



รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
การค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และนำเสนอ
แบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการดำเนินการของเอกชนบริเวณ
จุดผ่านแดนและเขตอุตสาหกรรมส่งออก

โดย รศ.ดร.วันชัย รัตนวงษ์ และคณะ

กุมภาพันธ์ 2559

สัญญาเลขที่ RDG5750065

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

สัญญาเลขที่ RDG5750065

โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน
การค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และนำเสนอ
แบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการดำเนินการของเอกชนบริเวณ
จุดผ่านแดนและเขตอุตสาหกรรมส่งออก

คณะผู้วิจัย

1. รศ.ดร.วันชัย รัตนวงษ์
2. ผศ.ดร.วรินทร์ วงษ์มณี
3. น.ส.วรารัตน์ อีระศักดิ์

สังกัด

มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานฉบับนี้เป็นของผู้วิจัย วช. สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทสรุปผู้บริหาร

โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และนำเสนอแบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการค้าและการเดินทางของเอกชน บริเวณจุดผ่านแดนและเขตอุตสาหกรรมส่งออก

การค้าชายแดน ซึ่งมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นเมื่อมีการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค โดยมีไทยตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ช่วยสนับสนุนให้ไทยมีบทบาทในการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบกับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ทำให้ประเทศสมาชิกสามารถเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานที่มีทักษะและเงินทุนได้อย่างเสรี ซึ่งจะทำให้ขอบเขตการค้าการลงทุนมีการขยายตัวสู่ประชาคมซึ่งมีประชากรมากกว่า 600 ล้านคน ทุกประเทศในประชาคมต่างมีโอกาสขยายตัวทางเศรษฐกิจและธุรกิจการค้าอย่างมหาศาล มีโอกาสเลือกใช้ทรัพยากรทั้งวัตถุดิบและแรงงานในประเทศสมาชิกได้อย่างคุ้มค่า ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสามารถแข่งขันได้และสามารถสร้างอำนาจในการเจรจาต่อรองของอาเซียนในเวทีโลก การก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของประเทศไทย คนไทยและภาคธุรกิจทุกแขนงต้องตื่นตัวและเรียนรู้ภาษา วัฒนธรรมตลอดจนวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของเพื่อนบ้านในกลุ่มอาเซียนด้วยกันให้มากขึ้น ผลของการศึกษาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นและรองรับพฤติกรรมของสินค้าในระบบโซ่อุปทานของสินค้าที่สำคัญในการขนส่งสินค้าผ่านแดนบริเวณจุดผ่านแดน การวางยุทธศาสตร์การพัฒนายามีประสิทธิภาพ โดยมีงานวิจัยที่แสวงหาแนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนและแบบจำลองทางธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมการค้าและการเดินทางของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนจะช่วยกระตุ้นการค้าชายแดน สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับไทยในฐานะที่เป็นผู้ผลิตผู้ส่งออกที่สำคัญไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้เป็นอย่างดีมีประสิทธิภาพ

คณะผู้วิจัยได้สืบค้นและหาแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศของธุรกิจการค้าชายแดน (Best Practice) มาทำการวิเคราะห์และปรับใช้ให้เหมาะสมกับลักษณะการค้าชายแดนของประเทศไทย เพื่อสร้างศักยภาพการแข่งขันในธุรกิจในระดับภูมิภาคและมุ่งสู่ตลาดโลกให้ได้นั้น การจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่ดีของชายแดนและศุลกากรเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่ง เพราะในการแข่งขันในตลาด ระบบโลจิสติกส์จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงทั้งมาตรฐานการให้บริการ การลดค่าใช้จ่ายด้านการขนส่ง ปรับปรุงประสิทธิภาพของการส่งออกและสร้างจำนวนคู่ค้าให้มากขึ้น ซึ่งถือเป็นโอกาสในการแข่งขันที่เอื้อต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจและสังคมให้ดีขึ้น ดังนั้นการปฏิรูปธุรกิจการค้าชายแดนและศุลกากรนั้นควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการอำนวยความสะดวกในการค้าเพื่อให้ได้รับประโยชน์ ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ลดค่าใช้จ่ายทางการค้าของทั้งผู้นำเข้าและผู้ส่งออก การเพิ่มการค้าและโอกาสในการลงทุน มีการปรับปรุงด้านการเก็บภาษี ส่งผลต่อการเพิ่มผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) โดยการพัฒนาการค้าชายแดนให้มีประสิทธิภาพดีขึ้นได้นั้น จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนเพื่อให้เกิดความสะดวกและมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำ ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต้องมียุทธศาสตร์ที่แตกต่างกันดังต่อไปนี้

ภาครัฐ: ต้องมีการปรับใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งในการพัฒนาการค้าชายแดนให้มีความเป็นไปได้มากที่สุดนั้นภาครัฐจะต้องเริ่มจากพัฒนาและหาวิธีการกระตุ้นให้มีสินค้าในปริมาณที่สูงขึ้น และพัฒนาการควบคุมดูแลในการนำเข้าและส่งออก ซึ่งจะทำให้รัฐได้รายได้จากส่วนนี้เพิ่มมากขึ้น

ภาคเอกชน: ลดค่าใช้จ่ายโดยรวมทางการค้าและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของสายธารคุณค่าให้ดีขึ้นซึ่งสามารถทำให้เพิ่มประสิทธิภาพและการแข่งขันกันของภาคเอกชน ซึ่งการลดค่าใช้จ่ายทางการค้าสามารถทำให้เกิดการเพิ่มโอกาสในการแข่งขันของธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ภายในประเทศ เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในระบบการค้าในตลาดโลก

ดังนั้น เพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันได้ภายใต้บริบทการค้าระหว่างประเทศ แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการปรับตัวของผู้ประกอบการไทยควรอยู่บนหลัก การพื้นฐาน ดังนี้

- ยกย่องผู้ประกอบการไทยให้เป็นผู้ประกอบการข้ามชาติ จากการเป็นผู้ผลิตสินค้า (Mere Producers) สู่ธุรกิจ (Businessmen) ซึ่งมีความรู้เรื่องลูกค้า ตลาด และอื่นๆ มีความเป็นสากลและมีอาชีพ ซึ่งจำเป็นต้องปรับทั้งในแง่ของทัศนคติ ทักษะ องค์ความรู้และความเข้าใจในกลุ่มลูกค้าอย่างแท้จริง รวมถึงสร้างโอกาสในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนสนับสนุนต่างๆ
- ส่งเสริมให้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยมีโอกาสการเข้าไปควบคุมช่องทางการค้าในตลาดคู่ค้าที่สำคัญด้วยมาตรการส่งเสริมทางภาษี สิทธิประโยชน์ หรือลักษณะการบุกตลาดที่เหมาะสมกับบริบทในแต่ละประเทศ
- สร้างพันธมิตรธุรกิจอย่างใกล้ชิดระหว่างผู้ประกอบการในภาคการผลิต และ LSPs เพื่อเสริมกำลังในการรุกไปด้วยกัน

โดยขอบเขตและผลของการวิจัยครั้งนี้ได้นำเสนอและวิเคราะห์ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน (As is analysis) ที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบและสถานการณ์แนวโน้มการค้า สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีศักยภาพในการพัฒนาและสนับสนุน เพื่อประโยชน์ของเอกชน ตลอดจนผู้มีส่วนได้เสีย ได้นำไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดกลยุทธ์หรือดำเนินการทางธุรกิจต่อไปในอนาคต นำเสนอบทวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยใช้การวิเคราะห์ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Table Analysis)

จากข้อมูลทั้งหมด ทั้ง 3 จังหวัด คือ สงขลา มุกดาหาร และนครพนม ได้กำหนดบทบาทและหน้าที่ ตลอดจนงบประมาณเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC โดยมุ่งพัฒนาเตรียมตัวเพื่อการเป็นประตูภูมิภาคอาเซียนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตลอดจนระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการค้าเสรี ซึ่งต่างมุ่งหวังจากการค้าการลงทุนที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดนหรือการค้าผ่านแดน โดยแต่ละจังหวัดจะมีลักษณะการค้าหรืออุตสาหกรรมเป้าหมายต่างกันเนื่องจากปลายทางของสินค้าที่ส่งออกต่างกัน นอกจากนั้นจุดเด่นของแต่ละจังหวัดยังมีสินค้าและบริการที่มีศักยภาพที่แตกต่างกันอีกด้วย ดังนั้นภาครัฐจึงควรสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมการค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดนในจังหวัดให้มีความโดดเด่นและเป็นเอกลักษณ์ โดยสร้างความสมดุลให้การค้าระหว่างประเทศและการค้าเชิงพื้นที่ (Area base) เพื่อให้เกิดความเจริญเติบโตพร้อมๆกัน โดยเมื่อเกิดระบบโลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศที่ดีต้องไม่สร้างความเสียหายให้กับธุรกิจในพื้นที่ จึงควรให้คนในพื้นที่มีบทบาทและมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางการพัฒนาของจังหวัดร่วมกับภาครัฐ จากข้อมูลดังกล่าวทางคณะผู้วิจัยจะได้นำข้อมูลเหล่านั้นมาจัดทำดัชนีการประเมินตัวแปรต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนรวมถึงนำเสนอแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์ (Econometric Model) โดยใช้ตารางปัจจัยการผลิต (IO Table) เพื่อประเมินถึงผลกระทบทั้งทางด้านบวกและด้านลบที่จะเกิดขึ้นหากดำเนินการตามแบบจำลองทางโลจิสติกส์ที่ได้นำเสนอ เพื่อทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจะได้นำไปเป็นข้อมูลในการพัฒนาและใช้ประกอบการตัดสินใจ โดยนำเสนอข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน (As is analysis) ที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบและสถานการณ์แนวโน้มการค้า สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ของจังหวัดที่ทำการศึกษทั้ง 3 จังหวัดที่กล่าวมาทั้งหมดนั้นจะพบว่าแต่ละจังหวัดมีศักยภาพและจุดเด่นอย่างไรบ้าง รวมถึงมีลักษณะการค้าและอุตสาหกรรมการค้าที่แตกต่างกันไป ทั้งนี้ในการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดสงขลา มุกดาหาร และนครพนม เพื่อดูศักยภาพของพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานรวมถึงระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดโดยสรุปของแต่ละจังหวัดดังนี้

1. จังหวัดสงขลา

จังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพทางการค้าชายแดนทางตอนใต้ของประเทศไทยเนื่องจากมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งมียอดปริมาณการค้านำเข้า-ส่งออกสูงที่สุดของประเทศ มีอำเภอหาดใหญ่หรือนครหาดใหญ่ซึ่งตั้งอยู่ห่างอำเภอเมืองสงขลา 30 กิโลเมตร นครหาดใหญ่เป็นเมืองใหญ่ที่สุดของภาคใต้ตอนล่าง เป็นเมืองที่มีเศรษฐกิจการค้าชายขนาดใหญ่และเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงโดยเฉพาะแถบประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย นอกจากนี้จังหวัดสงขลาเป็น

จังหวัดที่มีด่านศุลกากรครอบคลุมทางน้ำ ทางราง และทางถนน โดยด่านชายแดนไทย-มาเลเซียที่สำคัญในปัจจุบันได้แก่ ด่าน สะเดาและด่านปาดังเบซาร์

โครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา ขึ้นกับการผลิตในสาขาอุตสาหกรรม สาขาเกษตรกรรม และสาขาประมง เป็นสำคัญ ทั้งนี้ปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ คือ ยางพารา อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยางพาราและผลิตภัณฑ์แปรรูปอาหารทะเล โดยในภาคอุตสาหกรรมนั้นจะอยู่ในรูปของการผลิตไม้ยางแปรรูป และแผ่นไม้อัดจากปริมาณการส่งออกตามความต้องการไปยังประเทศคู่ค้าทั้งจีน มาเลเซีย สหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น นอกจากนี้ไม้ยางแปรรูปขยายตัวตามความต้องการของจีนในภาคอสังหาริมทรัพย์ สำหรับในภาคเกษตรกรรมนั้นเริ่มหดตัวเนื่องจาก ราคายางพาราที่ลดลงตามราคาตลาดโลก เนื่องจากปริมาณยางส่วนเกินของโลกเพิ่มมากขึ้น แม้ว่าจะมีความต้องการซื้อจากจีนก็ตาม แต่สำหรับในภาคบริการนั้นมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เพราะจังหวัดมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาครัฐและเอกชน ทำให้มีการขยายตัวของจำนวนชาวต่างชาติผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง จำนวนผู้พักแรม และจำนวนผู้โดยสารผ่านสนามบินอย่างต่อเนื่อง

สำหรับด่านชายแดนไทย-มาเลเซีย นั้น ประกอบด้วยด่านการค้าชายแดนที่มีศักยภาพสูงสุดและมีมูลค่าการค้านำเข้าและส่งออกสินค้าสูงที่สุดของประเทศไทย โดยมีมูลค่าการค้ารวมคิดเป็นร้อยละ 53 ของการค้าชายแดนรวมของประเทศไทย โดยด่านการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียที่มีมูลค่านำเข้าและส่งออกสูงที่สุดและโดดเด่นที่สุดสองอันดับแรกและตั้งอยู่ในจังหวัดสงขลา ได้แก่ ด่านศุลกากรสะเดา โดยลำดับถัดมาคือ ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ โดยสินค้าส่งออกจากประเทศไทย ได้แก่ ยางธรรมชาติ ยางผสม ไม้ยางแปรรูป ทุเรียนอย่าง แผ่นไม้อัด ซีพียู เป็นต้น

1.1 การคมนาคมทางบก ถนน และทางหลวง (Road and Highway)

ในส่วนของประเทศไทยนั้น ทางหลวงสายเอเชีย 2 (AH2) เริ่มจากกรุงเทพมหานครไปยังด่านศุลกากรสะเดา พรมแดนไทย-มาเลเซีย ในเขตอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา มีระยะทางถนนโดยประมาณทั้งสิ้น 950 กิโลเมตร โดยเส้นทางเริ่มจากกรุงเทพมหานคร ผ่านอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา สู่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ในเขตอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร เป็นถนน 4 ช่องจราจรตลอดสาย รายละเอียดเส้นทางจากกรุงเทพฯ-หาดใหญ่-สะเดา-ป็นัง-Port Klang สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 รายละเอียดระยะทางกรุงเทพฯ-หาดใหญ่-สะเดา-ป็นัง-Port Klang

จุดหมายปลายทาง	ระยะทาง (km)	ระยะทางสะสม (km)
1 กรุงเทพฯ - จ.สงขลา	950 กิโลเมตร	950 กิโลเมตร
2 จ.สงขลา - อ.หาดใหญ่	26 กิโลเมตร	976 กิโลเมตร
3 อ.หาดใหญ่ - ด่านชายแดน		
3.1 อ.หาดใหญ่-ด่านสะเดา	51 กิโลเมตร	1,027 กิโลเมตร
3.2 อ.หาดใหญ่-ด่านปาดังเบซาร์	51 กิโลเมตร	1,027 กิโลเมตร
3.3 อ.หาดใหญ่-ด่านบ้านประกอบ	89 กิโลเมตร	1,065 กิโลเมตร
4. ด่านสะเดา - ท่าเรือป็นัง	156 กิโลเมตร	1,183 กิโลเมตร (อ้างอิงจากด่านสะเดา)
5. ท่าเรือป็นัง - Port Klang	342 กิโลเมตร	1,525 กิโลเมตร (อ้างอิงจากด่านสะเดา)

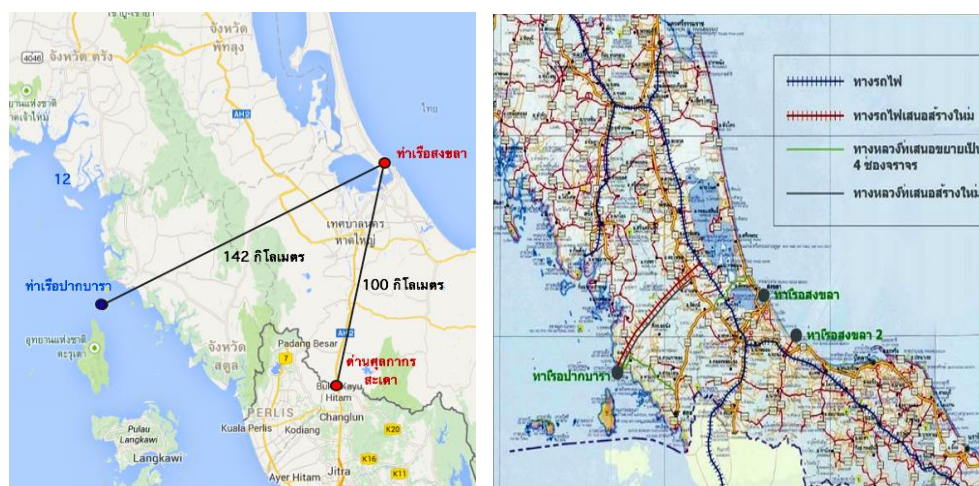
ปัจจุบันมีรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์วิ่งบนเส้นทางนี้อย่างหนาแน่น เพื่อขนส่งสินค้าผ่านไปยังประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ หรือออกท่าเรือป็นัง จากอำเภอหาดใหญ่ไปยังด่านสะเดา หรืออำเภอหาดใหญ่ไปยังด่านปาดังเบซาร์ ระยะทาง 51 กิโลเมตร เช่นกัน โดยทางไปด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์นั้น จะใช้เส้นทางเดียวกัน แต่จะไปแยกเส้นทางที่อำเภอสะเดา โดยต่อไปจากอำเภอสะเดาอย่างละ 12 กิโลเมตร โดยบริเวณด่านสะเดานั้น จะเน้นการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนน เพราะมีทางด่วนหมายเลข 7 ที่สะดวกสบายในประเทศมาเลเซีย แต่การขนส่งทางถนนยังคงมีต้นทุนการขนส่งที่สูง ใน

ขณะที่ด่านปาดังเบซาร์เน้นส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ทางถนนและทางรถไฟเพื่อไปยังท่าเรือปีนัง (โดยระยะทางรถไฟจากด่านปาดังเบซาร์ประมาณ 177 กิโลเมตร) ซึ่งมีต้นทุนในการขนส่งที่ถูกกว่าด่านสะเตาะ

1.2 การคมนาคมทางน้ำ (Sea Transport)

สำหรับท่าเรือที่มีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าทางเรือทางภาคใต้ โดยเฉพาะสินค้าประเภทยางพารา คือ ท่าเรือสงขลา ซึ่งเป็นท่าเรือหลักในภาคใต้ด้านชายฝั่งอ่าวไทยมีระยะห่างจากชายแดนไทย-มาเลเซีย ประมาณ 100 กิโลเมตร ท่าเรือสงขลาประกอบด้วยท่าเทียบเรือซึ่งมีความยาวทั้งสิ้น 510 เมตร แบ่งออกเป็น 3 ท่า ร่องน้ำท่าเรือยาว 4 กิโลเมตร กว้าง 120 เมตร ลึก 9 เมตร แอ่งกลับเรือกว้าง 300 เมตรสามารถรับเรือขนาดความยาวไม่เกิน 173 เมตร ได้พร้อมกัน 3 ลำ

อย่างไรก็ตามท่าเรือแห่งนี้ยังมีปัญหาในเรื่องของอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าด้วยรถยกและรถบรรทุกท่าเรือ เนื่องจากท่าเรือยังไม่มีปั้นจั่นหน้าท่าที่ใช้ยกขนตู้สินค้า ดังนั้นในการยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลง จากเรือยังคงต้องใช้ปั้นจั่นเรือ ในปัจจุบันได้มีการเร่งผลักดันเพื่อพัฒนาการขนส่งสินค้า และจูงใจให้ผู้ประกอบการไทยหันมาใช้บริการขนส่งทางน้ำมากขึ้น เพราะที่ผ่านมาการขนส่งทางน้ำในประเทศมีแค่ร้อยละ 11-12 ของการขนส่งรวมในประเทศเท่านั้น โดยปัจจุบันได้มีการเดินหน้าพัฒนาท่าเรือสำคัญทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย ซึ่งได้แก่ ท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูลและท่าเรือสงขลา 2 ดังแสดงในภาพที่ 1 ซึ่งในขณะนี้แผนการก่อสร้างท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ได้มีการวางโมเดลการพัฒนาท่าเรือไว้เรียบร้อยแล้วแต่กำลังอยู่ระหว่างการทำการสำรวจในเรื่องของผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ



แผนภาพที่ 1 ที่ตั้งท่าเรือสงขลา 2 และท่าเรือปากบารา

โดยท่าเรือปากบารานั้นเป็นท่าเรือน้ำลึกที่จะมีระบบรางที่เป็นแลนด์บริดจ์ (Landbridge) ระยะทางประมาณ 142 กิโลเมตรมาเชื่อมโยงกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย (ท่าเรือสงขลา) และมีการสร้างท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 เพื่อรองรับการเติบโตของระบบการขนส่งทางเรือในอนาคต รวมถึงการเชื่อมโยงท่าเรือทั้งสองด้วยระบบราง

1.3 การคมนาคมทางราง (Railway Transport)

สำหรับเส้นทางรถไฟที่มีบทบาทสำคัญในการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าของจังหวัดสงขลา มีสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่เป็นสถานีหลักเชื่อมต่อกับสถานีปาดังเบซาร์ (Padang Besar) ในประเทศมาเลเซีย โดยมีระยะทางจากกรุงเทพมหานคร-หาดใหญ่ ประมาณ 947 กิโลเมตร และจากหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ 45 กิโลเมตร โดยทางรถไฟสายใต้เป็นเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเพียงสายเดียวที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน ทำให้การเดินทางระหว่างไทยกับมาเลเซียสะดวกมากขึ้น และสามารถเดินทางไปยังเมืองสำคัญของมาเลเซียได้ ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีการเดินรถไฟระหว่างกรุงเทพ-บัตเตอร์เวิร์ธ (Butterworth) ขาขึ้นและขาล่องวันละ 1 เที่ยว โดยสถานีรถไฟบัตเตอร์เวิร์ธ (Butterworth) ตั้งอยู่ในเขตเมือง

บัตเตอร์เวิร์ธ (Butterworth) รัฐปีนัง หรือ ออกเดินทางจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ในเวลา 10.00 น. โดยจากสถานีนี้ สามารถเดินทางด้วยรถไฟไปยังกัวลาลัมเปอร์ และประเทศสิงคโปร์ได้ ปัจจุบันรถบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ของไทยนิยมมาเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้นแค่ที่บริเวณสถานีปาดังเบซาร์ โดยพื้นที่และอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าของมาเลเซียมีความทันสมัยกว่าไทยมาก

1.4 SWOT พื้นที่ด้านชายแดนสะเตา

จุดแข็ง (Strength)

- ปัจจุบันด้านศุลกากรสะเตาเป็นด้านที่มีปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านเขตแดนทางบกสูงที่สุดในประเทศไทย
- ด้านสะเตาเป็นประตูทางใต้ของไทยบนแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) และตั้งอยู่บนเส้นทางที่สำคัญในการขนส่งสินค้าไปสู่ตลาดเอเชีย มีโครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมโยงทุกประเภท พร้อมพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์ที่ครบวงจร
- เป็นช่องทางขนส่งหลักทางถนนและรางเชื่อมต่อมาเลเซีย สู่สิงคโปร์ และใกล้ท่าเรือปีนังและท่าเรือกลางของประเทศมาเลเซีย
- บริเวณรอบๆพื้นที่เป็นตลาดเชื่อมโยงระหว่างผู้ซื้อมาเลเซียและผู้ส่งออกฝั่งไทยกับผู้ผลิตต่างๆของประเทศไทย อยู่ใกล้พื้นที่อุตสาหกรรมหนัก อุตสาหกรรมยางพารา และอุตสาหกรรมฮาลาลของประเทศมาเลเซียรวมถึงเป็นแหล่งผลิตและแปรรูปยางพาราที่สำคัญของประเทศไทย อีกทั้งเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมยางพารา ผลิตภัณฑ์อาหารทะเล

จุดอ่อน (Weakness)

- เนื่องจากมีปริมาณนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านสะเตาเป็นจำนวนมากทำให้เกิดปัญหาด้านความแออัดของพื้นที่บริเวณด่าน ทำให้ไม่สามารถรองรับการบริการได้อย่างเพียงพอ ทั้งทางด้านการขนส่งสินค้า โลจิสติกส์ และการผ่านแดนของประชาชนทั้งสองประเทศ
- ผู้ส่งออกสินค้าของไทยจำนวนไม่น้อย ยังขาดความรู้ความเข้าใจในขั้นตอน และพิธีการทางศุลกากร จึงเกิดความล่าช้า เอกสารไม่ครบ ไม่เข้าใจภาษาอังกฤษ รวมถึงสินค้าบางชนิดไม่ได้คุณภาพ ไม่มีตราเครื่องหมายฮาลาล เป็นต้น
- การดำเนินงานเกี่ยวกับด้านศุลกากรที่มีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน โดยเฉพาะการขอขบประมาณของแต่ละหน่วยงานจะเป็นลักษณะแยกส่วนกัน ไม่ได้มีการขอขบประมาณในภาพรวมของโครงการเดียวกัน โดยบางหน่วยงานได้รับการจัดสรรงบประมาณ แต่บางหน่วยงานได้รับการจัดสรรงบประมาณที่ไม่เหมาะสม จึงก่อให้เกิดความไม่เป็นเอกภาพในการพัฒนา รวมทั้งการบริหารที่ไม่มีเอกภาพในการแก้ปัญหา

โอกาส (Opportunity)

- พื้นที่ติดต่อกับประเทศมาเลเซีย สามารถเชื่อมโยงการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว
- อยู่ใน 1 ใน 5 พื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพเหมาะสมที่รัฐบาลผลักดันให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก
- อยู่ในแผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 3 ฝ่าย ได้แก่ อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT)
- รัฐบาลเล็งเห็นถึงความสำคัญในการก่อสร้างด้านศุลกากรแห่งใหม่และผลักดันในการขยายพื้นที่ด้านฯ

อุปสรรค (Threats)

- ปัญหาความไม่สงบของจังหวัดชายแดนภาคใต้ ทำให้ขาดความเชื่อมั่นในการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวของพื้นที่ รวมถึงการตัดขาดของเส้นทางในการขนส่งสินค้า

- การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยผ่านแดนเข้าประเทศมาเลเซียนั้น มีอุปสรรคขั้นตอนลำบากและยุ่งยากกว่าการนำเข้าสินค้าจากประเทศมาเลเซียเนื่องจาก รัฐบาลมาเลเซียป้องกันมิให้ยาเสพติดและสิ่งผิดกฎหมายเข้าสู่ประเทศมาเลเซีย

1.5 การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาคจังหวัดสงขลา (Macro Environment Analysis)

การวิเคราะห์เชิงนโยบาย (Politics: P)

- ภาครัฐได้มีนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตผลทางการเกษตรโดยให้มีการให้ความสำคัญกับการนำเอาผลิตผลทางการเกษตรเข้าสู่กระบวนการแปรรูปในระดับอุตสาหกรรมเพื่อเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่ม เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยมีการส่งออกผลิตผลทางการเกษตรส่วนใหญ่ในรูปของวัตถุดิบหรือผลิตผลที่มีการแปรรูปขั้นต้นที่มีมูลค่าต่ำ อาทิ การสนับสนุนให้มีการนำเอาผลิตผลทางการเกษตรที่ได้ เข้าสู่กระบวนการแปรรูปในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและส่งออกทดแทนการส่งออกในรูปของยางแท่งและวัตถุดิบขั้นต้นที่มีมูลค่าต่ำ โดยมีการดำเนินโครงการหลายโครงการผ่านองค์การสวนยาง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ อาทิเช่น
 - โครงการพัฒนาตลาดและแปรรูปยางเพื่อเพิ่มมูลค่าตามนโยบายของรัฐบาล
 - โครงการก่อสร้างโรงงานต้นแบบเพื่อเพิ่มมูลค่าด้านยางพารา
 - โครงการบริหารจัดการศูนย์เครือข่ายถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านยางพาราครบวงจร (กิจกรรมที่ 1 เชื่อมโยงเครือข่าย)
 - โครงการบริหารจัดการศูนย์เครือข่ายถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านยางพาราครบวงจร (กิจกรรมที่ 2 เผยแพร่ความรู้)
 - โครงการบริหารจัดการศูนย์เครือข่ายถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านยางพาราครบวงจร (กิจกรรมที่ 3 ศูนย์เรียนรู้)
- คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบ เห็นชอบ และอนุมัติ ตามมติคณะกรรมการนโยบายยางธรรมชาติ (กยณ.) ครั้งที่ 3/2557 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2557 รับทราบแนวทางการบริหารจัดการยางขององค์การสวนยาง และเห็นชอบการดำเนินงานตามโครงการ 4 โครงการดังต่อไปนี้
 - โครงการสร้างมูลค่าผลิตภัณฑ์กันชนรักษาเสถียรภาพราคายาง
 - โครงการชดเชยรายได้แก่เกษตรกรชาวสวนยาง
 - โครงการสนับสนุนสินเชื่อเกษตรกรชาวสวนยางรายย่อยเพื่อประกอบอาชีพเสริม
 - โครงการสนับสนุนสินเชื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนแก่ผู้ประกอบการยาง

1) การวิเคราะห์ภาพรวมเชิงเศรษฐกิจ (Economics: E)

- รายงานแนวโน้มเศรษฐกิจโลก (Global Economic Prospects-GEP) จัดพิมพ์โดยธนาคารโลกรายงานว่า หลังจากที่เกิดวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2557 เป็นที่น่าผิดหวัง แต่ปี 2558 นี้แนวโน้มจะดีขึ้น ประเทศกำลังพัฒนาจะเติบโตมากขึ้นในปีนี้ ส่วนหนึ่งเกิดจากราคาน้ำมันดิบลดลง เศรษฐกิจของสหรัฐฯ ที่เข้มแข็งขึ้น อัตราดอกเบี้ยที่ยังคงอยู่ในระดับต่ำ และความผันผวนที่น้อยลงของเศรษฐกิจประเทศตลาดเกิดใหม่ที่มีขนาดใหญ่ ในปี 2557 เศรษฐกิจโลกขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 2.3 และคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกในปี 2558 นี้จะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3 ในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 3.3 โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจของสหรัฐฯ และอังกฤษมีแนวโน้มฟื้นตัวเนื่องจากตลาดแรงงานฟื้นตัวและนโยบายทางการเงินยังคงผ่อนคลาย ในทางกลับกันประเทศในแถบยุโรปและญี่ปุ่นได้มีการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจอย่างลุ่มๆดอนๆ เนื่องจากผลของภาวะวิกฤติ

ทางการเงินที่ยังคงมีอยู่ ส่วนเงินกำลังชะลอเศรษฐกิจอย่างระมัดระวัง คาดว่าเศรษฐกิจจีนจะชะลอตัวลง แต่ยังคงเติบโตอย่างแข็งแกร่งในระดับร้อยละ 7.1 ต่อปี (จากร้อยละ 7.4 ในปี 2557) และอยู่ที่ร้อยละ 7 ในปี 2559 สำหรับเศรษฐกิจไทยในปี 2558 สำนักงานเศรษฐกิจการคลังคาดว่า เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มขยายตัวในอัตราเร่งขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 4.1 (โดยมีช่วงคาดการณ์ที่ร้อยละ 3.6 – 4.6)

