

แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุน
การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

โดย

นายดิเรก คชารักษ์
ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรภาคที่ ๓
กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๕
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖

หนังสือรับรอง

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาป้องกันประเทศ ได้อนุมัติให้เอกสารวิจัยส่วนบุคคล เรื่อง “แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน” ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ ของ นายดิเรก คชารักษ์ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๕ ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖

พลโท

(ชาติชาย ชัยเกษม)

ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

บทคัดย่อ

เรื่อง แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

ผู้วิจัย นายดิเรก คชารักษ์ **หลักสูตร** วปอ. รุ่นที่ ๖๕

การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ส่งผลต่อปริมาณการค้าชายแดนที่เพิ่มมากขึ้น จากข้อมูลสถิติมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดเป็นประวัติการณ์ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๕ ไทยได้เปรียบดุลการค้ากับทั้ง ๔ ประเทศ (เมียนมา ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย) แต่ผู้ศึกษาพบว่าทิศทางการค้าชายแดนเติบโตช้าโดยขยายตัวเพียงร้อยละ ๑.๓ ด้วยข้อจำกัดด้านกำลังซื้อ กฎระเบียบและกระแสโลกใหม่ โดยตลาดการค้าผ่านแดนนั้นวันยังมีความน่าสนใจมากขึ้น และปัจจัยลบด้านธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีต้นทุนซึ่งมีสัดส่วนที่สูงกว่ามาเลเซียและสิงคโปร์ จากประเด็นปัญหาดังกล่าวเห็นควรศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมในการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพการค้าชายแดน ปัญหาอุปสรรค ความต้องการ ข้อเสนอแนะเพื่อหาปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนในการสร้างมาตรฐานด้านโลจิสติกส์ และเสนอแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อเพิ่มศักยภาพยกระดับสู่มาตรฐานการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้ศึกษาได้ค้นคว้าจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง บทความรายงานทางวิชาการ รวมถึงสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการนำเข้าและส่งออกที่ตั้งอยู่ติดเขตแดนกับประเทศคู่ค้าชายแดนทั้ง ๔ ประเทศ นำข้อมูลทำการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และผ่านเครื่องมือทางการบริหาร SWOT Analysis และ TOWS Matrix ได้แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

ผลการศึกษาพบว่า การค้าชายแดนในปัจจุบันไม่ได้เป็นแค่การซื้อของไปเพียงสองประเทศ แต่เป็นเรื่องของการค้าที่เชื่อมต่อไปไกลอีกหลายประเทศ การค้าชายแดนยังรวมถึงการเพิ่มมูลค่าซึ่งเป็นผลพลอยได้จากการใช้ประโยชน์จากการผ่านแดนไปยังประเทศที่สามอีกด้วย ปัจจัยเชิงบวกที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนมากที่สุดคือ อุปสงค์การพึ่งพาสินค้าจากไทย ความนิยมต่อสินค้าไทย รองลงมาคือ ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการสื่อสารที่มีคุณภาพ และการมีท่าเลที่ตั้งเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ส่วนปัจจัยเชิงลบที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนคือ ปัญหาภายในประเทศเพื่อนบ้าน ปัญหาความไม่แน่นอนของกฎระเบียบของเพื่อนบ้าน และเสถียรภาพของสกุลเงินของประเทศเพื่อนบ้านในการชำระหนี้ มาตรฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ต้องเร่งปรับปรุงและพัฒนามากที่สุดคือ ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ล่าช้าและด้านต้นทุนการขนส่งที่สูง แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน แบ่งออกเป็น ๓ ระดับ คือ ระดับองค์กร ระดับระหว่างองค์กร และระดับระหว่างประเทศ แต่ละระดับมีแนวทางย่อยเพื่อให้เกิดการพัฒนาทุกมิติ ๔ แนวทาง คือ แนวทางเชิงรุก แนวทางเชิงป้องกัน แนวทางเชิงแก้ไข และแนวทางเชิงรับ

ABSTRACT

Title The Approach on Cross-Border Trade Development to Support ASEAN Logistics Hub

Field Economics

Name Mr. Direk Khacharak

Course NDC

Class 65

The ASEAN Economic Community (AEC) entry has led to an increase in cross-border trade volume. Statistical data from 2017 to 2022 shows the highest value of cross-border trade. Thailand enjoys a trade surplus with all 4 countries: Myanmar, Laos, Cambodia, and Malaysia. However, the researcher discovered that the growth of cross-border trade has been slow, expanding by 1.3 percent, due to constraints on purchasing power and new world rules and trends. And the negative factor of logistics business in Thailand has a higher proportion of cost than Malaysia and Singapore. Considering these factors, it is important to conduct further study in preparation for the development of border trade to support ASEAN's logistics hub.

The objective is to study cross-border trade conditions, problems, obstacles, needs, recommendations, factors affecting cross-border trade in establishing logistics standards. and propose guidelines for the development of border trade to increase the standard of ASEAN's logistics hub. The study was conducted from relevant research, articles, academic papers, as well as in-depth interviews with key informants from agencies involved in import-export with the border countries. Analyze data with content analysis SWOT and TOWS Matrix tools, to the approach on cross-border trade development to support ASEAN logistics hub.

The result found that contemporary cross-border trade extends beyond bilateral transactions and involves trade connections with multiple countries. Moreover, cross-border trade involves adding value by leveraging the advantages gained from transiting to third countries. The most significant positive factor impacting cross-border trade is demand on Thai products. The most negative factors are problems in neighboring countries, instability of neighboring regulations. Thailand's logistics system standard that requires the most improvement is infrastructure and transportation costs. The approach for cross-border trade development to support ASEAN logistics hub is categorized into 3 levels: the organization level, organizational level and international level. Each of these levels consists of 4 sub-approaches: proactive, preventive, corrective, and defensive.

คำนำ

งานวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน” เป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (NDC) รุ่นที่ ๖๕ ของวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยนี้ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษาสภาพปัจจุบันของการค้าชายแดน รวมถึงปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้น เพื่อนำมาวิเคราะห์หาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาการค้าชายแดน ตลอดจนสภาพปัจจุบัน และมาตรฐานของระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลจากบทความ งานวิจัยต่าง ๆ เอกสาร รวมถึงการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่อยู่ตามเขตแดนติดกับประเทศคู่ค้าชายแดนทั้ง ๔ ประเทศ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนของไทยที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ปัญหาอุปสรรคผ่านเครื่องมือทางการบริหารสมัยใหม่ เสนอแนวทางเพื่อนำมาพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนในอนาคตต่อไป

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า งานวิจัยดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ศึกษาและผู้ที่เกี่ยวข้องในการนำไปพัฒนาการค้าชายแดนในแต่ละพื้นที่ และระดับภาพรวมของประเทศเพื่อช่วยผลักดันสนับสนุนส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนตามที่ได้ระบุไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ต่อไป

(นายดิเรก คชารักษ์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๕

ผู้วิจัย

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณท่านคณะอาจารย์ที่ปรึกษา เจ้าหน้าที่หลักสูตรวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่ให้ความช่วยเหลือในการศึกษาวิจัยส่วนบุคคลครั้งนี้ และอุทิศเวลาให้คำแนะนำแก้ไข ให้แนวคิด ทฤษฎีในการวิเคราะห์หาสาเหตุของปัญหา ตลอดจนหลักการบริหารต่าง ๆ เพื่อนำมาปรับใช้กับการศึกษา เรื่อง “แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน” ให้มีความน่าสนใจมากยิ่งขึ้น จนทำให้การศึกษานี้บรรลุวัตถุประสงค์ของการศึกษาอย่างสมบูรณ์

ขอขอบคุณผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ด้านบุคลากรกลุ่มตัวอย่างที่มีเขตแดนติดกับประเทศคู่ค้าชายแดนทั้ง ๔ ประเทศ หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน เช่น ด้านตรวจพืช ด้านกักกันสัตว์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา หอการค้าจังหวัด ผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกหรือตัวแทนออกของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ที่เสียสละเวลาให้ข้อมูลแก่ผู้วิจัย พร้อมความคิดเห็นในการเสนอแนะแนวทางการพัฒนาและแก้ไขปัญหาอุปสรรคต่อการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ทำให้รายงานฉบับนี้เป็นผลงานทางวิชาการที่มีประโยชน์ต่อจังหวัดชายแดนทั่วประเทศ และหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ยังเป็นภาพสะท้อนของภาคเอกชนที่แสดงความต้องการต่อบริการของรัฐที่ดี

ท้ายสุดนี้ผู้วิจัยขอขอบคุณอธิบดีกรมศุลกากร ผู้บริหารวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรที่ให้โอกาสให้ผู้วิจัยเข้ารับการอบรมหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๕ นี้ และหวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการค้าชายแดนของประเทศไทย เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

(นายดิเรก คชารักษ์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๕

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
ABSTRACT	ข
คำนำ	ค
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญตาราง	ช
สารบัญแผนภาพ	ซ
บทที่ 1 บทนำ	๑
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๔
ขอบเขตของการวิจัย	๔
วิธีดำเนินการวิจัย	๕
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	๗
คำจำกัดความ	๗
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๙
แนวคิด ทฤษฎี และความหมายของการค้าชายแดน	๙
ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนต่าง ๆ ด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน	๑๔
กรอบความร่วมมือทางการค้าที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน	๒๖
เส้นทางการค้าอาเซียนที่สำคัญ	๓๑
ทฤษฎีการบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ (Strategic Management)	๓๓
กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง	๓๗
งานวิจัยและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	๓๗
กรอบแนวคิดของการวิจัย	๔๑
สรุป	๔๓
บทที่ 3 การค้าชายแดน	๔๕
สถานการณ์การค้าชายแดนของประเทศไทยกับประเทศคู่ค้าชายแดน	๔๕
สภาพปัจจุบัน ปัญหาอุปสรรค และความต้องการของการค้าชายแดน	๔๗
ปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน	๕๖

แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน	๖๑
สรุป	๖๔

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุน การเป็น	
ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน	๖๕
สภาพปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ของประเทศคู่ค้าชายแดนของไทย	๖๕
สภาพปัจจุบัน ปัญหาและอุปสรรคในการใช้เส้นทางการค้าของอาเซียน	๗๑
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	๗๖
มาตรฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน	๘๔
การประเมินสภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) และการวิเคราะห์แนวทางด้วย	
TOWS Matrix	๘๖
แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน	๘๕
สรุป	๑๒๒
บทที่ 5 สรุป และข้อเสนอแนะ	๑๒๔
สรุป	๑๒๔
ข้อเสนอแนะ	๑๓๓
บรรณานุกรม	๑๓๘
ภาคผนวก	๑๔๑
ประวัติย่อผู้วิจัย	๑๔๔

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
๑ - ๑	ด้านศุลกากรที่มีเขตแดนติดกับประเทศคู่ค้าชายแดน จำนวน ๓๒ ด้าน	๔
๑ - ๒	กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยกลุ่มที่ ๑	๕
๓ - ๑	การสังเคราะห์ตัวแปรปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน	๕๙
๔ - ๑	มาตรฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน	๘๔
๔ - ๒	การสังเคราะห์เพื่อหาแนวทางการพัฒนาโดยเครื่องมือทางการบริหาร TOWS Matrix	๙๒
๔ - ๓	สรุปแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนทั้ง ๓ ระดับ เพื่อสนับสนุน การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน	๑๑๑
๔ - ๔	แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของอาเซียน แบ่งตามประเทศคู่ค้าชายแดน ๔ ประเทศ	๑๑๗

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่		หน้า
๒ - ๑	กรอบแนวคิดของการวิจัย	๔๒
๔ - ๑	เส้นทางเศรษฐกิจสายอาเซียนที่ตัดผ่านประเทศไทย (GMS Economic Corridors)	๗๑
๔ - ๒	ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคเหนือ	๗๖
๔ - ๓	ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๗๘
๔ - ๔	ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคกลางและพื้นที่กรุงเทพมหานคร	๗๙
๔ - ๕	ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคตะวันออก	๘๐
๔ - ๖	ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคใต้	๘๒
๔ - ๗	ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคใต้ชายแดน	๘๓
๔ - ๘	แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคเหนือ	๙๘
๔ - ๙	แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	๙๙
๔ - ๑๐	แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคกลางและพื้นที่กรุงเทพมหานคร	๑๐๐
๔ - ๑๑	แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคตะวันออก	๑๐๑
๔ - ๑๒	แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคใต้	๑๐๒
๔ - ๑๓	แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคใต้ชายแดน	๑๐๓
๔ - ๑๔	การพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจสายสำคัญต่าง ๆ	๑๐๖
๔ - ๑๕	การพัฒนาเส้นทาง R1 ตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (SEC)	๑๐๗
๔ - ๑๖	การพัฒนาเส้นทาง R10 ตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (SEC)	๑๐๘
๔ - ๑๗	โมเดลการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน แบบองค์รวม	๑๑๔
๕ - ๑	ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์และความสอดคล้องของแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน	๑๓๒

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สถานการณ์การค้าโลกเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาอย่างรวดเร็ว จากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ส่งผลต่อปริมาณการค้าชายแดนที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้ความต้องการบริการด้านโลจิสติกส์เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการสนับสนุนการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และแรงงานอย่างเสรี รวมถึงการค้าชายแดนที่มีแนวโน้มสูงขึ้นเรื่อย ๆ สิ่งให้เห็นได้ค่อนข้างชัดเจน คือ มูลค่าการค้าชายแดนที่ยังคงทำสถิติอย่างต่อเนื่องแม้จะมีปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น โควิด - ๑๙ ที่ทำให้หลายประเทศต้องปิดประเทศ จากข้อมูลสถิติของศูนย์ประมวลข้อมูลการค้าทางศุลกากร กรมศุลกากร (๒๕๖๕) การค้าชายแดนกับประเทศคู่ค้าที่มีเขตแดนติดกับประเทศไทย ได้แก่ เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ มูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ ๘๗๒,๕๑๕ ล้านบาท ขยายตัวสูง ๑.๑ แสนล้านบาท หรือ ๑๓.๘ %YOY หลังจากหดตัวในปี ๒๕๖๓ แม้การระบาดของโรคโควิด - ๑๙ ในปี ๒๕๖๔ จะยังทำให้ไม่สามารถเปิดด่านชายแดนได้ครบ แต่ด่านหลักยังให้บริการตามปกติ ซึ่งการค้าขยายตัวทุกด่านชายแดน สูงสุดที่มาเลเซีย (+๗.๕ หมื่นล้านบาท) รองลงมาเป็น สปป.ลาว และเมียนมา มีเพียงกัมพูชาที่หดตัวเล็กน้อย สอดคล้องกับศูนย์วิจัยกสิกรไทย (๒๕๖๔) ได้คาดการณ์การส่งออกชายแดนของไทยในภาพรวมตลอดปี ๒๕๖๔ คาดว่าจะเติบโตได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๒๘ และมูลค่าสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ ๙๘๐,๐๐๐ ล้านบาท และสอดคล้องกับข้อมูลของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (๒๕๖๔: ๓) การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ๔ ประเทศ ปี ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๑.๕๖ โดยการค้าชายแดนกับมาเลเซียมีมูลค่าสูงที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๓๖.๓๖ ของมูลค่าการค้าชายแดนรวม รองลงมา ได้แก่ สปป.ลาว (๒๓.๒๕ %) เมียนมา (๒๒.๐๙ %) และกัมพูชา (๑๘.๓๐ %) โดยไทยได้เปรียบดุลการค้ากับทั้ง ๔ ประเทศ

ในส่วนของปี ๒๕๖๕ กรมศุลกากร (๒๕๖๕) คาดการณ์มูลค่าการค้าชายแดนจะขยายตัวได้ต่อเนื่องจาก ๒ ปัจจัยสำคัญ คือ ๑) ไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีแผนเร่งกระตุ้นเศรษฐกิจในปี ๒๕๖๕ มีโครงการเปิดด่านค้าชายแดนในรูปแบบโครงการนำร่องท่องเที่ยว Travel bubble และ ๒) จีนลงทุนสร้างเส้นทางและรถไฟ เพื่อเชื่อมโยงอาเซียน จีน และภูมิภาคอื่น ประกอบกับข้อมูลสถิติการค้าชายแดนครึ่งปีแรก ปี ๒๕๖๕ ยิ่งทำให้มั่นใจว่าการค้าชายแดนของประเทศไทยกำลังจะสร้างประวัติศาสตร์ใหม่ พบว่าครึ่งปีแรก ปี ๒๕๖๕ ในเดือนมิถุนายน มูลค่าการค้าชายแดนมูลค่ารวม ๘๒,๕๑๕ ล้านบาท ขยายตัว ๑.๙ หมื่นล้านบาท หรือ ๒๕.๑%YOY ต่อเนื่องเป็นเดือนที่ ๑๙ กลับมาขยายตัวในอัตราเร่งในช่วง ๓ เดือนที่ผ่านมา โดยมีมูลค่าส่งออกรวมสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ ๕๓,๘๔๘ ล้านบาท เพิ่มขึ้น ๑.๒ หมื่นล้านบาท หรือร้อยละ ๒๕.๔ ทั้งนี้การค้ายังเกินดุลอย่างต่อเนื่อง กรมศุลกากรยังคาดว่าครึ่งปีหลังการค้าชายแดนในปี ๒๕๖๕ จะยังมีทิศทางขยายตัวได้ต่อเนื่อง แม้จะมีปัญหา

เศรษฐกิจภายในประเทศคู่ค้า สอดคล้องกับรายการจับกระแสธุรกิจ (๒๕๖๕: มกราคม) ได้นำเสนอปัจจัยที่หนุนการค้าชายแดนที่สูงเป็นประวัติการณ์ คือ การค้าโลกขยายตัวหลังจากการปลดล็อกมาตรการโควิด - ๑๙ ค่าเงินบาทอ่อนค่าทำให้การได้รับชำระหนี้เป็นมูลค่าที่สูงกว่าเดิม และการเปิดพรมแดนที่เพิ่มขึ้น ๔๘ ด้าน การเติบโตอย่างต่อเนื่องของเศรษฐกิจดิจิทัล เช่น การค้าออนไลน์ และผลจากความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP) มีผลบังคับใช้ ๑ มกราคม ๒๕๖๕ ซึ่งส่งผลดีต่อการส่งออกของไทยในปี ๒๕๖๕ ครั้งปีแรก ถึงร้อยละ ๕๕.๑๐

แต่อย่างไรก็ตามศูนย์วิจัยกสิกรไทย (ออนไลน์, ๒๕๖๔) มองว่า ถึงแม้ตลาดประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทยเกินกว่าครึ่ง ได้แก่ เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย จุดการส่งออกชายแดนในภาพรวมลดลงตลอด ๓ ปีที่ผ่านมา จะยังมีทิศทางเติบโตเชิงซ้ำต่อไป โดยขยายตัวเพียงร้อยละ ๑.๓ ด้วยข้อจำกัดด้านกำลังซื้อและจำนวนประชากรของคู่ค้า และจากการที่มีนักลงทุนเข้าไปตั้งโรงงานผลิตสินค้า โดยตลาดการค้าผ่านแดนที่นับวันยังมีความน่าสนใจมากกว่าในด้านกำลังซื้อและความต้องการสินค้าที่หลากหลายจากสิงคโปร์ จีนตอนใต้ และเวียดนาม เติบโต ๖๑.๑%YoY ส่งผลต่อแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ ประเด็นปฏิรูปที่ ๕ Borderless Trade ขจัดอุปสรรคทางการค้า ข้อ ๖ พัฒนาเมืองการค้าชายแดน นอกจากนี้ อาเซียนศึกษา (๒๕๖๕: ออนไลน์) ยังพบปัญหาของการค้าชายแดนที่สำคัญ ดังนี้ สปป.ลาว พบปัญหาจุดผ่านแดนสากล ด้านประเพณีนโยบายจากส่วนกลาง กำลังซื้อแฝงในรูปการค้าผ่านแดนไปจีนและเวียดนาม ค่าเงินบาทที่อ่อนตัว กฎระเบียบและมาตรการทางการค้าเปลี่ยนแปลงเสมอ เกิดการลักลอบและนำมาสู่การค้ำจนระบบ กัมพูชา พบปัญหาความเสี่ยงในการค้าเนื่องจากกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งบางพื้นที่จะมีกฎระเบียบเป็นของตัวเอง สกูลเงินเรียลขาดเสถียรภาพ จึงต้องหันไปใช้สกุลเงินอื่นแทน และเส้นทางการขนส่งจากชายแดนประเทศไทยไปยังกรุงเทพมหานครมีความชำรุดทรุดโทรมมาก ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าสูงขึ้นกว่าปกติ ในส่วนของมาเลเซีย ไม่อนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าของประเทศไทยเข้าไปในมาเลเซีย ทำให้ผู้ส่งออกต้องขนถ่ายสินค้าที่บริเวณชายแดนและเกิดความล่าช้า การกำหนดเงื่อนไขให้รถที่ผ่านเข้าออกมาเลเซียจะต้องจดทะเบียนและทำประกันภัยในมาเลเซีย โดยเฉพาะรถขนส่งสินค้าจะต้องใช้พนักงานจากมาเลเซีย และเมียนมา มีปัญหาความไม่สงบภายในประเทศ และล่าสุดกับการประกาศของธนาคารกลางในการผิมนัดชำระหนี้กับต่างประเทศ ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการลงทุนและกระทบต่อการชำระเงินและการค้าชายแดน

จากประเด็นข้างต้น แม้การค้าชายแดนจะมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องแต่ก็ยังพบปัญหาของแต่ละประเทศ และนอกจากนี้กรมศุลกากร (๒๕๕๗) ยังมีการประเมินศักยภาพปัจจุบันของด่านศุลกากรจากการค้าชายแดนและพบปัญหาที่ต้องเร่งดำเนินการ คือ ๑) โครงสร้างทางกฎหมายและกฎระเบียบ ๒) โครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์เครื่องมือ ๓) การบริหารจัดการและกระบวนการทำงาน ๔) เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ๕) ทรัพยากรมนุษย์และการฝึกอบรม และ ๖) งบประมาณ ฉะนั้นแล้วประเทศไทยต้องเร่งหาแนวทางแก้ไข พัฒนาและปรับปรุงการค้าชายแดนให้ดียิ่งขึ้น พร้อมทั้งเร่งการพัฒนาด่านระบบโลจิสติกส์ทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำควบคู่กันไป

จากการศึกษาสถานะการพัฒนาด่านโลจิสติกส์ของประเทศในอาเซียนพบว่า ยังมีข้อจำกัดหลายด้านใน ๔ ประเทศ ที่มีพรมแดนติดกับไทย คือ เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย ดูเหมือนว่าการพัฒนาด่านโลจิสติกส์ยังอยู่ในขั้นเริ่มต้น ยังไม่มีการจัดตั้งหน่วยงานและคณะทำงานเพื่อออกกฎนโยบายด้านโลจิสติกส์ของประเทศ และดูแลด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจัง (SCG Logistics.

2563: online) จึงเป็นโอกาสของประเทศไทยที่จะผลักดันการค้าชายแดนเพื่อสร้างเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาค แต่ก็ยังมีปัจจัยลบคือ ธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีต้นทุนซึ่งมีสัดส่วนที่สูงกว่าประเทศใกล้เคียง ทั้งมาเลเซีย และสิงคโปร์ โดยปัจจุบันประเทศไทยมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์อยู่ที่ร้อยละ ๑๘ ของต้นทุนการผลิตทั้งหมด ขณะที่มาเลเซียและสิงคโปร์อยู่ที่ต่ำกว่าร้อยละ ๑๐ ดังนั้นหากรัฐบาลต้องการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคและดึงดูดใจนักลงทุนต่างชาติ จะต้องบริหารจัดการต้นทุนกระบวนการภายในให้ถูกลง และสามารถส่งสินค้าและบริการถึงมือผู้บริโภคได้เร็วขึ้น (จรัสพรรณ แจ่มใส, ออนไลน์, ๒๕๖๕) นอกจากนี้ ธนาคารโลก (World Bank, Online, 2022) ได้ประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) โดยวัดจากตัวชี้วัดทางด้านเศรษฐกิจ ใช้ GDP เป็นหลัก พบว่าปี ๒๕๖๑ ไทยอยู่ในลำดับที่ ๓๒ ดีขึ้นจากลำดับปี ๒๕๖๐ แซงหน้ามาเลเซียที่เคยมีลำดับดีกว่าไทยในปี ๒๕๕๙ ได้สำเร็จ ซึ่งมาเลเซียตกมาอยู่อันดับที่ ๔๑ จากอันดับที่ ๓๒ ในปี ๒๕๕๙ แต่ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของไทย ยังเป็นรองสิงคโปร์ที่อยู่อันดับที่ ๗ ของโลกและเป็นอันดับที่ ๑ ของอาเซียนอย่างต่อเนื่อง ส่งผลต่อแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ซึ่งได้ระบุไว้ในหมวดหมู่ที่ ๕ ว่า ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค และนั่นยังเป็นการย้ำให้เห็นว่าประเทศไทยควรให้ความสำคัญ ในการพัฒนาปรับปรุงให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ซึ่งรากฐานของการพัฒนาที่สำคัญเพื่อเพิ่ม GDP ของประเทศคือ การค้า และการค้าที่มีความสำคัญและโดดเด่นในขณะนี้คือ การค้าชายแดน

กล่าวโดยสรุป จากสถานการณ์การค้าชายแดนที่มีมูลค่ามากขึ้นทำสถิติอย่างต่อเนื่อง แม้จะมีปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น โควิด - ๑๙ ทำให้ในปี ๒๕๖๓ มูลค่าการค้าชายแดนของประเทศไทยหดตัวเล็กน้อย และกลับมาฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องในปี ๒๕๖๔ จนแตะมูลค่าสูงสุดเป็นประวัติการณ์และสามารถแซงเพื่อนบ้านอย่างมาเลเซียได้ ยิ่งทำให้มั่นใจว่าการค้าชายแดนของประเทศไทยกำลังจะสร้างประวัติศาสตร์ใหม่ แต่อย่างไรก็ตามทิศทางการเติบโตยังช้าเมื่อเทียบกับการค้าผ่านแดนที่มีความน่าสนใจมากกว่า ประกอบกับปัญหาการค้าชายแดนของทั้ง ๔ ประเทศคู่ค้าชายแดนที่ผู้ประกอบการไทยต้องเจอกับปัญหาการค้าและต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งยังเป็นรองเพื่อนบ้าน เช่น มาเลเซีย และสิงคโปร์ สะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยต้องพัฒนาหาแนวทางเพื่อรองรับการแก้ปัญหาและการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลาของการค้าชายแดน เพื่อให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) แผนการปฏิรูปประเทศ นโยบายไทยแลนด์ ๔.๐ (Thailand ๔.๐) ขับเคลื่อนตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) แผนพัฒนาการมาตรฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๖๐) แผนยุทธศาสตร์การค้ากลุ่มจังหวัด ๑๘ กลุ่ม (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) สอดรับกับนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) ผู้วิจัยจึงได้เห็นความสำคัญและนำประเด็นการค้าชายแดนมาทำการศึกษาเพื่อพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ทั้งนี้โดยคาดหวังผลการศึกษาในประเด็นดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการปฏิบัติงานด้านการวางแผนระดับนโยบายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการวางแผนในระดับชาติให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน โดยมีวัตถุประสงค์ย่อย ดังนี้

๑. เพื่อศึกษาสภาพการค้าชายแดน เส้นทางการขนส่ง การอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดน ความต้องการ และข้อเสนอแนะ

๒. เพื่อวิเคราะห์ปัญหาอุปสรรค นโยบายการค้าชายแดน การกำหนดมาตรการตามนโยบายส่งเสริมการค้าชายแดนเพื่อสร้างมาตรฐานด้านโลจิสติกส์

๓. เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน และยกระดับสู่มาตรฐานการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

ขอบเขตของการวิจัย

๑. ขอบเขตเนื้อหา

ศึกษาสภาพการค้าชายแดนของประเทศคู่ค้าชายแดน ๔ ประเทศ (มาเลเซีย เมียนมา สปป. ลาว และกัมพูชา) ปัญหาอุปสรรค ความต้องการ ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาการค้าชายแดน และมาตรฐานการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ โดยศึกษาข้อมูลการค้าชายแดน ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕

๒. ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากร หมายถึง กลุ่มหน่วยงานของกรมศุลกากรที่มีเขตแดนติดกับประเทศคู่ค้าชายแดน ๔ ประเทศ และกลุ่มหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน สำหรับการวิจัยเชิงคุณภาพ ดังนี้

กลุ่มที่ ๑ หน่วยงานของกรมศุลกากรที่มีเขตแดนติดกับประเทศคู่ค้าชายแดน ๔ ประเทศ จำนวน ๓๒ ด่าน เลือกรandomตัวอย่าง จำนวน ๙ ด่าน ๆ ละ ๑ คน ดังตารางที่ ๑ - ๑ ตารางที่ ๑ - ๑ ด้านศุลกากรที่มีเขตแดนติดกับประเทศคู่ค้าชายแดน จำนวน ๓๒ ด่าน

ประเทศเมียนมา	ประเทศลาว	ประเทศกัมพูชา	ประเทศมาเลเซีย
1. ด่านฯ แม่สาย	1. ด่านฯ เชียงแสน	1. ด่านฯ ช่องจอม	1. ด่านฯ ดากโบ
2. ด่านฯ แม่ฮ่องสอน	2. ด่านฯ เชียงของ	2. ด่านฯ อรัญประเทศ	2. ด่านฯ สุโงโง-ลก
3. ด่านฯ เชียงดาว	3. ด่านฯ รุ่งช้าง	3. ด่านฯ จันทบุรี	3. ด่านฯ ปูเกียดา
4. ด่านฯ แม่สะเรียง	4. ด่านฯ ท่าลี่	4. ด่านฯ คลองใหญ่	4. ด่านฯ เบตง
5. ด่านฯ แม่สอด	5. ด่านฯ เชียงคาน	5. ด่านฯ ช่องสะงำ	5. ด่านฯ บ้านประกอบ
6. ด่านฯ สียงชลบุรี	6. ด่านฯ หนองคาย		6. ด่านฯ สะเตา
7. ด่านฯ ประจวบคีรีขันธ์	7. ด่านฯ บึงกาฬ		7. ด่านฯ ปาดังเบซาร์
8. ด่านฯ รัตนอง	8. ด่านฯ นครพนม		8. ด่านฯ รั้งประจัน
	9. ด่านฯ มุกดาหาร		
	10. ด่านฯ เขมราฐ		
	11. ด่านฯ ช่องเม็ก		

ที่มา : กรมศุลกากร (๒๕๕๗ : ๔๓)

กลุ่มที่ ๒ หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน เช่น ด้านตรวจพืช ด่านกักกันสัตว์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา หอการค้าจังหวัด ผู้ประกอบการนำเข้าส่งออก หรือตัวแทนออกของ ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ จำนวน ๖ คน/หน่วยงาน

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) นำเสนอผลการศึกษาด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) จากกลุ่มตัวอย่าง ๒ กลุ่ม ด้วยเครื่องมือแบบสัมภาษณ์ (Interview Questions) ที่ผ่านการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างทั้ง ๒ กลุ่ม ตลอดจนการนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

๑. กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

๑.๑ ผู้วิจัยกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากประชากรกลุ่มที่ ๑ โดยวิธีการเจาะจงเลือก (Key Informant Persons) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ด้านศุลกากรที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นด่านตัวอย่างที่มีการนำการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (CBM) มาใช้ จำนวน ๑ สำนักงาน และ ๘ ด้านศุลกากร ตัวแทนหน่วยงานละ ๑ คน รวมจำนวน ๙ คน (กรมศุลกากร, ๒๕๕๗ : ๔๖-๔๘) ดังตารางที่ ๑ - ๒

ตารางที่ ๑ - ๒ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยกลุ่มที่ ๑

เมียนมา	ลาว	กัมพูชา	มาเลเซีย
๑. ด้านฯ แม่สอด	๑. สนง.ศุลกากรหนองคาย	๑. ด้านฯ อรัญประเทศ	๑. ด้านฯ สะเตา
๒. ด้านฯ แม่สาย	๒. ด้านฯ มุกดาหาร	๒. ด้านฯ คลองใหญ่	๒. ด้านฯ ปะดังเบซาร์
	๓. ด้านฯ เชียงของ		

ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

๑.๒ กลุ่มตัวอย่างจากประชากรกลุ่มที่ ๒ โดยวิธีการเจาะจงเลือก (Key Informant Persons) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ตัวแทนหน่วยงานละ ๑ คน รวมจำนวน ๖ คน โดยใช้เกณฑ์จากด้านศุลกากรในกลุ่มตัวอย่างที่ ๑ ของกรมศุลกากร ที่มีสถิติการส่งออกและนำเข้าในปริมาณที่สูงเป็นเกณฑ์ในการเลือกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ข้อมูลเป็นสำคัญในครั้งนี้ ได้แก่

- ๑.๒.๑ ผู้บริหารด่านกักพืชหรือตัวแทน
- ๑.๒.๒ ผู้บริหารด่านกักกันสัตว์หรือตัวแทน
- ๑.๒.๓ ผู้บริหารสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยาหรือตัวแทน
- ๑.๒.๔ ประธานหอการค้าจังหวัดหรือตัวแทน
- ๑.๒.๕ ผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกสินค้าหรือตัวแทนออกของ
- ๑.๒.๖ ผู้ประกอบการโลจิสติกส์

๒. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับงานวิจัยในครั้งนี้ ประกอบด้วยแบบสัมภาษณ์ (Interview Questions) สำหรับเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ จากกลุ่มตัวอย่างทั้ง ๒ กลุ่ม

วิธีการหาคุณภาพเครื่องมือ

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือในการศึกษาวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ด้วยวิธีการศึกษาข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยผู้วิจัยได้ขอความอนุเคราะห์อาจารย์ที่ปรึกษา พิจารณาประเด็นข้อคำถามในแบบสัมภาษณ์ให้ครบถ้วนในองค์ประกอบที่ต้องการศึกษา ซึ่งพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของการศึกษา เพื่อให้ครบถ้วนและเหมาะสมสำหรับการนำไปใช้ในการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview)

๓. การเก็บรวบรวมข้อมูล

๓.๑ การขออนุญาตต้นสังกัดในการจัดเก็บรวบรวมข้อมูล โดยจัดส่งหนังสือขอความอนุเคราะห์ข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview)

๓.๒ การดำเนินการจัดเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ ด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview)

๓.๒.๑ กลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ ๑ ผู้เชี่ยวชาญหรือผู้บริหารประจำด่านศุลกากรทั้ง ๘ ด่าน และ ๑ สำนักงาน โดยเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ด้วยการเจาะจงเลือก (Key Informant Persons) ในฐานะผู้มีความเชี่ยวชาญ

๓.๒.๒ กลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ ๒ ตัวแทนหน่วยงานละ ๑ คน ได้แก่ ผู้บริหารหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น ด้านตรวจพืช ด้านกักกันสัตว์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ตัวแทนภาคเอกชน เช่น ประธานหอการค้าจังหวัด ผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกสินค้าหรือตัวแทนออกของ และผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเด็นดังต่อไปนี้

๓.๒.๒.๑ สภาพ และปัญหาการค้าชายแดนปัจจุบัน

๓.๒.๒.๒ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการการค้าชายแดน

๓.๒.๒.๓ ปัญหาการค้าชายแดนที่ส่งผลต่อมาตรฐานการเป็น

ศูนย์กลางโลจิสติกส์

๓.๒.๒.๔ แนวทางการพัฒนาเพื่อการปรับปรุงการค้าชายแดน

๓.๒.๒.๕ ข้อเสนอแนะ

๓.๓. ผู้วิจัยขอนัดหมาย วัน เวลา และสถานที่กับกลุ่มผู้ให้ข้อมูล และเข้าสัมภาษณ์เชิงลึก ในระหว่างการสัมภาษณ์แต่ละบุคคลจะขออนุญาตบันทึกเสียงด้วยเครื่องบันทึกเสียง

๓.๔. การดำเนินการจัดเก็บข้อมูลใช้ระยะเวลา ๖๐ วัน

๔. การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพการค้าชายแดน ปัญหาอุปสรรค ปัจจัยที่ส่งผลต่อการการค้าชายแดนทั้ง ๔ ประเทศ วิเคราะห์ข้อเสนอแนะ และนโยบายการค้าชายแดนกรมศุลกากรกับแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ เพื่อวิเคราะห์

หาปัจจัยที่ส่งผลต่อมาตรฐานการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ กระทำโดยการพรรณนา (Descriptive Analysis) และการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ทำให้ทราบถึงสภาพการค้าชายแดน เส้นทางการขนส่ง การอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดน ปัญหาอุปสรรค ความต้องการ ข้อเสนอแนะ เพื่อนำผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้ไปประกอบการวางแผนพัฒนาการค้าชายแดนขององค์กร

๒. ทำให้ทราบถึงแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนอย่างต่อเนื่องยั่งยืน พร้อมทั้งนำนโยบายและแนวทางที่เหมาะสมไปปรับใช้กับสภาพความต้องการของพื้นที่ เพื่อส่งเสริมมาตรฐานด้านโลจิสติกส์และรองรับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

คำจำกัดความ

การค้าชายแดน	หมายถึง	การนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน ๔ ประเทศที่มีพรมแดนทางบกติดกัน คือ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรกัมพูชา และมาเลเซีย
ประเทศคู่ค้าชายแดน	หมายถึง	ประเทศที่มีเขตแดนทางบกติดกับประเทศไทยตามแนวชายแดน ได้แก่ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรกัมพูชา และมาเลเซีย
การค้าผ่านแดน	หมายถึง	การขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออกไทย ผ่านประเทศเพื่อนบ้านประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง คือ เวียดนาม จีนตอนใต้ และสิงคโปร์
ด่านศุลกากร	หมายถึง	ท่า ที่ หรือสนามบินที่ใช้สำหรับการนำของเข้า การส่งของออก การผ่านแดน การถ่ายลำ และการศุลกากรอื่น เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร
หน่วยงานของกรมศุลกากรที่มีเขตแดนติดกับประเทศคู่ค้าชายแดน	หมายถึง	สำนักงานศุลกากร และด่านศุลกากรที่มีเขตแดนติดกับประเทศคู่ค้า ๔ ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรกัมพูชา และมาเลเซีย จำนวน ๑ สำนักงาน และ ๓๑ ด่านศุลกากร รวม ๓๒ แห่ง
แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน	หมายถึง	การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานจากการวิเคราะห์ SWOT เพื่อกำหนดกลยุทธ์หรือแนวทางในการตอบสนองต่อยุทธศาสตร์หรือแผนในระดับต่าง ๆ โดยมีเป้าหมายเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์

ศูนย์กลางโลจิสติกส์	หมายถึง	การใช้ประโยชน์เชิงพื้นที่ให้เกิดประโยชน์ในด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าและกระจายวัตถุดิบหรือสินค้า (Material Flows) ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและช่วยให้เกิดการเชื่อมโยงกับโซ่อุปทานระหว่างภูมิภาค ซึ่งเกี่ยวข้องกับภูมิศาสตร์ ทำเลที่ตั้ง ระบบโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง ระเบียบและพิธีการศุลกากร การสารสนเทศและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ครบถ้วน ในการเชื่อมโยงการค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้พื้นที่ดังกล่าวจะต้องสามารถเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งที่หลากหลายได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
ศูนย์กลางอาเซียน	หมายถึง	ประเทศในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) จำนวน ๑๐ ประเทศ รวมถึงสาธารณรัฐประชาชนจีน (จิ่นต๋อนไต)

บทที่ ๒

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตามหัวข้อต่อไปนี้

๑. แนวคิด ทฤษฎี และความหมายของการค้าชายแดน
๒. ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนต่าง ๆ ด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน
๓. กรอบความร่วมมือทางการค้าที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน
๔. เส้นทางการค้าอาเซียนที่สำคัญ
๕. ทฤษฎีการบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์
๖. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
๗. สรุป

แนวคิด ทฤษฎี และความหมายของการค้าชายแดน

แนวคิดของกรมศุลกากร (๒๕๕๗ : ๔๗-๔๘) ในเรื่องการค้าชายแดนของไทยมี ๒ รูปแบบ คือ

๑. การค้าชายแดน หมายถึง การค้ากับประเทศเพื่อนบ้านที่มีอาณาเขตติดต่อกัน ประเทศเพื่อนบ้านของไทย ได้แก่ สหภาพเมียนมา กัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และมาเลเซีย

๒. การค้าผ่านแดน หมายถึง การค้าที่เกิดขึ้นในรูปแบบต่าง ๆ ที่ประชาชนหรือผู้ประกอบการค้าจากประเทศหนึ่งส่งผ่านประเทศที่สองไปยังประเทศที่สาม ทั้งนี้ แต่ละประเทศจะต้องยินยอมให้มีการขนส่งสินค้า ผ่านแดนกันได้ไปยังตลาดการค้าประเทศใกล้เคียงกับประเทศที่อยู่ถัดไป เช่น จีน อินเดีย บังคลาเทศ และเวียดนาม

ช่องทางการค้าตามแนวชายแดนของไทย จำแนกได้ดังนี้

๑. ช่องทางตามธรรมชาติ เป็นช่องทางที่ประชาชนใช้เดินทางผ่านเข้า - ออก ไปมาหาสู่ และค้าขายกัน ซึ่งไม่มีการประกาศเป็นจุดผ่านแดนใด ๆ หรืออาจเคยประกาศเป็นจุดผ่านแดนชั่วคราวหรือจุดผ่อนปรนการค้าที่ประกาศยกเลิกไปแล้ว แต่ยังคงมีการเดินทางเข้า - ออกของประชาชนอยู่

๒. ช่องทางตามกฎหมายศุลกากร การเปิดและการปฏิบัติเป็นไปตามอำนาจหน้าที่ของกรมศุลกากรตามพระราชบัญญัติศุลกากร แต่เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสงบเรียบร้อยและป้องกันปัญหาที่อาจกระทบต่อความมั่นคง มุ่งเน้นเพื่อประโยชน์การค้าเป็นหลัก โดยช่องทางตามกฎหมายศุลกากร แบ่งได้เป็น ๒ ลักษณะ คือ

๒.๑ ทางอนุวัติ ด้านพรมแดน และด้านศุลกากร ตามมาตรา ๔ มาตรา ๕ มาตรา ๕๐ มาตรา ๕๖ มาตรา ๕๗ และมาตรา ๕๘ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ ปัจจุบันเฉพาะช่องทางด้านพรมแดนทางบกและพื้นที่ทางน้ำที่มีพรมแดนต่อเนื่องใกล้เคียง มากกว่า ๓๙ ช่องทาง

๒.๑.๑ ทางอนุมัติ หมายความว่า ทางที่กำหนดโดยกฎกระทรวงให้เป็นทางที่จะใช้ขนส่งของเข้าในหรือออกนอกราชอาณาจักรได้ หรือจากเขตแดนทางบกมายังด่านศุลกากร หรือจากด่านศุลกากรไปยังเขตแดนทางบกได้

๒.๑.๒ ด่านพรมแดน หมายความว่า ด้านที่ตั้งขึ้นไว้โดยกฎกระทรวง ณ ทางอนุมัติ เพื่อตรวจของที่ขนส่งโดยทางนั้น

๒.๑.๓ ด่านศุลกากร หมายความว่า ด้านที่ตั้งขึ้นไว้โดยกฎกระทรวง ณ ทางอนุมัติ เพื่อเก็บศุลกากรแก่ของที่ขนส่งโดยทางนั้นและเพื่อตรวจของด้วย

๒.๒ ช่องทางอนุมัติเฉพาะคราว เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการในการนำสินค้าเข้า – ส่งสินค้าออกมาเป็นครั้งคราว และจะหมดสถานะทันทีเมื่อการดำเนินการเสร็จสิ้นในแต่ละครั้ง เนื่องจากพื้นที่ชายแดนยังคงมีสถานการณ์ที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคง

๓. จุดผ่านแดนถาวร (International Point of Entry) เป็นจุดผ่านแดนที่เปิด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ให้ประชาชนทั้ง ๒ ประเทศ สามารถสัญจรไปมาเพื่อการค้าและท่องเที่ยว รวมทั้งการเดินทางเข้า-ออกของบุคคลจากประเทศที่สาม ทั้งนี้เป็นไปตามระบบสากลว่าด้วยความตกลงในการสัญจรข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นจุดที่รัฐบาลไทยและรัฐบาลของประเทศที่มีพรมแดนติดกันประกาศเปิดให้มีการสัญจรไปมาทั้งบุคคล ยานพาหนะ และมีการนำเข้า-ส่งออกสินค้าเป็นการทั่วไป โดยจะมีการปฏิบัติงานเรื่องตรวจคนเข้าเมือง และพิธีการศุลกากรตามกฎหมายของทั้ง ๒ ประเทศ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้มีอำนาจในการเปิดจุดผ่านแดนถาวร)

๔. จุดผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Point of Entry) เป็นจุดผ่านแดนที่เปิด โดยมีวัตถุประสงค์เป็นการเปิดเฉพาะกิจ เพื่อเหตุฉุกเฉินจำเป็นเฉพาะคราวเท่านั้น เพื่ออำนวยความสะดวกการผ่านแดนโดยเปิดให้มีการสัญจรไปมาของบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งของ ในช่วงเวลาที่กำหนดแน่นอนและมีระยะเวลาสิ้นสุด โดยปกติจะเปิดเป็นคราว ๆ ไป ตามแต่ละภารกิจ แต่ละวัตถุประสงค์ ทั้งนี้ต้องไม่กระทบด้านความมั่นคงปลอดภัย เมื่อครบกำหนดเวลาหรือบรรลุวัตถุประสงค์แล้วจะปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวทันที (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้มีอำนาจในการเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราว)

๕. จุดผ่อนปรน (Border Area Point of Entry) เป็นจุดที่เปิดตามนโยบายรัฐบาล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อผ่อนปรนช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้าน ให้ประชาชนชายแดนทั้ง ๒ ประเทศ สามารถซื้อ-ขายสินค้า อุปโภคบริโภค และยารักษาโรคที่จำเป็น ในบริเวณพื้นที่ชายแดน ซึ่งกำหนดไว้โดยชัดเจน และห้ามเดินทางออกนอกพื้นที่ที่กำหนดโดยต้องเดินทางกลับภายในวันเดียวกัน (ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้มีอำนาจในการอนุมัติเป็นจุดผ่อนปรน)

กรมการค้าต่างประเทศ (ออนไลน์, ๒๕๖๓) โดยกองความร่วมมือการค้าและการลงทุน ได้นิยามเกี่ยวกับการค้าชายแดน ดังนี้

๑. การค้าชายแดน หมายถึง การส่งสินค้าออกนอกราชอาณาจักรไทยไปประเทศที่มีพรมแดนติดไทยและการนำเข้าสินค้าเข้าราชอาณาจักรไทยที่ดำเนินการ ณ ด้านที่ตั้งขึ้นบริเวณเขตแดนทางบก บนทางอนุมัติ เพื่อประโยชน์ในการตรวจของที่ขนส่งโดยทางนั้น ๆ ซึ่งครอบคลุมการส่งออกสินค้า

ไปนอกราชอาณาจักรไทยต่อไปยังประเทศที่สาม และการนำเข้าสินค้าจากประเทศที่สามผ่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดไทยตามความตกลงด้านขนส่งระหว่างประเทศ

๒. จุดผ่านแดน หมายถึง ด่านที่ตั้งขึ้น ณ ด่านพรมแดนที่อยู่ภายใต้การควบคุมของศุลกากร เพื่อให้การอำนวยความสะดวกต่อการค้าชายแดนเป็นไปอย่างถูกต้องรัดกุมและเหมาะสมกับสภาพในปัจจุบัน

๓. จุดผ่านแดนถาวร หมายถึง จุดผ่านแดนที่เปิดขึ้นตามความเห็นพ้องในระดับนโยบายของทั้ง ๒ ประเทศ เพื่อประโยชน์ต่อการค้าและการสัญจรของบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งการเดินทางเข้า-ออกของบุคคลจากประเทศที่สาม โดยเป็นไปตามระบบสากลที่เกี่ยวกับการเดินทางและความตกลงในการสัญจรข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

๔. จุดผ่านแดนชั่วคราว หมายถึง จุดผ่านแดนที่เปิดเป็นการเฉพาะกิจ เพื่อเหตุฉุกเฉินจำเป็นเฉพาะคราวเท่านั้น ไม่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจการค้า และในบริเวณนั้นหรือบริเวณใกล้เคียงไม่มีจุดผ่านแดนประเภทอื่น หรือมีแต่ไม่สามารถใช้ หรือไม่เหมาะกับการใช้ด้วยเหตุผลต่าง ๆ

๕. จุดผ่อนปรนการค้า หมายถึง จุดผ่านแดนที่เปิดขึ้นเพื่อการค้าชายแดนแลกเปลี่ยนสินค้าเครื่องอุปโภคบริโภคที่จำเป็นในชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่ชายแดนทั้งสองประเทศ

๖. จุดผ่อนปรนพิเศษ หมายถึง จุดผ่านแดนที่เปิดขึ้นตามนโยบายของรัฐบาลที่จะเปิดจุดผ่านแดนในจุดที่ยังไม่สามารถเปิดเป็นจุดผ่านแดนถาวรได้ แต่เพื่อไม่ให้เสียโอกาสที่ประเทศจะได้รับ เพื่อประโยชน์ทางการค้า การท่องเที่ยว และการสัญจรของบุคคลและยานพาหนะ

กรมการค้าต่างประเทศ (ออนไลน์, ๒๕๖๓) โดยสำนักพัฒนาโยบายมาตรการและระบบสารสนเทศ ได้นิยามเกี่ยวกับการค้าชายแดน ดังนี้

๑. การค้าชายแดน หมายถึง รูปแบบการค้าที่ประชาชน ชาวบ้านประกอบกิจการค้าชายแดนที่มีภูมิลำเนาอยู่ในจังหวัดซึ่งมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน การแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกันส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่จำเป็นต่อชีวิตประจำวัน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อบรรเทาความเดือดร้อน ขาดแคลนของประชาชนตามแนวพรมแดน ประกอบด้วยช่องทาง ดังนี้

๑.๑ จุดผ่านแดนถาวร เป็นจุดผ่านแดนที่เปิดขึ้นเพื่อการค้าการสัญจรไปมาและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ โดยเป็นความตกลงร่วมกันระหว่างรัฐบาล การเปิดจุดผ่านแดนถาวรต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลทั้งสองประเทศ

๑.๒ จุดผ่อนปรน เป็นจุดที่เปิดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ทางด้านมนุษยธรรมเพื่อการส่งเสริมความสัมพันธ์ในระดับท้องถิ่น และอนุญาตให้ประชาชนทั้งสองประเทศสัญจรไปมา เพื่อซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าอุปโภคบริโภคระหว่างกัน โดยกำหนดระเบียบการสัญจรไปมา ประเภทของสินค้า มูลค่าสินค้า ระยะเวลาเปิด-ปิดจุดผ่อนปรนการค้า มาตรการควบคุมการเดินทางเข้าออกเป็นอำนาจของผู้ว่าราชการจังหวัด ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงของทั้งสองประเทศ

๑.๓ จุดผ่านแดนชั่วคราว เป็นจุดผ่านแดนที่มีผู้ร้องขอกระทรวงมหาดไทยให้เปิดเป็นการชั่วคราวโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

๑.๔ จุดผ่านแดนสำรอง เป็นจุดที่ประชาชนของสองประเทศใช้ผ่านเข้า-ออกไม่เป็นทางการ เป็นไปตามธรรมชาติและลักษณะภูมิประเทศโดยมิได้มีหลักฐานรับรองจากทางราชการทั้งสองฝ่าย

๑.๕ ด้านศุลกากร เป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญยิ่งต่อระบบการค้าระหว่างประเทศ และการค้าชายแดน สินค้าที่ผ่านเข้า-ออกที่ถือว่าถูกต้องตามกฎหมาย ต้องดำเนินการพิธีการที่ด่านศุลกากรเท่านั้น

**สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) (ออนไลน์, ๒๕๕๙)
โดยสำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ ได้นิยามเกี่ยวกับการค้าชายแดน ดังนี้**

๑. การค้าชายแดน หมายถึง การค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย เมียนมา สปป.ลาว และกัมพูชา โดยการส่งออกและนำเข้าผ่านทางจุดผ่านแดนที่จัดตั้งขึ้นบริเวณชายแดนไทย กับประเทศเพื่อนบ้านอย่างเป็นทางการตามประกาศกระทรวงมหาดไทยภายใต้พระราชบัญญัติ การตรวจคนเข้าเมือง ได้แก่ จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรน

๑.๑ จุดผ่านแดน (Checkpoint) หมายถึง ช่องทางที่เปิดระหว่างประเทศไทยกับ ประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดต่อกัน แบ่งออกเป็น

๑.๑.๑ จุดผ่านแดนถาวร (Border Checkpoint) หมายถึง ช่องทางเข้า - ออก ที่รัฐบาลทั้งสองประเทศเปิดเพื่ออนุญาตให้ประชาชนทั้งสองประเทศ นักท่องเที่ยว และยานพาหนะ สามารถสัญจรไปมาเพื่อการค้า การท่องเที่ยวและอื่น ๆ มีการดำเนินการเรื่องพิธีการตรวจคนเข้าเมือง และพิธีการศุลกากร ตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ โดยคำนึงถึงความพร้อมในด้านต่าง ๆ ของทั้งสองประเทศโดยในส่วนของประเทศไทยต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงมหาดไทย

๑.๑.๒ จุดผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Checkpoint) หมายถึง ช่องทางเข้า - ออก ที่เปิดเพื่อผ่อนผันให้มีการผ่านแดนสำหรับวัตถุประสงค์เฉพาะภายในเวลาที่กำหนดไว้แน่นอน เพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจหรือเพื่อกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งที่เป็นความร่วมมือระหว่างประเทศ ไม่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจการค้าในบริเวณนั้นหรือพื้นที่ใกล้เคียง มีได้อนุญาตให้บุคคลที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจกรรมนั้นผ่านเข้า - ออก เมื่อครบกำหนดหรือบรรลุวัตถุประสงค์เฉพาะแล้วจะปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวทันที อาทิ การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง การส่งผู้อพยพกลับประเทศ เป็นต้น

๑.๑.๓ จุดผ่อนปรนเพื่อการค้า (Checkpoint for Border Trade) หมายถึง ช่องทางที่รัฐบาลไทยเปิดเพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านในด้านมนุษยธรรมและส่งเสริม ความสัมพันธ์ของประชาชนในระดับท้องถิ่น โดยการผ่อนปรนให้มีการค้าขายสินค้าอุปโภคบริโภค ที่จำเป็น ทั้งนี้ เพื่อผลทางด้านจิตวิทยา จุดผ่อนปรนทางการค้าถือเป็นการเปิดฝ่ายเดียว โดย คณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดน มอบหมายให้กระทรวงมหาดไทยพิจารณาความเหมาะสม แต่ในทางปฏิบัติจังหวัดจะเสนอขอเปิดจุดผ่อนปรนเพื่อการค้ามายังกระทรวงมหาดไทย เมื่อ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยให้ความเห็นชอบและมอบให้จังหวัดจัดทำประกาศเปิดจุดผ่อนปรน เพื่อการค้า โดยจะกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับบริเวณจุดผ่อนปรนเพื่อการค้า มาตรการ การควบคุมดูแลการผ่านเข้า - ออกจุดผ่อนปรนของประชาชนจากประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนสินค้า บางประเภทที่ไม่อนุญาตให้ค้าขาย ณ จุดผ่อนปรนเพื่อการค้า

๑.๒ ช่องทางธรรมชาติ (Natural Border Path) หมายถึง ช่องทางบริเวณชายแดน เพื่อการเดินทางเข้า - ออกของประชาชนที่เดินทางไปมาหาสู่กัน ซึ่งไม่มีการประกาศเป็นจุดผ่านแดนใด ๆ

หรืออาจเคยประกาศเป็นจุดผ่านแดนชั่วคราวหรือจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าที่ประกาศยกเลิกไปแล้ว แต่ยังคงมีการเดินทางเข้า - ออกของประชาชนอยู่

๑.๓ ช่องทางตามกฎหมายศุลกากร หมายถึง ช่องทางผ่านแดนที่ฝ่ายไทยเปิดเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการสามารถขนส่งสินค้าผ่านแดนได้ตลอดแนวชายแดน ทั้งนี้ อธิบดีกรมศุลกากรจะใช้อำนาจอนุมัติให้ผู้ประกอบการเฉพาะรายเป็นครั้งคราว เพื่อประโยชน์ทางการค้าเป็นหลัก สำหรับพื้นที่ชายแดนที่มีปัญหาด้านความมั่นคงและมีการเปิดจุดผ่อนปรนทางการค้าอยู่แล้ว คณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดน สำนักงานสภาพความมั่นคงแห่งชาติ ได้ให้หลักการปฏิบัติว่าเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะต้องหารือหน่วยงานด้านความมั่นคงก่อนการอนุมัติ และจะอนุมัติให้ขนส่งผ่านจุดผ่อนปรนการค้า หรือจะพิจารณาให้ขนส่งผ่านช่องทางอื่น

๑.๔ ทางอนุมัติ (Approved Routed) หมายถึง ทางที่กำหนดโดยกฎกระทรวง ภายใต้กฎหมายศุลกากรให้เป็นทางที่จะใช้ส่งของเข้าหรือออกนอกราชอาณาจักรได้ หรือจากเขตแดนทางบกมายังด่านศุลกากร หรือจากด่านศุลกากรไปยังเขตแดนทางบกได้

๑.๕ ด่านพรมแดน (Boundary Post) หมายถึง ด่านที่ตั้งขึ้นไว้โดยกฎกระทรวง ณ ทางอนุมัติ เพื่อตรวจของที่ขนส่งโดยทางนั้น

๑.๖ ด่านศุลกากร (Customs House) หมายถึง ด่านที่ตั้งขึ้นโดยกฎกระทรวง ณ ทางอนุมัติ เพื่อเพื่อตรวจของและเก็บศุลกากรแก่ของที่ขนส่งโดยทางนั้น

ทั้งนี้ ประเทศไทย ๗๗ จังหวัด มีจังหวัดที่ติดกับพื้นที่ชายแดนจำนวน ๓๒ จังหวัด เป็นระยะทางรวมทั้งสิ้น ๕,๕๘๒ กิโลเมตร โดยมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทางทิศเหนือ ได้แก่ เมียนมา และ สปป.ลาว ทิศตะวันตก ได้แก่ เมียนมา ทิศตะวันออก ได้แก่ สปป.ลาว และ กัมพูชา และทิศใต้ ได้แก่ มาเลเซีย โดยมีความเชื่อมโยงของโครงสร้างพื้นฐานในภูมิภาคและข้ามพรมแดน ดังนี้

๑. มี ๑๐ จังหวัด ติดกับพรมแดนสหภาพเมียนมา เป็นระยะทาง ๒,๔๐๐ กิโลเมตร
๒. มี ๑๐ จังหวัดติดกับพรมแดนประเทศลาว เป็นระยะทาง ๑,๘๑๐ กิโลเมตร
๓. มี ๗ จังหวัดติดกับพรมแดนประเทศกัมพูชา เป็นระยะทาง ๗๒๕ กิโลเมตร
๔. มี ๔ จังหวัดติดกับพรมแดนประเทศมาเลเซีย เป็นระยะทาง ๖๔๗ กิโลเมตร

นอกจากนี้ยังมีนักวิชาการหลายท่าน ได้ให้นิยามและแนวคิดของการค้าชายแดนไว้ ดังนี้

๑. วราภรณ์ เรืองศรี (๒๕๕๖ : ๒๐) ได้ระบุแนวคิดการค้าชายแดน หมายถึง การค้าในอาณาบริเวณที่เป็นจุดเชื่อมต่อเขตแดนของรัฐชาติสมัยใหม่ ซึ่งเป็นที่บริเวณพรมแดนเป็นพื้นที่ที่มีความเคลื่อนไหวการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม เศรษฐกิจ มีการผสมผสานทางวัฒนธรรมและการสร้างสรรค์วัฒนธรรมขึ้นโดยท้องถิ่น

๒. ธนา ยศตระกูล (๒๕๔๕ : ๔๒-๔๔) ได้ระบุแนวคิดการค้าชายแดนไว้โดยสังเขป ดังนี้

๒.๑ การค้าในระบบ เป็นการค้าที่กระทำอย่างถูกต้องตามกฎหมาย โดยมีผู้นำเข้า-ส่งออกซึ่งทำการนำเข้า-ส่งออกสินค้าโดยผ่านพิธีการศุลกากรเสียภาษีอย่างถูกต้อง โดยที่ผู้นำเข้า-ส่งออกจะเป็นสมาชิกหอการค้าจังหวัดชายแดนนั้น ๆ และเป็นการค้าในระบบอีกรูปแบบหนึ่ง คือ การค้าชายแดนในจุดผ่านแดนที่อยู่ตรงเขตระหว่างสองประเทศที่ได้รับการผ่อนปรนโดยความเห็นชอบของทั้งสองประเทศ โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมโดยไม่ผ่านพิธีการศุลกากร

๒.๒ การค้าอนุกรม เป็นการค้าที่มุ่งหลบเลี่ยงการผ่านพิธีการศุลกากรและการเสียภาษี เป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมาย เนื่องจากมีสินค้าบางชนิดที่เป็นสินค้าต้องห้ามในการนำเข้า-ส่งออก ของทั้งสองประเทศ

กล่าวโดยสรุป การค้าชายแดน หมายถึง การนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ ไทยกับประเทศคู่ค้าที่มีเขตแดนติดกับประเทศไทย ได้แก่ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรกัมพูชา และมาเลเซีย ผ่านช่องทางการค้าตามแนวชายแดน ของไทย เช่น ช่องทางธรรมชาติ ช่องทางตามกฎหมายศุลกากร จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดน ชั่วคราว และจุดผ่อนปรนทางการค้า

ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนต่าง ๆ ด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน

๑. ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

ยุทธศาสตร์ชาติ ๖ ด้าน คือ เป้าหมายที่รัฐ เอกชน และประชาชนช่วยกันกำหนดขึ้น เป็นวิสัยทัศน์และแนวทางในการพัฒนาประเทศในระยะยาว ตั้งแต่ พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ เพื่อความ อยู่ดีมีสุขของประชาชนชาวไทยและนำประเทศไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ทำให้การพัฒนาประเทศ เป็นไปอย่างต่อเนื่องและเชื่อมโยง เศรษฐกิจมีความสามารถในการแข่งขันสูง สร้างเศรษฐกิจและ สังคมแห่งอนาคต และเป็นจุดสำคัญของการเชื่อมโยงในภูมิภาคทั้งการคมนาคมขนส่ง การผลิต การค้า และการลงทุน โดยประเด็นด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน คือ ด้านที่ ๑ และ ด้านที่ ๒ มีประเด็นสำคัญดังนี้

๑.๑ ด้านที่ ๑ ด้านความมั่นคง เป้าหมาย ๒๐ ปี ดังนี้

๑.๑.๑ ประชาชนอยู่ดี กินดี มีความสุข

๑.๑.๒ บ้านเมืองมีความมั่นคงในทุกมิติและทุกระดับ

๑.๑.๓ กองทัพ หน่วยงานด้านความมั่นคง ภาครัฐ เอกชน และภาคประชาชน มีความพร้อมในการป้องกัน และแก้ไขปัญหาความมั่นคง

๑.๑.๔ ประเทศไทยมีบทบาทด้านความมั่นคงเป็นที่ชื่นชม และได้รับการ ยอมรับโดยประชาคมระหว่างประเทศ

๑.๑.๕ การบริหารจัดการความมั่นคงมีผลสำเร็จที่เป็นรูปธรรมอย่างมี ประสิทธิภาพ

๑.๒ ด้านที่ ๒ ด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน เป้าหมาย ๒๐ ปี ดังนี้

๑.๒.๑ ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ และยั่งยืน ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

๑.๒.๑.๑ ประเด็นยุทธศาสตร์ อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต เช่น อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์

๑.๒.๑.๒ ประเด็นยุทธศาสตร์ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ การสร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ การเพิ่มพื้นที่และ

เมืองเศรษฐกิจ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ การรักษาและเสริมสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจมหภาค

๒. แผนการปฏิรูปประเทศ

แผนปฏิรูปประเทศ ๑๑ ด้าน โดยประเด็นด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน คือ

๒.๑ ด้านที่ ๒ ด้านการบริหารราชการแผ่นดิน ระบบข้อมูลภาครัฐมีมาตรฐานทันสมัยและเชื่อมโยงกัน ก้าวสู่รัฐบาลดิจิทัล บริการภาครัฐ สะดวกรวดเร็วและตอบโจทย์ชีวิตประชาชน

๒.๒ ด้านที่ ๓ ด้านกฎหมาย การกำหนดให้มีกลไกทางกฎหมาย เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การกำหนดให้มีกลไกทางกฎหมายเพื่อสร้างความเป็นธรรมและขจัดความเหลื่อมล้ำในสังคม

๒.๓ ด้านที่ ๕ ด้านเศรษฐกิจ สร้างมาตรฐานการผลิต เน้นพัฒนานวัตกรรม และแก้ไขปัญหาความยากจน ประเด็นปฏิรูปที่ ๕ Borderless Trade ขจัดอุปสรรคทางการค้า ข้อ ๖ พัฒนาเมืองการค้าชายแดน เพื่อให้เมืองการค้าชายแดนกลายเป็นหน้าด่านสำคัญในการค้า โดยมีโครงสร้างพื้นฐานพร้อม และมีขั้นตอนทางศุลกากรที่สะดวกรวดเร็ว

๓. นโยบายไทยแลนด์ ๔.๐ (Thailand ๔.๐)

โมเดลขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยนวัตกรรม เป็นการสร้างความเข้มแข็งจากภายในเชื่อมโยงไทยสู่โลก โดยประเด็นด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน คือ ในวาระที่ ๕ บูรณาการอาเซียน เชื่อมประเทศไทยสู่ประชาคมโลก วาระขับเคลื่อนที่ ๕.๑ การผลักดันให้ประเทศไทยเป็นชาติการค้าและหนึ่งในศูนย์กลางการธุรกิจระหว่างประเทศของเอเชีย โดยการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน

การวางตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์เป็น Trading & Service Nation มาตรการผลักดันการเป็น Trading & Service Nation จะประกอบไปด้วย

๓.๑ การดึงดูดให้บริษัทข้ามชาติใช้ประเทศไทยเป็น Regional Head Quarter

๓.๒ การพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรม

๓.๓ การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก

๓.๔ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในบริเวณชายแดน

๓.๕ การพัฒนาให้ประเทศไทยเป็น Logistic Hub

๓.๖ การพัฒนาให้ประเทศไทยเป็น Digital Economy อย่างสมบูรณ์

แนวคิดเชิงยุทธศาสตร์ คือ ที่ตั้งของไทยตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่มีศักยภาพเป็น Regional Hub ของ CLMV ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อไทยในการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานกับประเทศเพื่อนบ้าน การก้าวสู่การเป็น Regional Hub เริ่มต้นจากการปรับเปลี่ยนกระบวนทัศน์ จาก “Border” เป็น “Bridge” และจาก “Nation to Nation” เป็น “City to City” ผ่านแนวคิด “CLMV as Our Home Market” (พิมพ์เขียวไทยแลนด์ ๔.๐, ๒๕๕๙ : ๗๙-๘๘)

๔. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)

การพัฒนาประเทศในระยะแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ เป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญในการเชื่อมต่อกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีในลักษณะการแปลงยุทธศาสตร์ระยะยาวสู่การปฏิบัติ โดยในแต่ละยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ ได้กำหนดประเด็นการพัฒนาให้เห็นผลเป็นรูปธรรมในช่วง ๕ ปีแรกของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติเพื่อเตรียมความพร้อมคน สังคม และระบบเศรษฐกิจของประเทศให้สามารถปรับตัวรองรับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสม โดยประเด็นด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน คือ ส่วนที่ ๔ ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ดังนี้

๔.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

เป้าหมายที่ ๓ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์โดยเร่งรัดการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้สมบูรณ์ บุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลิตภาพสูงขึ้นรวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออก ณ ด่านการค้าชายแดนสำคัญที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลักมีประสิทธิภาพมากขึ้น สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ โดยมีโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศที่สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่าง ๆ และการพัฒนาผู้ประกอบการในสาขาโลจิสติกส์และหน่วยงานที่มีศักยภาพเพื่อไปทำธุรกิจในตลาดต่างประเทศ

๔.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๑๐ ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

เป้าหมายที่ ๓ ประเทศไทยเป็นฐานเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนที่สำคัญในภูมิภาคอนุภูมิภาคอาเซียนและเอเชีย รวมทั้งมีการพัฒนาส่วนขยายจากแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคให้ครอบคลุมภูมิภาคอาเซียน เอเชียตะวันออกและเอเชียใต้ และส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานของการประกอบธุรกิจบริการและการลงทุนที่โดดเด่นในภูมิภาค

มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

ข้อ ๓.๒ พัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และโทรคมนาคมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคภายใต้แผนงาน GMS, ACMECS, IMT-GT, BIMSTEC และ JDS และภูมิภาคอาเซียนเพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์

๓.๒.๑ พัฒนาความเชื่อมโยงตามแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันอาเซียนให้มีความต่อเนื่องและเป็นโครงข่ายที่สมบูรณ์

๓.๒.๒ พัฒนารูปแบบและบริการการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล และข้อ

๓.๒.๕ เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดนเขตเศรษฐกิจชายแดนตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศ

๕. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐)

สืบเนื่องจากแผนฯ ฉบับที่ ๑๒ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทำให้มีศักยภาพที่จะพัฒนาการเชื่อมต่อเส้นทางขนส่งระหว่างมหาสมุทรอินเดียและแปซิฟิก และใช้ประโยชน์จากเส้นทางเชื่อมโลกของจีน และแผน “สร้างโลกที่ดีกว่าขึ้นมาใหม่” รวมถึงสามารถเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง เพื่ออำนวยความสะดวก

สะดวกในการเชื่อมโยงการค้ากับจีน และโครงสร้างพื้นฐานจากเส้นทางเชื่อมต่อในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับจีนตอนใต้ให้เป็นหนึ่งเดียวกัน และเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ โดยมีกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนความร่วมมือ และกรอบความตกลงระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการขนส่งและโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ในการผลักดันการเปลี่ยนแปลงภาคการผลิตและบริการไทยสู่ระดับนานาชาติ โดยประเด็นด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน คือ ส่วนที่ ๔ แผนกลยุทธ์รายหมุดหมาย ซึ่งได้ระบุไว้ในหมุดหมายที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคมีความเชื่อมโยงกับเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ โดยมีเป้าหมายการพัฒนา ดังนี้

เป้าหมายที่ ๑ การปรับโครงสร้างภาคการผลิตและบริการสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม

เป้าหมายที่ ๒ การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่

เป้าหมายที่ ๓ การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม

เป้าหมายที่ ๔ การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน

โดยทำให้ประเทศไทยมีระบบนิเวศที่สนับสนุนการค้าการลงทุน สามารถเป็นฐานการค้าการลงทุนที่สำคัญของภูมิภาค เพิ่มผลิตภาพและโอกาสของผู้ประกอบการไทยให้สามารถเชื่อมโยงกับห่วงโซ่มูลค่าระดับภูมิภาคและระดับโลก การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทย เชื่อมโลก ที่มุ่งเน้นเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและบริการโลจิสติกส์อย่างไร้รอยต่อ มุ่งเน้นการเชื่อมโยงการค้าการลงทุนของไทยกับต่างประเทศและขยายความร่วมมือทางการค้าการลงทุน

นอกจากนี้ยังมีความเชื่อมโยงกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นสำคัญ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล โดยมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถพัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เพื่อยกระดับผลิตภาพของภาคการผลิตและบริการ ลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ เป้าหมาย ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมายของการพัฒนาระดับหมุดหมาย และกลยุทธ์การพัฒนา ดังนี้

