอกชน เช่น คลังสินค้า, ศูนย์กระจายสินค้า, ลานพักสินค้า เป็นอย่างไร
สิ่งอำนวยความสะดวกแก่รถสินค้าและคนขับรถ/พนักงานรถบรรทุกสินค้าภายในด่าน	ท่านคิดว่าภายในพื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ไฟส่องสว่าง, กล้องวงจรปิด เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าภายในพื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ไฟส่องสว่าง, กล้องวงจรปิด เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าภายในพื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ไฟส่องสว่าง, กล้องวงจรปิด เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าภายในพื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ไฟส่องสว่าง, กล้องวงจรปิด เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าภายในพื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ไฟส่องสว่าง, กล้องวงจรปิด เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าภายในพื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ไฟส่องสว่าง, กล้องวงจรปิด เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าภายในพื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำรถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ไฟส่องสว่าง, กล้องวงจรปิด เป็นอย่างไร
สิ่งอำนวยความสะดวกแก่รถสินค้าและคนขับรถ/พนักงานรถบรรทุกสินค้ารอบพื้นที่ด่าน	ท่านคิดว่ารอบ ๆ พื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำ	ท่านคิดว่ารอบ ๆ พื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำ	ท่านคิดว่ารอบ ๆ พื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำ	ท่านคิดว่ารอบ ๆ พื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำ	ท่านคิดว่ารอบ ๆ พื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำ	ท่านคิดว่ารอบ ๆ พื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำ	ท่านคิดว่ารอบ ๆ พื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำ	ท่านคิดว่ารอบ ๆ พื้นที่ของด่านมีสิ่งอำนวยความสะดวกการข้ามแดนแก่รถสินค้าและคน (คนขับรถและพนักงานประจำ

ระบบ	ศุลกากร	ตรวจคนเข้าเมือง	หน่วยงานกักกัน	สาธารณสุข	ตัวแทนออกของ	ผู้ให้บริการขนส่ง	คนขับรถ	ผู้นำเข้า-ส่งออก
	รถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส, ร้านอาหาร เป็นอย่างไร	รถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส, ร้านอาหาร เป็นอย่างไร	รถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส, ร้านอาหาร เป็นอย่างไร	รถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส, ร้านอาหาร เป็นอย่างไร	รถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส, ร้านอาหาร เป็นอย่างไร	รถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส, ร้านอาหาร เป็นอย่างไร	รถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส, ร้านอาหาร เป็นอย่างไร	รถบรรทุกสินค้า) เช่น จุดพักรถ, ห้องน้ำ, ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส, ร้านอาหาร เป็นอย่างไร
จุดบริการเบ็ดเสร็จเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการดำเนินการส่งออก-นำเข้า และการเดินทางผ่านแดน	ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการดำเนินการส่งออก นำเข้า และผ่านแดน เป็นอย่างไร		ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการดำเนินการส่งออก นำเข้า และผ่านแดน เป็นอย่างไร		ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จของหน่วยงานศุลกากร เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จของหน่วยงานศุลกากร เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จของหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จของหน่วยงานศุลกากร เป็นอย่างไร
						ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จของหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง เป็นอย่างไร		ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จของหน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง เป็นอย่างไร
						ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จของหน่วยงานกักกัน (สัตว์ พืช อย.) เป็นอย่างไร		ท่านคิดว่าจุดบริการเบ็ดเสร็จของหน่วยงานกักกัน (สัตว์ พืช อย.) เป็นอย่างไร
การกำหนดเส้นทางอนุมัติให้ทางการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน	ท่านคิดว่าการกำหนดเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร				ท่านคิดว่าการกำหนดเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการกำหนดเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการกำหนดเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการกำหนดเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร

2. มิติกฎระเบียบและพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน

ระบบ	ศุลกากร	ตรวจคนเข้าเมือง	หน่วยงานกักกัน	สาธารณสุข	ตัวแทนออกของ	ผู้ให้บริการขนส่ง	คนขับรถ	ผู้นำเข้า-ส่งออก
การให้บริการข้ามแดนและผ่านแดน	ท่านคิดว่าการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพเป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการให้บริการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพเป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการให้บริการด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของหน่วยงานกักกันมีประสิทธิภาพเป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการให้บริการด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของหน่วยงานกักกันมีประสิทธิภาพเป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนมีประสิทธิภาพเป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าประสิทธิภาพของการข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าประสิทธิภาพของการข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนของหน่วยงานศุลกากรมีประสิทธิภาพเป็นอย่างไร
								ท่านคิดว่าประสิทธิภาพของการข้ามแดนและผ่านแดนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (นอกเหนือจากหน่วยงานศุลกากร) เป็นอย่างไร
การอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน	ท่านคิดว่าการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการให้บริการด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของหน่วยงานกักกันเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการให้บริการด้านการข้ามแดนและผ่านแดนของหน่วยงานกักกันเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการให้บริการด้านพิธีการข้ามแดนและผ่านแดนของหน่วยงานศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้ใช้บริการ เป็นอย่างไร

ระบบ	ศุลกากร	ตรวจคนเข้าเมือง	หน่วยงานกักกัน	สาธารณสุข	ตัวแทนออกของ	ผู้ให้บริการขนส่ง	คนขับรถ	ผู้นำเข้า-ส่งออก
								ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (นอกเหนือจากหน่วยงานศุลกากร) เป็นอย่างไร
การจัดการความเสี่ยง (Risk management)	ท่านคิดว่าการจัดการความเสี่ยง (Risk management) การตรวจปล่อยสินค้า เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนและผ่านแดน เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการจัดการความเสี่ยง (Risk management) การตรวจปล่อยสินค้าเป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการจัดการความเสี่ยง (Risk management) การตรวจคัดกรองโรค เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการจัดการความเสี่ยง (Risk management) การตรวจปล่อยสินค้า เป็นอย่างไร			ท่านคิดว่าการจัดการความเสี่ยง (Risk management) การตรวจปล่อยสินค้าเป็นอย่างไร
การตรวจสอบหลังผ่านพิธีการศุลกากร (Post clearance audit)	ท่านคิดว่าการตรวจสอบหลังผ่านพิธีการศุลกากร (Post clearance audit) เป็นอย่างไร							ท่านคิดว่าการตรวจสอบหลังผ่านพิธีการศุลกากร (Post clearance audit) เป็นอย่างไร
การชำระภาษีและค่าธรรมเนียมทางอิเล็กทรอนิกส์	ท่านคิดว่าการชำระภาษีและค่าธรรมเนียมทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นอย่างไร		ท่านคิดว่าการชำระปรับและค่าใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นอย่างไร		ท่านคิดว่าการชำระภาษีและค่าธรรมเนียมทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นอย่างไร			ท่านคิดว่าการชำระภาษีและค่าธรรมเนียมทางอิเล็กทรอนิกส์ เป็นอย่างไร