- ปัจจัยพื้นฐานที่กำหนดราคายางพาราคือความต้องการใช้ (อุปสงค์) และปริมาณผลผลิต (อุปทาน) โดยปริมาณการใช้ยางของโลกจะขึ้นกับภาวะเศรษฐกิจโลกโดยปัญหาเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกาส่งผลให้ปริมาณการใช้ยางเพิ่มขึ้นน้อยกว่าการเพิ่มขึ้นของพื้นที่เพาะปลูกยาง
- ในปี 2013 จีนมีปริมาณการผลิตยางพาราธรรมชาติประมาณ 8.56 แสนตัน ในขณะที่เดียวกัน พื้นที่ปลูกยางพาราในประเทศจีนเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์เติบโตอย่างรวดเร็ว โดยแหล่งผลิตของจีนคือมณฑลไห่หนานและยูนนาน นอกจากนี้จีนกำลังเร่งลงทุนเพาะปลูกยางพาราในประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทย เช่น ลาว กัมพูชา และเวียดนาม โดยผลผลิตยางพาราที่จีนลงทุนเพาะปลูกในตอนเหนือของลาว ได้เริ่มออกสู่ตลาดและส่งออกไปยังจีนแล้ว
- การส่งออกยางพาราแปรรูปในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง ถือเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับวัตถุดิบจากภาคการเกษตร ซึ่งมูลค่าเพิ่มหรือรายได้ที่เกิดขึ้นนี้จะกระจายไปสู่เกษตรกรและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง อันจะส่งผลดีต่อสถานะเศรษฐกิจโดยรวม เนื่องจากยางพารา เป็นผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรที่มีความเชื่อมโยงสายโซ่อุปทานการผลิตตั้งแต่ระดับต้นน้ำ (ภาคการเกษตร) ไปจนถึงระดับกลางน้ำและปลายน้ำ (ภาคอุตสาหกรรมและการค้า) ซึ่งเป็นปัจจัยในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวมทั้งในระดับท้องถิ่นและในระดับประเทศ
- อย่างไรก็ตามการขาดความเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทาน และการรวมกลุ่มเครือข่ายในลักษณะของคลัสเตอร์ ยังเป็นปัญหาสำคัญของการดำเนินงานของทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจในอุตสาหกรรมยางพารา โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมยางพาราของไทย อันส่งผลให้เกิดปัญหาการขาดประสิทธิภาพในกระบวนการผลิตนับตั้งแต่การผลิตวัตถุดิบ การแปรรูปในระดับอุตสาหกรรมและการวางแผนการตลาดที่ยังขาดความสอดคล้องในการดำเนินงาน รวมถึงปัญหาการขาดการกำหนดมาตรฐานสินค้าร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการและผู้บริโภคในระดับต่างๆ ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่วนหนึ่งเกิดจากลักษณะการดำเนินธุรกิจโดยรวมของประเทศที่มีผู้ประกอบการรายย่อยเป็นจำนวนมาก และขาดการรวมกลุ่มเพื่อกำหนดทิศทางพัฒนาาร่วมกันทั้งภายในกลุ่มของผู้ประกอบการธุรกิจประเภทเดียวกันและกลุ่มธุรกิจที่มีความเกี่ยวเนื่องกันในระบบโซ่อุปทาน

2) การวิเคราะห์เชิงสังคมวัฒนธรรม (Socio-culture: S)

ในอดีตนั้นยางพาราเป็นผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรที่ทำให้เกิดการสร้างงานและอาชีพในชนบท และสามารถช่วยลดและแก้ปัญหาการเคลื่อนย้ายของแรงงานจากชนบทไปสู่สังคมเมือง และส่งผลให้เกิดความเข้มแข็งของชุมชน แต่อย่างไรก็ตามจากปัญหาราคายางตกต่ำ ทำให้เกิดผลกระทบต่อชาวสวนยางพาราเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ยังมีต้นทุนที่สูงในส่วนของการแบ่งค่าตอบแทนระหว่างเจ้าของสวนยางกับลูกจ้างที่กรีดยางซึ่งเมื่อราคายางตกต่ำ รายได้ก็ไม่คุ้มกับรายจ่ายที่เกิดขึ้น ซึ่งปัจจุบันเริ่มมีชาวสวนยางเริ่มขายสวนของตนเอง ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาสังคมอื่นๆตามมา

3) การวิเคราะห์เชิงเทคโนโลยี (Technology: T)

การพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับยางพารา ปัจจุบันการพัฒนาของเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม ยางพาราสามารถเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมได้เป็นอย่างมาก โดยประเทศไทย ได้มีการดำเนินการในด้านต่างๆ เพื่อยกระดับ

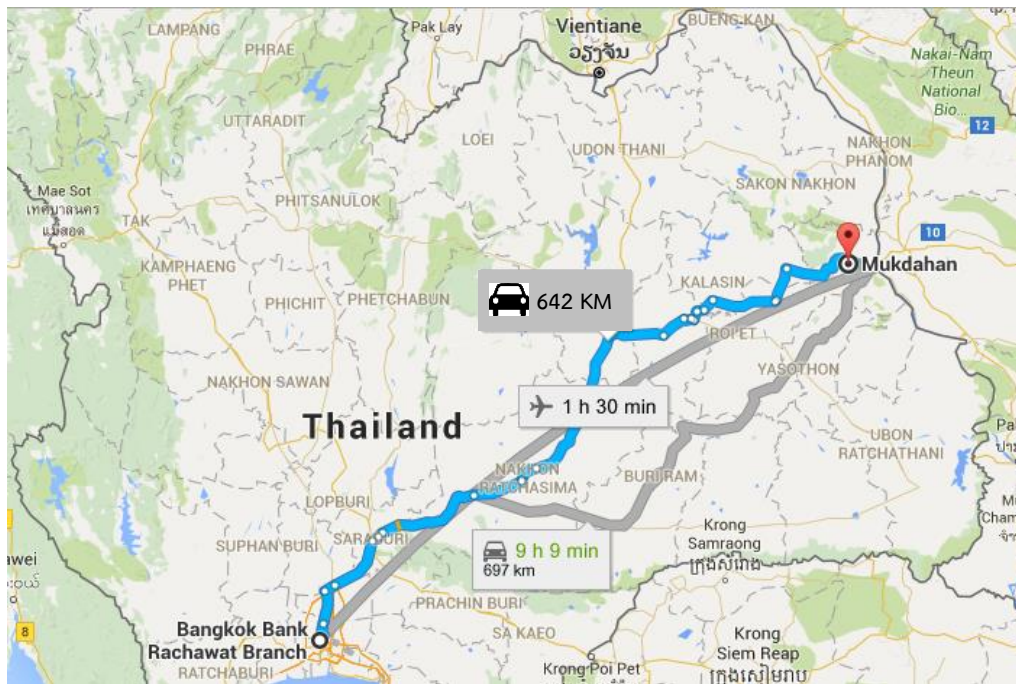
2. จังหวัดมุกดาหาร

จังหวัดมุกดาหารตั้งอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 642 กิโลเมตร และอยู่ห่างจากจังหวัดนครราชสีมา 410 กิโลเมตร โดยในอดีตนั้นจังหวัดมุกดาหารเคยเป็นส่วนหนึ่งของจังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหารมีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดสกลนครและจังหวัดนครพนมทางทิศเหนือ ทิศใต้ติดต่อกับจังหวัดอำนาจเจริญ จังหวัดยโสธรและจังหวัดร้อยเอ็ด ทิศตะวันตกติดต่อกับจังหวัดร้อยเอ็ดและจังหวัดกาฬสินธุ์ ทิศตะวันออกติดต่อกับแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว โดยแผนภาพที่ 4.21 แสดงที่ตั้งของจังหวัดมุกดาหาร



แผนภาพที่ 2 แผนที่ตั้งจังหวัดมุกดาหาร และอาณาเขตติดต่อ

จังหวัดมุกดาหารอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ 642 กิโลเมตร โดยเส้นทางการเดินทางและการขนส่งมาจังหวัดมุกดาหารจะใช้เส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา - บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - โพนทอง - คำชะอี - มุกดาหาร หรือเส้นทาง กรุงเทพฯ - นครราชสีมา (ทางหลวงหมายเลข 2) เลี้ยวขวาเข้าเส้นทางหมายเลข 207 ที่บ้านวัดผ่าน ประทาย พุทไธสง พักคณภูมิพิสัย (ทางหลวงหมายเลข 202) เกษตรวิสัย สุวรรณภูมิ ยโสธร แยกเข้ามาทางหลวงหมายเลข 2169 ผ่านทรายมูล กุดชมเลิงนกทา แยกซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 212 ผ่านอำเภอนิคมน้ำอูนสู่มุกดาหาร



แผนภาพที่ 3 เส้นทางจากกรุงเทพมหานครมายังจังหวัดมุกดาหาร

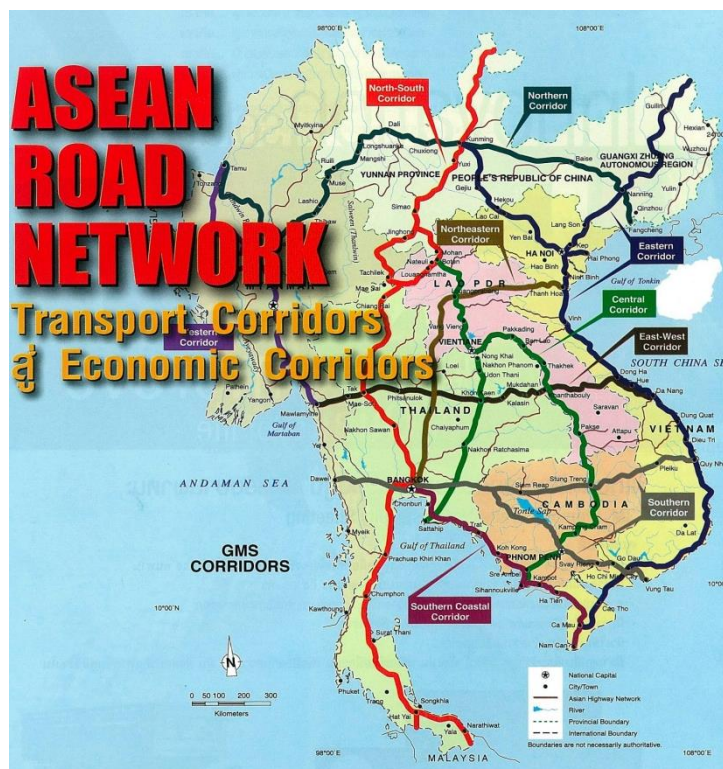
จังหวัดมุกดาหาร เป็นประตูสู่อินโดจีนโดยมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เชื่อมโยงกับแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ตามแผนงานการพัฒนาเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางบกในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบ GMS และ ACMECS ระหว่างไทย สปป.ลาว พม่า และเวียดนาม ภายใต้การสนับสนุนของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ให้เป็นเส้นทางการคมนาคมทางบกที่สั้นที่สุด มีต้นทุนน้อยที่สุด และเกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางด้านการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวและภาคบริการ ตลอดจนด้านอื่นๆ และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งนี้มีบทบาทในการรองรับการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 9 หรือ R9 ของสปป.ลาว ทางแขวงสะหวันนะเขตไปเชื่อมต่อกับเวียดนามตอนกลาง ตลอดไปถึงชายแดนทะเลเข้าบรรจบเส้นทางหมายเลข 1 โดยมีหัวเมืองที่สำคัญของเวียดนาม คือ เมืองกวางตรี เมืองเว้ (เมืองหลวงเก่า) และเมืองดานัง ซึ่งเป็นท่าเรือที่สำคัญสามารถรองรับเรือขนาด 30,000 ตัน ซึ่งจะทำให้จังหวัดมุกดาหารกลายเป็นเมืองศูนย์กลางทางการค้า และพาณิชย์กรรมของภาคอีสานอีกเมืองหนึ่งของประเทศไทย จากกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA) ระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ EWEC ที่มีข้อกำหนดให้มีการอำนวยความสะดวกในการขนส่งโดยการดำเนินการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ในจุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ไทย-ลาว) จุดผ่านแดนแดนสะหวัน-ลาวบาว ในวันที่ 11 มิถุนายน 2552 ทำให้มุกดาหารอยู่ในฐานะเมืองหน้าด่าน หรือประตูออกสู่ทะเลจีนใต้ และเป็น Hub ในการกระจายสินค้าผ่านลาว-เวียดนามตามเส้นทางหมายเลข 9 ไปยังท่าเรือดานัง และขึ้นเหนือผ่าน วินท์-ฮานอย เข้าสู่จีนตอนใต้ที่หนานหนิงที่เป็นเมืองศูนย์กลางฐานโลจิสติกส์ ฐานธุรกิจการค้า และฐานการผลิตแปรรูประดับภูมิภาคสำหรับความร่วมมือระหว่างจีน-อาเซียน อย่างไรก็ตามปัจจัยที่เป็นข้อจำกัดหลายประการที่ทำให้ GMS CBTA ยังไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพนัก คือในเรื่องของทั้งข้อกำหนดเรื่องการขนส่ง การเก็บค่าผ่านทาง ระยะเวลาทำการของด่านทั้ง 3 ประเทศ รวมทั้งข้อจำกัดเรื่องเส้นทางการขนส่งในช่วงของประเทศเวียดนามที่ยังไม่ได้มาตรฐาน การจราจรหนาแน่น และมีการจำกัดความเร็วค่อนข้างต่ำ ซึ่งส่งผลต่อระบบการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ของเส้นทางหมายเลข 9 ลดขีดความสามารถลง แต่ในอนาคตเมื่อผ่านการเจรจาตามกลไกต่างๆ ของข้อตกลง และการผลักดันความร่วมมือตามกรอบความร่วมมือที่เกี่ยวข้องข้อจำกัดทั้งหมดน่าจะได้รับการแก้ไขในไม่ช้า



แผนภาพที่ 4 สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 จังหวัดมุกดาหาร

เส้นทาง R9 ที่กล่าวถึงเป็นเส้นทางสายหลักตามกรอบความร่วมมือในอนุภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub region: GMS) และเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของฝั่งทะเลจีนใต้ และทะเลอันดามัน โดยมีมุกดาหารและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เป็นประตู (Gateway) จากมุกดาหารสู่ทะเลจีนใต้ผ่านสหวนะเขตของ สปป.ลาว เข้าสู่เวียดนาม ในด้านลาวบาว-กวางจิ ลงสู่ท่าเรือดานัง จะมีระยะทางประมาณ 520 กิโลเมตร และจากมุกดาหารเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามัน ผ่านขอนแก่น-พิษณุโลก-ตาก-แม่สอด เข้าสู่เมียนมาร์ที่เมืองเมียวดีลงสู่ทะเลอันดามันที่ท่าเรือเกาะละเห่ง มีระยะทางประมาณ 930 กิโลเมตร รวมระยะทางเส้นทางสายนี้ทั้งสิ้น 1,450 กิโลเมตร จากเส้นทางดังกล่าวทำให้เกิดการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกโดยเฉพาะไทย (มุกดาหาร) สปป.ลาว และเวียดนาม ได้มีการเชื่อมโยงทางการค้าโดยผ่านเส้นทางมุกดาหาร-สหวนะเขต-เว้-ดานัง-วินห์-ฮานอย ปัจจุบันสินค้าไทยจะขนส่งผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 เชื่อมโยงไปยังเมืองลาวบาว เมืองชายแดนของประเทศเวียดนามก่อนเข้าสู่เส้นทางหลักหมายเลข 1 ของเวียดนามและเชื่อมโยงไปยังท่าเรือไฮฟอง หรือท่าเรือดานัง โดยปัจจุบันการขนส่งสินค้าจากไทยจะผ่านเส้นทางสายนี้เป็นหลัก โดยสินค้าที่จะลงท่าเรือดานังจะมีประมาณ 15% ของสินค้าทั้งหมด สินค้าที่เหลือจะกระจายสู่เวียดนามตอนกลางที่มีพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ซึ่งจัดเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่พัฒนาได้รวดเร็วที่สุดแห่งหนึ่งทางภาคกลางของเวียดนาม และตอนเหนือเข้าสู่ฮานอยเมืองหลวงของเวียดนามตามเส้นทางหมายเลข 1A และมีบางส่วนเข้าสู่จีนโดยผ่านด่านโหยวอี้กวน เมืองหนานหนิง สำหรับเหตุผลอีกประการหนึ่งที่จังหวัดมุกดาหารมีข้อได้เปรียบ คือการพัฒนาเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจในเมืองสหวนะเขต สปป.ลาว ซึ่งมีความสำคัญทางเศรษฐกิจเป็นอันดับ 2 ของสปป.ลาว รองจากกรุงเวียงจันทน์ เป็นจุดบรรจบของเส้นทางสำคัญหลายสายทั้งเส้นทาง R9 และ R13 ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงตามแนวเหนือ-ใต้ของสปป.ลาว จะบรรจบกับเส้นทางหลักหมายเลข 7 ของกัมพูชา ทั้งนี้ เส้นทางหมายเลข 9 จะตัดกับเส้นทางหมายเลข 13 ที่แยกเซโนในแขวงสหวนะเขต ส่งผลให้แขวงสหวนะเขตเป็นพื้นที่ศักยภาพแห่งใหม่ของสปป.ลาว ที่มีถนนเชื่อมต่อกับประเทศต่างๆ ในกลุ่ม GMS ถึง 5 ประเทศ ทำให้แขวงสหวนะเขตสามารถดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศได้เป็นอย่างดี ด้วยเหตุนี้แขวงสหวนะเขตจึงได้จัดทำโครงการพัฒนาต่างๆ ขึ้นเพื่อรองรับการลงทุน ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน (Savan-Seno Special Economic Zone) เป็นเขตนิคมอุตสาหกรรมและศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า โครงการเมืองสะหวัน (Savan City) เป็นโครงการพัฒนาพื้นที่ 2,680 ไร่ ในแขวงสหวนะเขต เพื่อพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นเมืองเศรษฐกิจที่ครบวงจรเป็นการลงทุนซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาพัฒนาโครงการดังกล่าวให้เสร็จสมบูรณ์ได้ภายในปี พ.ศ. 2660 รวมทั้งมีแผนพัฒนาสนามบินสหวนะเขตให้เป็นสนามบินนานาชาติแห่งใหม่ของสปป.ลาว เพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจในบริเวณนี้อีกด้วย นอกจากนี้จังหวัดมุกดาหารยังมีศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในรูปแบบของเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนด้านการผลิตเพื่อการส่งออก (Export Processing Zone: EPZ) เช่นกัน โดยอาศัยปัจจัยด้านพื้นที่

เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และศักยภาพด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ EWEC โดยมีพื้นที่ที่เหมาะสม ได้แก่ พื้นที่อำเภอเมือง อำเภอคำชะอี และอำเภอนิคมน้ำอูน



แผนภาพที่ 5 เส้นทางเชื่อมโยงทางถนน

นอกจากนี้ทางจังหวัดมุกดาหารเองก็พยายามผลักดันให้ตัวจังหวัดจัดเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยได้มีการสำรวจพื้นที่รองรับการเกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมุกดาหารเนื่องจากมีความพร้อมในเรื่องผลิตผลทางการเกษตร ด้านอุตสาหกรรม ด้านโลจิสติกส์ และสถานที่ท่องเที่ยว ทั้งนี้เพื่อเป็นการผลักดันให้จังหวัดมุกดาหารเป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ จึงมีมติ ครม. เห็นชอบโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายบ้านไผ่ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด มุกดาหาร นครพนม ซึ่งโครงการดังกล่าวได้มีการศึกษาความเหมาะสมเอาไว้เรียบร้อยแล้ว หากโครงการนี้เปิดให้บริการจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจโดยรวม สามารถส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้คล่องตัว สร้างรายได้แก่ประชาชน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเป็นจุดเชื่อมต่อ รองรับการค้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2.2 การคมนาคมทางราง

เส้นทางขนส่งทางรางมีโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายบ้านไผ่ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด มุกดาหาร นครพนม แนวเส้นทางจะครอบคลุมพื้นที่ 5 จังหวัด 14 อำเภอ มีจุดเริ่มต้นจากสถานีบ้านไผ่ ผ่าน อ.กุตุรงค์ อ.บรบือ อ.เมืองมหาสารคาม อ.เมืองร้อยเอ็ด อ.เชียงขวัญ อ.โพนทอง อ.หนองพอก อ.นิคมคำสร้อย อ.เมืองมุกดาหาร อ.หว้านใหญ่ อ.ธาตุพนม อ.เรณูนคร และ อ.เมืองนครพนม รวมระยะทางประมาณ 336 กิโลเมตรจะเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างประตูการค้า (Gateway) จากท่าเรือแหลมฉบังไปยังมุกดาหารและนครพนม โดยสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าเรือทวายของสหภาพเมียนมา ซึ่งเป็นส่วนสำคัญของเส้นทางขนส่งตามแนวเศรษฐกิจตะวันออกสู่ตะวันตกเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนดังแผนภาพที่ 6

โอกาส (Opportunity)

- การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 2 ระหว่างจังหวัดมุกดาหารและสะหวันนะเขตนั้นจะช่วยส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาวมากยิ่งขึ้น
- ข้อตกลงด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนระหว่าง ไทย-ลาว-เวียดนาม (CBTA) สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งในอนุภูมิภาค เป็นการเปิดโอกาสด้านการค้า การลงทุน
- มีการสถาปนาความสัมพันธ์เมืองแฝดสามระหว่าง มุกดาหาร - สะหวันนะเขต (ลาว) – กวางตรี (เวียดนาม) เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์และความร่วมมืออันดีในหลายด้าน
- นโยบายการเปิดเสรีทางการค้ากับจีน และประเทศภูมิภาคอินโดจีน จะเป็นแหล่งกระจายสินค้าทางการเกษตร

อุปสรรค (Threats)

- ขาดการสนับสนุนและผลักดันนโยบายด้านพัฒนาการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านอย่างจริงจังและต่อเนื่อง
- ข้อจำกัดด้านนโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบระหว่างประเทศที่ยังยากซับซ้อน ไม่เอื้ออำนวยต่อการค้า การลงทุน
- หลักเกณฑ์การติดต่อการค้าขายของประเทศเพื่อนบ้านไม่แน่นอนและชัดเจน รวมทั้งขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรมีปัญหาตามกฎหมาย ขั้นตอน ระเบียบ เงื่อนไขไม่เป็นสากล ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการค้าขายระหว่างจังหวัดกับประเทศ สปป.ลาว เวียดนาม และจีน
- การขนส่งสินค้าจากจังหวัดมุกดาหารไปยังเวียดนามมีข้อจำกัดเรื่องการเดินทางด้วยพวงมาลัยซ้าย-ขวา และถนนบางเส้นทางในประเทศเวียดนามจำกัดความเร็ว ซึ่งทำให้การขนส่งสินค้ามีความล่าช้า และในสปป.ลาว ถนนบางเส้นยังคงเป็นถนนสองช่องทางการจราจรและชำรุดเสียหาย
- แรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในจังหวัดมุกดาหารส่วนใหญ่ลักลอบเข้ามาในลักษณะที่ผิดกฎหมาย

2.4 การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาคจังหวัดมุกดาหาร (Macro Environment Analysis)

1) การวิเคราะห์เชิงนโยบาย (Politics: P)

- ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการเพิ่มผลผลิต เพื่อเพิ่มมูลค่าเพิ่มผลผลิตภาคการเกษตรและเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่เกษตรกร และเน้นให้มีการแปรรูปผลผลิตภาคการเกษตรเข้าสู่กระบวนการในระดับอุตสาหกรรม เนื่องจากการลงทุนและการประกอบการภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดมุกดาหารมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและมั่นคง รวมทั้งการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการเกษตรและปัจจัยผลิตในระดับชุมชน เพื่อยกระดับการผลิต
- คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมีมติเห็นชอบพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก 5 พื้นที่ ซึ่ง 1 ใน 5 มีชายแดนจังหวัดมุกดาหารประกอบอยู่สำหรับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ 5 จังหวัดที่ประกาศแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการพัฒนาพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานรองรับ โดยจะเริ่มโครงการปี 2561 โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) จะให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งจะต้องยื่นขอ บีโอไอ ภายในปี 2560

2) การวิเคราะห์ภาพรวมเชิงเศรษฐกิจ (Economics: E)

- รายงานการผลิตจังหวัดมุกดาหาร การผลิตภาคเกษตร มีสัดส่วนร้อยละ 24.19 ของ GPP จังหวัดขยายตัวร้อยละ 10.69 จากที่ขยาย ตัวร้อยละ 3.05 ในปีที่ผ่านมาเนื่องจาก สาขาเกษตรกรรมฯ ขยายตัวร้อยละ 10.91 จากร้อยละ 4.78 ในปีที่ผ่านมาทั้งนี้เป็นผลจากกิจกรรมการปลูกพืชขยายตัวร้อยละ 15.45

เนื่องจากการขยายตัวของ การปลูกข้าว อ้อยโรงงานและยางพารา สำหรับสาขาประมง ขยายตัวร้อยละ 7.20 จากที่หดตัวร้อยละ 17.75 ในปีที่ผ่านมา ซึ่งเพิ่มขึ้นจากการจับสัตว์น้ำจากแหล่งน้ำธรรมชาติ เนื่องจากปริมาณน้ำใน แหล่งน้ำต่างๆ เพิ่มขึ้นทำให้ปริมาณการจับสัตว์น้ำได้เพิ่มขึ้นตามมา **ภาคนอก เกษตร** มีสัดส่วนร้อยละ 75.81 ของ GPP จังหวัดขยายตัวร้อยละ 8.21 เมื่อเทียบกับ ร้อยละ 5.77 ในปีที่ผ่านมา เป็นผลมาจากการขยายตัวของสาขาอุตสาหกรรมร้อยละ 17.53 โดยเฉพาะการผลิตผลิตภัณฑ์ ยางพารา อุตสาหกรรมโรงสี และอุตสาหกรรมการผลิตน้ำตาล ซึ่งขยายตัวตามปริมาณผลผลิตของข้าว ยางพาราและอ้อยที่เพิ่มขึ้น สาขาการก่อสร้างขยายตัวร้อยละ 12.01 จากการก่อสร้างอาคารเพื่ออยู่อาศัย ของเอกชนที่เพิ่มขึ้น สาขาบริการด้านอสังหาริมทรัพย์ ขยายตัวร้อยละ 5.16 จากการขยายตัวของจำนวน คริวเรือนและการให้เช่าอาคารพาณิชย์ที่เพิ่มขึ้น สาขาบริหารราชการแผ่นดิน ขยายตัวร้อยละ 1.76 จาก การบริหารราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคและตำรวจ สาขาการศึกษาขยายตัวร้อยละ 5.48 ซึ่งเพิ่มขึ้นทั้ง การศึกษาภาครัฐและเอกชน สาขาบริการด้านสุขภาพขยายตัวร้อยละ 18.18 จากการขยายตัวของ โรงพยาบาลทั่วไปของรัฐมีจำนวนบุคลากรเพิ่มขึ้น สาขาบริการด้านชุมชน และสาขาลูกจ้างในครัวเรือน ส่วนบุคคลขยายตัวร้อยละ 12.95 และ 42.10 ตามลำดับ

- อุตสาหกรรมที่ขยายตัวสูงขึ้น ได้แก่ อุตสาหกรรมการผลิตผลิตภัณฑ์ยางพารา ซึ่งขยายตัวตามปริมาณการ ผลิตยางพาราที่เพิ่มขึ้นประกอบกับมีผู้ประกอบการรายใหญ่เพิ่มขึ้น รวมถึงอุตสาหกรรมสินค้าพื้นบ้านอย่าง OTOP ซึ่งมีการขยายตัวตามปริมาณการจำหน่ายสินค้าประเภทของใช้ ของตกแต่ง ของที่ระลึก เป็นสำคัญ
- สำหรับการค้าขายทั้งในส่วนการค้าปลีก และค้าส่ง และการซ่อมแซม ซะลดตัวลง จากในปีที่ผ่านมาเป็นผล จากการชะลอตัวของหมวดการขายปลีกซึ่งมาจากการชะลอตัวของการขายปลีกยานยนต์ ร้านขายของชำ และการลดลงของการขายปลีกรถจักรยานยนต์ และห้างสรรพสินค้า เนื่องจากผู้บริโภคระมัดระวังการใช้ จ่ายเพิ่มขึ้น
- การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีด้านเศรษฐกิจและสังคมกับประเทศเพื่อนบ้าน อย่าง สปป.ลาว ที่เป็นหุ้นส่วน ทางยุทธศาสตร์ เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนระหว่างประเทศ

3) การวิเคราะห์เชิงสังคมวัฒนธรรม (Socio-culture: S)

จังหวัดมุกดาหารเน้นให้คนเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ มีคุณภาพ มีศักยภาพ ความสามารถในการแข่งขันสู่สังคมและมี พื้นฐานความรู้ เพื่อเป็นการสร้างภูมิคุ้มกันทางวัฒนธรรม เชิดชูคุณค่าความเป็นไทย และสืบสานวัฒนธรรมพื้นเมือง รวมถึง การยกระดับฝีมือแรงงาน และผลิตแรงงานระดับฝีมือ เทคนิค และเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระดับ สากล และเป็นการแก้ปัญหาอาชญากรรมและลดอาชญากรรมในเชิงบูรณาการอย่างเป็นระบบ อีกทั้งจัดให้มีระบบการบริหาร จัดการสถานะบุคคล ระบบการป้องกันการลักลอบเข้าออกเมือง และการจัดระเบียบแรงงานต่างด้าวที่มีประสิทธิภาพ

4) การวิเคราะห์เชิงเทคโนโลยี (Technology: T)

การพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของจังหวัดมุกดาหาร เนื่องจากนโยบายของรัฐ มีการประกาศให้จังหวัดมุกดาหารเป็นเขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงการพัฒนาและเพิ่มมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์ทาง การเกษตรของจังหวัด แต่ทั้งนี้ทางจังหวัดก็ยังคงขาดการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตทางการเกษตรและอุตสาหกรรมแบบครบ วงจร จึงควรจะต้องเร่งพัฒนาในจุดนี้ให้เพิ่มขึ้นเพื่อรองรับความต้องการของตลาดที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

3. จังหวัดนครพนม

จังหวัดนครพนม เป็นจังหวัดชายแดน ตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย พื้นที่มีลักษณะเลียบยาว ตามแนวชายฝั่งขวาของแม่น้ำโขง ประมาณ 174 กิโลเมตร มีระยะทางห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 735 กิโลเมตร