เป้าหมายที่ ๑ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ ๑.๑ อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ (โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ) มีอันดับดีขึ้น

เป้าหมายที่ ๒ ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ ๒.๑ มูลค่าการลงทุนรวมในประเทศขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๖ ต่อปี หรือสัดส่วนการลงทุนรวมต่อผลผลิตมวลรวมในประเทศเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒๗ ต่อปี

ตัวชี้วัดที่ ๒.๒ มูลค่าการส่งออกสินค้าของไทยกับประเทศทั่วโลกขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗ ต่อปี หรือสัดส่วนการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของไทยต่อการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของโลกเฉลี่ยไม่น้อยกว่า ๑.๕ ต่อปี

เป้าหมายที่ ๓ ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ ๓.๑ ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของไทยอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ ๒๕ หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐

ตัวชี้วัดที่ ๓.๒ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศน้อยกว่าร้อยละ ๑๑

กลยุทธ์การพัฒนา

กลยุทธ์ที่ ๑ การสร้างจุดยืนของไทยภายใต้บริบทโลกใหม่

กลยุทธ์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุนเพื่อเป็นประตูกำ
การลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๑ ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาปัจจัยสนับสนุนเพื่อสนับสนุนพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งในปัจจุบันและอนาคต อาทิ โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางสำคัญและการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการลงทุนและการค้าชายแดน ท่าเรือและสะพานเศรษฐกิจในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อให้ไทยเป็นประตูกำคัญที่สำคัญ รวมถึงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการพัฒนาและรองรับการท่องเที่ยวและบริการในกลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพ อาทิ การท่องเที่ยวอันดามันบริเวณจังหวัดภูเก็ต กระบี่ พังงา ตรัง สตูล ให้เชื่อมโยงกันเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเล ๑ ใน ๕ ของโลก

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๒ พัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงไร้รอยต่อตั้งแต่ระดับภูมิภาคอนุภูมิภาค และชายแดน ให้เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยบูรณาการแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ที่ใช้ประโยชน์ทางภูมิศาสตร์และโครงสร้างพื้นฐาน จากเส้นทางเชื่อมต่อในภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดน โดยเฉพาะในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงกับจีนตอนใต้ และเชื่อมโยงกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกและเขตเศรษฐกิจพิเศษอื่น ๆ ให้เป็นหนึ่งเดียวกันอย่างเป็นรูปธรรมที่สามารถผลักดันการเปลี่ยนแปลงภาคการผลิตและบริการไทยสู่ระดับนานาชาติ

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๓ ให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ เชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์สนับสนุนจุดเชื่อมระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน ที่จังหวัดหนองคายและเชียงราย รวมถึงสนับสนุนการเชื่อมต่อกับพื้นที่เศรษฐกิจภายในประเทศ ทั้งภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ให้สามารถเข้าสู่จีนและกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขงได้โดยสะดวก

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๔ พัฒนาและเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง โดยให้ความสำคัญกับการเดินเรือในแม่น้ำสายสำคัญ อาทิ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำน่าน แม่น้ำป่าสัก ให้มีความสะดวกทันสมัยมีมาตรฐานความปลอดภัย โดยเฉพาะการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ตลอดจนการพัฒนาเรือน้ำเศรษฐกิจ เพื่อสนับสนุนการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๕ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดอุปสรรคในการค้าการลงทุน รวมถึงสอดรับกับรูปแบบการค้าในอนาคต โดยการพัฒนาระบบบริหารจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้งาน การพัฒนาระบบการให้บริการ การพัฒนาซอฟต์แวร์ การพัฒนา ปรับปรุง หรือผ่อนคลายกฎระเบียบและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๖ สนับสนุนให้มีการลงทุนพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์ อาทิ ย่านกองเก็บตู้สินค้า จุดพักรถ ท่าเรือบก ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า โดยให้ความสำคัญกับการบูรณาการแผนการลงทุนดังกล่าวในเส้นทางยุทธศาสตร์ขนส่งสินค้าหลัก เพื่อให้สามารถเชื่อมต่อกับกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง จีน และภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งให้ความสำคัญกับการกำหนดอัตราค่าบริการเพื่อจูงใจให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสู่ระบบราง

กลยุทธ์ย่อยที่ ๒.๗ สนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มมากขึ้น โดยการดำเนินการจะต้องมีความโปร่งใส ตรวจสอบได้ และมีการประเมินประสิทธิภาพและความสำเร็จที่ชัดเจน รวมถึงเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการด้านการค้า การลงทุน และภาคบริการขนส่งมีบทบาทในการให้บริการมากขึ้น

๖. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)

สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) เพื่อกำหนดเป็นแนวทางให้แก่การจัดการโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้ถูกพัฒนาระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการบูรณาการการมีส่วนร่วมระหว่างภาคเอกชน ซึ่งคอยนำเสนอแนวคิดเพื่อให้ภาครัฐช่วยเหลือปรับปรุง และกำหนดเป็นแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบที่เกี่ยวข้องในงานโลจิสติกส์ของไทย โดยมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังนี้

๖.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน เสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล

๖.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า ยกกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ให้ได้มาตรฐานสากล และเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง พร้อมส่งเสริมและพัฒนาระบบห่วงโซ่อุปทาน เส้นทางการค้าที่เชื่อมโยงกันระหว่างกลุ่มประเทศ CLMV+China สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวก รวมถึงการลดเงื่อนไขและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการนำระบบมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ

๖.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (Capacity Building and Policy Driving Factors) โดยเร่งรัดการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างความเป็นมืออาชีพ และยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนากำลังคน ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศด้วย

๗. แผนพัฒนาการมาตรฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐)

กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กระทรวงอุตสาหกรรม โดยคณะทำงานและทีมที่ปรึกษาด้านการมาตรฐานของสำนักโลจิสติกส์ ได้ดำเนินการโครงการพัฒนาการ

มาตรฐานโลจิสติกส์เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มาตรฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ภายใต้แผนพัฒนาการมาตรฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐ (Logistics Standardization Roadmap) ตามกรอบแนวคิด 3C: Connectivity, Communication and Collaboration Logistics Pipeline : การไหลของวัสดุ ข้อมูล และการเงินอย่างมีประสิทธิภาพด้วยแนวคิด 3C

C1 : Connectivity คือ การเชื่อมโยงทางกายภาพ ซึ่งหมายถึง ลักษณะโครงสร้างพื้นฐาน อุปกรณ์ขนถ่าย อุปกรณ์ยกขน และบรรจุภัณฑ์ต่าง ๆ ในมิติเชิงขนาด รูปแบบ และความแข็งแรง ที่ใช้ในการเชื่อมโยงจากต้นทางไปยังปลายทาง การสร้างมาตรฐานด้านการเชื่อมโยงทางกายภาพ จะทำให้การไหลของสินค้าและบริการเป็นไปอย่างราบรื่น ไร้รอยต่อ (Seamless-Connection) นำมาซึ่งการเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์อย่างสมบูรณ์แบบ

C2 : Communication คือ การเชื่อมต่อของข้อมูลสารสนเทศ โดยการบันทึกข้อมูลเพื่อข้บ่งลักษณะของสินค้าที่สอดคล้องกันตั้งแต่ข้อมูลระดับตัวสินค้า บรรจุภัณฑ์ อุปกรณ์ขนถ่ายและขนส่ง หน่วยการขนส่งสินค้า ตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ซึ่งอาจเป็นได้ทั้งการบันทึกข้อมูลโดยตรงบนตัวสินค้า และ/หรือบรรจุภัณฑ์ การบันทึกข้อมูลในรูปแบบเครื่องหมาย เช่น บาร์โค้ด RFID เป็นต้น

C3 : Collaboration คือ การทำงานร่วมกัน ภายใต้ข้อตกลง กฎระเบียบ กฎหมายที่กำหนดขึ้น เพื่อให้ปฏิบัติร่วมกันและก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดร่วมกันอย่างยั่งยืน ซึ่งเป็นการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์สำหรับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องในโซ่อุปทานได้ปฏิบัติร่วมกันอย่างมีระเบียบแบบแผนเป็นมาตรฐานเดียวกัน ทำให้สามารถเชื่อมโยงกิจกรรมในโซ่อุปทานได้อย่างราบรื่น

จากผลการศึกษาภายใต้โครงการฯ พบว่า ในทุกประเทศทั่วโลกให้การยอมรับมาตรฐานสากลขององค์การระหว่างประเทศว่าด้วยการมาตรฐาน (International Organization for Standardization: ISO) เป็นมาตรฐานอ้างอิง ดังนั้นในการดำเนินงานของประเทศไทยจึงได้ให้ความสำคัญของมาตรฐาน ISO เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางกรอบแผนพัฒนามาตรฐานโลจิสติกส์เนื่องด้วยเป็นมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับในระดับสากลการศึกษามาตรฐาน ISO ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับกระบวนการโลจิสติกส์ สามารถแบ่งได้ ๑๒ กลุ่มมาตรฐาน ตามคณะกรรมการด้านเทคนิค (Technical Committee: TC) ดังต่อไปนี้

ISO/IEC JTC 1: Information Technology

ISO/TC 41: Pulleys and Belts (Including Veebelts)

ISO/TC 51: Pallets for Unit Load Method of Material Handling

ISO/TC 101: Continuous Mechanical Handling Equipment

ISO/TC 104: Freight Containers

ISO/TC 110: Industrial Trucks

ISO/TC 122: Packaging

ISO/TC 154: Processes, Data Elements and Documents in Commerce, Industry and Administration

ISO/TC 204: Intelligence Transport System

ISO/PC 259: Outsourcing

ISO/TC 269: Railway Application

ISO/TC 277: Sustainable Purchasing

ในแต่ละกลุ่มได้แบ่งเป็นมาตรฐานย่อย ๆ รวมแล้วประมาณ ๓,๖๐๗ ฉบับ ในขณะที่มาตรฐานซึ่งประกาศโดย สมอ. เฉพาะหมวดที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์มีไม่ถึง ๓๐ ฉบับ จึงเป็นเรื่องเร่งด่วนที่ประเทศไทยควรให้ความสำคัญในด้านการพัฒนามาตรฐานโลจิสติกส์ของประเทศ สำนักโลจิสติกส์กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ จึงได้นำเสนอกรอบการพัฒนามาตรฐานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐ โดยอ้างอิงตามมาตรฐาน ISO และมาตรฐานอื่น ๆ อันเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

๘. แผนยุทธศาสตร์การค้ากลุ่มจังหวัด ๑๘ กลุ่ม (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔)

สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์การค้ากลุ่มจังหวัด พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ และได้แบ่งตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ทางการค้าเป็น ๑๘ กลุ่มจังหวัด ซึ่งกลุ่มจังหวัดที่มียุทธศาสตร์สำคัญและประเด็นการค้าที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน เหมาะสมกับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ประจำภูมิภาค มีดังนี้

๘.๑ กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ๑ (นนทบุรี ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา และสระบุรี) คลัสเตอร์อุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เมืองนวัตกรรมด้านอาหาร แหล่งองค์ความรู้ด้านการศึกษานวัตกรรม และศูนย์กลางโลจิสติกส์

๘.๒ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (กาฬสินธุ์ ขอนแก่น มหาสารคาม และร้อยเอ็ด) เมืองนวัตกรรมเกษตรและอาหารและโลจิสติกส์ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การค้าที่เชื่อมโยงกับบริการการศึกษา บริการสุขภาพ การประชุมนานาชาติ และศูนย์กลางโลจิสติกส์

๘.๓ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ๑ (ตาก พิษณุโลก เพชรบูรณ์ สุโขทัย และอุตรดิตถ์) ศูนย์กลางการค้าและการบริการสี่แยกอินโดจีนและประตูสู่เมียนมา การค้าที่เชื่อมโยงกับการค้าชายแดนสหภาพเมียนมา การค้าที่เชื่อมโยงกับบริการบนเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก และการบริการด้านโลจิสติกส์

๘.๔ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ๑ (เลย หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู และอุดรธานี) ศูนย์กลางการค้าของอนุภูมิภาคน้ำโขงและประตูสู่อาเซียนตะวันออกและจีน การค้าที่เชื่อมโยงกับอาเซียนตะวันออกและจีนตอนใต้

๘.๕ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ๒ (นครพนม มุกดาหาร และสกลนคร) ศูนย์กลางทางการค้าสู่ภูมิภาคอาเซียนและจีนตอนใต้

๘.๖ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ๒ (กำแพงเพชร นครสวรรค์ พิจิตร และอุทัยธานี) โดยเฉพาะจังหวัดนครสวรรค์เป็นศูนย์กลางการคมนาคมสู่ภาคเหนือ และบริการด้านโลจิสติกส์

๘.๗ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ๒ (เชียงราย น่าน พะเยา และแพร่) ศูนย์กลางการค้าที่เชื่อมโยงกับ GMS และการค้าชายแดน และอาเซียน+๓

๘.๘ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ๒ (ยโสธร ศรีสะเกษ อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี) ศูนย์กลางข้าวหอมมะลิโลก และการค้าชายแดน

๙. นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔)

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและนโยบายระดับชาติ สำนักงานนายกรัฐมนตรี ได้กำหนดนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) ไว้ในนโยบายที่ ๔ จัดระบบการบริหารจัดการชายแดนเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาข้ามพรมแดน เพื่อพัฒนาศักยภาพของภาครัฐ และส่งเสริมบทบาทและความเข้มแข็งของทุกภาคส่วนในการรับมือกับภัยคุกคามทุกรูปแบบที่กระทบกับความมั่นคง

๙.๑ กลยุทธ์ของนโยบายที่ ๔ คือ

๙.๑.๑ บูรณาการในการจัดทำความเชื่อมโยงของฐานข้อมูลการสัญจรข้ามแดน ประกอบด้วยสินค้าและยานพาหนะระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๙.๑.๒ เสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชนในบริเวณพื้นที่ชายแดนไทยและประเทศรอบบ้านและให้ประชาชนตามแนวชายแดนเข้ามามีส่วนร่วมในการป้องกันภัยจากอาชญากรรมที่จะเข้าสู่ประเทศไทยผ่านช่องทางชายแดน

๙.๑.๓ จัดระเบียบพื้นที่ชายแดนด้านการพัฒนาให้มีศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจและการเป็นประตูเชื่อมโยงการค้าที่มีความสมดุลทั้งในมิติเศรษฐกิจและสังคมกับมิติความมั่นคง และร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในการบริหารจัดการชายแดน การพัฒนาด่านชายแดน และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

๙.๑.๔ ส่งเสริมความร่วมมือกับประเทศรอบบ้านในการสำรวจและจัดทำหลักเขตแดนทางบก ทางน้ำ เพื่อไม่ให้ปัญหาเขตแดนเป็นอุปสรรคในการพัฒนาพื้นที่ชายแดน รวมถึงให้มีการเผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเรื่องเขตแดนไทยกับประเทศรอบบ้านแก่ประชาชนในบริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อมิให้เกิดปัญหาชายแดนขึ้น

๙.๑.๕ ส่งเสริมความร่วมมือกับประเทศรอบบ้านในการสร้างความปลอดภัยในพื้นที่เสี่ยงจากการสู้รบ

๙.๒ ตัวชี้วัดของนโยบายที่ ๔ ดังนี้

๙.๒.๑ ระดับความสำเร็จในการพัฒนาระบบการสัญจรข้ามแดนให้สามารถป้องกันการลักลอบเข้าเมืองและปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ

๙.๒.๒ ระดับความสำเร็จในการจัดการพื้นที่ชายแดน เพื่อรองรับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

๑๐. พันธกิจของกรมศุลกากรด้านอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

กรมศุลกากรได้กำหนดแผนต่าง ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

แผนระดับที่ ๑ ยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และด้านความมั่นคง ซึ่งเป็นแผนปฏิบัติการของกรมศุลกากร ได้กำหนดเรื่อง เป้าหมาย และตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องที่จะช่วยผลักดันให้การดำเนินงานของกรมศุลกากรเป็นไปตามเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนระดับที่ ๒ (เฉพาะที่เกี่ยวข้อง) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล เป้าหมายความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น เพื่อให้บริการศุลกากรมีความสะดวกรวดเร็ว ทันสมัย ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงการค้าโลก ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๘๕ โดยมีแผนย่อยของแผนแม่บทฯ แนวทางการพัฒนาพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ เป้าหมายต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

ประเด็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ การลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดได้รับการยกระดับ พัฒนามาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและเชื่อมโยงการค้าโลก โดยมีแผนย่อยของแผนแม่บทฯ การลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเพิ่มขึ้น

ประเด็นการต่างประเทศ พัฒนามาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและเชื่อมโยงการค้าโลก

แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง

แผนปฏิบัติราชการระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕) ของกระทรวงการคลัง (ฉบับปรับปรุงธันวาคม ๒๕๖๓) แนวทางการพัฒนา ๑ การใช้มาตรการภาษี ที่ราชพัสดุ และด้านศุลกากรเพื่อสนับสนุนนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษและคลัสเตอร์ รวมถึงส่งเสริมการค้าการลงทุนในพื้นที่

แผนปฏิบัติราชการรายปี (พ.ศ. ๒๕๖๕) ของกระทรวงการคลัง แนวทางการพัฒนาการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการศุลกากร พัฒนาบริการศุลกากรด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย เสริมสร้างการมีส่วนร่วมของภาคส่วนอื่นที่เกี่ยวข้อง

๑๐.๑ แผนปฏิบัติราชการรายปี (พ.ศ. ๒๕๖๕) กรมศุลกากร

โดยกองยุทธศาสตร์และแผนงาน เรื่องที่ ๒ พัฒนามาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและเชื่อมโยงการค้าโลก

แนวทางการพัฒนา ๒.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โครงการก่อสร้างอาคารจุดผ่านแดนถาวร (บ้านหนองเอี่ยน) โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรแม่สอด แห่งที่ ๒

แนวทางการพัฒนา ๒.๒ พัฒนากฎระเบียบให้ทันสมัย

แนวทางการพัฒนา ๒.๓ พัฒนาระบบบริหารจัดการฐานข้อมูล โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ของกรมศุลกากร การดำเนินการรวบรวมข้อมูลกฎหมายและเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกักฎหมายศุลกากร

๑๐.๒ การบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBM)

กรมศุลกากร โดยสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์ (๒๕๖๐) ได้นำการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน เป็นวิธีการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่ชายแดนทั้งในระดับประเทศและระดับระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการการค้าและการเดินทางที่ข้ามผ่านชายแดนโดยไม่ละเลยการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง การนำ CBM ไปใช้ปฏิบัติจะทำให้การให้บริการที่ชายแดนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพเนื่องจาก CBM จะช่วยลดการ

ปฏิบัติงานซ้ำซ้อนและความขัดแย้งระหว่างหน่วยงานที่ชายแดนทั้งในระดับนโยบาย ภารกิจ และอำนาจที่ได้รับมอบหมาย กล่าวคือ CBM เป็นวิธีการบริหารแบบองค์รวม (Holistic Approach) ช่วยให้รัฐบาลจัดการประเด็นทางยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานชายแดนทั้งหมดได้ดีขึ้น สำหรับหน่วยงานระดับชายแดนแล้ว CBM ก่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพจากการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เครื่องมือต่าง ๆ และการจัดฝึกอบรมบุคลากรร่วมกัน การบริหารจัดการชายแดนร่วมกันเป็นวิธีการรักษาสมดุลระหว่างการอำนวยความสะดวกทางการค้าและความมั่นคงปลอดภัย โดยอนุญาตให้สินค้าถูกกฎหมายและผู้โดยสารที่เข้าเมืองถูกกฎหมายสามารถผ่านชายแดนโดยไม่มีอุปสรรคที่ไม่จำเป็น และขณะเดียวกันก็ปกป้องห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศจากภัยคุกคามขององค์กรอาชญากรรมผู้ก่อการร้าย ผู้ลักลอบ และสินค้าอันตรายต่อประชาชน

การบริหารจัดการชายแดนร่วมกันได้รับการยอมรับจากประชาคมศุลกากรโลกในฐานะมาตรการสำคัญในการรับมือกับข้อท้าทายในศตวรรษที่ ๒๑ และเป็นหนึ่งในแผนยุทธศาสตร์ศุลกากรในศตวรรษที่ ๒๑ ขององค์การศุลกากรโลก (Customs in the 21st Century strategy) โดยปัจจัยสู่ความสำเร็จของการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน คือ ความตั้งใจจริงของผู้บริหารประเทศ และความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่ชายแดน

นอกจากนี้ พงศเทพ บัวทรัพย์ (๒๕๖๑ : ๑-๙) ได้ให้แนวคิดการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management : CBM) หมายถึง ลักษณะการปฏิบัติงานร่วมกันของศุลกากร และหน่วยงานต่าง ๆ ที่มีอำนาจหน้าที่ตามแนวชายแดนทั้งระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อให้เกิดความร่วมมือและการประสานงานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งขจัดการขัดแย้งและความซ้ำซ้อนในการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งจะทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้า การขนส่ง และการเดินทางข้ามแดนของบุคคลเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว รวมทั้งสามารถควบคุมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดอื่น ๆ ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ตามแนวชายแดน

จากการศึกษาข้อมูลขององค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) พบว่าการบริหารจัดการชายแดนนั้นสามารถแบ่งออกได้เป็น ๓ ระดับ ตามระดับความร่วมมือและการประสานงานระหว่างกัน ดังนี้

ความร่วมมือภายในหน่วยงาน (Intra-Service cooperation) การร่วมมือกันภายในหน่วยงานระดับกระทรวงและทุกระดับที่รับผิดชอบงานเฉพาะด้าน การร่วมมือภายในหน่วยงานแบ่งได้เป็น ๒ มิติ คือ มิติการร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่ตั้งอยู่ส่วนกลาง และมิติการร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่ตั้งอยู่ชายแดน

ความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน (Inter-Agency cooperation) เกี่ยวข้องกับหน่วยงานชายแดนต่าง ๆ ที่ตั้งอยู่บริเวณชายแดนและหน่วยงานส่วนกลางต่าง ๆ ของหน่วยงานชายแดนนั้น ๆ ต้องประสานงานกันเพื่อบริหารงานชายแดนให้มีความเหมาะสม พิจารณาแก้ไขปัญหาาร่วมกัน รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสารและพัฒนาาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศร่วมกัน

ความร่วมมือระหว่างประเทศ (International cooperation) ความร่วมมือระหว่างประเทศ มี ๓ ระดับ ได้แก่

ความร่วมมือระดับท้องถิ่น เกี่ยวข้องกับ การปฏิบัติงานประจำวัน และอาจรวมถึงความตกลงเกี่ยวกับเวลาทำการของสำนักงาน การแลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างไม่เป็นทางการ และการแก้ปัญหาเกี่ยวกับการปฏิบัติงานทั่วไป

ความร่วมมือระดับทวิภาคี ควรจะมีประเด็นต่าง ๆ เช่น ความร่วมมือของหน่วยลาดตระเวนชายแดนของทั้งสองฝ่าย การจัดตั้งหน่วยลาดตระเวนร่วม การตั้งสำนักงานเพื่อเป็นสถานที่ติดต่อ แลกเปลี่ยนข้อมูล และรองรับการจัดตั้งหน่วยควบคุมอย่างต่อเนื่อง

ความร่วมมือระดับนานาชาติ เป็นโอกาสในการแลกเปลี่ยนข้อมูลศุลกากร เช่น แนวโน้มการลักลอบ การละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา การฟอกเงิน

ด้วยบทบาทหน้าที่ของกรมศุลกากรในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศและปกป้องสังคม ประกอบกับกระแสการเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลก การแข่งขันทางการค้าที่สูงขึ้น หน่วยงานภาครัฐจึงต้องเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาไม่ให้เป็นอุปสรรคทางการค้า พร้อมกับพัฒนาเพื่อรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจและการค้าชายแดนที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น คณะทำงานฯ ได้ศึกษารวบรวมข้อมูลเพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการชายแดน คือ การบูรณาการกระบวนการทำงานร่วมกัน หน่วยงานหลักที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมบริเวณชายแดน คือ หน่วยงาน C.I.Q. (Customs Immigration and Quarantine) ประกอบด้วย

กรมศุลกากร (Customs) มีหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจสอบสินค้า ยานพาหนะ และผู้เดินทาง ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) มีหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจคนเข้าเมือง ตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. ๒๕๒๒ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงานที่ควบคุมเกี่ยวกับพืช สัตว์ อาหารและยา (Quarantine) มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายที่รับผิดชอบ และที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร

กล่าวโดยสรุป จากการศึกษายุทธศาสตร์ แผนต่าง ๆ และพันธกิจของกรมศุลกากร ที่มีประเด็นเกี่ยวกับการค้าชายแดน พบว่า การค้าชายแดนเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสำคัญ โดยเริ่มจากการถูกบรรจุไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนการปฏิรูปประเทศ นโยบายไทยแลนด์ ๔.๐ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ และฉบับที่ ๑๓ ยิ่งทำให้มั่นใจว่าการค้าชายแดนของไทย กำลังจะสร้างประวัติศาสตร์ใหม่ ถือเป็นเรื่องที่ต้องพัฒนาต่อเนื่อง โดยเฉพาะในเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โดยเริ่มจากแผนยุทธศาสตร์การค้ากลุ่มจังหวัด ๑๘ กลุ่ม ให้เป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนและศูนย์กลางโลจิสติกส์ในระดับประเทศตามภูมิภาค จากนั้นผลักดันการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในระดับอาเซียน จึงเป็นโอกาสของประเทศไทยที่จะผลักดันการค้าชายแดนเพื่อสร้างเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอาเซียน รวมไปถึงการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์โดยเร่งรัดการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และเตรียมความพร้อมสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนต่อไปในอนาคต

กรอบความร่วมมือทางการค้าที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน

๑. ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้มีการกำหนดเป้าหมายและพันธกรณีใน ๔ เรื่อง ได้แก่

๑.๑ การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวโดยให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือ และการเคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรี

๑.๒ การเป็นภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขันสูง ผ่านการกำหนดนโยบายการแข่งขัน ให้มีความยุติธรรม เสริมสร้างการคุ้มครองผู้บริโภค ส่งเสริมความร่วมมือทางด้านสิทธิทรัพย์สินทางปัญญา พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน กำหนดมาตรการด้านภาษี และกำหนดนโยบายเพื่อสนับสนุนพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

๑.๓ การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาคโดยการพัฒนา SMEs และการเสริมสร้างขีดความสามารถผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการริเริ่มเพื่อการรวมกลุ่มของอาเซียน (Initiative for ASEAN Integration: IAI) เพื่อลดช่องว่างการพัฒนาทางเศรษฐกิจ

๑.๔ การเข้าร่วมเป็นส่วนสำคัญในระบบเศรษฐกิจโลก เน้นการปรับประสานนโยบายเศรษฐกิจของอาเซียนกับประเทศภายนอกภูมิภาค เพื่อให้อาเซียนมีท่าทีร่วมกันอย่างชัดเจน ได้แก่ การลดอัตราภาษีลงเหลือร้อยละ ๐ ในสินค้าจำนวน ๘,๒๘๗ รายการ การลดอัตราภาษีลงเหลือร้อยละ ๕ ในสินค้าในบัญชีอ่อนไหว (กาแฟ มันฝรั่ง มะพร้าวแห้ง และไม้ตัดดอก) การเปิดเสรีการค้าบริการรวมทั้งสิ้น ๑๒ สาขาใหญ่ ประกอบด้วย ๑๒๘ สาขาย่อย การยกเลิกอุปสรรคในการให้บริการทุกรูปแบบและเปิดให้นักลงทุนอาเซียนถือหุ้นได้อย่างน้อยร้อยละ ๗๐ ในสาขาบริการเร่งรัด ได้แก่ สาขาโทรคมนาคมและคอมพิวเตอร์ สาขาสุขภาพ สาขาท่องเที่ยว สาขาขนส่งทางอากาศ และสาขาโลจิสติกส์

สิ่งที่อาเซียนต้องเร่งดำเนินการต่อเนื่องให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด ได้แก่ การผลักดันมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น มาตรการด้านการขนส่งและศุลกากร ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน การจัดทำระบบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าด้วยตนเองของอาเซียน คลังข้อมูลการค้าอาเซียน การจัดทำความตกลงยอมรับร่วมกันในสินค้ากลุ่มต่าง ๆ และให้มีการจัดทำวาระด้านความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนซึ่งเป็นการดำเนินงานต่อจากแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงของอาเซียน (MPAC) ที่ได้กำหนดสาขาความร่วมมือ ๕ ด้านใหม่ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืน นวัตกรรมทางด้านดิจิทัล โลจิสติกส์ที่ไร้พรมแดน ภาวะเปี่ยมที่เป็นเลิศ และการเคลื่อนย้ายคน

บทบาทของประเทศไทยและการใช้โอกาสในประชาคมอาเซียน

๑. เร่งส่งเสริมความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน ในภูมิภาคอาเซียน และขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

๒. เร่งพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค และภูมิภาคอาเซียน

๓. เชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์จากฐานการผลิตในชุมชนสู่แหล่งแปรรูป เพื่อเพิ่มมูลค่าทั้งภายในประเทศและเชื่อมโยงกับอาเซียน

๔. พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเริ่มจากการพัฒนาด้านการค้าชายแดนและโครงข่ายการคมนาคมขนส่งบริเวณประตูการค้าหลักของประเทศ เพื่อรองรับการเชื่อมโยงกระบวนการผลิตและการลงทุนข้ามแดน โดยปรับปรุงโครงข่ายระบบถนน พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนอย่างต่อเนื่อง

๒. ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ๖ ประเทศ (Greater Mekong Subregion : GMS)

กลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ๖ ประเทศ ประกอบด้วย ไทย เมียนมา ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๓๕ เป็นต้นมาที่มีศักยภาพสูงที่ไทยเป็นคู่ค้าที่สำคัญที่สุดอยู่ในปัจจุบัน และเป็นช่องทางเจาะเข้าสู่ประเทศจีนหรืออินเดีย ซึ่งเป็นตลาดที่ขนาดจำนวนผู้บริโภคสูงสุดของโลก มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเพื่อความเจริญเติบโตของอนุภูมิภาค ร่วมกัน ผ่านการเชื่อมโยงตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ การเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันและกระชับความสัมพันธ์ของชุมชน หรือที่เรียกว่ายุทธศาสตร์ 3Cs (Connectivity, Competitiveness และ Community) การดำเนินงานสำคัญของไทย ได้แก่

๒.๑. การให้ความช่วยเหลือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ เส้นทางถนนหมายเลข ๑๑ ใน สปป.ลาว เส้นทางรถไฟทานาแล้ง-เวียงจันทน์ ใน สปป.ลาว การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงเมียนมา โดยรัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือก่อสร้างถนนในเมียนมา เส้นทางดินกะยิงนอง-กอกะเร็ก การซ่อมแซมสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาแห่งที่ ๑ การพัฒนาเส้นทางรถไฟ และรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงไทย-ลาว-จีน

๒.๒. การศึกษาการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบางใหญ่-กาญจนบุรี

๒.๓. เริ่มดำเนินงานตามความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดน ณ ด้านนำร่องมุกดาหาร-สะหวันนะเขต ระหว่างไทย-สปป.ลาว และด้านอรัญประเทศ-ปอยเปต ระหว่างไทย-กัมพูชา และด้านเชียงของ-ห้วยทราย-บ่อเต็น-บ่อหาน ระหว่างไทย-ลาว-จีน การที่ไทยเป็นที่ตั้งของศูนย์ประสานงานของแผนงาน GMS ในเรื่องท่องเที่ยว สิ่งแวดล้อม เกษตร และการเป็นที่ตั้งของศูนย์ประสานงานด้านพลังงาน และการรถไฟของภูมิภาคในอนาคต ปัจจุบันแผนงาน GMS โครงการลำดับสูงด้านคมนาคมขนส่งจะมีจำนวนโครงการและเงินลงทุนมากที่สุด ตามมาด้วยด้านพลังงาน ท่องเที่ยว และเกษตร ตามลำดับ และมีแนวโน้มการลงทุนสูงขึ้นในด้านการพัฒนาเมือง ICT และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ การเชื่อมโยงกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกของไทยผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ก็จะช่วยทำให้การค้าและการลงทุนในอนุภูมิภาคขยายตัวเพิ่มขึ้น

๓. แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle : IMT-GT)

มุ่งเน้นการพัฒนาในแนวพื้นที่เศรษฐกิจต่าง ๆ โดยมีความก้าวหน้าการดำเนินงานที่สำคัญในส่วนของประเทศไทย อาทิ การปรับปรุงท่าอากาศยานเพื่อรองรับการเชื่อมโยงโดยตรงระหว่างจุดบินในอนุภูมิภาค การพัฒนาประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข ๔ ของไทยเชื่อมโยงกับ E1 ของมาเลเซีย การพัฒนาทางหลวงพิเศษหาดใหญ่-สะเดา การก่อสร้างอาคารด่านชายแดนสะเดา ฝั่งขาออกแห่งใหม่ การพัฒนาท่าเรือตำมะลัง จังหวัดสตูล และท่าเรือนาเกลือ จังหวัดตรัง การพัฒนา

ด้านชายแดนไทย-มาเลเซีย เขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน (สงขลา-เกดะห์ นราธิวาส-กลันตัน) การพัฒนาสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลกที่ตากใบ และสุโหงโก-ลก นราธิวาส กับรัฐกลันตัน และ โครงการขายนส่งทางทะเลเชื่อมโยงสามประเทศ โครงการขายนส่งทางอากาศ โลจิสติกส์เชื่อมโยงสนับสนุนการค้า การลงทุน และโครงการศูนย์กระจายสินค้าทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช

แผนงาน IMT-GT มุ่งเน้นการขับเคลื่อนโครงการเร่งด่วนเพื่อเชื่อมโยงในอนุภูมิภาค IMT-GT (Priority Connectivity Projects) เพื่อให้เป็นอนุภูมิภาคที่มีบทบาทสำคัญต่อการสร้างความเชื่อมโยงตามแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน โดยมีโครงการที่สามประเทศ มีแผนงานเร่งรัดการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานสำคัญตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ IMT-GT ของทั้งสามประเทศ เพื่อสนับสนุนด้านการคมนาคมและด้านการส่งเสริมการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์เชื่อมโยงภายในแต่ละประเทศกับอนุภูมิภาค IMT-GT เพื่อรองรับการขยายตัวด้านการค้า การลงทุน ยังได้มุ่งเน้นการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ภายใต้ความร่วมมือ ๖ สาขา ได้แก่

๓.๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมที่มุ่งเน้นการพัฒนาความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคระหว่างแนวพื้นที่เศรษฐกิจเชื่อมโยงสู่พื้นที่ตอนใน

๓.๒ การค้าและการลงทุนที่มุ่งเสริมสร้างมูลค่าการค้าทั้งภายในอนุภูมิภาคเองและระหว่างอนุภูมิภาคกับภายนอก โดยสร้างสายการผลิตการลงทุนเชื่อมโยงข้ามแดน เช่น การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจชายแดน ความพร้อมในการกำหนดยุทธศาสตร์การลงทุน และแผนพัฒนาบุคลากร แรงงานทักษะร่วมกันเพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจชายแดน

๔. ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (Regional Comprehensive Economic Partnership : RCEP)

เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่าง ASEAN ๑๐ ประเทศกับภาคีที่มีอยู่ ๖ ประเทศ คือ จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ ซึ่งได้ลงนามร่วมกันที่จะเจรจาความตกลง RCEP ในต้นปี ๒๕๕๖ โดย RCEP จะเป็นการพัฒนาต่อยอดจากความตกลงการค้าเสรีที่อาเซียนมีอยู่แล้ว ๕ ฉบับ กับ ๖ ประเทศ (อาเซียน-จีน อาเซียน-ญี่ปุ่น อาเซียน-เกาหลี อาเซียน-อินเดีย และอาเซียน-ออสเตรเลีย-นิวซีแลนด์) โดยมีหลักการที่ตั้งอยู่บนผลประโยชน์ร่วมกันอย่างรอบด้าน ในการสนับสนุนการค้าและการลงทุนในภูมิภาค รวมทั้งส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกันเป็นระบบการค้าเสรีที่ใช้กฎระเบียบเดียวกันของภาคีทั้งหมด ๑๖ ประเทศ เจตนารมณ์ของการจัดทำข้อตกลง RCEP มีดังนี้

๔.๑ เป็นความตกลงที่ครอบคลุมทุกมิติที่กว้างขึ้นและลึกขึ้น มีคุณภาพดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ครอบคลุม การค้า การลงทุน บริการ การอำนวยความสะดวก ระหว่างประเทศสมาชิก และในโครงข่ายอุปทานภูมิภาคและโลก ความร่วมมือทางเศรษฐกิจและทางเทคนิค ทรัพย์สินทางปัญญา การแข่งขันทางการค้า การยุติข้อพิพาท และอื่น ๆ

๔.๒ กฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า (Rules of Origin: ROO) มีความจำเป็นต้องสะท้อนให้สมาชิกเป็น Global Supply Chain ให้ได้

๔.๓ ลดกฎระเบียบการค้าและบริการให้มากที่สุด

๔.๔ การลงทุนเปิดเสรี อำนวยความสะดวก ต้องทำให้เกิดบรรยากาศการแข่งขันทางการลงทุน การส่งเสริมและคุ้มครองการเปิดเสรีจะต้องมี Capacity Building ผลักดัน FTAs ที่จะเกิดขึ้น ก้าวต่อไปได้ในระดับที่ใกล้เคียงกัน

๔.๕ RCEP ต้องมีสัมฤทธิ์ผลมากกว่า ASEAN+1 ดังนั้น ผลที่คาดว่าจะทำต้องมีประโยชน์ต่อทุกประเทศ กรอบการเจรจา RCEP ในปัจจุบัน จะครอบคลุมทุกประเด็นที่ไทยเคยทำความตกลงไว้แล้วในกรอบภูมิภาคและทวีภาคีต่าง ๆ อาทิ การเปิดตลาดสินค้า รวมทั้งการลดภาษีศุลกากร มาตรการที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากร เช่น มาตรการด้านสุขอนามัย (SPS) มาตรการด้านเทคนิค (TBT) มาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด กฎแหล่งกำเนิดสินค้า การเปิดตลาด การเปิดเสรีการลงทุน โดยกำหนดเงื่อนไขที่ผ่อนปรนมากขึ้น ลดหรือเลิกมาตรการทางภาษีเป็นราย ๆ รวมทั้งการจัดมาตรการทางภาษีหรือมาตรการอื่นใดที่ก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำ ตลอดจนการพัฒนาที่ยั่งยืน

๕. กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation : APEC)

กรอบความร่วมมือเอเปคมีเป้าหมายหลักที่เรียกว่า "เป้าหมายโบกอร์" ที่เน้นการส่งเสริมการค้าการลงทุน การส่งเสริมการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสร้างการมีส่วนร่วมของประชาคมในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก โดยมีเป้าหมายการดำเนินการให้ลุล่วงโดยเริ่มจากสมาชิกที่พัฒนาแล้วภายในปี ๒๕๕๓ และสำหรับสมาชิกกำลังพัฒนาภายในปี ๒๕๖๓ เอเปคเน้นย้ำถึงความสำคัญของภาคบริการ ในการที่จะส่งเสริมการเพิ่มผลิตภาพการผลิตในสาขาการผลิตต่าง ๆ และบทบาทที่เพิ่มขึ้นในการเพิ่มผลิตภาพการผลิตรวม และรายได้จากการส่งออก ศักยภาพการสร้างงานของภาคบริการ โดยในปี ๒๕๕๘ ได้เห็นชอบกรอบความร่วมมือด้านการค้าภาคบริการเอเปค (APEC Services Cooperation Framework : ASCF) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคบริการ ยกเลิกกฎระเบียบ/มาตรการที่ไม่จำเป็นด้านการค้าและการลงทุนภาคบริการ เพิ่มการมีส่วนร่วมในห่วงโซ่มูลค่าโลก โดยให้ความสำคัญกับความโปร่งใส/การไม่เลือกปฏิบัติแบบปฏิบัติที่ดี ด้านกฎระเบียบ/นโยบายการแข่งขัน การส่งเสริมการเคลื่อนย้ายผู้ให้บริการ

ทั้งนี้ สาขาบริการที่เอเปคเห็นว่ามีศักยภาพและให้ความสำคัญ ได้แก่ การส่งเสริมให้มีการเปิดเสรีและอำนวยความสะดวกในสาขาบริการด้านสิ่งแวดล้อม และสาขาการบริการที่เกี่ยวข้องกับการผลิตในอุตสาหกรรม กลุ่มแผนงานโครงการเพื่อการส่งเสริมการเปิดเสรีการค้าและการลงทุนลดอุปสรรคและอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยมุ่งเน้นประเด็นสนับสนุนระบบการค้าพหุภาคี การบรรลุเป้าหมายโบกอร์ (การเปิดเสรีการค้าและการลงทุนภายในปี ๒๕๖๓) การดำเนินการไปสู่การจัดทำเขตการค้าเสรีเอเชีย-แปซิฟิก (Free Trade Area of the Asia-Pacific: FTAAP) และการส่งเสริมความร่วมมือด้านห่วงโซ่มูลค่าโลก (Global Value Chain : GVC)

สำหรับประเทศไทยกรอบความร่วมมือเอเปคยังมีบทบาทสำคัญด้านการค้าและการลงทุนของไทย ตลาดของสมาชิกเอเปคที่เปิดเสรีมากขึ้น จะช่วยเพิ่มโอกาสในการขยายตัวทางการค้าและการลงทุนของไทย และเพิ่มอำนาจต่อรองกับกลุ่มเศรษฐกิจอื่น รวมทั้งการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการร่วมกันของสมาชิก จะนำไปสู่การบังคับใช้ในด้านต่าง ๆ เพื่อเป็นมาตรฐานสากลเดียวกันในภูมิภาค เช่น เรื่องพิธีการศุลกากรมาตรฐานและการรับรองสินค้าอุตสาหกรรม

๖. ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง ระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม (Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาค ประกอบด้วย ๕ ประเทศสมาชิก ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจตามแนวชายแดน อำนวยความสะดวกทางการค้า ลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิก สร้างการเจริญเติบโตแบบยั่งยืน และส่งเสริมการบูรณาการของอาเซียนในภาพรวม ทั้งนี้ ACMECS มีความร่วมมือทั้งหมด ๘ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุน การเกษตร อุตสาหกรรมและพลังงาน การเชื่อมโยงคมนาคม การท่องเที่ยว การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สาธารณสุข และสิ่งแวดล้อม โครงการที่สำคัญภายใต้กรอบความร่วมมือ ACMECS การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Transport Linkages) ดังนี้

๖.๑ กัมพูชา : เส้นทาง R48 (เกาะกง-สเรอัมเปิล) R67 (สงจา-อันลองเวง-เสียมราฐ) ปัจจุบันดำเนินการที่ตั้งระหว่างกัมพูชาและไทย กัมพูชามีพื้นที่ติดกับไทย ๗ จังหวัด ได้แก่ ทิศเหนือติดกับอุบลราชธานี ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ และสุรินทร์ ทิศตะวันตก ติดกับสระแก้ว จันทบุรี และตราด มีระยะทางรวมกันประมาณ ๗๙๘ กิโลเมตร มีด่านศุลกากร ๔ ด่าน คือ ด่านศุลกากรช่องจอม ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ด่านศุลกากรคลองใหญ่ และด่านศุลกากรจันทบุรี มีจุดผ่านแดนถาวร ๖ จุด และจุดผ่อนปรนการค้า ๙ จุด ซึ่งทำให้การค้าชายแดนกัมพูชา-ไทย มีแนวโน้มที่จะขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

๖.๒ สปป.ลาว : ปรับปรุงสนามบินวัดไต เส้นทางสายกู่จู่ จังหวัดอุดรดิษฐ์-ปากลาย แขวงไชยะบูลี สะพานข้ามแม่น้ำเหือง เส้นทาง R3 (ห้วยทราย-หลวงน้ำทา) เส้นทางห้วยโก๋น-ปากแบ่ง สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๓ (นครพนม-คำม่วน) สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๔ (เชียงของ-ห้วยทราย) และเส้นทางรถไฟหนองคาย-ท่านาแล้ง-เวียงจันทน์

๖.๓ เมียนมา : สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ ๒ เส้นทางแม่สอด-เมียวดี-เชิงเขาตะนาวศรี-กอกะเร็ก

ประเด็นสำคัญของไทยในความร่วมมือภายใต้กรอบ ACMECS ได้แก่ ไทยมีความได้เปรียบด้านทำเลที่ตั้งที่อยู่ใจกลางกลุ่มประเทศสมาชิก ACMECS มีพรมแดนติดกับทุกประเทศ ยกเว้นเวียดนาม ไทยจึงมีศักยภาพสูงในการเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง

๗. กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle : IMT-GT) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่าง ๓ ประเทศ ให้มีการใช้ทรัพยากรทางเศรษฐกิจร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุด โดยเน้นความร่วมมือด้านการผลิต การส่งเสริมการลงทุน และการถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของพื้นที่ IMT - GT นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นให้มีการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบสาธารณสุขปโภคระหว่างประเทศครอบคลุมพื้นที่ ๑๐ จังหวัด บนเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย ๘ รัฐของมาเลเซีย และ ๑๔ จังหวัดภาคใต้ของไทย ได้แก่ สงขลา ปัตตานี นราธิวาส ยะลา สตูล ตรัง พัทลุง และนครศรีธรรมราช มีความร่วมมือใน ๖ สาขา ได้แก่ สาขาโครงสร้างพื้นฐาน

และการขนส่ง การค้าและการลงทุน การท่องเที่ยว การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การเกษตร อุตสาหกรรมและสิ่งแวดล้อม และ ผลิตภัณฑ์และบริการฮาลาล

๘. กรอบความร่วมมือเพื่อพัฒนาชายแดนไทย-มาเลเซีย (Joint Development Strategy for Border Areas : JDA)

ไทยและมาเลเซียได้จัดตั้งคณะกรรมการว่าด้วยยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือสำหรับพื้นที่ชายแดนไทย - มาเลเซีย โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างกลไกพัฒนาความเป็นอยู่ของประชาชนในบริเวณพื้นที่ชายแดนของทั้งสองประเทศ โดยกำหนดกรอบความร่วมมือในหลายสาขา เช่น การท่องเที่ยว การเงินการคลัง ครอบคลุมพื้นที่ ๕ จังหวัดชายแดนภาคใต้ของไทย (สงขลา ยะลา สตูล ปัตตานี และนราธิวาส) และ ๔ รัฐทางภาคเหนือของมาเลเซีย (ปะลิส เกดะห์ กลันตัน และเประ เฉพาะอำเภอเป็งกาลันฮูลู) มีกรอบความร่วมมือในด้านต่าง ๆ ๙ สาขา รูปแบบกิจกรรมในลักษณะการแลกเปลี่ยนทุนการศึกษา ฝึกอบรม ตูงาน เพื่อการพัฒนาศักยภาพของบุคลากรของทั้งสองประเทศ

โดยมีคณะทำงานร่วมเป็นคณะทำงานในสาขาที่เกี่ยวข้อง คือ กรอบความร่วมมือสาขาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งและกรอบความร่วมมือสาขาการค้าและการลงทุน

กล่าวโดยสรุป จากการศึกษากรอบความร่วมมือทางการค้าที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนระหว่างประเทศ พบว่าโดยรวมของกรอบความร่วมมือมีมาตรการและประเด็นที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละประเทศ เห็นได้เด่นชัดจากการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมกับประเทศคู่ค้า หรือที่เรียกว่าเส้นทางเศรษฐกิจสายอาเซียน การพัฒนาเศรษฐกิจโดยการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตามชายแดน การพัฒนาและปรับปรุงด้านกฎหมาย หรือการยกเลิกมาตรการด้านภาษี การบริการที่ครอบคลุมทุกมิติการค้า การอำนวยความสะดวก รวมถึงการเปิดเสรีทางการค้าในหลากหลายสาขามากขึ้น อันเป็นผลทำให้การค้าชายแดนสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้มากขึ้น เป็นการยกระดับและให้ความสำคัญ เกิดการแข่งขันและหมุนเวียนเงินในระบบมากขึ้นเพื่อการพัฒนา

เส้นทางการค้าอาเซียนที่สำคัญ

เส้นทางเศรษฐกิจสายอาเซียนหรือ GMS Economic Corridors แบ่งตามภูมิภาคออกเป็น ๓ เส้นทางหลัก ๆ ได้แก่

๑. แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC)

เชื่อมโยงระหว่างไทย เมียนมา ลาว และจีน ประกอบด้วย ๓ เส้นทางย่อย ได้แก่

๑.๑ เส้นทาง R3A เชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้กับลาวและไทย โดยมีจุดเริ่มต้นที่คุนหมิงมายังโหมฮาน บ่อเต็น และห้วยทรายของลาว เข้าเขตไทยที่อำเภอเชียงของ และสิ้นสุดที่กรุงเทพฯ ปัจจุบัน R3A นับว่าเป็นเส้นทางที่คับคั่งไปด้วยการจราจรมากที่สุดเส้นทางหนึ่ง ภายหลังจากที่สะพานมิตรภาพไทย - ลาวแห่งที่ ๔ (เชียงของ-ห้วยทราย) เปิดใช้

๑.๒ เส้นทาง R3B มีจุดเริ่มต้นที่นครคุนหมิงเช่นเดียวกับ R3A แต่ผ่านเข้ามาทางเมียนมาที่ท่าขี้เหล็กแล้วเข้าไทยที่เขต อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย และมีปลายทางที่กรุงเทพฯ

๑.๓ เส้นทาง R5 มีจุดเริ่มต้นจากเมืองหนานหนิงในมณฑลกว่างซีของจีน มายังเมืองฮานอยและท่าเรือไฮฟองของเวียดนาม

สำหรับจังหวัดของไทยตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ มี ๑๓ จังหวัด ได้แก่ เชียงราย พะเยา เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แพร่ ตาก กำแพงเพชร อุตรดิตถ์ พิษณุโลก นครสวรรค์ พระนครศรีอยุธยา และกรุงเทพฯ

๒. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงระหว่างเวียดนาม ลาว ไทย และพม่า อาจเรียกได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน ประกอบด้วย

๒.๑ เส้นทาง R9 มีจุดเริ่มต้นที่เหมาะสมลำไยไปที่เมียวดีเข้าเขตไทยที่ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เชื่อมไปยังพิษณุโลก ขอนแก่น มุกดาหาร และต่อไปยังสะพานนะเขตเข้าเขตเวียดนามที่ เว้และสิ้นสุดที่ดานัง

๒.๒ เส้นทาง R12 เชื่อมโยงภาคอีสานของไทยกับมณฑลกว่างซี โดยมีจุดเริ่มต้นที่ จังหวัดนครพนม เข้าเขตลาวที่แขวงคำม่วน วิ่งผ่าน จังหวัดท่าตั้ง วิงห์และฮานอยของเวียดนาม ก่อนจะไปสิ้นสุดที่กว่างซี ภายหลังการเปิดสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๓ (นครพนม – คำม่วน) เส้นทางสาย R12 เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังเขตปกครองตนเองกว่างซี

๒.๓ เส้นทาง R8 มีจุดเริ่มต้นที่ จังหวัดบึงกาฬ เข้าเขตปากซันของลาว ผ่านเมือง วิงห์ มุ่งสู่กรุงฮานอยของเวียดนาม และไปสิ้นสุดที่กว่างซี

สำหรับจังหวัดของไทยตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก มี ๗ จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร

๓. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงระหว่างเมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม ประกอบด้วย ๒ เส้นทางย่อย ได้แก่

๓.๑ เส้นทางทวาย – ทิกิ – กรุงเทพฯ – อร์รัฐประเทศ- ปอยเปต – พนมเปญ – โฮจิมินห์ – หวังเต่า ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง โดยพาดผ่านเมืองสำคัญหลายเมืองและมีการขนส่งข้ามแดนตามแนวเส้นทางในปริมาณมาก ทั้งตรงจุดผ่านแดนอรัญประเทศ – ปอยเปต ระหว่างไทย – กัมพูชา และจุดผ่านแดนบาวเวต – มอกไบ ระหว่างกัมพูชา – เวียดนาม

๓.๒ เส้นทางทวาย – ทิกิ – บ้านน้ำพุร้อน – กรุงเทพฯ – เสียมราฐ – สตรีงเตี๋ย – ควิวยอน ซึ่งเป็นเส้นทางเศรษฐกิจและท่องเที่ยวสำคัญระหว่างไทย และกัมพูชา รวมถึงเชื่อมต่อระหว่างไทยไปกับภาคกลางของเวียดนามผ่านกัมพูชา

สำหรับจังหวัดของไทยตามแนวเส้นทางนี้ มี ๘ จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราดและกาญจนบุรี

ทฤษฎีการบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ (Strategic Management)

روبินส์; และ คูลเทอร์ (Robbins; & Coulter, 2007 : 91-94) กำหนดกระบวนการจัดการเชิงกลยุทธ์ มีลำดับขั้นตอน ดังนี้

๑. การระบุพันธกิจ วัตถุประสงค์ และกลยุทธ์ขององค์กร (Identify the Organization's Current Mission, Objectives and Strategies)

๒. การวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมภายนอก (Doing an External Analysis)

๓. การวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมภายใน (Doing an Internal Analysis)

๔. กำหนดกลยุทธ์ (Formulating Strategies)

๕. การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติ (Implementing Strategies)

๖. การประเมินผลงาน (Evaluating Results)

วิลเลน และ ฮังเกอร์ (Wheelen; & Hunger. 2002: 3) ได้กำหนดองค์ประกอบพื้นฐานของการจัดการเชิงกลยุทธ์มี ๔ ขั้นตอน ประกอบด้วย

๑. การตรวจสอบสภาพแวดล้อม (Environmental scanning)

๒. การจัดทำกลยุทธ์ (Strategy formulation)

๓. การปฏิบัติตามกลยุทธ์ (Strategy implementation)

๔. การประเมินผลและการควบคุม (Evaluation and control)

นอกจากนั้นแล้ว วราจคณา ผลประเสริฐ (๒๕๕๔ : ๒) ในการจัดการเชิงกลยุทธ์นั้น กระบวนการจัดการเชิงกลยุทธ์มี ๔ ขั้นตอน คือ การวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ การกำหนดกลยุทธ์ การนำกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติ และการประเมินและควบคุมกลยุทธ์ ซึ่งในการจัดการเชิงกลยุทธ์ (Strategic Management) โดยทั่วไปจะคำนึงถึงการกำหนดวิสัยทัศน์ (Vision) พันธกิจ (Mission) วัตถุประสงค์ (Objective) เป้าหมาย (Goal) ขององค์กรในระยะสั้น และระยะยาว จากนั้นจึงวางแผนทำกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อให้องค์กรสามารถดำเนินงานตามพันธกิจ อันนำไปสู่การบรรลุวัตถุประสงค์ และเป้าหมายที่กำหนดตามที่โจทย์ได้กำหนดให้ไว้ หลักการสำคัญของการจัดการเชิงกลยุทธ์มีดังนี้

๑. เป็นการกำหนดวิสัยทัศน์ทิศทาง ภารกิจ และวัตถุประสงค์ขององค์กรธุรกิจอย่างเป็นระบบ

๒. นำไปสู่การจัดการความเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้น ทำให้องค์กรค้นหาแนวทางที่เหมาะสมที่สุดต่อองค์กร ท่ามกลางการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยต่าง ๆ ที่เข้ามาเกี่ยวข้อง

๓. เป็นการนำแนวทางในการดำเนินองค์กรที่คิดค้นสร้างสรรค์ขึ้น และนำมาประยุกต์ใช้เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

๔. การวางแผนกลยุทธ์เป็นหน้าที่หลักของนักบริหาร เนื่องจากต้องวางแผนประยุกต์ใช้ และกำหนดทิศทางในการดำเนินงานขององค์กร การจัดทำ และปฏิบัติให้สอดคล้องตามแผนกลยุทธ์ จึงมีความสำคัญโดยเฉพาะในระยะยาว

๕. ทำให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขัน จะช่วยสร้างประสิทธิภาพและศักยภาพในการแข่งขันให้แก่ธุรกิจ และเสริมสร้างการพัฒนาขีดความสามารถทางการบริหารของนักบริหาร รวมทั้งช่วยเตรียมความพร้อม และพัฒนาบุคลากรที่อยู่ภายในองค์กร

๖. ช่วยให้การทำงานเกิดความสอดคล้องในการปฏิบัติหน้าที่เนื่องจากการกำหนดกลยุทธ์ การประยุกต์ใช้และการตรวจสอบควบคุมไว้อย่างชัดเจน ทำให้เกิดความเข้าใจตรงกันและเกิดความร่วมมือ องค์ประกอบของการจัดการเชิงกลยุทธ์ ประกอบด้วยองค์ประกอบย่อยพื้นฐาน ๕ ประการ (สุพิศาล ภักดีนฤนาถ, ๒๕๕๗ : ๕๓-๕๕) ดังนี้

๑. การกำหนดทิศทาง (Direction Setting) จะประกอบด้วย

๑.๑ การกำหนดวิสัยทัศน์ (Vision) และการกำหนดภารกิจ (Mission) หรือกรอบ การดำเนินงานที่ชัดเจน จะช่วยให้องค์กรสามารถกำหนดทิศทางในระยะยาว

๑.๒ ภารกิจ (Mission) ในกระบวนการบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์นั้น ชั้นแรกองค์กร จะต้องระบุภารกิจ และเป้าหมายหลักที่สำคัญของบริษัท ซึ่งภารกิจ หมายถึง ประกาศหรือข้อความของ บริษัท ที่พยายามกำหนดว่าจะทำอะไรในปัจจุบัน และกำลังจะทำอะไรในอนาคต และองค์กรเป็นองค์กร แบบใด และจะก้าวไปสู่การเป็นองค์กรแบบใด

๑.๓ เป้าหมาย (Goal) คือ การบอกถึงสิ่งที้องค์กรปรารถนาให้เกิดขึ้นในอนาคต และพยายามบรรลุโดยมีการกำหนดให้ชัดเจน กระชับ ตรงจุด และสามารถวัดได้ทั้งนี้การกำหนด เป้าหมายจะมีการกำหนดให้ชัดเจนขึ้นกว่าการกำหนดภารกิจว่าจะต้องทำอะไร

๒. การประเมินองค์กร และสภาพแวดล้อม (Environment Scanning)

ในการประเมินสภาพแวดล้อมขององค์กรนั้นจะประกอบไปด้วยการประเมินสภาพแวดล้อมภายนอก และการประเมินสภาพแวดล้อมภายใน โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ทราบถึง จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) ได้แก่ การวิเคราะห์จุดแข็ง (Strength-S) การวิเคราะห์จุดอ่อน (Weakness-W) การวิเคราะห์โอกาส (Opportunity-O) การวิเคราะห์ภาวะคุกคาม (Threat-T) ดังนี้

การวิเคราะห์สภาพองค์กร (SWOT) มีหลักการดังนี้

๒.๑ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในขององค์กร (Internal Analysis) การ วิเคราะห์ภายในขององค์กรนั้น จะทำให้ทราบถึงจุดอ่อน (Weakness) และจุดแข็ง (Strength) ของ องค์กร ช่วยให้ประเมินอดีต และแนวโน้มในปัจจุบัน การวิเคราะห์ภายในสามารถทำได้โดยการ วิเคราะห์ปัจจัยที่จะนำไปสู่ความสำเร็จ (Critical Success Factor) การวิเคราะห์ (Value Chain) และ วิเคราะห์กระบวนการหลัก (Core Business Process) ซึ่งจะทำให้องค์กรมีความสามารถหลักที่โดดเด่น (Core Competency) การวิเคราะห์ปัจจัยที่จะนำไปสู่ความสำเร็จ (Critical Success factor) โดยสรุป แล้วการวิเคราะห์ปัจจัยภายในหรือสภาพแวดล้อมภายในนี้ จะทำให้ทราบถึงจุดแข็ง หรือจุดอ่อนทาง ธุรกิจ จุดแข็ง ลักษณะหรือองค์ประกอบขององค์กรที่มีสมรรถนะเหนือกว่า จุดอ่อน ลักษณะหรือ องค์ประกอบขององค์กรที่มีสมรรถนะด้อยกว่าเมื่อเทียบกับคู่แข่ง

๒.๒ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร (External Analysis) ประกอบด้วย สภาพแวดล้อมทั่วไป และสภาพแวดล้อมในการดำเนินงานสภาพแวดล้อมทั่วไป (General Environment) เป็นสภาพแวดล้อมที่มีความสำคัญ แต่อาจจะไม่ใช่สิ่งแวดล้อมที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับองค์กรโดยตรง แต่เป็นสภาพแวดล้อมโดยทั่วไป มีตัวแบบในการพิจารณา คือ PEST Environment ได้แก่ สภาพแวดล้อมทางการเมือง (Political Environment-P) สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ (Economic Environment-E) สภาพแวดล้อมทางสังคม (Sociological Environment-S) และสภาพแวดล้อม ทางเทคโนโลยี (Technology Environment-T) โดยสรุปแล้วการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกหรือสภาพแวดล้อม

ภายนอกนี้จะทำให้ทราบถึงโอกาส หรืออุปสรรคทางธุรกิจขององค์กร องค์กรจะต้องปรับกลยุทธ์ เพื่อรับกับพลังการต้อรอนั้น

การวิเคราะห์ TOWS Matrix

เทคนิคที่ใช้ในการกำหนดกลยุทธ์ระดับองค์กร หลังจากได้วิเคราะห์ลักษณะ โดยทั่วไปขององค์กรแล้ว และได้ผ่านกระบวนการวิเคราะห์ปัจจัยทั้งภายใน และภายนอกในรูปของ SWOT Analysis แล้ว นำเทคนิคมาใช้ประกอบการตัดสินใจเลือกกลยุทธ์ระดับองค์กร คือ แมททริกซ์ ทาวส์ (TOWS Matrix) เป็นเทคนิคที่สามารถนำมาใช้ในการสร้างทางเลือกในการกำหนดกลยุทธ์ที่ กว้าง และค่อนข้างง่ายต่อการเข้าใจมากที่สุด เพราะเป็นการพิจารณาจากการนำผลลัพธ์จากการ วิเคราะห์ SWOT มาใช้ประกอบการตัดสินใจ องค์กรจะต้องพัฒนาความได้เปรียบทางการแข่งขัน โดยการกำหนดความเหมาะสมระหว่างความแข็งแกร่ง และโอกาสขององค์กร หรือมีโอกาสดูที่จุดอ่อน เพื่อที่จะเตรียมตัวในการไล่ให้ทันโอกาส ก็ถือว่าเป็นโอกาสที่ดีที่สุด ซึ่งการพัฒนากลยุทธ์ The TOWS Matrix มีความจำเป็น โดยมีลักษณะ การวิเคราะห์ TOWS Matrix เป็นการวิเคราะห์ขั้นถัดไปของ SWOT Analysis โดยจับคู่ระหว่างปัจจัยภายนอก (External Factors) กับปัจจัยภายใน (Internal Factors) ที่ได้มาจากการวิเคราะห์ SWOT ทำให้ได้กลยุทธ์ทั้งหมด ๔ รูปแบบ ได้แก่

๑. กลยุทธ์เชิงรุก (SO) เกิดจากการจับคู่ของจุดแข็ง (Strength) กับโอกาส (Opportunity) โดยใช้ประโยชน์จากจุดแข็ง เพื่อหาประโยชน์จากโอกาสที่มี

๒. กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) เกิดจากการจับคู่ของจุดอ่อน (Weakness) กับโอกาส (Opportunity) โดยใช้ประโยชน์จากโอกาส เพื่อลดจุดอ่อนลง

๓. กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST) เกิดจากการจับคู่ของจุดแข็ง (Strength) กับอุปสรรค (Threat) โดยใช้ประโยชน์จากจุดแข็ง เพื่อหลีกเลี่ยงอุปสรรค

๔. กลยุทธ์เชิงรับ (WT) เกิดจากการจับคู่ของจุดอ่อน (Weakness) กับอุปสรรค (Threat) เพื่อลดจุดอ่อนและหลีกเลี่ยงอุปสรรค

สรุป SWOT Analysis หมายถึง การวิเคราะห์สภาพองค์กร หรือหน่วยงานในปัจจุบัน เพื่อค้นหาจุดแข็ง จุดอ่อน หรือสิ่งที่อาจเป็นปัญหาสำคัญในการดำเนินงานสู่สภาพที่ต้องการในอนาคต SWOT เป็นตัวย่อมีความหมาย ดังนี้ จุดแข็งหรือข้อได้เปรียบ (Strengths) จุดอ่อนหรือข้อเสียเปรียบ (Weaknesses) โอกาสที่จะดำเนินการได้ (Opportunities) อุปสรรค (Threats) หรือปัจจัยที่คุกคาม การดำเนินงานขององค์กร หลักการสำคัญของ SWOT คือ การวิเคราะห์โดยการสำรวจจากสภาพการณ์ ๒ ด้าน คือ สภาพการณ์ภายใน และสภาพการณ์ภายนอก ดังนั้น การวิเคราะห์ SWOT จึงเรียกได้ว่าเป็นการวิเคราะห์สภาพการณ์ (Situation Analysis) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค การวิเคราะห์ปัจจัยต่าง ๆ ทั้งภายนอก และภายในองค์กร ซึ่งจะช่วยให้ผู้บริหารขององค์กร ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายใน ภายนอกองค์กร ทั้งสิ่งที่ได้เกิดขึ้นแล้ว แนวโน้ม การเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ที่มีต่อองค์กรธุรกิจ และจุดแข็ง จุดอ่อน และความสามารถด้านต่าง ๆ ที่องค์กรมีอยู่ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะเป็นประโยชน์อย่างมากต่อการกำหนด วิสัยทัศน์การกำหนดกลยุทธ์ และการดำเนินตามกลยุทธ์ขององค์กรระดับองค์กรที่เหมาะสมต่อไป

๓. การกำหนดกลยุทธ์ (Strategy Formulation) การกำหนดกลยุทธ์เป็นการพัฒนา แผนระยะยาว บนรากฐานของโอกาส และอุปสรรค ที่ได้จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกและ

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อนที่ได้จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน องค์กรจะต้องกำหนดและเลือก กลยุทธ์ที่ดีที่สุดที่เหมาะสมกับองค์กรที่สุด ผู้บริหารต้องพยายามตอบคำถามว่าทำอย่างไรองค์กรจึงจะ ไปถึงเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ได้โดยใช้ความได้เปรียบในการแข่งขันขององค์กรกำหนดเป็นกลยุทธ์ ทั้งนี้ จะต้องคำนึงถึงระดับที่แตกต่างกันของกลยุทธ์ด้วย ซึ่งมีทั้งสิ้น ๓ ระดับ คือ

๓.๑ กลยุทธ์ระดับองค์กร (Corporate Strategy) เป็นกลยุทธ์ที่ครอบคลุม และบ่งบอก ถึงกลยุทธ์โดยรวม และทิศทางในการแข่งขันขององค์กร องค์กรจะมีการพัฒนาไปสู่ทิศทางใดจะดำเนินงาน อย่างไรก็ตาม และจัดสรรทรัพยากรไปยังแต่ละหน่วยขององค์กรอย่างไร เช่น การดำเนินธุรกิจ แบบครบ วงจร การขยายตัวไปในธุรกิจที่ไม่เกี่ยวข้องกันเลย ตัวอย่างเครื่องมือ (Tools) ที่ช่วยในการกำหนดกลยุทธ์ ในระดับองค์กร เช่น Boston Consulting Group Matrix, McKinsey 7-S Framework

๓.๒ กลยุทธ์ระดับธุรกิจ (Business Strategy) เป็นการกำหนดกลยุทธ์ในระดับที่ ย่อยลงไป มุ่งปรับปรุงการแข่งขันกับคู่แข่ง ระบุถึงวิธีการที่องค์กรจะใช้ในการแข่งขัน มุ่งการแข่งขัน ของผลิตภัณฑ์ให้สูงขึ้น ภายในหน่วยธุรกิจเชิงกลยุทธ์ (Strategic Business Unit: SBU) กลยุทธ์ระดับ ธุรกิจของ SBU นี้จะมุ่งการเพิ่มกำไร (Improving Profitability) และขยายการเติบโต (Growth) ให้มากขึ้น บางครั้งจึงเรียกกลยุทธ์ในระดับนี้ว่า กลยุทธ์การแข่งขัน (Competitive Strategy) ซึ่งโดยทั่วไปจะมี ๓ กลยุทธ์ คือ การเป็นผู้นำด้านต้นทุนต่ำ (Cost Leadership) การสร้างความแตกต่าง (Differentiation) และการจำกัดขอบเขต หรือการมุ่งเน้นหรือการรวมศูนย์ (Focus Strategy)

๓.๓ กลยุทธ์ระดับปฏิบัติการ (Operational Strategy) เป็นการกำหนดกลยุทธ์ ที่ครอบคลุมวิธีการในการแข่งขันกับผู้เกี่ยวข้อง (Function) มุ่งเน้นงานตามหน้าที่ พัฒนากลยุทธ์ขึ้นมา เช่น แผนการผลิต แผนการตลาด แผนการดำเนินงานทั่วไป แผนด้านทรัพยากรบุคคล และแผนการเงิน

๔. การนำกลยุทธ์ไปปฏิบัติ (Strategy Implementation) การนำกลยุทธ์ไป ปฏิบัติคือ กระบวนการที่ผู้บริหารแปลงกลยุทธ์ และนโยบาย ไปสู่แผนการดำเนินงาน กำหนด รายละเอียดด้านต่าง ๆ เช่น ด้านงบประมาณ หรือวิธีการดำเนินงาน ซึ่งอาจจะเกี่ยวข้องกับการ เปลี่ยนแปลงภายในด้านวัฒนธรรม โครงสร้าง หรือระบบการบริหาร เพื่อให้สามารถดำเนินการตาม กลยุทธ์ได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยทั่วไปจะประกอบด้วย ๔ องค์ประกอบ คือ

๔.๑ ขั้นตอนของการกำหนดแผน และการจัดสรรทรัพยากร (Resources Allocation)

๔.๒ ขั้นตอนของการปรับโครงสร้างองค์กร เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของการใช้ กลยุทธ์ และการใช้ทรัพยากร

๔.๓ ขั้นตอนของการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงในส่วนของระบบ และการพัฒนา ทรัพยากรบุคคล เช่น เรื่องระบบข้อมูลข่าวสาร ระบบบริหารบุคคล

๔.๔ การกระจายกลยุทธ์ (Strategic Deployment) หากองค์กรมีการสร้าง วิสัยทัศน์ สร้างพันธกิจ แต่การดำเนินการทำให้เกิดการสูญเปล่า (Waste) ได้เพราะแม้ว่าแผนเหล่านั้น จะเป็นแผนงานที่ถูกจัดทำอย่างดีผ่านการระดมความคิดมาอย่างเข้มข้น หากไม่ลงมือปฏิบัติก็ย่อมไม่ เกิดผลเป็นรูปธรรมขึ้น เพื่อทำให้เกิดผลจึงจำเป็นต้องมีการกระจายแผนไปยังทุก ๆ ส่วนทั่วทั้งองค์กร โดยต้องสอดคล้องประสานกับบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ อย่างชัดเจน และเข้าใจได้ซึ่งจากเป้าหมาย เชิงกลยุทธ์ (Strategic Goals) เป็นเป้าหมายย่อย (Sub-Goals) กำหนดเป็นเป้าหมายประจำปี (Annual Goals) เป็นเป้าหมายของแต่ละกลุ่ม แต่ละโครงการเพื่อให้ทราบเป้าหมายของตนเองที่ชัดเจน