ระบบ	ศุลกากร	ตรวจคนเข้าเมือง	หน่วยงานกักกัน	สาธารณสุข	ตัวแทนออกของ	ผู้ให้บริการขนส่ง	คนขับรถ	ผู้นำเข้า-ส่งออก
ระบบการขออนุญาตในการนำเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าต้องกำกัด	ท่านคิดว่าระบบการขออนุญาตในการนำเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าต้องกำกัด เป็นอย่างไร		ท่านคิดว่าระบบการขออนุญาตในการนำเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าต้องกำกัด เป็นอย่างไร		ท่านคิดว่าระบบการขออนุญาตในการนำเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าต้องกำกัด เป็นอย่างไร			ท่านคิดว่าระบบการขออนุญาตในการนำเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าต้องกำกัด เป็นอย่างไร
การประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างไทยกับเพื่อนบ้าน	ท่านคิดว่าการประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างศุลกากรไทยกับเพื่อนบ้านเป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างตรวจคนเข้าเมืองของไทยกับเพื่อนบ้าน เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานกักกันของไทยกับเพื่อนบ้าน เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการประสานการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานตรวจคัดกรองโรคของไทยกับเพื่อนบ้าน เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างศุลกากรไทยกับเพื่อนบ้านเป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างไทยกับเพื่อนบ้าน เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างไทยกับเพื่อนบ้าน เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างไทยกับเพื่อนบ้าน เป็นอย่างไร
การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีความสอดคล้องในวิธีปฏิบัติ	ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีความสอดคล้องในวิธีปฏิบัติ เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีความสอดคล้องในวิธีปฏิบัติ เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีความสอดคล้องในวิธีปฏิบัติ เป็นอย่างไร	ท่านคิดว่าการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีความสอดคล้องในวิธีปฏิบัติ เป็นอย่างไร
ระบบการตรวจสอบหนังสือเดินทางสำหรับคนขับรถขนส่ง		ท่านคิดว่าระบบการตรวจสอบหนังสือเดินทางสำหรับคนขับรถขนส่ง				ท่านคิดว่าระบบการตรวจสอบหนังสือเดินทางสำหรับคนขับรถขนส่งสินค้า	ท่านคิดว่าระบบการตรวจสอบใบขับขี่และหนังสือเดินทางสำหรับคนขับรถขนส่งสินค้า เป็น	ท่านคิดว่าระบบการตรวจสอบหนังสือเดินทางสำหรับคนขับรถขนส่งสินค้า

ระบบ	ศุลกากร	ตรวจคนเข้าเมือง	หน่วยงานกักกัน	สาธารณสุข	ตัวแทนออกของ	ผู้ให้บริการขนส่ง	คนขับรถ	ผู้น้ำเข้า-ส่งออก
สินค้า		สินค้า เป็นอย่างไร				เป็นอย่างไร	อย่างไร	เป็นอย่างไร
ระบบ/ขั้นตอนการตรวจคัดกรองของผู้เดินทางข้ามแดน				ท่านคิดว่าระบบ/ขั้นตอนการตรวจคัดกรองของผู้เดินทางข้ามแดน เป็นอย่างไร ท่านคิดว่าระบบการขออนุญาตในการข้ามแดน เป็นอย่างไร				
การให้สิทธิอนุมัติยานพาหนะที่ให้ประกอบการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน และขั้นตอนการขออนุญาตการตรวจสภาพรถและขอใบอนุญาตการขนส่งระหว่างประเทศ						ท่านคิดว่าการให้สิทธิอนุมัติยานพาหนะที่ให้ประกอบการขนส่งข้ามแดน เป็นอย่างไร ท่านคิดว่าการให้สิทธิอนุมัติยานพาหนะที่ให้ประกอบการขนส่งผ่านแดน เป็นอย่างไร ท่านคิดว่าขั้นตอนการขออนุญาตในการตรวจสภาพรถและการขอใบอนุญาตการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นอย่างไร		ท่านคิดว่าการให้สิทธิอนุมัติยานพาหนะที่ให้ประกอบการขนส่งข้ามแดน เป็นอย่างไร ท่านคิดว่าการให้สิทธิอนุมัติยานพาหนะที่ให้ประกอบการขนส่งผ่านแดน เป็นอย่างไร ท่านคิดว่าขั้นตอนการขออนุญาตในการตรวจสภาพรถและการขอใบอนุญาตการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นอย่างไร
หน่วยงานมี	กรมศุลกากรมี	หน่วยงานตรวจคน	หน่วยงานกักกันมี	หน่วยงานตรวจคัด	หน่วยงานพรมแดน			กรมศุลกากรมี