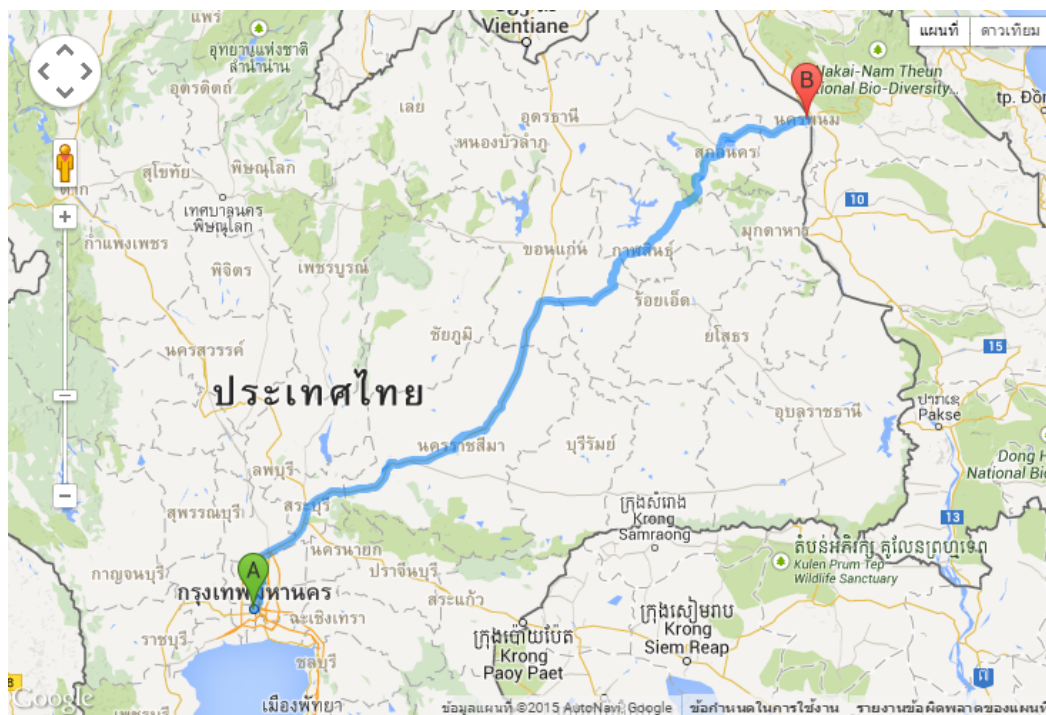
[illegible]

สำหรับการค้าระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ประกอบด้วยด้านการค้าชายแดนที่มีศักยภาพและมีมูลค่านำเข้าส่งออกสินค้าเป็นลำดับต้น ๆ ของประเทศไทยและมีทิศทางการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นโดยเฉพาะจังหวัดนครพนม มุกดาหาร และหนองคาย ซึ่งโดยลักษณะการประกอบธุรกิจของคนจังหวัดนครพนมที่มีพื้นที่ติดต่อกับ สปป.ลาวนั้น โดยส่วนใหญ่ผู้ประกอบการชายแดนจังหวัดนครพนมประกอบธุรกิจส่งออกมากที่สุด โดยสินค้าส่วนใหญ่ที่ทำการส่งออกจากประเทศไทย ได้แก่ น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน รถยนต์และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า สินค้าปศุสัตว์ และอุปกรณ์ก่อสร้าง เป็นต้น ซึ่งมีมูลค่าการส่งออก 2,413.71 ล้านบาท

๓

3.1 การคมนาคมทางบก ถนน และทางหลวง

สำหรับเส้นทางคมนาคมทางบกที่ใช้เดินทางโดยรถยนต์ รถโดยสารประจำทาง และรถบรรทุกสินค้าไปยังจังหวัดนครพนมนั้นจะใช้ถนนทางหลวงหมายเลข 1 ถนนพหลโยธิน ถึงสระบุรีบริเวณกิโลเมตรที่ 107 แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 2 ถนนมิตรภาพ ผ่านจังหวัดนครราชสีมา ถึงอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 23 ผ่านจังหวัดมหาสารคาม กาฬสินธุ์ และจังหวัดสกลนคร ถึงจังหวัดนครพนม รวมระยะทาง 740 กิโลเมตร ดังแสดงเส้นทางการเดินทางได้ตามแผนภาพที่ 8



แผนภาพที่ 8 เส้นทางการเดินทางจากกรุงเทพ – นครพนม

ทั้งนี้จังหวัดนครพนมมีทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัด สำหรับใช้เดินทางติดต่อกับ จังหวัดใกล้เคียง แสดงรายละเอียดต่อไปนี้

ระหว่างจังหวัด

- จังหวัดสกลนคร ระยะทาง 93 กิโลเมตร
- จังหวัดอุดรธานี ระยะทาง 252 กิโลเมตร
- จังหวัดหนองคาย ระยะทาง 303 กิโลเมตร
- จังหวัดบึงกาฬ ระยะทาง 158 กิโลเมตร
- จังหวัดมุกดาหาร ระยะทาง 104 กิโลเมตร
- จังหวัดอำนาจเจริญ ระยะทาง 192 กิโลเมตร
- จังหวัดอุบลราชธานี ระยะทาง 271 กิโลเมตร

3.2 ทางอากาศ

จังหวัดนครพนมมีสนามบินสำหรับขนส่งผู้โดยสารและสินค้า อยู่ห่างจากตัวจังหวัด 15 กิโลเมตร ตามเส้นทางนครพนม – สกลนคร (แผนภาพที่ 9)



แผนภาพที่ 9 ท่าอากาศยานนครพนม

3.3 ทางน้ำ

จังหวัดนครพนมมีเรือยนต์ข้ามฟากระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่ด่านศุลกากรนครพนม และจุดผ่อนปรนทั้ง 4 แห่งที่มีเขตพื้นที่ติดกับแม่น้ำโขงและสปป.ลาว ได้แก่ (แผนภาพที่ 10)

- บ้านดอนแพง อ.บ้านแพง - บ้านบึงกลาง เมืองปากกระดิ่ง สปป.ลาว
- บ้านท่าอุเทน อ.ท่าอุเทน - บ้านหินบูน เมืองหินบูน สปป.ลาว
- บ้านธาตุพนม อ.ธาตุพนม - บ้านปากเซบั้งไฟ เมืองหนองบก สปป.ลาว
- บ้านหาดท่า อ.เมือง - บ้านปากเป้ง เมืองท่าแขก สปป.ลาว



แผนภาพที่ 10 ท่าเรือข้ามฟากจังหวัดนครพนม บริเวณด่านศุลกากรนครพนม

3.4 SWOT พื้นที่จังหวัดนครพนม

จากการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคมทั้งภายในและภายนอกจังหวัด คณะผู้วิจัยจึงได้วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคต่อการพัฒนาจังหวัดไว้หลายข้อ ซึ่งสถานการณ์ในปัจจุบันทิศทางการพัฒนาจังหวัดเปลี่ยนไป เนื่องจากนโยบายรัฐบาล นโยบายการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ (Country Strategy) รวมถึงความต้องการของประชาชนในจังหวัด ประกอบกับจังหวัดนครพนมได้เปิดใช้สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม – คำม่วน) ทำให้กำหนดจุดยืนยุทธศาสตร์การพัฒนา (Positioning) เปลี่ยนจากเมืองกันชนหรือเมืองปิดกลายเป็นประตูสู่ประเทศเพื่อนบ้าน และเงินตอนใต้ที่สั้นและสะดวกที่สุด โดยได้สรุปผลการวิเคราะห์ SWOT Analysis ไว้ดังนี้

จุดแข็ง (Strengths)

- มีจุดเด่นด้านสภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ อยู่บนปากทางที่สั้นและสะดวกที่สุดในการเชื่อมโยงภาคอีสานของไทยเข้ากับเขตเศรษฐกิจจีนตอนใต้ (หนานหนิงและกวางตุ้ง) โดยเส้นทางนี้จะเชื่อมผ่านเขตเศรษฐกิจสำคัญขนาดใหญ่ที่กำลังพัฒนา (Economic Node) ในภูมิภาคอินโดจีน อาทิ แหล่งทรัพยากรแร่ธาตุและแหล่งผลิตไฟฟ้าใน สปป.ลาว ตอนกลาง ท่าเรือน้ำลึกใหม่ในทะเลจีนใต้หวังอ่าวที่ลาวและเวียดนามให้ความสำคัญ เขตนิคมอุตสาหกรรมเหล็กกล้าเงินเยืองที่ได้หวั่นมาลงทุนกว่า 3 แสนล้านบาท เมืองวินห์มหานครขนาดใหญ่ในเวียดนามตอนกลาง และเมืองฮานอยเมืองหลวงของเวียดนาม โดยใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 3 เส้นทาง R8 R 12 ของลาว และ National Highway 1 (1A) ของเวียดนาม
- ลักษณะภูมิประเทศมีความอุดมสมบูรณ์เอื้อต่อการพัฒนาจังหวัดนครพนม ดังนี้
 - พื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดเป็นที่ราบริมแม่น้ำโขง ด้านตะวันตกของจังหวัดคือเทือกเขาภูพาน เป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำสาขาหลายสายที่ไหลลงสู่แม่น้ำโขงผ่านจังหวัดนครพนมก่อให้เกิดพื้นที่ลุ่มน้ำที่มีอุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายทางชีวภาพหลายแห่งที่สำคัญ อาทิ ลุ่มน้ำสงคราม ลุ่มน้ำยาม ลุ่มน้ำก่ำ ลุ่มน้ำอูน เป็นต้น
 - มีปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยมากกว่า 2,000 มิลลิเมตร/ปี (อันดับ 2 ของประเทศ)
 - มีศักยภาพการปลูกพืชคุณภาพสูงหลายชนิด อาทิ ข้าวหอมมะลิ 105 (ข้าวหอมมะลิชั้นคุณภาพดีเยี่ยม) ของนครพนมได้รับรางวัลชนะเลิศการแข่งขันระดับประเทศถึง 4 ปี นอกจากนี้นครพนมมีพรมแดนติดกับแขวงคำม่วนและบลีคำไซของสปป.ลาว ซึ่งเป็นเขตที่มีศักยภาพในการปลูกพืชเพื่อเป็นแหล่งวัตถุดิบที่ยังขาดแคลนของไทย อาทิ อ้อย มันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ยางพารา เป็นต้น และมีศักยภาพในด้านการประมงน้ำจืด
 - มีโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการคมนาคมที่ดีเอื้อความสะดวกด้านการติดต่อกับจังหวัดอื่นๆ และประเทศเพื่อนบ้านอาทิมีสนามบิณนครพนม (สร้างมาตั้งแต่ในสมัยทหารอเมริกัน ทำให้มีลานบินขนาดใหญ่ มีสายการบินราคาประหยัดบินจากกรุงเทพมหานครวันละ 2 เที่ยวบิน) มีสะพานมิตรภาพ และมีโครงการจัดตั้งศูนย์ขนถ่ายและกระจายสินค้าชายแดน และสถานีต้นทางรถไฟรางคู่สายนครพนม-บ้านไผ่
 - มีสถาบันทางสังคมที่เอื้อต่อการพัฒนาจังหวัดในระยะยาว อาทิ โครงการโรงพยาบาลศูนย์สุขภาพอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง มหาวิทยาลัยนครพนม วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนครพนม วิทยาลัยการบิณนานาชาติ วิทยาลัยการท่องเที่ยว คณะเกษตรและเทคโนโลยี สถาบันภาษา รวมถึงศูนย์อนุรักษ์และพิพิธภัณท์สัตว์น้ำจืดลุ่มน้ำโขง
 - เป็นจังหวัดที่ได้รับการสำรวจพบว่า ประชาชนมีความสุขเป็นอันดับ 1 ของประเทศไทยถึง 2 ปีซ้อน (ปี 2555-2556 ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ)
 - มีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมที่มีมลพิษต่ำเพื่อรองรับผลผลิตทางด้านการเกษตร เช่น โรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ปลา โรงงานแปรรูปข้าวโพดหวาน โรงสีข้าวขนาดใหญ่ โรงฆ่าสัตว์ที่ได้รับมาตรฐาน โรงงานยางแท่ง STR 20
 - มีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว เช่น หมู่บ้านมิตรภาพไทย-เวียดนาม ประเพณีไหลเรือไฟ

จุดอ่อน(Weaknesses)

- เศรษฐกิจท้องถิ่นในจังหวัดมีขนาดเล็กกว่าค่าเฉลี่ยของจังหวัดทั่วประเทศ โดยคิดเป็นร้อยละ 28 ของขนาดเศรษฐกิจเฉลี่ยจังหวัดทั่วประเทศ

- ประชาชนยากจนมีรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีเท่ากับ 39,224 ต่อคนต่อปี อยู่ในเกณฑ์ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประชาชนทั้งประเทศ คิดเป็นร้อยละ 31ของ รายได้เฉลี่ยของประชาชนทั้งประเทศ มีสัดส่วนคนจนมากถึง 32% สูงเกินเกณฑ์เฉลี่ยระดับประเทศ
- แรงงานมีระดับผลิตภาพแรงงานต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ 3 เท่า มีสัดส่วนผู้อยู่ในระบบประกันสังคมต่ำ ภาคการเกษตรมีผลผลิตต่อไร่ต่ำ
- อัตราการลงทุนจากนักลงทุนภายนอกจังหวัดต่าง ๆ
- ขาดโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในระบบปฏิบัติการบางส่วนที่เอื้อต่อการพัฒนาความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ
- กฎระเบียบบางส่วนไม่เอื้อต่อการพัฒนาความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เช่น กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการผลักดันให้เกิดรถโดยสารและขนส่งสินค้าขนาดเล็ก 3 ประเทศ ไทย สปป.ลาว เวียดนาม
- ธุรกิจท้องถิ่นในจังหวัดได้รับประโยชน์จากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทยลาว 3 ในระดับที่ต่ำกว่าธุรกิจระดับประเทศ
- ด้านสาธารณสุข
 - ขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์ มีอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากร 1:7,508 ขาดแพทย์สูงเป็นอันดับ 6 ของภาคอีสาน สูงเป็นอันดับต้นๆของประเทศ ค่าเฉลี่ยประเทศ 1:2,960
 - อัตราการตายจากโรคอุกฉวยทางศัลยกรรม อายุกรรม และการส่งต่อผู้ป่วยอาการหนักสูง
 - ขาดอุปกรณ์การแพทย์สำหรับผู้ป่วยฉุกเฉินและอาการหนัก
- ด้านการศึกษาและคุณภาพทรัพยากรมนุษย์
 - เยาวชนมีมาตรฐานการศึกษาต่ำกว่าเกณฑ์เฉลี่ยของค่าเฉลี่ยทั้งประเทศ (โดยการวัดจาก O-Net และ GAT PAT ปี 2554)
 - แรงงานขาดทักษะฝีมือที่ตรงกับความต้องการของตลาดแรงงานทั้งในระดับจังหวัดและระดับประเทศ
 - ผู้ประกอบการท้องถิ่นขาดทักษะและโอกาสในการพัฒนาธุรกิจเพื่อเข้าสู่การแข่งขันระหว่างประเทศ เช่น ทักษะด้านการจัดการ ด้านการสื่อสารภาษา โดยเฉพาะภาษาอังกฤษ ภาษาเวียดนาม ภาษาจีน และภาษาลาวบางส่วน
 - เกษตรกรว่างงานนอกฤดูการทำนาสูง มีปัญหาการย้ายถิ่นของประชากรวัยทำงานเข้าสู่เมืองใหญ่
- ขาดการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่ดี มีการลดลงของพื้นที่ป่าไม้ ในระดับที่สูง เป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศ
- ประสิทธิภาพและการบริหารจัดการภาครัฐยังไม่ทั่วถึงและเพียงพอ ในประเด็นต่อไปนี้
 - มีปัญหาหาเสพติดและการลักลอบสิ่งผิดกฎหมายตามแนวชายแดน
 - มีอัตราการเข้าถึงน้ำประปาและอินเทอร์เน็ตต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ
 - ลำน้ำสำคัญๆ ในฤดูแล้งไม่สามารถเก็บกักน้ำไว้ใช้ประโยชน์ได้พื้นที่ชลประทานยังมีไม่เพียงพอต่อการปลูกข้าวนาปรัง/การเกษตรฤดูแล้ง
 - ขาดเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการต่างประเทศโดยตรง/วิเทศสัมพันธ์ที่ส่งเสริมการค้าชายแดน และการค้าระหว่างประเทศ ทำให้เกิดข้อเปรียบเทียบและมุมมองด้านลบเมื่อไปติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน
 - กฎหมายผังเมืองรวมจังหวัด/ผังพื้นที่เฉพาะไม่เหมาะสมและไม่ทันกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะประเด็นการปกป้องสิ่งแวดล้อมของเมืองและการรองรับการขยายตัวของการค้าชายแดน และการเกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ

โอกาส (Opportunities)

- การเปิดใช้สะพานมิตรภาพ 3 ทำให้นครพนมเป็นเมืองท่าบนปากทางที่สั้นที่สุดในการเชื่อมโยงทางการค้าการลงทุนกับเขตเศรษฐกิจจีนตอนใต้ ผ่านเขตเศรษฐกิจขนาดใหญ่ของประเทศเพื่อนบ้านที่กำลังขยายตัวหลายแห่งของทั้งลาวและเวียดนาม ตามแนวเส้นทางหนานหนิง-นครพนม
- นโยบายการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และเขตกรอบความร่วมมือ GMS และนโยบายการพัฒนาประเทศและยุทธศาสตร์สำคัญของเพื่อนบ้านที่มีผลทางบวกต่อนครพนมที่สำคัญ คือ
 - นโยบาย “โจ้วชู่ตงเหมิง”(เดินออกสู่อาเซียน) ของจีน โดยมีการยกประเด็นการพัฒนาเส้นทาง นครพนม – หนานหนิง และเมืองฉงจั่ว ซึ่งเป็นเมืองหน้าด่านของการเข้าสู่จีนใต้ ได้ให้การสนับสนุนสิทธิพิเศษแก่จังหวัดนครพนมในด้านความร่วมมือทางด้านการค้า การลงทุน และอุตสาหกรรม
 - นโยบายพัฒนาเวียดนามตอนกลาง โดยมีโครงการสำคัญที่มีผลต่อจังหวัดนครพนม คือ การพัฒนาเขตนิคมอุตสาหกรรมถลุงเหล็กกล้าเซินเยืองซึ่งมีขนาดใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEA) มูลค่าการลงทุน 3 แสนล้านบาท และท่าเรือหู่ฮู่ ซึ่งเป็นทางออกทะเลที่ใกล้ที่สุดของภาคอีสานที่บริเวณปลายสุดของถนนหมายเลข R12
 - ประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว และ สส.เวียดนาม) มีนโยบายเปิดการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ และมีขยายตัวทางเศรษฐกิจในอัตราสูง
- รัฐบาลมีนโยบายที่เอื้อต่อโอกาสการพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดนครพนม เช่น
 - การประกาศให้จังหวัดนครพนมอยู่ในพื้นที่เป้าหมายของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ
 - พ.ร.บ.ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยจังหวัดนครพนมได้สถานีรถไฟรางคู่
 - นโยบายสนับสนุนการทำเกษตรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green and Cool Agricultural Economy) การบริหารจัดการพื้นที่เกษตรกรรม (Zoning) การบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตร และ Smart Farmer ของรัฐบาล
 - นโยบายพัฒนา รพ.นครพนมให้เป็นโรงพยาบาลศูนย์สุขภาพแห่งอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตามมติ ครม.สัญจรที่จังหวัดอุดรธานี พ.ศ. 2555
- ประเทศเพื่อนบ้านมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์และศักยภาพสูง
 - ประเทศเพื่อนบ้านทั้งสปป.ลาวและเวียดนามมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และวัฒนธรรมที่สมบูรณ์หลายแห่งขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก
 - เวียดนามมีประชากรที่อยู่ในวัยทำงานและมีแรงงานอัตราค่าจ้างต่ำ
 - แขวงคำม่วนและแขวงบรีคำไซของสปป.ลาว มีแหล่งแร่ธาตุและพื้นที่เพาะปลูกทางการเกษตรที่อุดมสมบูรณ์
- ประเทศเพื่อนบ้านขาดแคลนเทคโนโลยีและผู้เชี่ยวชาญด้านวิชาชีพพื้นฐานในการพัฒนาประเทศโดยเฉพาะบุคลากรทางการแพทย์และบุคลากรทางการศึกษา

อุปสรรค (Threats)

- ข้อจำกัดด้านนโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบระหว่างประเทศ ที่ซับซ้อน ไม่เอื้อต่อการพัฒนาการค้าการลงทุน การท่องเที่ยว ปัญหาแรงกดดันที่สำคัญคือ
 - เส้นทาง R8 และ R12 ไม่อยู่ในกรอบความร่วมมือการค้าขนส่งของประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS-CBTA)

- ระเบียบ กฎเกณฑ์ และกฎหมายบางส่วนของประเทศ ไม่เอื้อต่อการผลักดันการให้บริการรถโดยสารและรถขนส่งสินค้า SMEs ระหว่าง 3 ประเทศ (ไทย สปป.ลาว เวียดนาม) เช่น การสัมปทานการเดินรถไทย กฎหมายการประกันภัยทางรถระหว่างประเทศ
- ปัญหาความมั่นคงตามแนวเมืองชายแดน
 - ปัญหาเสียดิตข้ามฝั่ง สินค้าหนีภาษี ของผิดกฎหมาย อาชญากร และการลักลอบเข้าเมืองตามแนวชายแดน
 - การเกิดโรคติดต่อและโรคอุบัติใหม่ที่มาจากประเทศเพื่อนบ้าน
 - การมีบ่อนการพนันในประเทศเพื่อนบ้าน
 - การลักลอบค้าสุนัขและค้าสัตว์ป่าข้ามแดน
- ปัญหาภัยธรรมชาติ
 - ปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้ง ลุ่มน้ำสำคัญมีปริมาณน้ำฝนสูงแต่ขาดระบบการบริหารจัดการน้ำทำให้ไม่มีน้ำใช้ในการเกษตรและน้ำแล้ง
- การแข่งขันทางการค้าจากสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค อาทิ สินค้าเกษตรและสิ่งทอราคาถูกจากจีน เวียดนาม
- โครงสร้างประชากรไทยเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุเพิ่มมากขึ้น นครพนมมีแนวโน้มการเกิดปัญหาการขาดแคลนแรงงานในอนาคต
- นโยบายรัฐของไทยในการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับสาธารณะช้ากว่าประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ 3G Wifi ในที่สาธารณะ

3.5 การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาคจังหวัดนครพนม (Macro Environment Analysis)

การวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพารา ประกอบด้วย การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาค (Macro Environment Analysis) โดยใช้วิเคราะห์ PEST Analysis โดยองค์ประกอบการวิเคราะห์ประกอบด้วย

1) การวิเคราะห์เชิงนโยบาย (Politics: P)

- จังหวัดนครพนมมีแผนพัฒนาจังหวัดซึ่งเป็นแผนที่มีการวางแผนพัฒนาได้ครอบคลุมทุกมิติ เช่น ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านความมั่นคง ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด้านการพัฒนาระบบการบริหาร
- ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมสนับสนุนการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน (สถานประกอบการ) ในการพัฒนาทักษะฝีมือของแรงงาน และใช้มาตรฐานแรงงานเป็นเครื่องมือในการเพิ่มผลิตภาพ แรงงาน และส่งเสริมแรงงานไทยให้มีมาตรฐานสากลเพื่อรองรับการเปิดประชาคมอาเซียนส่งผลให้จังหวัดนครพนมมีโอกาสและศักยภาพที่จะพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในอนุภูมิภาคล้านน้ำโขง รวมถึงปรับปรุงนโยบายการนำเข้าแรงงานต่างด้าวระดับล่าง (Low-skilled) โดยเฉพาะในสาขาอาชีพที่ขาดแคลนให้สามารถนำเข้าแรงงานต่างด้าวในจำนวนที่เหมาะสม

2) การวิเคราะห์ภาพรวมเชิงเศรษฐกิจ (Economics: E)

- ปี 2553 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดนครพนม (Gross Provincial Product: GPP) ณ ราคาประจำปีมีมูลค่าเพิ่มเท่ากับ 27,146 ล้านบาท รายได้เฉลี่ยต่อหัว 36,135 บาท คิดเป็นลำดับที่ 15 ของภาค และลำดับที่ 62 ของประเทศ การผลิตโดยรวมขยายตัว ณ ราคา คงที่ ขยายตัวร้อยละ 3.18 โครงสร้างการผลิตของจังหวัดนครพนม ขึ้นอยู่กับภาคนอกเกษตร ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 72.07 ประกอบไปด้วยสาขาที่สำคัญได้แก่ สาขาการขนส่ง ขยายปีละ 17.35 และสาขาการศึกษาร้อยละ 17.53 สาขา

การผลิตที่ทำรายได้ให้แก่จังหวัดมากกว่าร้อยละ 15 ประกอบด้วย 3 สาขา คือ สาขาเกษตรกรรม ร้อยละ 27.46 คิดเป็นมูลค่า 7,980 ล้านบาท รองลงมา คือ สาขาการศึกษา ร้อยละ 17.53 คิดเป็นมูลค่า 5,095 ล้านบาท และสาขาการขนส่ง ขยายปลีก ร้อยละ 17.35 คิดเป็นมูลค่า 5,044 ล้านบาท ตามลำดับ เมื่อพิจารณาอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดนครพนม ณ ราคาคงที่ ขยายตัว ร้อยละ 3.18 เป็นผลมาจากการผลิตภาคนอกการเกษตร ขยายตัวร้อยละ 4.28 จากการขยายตัวของสาขาบริหารราชการแผ่นดิน ร้อยละ 26.58 สาขาก่อสร้าง ร้อยละ 18.05 สาขาโรงแรมและภัตตาคาร ร้อยละ 16.56 สาขาการศึกษา ร้อยละ 10.88 ตามลำดับ และภาคการเกษตร หดตัวร้อยละ 1.06 จากการหดตัวของสาขาเกษตรกรรม ร้อยละ 1.18

- นครพนมมีโรงงานอุตสาหกรรมการเกษตรในพื้นที่จังหวัด เช่น บริษัทมาลีสามพราน จำกัด บริษัท ไกรเบสท์ จำกัด โรงงานอัดแท่งยางพารา STR 20 ของ อสย. โรงสีข้าว โรงฆ่าสัตว์ที่ได้มาตรฐาน 7 แห่ง และตลาดนัดโค-กระบือใน จังหวัด 8 แห่ง
- นครพนมมีสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) เป็นประตูเชื่อมการค้า การลงทุนภาคการเกษตร สู่อินโดจีน
- จังหวัดนครพนมเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญและมีชื่อเสียง เช่น ข้าวหอมมะลิคุณภาพดีเยี่ยม เนื่องจากได้รับ รางวัลชนะเลิศการแข่งขันในระดับประเทศ 4 ครั้ง ยางพารา สับปะรด โคเนื้อ ปลา NIL ปลาเผา สามารถส่งเสริมและสนับสนุนการผลิตอุตสาหกรรมการเกษตรได้

3) การวิเคราะห์เชิงสังคมวัฒนธรรม (Socio-culture: S)

มุ่งเน้นการเสริมสร้างศักยภาพในการพัฒนาสุขภาพของประชาชน การลงทุนด้านบริการสุขภาพ ส่งเสริมกิจกรรม ด้านประเพณี ศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่น พัฒนาคุณภาพการศึกษาและสถานศึกษา เพิ่มขีดความสามารถของทรัพยากรมนุษย์เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แก้ไขและป้องกันปัญหาเสียดิต รวมไปถึงการรักษาความมั่นคงตามแนวชายแดน แก้ไขปัญหาการลักลอบการค้าและเคลื่อนย้ายสิ่งผิดกฎหมายผ่านจังหวัด พัฒนาและเสริมสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในด้านความมั่นคง ตลอดจนการสร้างความมั่นคงในชีวิตและ ทรัพย์สินของประชาชนในจังหวัด

4) การวิเคราะห์เชิงเทคโนโลยี (Technology: T)

จังหวัดนครพนมมีการทำการเกษตรเป็นหลัก ดังนั้นควรเน้นการสร้างโอกาสและเพิ่มรายได้ โดยการพัฒนาในภาคการเกษตร เพิ่มศักยภาพการใช้พื้นที่ เพิ่มพื้นที่เพาะปลูกพืชหลัก เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตพืช สนับสนุนการเผยแพร่ความรู้วิชาการเกษตรและเทคโนโลยี โดยการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตเพื่อให้ได้ผลผลิตสูงสุดแบบอินทรีย์และเต็มประสิทธิภาพ ทั้งในด้านการผลิตพืชเศรษฐกิจ การปศุสัตว์ การประมง การส่งเสริมโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ การส่งเสริมให้มีการบริหารจัดการน้ำอย่างบูรณาการ การขยายเขตพื้นที่ชลประทานในจังหวัด เสริมสร้าง กระบวนการสร้างอาชีพ สร้างงานที่มีคุณภาพ และมีรายได้สูงให้แก่ประชาชนในจังหวัด

4. สรุปผลการประชุมระดมความคิดเห็น

จากการดำเนินการศึกษาข้อมูล การลงพื้นที่สำรวจ และการจัดประชุมระดมความคิดเห็น และเป็นการเปิดเวทีให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน เพื่อระดมความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนมุมมองระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเด็น “แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อการยกระดับการค้าชายแดน” คณะผู้วิจัยได้รวบรวมประเด็นปัญหาด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน จากการศึกษาจากสถานที่จริง จากการศึกษาแผนแม่บทและยุทธศาสตร์ของจังหวัด จากการสัมภาษณ์ประธานหอการค้าจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด รวมถึงได้ศึกษาถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่

เป็นส่วนสนับสนุนสำคัญในการพัฒนาพื้นที่จากทฤษฎีหรืองานวิจัยต่าง ๆ ที่ผ่านมา ทั้งในและต่างประเทศ โดยมีผลสรุปตามรายละเอียดดังตารางที่ 2-4

ตารางที่ 2 สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความเร่งด่วนของจังหวัดสงขลา

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
สั้น	1	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า Truck Terminal	มากที่สุด	มากที่สุด
	2	การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)	มากที่สุด	มากที่สุด
	3	การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone)	มากที่สุด	มากที่สุด
ปานกลาง	4	การสร้างรถไฟรางคู่ระบบไฟฟ้า	มากที่สุด	มาก
	5	การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้น - ลงรถไฟบริเวณด่านปาดังเบซาร์	มากที่สุด	มาก
	6	การสร้างเส้นทางพิเศษ (Motorway)	มากที่สุด	มาก
	7	การปรับปรุง CBTA เช่น การมีหน่วยงานด้านที่มิวิจัยทางกฎหมายพาณิชย์ และกฎหมายการขนส่ง	มากที่สุด	มาก
ยาว	8	การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา (เดิม)	มาก	มาก
	9	การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บนบริเวณพื้นที่ชายแดน	มาก	มาก
	10	การทำเขตปลอดภาษี บริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่าง ๆ	มาก	มาก
	11	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านสะเดาเป็น 24 ชม.	มาก	มาก
	12	การพัฒนา / ขยายสนามบิน	มาก	มาก
	13	การสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา 2 (อ.จะนะ)	มาก	มาก
	14	การขยายทางหลวง 4113	มาก	มาก
	15	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านปาดังเบซาร์ 05.00 - 24.00 น.	มาก	มาก
	16	การจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมพิเศษ เช่น Rubber City บริเวณพื้นที่ชายแดน	มาก	มาก

ตารางที่ 3 สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความเร่งด่วนของจังหวัดมุกดาหาร

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
สั้น	1	การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่ง สปป.ลาว)	มากที่สุด	มากที่สุด
	2	การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)	มากที่สุด	มากที่สุด
	3	การมีประกันภัยสินค้าที่ครอบคลุมตลอดเส้นทางของทั้งสองประเทศ	มากที่สุด	มากที่สุด
	4	การขยายระยะเวลาการเปิด - ปิด ด่านให้มีความสอดคล้องกัน	มากที่สุด	มากที่สุด
	5	การจัดให้มีพื้นที่พักรถก่อนข้ามแดน	มากที่สุด	มากที่สุด
	6	การมีหน่วยงานด้านที่มิวิจัยทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่ง	มากที่สุด	มากที่สุด
	7	การจัดแยกพื้นที่สำหรับนักท่องเที่ยวกับรถบรรทุกสินค้า	มากที่สุด	มากที่สุด
ปานกลาง	8	การปรับโซนผังเมืองของจังหวัดมุกดาหาร	มากที่สุด	มากที่สุด
	9	การรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในไทยกับ สปป.ลาว และระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของไทยเอง	มากที่สุด	มากที่สุด
	10	รูปแบบการขนส่งระบบราง (รถไฟรางคู่)	มากที่สุด	มากที่สุด
	11	โครงสร้างพื้นฐาน - การปรับมาตรฐานรถบรรทุกให้สอดคล้องกัน	มากที่สุด	มากที่สุด