๕. การประเมินผล และการควบคุม (Evaluation and Control) การควบคุม เป็นหน้าที่สำคัญเกี่ยวข้องกับการติดตาม ตรวจสอบ ประเมินผลกลยุทธ์ที่นำไปปฏิบัติ ในการนำกลยุทธ์ ไปปฏิบัติ มักจะเกิดข้อผิดพลาดที่ต้องการการปรับปรุง เพื่อให้แน่ใจว่ากลยุทธ์นั้นจะก่อให้เกิดผล การปฏิบัติงานที่ตรงตามแผนที่ได้ตั้งไว้การตรวจสอบกลยุทธ์ (Strategic Control)

กล่าวโดยสรุป การบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ เป็นกระบวนการตัดสินใจและการปฏิบัติต่าง ๆ ที่จะส่งผลต่อการวางแผนและการปฏิบัติตามแผน โดยวิธีการเหล่านั้นจะสามารถช่วยให้องค์กร ประสบความสำเร็จตามวัตถุประสงค์ มีการประเมินผลอย่างต่อเนื่อง มีการพัฒนาแผนเชิงกลยุทธ์ และปรับให้เป็นปัจจุบันอยู่เสมอตามภาวะการณ์ปัจจุบัน โดยการนำเครื่องมือ SWOT มาช่วยในการ วิเคราะห์สภาพองค์กร การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งภายนอก และภายในองค์กรช่วยกำหนด กลยุทธ์ที่เหมาะสมกับองค์กร เพื่อที่จะนำกลยุทธ์เหล่านั้นไปประยุกต์ปฏิบัติ ต้องอาศัยวิสัยทัศน์ของผู้นำและ อาศัยการวางแผนอย่างมีขั้นตอนโดยผ่านการตัดสินใจ และการประเมินแล้วว่าเหมาะสมกับองค์กร สามารถนำไปปฏิบัติได้จริงอันจะนำความสำเร็จมาสู่องค์กร

กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

๑. พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐
๒. พระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม
๓. กฎหมายที่ควบคุมการส่งผ่าน นำผ่านราชอาณาจักร เช่น พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. ๒๕๐๗ และพระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. ๒๕๕๘
๔. พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. ๒๕๕๖
๕. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement: CBTA)
๖. ความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน (ASEAN Trade in Goods Agreement: ATIGA)

งานวิจัยและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

๑. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องด้านการค้าชายแดน

กรมศุลกากร (๒๕๕๗ : ๕๖-๕๘) โดยคณะทำงานศึกษาและเตรียมความพร้อมใน การบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน ได้ทำการศึกษา รายงานผลการศึกษการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBM) พบว่า แนวคิด CBM แบ่งความร่วมมือเป็น ๓ ระดับ คือ ภายในหน่วยงาน ระหว่างหน่วยงาน และระหว่างประเทศ ซึ่งในระดับระหว่างประเทศ แบ่งออกได้ อีก ๓ ระดับ คือ ความร่วมมือระดับท้องถิ่นระหว่างเจ้าหน้าที่ตามแนวชายแดน ความร่วมมือแบบทวิ ภาศิกับประเทศเพื่อนบ้าน และความร่วมมือแบบพหุภาคีในเรื่องการบริหารจัดการชายแดน มีวิธีดำเนินการ ๓ ประเภท คือ การดำเนินการร่วมกัน ณ จุดควบคุมบริเวณชายแดน การใช้ระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศร่วมกัน และการเผยแพร่องค์ความรู้และการมีหน้าที่ความรับผิดชอบร่วมกัน ซึ่งมีความท้าทายหลายประการ ประกอบด้วย ความหลากหลายของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ ตามแนว

ชายแดน ข้อจำกัดทางด้านงบประมาณและด้านบุคลากร ความร่วมมือภายในและระหว่างประเทศ การปรับใช้มาตรฐานสากล ความโปร่งใสของกฎหมาย กฎระเบียบ และพิธีการ รวมทั้งการประสานความร่วมมือในการควบคุมกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศคู่ค้า

มีการประเมินศักยภาพปัจจุบันของด่านศุลกากรจากการค้าชายแดนและพบปัญหาที่ต้องเร่งดำเนินการ คือ โครงสร้างทางกฎหมายและกฎระเบียบ โครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์เครื่องมือ การบริหารจัดการและกระบวนการทำงาน เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ทรัพยากรมนุษย์และการฝึกอบรม และ งบประมาณ จากการสำรวจเพื่อประเมินสถานภาพปัจจุบันของด่านศุลกากร ที่มีการดำเนินการตามประเด็นที่ทำการศึกษาค้นคว้าได้ค่อนข้างครบถ้วน และมีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นด่านตัวอย่างที่มีการนำ CBM มาใช้ ได้แก่ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ด่านศุลกากรคลองใหญ่ ด่านศุลกากรมุกดาหาร ด่านศุลกากรหนองคาย ด่านศุลกากรเชียงของ ด่านศุลกากรแม่สอด ด่านศุลกากรสะเดา และด่านศุลกากรปางดงเบซาร์

กิตติ สุทธิสัมพันธ์ (๒๕๖๐ : ๖๘-๗๔) ศึกษารายงานการวิจัยเรื่อง การพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย ผลการวิจัยพบว่า เจ้าหน้าที่ยังไม่เพียงพอต่อการ ให้บริการขาดความรู้ในการทำงาน ทำงานไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ด้านกฎหมายและระเบียบของเมียนมายังไม่มีความเป็นสากล กฎหมายของไทยยังไม่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ และไม่เอื้อต่อผู้ประกอบการรายย่อย มีหลายหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องเกิดการดำเนินงานซ้ำซ้อน เอกสารที่ใช้ประกอบมีจำนวนมาก สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ระบบสาธารณูปโภคยังขาดความพร้อม แนวทางการแก้ไขควรเพิ่มประสิทธิภาพ การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่โดยนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยการปฏิบัติงานและจัดสรรอัตรากำลังเจ้าหน้าที่รวมถึง อัตรากำลังสำรองให้เพียงพอ สำหรับด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องควรร่วมกันแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายให้เอื้อต่อบริบทของพื้นที่เหมาะสมกับสภาพการค้าชายแดน มีการมอบอำนาจให้จังหวัดในการอนุมัติ อนุญาต ปรับปรุงพัฒนาระบบสาธารณูปโภคให้เพียงพอ ด้านการทำงานที่ซ้ำซ้อนควรมีการนำแนวคิดมาตรฐานการบริหารจัดการชายแดนขององค์กรศุลกากรโลกมาบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน โดยการพัฒนากระบวนการเชื่อมโยงข้อมูลการค้าชายแดน รวมถึงข้อมูลต่าง ๆ ผ่านระบบ NSW นอกจากนี้ภาครัฐควรมีบทบาทเป็นตัวแทนของประเทศ คือ การเจรจาผูกมิตรกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงเป็นผู้สนับสนุนงบประมาณการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ของประเทศเมียนมา และประเทศคู่ค้าอื่น ๆ เพื่อแลกกับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ อันจะเป็นประโยชน์ในการลดต้นทุนของผู้ประกอบการ

เทพรักษ์ สุริฝ่าย และลำปาง แม่นมาตย์ (๒๕๖๑ : ๑๕๓) ศึกษาวิจัยเรื่อง บทบาทการค้าชายแดนในการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชน กรณีศึกษาจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร ผลการวิจัยพบว่าการค้าชายแดนส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนด้านบวกทั้งด้านอาชีพและการจ้างงาน ด้านการเพิ่มรายได้ และด้านสังคมความเป็นอยู่และมีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนด้านการส่งเสริมอาชีพ และการจ้างงานในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น สร้างรายได้ให้กับคนในชุมชนจนสามารถลดภาวะการณีย้ายถิ่นฐาน รวมถึงการส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ มีการสร้างเครือข่ายโดยการแต่งงานข้ามวัฒนธรรม การเที่ยวงานบุญประเพณีและการจัดงานประเพณีต่าง ๆ ร่วมกัน

พงศ์เทพ บัวทรัพย์ (๒๕๖๑ : ๑-๙) ได้จัดทำรายงานการศึกษา การจัดระเบียบ/การบริหารจัดการพื้นที่ด้านพรมแดนและการการจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) พบว่าการจัดสรรพื้นที่บริเวณด้านพรมแดนในปัจจุบันยังขาดการบูรณาการ บางแห่งมีพื้นที่ไม่เพียงพอสำหรับทุกหน่วยงาน การวางผังที่ตั้งในการทำงานของแต่ละหน่วยงานไม่สอดคล้องกับภารกิจ การวางระบบ/เชื่อมโยงข้อมูลระบบสารสนเทศระหว่างหน่วยงานยังไม่เชื่อมโยงถึงกันทุกหน่วยงาน การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในการทำงานบริเวณพื้นที่ชายแดน ขาดเอกภาพในการปฏิบัติงานร่วมกัน มีการกำหนดแนวทางตั้งนี้ แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อปรับปรุงกระบวนการทำงานบริเวณชายแดนร่วมกัน จัดทำขั้นตอนการปฏิบัติงาน (Work Flow) ของทุกหน่วยงานชายแดนร่วมกัน โดยพิจารณาว่าการปฏิบัติงานจุดใดที่มีความซ้ำซ้อน จัดทำข้อมูลผู้เดินทาง/ผู้ประกอบการเป็น Single Form ซึ่งเป็นข้อมูลที่ทุกหน่วยงานจำเป็นต้องใช้ โดยการส่งผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้กับทุกหน่วยงาน การจัดสรรพื้นที่ให้สอดคล้องกับภารกิจ และอำนวยความสะดวกให้ผู้รับบริการ การจัดทำและเชื่อมโยงระบบฐานข้อมูลกลาง และพัฒนาระบบเทคโนโลยีที่นำมาใช้ร่วมกัน รวมถึงการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และการพัฒนาบุคลากร

พัชรินทร์ รักสตัย (ออนไลน์, ๒๕๕๗) ศึกษาวิจัยเรื่อง ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกต่อการกระจายรายได้และความเป็นอยู่ของประชาชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: กรณีศึกษาจังหวัดมุกดาหาร พบว่า ระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกส่งผลกระทบต่อจังหวัดมุกดาหารทำให้มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มมากขึ้น ผลประโยชน์เกิดขึ้นไม่ได้กระจายไปยังพื้นที่ต่าง ๆ อย่างเท่าเทียม ในขณะที่ผลกระทบด้านลบ ประชาชนเดินทางไปบ่อนกาสิโนในสหรัญนะเขตมากขึ้น ปัญหาการจราจร การแก๊งค์ไรที่ดิน ค่าใช้จ่ายครัวเรือนสูงขึ้น ไฟฟ้าน้ำประปาไม่เพียงพอ ปัญหาสิ่งแวดล้อม และปัญหาการลักลอบนำเข้ายาเสพติดและสินค้าหนีศุลกากรที่เพิ่มขึ้น การค้ามนุษย์และการค้าประเวณีสูงขึ้น

วิภาณี เผือกบัวขาว (๒๕๖๐ : ๖๘-๖๙) ศึกษาวิจัยเรื่อง การกำหนดนโยบายส่งเสริมการค้าชายแดนไทย - เมียนมา จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลการกำหนดนโยบายส่งเสริมการค้าชายแดนไทย-เมียนมา จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้แก่ ด้านการประกาศเป็นนโยบาย ด้านการจัดทำข้อเสนอแนะ และด้านการระบุปัญหา นอกจากนี้ยังพบว่ารูปแบบที่เหมาะสมต่อการกำหนดนโยบายส่งเสริมการค้าชายแดนไทย-เมียนมา จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ คือ P-SET Model ประกอบด้วย ๔ ขั้นตอน P = Political, S = Social, E = Economic, T = Technology

ศุภกิจ รูปกสุวรรณกุล (ออนไลน์, ๒๕๖๔) ศึกษาวิจัยเรื่อง กลยุทธ์การจัดการเพื่อการพัฒนาการค้าชายแดนไทย-เมียนมา พบว่า การเมืองและรัฐประหารในเมียนมาและ การระบาดของโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อการค้าชายแดนอย่างมากแต่มีผลในระยะสั้นถึงปานกลาง ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาการค้าชายแดน คือ กฎระเบียบและพิธีการทางศุลกากร, โครงสร้างพื้นฐานทั้งในประเทศไทยและเมียนมา และข้อตกลงระหว่างประเทศ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การค้าชายแดนคิดเป็นร้อยละ ๖๑ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการตัดสินใจการค้าชายแดนไทย-เมียนมา คือ ปัจจัยองค์กรด้านโครงสร้างองค์กร และปัจจัยส่วนบุคคลด้านการศึกษา ส่งผลการตัดสินใจเลือกทำการค้าชายแดนทั้งในกรณีผู้ประกอบการที่มีและไม่มีประสบการณ์การค้าชายแดน

ศิริสุดา แสนอิว (ออนไลน์, ๒๕๖๑) ศึกษาวิจัยเรื่อง บทบาทของตัวแสดงภายในประเทศที่ไม่ใช่รัฐบาลนโยบายด้านเศรษฐกิจของไทยต่อลาว พบว่า ตัวแสดงที่ไม่ใช่รัฐที่มีความ

เข้มแข็งและมีบทบาทในการผลักดันการขับเคลื่อนและการกำหนดนโยบายด้านเศรษฐกิจของไทยต่อลาว ได้แก่ ตัวแสดงภาคเอกชนโดยเฉพาะหอการค้าจังหวัด โดยใช้สถานะหรือตำแหน่งในคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัด (กรอ. จังหวัด) และเครือข่ายกับนักธุรกิจลาวที่เป็นคู่ค้าทางธุรกิจ เพื่อสนับสนุนตัวแสดงภาครัฐส่วนภูมิภาคในการขับเคลื่อนนโยบายจากส่วนกลางจัดเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแบบหุ้นส่วน ส่งผลต่อความสำเร็จในการผลักดันการกำหนดนโยบายผ่านข้อเรียกร้องทางเศรษฐกิจที่เกิดจากปัญหาในพื้นที่หรือการค้าชายแดนไทย-ลาว รวมถึงผลักดันการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงการจัดตั้งสนามบินมุกดาหาร

สิริรัฐ สุกันธา (๒๕๕๙ : ๒๒๒) ศึกษาวิจัยเรื่อง การบริหารจัดการการค้าชายแดนในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย พบว่า ลักษณะ และรูปแบบการค้าชายแดนในพื้นที่ แบ่งเป็นการค้าถูกต้องตามกฎหมายโดยผ่านด่านศุลกากร การค้าชายแดนโดยผิดกฎหมาย และการค้าผ่านแดนวิธีการค้าตามแนวชายแดน กระทำใน ๒ รูปแบบ คือ การค้าในลักษณะที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ ด้านการชำระเงิน การค้าชายแดนในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนส่วนใหญ่ใช้วิธีการชำระเงินหลายรูปแบบ ได้แก่ การชำระเงินโดยใช้เงินสด ทั้งสกุลเงินบาทและเงินจ๊าด การชำระเงินนอกระบบหรือโพยก๊วน ซึ่งเป็นระบบการชำระเงินที่ไม่มีการถือเงินเพียงแจ้งไปยังโพยก๊วน (ตัวแทนที่อยู่ภายในประเทศที่ต้องการส่งสินค้าไปให้) ให้โอนเงินไปให้แทน ซึ่งนิยมทำกันเฉพาะกลุ่มพ่อค้าหรือผู้ค้าในพื้นที่เท่านั้น

สุรีย์ฉาย สุคันธรัตน์ และนวรรรัตน์ นิธิชัยอนันต์ (๒๕๖๓ : ๕๓) ศึกษาวิจัย เรื่อง การพัฒนาตลาดการค้าชายแดนช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ พบว่า แนวทางการพัฒนาตลาดการค้าชายแดนช่องจอม จังหวัดสุรินทร์ ควรมีการติดตั้งแผนผังแสดงจุดต่าง ๆ ของตลาดที่เป็นทั้งภาษาไทยและภาษาต่างชาติ รวมทั้งควรส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ตลาดเพื่อเป็นการดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาเที่ยวตลาดมากขึ้น ควรมีระบบมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยเพื่อความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว เช่น ติดตั้งอุปกรณ์เครื่องดับเพลิง ป้ายเตือนภัย และควรมีการจัดภูมิทัศน์ เช่น ปลูกต้นไม้ ดอกไม้ ให้สวยงาม รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอาคารร้านค้าให้แข็งแรงรวมถึงสถานที่จอดรถ รวมทั้งควรมีจุดพักผ่อนให้นักท่องเที่ยวและห้องน้ำที่สะอาดถูกสุขลักษณะ เพื่ออำนวยความสะดวกและรองรับนักท่องเที่ยวอย่างเพียงพอ

๒. งานวิจัยที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์

จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา (๒๕๕๖ : ๙๕) ศึกษาวิจัยเรื่อง การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่า กลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ไม่ใช่การขนส่งเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบจากการเปิดตลาดมาก หน่วยงานภาครัฐและเอกชนควรเร่งปรับตัวเพื่อพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนโดยออกมาตรการส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ สนับสนุนการสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ภายในประเทศและต่างประเทศ และการพัฒนาทักษะฝีมือภาษาต่างประเทศของบุคลากรด้านโลจิสติกส์

สุภาณี นวกุล และศาศวัต เพ่งแพ (๒๕๕๙) ศึกษาวิจัยเรื่อง บทบาทภาครัฐในการสร้างความเข้มแข็งให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน พบว่า ไทยมีความก้าวหน้าสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนทั้ง ๓ ด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ด้านการวางกฎระเบียบและข้อมูล และด้านทรัพยากรมนุษย์และผู้ประกอบการ โดยที่ภาครัฐไทยมีบทบาทในการส่งเสริม

ความเข้มแข็งให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนใน ๓ บทบาท ได้แก่ การใช้อำนาจการกำหนดกฎหมายแบบบังคับและควบคุมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ภายในประเทศและระหว่างประเทศ ตลอดจนมีการกำหนดให้มีด่านซั้งน้ำหนักรและตรวจสินค้าในถนนสายหลัก การอำนวยความสะดวกการจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาทางด่วนระหว่างเมืองและถนนในเขตชนบท การปรับปรุงด้านศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์ การสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดนเพื่อนบ้าน การส่งเสริมการค้าการลงทุน โดยกำหนดยุทธศาสตร์ของภูมิภาคอาเซียน และการเป็นหุ้นส่วน โดยมีการบูรณาการจัดทำแผนและดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและเอกชน การสนับสนุนภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในโครงการในการเป็นหุ้นส่วน (PPP)

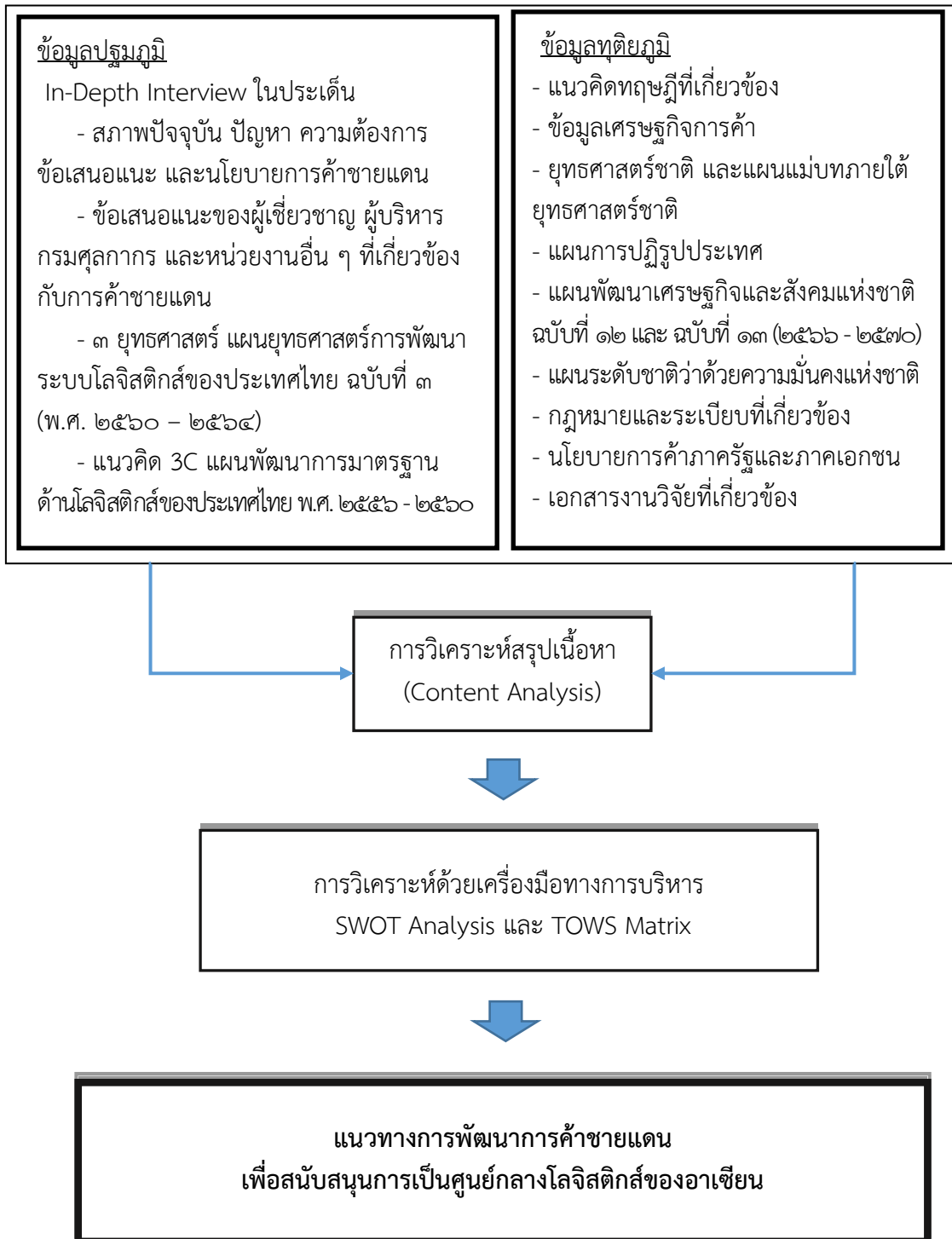
อภิญา พงษ์ปรีชา และธัญญา วสุศรี (๒๕๖๒ : ๑๕๒) ศึกษาวิจัยเรื่อง การศึกษาปัจจัยของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พบว่า องค์ประกอบของศูนย์กลางโลจิสติกส์ประกอบด้วย ๗ องค์ประกอบ ได้แก่ ด้านความสามารถด้านโลจิสติกส์ ด้านนโยบายสนับสนุนทางการค้า ด้านความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านทำเลที่ตั้ง

กรอบแนวคิดของการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ได้กระทำโดยอาศัยข้อมูลปฐมภูมิจากการ In-Depth Interview กลุ่มตัวอย่างทั้ง ๒ กลุ่ม ในประเด็น สภาพปัจจุบัน ปัญหา ความต้องการ ข้อเสนอแนะ และนโยบายการค้าชายแดน ข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ ผู้บริหารกรมศุลกากร และผู้บริหารหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน นำแนวคิด ๓ ยุทธศาสตร์ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) แนวคิด 3C แผนพัฒนาการมาตรฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๖ - ๒๕๖๐ มาใช้ในการสัมภาษณ์

ข้อมูลทุติยภูมิ ได้จากแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนและด้านโลจิสติกส์ ข้อมูลเศรษฐกิจการค้า ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) แผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ กฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้อง นโยบายการค้าภาครัฐและภาคเอกชน และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จากนั้นนำข้อมูลจาก ๒ แหล่งทำการวิเคราะห์สรุปเนื้อหา (Content Analysis) และสังเคราะห์ตัวแปรปัจจัย ได้แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน นำแนวทางที่ได้เข้าสู่มาตรฐานด้านโลจิสติกส์และยกระดับสู่มาตรฐานการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ด้วยเครื่องมือทางการบริหาร SWOT Analysis และ TOWS Matrix ได้แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี โดยสรุปเป็นกรอบแนวความคิด ดังแผนภาพที่ ๒ - ๑

แผนภาพที่ ๒ - ๑ กรอบแนวคิดของการวิจัย



สรุป

การค้าชายแดน หมายถึง การนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศคู่ค้าที่มีเขตแดนติดกับประเทศไทย ได้แก่ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรกัมพูชา และมาเลเซีย ผ่านช่องทางการค้าตามแนวชายแดนของไทย เช่น ช่องทางธรรมชาติ ช่องทางตามกฎหมายศุลกากร จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรนทางการค้า โดยประเด็นเกี่ยวกับการค้าชายแดนได้ถูกบรรจุไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนการปฏิรูปประเทศ นโยบายไทยแลนด์ ๔.๐ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ และฉบับที่ ๑๓ จึงทำให้เห็นว่าการค้าชายแดนจะถูกพัฒนาต่อเนื่อง โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้เป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนและศูนย์กลางโลจิสติกส์ในระดับประเทศตามภูมิภาค และในระดับอาเซียน ตามลำดับ จึงเป็นโอกาสของประเทศไทยที่จะผลักดันการค้าชายแดนเพื่อสร้างเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอาเซียน รวมไปถึงการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์โดยเร่งรัดการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และเตรียมความพร้อมสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนต่อไปในอนาคต

ปัจจัยสำคัญที่จะส่งผลทำให้การค้าชายแดนสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้มากขึ้น ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละประเทศเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมกับประเทศคู่ค้าหรือเส้นทางเศรษฐกิจสายอาเซียน (GMS Economic Corridors) เช่น เส้นทาง R3A เส้นทาง R3B เส้นทาง R5 เส้นทาง R9 เส้นทาง R12 และ เส้นทาง R8 การพัฒนาเศรษฐกิจโดยการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตามชายแดน การพัฒนาและปรับปรุงด้านกฎหมาย หรือการยกเลิกมาตรการด้านภาษี การบริการที่ครอบคลุมทุกมิติการค้า การอำนวยความสะดวก รวมถึงการเปิดเสรีทางการค้าในหลากหลายสาขามากขึ้น ซึ่งเป็นการยกระดับและก่อให้เกิดการแข่งขันและหมุนเวียนเงินในระบบมากขึ้น

บทที่ ๓

การค้าชายแดน

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน โดยการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งจะนำเสนอผลการศึกษาดำเนินการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) จากเอกสารทางวิชาการ และจากกลุ่มตัวอย่าง โดยวิธีการเจาะจงเลือก (Key Informant Persons) สัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) โดยการวิจัยครั้งนี้มีลำดับขั้นตอนในการวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

วัตถุประสงค์ที่ ๑ เพื่อศึกษาสภาพการค้าชายแดน เส้นทางการขนส่ง การอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดน ความต้องการ และข้อเสนอแนะ

วัตถุประสงค์ที่ ๒ เพื่อวิเคราะห์ปัญหาอุปสรรค นโยบายการค้าชายแดน การกำหนดมาตรการตามนโยบายส่งเสริมการค้าชายแดนเพื่อสร้างมาตรฐานด้านโลจิสติกส์

วัตถุประสงค์ที่ ๓ เพื่อเสนอแนะนโยบายและแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน และยกระดับสู่มาตรฐานการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

สถานการณ์การค้าชายแดนของประเทศไทยกับประเทศคู่ค้าชายแดน

๑. ภาพรวมของการค้าชายแดนของประเทศไทย ปี ๒๕๖๓-๒๕๖๕

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (๒๕๖๔) ได้วิเคราะห์การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในช่วงปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ อัตราการขยายตัวเฉลี่ยของมูลค่าการค้าชายแดนลดลงเล็กน้อยประมาณร้อยละ ๐.๗ ต่อปี สำหรับดุลการค้าไทยได้เปรียบดุลการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านมาโดยตลอด และได้เปรียบดุลการค้ากับทุกประเทศเฉลี่ยร้อยละ ๒.๘ ต่อปี ยกเว้นมาเลเซีย การค้าชายแดนในปี ๒๕๖๓ ยังคงเป็นส่วนสำคัญของการค้าระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน การค้าชายแดนมีมูลค่า ๗๖๐,๒๔๑ ล้านบาท คิดเป็นส่วนประมาณร้อยละ ๖๒ ของการค้าระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านไทยได้เปรียบดุลการค้าชายแดน ๑๓๕,๘๑๓ ล้านบาท

จากข้อมูลศูนย์ประมวลข่าวสารทางศุลกากร กรมศุลกากร พบว่ามูลค่าการค้าชายแดนของกรมศุลกากรโดยภาพรวม ปี ๒๕๖๓-๒๕๖๕ สูงสุดเป็นประวัติการณ์ โดยไทยได้เปรียบดุลการค้ากับประเทศคู่ค้าชายแดนทั้ง ๔ ประเทศที่มีพรมแดนติดกับไทย คือ เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย และคาดการณ์ปี ๒๕๖๖ มีแนวโน้มจะดีขึ้นเรื่อย ๆ สามารถขยายตัวและสร้างมูลค่าได้อีกเรื่อย ๆ โดยแยกเป็นรายปีงบประมาณ ดังนี้

๑.๑ การค้าชายแดน ปีงบประมาณ ๒๕๖๓

การค้าชายแดน เฉลี่ยกับวิกฤตโรคระบาดโควิด - ๑๙ มีการปิด ๒๒ ด้าน พรมแดนในช่วง ๒๔ มีนาคม-๖ กรกฎาคม ๒๕๖๓ ประกอบกับอุปสงค์จากต่างประเทศต่อสินค้าไทย และประเทศเพื่อนบ้านที่หดตัวตามภาวะเศรษฐกิจโลกถดถอย ทำให้การค้ามีมูลค่า ๗๖๖,๗๘๘ ล้านบาท ต่ำสุดในรอบ ๖ ปี (คิดเป็นร้อยละ ๕.๖ ของมูลค่าการค้ารวม) หดตัวต่ำสุดเป็นประวัติการณ์กว่า ๘๔,๗๐๙ ล้านบาท ซึ่งหดตัวเป็นครั้งแรกในรอบ ๓ ปี ที่ร้อยละ ๑๐ โดยทั้งการนำเข้าและการส่งออก หดตัวทุกด้านชายแดน ยกเว้นกัมพูชาที่ขยายตัว ทั้งนี้กัมพูชาเป็นด้านที่ไทยส่งออกมากที่สุดต่อเนื่อง เป็นปีที่ ๒

๑.๒ การค้าชายแดน ปีงบประมาณ ๒๕๖๔

มูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ ๘๗๒,๕๑๕ ล้านบาท ขยายตัวสูง ๑.๑ แสนล้านบาท หรือ ๑๓.๘%YOY หลังจากหดตัวในปีก่อน แม้การระบาดโรคโควิด - ๑๙ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๔ จะยังทำให้ไม่สามารถเปิดด้านชายแดนได้ครบ แต่ด้านหลักยังให้บริการ ตามปกติ โดยเฉพาะการส่งออกที่ฟื้นตัวได้ดีเติบโตสูงเป็นประวัติการณ์ ซึ่งการค้าขยายตัวทุก ด้านชายแดนสูงสุดที่มาเลเซีย (+๗.๕ หมื่นล้านบาท) รองลงมาเป็น สปป.ลาว และเมียนมา มีเพียง กัมพูชาที่หดตัวเล็กน้อย ส่วนหนึ่งเป็นผลจากความพยายามในการฟื้นฟูเศรษฐกิจของไทยและเพื่อนบ้าน

๑.๓ การค้าชายแดน ปีงบประมาณ ๒๕๖๕

มูลค่าการค้าชายแดน ๑,๐๖๒,๐๒๘ ล้านบาท สูงสุดเป็นประวัติการณ์ ขยายตัวสูงต่อเนื่อง ๒ ปีที่ ๑.๙ แสนล้านบาท หรือ ๒๑.๖%YOY โดยทั้งมูลค่าส่งออกรวม ๖๕๔,๒๗๔ ล้านบาท และมูลค่านำเข้ารวม ๔๐๗,๗๕๔ ล้านบาท สูงเป็นประวัติการณ์เช่นกัน การค้าขยายตัวทุกด้านชายแดน สูงสุดที่เมียนมา (+๗.๒ หมื่นล้านบาท) รองลงมาเป็นมาเลเซีย สปป.ลาว และกัมพูชาที่ขยายตัวราว ด้านละ ๓ - ๔ หมื่นกว่าล้านบาท ส่วนหนึ่งเป็นผลจากเศรษฐกิจของไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่ฟื้นตัว หลังเปิดประเทศ

๑.๔ การค้าชายแดน ปีงบประมาณ ๒๕๖๖

คาดการณ์มูลค่าการค้าชายแดนปีงบประมาณ ๒๕๖๖ จะยังขยายตัวได้ แม้หลายประเทศจะประสบปัญหาเงินเฟ้อ ความขัดแย้งระหว่างประเทศที่เริ่มมีการจัดระเบียบห่วงโซ่ อุปทานโลกใหม่ แต่ด้วยปัจจัยหนุนที่ไทยและประเทศเพื่อนบ้านไม่ได้อยู่ในปัญหาความขัดแย้ง ระหว่างประเทศ และเป็นฐานการผลิตและส่งออกสินค้าสำคัญหลายรายการ อาทิ สินค้าเชื้อเพลิง สินค้า เกษตร อาหาร สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องแต่งกาย (กัมพูชา) สินค้าเหล่านี้ล้วนเป็นที่ต้องการ ในช่วงที่หลายประเทศทั่วโลกกลับมาดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจเป็นปกติ การค้าชายแดนระหว่าง ไทยและเพื่อนบ้านจึงยังมีโอกาสขยายตัวต่อเนื่อง

๒. สถานการณ์การค้าชายแดนของประเทศคู่ค้าชายแดน ปี ๒๕๖๓-๒๕๖๕

๒.๑ มาเลเซีย

การค้าชายแดนกับมาเลเซียมีมูลค่าการค้าสูงที่สุด โดยในปี ๒๕๖๓ มีมูลค่า ๒๔๙,๔๙๙ ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๓๒.๙ สินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงที่สุดคือ ยางพารา รองลงมา ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ รถยนต์ สินค้าอุตสาหกรรมเกษตร อื่น ๆ ในส่วนของดุลการค้าในช่วงปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ ไทยเสียเปรียบดุลการค้ามาเลเซียมาโดยตลอด

โดยปี ๒๕๖๓ ไทยเสียเปรียบดุลการค้า ๑,๑๑๓ ล้านบาท ส่วนในปี ๒๕๖๔ ไทยเริ่มได้เปรียบดุลการค้า มาเลเซียนับเป็นคู่ค้าอันดับ ๑ ของประเทศไทยมีมูลค่าการค้าสูงที่สุด คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๓๕.๘๕ ของมูลค่าการค้าชายแดนรวม มูลค่าการค้าสูงสุดเป็นประวัติการณ์และขยายตัวต่อเนื่อง ๒ ปี เพิ่มขึ้น ทั้งการส่งออกและการนำเข้าและการค้าเกินดุล ๒ ปีติดต่อกัน หลังจากขาดดุลมาโดยตลอด สำหรับ ปี ๒๕๖๕ ต่อเนื่องไปปี ๒๕๖๖ การค้าชายแดนไทย-มาเลเซียมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง ส่วนหนึ่ง จากความร่วมมือกันเร่งดำเนินแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแนวชายแดน (สะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก แห่งที่ ๒, ถนนเชื่อมต่อด่านฯ สะเดาแห่งใหม่) รวมถึงมีความร่วมมือเป็นฐานการผลิตยาง ทั้งนี้มูลค่า การค้าขยายตัวเกือบทุกด้าน ยกเว้นด้านฯ เบตงที่หดตัว การค้ากว่าร้อยละ ๙๘ มาจากด้านฯ สะเดา (๘๑.๒ %) และด้านฯ ปาดังเบซาร์ (๑๖.๘ %) ขยายตัว ๓.๒ หมื่นล้านบาท และ ๑.๑ หมื่นล้านบาท ตามลำดับ

๒.๒ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

การค้าชายแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว มีมูลค่าการค้าสูงเป็นลำดับสองรอง จากมาเลเซีย โดยในปี ๒๕๖๓ มีมูลค่าการค้าประมาณ ๑๘๙,๘๓๖ ล้านบาท ลดลงจากปี ๒๕๕๙ เฉลี่ย ร้อยละ ๑.๖ ต่อปีโดยสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงที่สุดคือ น้ำมันดีเซล คิดเป็นร้อยละ ๙.๓ (๙,๖๓๕ ล้านบาท) ของมูลค่าการส่งออกไปยัง สปป.ลาว ทั้งหมด สินค้านำเข้าที่มีมูลค่าสูงที่สุดยังคงเป็นพลังงานไฟฟ้า คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๖๔.๓ (๕๕,๓๙๙ ล้านบาท) ของมูลค่าการนำเข้าสินค้าจาก สปป.ลาว ทั้งหมด มูลค่าการค้าสูงสุดเป็นประวัติการณ์ และขยายตัว ๒ ปีติดต่อกัน จากทั้งการส่งออกและการนำเข้า ที่ขยายตัว ซึ่งการค้าเกินดุลมาโดยตลอด ขณะที่ปี ๒๕๖๕ เงินเฟ้อใน สปป. ลาว สูงสุดในรอบกว่า ๒๐ ปี ประกอบกับเงินกีบอ่อนค่ากว่าร้อยละ ๓๐ อาจส่งผลกระทบต่อการใช้บริการ อย่างไรก็ดีตามการค้า ชายแดนกับไทยยังมีแนวโน้มขยายตัวได้จากความต้องการน้ำมันสำเร็จรูปของ สปป.ลาว สำหรับมูลค่า การค้าขยายตัวเกือบทุกด้าน ยกเว้นด้านฯ เชียงแสน, ด้านฯ เชียงของ และด้านฯ เขมราฐที่หดตัว ซึ่งการค้าส่วนใหญ่มาจากด้านฯ หนองคาย (สัดส่วน ๓๔ %, +๑.๓ หมื่นล้านบาท) ด้านฯ มุกดาหาร (สัดส่วน ๒๑ %, +๑.๑ หมื่นล้านบาท) และด้านฯ ช่องเม็ก (สัดส่วน ๑๒ %, +๖.๙ พันล้านบาท)

๒.๓ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

การค้าชายแดนระหว่างไทย-เมียนมา มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงเป็นลำดับ สามรองจากมาเลเซียและ สปป. ลาว โดยปี ๒๕๖๓ มีมูลค่าการค้าชายแดน ๑๖๔,๗๗๙ ล้านบาท โดยสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงที่สุดคือ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ รองลงมาได้แก่ น้ำมันดีเซล ผ้าฝ้าย และด้าย ปูนซีเมนต์ และรถจักรยานยนต์พร้อมส่วนประกอบ สำหรับการนำเข้าจากเมียนมาในช่วง ปี ๒๕๕๙ - ๒๕๖๓ มีมูลค่าเพิ่มขึ้นเล็กน้อยเฉลี่ยร้อยละ ๐.๕ ต่อปี โดยสินค้านำเข้าที่มีมูลค่าสูงที่สุด คือ ก๊าซธรรมชาติ รองลงมาได้แก่ ธัญพืช สัตว์น้ำ ปลาหมึกสดแช่เย็น-แช่แข็ง โค กระบือ สุกร แพะ และแกะ การค้าชายแดนไทย-เมียนมา มีมูลค่าการค้าสูงสุดเป็นประวัติการณ์ และขยายตัวต่อเนื่อง ๒ ปี ตามการเพิ่มขึ้นของทั้งการนำเข้าและส่งออก และเกินดุลการค้าต่อเนื่องเป็นปีที่ ๗ แม้เศรษฐกิจเมียนมา จะยังไม่ฟื้นตัวตั้งแต่หลังรัฐประหาร จนเมียนมาสั่งหยุดชำระหนี้เงินต่างประเทศเมื่อกรกฎาคม ๒๕๖๕ อย่างไรก็ตามเมียนมายังต้องพึ่งพาการค้ากับไทยและจีนเป็นหลัก โดยอนุญาตให้ใช้เงินบาทและเงินหยวน สำหรับการการค้าชายแดนได้ ด้วยเหตุนี้จึงคาดว่ามูลค่าการค้าชายแดนจะยังมีทิศทางขยายตัว ทั้งนี้มูลค่า

การค้าขายตัวทุกด้าน โดยเฉพาะด้านฯ แม่สอด (สัดส่วน ๕๑.๓%) และด้านฯ สังขละบุรี (สัดส่วน ๒๙.๖%) ขยายตัว ๔.๐ หมื่นล้านบาท และ ๒.๕ หมื่นล้านบาทตามลำดับ

๒.๔ ราชอาณาจักรกัมพูชา

การค้าชายแดนระหว่างไทย-กัมพูชา มีมูลค่าการค้าชายแดนน้อยที่สุด โดยปี ๒๕๖๓ มีมูลค่าการค้าประมาณ ๑๕๖,๑๒๗ ล้านบาท การส่งออกไปยังกัมพูชามีมูลค่าสูงที่สุดเมื่อเทียบกับการส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้านอื่น ๆ โดยมีมูลค่าการส่งออกประมาณ ๑๓๓,๑๒๑ ล้านบาท โดยสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงที่สุด คือ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๗๐ (๑๔,๒๒๔ ล้านบาท) รองลงมา ได้แก่ สินค้าปศุสัตว์อื่น ๆ รถยนต์นั่ง รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ และเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ สินค้าส่งออกส่วนใหญ่ยังคงเป็นสินค้าประเภทอุปโภคบริโภคเป็นหลัก โดยสินค้านำเข้าที่มีมูลค่าสูงที่สุดคือ ผักและของปรุงแต่งจากผัก คิดเป็นประมาณร้อยละ ๓๖.๕๐ (๘,๔๐๓ ล้านบาท) รองลงมา ได้แก่ อลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์ลวดและสายเคเบิล ที่หุ้มฉนวน เสื้อผ้าสำเร็จรูป และธัญพืช แต่ในทางกลับกันในปี ๒๕๖๕ มูลค่าการค้าสูงสุดเป็นประวัติการณ์ขยายตัวหลังจากหดตัวปีก่อนเพิ่มขึ้นทั้งการส่งออกและการนำเข้า โดยการค้าเกินดุลสูงสุดถึง ๑.๓ แสนล้านบาท และเกินดุลสูงกว่าทุกด้านชายแดนมาโดยตลอด ในปี ๒๕๖๕ ธนาคารโลกคาดการณ์เศรษฐกิจกัมพูชาจะขยายตัวได้ราว ๔.๘ % พื้นตัวจากการส่งออกและการท่องเที่ยวที่ปรับตัวดีขึ้น ส่งผลบวกต่อทิศทางการค้าชายแดนกับไทยในอนาคต มูลค่าการค้าขยายตัวทุกด้าน ยกเว้นด้านฯ ช่องจอมที่หดตัวจากการส่งออกสุกร ซึ่งการค้าส่วนใหญ่กว่าร้อยละ ๙๔ มาจากด้านฯ อรัญฯ (สัดส่วน ๖๔ % , +๒.๘ หมื่นล้านบาท) ด้านฯ คลองใหญ่ (๑๗ % , +๒.๑ พันล้านบาท) และด้านฯ จันทบุรี (สัดส่วน ๑๓ % , + ๕.๙ พันล้านบาท)

สภาพปัจจุบัน ปัญหาอุปสรรค และความต้องการของการค้าชายแดน

ข้อมูลการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) จำนวน ๑๕ หน่วยงาน สามารถแยกได้ดังนี้

๑. มาเลเซีย

๑.๑ สภาพปัจจุบัน

มาเลเซียเป็นประเทศที่มีชายแดนติดกับไทย โดยไทยและมาเลเซียมีด้านฯ ติดกันอยู่ทั้งหมด ๘ ด้าน ได้แก่ ด้านศุลกากรสะเดา จังหวัดสงขลา, ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา, ด้านศุลกากรบ้านประกอบ จังหวัดสงขลา, ด้านศุลกากรเบตง จังหวัดยะลา, ด้านศุลกากรสุโขทัย-ลก จังหวัดนราธิวาส, ด้านศุลกากรวังประจัน จังหวัดสตูล, ด้านศุลกากรบูเก๊ะตา จังหวัดนราธิวาส และด้านศุลกากรตากใบ จังหวัดนราธิวาส โดยเมืองศักยภาพของมาเลเซียในการค้าชายแดนโดยมีอาณาเขตติดต่อครอบคลุม ๔ รัฐทางตอนเหนือของมาเลเซีย ได้แก่ รัฐเปอร์ลิส, รัฐเกดะห์, รัฐกลันตัน, และรัฐเปรัก โดยด้านที่มีมูลค่าการค้าสูง ได้แก่ ด้านศุลกากรสะเดา ซึ่งเป็นด้านทางบกที่ผ่านไปสู่รัฐเกดะห์ ตามด้วยด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ และด้านศุลกากรสุโขทัย-ลก

สภาพการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียในปัจจุบันทางด้านศุลกากรสะเดาได้ถูกเปลี่ยนแปลงไปมาก ไม่ได้เป็นแค่การซื้อมาขายไปแต่ปัจจุบันเป็นเรื่องของการค้าระหว่างประเทศเป็น

การเชื่อมต่อที่ไปไกลกว่าเดิม เช่น สินค้าที่นำเข้าส่งออกในบางครั้งอาจจะต้องไปถึงจีน และเช่นเดียวกันสินค้าที่นำเข้าจากมาเลเซียก็ไม่ได้มีจุดหมายแค่ที่ประเทศไทยเป็นการใช้ประโยชน์จากการผ่านประเทศเพื่อนบ้านไปสู่เครือข่ายการค้าโลกอื่น ๆ เป็นการเชื่อมต่อไปยังที่ต่าง ๆ เช่น ท่าเรือปีนัง ท่าเรือสิงคโปร์ ส่วนการค้าชายแดน ณ ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ มีมูลค่าที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและไม่ได้ชะงักงันจากสถานการณ์โรคระบาดโควิด ๑๙ ที่ผ่านมาแต่อย่างใด เนื่องจากการขนส่งสินค้ายังสามารถกระทำได้ตามปกติ เป็นเหตุให้การค้าชายแดนยังคงดำเนินต่อไปได้อย่างเต็มรูปแบบ อีกทั้งการให้บริการของกรมศุลกากร ณ ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ ได้มีการออกแบบเพื่อรองรับกิจกรรมทางการค้า โดยเป็นการให้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมด ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ลดระยะเวลาการปฏิบัติพิธีการศุลกากร และเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมทางศุลกากร ส่งเสริมให้การค้าชายแดนมีศักยภาพขยายตัวมากยิ่งขึ้น และลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า

๑.๒ ปัญหาอุปสรรค

๑.๒.๑ ปัญหาการจราจรติดขัดส่งผลกระทบต่อในเรื่องของเวลาในการใช้ระยะเวลาในพรมแดนมากกว่าที่ควรจะเป็น

๑.๒.๒ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการตรวจร่วมประสบปัญหาในเรื่องของการขาดแคลนบุคลากรจึงมีความจำเป็นในการประสานงานที่จะต้องแจ้งล่วงหน้าในการทำงานร่วมกัน

๑.๒.๓ ด้วยปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องส่งผลให้พื้นที่รองรับสำหรับรถบรรทุกสินค้า ณ พรมแดนหรือด้านศุลกากรไม่เพียงพอ ไม่สามารถตอบสนองต่ออัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณงานได้เต็มประสิทธิภาพ

๑.๓ ความต้องการหรือข้อเสนอแนะ

๑.๓.๑ ด้านศุลกากรสะเดามีโครงการสร้างด้านศุลกากรสะเดาแห่งที่ ๒ ซึ่งการดำเนินการได้แล้วเสร็จ และพร้อมที่จะเปิดให้ดำเนินการแล้วเพื่อแก้ปัญหาการจราจรที่ติดขัดซึ่งตอนนี้กำลังหาวิธีการจะอย่างไรที่จะเปิดดำเนินการให้เร็วที่สุด

๑.๓.๒ ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์เสนอโครงการปรับปรุงพื้นที่ภายในด่านฯ บริเวณบ้านพักอาศัยของเจ้าหน้าที่ และคลังเก็บรักษาของกลางในปัจจุบัน ให้เป็นลานตรวจสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ พร้อมพื้นที่จอดพักคอยสำหรับรถบรรทุกสินค้า ขณะนี้อยู่ในระหว่างการดำเนินการขอใช้พื้นที่บริเวณด้านหน้าของด่านฯ เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัย และคลังเก็บรักษาของกลางแห่งใหม่

๑.๓.๓ ต้องการให้รัฐบาลมีการจัดทำข้อตกลง (MOU) ด้านการขนส่งระหว่างไทย-มาเลเซีย เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่งผ่านแดน เหมือนกับข้อตกลงด้านการขนส่งไทย-ลาว

๒. สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

๒.๑ สภาพปัจจุบัน

สำหรับช่องทางการค้าชายแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว มีช่องทางที่สำคัญได้แก่ ด้านศุลกากรหนองคาย ด้านศุลกากรมุกดาหาร ด้านศุลกากรทุ่งช้าง (จังหวัดน่าน) ด้านศุลกากร

ช่องเม็ก (จังหวัดอุบลราชธานี) ด้านศุลกากรท่าลี่ (จังหวัดเลย) ด้านศุลกากรนครพนม, ด้านศุลกากรบึงกาฬ, ด้านศุลกากรเชียงคาน, และด้านศุลกากรเขมราฐ

การค้าชายแดนผ่านทางด้านศุลกากรเชียงของ ประมาณร้อยละ ๙๕ เป็นการค้าระหว่างไทยและจีนโดยผ่านลาว ส่วนใหญ่เกือบทั้งหมดเป็นสินค้าด้านการเกษตร ประเภท ผักผลไม้ ตามฤดูกาลโดยด้านศุลกากรเชียงของจะได้เปรียบดุลทางการค้า ส่วนการค้าชายแดนกับ สปป.ลาว มีประมาณร้อยละ ๕ ของมูลค่าการค้าชายแดน เป็นสินค้าประเภทอุปโภคบริโภค น้ำมันเชื้อเพลิง และวัสดุก่อสร้าง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เป็นพื้นที่ชายแดนตรงข้ามกับเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว โดยมีเส้นทางที่เชื่อมไปสู่ชายแดนจีนที่ใกล้ที่สุดผ่านเส้นทาง R๓A (เข้าสู่สิบสองปันนา เชียงรุ่ง คุณหมิงของสาธารณรัฐประชาชนจีน) ทำให้ด้านศุลกากรเชียงของที่เคยเป็นช่องทางการค้าชายแดนระหว่างไทย-ลาว มีการพัฒนาไปสู่การค้าสากลโดยเป็นช่องทางในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าไปยังประเทศจีนเป็นหลักในปัจจุบัน

การค้าชายแดน ณ สำนักงานศุลกากรหนองคาย จังหวัดหนองคาย มีการขนส่งในลักษณะสินค้าทางบกผ่านแดนระหว่างประเทศไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ผ่าน สปป.ลาวมายังไทย มี ๒ รูปแบบ คือทางถนนขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก และทางรถไฟขนส่งสินค้าทางราง โดยประกอบบริการระหว่างประเทศนิยมใช้การค้าแบบสากลผ่านพิธีการศุลกากร เพื่อทำการนำเข้าส่งออกผ่านแดนสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน สถานการณ์ปัจจุบันมีการหดตัวเล็กน้อยปัจจัยที่ส่งผลให้มีผลกระทบต่อ การขนส่งสินค้าเข้า-ออกพบว่าเกิดจากการกำหนดนโยบายของประเทศเพื่อนบ้าน ในส่วนของการค้าชายแดนด้านจังหวัดมุกดาหาร ผ่านสะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ถือเป็นความได้เปรียบของการอยู่บนเส้นระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC) ที่เชื่อมโยงเมียนมา-ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม หรือเส้นทางหมายเลข 9-R9 เชื่อมโยงทะเลจีนใต้กับมหาสมุทรอินเดีย นอกจากนั้นมุกดาหารยังอยู่ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA) ซึ่งเป็นความร่วมมืออำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน ทำให้มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย-ลาว ส่วนหนึ่งมาจากการค้าผ่านแดนไปยังประเทศเวียดนาม และจีนตอนใต้

ในส่วนของหน่วยงานรัฐอื่นที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน ในปัจจุบันด้านอาหารและยา มีการตรวจปล่อยในระบบอิเล็กทรอนิกส์ ๑๐๐ % สถานการณ์การตรวจสินค้าเป็นการเข้าไปตรวจเพียงครั้งเดียวเพื่อเก็บตัวอย่างและวิเคราะห์หน้างานทันที เนื่องจากมีการสำแดงข้อมูลล่วงหน้าผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์จึงไม่ติดขัดในเรื่องของเวลาและไม่รบกวนเวลาของหน่วยงานอื่นในการตรวจปล่อย ในส่วนของด่านตรวจพืช กรณีสินค้านำเข้าใช้เวลาตรวจปล่อยไม่เกิน ๑๕ นาที เพราะเอกสารในระบบครบถ้วนเหลือแต่การชั่งตัวอย่าง ซึ่งจะใช้วิธีการตรวจทางกายภาพโดยกล้องและส่วนมากจะตรวจแค่เฉพาะโรคแมลง จึงไม่เป็นปัญหาในการตรวจปล่อยสินค้า

ในส่วนของปศุสัตว์ ปัจจุบันมีการลักลอบการเคลื่อนย้ายสัตว์ และซากสัตว์ตามแนวชายแดน เนื่องจากเงื่อนไขการส่งออกของลาวไม่ได้ยื่นข้อมูลในระบบเหมือนประเทศไทย ส่วนเรื่องโรคระบาดอาจมีการสร้างมาตรฐานหรือสร้างแนวทางในการตรวจสอบ ประเทศไทยสามารถที่จะแก้ไขปัญหาในเรื่องของโรคระบาดในการส่งออกได้ เนื่องจากว่าประเทศไทยมีวัคซีนที่เพียงพอ เช่น วัคซีนโรคปากและเท้าเปื่อย ที่สามารถผลิตวัคซีนได้เองที่อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา

ในการควบคุมโรคและป้องกันโรคได้อยู่แล้ว ในส่วนของการออกใบอนุญาตนั้นผู้ประกอบการจะลงทะเบียนในระบบ e-Movement แจ้งข้อมูลมาก่อน ระบบจะกำหนดเส้นทางเคลื่อนย้ายสัตว์ให้อัตโนมัติ ในระหว่างเส้นทางขนส่งสัตว์นั้นจะมีจุดให้รีเช็กโดยด่านกักกันสัตว์ในแต่ละจุดที่จัดไว้ตามเส้นทาง ซึ่งจะตรวจนับจำนวนสัตว์ ความผิดปกติของสัตว์ จนกว่าจะถึงปลายทาง และเจ้าหน้าที่จะยืนยันลงนามว่ามีจำนวนสัตว์ตรงตามคำขอที่ยื่นเข้ามาในระบบแล้ว เมื่อไปถึงปลายทางจะมีเจ้าหน้าที่ไปตรวจสัตว์ที่หน้างานอีกครั้ง เมื่อตรงตามจำนวนและผู้ประกอบการยื่นเอกสารครบ ก็จะสามารถออกใบอนุญาตได้

ในส่วนของภาคเอกชนตัวแทนออกของและหน่วยงานด้านการขนส่ง โลจิสติกส์ สถานการณ์การค้าเริ่มดีขึ้น เริ่มมีการนำเข้าส่งออกมากขึ้นขึ้นอยู่กับฤดูกาลของสินค้าเกษตรเป็นหลัก ผู้ประกอบการเปลี่ยนช่องทางการส่งออกสินค้ามาใช้บริการขนส่งทางบกมากขึ้น เนื่องจากลดระยะเวลาของการขนส่งลงได้ ประหยัดค่าใช้จ่าย ทำให้การค้ามีปริมาณมากขึ้น ประเทศไทยยังคงได้เปรียบการค้ากับเพื่อนบ้านเห็นได้จากผลไม้ซึ่งมีทุกฤดูกาล หรือยกตัวอย่างกรณีของเวียดนามมีผลไม้ทุเรียนเป็นคู่แข่งของประเทศไทยแต่เราก็ยังสู้ประเทศไทยไม่ได้ในเรื่องของรสชาติ และยังไม่ติดตลาดเท่าประเทศไทยก็ถือว่าประเทศไทยยังได้เปรียบและมีแนวโน้มการค้าดีขึ้นเรื่อย ๆ

๒.๒ ปัญหาอุปสรรค

๒.๒.๑ ต้นทุนค่าขนส่งสูงขึ้น เนื่องจากการเข้าใช้บริการท่าบกท่าหนาแล้ง มีค่าใช้จ่ายสูง อัตราค่าธรรมเนียมไม่ชัดเจน ไม่มีมาตรฐานที่แน่นอนเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ขึ้นอยู่กับเจ้าหน้าที่ หรืออัตราเพิ่มขึ้นเนื่องจากการปรับตัวของราคาน้ำมันทำให้ราคาค่าขนส่งไม่นิ่ง ยกตัวอย่างที่อำเภอเชียงของปัญหาระบบโลจิสติกส์ คือ ต้นทุนค่าขนส่ง ตัวอย่างจากกรณีจากด่านลาวไปถึงบ่อเต็นระยะทาง ๒๗๐ กิโลเมตร มีค่าขนส่งอยู่ที่ ๓๕,๐๐๐ บาทถึง ๔๐,๐๐๐ บาท และราคาผันแปรขึ้นอยู่กับชนิดสินค้า ในขณะที่ระยะทางจากด่านไทยไปถึงตลาดไทย ประมาณ ๑,๐๐๐ กิโลเมตร มีค่าขนส่งน้อยกว่าและประหยัดกว่า

๒.๒.๒ นโยบายการบริหารจัดการชายแดนของ สปป.ลาว ไม่เป็นสากลไม่มีความแน่นอนมีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎ ระเบียบบ่อยครั้ง นอกจากนี้รัฐบาลยังให้แต่ละแขวงกำหนดนโยบายและกฎระเบียบด้านการค้าชายแดนเอง เกิดความสับสนในทางปฏิบัติ เช่น รัฐบาลมีการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๑๐ ของสินค้านำเข้า ปัญหากฎระเบียบและมาตรการทางการค้าของ สปป. ลาว อยู่ระหว่างการปรับปรุงระบบการค้าสู่ระบบสากลมากยิ่งขึ้น ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบอยู่เสมอ มาตรฐานสินค้าไม่เป็นแนวทางเดียวกัน อีกทั้งมีความซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในสินค้าแต่ละประเภท ทำให้รอเอกสารนาน และในความเป็นจริงแล้วผู้ประกอบการของลาวก็ยังไม่มีความไม่คล่องตัว ในขณะที่เดียวกันก็มีหลายหน่วยงานในการตรวจสอบสินค้าหลายขั้นตอนและต้องใช้เวลาในการรอนำมาซึ่งต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้วางแผนเอาไว้

๒.๒.๓ การกีดกันรถบรรทุกเข้า-ออก สปป.ลาว อนุญาตให้รถบรรทุกจากประเทศไทยขนส่งไปได้เพียงปลายทางมิตรภาพและต้องเปลี่ยนหัวลากเป็นรถบรรทุกของลาวแทน และคนขับต้องเป็นคนลาวเท่านั้น ทำให้การขนส่งใช้เวลามากขึ้นจากเดิมสามารถเข้าไปทำการขนส่งใน สปป. ลาว ได้โดยตรง แต่ปัจจุบันต้องทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้นรถลาว หรือรถหัวลากของลาวมาลากหางของไทยเพื่อทำการขนส่งสินค้าใน สปป.ลาว ทำให้รถหัวลากของไทยตักค้างอยู่ฝั่งลาว

ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายตามมา จึงประสบปัญหาเกี่ยวกับลูกค้าซึ่งทำให้เปลี่ยนใจมองไปยังประเทศอื่นที่มีค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่า ซึ่งผู้ประกอบการบางรายถึงขั้นเลิกกิจการไปเลย

๒.๒.๔ การขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างประเทศไทยผ่านนครหลวงเวียงจันทน์ สปป.ลาว มีค่าภาระการยกตู้สินค้า (LIFT ON/LIFT OFF CHARGES) ที่เกิดขึ้นที่ท่าบกท่านาแล้ง เนื่องจากขนาดความกว้างของรางรถไฟแตกต่างกัน จึงจำเป็นต้องใช้รถยกตู้คอนเทนเนอร์จากรางรถไฟขนาด ๑ เมตร (Meter Gauge) วางใส่รางรถไฟขนาด ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) ส่งผลต่อต้นทุนที่สูงขึ้น จึงไม่เป็นที่นิยมเหมือนการขนส่งทางบก

๒.๒.๕ ด้านการประกันภัย ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าและตัวรถ สินค้าได้รับความเสียหายจากการเปลี่ยนถ่ายสินค้า หางลาก ของไทยได้รับความเสียหาย อุปกรณ์ในส่วนอื่น ๆ ชำรุด สูญหาย หรือมีการเปลี่ยนชิ้นส่วนเก่ามาแทนชิ้นส่วนเดิม ด้านการคุ้มครองของประกันภัยกรณีใช้หัวลากของลาวลากหางของไทยและเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการขนส่งใน สปป.ลาว ไม่สามารถหาผู้รับผิดชอบในกรณีนี้ได้

๒.๒.๖ ความไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันของระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน ซึ่งมาจากความไม่พร้อมของระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรของ สปป.ลาว รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งยังไม่สอดคล้องกับการค้าชายแดนที่เป็นทางการ เช่น การขนส่งทางรถยนต์เพื่อแพร่กระจายสินค้าไปยังเมืองต่าง ๆ ในประเทศ

๒.๒.๗ สภาพแวดล้อมทางธุรกิจ ระบบการชำระเงินค่าสินค้าโดยไม่ผ่านธนาคารถึงร้อยละ ๘๐ จึงทำให้มีปัญหาด้านสภาพคล่อง และโอกาสในการขยายการค้าและหนี้สูญนโยบายทางเศรษฐกิจในประเทศเพื่อนบ้านส่งผลให้สินค้าของไทยส่งออกได้น้อยลงจากการถูกแย่งส่วนแบ่งการตลาดและเผชิญกับปัญหาคู่แข่งจากจีนและเวียดนาม

๒.๒.๘ ปัญหาประชากรของลาวส่วนใหญ่มีอำนาจซื้อน้อย เนื่องจากมีปริมาณประชากรไม่มากและมีรายได้เฉลี่ยอยู่ในเกณฑ์ไม่สูงและปัญหาภาวะเงินเฟ้อสูง รัฐบาล สปป.ลาว ออกมาตรการจำกัดการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศมากขึ้น จึงส่งผลต่อภาวะการขยายตัวของการค้าชายแดน

๒.๒.๙ ปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงของฤดูการผัก ผลไม้ เกิดความแออัดของรถบรรทุกสินค้าตามชายแดน และเรื่องของโควตาการส่งออกและการนำเข้าซึ่งเป็นข้อกำหนดการค้าชายแดนของแต่ละประเทศ

๒.๒.๑๐ การลักลอบการขนส่งสินค้าข้ามแดน หลีกเลี่ยงภาษี หรือการลักลอบเคลื่อนย้ายสัตว์แล้วก็ซากสัตว์ตามแนวชายแดน

๒.๒.๑๑ ค่าใช้จ่ายในการกักสัตว์ที่นำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้านที่ไม่เข้าในระบบ เพื่อให้ได้ตามมาตรฐานป้องกันโรคติดต่อสัตว์ ซึ่งต้องกักทั้งต้นทางและปลายทางจะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มประมาณตัวละ ๑,๐๐๐ บาท ซึ่งส่งผลต่อต้นทุนของผู้ประกอบการ

๒.๓ ความต้องการหรือข้อเสนอแนะ

๒.๓.๑. พัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างเมืองชายแดนของทั้งสองประเทศ ทั้งในด้านของความไว้วางใจระหว่างบุคคลในภาครัฐ และเอกชน ผลักดันการเจรจา การจับคู่ธุรกิจ การจัดกิจกรรมร่วมกัน ซึ่งรัฐบาลไทยควรมีนโยบายการทางการทูต

๒.๓.๒ สร้างความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ และกฎหมายระหว่างหน่วยงานของประเทศไทย เพื่อไม่ให้เกิดการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกั้กิจกรรมการค้าชายแดน อยู่ภายใต้กฎหมายที่มีความขัดแย้งและทับซ้อนกัน

๒.๓.๓ สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพความร่วมมือเพื่อการพัฒนาอย่างเป็นทางการของประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้านประเด็นการหารือในระดับทวิภาคีในเรื่องความชัดเจนของอัตราค่าธรรมเนียมและค่าบริการของท่าเรือบก ระยะเวลาที่ใช้ในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า และการเปลี่ยนหัวลากหางลาก ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งลาว ต้องมีการรับผิดชอบหากมีความเสียหายเกิดขึ้นกับสินค้า ตู้รถและตู้คอนเทนเนอร์ ความเพียงพอของรถขนส่งลาว ในการรับช่วงการขนส่งต่อจากรถขนส่งสินค้าไทย ความชัดเจนของการประกันภัย กรณีหัวลากหางลาก จดทะเบียนคนละประเทศ หรือการขนส่งสินค้าใน สปป.ลาว ควรดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนไทย-ลาว พ.ศ. ๒๕๔๒ หากไม่สามารถดำเนินการตามความตกลงดังกล่าวได้ ทาง สปป.ลาว จำเป็นต้องมีความชัดเจนในเรื่อง การเปลี่ยนถ่ายของรถขนส่งสินค้า อัตราค่าธรรมเนียมค่าบริการของท่าบกท่าหนาแล้ง และระยะเวลาในการดำเนินการ

๒.๓.๔ สนับสนุนให้มีการชำระเงินผ่านระบบธนาคารมากขึ้น โดยสนับสนุนให้สาขานาการเปิดบัญชีระหว่างกันทั้งสองประเทศ ส่งเสริมให้เกิดการแสวงหาตลาดใหม่ในการกระจายสินค้า ส่งเสริมการค้าอิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน

๒.๓.๕ พัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์โดยเน้นการพัฒนาในด้านที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มทักษะ สร้างความรู้ความเข้าใจในการค้าการลงทุนให้แก่ผู้ประกอบการ ที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถเข้าไปลงทุนและค้าขายในประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวก

๒.๓.๖ ลดขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการ และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาช่วยสนับสนุนช่วยกันตรวจสอบ เช่น การลดขั้นตอนให้อยู่ในกระบวนการเดียวกัน เปรียบเสมือน One Stop Service ที่สามารถครบทุกขั้นตอนในจุดเดียวกัน

๒.๓.๗ เส้นทางช่วงของลาวไปยังบ่อเต็นจะมีความแออัดทำให้รถไปกระจุกตัวอยู่ที่นั่นมีปัญหาทำให้สินค้าเน่าเสียเกิดมูลค่าความเสียหาย และรถสินค้าของไทยควรจะไปได้ไกลถึงชายแดนเวียดนาม ถ้าหากไปถึงตรงนั้นได้ก็จะเพิ่มเสถียรภาพในการเพิ่มมูลค่าทางการค้าให้กับประเทศไทยได้ รวมถึงการขนส่งบุคคลภาคเอกชนอยากให้อำนาจชายแดนเวียดนามเพราะจะสามารถเพิ่มมูลค่าการค้า

๒.๓.๘ ผู้ประกอบการโลจิสติกส์หารือกับส่วนราชการ หรือส่วนราชการหารือกันเพื่อหาแนวทางแก้ปัญหาซึ่งจะสามารถสร้างมาตรฐานในด้านโลจิสติกส์ได้

๒.๓.๙ แก้ไขเงื่อนไขการส่งออก การตรวจสอบคุณภาพ ผัก ผลไม้ และการค้าสัตว์

๒.๓.๑๐ อยากให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาช่วยสนับสนุนช่วยกันตรวจสอบ ปัญหาการตรวจร่วมระหว่างหน่วยงานเกิดจากเจ้าหน้าที่มาไม่พร้อมกัน การลดขั้นตอนการปฏิบัติงานในขั้นตอนที่ไม่จำเป็นที่จะได้ช่วยให้การค้าสะดวกคล่องตัวมากขึ้น การนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการปฏิบัติงานให้มากขึ้นเสมือนให้มีจุดเดียวและงานสามารถผ่านไปได้อย่างรวดเร็ว ทำอย่างไรที่จะอำนวยความสะดวกให้เร็วยิ่งขึ้น

๓. สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

๓.๑ สภาพปัจจุบัน

สำหรับช่องทางการค้าชายแดนระหว่างไทย-เมียนมาที่สำคัญ ได้แก่ ด้านศุลกากรแม่สอด (จังหวัดตาก) ด้านศุลกากรสังขละบุรี (จังหวัดกาญจนบุรี) ด้านศุลกากรระนอง (จังหวัดระนอง) และด้านศุลกากรแม่สาย (จังหวัดเชียงราย) จากสถานการณ์ปัจจุบัน หลังจากทางการไทยและทางการเมียนมาได้ทำการตกลงร่วมกัน ในการเปิดด่านพรมแดนข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ ๑ ส่งผลให้มีการสัญจรไป-มาทั้งบุคคล และยานพาหนะอีกครั้งหลังจากปิดไปนานเกือบ ๓ ปี ทำให้บรรยากาศบริเวณ ด่านพรมแดนแม่สายแห่งที่ ๑ กลับมาคึกคักอีกครั้งกระตุ้นการค้าชายแดน และผู้ประกอบการหรือนักท่องเที่ยวก็มั่นใจในความปลอดภัย การแพร่ระบาดของโรคโรคลัมปี-สกิน (Lumpy Skin Disease) ในสัตว์ประเภทโค กระบือ ซึ่งส่งผลกระทบต่อปริมาณการจัดเก็บอากรจากโคและกระบือ ในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕

สภาพปัจจุบันการลงทุนของกลุ่มธุรกิจจีนบริเวณแนวชายแดนเมียนมาตรงข้ามอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ส่งผลให้การส่งออกสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้างมีมูลค่าสูง เพิ่มปริมาณการบริโภคและคนที่เข้ามาอยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าวมากขึ้น ทำให้ส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคได้มากขึ้น และเศรษฐกิจในอำเภอแม่สอดขยายตัวอย่างรวดเร็ว เนื่องจากมีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น โรงพยาบาล โรงเรียน และสถานที่ท่องเที่ยวซึ่งได้รับความนิยมจากชาวเมียนมา ในส่วนของทางอำเภอแม่สายจังหวัดเชียงราย การคมนาคมขนส่งระหว่างเมืองท่าขี้เหล็ก สหภาพเมียนมามีการกำหนดรายการสินค้าต้องห้ามนำเข้า-ส่งออก หลังจากผ่านพิธีการส่งออกผ่านทางสะพานมิตรภาพแม่น้ำสายแห่งที่ ๒ โดยให้ผ่านทางสะพานมิตรภาพแม่น้ำสายแห่งที่ ๑ ด้านพรมแดนแม่สายแห่งที่ ๑ เท่านั้น

๓.๒ ปัญหาอุปสรรค

๓.๒.๑ ความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลทหารเมียนมากับกลุ่มชาติพันธุ์ ชนกลุ่มน้อย ส่งผลกระทบต่อการดำเนินนโยบายการค้าตามแนวชายแดนของรัฐบาลทหารเมียนมา ทำให้ขาดสินค้าอุปโภคบริโภค การพัฒนาอุตสาหกรรม ขาดการลงทุนและไม่พัฒนาเทคโนโลยี และขาดฝีมือแรงงาน

๓.๒.๒ โครงสร้างพื้นฐานด้านโครงข่ายถนนซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งหลักไม่เอื้ออำนวยโดยอุปสรรคดังกล่าวเป็นผลทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดนสูง เช่น การคมนาคมขนส่งระหว่างเมืองท่าขี้เหล็ก สหภาพเมียนมามีการกำหนดรายการสินค้าต้องห้ามนำเข้า - ส่งออก กำหนดเงื่อนไขพิเศษในการขนส่งสินค้าตามแนวชายแดนเฉพาะพื้นที่

๓.๒.๓ ข้อจำกัดทางด้านกายภาพของบริเวณด่านพรมแดนแม่สายแห่งที่ ๑ ที่คับแคบทำให้เกิดความแออัด ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนค่อนข้างมาก