ระบบ	ศุลกากร	ตรวจคนเข้าเมือง	หน่วยงานกักกัน	สาธารณสุข	ตัวแทนออกของ	ผู้ให้บริการขนส่ง	คนขับรถ	ผู้นำเข้า-ส่งออก
เว็บไซต์ที่สามารถสืบค้นได้จากอินเตอร์เน็ตหรือไม่?	เว็บไซต์ที่สามารถสืบค้นได้จากอินเตอร์เน็ตหรือไม่?	เข้าเมืองมีเว็บไซต์ที่สามารถสืบค้นได้จากอินเตอร์เน็ตหรือไม่?	เว็บไซต์ที่สามารถสืบค้นได้จากอินเตอร์เน็ตหรือไม่?	กรองมีเว็บไซต์ที่สามารถสืบค้นได้จากอินเตอร์เน็ตหรือไม่?	ของไทยมีเว็บไซต์ที่สามารถสืบค้นได้จากอินเตอร์เน็ตหรือไม่?			เว็บไซต์ที่สามารถสืบค้นได้จากอินเตอร์เน็ตหรือไม่?
ผู้ประกอบการสามารถส่งข้อเสนอแนะแก่หน่วยงานผ่านระบบออนไลน์ได้หรือไม่?	ผู้ประกอบการสามารถส่งข้อเสนอแนะแก่ศุลกากรผ่านระบบออนไลน์ได้หรือไม่?	บุคคลข้ามแดนสามารถส่งข้อเสนอแนะแก่หน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองผ่านระบบออนไลน์ได้หรือไม่?	ผู้ประกอบการสามารถส่งข้อเสนอแนะแก่หน่วยงานกักกันผ่านระบบออนไลน์ได้หรือไม่?	ผู้ประกอบการสามารถส่งข้อเสนอแนะแก่หน่วยงานตรวจคัดกรองผ่านระบบออนไลน์ได้หรือไม่?	ผู้ประกอบการสามารถส่งข้อเสนอแนะแก่หน่วยงานพรมแดนของไทยผ่านระบบออนไลน์ได้หรือไม่?			ผู้ประกอบการสามารถส่งข้อเสนอแนะแก่หน่วยงานพรมแดนของไทยผ่านระบบออนไลน์ได้หรือไม่?
ความสามารถในการตอบคำถามอย่างทันท่วงทีเมื่อมีคำถามเกิดขึ้น	ความสามารถในการตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น	ความสามารถในการตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น	ความสามารถในการตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น	ความสามารถในการตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น	ความสามารถในการตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น			ความสามารถในการตอบคำถามอย่างทันท่วงที เมื่อมีคำถามเกิดขึ้น
มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับคำวินิจฉัยพิกัดศุลกากรล่วงหน้า (Advance Ruling) หรือไม่?	มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับคำวินิจฉัยพิกัดศุลกากรล่วงหน้า (Advance Ruling) หรือไม่?				มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับคำวินิจฉัยพิกัดศุลกากรล่วงหน้า (Advance Ruling) หรือไม่?			มีการเผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับคำวินิจฉัยพิกัดศุลกากรล่วงหน้า (Advance Ruling) หรือไม่?
มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า, ผู้มี	มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า, ผู้มี	มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า, ผู้มี	มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า, ผู้มีส่วนได้ส่วน	มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า, ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า, ผู้มี			มีการจัดประชุมรับฟังข้อคิดเห็นระหว่างผู้ค้า, ผู้มีส่วนได้ส่วน