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
	12	การพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณสถานีรถไฟเพื่อการขนส่ง	มากที่สุด	มาก
	13	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้าเพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า (Truck Terminal)	มากที่สุด	มาก
	14	การพัฒนาความเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)	มากที่สุด	มาก
ยาว	15	การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ	มาก	มาก
	16	การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บน บริเวณพื้นที่ชายแดน	มาก	มาก
	17	การทำเขตปลอดภาษี (Free Zone) บริเวณที่ชายแดนเพื่อส่งเสริมการขอ อนุญาตต่าง ๆ	มาก	มาก
	18	การจัดตั้งจุดข้ามแดนแห่งใหม่	มาก	มาก
	19	การสร้างสนามบินในมุกดาหาร	มาก	น้อย
	20	การเพิ่มโควต้าแลกเปลี่ยนรถบรรทุกสินค้า	น้อย	น้อย

ตารางที่ 4 สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความเร่งด่วนของจังหวัดนครพนม

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
สั้น	1	มอบอำนาจการตัดสินใจการบริหารให้กับพื้นที่ เนื่องจากนโยบายรัฐจาก ส่วนกลางไม่สอดคล้องกับท้องถิ่น	มากที่สุด	มากที่สุด
	2	การพัฒนาความเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร	มากที่สุด	มากที่สุด
	3	พัฒนาศักยภาพของเกษตรกรและผู้ประกอบการในพื้นที่ เพื่อเตรียมความ พร้อมการดำเนินธุรกิจในระดับนานาชาติ	มากที่สุด	มากที่สุด
	4	จัดระเบียบผังเมืองเพื่ออนุรักษ์ เอกลักษณ์ของเมืองนครพนม และ คุ้มครองผู้ประกอบการในพื้นที่จากนักลงทุนรายใหญ่	มากที่สุด	มาก
	5	การพัฒนาสนามบินนครพนมให้เป็นสนามบินนานาชาติ	มากที่สุด	มากที่สุด
	6	การผลักดันให้เส้น R8 และ R12 ได้รับสิทธิประโยชน์ในกรอบ GMS เช่นเดียวกับเส้น R9	มากที่สุด	มากที่สุด
	7	การมีประกันภัยสินค้าที่ครอบคลุมตลอดเส้นทางการขนส่งระหว่าง ประเทศจนถึงมือลูกค้า	มากที่สุด	มาก
ปาน กลาง	8	การมีคณะกรรมการของ OSS ศูนย์ประชาสัมพันธ์/ดึงดูดนักลงทุนของ SEZ	มากที่สุด	มากที่สุด
	9	มีศูนย์ตรวจสอบ ตรวจโรค แรงงานต่างด้าว	มากที่สุด	มากที่สุด
	10	การส่งเสริมให้มีตัวแทนของภาครัฐที่สามารถเจรจาการค้าระหว่างประเทศ ชายแดน	มากที่สุด	มากที่สุด
	11	การจัดแยกพื้นที่สำหรับนักท่องเที่ยวกับรถบรรทุกสินค้า ณ บริเวณด่าน ชายแดน	มากที่สุด	มาก
	12	รูปแบบการขนส่งระบบรางคู่ (รถไฟรางคู่)	มากที่สุด	มากที่สุด
	13	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า (Truck Terminal)	มากที่สุด	มากที่สุด
	14	การปรับปรุงมาตรฐานรถบรรทุกให้สอดคล้องกัน มี Passport รถบรรทุก ระหว่างประเทศคู่ค้า	มากที่สุด	มากที่สุด

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
ยาว	15	การมีหน่วยงานด้านที่มิวิจัยทางกฎหมายพาณิชย์ของประเทศคู่ค้าและกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ	มากที่สุด	มาก
	16	การจัดทำเขตปลอดภาษี (Free Zone) บริเวณพื้นที่ชายแดน	มากที่สุด	มาก
	17	การจัดให้มีพื้นที่พักรถก่อนข้ามด่านชายแดน	มากที่สุด	มาก
	18	การกำหนดให้อุตสาหกรรมในพื้นที่เป็น Green Industry	มากที่สุด	มาก
	19	การรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในไทย กับ สปป.ลาว เวียดนาม และจีน รวมถึงระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของไทยเอง	มาก	มาก
	20	การให้บริการสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse)	มาก	มาก

จากตารางที่ 2 – 4 จะเห็นได้ว่าประเด็นสำคัญและเร่งด่วนที่ควรดำเนินการแก้ไขเป็นอันดับต้น ๆ คือ การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร การพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการในพื้นที่ให้เตรียมพร้อมกับการดำเนินธุรกิจในระดับนานาชาติ การจัดให้มีพื้นที่พักรถก่อนข้ามแดน การจัดตั้งศูนย์ One Stop Service การพัฒนารูปแบบการขนส่งระบบราง การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า (Truck Terminal) รวมถึงการมีหน่วยงานด้านที่มิวิจัยทางกฎหมายและกฎหมายขนส่ง เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการทำการค้าบริเวณชายแดน ทั้งในเรื่องของพื้นที่ การให้บริการ การปรับปรุงในเรื่องการพัฒนาข้อมูล และระบบการเชื่อมโยงข้อมูลด้านการพัฒนาโลจิสติกส์ที่จำเป็นต่อรูปแบบการดำเนินธุรกิจชายแดนที่เหมาะสม และแก้ปัญหาในส่วนอัตราค่าสินค้าของเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ

จากการศึกษาพบว่าบริเวณด่านศุลกากรแต่ละแห่งชายแดนได้เปลี่ยนบทบาทจากผู้จัดเก็บภาษีสู่ผู้อำนวยความสะดวกการค้าผ่านแดน โดยโอกาสในการอำนวยความสะดวกการค้าเพิ่มเติม ได้แก่ การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม สถานที่จอดรถสินค้าที่เหมาะสม การแยกบริเวณคนกับรถโดยสาร/รถสินค้าออกจากกันเพื่อความปลอดภัยและความมั่นคง โดยด่านชายแดนควรมีการให้บริการแบบ One Stop Service เป็นดำนมาตรฐานในการให้บริการและมีหน่วยงานที่ให้คำปรึกษาด้านการพาณิชย์และการขนส่ง ที่จัดเก็บฐานข้อมูลเชิงลึกของประเทศเขตชายแดน การดำเนินงานให้เป็นจุดตรวจร่วม (Common Control Area) ลดเวลาการดำเนินงานในพิธีการศุลกากรทั้งสองฝั่ง จากการศึกษาภาพรวมพบว่าโอกาสการสร้างศักยภาพให้แต่ละชายแดนนั้นจะต้องคำนึงถึงความสมดุลของคนในพื้นที่แต่ละจังหวัดเป็นปัจจัยหลัก

โดยรูปแบบระบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสมจากการศึกษาข้อมูลและระบบโลจิสติกส์ รวมถึงปัญหาต่าง ๆ ที่พบจากการลงพื้นที่จริง การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ การสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงการระดมความคิดเห็นคณะผู้วิจัยมีแนวคิดที่จะนำเสนอรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสม เพื่อการพัฒนาการค้าชายแดนใน 2 ระดับ คือ ระดับที่ให้ผลกระทบมหภาคและระดับที่ให้ผลกระทบจุลภาค

โดยได้นำเสนอรูปแบบการจัดการในระดับมหภาคซึ่งเป็นมิติของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการดำเนินการของการทำการค้าชายแดน ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการของทุกภาคส่วนที่มีส่วนได้ส่วนเสียและเป็นกลุ่มผู้ประกอบการ ภาครัฐและภาคเอกชนตลอดจนสถาบันการศึกษาในพื้นที่ เป็นผู้มีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลและกำหนดทิศทางและบทบาทของจังหวัด

ในระดับจังหวัดต้องกำหนดแนวทางการพัฒนาและกำหนดนโยบาย เพื่อส่งต่อไปสู่ระดับประเทศเพื่อให้การสนับสนุนงบประมาณสำหรับความต้องการและเหมาะสมกับสภาพการค้าชายแดนที่เหมาะสมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่

นอกจากนั้นในมิติของผู้ประกอบการในพื้นที่คณะผู้วิจัยได้นำเสนอแนวทางการพัฒนาของผู้ประกอบการในพื้นที่ ที่ขาดองค์ความรู้และต้องการพัฒนาอย่างเร่งด่วนในเรื่องการจัดการธุรกิจการค้าชายแดนและการจัดการโลจิสติกส์สมัยใหม่ที่ไม่มุ่งเน้นเรื่องของการแข่งขันกันเองทางด้านราคาแต่ต้องแข่งขันกันในเรื่องการให้บริการที่ตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าเป็นหลัก ประกอบกับจำเป็นต้องเร่งพัฒนาองค์ความรู้ในการสร้างกิจกรรมเพื่อเพิ่มรายได้ให้แก่ธุรกิจมากขึ้น หากสามารถ

พัฒนาได้ทั้งสองมิติดังกล่าวคือ มิติระดับประเทศและจังหวัด กับมิติของการพัฒนาผู้ประกอบการก็จะสามารถเอื้อต่อการทำธุรกิจการค้าขายแดนให้มีศักยภาพในการแข่งขันและทันต่อการเปลี่ยนแปลงในยุคของการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไป โดยรูปแบบการพัฒนาโมเดลอุตสาหกรรมเชิงลึกในแต่ละเขตเศรษฐกิจชายแดนในแต่ละจังหวัดซึ่งจะแสดงในโครงการย่อยทั้ง 2 โครงการ คือ

1. โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าขายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา จุดผ่านด่านสะเดา จังหวัดสงขลา

โครงการศึกษาแบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการดำเนินการของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดน และเขตอุตสาหกรรมส่งออก กรณีศึกษา จุดผ่านแดนมุกดาหารและนครพนม

5. สรุปผลกระทบเชิงเศรษฐศาสตร์ที่มีต่อพื้นที่ชายแดน จังหวัดสงขลา มุกดาหาร และนครพนม

สำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ การจ้างงานในแต่ละพื้นที่ คณะผู้วิจัยได้ทำการคำนวณมูลค่าของตัวทวีคูณ (Multipliers) จากตารางปัจจัยการผลิต – ผลผลิต (Input – Output Table) โดยการใช้ตาราง I/O ปี 2548 ซึ่งเป็นตาราง I/O ล่าสุดของประเทศไทย และได้ทำการแปลงมูลค่าตัวทวีคูณในระดับประเทศให้กลายเป็นมูลค่าของตัวทวีคูณในระดับจังหวัดด้วยการคำนวณมูลค่าของ Location Quotient ในแต่ละจังหวัด ทั้งนี้คณะผู้วิจัยได้กำหนดให้มูลค่าการลงทุนเกิดขึ้นครั้งแรกในภาคการผลิตที่ 9 (ภาคขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร) พร้อมทั้งทำการคำนวณขนาดผลกระทบผ่านตัวทวีคูณประเภทที่ 1 และ 2 (Type I และ Type II Multipliers) ซึ่งเป็นกรณีที่ภาคครัวเรือนเป็นตัวแปรภายนอก และตัวแปรภายในตามลำดับ (ตัวทวีคูณประเภทที่ 1 (Type I Multipliers) แสดงถึงผลกระทบทางตรง (Direct Effects) ต่อขนาดของผลผลิต รายได้ และการจ้างงานในภาคการผลิตที่เกิดการลงทุน รวมทั้ง ผลกระทบทางอ้อม (Indirect Effects) ที่เกิดขึ้นกับขนาดของผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ของอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนเบื้องต้น ขณะที่ ตัวทวีคูณประเภทที่ 2 (Type II Multipliers) จะรวมเอาผลของ ตัวทวีคูณประเภทที่ 1 ร่วมกับผลกระทบชักนำ (Induced Effects) อันเกิดจากการที่ภาคครัวเรือนนำรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนไปใช้จ่ายในระบบเศรษฐกิจอีกครั้งหนึ่ง ดังนั้น ขนาดของผลกระทบที่เกิดจากตัวทวีคูณประเภทที่ 2 จะสูงกว่าประเภทที่ 1 เสมอ) สำหรับขนาดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการในพื้นที่ต่างๆ มีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 ผลกระทบของโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละพื้นที่ชายแดนที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ทั้งในกรณีของตัวทวีคูณประเภทที่ 1 และ ประเภทที่ 2

ขนาดผลกระทบตามตัวทวีคูณประเภทที่ 1			
	ผลผลิต (ล้านบาท)	รายได้ (ล้านบาท)	การจ้างงาน (คน)
สงขลา	39,160.97	41,621.50	53,011.20
มุกดาหาร	3,214.40	3,006.60	5,777
นครพนม	66,846.71	65,235.20	71,484.25
ขนาดผลกระทบตามตัวทวีคูณประเภทที่ 2			
สงขลา	50,490.55	53,705.85	83,127.53
มุกดาหาร	4,056.2	3,679.60	11,645
นครพนม	81,736.87	77,460.94	116,856.76

จากการคำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้นของโครงการพัฒนาเมืองการค้าชายแดนเพื่อการค้า และการลงทุน ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ของสงขลา มุกดาหาร และนครพนม สามารถสรุปผลกระทบได้ดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 ผลกระทบที่เกิดขึ้นของโครงการพัฒนาการค้าชายแดนที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน

จังหวัด	ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน
สงขลา	ภาคกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (ภาคการผลิตที่ 11) รองลงมา คือ กิจกรรมการผลิต (ภาคการผลิตที่ 4) และ ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) ตามลำดับ	ภาคกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (ภาคการผลิตที่ 11) รองลงมาคือ กิจกรรมการผลิต (ภาคการผลิตที่ 4) และ ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) ตามลำดับ	ภาคกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (ภาคการผลิตที่ 11) ตามมาด้วย กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ (ภาคการผลิตที่ 15) และ ภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (ภาคการผลิตที่ 1) ตามลำดับ
มุกดาหาร	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมาคือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7)	ภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้
นครพนม	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมาคือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7) และ ภาคการผลิต (ภาคการผลิตที่ 4) ตามลำดับ	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมาคือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7) และ กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย (ภาคการผลิตที่ 10)	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมาคือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7) และภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (ภาคการผลิตที่ 1)

อย่างไรก็ตาม ทางคณะผู้วิจัยได้คาดการณ์ถึงผลกระทบเชิงลบของโครงการ อันเกิดจากการที่เมืองชายแดนกลายเป็นเพียงเมืองทางผ่านเมื่อระบบโลจิสติกส์ของเมืองชายแดนพัฒนาขึ้น เช่น ลูกค้าย่อยที่เคยซื้อสินค้าจากร้านค้าชายแดนที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนจำหน่าย หรือยี่ปั้ว (Traders) จะอาศัยช่องทางการขนส่งที่สะดวกเข้ามาติดต่อค้าขายกับบริษัทผู้ผลิตโดยตรง หรือในทางกลับกันผู้ผลิตอาจจะมีการจัดตั้งบริษัทตัวแทนจำหน่ายโดยตรงเพื่อเข้ามาแข่งขันกับร้านค้าในพื้นที่ ซึ่งเป็นไปได้ว่ากระบวนการดังกล่าว จะลดทอนความสำคัญของนายหน้า หรือคนกลางเหล่านี้ และในท้ายที่สุดร้านค้าเหล่านี้ จะต้องออกจากระบบการค้าชายแดนไป เนื่องจากไม่สามารถต่อสู้กับบริษัทผู้ผลิตในเรื่องของราคาขายได้ นอกจากนี้ ยังมีกรณีที่ผู้ผลิตเข้ามาตั้งโรงงานในพื้นที่ หรือบริเวณใกล้เคียง เพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง แนวนอิมเหล่านี้ ล้วนแล้วแต่เป็นเรื่องที่สามารถเกิดขึ้นจริงได้ในอนาคตเมื่อระบบโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนามากขึ้น ซึ่งในท้ายที่สุด พื้นที่จังหวัดชายแดนอาจจะเป็นเพียงแค่จังหวัดทางผ่านของการขนส่ง ซึ่งมีตัวเลขของการนำเข้า และส่งออกในจำนวนที่สูง แต่ผลประโยชน์กลับตกอยู่กับประชาชนในพื้นที่เพียงส่วนน้อยเท่านั้น

จากผลการศึกษาขนาดของผลกระทบในพื้นที่ชายแดนทั้ง 3 ชายแดน แสดงให้เห็นถึงความต้องการที่แตกต่างกันของประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน อย่างไรก็ตาม ความพร้อมทางด้านโลจิสติกส์ซึ่งในเบื้องต้นทุกภาค

ส่วนมองว่าน่าจะเป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มศักยภาพทางการค้าในภาพรวมของประเทศ กลับเป็นเหมือนดาบสองคมที่ต้องมีการพิจารณาในรายละเอียดว่า จะส่งผลกระทบต่อธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจขายส่ง และ ขายปลีกที่น่าจะได้รับผลกระทบทางลบเมื่อระบบโลจิสติกส์มีการพัฒนา เช่น การตัดตอนคนกลางทางการค้า โดยผู้ผลิต หรือ บริษัทแม่ที่สามารถเข้ามาติดต่อกับลูกค้าโดยตรง การคัดลอกสินค้าจากประเทศจีน รวมไปถึงการไหลทะลักเข้ามาของสินค้าคู่แข่งจากต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ผลกระทบทางลบที่อาจเกิดขึ้นจากกรณีต่างๆ ที่ศึกษาพบสามารถทำให้ลดลงได้ โดยอาศัยการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด อาทิ กฎหมายที่เกี่ยวกับการลักลอบขนส่งสินค้าผ่านแดน กฎหมายเกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญา ฯลฯ รวมไปถึง การเจรจาต่อรองในระดับรัฐทั้งในระดับทวิภาคีกับประเทศคู่ค้า และพหุภาคีโดยผ่านเวทีของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางด้านกฎระเบียบการค้าที่เป็นอุปสรรค และไม่เป็นธรรม ทั้งนี้เพื่อให้การค้าขายแดนเป็นกลไกสำคัญสำหรับการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน และอยู่ภายใต้กฎกติกาการแข่งขันที่เป็นธรรม

โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และนำเสนอแบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการดำเนินการของเอกชน บริเวณจุดผ่านแดนและเขตอุตสาหกรรมส่งออก

บทคัดย่อ

ประเทศไทยและประเทศสมาชิกอาเซียนรวมทั้งสิ้น 10 ประเทศ มีข้อตกลงร่วมกัน เพื่อจัดซื้อจัดจ้างด้านขอบเขตทางภูมิศาสตร์ระหว่างกันในอาเซียน โดยการรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียนประกอบด้วย 3 ส่วน คือ ประชาคมความมั่นคงอาเซียน ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียนและประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ซึ่งจะทำให้ขอบเขตการค้าการลงทุนมีโอกาสขยายตัวทางเศรษฐกิจและธุรกิจการค้าอย่างมหาศาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดน ซึ่งมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นเมื่อมีการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค โดยมีไทยตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ช่วยสนับสนุนให้ไทยมีบทบาทในการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจดังกล่าว นอกจากจะช่วยขยายการค้าภายในภูมิภาคแล้ว ยังก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายประเภทตามมา อาทิ ธุรกิจท่องเที่ยว ธุรกิจส่งหาริมทรัพย์ ธุรกิจโลจิสติกส์ และธุรกิจค้าปลีก เป็นต้น นอกจากนี้ภาครัฐยังมีแผนการขยายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการรองรับปริมาณการค้าระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นจากการรวมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวจะช่วยเสริมโอกาสในการขยายตลาดของธุรกิจไทย รวมทั้งกระตุ้นการลงทุนในพื้นที่ที่มีเส้นทางคมนาคมตัดผ่าน ส่งผลให้ไทยมีบทบาทสูงในด้านโลจิสติกส์และการกระจายสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านด่านชายแดนสำคัญที่กระจายตัวอยู่ตามขอบชายแดนในภาคต่างๆของไทย ดังนั้นจึงควรให้มีการศึกษาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นและรองรับพฤติกรรมของสินค้าในระบบโซ่อุปทานของสินค้าที่สำคัญในการขนส่งสินค้าผ่านแดนบริเวณจุดผ่านแดนการวางยุทธศาสตร์การพัฒนาย่อมมีประสิทธิภาพ โดยมีงานวิจัยที่แสวงหาแนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนและแบบจำลองทางธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมการดำเนินการของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนจะช่วยกระตุ้นการค้าชายแดน สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับไทยในฐานะที่เป็นผู้ผลิตผู้ส่งออกที่สำคัญไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้เป็นอย่างดีมีประสิทธิภาพ

โดยขอบเขตและผลของการวิจัยครั้งนี้ได้นำเสนอและวิเคราะห์ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน (As is analysis) ที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบและสถานการณ์แนวโน้มการค้า สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีศักยภาพในการพัฒนาและสนับสนุน เพื่อประโยชน์ของเอกชน ตลอดจนผู้มีส่วนได้เสีย ได้นำไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดกลยุทธ์หรือดำเนินการทางธุรกิจต่อไปในอนาคต นำเสนอบทวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยใช้การวิเคราะห์ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Table Analysis)

จากข้อมูลทั้งหมด ทั้ง 3 จังหวัด คือ สงขลา มุกดาหาร และนครพนม ได้กำหนดบทบาทและหน้าที่ที่ตลอดจนงบประมาณเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC โดยมุ่งพัฒนาเตรียมตัวเพื่อการเป็นประตูภูมิภาคอาเซียนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตลอดจนระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการค้าเสรี ซึ่งต่างมุ่งหวังจากการค้าการลงทุนที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดนหรือการค้าผ่านแดน โดยแต่ละจังหวัดจะมีลักษณะการค้าหรืออุตสาหกรรมเป้าหมายต่างกันเนื่องจากปลายทางของสินค้าที่ส่งออกต่างกัน นอกจากนั้นจุดเด่นของแต่ละจังหวัดยังมีสินค้าและบริการที่มีศักยภาพที่แตกต่างกันอีกด้วย ดังนั้นภาครัฐจึงควรสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมการค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดนในจังหวัดให้มีความโดดเด่นและเป็นเอกลักษณ์ โดยสร้างความสมดุลให้กับการค้าระหว่างประเทศและ

การค้าเชิงพื้นที่ (Area base) เพื่อให้เกิดความเจริญเติบโตพร้อมๆกัน โดยเมื่อเกิดระบบโลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศที่ดี ต้องไม่สร้างความเสียหายให้กับธุรกิจในท้องถิ่นที่ จึงควรให้คนในพื้นที่มีบทบาทและมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางการพัฒนา ของจังหวัดร่วมกับภาครัฐ จากข้อมูลดังกล่าวทางคณะผู้วิจัยจะได้นำข้อมูลเหล่านั้นมาจัดทำดัชนีการประเมินตัวแปรต่างๆที่ เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนรวมถึงนำเสนอแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์ (Econometric Model) โดยใช้ตารางปัจจัยการผลิต (IO Table) เพื่อประเมินถึงผลกระทบทั้งทางด้านบวกและด้านลบที่จะเกิดขึ้นหากดำเนินการตาม แบบจำลองทางโลจิสติกส์ที่ได้นำเสนอ เพื่อทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจะได้นำไปเป็นข้อมูลในการพัฒนาและใช้ประกอบการ ตัดสินใจ โดยนำเสนอข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน (As is analysis) ที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบและสถานการณ์แนวโน้มการค้า สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ของจังหวัดที่ทำการศึกษาทั้ง 3 จังหวัดที่กล่าวมาทั้งหมดนั้นจะพบว่าแต่ละจังหวัดมีศักยภาพและ จุดเด่นอย่างไรบ้าง รวมถึงมีลักษณะการค้าและอุตสาหกรรมการค้าเน้นธุรกิจที่แตกต่างกันไป

The Study of Border Trade Logistics and Supply Chain Improvement for ASEAN Economics Community and Propose A Business Models to Support Private Sectors at Border Crossing and Processing Zones

Abstract

Thailand and other nine member countries have an agreement to eliminate geographic restriction among ASEAN countries. ASEAN Community consisted of three major pillars: ASEAN Security Community, ASEAN Socio-Cultural Community, and ASEAN Economic Community. ASEAN Economic Community (AEC), in particular, provides great opportunity for economic and business expanding, especially border trade that obviously increases when transportation system has been developed to connect all regions; Thailand is located in a stronghold which plays the role in supporting trade and investment with neighboring countries. Anyhow, the economic cooperation not only expands the regional trade but also creates variety of economic activities such as tourism business, real estate business, logistics, and retail business. Moreover, government sector sets a plan to expand and develop an infrastructure, particularly the plan to support international trading with neighboring countries in which highly expands from the establishing of AEC. Developing infrastructure enhances opportunity for expanding Thai business market and stimulates more investment in new transportation areas. As a result, Thailand takes an important role in logistics and product distribution to neighboring countries through significant border crossing points of all regions of Thailand. Therefore, there should have the study on necessary infrastructure system to support products behavior in crucial products supply chain transporting through border crossings. An efficient strategic plan for development by conducting the research seeking for suitable method of border trade logistics and supply chain, and Business Model development in order to promote private sector operations at border crossings would efficiently stimulate border trade and create economic opportunity to Thailand as the leading exporter.

The margin and results of this research presented and analyzed the current stage data (As is analysis) related to pattern and tendency of trade, trade facilitation, potential logistics and supply chain for developing and supporting private sector's and interested person's benefits in order to set strategies or operate business in the future. Furthermore, the research proposed an analysis of impacts of infrastructure and business patterns development, and border trade logistics and supply chain that facilitate cross-border trade and transportation by using I-O Table Analysis.

From the data of the three provinces: Songkhla, Mukdahan, and Nakon Phanom, roles and responsibilities, and budget were set to support economic expansion when approaching to ASEAN Economic Community or AEC. It was emphasizing on development for being the gateway to ASEAN, including infrastructure and logistics development to support free trade in which aimed for more investment and trading, especially border trade or cross-border trade. Each province had different trade characteristics and target industries because of their different export destinations. Besides, distinctive points of each province comprised of different potential products and service. Therefore, government sector should support and

promote trade industry, particularly border trade in the province to become unique and remarkable by balancing international trade and area base trade for simultaneous growth. Efficient international trade logistics should have no effect on local business. Thus, local people should take part in setting development direction of the province together with government sector. From the data, the researchers utilized all data to arrange the assessment index for relevant variables to border trade logistics and proposed Econometric Model using IO Table in order to assess positive and negative impacts from applying proposed logistics model, so that the relevant factors could apply data for development and making decision. The presented data which was in current state (As is Analysis) and relative to pattern and tendency of trade, trade facilitations of the studied provinces clearly indicated the potential and distinctive points of each province, including different trade characteristics and business industry.