๓.๒.๔ ข้อจำกัดของการใช้พาหนะ ไม่อนุญาตให้รถขนส่งสินค้าขนาดเล็กเข้าพื้นที่รวมถึงข้อจำกัดด้านบุคคลข้อกำหนดเกี่ยวกับวัน เวลา ในการปฏิบัติงาน การจราจร และผังเมือง ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจไทยไม่สามารถพัฒนาศักยภาพทางการแข่งขันได้อย่างเต็มที่

๓.๒.๕ ความไม่แน่นอนของกฎระเบียบ การปรับอัตราอากรขาออกของเมียนมา รวมถึงการปรับอัตราค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่ไม่แน่นอนส่งผลต่อต้นทุนการค้าที่สูงขึ้น

๓.๒.๖ ปัญหาด้านการชำระเงินระหว่างประเทศ ซึ่งยังไม่มีความปลอดภัย หรือมีระบบแลกเปลี่ยนที่สะดวก ปลอดภัยมารองรับ

๓.๒.๗ ปัญหาอาชญากรรมต่าง ๆ ที่เกิดจากการเจริญของเมืองเมื่อกลุ่มทุนจีน เข้ามาลงทุนตามแนวชายแดน เกิดความไม่ปลอดภัย ความไม่น่าเชื่อถือส่งผลกระทบต่อภาวะการค้าชายแดน

๓.๒.๘ การค้านอกระบบและการลักลอบขนสินค้าหนีภาษียังคงมีเรื่อย ๆ

๓.๓ ความต้องการหรือข้อเสนอแนะ

๓.๓.๑ ประเทศไทยควรเสริมสร้างความสัมพันธ์กับรัฐบาลทหารเมียนมา อย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ การประสานและช่วยเสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างกลุ่ม ชาติพันธุ์และรัฐบาลทหารเมียนมาอย่างต่อเนื่อง และเจรจาข้อตกลงทางการค้าซึ่งเป็นประโยชน์ ทั้งสองฝ่ายเพื่อแก้ไขปัญหาความไม่แน่นอนของกฎระเบียบ การปรับอัตราอากรขาออกของประเทศเมียนมา การปรับอัตราค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ข้อจำกัดเกี่ยวกับด้านการเงินและการธนาคาร

๓.๓.๒ การลดขั้นตอนในพิธีการศุลกากร เช่น การตั้ง Profile การตรวจ สินค้า และการเพิ่มการข่าวในด้านการค้าชายแดนมากขึ้นเพื่อป้องปรามการค้านอกระบบและ การลักลอบหนีภาษี

๓.๓.๓ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องช่วยประสานกับทางสหภาพเมียนมา ในเรื่อง การขนส่งสินค้าขนาดเล็ก จะได้ช่วยในเรื่องของการจราจรที่สะพานมิตรภาพแม่น้ำสายแห่งที่ ๑

๓.๓.๔ ต้องการให้มีระบบราง หากมีการขนส่งทางรางไปถึงอำเภอแม่สอด จังหวัดตากน่าจะเป็นทางออกที่ดีในการลดต้นทุนการขนส่ง ลดมลพิษ และอุบัติเหตุที่เกิดจาก การขนส่งทางถนน

๔. ราชอาณาจักรกัมพูชา

๔.๑ สภาพปัจจุบัน

สำหรับช่องทางการค้าชายแดนระหว่างไทย-กัมพูชาที่สำคัญ ได้แก่ ด้านศุลกากรอรัญประเทศ (จังหวัดสระแก้ว) ด้านศุลกากรคลองใหญ่ (จังหวัดตราด) ด้านศุลกากรจันทบุรี ด้านศุลกากรช่องจอม (จังหวัดสุรินทร์) และด้านศุลกากรช่องสะง่า (จังหวัดศรีสะเกษ)

ในปัจจุบันสถานการณ์การค้าชายแดน ณ อรัญประเทศ ประสบปัญหากับการจราจรติดขัด ณ ด้านพรมแดนคลองลึก รัฐบาลให้ความสำคัญในด้านการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดปัญหาความแออัดของพรมแดนคลองลึก โดยการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมที่ ด้านพรมแดนหนองเอี่ยน โดยแยกเป็นจุดผ่านแดนถาวรหนองเอี่ยน จะใช้ในด้านของการค้าชายแดน เป็นหลักและส่วนจุดผ่านแดนถาวรคลองลึกจะเน้นในเรื่องของบุคคลข้ามผ่านแดน ในขณะที่เดียวกันก็มีการขออนุมัติเปิดจุดผ่านแดนเพิ่มขึ้นอีกสองจุด เพื่อรองรับการขยายตัวการค้าชายแดน ข้อดีของประเทศไทยหรือข้อได้เปรียบก็คือทางการกัมพูชามีความต้องการสินค้าไทยและยังเชื่อมั่นในสินค้าไทย ในทางปฏิบัติของศุลกากรในด้านของพิธีการศุลกากรยังไม่มีปัญหาใดกับทางกัมพูชา และโดยข้อตกลงระหว่างไทยกับกัมพูชาสามารถให้รถไทยเข้าไปได้ ๕ กิโลเมตร และมีการเปลี่ยนถ้ายรถ จึงทำให้ปริมาณการค้าสูงขึ้นและไม่ค่อยจะเกิดปัญหาในเรื่องของการบรรทุกสินค้า และไม่ได้ประสบปัญหาเกี่ยวกับต้นทุนของการขนส่งแต่อย่างใด และทางกัมพูชาก็ไม่ได้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมเพิ่มเติมเหมือนกับการค้าชายแดนของฝั่งประเทศลาว ผู้ประกอบการเองก็เข้าใจในบริบทของตัวเองจะต้องปฏิบัติตาม

ข้อกฎหมายอย่างไร จึงทำให้ด่านศุลกากรอรัญประเทศค่อนข้างจะมีมาตรฐานในเรื่องของการจัดเก็บรายได้เข้าประเทศ ในส่วนของการค้าชายแดนกับกัมพูชาสินค้าจากเวียดนามไม่ได้ผ่านแดนเข้ามายังกัมพูชาสักเท่าไร เพราะฉะนั้นแล้วการค้าชายจึงเป็นการค้าชายแดนระหว่างไทยกัมพูชาโดยแท้จริง โดยไม่ใช่เป็นการผ่านแดนไปยังประเทศที่สาม ปริมาณการค้าส่วนมากจะมาจาก การส่งออกของผู้ประกอบการไทยแทบทั้งนั้น

การค้าชายแดนไทยกับกัมพูชาทางด้านศุลกากรคลองใหญ่ ประเทศไทยได้ดุลการค้ามาโดยตลอด จากข้อมูลการค้าชายแดนตั้งแต่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ถึงปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ ในช่วง ๕ ปีที่ผ่านมา สินค้านำเข้าที่สำคัญ ๕ อันดับแรก ได้แก่ ชุดสายไฟสำเร็จรูป คิดเป็นร้อยละ ๘๔.๐๕ ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด ปลาทะเลสดทั้งตัวแช่เย็น (ร้อยละ ๗.๒๖) เนื้อหอยนางรมแช่เย็น (ร้อยละ ๓.๓๘) แผงวงจรอิเล็กทรอนิกส์ (ร้อยละ ๑.๖๔) และหอยนางรมแช่เย็น (ร้อยละ ๑.๒๖) สินค้าส่งออกที่สำคัญ ๕ อันดับแรก ได้แก่ ชุดสายไฟฟ้า คิดเป็นร้อยละ ๕.๕๑ ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด เครื่องดื่มอัดลมและเครื่องดื่มไม่อัดลม (ร้อยละ ๕.๒๕) น้ำตาลทราย (ร้อยละ ๔.๒๙) ของใช้ทำด้วยพลาสติก (ร้อยละ ๔.๒๔) และ นมและอาหารเสริม (ร้อยละ ๔.๐๗) โดยการนำเข้า - ส่งออกทางบกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ขณะที่การนำเข้า - ส่งออกทางทะเลมีแนวโน้มลดลง

๔.๒ ปัญหาอุปสรรค

๔.๒.๑ ปัญหาการจราจรติดขัด ณ ด่านพรมแดนคลองลึก โดยเบื้องต้นกำหนดให้หากเป็นยานพาหนะ คน จะใช้ด่านพรมแดนคลองลึกเป็นหลัก และหากเป็นสินค้าจะใช้ด่านพรมแดนหนองเอี่ยน เพื่อลดปัญหาการติดขัดดังกล่าว

๔.๒.๒ ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น เช่น ถนน ระบบไฟฟ้า ระบบการสื่อสาร และระบบน้ำประปา ยังเข้าไม่ถึงในพื้นที่บางพื้นที่ เช่น จุดผ่อนปรนการค้าบ้านมะม่วง

๔.๒.๓ ด้านความมั่นคง/ความปลอดภัย ปัญหาการรุกล้ำเขตแดนของประเทศไทยกัมพูชา ยังไม่ได้ดำเนินการแก้ไขบางพื้นที่ยังไม่ปลอดภัย

๔.๒.๔ ด้านภูมิประเทศ ลักษณะภูมิประเทศของอำเภอคลองใหญ่ มีพื้นที่แคบยาวเลียบไปตามชายฝั่ง พื้นที่จึงมีลักษณะแคบไม่สามารถพัฒนาบริเวณหน้าด่านพรมแดนถาวรบ้านหาดเล็กได้ เพราะจะกระทบกับความมั่นคงตามแนวชายแดน

๔.๒.๕ ระบบการจัดเก็บภาษีของประเทศกัมพูชายังไม่เป็นมาตรฐานสากล จัดเก็บภาษีซ้ำซ้อน ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าสูงขึ้น

๔.๒.๖ โครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนในประเทศกัมพูชายังไม่พร้อมรองรับการขนส่งทำให้การขนส่งใช้เวลานาน ค่าขนส่งมีราคาสูง

๔.๒.๗ กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าของประเทศกัมพูชาเปลี่ยนแปลงบ่อย บางพื้นที่กำหนดระเบียบของตนเอง โดยเฉพาะพื้นที่ที่เป็นเมืองการค้าชายแดน ทำให้ขาดความชัดเจนและเป็นอุปสรรคในการดำเนินการของผู้ประกอบการ

๔.๒.๘ สกูลเงินเรียลของกัมพูชาขาดเสถียรภาพทำให้การซื้อขายสินค้าจะไม่สามารถรับการชำระค่าสินค้า จึงต้องหันไปใช้สกุลเงินอื่นแทน

๔.๓ ความต้องการหรือข้อเสนอแนะ

๔.๓.๑ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรบูรณาการการทำงานและขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่องเพื่อแก้ไขปัญหาพร้อมกัน

๔.๓.๒ ผลักดันให้ประเทศกัมพูชาให้ความร่วมมือในการพัฒนาระบบการขนส่งทั้งในประเทศและระหว่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า

๔.๓.๓ พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรที่ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ)

๔.๓.๔ ใช้เวทีการประชุมคณะกรรมการเขตแดนร่วม (Joint Boundary Committee : JBC) ไทย - กัมพูชา คณะกรรมการร่วมทางการค้า (Joint Trade Committee : JTC) ที่เปิดโอกาสให้ประเทศทั้งสองฝ่ายหยิบยกประเด็นปัญหาอุปสรรคทางการค้ารวมถึงปัญหาการค้าชายแดน หรือแนวทางแก้ไขปัญหามาหารือกันจนได้ผลจริงในทางปฏิบัตินอกเหนือจากกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรอบความร่วมมืออนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งเป็นกลไกการดำเนินงานในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค

กล่าวโดยสรุปสภาพปัจจุบัน ปัญหาอุปสรรค และความต้องการของการค้าชายแดนของประเทศคู่ค้าชายแดนทั้ง ๔ ประเทศ ทำให้ทราบถึงสภาพปัจจุบันของการค้าชายแดนมีแนวโน้มดีขึ้นเรื่อย ๆ โดยดูได้จากมูลค่าการค้าที่เพิ่มขึ้นในแต่ละประเทศ และการได้เปรียบดุลการค้าทั้ง ๔ ประเทศ แม้จะประสบปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เช่น ปัญหาความไม่สงบภายในประเทศเพื่อนบ้าน ปัญหาเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าชายแดน ปัญหาเงินเฟ้อ ปัญหาการชำระหนี้ต่างประเทศ ปัญหาความไม่เป็นมาตรฐานของกฎหมาย ระเบียบ ข้อตกลงของประเทศคู่ค้าชายแดนที่มีความไม่แน่นอน ซับซ้อนเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา การลักลอบเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนหรือการค้านอกระบบ ปัญหาการรุกล้ำเขตแดน รวมถึงปัญหาด้านระบบโลจิสติกส์อันได้แก่ ปัญหาต้นทุนค่าขนส่ง ความไม่พร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาการจราจรแออัดในพรมแดน และกระจุกตัวในหน้าฤดูกาล ข้อจำกัดเรื่องยานพาหนะ ปัญหาการประกันภัย และปัญหาของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ การบูรณาการระหว่างหน่วยงานการตรวจร่วม ซึ่งปัญหาเหล่านี้นำมาซึ่งความต้องการของหน่วยงาน และข้อเสนอแนะจากนักวิชาการจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันพัฒนาการค้าชายแดนให้สามารถสร้างมูลค่าให้กับประเทศไทย ตลอดจนเป็นการสร้างความสามารถในการแข่งขันในระดับสากล ผู้วิจัยจึงได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนเพื่อให้ทราบถึงสิ่งที่จะต้องนำไปวางแผนเพื่อสร้างแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนต่อไป

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน

ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) จำนวน ๑๕ หน่วยงาน สามารถสรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนเป็นรายประเทศคู่ค้าชายแดน ดังต่อไปนี้

๑. มาเลเซีย

๑.๑ ปัจจัยหลักทางด้านเศรษฐกิจเนื่องจากว่าพื้นที่อยู่ใกล้แหล่งผลิตจึงทำให้เกิดความต้องการของประเทศเพื่อนบ้านประกอบกับการเปิดประเทศทำให้ความต้องการจากที่หยุดชะงักไปหลายปีกลับมาฟื้นตัวอีกรอบทิศทางการค้าเริ่มปรับตัวดีขึ้น

๑.๒ กฎระเบียบ พิธีการศุลกากรไม่ค่อยมีปัญหาจึงทำให้การค้าชายแดนคล่องตัว

๑.๓ การให้บริการแบบ One Stop Service: OSS ของศุลกากรและหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตสำหรับสินค้านำเข้า-ส่งออก ผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ด้วยระบบ NSW รวมไปถึงการเดินทางของผู้เดินทางข้ามแดน

๑.๔ การขนส่งสินค้าสามารถขนส่งสินค้าได้ทั้งทางบกโดยรถบรรทุกสินค้าข้ามแดนและทางรถไฟ จึงเป็นปัจจัยหลักที่สำคัญเพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการมีตัวเลือกยิ่งขึ้นในการขนส่งสินค้าส่งผลต่อการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้น

๒. สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

๒.๑ การเข้าถึงตลาดความนิยมต่อสินค้าไทย ความเชื่อมั่นในคุณภาพของสินค้าไทยมากกว่าสินค้าจากประเทศอื่น ๆ ทำให้เกิดการพึ่งพาสินค้าจากไทยเป็นหลัก เนื่องจากได้รับอิทธิพลผ่านสื่อข่าวสารของไทย อีกทั้งการมีวัฒนธรรมและภาษาที่ใกล้เคียงกัน

๒.๒ การบริหารจัดการจุดข้ามพรมแดน เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบและกระบวนการทางศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งระหว่างชายแดน ซึ่งจะทำให้มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มสูง

๒.๓ ปัจจัยด้านต้นทุนของการนำเข้า ความสะดวกในการขนส่งสินค้าที่มีระยะเวลาที่รวดเร็ว การส่งออกสินค้าในฝั่งประเทศไทยซึ่งถูกกว่าทำให้มีมูลค่าการส่งออกที่สูง และมีพิธีการศุลกากรที่นำเชื่อถือด้วยการรองรับระบบอิเล็กทรอนิกส์

๒.๔ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการสื่อสารที่มีคุณภาพ เช่น สะพานมิตรภาพไทย-ลาวทั้ง ๕ แห่ง และเชื่อมโยงระหว่างกัน การพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ระบบรางคู่ ความได้เปรียบในเรื่องของเส้นทางที่สามารถทะลุไปยังจีนได้จึงทำให้การค้าชายแดนสูงขึ้น โดยเฉพาะเส้นทาง R3A และเส้นทางเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ที่เชื่อม ๔ ประเทศเข้าด้วยกัน ได้แก่ เมียนมา ไทย ลาว และเวียดนาม หรือเส้นทางหมายเลข 9-R9 เชื่อมโยงทะเลจีนใต้กับมหาสมุทรอินเดีย นอกจากนั้นยังมีความร่วมมืออำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA) ทำให้มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย-ลาวมีมูลค่าสูง

๒.๕ การมีสินค้าที่อยู่ใกล้แหล่งผลิตเนื่องจากระยะทางไม่ไกล เช่น การมีฟาร์มสัตว์ในภาคอีสาน หรือพืชผลทางการเกษตรที่ไม่ไกลจากสวนเกษตรกร

๒.๖ ผลพลอยได้จากการค้าผ่านแดน ส่วนหนึ่งมาจากการค้าผ่านแดนไปยังประเทศเวียดนาม และจีนตอนใต้ โดยมูลค่าการค้าชายแดนไปยังจีนร้อยละ ๖๐-๗๐ เช่น ศุลกากรมีระบบตรวจปล่อยสินค้า Express ทางบก ประกอบกับมีสินค้าจากเวียดนามทะลักเข้ามายังฝั่งไทย และในขณะเดียวกันก็มีการส่งออกอยู่เรื่อย ๆ เห็นได้จากปริมาณสินค้าและปริมาณรถเข้าออกประมาณ ๑๓,๐๐๐-๑๔,๐๐๐ คันต่อเดือน

๒.๗ การที่ประเทศลาวเป็น Land Link จึงทำให้การใช้ทำเลที่ตั้งของประเทศลาวเป็นตัวเชื่อมในระบบโลจิสติกส์เพื่อสร้างรายได้ให้กับประเทศของตนเอง จึงเป็นการสร้างระบบโลจิสติกส์ของไทยให้สามารถเชื่อมโยงผ่านลาวไปยังประเทศจีนได้อย่างง่าย

๒.๘ การเปลี่ยนเส้นทางการค้า เช่น เส้นทางการค้าสัตว์เพื่อการบริโภคเปลี่ยนเส้นทางจากมาเลเซียมาเป็นเส้นทางไทย-ลาว-เวียดนาม-จีน เนื่องจากมาตรฐานการส่งออกในเรื่องของฟาร์ม ฟาร์มที่สามารถส่งออกได้ตามระบบมีจำนวนน้อยซึ่งเทียบกับภาคอีสานซึ่งมีจำนวนสูงกว่า ประกอบกับในภาคอีสานมีการเลี้ยงโคมากกว่าภาคใต้

๓. สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

๓.๑ ด้านเศรษฐกิจ สังคม จำนวนประชากร ของสหภาพเมียนมาทำให้ต้องพึ่งพาสินค้าจากประเทศไทย เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง วัสดุก่อสร้าง เครื่องอุปโภคบริโภคจากอุปสงค์ของกลุ่มทุนจีนที่ขยายพื้นที่เข้ามาในเมืองท่าซีไห่ลี่ โดยสังเกตได้ว่ามีโรงแรม ตึกสูง รวมถึงจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้น

๓.๒ ตำแหน่งที่ตั้งและภูมิประเทศของอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เป็นปัจจัยที่สำคัญ เนื่องจากเป็นพรมแดนที่ติดต่อกับประเทศเมียนมา อีกทั้งยังผ่านออกไปยังประเทศจีนและอินเดียได้

๓.๓ ผลพลอยได้จากการค้าผ่านแดนไปยังประเทศที่ ๓ เช่น จีน และอินเดียทำให้เกิดการค้าขายระหว่างกันสร้างมูลค่าที่สูงตาม

๔. ราชอาณาจักรกัมพูชา

๔.๑ การขนส่งเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดเพราะผู้ประกอบการมองแล้วว่า เส้นทาง การขนส่ง ณ จุดนี้เป็นเส้นทางที่เหมาะสมและสามารถขนส่งไปยังกลุ่มลูกค้า และผู้ค้าก็จะเป็นรายเดิม ๆ ที่มีการค้าขายอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับจุดขนส่งจากด่านไทยไปยังปลายทางมีระยะทางที่ไม่ไกลมาก ซึ่งใกล้กับแหล่งผลิต

๔.๒ สินค้าไทยเป็นที่นิยมของประชาชนชาวกัมพูชา เนื่องจากชาวกัมพูชามองว่าสินค้าไทยเป็นสินค้าที่มีคุณภาพ เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า น้ำดื่ม เครื่องดื่มชูกำลัง

๔.๓ ระบบการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค ด้วยเส้นทาง R10 กัมพูชามีเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตอนใต้ (Southern Coastal Economic Corridor) กรุงเทพฯ - ตราด / เกาะกง - สีหนุวิลล์ - กัมปอต / ฮาเตียน - เกินเทอ - โฮจิมินห์ ซึ่งช่วยย่นระยะทางในการขนส่งสินค้า ลดต้นทุนการขนส่ง

๔.๔ ทำเลที่ตั้งของทั้ง ๒ ประเทศที่ใกล้ชิดติดกัน สามารถขนส่งสินค้าจากชายแดนไทยเข้าไปถึงจังหวัดต่าง ๆ ของประเทศกัมพูชาได้สะดวกและใช้เวลาไม่นาน

๔.๕ พิธีการศุลกากรที่เรียบง่าย มีระบบเชื่อมโยงข้อมูลในโครงการตรวจสินค้าร่วมกันระหว่างกรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง One Stop Service ผ่านระบบ National Single Window (NSW) เพื่อตรวจสอบใบอนุญาตหรือใบรับรองตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ทำให้สะดวก รวดเร็วในการตรวจปล่อยสินค้า

จากปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนเป็นรายประเทศคู่ค้าชายแดนทั้ง ๔ ประเทศ ทำให้ทราบถึงความแตกต่างเชิงกายภาพพื้นที่ โครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ สังคมการเมือง วัฒนธรรม ภาษาและพฤติกรรมในการบริโภค หลายปัจจัยที่คล้ายกันและยังมีอีกหลายปัจจัยที่แตกต่างกัน ผู้วิจัยจึงได้ทำการสังเคราะห์เพื่อหาตัวแปรปัจจัยสำคัญในภาพรวมของการค้าชายแดน

๕. การสังเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน

เมื่อผู้วิจัยสรุปปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนเป็นรายประเทศคู่ค้าชายแดนจำนวน ๔ ประเทศแล้วจากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) จำนวน ๑๕ หน่วยงาน จึงได้ทำการสังเคราะห์เพื่อหาตัวแปรสำคัญรายปัจจัย ดังตารางที่ ๓-๑ ตารางที่ ๓-๑ การสังเคราะห์ตัวแปรปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘
ด้านศุลกากรแม่สอด		✓	✓			✓	✓	✓
ด้านศุลกากรแม่สาย	✓	✓	✓	✓	✓		✓	
สำนักงานศุลกากรหนองคาย	✓	✓			✓			✓
ด้านศุลกากรมุกดาหาร	✓			✓	✓			✓
ด้านศุลกากรเชียงของ	✓	✓	✓	✓		✓		✓
ด้านศุลกากรอรัญประเทศ		✓			✓	✓		
ด้านศุลกากรคลองใหญ่	✓	✓		✓				
ด้านศุลกากรสะเดา		✓		✓		✓		✓
ด้านศุลกากรปะดังเบซาร์				✓	✓			
ด้านตรวจพืชเชียงของ	✓							
ด้านอาหารและยาเชียงของ						✓		
ปศุสัตว์จังหวัดนครพนม	✓					✓		✓
บริษัท โบ้เหวิน จำกัด					✓			
บจก. นอร์ท รีเวอร์ อินเตอร์เทรด					✓			
หอการค้าจังหวัดมุกดาหาร		✓				✓		
รวม	๗	๘	๓	๖	๗	๗	๒	๖

แทนค่าตัวเลขในตาราง

๑ = โครงสร้างพื้นฐาน

๓ = อิทธิพลกลุ่มทุนจีน

๕ = ต้นทุนการขนส่ง

๗ = ปัญหาภายในของประเทศ

๒ = อุปสงค์การพึ่งพาสินค้าของไทย

๔ = การเปิดเสรีชายแดน

๖ = ใกล้เคียงแหล่งผลิต/ทำเลที่ตั้งของไทย

๘ = ผลพลอยได้จากการค้าผ่านแดน

ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ ๓-๑ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนของประเทศไทย กับประเทศ คู่ค้าชายแดน ซึ่งได้แก่ เมียนมา ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย ปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนจาก ผลรวมมากไปหาน้อย ดังนี้

๕.๑ อุปสงค์การพึ่งพาสินค้าจากไทย ความนิยมต่อสินค้าไทย ความเชื่อมั่นใน คุณภาพของสินค้าไทย อันเป็นผลมาจากอิทธิพลผ่านสื่อข่าวสารของไทย สินค้าไทยเป็นที่นิยมของ ประชาชนโดยเฉพาะ สปป.ลาว กัมพูชาและเมียนมา ถือเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนมากที่สุด

๕.๒ โครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่งและการสื่อสารที่มีคุณภาพ การขนส่งสินค้า สามารถขนส่งสินค้าได้ทั้งทางบกโดยรถบรรทุกสินค้าข้ามแดนและทางรถไฟ ทำให้ผู้ประกอบการมี ตัวเลือกรถยนต์ เช่น สะพานมิตรภาพไทย-ลาวทั้ง ๕ แห่ง และเชื่อมโยงระหว่างกัน การพัฒนาโครงข่าย โลจิสติกส์ระบบรางคู่ ความได้เปรียบในเรื่องของเส้นทางที่สามารถทะลุไปยังจีนได้ การสร้างระบบ โลจิสติกส์ของไทยให้สามารถเชื่อมโยงผ่านประเทศลาวซึ่งเป็น Land Link จึงทำให้การใช้ท่าเรือที่ตั้ง ของประเทศลาวเป็นตัวเชื่อมในระบบโลจิสติกส์ไปยังประเทศจีนได้อย่างง่าย โดยเฉพาะเส้นทาง R3A และเส้นทางเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ที่เชื่อม ๔ ประเทศเข้าด้วยกัน ได้แก่ เมียนมา ไทย ลาว และเวียดนาม และระบบการ คมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค ด้วยเส้นทาง R10 กัมพูชามีเส้นทางตามแนวระเบียง เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตอนใต้ (Southern Coastal Economic Corridor) ซึ่งช่วยย่นระยะทางในการ ขนส่งสินค้า

๕.๓ ต้นทุนการขนส่ง ความสะดวกในการขนส่งสินค้าที่มีระยะเวลาที่รวดเร็ว ราคาถูก การส่งออกสินค้าในฝั่งประเทศไทยซึ่งถูกกว่าทำให้มีมูลค่าการส่งออกสูง ผู้ประกอบการมอง แล้วว่าต้นทุนการขนส่งที่เหมาะสมและสามารถขนส่งไปยังกลุ่มลูกค้าได้ทันเวลา ประกอบกับจุดขนส่ง จากด่านไทยไปยังปลายทางมีระยะทางที่ไม่ไกลมาก

๕.๔ โกล้แหล่งผลิต/ท่าเรือที่ตั้งของประเทศไทย พื้นที่อยู่ใกล้แหล่งผลิตจึงทำให้เกิด ความต้องการของประเทศเพื่อนบ้านประกอบกับการเปิดประเทศทำให้ความต้องการจากที่หยุดชะงัก ไปหลายปีกลับมาฟื้นตัว การมีสินค้าที่อยู่ใกล้แหล่งผลิตเนื่องจากระยะทางไม่ไกล เช่น การมีฟาร์ม สัตว์ในภาคอีสาน หรือพืชผลทางการเกษตรที่ไม่ไกลจากสวนเกษตรกร หรือกรณีตำแหน่งที่ตั้งและ ภูมิประเทศของอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการค้าชายแดนเนื่องจากเป็น พรหมแดนที่ติดต่อกับเมียนมา อีกทั้งยังผ่านออกไปยังจีนและอินเดียได้ หรือด่านฝั่งกัมพูชาสามารถ ขนส่งสินค้าจากชายแดนไทยเข้าไปถึงจังหวัดต่าง ๆ ของประเทศกัมพูชาได้สะดวกและใช้เวลาไม่นาน

๕.๕ การเปิดเสรีชายแดน การบริหารจัดการจุดข้ามพรมแดน การอำนวยความสะดวก การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างชายแดนของประเทศไทยมีความพร้อม ทำให้ประเทศคู่ค้า อยากร่วมในหลายรูปแบบต่างกัน เช่น ซื้อสินค้า เดินทางท่องเที่ยว หรือมาลงทุน และประเทศไทย ไม่มีเงื่อนไขที่ซับซ้อนและไม่เก็บค่าธรรมเนียมซ้ำซ้อน

๕.๖ ผลพลอยได้จากการค้าผ่านแดน การค้าชายแดนฝั่งไทย-ลาวกำลังซื้อง่ใน รูปการค้าผ่านแดนไปจีนและเวียดนาม ผังด้วยการค้าผ่านแดนไปยังจีนร้อยละ ๖๐-๗๐ ระบบตรวจ ปล่อยสินค้า Express ทางบก ประกอบกับมีสินค้าจากเวียดนามทะลักเข้ามาฝั่งไทยและใน ขณะเดียวกันก็มีการส่งออกอยู่เรื่อย ๆ หรือชายแดนฝั่งอำเภอแม่สอดมีการค้าผ่านแดนไปจีนและ

อินเดีย และชายแดนมาเลเซียมีการค้าผ่านแดนไปยังสิงคโปร์ หรือการค้าชายแดนฝั่งกัมพูชาที่มีการค้าผ่านแดนไปยังเวียดนามใต้

๕.๗ อิทธิพลกลุ่มทุนจีน การเข้ามาของกลุ่มทุนจีนที่ขยายพื้นที่เข้ามาในเมืองท่าหลัก โดยสังเกตได้ว่ามีโรงแรม ตึกสูง รวมถึงจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้น รวมไปถึงเมืองต่าง ๆ ในสปป.ลาว ทำให้ความต้องการสินค้าจากฝั่งไทยมีปริมาณสูง เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง วัสดุก่อสร้าง เครื่องอุปโภคบริโภค

๕.๘ ปัญหาภายในประเทศเพื่อนบ้าน ความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลทหารเมียนมากับกลุ่มชาติพันธุ์ในประเทศเมียนมา ส่งผลกระทบต่อการค้าตามแนวชายแดนของรัฐบาลทหารเมียนมา ซึ่งอาจมีความพยายามในการสร้างความกดดันทางด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ของกลุ่มชาติพันธุ์ที่เป็นคู่ขัดแย้ง เส้นทางเคลื่อนย้ายและขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีนในเส้นทางที่ผ่านทางประเทศเมียนมา ยังจะต้องผ่านเขตอิทธิพลของกลุ่มชาติพันธุ์ดังกล่าว ส่งผลต่อมูลค่าการค้าชายแดนที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

นอกจากนี้แล้วยังมีปัจจัยอื่น ๆ เช่น ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบ และกระบวนการทางศุลกากร พิธีการศุลกากรที่นำเชื่อถือด้วยการรองรับระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ไม่ค่อยมีปัญหาจึงทำให้การค้าชายแดนคล่องตัว การให้บริการแบบ One Stop Service ของศุลกากรและหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตสำหรับสินค้านำเข้า-ส่งออก ด้วยระบบ NSW ปัจจัยการเปลี่ยนเส้นทางการค้า เช่น เส้นทางการค้าสัตว์เพื่อการบริโภคตามมาตรฐานฟาร์มได้เปลี่ยนเส้นทางจากมาเลเซียมาเป็นเส้นทางไทย-ลาว-เวียดนาม-จีน

แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน

เมื่อทราบถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนในภาพรวมแล้ว จากการสัมภาษณ์เชิงลึก สัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) จำนวน ๑๕ หน่วยงาน ผู้วิจัยยังได้ทำการวิเคราะห์ประเด็นแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน ซึ่งจะเป็นอีกหนึ่งข้อมูลสำคัญในการนำไปพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อยกระดับสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนต่อไป โดยสามารถสรุปประเด็นได้ดังนี้

๑. แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับองค์กร

๑.๑ การนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม การพัฒนาระบบไอทีในรูปแบบต่าง ๆ มาใช้ในการปฏิบัติงานให้มากขึ้นเสมือนให้มีจุดเดียวและสามารถผ่านไปได้โดยเร็ว เพื่อลดการเดินทาง ลดการติดต่อ ลดค่าใช้จ่าย ตลอดจนการอำนวยความสะดวกทางการค้าเข้ามาสนับสนุนการพัฒนาการค้าชายแดน เช่น การตรวจร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องของการออกใบอนุญาตล่าช้า ทำให้เกิดความเสียหายเนื่องจากใบอนุญาตในระบบ NSW ยังไม่ปลดล็อก และระบบการเชื่อมต่อของหน่วยงานรัฐในปัจจุบันสามารถเชื่อมต่อได้แค่การออกใบอนุญาตระหว่างหน่วยงานรัฐ (G to G) ซึ่งยังไม่มีมีการเชื่อมต่อระหว่างหน่วยงานรัฐกับภาคเอกชน (G to B) อย่างเป็นรูปธรรม

๑.๒ ปรับลดขั้นตอน กระบวนการที่ไม่จำเป็นพยายามลดการสุ่มตรวจหรือการใช้ระบบบริการจัดการความเสี่ยงในการตรวจสอบสินค้า กำหนด Profile ของสินค้าใหม่เพื่ออำนวยความสะดวก

ในทางการค้า พัฒนาพิธีการศุลกากร การบริการด้านพิธีการศุลกากรให้รวดเร็วในกระบวนการนำเข้า – ส่งออกเสมือน One Stop Service ที่สามารถครบทุกขั้นตอนในจุดเดียวกัน รวมถึงพัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากรให้มีประสิทธิภาพ โดยการเพิ่มการข่าวในด้านการค้าชายแดนมากขึ้นเพื่อป้องกันการค้ำอกระบบและการลักลอบหนีภาษี

๑.๓ การพัฒนาปรับปรุงด้านฯ ตามชายแดน ในเรื่องของเครื่องมือต่าง ๆ เช่น เครื่องเอกซเรย์ในการตรวจสินค้าจะเป็นปัจจัยสำคัญมากในการที่จะช่วยเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบหรือช่วยปกป้องประเทศชาติจากสิ่งผิดกฎหมาย รวมถึงการเร่งเปิดที่ทำการค้าแห่งใหม่ จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่อนปรนเพื่อรองรับการเติบโตของการค้า

๑.๔ สร้างมาตรฐานการตรวจในเรื่องของสารปนเปื้อนในสินค้าประเภท ผัก ผลไม้ แม้จะมีการตรวจสารปนเปื้อนถึงสามครั้ง เพื่อผ่านการตรวจสินค้าโดยเร็วนำไปสู่การออกใบอนุญาตและส่งออกสินค้าได้ทันเวลาซึ่งจะช่วยเพิ่มมูลค่าให้การค้าได้ และแก้ไขเงื่อนไขการส่งออก

๑.๕ การตรวจสอบติดตามการขนส่งสัตว์โดยเฉพาะกรมปศุสัตว์จะมีระบบการติดตามการขนส่งสัตว์จนถึงปลายทาง โดยการติด GPS ซึ่งจะมีประโยชน์ในการคำนวณเวลาในการขนส่งจากต้นทางไปยังปลายทาง เน้นในเรื่องของความปลอดภัยของสินค้าสัตว์เป็นหลัก หรือฟาร์มปลอดโรคทำให้ลูกค้ามีความเชื่อมั่นในการซื้อสินค้าปศุสัตว์ ได้ปศุสัตว์ที่มีชีวิต ชิ้นส่วนหรือผลิตภัณฑ์ปศุสัตว์อย่างปลอดภัย

๑.๖ การจัดสรรอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอ และพัฒนาเพิ่มทักษะให้มีความรู้เรื่องเกี่ยวกับการค้าด้านโลจิสติกส์ การค้าการลงทุน และปรับปรุงหลักสูตรในสถาบันการศึกษาในด้านโลจิสติกส์ ตลอดจนการให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการให้สามารถเข้าไปลงทุนและค้าขายในประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวก

๑.๗ จัดเก็บภาษีอากรอย่างเป็นธรรม โปร่งใส และตรวจสอบได้

๒. แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างองค์กร

๒.๑ ปรับปรุงและพัฒนากฎหมาย ระเบียบเกี่ยวข้องกับ การตรวจปล่อย และกฎหมายหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง การอำนวยความสะดวก การควบคุมการเคลื่อนย้าย การควบคุมตรวจสอบสินค้านำเข้า-ส่งออก เพื่อไม่ให้เกิดการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการค้าชายแดน อยู่ภายใต้กฎหมายที่มีความขัดแย้งและทับซ้อนกัน ผ่อนปรนกฎระเบียบและขั้นตอนต่าง ๆ ในกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง การนำผ่าน และต้องเอื้อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

๒.๒ พัฒนาปรับปรุงเชื่อมโยงระบบ และใช้ประโยชน์จากระบบ National Single Window (NSW) ของทุกหน่วยงานและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศให้มีความเชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๓ ส่งเสริมการใช้สิทธิประโยชน์จากการลงทุน หรือสิทธิประโยชน์ในทางภาษี เช่น การส่งเสริมการลงทุน เขตปลอดอากร หรือคลังสินค้าทัณฑ์บน การดำเนินนโยบายด้านสิทธิประโยชน์เพื่อจูงใจนักลงทุนที่เหนือกว่าประเทศอื่นในภูมิภาค

๒.๔ การบูรณาการความร่วมมือร่วมกับหน่วยงานราชการต่าง ๆ รวมไปถึงภาคเอกชน เพื่อหารือ แก้ไขปัญหาต่อเนื่องร่วมกัน ทั้งในระดับปฏิบัติและผู้บริหารควบคู่กัน ซึ่งช่วย

ให้การค้าชายแดนมีความสะดวก ถูกต้อง รวดเร็วมากขึ้น หรือการรวมกันหลาย ๆ หน่วยงานเพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าร่วมกัน โดยมีจังหวัดเป็นผู้ขับเคลื่อนหลักในการดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น และสิ่งอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติงานของหน่วยงานต่าง ๆ เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบสื่อสาร ระบบน้ำประปา หรือเปิดจุดผ่อนปรนทางการค้าเพิ่มขึ้น หรือการใช้เวทีคณะทำงานประสานความร่วมมือภาครัฐและภาคเอกชน (ครอ.) เป็นเครื่องมือในการบูรณาการหน่วยงาน หรือผู้ประกอบการโลจิสติกส์หารือกับส่วนราชการเพื่อหาแนวทางแก้ปัญหาซึ่งจะสามารถสร้างมาตรฐานในด้านโลจิสติกส์ได้

๓. แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างประเทศ

๓.๑ การพัฒนาและจัดระเบียบพื้นที่ การปรับโหมดเข้าสู่พื้นที่การควบคุมร่วมกันระหว่างไทย-ลาว (CCA) หรือการตรวจร่วมด้วยกันหลายหน่วยงานให้รวมเป็นจุดเดียวกันแบบเบ็ดเสร็จ พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรให้ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) พร้อมทั้งสนับสนุนพื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพให้เป็นศูนย์กลางการค้าส่ง ผลักดันการพัฒนากระบวนการขนส่ง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) และขนส่งต่อเนื่องระหว่างประเทศ เพราะจะเป็นจุดรวบรวมสินค้า คัดแยกประเภท และกระจายสินค้า เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างขนส่ง เช่น จากรถบรรทุกคอนเทนเนอร์มาเป็นรถบรรทุกขนาดเล็ก เพื่อให้สินค้าเคลื่อนที่และส่งถึงมือลูกค้าปลายทางได้อย่างรวดเร็ว

๓.๒ ส่งเสริมการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ในการผ่านพิธีการศุลกากรการค้าชายแดน และการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน สร้างมาตรฐานข้อมูล เอกสารการค้าสำหรับผ่านพิธีการศุลกากรร่วมกันและปรับปรุงให้เป็นมาตรฐานสากล และยอมรับร่วมกันของเอกสารทางการค้าที่ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

๓.๓ การมีนโยบายทางการทูตเชื่อมสัมพันธ์หรือการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของเพื่อนบ้านอย่างต่อเนื่อง ในการเจรจา จัดทำข้อตกลง และเรื่องอื่น ๆ เพื่อขจัดปัญหาในเบื้องต้นที่จะทำให้การทำงานมีความราบรื่น เช่น การจัดทำข้อตกลง (MOU) ด้านการขนส่งระหว่างไทย-มาเลเซีย เพื่ออำนวยความสะดวกในด้านการขนส่งผ่านแดน การใช้เวทีการประชุม คณะกรรมการเขตแดนร่วม (Joint Boundary Committee : JBC) ไทย - กัมพูชา คณะกรรมการร่วมทางการค้า (Joint Trade Committee : JTC) ที่เปิดโอกาสให้ประเทศทั้งสองฝ่ายหยิบยกประเด็นปัญหาอุปสรรคทางการค้ารวมถึงปัญหาการค้าชายแดน เสริมสร้างความสัมพันธ์กับรัฐบาลทหารเมียนมาอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบเจรจาข้อตกลงทางการค้าซึ่งเป็นประโยชน์ทั้งสองฝ่ายเพื่อแก้ไขปัญหาความไม่แน่นอนของกฎระเบียบและการขนส่งสินค้าขนาดเล็ก และหารือในระดับทวิภาคีตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนไทย-ลาว พ.ศ. ๒๕๔๒ ในเรื่องความชัดเจนของอัตราค่าธรรมเนียมและค่าบริการของท่าเรือบก ระยะเวลาที่ใช้ในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า และการเปลี่ยนหัวลากทางลาก ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งลาว

๓.๔ สนับสนุนให้มีการชำระเงินผ่านระบบธนาคารมากขึ้น โดยให้สาขาธนาคารเปิดบัญชีระหว่างกันทั้งสองประเทศ รวมถึงการส่งเสริมให้เกิดการแสวงหาตลาดใหม่ในการกระจายสินค้า เพื่อส่งเสริมการค้าอิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน

สรุป

การค้าชายแดนในปัจจุบันเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน เป็นมุมมองในเรื่องของพื้นที่มากขึ้น เช่น พื้นที่ของชายแดนต่าง ๆ เป็นเขตเศรษฐกิจชายแดนหรือจังหวัดเศรษฐกิจชายแดน การค้าชายแดนไม่ได้เป็นแค่การซื้อไปขายไปแต่ปัจจุบันเป็นเรื่องของการค้าระหว่างประเทศ เป็นการเชื่อมต่อที่ไปไกลกว่าเดิม การค้าชายแดนยังรวมถึงการเพิ่มมูลค่าซึ่งเป็นผลพลอยได้จากการใช้ประโยชน์จากการผ่านประเทศเพื่อนบ้านไปสู่ประเทศที่สามผ่านเครือข่ายการค้าโลกอื่น ๆ ซึ่งปัจจัยเชิงบวกที่สำคัญของการขยายตัวของการค้าชายแดน ส่วนหนึ่งมาจากการเปิดการค้าเสรีในภูมิภาคอาเซียนที่สามารถค้าขายถึงกันได้โดยการเชื่อมระบบการขนส่ง จนทำให้เกิดการพึ่งพาสินค้าระหว่างกัน เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงกันในแต่ละประเทศ การแข่งขันกันในด้านต้นทุนโลจิสติกส์โดยเฉพาะด้านการขนส่ง ความสะดวกรวดเร็วและการบริการด้านโลจิสติกส์ การมีแหล่งผลิตที่ใกล้กับเส้นทางขนส่งหรือกลุ่มลูกค้า การเปิดเสรีชายแดน เช่น การเปิดจุดผ่อนปรนทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ตลอดจนกลุ่มทุนจีนที่ขยายอิทธิพลทางการค้าตามนโยบายการค้า One Belt One Road สร้างความเจริญตามแนวชายแดนจนเกิดการการค้าชายแดนที่เพิ่มมูลค่ามหาศาล ขณะเดียวกันปัจจัยเชิงลบที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน ส่วนหนึ่งมาจากปัญหาความไม่สงบภายในประเทศเพื่อนบ้านและการเปลี่ยนเส้นทางการค้าของผู้ประกอบการ

จากปัญหาอุปสรรคของการค้าชายแดน นำมาซึ่งความต้องการและข้อเสนอแนะจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจึงได้เป็นแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนในภาพรวมของทั้ง ๔ ประเทศคู่ค้า ๓ ระดับ แบ่งเป็น ๑. แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับองค์กร ประกอบด้วย การนำเทคโนโลยีมาใช้ การปรับลดขั้นตอนกระบวนการ การพัฒนาปรับปรุงด้านฯ ตามแนวชายแดน รวมถึงเครื่องมือต่าง ๆ การสร้างมาตรฐานการตรวจสินค้าประเภท ผัก ผลไม้ ระบบติดตามการขนส่ง สินค้าประเภทสัตว์ การจัดสรรอัตราค่าขนส่งและพัฒนาบุคลากร และการจัดเก็บภาษีอย่างเป็นธรรม โปร่งใส ตรวจสอบได้ ๒. แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างองค์กร ประกอบด้วย การปรับปรุงกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ กับการตรวจปล่อย การอำนวยความสะดวก การควบคุมตรวจสอบสินค้า นำเข้า-ส่งออก การพัฒนาระบบการเชื่อมโยง NSW ระหว่างหน่วยงาน การส่งเสริมการใช้สิทธิประโยชน์จากการลงทุนและทางภาษีเพื่อจูงใจนักลงทุน และการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และเอกชนให้มากขึ้น ๓. แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างประเทศ ประกอบด้วย การพัฒนาและจัดระเบียบพื้นที่สู่พื้นที่การควบคุมร่วมกันระหว่างไทย-ลาว (CCA) การตรวจร่วมกันหลายหน่วยงาน ให้รวมเป็นจุดเดียวกันแบบเบ็ดเสร็จทั้งสองประเทศ พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรให้ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) พัฒนามาตรฐานระบบเอกสารร่วมกัน การผลักดันพื้นที่ชายแดนให้เป็น ศูนย์กลางการค้าส่ง ผลักดันการพัฒนาระบบการขนส่ง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) และขนส่งต่อเนื่องระหว่างประเทศ นโยบายทางการทูตเชื่อมสัมพันธ์หรือการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของเพื่อนบ้านอย่างต่อเนื่อง ในการเจรจา จัดทำข้อตกลง และเรื่องอื่น ๆ พร้อมทั้งสนับสนุนให้มีการชำระเงินผ่านระบบธนาคารมากขึ้น

บทที่ ๔

แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุน การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

จากการศึกษาสถานการณ์การค้าชายแดนของประเทศไทยกับประเทศคู่ค้าชายแดน ทั้ง ๔ ประเทศ ภาพรวมของการค้าชายแดนของประเทศไทย ปี ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant) ทำให้ทราบถึงสภาพปัจจุบัน ปัญหาอุปสรรค ความต้องการข้อเสนอแนะของการค้าชายแดน รวมถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) และสังเคราะห์ตัวแปรปัจจัย ได้แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน นำแนวทางที่ได้เข้าสู่มาตรฐานด้านโลจิสติกส์และยกระดับสู่มาตรฐานการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ด้วยเครื่องมือทางการบริหาร SWOT Analysis และ TOWS Matrix ได้แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี แผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี และแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยมีผลการศึกษา ดังนี้

สภาพปัจจุบันของโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ของประเทศคู่ค้าชายแดน ของไทย

การพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศใน ASEAN ทั้ง ๔ ประเทศ ที่มีพรมแดนติดกับ ประเทศไทย คือ เมียนมา ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย นั้น พบว่า ยังมีข้อจำกัดในหลาย ๆ ด้าน โดยการพัฒนา ด้านโลจิสติกส์ยังอยู่ในขั้นเริ่มต้น และต้องการการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างแท้จริง ยังไม่มีการจัดตั้ง หน่วยงานและคณะทำงานเพื่อดูแลด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจัง เพื่อออกกฎนโยบายด้าน โลจิสติกส์ของประเทศ จึงเป็นโอกาสของประเทศไทยที่จะผลักดันการค้าชายแดนเพื่อสร้างเป็น ศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาค แต่ก็ยังมีปัจจัยลบ คือ ธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีต้นทุน ซึ่งมี สัดส่วนที่สูงกว่าประเทศใกล้เคียง ทั้งมาเลเซีย และสิงคโปร์ โดยปัจจุบันประเทศไทยมีต้นทุนด้าน โลจิสติกส์อยู่ที่ร้อยละ ๑๘ ของต้นทุนการผลิตทั้งหมด ขณะที่มาเลเซียและสิงคโปร์อยู่ที่ต่ำกว่าร้อยละ ๑๐ ดังนั้นหากรัฐบาลต้องการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคและดึงดูดใจ นักลงทุนต่างชาติจะต้องบริหารจัดการต้นทุนกระบวนการภายในให้ถูกลง และสามารถส่งสินค้าและ บริการถึงมือผู้บริโภคได้เร็วขึ้น

นอกจากนี้ ธนาคารโลกยังได้ประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของประเทศใน ASEAN พบว่า ประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ ๓๒ แข่งหน้ามาเลเซียที่เคยมีลำดับดีกว่าประเทศไทยในปี ๒๐๑๖ (พ.ศ. ๒๕๕๙) ได้สำเร็จ ซึ่งมาเลเซียตกมาอยู่ อันดับที่ ๔๑ จากอันดับที่ ๓๒ ในปี ๒๐๑๖ (พ.ศ. ๒๕๕๙) แต่ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ยังเป็นรองสิงคโปร์ที่เป็นอันดับที่ ๑ ของอาเซียน จากสถานการณ์ที่ประเทศไทยแสดงศักยภาพ ด้านโลจิสติกส์สามารถช่วงชิงอันดับแข่งหน้ามาเลเซียได้ และสถานการณ์ที่เป็นรองสิงคโปร์ยังเป็นการย้ำ ให้เห็นว่าประเทศไทยควรให้ความสำคัญพัฒนาปรับปรุงด้านโลจิสติกส์ และจะทำอย่างไรให้

ประเทศไทยเป็นอันหนึ่งของอาเซียน ซึ่งรากฐานของการพัฒนาต้องมาจากการค้าเป็นสำคัญ เพื่อเพิ่ม GDP ของประเทศ ขับเคลื่อนการแข่งขัน และการค้าที่มีความสำคัญและโดดเด่นในขณะนี้ก็คือ การค้าชายแดน

๑. มาเลเซีย

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการคมนาคมขนส่ง เชื่อมต่อไทยและมาเลเซีย ในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ อาทิ โครงการพัฒนาพื้นที่ใน (Northern Corridor Economic Region: NCER) ที่เชื่อมโยงระหว่างไทย-มาเลเซีย ประกอบด้วย การพัฒนาด่านศุลกากรแห่งใหม่ที่ ดุเรียนบุหรง รัฐเกดะห์ ตรงข้ามกับด่านศุลกากรบ้านประกอบ อำเภอนาทวี จังหวัดสงขลา การพัฒนา ด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ตรงข้ามด่านบูกิตกายูฮิตัมและการปรับปรุงด่านพรมแดน การเชื่อมโยงที่ ด่านวังประจันกับจุดตรวจวังเกลียน ที่จังหวัดสตูลและรัฐเกดะห์ การเชื่อมโยงที่ด่านเบตง-เปิงกาลีฮูลู ที่จังหวัดยะลาและรัฐเประ ซึ่งมาเลเซียพัฒนาให้เป็น township แห่งใหม่ โครงการพัฒนาพื้นที่ใน (East Coast Economic Region: E CER) ที่เชื่อมโยงระหว่างไทย-มาเลเซีย ประกอบด้วย ด้านการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ การสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลกที่บ้านบูเกะตา อำเภอเวียง จังหวัดนราธิวาส กับบ้านบูกิตบุหงา รัฐกลันตัน การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลกแห่งที่ ๒ บริเวณเมืองรันเตาปันยัง รัฐกลันตัน และอำเภอสุโงโกล จังหวัดนราธิวาส และสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก ที่ท่าตาปา อำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส กับเมืองเปิงกาลีฮูลู อำเภอตุ้มปัต รัฐกลันตัน การพัฒนาเมืองเพื่อเป็นศูนย์กลาง ทางการท่องเที่ยว ได้แก่ แนวพื้นที่ชายฝั่ง เช่น เมืองตุ้มปัต เมืองกัวลาปาหัง และการพัฒนาศูนย์กลาง การท่องเที่ยวเมืองชายแดน เช่น เมืองเปิงกาลีฮูลูตรงข้ามกับอำเภอตากใบ รันเตาปันยังตรงข้าม กับสุโงโกล และบูกิตบุหงาตรงข้ามบูเกะตา

การพัฒนาแนวพื้นที่เมืองชายฝั่ง ได้แก่ การพัฒนาแนวพื้นที่ด้านเหนือเชื่อมโยงปาดังเบซาร์ สู่ประเทศไทย โดยพัฒนาเมืองกะง่าเมืองหลวงของรัฐปะลิสเป็นศูนย์กลางด้านการศึกษาเชื่อมโยงกับ เมืองอาโรและสินธก โดยให้เมืองกัวลาเกดะส์และเมืองกัวลามูดา เป็นศูนย์กลางด้านการประมง แปรรูปอาหาร การท่องเที่ยวชายฝั่งและการเพาะเลี้ยงชายฝั่ง ส่วนเมืองยาน พัฒนาเป็นศูนย์กลาง ด้านปิโตรเลียมเคมี อุตสาหกรรมกลั่นน้ำมันและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง คลังน้ำมัน และแนวพื้นที่ชายฝั่ง เมืองตุ้มปัต (ตรงข้ามอำเภอตากใบ จังหวัดนราธิวาส) กัวลาปาหัง พัฒนาเป็นศูนย์กลางด้านท่องเที่ยว เมืองเปิงกาลีฮูลู (ตรงข้ามท่าเรือเฟอร์รีตาปา) เมืองรันเตาปันยัง (ตรงข้ามอำเภอสุโงโกล) เมืองบูกิตบุหงา ตรงข้ามบ้านเกะตา ปัจจุบันมีสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลกแห่งใหม่สร้างแล้วเสร็จ พัฒนา เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวชายแดน

๒. สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

สปป.ลาว ได้เปลี่ยนโครงสร้างประเทศครั้งใหญ่จาก Land-Locked สู่ Land-Linked Country สร้างการเติบโตผ่านการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ โดยโครงการที่จะเป็น ความหวังในการพลิกชะตาประเทศแบบก้าวกระโดดคือ โครงการรถไฟลาว-จีน ที่เชื่อมระหว่าง สปป.ลาว กับ ประเทศจีน จะสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล ด้วยกำลังซื้อของประชาชน ชาวจีนที่หนาแน่น จึงเป็นโอกาสครั้งสำคัญในการส่งออกสินค้าไปยังประเทศจีน ซึ่งรถไฟลาว-จีนนี้ จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้ามากกว่าร้อยละ ๓๐ - ๔๐ เมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบทางถนน ยังช่วยลดต้นทุนการขนส่งระหว่างเวียงจันทน์และคุนหมิงลงประมาณร้อยละ ๕๐ ต่อดัน ช่วยเพิ่ม การค้าทางบกระหว่างจีน และ สปป.ลาว จากปัจจุบัน ๑.๗ ล้านตัน ให้เพิ่มขึ้นเป็น ๓.๗ ล้านตัน

ในปี ๒๕๗๓ และ สปป.ลาว ได้เปิดใช้ด่านสากลท่าบกท่านาแล้งสำหรับสินค้าและเขตโลจิสติกส์ครบวงจร ที่นครหลวงเวียงจันทน์อย่างเป็นทางการ นอกจากนี้แล้ว สปป.ลาว ยังมีโครงการพัฒนา เช่น พัฒนา สนามบินวัดไต พัฒนาเส้นทางสายฤดู จังหวัดอุตรดิตถ์-ปากลาย แขวงไซยะบูลี พัฒนาสะพานข้าม แม่น้ำเหือง พัฒนาเส้นทาง R3A (ห้วยทราย-หลวงน้ำทา) พัฒนาเส้นทางห้วยโก๋น-ปากแบ่ง พัฒนา สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๓ (นครพนม-คำม่วน) พัฒนาสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๔ (เชียงของ-ห้วยทราย) และพัฒนาเส้นทางรถไฟหนองคาย-ท่านาแล้ง-เวียงจันทน์

สปป.ลาว มีเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะจำนวนทั้งสิ้น ๑๒ แห่ง ที่มีการอนุมัติและดำเนินการแล้ว ประกอบด้วย ๑) เขตเศรษฐกิจสะพาน-เซโน ๒) เขตเศรษฐกิจเฉพาะ บ่อเต็นแดนงาม ๓) เขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมทองคำ ๔) นิคมอุตสาหกรรมและการค้าเวียงจันทน์ ๕) เขตเศรษฐกิจพิเศษไซเสดถา ๖) เขตเศรษฐกิจเฉพาะท่าแขก ๗) เขตเศรษฐกิจพิเศษล่องแก่ง-เวียงจันทน์ ๘) เขตเศรษฐกิจพิเศษดงโพสี ๙) เขตเศรษฐกิจเฉพาะบึงธาตุหลวง ๑๐) เขตเศรษฐกิจเฉพาะภูเขียว ๑๑) เขตเศรษฐกิจพิเศษปากเซ-ญี่ปุ่น และ ๑๒) เขตเศรษฐกิจพิเศษหลวงพระบาง ซึ่งเขตเศรษฐกิจของ สปป.ลาว มีความคืบหน้ามีแต้มต่อมากกว่าไทยในด้านสิทธิประโยชน์ ในด้านที่ดิน ๙๙ ปี นักลงทุนที่จะเข้าไปลงทุนอนุมัติผลได้ภายในเจ็ดวัน โครงสร้างพื้นฐานมีความพร้อม นักลงทุนที่ลงทุนในลาวจะได้รับสิทธิ GSP ในเรื่องของการส่งออกไปยังต่างประเทศ และสิทธิพิเศษอื่น ๆ อีกมากมาย จึงทำให้นักลงทุนไปลงทุนที่ฝั่งประเทศลาว นอกจากนี้ สปป.ลาวยังอยู่ระหว่างการพัฒนาท่าบก จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ สะพาน - เซโน เวียงจันทน์โลจิสติกส์พาร์ค และวังเต่า - โพนทอง และพัฒนา ศูนย์บริการเปลี่ยนถ่ายสินค้า (ICD) ๒ แห่ง ได้แก่ บ่อเต็นแดนงาม และท่าแขก สอดคล้องกับเป้าหมาย ที่รัฐบาลตั้งไว้ให้ สปป.ลาว เป็น Land Bridge ของอนุภูมิภาคเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อระหว่างไทย-เวียดนาม-กัมพูชา-จีนตอนใต้

ในส่วนของฝั่งด้านเหนือของ สปป.ลาว เส้นทาง R3A เชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้ กับลาวและไทย โดยมีจุดเริ่มต้นที่คุนหมิง มายังโมฮาน บ่อเต็น และห้วยทรายของลาว เข้าเขตไทยที่ อำเภอเชียงของ และสิ้นสุดที่กรุงเทพฯ ปัจจุบันเส้นทาง R3A นับว่าเป็นเส้นทางที่คับคั่งไปด้วย การจราจรมากที่สุดเส้นทางหนึ่ง ภายหลังจากที่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๔ (เชียงของ-ห้วยทราย) เปิดใช้

ในส่วนของฝั่งภาคใต้สะพานนะเขต แขวงที่ตั้งอยู่ตอนกลางค่อนไปทางใต้ของ ประเทศ มีชายแดนติดเวียดนามและประเทศไทย มีเมืองโกสอนพมวิหานเป็นเมืองหลักของแขวง อยู่บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (เส้นทางหมายเลข R9) โดยมีสะพาน มิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๒ เชื่อมมุกดาหาร - สะพานนะเขต เป็นที่ตั้งของเขตเศรษฐกิจพิเศษสะพานเซโน นอกจากนี้ สปป.ลาว ยังมีโครงการทางรถไฟสายสะพาน-ลาวบาว ซึ่งตั้งชื่อตามด่านพรมแดนที่จะเชื่อมโยง เป็นโครงการที่ได้รับทุนสนับสนุนจากเอกชนโดยบริษัทของมาเลเซีย (Giant Rail Company Limited) โดย รัฐบาลลาวยังคงถือหุ้นร้อยละ ๑๐ เชื่อมไทยกับเวียดนามข้ามแขวงสะพานนะเขตทางตอนใต้ของลาว

เส้นทาง R12 เชื่อมโยงภาคอีสานของไทยกับมณฑลกว่างซี โดยมีจุดเริ่มต้นที่ จังหวัดนครพนม โดยสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๓ (นครพนม-คำม่วน) เข้าเขตลาวที่แขวงคำม่วน วิ่งผ่านจังหวัดท่าตั้ง ริงห์และฮานอยของเวียดนาม ก่อนจะไปถึงสิ้นสุดที่กว่างซี ภายหลังจากเปิดสะพาน มิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๓ (นครพนม - คำม่วน) เส้นทางสาย R12 เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการขนส่ง สินค้าจากไทยไปยังเขตปกครองตนเองกว่างซี

เส้นทาง R8 มีจุดเริ่มต้นที่จังหวัดบึงกาฬ ซึ่งประเทศไทยกำลังดำเนินการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๕ (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) รองรับเส้นทางดังกล่าวเข้าเขตปากซันของลาว ผ่านเมืองวิงห์ มุ่งสู่กรุงฮานอยของเวียดนาม และไปสิ้นสุดที่กว้างซี

๓. สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

สหภาพเมียนมามีเมืองสำคัญที่เป็นย่านเศรษฐกิจหลักที่เชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งระหว่างกัน และมีโครงการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญ คือ

ย่างกุ้ง เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและศูนย์กลางกระจายสินค้าของประเทศ มีท่าเรือในเมืองสะดวกต่อการทำการค้าทางน้ำ มีสนามบิน ทั้งระหว่างประเทศภายในประเทศ ล่าสุดเพิ่งสร้างอาคารผู้โดยสารใหม่ และขยายลานจอดรถเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบิน อยู่ใกล้เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวาเพียง ๒๕ กิโลเมตร

ตองยี เมืองหลวงของรัฐฉาน ซึ่งตั้งอยู่ทางตอนเหนือของเมียนมา ห่างจากอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ๔๘๐ กิโลเมตร มีชาวไทใหญ่อาศัยอยู่มากที่สุด ซึ่งเป็นกลุ่มชาติพันธุ์ขนาดใหญ่อันดับ ๒ ของเมียนมา มีเส้นทางเชื่อมโยงกับมณฑลฉะเล่ย์ และกรุงเนปิดอว์ และพรมแดนทางทิศเหนือของรัฐฉานติดกับประเทศจีน

มณฑลฉะเล่ย์ เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและศูนย์กลางกระจายสินค้าของเมียนมาตอนกลาง-เหนือ มีท่าเรือที่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ซึ่งสามารถเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างเมียนมา จีน อินเดีย และไทย มีสนามบินนานาชาติ โดยมีเส้นทางการบินสู่กรุงเทพฯ และเชื่อมต่อกับย่างกุ้ง มีนิคมอุตสาหกรรมมณฑลฉะเล่ย์

มะริด ตั้งอยู่ใต้สุดของเมียนมาเป็นเมืองท่าที่สำคัญทางตอนใต้ของเมียนมา เป็นแหล่งทรัพยากรทางทะเลที่อุดมสมบูรณ์ และเป็นแหล่งป้อนวัตถุดิบที่สำคัญของไทย กว่าร้อยละ ๘๐ ของสัตว์น้ำทะเลทั้งหมดในไทยมาจากมะริด ปัจจุบันมีการเชื่อมต่อกับประเทศไทย ผ่านด่านชายแดนมูตอง-สิงขร ระยะทาง ๑๘๐ กิโลเมตร ทำให้สามารถส่งสินค้าอาหารทะเลมายังประเทศไทยได้สะดวก

รัฐบาลเมียนมาได้ดำเนินการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zones : SEZs) ในประเทศ ๓ แห่ง คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา (Thilawa SEZ) เขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei SEZ) และเขตเศรษฐกิจพิเศษเจ้าผิวัก (Kyaukphyu SEZ) ดังนี้

เขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา ศูนย์รวมอุตสาหกรรมญี่ปุ่นเป็นที่สนใจและถูกจับตามองจากนักลงทุนต่างชาติในฐานะแหล่งรองรับโครงการลงทุนขนาดใหญ่ (Mega Projects) อีกทั้งยังเป็นโครงการที่มีการดำเนินงานคืบหน้ามากที่สุด

เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและท่าเรือน้ำลึกทวายเป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งของอาเซียน (ASEAN Connectivity) ซึ่งได้รับการผลักดันจากกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงและญี่ปุ่นมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อเปิดเส้นทางการค้าและประตูเชื่อมเศรษฐกิจฝั่งตะวันตกแห่งใหม่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงหรือ Greater Mekong Sub-region (GMS) โดยท่าเรือน้ำลึกทวายจะเป็นประตูการค้าฝั่งตะวันตกของภูมิภาคสร้างทางลัดโลจิสติกส์เชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนกับโลกตะวันออกและโลกตะวันตกสู่ตลาดในเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป

เขตเศรษฐกิจพิเศษเจ้าผิวัก (Kyaukphyu Special Economic Zone – KPSEZ) ความร่วมมือเมียนมากับจีน ซึ่งเป็นโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งที่ ๓ ของเมียนมา มีเป้าหมายเพื่อดึงดูดการลงทุนจากประเทศสมาชิกอาเซียน โดยพื้นที่ประกอบด้วย ๓ ส่วนสำคัญ คือ โครงการท่าเรือ น้ำลึก นิคมอุตสาหกรรม และพื้นที่อยู่อาศัยของประชาชน รัฐบาลเมียนมามุ่งหน้าขับเคลื่อนโครงการ KPSEZ กับจีน โดยเฉพาะการสร้างเชื่อมโยงด้านเส้นทางคมนาคมและขนส่งระหว่างเมียนมากับเครือข่ายในระดับภูมิภาคอย่างแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกตะวันตก (East West Economic Corridor – EWEC) ที่เป็นโครงข่ายเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน รวมถึงเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ Belt and Road Initiative (BRI) โครงการ KPSEZ ถือเป็นโครงการเนื้อหอมที่ดึงดูดการมีส่วนร่วมจากชาติมหาอำนาจจีนและอินเดีย อย่างไรก็ตามโครงการดังกล่าวก็ยังคงเปิดโอกาสให้นักลงทุนไทยมาค้นพบศักยภาพที่มีอยู่อีกมาก โดยเฉพาะการตั้งฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมที่สามารถใช้ประโยชน์จากตำแหน่งที่ตั้งของ KPSEZ ได้ โดยเมียนมาให้สิทธิพิเศษสำหรับรองรับการลงทุน เช่น การยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีนำเข้าเครื่องจักร การยกเว้นหรือลดหย่อนภาษีเงินได้ การช่วยเหลือในการเช่าพื้นที่ตั้งโรงงาน

เส้นทาง R3B มีจุดเริ่มต้นที่นครคุนหมิงเช่นเดียวกับ R3A แต่ผ่านเข้ามาทางเมียนมาที่ท่าซี้เหล็กแล้วเข้าไทยที่เขต อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย และมีปลายทางที่กรุงเทพฯ

เส้นทาง R9 มีจุดเริ่มต้นที่เกาะลำไยไปที่เมียวดีเข้าเขตไทยที่ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เชื่อมไปยังพิษณุโลก ขอนแก่น มุกดาหาร และต่อไปยังสะพานนะเขตเข้าเขตเวียดนามที่เว้และสิ้นสุดที่ดานัง ปัจจุบันคือแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ที่เชื่อม ๔ ประเทศเข้าด้วยกัน ได้แก่ เมียนมา ไทย ลาว และเวียดนาม

๔. ราชอาณาจักรกัมพูชา

กัมพูชามีเมืองสำคัญที่เป็นย่านเศรษฐกิจหลักที่เชื่อมต่อการค้าคมนาคมขนส่งระหว่างกัน และมีโครงการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญ คือ

พนมเปญ ศูนย์กลางธุรกิจทั้งด้านการค้า การลงทุน และภาคอุตสาหกรรม การศึกษา ของประเทศกัมพูชา เป็นจุดกระจายสินค้าหลักจากที่นำเข้ามาจากต่างประเทศและกระจายไปยังจังหวัดต่าง ๆ ของกัมพูชา กรุงพนมเปญมีเขตเศรษฐกิจพิเศษ หรือ Phnom Penh Special Economic Zone (PPSEZ) เป็นโครงการที่พัฒนาขึ้นโดยบริษัท Japan Cambodia Development Corporation มีเป้าหมายที่จะดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาตั้งฐานการผลิตในอุตสาหกรรมแรงงานเป็นหลัก เขตเศรษฐกิจพิเศษนี้ยังเอื้อต่อการคมนาคมขนส่ง PPSEZ เนื่องจากตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข ๔ ซึ่งห่างจากสนามบินนานาชาติพนมเปญเพียง ๘ กิโลเมตร เท่านั้น

เสียมราฐ เป็นจุดเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์เพื่อการพัฒนาการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวไทย-กัมพูชา-เวียดนาม เนื่องจากตั้งอยู่บนทางหลวงหมายเลข ๖ ซึ่งเป็นเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ภายใต้กรอบ GMS มีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของโลก คือ นครวัด – นครธม

ปอยเปต ประเทศกัมพูชา ได้ปรับปรุงถนนช่วงด่านปอยเปตและเส้นทางรถไฟที่จะช่วยให้การขนส่งระหว่างด่านบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ ไปยังพนมเปญสะดวกขึ้น นอกจากนี้ยังมีการเชื่อมโยงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเกาะกงของกัมพูชากับเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด

เกาะกง จังหวัดเกาะกงมีชายแดนที่ติดกับจังหวัดตราดของไทย ใช้เวลาเดินทางจากกรุงเทพฯเพียง ๖ ชั่วโมงเท่านั้น และสามารถเดินทางข้ามพรมแดนที่ด่านชายแดนบ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด จุดแข็งของจังหวัดเกาะกงที่รัฐบาลใช้สำหรับพัฒนาเศรษฐกิจ นั่นคือท่าเรือน้ำลึกทางทะเล ซึ่งมีพื้นที่กว่า ๓๖๐ ตารางกิโลเมตร และสนามบินนานาชาติ ๒ แห่งที่ปรับปรุงสนามบินเก่าเป็นแห่งแรก และสนามบินในโครงการ Dara Sakor ของกลุ่ม UDG จากประเทศจีนเป็นแห่งที่สอง

สีหนุวิลล์ จังหวัดท่องเที่ยวแหล่งใหม่ของกัมพูชามีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่แห่งเดียวของกัมพูชา (ท่าเรือสีหนุวิลล์) ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า โอกาสการค้าการลงทุนของไทย สิ่งที่น่าสนใจของสีหนุวิลล์สำหรับนักลงทุน คือรัฐบาลกัมพูชาได้มีการพัฒนาโรงไฟฟ้าพลังงานถ่านหิน ๓ โรง ซึ่งลงทุนโดย กัมพูชา จีน และมาเลเซีย ทั้งยังมีนิคมอุตสาหกรรมที่ได้รับอนุมัติ ให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) ๖ แห่ง เป็นที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมมากกว่า ๓๐๐ โรงงาน ที่โดดเด่นด้านการลงทุนอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ โดยรัฐบาลกัมพูชาได้ให้สิทธิพิเศษแก่ผู้ประกอบการที่เข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่น การให้สัญญาเช่าพื้นที่ระยะยาว ๕๐ ปี การยกเว้นภาษีนำเข้าสินค้าและวัตถุดิบ เครื่องจักรและเครื่องมือในการผลิต การยกเว้นภาษีเงินได้จากผลกำไร ๙ ปี รวมทั้งการให้วีซ่าถาวรแก่นักลงทุน ทำให้เหมาะสมกับการลงทุนและกิจกรรมเชิงพาณิชย์