ระบบ	ศุลกากร	ตรวจคนเข้าเมือง	หน่วยงานกักกัน	สาธารณสุข	ตัวแทนออกของ	ผู้ให้บริการขนส่ง	คนขับรถ	ผู้น้ำเข้า-ส่งออก
ส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงาน ภาครัฐหรือไม่?	ส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงาน ภาครัฐหรือไม่?	ส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงาน ภาครัฐหรือไม่?	เสีย และหน่วยงาน ภาครัฐหรือไม่?	และหน่วยงานภาครัฐ หรือไม่?	ส่วนได้ส่วนเสีย และหน่วยงาน ภาครัฐหรือไม่?			เสีย และหน่วยงาน ภาครัฐหรือไม่?
ข้อคิดเห็นจาก ผู้ใช้บริการได้รับ การพิจารณา หรือไม่?	ข้อคิดเห็นจาก ผู้ใช้บริการได้รับ การพิจารณา หรือไม่?	ข้อคิดเห็นจาก ผู้ใช้บริการได้รับ การพิจารณา หรือไม่?	ข้อคิดเห็นจาก ผู้ใช้บริการได้รับการ พิจารณาหรือไม่?	ข้อคิดเห็นจาก ผู้ใช้บริการได้รับการ พิจารณาหรือไม่?	ข้อคิดเห็นจาก ผู้ใช้บริการได้รับ การพิจารณา หรือไม่?			ข้อคิดเห็นจาก ผู้ใช้บริการได้รับการ พิจารณาหรือไม่?
มีการเผยแพร่ ข้อมูลเกี่ยวกับ กฎระเบียบใน การอุทธรณ์ ศุลกากรหรือไม่?	มีการเผยแพร่ข้อมูล เกี่ยวกับกฎระเบียบ ในการอุทธรณ์ ศุลกากรหรือไม่?		มีการเผยแพร่ข้อมูล เกี่ยวกับกฎระเบียบ ในการอุทธรณ์ หรือไม่?		มีการเผยแพร่ข้อมูล เกี่ยวกับกฎระเบียบ ในการอุทธรณ์ ศุลกากรหรือไม่?			มีการเผยแพร่ข้อมูล เกี่ยวกับกฎระเบียบ ในการอุทธรณ์ ศุลกากรหรือไม่?
มีการเผยแพร่ ข้อมูล ค่าธรรมเนียม/ ค่าบริการการ นำเข้า-ส่งออก/ ค่าปรับ ที่เรียก เก็บโดย หน่วยงานของรัฐ หรือไม่?	มีการเผยแพร่ข้อมูล เกี่ยวกับ ค่าธรรมเนียม/ ค่าบริการการ นำเข้า-ส่งออก หรือ การขนส่ง ที่เรียก เก็บโดยหน่วยงาน ของรัฐหรือไม่?		มีการเผยแพร่ข้อมูล เกี่ยวกับ ค่าธรรมเนียม/ ค่าปรับที่เรียกเก็บ โดยหน่วยงานของรัฐ หรือไม่?		มีการเผยแพร่ข้อมูล เกี่ยวกับ ค่าธรรมเนียม/ ค่าบริการการ นำเข้า-ส่งออก หรือ การขนส่ง ที่เรียก เก็บโดยหน่วยงาน ของรัฐหรือไม่?			มีการเผยแพร่ข้อมูล เกี่ยวกับ ค่าธรรมเนียม/ ค่าบริการการนำเข้า-ส่งออก หรือ การขนส่ง ที่เรียกเก็บโดย หน่วยงานของรัฐ หรือไม่?
ท่านคิดว่าการ ดำเนินการผ่าน ระบบ	ท่านคิดว่าการ ดำเนินการผ่าน ระบบ	ท่านคิดว่าการ ดำเนินการผ่าน ระบบ	ท่านคิดว่าการ ดำเนินการผ่านระบบ อิเล็กทรอนิกส์ง่ายต่อ	ท่านคิดว่าการ ดำเนินการผ่านระบบ อิเล็กทรอนิกส์ง่ายต่อ	ท่านคิดว่าการ ดำเนินการผ่าน ระบบ			ท่านคิดว่าการ ดำเนินการผ่านระบบ อิเล็กทรอนิกส์ง่ายต่อ