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	ก
บทคัดย่อ	ภ
บทที่ 1	บทนำ
	1.1 ที่มาและความสำคัญของงานวิจัย 1-1
	1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย 1-2
	1.3 ขอบเขตของการวิจัย 1-3
	1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 1-3
	1.5 วิธีการดำเนินงาน 1-3
บทที่ 2	กรอบแนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
	2.1 กรอบแนวคิดการวิเคราะห์ระบบห่วงโซ่อุปทาน 2-1
	2.2 กรอบแนวคิดการวิเคราะห์ผลกระทบด้วยการใช้ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต 2-2
	2.3 การทบทวนวรรณกรรม/สารสนเทศ (Information) ที่เกี่ยวข้อง 2-7
	2.4 แนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศของธุรกิจการค้าชายแดน (Best Practice) 2-10
	2.5 บรรณานุกรม 2-14
บทที่ 3	ระเบียบวิธีวิจัย
	3.1 กรอบการวิจัย 3-1
	3.2 ขั้นตอนในการศึกษาวิจัย 3-1
	3.3 ผลที่คาดว่าจะได้รับในแต่ละช่วงระยะเวลา (แบ่งเป็นราย 6 เดือน) 3-5
	3.4 ระยะเวลาทำการวิจัย และแผนการดำเนินงานตลอดโครงการวิจัย 3-6
	3-7
บทที่ 4	การค้าชายแดน โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
	4.1 ภาพรวมการค้าชายแดน โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่การค้าชายแดน ไทย – มาเลเซีย ด้านจังหวัดสงขลา 4-1
	4.1.1 สถิติการค้าชายแดน 4-5
	4.1.2 ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยสู่ประเทศมาเลเซีย ด้านจังหวัดสงขลา 4-6
	4.1.2.1 การคมนาคมทางบก ถนน และทางหลวง (Road and Highway) 4-7
	4.1.2.2 การคมนาคมทางน้ำ (Sea Transport) 4-9
	4.1.2.3 การคมนาคมทางราง (Railway Transport) 4-12
	4.1.3 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม 4-16
	4.1.3.1 SWOT พื้นที่ด้านชายแดนสะเดา 4-16
	4.1.3.2 การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาค (Macro Environment Analysis) 4-17
	4.1.4 แผนพัฒนาสงขลา และ สะเดา 4-19
	4.1.4.1 การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดสงขลา 4-19

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.1.4.2 การพัฒนาด้านศุลกากรสะเดา	4-21
4.1.4.3 โครงการปรับปรุงด่านสะเดา	4-22
4.1.4.4 โครงการพัฒนาอื่นๆ เพื่อรองรับการพัฒนาด้านศุลกากรสะเดา	4-22
4.2 ภาพรวมการค้าชายแดน โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่การค้าชายแดนไทย – ลาว ด้านจังหวัดมุกดาหาร	4-25
4.2.1 ภาพรวมการค้าชายแดน โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่การค้าชายแดนไทย – ลาว ด้านจังหวัดมุกดาหาร	4-26
4.2.2 ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ของการค้าชายแดน ไทย – ลาว ด้านจังหวัดมุกดาหาร	4-32
4.2.2.1 การคมนาคมทางถนน	4-32
4.2.2.2 การคมนาคมทางราง	4-35
4.2.3 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม	4-36
4.2.3.1 SWOT พื้นที่ด้านชายแดนจังหวัดมุกดาหาร	4-36
4.2.3.2 การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาค (Macro Environment Analysis)	4-37
4.3 ภาพรวมการค้าชายแดน โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่การค้าชายแดน ไทย – ลาว ด้านจังหวัดนครพนม	4-39
4.3.1 สถิติการค้าชายแดนด้านจังหวัดนครพนม	4-44
4.3.2 ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ของการค้าชายแดน ไทย – ลาว ด้านจังหวัดนครพนม	4-46
4.3.2.1 การคมนาคมทางบก ถนน และทางหลวง	4-46
4.3.2.2 ทางอากาศ	4-47
4.3.2.3 ทางน้ำ	4-47
4.3.3 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม	4-47
4.3.3.1 SWOT พื้นที่จังหวัดนครพนม	4-47
4.3.3.2 การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาค (Macro Environment Analysis)	4-51
4.3.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อการเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียนของจังหวัดนครพนม	4-53
4.4 สรุป	4-54
บทที่ 5	
การประเมินศักยภาพของพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน	
5.1 การประเมินและวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน ไทย – มาเลเซีย ด้านจังหวัดสงขลา	5-1
5.2 การประเมินและวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน ไทย – ลาว ด้านจังหวัดมุกดาหาร	5-6
5.3 การประเมินและวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน ไทย – ลาว ด้านจังหวัดนครพนม	5-11
5.4 ระบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสมของเขตการค้าชายแดน	5-17

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.5 แบบจำลองการจัดการโลจิสติกส์ชายแดนระดับมหภาค	5-22
5.5.1 แบบจำลองการจัดการโลจิสติกส์ชายแดนจังหวัดสงขลา	5-22
5.5.2 แบบจำลองการจัดการโลจิสติกส์ชายแดนจังหวัดมุกดาหาร	5-25
5.5.3 แบบจำลองการจัดการโลจิสติกส์ชายแดนจังหวัดนครพนม	5-33
5.6 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ชายแดนระดับจุลภาค	5-36
5.6.1 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ระดับจุลภาคจังหวัดสงขลา	5-36
5.6.2 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ระดับจุลภาคจังหวัดมุกดาหาร	5-38
5.6.3 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ระดับจุลภาค จังหวัดนครพนม	5-38
5.7 สรุป	5-39
บทที่ 6	
บทวิเคราะห์ผลกระทบของการจัดทำมาตรฐานสินค้านำเข้าจากจีน โดยตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input – Output Tale)	
6.1 ลักษณะของตารางปัจจัยการผลิต และผลผลิต (Input – Output Table)	6-1
6.1.2 แนวคิดการคำนวณตัวทวีคูณประเภทต่างๆ	6-3
6.1.3 การเปลี่ยนแปลง Direct Requirement Matrix ด้วย Location Quotients (LQ)	6-5
6.2 การวิเคราะห์ผลกระทบของการปรับปรุงแบบจำลองทางด้านโลจิสติกส์ใน อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา ด้วย ตารางปัจจัยการผลิต และผลผลิต (Input – Output Table)	6-6
6.2.1 ผลการวิเคราะห์ด้วยตาราง I/O ที่มีต่อการปรับปรุงแบบจำลองทางด้านโลจิสติกส์ใน จ. สงขลา	6-6
6.3 การวิเคราะห์ผลกระทบของการปรับปรุงแบบจำลองทางด้านโลจิสติกส์ จังหวัดมุกดาหาร ด้วยตารางปัจจัยการผลิต และผลผลิต (Input – Output Table)	6-19
6.3.1 ผลการวิเคราะห์ด้วยตาราง I/O ที่มีต่อการปรับปรุงแบบจำลองทางด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดมุกดาหาร	6-19
6.4 การวิเคราะห์ผลกระทบของการปรับปรุงแบบจำลองทางด้านโลจิสติกส์ จ.นครพนม ด้วย ตารางปัจจัยการผลิต และผลผลิต (Input – Output Table)	6-31
6.4.1 ผลการวิเคราะห์ด้วยตาราง I/O ที่มีต่อการปรับปรุงแบบจำลองทางด้านโลจิสติกส์ใน จ.นครพนม	6-31
6.5 สรุปผลกระทบเชิงเศรษฐศาสตร์ที่มีต่อโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน (กรณีศึกษาจังหวัดสงขลา มุกดาหาร และนครพนม)	6-43
บทที่ 7	
สรุปผลการศึกษา	
7.1 สรุปผลการศึกษา	7-1
7.1.1 จังหวัดสงขลา	7-2
7.1.2 จังหวัดมุกดาหาร	7-3
7.1.3 จังหวัดนครพนม	7-4
7.2 สรุปผลการประชุมระดมความคิดเห็น	7-5

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
7.3 สรุปผลกระทบเชิงเศรษฐศาสตร์ที่มีต่อพื้นที่ชายแดน จังหวัดสงขลา มุกดาหาร และนครพนม	7-8
7.4 ข้อเสนอแนะ	7-10
7.5 การเคลื่อนย้ายคน	7-11
ภาคผนวก ก	บทความสำหรับการเผยแพร่
ภาคผนวก ข	ตารางเปรียบเทียบกิจกรรม
ภาคผนวก ค	หน่วยงานที่เข้าสัมภาษณ์
ภาคผนวก ง	การนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1.1	แผนการดำเนินโครงการ	1-4
ตารางที่ 2.1	โครงสร้างตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต	2-4
ตารางที่ 2.2	โครงสร้างอย่างง่ายของตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต	2-5
ตารางที่ 2.3	จำนวนจุดผ่านแดนประเภทต่าง ๆ ของประเทศไทยตามแนวชายแดน สหภาพพม่า ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศกัมพูชา และประเทศมาเลเซีย	2-8
ตารางที่ 3.1	กิจกรรมและผลที่คาดว่าจะได้รับ	3-6
ตารางที่ 3.2	แผนงานการดำเนินงานโครงการ	3-7
ตารางที่ 4.1	สรุปจำนวนช่องทางจุดผ่านแดนทั่วประเทศ	4-1
ตารางที่ 4.2	ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา	4-3
ตารางที่ 4.3	ภาวะเศรษฐกิจและผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสงขลาปี 2551-2555	4-4
ตารางที่ 4.4	มูลค่านำเข้าการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย รายด้านปี 2554-2557 (ม.ค.- ก.ย.)	4-5
ตารางที่ 4.5	มูลค่าส่งออกการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย รายด้านปี 2554-2557 (ม.ค.- ก.ย.)	4-5
ตารางที่ 4.6	รายละเอียดระยะทางกรุงเทพฯ-หาดใหญ่-สะเดา-ป็นัง-Port Klang	4-8
ตารางที่ 4.7	บทบาทหน้าที่ในการบริหารท่าเรือสงขลาระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน	4-9
ตารางที่ 4.8	สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 5 แห่งและจุดเชื่อมโยงต่างๆ	4-24
ตารางที่ 4.9	ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP) จังหวัดมุกดาหาร 16 สาขา (หน่วย: ล้านบาท)	4-28
ตารางที่ 4.10	ดัชนีผลผลิตภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดมุกดาหารในปี 2555 จนถึงเดือนพฤษภาคม 2556	4-29
ตารางที่ 4.11	ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจของจังหวัดนครพนม	4-40
ตารางที่ 4.12	ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจของจังหวัดนครพนมด้านการบริโภคภาคเอกชน	4-41
ตารางที่ 4.13	ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจของจังหวัดนครพนมด้านการใช้จ่ายภาครัฐ	4-42
ตารางที่ 4.14	ภาวะเศรษฐกิจและผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดนครพนม ปี 2556 ณ ราคาคงที่ปี 2550	4-44
ตารางที่ 4.15	มูลค่านำเข้าชายแดนไทย-ลาว รายด้านปี 2554 – 2557 (ม.ค. – ก.ย.)	4-45
ตารางที่ 4.16	มูลค่าส่งออกชายแดนไทย-ลาว รายด้านปี 2554 – 2557 (ม.ค. – ก.ย.)	4-45
ตารางที่ 4.17	สภาพปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของจังหวัดมุกดาหาร นครพนม สงขลา	4-55
ตารางที่ 5.1	การจัดลำดับความสำคัญของปัญหาด้านโลจิสติกส์ในบริเวณ ด่านชายแดนสะเดาและ ด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา	5-3
ตารางที่ 5.2	การจัดลำดับความเร่งด่วนในการแก้ปัญหาของปัญหาด้านโลจิสติกส์ในบริเวณด่าน ชายแดนสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา	5-3
ตารางที่ 5.3	สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความ เร่งด่วน	5-5
ตารางที่ 5.4	การจัดลำดับความสำคัญของปัญหาด้านโลจิสติกส์ในบริเวณ ด่านชายแดนจังหวัด มุกดาหาร	5-9
ตารางที่ 5.5	การจัดลำดับความเร่งด่วนของปัญหาด้านโลจิสติกส์ในบริเวณ ด่านชายแดนจังหวัด มุกดาหาร	5-8
ตารางที่ 5.6	สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความ เร่งด่วน	5-10
ตารางที่ 5.7	การจัดลำดับความสำคัญของปัญหาด้านโลจิสติกส์ในบริเวณด่านชายแดนนครพนม	5-13

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 5.8	การจัดลำดับความเร่งด่วนในการแก้ปัญหาของปัญหาด้านโลจิสติกส์ในบริเวณด่านชายแดนนครพนม	5-14
ตารางที่ 5.9	สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความเร่งด่วน	5-16
ตารางที่ 5.10	ระดับของผลกระทบของแบบจำลองการจัดการโลจิสติกส์ที่นำเสนอ	5-18
ตารางที่ 5.11	สาเหตุและข้อแตกต่างของการจัดตั้งพื้นที่ในการให้บริการและการตรวจสอบคนและสินค้า	5-28
ตารางที่ 5.12	ระบบโลจิสติกส์รองรับบริเวณพื้นที่ด่านชายแดนในส่วนของ CCA สินค้า	5-30
ตารางที่ 5.13	การแบ่งหน้าที่ในการจัดการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน	5-31
ตารางที่ 5.14	เปรียบเทียบรูปแบบการทำงานในแบบเดิมและโมเดลนำเสนอ	5-32
ตารางที่ 5.15	การแบ่งหน้าที่ในการจัดการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน	5-35
ตารางที่ 6.1	รายละเอียดปริมาณเงินลงทุนในโครงการพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย) และ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจ (Special Economic one) ตามการคำนวณของคณะผู้วิจัย	6-6
ตารางที่ 6.2	รายละเอียดการรวมภาคอุตสาหกรรมจาก IO ขนาด 180 ภาคการผลิตให้เป็นตาราง IO ขนาด 20 ภาคการผลิต	6-8
ตารางที่ 6.3	ตาราง I/O ขนาด 16 ภาคการผลิตแสดงเฉพาะ Domestic Intermediate Matrix	6-10
ตารางที่ 6.4	ผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix ก่อนการปรับค่าด้วยมูลค่าของ Location Quotient (LQ)	6-11
ตารางที่ 6.5	ผลการคำนวณ Location Quotient ของ จ.สงขลา ตามสมการที่ (7) - (9)	6-12
ตารางที่ 6.6	ผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix หลังจากปรับด้วยมูลค่าของ Location Quotient (LQ)	6-13
ตารางที่ 6.7	เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 ของจังหวัดสงขลา	6-14
ตารางที่ 6.8	เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 2 ของจังหวัดสงขลา	6-15
ตารางที่ 6.9	ขนาดของตัววิคูลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ประเภทที่ 1 และ ที่ 2 ของภาคขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) สำหรับ จ.สงขลา	6-16
ตารางที่ 6.10	ขนาดของตัววิคูลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ประเภทที่ 1 และ ที่ 2 ของภาคกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (ภาคการผลิตที่ 11) สำหรับ จ.สงขลา	6-16
ตารางที่ 6.11	ผลกระทบของโครงการพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย) และ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจ (Special Economic Zone) ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของ จ.สงขลา	6-17
ตารางที่ 6.12	ผลกระทบของโครงการพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย) และ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจ (Special Economic Zone) ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของ จ.สงขลาจำแนกตามอุตสาหกรรม	6-17
ตารางที่ 6.13	รายละเอียดปริมาณเงินลงทุนในโครงการ ICD มุกดาหาร ตามโครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์เพื่อการจัดการโลจิสติกส์ กรมสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งจราจร (สนข.)	6-19

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 6.14	รายละเอียดการรวมภาคอุตสาหกรรมจาก IO ขนาด 180 ภาคการผลิตให้เป็นตาราง IO ขนาด 20 ภาคการผลิต	6-20
ตารางที่ 6.15	ตาราง I/O ขนาด 16 ภาคการผลิตแสดงเฉพาะ Domestic Intermediate Matrix	6-22
ตารางที่ 6.16	ผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix ก่อนการปรับค่าด้วยมูลค่าของ Location Quotient (LQ)	6-23
ตารางที่ 6.17	ผลการคำนวณ Location Quotient ตามสมการที่ (9) และ (10)	6-24
ตารางที่ 6.18	ผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix หลังจากปรับด้วยมูลค่าของ Location Quotient (LQ)	6-25
ตารางที่ 6.19	เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 ของจังหวัดมุกดาหาร	6-26
ตารางที่ 6.20	เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 2 ของจังหวัดมุกดาหาร	6-27
ตารางที่ 6.21	ขนาดของตัวทวีคูณผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ประเภทที่ 1 และ ที่ 2 ของภาคขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9)	6-28
ตารางที่ 6.22	ผลกระทบของโครงการ ICD ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของ จ.มุกดาหาร	6-28
ตารางที่ 6.23	ขนาดของตัวทวีคูณผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของ จ.มุกดาหาร จำแนกตามรายสาขาการผลิต	6-29
ตารางที่ 6.24	ผลกระทบของโครงการ ICD ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของ จ.มุกดาหารจำแนกตามอุตสาหกรรม	6-30
ตารางที่ 6.25	รายละเอียดของงบลงทุนในโครงการพัฒนานครพนมให้เป็นเมืองการค้าชายแดนเพื่อการค้าและการลงทุนตามแผนยุทธศาสตร์ของจังหวัด	6-32
ตารางที่ 6.26	รายละเอียดการรวมภาคอุตสาหกรรมจาก IO ขนาด 180 ภาคการผลิตให้เป็นตาราง IO ขนาด 20 ภาคการผลิต	6-34
ตารางที่ 6.27	ตาราง I/O ขนาด 16 ภาคการผลิตแสดงเฉพาะ Domestic Intermediate Matrix	6-35
ตารางที่ 6.28	ผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix ก่อนการปรับค่าด้วยมูลค่าของ Location Quotient (LQ)	6-36
ตารางที่ 6.29	ผลการคำนวณ Location Quotient ของ จ.นครพนม ตามสมการที่ (7) - (9)	6-37
ตารางที่ 6.30	ผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix หลังจากปรับด้วยมูลค่าของ Location Quotient (LQ)	6-38
ตารางที่ 6.31	เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 ของจังหวัดนครพนม	6-39
ตารางที่ 6.32	เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 2 ของจังหวัดนครพนม	6-40
ตารางที่ 6.33	ขนาดของตัวทวีคูณผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ประเภทที่ 1 และ ที่ 2 ของภาคขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) สำหรับจังหวัดนครพนม	6-41
ตารางที่ 6.34	ผลกระทบโดยรวมของโครงการพัฒนาเมืองการค้าชายแดนเพื่อการค้า และการลงทุนที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของ จ. นครพนม	6-41
ตารางที่ 6.35	ผลกระทบของโครงการฯ ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของ จ. นครพนม จำแนกตามรายสาขาการผลิต	6-42

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 6.36	ผลกระทบของโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละพื้นที่ชายแดนที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ทั้งในกรณีของตัวทวีคูณประเภทที่ 1 และ ประเภทที่ 2	6-44
ตารางที่ 6.37	ผลกระทบที่เกิดขึ้นของโครงการพัฒนาการค้าชายแดนที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน	6-44
ตารางที่ 6.38	ภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบใน 3 อันดับแรกจากโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ (ร้อยละของผลกระทบรวม)	6-45
ตารางที่ 7.1	สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความเร่งด่วนของจังหวัดสงขลา	7-5
ตารางที่ 7.2	สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความเร่งด่วนของจังหวัดมุกดาหาร	7-5
ตารางที่ 7.3	สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความเร่งด่วนของจังหวัดนครพนม	7-6
ตารางที่ 7.4	ผลกระทบของโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละพื้นที่ชายแดนที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ทั้งในกรณีของตัวทวีคูณประเภทที่ 1 และ ประเภทที่ 2	7-9
ตารางที่ 7.5	ผลกระทบที่เกิดขึ้นของโครงการพัฒนาการค้าชายแดนที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน	7-9

สารบัญแผนภาพ

	หน้า
แผนภาพที่ 1.1	เส้นทางเชื่อมโยงภูมิภาคและภาพรวมของการค้าชายแดนและผ่านแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน
แผนภาพที่ 2.1	ตัวอย่างประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการเปิดจุดผ่านแดนถาวรฤดู ในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 130 ตอนพิเศษ 61 ง
แผนภาพที่ 2.2	มูลค่าและดุลการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (4 ประเทศ) ปี 2555 – 2557 (ม.ค.-เม.ย.)
แผนภาพที่ 2.3	มูลค่าการค้าชายแดนไทยรายประเทศ (4 ประเทศ) ปี 2555-2557 (มกราคม-เมษายน)
แผนภาพที่ 3.1	ขั้นตอนการศึกษาวิจัย
แผนภาพที่ 3.2	ขั้นตอนการสำรวจภาคสนามที่พร
แผนภาพที่ 4.1	ที่ตั้งจังหวัดสงขลาและอำเภอที่สำคัญของจังหวัด
แผนภาพที่ 4.2	มูลค่าการส่งออกรายสินค้าชายแดนไทย – มาเลเซีย ปี 2554 – 2556
แผนภาพที่ 4.3	แนวเขตแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย 647 กิโลเมตร
แผนภาพที่ 4.4	เส้นทางถนนจากกรุงเทพมหานครไปยังด่านศุลกากรสะเดา พรมแดนไทย-มาเลเซีย
แผนภาพที่ 4.5	ระยะทางจากอำเภอหาดใหญ่ไปยังจังหวัดต่างๆ และเส้นทางจากอำเภอหาดใหญ่ไปยังด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์
แผนภาพที่ 4.6	เส้นทาง ระยะเวลา และระยะทางจากด่านสะเดาไปยังท่าเรือปีนังและท่าเรือ Port Klang
แผนภาพที่ 4.7	แผนผังท่าเทียบเรือในท่าเรือสงขลา
แผนภาพที่ 4.8	สภาพทั่วไปของท่าเรือสงขลา
แผนภาพที่ 4.9	ภาพมุมบนของท่าเรือน้ำลึกสงขลา
แผนภาพที่ 4.10	ที่ตั้งท่าเรือสงขลา ท่าเรือสงขลา 2 และท่าเรือปากบารา
แผนภาพที่ 4.11	เส้นทางการเดินรถไฟของประเทศไทย (เส้นสีแดงคือทางรถไฟสายใต้)
แผนภาพที่ 4.12	สถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่และตารางการเดินรถ
แผนภาพที่ 4.13	แผนที่เส้นทางรถไฟจากหาดใหญ่-มาเลเซีย-สิงคโปร์
แผนภาพที่ 4.14	เปลี่ยนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ บริเวณสถานีรถไฟปาดังเบซาร์
แผนภาพที่ 4.15	แนวทางเส้นทางมอเตอร์เวย์ หาดใหญ่-ด่านสะเดา
แผนภาพที่ 4.16	การพัฒนารถไฟรางคู่
แผนภาพที่ 4.17	ด่านชายแดนประเทศไทย-สปป.ลาวที่สำคัญของประเทศไทย
แผนภาพที่ 4.18	มูลค่าการค้ารวมผ่านด่านชายแดนประเทศไทยและสปป.ลาวระหว่างปี 2549 – 2556
แผนภาพที่ 4.19	มูลค่าสินค้าส่งออกผ่านด่านชายแดนประเทศไทยและสปป.ลาวระหว่างปี 2549 – 2556
แผนภาพที่ 4.20	มูลค่าสินค้านำเข้าผ่านด่านชายแดนประเทศไทยและสปป.ลาวระหว่างปี 2549 – 2556
แผนภาพที่ 4.21	แผนที่ตั้งจังหวัดมุกดาหาร และอาณาเขตติดต่อ
แผนภาพที่ 4.22	ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดมุกดาหาร ปี พ.ศ. 2544 – 2554
แผนภาพที่ 4.23	โครงสร้างเศรษฐกิจจังหวัดมุกดาหารปี 2554
แผนภาพที่ 4.24	จำนวนประชากรจังหวัดมุกดาหารปี 2544 - 2554
แผนภาพที่ 4.25	กราฟแสดงดัชนีผลผลิตภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดมุกดาหาร

สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

	หน้า
แผนภาพที่ 4.26	ภาพรวมการค้าชายแดนไทยกับสปป.ลาว ที่ผ่านด่านที่จังหวัดมุกดาหาร
แผนภาพที่ 4.27	มูลค่าการค้าการนำเข้า – ส่งออกสินค้าในช่วง 6 เดือนก่อนและหลังการเปิดใช้สะพาน
แผนภาพที่ 4.28	มูลค่าการค้าการนำเข้า – ส่งออกสินค้าปี 2548 – 2555
แผนภาพที่ 4.29	ด่านศุลกากรจังหวัดมุกดาหาร
แผนภาพที่ 4.30	เส้นทางจากกรุงเทพฯมายังจังหวัดมุกดาหาร
แผนภาพที่ 4.31	สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 จังหวัดมุกดาหาร
แผนภาพที่ 4.32	เส้นทางการเชื่อมโยงทางถนน
แผนภาพที่ 4.33	แนวเส้นทางรถไฟสายบ้านไผ่ – นครพนม
แผนภาพที่ 4.34	ที่ตั้งจังหวัดนครพนมและอำเภอที่สำคัญของจังหวัด
แผนภาพที่ 4.35	ภาพรวมตัวชี้วัดแผนพัฒนาจังหวัดนครพนม
แผนภาพที่ 4.36	ข้อมูลประกอบการอ่านกราฟภาพรวมตัวชี้วัดแผนพัฒนาจังหวัดนครพนม
แผนภาพที่ 4.37	มูลค่าการส่งออกรายสินค้าชายแดนไทย – ลาว ปี 2554 – 2556
แผนภาพที่ 4.38	เส้นทางการเดินทางจากกรุงเทพฯ – นครพนม
แผนภาพที่ 4.39	ท่าอากาศยานนครพนม
แผนภาพที่ 4.40	ท่าเรือข้ามฝากจังหวัดนครพนม บริเวณด่านศุลกากรนครพนม
แผนภาพที่ 5.1	บรรยากาศการประชุมระดมความคิดเห็น จังหวัดสงขลา
แผนภาพที่ 5.2	การใช้ My Choice Clicker ในการประชุมระดมความคิดเห็นจังหวัดสงขลา
แผนภาพที่ 5.3	แผนภูมิเปรียบเทียบความสำคัญของปัญหา ความเร่งด่วนของปัญหา จากการระดมความคิดเห็น
แผนภาพที่ 5.4	เปรียบเทียบความสำคัญและความเร่งด่วนของปัญหาด้านโลจิสติกส์ต่าง ๆ
แผนภาพที่ 5.5	บรรยากาศการประชุมระดมความคิดเห็น จังหวัดมุกดาหาร
แผนภาพที่ 5.6	การใช้ My Choice Clicker ในการประชุมระดมความคิดเห็นจังหวัดมุกดาหาร
แผนภาพที่ 5.7	แผนภูมิเปรียบเทียบความสำคัญของปัญหา ความเร่งด่วนของปัญหา จากการระดมความคิดเห็น
แผนภาพที่ 5.8	เปรียบเทียบความสำคัญและความเร่งด่วนของปัญหาด้านโลจิสติกส์ต่างๆ ของจังหวัดมุกดาหาร
แผนภาพที่ 5.9	ภาพบรรยากาศภายในงานระดมความคิดเห็น ชายแดนด้านนครพนม
แผนภาพที่ 5.10	การใช้ My Choice Clicker ในการประชุมระดมความคิดเห็นจังหวัดนครพนม
แผนภาพที่ 5.11	แผนภูมิเปรียบเทียบความสำคัญของปัญหา ความเร่งด่วนของปัญหา จากการระดมความคิดเห็น
แผนภาพที่ 5.12	เปรียบเทียบความสำคัญและความเร่งด่วนของปัญหาด้านโลจิสติกส์ต่าง ๆ
แผนภาพที่ 5.13	ระบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสม ของเขตการค้าชายแดน
แผนภาพที่ 5.14	รูปแบบการจัดการด้านการพัฒนากระบวนการดำเนินงานบริเวณด้านการค้าชายแดน
แผนภาพที่ 5.15	รูปแบบการจัดการด้านการพัฒนานโยบาย เศรษฐกิจ กฎระเบียบ ภาครัฐ
แผนภาพที่ 5.16	รูปแบบการจัดการด้านการจัดการโลจิสติกส์
แผนภาพที่ 5.17	ปัญหาความแออัดของด่านชายแดนไทย – มาเลเซีย
แผนภาพที่ 5.18	รถขนส่งสินค้าจากประเทศไทยเข้าคิวตรวจของศุลกากรประเทศมาเลเซีย และรอการยกตู้คอนเทนเนอร์ลงจากรถเพื่อกองเก็บ รอยกขึ้นแคร่ขบวนรถไฟต่อไป ในเขตชุมทางรถไฟปาร์ดิงเบียร์ ประเทศมาเลเซีย

สารบัญแผนภาพ (ต่อ)

	หน้า
แผนภาพที่ 5.19	แบบจำลองโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ยางพาราในมิติระดับประเทศ
แผนภาพที่ 5.20	เส้นทางการค้าใหม่ของโลก เมื่อพัฒนาโครงการโลจิสติกส์ภาคใต้
แผนภาพที่ 5.21	ปัญหาการขาดอำนาจการต่อรองของผู้ผลิตในอุตสาหกรรมยางพารา
แผนภาพที่ 5.22	รูปแบบนำเสนอของโซ่อุปทานอุตสาหกรรม ณ ด่านมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร
แผนภาพที่ 5.23	จุดตรวจสอบคนและสินค้าขาเข้าและขาออกบริเวณด่านชายแดนมุกดาหาร
แผนภาพที่ 5.24	จุดตรวจสอบสินค้าขาออกบริเวณด่านชายแดนมุกดาหาร
แผนภาพที่ 5.25	ตรวจสอบคนเข้าเมืองขาออกบริเวณด่านชายแดนมุกดาหาร
แผนภาพที่ 5.26	พื้นที่เตรียมการสำหรับสร้าง CCA ของฝั่งไทยและสปป.ลาว (โมเดลเดิม)
แผนภาพที่ 5.27	รูปแบบนำเสนอการจัดตั้งCCA ของคนและสินค้าในฝั่งไทยและสปป.ลาว
แผนภาพที่ 5.28	รูปแบบการขนส่งของรถแต่ละประเทศ
แผนภาพที่ 5.29	แบบจำลองในภาพมหภาคการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดนครพนม
แผนภาพที่ 5.30	รูปแบบการพัฒนาผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมต้นน้ำ
แผนภาพที่ 5.31	รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานระดับจุลภาคที่เหมาะสมของเขตเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดสงขลา
แผนภาพที่ 5.32	รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานระดับจุลภาคที่เหมาะสมของเขตเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดมุกดาหาร
แผนภาพที่ 5.33	รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานระดับจุลภาคที่เหมาะสมของเขตเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดนครพนม
แผนภาพที่ 6.1	โครงสร้างของตาราง I/O
แผนภาพที่ 7.1	อัตราการจ้างแรงงานต่างด้าวที่มีฝีมือ และอัตราการจ้างแรงงานต่างด้าว 3 สัญชาติ

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความสำคัญ และที่มาของปัญหา

ประเทศไทยและประเทศสมาชิกอาเซียนรวมทั้งสิ้น 10 ประเทศ มีข้อตกลงร่วมกัน เพื่อจัดตั้งข้อจำกัดด้านขอบเขตทางภูมิศาสตร์ระหว่างกันในอาเซียน โดยการรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียนประกอบด้วย 3 ส่วน คือ ประชาคมความมั่นคงอาเซียน ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียนและประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) นั้นต้องดำเนินการให้เกิดเป็นรูปธรรมภายในปี 2558 เพื่อให้ประเทศสมาชิกสามารถเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานที่มีทักษะและเงินทุนได้อย่างเสรี ซึ่งจะทำให้ขอบเขตการค้าการลงทุนมีการขยายตัวสู่ประชาคมซึ่งมีประชากรมากกว่า 600 ล้านคน ทุกประเทศในประชาคมต่างมีโอกาสขยายตัวทางเศรษฐกิจและธุรกิจการค้าอย่างมหาศาล มีโอกาสเลือกใช้ทรัพยากรทั้งวัตถุดิบและแรงงานในประเทศสมาชิกได้อย่างคุ้มค่า ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสามารถแข่งขันได้และสามารถสร้างอำนาจในการเจรจาต่อรองของอาเซียนในเวทีโลก การก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของประเทศไทยคนไทยและภาคธุรกิจทุกแขนงต้องตื่นตัวและเรียนรู้ภาษา วัฒนธรรมตลอดจนวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของเพื่อนบ้านในกลุ่มอาเซียนด้วยกันให้มากขึ้นซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเตรียมความพร้อมในการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในอนาคต ซึ่งประเทศไทยมีโอกาสและข้อได้เปรียบเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศอาเซียนด้วยกันอย่างมาก

โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดน ซึ่งมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นเมื่อมีการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค โดยมีไทยตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ช่วยสนับสนุนให้ไทยมีบทบาทในการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคหรือที่รู้จักในนามของ GMS Economic Corridors (ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง) เป็นโครงการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการค้าขาย การลงทุนทั้งในภาคอุตสาหกรรมบริการ และเกษตรกรรมระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ดังกล่าวให้ดีขึ้นจากการมีงานทำ อันเนื่องมาจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในพื้นที่นั้นสำหรับเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคนี้เชื่อมต่อระหว่างเมืองสำคัญในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งประกอบด้วย 6 ประเทศคือ ไทย จีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) เวียดนาม กัมพูชา ลาว และพม่า สำหรับเส้นทางคมนาคมที่พัฒนาตามแผน GMS Economic Corridors แบ่งออกเป็น 3 ส่วนใหญ่ๆ ตามภูมิภาค ได้แก่

- North-South Economic Corridor (พื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้) เส้นทางเชื่อมโยงประเทศจีน-พม่า-ลาว-ไทยโดยเส้นทางนี้จะเน้นการเชื่อมต่อจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) เข้ากับไทยผ่านถนนในแนวเหนือ-ใต้และสามารถลงไปสู่มาเลเซียและสิงคโปร์
- East-West Economic Corridor (พื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก) เส้นทางเชื่อมโยงประเทศพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนามโดยเป็นการเชื่อมระหว่างสองมหาสมุทรคือมหาสมุทรแปซิฟิกทางตะวันออกและมหาสมุทรอินเดียทางตะวันตก
- Southern Economic Corridor (พื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้) เส้นทางเชื่อมโยงประเทศไทย-กัมพูชา-เวียดนาม

ทั้งนี้ ภายหลังจากที่เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเหล่านี้ได้มีการพัฒนาให้เสร็จเป็นรูปธรรมมากขึ้นนั้น กิจกรรมทางเศรษฐกิจตามแนวการค้าชายแดน ที่มีเส้นทางเหล่านี้พาดผ่านก็มีปริมาณการขนส่ง และกิจกรรมเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องด้านอื่นเพิ่มขึ้นแสดงดังแผนภาพที่ 1.1



สถิติการค้าชายแดน (Value of Border Trade)

ประเทศ	มูลค่า (ล้านบาท)		% y-o-y	
	2554	ม.ค.-ก.ค.2555	2554	ม.ค.-ก.ค.2555
1 มาเลเซีย	560,655	311,931	12.7	-7.4
2 พม่า	164,375	96,633	19.2	9.0
3 ลาว	110,371	85,178	26.6	38.5
4 กัมพูชา	63,977	46,036	55.5	24.0

สถิติการค้าผ่านแดน (Value of Transit Trade)

ประเทศ	มูลค่า (ล้านบาท)		% y-o-y	
	2554	ม.ค.-ก.ค.2555	2554	ม.ค.-ก.ค.2555
1 สิงคโปร์	54,183	30,910	-20.6	-11.9
2 จีน	29,558	17,881	37.3	19.0
3 เวียดนาม	7,805	6,507	38.7	77.2

แผนภาพที่ 1.1 เส้นทางเชื่อมโยงภูมิภาคและภาพรวมของการค้าชายแดนและผ่านแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