ด้วยเส้นทาง R10 กัมพูชามีเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตอนใต้ (Southern Coastal Economic Corridor) กรุงเทพฯ-ตราด/เกาะกง-สีหนุวิลล์-กัมปอต/ฮาเตียน-เกิ่นเทอ-โฮจิมินห์ ซึ่งช่วยย่นระยะทางในการขนส่งสินค้า ลดต้นทุนการขนส่ง และเส้นทาง เส้นทาง R48 (เกาะกง-สเรอัมเปิล) R67 (สงจ่า-อันลองเวง-เสียมราฐ)

กล่าวโดยสรุปสภาพปัจจุบันระบบโลจิสติกส์ของประเทศคู่ค้าชายแดนทั้ง ๔ ประเทศของไทยต้องการการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างแท้จริงเพื่อดูแลด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจัง เพื่อออกกฎนโยบายด้านโลจิสติกส์ของประเทศ และจัดทำข้อตกลงร่วมกันระหว่างประเทศการค้าชายแดน เพราะธนาคารโลกยังต้องประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) เพื่อจัดลำดับทุกปี ประสิทธิภาพในด้านโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศคู่ค้าชายแดนมีทั้งจุดเด่นและจุดด้อยแตกต่างกันไป จะเห็นได้ว่าแต่ละประเทศคู่ค้าชายแดนให้ความสำคัญกับการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะตามหัวเมืองสำคัญ และกระจายไปในแต่ละภูมิภาค แต่ละภูมิภาคจะมีการเชื่อมโยงด้วยระบบการขนส่งพร้อมด้วยระบบโลจิสติกส์ในกระดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ และจุดเด่นหรือความได้เปรียบทางการแข่งขันซึ่งในแต่ละประเทศพยายามจะผลักดันหรือชูศักยภาพของตัวเองก็คือ การให้สิทธิประโยชน์ในการลงทุนในเขตเศรษฐกิจต่าง ๆ และการอาศัยทุนจากต่างประเทศในการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน จนนำมาสู่อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ขยายตัวอย่างก้าวกระโดดนั่นเอง และในจุดเด่นจุดด้อยของการพัฒนาประเทศของประเทศคู่ค้าชายแดนก็จะถูกมองเป็นโอกาสหรือภัยคุกคามของอีกประเทศคู่ค้าเช่นกัน เพื่อหาแนวทางที่จะเข้าไปช่วงชิงโอกาสเหล่านั้น หรือหาแนวทางตั้งรับหากเกิดการเสียเปรียบทางการค้า จึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต่างฝ่ายต้องศึกษาเรียนรู้ความเป็นไปและเจรจาร่วมกันเพื่อหาทางออกในสภาพปัจจุบัน ปัญหา อุปสรรค ความต้องการและข้อเสนอแนะเพื่อร่วมกันพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศคู่ค้าชายแดนให้ได้มาตรฐานระดับสากล

สภาพปัจจุบัน ปัญหาและอุปสรรคในการใช้เส้นทางการค้าของอาเซียน

การวิเคราะห์ถึงสภาพปัจจุบัน ปัญหาและอุปสรรค จะสามารถนำไปสู่การกำหนดมาตรการรองรับเพื่อการพัฒนาในระบบโลจิสติกส์ได้สะดวกยิ่งขึ้นและได้มาตรฐานสากล ซึ่งจากการเก็บรวบรวมข้อมูล สามารถสรุปข้อมูลเส้นทางที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน ได้ดังนี้ แผนภาพที่ ๔-๑ เส้นทางเศรษฐกิจสายอาเซียนที่ตัดผ่านประเทศไทย (GMS Economic Corridors)



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากแผนภาพที่ ๔-๑ เส้นทางเศรษฐกิจสายอาเซียนที่ตัดผ่านประเทศไทย (Greater Mekong Sub-region: GMS) GMS Economic Corridors ถือเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่ถูกพาดผ่านในหลายจังหวัด ซึ่งบ่งชี้ถึงความได้เปรียบในเชิงเศรษฐกิจในการลำเลียงสินค้า ซึ่งในปัจจุบันเส้นทางเหล่านี้มีปัญหาและอุปสรรค ดังนี้

๑. แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) เชื่อมโยงระหว่างไทย เมียนมา ลาว และจีน สำหรับจังหวัดของไทยตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ มี ๑๓ จังหวัด ได้แก่ เชียงราย พะเยา เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แพร่ ตาก กำแพงเพชร อุตรดิตถ์ พิษณุโลก นครสวรรค์ พระนครศรีอยุธยา และกรุงเทพฯ ประกอบด้วย ๓ เส้นทางย่อย ได้แก่

๑.๑ เส้นทาง R3A ระยะทางประมาณ ๑,๒๔๐ กิโลเมตร เชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้กับลาวและไทย โดยมีจุดเริ่มต้นที่คุนหมิงของจีน มาয়้งด่านโมฮาน บ่อเต็น และห้วยทรายของลาว เข้าเขตไทยที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ ๔ (เชียงของ-ห้วยทราย) ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย และสิ้นสุดที่กรุงเทพฯ เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางที่คับคั่งไปด้วยการจราจรมากที่สุดเส้นทางหนึ่งสร้างประโยชน์เกิดกับภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการค้า และภาคบริการโลจิสติกส์ของไทย โดยในปัจจุบันพบปัญหา อุปสรรค ดังนี้

ปัญหาและอุปสรรคของเส้นทาง R3A คือ

๑.๑.๑ กรณีจีนปิดด่าน ด้านทางบกที่อนุญาตนำเข้าผลไม้ไทยโดยความตกลงทวิภาคีไทย-จีน ภายใต้พิธีสารการนำเข้าและส่งออกผลไม้ผ่านประเทศที่สามระหว่างไทยและจีน มี ๒ แห่ง ได้แก่ ด่านโมฮานของยูนนานบนเส้นทาง R3A และด่านโหยวอี๋กวนของเขตฯ กวางซีจ้วงบนเส้นทาง R9 ทำให้เกิดการแออัดส่งผลต่อผลไม้เน่าเสียและต้องถูกส่งกลับมาไทยผ่านด่านพรมแดนเชียงของ ซึ่งทำให้เกิดความแออัดในการนำกลับเข้าไทยและเกิดต้นทุนเพิ่ม

๑.๑.๒ ปัญหาสัญลักษณ์บอกทางให้ชัดเจนในช่วงระหว่าง สปป.ลาว ควรจะมีปริมาณมากกว่าเดิม ผู้ขับขี่ควรศึกษาเส้นทางหรือมีเอกสารในการอธิบายผู้ประกอบการขนส่งให้มีความเข้าใจในการใช้เส้นทางนี้เพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ หรือให้ลดน้อยลง

๑.๑.๓ เส้นทางที่คดเคี้ยวใน สปป.ลาว เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และส่งผลกระทบต่อระบบการประกันภัยที่ไม่คุ้มครอง และหาผู้รับผิดชอบไม่ได้

๑.๑.๔ ในฝั่ง สปป.ลาว การลงทุนตลอดเส้นทาง R3A ในแขวงบ่อแก้วและแขวงหลวงน้ำทาเป็นการขยายตัวอย่างรวดเร็วของทุนจีน จนสามารถสร้างอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญเข้าไปในเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ในทุกระดับ

๑.๑.๕ ในฝั่งไทยนักธุรกิจต่างถิ่นที่เข้ามาซื้อที่ดินในรุ่นแรกๆ ได้ทำการปั่นราคาที่ดินจนสูงขึ้นมาก จนทำให้นักลงทุนเปลี่ยนใจไม่กล้าเข้าไปลงทุนเพิ่มตามแนวเส้นทาง R3A ในฝั่งไทย อันเป็นการเสียโอกาสทางการค้า และส่งผลต่ออัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

๑.๑.๖ บทบาทของไทยที่เปลี่ยนไปจากการค้าสินค้าเกษตรระหว่างไทยกับจีนบนเส้นทาง R3A วิธีการค้าของผู้ประกอบการจีน สามารถขับเคลื่อนให้ทุนจีนได้รับประโยชน์สูงสุดจากการค้าผ่านเส้นทางนี้ ไม่ว่าจะเป็นการค้าที่เป็นการนำเข้าผลผลิตจีนมาไทย หรือการค้าที่เป็นการส่งออกผลผลิตไทยไปจำหน่ายในจีน อาศัยศักยภาพของผู้ประกอบการจีนในการขยายอิทธิพลตลอดห่วงโซ่ของการค้า บทบาทของไทยจึงถูกลดค่าลง

๑.๑.๗ บนเส้นทาง R3A บริเวณชายแดนลาวจะสะดวกในการกระจายสินค้า การตัดแยกสินค้า และหรือการนำสินค้าเข้ามาประกอบ เพื่อส่งมอบให้กับลูกค้ามากกว่าการจัดตั้งคลังสินค้าในประเทศไทย และผู้ประกอบการชาวจีนเห็นว่าการตั้งคลังสินค้าหรือโกดังในแขวงบ่อแก้ว

บริเวณตลาดสินค้าจีนนั้นสามารถใช้บริเวณด้านหน้าของคลังสินค้าหรือโกดังเป็นที่จำหน่ายสินค้าจากประเทศจีนให้แก่นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่มาท่องเที่ยวที่ประเทศลาว

๑.๒ เส้นทาง R3B ระยะทาง ๒๕๓ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นที่คันทันเหมิงเช่นเดียวกับ R3A แต่ผ่านเข้ามาทางเมียนมาที่ท่าซี้เหล็กเข้าด่านชายแดนแม่สาย-ท่าซี้เหล็ก สะพานข้ามลำน้ำสาย แห่งที่ ๑ เข้าไทยที่เขตอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย และมีปลายทางที่กรุงเทพฯ

ปัญหาและอุปสรรคของเส้นทาง R3B คือ ช่วงเส้นทางที่ผ่านเมียนมามีปัญหาด้านความปลอดภัย และปัญหาต้นทุนโลจิสติกส์นอกระบบ เส้นทางนี้ไม่ได้รับความนิยมมากนัก เนื่องจากเส้นทางในเขตเมียนมานั้นเล็กและแคบ การขนส่งสินค้าทางเรือจากเมืองจิ่งหงหรือเซียงรุ่ง ตรงเข้ามายังท่าเรือน้ำลึกที่อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย สะดวกมากกว่า ปัจจุบันเส้นทาง R3B แม่สาย-ท่าซี้เหล็ก-เซียงรุ่ง-เมืองลา ยังไม่สามารถย้อนกลับไปทางเมืองตองจี ซึ่งเป็นเมืองหลวงของรัฐฉาน ได้สะดวก ซึ่งจะทำให้ไทยเสียโอกาส สินค้าจีนอาจครองตลาดในรัฐฉานได้แทนสินค้าไทย และตามเส้นทางนี้สินค้าส่วนใหญ่ไปไม่ถึงมณฑลยูนนานและเนปาล เนื่องจากระยะทางไกลกว่าเมื่อเทียบกับระยะทางแม่สอดไปอย่างกุ้ง และเส้นทางจากอย่างกุ้งไปมณฑลยูนนานจะมีสภาพถนนดีกว่า

๑.๓ เส้นทาง R5 ระยะทางประมาณ ๗๐๐ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นจากเมืองหนานหนิง ในมณฑลกว่างสีของจีน มายังเมืองฮานอ่ยและท่าเรือไฮฟองของเวียดนามซึ่งไม่ได้ผ่านประเทศไทยแต่อย่างใด

๒. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงระหว่างเวียดนาม ลาว ไทย และเมียนมา เป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน มีเพียงเส้นทางเดียวคือ เส้นทาง R2 หรือ R9 (จะเรียก R9 เมื่ออยู่ในลาว) ประมาณ ๑,๕๐๐ กิโลเมตร โดยเส้นทางนี้มีระยะทางในประเทศไทยยาวที่สุดคือ ๙๕๐ กิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นที่เมืองเมะลาไปไปที่เมืองเมียวดีข้ามสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ ๑ และแห่งที่ ๒ เข้าเขตไทยที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เชื่อมไปยังพิษณุโลก ขอนแก่น มุกดาหาร ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๒ และต่อไปยังเมืองสะหวันนะเขตเข้าเขตเวียดนามที่เมืองเว้และสิ้นสุดที่เมืองดานัง เส้นทาง R9 นอกจากใช้เพื่อการส่งออกผลไม้ไทยไปจีน ยังมีศักยภาพในการรองรับการค้าชายแดนไทย-ลาว เป็นช่องทางการนำสินค้าอุปโภคจากจีนสู่ตลาดอินโดจีนเพื่อกระจายในพื้นที่ตลาดในกรุงเทพฯ เส้นทาง R9 ที่เปรียบเสมือน Landbridge จากเดิมที่ต้องขนส่งผ่านเรือจากทะเลอันดามันไปสู่ทะเลจีนใต้ โดยต้องอ้อมคาบสมุทรมลายู และเส้นทาง R9 ยังส่งเสริมการเดินทางท่องเที่ยวทางถนนจากไทยไปสู่เวียดนามกลางอีกด้วย

ปัญหาและอุปสรรคของเส้นทาง R2 หรือ R9 คือ

๒.๑ เส้นทาง R9 ที่ต้องผ่านด่านสะหวันนะเขตของลาว ยังไม่มีความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และสภาพถนนชำรุดและตามแนวชายแดนที่เป็นเขาสูงชัน

๒.๒ เส้นทาง R9 มีระยะยาวและจุดตรวจหลายด่านทั้งในฝั่งไทย ลาว เวียดนาม จีน ทำให้สินค้าถึงที่หมายช้ากว่าที่ควรจะเป็น

๒.๓ เส้นทาง R9 สภาพถนนที่ถูกใช้งานขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกหนัก และรถตู้คอนเทนเนอร์มาเป็นเวลานาน โดยไม่ได้รับการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง ทำให้เส้นทางเสียหายเป็นหลุมเป็นบ่ออยู่เป็นระยะทั้งในเวียดนามและลาว รวมถึงประเทศไทยที่ถนนชำรุดและต้องปรับปรุงทุกปี

๒.๔ ปัญหาจุดจอดพักรถบรรทุก ลานยกรถตู้หนักเพื่อให้บริการเปลี่ยนหัวรอก รถตู้คอนเทนเนอร์ ยังไม่มีความพร้อมในการบริการ ณ ด้านสะพานนะเขตของลาว และสิ่งอำนวยความสะดวกตลอดเส้นทางรวมถึงระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่ทันสมัยเพื่อความสะดวกรวดเร็ว จึงทำให้ผู้ประกอบการหันไปใช้เส้นทาง R12 แทน

๒.๕ ปัญหาความไม่สะดวกของรถยนต์ เนื่องจากพวงมาลัยรถยนต์ของไทย อยู่ทางขวา แต่ของลาวและเวียดนามอยู่ทางซ้าย โดยเฉพาะเส้นทาง R9 ที่เป็นถนน ๒ ช่องทาง อาจมีปัญหาด้านความปลอดภัยได้ ซึ่งเป็นเหตุผลให้เวียดนามยังไม่อนุญาตให้รถขนส่งของไทยเข้าไปรับส่งสินค้าได้ และอาจเป็นอุปสรรคในการขยายการให้บริการด้านโลจิสติกส์ไปสู่เวียดนามและลาว

๓. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงระหว่างเมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม สำหรับจังหวัดของไทยตามแนวเส้นทางนี้ มี ๘ จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราดและกาญจนบุรีประกอบด้วย ๒ เส้นทางย่อย ได้แก่

๓.๑ เส้นทาง R1 ระยะทางประมาณ ๙๐๓ กิโลเมตร เริ่มต้นจากทวาย-ทิกิ-กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์-หวังเต่า ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง โดยพาดผ่านเมืองสำคัญหลายเมืองและมีการขนส่งข้ามแดนตามแนวเส้นทางในปริมาณมาก ทั้งตรงจุดผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต ระหว่างไทย-กัมพูชา และจุดผ่านแดนบาวเตต-มอกไบ ระหว่างกัมพูชา-เวียดนาม

ปัญหาและอุปสรรคของเส้นทาง R1 ช่วงด่านพรมแดนบ้านคลองลึก มีความแออัดและความไม่เป็นระเบียบของการจัดการรถบรรทุกมาก เพราะรถบรรทุกฝั่งไทยยังข้ามแดนไม่ได้หากพิธีการฝั่งกัมพูชายังไม่เสร็จ ไม่มีจุดพักรถที่เป็นมาตรฐาน เส้นทางเชื่อมระหว่างด่านขาดการพัฒนา เป็นหลุมบ่อ มีแค่ ๒ ช่องทาง เนื่องจากยังมีปัญหาปักปันเขตแดน มีคลังสินค้าภายในระยะ ๕ กิโลเมตร ที่รถไทยเข้าได้เพื่อใช้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า เนื่องจากพิกัดน้ำหนักบรรทุกในกัมพูชาต่ำกว่าไทย รถบรรทุกส่วนใหญ่ขับได้ด้วยความเร็วเฉลี่ย ๕๕-๖๐ กม./ชม. ในเขตชุมชนจำกัดที่ ๔๐ กม./ชม. สะพานจำกัดน้ำหนัก ๒๕ ตัน ยังขาดสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นมาตรฐาน สถานีบริการเชื้อเพลิงยังมีแค่ในเมือง สถานีซ่อมบำรุงรถมีแต่ขนาดเล็ก ไม่มีจุดพักรถบรรทุก

๓.๒ เส้นทางทวาย-ทิกิ-บ้านน้ำพุร้อน-กรุงเทพฯ-เสียมราฐ-สตริงเตร็ง-ควิวอน ซึ่งเป็นเส้นทางเศรษฐกิจและท่องเที่ยวสำคัญระหว่างไทย และกัมพูชา รวมถึงเชื่อมต่อระหว่างไทยไปกับภาคกลางของเวียดนามผ่านกัมพูชา

๓.๓ เส้นทาง R10 ระยะทางประมาณ ๙๐๐ กิโลเมตร ช่วงกรุงเทพฯ-ตราด จุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก มีระยะทาง ๓๘๐ กิโลเมตร ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตอนใต้ (Southern Coastal Economic Subcorridor) เริ่มจากกรุงเทพฯ ผ่านภาคตะวันออกของไทย เลียบอ่าวไทยมาออกที่จังหวัดตราด ข้ามมายังเกาะกง-สีหนุวิลล์-กัมปอต/ฮาเตียน และไปสุดที่ปลายแหลมของเวียดนามที่เมืองน้ำคาน และปลายทางควิวอน เวียดนาม ซึ่งช่วยย่นระยะทางในการขนส่งสินค้าลดต้นทุนการขนส่ง

ปัญหาและอุปสรรคของเส้นทาง R10 ช่วงจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็ก บริเวณหน้าด่านแคบเป็นเขตชุมชน มีแค่ ๒ ช่องทาง ไม่มีการแยกรถหนักท่องเที่ยวและรถบรรทุกสินค้า

รถบรรทุกไม่มีพื้นที่สำหรับเปลี่ยนถ่ายสินค้าโดยเฉพาะ ต้องทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณข้างทาง ไม่มีจุดพักรถที่เป็นมาตรฐาน สภาพถนนระหว่างด่าน ๑๐๐ เมตร เป็นหลุมบ่อชำรุด ขาดการปรับปรุง เนื่องจากยังมีปัญหาข้อพิพาทเขตแดนหลักหมุดที่ ๗๓ ทำให้ไม่สามารถดำเนินการใด ๆ ได้ รถบรรทุกไทย ยังไปได้แค่ ๒-๓ กิโลเมตร ถึงคลังสินค้าเพื่อไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าเท่านั้น (รถไทยไปได้เพียง ๙ กิโลเมตร จากพรมแดน หรือจังหวัดเกาะกงเท่านั้น) สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ได้แก่ สถานีเชื้อเพลิง สถานีซ่อมบำรุงรถ ทั้งหมดอยู่ในตัวเมืองเกาะกงห่างจากด่านประมาณ ๘ กิโลเมตร

นอกจากนี้ตามแผนภาพที่ ๔-๑ ยังมีเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นในประเทศไทย ที่สามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศคู่ค้าชายแดนที่ไม่ได้อยู่ในแนว GMS แต่เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญในการพัฒนาการค้าชายแดนเป็นอย่างมากที่จะต้องได้รับการพัฒนา คือ

๑. เส้นทาง R12 ระยะทาง ๒ เส้นทางรวมกว่า ๑,๔๙๙ กิโลเมตร เชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยกับมณฑลกว่างซีของจีน โดยมีจุดเริ่มต้นที่จังหวัดนครพนม ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๓ (นครพนม-คำม่วน) เข้าเขต สปป.ลาว ที่แขวงคำม่วน ผ่านจังหวัดท่าตั้ง วิงห์และฮานอยของเวียดนาม ก่อนจะไปถึงสิ้นสุดที่กว่างซี เส้นทางสาย R12 เป็นเส้นทางที่สั้นที่สุดในการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังเขตปกครองตนเองกว่างซี เส้นทางสาย R12 จึงถือเป็นอีกจุดยุทธศาสตร์สำคัญในการกระจายสินค้าที่มีความหลากหลาย และเชื่อมต่อทั้งด้านเศรษฐกิจ วัฒนธรรม และการท่องเที่ยว

ปัญหาและอุปสรรคของเส้นทาง R12 คือ

๑.๑ เส้นทาง R12 ในลาวมีอยู่ซ่อมรถที่มีคุณภาพน้อยส่วนใหญ่เป็นอยู่ขนาดเล็ก และขาดแคลนอุปกรณ์เครื่องมือในการซ่อมรถ ไม่มีจุดพักรถสำหรับรถขนาดใหญ่ รถบรรทุกขนาดใหญ่ จะจอดพักรถบริเวณข้างทาง และสถานีบริการน้ำมันมีที่เมืองท่าแขก ซึ่งต้องเติมให้เต็มหรือเติมจากฝั่งไทยให้เต็มเพื่อจะได้ไปเติมอีกครั้งที่เวียดนาม

๑.๒ เส้นทาง R12 ในเวียดนามถนนมีความกว้างประมาณ ๖ เมตร ซึ่งถือว่าค่อนข้างแคบสำหรับรถบรรทุก ไม่มีไหล่ทาง และถนนยังคงตัดผ่านบริเวณภูมิประเทศเป็นภูเขาสูงและป่าไม้ มีความคดเคี้ยวมากจึงต้องระมัดระวังในการขับขี่เป็นพิเศษ

๑.๓ ส่วนใหญ่เป็นเส้นทางคดเคี้ยวตามไหล่เขาสลับบพื้นที่ราบทั้งในเวียดนามและลาว คุณภาพเส้นทางดีกว่า R9 เนื่องจากเส้นทางมีผู้ใช้งานจำนวนไม่มาก แต่พบเห็นดินถล่มข้างทางซึ่งเป็นอันตรายในการเดินทางทั้งในกลางวันและกลางคืน

๒. เส้นทาง R8 ระยะทางรวมกว่า ๘๗๙ กิโลเมตร เส้นทางนี้จะช่วยย่นระยะการขนส่งจากไทยไปจีน ได้ถึงหลายร้อยกิโลเมตร มีจุดเริ่มต้นที่จังหวัดบึงกาฬ เข้าเขตปากซันของลาว ผ่านเมืองวิงห์ มุ่งสู่กรุงฮานอยของเวียดนาม และไปสิ้นสุดที่กว่างซี ปัจจุบันกำลังก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๕ (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) ซึ่งเตรียมเปิดให้บริการในต้นปี ๒๕๖๗

ปัญหาและอุปสรรคของเส้นทาง R8 (ก่อนเปิดใช้สะพานแห่งใหม่) เป็นปัญหาที่คล้ายกับเส้นทาง R12 ที่มีลักษณะเส้นทางคดเคี้ยวตัดผ่านบริเวณภูมิประเทศเป็นภูเขาสูง จึงต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการขับขี่ และสถานีบริการน้ำมัน ที่จอดพักรถ รวมถึงอยู่ซ่อมที่ยังไม่รองรับและไม่ได้มาตรฐาน

กล่าวโดยสรุปสภาพปัจจุบัน ปัญหาและอุปสรรคของเส้นทางการค้าของอาเซียนที่สำคัญที่ตัดผ่านประเทศไทย หรือมีจุดเริ่มต้นที่ประเทศไทย หลายประเทศในกลุ่ม GMS ประสบปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน ยังมีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่มีมาตรฐานเพียงพอต่อการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะระบบถนนที่ยังจำเป็นต้องเร่งก่อสร้างเพิ่มเติมอีกมาก ทั้งตัวถนน สถานีบริการน้ำมัน ที่พักระหว่างทาง จุดจอดรถบรรทุก และสภาพถนนที่ชำรุดต้องได้รับการซ่อมแซม รวมทั้งบริการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานอื่น ๆ ปัญหาด้านกฎระเบียบ ปัญหาการขาดศักยภาพของผู้ประกอบการไทย ขณะเดียวกันก็ยังขาดแคลนงบประมาณในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ทำให้การก่อสร้างล่าช้า นอกจากนี้ยังมีปัญหาด้านเทคโนโลยีที่ใช้ในระบบโลจิสติกส์ระหว่างแต่ละประเทศ ทำให้การเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ไม่สมบูรณ์มากนัก ถือเป็นโอกาสที่ประเทศไทยจะได้เตรียมการรองรับและหาแนวทางในการพัฒนาเชิงพื้นที่ ซึ่งแต่ละเส้นทางแต่ละพื้นที่มีบริบทที่แตกต่างกัน ซึ่งผู้วิจัยจะได้นำข้อมูลเหล่านี้เพื่อไปสู่กระบวนการวิเคราะห์หาแนวทางในการพัฒนาในระบบโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ต่อไป

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ระบบโครงสร้างพื้นฐานคือปัจจัยหลักที่หลายประเทศในอาเซียนกำลังพัฒนาเพื่อเชื่อมโยง ตามแผนกรอบความร่วมมือกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคน้ำโขง GMS ในแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สามารถแบ่งออกเป็นภูมิภาค ดังนี้ แผนภาพที่ ๔-๒ ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคเหนือ



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (๒๕๖๒)

จากแผนภาพที่ ๔-๒ ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคเหนือ ประกอบด้วย

๑. โครงข่ายถนน เชื่อมโยงกับโครงข่ายหลักของประเทศและเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน สปป.ลาว เมียนมา และสามารถเชื่อมโยงไปยังจีนตอนใต้

๑.๑ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑ (ถนนพหลโยธิน) เริ่มต้นที่กรุงเทพมหานคร สิ้นสุดที่ด่านพรมแดนแม่สาย อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย เชื่อมโยงกับประเทศเมียนมาที่ท่าซี้เหล็ก

๑.๒ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๑ (สายอินทร์บุรี-เชียงใหม่)

๑.๓ เส้นทาง R3A ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๔ (เชียงใหม่-ห้วยทราย) ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ผ่านทางหลวงหมายเลข ๑ ลงสู่ภาคกลางและภาคใต้

๑.๔ เส้นทาง R2 ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ ๑ สู่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์ เข้าสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒ (ชัยภูมิ ขอนแก่น มหาสารคาม กาฬสินธุ์ มุกดาหาร) และเชื่อมสู่ สปป.ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการค้าการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS)

๑.๕ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่อยู่ระหว่างดำเนินการในภาค ได้แก่ รถไฟทางคู่ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ และ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ รวมถึงรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพ-เชียงใหม่ และสนามบินนานาชาติเชียงใหม่แห่งที่ ๒

๒. รถไฟ มีเส้นทางรถไฟกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ สามารถเชื่อมโยงสู่ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ที่สถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

๓. สนามบิน มี ๑๒ แห่ง เป็นสนามบินนานาชาติ ๒ แห่ง คือ ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่และท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย และสนามบินในประเทศ ๑๐ แห่ง ได้แก่ ลำปาง แม่ฮ่องสอน น่าน พิษณุโลก สุโขทัย แพร่ แม่สอด ตาก เพชรบูรณ์ และปาย

๔. ด่านชายแดน มี ๘ ด่านถาวร ๒๑ จุดผ่อนปรน ที่เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

๕. สำหรับเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในภาคเหนือ มี ๒ แห่ง ได้แก่ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก และอำเภอแม่สาย เชียงแสน เชียงของ ในจังหวัดเชียงรายภาคเหนือเป็นฐานการผลิต หัตถกรรมอุตสาหกรรมเชิงสร้างสรรค์โดยใช้ฐานความรู้ด้านเทคโนโลยีศิลปวัฒนธรรม และการออกแบบร่วมสมัยด้านการท่องเที่ยวที่หลากหลาย ภาคธุรกิจบริการ อาทิ ศูนย์การประชุมนานาชาติ สำนักงานตัวแทนในภูมิภาค งานแสดงสินค้า บริการทางการศึกษา ธุรกิจบริการสุขภาพและทางการแพทย์ และธุรกิจด้านบริการโลจิสติกส์ ยุทธศาสตร์ดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

แผนภาพที่ ๔-๓ ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (๒๕๖๒)

จากแผนภาพที่ ๔-๓ ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบด้วย

๑. โครงข่ายถนน เชื่อมโยงกับโครงข่ายหลักของประเทศและเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน สปป.ลาว กัมพูชา และสามารถเชื่อมโยงไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้

๑.๑ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๒ (อุดรธานี สกลนคร นครพนม) เชื่อมสู่ สปป.ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๓ (นครพนม-แขวงคำม่วน) และมีถนนที่เชื่อมโยงอุดรธานี-หนองคาย เชื่อมสู่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๑ (หนองคาย-เวียงจันทน์)

๑.๒ เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒ (ชัยภูมิ ขอนแก่น มหาสารคาม กาฬสินธุ์ มุกดาหาร) และเชื่อมสู่ สปป.ลาว ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการค้าการลงทุนภายใต้กรอบความร่วมมือกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS)

๑.๓ เส้นทางใหม่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ๒ (East-West Economic Corridor: EWEC ๒) ที่ด่านช่องเม็ก จังหวัดอุบลราชธานีเชื่อมต่อด้านแขวงเซกอง แขวงจำปาศักดิ์ สปป.ลาว สู่จังหวัดกว๋างนามในเวียดนาม

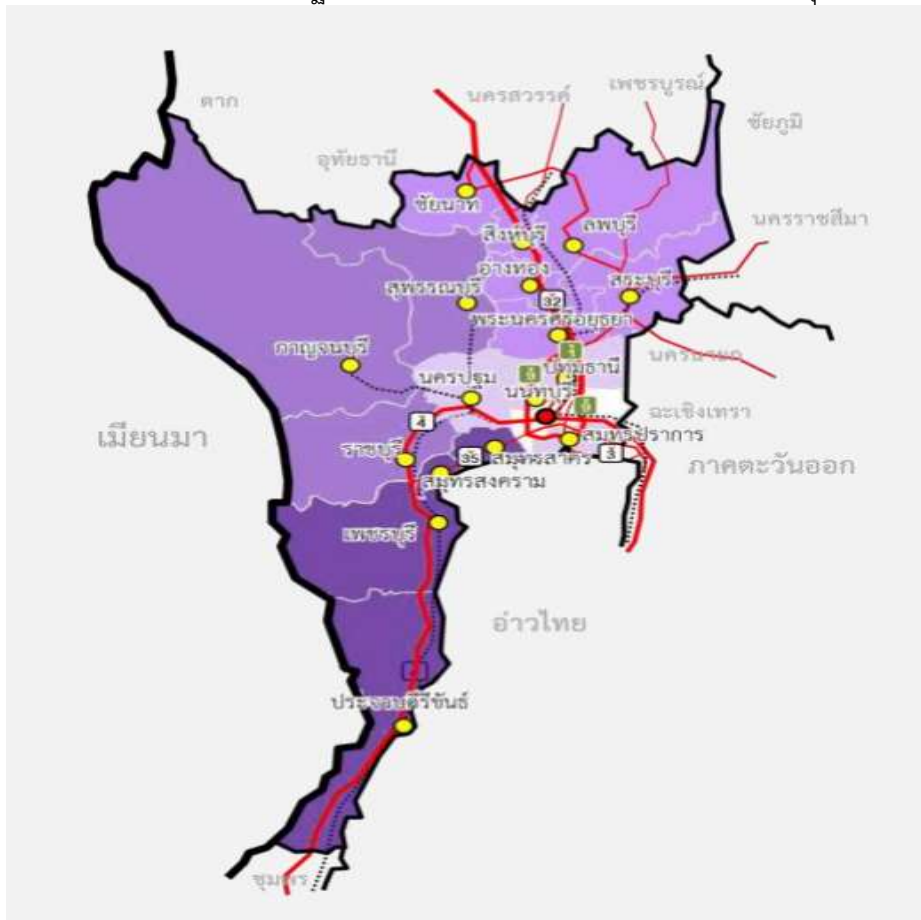
๒. รถไฟ มีเส้นทางเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศบริเวณภาคกลางและพื้นที่โครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ๓ เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-หนองคาย เชื่อมสู่ สปป.ลาว กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี สายใหม่ เชื่อมโยงบ้านไผ่ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด มุกดาหาร นครพนม รถไฟความเร็วสูง (ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย) รถไฟทางคู่ (ช่วงชุมทาง

ถนนจิระ-ขอนแก่น ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ช่วงจิระ-อุบลราชธานี) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และทางพิเศษ (ช่วงบางปะอิน-นครราชสีมา ช่วงระยอง-เศรษฐกิจ EWEC ด้านตะวันออก

๓. สนามบิน มี ๙ แห่ง เป็นสนามบินนานาชาติ ๒ แห่ง คือ อุตรธานี และอุบลราชธานี และสนามบินภายในประเทศ ๗ แห่ง ได้แก่ ขอนแก่น นครพนม นครราชสีมา สกลนคร บุรีรัมย์ ร้อยเอ็ด และเลย

๔. ด้านชายแดน มี ๑๕ ด้านถาวร ๒๓ จุดผ่อนปรน ที่เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าชายแดน กับประเทศเพื่อนบ้าน

แผนภาพที่ ๔-๔ ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคกลางและพื้นที่กรุงเทพมหานคร



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (๒๕๖๒)

จากแผนภาพ ๔-๔ ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคกลางและพื้นที่ กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย

๑. โครงข่ายถนน มีเส้นทางถนนสายหลักขนาดไม่ต่ำกว่า ๔ ช่องจราจร เชื่อมโยงทุก จังหวัดและโครงข่ายหลักของประเทศที่เชื่อมสู่ภาคต่าง ๆ แต่พื้นที่เมืองยังมีปัญหาการจราจรแออัด ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑-๔ ถนนกาญจนาภิเษก หรือ ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร เส้นทางแนวระยอง-เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) เส้นทางแนว ระยอง-เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

๒. รถไฟ มีศูนย์กลางอยู่ที่สถานีกรุงเทพมหานคร รถไฟฟ้า ๖ เส้นทาง ประกอบด้วย สายสีเขียวอ่อน สายสีเขียวเข้ม สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT

๓. การคมนาคมขนส่งทางน้ำ เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา ป่าสัก แม่กลอง และท่าจีน การขนส่งทางชายฝั่ง คือ ท่าเรือกรุงเทพมหานคร เป็น Feeder Port ของท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงมีท่าเรือ Ferry หัวหิน-พัทยา

๔. การคมนาคมขนส่งทางอากาศ มีท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง และอยู่ระหว่างการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าเชื่อมโยง ๓ ท่าอากาศยาน ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ให้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคอาเซียน

๕. ด้านชายแดน มีด่านถาวร ๑ ด่าน คือ ด่านถาวรบ้านพุน้ำร้อน จุดผ่อนปรน ๒ จุด คือ จุดผ่อนปรนพิเศษด่านสิงขร และจุดผ่อนปรนด่านพระเจดีย์สามองค์ ที่เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าชายแดนกับเมียนมา

๖. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ รถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพมหานคร-โคราช รถไฟทางคู่ช่วงนครปฐม-หัวหิน หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ลพบุรี-ปากน้ำโพ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ๒ เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางบางใหญ่-กาญจนบุรี และ เส้นทางบางปะอิน-นครราชสีมา การพัฒนารถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง และสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี แผนภาพที่ ๔-๕ ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคตะวันออก

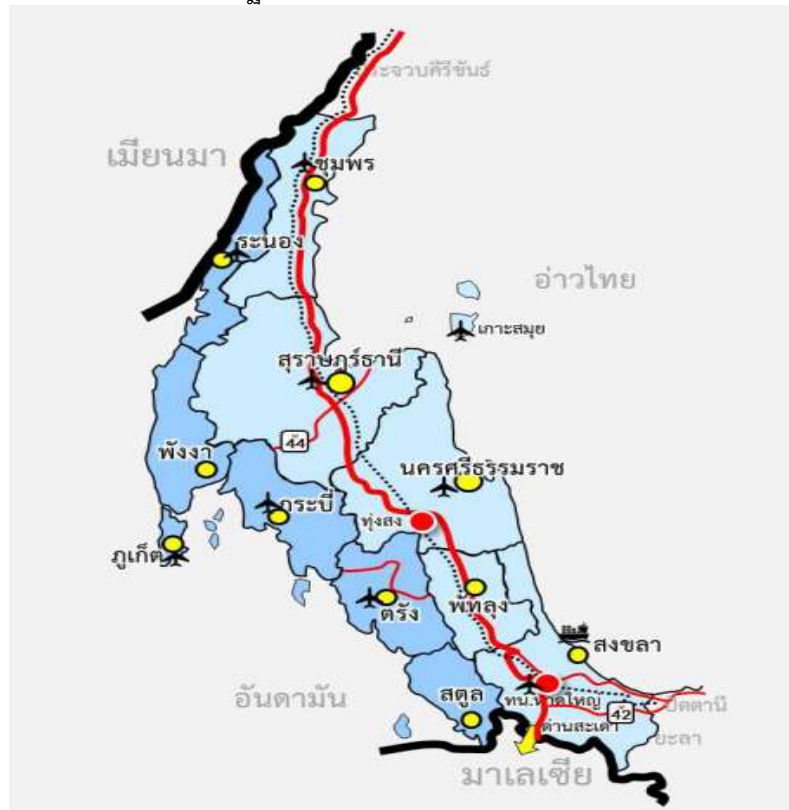


ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (๒๕๖๒)

จากแผนภาพที่ ๔-๕ ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคตะวันออก ประกอบด้วย

๑. โครงข่ายถนน มีเส้นทางถนนสายหลักขนาดไม่ต่ำกว่า ๔ ช่องจราจรเชื่อมโยงทุกจังหวัด และโครงข่ายหลักของประเทศที่เชื่อมสู่ภาคต่าง ๆ แต่พื้นที่เมืองยังมีปัญหาการจราจรแออัด ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ (ถนนสุขุมวิท) สายบางนา-หาดเล็ก ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๓ สายสุพรรณบุรี-อรัญประเทศ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔ (ถนนเทพรัตน) สายบางนา-หนองไม้แดง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๖ (ถนนบายพาสพญา-ระยอง) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๐๔ สายปากเกร็ด-สะพานต่างระดับนครราชสีมา ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๐๕ (ถนนรังสิต-นครนายก) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๗ สายจันทบุรี-สระแก้ว ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๑๘ (ถนนตราด-บ้านหาดเล็ก) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๓๑ สายสัตหีบ-เขาหินซ้อน ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔๔ สายชลบุรี-แกลง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓๔๘ (ถนนธนะวิถี) ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ สายกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง
๒. รถไฟ มีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงจาก กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ (กรุงเทพฯ ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี สระแก้ว อำเภอรัญประเทศ) และกรุงเทพฯ-ระยอง (กรุงเทพฯ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง)
๓. การคมนาคมขนส่งชายฝั่ง มีท่าเรือที่ดำเนินการให้บริการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ โดยภาครัฐและเอกชนที่สำคัญ คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด และท่าเรือศรีราชา
๔. การคมนาคมขนส่งทางอากาศ มีสนามบินที่สามารถเชื่อมโยงไปสู่นานาชาติที่สำคัญ คือ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา
๕. ด้านชายแดน ที่เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา มีด่านถาวร ๔ แห่ง คือ ด่านบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว ด่านบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด ด่านบ้านฝักกาด และด่านบ้านแหลม จังหวัดจันทบุรี จุดผ่อนปรน ๘ จุด ได้แก่ จุดผ่อนปรนจังหวัดสระแก้ว ๓ จุด คือ บ้านตาพระยา อำเภอตาพระยา บ้านหนองปรือ อำเภอรัญประเทศ บ้านเขาติน อำเภอคลองหาด จังหวัดจันทบุรี ๓ จุด คือ บ้านซันตารี อำเภอสอยดาว บ้านชนังล่าง อำเภอโป่งน้ำร้อน บ้านสวนส้ม อำเภอสอยดาว และจังหวัดตราด ๒ จุด คือ บ้านมะม่วง และบ้านหมื่นดำน อำเภอบ่อไร่

แผนภาพที่ ๔-๖ ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคใต้



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (๒๕๖๒)

จากแผนภาพที่ ๔-๖ ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคใต้ ประกอบด้วย

๑. โครงข่ายถนน มีเส้นทาง ๔ ช่องจราจรด้านฝั่งอ่าวไทยที่เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับภาคกลางและภาคใต้ ชายแดนต่อเนื่องไปยังมาเลเซีย ส่วนเส้นทางคมนาคมฝั่งอันดามันบางช่วง (ระนอง) ยังเป็น ๒ ช่องจราจร ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔ (สายเพชรเกษม) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๑ (สายสี่แยกปฐมพร-พัทลุง) ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๒ (สายคลองแงะ-สุโงโก-ลก) ทางหลวงหมายเลข ๔๔ (สายอ่าวลึก-หินโงก หรือสายเซาท์เทิร์น)

๒. รถไฟ มีแนวเส้นทางหลักจากกรุงเทพฯ-ชุมพร-สุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช-พัทลุง-หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ และเชื่อมต่อไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์ และเส้นทางแยกจากชุมทางทุ่งสง (นครศรีธรรมราช)-ตรัง เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและประชาชนจากรถไฟสายหลักที่ชุมทางรถไฟทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช ไปยังฝั่งทะเลอันดามันที่สถานีกันตัง จังหวัดตรัง

๓. สนามบิน ภาคใต้มีสนามบินนานาชาติ ๕ แห่ง สนามบินภายในประเทศ มี ๔ แห่ง

๔. ท่าเรือ ภาคใต้มีท่าเรือสำหรับการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงกับท่าเรือแหลมฉบัง ในบริเวณพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก และสามารถเชื่อมโยงกับท่าเรือของประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกสงขลา และท่าเรือขนอม ส่วนท่าเรือด้านฝั่งทะเลอันดามัน ได้แก่ ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต และท่าเรือระนอง

๕. ด้านชายแดน ภาคใต้มีพรมแดนด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือติดกับประเทศเมียนมา บริเวณจังหวัดชุมพรและจังหวัดระนอง โดยในจังหวัดระนอง เป็นพรมแดนทางน้ำเชื่อมโยงที่มีการขนส่ง

สินค้าอุปโภคบริโภคและเดินทางสัญจรทางเรือไปยังเมืองตะนาวศรี พื้นที่ตอนล่างของภาคติดกับประเทศมาเลเซีย มีด่านชายแดนที่สำคัญคือ ด่านชายแดนสะเดา ปาดังเบซาร์ และบ้านประกอบ จังหวัดสงขลา รวมทั้งด่านชายแดนวังประจัน ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงการค้าการเดินทางผ่านแดนระหว่างจังหวัดสตูลและรัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย ในขณะที่ด่านชายแดนท่ามะลิ้งเป็นด่านทางน้ำที่เชื่อมต่อจังหวัดสตูลกับท่าเรือลังกาวิ ประเทศมาเลเซีย และสามารถเชื่อมต่อกับแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลของฝั่งอันดามัน

แผนภาพที่ ๔-๗ ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคใต้ชายแดน



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (๒๕๖๒)

จากแผนภาพที่ ๔-๗ ระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ภาคใต้ชายแดน ประกอบด้วย

๑. โครงข่ายถนน เชื่อมโยงกับโครงข่ายหลักทั้งภายในภาคและระหว่างภาค รวมทั้งเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย และยังสามารถเชื่อมโยงต่อเนื่องไปยังประเทศสิงคโปร์ ทางหลวงหมายเลข ๔๓ (หาดใหญ่-ปัตตานี) ทางหลวงหมายเลข ๔๒ (ถนนเพชรเกษมสายปัตตานี-นราธิวาส) ทางหลวงหมายเลข ๔๐๙ (สายนาเกตุ-ท่าปาบ) และหมายเลข ๔๑๐ (สายปัตตานี-อำเภอเบตง จังหวัดยะลา)

๒. รถไฟ โดยมีเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงจากอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ไปยังอำเภอโคกโพธิ์และอำเภอแม่ลาน จังหวัดปัตตานี และจังหวัดยะลา

๓. ท่าอากาศยาน มีท่าอากาศยานในประเทศ ๓ แห่ง ในจังหวัดปัตตานี จังหวัดนราธิวาส และสนามบินเบตง จังหวัดยะลา

๔. ท่าเรือ มีท่าเทียบเรือใน ๒ จังหวัด ประกอบด้วย จังหวัดปัตตานี จังหวัดนราธิวาส สะพานเชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซียในจังหวัดนราธิวาส ๒ แห่ง คือ สะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก เชื่อมต่อสู่สิงโ-ลก กับเมืองรันเตาปันยัง รัฐกลันตัน ประเทศมาเลเซีย และสะพานบูเก๊ะตา (สะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก แห่งที่ ๒ เชื่อมระหว่างบ้านบูเก๊ะตา อำเภอแว้ง กับบ้านบุกิตบุหงา รัฐกลันตัน ประเทศมาเลเซีย

๕. ด้านพรมแดน มีด่านพรมแดนไทย-มาเลเซีย ๔ แห่ง ในจังหวัดยะลา (ด่านพรมแดนเบตง) และจังหวัดนราธิวาส (ด่านพรมแดนตากใบ ด่านพรมแดนสู่สิงโ-ลก และด่านพรมแดนบูเก๊ะตา) เป็นเส้นทางการค้าและการเดินทางผ่านแดนระหว่างจังหวัดนราธิวาสกับรัฐกลันตัน และอำเภอเบตง จังหวัดยะลา กับรัฐเปรัก ประเทศมาเลเซีย

มาตรฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน

การสรุปมาตรฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ และได้สังเคราะห์เป็นรายตัวแปรมาตรฐานของแต่ละหน่วยงาน จำนวน ๑๕ หน่วยงาน โดยเรียงจากคะแนนมากไปหาน้อย สามารถสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ ๔-๑ มาตรฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบัน

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ	๑	๒	๓	๔	๕	๖	๗	๘
นายเชาวน์ ตะกรุดเงิน นายด่านฯ แม่สอด	✓	✓	✓					
นางสาวประภาพรณ ดวงชัย นายด่านฯ แม่สาย	✓	✓	✓		✓	✓		
นางสาวนราทิพย์ มลารัตน์ หน.ฝบศ.๒ สำนักงานศุลกากรหนองคาย	✓		✓				✓	
นายปิติณัช ศรีธรา นายด่านฯ มุกดาหาร				✓			✓	
นายพีรกานต์ บุรณากาญจน์ นายด่านฯ เชียงของ			✓	✓	✓	✓		✓
นายประพันธ์ จันทน์ไทยศรี นายด่านฯ อรัญประเทศ				✓	✓			✓
นางสุทัศนีย์ สุภาพันธ์ นายด่านฯ คลองใหญ่	✓	✓		✓				
นายเผด็จเดช มั่งคั่ง นายด่านฯ สะเดา	✓	✓		✓		✓		
นายเชาว์ เฉลิมเกียรติ นายด่านฯ ปะดังเบซาร์			✓	✓	✓			
นายสันติสุข ภูมิเงิน หัวหน้าด่านตรวจพืชเชียงของ	✓		✓					
นายสุรฉัตร จงจิตร หัวหน้าด่านอาหารและยาเชียงของ				✓				
นายสัตวแพทย์สามารถ อ่อนสองชั้น ปศุสัตว์จังหวัดนครพนม	✓	✓						
พนักงาน บริษัท โป้เหวิน จำกัด		✓				✓		
พนักงาน บริษัท นอร์ท ริเวอร์ อินเตอร์เทรด จำกัด		✓			✓			
นายสมศักดิ์ สีบุญเรือง เลขาธิการหอการค้า จังหวัดมุกดาหาร			✓	✓	✓			
รวม	๗	๗	๗	๘	๖	๔	๒	๒

แทนค่าตัวเลขในตาราง ๑ = ต้นทุนการขนส่ง

๓ = กฎหมาย ระเบียบต่าง ๆ

๕ = อุปกรณ์ด้านโลจิสติกส์

๗ = การเชื่อมโยง/NSW

๒ = เวลาที่แน่นอน/ปลอดภัย

๔ = โครงสร้างพื้นฐาน

๖ = เครือข่ายโลจิสติกส์

๘ = เทคโนโลยีและนวัตกรรม

ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ ๔-๑ มาตรฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปัจจุบันจากผลรวมคะแนนจากมากไปหาน้อย ได้ข้อสรุปดังนี้

๑. โครงสร้างพื้นฐาน มีผลรวมคะแนนมากที่สุด โครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน รางรถไฟ ต้องมีความปลอดภัยได้มาตรฐาน ISO เชื่อมโยงทุกพื้นที่ รวมไปถึงพาหนะในการขนส่งสินค้าต้องได้รับการตรวจสอบและมีมาตรฐาน

๒. ต้นทุนการขนส่ง มีผลรวมรองลงมา เรื่องต้นทุนเป็นการประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง เป็นการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้าที่จะนำไปสู่การลดต้นทุน และเพิ่มขีดความสามารถทางธุรกิจ

๓. เวลาที่แน่นอน/ปลอดภัย เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว มีความปลอดภัย และเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ ซึ่งรวมถึงงานพิธีการศุลกากร ที่เป็นส่วนหนึ่งของการบริการโลจิสติกส์ เป็นระบบที่ควบคุมเวลาได้ โดยที่สินค้าง่ายอยู่ในสภาพที่ดี เกิดความแน่นอน สามารถติดตามสถานะของระบบโลจิสติกส์ได้ทั้งจากต้นทางและปลายทาง และสามารถประมาณเวลาที่จะถึงปลายทางได้ การบริการรวดเร็ว ทันใจเรื่องเป็นเวลาในการขนส่งเพื่อไม่ให้สินค้าเกิดปัญหาล่าช้าและสินค้าง่ายอยู่ในสภาพดีตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าหรือผู้ประกอบการที่หลากหลาย

๔. กฎหมาย ระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากร ลดขั้นตอนและอำนวยความสะดวกทางการค้า ลักษณะการขนส่งของแต่ละประเทศ มาตรฐานด้านการควบคุมภายใต้กฎระเบียบข้อบังคับ ข้อตกลงที่กำหนดขึ้นเพื่อให้ปฏิบัติร่วมกัน และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดร่วมกัน อย่างยั่งยืน สอดคล้องกับมาตรฐานสากล หรือข้อบังคับระหว่างประเทศมาตรฐานในการควบคุมการขนส่งตามกฎระเบียบข้อบังคับระหว่างประเทศ

๕. อุปกรณ์ด้านโลจิสติกส์ ถือเป็น การเชื่อมต่อทางกายภาพเป็นการกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือ อุปกรณ์ขนถ่าย และบรรจุภัณฑ์ในมิติเชิงขนาด รูปแบบ ความแข็งแรง และยังมีมาตรฐานสากลขององค์การระหว่างประเทศ ๑๒ กลุ่มมาตรฐาน เช่น ข้อมูลสารสนเทศ ระบบสายพาน วิธีการลำเลียง อุปกรณ์ต่อพ่วง ระบบตู้คอนเทนเนอร์ มาตรฐานรถบรรทุก การบรรจุภัณฑ์ พิธีการด้านเอกสาร ระบบขนส่งอัจฉริยะ มาตรฐานบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ระบบราง และมาตรฐานด้านการจัดซื้อ อุปกรณ์ต่าง ๆ ต้องได้มาตรฐาน ทันสมัย และเพียงพอ เช่น มีตู้ควบคุมอุณหภูมิในการขนส่งสินค้าเกษตรผัก ผลไม้ตามฤดูกาล

๖. เครือข่ายโลจิสติกส์ มาตรฐานในเรื่องของการมีเครือข่ายโลจิสติกส์ มีการรวมกลุ่มกันมากขึ้นเพื่อต่อรองราคาหรือสร้างมาตรฐานด้านราคาโดยไม่กีดกันทางการค้าระหว่างกัน มาตรฐานด้านเครือข่ายการประสานงานทุกอย่างต้องชัดเจน นับตั้งแต่วินาทีแรกที่รับของเข้ามาสู่ระบบ จนกระทั่งการส่งสินค้าถึงมือผู้รับ จะต้องทำการตรวจเช็คได้และไม่มีข้อผิดพลาดอันใดเกิดขึ้น

๗. การเชื่อมโยง การเชื่อมโยงทุกระบบ เชื่อมต่อการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้ตลอดเวลาตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทางโดยไม่มีการสะดุดขาดช่วงในระหว่างขนส่ง พร้อมกับการพัฒนาด้านดิจิทัล และการปรับปรุงด้านกฎระเบียบ เพื่อเป็นการยกระดับให้เกิดการขนส่งแบบไร้รอยต่อ เชื่อมต่อข้อมูลแบบบูรณาการ (National Single Window) ใช้ข้อมูลร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

มีการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อชี้บ่งลักษณะของสินค้าที่สอดคล้องกันตั้งแต่ข้อมูลระดับตัวสินค้า บรรจุกัมภ์ อุปกรณ์ขนถ่ายและขนส่ง หน่วยการขนส่งสินค้า ตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึงยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนอย่างเป็นระบบและสามารถสืบค้นได้ มาตรฐานด้านการเชื่อมต่อข้อมูลสารสนเทศเป็นการกำหนดมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการบันทึกข้อมูลแสดงตัวตนของสินค้าที่สอดคล้องกันตั้งแต่การระบุข้อมูลสินค้า บรรจุกัมภ์ อุปกรณ์ขนส่งเปลี่ยนถ่าย หรือการบันทึกในรูปแบบ บาร์โค้ด และ RFID

๘. เทคโนโลยีและนวัตกรรม มีนวัตกรรมใหม่และเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการให้บริการ เช่นการสร้างข้อมูลเอกสารทางการค้าและการยอมรับร่วมกันของเอกสารทางการค้าผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือเทคโนโลยีการควบคุมน้ำหนักบรรทุกทุกสินค้าให้อยู่ในเกณฑ์ที่กำหนดเพื่อป้องกันการทรุดตัวของถนน และเทคโนโลยีป้องกันการตกหล่นสู่ท้องถนนโดยการยึด ห่อหุ้ม รวมถึงการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาเสริมประสิทธิภาพในโซ่อุปทานทั้งระบบ เริ่มจากการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเฉพาะภายในองค์กร ขยายต่อไปยังองค์กรในเครือ และขยายความร่วมมือไปยังองค์กรในโซ่อุปทาน

นอกจากนี้ตามดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ ยังประกอบด้วยเรื่องของพิธีการศุลกากร การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ และระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า และตามเจตนารมณ์ของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) ยังเน้นเรื่องการมีความรับผิดชอบต่อสังคม การรักษาสภาพแวดล้อมก็เป็นสิ่งสำคัญ เป็นระบบของการไม่สร้างมลพิษให้กับสิ่งแวดล้อม ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการ เป็นจุดเริ่มต้นสู่การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมก้าวหน้าควบคู่ไปกับการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างสมดุล

การประเมินสภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) และการวิเคราะห์แนวทางด้วย TOWS Matrix

หากพิจารณาแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ ประเด็นปฏิรูปที่ ๕ Borderless Trade ขจัดอุปสรรคทางการค้า ข้อ ๖ พัฒนาเมืองการค้าชายแดน และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓ หมวดที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค จากการศึกษาครั้งนี้ได้ดำเนินการวิเคราะห์จุดแข็ง (S) จุดอ่อน (W) โอกาส (O) และภัยคุกคาม (T) ที่เกิดขึ้น ในการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ผู้วิจัยจึงขอนำเสนอการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญจำนวน ๑๕ หน่วยงานโดยใช้หลัก SWOT Analysis ดังนี้

๑. การวิเคราะห์จุดแข็ง (S = Strength)

ด้านการค้าชายแดนประเทศไทยมีสินค้าเป็นที่นิยมของประเทศคู่ค้าชายแดน ความนิยมต่อสินค้าไทย ความเชื่อมั่นในคุณภาพของสินค้าไทยมากกว่าสินค้าจากประเทศอื่น ๆ และต้องพึ่งพาสินค้าจากไทยเนื่องจากได้รับอิทธิพลผ่านสื่อข่าวสารของไทย เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง วัสดุก่อสร้าง เครื่องอุปโภคบริโภค สินค้าไทยเป็นที่นิยมของประชาชนโดยเฉพาะ สปป.ลาว กัมพูชาและ

เมียนมา และที่สำคัญการมีพื้นที่ใกล้แหล่งผลิตที่ใกล้ประเทศคู่ค้าชายแดนทำให้สะดวกในการเคลื่อนย้าย และตอบสนองต่อความต้องการในทันที การมีสินค้าที่อยู่ใกล้แหล่งผลิตเนื่องจากระยะทางไม่ไกล ประกอบกับจุดขนส่งจากด่านไทยไปยังปลายทางมีระยะทางที่ไม่ไกลมากซึ่งใกล้กับแหล่งผลิต เช่น การมีฟาร์มสัตว์ในภาคอีสาน หรือพืชผลทางการเกษตรที่ไม่ไกลจากสวนเกษตรกร ทำให้ประหยัดในเรื่องต้นทุนสินค้า ต้นทุนการขนส่งมีราคาถูก และไม่มีการเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มจากเจ้าหน้าที่ฝั่งไทย รวมถึงประสิทธิภาพของพิธีการทางศุลกากร พิธีการศุลกากรที่เรียบง่าย มีระบบเชื่อมโยงข้อมูลในโครงการตรวจสินค้าร่วมกันระหว่างกรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง One Stop Service ผ่านระบบ National Single Window (NSW) เพื่อตรวจสอบใบอนุญาตหรือใบรับรองตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ทำให้สะดวก รวดเร็วในการตรวจปล่อยสินค้า การอำนวยความสะดวกทางการค้า มาตรฐานการตรวจปล่อย และระบบการเชื่อมโยงที่เป็นสากลกว่าประเทศคู่ค้าชายแดน นอกจากนี้รัฐบาลในการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อกระตุ้นการค้าและการลงทุนบริเวณชายแดน ทำให้ผู้ประกอบการสามารถขยายตลาดได้เพิ่มมากขึ้น

ในด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศที่ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะระบบการขนส่งทางบก (ทางถนน) ที่เชื่อมโยง และเส้นทางคมนาคมที่ดีกว่าประเทศคู่ค้าชายแดน ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางถนนเชื่อมโยง ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค ตั้งอยู่บนเส้นทางหลักของอาเซียน ทั้งระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก มีจุดตัดที่จังหวัดพิษณุโลก ซึ่งทำให้การขนส่งสินค้าทางถนนของภูมิภาคอาเซียนล้วนจะต้องผ่านประเทศไทยทั้งสิ้น มีโครงสร้างพื้นฐานของระบบขนส่งที่ทันสมัย โครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในปัจจุบันถือว่ามีความพร้อม และยังอยู่ระหว่างการพัฒนาทั้งโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่ยังคงมีการขยายถนนและเพิ่มเส้นทางให้การเดินทางสะดวกมากขึ้น นอกจากนี้ประเทศไทยอยู่ระหว่างดำเนินการโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor) โดยมีโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ และโครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมสมาร์ทปาร์ค มีชายฝั่งทะเลค่อนข้างยาว มีพื้นที่ติดชายแดนรวมระยะทางทั้งสิ้น ๕,๕๘๒ กิโลเมตร ซึ่งเป็นทำเลที่ตั้งที่มีโอกาสในการทำการค้าและการขยายตัวของธุรกิจโลจิสติกส์ได้ในมูลค่าสูง

๒. การวิเคราะห์จุดอ่อน (W = Weakness)

ประเทศไทยประสบปัญหาการเมืองที่ไม่มั่นคง อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจต่ำ และไม่สามารถสู้ประเทศคู่ค้าชายแดนได้ และปัญหาสังคมไทยเรื่องค่าแรง ส่งผลต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนและผลกระทบต่อการค้าชายแดน มีข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการขยายด้านโครงสร้างพื้นฐานหรือการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น บริเวณด่านพรมแดนแม่สายแห่งที่ ๑ ที่คับแคบทำให้เกิดความแออัด ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนค่อนข้างมาก หรือลักษณะภูมิประเทศของอำเภอคลองใหญ่ มีพื้นที่แคบยาวเลียบไปตามชายฝั่ง พื้นที่จึงมีลักษณะแคบไม่สามารถพัฒนาบริเวณหน้าด่านพรมแดนถาวรบ้านหาดเล็กได้เพราะจะกระทบกับความมั่นคงตามแนวชายแดน หรือปัญหาความแออัดของด่านพรมแดนคลองลึก และด่านพรมแดนสะเดา นอกจากนี้จุดอ่อนด้านการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานราชการ และภาคเอกชนในการค้าชายแดน ยังไม่ได้รับความร่วมมืออย่างเต็มที่ ไม่ได้อยู่ในที่เดียวกันซึ่งใช้เวลาในการประสานงาน และกฎหมาย

ระเทียบ ทำให้กระบวนการงานมีหลายขั้นตอน ซับซ้อน และมีหลายหน่วยงานตรวจสอบ และกฎหมายบางเรื่องไม่เป็นปัจจุบันไม่ตอบสนองต่อการปฏิบัติหน้าที่ หาข้อยุติไม่ได้ซึ่งต้องมีการปรับปรุงกฎหมายให้ทันต่อเหตุการณ์ ในด้านธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีต้นทุนซึ่งมีสัดส่วนที่สูงกว่าประเทศใกล้เคียง ทั้งมาเลเซีย และสิงคโปร์ โดยปัจจุบันประเทศไทยมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์อยู่ที่ร้อยละ ๑๘ ของต้นทุนการผลิตทั้งหมด ขณะที่มาเลเซียและสิงคโปร์อยู่ที่ต่ำกว่าร้อยละ ๑๐ ธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยส่วนใหญ่อยู่ในภาคการขนส่งทางบก ซึ่งการขนส่งทางบกเป็นวิธีการขนส่งที่มีต้นทุนสูงกว่าทางเรือหรือทางราง

๓. การวิเคราะห์โอกาส (O = Opportunity)

ในด้านการค้าชายแดนที่เกิดจากผลพลอยได้จากการส่งออกสินค้าไปยังประเทศที่สาม โดยอาศัยการผ่านแดนจากประเทศคู่ค้าชายแดน เช่น จังหวัดหนองคาย มีการขนส่งในลักษณะสินค้าทางบกผ่านแดนระหว่างประเทศไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน ผ่าน สปป.ลาว ผลพลอยได้จากการค้าผ่านแดนไปยังจีนร้อยละ ๖๐-๗๐ เป็นการค้าชายแดน ผลพลอยได้ชายแดนฝั่งอำเภอแม่สอดมีการค้าผ่านแดนไปยังจีนและอินเดีย ชายแดนมาเลเซียมีการค้าผ่านแดนไปยังสิงคโปร์ หรือการค้าชายแดนฝั่งกัมพูชาที่มีการค้าผ่านแดนไปยังเวียดนามใต้ และโอกาสของนักลงทุนไทยในเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศคู่ค้าชายแดน เพื่อตั้งฐานการผลิตและกระจายสินค้า และโอกาสจากอัตราเงินเฟ้อ ค่าเงินที่อ่อนและระบบชำระหนี้ที่ไม่รองรับของประเทศคู่ค้าชายแดนบางประเทศ เป็นโอกาสของสถาบันการเงินไทยและนักลงทุนไทยในการใช้เงินบาทแลกเปลี่ยน

ในด้านโลจิสติกส์การมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่ศูนย์กลางของอาเซียนตั้งอยู่ตรงกลางของภูมิภาคที่เป็นแผ่นดินใหญ่ของ อาเซียน ประกอบด้วย เมียนมา ลาว เวียดนาม กัมพูชา มาเลเซีย และสิงคโปร์ จึงเป็นจุดยุทธศาสตร์เชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียนได้สะดวก ปัจจุบันโครงสร้างพื้นฐานที่ครอบคลุมระบบการขนส่งสินค้าทั่วประเทศไปจนถึงที่ด่านศุลกากรบริเวณชายแดนที่สามารถอำนวยความสะดวกในการนำเข้าส่งออกสินค้า คือ การขนส่งทางถนน มีสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา เพื่อข้ามแม่น้ำเมยไปยังประเทศพม่า ๒ แห่ง อันเป็นส่วนหนึ่งในเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) มีสะพานมิตรภาพแม่สาย เพื่อข้ามแม่น้ำสายไปยังเมียนมา ๒ แห่ง ณ ด่านศุลกากรแม่สาย มีสะพานข้ามแม่น้ำโขง ๔ แห่ง เชื่อมโยงกับ สปป.ลาว และกำลังจะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๕ เชื่อมโยงกับ บังกาฬ-บอลิคำไซ สปป.ลาว รวมถึงสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก ที่อำเภอสุไหง-โกลก (สุไหงโก-ลก - รันเตาปันยัง) แห่งที่ ๒ คู่ขนานกับสะพานเดิม นอกจากนี้โครงสร้างพื้นฐาน การสาธารณูปโภคที่ยังไม่พร้อมของประเทศคู่ค้าชายแดน บางประเทศเป็นโอกาสของไทยในการสร้างธุรกิจด้านโลจิสติกส์ การขนส่ง และธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ รวมถึงประเทศคู่ค้าชายแดน ยังไม่มีการจัดตั้งหน่วยงานและคณะทำงานเพื่อดูแลด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจัง ในการออกกฎนโยบายด้านโลจิสติกส์ของประเทศ จึงเป็นโอกาสของประเทศไทยที่จะผลักดันการค้าชายแดนเพื่อสร้างเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาค

๔. การวิเคราะห์ภัยคุกคาม (T = Threat)

ด้านการค้าเกิดจากความไม่แน่นอนของกฎ ระเบียบ ข้อตกลงของประเทศคู่ค้าชายแดน ทำให้การค้าชายแดนไม่ราบรื่น เช่น การปรับอัตราอากรขาออกของเมียนมา การกีดกันทางการค้าเช่น เมียนมามีการกำหนดรายการสินค้าต้องห้ามนำเข้า - ส่งออก กำหนดเงื่อนไขพิเศษในการขนส่ง

สินค้าตามแนวชายแดนเฉพาะพื้นที่ รวมถึงการปรับอัตราค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่ไม่แน่นอนส่งผลต่อต้นทุนการค้าที่สูงขึ้น หรืออัตราค่าธรรมเนียมไม่ชัดเจน ไม่มีมาตรฐานที่แน่นอน ขึ้นอยู่กับเจ้าหน้าที่ สปป.ลาว ข้อตกลงด้านยานพาหนะของ สปป.ลาว ที่ห้ามรถบรรทุก และความไม่ชัดเจนด้านการประกันภัย และเมียนมาไม่อนุญาตให้รถขนส่งสินค้าขนาดเล็กเข้าพื้นที่รวมถึงข้อจำกัดด้านบุคคล ข้อกำหนดเกี่ยวกับวัน เวลา ในการปฏิบัติงาน การจราจร ภัยคุกคามอีกด้านคืออัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าชายแดนที่มีอัตราสูงกว่าไทย เช่น สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย แสดงให้เห็นถึงศักยภาพของประเทศคู่ค้าชายแดนที่ได้เปรียบประเทศไทย และการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นเพื่อดึงดูดนักลงทุนโดยให้สิทธิต่าง ๆ กับนักลงทุนต่างชาติเกิดการย้ายฐานการผลิต ส่งผลต่อการย้ายฐานการผลิตที่เคยผลิตในไทยอย่างน่าเป็นห่วง รวมถึงภัยคุกคามด้านการพาณิชย์ อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) สงครามการค้า ทำให้มูลค่าการค้าชายแดนลดลงเนื่องจากพฤติกรรมผู้บริโภคหันมาใช้บริการและมูลค่าในการเก็บภาษีอากรจากสินค้าดังกล่าวลดลงทำให้ประเทศไทยต้องปรับตัวตลอดเวลา และภัยความไม่สงบภายในประเทศของประเทศคู่ค้าชายแดน เช่น ความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลทหารเมียนมากับกลุ่มชาติพันธุ์ ชนกลุ่มน้อย ส่งผลกระทบต่อการค้า นโยบายการค้าตามแนวชายแดนในเรื่องความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าตลอดเส้นทาง รวมถึงปัญหาอาชญากรรมต่าง ๆ ที่เกิดจากการเจริญของเมืองเมื่อกลุ่มทุนเงินเข้ามาลงทุนตามแนวชายแดน เกิดความไม่ปลอดภัย ความไม่น่าเชื่อถือส่งผลกระทบต่อภาวะการค้าชายแดน การลักลอบการขนส่งสินค้าข้ามแดน หลีกเลี่ยงภาษี หรือด้านความมั่นคงความปลอดภัย ปัญหาการรุกรานเขตแดนของประเทศกัมพูชา ยังไม่ได้ดำเนินการแก้ไขบางพื้นที่ยังไม่ปลอดภัย

ในด้านโลจิสติกส์ระบบการขนส่งทางรางที่ยังไม่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้าชายแดนได้ นำมาซึ่งปัญหาต้นทุนสินค้าที่เพิ่มขึ้น เช่น การขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างประเทศไทย ผ่านนครหลวงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีค่าภาระการยกตู้สินค้า (LIFT ON/LIFT OFF CHARGES) ที่เกิดขึ้นที่ท่าบกท่าหนาแล้ง เนื่องจากขนาดความกว้างของรางรถไฟแตกต่างกัน จึงจำเป็นต้องใช้รถยกตู้คอนเทนเนอร์จากรางรถไฟขนาด ๑ เมตร (Metre Gauge) วางใส่รางรถไฟขนาด ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) ส่งผลต่อต้นทุนที่สูงขึ้น หรือที่อำเภอเชียงของ ปัญหาระบบโลจิสติกส์ คือ ต้นทุนค่าขนส่ง ตัวอย่างจากกรณีจากด่านลาวไปถึงบ่อเต็นระยะทาง ๒๗๐ กิโลเมตร มีค่าขนส่งอยู่ที่ ๓๕,๐๐๐ บาทถึง ๔๐,๐๐๐ บาท และราคาผันแปรขึ้นอยู่กับชนิดสินค้า ในขณะที่ระยะทางจากด่านไทยไปถึงตลาดไทย ประมาณ ๑,๐๐๐ กิโลเมตร มีค่าขนส่งน้อยกว่าถูกกว่า หรือถนนในประเทศกัมพูชายังไม่พร้อมรองรับการขนส่งทำให้การขนส่งใช้เวลานาน ค่าขนส่งมีราคาสูง และภัยคุกคามที่น่ากลัวอีกประการก็คือ การเป็นรองสิงคโปร์และมาเลเซียในศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางทะเล และศูนย์กลางทางอากาศ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศไทย

สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลจุดแข็ง (S) จุดอ่อน (W) โอกาส (O) และภัยคุกคาม (T) ที่เกิดขึ้น (SWOT Analysis) เพื่อนำไปสังเคราะห์ในตาราง TOWS Matrix เพื่อหาแนวทางการพัฒนา ดังนี้

๑. การประเมินสภาพแวดล้อมภายในประเทศ

Internal Strength จุดแข็ง (S)