ระบบ	ศุลกากร	ตรวจคนเข้าเมือง	หน่วยงานกักกัน	สาธารณสุข	ตัวแทนออกของ	ผู้ให้บริการขนส่ง	คนขับรถ	ผู้นำเข้า-ส่งออก
อิเล็กทรอนิกส์ง่ายต่อการใช้งานหรือไม่	อิเล็กทรอนิกส์ง่ายต่อการใช้งานหรือไม่	อิเล็กทรอนิกส์ง่ายต่อการใช้งานหรือไม่	การใช้งานหรือไม่	การใช้งานหรือไม่	อิเล็กทรอนิกส์ง่ายต่อการใช้งานหรือไม่			การใช้งานหรือไม่
มีการเปิดเผยระยะเวลามาตรฐานสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากรหรือไม่	มีการเปิดเผยระยะเวลาเฉลี่ยสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากรหรือไม่	มีการเปิดเผยระยะเวลาเฉลี่ยสำหรับการตรวจคนเข้าเมืองหรือไม่	มีการเปิดเผยระยะเวลาเฉลี่ยสำหรับการกักกันและตรวจปล่อยสินค้าหรือไม่	มีการเปิดเผยระยะเวลาเฉลี่ยสำหรับการตรวจคัดกรองหรือไม่	มีการเปิดเผยระยะเวลามาตรฐานสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากรหรือไม่			มีการเปิดเผยระยะเวลามาตรฐานสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าและพิธีการศุลกากรหรือไม่
กลไกความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน	กลไกความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน	กลไกความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน	กลไกความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน	กลไกความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน				
หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้มีการแบ่งปันข้อมูลผลการตรวจสอบและควบคุม เพื่อ	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้มีการแบ่งปันข้อมูลผลการตรวจสอบและควบคุม เพื่อนำไปสู่	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้มีการแบ่งปันข้อมูลผลการตรวจสอบและควบคุม เพื่อนำไปสู่	หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้มีการแบ่งปันข้อมูลผลการตรวจสอบและควบคุม เพื่อนำไปสู่การปรับปรุง	กลไกความร่วมมือเพื่อสนับสนุนการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน				

ระบบ	ศุลกากร	ตรวจคนเข้าเมือง	หน่วยงานกักกัน	สาธารณสุข	ตัวแทนออกของ	ผู้ให้บริการขนส่ง	คนขับรถ	ผู้นำเข้า-ส่งออก
นาไปสู่การปรับปรุงประสิทธิภาพการควบคุมชายแดนและอำนวยความสะดวกทางการค้า	การปรับปรุงประสิทธิภาพการควบคุมชายแดนและอำนวยความสะดวกทางการค้า	การปรับปรุงประสิทธิภาพการควบคุมชายแดนและอำนวยความสะดวกทางการค้า	ประสิทธิภาพการควบคุมชายแดนและอำนวยความสะดวกทางการค้า					
การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกันเพื่อให้เกิดการปรับปรุงด้านการวิเคราะห์ความเสี่ยงตลอดจนประสิทธิภาพของการควบคุมชายแดนและการอำนวยความสะดวกทางการค้า	การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน เพื่อให้เกิดการปรับปรุงด้านการวิเคราะห์ความเสี่ยงตลอดจนประสิทธิภาพของการควบคุมชายแดนและการอำนวยความสะดวกทางการค้า	การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน เพื่อให้เกิดการปรับปรุงด้านการวิเคราะห์ความเสี่ยงตลอดจนประสิทธิภาพของการควบคุมชายแดนและการอำนวยความสะดวกทางการค้า	การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกันเพื่อให้เกิดการปรับปรุงด้านการวิเคราะห์ความเสี่ยงตลอดจนประสิทธิภาพของการควบคุมชายแดนและการอำนวยความสะดวกทางการค้า	การแบ่งปันข้อมูลอย่างเป็นระบบให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกันเพื่อให้เกิดการปรับปรุงด้านการวิเคราะห์ความเสี่ยงตลอดจนประสิทธิภาพของการควบคุมชายแดนและการอำนวยความสะดวกทางการค้า				
มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกกับ	มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกกับประเทศเพื่อน	มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกกับประเทศเพื่อน	มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกกับประเทศเพื่อน	มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกกับประเทศเพื่อนบ้าน				