อย่างไรก็ดี ในหลายๆ จุดการค้าชายแดนแม้ว่าจะไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงก็มีความคึกคักเช่นกัน ปัจจัยที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือการดำเนินการของแต่ละประเทศตามกรอบความตกลงเพื่อมุ่งสู่การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ทั้งนี้ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจดังกล่าว นอกจากจะช่วยขยายการค้าภายในภูมิภาคแล้ว ยังก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายประเภทตามมา อาทิ ธุรกิจท่องเที่ยว ธุรกิจส่งสาริมทรัพย์ ธุรกิจโลจิสติกส์ และธุรกิจค้าปลีก เป็นต้น และไม่เพียงแต่เฉพาะจังหวัดชายแดนเท่านั้นแล้ว กิจกรรมทางเศรษฐกิจยังขยายไปยังจังหวัดข้างเคียงอีกด้วย จึงอาจกล่าวได้ว่าการค้าชายแดนเป็นเครื่องบ่งชี้ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสนับสนุนความเป็นอยู่ของประชากรในพื้นที่ให้ดีขึ้น หากสถานการณ์เป็นเช่นนี้ตลอดไป ส่งผลให้ช่องว่างหรือความเหลื่อมล้ำของประชากรลดน้อยลง นอกจากนั้นภาครัฐยังมีแผนการขยายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการรองรับปริมาณการค้าระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นจากการรวมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งการพัฒนากระบวนการสร้างพื้นฐานดังกล่าวจะช่วยเสริมโอกาสในการขยายตลาดของธุรกิจไทย รวมทั้งกระตุ้นการลงทุนในพื้นที่ที่มีเส้นทางคมนาคมตัดผ่าน ส่งผลให้ไทยมีบทบาทสูงในด้านโลจิสติกส์และการกระจายสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านด่านชายแดนสำคัญที่กระจายตัวอยู่ตามขอบชายแดนในภาคต่างๆ ของไทย

ดังนั้นจึงควรให้มีการศึกษาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นและรองรับพฤติกรรมของสินค้าในระบบโซ่อุปทานของสินค้าที่สำคัญในการขนส่งสินค้าผ่านแดนบริเวณจุดผ่านแดน การวางยุทธศาสตร์การพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีงานวิจัยที่แสวงหาแนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนและแบบจำลองทางธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมการดำเนินการของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนจะช่วยกระตุ้นการค้าชายแดน สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับไทยในฐานะที่เป็นผู้ผลิตผู้ส่งออกที่สำคัญไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อรวบรวมข้อมูลรูปแบบและสถานการณ์แนวโน้มการค้า สถิติการค้าชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ประเภทอุตสาหกรรมบริเวณชายแดน ตลอดจนกฎระเบียบท้องถิ่นที่เกี่ยวข้องกับการใช้พื้นที่บริเวณชายแดน ให้เป็นปัจจุบันเพื่อประโยชน์ของภาครัฐและเอกชน ตลอดจนผู้มีส่วนได้เสีย ได้นำไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดกลยุทธ์หรือดำเนินการทางธุรกิจ

1.2.2. เพื่อศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้น เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยใช้การวิเคราะห์ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Table Analysis)

1.2.3. เพื่อนำเสนอผลการศึกษาที่เป็นปัจจุบัน ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดนเพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนให้ได้แนวทางที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้

1.3. ขอบเขตของการวิจัย

1.3.1 นำเสนอและวิเคราะห์ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน (As is analysis) ที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบและสถานการณ์แนวโน้มการค้า สถิติการค้าชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานประเภทอุตสาหกรรมบริเวณชายแดน ตลอดจนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าโดยเฉพาะกฎระเบียบในท้องถิ่นเพื่อประโยชน์ของภาครัฐและเอกชน ตลอดจนผู้มีส่วนได้เสีย ได้นำไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดกลยุทธ์หรือดำเนินการทางธุรกิจต่อไปในอนาคต

1.3.2 นำเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยใช้การวิเคราะห์ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Table Analysis)

1.3.3 นำเสนอผลการศึกษาที่เป็นปัจจุบัน ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนในอนาคต ที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดนเพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนให้ได้แนวทางที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้

ทั้งนี้คณะผู้วิจัยจะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและลงพื้นที่สำรวจหาข้อมูลปฐมภูมิกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ เอกชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ต่อการใช้ การบริหารพื้นที่บริเวณชายแดน พร้อมทั้งทำการสัมภาษณ์เชิงลึกและประชุมกลุ่มย่อยกับบุคคลสำคัญ (Key Informant) ที่เกี่ยวข้องทั้งระดับเชิงนโยบายและปฏิบัติ เพื่อให้ได้เป็นรูปแบบและแนวทางการดำเนินธุรกิจบริเวณและการพัฒนาพื้นที่ชายแดน เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของภาคเอกชนและผู้ที่มีส่วนได้เสียอย่างมีประสิทธิภาพ

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.4.1 นำเสนอและวิเคราะห์ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน (As is analysis) ที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบและสถานการณ์แนวโน้มการค้า สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีศักยภาพในการพัฒนาและสนับสนุน เพื่อประโยชน์ของเอกชน ตลอดจนผู้มีส่วนได้เสีย ได้นำไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดกลยุทธ์หรือดำเนินการทางธุรกิจต่อไปในอนาคต

1.4.2 บทวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยใช้การวิเคราะห์ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Table Analysis)

1.5 วิธีดำเนินงาน

ระเบียบวิธีการศึกษาของโครงการนี้ ประกอบไปด้วยขั้นตอนสำคัญ คือ

1.5.1 การสังเคราะห์องค์ความรู้ที่มีอยู่แล้ว โดยทำการศึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งต่าง ๆ เช่น จากตำรา รายงานการศึกษา ผลงานวิจัย และเอกสารที่เกี่ยวข้องต่างๆ ที่มีการจัดทำขึ้นในอดีต อินเทอร์เน็ต และจากหน่วยงานและสถาบันต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนได้แก่ งานวิจัยและตัวอย่างรูปแบบการบริหารจัดการพื้นที่บริเวณชายแดนเพื่อประโยชน์ทางการค้าสถานการณ์แนวโน้มการค้า สถิติการค้าชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนปัญหาและอุปสรรคของจุดผ่านแดนตลอดจนการเชื่อมโยงของระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

1.5.2 การสำรวจภาคสนามที่พรมแดน คณะผู้วิจัยจะทำการสังเกตการณ์และเก็บข้อมูลที่ชายแดนสะเดาจังหวัดสงขลาและประเทศมาเลเซีย ชายแดนจังหวัดมุกดาหาร จังหวัดนครพนม และสปป.ลาว (ตามความจำเป็น) เก็บข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน สถิติการค้าชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ประเภทอุตสาหกรรม การค้าบริการ บริการชายแดน ระบบโลจิสติกส์ตลอดจนกฎระเบียบท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น ศุลกากร กองตรวจคนเข้าเมือง พาณิชย์จังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด หน่วยงานราชการ หอการค้าจังหวัด และนักธุรกิจที่สำคัญในจังหวัดอุตสาหกรรมจังหวัด และนักธุรกิจที่สำคัญเพื่อให้ทราบรูปแบบและสถานการณ์แนวโน้มการค้า โอกาส กฎระเบียบปัญหาและอุปสรรคที่มีอยู่ในการพัฒนาปรับปรุง

- สำรวจกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ระบบโลจิสติกส์ ระหว่างฝั่งไทย-มาเลเซีย และไทย-ลาว โดยจะสำรวจรูปแบบการค้า การดำเนินธุรกิจหรือประกอบการอุตสาหกรรม รวมถึงจะติดต่อสัมภาษณ์นักธุรกิจไทยในต่างชาติ และนักธุรกิจต่างชาติ (มาเลเซีย)

1.5.3 การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เมื่อคณะผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลภาคสนาม และประมวลผลการศึกษาเบื้องต้นแล้ว จะจัดการประชุมกลุ่มย่อยขึ้น 2 ครั้ง โดยจะเชิญหน่วยงานและภาคเอกชนที่สนใจเข้าร่วมเสนอข้อคิดและความเห็น วางแผนร่วมกันในการจัดทำแบบจำลองทางธุรกิจหรือแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายแดน ก่อนจะสรุปเป็นผลการศึกษาต่อไป

1.5.4 จัดทำบทวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยใช้การวิเคราะห์ ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Table Analysis)

1.5.5 รวบรวมและจัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรูปแบบการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินการทางธุรกิจการค้าของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดน

บทที่ 2 กรอบแนวคิด ทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ปัจจุบันเมืองชายแดนของไทยมีการเติบโตอย่างรวดเร็วก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่หลากหลายและมูลค่าการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเจริญเติบโตด้านการขนส่งคมนาคมนี้จะต้องมีการดำเนินงานแบบเป็นองค์รวม โดยพิจารณาถึงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกับปริมาณสินค้ารูปแบบและสถานการณ์แนวโน้มการค้า สถิติการค้าชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ประเภทอุตสาหกรรมบริเวณชายแดน และ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนความต้องการของ ภาคเอกชน จึงจะทำให้ได้มาซึ่งระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่ชายแดนที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้เมืองชายแดนนั้นสามารถเป็นประตูการผลิตกระจายสินค้า ประตูการคมนาคมขนส่ง และประตูเชื่อมโยงการท่องเที่ยวที่สมบูรณ์ ส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจของท้องถิ่นให้เกิดความยั่งยืนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับผู้ประกอบการ โดยจะทำการวิเคราะห์ข้ออุปทานการค้าชายแดนและศักยภาพของพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ปัจจุบัน (As is) และที่ต้องพัฒนาเพิ่มขึ้นในอนาคต (To be) โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีและกรอบแนวคิดต่อไปในการวิเคราะห์เพื่อหาผลสำเร็จของงานวิจัยให้เป็นไปตามเป้าประสงค์

2.1 กรอบแนวคิดการวิเคราะห์ระบบห่วงโซ่อุปทาน

Supply Chain คือความสัมพันธ์ของการจัดการกระบวนการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุปทานของสินค้าและบริการโดยความสัมพันธ์จะมีลักษณะเชิงบูรณาการโดยมีเป้าหมายในการที่จะสร้างมูลค่าเพิ่ม และตอบสนองต่อความต้องการของตลาด การผลิต การกระจายและการส่งมอบสินค้าและรวมถึงการสื่อสารสนเทศของข้อมูลและข่าวสารโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะลดต้นทุนรวมของธุรกิจและเพิ่มศักยภาพของการแข่งขันจะเห็นได้ว่า Supply Chain เกี่ยวข้องกับกระบวนการต่างๆที่เกี่ยวข้องกับความร่วมมือทางธุรกิจ ตั้งแต่แหล่งของวัตถุดิบต้นน้ำ (Up stream Source) จนถึงการส่งมอบสินค้าและบริการปลายน้ำ (Down stream Customers) ซึ่งกระบวนการเหล่านี้จะครอบคลุมถึงกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการให้ได้มาซึ่งวัตถุดิบ กระบวนการส่งเสริมกิจกรรมทางการตลาดและการผลิตรวมถึงกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าจนถึงมือผู้ต้องการสินค้า ทั้งนี้ กระบวนการต่างๆ จะมีความสัมพันธ์ในลักษณะของบูรณาการโดยมุ่งที่จะลดต้นทุนรวมและสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการอันนำมาซึ่งความสามารถในการแข่งขันที่เหนือกว่า ทั้งนี้ การกิจสำคัญของ Supply Chain จะมุ่งให้ลูกค้าเกิดความพอใจสูงสุดโดยเน้นในเรื่องประสิทธิภาพเชิงต้นทุน และผลตอบแทนทางธุรกิจก็คือ Profit Gain Satisfaction

Supply Chain เป็นเรื่องของห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งประกอบด้วยกระบวนการวางแผนการผลิตและกิจกรรมทางการตลาด โดยเฉพาะ Marketing Mix (ส่วนผสมการตลาด) ซึ่งจะเห็นว่า Supply Chain จะเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับ Product Concept (แนวคิดเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์) Product Design Raw Material Supply (การจัดหาวัตถุดิบ) Production Process (ขบวนการเกี่ยวกับการผลิต) Transport Warehouse และ Distributor (การกระจายสินค้า) เพื่อจัดจำหน่ายต่อไปยังผู้ค้าส่งและร้านค้าปลีกจนกระทั่งสินค้าไปถึงมือผู้บริโภคคนสุดท้าย (End Consumers) กระบวนการดังกล่าวนี้เรียกว่า “ห่วงโซ่ของการสร้างมูลค่า” หรือ “VALUE CHAIN”

หากกล่าวถึง Logistics และ Supply Chain ต่างเป็นกิจกรรมที่ เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้า (Cargoes Moving) โดยกล่าวว่า Logistics จะเป็นการเคลื่อนย้ายเฉพาะภายในองค์กร และ Supply Chain เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการระหว่างองค์กรหรืออาจกล่าวได้ว่า “Logistics เป็นกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้าย (Moving) สินค้าและบริการทั้งในองค์กรและระหว่างองค์กร” ส่วน Supply Chain จะเน้นการปฏิสัมพันธ์ระหว่างองค์กรกับองค์กร ทั้งที่เป็นส่วนอุปสงค์ (Demand) และส่วนของอุปทาน (Supply Side) ในลักษณะที่เน้นการสร้างมูลค่าเพิ่มและลดต้นทุน การเคลื่อนย้าย (Moving) ในความหมายนี้ ไม่ใช่แค่เฉพาะกิจกรรมขนส่งที่เป็น Transport เท่านั้นแต่รวมถึง

กระบวนการในการส่งต่อที่มีผลทางกายภาพให้วัตถุดิบ-สินค้า-บริการมีการเคลื่อนย้ายจาก Origin Sources ไป End Sources

สำหรับความหมายของซัพพลายเชนแบบปฏิสัมพันธ์เชิงวงแหวน (Annular Reaction) ปฏิสัมพันธ์ หรือ Reaction เป็นเรื่องเกี่ยวกับการสนองตอบหรือการตอบโต้ระหว่างบุคคลหรือหน่วยงานซึ่งจะมีผลทั้งในทางบวกและทางลบ และจะเกี่ยวข้องในการสนับสนุนการผลิตและการจำหน่ายสินค้าและบริการรวมถึงการเชื่อมต่อและประสานสัมพันธ์ของรอยต่อของกิจกรรมต่างๆ ในกระบวนการดังกล่าวโดยมีภารกิจสำคัญของห่วงโซ่อุปทาน จะอยู่ที่การจัดการเคลื่อนย้าย (Moving) สินค้าและบริการ รวมทั้งข้อมูลข่าวสารภายใต้ตัวชี้วัดและข้อจำกัดของเงื่อนไขเวลาที่เป็นรูปแบบทันเวลา (Just In Time & Real Time) โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญในการสร้างความพอใจให้กับลูกค้าแบบยั่งยืน (Customer Satisfaction) โดยกระบวนการของ Supply Chain จะประกอบไปด้วยกระบวนการจัดหา การผลิต การตลาด การกระจายสินค้า การขนส่งและการเคลื่อนย้าย (Movement) การจัดเก็บ และเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยมีการจัดการเชิงระบบ (Systems) ให้แต่ละกระบวนการมีการสอดประสานมีปฏิสัมพันธ์โดยมีเป้าหมายในการสร้างความพอใจให้ลูกค้าและลดต้นทุนรวมเพื่อเพิ่มศักยภาพของการแข่งขันที่เหนือกว่าคู่แข่ง โดยพันธกิจของ Supply Chain จะครอบคลุมเกี่ยวข้องกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารข้อมูลเป็นปัจจัยสนับสนุนที่ช่วยทำให้การดำเนินงานต่างๆ ดังกล่าวสามารถบรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีประสิทธิผล โดย Supply Chain จะเริ่มต้นจากแหล่งของวัตถุดิบไปสู่ผู้ผลิตและกระบวนการขนส่งไปสิ้นสุดปลายทางที่ผู้บริโภคขั้นสุดท้ายที่เรียกว่า Consumers คือเป็นกิจกรรมที่มีการปะทะสัมพันธ์หรือปฏิสัมพันธ์ระหว่างการจัดซื้อกับการตลาดในลักษณะที่เป็นบูรณาการ ดังนั้นกิจกรรมของ Logistics ก็จะเป็นกระบวนการหนึ่งในกิจกรรมของ Supply Chain แต่ Logistics จะเน้นพันธกิจในฐานะเป็นกระบวนการที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการในแต่ละช่วงต่อของกระบวนการ Supply Chain ซึ่งทำให้รูปแบบการปฏิสัมพันธ์ของกระบวนการที่เกี่ยวข้องกลายเป็นลักษณะของห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งก็คือ Supply Chain นั่นเอง อย่างไรก็ตาม กิจกรรมของ Logistics ไม่ใช่มีแต่เฉพาะการเคลื่อนย้ายสินค้าแต่ยังประกอบด้วยกิจกรรมต่างๆ อีกมากมาย ทั้งนี้การเคลื่อนย้าย (Moving) ก็ไม่ได้หมายความเฉพาะการเคลื่อนย้ายสินค้าในลักษณะของการขนส่ง (Transportation) แต่หมายถึงกิจกรรมทั้งหลายทั้งปวงที่ทำให้สินค้าและบริการมีการเคลื่อนไหว เช่นการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในคลังหรือการเคลื่อนย้ายสินค้าและวัตถุดิบเข้าไปในกระบวนการผลิตข้อมูล เป็นต้น

สำหรับการจัดการห่วงโซ่อุปทานที่ผ่านมามุ่งความสนใจไปยังภาคอุตสาหกรรมเป็นส่วนใหญ่เนื่องจากมีตัวสินค้าที่สามารถจับต้องได้และมีระบบการผลิตที่เห็นเป็นรูปธรรมแต่ปัจจุบันแนวโน้มการจัดการห่วงโซ่อุปทานเริ่มให้ความสนใจในธุรกิจการค้าและบริการมากขึ้นและการศึกษาห่วงโซ่อุปทานการค้าขายแดนก็เป็นหนึ่งในความท้าทายเนื่องจากการค้าขายแดนเป็นการค้าที่ได้รับการยอมรับว่ามีบทบาทสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมในแง่ของการสร้างรายได้สร้างงานและสร้างธุรกิจต่อเนื่อง

2.2 การวิเคราะห์ผลกระทบด้วยการใช้ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต

ตารางผลิตปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input – Output Tables) จัดเป็นหนึ่งในห้าของบัญชีเศรษฐกิจ (Economic Account) ที่สำคัญของระบบเศรษฐกิจ (Economic Accounting System) ในประเทศไทยซึ่งบัญชีเศรษฐกิจต่าง ๆ ถูกสร้างขึ้นมาบนจุดมุ่งหมายเดียวกันคือเพื่อวัดธุรกรรมทางเศรษฐกิจ (Economic Transactions) ความแตกต่างระหว่างบัญชีเศรษฐกิจต่างๆ เหล่านี้คือการเน้นจุดสำคัญในการนำเสนอภาพเศรษฐกิจในด้านที่ต่างกันเพื่อใช้ในการวิเคราะห์เศรษฐกิจในส่วนที่แตกต่างกันออกไปบัญชีเศรษฐกิจอีก 4 บัญชี ประกอบด้วยบัญชีประชาชาติ (National Accounts) บัญชีดุลการชำระเงิน (Balance of Payment) บัญชีเศรษฐกิจเงินทุน (Flow of Funds) และบัญชีงบดุลแห่งชาติ (National Balance Sheet หรือ National Wealth)

● ความหมายของตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต

ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตเป็นตารางที่สร้างขึ้นมาเพื่อวัด และแสดงกิจกรรมทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างเป็นระบบ โดยการแบ่งกลุ่มกิจกรรมเหล่านั้น ให้เป็นหมวดหมู่ตามประเภทสาขาการผลิต (Sector of Industry) เช่น เกษตรเหมืองแร่ อุตสาหกรรม ขนส่ง ก่อสร้าง บริการและอื่นๆ ซึ่งถ้าหากตั้งข้อสมมติเพิ่มเติมว่าแต่ละสาขาการผลิตสินค้าประเภทเดียว และโดยกระบวนการผลิตอย่างเดียวแล้ว แนวคิดนี้สามารถนำมาใช้จัดสร้างตารางแสดงความสัมพันธ์ของการผลิตและการแจกแจงผลผลิตของสินค้าและบริการในระบบเศรษฐกิจของประเทศในช่วงระยะหนึ่งได้อย่างเป็นระบบและชัดเจนมากขึ้น กล่าวคือในระบบเศรษฐกิจนั้น สาขาการผลิตแต่ละสาขาจะต้องใช้ปัจจัยการผลิต (Inputs) อะไรบ้าง เพื่อนำมาใช้ในการผลิตผลิตสินค้านั้นออกมาแล้วก็จะขายสินค้าที่ผลิตได้ (Outputs) ให้กับสาขาการผลิตอื่นๆ เพื่อใช้เป็นปัจจัยการผลิตต่อไปและยังขายให้กับครัวเรือน รัฐบาล ธุรกิจ หรือต่างประเทศ หรือเป็นสต็อก

ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตเป็นตารางที่อธิบายถึงการหมุนเวียน (Flow) ของ สินค้าและบริการระหว่างสาขา (Sector) ต่างๆในระบบเศรษฐกิจในช่วงระยะเวลาที่แน่นอนโครงสร้างของตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตแบ่งเป็น 2 ส่วนใหญ่ๆ คือ ทางด้านสดมภ์เป็นโครงสร้างปัจจัยการผลิตสินค้าและบริการ ประกอบด้วย ปัจจัยการผลิตขั้นกลาง (Intermediate Input) และปัจจัยการผลิตขั้นต้น (Primary Input) หรือมูลค่าเพิ่มทางด้านแฉวเป็นการกระจายผลผลิต (Output Distribution) ประกอบด้วยอุปสงค์ขั้นกลาง (Intermediate Demand) และอุปสงค์ขั้นสุดท้าย (Final Demand) ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต นำมาใช้ในการวิเคราะห์ปัญหาสถานการณ์ทางเศรษฐกิจได้หลากหลาย เช่น การวิเคราะห์ต้นทุนการผลิต (Cost of Production) การวิเคราะห์อุปสงค์ขั้นสุดท้าย (Final demand) การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของสินค้า การวิเคราะห์ทางด้านราคา (Price Analysis) ใช้เป็นฐานข้อมูลในการจัดทำตารางบัญชีเมทริกซ์สังคม (Social Account Matrix) และแบบจำลองเศรษฐศาสตร์ดุลยภาพทั่วไป (Computable General Equilibrium Model :CGE) ซึ่งบางครั้งตาราง I-O มีชื่อเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า Inter-Industry Relation Table

● โครงสร้างตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต

ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตแสดงไว้ดังตารางที่ 2.1 และ 2.2 ซึ่งข้อมูลทางแนวนอนหรือ Row แสดงการแจกแจงผลผลิตของสินค้าในแต่สาขาการผลิตหรือหมายถึงการขายผลผลิตของตนให้กับสาขาหรืออุตสาหกรรมอื่นๆเพื่อใช้เป็นปัจจัยหรือปัจจัยการผลิตการผลิตขั้นกลาง (Intermediate Demand) ความต้องการขั้นสุดท้าย (Final Demand) ซึ่งประกอบด้วยการบริโภคของครัวเรือนและการบริโภคของรัฐบาลการสะสมทุน (Increase in Stock) ส่งออก Export) ในขณะที่ทางด้านแฉวตั้งหรือ (Column แสดงถึงโครงสร้างการผลิตของแต่ละอุตสาหกรรมว่าต้องใช้ปัจจัยการผลิตอะไรบ้างซึ่งได้แก่วัตถุดิบต่างๆ ซึ่งอยู่ในส่วนของความต้องการขั้นกลาง (Intermediate Demand) และหากเมื่อรวมกับปัจจัยการผลิตขั้นต้น (Primary Input) ซึ่งประกอบด้วยกำไร (Profit) ค่าเช่าที่ดิน (Rent) และดอกเบี้ย (Interest) ค่าเสื่อมราคา (Depreciation) ภาษีทางอ้อมสุทธิ (Indirect Taxes Minus Subsidies) และสินค้านำเข้า (Import Good) มาบันทึกไว้ในตารางแล้วตารางการผลิตปัจจัยการผลิตและผลผลิตจะแสดงสถานะของ (Demand เท่า Supply) ของสินค้าในระบบเศรษฐกิจซึ่งก็คือภาวะดุลยภาพทั่วไปของสินค้าและบริการในระบบเศรษฐกิจแบบเปิด (General Equilibrium in The Opened Economics) ซึ่งจากตารางที่ 2.1 จะแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของปัจจัยการผลิต (Input) รวมจะเท่ากับผลผลิต (Output) รวมเสมอ

ตารางที่ 2.1 โครงสร้างตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต

OUTPUT INPUT		Intermediate Demand				Final Demand (F)					Supply	
		(1) Agr.	(2) Min.	(3) Mfg.	(4) Ser.	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(13) -IM	(20) Total Out Put
(1)	Agr.	X ₁₁	X ₁₂	X ₁₃	X ₁₄	C ₁	G ₁	F ₁	S ₁	E ₁	-M ₁	X ₁
(2)	Min.	X ₂₁	X ₂₂	X ₂₃	X ₂₄	C ₂	G ₂	F ₂	S ₂	E ₂	-M ₂	X ₂
(3)	Mfg.	X ₃₁	X ₃₂	X ₃₃	X ₃₄	C ₃	G ₃	F ₃	S ₃	E ₃	-M ₃	X ₃
(4)	Ser.	X ₄₁	X ₄₂	X ₄₃	X ₄₄	C ₄	G ₄	F ₄	S ₄	E ₄	-M ₄	X ₄
(15)	Wages	W ₁	W ₂	W ₃	W ₄	VA (Value Added)						
(16)	O.S.	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄							
(17)	Dep.	D ₁	D ₂	D ₃	D ₄							
(18)	I.T.	T ₁	T ₂	T ₃	T ₄							
(20)	Total Input	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄							

ที่มา : ศูนย์พยากรณ์เศรษฐกิจและธุรกิจ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

เมื่อ	Agr.	= เกษตรกรรม (Agriculture)
	Min.	= เหมืองแร่ (Mining)
	Mfg.	= อุตสาหกรรม (Manufacturing)
	Ser.	= การบริการ (Serving)
	PCE (C _n)	= รายจ่ายเพื่อการบริโภค อุปโภคภาคเอกชน (Private Consumption Expenditure)
	GCE (G _n)	= รายจ่ายเพื่อการบริโภค อุปโภคภาครัฐ (Government Consumption Expenditure)
	FCE (F _n)	= การสะสมทุน (Fixed Capital Formation)
	C.S. (S _n)	= ส่วนเปลี่ยนของสินค้าคงเหลือ (Change in Stock)
	EX. (E _n)	= การส่งออก (Export)
	IM. (M _n)	= การนำเข้า (Import)
	Wages	= ค่าจ้าง, เงินเดือน, ค่าตอบแทน (Wages and Salaries)
	OS	= ผลตอบแทนการผลิต (Operating Surplus)
	Dep.	= ค่าเสื่อมราคา (Depreciation)
	I.T.	= ภาษีทางอ้อมสุทธิ (Net Indirect Taxes)
	VA	= มูลค่าเพิ่ม (Value Added)

ตารางที่ 2.2 โครงสร้างอย่างง่ายของตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต

การแจกแจงผลผลิต (Output Distribution)		
→		
ความต้องการสินค้าและบริการ ชั้นกลางเพื่อใช้ในการผลิต (Intermediate Transaction) (X_{ij})	การบริโภคขั้นสุดท้าย(Final Demand) (F)	มูลค่าผลผลิตรวม (Final Demand) (F)
ค่าตอบแทนการผลิตขั้นต้น(Primary Input) (V)		
มูลค่าผลผลิตรวม (Total Output) (X)		

ที่มา : ศูนย์พยากรณ์เศรษฐกิจและธุรกิจ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย

● **แบบจำลองปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input - Output Model)**

Miller และ Blair (1985) ถ้าพิจารณาตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตที่ประกอบด้วยสาขาการผลิต n สาขาสมการซึ่งแสดงความสัมพันธ์ของการกระจายผลผลิตของสาขาการผลิตต่างๆไปเป็นปัจจัยการผลิตของสาขาการผลิตอื่นๆ และอุปสงค์ขั้นสุดท้ายสามารถเขียนได้ตามสูตรที่จิรพัฒน์ยังสมสุข (2538); สการินทร์โพธิวาสวริน (2536) และสุบรรณเอี่ยมวิจารณ์ (2539) ใช้ดังนี้

$$X_i = \sum_{j=1}^n Z_{ij} + Y_i \quad ; i = 1, 2, \dots, n \quad \dots \dots \dots (1)$$

หรือ

$$\begin{aligned} X_1 &= z_{11} + z_{12} + \dots + z_{1i} + \dots + z_{1n} + Y_1 \\ X_2 &= z_{21} + z_{22} + \dots + z_{2i} + \dots + z_{2n} + Y_2 \\ &\dots \dots \dots \\ X_j &= z_{j1} + z_{j2} + \dots + z_{ji} + \dots + z_{jn} + Y_j \\ &\dots \dots \dots \\ X_m &= z_{m1} + z_{m2} + \dots + z_{mi} + \dots + z_{mn} + Y_m \end{aligned} \quad \dots \dots \dots (2)$$

โดยที่ Z_{ij} = การหมุนเวียนของสินค้าสาขาการผลิต i เพื่อการผลิตสินค้าสาขาการผลิต j

X_i = มูลค่าผลผลิตรวมของสาขาการผลิต i

y_j = อุปสงค์ขั้นสุดท้ายที่มีต่อสินค้าสาขาการผลิต i

สมมติให้การใช้ปัจจัยการผลิตเป็นสัดส่วนโดยตรงกับมูลค่าผลผลิตแล้วจะได้ว่า

$$a_{ij} = Z_{ij} / X_j$$

หรือ $Z_{ij} = a_{ij} / X_j \quad \dots \dots \dots (3)$

โดยที่ a_{ij} = ค่าสัมประสิทธิ์ปัจจัยการผลิต (direct input or technical coefficient)

X_j = มูลค่าผลผลิตรวมของสาขาการผลิต j

$$X_1 = a_{11}x_1 + a_{12}x_2 + \dots + a_{1i}x_i + \dots + a_{1n}x_n + Y_1$$

$$X_2 = a_{21}x_1 + a_{22}x_2 + \dots + a_{2i}x_i + \dots + a_{2n}x_n + Y_2$$

$$\dots\dots\dots(4)$$

$$X_j = a_{j1}x_1 + a_{j2}x_2 + \dots + a_{ji}x_i + \dots + a_{jn}x_n + Y_j$$

$$\dots\dots\dots$$

$$X_m = a_{m1}x_1 + a_{m2}x_2 + \dots + a_{mi}x_i + \dots + a_{mn}x_n + Y_m$$

ระบบสมการ (2) สามารถนำมาเขียนใหม่ได้โดยแทนค่า Z_{ij} แต่ละตัวที่อยู่ทางขวามือด้วย $a_{ij}X_j$ ที่ตรงกัน ซึ่งจะได้ระบบสมการ (4) เมื่อย้ายเทอม x ทั้งหมดในระบบสมการ(4) ไว้ทางซ้ายมือ และจัดสมการใหม่ในรูปแบบของเมตริกซ์จะได้ว่า

$$(I - A)X = Y \quad (5)$$

$$\text{หรือ} \quad X = (I - A)^{-1}Y \quad (6)$$

โดยที่ X = column vector ที่แสดงถึงผลผลิตทั้งหมดในแต่ละสาขาเศรษฐกิจ

Y = column vector ที่แสดงถึงอุปสงค์ขั้นสุดท้ายในแต่ละสาขาเศรษฐกิจ

I = เมตริกซ์เอกลักษณ์

A = เมตริกซ์ที่แสดงถึงค่าสัมประสิทธิ์การผลิตทางตรง (direct coefficient)