- S1 สินค้าไทยเป็นที่นิยมของประเทศคู่ค้าชายแดน และต้องพึ่งพาสินค้าจากไทย
- S2 ระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะระบบการขนส่งทางบก (ทางถนน) ที่เชื่อมโยงและเส้นทางคมนาคมที่ดีกว่าประเทศคู่ค้าชายแดน
- S3 การมีแหล่งผลิตที่ใกล้ประเทศคู่ค้าชายแดนทำให้สะดวกในการเคลื่อนย้ายและตอบสนองต่อความต้องการในทันที
- S4 ต้นทุนสินค้า ต้นทุนการขนส่งของไทยมีราคาถูก และไม่มีการเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่ม
- S5 ประสิทธิภาพของพิธีการทางศุลกากร การอำนวยความสะดวกทางการค้า มาตรฐานการตรวจปล่อย และระบบการเชื่อมโยงที่เป็นสากลกว่าประเทศคู่ค้าชายแดน

Internal Weakness จุดอ่อน (W)

- W1 ปัญหาการเมืองที่ไม่มั่นคง อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจต่ำ และปัญหาสังคมไทย ส่งผลต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนและผลกระทบต่อการค้าชายแดน
- W2 ข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการขยายด้านโครงสร้างพื้นฐาน หรือการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต
- W3 การบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานราชการ และภาคเอกชนในการค้าชายแดนยังไม่ได้รับความร่วมมืออย่างเต็มที่
- W4 กฎหมาย ระเบียบ ทำให้กระบวนการหลายขั้นตอน ซับซ้อน และมีหลายหน่วยงานตรวจสอบ
- W5 ธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีต้นทุนซึ่งมีสัดส่วนที่สูงกว่าประเทศใกล้เคียง ทั้งมาเลเซีย และสิงคโปร์

๒. การประเมินสภาพแวดล้อมนอกประเทศ

External Opportunity โอกาส (O)

- O1 โอกาสในการส่งออกสินค้าไปยังประเทศที่สาม โดยอาศัยการผ่านแดนจากประเทศคู่ค้าชายแดน และโอกาสของนักลงทุนไทยในเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศคู่ค้าชายแดน เพื่อตั้งฐานการผลิตและกระจายสินค้า
- O2 อัตราเงินเฟ้อ ค่าเงินที่อ่อนและระบบชำระหนี้ที่ไม่รองรับของประเทศคู่ค้าชายแดนบางประเทศ เป็นโอกาสของสถาบันการเงินไทยและนักลงทุนไทยในการใช้เงินบาทแลกเปลี่ยน
- O3 การมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่ศูนย์กลางของอาเซียน จึงเป็นจุดยุทธศาสตร์เชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียนได้สะดวก
- O4 โครงสร้างพื้นฐาน การสาธารณูปโภคที่ยังไม่พร้อมของประเทศคู่ค้าชายแดนบางประเทศเป็นโอกาสของไทยในการสร้างธุรกิจด้านโลจิสติกส์ การขนส่ง และธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ
- O5 ประเทศคู่ค้าชายแดน ยังไม่มีการจัดตั้งหน่วยงานและคณะทำงานเพื่อดูแล

ด้านโลจิสติกส์อย่างจริงจัง ในการออกกฏนโยบายด้านโลจิสติกส์ของประเทศ จึงเป็นโอกาสของประเทศไทยที่จะผลักดันการค้าชายแดนเพื่อสร้างเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาค

External Threat ภัยคุกคาม (T)

T1 ความไม่แน่นอนของกฎ ระเบียบ ข้อตกลงของประเทศคู่ค้าชายแดน ทำให้การค้าชายแดนไม่ราบรื่น

T2 อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าชายแดน และการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นเพื่อดึงดูดนักลงทุนโดยให้สิทธิต่าง ๆ กับนักลงทุนต่างชาติเกิดการย้ายฐานการผลิต

T3 ภัยคุกคามด้านการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) สงครามการค้าทำให้มูลค่าการค้าชายแดนลดลง ทำให้ประเทศไทยต้องปรับตัวตลอดเวลา

T4 ความไม่สงบภายในประเทศของประเทศคู่ค้าชายแดนบางประเทศ ส่งผลต่อระบบการค้าชายแดน

T5 ระบบการขนส่งทางบก ทางรางที่ยังไม่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้าชายแดนได้ นำมาซึ่งปัญหาต้นทุนสินค้าที่เพิ่มขึ้น

T6 การเป็นรองสิงคโปร์และมาเลเซียในศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางทะเล และศูนย์กลางทางอากาศ

การสังเคราะห์ด้วยเครื่องมือ TOWS Matrix เพื่อนำผลมากำหนดแนวทาง ๔ แนวทางเชิงรุก แนวทางเชิงป้องกัน แนวทางเชิงแก้ไข และแนวทางเชิงรับ ดังตารางที่ ๔-๑

ตารางที่ ๔-๒ การสังเคราะห์เพื่อหาแนวทางการพัฒนาโดยเครื่องมือทางการบริหาร TOWS Matrix

SO Strategy (แนวทางเชิงรุก)	ST Strategy (แนวทางเชิงป้องกัน)
<p>ความนิยมในสินค้าไทยจึงเป็นโอกาสในการส่งออกสินค้าไปยังประเทศที่สาม โดยอาศัยผลพลอยได้จากการค้าผ่านแดน และการตั้งฐานผลิตสินค้าไทยในประเทศคู่ค้าชายแดนเพื่อกระจายสินค้าไทย รวมถึงโอกาสในการเปิดสถาบันการเงินไทยใช้เงินบาทในการแลกเปลี่ยน</p> <p>(S1, O1, O2)</p>	<p>สินค้าของประเทศไทย และต้นทุนสินค้าที่มีแหล่งผลิตที่ใกล้กับประเทศคู่ค้าชายแดน ต้องเจอกับสงครามการค้าด้านการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) ทำให้มูลค่าการค้าชายแดนลดลง ประกอบกับระบบการขนส่งของประเทศคู่ค้าชายแดนไม่รองรับนำมาซึ่งปัญหาต้นทุนสินค้าสูง และการย้ายฐานการผลิตไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ให้สิทธิต่าง ๆ กับนักลงทุนต่างชาติที่ดีกว่า (S1, S3, S4, T2, T3)</p>
<p>ระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะระบบการขนส่งทางบก (ทางถนน) ที่เชื่อมโยง และเส้นทางคมนาคมที่ได้มาตรฐาน และการมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เป็นจุดศูนย์กลางของอาเซียน จึงเป็นจุดยุทธศาสตร์เชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียนได้สะดวก โอกาสในการส่งออกสินค้าไปยังประเทศที่สาม โดยอาศัยการผ่านแดน และเป็นต้นแบบในโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อม ออกกฎ ระเบียบนโยบายและมีการจัดตั้งหน่วยงานและคณะทำงานรองรับ (S2, O1, O3, O4, O5)</p>	<p>ระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะระบบการขนส่งทางบกของประเทศไทยเชื่อมโยง และเส้นทางคมนาคมที่ดีกว่าประเทศคู่ค้าชายแดน ยังไม่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้าชายแดนได้ นำมาซึ่งปัญหาต้นทุนสินค้าที่เพิ่มขึ้น และยังเป็นรองสิงคโปร์และมาเลเซียในศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางทะเล และศูนย์กลางทางอากาศ (S2, T5, T6)</p>
<p>การมีแหล่งผลิตที่ใกล้ประเทศคู่ค้าชายแดนทำให้สะดวกในการเคลื่อนย้ายเป็นจุดยุทธศาสตร์เชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียนได้สะดวกและตอบสนองต่อความต้องการในทันที เป็นโอกาสในการส่งออกสินค้าไปยังประเทศที่สาม โดยอาศัยการผ่านแดนจากประเทศคู่ค้าชายแดน และเป็นโอกาสของนักลงทุนไทยในเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศคู่ค้าชายแดน เพื่อตั้งฐานการผลิตและกระจายสินค้า (S3, O1, O3)</p>	<p>การขนส่ง โดยเฉพาะต้นทุนการขนส่งทางบกของไทยมีราคาสูงกว่า และไม่มีการเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมต้องพบกับความไม่แน่นอนของกฎ ระเบียบ ข้อตกลงของประเทศคู่ค้าชายแดน ทำให้การค้าชายแดนไม่ราบรื่น ต้นทุนสูง และความไม่สงบภายในประเทศของประเทศคู่ค้าชายแดนบางประเทศในระหว่างขนส่ง ระบบการขนส่งบกที่ไม่ได้มาตรฐาน และทางรางที่ยังไม่สามารถเชื่อมโยงได้ (S4, T1, T4, T5)</p>
<p>มาตรฐานการตรวจปล่อยแบบสากล พิธีการทางศุลกากร การอำนวยความสะดวกทางการค้า และระบบการเชื่อมโยงที่เป็นสากลกว่าประเทศคู่ค้าชายแดน ส่งผลต่อการส่งออกสินค้าไปยังประเทศคู่ค้าชายแดน เป็นโอกาสของไทยในการเป็นต้นแบบด้านการค้าชายแดน และด้านการชำระเงินระหว่างประเทศ (S5, O1, O2, O5)</p>	<p>มาตรฐานการตรวจปล่อยแบบสากล พิธีการทางศุลกากร การอำนวยความสะดวกทางการค้า และระบบการเชื่อมโยงที่เป็นสากลกว่าประเทศคู่ค้าชายแดน ต้องพบกับความไม่แน่นอนของกฎ ระเบียบ ข้อตกลงของประเทศคู่ค้าชายแดน ทำให้การค้าชายแดนไม่ราบรื่น (S5, T1)</p>

ตารางที่ ๔-๒ การสังเคราะห์เพื่อหาแนวทางการพัฒนาโดยเครื่องมือทางการบริหาร TOWS Matrix (ต่อ)

WO Strategy (แนวทางเชิงแก้ไข)	WT Strategy (แนวทางเชิงรับ)
สภาพปัจจุบันการเมือง เศรษฐกิจ และสังคมของประเทศ	จากปัญหาสภาพเศรษฐกิจไทย การเมือง และสังคมที่

<p>ไทยในปัจจุบัน ที่ยังไม่เอื้อต่อโอกาสในการส่งออกสินค้า เจือปนและความชัดเจน โดยเฉพาะเศรษฐกิจที่อัตราการเจริญเติบโตช้า ส่งผลต่อความเชื่อมั่นนักลงทุน และปัญหาเงินเฟ้อในประเทศคู่ค้าที่ต้องพิจารณาในการทำธุรกรรม (W1, O1, O2)</p>	<p>เป็นอยู่ทำให้อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าชายแดนรุดหน้าไปไกล และการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นเพื่อดึงดูดนักลงทุนโดยให้สิทธิต่าง ๆ กับนักลงทุนต่างชาติเกิดการย้ายฐานการผลิต ประกอบกับปัญหา e-Commerce สงครามการค้า ปัจจุบัน และการเป็นรองสิงคโปร์และมาเลเซียในศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางทะเล และศูนย์กลางทางอากาศ (W1, T2, T3, T6)</p>
<p>การมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่ศูนย์กลางของอาเซียน แต่มีข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการขยายด้านโครงสร้างพื้นฐานหรือการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ส่งผลต่อการส่งออกสินค้าไปยังประเทศคู่ค้าชายแดน (W2, O1, O3)</p>	<p>ข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการขยายด้านโครงสร้างพื้นฐานหรือการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการค้าของไทย ส่งผลต่อการมีสวนแบ่งตลาดการย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศคู่ค้าชายแดน (W2, T2)</p>
<p>การบูรณาการระหว่างหน่วยงานราชการ ภาคเอกชน การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ขั้นตอนกระบวนการงานที่ซับซ้อน จะช่วยส่งเสริมการส่งออกสินค้าได้ง่ายขึ้น และดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุน (W3, W4, O1)</p>	<p>การบูรณาการระหว่างหน่วยงานราชการ ภาคเอกชน การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ขั้นตอนกระบวนการงานที่ซับซ้อนในประเทศไทย ยังต้องเจอกับความไม่แน่นอนของกฎ ระเบียบ ข้อตกลงของประเทศคู่ค้าชายแดน และภัยคุกคามด้านการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) (W3, W4, T1, T3)</p>
<p>ธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีต้นทุนซึ่งมีสัดส่วนที่สูงกว่าประเทศใกล้เคียงทั้งมาเลเซียและสิงคโปร์ ส่งผลต่อการส่งออกสินค้า กระจายสินค้า และโอกาสของไทยในการสร้างธุรกิจด้านโลจิสติกส์ การขนส่ง และธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ที่จะผลักดันการค้าชายแดนของไทยเพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาค (W5, O1, O4, O5)</p>	<p>การเป็นรองสิงคโปร์และมาเลเซียในศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางทะเล และศูนย์กลางทางอากาศ และการมีต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงกว่า ส่งผลการแข่งขันด้าน e-Commerce และอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของไทย (W5, T2, T3, T6)</p>

ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ ๔-๑ การวิเคราะห์และสังเคราะห์ตามแนวทางของ TOWS Matrix อันสืบเนื่องมาจากการวิเคราะห์ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกโดยใช้หลัก SWOT Analysis จะได้แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ๔ แนวทาง คือ แนวทางการพัฒนาเชิงรุก แนวทางการพัฒนาเชิงป้องกัน แนวทางการพัฒนาเชิงแก้ไข และแนวทางการพัฒนาเชิงรับ ดังนี้

๑. แนวทางเชิงรุก ศักยภาพประเทศไทยมีจุดแข็งในเรื่อง ความนิยมในสินค้าไทยจึงเป็นโอกาสในการส่งออกสินค้าเพื่อไปยังประเทศที่สาม โดยอาศัยผลพลอยได้จากการค้าผ่านแดน และการเข้าไปตั้งฐานผลิตสินค้าไทยในประเทศคู่ค้าชายแดนเพื่อกระจายสินค้าไทย รวมถึงโอกาสในการเปิดสถาบันการเงินไทยใช้เงินบาทในการแลกเปลี่ยน นอกจากนี้จุดเด่นด้านระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะระบบการขนส่งทางบก (ทางถนน) ที่เชื่อมโยง และเส้นทางคมนาคมที่ได้มาตรฐาน รวมถึงการมีที่ตั้งของประเทศทางภูมิศาสตร์เป็นจุดศูนย์กลางของอาเซียน จึงเป็นจุดยุทธศาสตร์เชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียนได้สะดวก ถือเป็นโอกาสในการส่งออกสินค้าไปยังประเทศที่สาม โดยการผ่านแดน และศักยภาพประเทศไทยในการเป็นต้นแบบในโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อม การออกกฎระเบียบ และมีการจัดตั้งหน่วยงานและคณะทำงานรองรับ จุดเด่นการมีแหล่งผลิตที่ใกล้ประเทศคู่ค้าชายแดน ทำให้สะดวกในการเคลื่อนย้ายตอบสนองต่อความต้องการในทันที และเป็นโอกาสของนักลงทุนไทยในเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศคู่ค้าชายแดน เพื่อตั้งฐานการผลิตและกระจายสินค้า และศักยภาพมาตรฐานการตรวจปล่อยแบบสากล พิธีการทางศุลกากร การอำนวยความสะดวกทางการค้า และระบบการเชื่อมโยงที่เป็นสากลกว่าประเทศคู่ค้าชายแดน เป็นโอกาสของไทยในการเป็นต้นแบบพัฒนาการค้าชายแดน และด้านการชำระเงินระหว่างประเทศ

๒. แนวทางเชิงป้องกัน ประเทศไทยต้องมีการพึงระวังป้องกันในเรื่อง ต้นทุนสินค้าที่ต้องเจอกับสงครามการค้าด้านการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) ทำให้มูลค่าการค้าชายแดนลดลง ต้องควบคุมต้นทุนสินค้า ต้นทุนการขนส่ง โดยปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุน คือ ระบบการขนส่งของประเทศคู่ค้าชายแดนไม่รองรับ ระบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งบกที่ไม่ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะระบบการขนส่งทางบกยังไม่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้าชายแดนได้ และยังเป็นรองสิงคโปร์และมาเลเซียในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางทะเล และศูนย์กลางทางอากาศ แม้ว่าการขนส่งโดยเฉพาะต้นทุนการขนส่งทางบกของไทยมีราคาถูกกว่า และไม่มีการเก็บค่าใช้จ่ายเพิ่มต้องพบกับความไม่แน่นอนของกฎ ระเบียบ ข้อตกลงของประเทศคู่ค้าชายแดน ทำให้การค้าชายแดนไม่ราบรื่น ต้นทุนสูง ป้องกันในเรื่องที่ต้องเจอกับความไม่สงบภายในประเทศของประเทศคู่ค้าชายแดน บางประเทศในระหว่างขนส่ง ป้องกันไม่ให้เกิดความผิดพลาดด้านมาตรฐานการตรวจปล่อยแบบสากล พิธีการทางศุลกากร การอำนวยความสะดวกทางการค้า และระบบการเชื่อมโยง และป้องกันการถูกเอาเปรียบจากความไม่แน่นอนของกฎ ระเบียบ ข้อตกลงของประเทศคู่ค้าชายแดน รวมถึงการรักษาไว้ซึ่งผู้ลงทุนเพื่อไม่ให้เกิดการย้ายฐานการผลิตไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ให้สิทธิต่าง ๆ กับนักลงทุนต่างชาติที่ดีกว่า

๓. แนวทางเชิงแก้ไข สภาพปัจจุบันการเมือง เศรษฐกิจ และสังคมของประเทศไทยในปัจจุบันที่ยังไม่เอื้อต่อโอกาสในการส่งออกสินค้าโดยมีเงื่อนไขและความไม่ชัดเจนในทางปฏิบัติ ซึ่งต้องได้รับการแก้ไขส่งผลต่อความเชื่อมั่นนักลงทุน การแก้ไขเงื่อนไขทางการค้าเพื่อป้องกันปัญหาเงินเพื่อ

ในประเทศคู่ค้าที่ต้องพิจารณาในการทำธุรกรรม การปรับปรุงพื้นที่ข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการขยายด้านโครงสร้างพื้นฐาน หรือการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่ส่งผลต่อการส่งออกสินค้าไปยังประเทศคู่ค้าชายแดน การแก้ไขปัญหาระหว่างหน่วยงาน การบูรณาการระหว่างหน่วยงานราชการ ภาคเอกชน การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ขั้นตอนกระบวนการงานที่ซับซ้อน จะช่วยส่งเสริมการส่งออกสินค้าได้ง่ายขึ้นเพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุน และแก้ไขเรื่องต้นทุนธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีต้นทุนซึ่งมีสัดส่วนที่สูงกว่าประเทศใกล้เคียงทั้งมาเลเซียและสิงคโปร์ รวมถึงการแก้ไขระบบการขนส่งและธุรกิจที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ที่จะผลักดันการค้าชายแดนของไทยเพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาค

๔. แนวทางเชิงรับ จากปัญหาสภาพเศรษฐกิจไทย การเมือง และสังคมที่เป็นอยู่ทำให้อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าชายแดนลดหน้าไปไกล ประเทศคู่ค้าชายแดนมีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นเพื่อดึงดูดนักลงทุนโดยให้สิทธิต่าง ๆ กับนักลงทุนต่างชาติเกิดการย้ายฐานการผลิต การขาดอำนาจในการต่อรองในข้อตกลงทางการค้าต่าง ๆ ประกอบกับการรับปัญหาภัยคุกคามด้านการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) ซึ่งเป็นสงครามการค้าปัจจุบัน และรับสภาพด้านการแข่งขันการเป็นรองสิงคโปร์และมาเลเซียในศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางทะเล และศูนย์กลางทางอากาศ การรับสภาพในข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการขยายด้านโครงสร้างพื้นฐานหรือการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการค้า จุดอ่อนของการไม่บูรณาการระหว่างหน่วยงานราชการ ภาคเอกชน การไม่ปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ขั้นตอนกระบวนการงานที่ซับซ้อน และการรับสภาพกับความไม่แน่นอนของกฎ ระเบียบ ข้อตกลงของประเทศคู่ค้าชายแดน รวมถึงการยอมรับการมีต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงกว่าซึ่งส่งผลการแข่งขันทำให้เกิดการค้าแบบ e-Commerce ที่มีอัตราการแข่งขันที่สูงขึ้น และอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของไทยที่ยังสู้ประเทศคู่ค้าชายแดนบางประเทศไม่ได้

กล่าวโดยสรุป การประเมินสภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) และการวิเคราะห์แนวทางด้วย TOWS Matrix จะทำให้ทราบถึงศักยภาพในแต่ละด้าน ออกมาเป็นแนวทางในการพัฒนาแต่ละด้าน ๔ ด้าน คือ จุดแข็งเพื่อไปหาซึ่งโอกาส SO Strategy (แนวทางเชิงรุก) จุดแข็งป้องกันภัยคุกคาม ST Strategy (แนวทางเชิงป้องกัน) จุดอ่อนเพื่อสร้างโอกาส WO Strategy (แนวทางเชิงแก้ไข) และจุดอ่อนเพื่อตั้งรับภัยคุกคาม WT Strategy (แนวทางเชิงรับ) ซึ่งแนวทางจากการวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ จะถูกนำไปวิเคราะห์รวมกับผลการวิเคราะห์ในด้านอื่น ๆ เพื่อหาแนวทางในการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนต่อไป

แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

ผลการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน กระทำโดยใช้ข้อมูลจากผลการวิเคราะห์ สภาพปัจจุบัน ปัญหาอุปสรรค และความต้องการหรือข้อเสนอแนะของการค้าชายแดน และด้านโลจิสติกส์ของประเทศคู่ค้าชายแดนทั้ง ๔ ประเทศ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน มาตรฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ซึ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์การวิจัยที่ ๑ และ ๒ และสามารถนำไปสู่วัตถุประสงค์ที่ ๓ ได้อย่างดีเยี่ยม

และนำมาสังเคราะห์โดยใช้วิธีการประเมินสภาพแวดล้อมภายในและภายนอก (SWOT Analysis) เพื่อสรุปจุดแข็ง (S) จุดอ่อน (W) โอกาส (O) และภัยคุกคาม (T) นำข้อมูลที่ได้มากำหนดเพื่อวิเคราะห์หาแนวทางการพัฒนาด้วยเครื่องมือทางการบริหาร TOWS Matrix ได้แนวทางที่สำคัญ ๔ แนวทาง ในการขับเคลื่อนการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน และนำแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนจากบทที่ ๓ มาวิเคราะห์ร่วมกัน ออกมาเป็นแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ดังนี้

๑. แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ระดับองค์กร แบ่งออกเป็น ๔ แนวทางย่อย ดังนี้

๑.๑ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับองค์กรเชิงรุก เป็นการนำเทคโนโลยี ดิจิทัลและนวัตกรรม การพัฒนาระบบไอทีในรูปแบบต่าง ๆ มาใช้ในการปฏิบัติงานให้มากขึ้นเสมือนให้มีจุดเดียวในการบริการ (One Stop Service: OSS) รวมถึงการพัฒนาแต่ละองค์กร เช่น ปรับปรุงด่านฯ ตามชายแดนให้ทันสมัยในเรื่องของเครื่องมือต่าง ๆ เครื่องเอกซเรย์ในการตรวจสอบสินค้า หรือกรมปศุสัตว์นำเทคโนโลยีฟาร์มปลอดโรค หรือ Smart Farm มาใช้ทำให้ลูกค้ามีความเชื่อมั่นในการซื้อสินค้าปศุสัตว์ ได้ปศุสัตว์ที่มีชีวิต ชิ้นส่วนหรือผลิตภัณฑ์ปศุสัตว์อย่างปลอดภัย

๑.๒ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับองค์กรเชิงป้องกัน หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องต้องหมั่นตรวจสอบระบบปฏิบัติการต่าง ๆ ของหน่วยงานให้ใช้งานได้เพื่อป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น เช่น กรมวิชาการเกษตรสร้างมาตรฐานการตรวจในเรื่องของสารปนเปื้อนในสินค้าประเภท ผัก ผลไม้ เพื่อปกป้องผู้บริโภคภายในประเทศ หรือกรมศุลกากรจัดตั้งหน่วยฝึกสุนัขดมกลิ่น เพื่อปกป้องประเทศชาติจากยาเสพติด การกำหนด Profile บริษัทใหม่หรือสินค้าใหม่เพื่อปกป้องประเทศชาติจากสิ่งผิดกฎหมายและสารเสพติด และในส่วนของผู้ประกอบการต้องให้ความสำคัญต่อการพัฒนาคุณภาพของสินค้า เพื่อครองใจผู้บริโภคอย่างยั่งยืนและรักษาตลาด

๑.๓ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับองค์กรเชิงแก้ไข องค์กรต้องปรับลดขั้นตอนสามารถครบทุกขั้นตอนในจุดเดียวกัน ลดกระบวนการที่ไม่จำเป็นโดยการใช้ระบบบริการจัดการความเสี่ยงในการตรวจสอบสินค้า เช่น กรมศุลกากรพัฒนาพิธีการศุลกากรในกระบวนการนำเข้า-ส่งออกเสมือนเป็น One Stop Service กรมปศุสัตว์มีระบบการติดตามการขนส่งสัตว์จนถึงปลายทาง โดยการติด GPS ซึ่งจะมีประโยชน์ในการคำนวณเวลาในการขนส่งจากต้นทางไปยังปลายทาง กรมวิชาการเกษตรพัฒนาการตรวจสอบสินค้าโดยเร็วนำไปสู่การออกใบอนุญาตที่เร็วขึ้น การใช้เครื่องมือในการตรวจพืชและสัตว์ เครื่องมือที่พร้อมและทันสมัย เช่น ห้องแล็บ (Lab) ในการตรวจพืชและเนื้อสัตว์ที่หน้างานหรือพรมแดน

๑.๔ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับองค์กรเชิงรับ มูลค่าการค้าที่ลดลงส่วนหนึ่งมาจากการลักลอบซึ่งยากต่อการควบคุม องค์กรต้องเพิ่มการข่าวในด้านการค้าชายแดนมากขึ้นเพื่อป้องปรามการค้านอกระบบและการลักลอบหนีภาษี สภาพปัจจุบันบุคลากรหน่วยงานรัฐตามชายแดนไม่เพียงพอ ต้องเพิ่มการจัดสรรอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอ และพัฒนาเพิ่มทักษะให้มีความรู้เรื่องเกี่ยวกับการค้าชายแดน และด้านโลจิสติกส์ ปรับปรุงหลักสูตรในสถาบันการศึกษาในด้านโลจิสติกส์ การจัดตั้งสถาบันและศูนย์พัฒนาบุคลากร มุ่งเน้นการฝึกอบรมวิชาชีพเฉพาะหรือความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านตลอดจนการให้ความรู้แก่ผู้ประกอบการให้สามารถเข้าไปลงทุนและค้าขายใน

ประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวก การพัฒนาความรู้ของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ ควรเร่งสร้าง ความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการดำเนินการตามข้อตกลง GMS CBTA แก่เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ

๒. แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของอาเซียน ระหว่างองค์กร แบ่งออกเป็น ๔ แนวทางย่อย ดังนี้

๒.๑ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างองค์กรเชิงรุก

๒.๑.๑ ภาครัฐควรมีหน่วยงานกลางที่ดูแลเรื่องโลจิสติกส์โดยตรง มีหน่วยงานหลัก รับผิดชอบจัดการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์ให้อยู่ภายใต้ระบบเดียวกันเน้นการบริหารจัดการ เชิงรุก โดยการทำข้อตกลงร่วม (MOU) ให้หน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินการ

๒.๑.๒ ตัดขั้นตอนการทำงานที่ซ้ำซ้อนออกไป โดยให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว เพิ่มบทบาทการทำงานของด่านศุลกากรและหน่วยงานตรวจร่วมที่เกี่ยวข้องให้สามารถเป็นประตู (Gate Way) โดยมีการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBM) ปรับปรุงบทบาทในการตรวจร่วมกับศุลกากรประเทศเพื่อนบ้านในบริเวณ Common Control Area : CCA เพื่อให้เกิดความร่วมมือและประสานงานกันอย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๑.๓ ขจัดความขัดแย้งและความซับซ้อนในการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้า การขนส่งเป็นไปอย่างสะดวก สามารถควบคุมให้มีการปฏิบัติตาม กฎหมายและข้อกำหนดของหน่วยงานที่มีอำนาจตามแนวชายแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๑.๔ การร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการการเร่งเปิดที่ทำการด่าน แห่งใหม่ จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่อนปรนเพื่อรองรับการเติบโตของการค้า

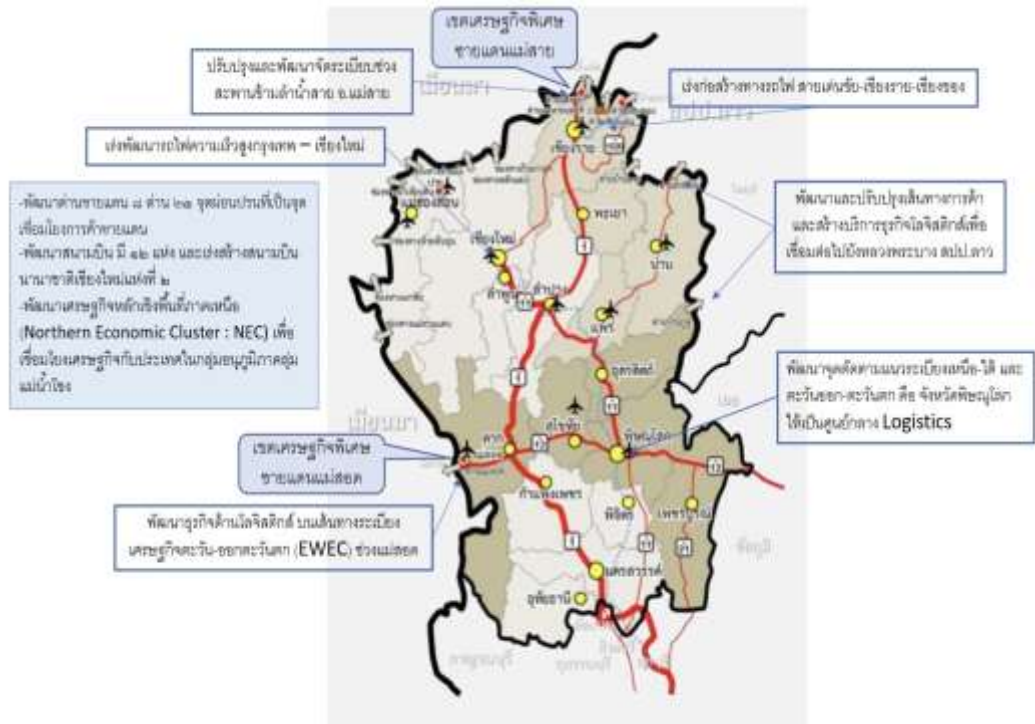
๒.๑.๕ ส่งเสริมการใช้สิทธิประโยชน์จากการลงทุน หรือสิทธิประโยชน์ในทางภาษี เช่น การส่งเสริมการลงทุน เขตปลอดอากร หรือคลังสินค้าทัณฑ์บน การดำเนินนโยบายด้านสิทธิประโยชน์ เพื่อจูงใจนักลงทุนที่เหนือกว่าประเทศอื่นในภูมิภาค

๒.๑.๖ ต้องมีการพัฒนาทั้งพื้นที่ให้มีขนาดเหมาะสม มีระบบการจัดการพื้นที่ ภายในด่านพรมแดน ด่านศุลกากร และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องที่ง่ายต่อการเข้ามาใช้บริการ รองรับ การขยายตัวในอนาคตได้ มีพื้นที่เพียงพอและสำหรับอนาคตสำหรับการต่อขยาย

๒.๑.๗ ควรดึงจุดแข็งของแต่ละพื้นที่มาพัฒนา การตรวจสินค้าเพียงครั้งเดียว การลดขั้นตอนการตรวจสินค้า การประสานงานด้านเวลาปฏิบัติงานที่จุดผ่านแดน การจัดหาอุปกรณ์ อำนวยความสะดวก (Single Window Inspection/Single Stop Inspection)

นอกจากนี้แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเชิงรุก ในด้านระบบโลจิสติกส์และ ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งภายในประเทศ ยังมีแนวทางการพัฒนาการค้าเพื่อสนับสนุน การค้าชายแดนตามภูมิภาค มีดังนี้

แผนภาพที่ ๔-๘ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคเหนือ



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากแผนภาพที่ ๔-๘ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคเหนือ พัฒนาด่านชายแดน ๘ ด้าน ๒๑ จุดผ่อนปรนที่เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าชายแดนพัฒนาสนามบิน มี ๑๒ แห่ง และเร่งสร้างสนามบินนานาชาติเชียงใหม่แห่งที่ ๒ พัฒนาจุดตัดตามแนวระเบียงเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก คือ จังหวัดพิษณุโลก ให้เป็นศูนย์กลาง Logistics โดยครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางทางหลวงหมายเลข ๑๒ พัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยว (Tourism Corridor) และเส้นทางทางหลวงหมายเลข ๒๒๕ เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือพัฒนาเป็นเส้นทางขนส่ง (Logistic Corridor) ปรับปรุงและพัฒนาจัดระเบียบช่วงสะพานข้ามลำน้ำสาย อำเภอแม่สาย พัฒนารัฐกิจด้านโลจิสติกส์ บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ช่วงแม่สอด พัฒนาเชียงใหม่เป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจในระดับนานาชาติและมีความน่าอยู่เร่งพัฒนารถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ โครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ขยายขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยาน พัฒนาเมืองสถานีขนส่งระบบรางที่นครสวรรค์ แพร่ (อำเภอเด่นชัย) เชียงราย (อำเภอเชียงของ) เร่งก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ และเมืองในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดน ได้แก่ อำเภอแม่สอด อำเภอแม่สาย อำเภอเชียงแสน อำเภอเชียงของ และล่าสุดการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่ภาคเหนือ (Northern Economic Cluster : NEC) เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง

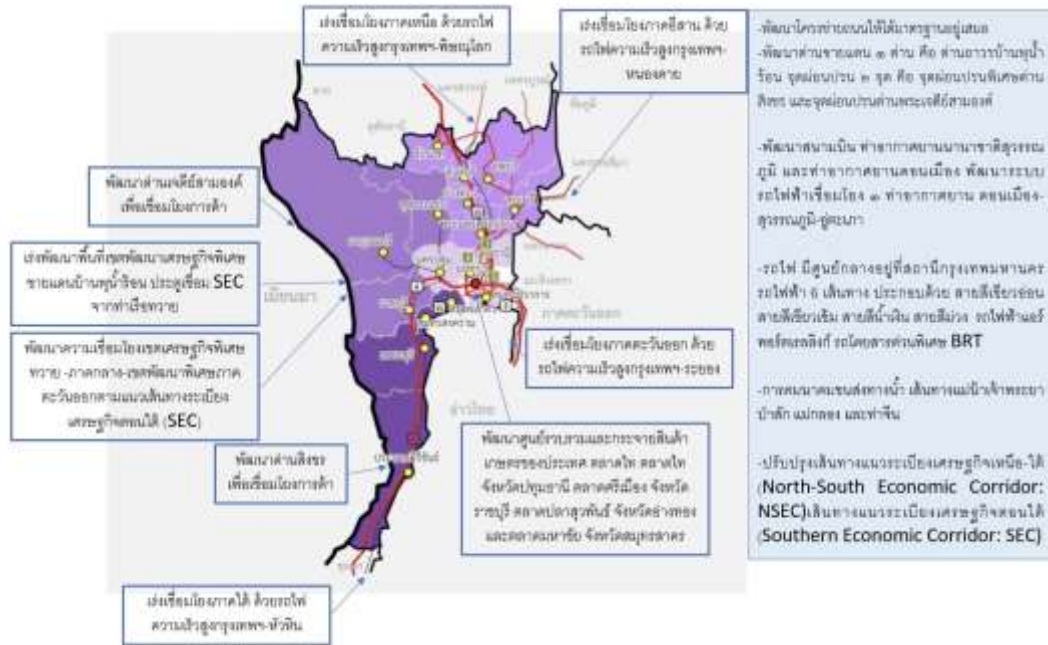
แผนภาพที่ ๔-๙ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากแผนภาพที่ ๔-๙ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย ลาว เวียดนาม และจีน พัฒนาด่านชายแดน ๑๕ ด้าน ๒๓ จุดผ่อนปรนที่เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าชายแดน ให้เป็นด่านพรมแดนแบบเบ็ดเสร็จ CIQ พัฒนาสนามบิน ๙ แห่ง ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศที่เพิ่มขึ้น พัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน มุกดาหาร นครพนม และหนองคาย เร่งเจรจาเพื่อหาข้อตกลงด้านการขนส่งระหว่างไทย-ลาว เร่งรัดการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Cluster : NeEC) พัฒนาเส้นทางรถไฟกรุงเทพฯ-หนองคาย เชื่อมสู่ สปป.ลาว เร่งก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๕ (บึงกาฬ-ปากซัน) พัฒนาเส้นทางใหม่เชื่อมโยงบึงกาฬ-อุดรธานี เร่งการพัฒนาโรงไฟฟ้าสายใหม่ (บ้านไผ่-นครพนม) ปรับปรุงเส้นทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เร่งก่อสร้างสนามบินมุกดาหาร เร่งสร้าง Tuck Terminal รองรับเส้นทางรถไฟในอนาคต พัฒนาเส้นทางรถไฟกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี และช่วงจิระ-อุบลราชธานี พัฒนาปรับปรุงเส้นทางและด่านพรมแดนช่องจอม และช่องสะงำ พัฒนารถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย พัฒนาจุดตัดเส้นทางมิตรภาพและเส้นทางตามระเบียงเศรษฐกิจ คือ จังหวัดขอนแก่น ให้เป็นศูนย์กลางเมืองอัจฉริยะ Smart City ครบทุกรูปแบบการเดินทาง พัฒนาเส้นทางใหม่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ๒ (East-West Economic Corridor: EWEC ๒) ที่ด่านช่องเม็ก ไปยัง แขวงเซกอง สปป.ลาว

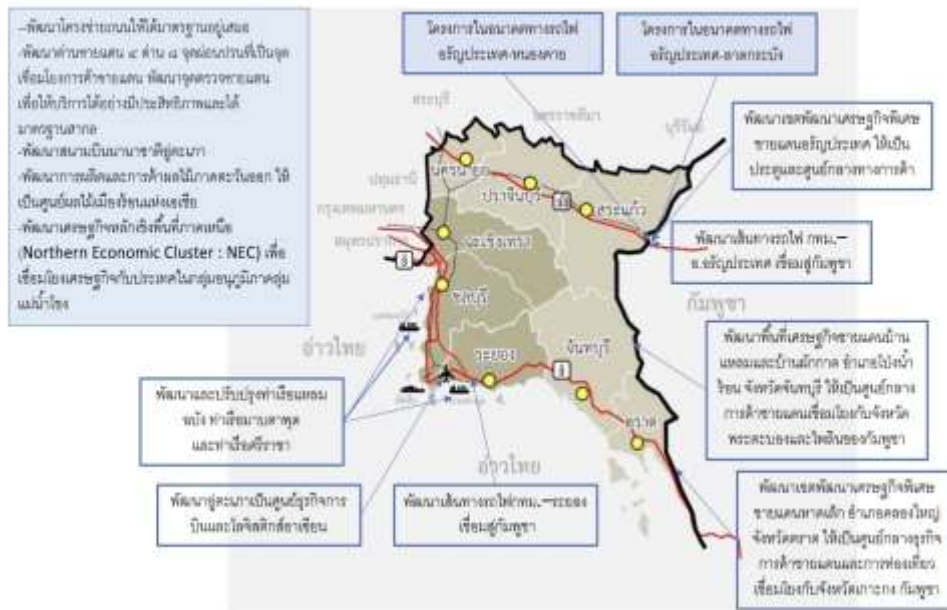
แผนภาพที่ ๔-๑๐ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคกลางและพื้นที่กรุงเทพมหานคร



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากแผนภาพที่ ๔-๑๐ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคกลางและพื้นที่กรุงเทพมหานคร พัฒนาโครงข่ายถนนให้ได้มาตรฐานอยู่เสมอ พัฒนาด่านชายแดน ๑ ด้าน คือ ด่านถาวรบ้านขุนน้ำร้อน จุดผ่อนปรน ๒ จุด คือ จุดผ่อนปรนพิเศษด้านสิงขร และจุดผ่อนปรนด้านพระเจดีย์สามองค์ พัฒนาสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง พัฒนาระบบรถไฟฟ้าเชื่อมโยง ๓ ท่าอากาศยาน ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา รถไฟมีศูนย์กลางอยู่ที่สถานีกรุงเทพมหานคร รถไฟฟ้า ๓ เส้นทาง ประกอบด้วย สายสีเขียวอ่อน สายสีเขียวเข้ม สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT การคมนาคมขนส่งทางน้ำ เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา ป่าสัก แม่กลอง และท่าจีน ปรับปรุงเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เสาเชื่อมโยงภาคเหนือ ด้วยรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก เสาเชื่อมโยงภาคอีสาน ด้วยรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หนองคาย เสาเชื่อมโยงภาคตะวันออก ด้วยรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-ระยอง พัฒนาศูนย์รวมและกระจายสินค้าเกษตรของประเทศ ตลาดไท จังหวัดปทุมธานี ตลาดศรีเมือง จังหวัดราชบุรี ตลาดปลาสุพรรณบุรี จังหวัดอ่างทอง และตลาดมหาชัย จังหวัดสมุทรสาคร เสาเชื่อมโยงภาคใต้ ด้วยรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพฯ-หัวหิน พัฒนาด่านสิงขร เพื่อเชื่อมโยงการค้า พัฒนาคความเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย -ภาคกลาง-เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) เสาพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนบ้านขุนน้ำร้อน ประตูเชื่อม SEC จากท่าเรือทวาย พัฒนาด่านเจ็ดเสมียนเพื่อเชื่อมโยงการค้า

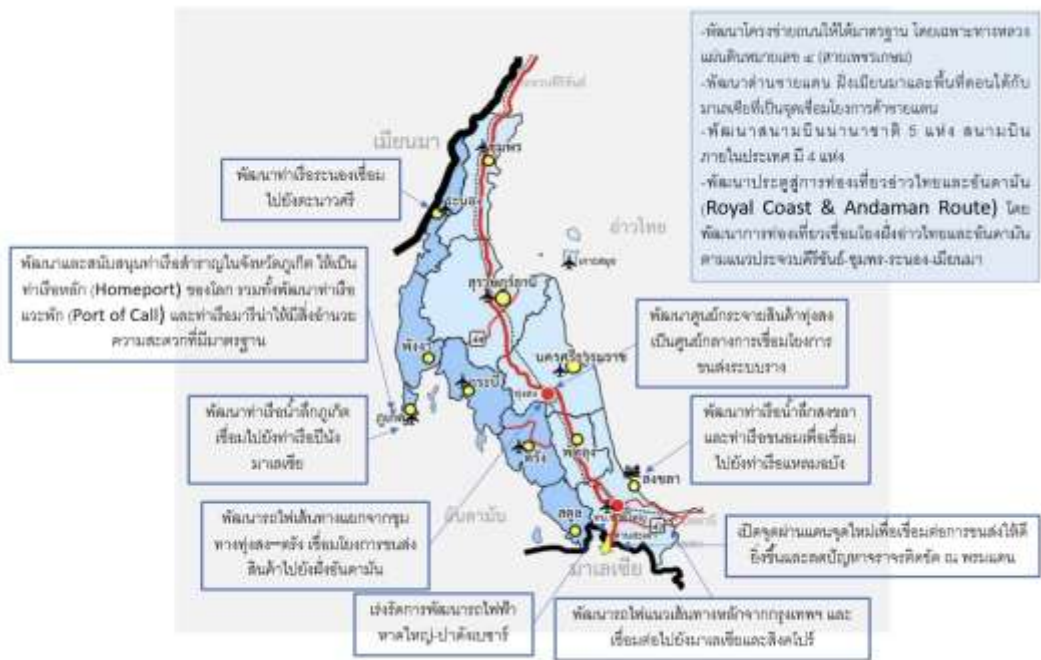
แผนภาพที่ ๔-๑๑ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคตะวันออก



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากแผนภาพที่ ๔-๑๑ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคตะวันออก พัฒนาโครงข่ายถนนให้ได้มาตรฐานอยู่เสมอ พัฒนาด่านชายแดน ๔ ด้าน ๘ จุดผ่อนปรนที่เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าชายแดน พัฒนาจุดตรวจชายแดนเพื่อให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล พัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภา พัฒนาการผลิตและการค้าผลไม้ภาคตะวันออก ให้เป็นศูนย์กลางผลไม้เมืองร้อนแห่งเอเชีย พัฒนาศูนย์ธุรกิจหลักเชิงพื้นที่ภาคเหนือ (Northern Economic Cluster : NEC) เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง พัฒนาอุตสาหกรรมและเมืองในอนาคต ได้แก่ สนามบินอู่ตะเภา รถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบิน ท่าเรือแหลมฉบังระยะ ๓ ท่าเรือมาบตาพุดระยะ ๓ ท่าเรือสัตหีบ รถไฟทางคู่เชื่อม ๓ ท่าเรือ อู่ตะเภาพัฒนาเป็นศูนย์ธุรกิจการบินและโลจิสติกส์อาเซียน พัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพด้านประมงและเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำบริเวณชายฝั่งอ่าวไทย พัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ให้เป็นประตูและศูนย์กลางทางการค้า พัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ให้เป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้าชายแดนและการท่องเที่ยว เชื่อมโยงกับจังหวัดเกาะกง กัมพูชา โดยจัดระเบียบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปรับปรุงเส้นทางคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ รวมถึงยกระดับมาตรฐานการให้บริการและอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดน พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนบ้านแหลมและบ้านฝักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี ให้เป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนเชื่อมโยงกับจังหวัดพระตะบองและโพธิ์ชนองของกัมพูชา โดยปรับปรุงและพัฒนาระบบบริการพื้นฐานเพื่ออำนวยความสะดวกในการลงทุน ตลอดจนพัฒนาจุดตรวจชายแดนเพื่อให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล รวมถึงโครงการในอนาคตทางรถไฟ อรัญประเทศ-หนองคาย โครงการในอนาคตทางรถไฟ อรัญประเทศ-ลาดกระบัง เพื่อแก้ปัญหาเรื่องของการยกตู้ Lift on/Lift off นำมาซึ่งต้นทุนที่สูงขึ้นและพัฒนาเส้นทางรถไฟทอม.-ระยอง เชื่อมสู่กัมพูชา

แผนภาพที่ ๔-๑๒ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคใต้



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากแผนภาพที่ ๔-๑๒ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคใต้ พัฒนาโครงข่ายถนนให้ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔ (สายเพชรเกษม) พัฒนาด่านชายแดนฝั่งเมียนมาและพื้นที่ตอนใต้กับมาเลเซียที่เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าชายแดน พัฒนาสนามบินนานาชาติ ๕ แห่ง สนามบินภายในประเทศ มี ๔ แห่ง พัฒนาประตูสู่การท่องเที่ยวอ่าวไทยและอันดามัน (Royal Coast & Andaman Route) โดยพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและอันดามันตามแนวประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร-ระนอง-เมียนมา พัฒนาศูนย์กระจายสินค้าทุ้งสงเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงการขนส่งระบบราง พัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา และท่าเรือขนอมเพื่อเชื่อมโยงไปยังท่าเรือแหลมฉบัง เปิดจุดผ่านแดนจุดใหม่เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งให้ดียิ่งขึ้นและลดปัญหาจราจรติดขัด ณ พนมแดน พัฒนารถไฟแนวเส้นทางหลักจากกรุงเทพฯ และเชื่อมต่อไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์ เร่งรัดการพัฒนารถไฟฟ้ายาวไกล-ปาดังเบซาร์ พัฒนารถไฟเส้นทางแยกจากชุมทางทุ้งสง-ตรัง เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปยังฝั่งอันดามัน พัฒนาท่าเรือน้ำลึกภูเก็ตเชื่อมไปยังท่าเรือปีนัง มาเลเซีย พัฒนาท่าเรือระนองเชื่อมไปยังตะนาวศรี พัฒนาและสนับสนุนท่าเรือสำราญในจังหวัดภูเก็ต ให้เป็นท่าเรือหลัก (Homeport) ของโลก รวมทั้งพัฒนาท่าเรือแวะพัก (Port of Call) และท่าเรือกรีนำให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีมาตรฐาน

แผนภาพที่ ๔-๑๓ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคใต้ชายแดน



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากแผนภาพที่ ๔-๑๓ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนภาคใต้ชายแดน พัฒนาโครงข่ายถนนให้ได้มาตรฐาน พัฒนาด่านชายแดน ๔ แห่ง เขตง สุโขทัย-โคราช ตากใบ และบูเก๊ะตา พัฒนาศูนย์บิน ๓ แห่ง พัฒนาและส่งเสริมธุรกิจการค้าชายแดน โดยการจัดหาที่ดินรองรับการพัฒนาการค้าชายแดน และการจัดตั้งตลาดกลางสินค้าเกษตรเมืองชายแดน พัฒนาเส้นทางรถไฟทางไกล -โคกโพธิ์ และแม่ลาน ปรับปรุงท่าเทียบเรือเปิดสถานีให้มีมาตรฐาน สามารถรองรับการขนส่งสินค้า Feeder ไปยังท่าเรือของมาเลเซียและอินโดนีเซียได้ พัฒนาเมืองหนองจิกให้เป็นเมืองเกษตรอุตสาหกรรม พัฒนาเมืองยะลาให้เป็นเมืองน่าอยู่เป็นเมืองอัจฉริยะและศูนย์กลางเศรษฐกิจของภาค พัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนราธิวาสให้เป็นฐานเศรษฐกิจใหม่ของภาค ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก เพิ่มที่ท่าตาบา ตากใบ พัฒนาสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก แห่งที่ ๑ คู่ขนานกับแห่งที่ ๒ พัฒนาเมืองสุโขทัย-โคราช ให้เป็นเมืองเชื่อมการค้าชายแดน พัฒนาเมืองเบตงมุ่งเน้นในส่วนของการท่องเที่ยว

๒.๒ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างองค์กรเชิงป้องกัน

๒.๒.๑ บูรณาการตรวจสอบกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการช่วยปกป้องประเทศชาติจากสิ่งผิดกฎหมาย โดยตรวจสอบระบบการเชื่อมต่อระหว่างหน่วยงานรัฐในปัจจุบันสามารถเชื่อมต่อได้แค่การออกใบอนุญาตระหว่างหน่วยงานรัฐ (G to G) และพัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างหน่วยงานรัฐกับภาคเอกชน (G to B) อย่างเป็นทางการ

๒.๒.๒ เจรจาข้อตกลงการค้าระดับทวิภาคีและระดับภูมิภาค เพื่ออำนวยความสะดวกให้การขนส่งข้ามแดนป้องกันปัญหาการค้าที่อาจเกิดขึ้น

๒.๒.๓ การบูรณาการหน่วยงานหลักที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมบริเวณชายแดน คือ หน่วยงาน CIQ (Customs Immigration and Quarantine) ประกอบด้วยกรมศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และหน่วยงานที่ควบคุมเกี่ยวกับพืช สัตว์ อาหารและยา (Quarantine) เพื่อป้องกันการลักลอบในทุกรูปแบบและเป็นการปกป้องประเทศจากภัยคุกคาม

๒.๓ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างองค์กรเชิงแก้ไข

๒.๓.๑ ปรับปรุงและพัฒนากฎหมาย ระเบียบเกี่ยวข้องกับ การตรวจปล่อย และกฎหมายหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง ขั้นตอนกระบวนการที่ซับซ้อน เช่น กรณีการนำเข้าสินค้าผักผลไม้ที่ฝั่งไทยไม่ค่อยมีปัญหาแต่จะมีปัญหาที่การส่งออกของประเทศไทยเองในเรื่องของเอกสารเป็นหลัก เรื่องของมาตรฐานสินค้ากว่าจะออกเอกสารแต่ละอย่างได้ติดเงื่อนไขต่าง ๆ มากมาย ส่งผลให้สินค้าเกษตรของประเทศไทยส่งออกได้ในปริมาณที่น้อย ซึ่งหน่วยงานรัฐต้องแนะนำในสิ่งที่ต้องการ ซึ่งจะส่งเสริมการส่งออกสินค้าได้ง่ายขึ้น และเพื่อดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุน

๒.๓.๒ ปรับปรุงการอำนวยความสะดวก การควบคุมการเคลื่อนย้าย การควบคุม ตรวจสอบสินค้านำเข้า-ส่งออก พัฒนาระบบใบอนุญาตการตรวจร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องของการออกใบอนุญาตล่าช้า พัฒนาปรับปรุงเชื่อมโยงระบบ และใช้ประโยชน์จากระบบ National Single Window (NSW) ของทุกหน่วยงานและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศให้มีความเชื่อมโยงกัน อย่างมีประสิทธิภาพ

๒.๓.๓ พัฒนาระบบการตรวจปล่อยในกระบวนการนำเข้า-ส่งออกเสมือนเป็น One Stop Service ที่หลายหน่วยงานตรวจร่วมกัน ผ่อนปรนกฎระเบียบและขั้นตอนต่าง ๆ ในกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง การนำเข้า และต้องเอื้อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ การบูรณาการความร่วมมือร่วมกับหน่วยงานราชการต่าง ๆ รวมไปถึงภาคเอกชน เพื่อหารือ แก้ไขปัญหาต่อเนื่อง ร่วมกัน หรือการใช้เวทีคณะทำงานประสานความร่วมมือภาครัฐและภาคเอกชน (ครอ.) เป็นเครื่องมือในการบูรณาการหน่วยงาน หรือผู้ประกอบการโลจิสติกส์หารือกับส่วนราชการเพื่อหาแนวทาง แก้ปัญหาซึ่งจะสามารถสร้างมาตรฐานในด้านโลจิสติกส์ได้

๒.๓.๔ การปรับปรุงพื้นที่ข้อจำกัดด้านพื้นที่ในการขยายด้านโครงสร้างพื้นฐาน หรือการพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคตที่ส่งผลต่อการส่งออกสินค้าไปยังประเทศคู่ค้าชายแดน การเป็นศูนย์กลาง (Hub) ในเชิงพื้นที่ ว่าแต่ละพื้นที่แต่ละที่มีจุดเด่นด้านอะไร และจะเชื่อมโยงด้านอะไรเพื่อให้ไปถึงชายแดนเพื่อเชื่อมต่อซึ่งกันและกัน ลักษณะของเชิงพื้นที่ก็จะสามารถทำให้เกิดการเชื่อมโยงเป็น Hub ขึ้นมาได้ จากพื้นที่หนึ่งโดยการเปลี่ยนโหมดและเชื่อมโยงถึงกัน

๒.๔ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างองค์กรเชิงรับ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง มีหลายฉบับที่เป็นจุดอ่อนหรืออุปสรรคในการปฏิบัติงาน ถ้าหลังไม่ทันสมัยทำให้ต้องเสียโอกาสสร้างรายได้แก่ประเทศ หน่วยงานรัฐหลายหน่วยจึงสับสนในภารกิจที่ซ้ำซ้อนและปฏิบัติไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ควรมีการเตรียมความพร้อมในทุกด้านเพื่อรองรับกฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่จะต้องปฏิบัติ ร่วมกันภายใต้ความตกลงต่าง ๆ เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่จังหวัดชายแดน การบูรณาการกฎหมายของหน่วยงานต่าง ๆ ให้เสริมสร้างความได้เปรียบแก่ประเทศ และสอดคล้องกับความตกลงต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตต่อไปได้ หรือกรณีประเทศไทยถูกแย่งชิงฐานการผลิตจากกฎหมายด้าน

สิทธิประโยชน์สิทธิพิเศษของเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ล้ำหลังไม่ทันสมัยและไม่ดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้มาลงทุน

๓. แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ระหว่างประเทศ แบ่งออกเป็น ๔ แนวทางย่อย ดังนี้

๓.๑ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างประเทศเชิงรุก

๓.๑.๑ จากปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนในอุปสงค์การพึ่งพาสินค้าจากไทย ความนิยมต่อสินค้าไทย ความเชื่อมั่นในคุณภาพของสินค้าไทยและศักยภาพประเทศไทยมีจุดแข็งในเรื่องความนิยมในสินค้าไทยนั้นจึงเป็นโอกาสในการส่งออกสินค้าเพื่อไปยังประเทศที่สาม โดยอาศัยผลพลอยได้จากการค้าผ่านแดนทั้งการสนับสนุนพื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพให้เป็นศูนย์กลางการค้าส่ง

๓.๑.๒ ผลักดันการพัฒนาาระบบการขนส่ง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) และขนส่งต่อเนื่องระหว่างประเทศ เพราะจะเป็นจุดรวบรวมสินค้า คัดแยกประเภท และกระจายสินค้า เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างการขนส่ง เช่น จากรถบรรทุก คอนเทนเนอร์มาเป็นรถบรรทุกขนาดเล็ก เพื่อให้สินค้าเคลื่อนที่และส่งถึงมือลูกค้าปลายทางได้อย่างรวดเร็ว

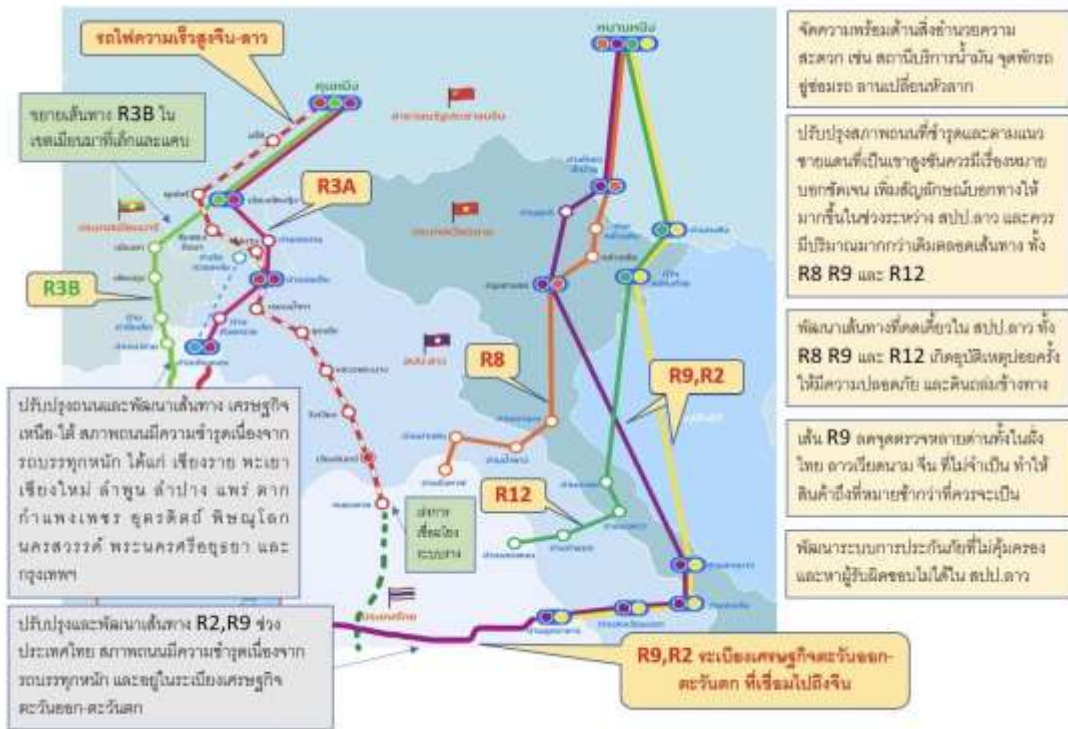
๓.๑.๓ ผลักดันการเข้าไปตั้งฐานผลิตสินค้าไทยในประเทศคู่ค้าชายแดนเพื่อกระจายสินค้าไทย เพราะไทยมีจุดเด่นการมีแหล่งผลิตที่ใกล้ประเทศคู่ค้าชายแดนทำให้สะดวกในการเคลื่อนย้ายตอบสนองต่อความต้องการในทันที และเป็นโอกาสของนักลงทุนไทยในเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศคู่ค้าชายแดน

๓.๑.๔ ใช้การบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBM) CBM เป็นวิธีการบริหารแบบองค์รวม (Holistic Approach) ช่วยให้รัฐบาลจัดการประเด็นทางยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานชายแดนทั้งหมดได้ดีขึ้นสำหรับหน่วยงานระดับชายแดนแล้ว CBM ก่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพจากการใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เครื่องมือต่าง ๆ ซึ่งจะทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้า การขนส่ง และการเดินทางข้ามแดนของบุคคลเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว โดยอนุญาตให้สินค้าถูกกฎหมายและผู้โดยสารที่เข้าเมืองถูกกฎหมายสามารถผ่านชายแดนโดยไม่มีอุปสรรคที่ไม่จำเป็น และขณะเดียวกันก็ปกป้องห่วงโซ่อุปทานระหว่างประเทศจากภัยคุกคามขององค์กรอาชญากรรมผู้ก่อการร้าย ผู้ลักลอบ และสินค้าอันตรายต่อประชาชน ศักยภาพมาตรฐานการตรวจปล่อยแบบสากล พิธีการทางศุลกากร การอำนวยความสะดวกทางการค้า

๓.๑.๕ โอกาสของไทยในการเป็นต้นแบบพัฒนาด้านการค้าชายแดน และด้านการชำระเงินระหว่างประเทศ และการยกระดับจุดผ่อนปรนเป็นด่านชายแดนที่มีศักยภาพการสร้างความร่วมมือกับด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาความสัมพันธ์อย่างแน่นแฟ้นระหว่างเมืองชายแดน

นอกจากนี้ในด้านระบบโลจิสติกส์และระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ยังมีแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างประเทศเชิงรุก ตามเส้นทางเศรษฐกิจสายอาเซียนหรือ GMS Economic Corridors มีดังนี้

๑. แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) เชื่อมโยงระหว่างไทย เมียนมา ลาว และจีน โดยมีแนวทางการพัฒนาเชิงรุก ดังแผนภาพที่ ๔-๑๔ แผนภาพที่ ๔-๑๔ การพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจสายสำคัญต่าง ๆ



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากแผนภาพที่ ๔-๑๔ การพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจสายสำคัญต่าง ๆ โดยการปรับปรุงถนนและพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor : NSEC) สภาพถนนมีความชำรุดเนื่องจากถนนทุกหนทุกแห่ง ได้แก่ เชียงราย พะเยา เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แพร่ ตาก กำแพงเพชร อุตรดิตถ์ พิษณุโลก นครสวรรค์ พระนครศรีอยุธยา และกรุงเทพฯ ปรับปรุงและพัฒนาเส้นทาง R2,R9 ช่วงประเทศไทย สภาพถนนมีความชำรุดเนื่องจากถนนทุกหนทุกแห่ง และอยู่ในระยะเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก จัดความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น สถานีบริการน้ำมัน จุดพักรถ อยู่ซ่อมรถ ลานเปลี่ยนหัวลาก ปรับปรุงสภาพถนนที่ชำรุดและตามแนวชายแดนที่เป็นเขาสูงชันควรมีเรื่องหมายบอกชัดเจน เพิ่มสัญลักษณ์บอกทางให้มากขึ้นในช่วงระหว่าง สปป.ลาว และควรมีปริมาณมากกว่าเดิมตลอดเส้นทาง ทั้ง R8 R9 และ R12 พัฒนาเส้นทางที่คดเคี้ยวใน สปป.ลาว ทั้ง R8 R9 และ R12 เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ให้มีความปลอดภัย และดินถล่มข้างทาง เส้น R9 ลดจุดตรวจหลายด่านทั้งในฝั่งไทย ลาว เวียดนาม จีน ที่ไม่จำเป็น ทำให้สินค้าถึงที่หมายช้ากว่าที่ควรจะเป็น พัฒนาระบบการประกันภัยที่ไม่คุ้มครอง และหาผู้รับผิดชอบไม่ได้ใน สปป.ลาว ขยายเส้นทาง R3B ในเขตเมียนมาที่เล็กและแคบ

๒. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เส้นทาง R2 หรือ R9 สำหรับจังหวัดของไทยตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

มี 7 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร นอกจากนี้เส้นทาง R3A และ R9 มีจุดเชื่อมต่อกันที่พิษณุโลกและขอนแก่น ซึ่งจะเป็นโอกาสที่ดีของไทยในการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและนอกอนุภูมิภาค และเส้นทาง R๑๒ จุดเริ่มต้นที่ จังหวัดนครพนม เส้นทาง R8 มีจุดเริ่มต้นที่จังหวัดบึงกาฬ ปัจจุบันกำลังก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๕ (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) ซึ่งเตรียมเปิดให้บริการในต้นปี ๒๕๖๗

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางรางจากจีน ผ่าน สปป. ลาว มาไทยมีข้อจำกัดต่อการขนส่งสินค้า เช่น การขนส่งทางรางของประเทศไทยยังเป็นขนาด ๑ เมตร (Metre Gauge) ยังไม่สามารถเชื่อมต่อจากรางรถไฟที่ท่าบกท่านาแล้ง สปป.ลาว ซึ่งมีขนาด ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) การเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าหลากหลายรูปแบบ ยังมีต้นทุนที่สูง ขบวนรถไฟสำหรับขนส่งสินค้าจากไป-กลับ เดินขบวน ๔ เที่ยว ต่อวัน/ขบวนละ ๒๕ แคร่ หากปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่งมากขึ้นทำให้มีปริมาณการรองรับไม่เพียงพอ เร่งเชื่อมโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเพียงแห่งเดียวที่ใช้งานอยู่ในลาวในปัจจุบันคือส่วนต่อขยายจากประเทศไทย ๓.๕ กม. โดยวิ่งจากหนองคายข้ามสะพานมิตรภาพไปยังสถานีรถไฟท่านาแล้ง ซึ่งอยู่ห่างจากเวียงจันทน์ไปทางตะวันออก ๒๐ กม.