ระบบ	ศุลกากร	ตรวจคนเข้าเมือง	หน่วยงานกักกัน	สาธารณสุข	ตัวแทนออกของ	ผู้ให้บริการขนส่ง	คนขับรถ	ผู้นำเข้า-ส่งออก
ประเทศเพื่อนบ้าน หรือมีการแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน ตามความเหมาะสม	บ้าน หรือมีการแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน ตามความเหมาะสม	บ้าน หรือมีการแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน ตามความเหมาะสม	บ้าน หรือมีการแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน ตามความเหมาะสม	หรือมีการแบ่งปันหรือร่วมกันใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนร่วมกัน ตามความเหมาะสม				
มีความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) กับประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนตามความเหมาะสม	มีความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) กับประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนตามความเหมาะสม	มีความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) กับประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนตามความเหมาะสม	มีความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) กับประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนตามความเหมาะสม	มีความร่วมมือในการกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) กับประเทศเพื่อนบ้านที่จุดผ่านแดนตามความเหมาะสม				
หน่วยงานมีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวเกี่ยวข้องกับนโยบาย กฎหมายและระเบียบข้อบังคับ	หน่วยงานของท่านมีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวเกี่ยวข้องกับนโยบาย กฎหมายและระเบียบข้อบังคับใหม่ หรือ	หน่วยงานของท่านมีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวเกี่ยวข้องกับนโยบาย กฎหมายและระเบียบข้อบังคับใหม่ หรือ	หน่วยงานของท่านมีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวเกี่ยวข้องกับนโยบาย กฎหมายและระเบียบข้อบังคับใหม่ หรือ	หน่วยงานของท่านมีการสื่อสารข้อมูลเกี่ยวเกี่ยวข้องกับนโยบาย กฎหมายและระเบียบข้อบังคับใหม่ หรือข้อมูลเกี่ยวกับการ				

ระบบ	ศุลกากร	ตรวจคนเข้าเมือง	หน่วยงานกักกัน	สาธารณสุข	ตัวแทนออกของ	ผู้ให้บริการขนส่ง	คนขับรถ	ผู้น้ำเข้า-ส่งออก
ใหม่ หรือข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบ	ข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบหรือไม่	ข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบหรือไม่?	ข้อมูลเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบหรือไม่	เปลี่ยนแปลงกฎหมายและระเบียบข้อบังคับที่มีอยู่ ให้แก่เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทราบหรือไม่				
มีหน่วยงานตรวจสอบระบบการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดนและผ่านแดน	มีหน่วยงานตรวจสอบระบบการทำงานของศุลกากรหรือไม่?	มีหน่วยงานตรวจสอบระบบการทำงานของหน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองหรือไม่?	มีหน่วยงานตรวจสอบระบบการทำงานของหน่วยงานกักกันหรือไม่?	มีหน่วยงานตรวจสอบระบบการทำงานของหน่วยงานตรวจคัดกรองหรือไม่?				

3. มิติผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ระบบ	ศุลกากร	ตรวจคนเข้าเมือง	หน่วยงานกักกัน	สาธารณสุข	ตัวแทนออกของ	ผู้ให้บริการขนส่ง	คนขับรถ	ผู้นำเข้า-ส่งออก
ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออก เป็นไปตามที่ท่านคาดหวัง					ท่านคิดว่าระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออก เป็นไปตามที่ท่านคาดไว้หรือไม่	ท่านคิดว่าระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าสำหรับการนำเข้า-ส่งออก เป็นไปตามที่ท่านคาดไว้หรือไม่		
ความราบรื่นในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออกข้ามแดนและผ่านแดน จนทำให้สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตรงตามระยะเวลาที่กำหนด					ในปีที่ผ่านมา ท่านเคยประสบปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออกข้ามแดนและผ่านแดน จนทำให้ไม่สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตรงตามระยะเวลาที่กำหนดไว้หรือไม่ (พิจารณาตามจำนวนชิปเม้นท์)*	ในปีที่ผ่านมา ท่านเคยประสบปัญหาหรืออุปสรรคในการขนส่งสินค้าสำหรับการนำเข้า-ส่งออก จนทำให้ไม่สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตรงตามระยะเวลาที่กำหนดไว้หรือไม่ (พิจารณาตามจำนวนชิปเม้นท์)*		
ความราบรื่นในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออกข้ามแดนและผ่านแดน จนทำให้สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนด					ในปีที่ผ่านมา ท่านเคยประสบปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออกข้ามแดนและผ่านแดน จนทำให้ไม่สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้หรือไม่ (พิจารณาตามจำนวนชิปเม้นท์)**	ในปีที่ผ่านมา ท่านเคยประสบปัญหาหรืออุปสรรคในการขนส่งสินค้าสำหรับการนำเข้า-ส่งออก จนทำให้ไม่สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้หรือไม่ (พิจารณาตามจำนวนชิปเม้นท์)**		