$(I - A)^{-1}$ = Leontief Inverse Matrix ซึ่งแสดงถึงค่าสัมประสิทธิ์ทางตรงและทางอ้อม

● ประโยชน์ของตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต

ตามปกติ ระบบเศรษฐกิจโดยทั่วไปจะอยู่ในภาวะสมดุล ซึ่งหากระบบเศรษฐกิจในส่วนหนึ่งส่วนใดเกิดการเปลี่ยนแปลงทำให้ไม่อยู่ในภาวะสมดุล ระบบเศรษฐกิจที่ไม่อยู่ในภาวะสมดุลจะมีการปรับตัวตามพฤติกรรมทางเศรษฐกิจจนกระทั่งเข้าสู่ภาวะสมดุล เมื่อระบบเศรษฐกิจอยู่ในภาวะสมดุลแล้ว หากปัจจัยทางเศรษฐกิจภายนอกเปลี่ยนแปลงและมีผลกระทบเชื่อมโยงต่อกันในระบบเศรษฐกิจ จะทำให้ระบบเศรษฐกิจต้องมีการปรับตัวตามโครงสร้างเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงกับผลกระทบและปรับตัวตามพฤติกรรมทางเศรษฐกิจในส่วนต่างๆ การปรับตัวของระบบเศรษฐกิจจึงเป็นการปรับตัวเข้าสู่ดุลยภาพใหม่ ซึ่งการเคลื่อนย้ายดุลยภาพของระบบเศรษฐกิจนี้จะมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงของสาขาเศรษฐกิจในส่วนต่างๆ โดยผลกระทบนี้จะมากน้อยเพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับสาขาเศรษฐกิจนั้นมีสัดส่วนโครงสร้างของปัจจัยเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องมากน้อยเพียงใด ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต จึงเป็นเครื่องมือที่ใช้อธิบายและทำความเข้าใจโครงสร้างเศรษฐกิจและสังคมที่อยู่ในดุลยภาพระดับหนึ่ง โดยมีสมมติฐานว่าเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงดุลยภาพที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากเปลี่ยนแปลงจากภายนอก (Shock) โครงสร้างตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตดังที่อธิบายมาข้างต้น จะสามารถครอบคลุมการวิเคราะห์ถึงผลกระทบต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้

ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-Output Analysis) สามารถช่วยบ่งชี้ว่าอุตสาหกรรมที่กำลังพิจารณามีค่าความเชื่อมโยงไปข้างหน้า (Forward Linkage) และไปข้างหลัง (Backward Linkage) เท่าใดกล่าวคือถ้าอุตสาหกรรมที่กำลังพิจารณามีค่าความเชื่อมโยงไปข้างหน้ามากแสดงว่าอุตสาหกรรมนี้มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจโดยรวมในฐานะที่เป็นปัจจัยการผลิตให้กับอุตสาหกรรมอื่นๆ และในขณะเดียวกันถ้าอุตสาหกรรมนี้มีความเชื่อมโยงไปข้างหลังมากแสดงว่าอุตสาหกรรมนี้มีการใช้วัตถุดิบภายในประเทศในสัดส่วนที่สูง และยังเป็นอุตสาหกรรม

ปลายน้ำที่มีการผลิตสินค้าขั้นสุดท้ายเพื่อบริโภคหรือเพื่อส่งออกการวิเคราะห์ด้วยตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตเป็นการวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองที่อาศัยข้อมูลภาคตัดขวาง (Cross-sectional Data) เพื่อประมาณประสิทธิภาพการผลิตและผลกระทบที่มีต่อระบบเศรษฐกิจโดยใช้แบบจำลองปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-Output Model) และอาศัยข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input-Output Table) ในระดับประเทศ

2.3 การทบทวนวรรณกรรม/สารสนเทศ (Information) ที่เกี่ยวข้อง

การค้าชายแดนมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยในตลาดเพื่อนบ้าน อีกทั้งมีบทบาทสำคัญในการเพิ่มรายได้ประชากรของประเทศไทย โดยประเทศไทยมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบ 4 ประเทศคือประเทศสหภาพพม่าประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวประเทศกัมพูชาและประเทศมาเลเซีย มีแนวเขตในทางบกประมาณ 5,656 กิโลเมตร มีจังหวัดชายแดนที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 31 จังหวัด 128 อำเภอ สำหรับจำนวนของจุดผ่านแดนทั่วประเทศนั้นจากข้อมูลที่รวบรวมไว้โดยหน่วยราชการแต่ละแห่งมีความแตกต่างกัน ดังนี้

1. ข้อมูลของสำนักกิจการความมั่นคงภายใน กระทรวงมหาดไทย

ระบุว่าประเทศไทยมีจุดผ่านแดนทั่วประเทศ ทั้ง 4 ด้านจำนวนรวมทั้งสิ้น 93 แห่ง ประกอบไปด้วย

จุดผ่านแดนถาวร	จำนวน	36	แห่ง
จุดผ่านแดนชั่วคราว	จำนวน	2	แห่ง
จุดผ่อนปรน	จำนวน	54	แห่ง
จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว	จำนวน	1	แห่ง

2. ข้อมูลของศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์

ระบุว่าประเทศไทยมีจุดผ่านแดนทั่วประเทศ ทั้ง 4 ด้านจำนวนรวมทั้งสิ้น 94 แห่ง ประกอบไปด้วย

จุดผ่านแดนถาวร	จำนวน	37	แห่ง
จุดผ่อนปรน	จำนวน	56	แห่ง
จุดผ่านแดนชั่วคราว	จำนวน	1	แห่ง

โดยจุดผ่านแดน อาจปรากฏในชื่อเรียกอื่น ๆ ว่า ด่านพรมแดน หรือช่องทางการค้าชายแดน และมีวัตถุประสงค์ และกระบวนการเปิดจุดผ่านแดนแต่ละประเภทแตกต่างกัน พอสรุปรายละเอียดของจุดผ่านแดนแต่ละประเภทได้พอสังเขปดังต่อไปนี้

จุดผ่านแดนถาวร เป็นจุดผ่านแดนที่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลของสองประเทศที่มีการตกลงร่วมกันที่จะเปิดจุดผ่านแดนถาวร โดยในส่วนของประเทศไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทยตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ ตัวอย่างแสดงดังภาพที่ 2.1 และจะมีผลบังคับใช้เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา โดยจุดผ่านแดนมีไว้เพื่อให้ประชาชน นักท่องเที่ยวและยานพาหนะต่างๆ สามารถสัญจรไปมา เพื่อทำการค้า การท่องเที่ยวและอื่นๆ

จุดผ่อนปรน เป็นจุดผ่านแดนที่ประกาศเปิดตามอำนาจของผู้ว่าราชการจังหวัด และต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงมหาดไทยเสียก่อน และจะต้องได้รับความเห็นชอบร่วมกันในระดับท้องถิ่นของทั้งสองประเทศ เนื่องจากจุดผ่อนปรนมีวัตถุประสงค์เพื่อผ่อนปรนให้มีการค้าขายสินค้าอุปโภคบริโภคและยารักษาโรคที่จำเป็นในระดับท้องถิ่น และเพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านในด้านมนุษยธรรมและส่งเสริมความสัมพันธ์ของประชาชน

จุดผ่านแดนชั่วคราว เป็นจุดผ่านแดนที่มีการเปิดเพื่อผ่อนผันให้มีการผ่านแดนได้ ในช่วงเวลาที่ถูกกำหนดไว้แน่นอนตามความเห็นชอบของคณะกรรมการพิจารณาเปิดจุดผ่านแดนของสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ซึ่งจะมีการเปิด

เฉพาะกิจ และไม่มีผลกระทบต่อความมั่นคงและความปลอดภัย เมื่อครบกำหนดเวลาแล้ว จะปิดจุดผ่านแดนทันที โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย

หน้า ๓๘
เล่ม ๑๓๐ ตอนพิเศษ ๖๑ ง ราชกิจจานุเบกษา ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๕๖

ประกาศกระทรวงมหาดไทย

เรื่อง การเปิดจุดผ่านแดนถาวร
หมู่ที่ ๒ ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์

ด้วยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๕๖ และวันที่ ๒๑ มกราคม ๒๕๕๖ เห็นชอบให้เร่งรัดการยกระดับจุดผ่อนปรนการค้า หมู่ที่ ๒ ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ เป็นจุดผ่านแดนถาวร เพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง การพัฒนาเศรษฐกิจการค้าและการท่องเที่ยว เพื่อเป็นการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

อาศัยอำนาจตามมาตรา ๑๑ และมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. ๒๕๒๒ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย จึงประกาศเปิดจุดผ่านแดนถาวร หมู่ที่ ๒ ตำบลม่วงเจ็ดต้น อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุตรดิตถ์ ราชอาณาจักรไทย ตรงข้ามกับด่านท้องถิ่นผาแก้ว เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ระหว่างเวลา ๐๖.๐๐ น. - ๒๐.๐๐ น. ของทุกวัน

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ ๑๙ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ เป็นต้นไป

ประกาศ ณ วันที่ ๓ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๖

จารุพงศ์ เรืองสุวรรณ

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย

แผนภาพที่ 2.1 ตัวอย่างประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่องการเปิดจุดผ่านแดนถาวร
ในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 130 ตอนพิเศษ 61 ง

ในรายงานฉบับนี้อ้างอิงข้อมูลของสำนักกิจการความมั่นคงภายใน กระทรวงมหาดไทย ที่ระบุว่า มีจุดผ่านแดนต่าง ๆ ทั้งสิ้น 93 แห่ง แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 2.3

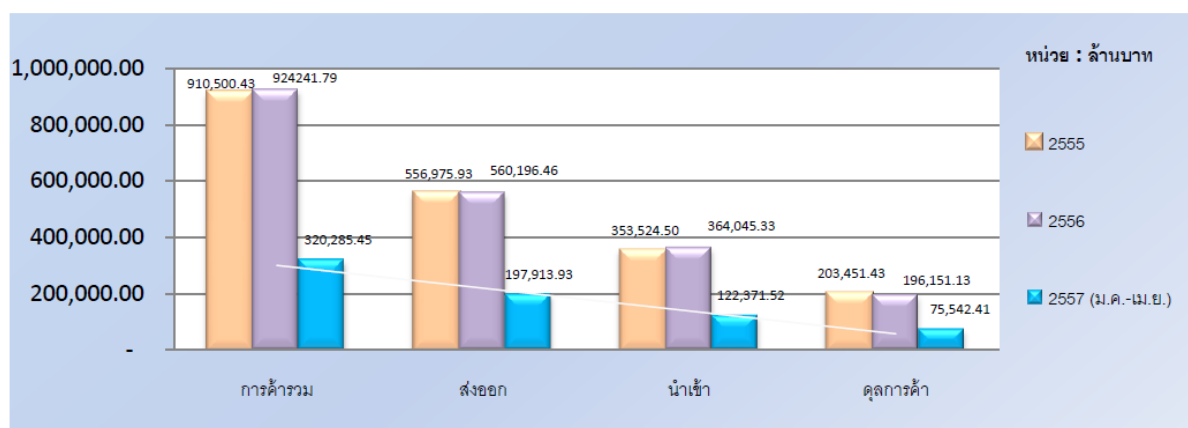
ตารางที่ 2.3 จำนวนจุดผ่านแดนประเภทต่าง ๆ ของประเทศไทยตามแนวชายแดน สหภาพพม่า ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประเทศกัมพูชา และประเทศมาเลเซีย

ประเทศพรมแดน	จุดผ่านแดนถาวร	จุดผ่านแดนชั่วคราว	จุดผ่อนปรน	จุดผ่อนปรนเพื่อการท่องเที่ยว	รวม
พม่า	6	1	14	0	21
สปป.ลาว	15	1	31	0	47
กัมพูชา	6	0	9	1	16
มาเลเซีย	9	0	0	0	9
รวม	36	2	54	1	93

ปี 2556 การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (มาเลเซีย เมียนมาร์ สปป.ลาว และกัมพูชา) มีมูลค่าการค้ารวม 924,241.79 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากจากช่วงระยะเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 1.51 แบ่งเป็นการส่งออก 560,196.46

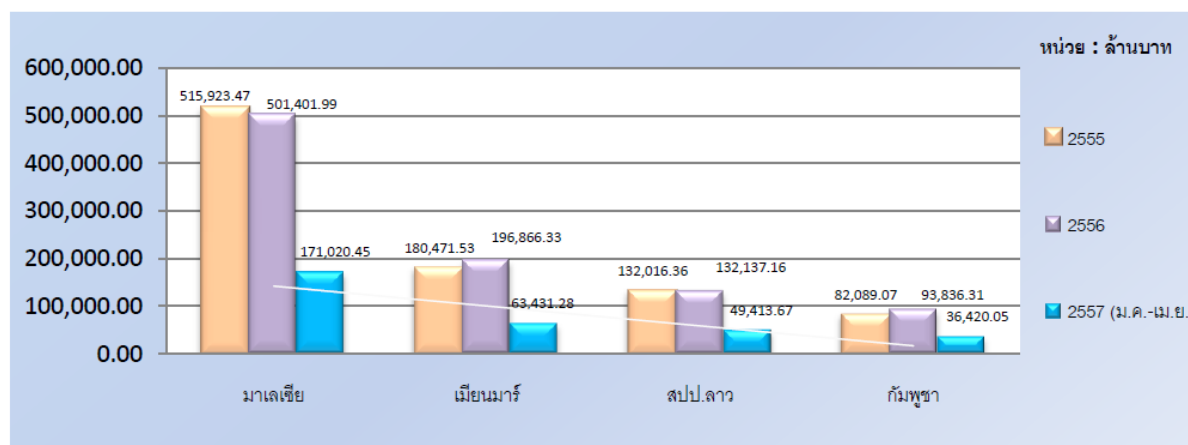
ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 0.58 และการนำเข้า 364,045.33 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 2.98 โดยไทยได้เปรียบดุลการค้า 196,151.13 ล้านบาท

สำหรับปี 2557 (มกราคม-เมษายน) การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (มาเลเซีย เมียนมาร์ สปป.ลาว และกัมพูชา) มีมูลค่าการค้ารวม 320,285.45 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเดียวกันของปี 2556 ร้อยละ 3.16 เป็นการส่งออก 197,913.93 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 4.70 และการนำเข้า 122,371.52 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงระยะเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 0.77 โดยไทยได้เปรียบดุลการค้า 75,542.41 ล้านบาท โดยการค้าชายแดนด้านประเทศมาเลเซียมีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดถึง 171,020.45 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 53.40 ของมูลค่าการค้าชายแดนรวม รองลงมาได้แก่ เมียนมาร์ มีมูลค่า 63,431.28 ล้านบาท สปป.ลาว มูลค่า 49,413.67 บาท และกัมพูชา มูลค่า 36,420.05 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.80 , 15.43 และ 11.37 ตามลำดับ (ดูแผนภาพที่ 2.2 และ 2.3 ประกอบ)



แผนภาพที่ 2.2 มูลค่าและดุลการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (4 ประเทศ) ปี 2555 – 2557 (ม.ค.-เม.ย.)

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



แผนภาพที่ 2.3 มูลค่าการค้าชายแดนไทยรายประเทศ (4 ประเทศ) ปี 2555-2557 (มกราคม-เมษายน)

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นว่ามูลค่าการค้าชายแดนมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามกระแสการตอบรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของประเทศเพื่อนบ้านและเริ่มมีการผ่อนปรนกฎระเบียบการค้า การนำเข้า ส่งออก เพิ่มมากขึ้นทั้งธุรกิจการผลิตสินค้าและการบริการ กอปรกับทุกฝ่ายทั้งจังหวัดชายแดนของประเทศไทยและนโยบายและการพัฒนาของเพื่อนบ้านใกล้เคียงมีการพัฒนาเชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์อย่างเร่งด่วนเพื่อให้ทันต่อการเป็นประชาคม

เศรษฐกิจอาเซียนเต็มรูปแบบในปี 2558 ดังนั้นจึงควรมีการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ชัดเจนในด้านการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ให้มีศักยภาพในการรองรับการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร รวมถึงการใช้ระบบ โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพบริเวณด้านการชายแดน

นอกจากนั้นการศึกษาของสำนักนโยบายแผนการขนส่งและจราจร พบว่าการค้าชายแดนมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณชายแดนไม่ได้รับการออกแบบให้มีการใช้งานที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการให้บริการในปัจจุบันก่อให้เกิดความแออัด คับคั่ง และการจราจรติดขัดเป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าและการอำนวยความสะดวก โดยเฉพาะบริเวณด้านที่มีศักยภาพสูงในอนาคตเป็นพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นประตูการค้าเพื่อรองรับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน

จิตติชัย รุจนกนกนาฏ และคณะ (2556) ได้ทำการเก็บข้อมูลที่ด่านพรมแดนมุกดาหารในเดือนธันวาคมพ.ศ. 2555 พบว่า กิจกรรมเชิงพาณิชย์ในบริเวณด่านมุกดาหารยังมีอยู่น้อย โรงแรม สถานีบริการเชื้อเพลิง สถานีซ่อมบำรุงรถ และจุดพักรถ ซึ่งถือเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่สำคัญนั้นส่วนใหญ่อยู่ห่างในระยะ 2-3 กิโลเมตรจากตัวด่าน ขณะที่ไม่พบกิจกรรมเชิงพาณิชย์หรือการใช้ประโยชน์ในบริเวณพื้นที่ด่านเท่าที่ควร

กรกรณ์ย์ ชีวะตระกูลพงษ์ และจิตติชัย รุจนกนกนาฏ (2554) ได้สำรวจพื้นที่รอบด่านพรมแดนนครพนมและสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 พบว่าแม้ว่าจะมีการเปิดใช้งานสะพานแล้ว แต่ไม่พบกิจกรรมการค้าบริเวณใกล้เคียงสะพานเท่าที่ควร เนื่องจากสะพานอยู่ไกลจากตัวเมืองนครพนมถึง 8 กม. รูปแบบการค้าชายแดนที่พบยังคงเป็นการค้าผ่านท่าเรือในตัวเมืองเป็นหลัก และยังพบว่าเนื่องจากข้อตกลงอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ไม่ครอบคลุมเส้นทาง R12 และจุดผ่านแดนนี้ จึงทำให้กิจกรรมการค้าที่ด่านพรมแดนนี้ไม่คึกคักเท่าที่ควร

2.4 แนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศของธุรกิจการค้าชายแดน (Best Practice)

ในปัจจุบันการเปิดการค้าเสรีนั้นนำไปสู่การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นอย่างมาก ซึ่งเป็นการสร้างโอกาสในการนำเข้าและส่งออกสินค้าภายในประเทศ ซึ่งในที่นี้จะกล่าวถึงธุรกิจในกลุ่มอุตสาหกรรมยางพาราเพราะเป็นธุรกิจที่มีมูลค่าสูงมากธุรกิจหนึ่งในประเทศไทย ดังนั้นในการแข่งขันในธุรกิจในระดับภูมิภาคและมุ่งสู่ตลาดโลกให้ได้นั้น สิ่งแรกที่ต้องเข้าไปในการทำธุรกิจในตลาดโลกก็คือ การจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่ดีของชายแดนและศุลกากร เพราะในการแข่งขันในตลาดโลกธุรกิจจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงทั้งมาตรฐานการให้บริการ การลดค่าใช้จ่ายด้านการขนส่ง ปรับปรุงประสิทธิภาพของการส่งออกและสร้างจำนวนคู่ค้าให้มากขึ้น ซึ่งถือเป็นโอกาสในการแข่งขันที่เอื้อต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจและสังคมให้ดีขึ้น ดังนั้นการปฏิรูปธุรกิจการค้าชายแดนและศุลกากรนั้นควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการอำนวยความสะดวกในการค้าเพื่อให้ได้รับประโยชน์กันทุกภาคส่วนดังต่อไปนี้

- ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง
- ลดค่าใช้จ่ายทางการค้าของทั้งผู้นำเข้าและผู้ส่งออก
- เพิ่มการค้าและโอกาสในการลงทุน
- มีการปรับปรุงด้านการเก็บภาษี
- เพิ่มผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)

โดยทั้งนี้และทั้งนั้นการพัฒนาการค้าชายแดนให้มีประสิทธิภาพดีขึ้นได้นั้น จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนเพื่อให้เกิดความสะดวก และมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำในการปรับปรุงแก้ไขและพัฒนาโดยมีบทบาทที่แตกต่างกันดังต่อไปนี้

ภาครัฐ: ต้องมีการปรับใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งในการพัฒนาการค้าชายแดนให้มีความเป็นไปได้มากที่สุดนั้นภาครัฐจะต้องเริ่มจากพัฒนาและหาวิธีการกระตุ้นให้มีสินค้าในปริมาณที่สูงขึ้น และพัฒนาการควบคุมดูแลในการนำเข้าและส่งออก ซึ่งจะทำให้รัฐได้รายได้จากส่วนนี้เพิ่มมากขึ้น

ภาคเอกชน: ลดค่าใช้จ่ายโดยรวมทางการค้าและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของสายธารคุณค่าให้ดีขึ้นซึ่งสามารถทำให้เพิ่มประสิทธิภาพและการแข่งขันกันของภาคเอกชน ซึ่งการลดค่าใช้จ่ายทางการค้าสามารถทำให้เกิดการเพิ่มโอกาสในการแข่งขันของธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ภายในประเทศ เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในระบบการค้าในตลาดโลก

ในการปฏิบัติที่ดีที่สุดของการอำนวยความสะดวกทางการค้าในพื้นที่การค้าชายแดนต่างๆ ควรมีข้อปฏิบัติที่เป็นไปในทางเดียวกันดังต่อไปนี้

การเผยแพร่และการบริหารงานของกฎระเบียบทางการค้า

- ต้องทำให้สามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่าย
- มีจุดสอบถามและประชาสัมพันธ์ข้อมูลและเอกสาร โดยควรที่จะมีเอกสารและระบบที่เป็นมาตรฐานตามหลักสากล
- มีการกำหนดช่วงเวลาที่เหมาะสมที่สามารถดำเนินการด้านเอกสาร
- มีกลไกในการร้องเรียนที่มีประสิทธิภาพ
- ขั้นตอนการค้าและเอกสาร
- จะต้องลดความซับซ้อนในการประสานงานและต้องเป็นมาตรฐานเดียวกัน
- ควรเก็บข้อมูลและเอกสารไว้ให้น้อยที่สุด
- ควรมีขั้นตอนในการจัดเก็บข้อมูลและสามารถให้ข้อมูลได้ง่าย
- มีการปรับใช้กับศุลกากรอย่างจริงจัง
- ควรให้เอกสารเดินทางมาถึงก่อนเพื่อการประมวลผลก่อนสินค้ามาในสถานที่จริง

โครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการบริการ

- มีความโปร่งใสในกฎระเบียบโครงสร้างพื้นฐาน
- กฎระเบียบควรมีวัตถุประสงค์ที่เป็นไปตามกลไกการตลาด ความสัมพันธ์ทางการค้าและการบริการโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อส่งเสริมการแข่งขันและให้ผู้ที่มีส่วนได้เสียได้รับผลประโยชน์
- จะต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติ
- การใช้กฎระเบียบให้มีประสิทธิภาพต้องมีการระบุพื้นที่ให้ชัดเจน

การขนถ่ายสินค้า

- การขนถ่ายสินค้าต้องได้รับความสะดวกและรวดเร็วที่ชายแดน
- มีการควบคุมมาตรฐานของระบบศุลกากรที่มีประสิทธิภาพอยู่ที่ชายแดน
- มีความร่วมมือและประสานงานกันระหว่างพื้นที่ชายแดนทั้งสองด้าน

ดังที่กล่าวมาข้างต้นจะเป็นแนวทางในการปฏิบัติของการค้าชายแดนที่เป็นสากล แต่ในส่วนย่อยลงมาคือในระดับประเทศควรมีการพัฒนา โดยมีเป้าหมายพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ และมีกลยุทธ์หลัก คือ

1. ส่งเสริมและพัฒนาการผลิตสินค้าให้มีคุณภาพและเพิ่มมูลค่า
2. ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพด้านอุตสาหกรรมให้มีการสร้างมูลค่าเพิ่ม มีคุณภาพและมาตรฐานสากล
3. ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนและสร้างผู้ประกอบการรายใหม่
4. ส่งเสริมให้ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ เพียงพอต่อความต้องการ
5. พัฒนาและยกระดับความสามารถด้านแรงงานให้มีประสิทธิภาพ เพียงพอต่อความต้องการของตลาดแรงงาน
6. พัฒนาและยกระดับความสามารถด้านแรงงานให้มีประสิทธิภาพด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ
7. ส่งเสริมและสนับสนุนธุรกิจการค้าและการบริการ
8. สนับสนุนการจัดทำฐานข้อมูลและเครื่องชี้วัดทางเศรษฐกิจ

9. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานควบคู่กับการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างสมดุล เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

เมื่อเกิดการค้าที่ชายแดนขึ้นจึงมีความจำเป็นที่ต้องมาความเกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ ดังนั้นจึงต้องมีแผนในการบริการเพื่อรองรับความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจด้วยการพัฒนาระบบการให้บริการทางโลจิสติกส์ในด้านต่างๆดังต่อไปนี้

1. บริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล (Maritime cargo handling services)
2. บริการโกดัง และคลังสินค้า (Storage & warehousing services)
3. บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight transport agency services)
4. บริการเสริมอื่นๆ (Other auxiliary services)
5. บริการจัดส่งพัสดุ (Courier services)
6. บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ (Packaging services)
7. บริการรับจัดการพิธีการศุลกากร (Customs clearance services)
8. บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ไม่รวมขนส่งภายในประเทศ (International Maritime Freight Transportation excluding Cabot age)
9. การปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งทางอากาศของอาเซียน (Air Freight Services)
10. บริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ (International Rail Freight Transport Services)
11. บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ (International Road Freight Transport Services)

การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน จะต้องมุ่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ด้วยแนวทาง 3 ประการดังนี้

1. ผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เช่น พัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ เชื่อมโยงการขนส่งทุกโหมดการขนส่งในลักษณะบูรณาการทั้งภายในประเทศและ ระหว่างประเทศ และพัฒนาระบบบริหารจัดการรวบรวมและกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น
2. ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ โดยเน้นผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีความเป็นมืออาชีพ พัฒนาระบบและบริหารเครือข่ายธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน และปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องรวมทั้งสนับสนุนการวิจัย พัฒนา นวัตกรรมเพื่อการพัฒนาโลจิสติกส์ และยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่ง สินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่งและการกำหนดบทบาทของท่าอากาศยาน และท่าเรือหลักของประเทศ
3. พัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ โดยบูรณะปรับปรุงทางรถไฟ ก่อสร้างทางคูในเส้นทางรถไฟสายหลัก และจัดการรถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณให้มีความทันสมัย และพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูง เชื่อมโยงสู่เมืองต่างๆ ในภูมิภาคและกลุ่มประเทศ

เมื่อมีการปรับปรุงพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ดีแล้ว ต่อไปจะเป็นแผนการสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและ สังคมโดยมีกลยุทธ์ด้านการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ ประกอบด้วยแนวทางสำคัญดังนี้

1. พัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล เช่น พัฒนาด่านศุลกากรชายแดน ศูนย์เศรษฐกิจชายแดน และการอำนวยความสะดวกการค้าผ่านแดน พัฒนาระบบเครือข่ายและการบริหาร

เครือข่ายธุรกิจของภาคบริการขนส่งและ โลจิสติกส์ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาค และรัฐลงทุนนำในโครงการที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศในแต่ละแนว พื้นที่เศรษฐกิจ เป็นต้น

2. ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดจำนวนเอกสาร ต้นทุนการดำเนินงาน และระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยและอนุภูมิภาคโดยรวมในด้านการลด ต้นทุนค่าขนส่งและโลจิสติกส์
3. พัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ ทั้งในด้านทักษะภาษาต่างประเทศและความรู้ด้านการจัดการโลจิสติกส์ และพัฒนาผู้ประกอบการ
4. เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน และเขตเศรษฐกิจชายแดน โดยเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงปัจจัยการผลิต ระบบการผลิต ห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศ และประตูส่งออกตามมาตรฐานสากล อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ยังมีกลยุทธ์ด้านการพัฒนาการผลิตและการลงทุนตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ และพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์เชิงพื้นที่ที่จะสามารถสนองตอบการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศได้

จะเห็นได้ว่าความพยายามในการกำหนดยุทธศาสตร์และกลยุทธ์เชิงลึกสำหรับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ในระยะต่อไปนั้นมุ่งหมายจะสร้าง The Right Strategy ให้เกิดขึ้นในประเทศไทยอย่างแท้จริง ซึ่งจำเป็นที่ทุกภาคส่วนจะต้องเข้าใจและเห็นภาพถึงมิติของการแข่งขันธุรกิจในอนาคต (Landscape of Competition) ให้ตรงกันอันจะเป็นแรงผลักดันให้ผู้ประกอบการไทยกลายเป็นผู้เล่นบนเวทีการค้าการลงทุนระดับภูมิภาคอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

การจัดเรียงตัวของกิจกรรมการผลิตในห่วงโซ่อุปทานของสินค้าและบริการตั้งแต่ กระบวนการจัดหาสินค้าจะเปลี่ยนแปลงไปอย่างชัดเจนในภูมิภาคตามประสิทธิภาพ ด้านต้นทุนของการผลิต และต้นทุนการนำส่งสินค้าถึงมือผู้บริโภคในแต่ละพื้นที่ หมายถึงจะมีการออกไปจัดหาทรัพยากรทางการผลิตจากประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคมากขึ้นเพื่อให้มีข้อได้เปรียบทางด้านต้นทุนดำเนินการ หรือความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้าในตลาด

เมื่อพิจารณาถึงระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทยภายใต้สภาวะการแข่งขันแบบใหม่ซึ่งมีตลาดและกระบวนการผลิตกระจายออกไปยังหลายพื้นที่เช่นนี้ ปัจจัยความสำเร็จจะขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของบริการนำส่งสินค้า (Delivery Services) เพื่อเชื่อมโยงการผลิตและการจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบให้สามารถผลิตสินค้าและ บริการให้ถึงมือลูกค้าได้อย่างตรงความต้องการรวดเร็ว และถูกที่สุด

ระดับการแข่งขันจะขยับขึ้นเป็นการแข่งขันระหว่างห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ซึ่งถ้าต้องการสร้างข้อได้เปรียบทางการแข่งขัน (Competitive Advantage) ผู้ประกอบการไทยจำเป็นจะต้องหาทางเข้าถึงตลาดและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายเพื่อที่จะสามารถเข้าไปควบคุมช่องทางการค้าและการกระจายสินค้าอย่างครบวงจร ได้สำเร็จ ทิศทางของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในช่วงต่อไปจึงควรเน้นการต่อยอดและใช้ประโยชน์จากองค์ประกอบพื้นฐานที่ได้รับการพัฒนาในช่วงที่ผ่านมา เพื่อสนับสนุนให้เกิดการดำเนินธุรกิจเชิงรุกของผู้ประกอบการไทย โดยมุ่งเป้าหมายให้ธุรกิจไทยสามารถเข้าไปคุมเส้นทางการตลาดและการค้าในแต่ละประเทศ และกลายเป็นส่วนหนึ่งของ Regional Supply Chain ได้สำเร็จ ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยแวดล้อมที่เอื้อต่อการเริ่มต้นธุรกิจหรือลดความ เสี่ยงของผู้ประกอบการไทยในการออกไปแข่งขันในตลาดภูมิภาค และการปรับตัวของทุกภาคส่วน