๓. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงระหว่างเมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม สำหรับจังหวัดของไทยตามแนวเส้นทางนี้ มี ๘ จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราดและกาญจนบุรีประกอบด้วย ๒ เส้นทางย่อย ตามแผนภาพที่ ๔-๑๕

แผนภาพที่ ๔-๑๕ การพัฒนาเส้นทาง R1 ตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (SEC)



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากแผนภาพที่ ๔-๑๕ เส้นทาง R1 จัดระเบียบรถบรรทุกใหม่ ณ ด่านพรมแดนบ้านคลองลึกที่มีความแออัดและความไม่เป็นระเบียบรถบรรทุก เพราะรถบรรทุกฝั่งไทยยังข้ามแดนไม่ได้ แรงจูงใจเรื่องพิกัดน้ำหนักรถบรรทุกกับกัมพูชาเพื่อให้รถไทยสามารถเข้าไปในกัมพูชาได้

๓.๑ เส้นทางทวาย-ทิกิ-บ้านน้ำพุร้อน-กรุงเทพฯ-เสียมราฐ-สตริงเตรัง-ควีวอน ฝั่งกัมพูชาไม่มีจุดพักรถที่เป็นมาตรฐาน เส้นทางเชื่อมระหว่างด้านขาดการพัฒนา เป็นหลุมบ่อ มีแค่ ๒ ช่องทางเนื่องจากยังมีปัญหาปักปันเขตแดน รถไทยเข้าไปคลังสินค้าได้ภายในระยะ ๕ กิโลเมตร ช่วงกัมพูชาขาดสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นมาตรฐาน สถานีบริการเชื้อเพลิงยังมีแคในเมือง สถานีซ่อมบำรุงรถมีแต่ขนาดเล็ก ไม่มีจุดพักรถบรรทุก

แผนภาพที่ ๔-๑๖ การพัฒนาเส้นทาง R10 ตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (SEC)



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากแผนภาพที่ ๔-๑๖ การพัฒนาเส้นทาง R10 ตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) ได้แก่ จัดระเบียบรถบรรทุกหน้าด่านบ้านหาดเล็ก เนื่องจากสถานที่คับแคบ แยกรถบรรทุกเที่ยวและรถบรรทุกสินค้า จัดจุดพักรถที่ได้มาตรฐาน ปรับปรุงถนนที่เป็นหลุม เป็นบ่อ บริเวณชายแดนรอยต่อเข้าไปยังเกาะกงเจรจากับกัมพูชา ให้รถบรรทุกไทยสามารถเข้าไปเพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าได้ ช่วงกัมพูชา พัฒนาและสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ได้แก่ สถานีเชื้อเพลิง สถานีซ่อมบำรุงรถ ตลอดเส้นทาง

๓.๒ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างประเทศเชิงป้องกัน

๓.๒.๑ การออกกฎ ระเบียบ และมีการจัดตั้งหน่วยงานและคณะทำงานรองรับป้องกันไม่ให้เกิดความผิดพลาดด้านมาตรฐานการตรวจปล่อยแบบสากล พิธีการทางศุลกากร การอำนวยความสะดวกทางการค้า และระบบการเชื่อมโยง

๓.๒.๒ พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรให้ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) มีระบบคอมพิวเตอร์ที่ส่งข้อมูลสำหรับการทำพิธีการศุลกากรได้อย่างรวดเร็ว มีระบบ NSW ที่ช่วยให้

การทำงานของระบบ (Customs Immigration and Quarantine: CIQ) เป็นไปอย่างรวดเร็ว เพื่อป้องกันสินค้าลักลอบหนีภาษี หรือลำเลียงยาเสพติด ป้องกันการถูกเอาเปรียบจากความไม่แน่นอนของกฎ ระเบียบ ข้อตกลงของประเทศคู่ค้าชายแดน รวมถึงการรักษาไว้ซึ่งผู้ลงทุนเพื่อไม่ให้เกิดการย้ายฐานการผลิตไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ให้สิทธิต่าง ๆ กับนักลงทุนต่างชาติที่ดีกว่า

๓.๒.๓ การมีนโยบายทางการทูตเชื่อมสัมพันธ์หรือการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของเพื่อนบ้านอย่างต่อเนื่อง เพื่อขจัดปัญหาในเบื้องต้น เช่น การจัดทำข้อตกลง (MOU) ด้านการขนส่งระหว่างไทย-มาเลเซีย เพื่ออำนวยความสะดวกในด้านการขนส่งผ่านแดน เช่น เสริมสร้างความสัมพันธ์กับรัฐบาลทหารเมียนมาอย่างต่อเนื่องเพื่อแก้ไขปัญหาความไม่แน่นอนของกฎระเบียบและการขนส่งสินค้าขนาดเล็ก หรือในระดับทวิภาคีตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนไทย-ลาว พ.ศ. ๒๕๔๒ ในเรื่องความชัดเจนของอัตราค่าธรรมเนียมและค่าบริการของท่าเรือบก ระยะเวลาที่ใช้ในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า และการเปลี่ยนหัวลากทางลาก ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งลาว

๓.๒.๔ ป้องกันการช่วงชิงในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ในระดับสากล โดยปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุน คือ ระบบการขนส่งของประเทศคู่ค้าชายแดนไม่รองรับ ระบบโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งบกที่ไม่ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะระบบการขนส่งทางบกยังไม่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศคู่ค้าชายแดนได้ และยังเป็นรองสิงคโปร์และมาเลเซียในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ทางทะเล และศูนย์กลางทางอากาศซึ่งเป็นที่ประเทศไทยต้องให้ความสำคัญเป็นพิเศษ หรือการแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ทางการค้าทางด้าน Customs Administrative โดยจัดตั้ง Customs Contact Point ที่มีเส้นทางการขนส่งสินค้าทั้งทางบกและทางรถไฟจาก ด่านโมฮาน จีน – ด่านบ่อเต็น สปป.ลาว – ด่านพาสีสากลสินค้าท่าบกท่าหนาแล้ว สปป.ลาว – สำนักงานศุลกากรหนองคาย ประเทศไทย

๓.๓ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างประเทศเชิงแก้ไข

๓.๓.๑ การเจรจาเงื่อนไขและความไม่ชัดเจนในทางปฏิบัติของประเทศคู่ค้าชายแดน ซึ่งต้องได้รับการแก้ไขส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นนักลงทุน การแก้ไขเงื่อนไขทางการค้าเพื่อป้องกันปัญหาเงินเฟ้อในประเทศคู่ค้าที่ต้องพิจารณาในการทำธุรกรรม เช่น ระบบการชำระเงินระหว่างประเทศ

๓.๓.๒ การพัฒนาและจัดระเบียบพื้นที่พื้นที่การควบคุมร่วมกันระหว่างไทย-ลาว (CCA) ปรับปรุงพื้นที่การตรวจร่วมด้วยกันหลายหน่วยงานทั้ง ๒ ประเทศให้รวมเป็นจุดเดียวกันแบบเบ็ดเสร็จ หรือการสร้างจุดตรวจร่วม (Single Stop Inspection: SSI) ระหว่างเจ้าหน้าที่ศุลกากรของประเทศไทยและประเทศคู่ค้าชายแดนตามข้อตกลง GMS CBTA และการตรวจปล่อยในบริเวณเดียวกัน (Single Window Inspection – SWI) โดยแต่ละประเทศต้องจัดให้มีการทำพิธีการขาเข้าและขาออกเพียงอย่างละ ๑ ที่ สำหรับการตรวจตราและควบคุมเจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดนของบุคคล ยานพาหนะ และสินค้า ซึ่งต้องกระทำร่วมกัน (Jointly) และพร้อมกัน (Simultaneously)

๓.๓.๓ ปรับปรุงเอกสารการค้าสำหรับผ่านพิธีการศุลกากรของทั้ง ๒ ประเทศร่วมกันให้เป็นมาตรฐานสากล และยอมรับร่วมกันในเอกสารทางการค้าที่ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

๓.๓.๔ การแก้ไขเรื่องต้นทุนธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีต้นทุน ซึ่งมีสัดส่วนที่สูงกว่าประเทศใกล้เคียงทั้งมาเลเซียและสิงคโปร์ และการแก้ไขระบบการขนส่งและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

๓.๓.๕ แก้ไขปัญหาด้านกฎระเบียบ ข้อตกลง GMS CBTA ในทางปฏิบัติยังไม่สามารถบังคับใช้ได้เต็มที่ รวมทั้งยังมีกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคอยู่อีกมาก เช่น เอกสารการขนส่งสินค้ายังไม่ใช้ภาษากลาง หรือแม้บางจุดผ่านแดนน่านร่องได้เริ่มมีการใช้ข้อตกลงดังกล่าว แต่ก็ประสบปัญหาการขาดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ ทำให้การขนส่งไม่สะดวกและเพิ่มค่าใช้จ่ายทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการแก่ผู้ประกอบการ รวมทั้งปัญหาความไม่สะดวกของรถยนต์ที่พวงมาลัยคนละฝั่ง โดยการเร่งบังคับใช้กฎระเบียบผ่านแดนตามข้อตกลง GMS CBTA เร่งสร้างความร่วมมือและความเข้าใจกับประเทศเพื่อนบ้านตามเส้นทางเศรษฐกิจ GMS เพื่อบังคับใช้ข้อตกลงดังกล่าวให้ครบถ้วน

๓.๔ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระหว่างประเทศเชิงรับ

๓.๔.๑ จากปัญหาสภาพเศรษฐกิจไทย การเมือง และสังคมที่เป็นอยู่ทำให้อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าชายแดนรุดหน้าไปไกล ซึ่งประเทศไทยต้องเพิ่มศักยภาพเร่งการสร้างผลิตภัณฑ์รวมในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) และการเตรียมการรองรับความต้องการด้าน e-Commerce ยิ่งนับวันมีความเข้มข้นเป็นทวีคูณ เนื่องจากการจัดส่งภายในประเทศและการจัดส่งระยะสั้นแบบรวดเร็วจะยิ่งเป็นที่ต้องการเพิ่มขึ้น ต้องมีการทบทวนแนวทางการบริหารความเสี่ยงมากขึ้น เพื่อจะได้นำมากำหนดมาตรฐานของระบบโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน เช่น ธุรกิจการหิ้วของข้ามพรมแดนไทย-ลาว จะรับมือปกป้องประเทศไทยได้อย่างไร จึงต้องส่งเสริมการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ในการผ่านพิธีการศุลกากรการค้าชายแดน เพื่อรับมือกับสงครามการค้าด้านการค้าอิเล็กทรอนิกส์ e-Commerce

๓.๔.๒ จากปัญหาเงินเฟ้อ ค่าเงินอ่อนค่า ความไม่เสถียรภาพทางการเงินของประเทศคู่ค้าชายแดนจึงต้องมีการสนับสนุนให้มีการชำระเงินผ่านระบบธนาคารมากขึ้น โอกาสในการเปิดสถาบันการเงินไทยใช้เงินบาทในการแลกเปลี่ยน พัฒนาระบบการเงินและการธนาคารให้รองรับการรับชำระเงินในรูปแบบต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น Digital currency หรือการรับชำระทางออนไลน์ เพื่อลดอุปสรรคทางการค้าชายแก่ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะในอนาคตคนจีนค้าชายผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นหลัก

๓.๔.๓ การรับสภาพกับความไม่แน่นอนของกฎ ระเบียบ ข้อตกลงของประเทศคู่ค้าชายแดนซึ่งต้องมีการเจรจาตกลงในระดับทวิภาคี พหุภาคี หรือระดับประเทศ การสร้างอำนาจในการต่อรองในข้อตกลงทางการค้าต่าง ๆ ให้สำเร็จผล รวมถึงการยอมรับการมีต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงที่ต้องได้รับการแก้ไขให้สามารถแข่งขันกับประเทศคู่ค้าชายแดนที่มีต้นทุนถูกกว่าได้

๓.๔.๔ การเร่งผลักดันโครงสร้างพื้นฐานที่ล้ำค่าของประเทศไทย ซึ่งแนวโน้มในอนาคต สนามบินต้นฝิ่งของ สปป.ลาว ดำเนินการสร้างเสร็จเรียบร้อยพร้อมบริการนักท่องเที่ยวกลุ่มชาวจีน จะส่งผลกระทบต่อเที่ยวบินของสนามบินเชียงรายและสนามบินเชียงใหม่ อันเป็นผลมาจากการดำเนินการด้านโครงสร้างพื้นฐานล่าช้า ซึ่งประเทศไทยต้องเตรียมรับมือและตระหนักถึงเรื่องนี้

๓.๔.๕ ภัยคุกคามที่น่าจับตามองคือประเทศคู่ค้าชายแดนมีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษขึ้นเพื่อดึงดูดนักลงทุนโดยให้สิทธิต่าง ๆ กับนักลงทุนต่างชาติเกิดการย้ายฐานการผลิตซึ่งต้องมีการเตรียมแผนรองรับ

๓.๔.๖ ปัญหาการขาดประสิทธิภาพของภาคเอกชนไทย ทำให้ไม่สามารถใช้โอกาสที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจ GMS ทั้งในด้านการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากความไม่พร้อมทั้งด้านเงินลงทุนและข้อมูล ทำให้สูญเสียโอกาสให้แก่การลงทุนจีนซึ่งมีความพร้อมและศักยภาพในการลงทุนมากกว่า ทั้งในด้านเงินลงทุนและการสนับสนุนจากรัฐเนื่องจากเส้นทางเศรษฐกิจ GMS ถือว่าเป็นยุทธศาสตร์สำคัญของจีนด้านตะวันตกและได้ที่จะทำให้มีเส้นทางการค้าออกไปสู่ทะเลใต้ทั้งทะเลจีนใต้และทะเลอันดามัน ทำให้รัฐบาลจีนให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่

ตารางที่ ๔-๓ สรุปแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนทั้ง ๓ ระดับ เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

	ระดับองค์กร	ระหว่างองค์กร	ระหว่างประเทศ
แนวทางเชิงรุก	<ul style="list-style-type: none"> -การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ -บริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจร -การมีเครื่องมือที่ทันสมัย -ยกระดับองค์กรตามชายแดนให้พร้อมบริการ 	<ul style="list-style-type: none"> -จัดตั้งหน่วยงานร่วมกัน -การทำข้อตกลงร่วมกัน -ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง -ให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวหลายหน่วยงาน -การร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเปิดทำการด่าน จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่อนปรน -พัฒนาพื้นที่ร่วมกันในการบูรณาการการตรวจสินค้า -ตั้งจุดแข็งของแต่ละพื้นที่ชายแดนมาพัฒนาร่วมกัน -ระหว่างหน่วยงานในระบบโลจิสติกส์และระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยแบ่งเป็นภูมิภาค ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก ภาคกลางและกรุงเทพมหานคร ภาคใต้ และภาคใต้ชายแดน (สามเหลี่ยม มั่นคง มั่งคั่ง) 	<ul style="list-style-type: none"> -การสร้างคุณภาพให้กับสินค้าไทยอย่างต่อเนื่อง และพึงพาผลพลอยได้จากการค้าผ่านแดนประเทศที่สาม -ผลักดันการพัฒนาระบบการขนส่ง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการเชื่อมโยงให้ครอบคลุมทุกมิติ -ผลักดันการไปตั้งฐานการผลิตเพื่อเคลื่อนย้ายและกระจายสินค้าไทย -การนำหลักการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน CBM มาปรับใช้ -ผลักดันการเป็นต้นแบบพัฒนาการค้าชายแดน และการชำระเงินระหว่างประเทศ -การพัฒนา ร่วมกันในการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์และระบบโครงสร้างพื้นฐานบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ GMS และระบบรางให้พร้อมใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น เส้นทาง R3A R3B R9 R8 R12 R1 R10

ตารางที่ ๔-๓ สรุปแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนทั้ง ๓ ระดับ เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลาง โลจิสติกส์ของอาเซียน (ต่อ)

	ระดับองค์กร	ระหว่างองค์กร	ระหว่างประเทศ
แนวทางเชิงป้องกัน	<ul style="list-style-type: none"> - หมั่นตรวจสอบดูแลระบบปฏิบัติการให้พร้อมใช้งาน - สร้างมาตรฐานการตรวจสอบ - ปกป้องประเทศด้วยมาตรการเด็ดขาด - พัฒนาคุณภาพสินค้าเพื่อป้องกันการช่วงชิงการตลาด 	<ul style="list-style-type: none"> - พัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างหน่วยงานรัฐกับภาคเอกชน (G to B) อย่างเป็นรูปธรรม - เจรจาข้อตกลงการค้าระดับทวิภาคีและระดับภูมิภาค เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับการขนส่งข้ามแดน - การบูรณาการหน่วยงาน CIQ ป้องกันการลักลอบในทุกรูปแบบ 	<ul style="list-style-type: none"> - การออกกฎระเบียบ และมีการจัดตั้งหน่วยงานและคณะทำงานรองรับในแต่ละประเทศคู่ค้าชายแดน - พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรให้ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) ป้องกันสินค้าลักลอบหนีภาษี - การมีนโยบายทางการทูตเชื่อมสัมพันธ์หรือการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของเพื่อนบ้านอย่างต่อเนื่อง เช่น การจัดทำข้อตกลง (MOU) ด้านการขนส่งให้ครอบคลุม - แลกเปลี่ยนผลประโยชน์ทางการค้าทางด้าน Customs Administrative โดยจัดตั้ง Customs Contact Point
แนวทางเชิงแก้ไข	<ul style="list-style-type: none"> - ปรับลดขั้นตอนการทำงานลดระยะเวลา และบริการแบบเบ็ดเสร็จ - เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบด้วยเทคโนโลยีและการนำนวัตกรรมมาใช้ - ปรับปรุงระบบงานใหม่ให้ทันต่อเหตุการณ์ปัจจุบัน 	<ul style="list-style-type: none"> - ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายระเบียบเกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อย และกฎหมายหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง - ลดขั้นตอนกระบวนการที่ซับซ้อนระหว่างหน่วยงาน - พัฒนาระบบใบอนุญาตการตรวจร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสมือนเป็น One Stop Service - ปรับปรุงพื้นที่ระหว่างหน่วยงานเพื่อเชื่อมโยงให้ถึงชายแดน 	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาแก้ไขระบบการชำระเงินระหว่างประเทศ - การพัฒนาและจัดระเบียบพื้นที่พื้นที่การควบคุมร่วมกันหรือการสร้างจุดตรวจร่วม - ปรับปรุงเอกสารการค้าสำหรับผ่านพิธีการศุลกากรของทั้ง ๒ ประเทศร่วมกันให้เป็นมาตรฐานสากล - เจรจาเพื่อหาข้อตกลงแก้ไขเรื่องต้นทุนธุรกิจโลจิสติกส์ที่สูง - แก้ไขปัญหาด้านกฎระเบียบข้อตกลง GMS CBTA ในทางปฏิบัติยังไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างเต็มที่

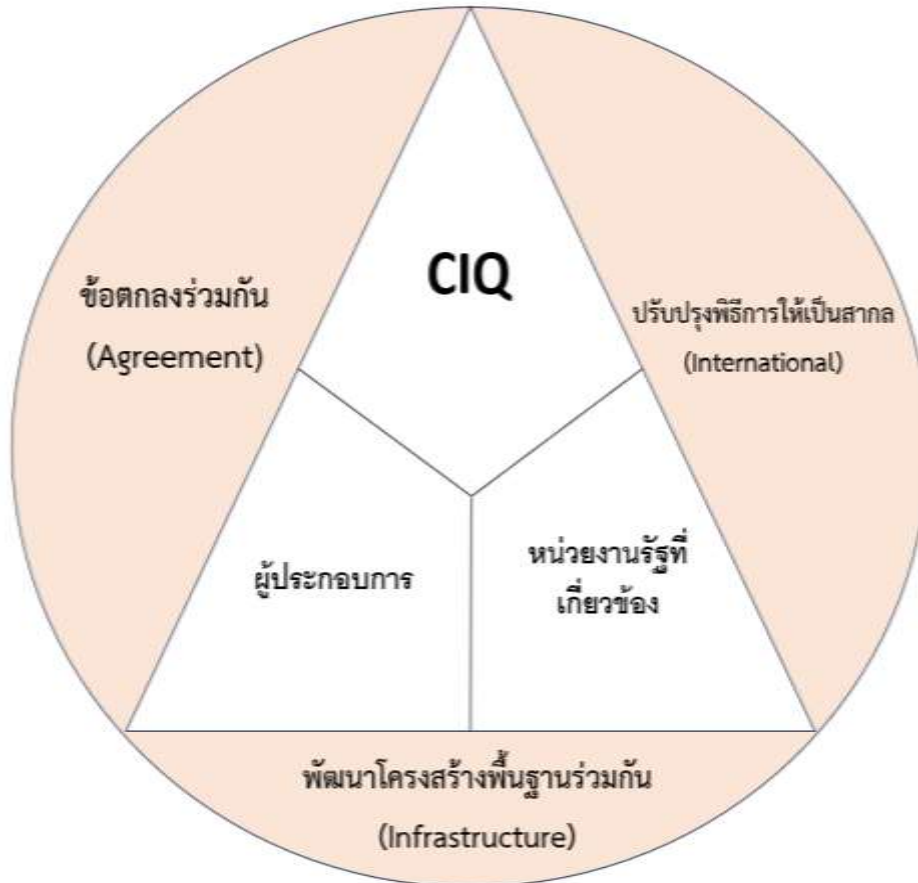
ตารางที่ ๔-๓ สรุปแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนทั้ง ๓ ระดับ เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน (ต่อ)

	ระดับองค์กร	ระหว่างองค์กร	ระหว่างประเทศ
แนวทางเชิงรับ	<ul style="list-style-type: none"> -การเพิ่มการข่าวด้านการค้าชายแดน เพื่อตั้งรับแรงกระแทกจากประเทศคู่ค้าชายแดน -จัดสรรอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอรองรับการค้าที่จะเกิดขึ้น -พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้เป็นมืออาชีพ 	<ul style="list-style-type: none"> -การยอมรับกฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่จะต้องปฏิบัติร่วมกันภายใต้ความตกลงต่าง ๆ ระหว่างหน่วยงาน -ขจัดจุดอ่อนด้านการปฏิบัติงานร่วมกัน เพื่อสร้างโอกาสที่ดีกว่าเสริมสร้างความได้เปรียบแก่ประเทศ 	<ul style="list-style-type: none"> -การเตรียมการรองรับความต้องการด้าน e-Commerce รับมือปกป้องประเทศกับธุรกิจการทิวของข้ามพรมแดน -ส่งเสริมการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ในการผ่านพิธีการศุลกากรการค้าชายแดนเพื่อรับมือกับสงครามการค้าด้านการค้าอิเล็กทรอนิกส์ e-Commerce -พัฒนาระบบรับชำระเงินในรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น Digital currency หรือการรับชำระทางออนไลน์ -การรับสภาพกับความไม่แน่นอนของกฎ ระเบียบ ข้อตกลงของประเทศคู่ค้าชายแดนซึ่งต้องมีการเจรจาตกลงในระดับทวิภาคี พหุภาคี หรือระดับประเทศ -การเร่งผลักดันโครงสร้างพื้นฐานที่ล้ำค่าของประเทศไทย

ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน แบบองค์รวม (Holistic Approach on Cross-Border Trade Development) สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนของประเทศคู่ค้าทั้ง ๔ ประเทศในภาพรวมดังแผนภาพที่ ๔-๑๓

แผนภาพที่ ๔-๑๗ โมเดลการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน แบบองค์รวม



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากแผนภาพที่ ๔-๑๗ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนแบบองค์รวม สามารถอธิบายได้ดังนี้

๑. ข้อตกลงร่วมกัน (Agreement)

๑.๑ ด้านการขนส่งระหว่างประเทศ รัฐบาลควรมีการจัดทำข้อตกลง (MOU) ด้านการขนส่งให้ครอบคลุม เช่น ข้อตกลงด้านการขนส่งระหว่างไทย-มาเลเซีย เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่งผ่านแดน เหมือนกับข้อตกลงด้านการขนส่งไทย-ลาว เพราะในปัจจุบันการไม่ปฏิบัติตามข้อตกลง เช่น ต้องทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้นรถลาว หรือรถบรรทุกของลาวมาลากทางของไทย เพื่อทำการขนส่งสินค้าใน สปป.ลาว ทำให้รถหัวลากของไทยตักค้างอยู่ฝั่งลาวทำให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่ม รถบรรทุกไทยไม่สามารถเข้าไปยัง สปป.ลาวได้ เช่นเดียวกับกัมพูชา เมียนมา และมาเลเซีย

๑.๒ ด้านการประกันภัย ต้องมีการเจรจาตกลงให้ชัดเจนในเรื่องความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าและตัวรถ สินค้าได้รับความเสียหายจากการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ทางลากของไทยได้รับความเสียหาย อุปกรณ์ในส่วนอื่น ๆ ชำรุด สูญหาย หรือมีการเปลี่ยนชิ้นส่วนเก่ามาแทนชิ้นส่วนเดิม ด้านการคุ้มครองของประกันภัยไม่สามารถหาผู้รับผิดชอบได้

๑.๓ ด้านการชำระหนี้ระหว่างประเทศ เกิดจากปัญหาภาวะเงินเฟ้อในอัตราสูง ปัจจุบันการค้าผ่านระบบการชำระเงินค่าสินค้าโดยไม่ผ่านธนาคารถึงร้อยละ ๘๐ จึงทำให้มีปัญหาด้านสภาพคล่อง และโอกาสในการขยายการค้าและเกิดหนี้สูญ ปัญหาด้านการชำระเงินระหว่างประเทศ ยังคงไม่มีความปลอดภัยหรือมีระบบแลกเปลี่ยนที่สะดวกปลอดภัยมารองรับ เช่น สกุลเงินกีบอ่อนค่า และสกุลเงินเรียลของกัมพูชาขาดเสถียรภาพทำให้การซื้อขายสินค้าจะไม่สามารถรับการชำระค่าสินค้า จึงจำเป็นต้องมีข้อตกลงร่วมกัน

๑.๔ ด้านความปลอดภัยและความมั่นคง ความสัมพันธ์ด้านการทูตจะช่วยลดความขัดแย้งเช่นในปัจจุบันปัญหาระหว่างรัฐบาลทหารเมียนมากับกลุ่มชาติพันธุ์ ชนกลุ่มน้อย ส่งผลกระทบต่อการค้าตามแนวชายแดน และปัญหาการรุกรานเขตแดนของประเทศกัมพูชา โดยเฉพาะด้านลักษณะภูมิประเทศของอำเภอคลองใหญ่ มีพื้นที่แคบยาวเลียบไปตามชายฝั่ง พื้นที่จึงมีลักษณะแคบไม่สามารถพัฒนาบริเวณหน้าด่านพรมแดนถาวรบ้านหาดเล็กได้ เพราะจะกระทบกับความมั่นคงตามแนวชายแดน ยังไม่ได้ดำเนินการแก้ไขบางพื้นที่ยังไม่ปลอดภัย

๒. ปรับปรุงพิธีการให้เป็นสากล (International)

โดยเฉพาะด้านกฎหมาย ระเบียบ ความไม่แน่นอนของกฎระเบียบ รวมถึงการปรับอัตราค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่ไม่แน่นอนส่งผลต่อต้นทุนการค้าที่สูงขึ้น ปรับพิธีการและลดขั้นตอนให้มีความสะดวก รวดเร็ว เช่น ปัจจุบันการปรับอัตราอากรขาออกของเมียนมา และ สปป.ลาว ที่ไม่มีความแน่นอนมีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎ ระเบียบบ่อยครั้ง นอกจากนี้รัฐบาลลาวยังให้แต่ละแขวงกำหนดนโยบายและกฎระเบียบด้านการค้าชายแดนเอง เกิดความสับสนในทางปฏิบัติ อีกทั้งมีความซ้ำซ้อนระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในสินค้าแต่ละประเภททำให้รอเอกสารนาน และระบบการจัดเก็บภาษีของประเทศกัมพูชายังไม่เป็นมาตรฐานสากล จัดเก็บภาษีซ้ำซ้อน ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าสูงขึ้น กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าของประเทศกัมพูชาก็เปลี่ยนแปลงบ่อย บางพื้นที่กำหนดระเบียบของตนเอง โดยเฉพาะพื้นที่ที่เป็นเมืองการค้าชายแดน ควรมีการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรให้ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) อย่างทัดเทียมกัน ซึ่งปัญหาจากความไม่พร้อมของระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรของประเทศคู่ค้าชายแดน ยกตัวอย่าง สปป.ลาว ที่ระบบพิธีการไม่เป็นสากล ซึ่งหากมีการปรับปรุงพิธีการ ลดขั้นตอนจะช่วยลดปัญหาการจราจรบริเวณพรมแดนหรือกรณีปัญหาการจราจรติดขัด ณ ด่านพรมแดนสะเดาหรือปัญหาการจราจรติดขัด ณ ด่านพรมแดนคลองลึก ส่งผลกระทบในเรื่องของเวลาในการใช้ระยะเวลาในพรมแดนมากกว่าที่ควรจะเป็น หรือข้อจำกัดทางด้านกายภาพของบริเวณด่านพรมแดนแม่สายแห่งที่ ๑ ที่คับแคบทำให้เกิดความแออัดก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนค่อนข้างมากหากมีการปรับและลดขั้นตอนจะช่วยคลี่คลายปัญหาได้ และปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงของฤดูกาลฝัก ผลไม้ เกิดความแออัดของรถบรรทุกสินค้าตามชายแดนก็ควรได้รับการพิจารณาในเรื่องของการปรับปรุงพิธีการ

๓. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน (Infrastructure) ในเส้นทางเศรษฐกิจการค้าดังนี้

๓.๑ แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ประกอบด้วยเส้นทาง R3A เส้นทาง R3B และเส้นทาง R5

๓.๒ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เส้นทาง R2 หรือ R9

๓.๓ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ประกอบด้วยเส้นทาง R1 และเส้นทาง R10

๓.๔ เส้นทาง R12 จุดเริ่มต้นที่นครพนม

๓.๕ เส้นทาง R8 จุดเริ่มต้นที่บึงกาฬ

โดยแต่ละเส้นทางมีสิ่งที่จะต้องพัฒนาในแนวทางเดียวกัน ดังนี้

๑. ปัญหาสัญลักษณ์บอกทางให้ชัดเจน เส้นทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่คัดเคี้ยวตัดผ่านบริเวณภูมิประเทศเป็นภูเขาสูงจึงต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการขับรถ ในช่วงระหว่าง สปป.ลาว ควรมีป้ายบอกทางในปริมาณมากกว่าเดิม ผู้ขับขี่ควรศึกษาเส้นทางให้มีความเข้าใจในการใช้เส้นทางนี้เพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ หรือให้ลดน้อยลง

๒. สถานีบริการน้ำมัน ที่จอดพักรถ รวมถึงอุโมงค์ที่ยังไม่รองรับและไม่ได้มาตรฐาน เช่นเส้นทางที่คัดเคี้ยวใน สปป.ลาว เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งและมีระยะทางไกลชุมชน ปัญหาจุดจอดพักรถบรรทุก ลานยกรถตู้หนักเพื่อให้บริการเปลี่ยนหัวรอกรถตู้คอนเทนเนอร์ ยังไม่มีความพร้อมในการบริการ ณ ด่านสะพานนะเขตของลาว หรือถนนในประเทศกัมพูชายังไม่พร้อมรองรับการขนส่งทำให้การขนส่งใช้เวลานาน ค่าขนส่งมีราคาสูง ยกตัวอย่างเส้นทาง R1 ช่วงด่านพรมแดนบ้านคลองลึก มีความแออัดและความไม่เป็นระเบียบของการจัดการรถบรรทุกมาก เพราะรถบรรทุกฝั่งไทยยังข้ามแดนไม่ได้หากพิธีการฝั่งกัมพูชายังไม่เสร็จ ไม่มีจุดพักรถที่เป็นมาตรฐาน เส้นทางเชื่อมระหว่างด่านขาดเกิดการลักลอบการขนส่งสินค้าข้ามแดน หลีกเลี่ยงภาษี หรือการลักลอบเคลื่อนย้ายสัตว์แล้วก็ซากสัตว์ตามแนวชายแดน และเส้นทาง R10 ช่วงจุดผ่านแดนถาวรบ้านหาดเล็กบริเวณหน้าด่านแคบเป็นเขตชุมชนมีแค่ ๒ ช่องทาง ไม่มีการแยกถนนกึ่งทางและรถบรรทุกสินค้า รถบรรทุกไม่มีพื้นที่สำหรับเปลี่ยนถ่ายสินค้าโดยเฉพาะ ต้องทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณข้างทางไม่มีจุดพักรถที่เป็นมาตรฐาน สภาพถนนระหว่างด่าน ๑๐๐ เมตร เป็นหลุมบ่อชำรุด ขาดการปรับปรุง เนื่องจากยังมีปัญหาข้อพิพาทเขตแดนหลักหมุดที่ ๗๓ ทำให้ไม่สามารถดำเนินการใด ๆ ได้

๓. ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น เช่น ถนน ระบบไฟฟ้า ระบบการสื่อสาร และระบบน้ำประปา และความปลอดภัย เช่น เส้นทาง R3B คือ ช่วงเส้นทางที่ผ่านเมียนมามีปัญหาด้านความปลอดภัย และปัญหาต้นทุนโลจิสติกส์นอกระบบ เส้นทางนี้ไม่ได้รับความนิยมนักเนื่องจากเส้นทางในเขตเมียนมานั้นเล็กและแคบ หรือเส้นทาง R9 มีระยะยาวและจุดตรวจหลายด่านทั้งในฝั่งไทย ลาว เวียดนาม จีน ทำให้สินค้าถึงที่หมายช้ากว่าที่ควรจะเป็น สภาพถนนที่ถูกใช้งานขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกหนัก เป็นหลุมบ่อ มีแค่ ๒ ช่องทาง เนื่องจากยังมีปัญหาปักปันเขตแดน

ตารางที่ ๔-๔ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน แบ่งตามประเทศคู่ค้าชายแดน ๔ ประเทศ

มาเลเซีย	สปป.ลาว	เมียนมา	กัมพูชา
-ลดขั้นตอนพิธีการ พรมแดน เพื่อลด ปัญหาจราจรติดขัด -ปรับพื้นที่พรมแดน ให้รองรับการเติบโต การค้า	-นโยบายการทูตเรื่อง ค่าธรรมเนียมที่ไม่คงที่ ส่งผลต่อต้นทุน -เจรจาข้อตกลงการกีด กันรถบรรทุก -ข้อตกลงความคุ้มครอง การประกันภัยรถ	-เสริมสร้าง ความสัมพันธ์กับรัฐบาล ทหารเมียนมาอย่าง ต่อเนื่อง -เจรจาข้อจำกัดของการ ใช้พาหนะ และบุคคล -ป้องกันการลักลอบหนี ภาษี	-ลดขั้นตอนพิธีการ พรมแดน เพื่อลดปัญหา จราจรติดขัด --นโยบายการทูตเรื่อง กฎ ระเบียบไม่คงที่ ส่งผลต่อต้นทุน

ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากตารางที่ ๔-๔ สามารถอธิบายได้ดังนี้

๑. มาเลเซีย ลดขั้นตอนพิธีการพรมแดน เพื่อลดปัญหาจราจรติดขัดพรมแดน ปัญหาจราจรติดขัดส่งผลกระทบต่อในเรื่องของเวลาในการใช้ระยะเวลาในพรมแดนมากกว่าที่ควรจะเป็น ปรับพื้นที่พรมแดนให้รองรับการเติบโตการค้า ด้วยปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้พื้นที่รองรับสำหรับรถบรรทุกสินค้า ณ พรมแดนหรือด่านศุลกากรไม่เพียงพอ ไม่สามารถตอบสนองต่ออัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณงานได้เต็มประสิทธิภาพ รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการตรวจร่วมประสบปัญหาในเรื่องของการขาดแคลนบุคลากรจึงมีความจำเป็นในการประสานงานที่จะต้องแจ้งล่วงหน้าในการทำงานร่วมกัน

๒. สปป.ลาว แรงเจรจาเรื่องค่าธรรมเนียมที่ไม่คงที่ส่งผลต่อต้นทุน เนื่องจากการเข้าใช้บริการท่าบกท่าหนาแล้วมีค่าใช้จ่ายสูง อัตราค่าธรรมเนียมด้านอื่น ๆ ไม่ชัดเจน ไม่มีมาตรฐานที่แน่นอน เปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ขึ้นอยู่กับเจ้าหน้าที่ หรืออัตราเพิ่มขึ้นเนื่องจากการปรับตัวของราคาน้ำมัน ทำให้ราคาค่าขนส่งไม่นิ่ง นโยบายการบริหารจัดการชายแดนของ สปป.ลาว ไม่เป็นสากลเนื่องจากไม่มีความแน่นอนมีการเปลี่ยนแปลงนโยบาย กฎ ระเบียบบ่อยครั้ง นอกจากนี้รัฐบาลยังให้แต่ละแขวง กำหนดนโยบายและกฎระเบียบด้านการค้าชายแดนเอง เกิดความสับสนเกิดความซ้ำซ้อนในทางปฏิบัติ

เจรจากรกีดกันรถบรรทุก สปป.ลาว อนุญาตให้รถบรรทุกจากประเทศไทยขนส่งไปได้เพียงปลายสะพานและต้องเปลี่ยนหัวลากเป็นรถบรรทุกของลาวแทน และคนขับต้องเป็นคนลาว เท่านั้น ทำให้การขนส่งใช้เวลามากขึ้นจากเดิมสามารถเข้าไปทำการขนส่งใน สปป. ลาว ได้โดยตรง แต่ปัจจุบันต้องทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้นรถลาว หรือรถหัวลากของลาวมาลากทางของไทย เพื่อทำการขนส่งสินค้าใน สปป.ลาว ทำให้รถหัวลากของไทยตกค้างอยู่ฝั่งลาวทำให้เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่ม

การประกันภัยรถ ด้านการคุ้มครองของประกันภัยกรณีใช้หัวลากของลาวลากทางของไทยและเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการขนส่งใน สปป.ลาว ไม่สามารถหาผู้รับผิดชอบในกรณีนี้ได้

๓. เมียนมา เสริมสร้างความสัมพันธ์กับรัฐบาลทหารเมียนมาอย่างต่อเนื่อง เสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์และรัฐบาลทหารเมียนมาอย่างต่อเนื่อง และเจรจาข้อตกลงทางการค้าซึ่งเป็นประโยชน์ทั้งสองฝ่ายเพื่อแก้ไขปัญหาความไม่แน่นอนของกฎระเบียบการปรับอัตราอากรขาออกของประเทศเมียนมา การปรับอัตราค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ข้อจำกัดเกี่ยวกับการด้านการเงินและการธนาคาร

เจรจาข้อจำกัดของการใช้พาหนะ และบุคคลไม่อนุญาตให้รถขนส่งสินค้าขนาดเล็กเข้าพื้นที่รวมถึงข้อจำกัดด้านบุคคลข้อกำหนดเกี่ยวกับวัน เวลา ในการปฏิบัติงาน การจราจร และผังเมือง ทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจไทยไม่สามารถพัฒนาศักยภาพทางการแข่งขันได้อย่างเต็มที่ รวมถึงการป้องกันการลักลอบหนีภาษี การค่านอกระบบและการลักลอบขนส่งสินค้าหนีภาษียังคงมีเรื่อย ๆ

๔. กัมพูชา ลดขั้นตอนพิธีการพรมแดน เพื่อลดปัญหาจราจรติดขัด ณ ด่านพรมแดนคลองลึก โดยเบื้องต้นกำหนดให้หากเป็นยานพาหนะ คน จะใช้ด่านพรมแดนคลองลึกเป็นหลัก และหากเป็นสินค้าจะใช้ด่านพรมแดนหนองเอี่ยน เพื่อลดปัญหาการติดขัดดังกล่าว นโยบายการทูตเรื่องกฎระเบียบไม่คงที่ส่งผลต่อต้นทุน กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าของประเทศกัมพูชาเปลี่ยนแปลงบ่อยบางพื้นที่กำหนดระเบียบของตนเอง โดยเฉพาะพื้นที่ที่เป็นเมืองการค้าชายแดน ทำให้ขาดความชัดเจนและเป็นอุปสรรคในการดำเนินการของผู้ประกอบการ รวมถึงความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น เช่น ถนน ระบบไฟฟ้า ระบบการสื่อสาร และระบบน้ำประปา ยังเข้าไม่ถึงในพื้นที่บางพื้นที่ เช่น จุดผ่อนปรนต่าง ๆ

ภายใต้แผนภาพที่ ๔-๑๗ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน แบบองค์รวม (Holistic Approach on Cross-Border Trade Development) ที่ประกอบด้วย ข้อตกลงร่วมกัน (Agreement) ปรับปรุงพิธีการให้เป็นสากล (International) และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน (Infrastructure) ยังประกอบด้วยแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนแบบบูรณาการหน่วยงาน (สามเหลี่ยมบูรณาการ) อธิบายได้ดังนี้

๑. หน่วยงาน CIQ (Customs Immigration and Quarantine) หน่วยงานหลักที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมบริเวณชายแดน ประกอบด้วย

๑.๑ กรมศุลกากร (Customs) มีหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจสอบสินค้า ยานพาหนะและผู้เดินทางตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยกรมศุลกากรได้ปรับลดเอกสารประกอบการพิจารณา มีการทบทวนกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออกและโลจิสติกส์ เพื่อลดกระบวนการที่ไม่จำเป็น โดยปรับลดลงจาก ๔๙๖ กระบวนการ เหลือ ๔๗๓ กระบวนการและสามารถให้บริการด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW แล้ว ๔๔๔ กระบวนการ รวมทั้งปรับปรุงกฎระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวก ส่งผลให้สามารถลดระยะเวลาในกระบวนการศุลกากรลงได้

๑.๒ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) มีหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจคนเข้าเมืองตามพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. ๒๕๒๒ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

๑.๓ หน่วยงานที่ควบคุมเกี่ยวกับพืช สัตว์ อาหารและยา (Quarantine) มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายที่รับผิดชอบ และที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากร

๒. หน่วยงานรัฐอื่นที่ต้องประสานงานร่วมกันในบริเวณพื้นที่ชายแดน เช่น กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทย เป็นต้น ซึ่งการปฏิบัติหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานหลักที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมบริเวณชายแดนอาจมีระเบียบขั้นตอนที่คล้ายคลึงกัน หรือมีความแตกต่างกันในบางกระบวนการ จึงควรมีการปรับปรุงขั้นตอนและวิธีการที่เกี่ยวข้องกับด่านพรมแดนร่วมกันทุกหน่วยงาน ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสินค้า ยานพาหนะและผู้เดินทาง เพื่อให้มีแนวทางปฏิบัติเป็นรูปแบบเดียวกันลดความซ้ำซ้อนของผู้ประกอบการ/ผู้เดินทางในการให้ข้อมูลซ้ำ ๆ กับเจ้าหน้าที่แต่ละหน่วยงาน รวมทั้งลดขั้นตอนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ส่งผลให้ผู้รับบริการมีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

๓. ผู้ประกอบการ หรือภาคเอกชน ผู้มีหน้าที่ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ผู้ประกอบการตัวแทนออกของ ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์และมีหน้าที่ปฏิบัติพิธีการให้ถูกต้องตามระเบียบของทางราชการที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน

ซึ่งแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนแบบบูรณาการหน่วยงานจะถูกขับเคลื่อนให้เกิดข้อตกลงร่วมกัน (Agreement) ปรับปรุงพิธีการให้เป็นสากล (International) และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน (Infrastructure) ดังกรณีตัวอย่าง ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์

กรณีตัวอย่างการบูรณาการเพื่อการพัฒนาการค้าชายแดน ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์

๑. สภาพทั่วไปขององค์กร

ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ เป็นด้านศุลกากรทางบก และเป็นด่านพรมแดนของท่ากรุงเทตามทางรถไฟ กรุงเทพฯ - หาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ พรมแดนทางบกติดกับรัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย เปิดทำการตั้งแต่เวลา ๐๕.๐๐ น. ถึงเวลา ๒๑.๐๐ น. ทุกวัน พื้นที่รับผิดชอบ ๓ ตำบล ได้แก่ ตำบลปาดังเบซาร์ ตำบลท่าโพธิ์ และตำบลทุ่งหมอง

ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ เนื่องจากเป็นด่านชายแดนภาคใต้ที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างประเทศมาเลเซีย มีความสำคัญทางเศรษฐกิจแห่งหนึ่งในจังหวัดสงขลา มีช่องทางการนำเข้าและส่งออก ๓ ช่องทาง ประกอบด้วย ๑) Road to Road เป็นการขนส่งโดยรถบรรทุกผ่านทางจุดผ่านแดนถาวร ๒) Road to Rail เป็นการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศมาเลเซียผ่านทางสถานีตรวจสอบสินค้าที่ ๒ (ป้อม ๒) ไปยังลานตู้คอนเทนเนอร์ประเทศมาเลเซีย และ ๓) Rail to Rail เป็นการขนส่งสินค้าโดยระบบรางจากประเทศไทยไปยังประเทศมาเลเซีย ประกอบกับเป็นเขตเศรษฐกิจเมืองชายแดน ซึ่งมีนโยบายในด้านการผ่อนปรนด้านการค้าการลงทุน มีการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการ จึงส่งผลให้ในปัจจุบันการประกอบธุรกิจและการขนส่งสินค้าข้ามแดนเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

๒. บทบาทและหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน

ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ มีบทบาทหน้าที่สำคัญในการส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย โดยมีภารกิจในด้านการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การจัดเก็บ

ภาษีอากรและรายได้อื่นสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก สินค้าถ่ายลำ สินค้าผ่านแดน และของติดตัว ผู้โดยสารที่นำเข้ามาในหรือนำออกไปนอกราชอาณาจักร การคืนอากรที่มีใช้กรณีตามมาตรา ๒๙ และ มาตรา ๓๐ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ รวมทั้งการควบคุมและตรวจสอบสินค้านำเข้า และส่งออก สินค้าถ่ายลำ สินค้าผ่านแดน และของติดตัวผู้โดยสารที่นำเข้ามาในหรือนำออกไปนอกราชอาณาจักรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย ณ ด้านศุลกากรป่าดงเบขาร์ ถือว่ามีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของพื้นที่ภาคใต้และเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศเป็นอย่างมาก ด้วยมูลค่าการนำเข้าส่งออกสินค้าเฉลี่ยกว่า ๑๗๐,๐๐๐ ล้านบาท และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๔ มีมูลค่าสินค้านำเข้า ๖๔,๑๐๑.๔๘ ล้านบาท และมีมูลค่าสินค้าส่งออก ๑๐๕,๐๕๘.๗๙ ล้านบาท รวมทั้งสิ้น ๑๖๙,๑๖๐.๒๗๔ ล้านบาท ในขณะที่ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๕ มีมูลค่าสินค้านำเข้า ๕๑,๖๔๕.๕๙๔ ล้านบาท และมีมูลค่าสินค้าส่งออก ๑๒๔,๗๖๖.๒๕๒ ล้านบาท รวมทั้งสิ้น ๑๗๖,๔๑๑.๘๕๖ ล้านบาท

๓. ปัญหา อุปสรรคการค้าชายแดนที่เกิดขึ้น

พื้นที่รองรับสำหรับรถบรรทุกสินค้า ณ ด้านศุลกากรป่าดงเบขาร์ไม่เพียงพอ ไม่สามารถตอบสนองต่ออัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณงานได้เต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากด้านศุลกากรป่าดงเบขาร์ มีพื้นที่สำหรับอาคารที่ทำการด่านฯ และอาคารบ้านพักอาศัยสำหรับเจ้าหน้าที่ บนพื้นที่เช่าจากเทศบาลเมืองป่าดงเบขาร์ จำนวนรวมทั้งสิ้นเพียง ๒๒ ไร่ และมีพื้นที่เช่าจากการรถไฟแห่งประเทศไทย สำหรับลานตรวจสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ จำนวน ๔ ไร่ โดยประมาณ รวมทั้งพื้นที่การใช้งานด่านฯ ในปัจจุบัน มีทั้งสิ้นเพียง ๒๖ ไร่ ๒ งาน ๖๓ ตารางวาเท่านั้น ส่งผลให้รถบรรทุกสินค้าต้องใช้เส้นทางคมนาคมสัญจรหลักเป็นพื้นที่จอดพักคอย ส่งผลให้เกิดความแออัดและก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้สัญจรทั่วไปได้

๔. บทบาทในการแก้ปัญหาเพื่อพัฒนาการค้าชายแดนและการส่งเสริมด้านโลจิสติกส์

๔.๑ ด้านได้เสนอโครงการปรับปรุงพื้นที่ภายในด่านฯ บริเวณบ้านพักอาศัยของเจ้าหน้าที่ และคลังเก็บรักษาของกลางในปัจจุบัน ให้เป็นลานตรวจสินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์ พร้อมพื้นที่จอดพักคอยสำหรับรถบรรทุกสินค้า ซึ่งจะส่งผลให้ด่านฯ สามารถดำเนินการพิธีการศุลกากรและกำกับ ควบคุม ดูแลการนำเข้าส่งออกสินค้าต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ขณะนี้ด่านฯ อยู่ในระหว่างการดำเนินการขอใช้พื้นที่บริเวณด้านหน้าของด่านฯ เพื่อดำเนินโครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัย และคลังเก็บรักษาของกลางแห่งใหม่

๔.๒ ด้านศุลกากรป่าดงเบขาร์ สามารถขนส่งสินค้าได้ทั้งทางบกโดยรถบรรทุกสินค้าข้ามแดน และทางรถไฟ จึงเป็นปัจจัยหลักที่สำคัญเพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการมีตัวเลือกยิ่งขึ้นในการขนส่งสินค้า อีกทั้งยังรองรับโลจิสติกส์หลายรูปแบบ เชื่อมโยงกับการขนส่งสินค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากมีการปรับปรุงเส้นทางรถไฟรางคู่ กลายเป็นเส้นทางขนส่งทางราง

จากประเทศจีนไปยังประเทศมาเลเซีย และภูมิภาคต่าง ๆ ต่อไปนี้ ซึ่งจะมีส่วนกระตุ้นเศรษฐกิจของ ประเทศให้มีความก้าวหน้ายิ่งขึ้น และส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่สำคัญต่อไป

๕. การทำงานเชิงบูรณาการหน่วยงาน

ด้านมีการให้บริการแบบ OSS: One stop service ในลักษณะเชิงบูรณาการ ประกอบด้วยหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องดังนี้

๕.๑ การออกใบอนุญาตสำหรับสินค้านำเข้า-ส่งออก เช่น หน่วยงานที่ควบคุมเกี่ยวกับพืช สัตว์ อาหารและยา (Quarantine) มีหน้าที่ออกใบอนุญาตในระบบ NSW ให้สามารถกระทำผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ ด้วยระบบ National Single Window ก่อให้ความสะดวกแก่ ผู้ใช้บริการ

๕.๒ การประสานงาน สอบถามในกรณีสงสัยในเรื่องการเดินทางของผู้เดินทางจาก สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) ที่หน้าที่รับผิดชอบในการตรวจคนเข้าเมืองตาม พระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. ๒๕๒๒ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

๕.๓ หน่วยงานด้านการปกครองที่อยู่ประจำด้านๆ จุดผ่อนปรน หรือจุดผ่านแดน ต่าง ๆ ในเรื่องความมั่นคง ความปลอดภัย และปกป้องประเทศจากภัยคุกคาม ให้สามารถตรวจร่วม และปฏิบัติงานภายใต้กฎหมายที่แต่ละหน่วยงานควบคุม

๕.๔ ด้านยังมีการหารือประชุมร่วมกับหน่วยงานราชการ และผู้ประกอบการในพื้นที่ผ่านคณะกรรมการประสานความร่วมมือภาครัฐและภาคเอกชน (ครอ.) เป็นประจำและต่อเนื่อง ส่งผลให้การปฏิบัติงานเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ปัญหาได้รับการแก้ไขร่วมกัน และเป็นพื้นที่เพื่อแจ้ง ข้อมูลทางราชการต่าง ๆ ที่จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ใช้บริการ เช่น โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ผ่าน โครงการ AEO (Authorized Economic Operator) โครงการปรับปรุงด้านชายแดน ต่าง ๆ และ โครงการการพัฒนา NSW ร่วมกัน

๖. การขับเคลื่อนแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนของด่านศุลกากรปางดงเบงช่า

๖.๑ ด้านให้ความสำคัญกับโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน รางรถไฟ ต้องมีความ ปลอดภัย เชื่อมโยงทุกพื้นที่ อุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งสินค้า เช่น อุปกรณ์บรรจุหีบห่อ รวมไปถึง ถึงพาหนะในการขนส่งสินค้า ต้องมีความปลอดภัย ได้รับการตรวจสอบและมีมาตรฐาน

๖.๒ มีการเชื่อมโยงข้อมูลเพื่อชี้บ่งลักษณะของสินค้าที่สอดคล้องกันตั้งแต่ข้อมูล ระดับตัวสินค้า บรรจุภัณฑ์ อุปกรณ์ขนถ่ายและขนส่ง หน่วยการขนส่งสินค้า ตู้คอนเทนเนอร์ รวมถึง ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนอย่างเป็นระบบและสามารถสืบค้นได้

๖.๓ ด้านคำนึงถึงความเป็นสากลในด้าน ข้อตกลง กฎระเบียบ กฎหมาย ที่กำหนดขึ้น เพื่อให้ปฏิบัติร่วมกัน และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดร่วมกันอย่างยั่งยืน สอดคล้องกับมาตรฐานสากล หรือข้อบังคับระหว่างประเทศ

๖.๔ ด้านกำชับผู้ประกอบการที่ดำเนินการขนส่งสินค้านำเข้า-ส่งออก สำหรับการ การค้าชายแดน โดยเฉพาะอย่างยิ่งตัวแทนออกของ จำเป็นต้องมีความเข้าใจ และมีมาตรฐานในการ

ดำเนินการเพื่อให้สินค้าถึงมือผู้รับอย่างรวดเร็ว และถูกต้องตามข้อบังคับ ระเบียบ กฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น โครงการ AEO ของกรมศุลกากร จะเป็นการยกระดับมาตรฐานคุณภาพบริการการขนส่งสินค้าและสร้างเครือข่ายให้ผู้บริการโลจิสติกส์ ช่วยลดระยะเวลาดำเนินการ ส่งผลให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยให้สามารถเข้าถึงตลาดต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมให้ระบบโลจิสติกส์ของไทยมีมาตรฐานเพิ่มมากขึ้น

๖.๕ ด้านผลักดันและส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) โดยพัฒนาทั้งทางบก ทางรางและทางเรือ เช่น

ทางบก ได้แก่ ข้อตกลงด้านการขนส่งระหว่างไทย-มาเลเซีย เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่งผ่านแดน เหมือนกับข้อตกลงด้านการขนส่งไทย-ลาว ซึ่งจะมีส่วนช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันแก่โลจิสติกส์ของประเทศต่อไป รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักเป็น ๔ ช่องจราจรและการพัฒนาโครงข่ายถนนสายรองให้เชื่อมโยงกับถนนสายหลักเพื่อสนับสนุนการขนส่งและกระจายสินค้าจากพื้นที่ตอนในสู่พื้นที่หลักได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทางราง ได้แก่ นอกจากนี้ยังร่วมกับสำนักสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ในการเข้าร่วมโครงการสำรวจวิจัยโครงการพัฒนารถไฟแนวเส้นทางหลักจากกรุงเทพ มีแนวเส้นทางหลักจากกรุงเทพฯ-ชุมพร-สุราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช-พัทลุง-หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ และเชื่อมต่อไปยังมาเลเซียและสิงคโปร์ และโครงการระบบรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ รวมทั้งพัฒนาเมืองรอบสถานีขนส่งระบบรางในเมืองปาดังเบซาร์

ทางเรือ ได้แก่ การร่วมมือกับหลายหน่วยงานในพัฒนาโครงข่ายรถไฟเชื่อมโยงท่าเรือสงขลา ๒ -หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์-ปัตเตอร์เวอร์ธ (รัฐปีนัง มาเลเซีย)

นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์รูปแบบต่าง ๆ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณด่านโดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการบริการ และอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนทั้งของประชาชน สินค้าและยานพาหนะให้มีประสิทธิภาพ

สรุป

แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน การค้าชายแดนทั้ง ๔ ประเทศคู่ค้าชายแดนไม่เพียงแต่เป็นการค้าขายระหว่างกันเพียงสองฝ่ายเท่านั้น หากแต่เป็นการค้าขายแดนที่มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น มีมูลค่าการค้าที่สูงขึ้นและอาศัยผลประโยชน์ได้จากการค้าผ่านแดนไปยังประเทศที่สาม และมีส่วนช่วยผลักดันให้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยให้ดียิ่ง ๆ ขึ้นไป โดยการวิจัยในครั้งนี้ได้แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนเป็น ๓ ระดับ คือระดับองค์กร ระดับระหว่างองค์กร และระดับระหว่างประเทศ ซึ่งแต่ละระดับแบ่งย่อยเป็น ๔ แนวทางย่อย คือ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเชิงรุก เชิงป้องกัน เชิงแก้ไข และเชิงรับ ขณะเดียวกันผู้ศึกษาจำแนกแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน

เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนแบบองค์รวม (Holistic Approach on Cross-Border Trade Development) ประกอบด้วย ๑) ข้อตกลงร่วมกัน (Agreement) ด้านการขนส่งระหว่างประเทศ ข้อตกลงด้านการประกันภัย ข้อตกลงด้านการชำระหนี้ระหว่างประเทศ และ ข้อตกลงด้านความปลอดภัยและความมั่นคง ๒) ปรับปรุงพิธีการให้เป็นสากล (International) โดยเฉพาะปรับปรุงด้านกฎหมาย ระเบียบด้านพิธีการให้เป็นมาตรฐานเดียวกันลดปัญหาการแออัดบริเวณพรมแดน และ ๓) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน (Infrastructure) ในเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจให้พร้อมใช้งาน ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกตลอดเส้นทาง และภายใต้แนวทางแบบองค์รวม (Holistic Approach) ยังประกอบด้วยสามเหลี่ยมบูรณาการ อันประกอบไปด้วย หน่วยงาน CIQ หน่วยงานรัฐอื่นที่ต้องประสานงานร่วมกันในบริเวณพื้นที่ชายแดน และผู้ประกอบการ ที่จะทำงานร่วมกันแบบบูรณาการ เพื่อผลักดันให้เกิดแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนแบบองค์รวมนั่นเอง เพราะฉะนั้นแล้วการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างเป็นระบบ มีประสิทธิภาพ และครอบคลุมในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งระบบราง ทางอากาศ ทางน้ำ และทางบก (Multi-Modal Transportation) โดยเฉพาะเส้นทางตามแนวชายแดนควรต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกให้เหมาะสมแก่การคมนาคมขนส่งมากขึ้น ซึ่งทั้งหมดจะต้องสามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายโลจิสติกส์ภายในและภายนอกอนุภูมิภาค GMS ได้อย่างสมบูรณ์ ซึ่งจะทำให้ไทยมีโอกาสสำคัญด้านโลจิสติกส์ในการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค GMS อย่างครอบคลุมภายใต้ข้อตกลง GMS CBTA และโอกาสในการก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค GMS นอกจากนี้ยังต้องมีการพัฒนากฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ระหว่างกัน ลดอุปสรรคทางด้านโลจิสติกส์ ตลอดจนพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตรงความต้องการของตลาดแรงงานด้านโลจิสติกส์ และรัฐบาลควรเร่งขยายความร่วมมือกับประเทศในอนุภูมิภาคให้มากขึ้นทั้งในด้านการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ รวมทั้งเชื่อมโยงความร่วมมือในกรอบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องให้เกิดเป็นรูปธรรม สำหรับผู้ประกอบการก็ควรเร่งพัฒนาประสิทธิภาพในการให้บริการให้สูงขึ้น มีการพัฒนาความร่วมมือในการให้บริการโลจิสติกส์ร่วมกันอย่างเป็นระบบและเชื่อมโยงกัน ตลอดจนควรหาโอกาสในการขยายการลงทุนด้านโลจิสติกส์ไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสร้างเครือข่ายการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ระหว่างกันให้สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเป็นบันไดสำคัญในการก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคอาเซียน

บทที่ ๕

สรุป และข้อเสนอแนะ

สรุป

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพซึ่งในการวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนอย่างต่อเนื่อง ยั่งยืน พร้อมทั้งนำแนวทางที่เหมาะสมไปปรับใช้กับสภาพปัจจุบันความต้องการของพื้นที่ เพื่อสนับสนุนส่งเสริมมาตรฐานด้านโลจิสติกส์และสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน และเป็นแนวทางในงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในอนาคตต่อไป โดยจะนำเสนอผลที่ได้จากการศึกษาดังต่อไปนี้

ผลการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน กระทำโดยใช้ข้อมูลจากผลการวิเคราะห์ ดังนี้

๑. สภาพปัจจุบัน ปัญหาอุปสรรค และความต้องการหรือข้อเสนอแนะของการค้าชายแดนและด้านโลจิสติกส์ของประเทศคู่ค้าชายแดนทั้ง ๔ ประเทศ สภาพปัจจุบันของการค้าชายแดนมีแนวโน้มดีขึ้นเรื่อย ๆ โดยดูได้จากมูลค่าการค้าที่เพิ่มขึ้นในแต่ละประเทศ และการได้เปรียบดุลการค้าทั้ง ๔ ประเทศ แม้ปัจจุบันจะประสบปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เช่น ปัญหาความไม่สงบภายในประเทศเพื่อนบ้าน ปัญหาเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าชายแดน ปัญหาเงินเฟ้อ ปัญหาการชำระหนี้ต่างประเทศ ปัญหาความไม่เป็นมาตรฐานของกฎหมาย ระเบียบ ข้อตกลงของประเทศคู่ค้าชายแดนที่มีความไม่แน่นอน กล่าวคือไม่เป็นไปตามข้อตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ ซับซ้อนเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ปัญหาการลักลอบเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนหรือการค้าอนุกรมวิธาน การรุกรานเขตแดน รวมถึงปัญหาด้านระบบโลจิสติกส์ อันได้แก่ ปัญหาต้นทุนค่าขนส่ง ความไม่พร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาการจราจรแออัดในพรมแดน และกระจุกตัวในหน้าด่านศุลกากร ข้อจำกัดเรื่องยานพาหนะ ปัญหาด้านเอกสาร เช่น ปัญหาด้านการตรวจปล่อย ปัญหาด้านการประกันภัย และปัญหาของหน่วยงานภาครัฐของไทยที่เกี่ยวข้องในด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ การบูรณาการระหว่างหน่วยงานการตรวจร่วมที่ยังไม่มีความต่อเนื่องและเป็นจุดตรวจเดียวกัน

๒. ปัจจัยเชิงบวกที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนของประเทศไทยกับประเทศคู่ค้าชายแดนทั้ง ๔ ประเทศ ได้แก่

๒.๑ ปัจจัยด้านอุปสงค์การพึ่งพาสินค้าจากไทย ความนิยมต่อสินค้าไทย ความเชื่อมั่นในคุณภาพของสินค้าไทยอันเป็นผลมาจากอิทธิพลผ่านสื่อข่าวสารของไทย สินค้าไทยเป็นที่นิยมของประชาชนโดยเฉพาะ สปป.ลาว กัมพูชาและเมียนมา

๒.๒ ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการสื่อสารที่มีคุณภาพ การขนส่งสินค้าสามารถขนส่งสินค้าได้ทั้งทางบกโดยรถบรรทุกสินค้าข้ามแดนและทางรถไฟ ทำให้ผู้ประกอบการมีตัวเลือกยิ่งขึ้น เช่น สะพานมิตรภาพไทย-ลาวทั้ง ๕ แห่ง และเชื่อมโยงระหว่างกัน การพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ระบบรางคู่ ความได้เปรียบในเรื่องของเส้นทางที่สามารถทะลุไปยังจีนได้

๒.๓ ปัจจัยด้านต้นทุนการขนส่ง ความสะดวกในการขนส่งสินค้าที่มีระยะเวลาที่รวดเร็ว ราคาถูก และไม่มีการเรียกเก็บเงินเพิ่ม

๒.๔ ปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งของประเทศไทย การมีสินค้าที่อยู่ใกล้แหล่งผลิตเนื่องจากระยะทางไม่ไกล เช่น การมีฟาร์มสัตว์ในภาคอีสาน

๒.๕ ปัจจัยด้านการเปิดเสรีชายแดน การบริหารจัดการจุดข้ามพรมแดน การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการขนส่งระหว่างชายแดนของประเทศไทยมีความพร้อม

๒.๖ ปัจจัยด้านผลพลอยได้จากการค้าผ่านแดน การค้าชายแดนฝั่งไทย-ลาว กำลังซื้อแฝงในรูปการค้าผ่านแดนไปจีนและเวียดนามแฝงด้วยการค้าผ่านแดนไปยังจีนร้อยละ ๖๐-๗๐ หรือชายแดนฝั่งอำเภอแม่สอดมีการค้าผ่านแดนไปยังจีนและอินเดีย และชายแดนมาเลเซียมีการค้าผ่านแดนไปยังสิงคโปร์ หรือการค้าชายแดนฝั่งกัมพูชามีการค้าผ่านแดนไปยังเวียดนามใต้

๒.๗ ปัจจัยด้านอิทธิพลกลุ่มทุนเงินทำให้ความต้องการสินค้าจากฝั่งไทยมีปริมาณสูงและปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบ และกระบวนการทางศุลกากร พิธีการศุลกากรที่น่าเชื่อถือด้วยการรองรับระบบอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทยที่ไม่ค่อยมีปัญหา จึงทำให้การค้าชายแดนคล่องตัว ส่วนปัจจัยเชิงลบที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน คือ ปัญหาภายในประเทศเพื่อนบ้าน ความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลทหารเมียนมากับกลุ่มชาติพันธุ์ในประเทศเมียนมา ส่งผลกระทบต่อการค้าเน้นนโยบายการค้าตามแนวชายแดน ส่งผลต่อมูลค่าการค้าชายแดนที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ และปัญหาการอ่อนค่าของสกุลเงินของประเทศคู่ค้าชายแดนอันส่งผลต่อการชำระเงินระหว่างประเทศและความเชื่อมั่นจากการลงทุน

๓. มาตรฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ที่ต้องเร่งปรับปรุงและพัฒนามากที่สุดคือ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การขนส่งทางถนน ระบบรางรถไฟ ท่าอากาศยาน และระบบขนส่งทางน้ำเชื่อมต่อการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้ตลอดเวลาตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง และต้องมีความปลอดภัยได้มาตรฐาน ISO และเชื่อมโยงทุกพื้นที่รองลงมาคือ ด้านต้นทุนการขนส่ง การอำนวยความสะดวกทางการค้าที่จะนำไปสู่การลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน ด้านเวลาและความปลอดภัยเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็วและเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ ด้านการลดขั้นตอนกฎหมาย ระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากร รวมถึงด้านอุปกรณ์ด้านโลจิสติกส์ต้องได้มาตรฐาน ทันสมัย และเพียงพอ ด้านการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์มีการรวมกลุ่มกันมากขึ้นเพื่อต่อราคาหรือสร้างมาตรฐานด้านราคาโดยไม่กีดกันทางการค้าระหว่างกัน และการมีนวัตกรรมใหม่และเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการให้บริการ เช่น การสร้างข้อมูลเอกสารทางการค้าและการยอมรับร่วมกันของเอกสารทางการค้าผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

๔. แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน โดยวิธีการประเมินสภาพแวดล้อมภายในและภายนอก (SWOT Analysis) เพื่อสรุปถึงศักยภาพของการค้าชายแดนกับประเทศคู่ค้าชายแดนทั้ง ๔ ประเทศ ได้ศักยภาพการพัฒนาเป็น ๓ ระดับคือ ระดับองค์กร ระดับระหว่างองค์กร และระดับระหว่างประเทศ นำศักยภาพการพัฒนาทั้ง ๓ ระดับมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางผ่านเครื่องมือทางการจัดการสมัยใหม่ด้วย TOWS Matrix ได้แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ดังนี้

๔.๑ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนระดับองค์กร แบ่งออกเป็น ๔ แนวทางย่อย ดังนี้

๔.๑.๑ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับองค์กรเชิงรุก คือ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ การมีบริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรในขั้นตอนเดียว One Stop Service: OSS การมีเครื่องมือที่ทันสมัย และยกระดับองค์กรตามแนวชายแดนให้พร้อมบริการ

๔.๑.๒ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับองค์กรเชิงป้องกัน คือ การหมั่นตรวจสอบดูแลระบบปฏิบัติการให้พร้อมใช้งาน การสร้างมาตรฐานการตรวจสอบและในด้านการปกป้องประเทศด้วยมาตรการที่เด็ดขาด ป้องกันการลักลอบขนสินค้าข้ามแดน รวมถึงพัฒนาคุณภาพสินค้าเพื่อป้องกันการช่วงชิงการตลาดจากกลุ่มทุนจีน

๔.๑.๓ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับองค์กรเชิงแก้ไข คือ การปรับลดขั้นตอนการทำงาน ลดระยะเวลา และให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบด้วยเทคโนโลยี และการนำนวัตกรรมมาใช้จากระบบงานเก่าปรับปรุงระบบงานใหม่ให้ทันต่อเหตุการณ์ปัจจุบัน

๔.๑.๔ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับองค์กรเชิงรับ คือ การเพิ่มการข่าวด้านการค้าชายแดน เพื่อตั้งรับแรงกระแทกจากประเทศคู่ค้าชายแดนในด้านการลักลอบหรือสิ่งผิดกฎหมายตามแนวชายแดน รวมถึงการจัดสรรอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอรองรับการค้าที่จะเกิดขึ้น พร้อมทั้งพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้เป็นมืออาชีพรองรับธุรกิจในอนาคต เช่น การค้าอิเล็กทรอนิกส์ e-Commerce

๔.๒ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนระหว่างองค์กร แบ่งออกเป็น ๔ แนวทางย่อย ดังนี้

๔.๒.๑ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน ระดับระหว่างองค์กรเชิงรุก คือ การจัดตั้งหน่วยงานตรวจร่วมกัน การทำข้อตกลงร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยนำแนวคิดของการจัดแบบ CIQ (Customs/Immigration/Quarantine) ไว้ที่ด่านพรมแดนให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวหลายหน่วยงาน การร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเปิดทำการด่าน จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่อนปรน เพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดน การพัฒนาพื้นที่ร่วมกันในการบูรณาการการตรวจสินค้า การตั้งจุดแข็งของแต่ละพื้นที่ชายแดนมาพัฒนาร่วมกันระหว่างหน่วยงานในระบบโลจิสติกส์และระบบโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะระบบการขนส่งทางถนน โดยแบ่งเป็นภูมิภาคการพัฒนาเส้นทางให้เชื่อมโยงกันได้ในทุกมิติ ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก ภาคกลางและกรุงเทพมหานคร ภาคใต้ และภาคใต้ชายแดน (สามเหลี่ยม มั่นคง มั่งคั่ง)

๔.๒.๒ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับระหว่างองค์กรเชิงป้องกัน คือ การพัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างหน่วยงานรัฐกับภาคเอกชน (G to B) อย่างเป็นทางการ การเร่งเจรจาข้อตกลงการค้าระดับทวิภาคีและระดับภูมิภาค เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับการขนส่งข้ามแดนให้ครอบคลุมทั้ง ๔ ประเทศคู่ค้าชายแดน รวมถึงการบูรณาการหน่วยงาน CIQ ป้องกันการลักลอบในทุกรูปแบบ

๔.๒.๓ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับระหว่างองค์กรเชิงแก้ไข คือ การปรับปรุงและพัฒนากฎหมาย ระเบียบเกี่ยวข้องกับ การตรวจปล่อย และกฎหมายหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดขั้นตอนกระบวนการงานที่ซับซ้อนระหว่างหน่วยงาน พัฒนาระบบใบอนุญาตการตรวจ

ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสมือนเป็น One Stop Service ที่ออกใบอนุญาตในจุดเดียว รวมถึงการปรับปรุงพื้นที่ระหว่างหน่วยงานเพื่อเชื่อมโยงให้ถึงชายแดน เพื่อลดระยะเวลาเดินทาง

๔.๒.๔ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับระหว่างองค์กรเชิงรับ คือ การยอมรับกฎ ระเบียบ และข้อบังคับที่จะต้องปฏิบัติร่วมกันภายใต้ความตกลงต่าง ๆ ระหว่างหน่วยงานการจัดจุดอ่อนด้านการปฏิบัติงานร่วมกันด้านชายแดน การมีสำนักงานภายใต้การจัดสรรพื้นที่เดียวกัน เพื่อสร้างโอกาสที่ดีกว่าเสริมสร้างความได้เปรียบแก่ประเทศ

๔.๓ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ระหว่างประเทศ แบ่งออกเป็น ๔ แนวทางย่อย ดังนี้

๔.๓.๑ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับระหว่างประเทศเชิงรุก คือ การสร้างคุณภาพให้กับสินค้าไทยอย่างต่อเนื่อง และพึงพาผลพลอยได้จากการค้าผ่านแดนประเทศที่สาม เพื่อสนับสนุนการค้าชายแดน การผลักดันการพัฒนาระบบการขนส่ง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการเชื่อมโยงให้ครอบคลุมทุกมิติ โดยเฉพาะเส้นทางทางบก การผลักดันการไปตั้งฐานการผลิตเพื่อเคลื่อนย้ายและกระจายสินค้าไทย โดยการนำหลักการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน CBM มาปรับใช้ การผลักดันประเทศไทยในการเป็นต้นแบบพัฒนาด้านการค้าชายแดน และด้านการชำระเงินระหว่างประเทศ การพัฒนาร่วมกันด้วยข้อตกลงในทุกระดับในการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์และระบบโครงสร้างพื้นฐานบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ GMS และระบบรางให้พร้อมใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น เส้นทาง R3A, R3B, R9, R8, R12, R1 และ R10 ตลอดจนเส้นทางที่กำลังจะเกิดใหม่ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region Cross-Border Transport Agreement หรือ GMS CBTA) ความตกลง GMS CBTA จะช่วยให้การเคลื่อนย้ายและขนส่งสินค้าสะดวกมากขึ้น เช่น การตรวจสินค้าเพียงครั้งเดียว การลดขั้นตอนการตรวจสินค้า การประสานงานด้านเวลาปฏิบัติงานที่จุดผ่านแดน การจัดหาอุปกรณ์อำนวยความสะดวก

หากเส้นทางเศรษฐกิจ GMS มีความเชื่อมโยงโดยสมบูรณ์ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบต่าง ๆ คาดว่าจะทำให้ระบบโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาค GMS มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทาง R3A และ R9 โดยในเส้นทาง R3A จะเป็นการช่วยสนับสนุนให้การคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วมากขึ้น เพิ่มทางเลือกให้กับผู้ประกอบการไทยในการขนส่งและกระจายสินค้าไปยังลาวและจีนตอนใต้ และเส้นทาง R9 จะกลายเป็นสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) ที่สำคัญแห่งหนึ่ง รวมทั้งไทยอาจได้รับโอกาสในการเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปสู่อินโดนีเซียได้ นอกจากนี้ เส้นทาง R3A และ R9 มีจุดเชื่อมต่อกันที่พินอกลอกและขอนแก่น ซึ่งจะเป็นโอกาสที่ดีของไทยในการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในและนอกอนุภูมิภาค

๔.๓.๒ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับระหว่างประเทศเชิงป้องกัน คือ การออกกฎ ระเบียบ และมีการจัดตั้งหน่วยงานและคณะทำงานรองรับในแต่ละประเทศคู่ค้าชายแดนการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรให้ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) ป้องกันสินค้าลักลอบหนีภาษีการมีนโยบายทางการทูตเชื่อมสัมพันธ์หรือการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของเพื่อนบ้านอย่างต่อเนื่อง เช่น การจัดทำข้อตกลง (MOU) ด้านการขนส่งให้ครอบคลุม การแลกเปลี่ยนผลประโยชน์

ทางการค้าทางด้าน Customs Administrative โดยจัดตั้ง Customs Contact Point เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้าอีกทาง

๔.๓.๓ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับระหว่างประเทศเชิงแก้ไข คือ การพัฒนาแก้ไขระบบการชำระเงินระหว่างประเทศ การพัฒนาและจัดระเบียบพื้นที่พื้นที่การควบคุมร่วมกันหรือการสร้างจุดตรวจร่วม การปรับปรุงเอกสารการค้าสำหรับผ่านพิธีการศุลกากรของทั้ง ๒ ประเทศร่วมกันให้เป็นมาตรฐานสากล การเจรจาเพื่อหาข้อตกลงแก้ไขเรื่องต้นทุนธุรกิจโลจิสติกส์ที่สูง การแก้ไขปัญหาด้านกฎระเบียบ ข้อตกลง GMS CBTA ในทางปฏิบัติยังไม่สามารถบังคับใช้ได้ อย่างเต็มที่ให้สามารถมีข้อยุติที่เป็นธรรมในการค้า โดยเฉพาะเรื่องรถบรรทุกในการเข้าออกประเทศ

๔.๓.๔ แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับระหว่างประเทศเชิงรับ คือ การเตรียมการรองรับความต้องการด้าน e-Commerce รับมือปกป้องประเทศกับธุรกิจการหิ้วของข้ามพรมแดน การส่งเสริมการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ในการผ่านพิธีการศุลกากรการค้าชายแดน เพื่อรับมือกับสงครามการค้าด้านการค้าอิเล็กทรอนิกส์ e-Commerce พัฒนาระบบรับชำระเงินในรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น Digital currency หรือการรับชำระทางออนไลน์ รวมถึงการรับสภาพกับความไม่แน่นอนของกฎ ระเบียบ ข้อตกลงของประเทศคู่ค้าชายแดนซึ่งต้องมีการเจรจาตกลงในระดับทวิภาคี พหุภาคี หรือระดับประเทศ และการเร่งผลักดันโครงสร้างพื้นฐานที่ล้ำค่าของประเทศไทย