* 0 คือ มากกว่าร้อยละ 10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ตรงตามเวลา (สมมติฐานว่าเทียบเท่ากับ “ต่ำกว่าที่คาดหวังไว้”);
1 คือ ประมาณร้อยละ 5-10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ตรงตามเวลา (สมมติฐานว่าเทียบเท่ากับ “เท่ากับคาดหวังไว้”);
2 คือ น้อยกว่าร้อยละ 5 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ตรงตามเวลา (สมมติฐานว่าเทียบเท่ากับ “ดีกว่าที่คาดหวังไว้”)

** 0 คือ มากกว่าร้อยละ 10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้ (สมมติฐานว่าเทียบเท่ากับ “ต่ำกว่าที่คาดหวังไว้”);
1 คือ ประมาณร้อยละ 5-10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้ (สมมติฐานว่าเทียบเท่ากับ “เท่ากับคาดหวังไว้”);
2 คือ น้อยกว่าร้อยละ 5 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้ (สมมติฐานว่าเทียบเท่ากับ “ดีกว่าที่คาดหวังไว้”)

4. มิติผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ระบบ	ศุลกากร	ตรวจคนเข้าเมือง	หน่วยงานกักกัน	สาธารณสุข	ตัวแทนออกของ	ผู้ให้บริการขนส่ง	คนขับรถ	ผู้นำเข้า-ส่งออก
ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออก เป็นไปตามที่ท่านคาดหวัง								ท่านคิดว่าระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากรและการขนส่งสินค้าสำหรับการนำเข้า-ส่งออก เป็นไปตามที่ท่านคาดไว้หรือไม่
ความราบรื่นในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออกข้ามแดนและผ่านแดน จนทำให้สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตรงตามระยะเวลาที่กำหนด								ในปีที่ผ่านมา ท่านเคยประสบปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินพิธีการศุลกากรและการขนส่งสินค้าสำหรับการนำเข้า-ส่งออก จนทำให้ไม่สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตรงตามระยะเวลาที่กำหนดไว้หรือไม่ (พิจารณาตามจำนวนชิปเม้นท์)
ความราบรื่นในการดำเนินพิธีการศุลกากรการนำเข้า-ส่งออกข้ามแดนและผ่านแดน จนทำให้สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนด								ในปีที่ผ่านมา ท่านเคยประสบปัญหาหรืออุปสรรคในการดำเนินพิธีการศุลกากรและการขนส่งสินค้าสำหรับการนำเข้า-ส่งออก จนทำให้ไม่สามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้หรือไม่ (พิจารณาตามจำนวนชิปเม้นท์)

* 0 คือ มากกว่าร้อยละ 10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ตรงตามเวลา (สมมติฐานว่าเทียบเท่ากับ “ต่ำกว่าที่คาดหวังไว้”);
1 คือ ประมาณร้อยละ 5-10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ตรงตามเวลา (สมมติฐานว่าเทียบเท่ากับ “เท่ากับคาดหวังไว้”);
2 คือ น้อยกว่าร้อยละ 5 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ตรงตามเวลา (สมมติฐานว่าเทียบเท่ากับ “ดีกว่าที่คาดหวังไว้”)

** 0 คือ มากกว่าร้อยละ 10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้ (สมมติฐานว่าเทียบเท่ากับ “ต่ำกว่าที่คาดหวังไว้”);
1 คือ ประมาณร้อยละ 5-10 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้ (สมมติฐานว่าเทียบเท่ากับ “เท่ากับคาดหวังไว้”);
2 คือ น้อยกว่าร้อยละ 5 ของการขนส่ง ที่ไม่สามารถส่งมอบได้ครบตามจำนวน/ปริมาณที่กำหนดไว้ (สมมติฐานว่าเทียบเท่ากับ “ดีกว่าที่คาดหวังไว้”)