นอกจากนี้ผลการศึกษายังได้จำแนกแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนแบบองค์รวม (Holistic Approach on Cross-Border Trade Development) ประกอบด้วย

๑. ข้อตกลงร่วมกัน (Agreement) ประกอบด้วยข้อตกลงด้านการขนส่งระหว่างประเทศ ข้อตกลงด้านการประกันภัย ข้อตกลงด้านการชำระหนี้ระหว่างประเทศ และข้อตกลงด้านความปลอดภัยและความมั่นคง

๒. ปรับปรุงพิธีการให้เป็นสากล (International) โดยเฉพาะปรับปรุงด้านกฎหมายระเบียบด้านพิธีการให้เป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อลดปัญหาการแออัดบริเวณพรมแดน

๓. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน (Infrastructure) ในเส้นทางแนวระเบียบเศรษฐกิจให้พร้อมใช้งาน ตลอดจนถึงอำนวยความสะดวกตลอดเส้นทาง เช่น เส้นทางตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) ได้แก่ เส้นทาง R3A เส้นทาง R3B และเส้นทาง R5 เส้นทางตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ได้แก่ เส้นทาง R2 หรือ R9 เส้นทางตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) ได้แก่ เส้นทาง R1 และเส้นทาง R10 และเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นที่ประเทศไทยคือ เส้นทาง R8 และเส้นทาง R12

ภายใต้แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนแบบองค์รวม (Holistic Approach) ยังประกอบด้วยสามเหลี่ยมบูรณาการ อันประกอบไปด้วย หน่วยงาน CIQ (ศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง, และหน่วยงาน Quarantine เช่น หน่วยงานที่ควบคุมเกี่ยวกับพืช สัตว์ อาหารและยา) หน่วยงานรัฐอื่นที่ต้องประสานงานร่วมกันในบริเวณพื้นที่ชายแดน (เช่น กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทย) และผู้ประกอบการ ที่จะทำงานร่วมกันแบบบูรณาการ เพื่อผลักดันให้เกิดแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนแบบองค์รวม

กล่าวโดยสรุปการค้าชายแดนไม่ได้เป็นแค่การซื้อขายไปแต่ปัจจุบันเป็นเรื่องของการค้าระหว่างประเทศเป็นการเชื่อมต่อที่ไปไกลกว่าเดิม การค้าชายแดนยังรวมถึงการเพิ่มมูลค่าซึ่งเป็นผลพลอยได้จากการใช้ประโยชน์จากการผ่านประเทศเพื่อนบ้านไปสู่ประเทศที่สามผ่านเครือข่ายการค้าโลกอื่น ๆ ซึ่งแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน ประกอบด้วยการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการปรับลดขั้นตอนกระบวนการ การพัฒนาปรับปรุงด้านๆ ตามแนวชายแดนรวมถึงเครื่องมือต่าง ๆ การสร้างมาตรฐานการตรวจสินค้า การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ กับการตรวจปล่อย การอำนวยความสะดวก การควบคุมตรวจสอบสินค้านำเข้า-ส่งออก การพัฒนาระบบการเชื่อมโยง NSW ระหว่างหน่วยงาน การส่งเสริมการใช้สิทธิประโยชน์จากการลงทุนและทางภาษีเพื่อจูงใจนักลงทุน และการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนให้มากขึ้น พัฒนาจุดผ่านแดนถาวรให้ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) พัฒนามาตรฐานระบบเอกสารร่วมกัน การผลักดันพื้นที่ชายแดนให้เป็นเป็นศูนย์กลางการค้าส่ง ผลักดันการพัฒนากระบวนการขนส่ง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) และขนส่งต่อเนื่องระหว่างประเทศ นโยบายทางการทูตเชื่อมสัมพันธ์หรือการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของเพื่อนบ้านอย่างต่อเนื่อง ในการเจรจาจัดทำข้อตกลง และเรื่องอื่น ๆ พร้อมทั้งสนับสนุนให้มีการชำระเงินผ่านระบบธนาคารมากขึ้น ซึ่งปัจจัยเชิงบวกที่สำคัญของการขยายตัวของการค้าชายแดน ส่วนหนึ่งมาจากการเปิดการค้าเสรีในภูมิภาคอาเซียนที่สามารถค้าขายถึงกันได้โดยการเชื่อมระบบการขนส่ง จนทำให้เกิดการพึ่งพาสินค้าระหว่างกัน เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงกันในแต่ละประเทศ การแข่งขันกันในด้านต้นทุนโลจิสติกส์โดยเฉพาะด้านการขนส่ง ความสะดวกรวดเร็วและการบริการด้านโลจิสติกส์ การมีแหล่งผลิตที่ใกล้กับเส้นทางขนส่งหรือกลุ่มลูกค้า และสิ่งที่สำคัญสำหรับการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค คือ การเชื่อมโยงทุกระบบอย่างครอบคลุมและทั่วถึง ไม่ว่าจะเป็น ระบบราง ถนน เรือ แม่น้ำ และอากาศ จะต้องมีการพัฒนาให้มีความพร้อมและเชื่อมโยงกันอย่างสมบูรณ์ จึงจะเกิดประโยชน์สูงสุดและทั้งหมดนี้จะเป็นโอกาสของประเทศไทยในการก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาคอาเซียน ซึ่งต้องเริ่มต้นจากการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ภายในอนุภูมิภาค GMS อย่างครอบคลุมและมีประสิทธิภาพ

อภิปรายผล

จากผลการวิจัยแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน สภาพปัจจุบัน ปัญหาอุปสรรค และความต้องการหรือข้อเสนอแนะของการค้าชายแดนและด้านโลจิสติกส์ของประเทศคู่ค้าชายแดนทั้ง ๔ ประเทศ จากการวิจัยพบปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เช่น ปัญหาความไม่สงบภายในประเทศเพื่อนบ้าน ปัญหาเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าชายแดน ปัญหาเงินเฟ้อ ปัญหาการชำระหนี้ต่างประเทศ ปัญหาความไม่เป็นมาตรฐานของกฎหมาย ระเบียบ ข้อตกลงของประเทศคู่ค้าชายแดนที่มีความไม่แน่นอน กล่าวคือไม่เป็นไปตามข้อตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศซับซ้อนเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา สอดคล้องกับงานวิจัยของกิตติ สุทธิสัมพันธ์ (๒๕๖๐ : ๖๘-๗๔) การพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย เรื่องทำางานไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ด้านกฎหมายและระเบียบของเมียนมายังไม่มีความเป็นสากล ปัญหาการลักลอบเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนหรือการค้านอกระบบ ปัญหาการรุกร้าเขตแดน รวมถึงปัญหาด้านระบบโลจิสติกส์อันได้แก่ ปัญหาต้นทุนค่าขนส่ง ความไม่พร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหา

การจรรยาบรรณในพรมแดน และกระจุกตัวในหน้าฤดูกลาง ข้อจำกัดเรื่องยานพาหนะ ปัญหาด้านเอกสาร เช่น ปัญหาด้านการตรวจปล่อย ปัญหาด้านการประกันภัย และปัญหาของหน่วยงานภาครัฐของไทยที่เกี่ยวข้องในด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ การบูรณาการระหว่างหน่วยงานการตรวจร่วมที่ยังไม่มีความต่อเนื่องและเป็นจุดตรวจเดียวกัน สอดคล้องกับรายงานการวิจัยของพงศเทพ บัวทรัพย์ (๒๕๖๑ : ๑-๙) การจัดระเบียบ/การบริหารจัดการพื้นที่ด้านพรมแดนและการการจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) พบว่าควรมีการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ การพัฒนาบุคลากรและบูรณาการจัดสรรพื้นที่ชายแดนให้สอดคล้องกับภารกิจจัดทำขั้นตอนการปฏิบัติงาน (Work Flow) ของทุกหน่วยงานชายแดนร่วมกัน

ปัจจัยเชิงบวกที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนของประเทศไทยกับประเทศคู่ค้าชายแดน ทั้ง ๔ ประเทศมากที่สุด คือ ปัจจัยด้านอุปสงค์การพึ่งพาสินค้าจากไทย ความนิยมต่อสินค้าไทย ความเชื่อมั่นในคุณภาพของสินค้าไทยอันเป็นผลมาจากอิทธิพลผ่านสื่อข่าวสารของไทย สินค้าไทยเป็นที่นิยมของประชาชนโดยเฉพาะ สปป.ลาว กัมพูชาและเมียนมา รองลงมาคือ ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการสื่อสารที่มีคุณภาพ สอดคล้องกับงานวิจัยของอภิญา พงษ์ปรีชา และธัญญา วสุศรี (๒๕๖๒ : ๑๕๒) การศึกษาปัจจัยของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พบว่า ด้านความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ การขนส่งสินค้าสามารถขนส่งสินค้าได้ทั้งทางบกโดยรถบรรทุกสินค้าข้ามแดนและทางรถไฟ ทำให้ผู้ประกอบการมีตัวเลือกยิ่งขึ้น เช่น สะพานมิตรภาพไทย-ลาวทั้ง ๕ แห่ง และเชื่อมโยงระหว่างกัน การพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ระบบรางคู่ ความได้เปรียบในเรื่องของเส้นทางที่สามารถทะลุไปยังจีนได้ ปัจจัยด้านต้นทุนการขนส่ง ความสะดวกในการขนส่งสินค้าที่มีระยะเวลาที่รวดเร็ว ราคาถูก และไม่มี การเรียกเก็บเงินเพิ่ม สอดคล้องกับงานวิจัยของเศรษฐกาญจน์ เตชะธนนันทวงศ์ (๒๕๔๘) ตัวแบบจำลองความต้องการบริการโลจิสติกส์ พบว่า การลดต้นทุน ระบบสารสนเทศ และบุคลากร เป็นปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกระดับของการบริการโลจิสติกส์ ปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งของประเทศไทย/ใกล้แหล่งผลิตการมีสินค้าที่อยู่ใกล้แหล่งผลิตเนื่องจากระยะทางไม่ไกล เช่น การมีฟาร์มสัตว์ในภาคอีสาน ปัจจัยด้านการเปิดเสรีชายแดน การบริหารจัดการจุดข้ามพรมแดน การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างชายแดนของประเทศไทยมีความพร้อม ปัจจัยด้านผลพลอยได้จากการค้าผ่านแดน การค้าชายแดนฝั่งไทย-ลาวกำลังซื้อแฝงในรูปการค้าผ่านแดนไปจีนและเวียดนาม แฝงด้วยการค้าผ่านแดนไปยังจีนร้อยละ ๖๐-๗๐ หรือชายแดนฝั่งอำเภอแม่สอดมีการค้าผ่านแดนไปยังจีนและอินเดีย และชายแดนมาเลเซียมีการค้าผ่านแดนไปยังสิงคโปร์ หรือการค้าชายแดนฝั่งกัมพูชามีการค้าผ่านแดนไปยังเวียดนามใต้ สอดคล้องกับงานวิจัยของสิริรัฐ สุกันธา (๒๕๕๙ : ๒๒๒) การบริหารจัดการการค้าชายแดนในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย พบว่า รูปแบบการค้าชายแดนในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนส่วนหนึ่งมาจากการค้าผ่านแดน และปัจจัยด้านอิทธิพลกลุ่มทุนจีนทำให้ความต้องการสินค้าจากฝั่งไทยมีปริมาณสูง กลุ่มจีนฝั่งชายแดนเมียนมาเกิดปัญหาลักลอบยาเสพติด และกลุ่มจีนฝั่งชายแดนลาวเกิดธุรกิจผิดกฎหมาย บ่อนคาสีโน สอดคล้องกับงานวิจัยของพัชรินทร์ รักสตัย (๒๕๕๗) ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกต่อการกระจายรายได้และความเป็นอยู่ของประชาชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: กรณีศึกษาจังหวัดมุกดาหาร พบว่า เกิดผลกระทบด้านลบประชาชนเดินทางไปบ่อนคาสีโนในสหวัณนะเขตมากขึ้น ปัญหาการจราจร และปัญหาการลักลอบ

นำเข้ายาเสพติดและสินค้าหนีศุลกากรที่เพิ่มขึ้น การค้ามนุษย์และการค้าประเวณีสูงขึ้น และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบ และกระบวนการทางศุลกากร พิธีการศุลกากรที่น่าเชื่อถือด้วยการรองรับระบบอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทยที่ไม่ค่อยมีปัญหาจึงทำให้การค้าชายแดนคล่องตัวสอดคล้องกับงานวิจัยของสุภานี นวกุล และศาศวัต เฟ่งแพ (๒๕๕๙) บทบาทภาครัฐในการสร้างความเข้มแข็งให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน พบว่าภาครัฐไทยมีบทบาทในการส่งเสริมความเข้มแข็งให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ในการใช้อำนาจ การกำหนดกฎหมายแบบบังคับและควบคุมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ภายในประเทศและระหว่างประเทศ ส่วนปัจจัยเชิงลบที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน คือ ปัญหาภายในประเทศเพื่อนบ้าน ความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลทหารเมียนมากับกลุ่มชาติพันธุ์ในประเทศเมียนมา ส่งผลกระทบต่อการค้าในนโยบายการค้าตามแนวชายแดน ส่งผลต่อมูลค่าการค้าชายแดนที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญสอดคล้องกับงานวิจัยของศุภกิจ รูปสุวรรณกุล (๒๕๖๔), ธนิต โสรรัตน์ (๒๕๔๘) พบว่าการเมืองและรัฐประหารในเมียนมาส่งผลกระทบต่อการค้าชายแดนอย่างมากผู้ประกอบการส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การค้าชายแดนคิดเป็นร้อยละ ๖๑ ต้องเจอกับอุปสรรคข้อขัดข้องทางการบริหารของประเทศ ปัญหาความหวาดระแวงต่อความมั่นคงของประเทศเพื่อนบ้าน และการไม่ให้ความร่วมมือจากประเทศเพื่อนบ้าน และปัญหาการอ่อนค่าของสกุลเงินของประเทศคู่ค้าชายแดนอันส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศและความเชื่อมั่นจากการลงทุน

มาตรฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ที่ต้องเร่งปรับปรุงและพัฒนามากที่สุด คือ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การขนส่งทางถนน ระบบรางรถไฟ ท่าอากาศยาน และระบบขนส่งทางน้ำ เชื่อมต่อการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้ตลอดเวลา ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง และต้องมีความปลอดภัยได้มาตรฐาน ISO และเชื่อมโยงทุกพื้นที่ที่สอดคล้องกับงานวิจัยของธนิต โสรรัตน์ (๒๕๔๘) ไทยกับโอกาสการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง พบว่า ด้านการเชื่อมโยงทางถนน เนื่องจากทำเลที่ตั้งของประเทศไทยมีความเหมาะสมและรัฐบาลมีแผนงานที่ชัดเจน อีกทั้งข้อขัดข้องและความร่วมมือระหว่างประเทศแล้วแต่ก็ถือฤกษ์ และสนับสนุนต่อการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค รองลงมาคือ ด้านต้นทุนการขนส่ง การอำนวยความสะดวกทางการค้าที่จะนำไปสู่การลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน ด้านเวลาและความปลอดภัย เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็วและเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ ด้านการลดขั้นตอนกฎหมาย ระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากร รวมถึงด้านอุปกรณ์ด้านโลจิสติกส์ต้องได้มาตรฐาน ทันสมัย และเพียงพอ ด้านการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์มีการรวมกลุ่มกันมากขึ้นเพื่อต่อราคาหรือสร้างมาตรฐานด้านราคาโดยไม่กีดกันทางการค้าระหว่างกันสอดคล้องกับงานวิจัยของจักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา (๒๕๕๖ : ๙๕) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่า หน่วยงานภาครัฐและเอกชนควรเร่งสนับสนุนการสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ภายในประเทศและต่างประเทศ และการพัฒนาทักษะฝีมือภาษาต่างประเทศของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และการมีนวัตกรรมใหม่และเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการให้บริการ เช่น การสร้างข้อมูลเอกสารทางการค้าและการยอมรับร่วมกันของเอกสารทางการค้าผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน แบ่งเป็นแนวทางการพัฒนาเป็น ๓ ระดับ คือ ระดับองค์กร ระดับระหว่างองค์กร และระดับระหว่างประเทศ

แต่ละระดับมีแนวทางย่อย ๔ แนวทาง สอดคล้องกับแนวคิดการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน CBM ขององค์การศุลกากรโลกโดยกรมศุลกากรซึ่งแบ่งความร่วมมือเป็น ๓ ระดับ คือ ภายในหน่วยงาน ระหว่างหน่วยงาน และระหว่างประเทศ นอกจากนี้ภาครัฐควรมีบทบาทเป็นตัวแทนของประเทศ คือ การเจรจาผูกมิตรกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงเป็นผู้สนับสนุนงบประมาณการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมขนส่งเพื่อเป็นรากฐานของระบบโลจิสติกส์ ซึ่งจากผลการวิจัยแนวทางการพัฒนาพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ ดังแผนภาพที่ ๕-๑

แผนภาพที่ ๕-๑ ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์และความสอดคล้องของแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน



ที่มา : ประมวลโดยผู้วิจัย

จากแผนภาพที่ ๕-๑ ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์และความสอดคล้องของแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน จากการวิเคราะห์แบบ Top Down เริ่มจากแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ด้านความมั่นคง เป้าหมายการพัฒนาที่ ๒ ด้านการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน สู่การพิจารณาแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ ประเด็นปฏิรูปที่ ๕ Borderless Trade ขจัดอุปสรรคทางการค้า ข้อ ๖ พัฒนาเมืองการค้าชายแดน ผ่านแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก ประเด็นที่ ๙ เขตเศรษฐกิจพิเศษ แผนย่อยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ออกมาเป็นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓ หมวดหมู่ที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค และหมวดหมู่ที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ปลอดภัย เด็บโตได้อย่างยั่งยืน ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓ ได้มีแผนรองรับตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ที่ ๑ การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบบริหาร

จัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เช่น การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้เป็นมืออาชีพ รวมถึงสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.) ได้จัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) และระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ – ๒๕๘๐) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคมเพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบรรลุผลสำเร็จตามพันธกิจ

แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน จากการวิเคราะห์แบบ Bottom Up ในสภาพปัจจุบัน ปัญหาอุปสรรค และความต้องการหรือข้อเสนอแนะของการค้าชายแดนและด้านโลจิสติกส์ของประเทศคู่ค้าชายแดนทั้ง ๔ ประเทศ ปัจจุบันที่ส่งผลกระทบต่อการค้าชายแดนของประเทศไทยกับประเทศคู่ค้าชายแดนทั้ง ๔ ประเทศ มาตรฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ที่ต้องเร่งปรับปรุงและพัฒนา และแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ๓ ระดับ ระดับละ ๔ แนวทางย่อย มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาการมาตรฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๐ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ และยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) โดยในแต่ละระดับของแนวทางจะมีแนวทางย่อยเพื่อให้เกิดการพัฒนาทุกมิติ อันจะสามารถตอบสนองด้านเศรษฐกิจให้มีความสามารถในการแข่งขันสูงกับนานาประเทศ สร้างเศรษฐกิจและสังคมแห่งอนาคต และเป็นจุดสำคัญของการเชื่อมโยงในภูมิภาคทั้งการคมนาคมขนส่ง การผลิต การค้า การลงทุน และนำไปสู่เป้าหมายของการเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน

ข้อเสนอแนะ

๑. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

๑.๑ รัฐบาลควรมีการเจรจาหรือทำข้อตกลงระหว่างประเทศ รวมทั้งทบทวนในข้อตกลงได้ผลหรือไม่ มากน้อยอย่างไร ทั้งทวิภาคี พหุภาคี และได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือไม่ มีการเปลี่ยนแปลงในรอบระยะเวลาเท่าไร มีข้อได้เปรียบหรือเสียเปรียบอย่างไรต่อกัน และแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นร่วมกันอย่างไร เช่น ข้อตกลงเรื่องการขนส่งระหว่างพรมแดนไทย-ลาว หรือข้อตกลงการขนส่งระหว่างไทย-เมียนมา และระหว่างไทย-กัมพูชา จึงควรมีการวางกฎเกณฑ์ในการขนส่ง การเก็บค่าธรรมเนียมที่เหมาะสม เพื่อให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจภายในประเทศที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการใช้เวทีการประชุมคณะกรรมการเขตแดนร่วม (Joint Boundary Committee : JBC) ไทย - กัมพูชา คณะกรรมการร่วมทางการค้า (Joint Trade Committee : JTC) ที่เปิดโอกาสให้ประเทศทั้งสองฝ่ายหยิบยกประเด็นปัญหาอุปสรรคทางการค้ารวมถึงปัญหาการค้าชายแดน หรือแนวทางแก้ไข

ปัญหาให้ได้ผลจริงในทางปฏิบัติ หรือการใช้ประโยชน์จากกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างไทยกับมาเลเซียที่มีอยู่หลายกรอบ เพื่อเร่งเจรจาในระดับทวิภาคี เพื่อแก้ไขปัญหาด้านการค้าการลงทุนระหว่างกัน โดยเฉพาะปัญหาเรื่องการค้ากีดกันทางการค้าจากมาเลเซีย

๑.๒ รัฐบาลควรตระหนักในต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในประเทศสูงขึ้นร้อยละ ๑๔.๑ โดยสนับสนุนและเร่งผลักดันโครงสร้างพื้นฐานให้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งสินค้าทางบก ทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ ให้สามารถเชื่อมต่อกับทุกประเทศอาเซียน ได้อย่างไร้รอยต่อ รวมถึงการจัดทำใบขับขี่อาเซียน ยกตัวอย่างกรณีสนามบินต้นผึ้งแขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วพร้อมรับนักท่องเที่ยวกลุ่มชาวจีน ซึ่งต่อไปในอนาคตจะส่งผลกระทบต่อเที่ยวบินของสนามบินเชียงใหม่ เป็นผลมาจากการดำเนินการล่าช้าของไทย ในการพัฒนาและขยายสนามบิน และแนวโน้มในปี ๒๕๗๐ ถึง ๒๕๗๒ ที่จะมีโครงการรถไฟเชื่อมต่อไปในระบบต่าง ๆ ความคืบหน้ายังช้าอยู่ และอาจจะไม่ทันการณ์ต่อการเปลี่ยนแปลงของกระแสการค้าโลก

๑.๓ รัฐบาลควรใช้โอกาสทางการเงินในการพัฒนาระบบการเงินและการธนาคาร ให้รองรับการรับชำระเงินในรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น Digital Currency หรือการรับชำระทางออนไลน์ เพื่อลดอุปสรรคทางการค้าขายแก่ผู้ประกอบการ ซึ่งปัจจุบัน สปป.ลาว และจีนได้ลงนามบันทึกความเข้าใจ MOU ประกาศใช้สกุลเงินหยวนเพื่อการชำระบัญชีเงินหยวนระหว่างกัน รัฐบาลควรให้ความตระหนักในเรื่องนี้เป็นอย่างมาก และส่งเสริมให้เกิดการแสวงหาตลาดใหม่ในการกระจายสินค้า ส่งเสริมการค้า อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน

๑.๔ รัฐบาลควรทบทวนพิธีการผ่านแดนซึ่งประเทศไทยยังไม่ได้รับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างแท้จริง ได้รับเพียงค่าธรรมเนียมการผ่านแดนของพิธีการศุลกากรคันละ ๓๐๐ บาท สำหรับตู้ขนาดสั้น หรือ ๕๐๐ บาทสำหรับตู้ขนาดยาว ซึ่งมูลค่าทางเศรษฐกิจมีเพียงค่าธรรมเนียมการผ่านแดน แต่ไม่ได้กระตุ้นให้เกิดการผลิตหรือการจ้างงานภายในประเทศ อีกทั้งยังส่งผลกระทบต่อความเชื่อมโยงของโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน และเกิดมลภาวะทางอากาศจากการขนส่งอีกด้วย โดยเฉพาะเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) เส้นทาง R2 ในประเทศไทย หรือตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region Cross-Border Transport Agreement หรือ GMS CBTA) ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของทั้ง ๓ ประเทศ ได้แก่ ไทย ลาว และเวียดนาม

๑.๕ รัฐบาลควรส่งเสริมการส่งออกสินค้าเกษตรอย่างจริงจัง และมีนโยบายแบบต่อเนื่องรวมถึงการมีส่วนร่วมของผู้ประกอบการในการตัดสินใจร่วมด้วย หน่วยงานรัฐควรแนะนำในสิ่งที่ต้องการที่จะอยากให้ปฏิบัติถูกต้องตามกระบวนการหรือทางกฎหมาย ในเรื่องการออกเอกสารทางการค้าต่าง ๆ เนื่องจากแต่ละอย่างได้ติดเงื่อนไขต่าง ๆ มากมาย ส่งผลให้สินค้าเกษตรของประเทศไทยส่งออกได้ในปริมาณที่น้อยควรจะให้พิจารณาในเรื่องนี้เป็นพิเศษ และการเร่งแก้ไขปัญหาค่าขนส่งสินค้าประเภทผลไม้ในระบอบราง ให้มีความเชื่อมต่อด้านปัญหาเรื่อง ค่าภาระการยกตู้สินค้า (LIFT ON/ LIFT OFF CHARGES) ที่เกิดขึ้นที่ท่าบกท่าหนาแล้ง เนื่องจากขนาดความกว้างของรางรถไฟแตกต่างกัน ทำให้เป็นอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ควรเกิดขึ้นและต้องได้รับการแก้ไขให้ทันท่วงที

๑.๖ ภาครัฐควรมีหน่วยงานกลางที่ดูแลเรื่องโลจิสติกส์โดยตรง มีหน่วยงานหลักรับผิดชอบจัดการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์ให้อยู่ภายใต้ระบบเดียวกัน เน้นการบริหารจัดการเชิงรุก

โดยการทำข้อตกลงร่วม (MOU) ให้หน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องร่วมดำเนินการ ตัดขั้นตอนการทำงานที่ซ้ำซ้อนออกไป โดยให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว เพิ่มบทบาทการทำงานของด่านศุลกากรให้สามารถเป็นประตู (Gate Way) โดยมีการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management : CBM) ปรับปรุงบทบาทในการตรวจร่วมกับศุลกากรประเทศเพื่อนบ้านในบริเวณ Common Control Area: CCA เพื่อให้เกิดความร่วมมือและประสานงานกันอย่างมีประสิทธิภาพ ขจัดความขัดแย้งและความซับซ้อนในการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้า การขนส่งเป็นไปอย่างสะดวก สามารถควบคุมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดของหน่วยงานที่มีอำนาจตามแนวชายแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการผลักดันกรอบความร่วมมือระบบโลจิสติกส์ในระดับอนุภูมิภาค โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานของโลจิสติกส์ร่วมกันของทั้งภูมิภาค

๑.๗ ภาครัฐควรให้ความสำคัญในการยกระดับจุดผ่อนปรนต่าง ๆ เป็นจุดผ่านแดนถาวร ที่มีศักยภาพขยายการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ จะเป็นการเปิดเส้นทางทางการค้า การขนส่ง ทำให้สินค้าไทยมีโอกาสเจาะตลาด ลดภาระต้นทุนสินค้า ค่าขนส่ง และระยะเวลาลงได้ เป็นการสร้างมูลค่าการค้าชายแดนได้เป็นอย่างดี สร้างความร่วมมือกับด่านศุลกากรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการพัฒนาความสัมพันธ์อย่างแน่นแฟ้นระหว่างเมืองชายแดน และพัฒนาความสัมพันธ์ในระดับประเทศทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมืองและวัฒนธรรมข้ามแดน

๑.๘ ภาครัฐควรตระหนักในปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งที่มีสัดส่วนสูงจากน้ำมันเชื้อเพลิง และปริมาณการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่งมีสัดส่วนสูงขึ้นร้อยละ ๓๘ ของการใช้พลังงาน การมีความรับผิดชอบทางสังคม การรักษาสภาพแวดล้อมเป็นสิ่งสำคัญ เป็นระบบของการไม่สร้างมลพิษให้กับสิ่งแวดล้อมแสดงความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการด้านการขนส่งซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์

๒. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

๒.๑ การบูรณาการระหว่างหน่วยงานในการตรวจร่วมกัน กระชับระยะเวลาให้อยู่ในโหมดของการตรวจเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service: OSS) และทันต่อเวลา เนื่องจากในการตรวจสอบเป็นการตรวจสอบหลายหน่วยงานร่วมกัน หากจะพัฒนาจะต้องมีการบูรณาการและตรวจร่วมพร้อมกัน เช่น ส่วนของพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) ซึ่งจะเป็นตัวกำหนดให้หน่วยงานต่าง ๆ เข้ามาและปฏิบัติงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังเป็นการประสานกับหน่วยงานประเทศคู่ค้าชายแดนในระบบการตรวจปล่อยว่าจะมีวิธีการตรวจปล่อยอย่างไรให้รวดเร็วยิ่งขึ้น

๒.๒ กฎระเบียบที่จะเป็นอุปสรรคในการขนส่งสินค้าข้ามแดนควรมีการลดขั้นตอนของหลาย ๆ ประเทศ แต่ถ้าหากเรื่องนี้สามารถตกลงและปฏิบัติได้ก็จะทำให้การขนส่งในการค้าชายแดนรวดเร็วและคล่องตัวขึ้น เช่น คนขับรถบรรทุกจะต้องใช้บัตรประชาชนที่ควบคุมโดย GPS และต้องมีศักยภาพในด้านของภาษาและสามารถทำเป็นตัวแทนของการเดินพิธีการทางศุลกากรได้ด้วยตนเอง

๒.๓ พฤติกรรมของผู้บริโภคเปลี่ยนมาซื้อสินค้าผ่าน Online platform มากขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องในการรองรับความต้องการด้าน e-Commerce ยิ่งมีความเข้มข้นเป็นทวีคูณ เนื่องจากการจัดส่งภายในประเทศและการจัดส่งระยะสั้นแบบรวดเร็วจะยิ่งเป็นที่ต้องการ

เพิ่มขึ้น หรือสถานการณ์โรคระบาดที่มีผลกระทบต่อการค้าชายแดนและการค้าระหว่างประเทศซึ่งทำให้เกิดข้อจำกัดทางการขนส่งมากขึ้น เพื่อรองรับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นโดยไม่มีใครคาดคิด จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ควรต้องมีการทบทวนแนวทางการบริหารความเสี่ยงมากขึ้น เพื่อจะได้นำมากำหนดมาตรฐานของระบบโลจิสติกส์

๒.๔ ความต้องการเพิ่มช่องทางระบบราง (รถไฟ) ถือเป็นข้อได้เปรียบในการขนย้ายสินค้าประเภทสัตว์ ซึ่งมีต้นทุนที่ถูกกว่า เช่น กรณีศึกษากรมปศุสัตว์ได้ทดลองส่งโคเนื้อจากสุพรรณบุรีไปยังนราธิวาสด้วยรถไฟจำนวน ๔๐ ตัว สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้ร้อยละ ๖๐ และถ้านำมาใช้ในเส้นทางระบบรางในอนาคต หรือเส้นทางอื่น ๆ ที่มีการค้าสัตว์จะทำให้มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้น และช่วยในเรื่องของต้นทุน เป็นอย่างมากและสามารถเปิดตลาดการค้าสัตว์ด้วยเส้นทางรถไฟได้มากขึ้น ซึ่งต่างจากปัจจุบันใช้รถบรรทุกทุกหลั้ว ประกอบกับผู้ประกอบการยินยอมที่จะขนส่งโดยรถไฟ เพราะลดความสูญเสียได้ เช่น การขาดหาย การบาดเจ็บ ซึ่งสัตว์ได้รับความบอบช้ำและบางครั้งก็เสียชีวิตซึ่งจะทำให้มีผลกับราคาของสินค้าสัตว์ จึงเป็นอีกหนึ่งแนวทางที่น่าสนใจที่จะทำให้ประหยัดต้นทุนได้มากขึ้น สร้างมาตรฐานด้านโลจิสติกส์ในเรื่องต้นทุนและเวลา

๒.๕ ผู้ประกอบการต้องให้ความสำคัญต่อการพัฒนาคุณภาพของสินค้า เพื่อครองใจผู้บริโภคในประเทศคู่ค้าชายแดนอย่างยั่งยืนและถือเป็นการครองตลาด

๒.๖ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีเพื่อบูรณาการโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน เช่น ระบบบ่งชี้สินค้าโดยใช้คลื่นความถี่วิทยุ (RFID) และระบบบ่งชี้ตำแหน่งผ่านดาวเทียม (Global Positioning System: GPS) เทคโนโลยีสื่อสารที่ล้ำหน้า ระบบการชำระเงิน กฎระเบียบที่เอื้อต่อการค้า และการเสริมสร้างทักษะให้กับคนในพื้นที่

๒.๗ ส่งเสริมระบบการชำระเงินแบบไร้เงินสดในภูมิภาคให้มากขึ้น เพราะคนจีนค้าขายผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นหลัก ส่งเสริมให้บุคลากรมีความรู้ด้านภาษาจีน และการดูแลสถานที่ท่องเที่ยว

๒.๘ การใช้เครื่องมือในการตรวจพืชและสัตว์ที่ทันสมัย เช่น การสร้างห้องแล็บ (Lab) ในการตรวจพืชและเนื้อสัตว์ ขยายอิทธิพลทางการค้าด้วยการส่งสร้างฐานการผลิตสินค้าไปยังต่างประเทศ พร้อมกับจัดตั้งสำนักงานขายในต่างประเทศ อาศัยความโดดเด่นของแบรนด์สินค้าเป็นตัวขับเคลื่อนการขาย หรือส่งออกพ่อค้าไปต่างประเทศ เพื่อไปคุมช่องทางนำเข้าและกระจายสินค้าในต่างประเทศ ไม่จำเป็นต้องอาศัยความเข้มแข็งของแบรนด์สินค้า แต่อาศัยการควบคุมกลไกการตลาดในต่างประเทศ

๒.๙ ส่งเสริมการค้าอิเล็กทรอนิกส์ด้วยการส่งออก Platform สร้างอำนาจในการกำกับทิศทางตลาดอย่างสมบูรณ์ โดย Platform ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกการค้าระหว่างผู้ซื้อกับผู้ขาย พร้อมกับควบคุมและกำกับธุรกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขายสินค้า เช่น การสั่งซื้อสินค้า การจัดส่ง และการชำระเงิน เจ้าของ Platform จึงสามารถใช้ Platform เป็นเครื่องมือในการสร้างอิทธิพลควบคุมทิศทางการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการรวบรวมข้อมูลเชิงลึกของการค้าชายแดนและตลาดในต่างประเทศ

๒.๑๐ ด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์เครื่องมือรวมถึงรูปแบบบริการเบ็ดเสร็จ มีการบริการจัดการพื้นที่โดยแยกพื้นที่สำหรับตรวจคนและพื้นที่สำหรับตรวจสินค้าออกจากกัน

มีเครื่องมือในการปฏิบัติงาน เช่น ระบบ CCTV และเครื่องเอกซเรย์มาใช้ในการตรวจสอบสินค้าและยานพาหนะเข้าออกมีการจัดตั้งสำนักงานอาคารตรวจสินค้าร่วมกันที่ด่านพรมแดนเพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว

๓. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

มูลค่าการค้าชายแดนที่เพิ่มสูงขึ้นในปัจจุบันส่วนหนึ่งเป็นผลพลอยได้มาจากการค้าผ่านแดน ซึ่งการค้าผ่านแดนเป็นเรื่องของการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออกประเทศไทย เพื่อผ่านไปประเทศเพื่อนบ้านยังอีกประเทศหนึ่ง มูลค่าทางเศรษฐกิจที่ประเทศไทยได้รับเมื่อเทียบกับมูลค่าการปรับปรุงและซ่อมแซมระบบโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ ทำให้ประเทศไทยต้องสูญเสียงบประมาณโดยไม่คุ้มค่าซึ่งในงานวิจัยครั้งต่อไป ควรมีการศึกษาถึงแนวโน้มและความเป็นไปได้ในการแก้ไขกฎหมายในการผ่านแดนหรือข้อตกลงระหว่างประเทศเรื่องการผ่านแดน เพื่อให้สอดคล้องกับการค้าที่ก้าวกระโดดและมูลค่าที่สูงขึ้นให้ไปในทิศทางเดียวกัน รวมถึงแนวทางการพัฒนาการค้าผ่านแดนเพื่อสร้างความคุ้มค่าให้กับประเทศไทยต่อไป

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

- การค้าต่างประเทศ, กรม. ค่านิยมการค้าชายแดน/ผ่านแดน. กรุงเทพฯ : กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน, มกราคม ๒๕๖๓.
- การค้าต่างประเทศ, กรม. การค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน. กรุงเทพฯ : สำนักพัฒนานโยบายมาตรการและระบบสารสนเทศ, ๒๕๖๓.
- ศุลกากร, กรม. รายงานผลการศึกษากิจการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBM). กรุงเทพฯ : คณะทำงานศึกษาและเตรียมความพร้อมในการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน, ๒๕๕๗.
- วรางคณา ผลประเสริฐ. การจัดการเชิงกลยุทธ์ในการบริหารโรงพยาบาล. นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, ๒๕๕๔.

วารสาร และหนังสือพิมพ์

- ศุลกากร, กรม. สำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์. “CPMU News. WCO กับหลักการการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน”. จุลสาร CPMU News. ๒ (๑๑). พฤศจิกายน ๒๕๖๐.
- จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. “การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน”. วารสารวิทยาการจัดการ. ๓๒ (๒), กรกฎาคม – ธันวาคม ๒๕๕๖. หน้า ๙๕.
- เทพรักษ์ สุริฝ้าย และ ลำปาง แม่นมาตย์. “บทบาทการค้าชายแดนในการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนกรณีศึกษาจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร”. วารสารการเมืองการปกครอง. ปีที่ ๘ (๑), มกราคม – เมษายน ๒๕๖๑. หน้า ๑๕๓.
- วิภาณี เผือกบัวขาว. “การกำหนดนโยบายส่งเสริมการค้าชายแดนไทย - เมียนมา จังหวัดประจวบคีรีขันธ์”. Veridian E-Journal, Silpakom University. ๑๐ (๓), กันยายน – ธันวาคม ๒๕๖๐. หน้า ๖๘ - ๖๙.
- สิริรัฐ สุกันธา. “การบริหารจัดการการค้าชายแดนในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย”. วารสารศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่. ๘ (๑), มกราคม - มิถุนายน ๒๕๕๙. หน้า ๒๒๒.
- สุภาณี นวกุล และ ศาสวัต เฟ่งแพ. “บทบาทภาครัฐในการสร้างความเข้มแข็งให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน”. วารสารจันทร์เกษมสาร. ๒๒ (๔๒), มกราคม - มิถุนายน ๒๕๕๙.
- สุริย์ฉาย สุคันธรัตน์ และ นวรัตน์ นิธิชัยอนันต์. “การพัฒนาตลาดการค้าชายแดนห้องจอม จังหวัดสุรินทร์”. วารสารศรีวันาลัยวิจัย. ปีที่ ๑๐ (๑), มกราคม - มิถุนายน ๒๕๖๓. หน้า ๕๓.
- อภิญา พงษ์ปรีชา และ ธัญญา วสุศรี. “การศึกษาปัจจัยของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้”. วารสารสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ๒๒ (๑), มกราคม - มิถุนายน ๒๕๖๒. หน้า ๑๕๒.

วิทยานิพนธ์ รายงานการวิจัย เอกสารวิจัย

กิตติ สุทธิสัมพันธ์. “การพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย”.

เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, ๒๕๖๐.

ธนา ยศตระกุล. “หอการค้าจังหวัดในบริบทความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ: ศึกษาบทบาทหอการค้าจังหวัดเชียงรายและหอการค้าจังหวัดตากในความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับสหภาพพม่า”. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๕.

ธนิต ไสรัตน์. “ไทยกับโอกาสการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคน้ำโขง”. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๘.

พงศ์เทพ บัวทรัพย์. “รายงานการศึกษา การจัดระเบียบ/การบริหารจัดการพื้นที่ด่านพรมแดนและการการจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)”. คณะทำงานกำหนดแนวทางการจัดระเบียบ/การบริหารจัดการพื้นที่ด่านพรมแดนและการการจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service), กรมศุลกากร, ๒๕๖๑.

พัชรินทร์ รักสัตย์. “ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกต่อการกระจายรายได้และความเป็นอยู่ของประชาชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: กรณีศึกษาจังหวัดมุกดาหาร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต, บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๕๗.

วราภรณ์ เรืองศรี. “การค้าชายแดนและการปรับเปลี่ยนรูปแบบของรัฐบริเวณตอนในของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ภาคพื้นทวีประหว่างคริสต์ศตวรรษที่ ๑๙ ถึงต้นคริสต์ศตวรรษที่ ๒๐”. วิทยานิพนธ์ปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาประวัติศาสตร์, คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๕๖.

ศิริสุดา แสนอิว. “บทบาทของตัวแสดงภายในประเทศที่ไม่ใช่รัฐกับนโยบายด้านเศรษฐกิจของไทยต่อลาว”. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐศาสตรดุษฎีบัณฑิต, คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๖๑.

ศุภกิจ รูปสุวรรณกุล. “กลยุทธ์การจัดการเพื่อการพัฒนาการค้าชายแดนไทย-เมียนมา”. วิทยานิพนธ์ปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการ, มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ, ๒๕๖๔.

เศรษฐกานต์ เตชะชนันท์วงศ์. “ตัวแบบจำลองความต้องการบริการโลจิสติกส์”. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๘.

สุพิศาล ภักดีนฤนาถ. “การพลิกโฉมกองบังคับการปราบปรามสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้”. บทความวิจัย, สาขาวิชาการจัดการ คณะรัฐศาสตร์, มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ, ๒๕๕๗.

เอกสารไม่ตีพิมพ์

ศุลกากร, กรม. คณะทำงานศึกษาและเตรียมความพร้อมการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน.

“รายงานผลการศึกษาการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน”. รายงาน. ๒๕๕๗.

- ศุลกากร, กรม. ส่วนวิเคราะห์และติดตามการจัดเก็บภาษีอากร ศูนย์ประมวลข้อมูล. “การค้าชายแดน ๒๕๖๐ - กรกฎาคม ๒๕๖๕”. รายงาน. ๒๕๖๕.
- กองบริหารงานวิจัยและประกันคุณภาพการศึกษา, พิมพ์เขียวไทยแลนด์ ๔.๐. “Thailand ๔.๐ โมเดลขับเคลื่อนประเทศไทยสู่ความมั่งคั่ง มั่นคง และยั่งยืน”. แผนปฏิบัติการ. พฤศจิกายน ๒๕๕๙
- สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. กองยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่. “นิยามที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน”. รายงาน. ตุลาคม ๒๕๕๙.
- สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. กองยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่. “การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน”. รายงาน. ๒๕๖๔.
- สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. กองยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่. “การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน”. รายงาน. ๒๕๖๔.
- สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. “แผนพัฒนาภาคเหนือ พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๕ ฉบับบททวน”. รายงาน. ๒๕๖๒.

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

- จรัสพรรณ แจ่มใส. “ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอาเซียนได้ ถ้าช่วยกัน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://forbesthailand.com/commentaries/ไทยศูนย์กลางโลจิสติกส์.html>, ๒๕๖๕.
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. “คาดค้าชายแดนไทยปี’๖๔ ฝ่าวิกฤตเติบโตกว่า ๒๘%... ตลาดจีนตอนใต้ขึ้นแทนอันดับ ๑ เป็นครั้งแรก”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.kasikomresearch.com/th/analysis/k-econ/economy/Pages/Border-Trade-z๓๒๗๑.aspx>, ๒๕๖๔.
- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. “กำลังมาแรง ส่งออกผ่านแดนไป... เวียดนาม สิงคโปร์ จีน จากสินค้าไอที และผลไม้ไทย”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.kasikomresearch.com/th/analysis/k-social-media/Pages/Border-Trade-FB-๐๓-๐๓-๒๑.aspx>, ๒๕๖๔.
- อาเซียนศึกษา. “ปัญหาการค้าชายแดน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://sites.google.com/site/xaseiynsuksa/home>, ๒๕๕๘.
- เอสซีจีโลจิสติกส์. “พัฒนาการด้านโลจิสติกส์ของประเทศในภูมิภาคอาเซียน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.scglogistics.co.th/th/พัฒนาการด้านโลจิสติกส์/>, ๒๕๖๓.

ภาษาต่างประเทศ

- Robbins, Stephen P. & Coulter, Mary K. Management. Pearson Prentice Hall, 2007.
- Wheelen, Thomas L. & Hunger, David J. Strategic Management and Business Policy. New Jersey : Prentice Hall, 2002.
- World Bank. “LPI Global Rankings”. Online. Available : <https://lpi.worldbank.org/international/global>, 2022.

ภาคผนวก

แบบสัมภาษณ์ความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

วันที่	เวลา.....
สถานที่/วิธีการสัมภาษณ์.....	

คำชี้แจง: แนวคำถามนี้ผู้วิจัยมีวัตถุประสงค์ที่จะทราบข้อมูลเกี่ยวกับสภาพทั่วไปขององค์กร บทบาทและหน้าที่ขององค์กรที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน สภาพ และปัญหาการค้าชายแดน ในปัจจุบัน ปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน แนวทางการพัฒนาเพื่อการปรับปรุงการค้าชายแดน ตลอดจนมาตรฐานการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน เพื่อนำไปศึกษาหาแนวทางการพัฒนา การค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

แบบสอบถามนี้แบ่งออกเป็น ๔ ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ ๑ บันทึกข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร

ส่วนที่ ๓ ข้อมูลเกี่ยวกับ สภาพ ปัญหาการค้าชายแดนปัจจุบัน ปัจจัยที่ส่งผลต่อ การค้าชายแดน และแนวทางการพัฒนาเพื่อการปรับปรุงการค้าชายแดน

ส่วนที่ ๔ ข้อมูลเกี่ยวกับการค้าชายแดนที่ส่งผลต่อมาตรฐานการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

ส่วนที่ ๕ ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ขอความกรุณาตอบคำถามที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด ข้อมูลที่ได้รับ จากท่านจะนำไปใช้เป็นประโยชน์ในทางวิชาการเท่านั้น และจะไม่ทำให้ท่านได้รับความเสียหายใด ๆ ทั้งสิ้น

ขอขอบพระคุณในความร่วมมือมา ณ โอกาสนี้

นายดิเรก คชารักษ์ (ผู้วิจัย)

ส่วนที่ ๑ : บันทึกข้อมูลส่วนบุคคล

ระดับชั้นยศ/ชื่อ สกุล.....

ตำแหน่ง.....

อายุราชการ.....

ประสบการณ์ทำงาน.....

ส่วนที่ ๒ : ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับองค์กร

๒.๑ สภาพทั่วไปขององค์กร สถานที่ตั้ง

๒.๒ บทบาทและหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน

ส่วนที่ ๓ : ความคิดเห็นเกี่ยวกับ สภาพ และปัญหาการค้าชายแดนปัจจุบัน ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการค้าชายแดน และแนวทางการพัฒนาเพื่อการปรับปรุงการค้าชายแดน

๓.๑ ท่านมีความเห็นอย่างไร กับสถานการณ์การค้าชายแดนในปัจจุบันว่ามีสภาพ และปัญหาอย่างไรบ้าง

๓.๒ (หากมีปัญหา) ท่านคิดว่าจากปัญหาดังกล่าว จะมีแนวทางแก้ไขได้อย่างไร

๓.๓ ท่านคิดปัจจัยใดเป็นปัจจัยที่สำคัญ ที่ส่งผลกระทบต่อการค้าชายแดนในปัจจุบันที่ทำให้มีมูลค่าสูง

๓.๔ หากจะพัฒนาการค้าชายแดน หน่วยงานท่านจะมีแนวทางอย่างไรในการพัฒนาการค้าชายแดนอย่างไร

ส่วนที่ ๔ : ความคิดเห็นเกี่ยวกับการค้าชายแดนที่ส่งผลกระทบต่อมาตรฐานการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

๔.๑ ท่านคิดว่าระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยเฉพาะระบบการขนส่งสินค้าในปัจจุบันเป็นอย่างไร

๔.๒ ท่านคิดว่าอะไรคือมาตรฐานของระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

๔.๓ ท่านคิดว่าการค้าชายแดนมีส่วนช่วยให้ประเทศไทยมีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานได้อย่างไร

๔.๔ ท่านคิดว่าประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ได้หรือไม่อย่างไร

ส่วนที่ ๕ : ข้อเสนอแนะอื่น ๆ

ท่านมีแนวทางใดเป็นพิเศษที่ต้องให้ความสำคัญ หรือเน้นย้ำ เพื่อส่งเสริม ผลักดันให้การค้าชายแดนของประเทศไทย มีส่วนสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน หรือไม่

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ

นายดิเรก คชารักษ์

วัน เดือน ปีเกิด

๓ ตุลาคม ๒๕๑๐

การศึกษา

๒๕๒๗ - ๒๕๒๙

ประกาศนียบัตรวิชาชีพ

๒๕๓๑ - ๒๕๓๕

สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตพระนครศรีอยุธยา วาสุกีรี

บริหารธุรกิจบัณฑิต

๒๕๔๕ - ๒๕๔๘

สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตพระนครศรีอยุธยา วาสุกีรี

รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประวัติการทำงานโดยย่อ

ตุลาคม ๒๕๖๕ - ปัจจุบัน

ผู้อำนวยการสำนักงานสุลกากรภาคที่ ๓

มีนาคม ๒๕๖๕ - ตุลาคม ๒๕๖๕

นายด่านสุลกากรท่าลี่

พฤษภาคม ๒๕๖๐ - มีนาคม ๒๕๖๕

ผู้อำนวยการส่วนควบคุมทางสุลกากร สำนักงานสุลกากรภาคที่ ๑

ตำแหน่งปัจจุบัน

ผู้อำนวยการสำนักงานสุลกากรภาคที่ ๓

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

เรื่อง แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

ผู้วิจัย นายดิเรก คชารักษ์ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 65

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรภาคที่ 3

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ได้ส่งผลให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ มีการเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ และเสริมสร้างความมั่นคงร่วมกันในภูมิภาค รวมถึงการค้าชายแดนที่ขยายตัวเพิ่มขึ้น ทำให้ความต้องการบริการด้านโลจิสติกส์เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการสนับสนุนการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และแรงงานอย่างเสรี จากข้อมูลสถิติของกรมศุลกากรพบว่า การค้าชายแดนกับประเทศคู่ค้าที่มีเขตแดนติดกับประเทศไทย ได้แก่ เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย ในปี พ.ศ. 2565 มีมูลค่าการค้าชายแดนรวม 1.06 ล้านล้านบาท ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.6 ประกอบด้วยมูลค่าส่งออก 654,274 ล้านบาท และมูลค่านำเข้า 407,754 ล้านบาท ซึ่งมีปัจจัยหนุนมาจากการค้าโลกขยายตัวหลังจากการปลดล็อกมาตรการโควิด-19 การเปิดพรมแดนเพิ่มขึ้น 48 ด้าน การเติบโตอย่างต่อเนื่องของเศรษฐกิจดิจิทัล และผลจากความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP) สำหรับในปี พ.ศ. 2566 กรมศุลกากรคาดการณ์ว่ามูลค่าการค้าชายแดนจะยังขยายตัวได้ต่อเนื่อง แม้หลายประเทศจะประสบปัญหาเงินเฟ้อ และความขัดแย้งระหว่างประเทศที่เริ่มมีการจัดระเบียบห่วงโซ่อุปทานโลกใหม่ แต่ด้วยปัจจัยหนุนที่ไทยและประเทศเพื่อนบ้านไม่ได้อยู่ในปัญหาความขัดแย้งระหว่างประเทศ และเป็นฐานการผลิตและส่งออกสินค้าสำคัญหลายรายการ

แต่ถึงอย่างไรก็ตามศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่า แม้ตลาดประเทศที่มีพรมแดนติดกับไทยเกินกว่าครึ่ง ได้แก่ เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย ยังมีทิศทางเติบโตซ้ำโดยขยายตัวเพียงร้อยละ 1.3 ด้วยข้อจำกัดด้านกำลังซื้อและจำนวนประชากร โดยตลาดการค้าผ่านแดนที่นับวันยิ่งมีความน่าสนใจมากกว่าในด้านกำลังซื้อและความต้องการสินค้าที่หลากหลายจากสิงคโปร์ จีนตอนใต้ และเวียดนาม นอกจากนี้แล้วอาเซียนศึกษายังพบปัญหาของการค้าชายแดนที่สำคัญ สปป.ลาว มีปัญหาจุดผ่านแดนสากล ด้านประเพณีรอนโยบายจากส่วนกลาง กำลังซื้อแฝงในรูปการค้าผ่านแดนไปจีน และเวียดนาม และค่าเงินกีบที่อ่อนตัว ภาวะระเบียบและมาตรการทางการค้าเปลี่ยนแปลงเสมอ เกิดการลักลอบนำมาสู่การค้าในระบบ ราชอาณาจักรกัมพูชามีปัญหาความเสี่ยงในการค้าเนื่องจากภาวะระเบียบต่าง ๆ และบางพื้นที่จะมีกฎ ระเบียบเป็นของตนเอง สกูลเงินเรียลขาดเสถียรภาพ เส้นทางขนส่งจากชายแดนไทยไปยังกรุงพนมเปญ มีความชำรุดทรุดโทรม ส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าสูงขึ้นกว่าปกติ ในส่วนของมาเลเซีย ไม่นอญูตให้รถบรรทุกสินค้าของไทยเข้าไปในมาเลเซียทำให้ผู้ส่งออกของไทยต้องขนถ่ายสินค้าที่บริเวณชายแดนเกิดความล่าช้า การจดทะเบียนและทำประกันภัยในมาเลเซีย และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา มีปัญหาความไม่สงบภายในประเทศ

จากการศึกษาสถานะการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศในอาเซียน พบว่า ยังมีปัจจัยลบคือธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีต้นทุนซึ่งมีสัดส่วนที่สูงกว่าประเทศใกล้เคียงทั้งมาเลเซีย และสิงคโปร์ โดยปัจจุบันประเทศไทยมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์อยู่ที่ร้อยละ 18 ของต้นทุนการผลิตทั้งหมด ขณะที่มาเลเซียและสิงคโปร์อยู่ที่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ดังนั้น หากรัฐบาลต้องการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคและดึงดูดใจนักลงทุนต่างชาติจะต้องบริหารจัดการต้นทุนกระบวนการภายในให้ถูกลง นอกจากนี้ธนาคารโลก ได้ประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังเป็นรองสิงคโปร์ที่เป็นอันดับที่ 1 ของอาเซียนอย่างต่อเนื่อง

จากประเด็นข้างต้น แม้การค้าชายแดนจะมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องแต่ก็ยังพบปัญหาของแต่ละประเทศ ซึ่งส่งผลต่อการค้าชายแดนของประเทศไทย ฉะนั้นแล้วยิ่งเป็นการย้ำให้เห็นว่าประเทศไทยต้องเร่งหาแนวทางแก้ไข พัฒนาและปรับปรุงการค้าชายแดนให้ดียิ่งขึ้น พร้อมทั้งเร่งการพัฒนาด้านระบบโลจิสติกส์จะทำอย่างไรให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ซึ่งรากฐานของการพัฒนาที่สำคัญเพื่อเพิ่ม GDP ของประเทศคือการค้า และการค้าที่มีความสำคัญและโดดเด่นในขณะนี้ก็คือ การค้าชายแดน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน โดยมีวัตถุประสงค์ย่อย ดังนี้

1. เพื่อศึกษาสภาพการค้าชายแดน เส้นทางการขนส่ง การอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดน ความต้องการ และข้อเสนอแนะ
2. เพื่อวิเคราะห์ปัญหาอุปสรรค นโยบายการค้าชายแดน การกำหนดมาตรการตามนโยบายส่งเสริมการค้าชายแดนเพื่อสร้างมาตรฐานด้านโลจิสติกส์
3. เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน และยกระดับสู่มาตรฐานการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตเนื้อหาในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยต้องการศึกษาสภาพการค้าชายแดนของประเทศคู่ค้าชายแดน 4 ประเทศ (มาเลเซีย เมียนมา สปป. ลาว และกัมพูชา) ปัญหาอุปสรรค ความต้องการ ข้อเสนอแนะ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน และมาตรฐานระบบโลจิสติกส์ โดยศึกษาข้อมูลการค้าชายแดน ปี พ.ศ. 2560 – 2565

ขอบเขตด้านประชากร ประกอบด้วยกลุ่มตัวอย่างโดยวิธีการเจาะจงเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) ได้แก่ กลุ่มที่ 1 จากด้านบุคลากรที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นด้านตัวอย่างที่มีการนำการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (CBM) จำนวน 9 คน ได้แก่ ด้านศุลกากรแม่สอด

ด้านศุลกากรแม่สาย สำนักงานศุลกากรหนองคาย ด้านศุลกากรมุกดาหาร ด้านศุลกากรเชียงของ ด้านศุลกากรอรัญประเทศ ด้านศุลกากรคลองใหญ่ ด้านศุลกากรสะเตา และด้านศุลกากรป่าดงเบงช่า และกลุ่มที่ 2 จำนวน 6 คน ได้แก่ ด้านตรวจพืช ด้านกักกันสัตว์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ทอการค้าจังหวัด ผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกสินค้าหรือตัวแทนออกของ และผู้ประกอบการโลจิสติกส์

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง “แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็น ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน” เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) จากเอกสาร บทความทางวิชาการ งานวิจัย แนวคิดทฤษฎี ข้อมูลจากสื่อออนไลน์ต่าง ๆ และข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ของกลุ่มเป้าหมาย

1. กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยวิธีการเจาะจงเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) จำนวนทั้งหมด 15 คน

2. เก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ ด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกในประเด็นดังนี้ สภาพ และปัญหา การค้าชายแดนปัจจุบัน ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการค้าชายแดน ปัญหาการค้าชายแดนที่ส่งผลกระทบต่อมาตรฐานการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ แนวทางการพัฒนาเพื่อการปรับปรุงการค้าชายแดน และข้อเสนอแนะ

3. วิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพการค้าชายแดน ปัญหาอุปสรรค ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการค้าชายแดนทั้ง 4 ประเทศ วิเคราะห์ข้อเสนอแนะและนโยบายการค้าชายแดนกรมศุลกากร กับแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 เพื่อวิเคราะห์หาปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อมาตรฐานการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ กระทำโดยการพรรณนา (Descriptive Analysis) และการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยพบว่า การค้าชายแดนในปัจจุบันเป็นเรื่องของการค้าที่เชื่อมต่อไปไกลอีกหลายประเทศ และยังรวมถึงการเพิ่มมูลค่าซึ่งเป็นผลพลอยได้จากประโยชน์ของการค้าผ่านแดนไปยังประเทศที่สามอีกด้วย ปัจจัยเชิงบวกที่ส่งผลกระทบต่อการค้าชายแดนมากที่สุด คือ อุปสงค์การพึ่งพาสินค้าจากไทย ความนิยมต่อสินค้าไทย รองลงมาคือ ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการสื่อสารที่มีคุณภาพ และการมีทำเลที่ตั้งเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ส่วนปัจจัยเชิงลบที่ส่งผลกระทบต่อการค้าชายแดนคือ ปัญหาภายในประเทศเพื่อนบ้าน ความไม่แน่นอนของกฎระเบียบของเพื่อนบ้าน และเสถียรภาพของสกุลเงินของประเทศเพื่อนบ้านในการชำระหนี้ ส่วนมาตรฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยที่ต้องเร่งปรับปรุงและพัฒนามากที่สุดคือ ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ล่าช้าและด้านต้นทุนการขนส่งที่สูง แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน แบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือระดับองค์กร ระดับระหว่างองค์กร และระดับระหว่างประเทศ ซึ่งแต่ละระดับสามารถแบ่งออกเป็น 4 แนวทางย่อย ดังนี้

1. แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ระดับองค์กร แบ่งออกเป็น 4 แนวทางย่อย ดังนี้

1.1 แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับองค์กรเชิงรุก คือ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ การมีบริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรในขั้นตอนเดียว (One Stop Service: OSS) การมีเครื่องมือที่ทันสมัย และยกระดับองค์กรตามแนวชายแดนให้พร้อมบริการได้มาตรฐาน

1.2 แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับองค์กรเชิงป้องกัน คือ การหมั่นตรวจสอบดูแลระบบปฏิบัติการให้พร้อมใช้งาน การสร้างมาตรฐานการตรวจสอบและในด้านการปกป้องประเทศด้วยมาตรการที่เด็ดขาด ป้องกันการลักลอบขนสินค้าข้ามแดน รวมถึงพัฒนาคุณภาพสินค้าเพื่อป้องกันการช่วงชิงการตลาดจากกลุ่มทุนจีน

1.3 แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับองค์กรเชิงแก้ไข คือ การปรับลดขั้นตอนการทำงาน ลดระยะเวลา และให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ เพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบด้วยเทคโนโลยี และการนำนวัตกรรมมาใช้ปรับปรุงระบบงานใหม่ให้ทันต่อเหตุการณ์ปัจจุบัน

1.4 แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับองค์กรเชิงรับ คือ การเพิ่มการข่าวด้านการค้าชายแดน เพื่อตั้งรับแรงกระแทกจากประเทศคู่ค้าชายแดนในด้านการลักลอบหรือสิ่งผิดกฎหมายตามแนวชายแดน รวมถึงการจัดสรรอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ให้เพียงพอ พร้อมทั้งพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้เป็นมืออาชีพ เช่น การค้าอิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce)

2. แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ระหว่างองค์กร แบ่งออกเป็น 4 แนวทางย่อย ดังนี้

2.1 แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับระหว่างองค์กรเชิงรุก คือ การจัดตั้งหน่วยงานตรวจร่วมกัน การทำข้อตกลงร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การให้บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวหลายหน่วยงาน การเปิดจุดผ่านแดนถาวร จุดผ่อนปรน เพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดน การพัฒนาพื้นที่ร่วมกันในการบูรณาการการตรวจสินค้า การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะระบบการขนส่งทางถนน โดยแบ่งเป็นภูมิภาคการพัฒนาเส้นทางให้เชื่อมโยงกันได้ในทุกมิติ ได้แก่ ภาคเหนือ พัฒนาด่านชายแดน 8 ด่าน 21 จุดผ่อนปรนที่เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าชายแดน พัฒนาสนามบินมี 12 แห่ง และเร่งสร้างสนามบินนานาชาติเชียงใหม่แห่งที่ 2 พัฒนาจุดตัดตามแนวระเบียบเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก คือ จังหวัดพิษณุโลกให้เป็นศูนย์กลาง Logistics โดยครอบคลุมพื้นที่ตามแนวเส้นทางทางหลวงหมายเลข 12 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย ลาว เวียดนาม และจีน พัฒนาด่านชายแดน 15 ด่าน 23 จุดผ่อนปรนที่เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าชายแดน ให้เป็นด่านพรมแดนแบบเบ็ดเสร็จ CIQ พัฒนาสนามบิน 9 แห่ง ภาคตะวันออก พัฒนาโครงข่ายถนนให้ได้มาตรฐานอยู่เสมอ พัฒนาด่านชายแดน 4 ด่าน 8 จุดผ่อนปรนที่เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าชายแดน พัฒนาสนามบินนานาชาติอุตะเถา ภาคกลางและกรุงเทพมหานคร พัฒนาด่านชายแดน 1 ด่าน คือ ด่านถาวรบ้านพุน้ำร้อน จุดผ่อนปรน 2 จุด คือ จุดผ่อนปรนพิเศษด้านสิงขร และจุดผ่อนปรนด้านพระเจดีย์สามองค์ พัฒนาสนามบินนานาชาติสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง ภาคใต้ พัฒนาด่านชายแดนฝั่งเมียนมาและพื้นที่ตอนใต้กับมาเลเซียที่เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าชายแดน พัฒนาสนามบินนานาชาติ 5 แห่ง สนามบินภายในประเทศ มี 4 แห่ง ภาคใต้ชายแดน (สามเหลี่ยม มั่นคง มั่งคั่ง) พัฒนาด่านชายแดน 4 แห่ง เบตง สุโขทัย-โกลก ตากใบ

และบูเก๊ะตา พัฒนาสนามบิน 3 แห่ง พัฒนาและส่งเสริมธุรกิจการค้าชายแดน โดยการจัดหาที่ดินรองรับการพัฒนาการค้าชายแดน และการจัดตั้งตลาดกลางสินค้าเกษตรเมืองชายแดน

2.2 แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับระหว่างองค์กรเชิงป้องกัน คือ การพัฒนาการเชื่อมต่อระหว่างหน่วยงานรัฐกับภาคเอกชน (Government to Business: G2B) อย่างเป็นรูปธรรม การอำนวยความสะดวกให้กับการขนส่งข้ามแดนให้ครอบคลุมทั้ง 4 ประเทศคู่ค้าชายแดน รวมถึงการบูรณาการหน่วยงาน CIQ ป้องกันการลักลอบ

2.3 แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับระหว่างองค์กรเชิงแก้ไข คือ การปรับปรุงและพัฒนากฎหมาย ระเบียบเกี่ยวข้องกับ การตรวจปล่อย พัฒนาระบบใบอนุญาตการตรวจร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสมือนเป็น One Stop Service ที่ออกใบอนุญาตในจุดเดียว รวมถึงการปรับปรุงพื้นที่ระหว่างหน่วยงานเพื่อเชื่อมโยงให้ถึงชายแดน เพื่อลดระยะเวลาเดินทาง

2.4 แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับระหว่างองค์กรเชิงรับ คือ การยอมรับกฎระเบียบ และข้อบังคับที่จะต้องปฏิบัติร่วมกันภายใต้ความตกลงต่าง ๆ ระหว่างหน่วยงาน

3. แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ระหว่างประเทศ แบ่งออกเป็น 4 แนวทางย่อย ดังนี้

3.1 แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับระหว่างประเทศเชิงรุก คือ การสร้างคุณภาพให้กับสินค้าไทยอย่างต่อเนื่อง และพึ่งพาผลพลอยได้จากการค้าผ่านแดนประเทศที่สาม การผลักดันการพัฒนาระบบการขนส่ง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การผลักดันประเทศไทยในการเป็นต้นแบบพัฒนาด้านการค้าชายแดน และด้านการชำระเงินระหว่างประเทศ การพัฒนาร่วมกันด้วยข้อตกลงในทุกะดับในการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์และระบบโครงสร้างพื้นฐานบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และระบบรางให้พร้อมใช้งานอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น เส้นทาง R3A R3B R9 R8 R12 R1 และ R10 ตลอดจนเส้นทางที่กำลังจะเกิดใหม่

3.2 แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับระหว่างประเทศเชิงป้องกัน คือ การออกกฎระเบียบ และมีการจัดตั้งหน่วยงานและคณะทำงานรองรับในแต่ละประเทศคู่ค้าชายแดน การพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรให้ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) ป้องกันสินค้าลักลอบหนีภาษี

3.3 แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับระหว่างประเทศเชิงแก้ไข คือ การพัฒนาแก้ไขระบบการชำระเงินระหว่างประเทศ การปรับปรุงเอกสารการค้าสำหรับผ่านพิธีการศุลกากรของทั้ง 2 ประเทศร่วมกันให้เป็นมาตรฐานสากล การเจรจาเพื่อหาข้อตกลงแก้ไขเรื่องต้นทุนธุรกิจโลจิสติกส์ที่สูง การแก้ไขปัญหาด้านกฎระเบียบ ข้อตกลง GMS และ CBTA ด้านการขนส่งระหว่างกัน

3.4 แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนระดับระหว่างประเทศเชิงรับ คือ การเตรียมการรองรับความต้องการด้าน e-Commerce รับมือปกป้องประเทศกับธุรกิจการหิ้วของข้ามพรมแดน การส่งเสริมการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ในการผ่านพิธีการศุลกากรการค้าชายแดน

โมเดลการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนแบบองค์รวม (Holistic Approach) ประกอบด้วย 1) ข้อตกลงร่วมกัน (Agreement) ด้านการขนส่งระหว่างประเทศ ด้านการประกันภัย ด้านการชำระหนี้ระหว่างประเทศ ด้านความปลอดภัยและความมั่นคง 2) ปรับปรุงพิธีการให้เป็นสากล (International) โดยเฉพาะด้านกฎหมาย ระเบียบและการบริหารชายแดนให้ได้มาตรฐาน CIQ รวมถึงการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน CIQ หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องและ

ผู้ประกอบการในการพัฒนาร่วมด้วย 3) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน (Infrastructure) ในเส้นทางเศรษฐกิจการค้า ดังนี้ แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ประกอบด้วยเส้นทาง R3A เส้นทาง R3B และเส้นทาง R5 แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เส้นทาง R2 หรือ R9 แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ประกอบด้วยเส้นทาง R1 และเส้นทาง R10 เส้นทาง R12 จุดเริ่มต้นที่จังหวัดนครพนม เส้นทาง R8 จุดเริ่มต้นที่จังหวัดบึงกาฬ โดยแต่ละเส้นทางมีสิ่งที่จะต้องพัฒนาในแนวทางเดียวกัน คือ สัญลักษณ์บอกทางให้ชัดเจน สถานีบริการน้ำมัน ที่จอดพักรถ อุโมงค์ที่ได้มาตรฐาน รวมถึงระบบความปลอดภัย ระบบไฟฟ้า ระบบน้ำประปา และระบบการสื่อสาร

ข้อเสนอแนะ

1. รัฐบาลควรสนับสนุนและเร่งผลักดันโครงสร้างพื้นฐานให้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งสินค้าทางบก ทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ ให้สามารถเชื่อมต่อกับทุกประเทศอาเซียนได้อย่างไร้รอยต่อ
2. รัฐบาลควรเร่งการเจรจาหรือทำข้อตกลงระหว่างประเทศ ใช้ความสัมพันธ์ทางการทูต ทั้งทวิภาคีและพหุภาคี แก้ปัญหาที่เกิดขึ้นร่วมกัน มีการวางกฎเกณฑ์ในการขนส่ง การเก็บค่าธรรมเนียมที่เหมาะสม ทหารเรือแนวทางแก้ไขปัญหาให้ได้ผลจริงในทางปฏิบัติ
3. รัฐบาลควรทบทวนพิธีการผ่านแดนซึ่งประเทศไทยเสียผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เส้นทาง R2 ในไทย หรือเส้นทางอื่น ๆ ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA)
4. รัฐบาลควรส่งเสริมการส่งออกสินค้าเกษตรอย่างจริงจัง และมีนโยบายแบบต่อเนื่อง รวมไปถึงการมีส่วนร่วมของผู้ประกอบการในการตัดสินใจร่วมด้วย เช่น การเร่งแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าประเภทผลไม้ในระบบราง ให้มีความเชื่อมต่อลดปัญหาเรื่องต้นทุนค่าภาระการยกตู้สินค้า
5. ภาครัฐควรมีหน่วยงานกลางที่ดูแลเรื่องโลจิสติกส์โดยตรง เน้นการบริหารจัดการเชิงรุก โดยการทำข้อตกลงร่วม (MOU) เพิ่มบทบาทการทำงานของด่านศุลกากรให้สามารถเป็นประตู (Gate Way) โดยมีการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBM) ปรับปรุงบทบาทในการตรวจร่วมกับศุลกากรประเทศเพื่อนบ้านในบริเวณพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) เพื่อให้เกิดความร่วมมือและประสานงานกันอย่างมีประสิทธิภาพ
6. ภาครัฐควรให้ความสำคัญในการยกระดับจุดผ่อนปรนต่าง ๆ เป็นจุดผ่านแดนถาวร ที่มีศักยภาพขยายการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ จะเป็นการเปิดเส้นทางการค้า การขนส่ง ทำให้สินค้าไทยมีโอกาสเจาะตลาดได้ลดภาระต้นทุนสินค้าได้