ดังนั้น เพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันได้ภายใต้ภาวะแวดล้อมใหม่นี้ แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการปรับตัวของผู้ประกอบการไทยควรอยู่บนหลัก การพื้นฐาน ดังนี้

- ยกระดับผู้ประกอบการไทยให้เป็นผู้ประกอบการข้ามชาติ จากการเป็นผู้ผลิตสินค้า (Mere Producers) สู่ธุรกิจ (Businessmen) ซึ่งมีความรู้เรื่องลูกค้า ตลาด และอื่นๆ มีความเป็นสากลและมีอาชีพ ซึ่งจำเป็นต้องปรับทั้งในแง่

ของทัศนคติ ทักษะ องค์ความรู้และความเข้าใจในกลุ่มลูกค้าอย่างแท้จริง รวมถึงสร้างโอกาสในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนสนับสนุนต่างๆ

- ส่งเสริมให้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยมีโอกาสการเข้าไปควบคุมช่องทางการค้าในตลาดคู่ค้าที่สำคัญด้วยมาตรการส่งเสริมทางภาษี สิทธิประโยชน์ หรือลักษณะการบุกตลาดที่เหมาะสมกับบริบทในแต่ละประเทศ
- สร้างพันธมิตรธุรกิจอย่างใกล้ชิดระหว่างผู้ประกอบการในภาคการผลิต และ LSPs เพื่อเสริมกำลังในการรุกไปด้วยกัน

2.5 บรรณานุกรม

1. Beamon, B. M., 1999, "Measuring supply chain performance", *Journal of Operations & Production Management*, Vol. 19, 275-292.
2. Chopra, Sunil, and Peter Meindl, 2001, "Supply Chain Management: Strategy, Planning and Operations", Upper Saddle River, NJ: Prentice-Hall, Inc.
3. Lambert, Douglas M., James R. Stock, and Lisa M. Ellram, 1998, "Fundamentals of Logistics Management", Boston, MA: Irwin/McGraw-Hill.
4. กรกรณ์ ชีวะตระกูลพงษ์ และจิตติชัย รุจนกนกนาฏ (2554) ผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามข้อตกลงประชาคมอาเซียนที่มีผลต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนและการค้าผ่านแดน, รายงานฉบับสมบูรณ์, สนับสนุนโดยกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
5. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ, วรานิซ ชินประพินพร และสิดานันท์ ญญสกุลกิจ (2556) การอำนวยความสะดวกทางการค้าบนระเบียงเศรษฐกิจ: หาดใหญ่-สิงคโปร์และมุกดาหาร-ดานัง, การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติครั้งที่ 18
6. ธนาคารแห่งประเทศไทย (2556) สถิติการค้าชายแดน [ออนไลน์] <http://www.bot.or.th/> (สืบค้นเมื่อ 26 กันยายน 2556)
7. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2548. โครงการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการจัดการต่อเนื่องระบบโลจิสติกส์เพื่อการนาแผนไปสู่การปฏิบัติ กรุงเทพมหานคร : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรประเทศไทย ส่วนวิชาการ
8. Perter Baish, Customs and Border Agency Best Practices, Senior Customs and Cross Border Trade Facilitation Consultant
9. Willemien Viljoen, The evolution of the trade facilitation concept, best practice and the tripartite Comprehensive Tripartite Trade and Transport Facilitation Programme (CTTTFP).
10. Handbook of Best Practices at Border Crossing A Trade and Transport Facilitation Perspective, Organization for Security and Co-operation in Europe.
11. <http://www.logisticsthailand.com>
12. <http://www.logisticsdigest.com>

บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย

บทที่ 3 เป็นการแสดงระเบียบวิธีวิจัยโดยส่วนที่ 3.1 แสดงรายละเอียดของกรอบการวิจัยภายใต้ระยะเวลาการดำเนินงาน 12 เดือน ในส่วนที่ 3.2 แสดงขั้นตอนของการดำเนินการวิจัยตามวัตถุประสงค์และกรอบการดำเนินงานวิจัยซึ่งแสดงกิจกรรมที่ดำเนินการวิจัยครั้งนี้ ส่วนที่ 3.3 เป็นผลที่คาดว่าจะได้ในแต่ละช่วงเวลาการดำเนินงาน และในส่วนที่ 3.4 เป็นระยะเวลาทำการวิจัย และแผนการดำเนินงานตลอดโครงการวิจัย

3.1 กรอบการวิจัย

ภายใต้ระยะเวลาดำเนินโครงการประมาณ 12 เดือน (ระยะที่ 1 เป็นเวลา 6 เดือน และระยะที่ 2 เป็นเวลา 6 เดือน) งานวิจัยนี้จะดำเนินงานตามขั้นตอนการดำเนินงานและระเบียบวิจัยในแต่ละขั้น เพื่อนำเสนอบทวิเคราะห์ต่างๆ ดังต่อไปนี้

- รูปแบบการบริหารจัดการพื้นที่บริเวณชายแดน สถิติการค้า สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานการค้าชายแดน ปัญหาและอุปสรรคของจุดผ่านแดน ตลอดจนการเชื่อมโยงของระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ผลสรุปการสำรวจและสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบรูปแบบและสถานการณ์ แนวโน้ม การค้า โอกาส ภาวะเปราะบาง ปัญหาและอุปสรรคที่มีอยู่ในการพัฒนาปรับปรุงจุดผ่านด่านสะเดา จังหวัดสงขลา ด้านจังหวัดมุกดาหาร และด่านนครพนม
- ผลกระทบที่เกิดขึ้น เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดน
- ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรูปแบบการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจการค้าของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดน ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา ด้านมุกดาหาร และด่านนครพนม

การวิจัยในครั้งนี้นำเสนอข้อมูลในรูปแบบเชิงตัวเลขและเชิงประจักษ์ในรูปแบบต่างๆ เช่น บทวิเคราะห์ผลกระทบ โดยใช้ IO Table และได้ฐานข้อมูลที่ครบถ้วนและทันสมัย ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้จริง เป็นต้น

3.2 ขั้นตอนในการศึกษาวิจัย

จากวัตถุประสงค์ของการวิจัยและกรอบการวิจัยข้างต้นได้นำไปสู่ขั้นตอนการศึกษาวิจัยซึ่งแสดงกิจกรรมในการทำวิจัยนี้เป็นลำดับขั้นทั้งหมด 5 ขั้นตอน ดังแสดงในแผนภาพที่ 3.1 ในแต่ละขั้นตอนมีวัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน ระเบียบการวิจัยและผลการศึกษาในขั้นตอนที่ชัดเจนดังรายละเอียดต่อไปนี้

ขั้นที่ 1 การสังเคราะห์องค์ความรู้ที่มีอยู่แล้ว โดยทำการศึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งต่าง ๆ เช่น จากตำรา รายงานการศึกษา ผลงานวิจัย และเอกสารที่เกี่ยวข้องต่างๆ ที่มีการจัดทำขึ้นในอดีต อินเทอร์เน็ต และจากหน่วยงานและสถาบันต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน

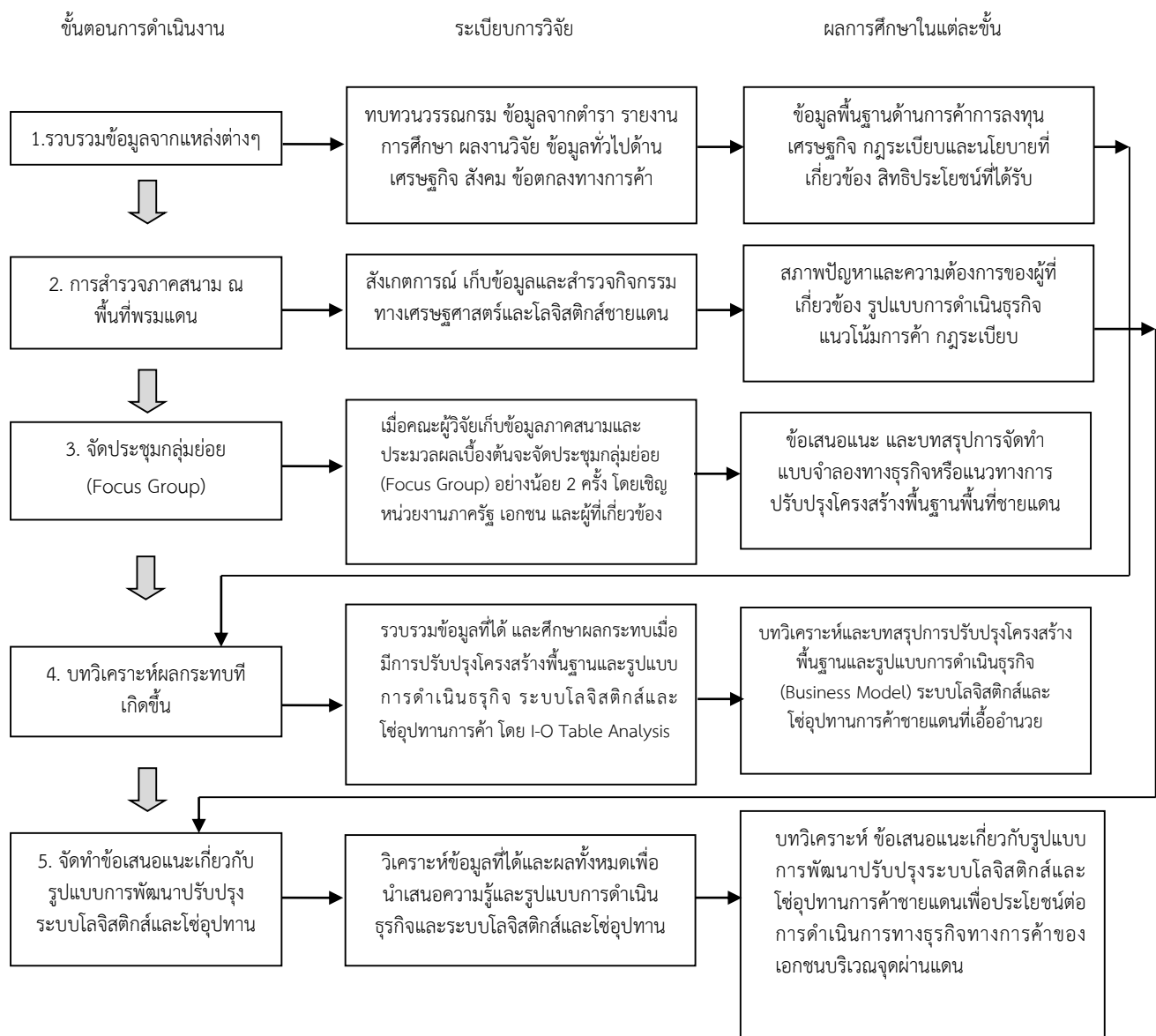
ขั้นที่ 2 การสำรวจภาคสนามที่พรมแดน คณะผู้วิจัยจะทำการสังเกตการณ์และเก็บข้อมูลที่ชายแดนสะเดาจังหวัดสงขลาและประเทศมาเลเซีย ชายแดนจังหวัดมุกดาหารจังหวัดนครพนมและประเทศลาว (ตามความจำเป็น)

ขั้นที่ 3 การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เมื่อคณะผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลภาคสนาม และประมวลผลการศึกษาเบื้องต้นแล้ว จะจัดการประชุมกลุ่มย่อยขึ้นอย่างน้อย 2 ครั้ง

ขั้นที่ 4 จัดทำบทวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยใช้การวิเคราะห์ ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Table Analysis)

ขั้นที่ 5 รวบรวมและจัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรูปแบบการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินการทางธุรกิจการค้าของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดน

โดยจะแสดงรายละเอียดของแต่ละขั้นตอนการวิจัยในหน้าถัดไป



แผนภาพที่ 3.1 ขั้นตอนการศึกษาวิจัย

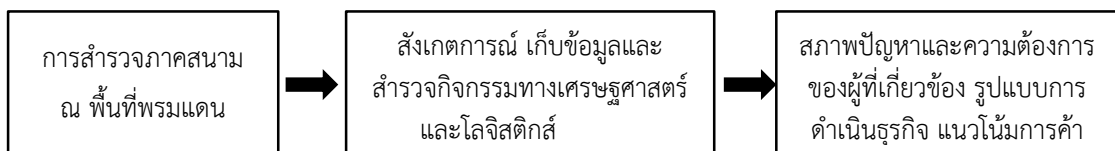
ขั้นตอนที่ 1 การรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งต่าง ๆ

ขั้นตอนที่ 1 มีวัตถุประสงค์การสังเคราะห์องค์ความรู้ที่มีอยู่แล้ว โดยทำการศึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งต่าง ๆ เช่น จากตำรา รายงานการศึกษา ผลงานวิจัย และเอกสารที่เกี่ยวข้องต่างๆ ที่มีการจัดทำขึ้นในอดีต อินเทอร์เน็ต และจากหน่วยงานและสถาบันต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนได้แก่ งานวิจัยและตัวอย่างรูปแบบการบริหารจัดการพื้นที่บริเวณชายแดนเพื่อประโยชน์ทางการค้าสถานการณ์แนวโน้มการค้า สถิติการค้าชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนปัญหาและอุปสรรคของจุดผ่านแดนตลอดจนการเชื่อมโยงของระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

ขั้นตอนที่ 2 การสำรวจภาคสนามที่พรมแดน

การสำรวจภาคสนามที่พรมแดน คณะผู้วิจัยจะทำการสังเกตการณ์และเก็บข้อมูลที่ชายแดนสะเดาจังหวัดสงขลา และประเทศมาเลเซีย ชายแดนจังหวัดมุกดาหารจังหวัดนครพนม และประเทศลาว (ตามความจำเป็น) เก็บข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน สถิติการค้าชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ประเภทอุตสาหกรรม การค้าบริการ บริการชายแดน ระบบโลจิสติกส์ตลอดจนกฎระเบียบท้องถิ่นที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เช่น ศุลกากร กองตรวจคนเข้าเมืองพาณิชย์จังหวัดอุตสาหกรรมจังหวัด หน่วยงานราชการ หอการค้าจังหวัด และนักธุรกิจที่สำคัญในจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด และนักธุรกิจที่สำคัญเพื่อให้ทราบรูปแบบและสถานการณ์แนวโน้มการค้า โอกาส กฎระเบียบ ปัญหาและอุปสรรคที่มีอยู่ในการพัฒนาปรับปรุง โดยเก็บข้อมูลดังนี้

- สำรวจกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ระบบโลจิสติกส์ ระหว่างฝั่งไทย-มาเลเซีย และไทย-ลาว โดยจะสำรวจรูปแบบการค้า การดำเนินธุรกิจหรือประกอบการอุตสาหกรรม ข้อมูลด้านเศรษฐศาสตร์และโลจิสติกส์ชายแดน รวมถึงจะติดต่อ สัมภาษณ์นักธุรกิจไทยในต่างชาตินักธุรกิจต่างชาติ (มาเลเซีย) โดยใช้วิธีการลงพื้นที่ ติดต่อและเข้าสัมภาษณ์ บุคคลที่เกี่ยวข้อง และการศึกษาถึงข่าวสารต่าง ๆ เช่น หอการค้าไทยและสภาหอการค้าไทย หน่วยงานของภาครัฐ และเอกชน และผู้ประกอบการไทย เป็นต้น
- สำหรับพื้นที่ที่ทำการลงสำรวจและเก็บข้อมูลนั้น ทางทีมผู้วิจัยจะได้ทำการวิเคราะห์ถึงสภาพพื้นที่ในเรื่องของ ทรัพยากร แรงงาน ระบบการขนส่ง นโยบายของภาครัฐ แผนการพัฒนาพื้นที่ สภาพปัญหาและความต้องการ และการศึกษาข้อมูลจากงานวิจัยเก่า ข่าวสารที่เกี่ยวข้อง เช่น หอการค้าไทยและสภาหอการค้าไทย หน่วยงานของ ภาครัฐและเอกชน และผู้ประกอบการไทย เป็นต้น เพื่อนำข้อมูลมาประเมินศักยภาพการค้าดำเนินธุรกิจและการ แข่งขันของผู้ประกอบการไทย เพื่อการจัดทำรูปแบบการค้าดำเนินธุรกิจ และระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดน



แผนภาพที่ 3.2 ขั้นตอนการสำรวจภาคสนามที่พรมแดน

ขั้นตอนที่ 3 การจัดประชุมกลุ่มย่อย

การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เมื่อคณะผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลภาคสนาม และประมวลผลการศึกษาเบื้องต้นแล้ว จะจัดการประชุมกลุ่มย่อยอย่างน้อย 2 ครั้ง โดยจะเชิญหน่วยงานและภาคเอกชนที่สนใจเข้าร่วมเสนอข้อคิดและความเห็น วางแผนร่วมกันในการจัดทำแบบจำลองทางธุรกิจหรือแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายแดน ก่อนจะสรุปเป็นผลการศึกษาต่อไป โดยคาดว่าจะมีผู้เข้าร่วมประมาณครั้งละไม่น้อยกว่า 20 คน คณะผู้วิจัยได้รวบรวมประเด็นปัญหาด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน จากการศึกษาจากสถานที่จริง จากการศึกษาแผนแม่บทและยุทธศาสตร์ของจังหวัด จากการศึกษาสัมภาษณ์ประธานหอการค้าจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด รวมถึงได้ศึกษาถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นส่วนสนับสนุนสำคัญในการพัฒนาพื้นที่จากทฤษฎีหรืองานวิจัยต่าง ๆ ที่ผ่านมา ทั้งในและต่างประเทศ พบว่าประเด็นที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่สำคัญ ประกอบด้วยอย่างน้อย 16 - 20 ประเด็น ทีมผู้วิจัยได้สอบถามผู้ที่เข้าร่วมระดมความคิดเห็นใน 3 รูปแบบ ได้แก่ สอบถามถึงความสำคัญของปัญหา สอบถามถึงความเร่งด่วนในการแก้ปัญหา และสอบถามถึงความรุนแรงหรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัญหาต่าง ๆ

ทางทีมผู้วิจัยนำมิติของความสำเร็จและผลกระทบของปัญหามาพิจารณาร่วมกัน โดยกำหนดเกณฑ์แบ่งแยกระดับความสำคัญของปัญหา และระดับความเร่งด่วนของปัญหาออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ สำคัญ/เร่งด่วนมากที่สุด สำคัญ/เร่งด่วนมาก และสำคัญ/เร่งด่วนน้อย

เกณฑ์ดังกล่าวได้มาจากการเฉลี่ยค่าคะแนนที่กำหนดให้ผู้ระดมความคิดเห็นลงคะแนน ที่เดิมกำหนดให้

- 1 คะแนน คือ ไม่สำคัญ/ไม่เร่งด่วน
- 3 คะแนน คือ สำคัญ/เร่งด่วน
- 5 คะแนน คือ สำคัญ/เร่งด่วนมากที่สุด

จากการเฉลี่ยคะแนนด้วยวิธีการดังกล่าวข้างต้น ทำให้เกณฑ์ในการแบ่งแยกระดับความสำคัญของปัญหาและระดับความเร่งด่วนของปัญหา คือ 2 และ 4 คะแนน หรือสามารถอธิบายได้ว่า

- ในกรณีที่ประเด็นปัญหาใดมีค่าความสำคัญของปัญหามากกว่า 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญมาก และหากมีค่ามากกว่า 2 คะแนนแต่ไม่เกิน 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญ แต่หากค่าคะแนนของปัญหาดังกล่าวน้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญน้อย
- ในกรณีที่ประเด็นปัญหาใดมีค่าความเร่งด่วนของปัญหามากกว่า 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่เร่งด่วนมาก และหากมีค่ามากกว่า 2 คะแนนแต่ไม่เกิน 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่เร่งด่วน แต่หากค่าคะแนนของปัญหาดังกล่าวน้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่เร่งด่วนน้อย

ซึ่งจะแสดงข้อมูลและรายละเอียดต่อไปในบทที่ 5 การประเมินศักยภาพของพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน

ขั้นตอนที่ 4 เปรียบเทียบข้อมูล

จัดทำทวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยใช้การวิเคราะห์ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Table Analysis) เพื่อให้เห็นข้อมูลในรูปแบบเชิงตัวเลขและเชิงประจักษ์ รวมถึงรวบรวมข้อมูลทางเศรษฐกิจ ธุรกิจการค้า และข้อมูลที่ได้จากการจัดระดมความคิดเห็น และจัดทำทวิเคราะห์และบทสรุปการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดน

ขั้นตอนที่ 5 การเสนอองค์ความรู้และแนวทางการพัฒนา

รวบรวมและจัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรูปแบบการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินการทางธุรกิจการค้าของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดน ในขั้นตอนนี้ นำข้อมูลการประเมินจากขั้นตอนที่ 4 มาทำการวิเคราะห์ โดยผลที่ได้จากขั้นตอนนี้ได้แก่ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรูปแบบการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินการทางธุรกิจการค้าของเอกชน บริเวณจุดผ่านแดนด่านสะเดา จังหวัดสงขลา ด่านมุกดาหาร และด่านนครพนม

3.3 ผลที่คาดว่าจะได้รับในแต่ละช่วงระยะเวลา (แบ่งเป็นราย 6 เดือน)

จากการศึกษาครั้งนี้จะส่งผลให้เกิดแนวทางการเตรียมความพร้อมรูปแบบและข้อเสนอแนะการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินการทางธุรกิจการค้าของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดน โดยผลของงานวิจัยนี้สามารถแบ่งออกเป็น 2 ระยะได้ดังแสดงในตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 กิจกรรมและผลที่คาดว่าจะได้รับ

ระยะเวลา	กิจกรรม	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
6 เดือนที่ 1	- รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งต่าง ๆ ถึงรูปแบบการบริหารจัดการพื้นที่บริเวณชายแดน สถิติการค้าชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดน ปัญหาและอุปสรรคของจุดผ่านแดน ตลอดจนการเชื่อมโยงของระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน - สำรวจภาคสนามที่พรมแดน พร้อมทั้งสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบรูปแบบและสถานการณ์ แนวโน้มการค้า โอกาส ภาวะเปราะบาง ปัญหาและอุปสรรคที่มีอยู่ในการปรับปรุง - จัดทำรายงานความก้าวหน้า	- ได้บทวิเคราะห์รูปแบบการบริหารจัดการพื้นที่บริเวณชายแดน สถิติการค้าชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานการค้าชายแดน ปัญหาและอุปสรรคของจุดผ่านแดน ตลอดจนการเชื่อมโยงของระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน - ได้รายงานสรุปผลสำรวจและสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบรูปแบบและสถานการณ์ แนวโน้มการค้า โอกาส ภาวะเปราะบาง ปัญหาและอุปสรรคที่มีอยู่ในการพัฒนาปรับปรุงจุดผ่านแดน ด้าน สะเดา จังหวัดสงขลา ด้านมุกดาหาร และนครพนม - รายงานความก้าวหน้า
6 เดือนที่ 2	- จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จากการเก็บข้อมูลภาคสนาม เพื่อจัดทำแบบจำลองทางธุรกิจหรือแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายแดน - วิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบ โล จิส ติก ส์ และ โซ่อุปทานการค้าชายแดน ที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้า และการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยใช้การวิเคราะห์ตารางปัจจัยการผลิต (I-O Table Analysis) - รวบรวมและจัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรูปแบบการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินการทางธุรกิจการค้าของเอกชน บริเวณจุดผ่านแดน - จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์	- ได้รายงานสรุปประชุมกลุ่มย่อย เพื่อวางแผนจัดทำแบบจำลองทางธุรกิจและแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายแดน ด้านสะเดา จังหวัดสงขลา ด้านมุกดาหาร และด้านนครพนม - ได้บทวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดน - ได้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรูปแบบการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดน เพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินการทางธุรกิจการค้าของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนด้านสะเดา จังหวัดสงขลา ด้านมุกดาหาร และด้านนครพนม - รายงานฉบับสมบูรณ์

3.4 ระยะเวลาทำการวิจัย และแผนการดำเนินงานตลอดโครงการวิจัย

โครงการนี้ใช้ระยะเวลาในการทำวิจัย 12 เดือน ดังแผนงานการดำเนินงานโครงการได้แสดงไว้ในตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 แผนงานการดำเนินงานโครงการ

กิจกรรม	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. เก็บข้อมูลทุติยภูมิ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง วางแผนการเก็บข้อมูลภาคสนาม												
2. เก็บข้อมูลภาคสนามที่ จ.สงขลา จ.มุกดาหาร และ จ.นครพนม ตลอดจนพื้นที่สปป.ลาวและมาเลเซีย												
3. ประมวลผลข้อมูลจากภาคสนาม และเตรียมการจัดประชุมกลุ่มย่อย												
4. เตรียมการและจัดการประชุมกลุ่มย่อยที่ จ.มุกดาหาร จ.นครพนม และ จ.สงขลา												
5. จัดทำบทวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นเมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานการค้าชายแดน โดยใช้การวิเคราะห์ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Table Analysis)												
6. จัดทำข้อเสนอแนะและเขียนรายงานฉบับสมบูรณ์และบทความวิชาการ												

บทที่ 4 การค้าชายแดน โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

คณะผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูล โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และสถานการณ์การค้าการลงทุนในปัจจุบันของจังหวัดชายแดนที่ทำการศึกษได้แก่ จังหวัดสงขลา มุกดาหารและนครพนม เพื่อวิเคราะห์และประเมินศักยภาพพื้นฐานของการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย ด้านจังหวัดสงขลา การค้าชายแดนไทย-ลาว ด้านจังหวัดมุกดาหารและนครพนม ที่เป็นปัจจุบัน และเพื่อเป็นข้อมูลในการนำเสนอรูปแบบการดำเนินธุรกิจหรือจัดทำแบบจำลองทางธุรกิจที่เหมาะสมที่ควรจะเป็นในอนาคตเมื่อมีการจัดทำโครงสร้างพื้นฐานหรือมีการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจ ทั้งนี้ข้อมูลแบบจำลองดังกล่าวจะถูกนำไปวิเคราะห์ ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับพื้นที่ทั้งเชิงบวกและเชิงลบที่จะเกิดขึ้นโดยใช้ตารางปัจจัยการผลิต (IO Table) ดังแสดงในบทที่ 6

ประเทศไทยมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ อันได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์ และมาเลเซีย ซึ่งประกอบด้วยด่านพรมแดนถาวร ซึ่งเป็นด่านที่ประชาชนทั้งสองประเทศ นักท่องเที่ยว และยานพาหนะ สามารถสัญจรไปมาเพื่อการค้า การท่องเที่ยว และอื่น ๆ โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลของทั้งสองประเทศทั้งสิ้น 34 แห่ง สำหรับประเทศไทยนั้น มีพรมแดนติดกับสปป.ลาว เป็นระยะทั้งสิ้น 1,810 กิโลเมตร ซึ่งเป็นอาณาเขตที่มีพื้นที่ติดกับประเทศไทยลำดับที่สอง รองจากเมียนมาร์ แต่อย่างไรก็ตามบริเวณพรมแดนไทย-ลาว นั้นในปัจจุบันมีจุดผ่านแดนถาวรมากที่สุดถึง 15 แห่ง (ดูตารางที่ 4.1 ประกอบ)

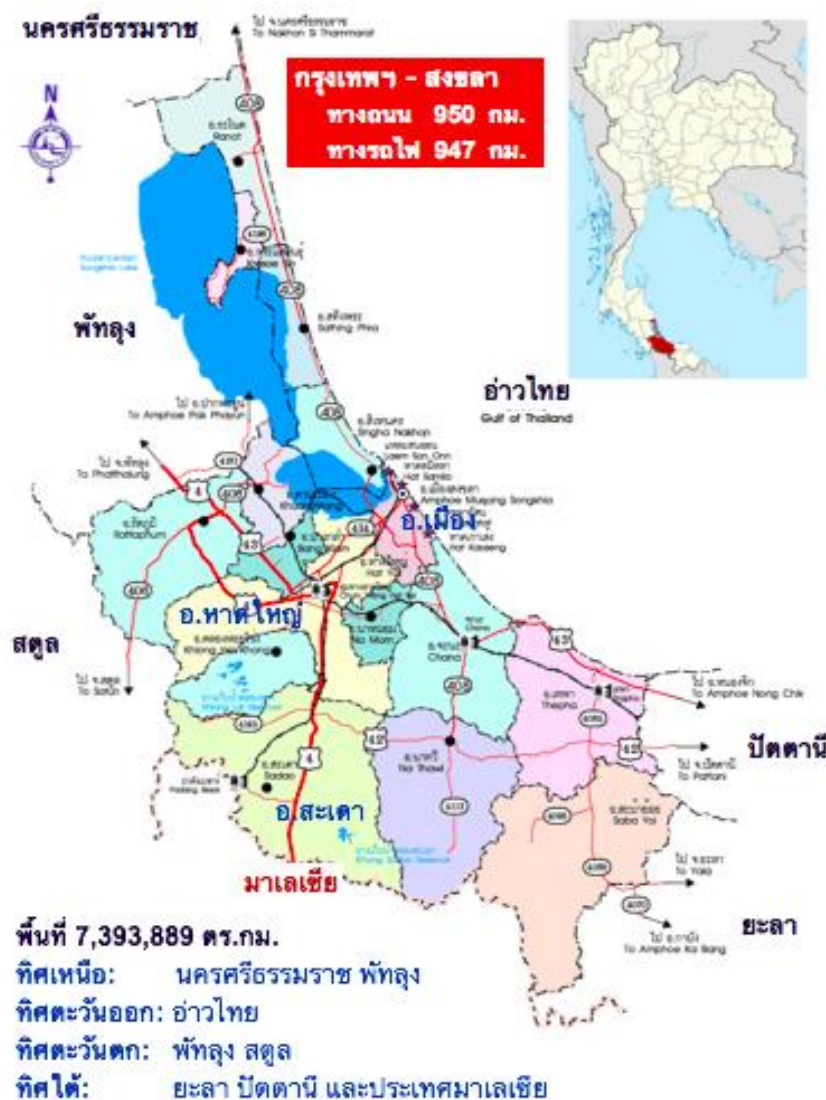
ตารางที่ 4.1 สรุปจำนวนช่องทางจุดผ่านแดนทั่วประเทศ

ประเทศ	อาณาเขตติด ประเทศไทย	จุดผ่านแดน ถาวร	จุดผ่อนปรน ทางการค้า	จุดผ่านแดน ชั่วคราว	จังหวัดพรมแดนที่มีด่านชายแดน
กัมพูชา	798 กิโลเมตร	6 แห่ง	10 แห่ง	-	6 จังหวัด – ศรีสะเกษ สุรินทร์ สระแก้ว จันทบุรี ตราด อุบลราชธานี
สปป.ลาว	1,810 กิโลเมตร	15 แห่ง	32 แห่ง	-	11 จังหวัด – เชียงราย น่าน เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อุบลราชธานี พะเยา อุดรดิตถ์ อำนาจเจริญ
เมียนมาร์	2,401 กิโลเมตร	4 แห่ง	13 แห่ง	1 แห่ง	7 จังหวัด – เชียงราย ตาก ระนอง เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน กาญจนบุรี ประจวบคีรีขันธ์
มาเลเซีย	647 กิโลเมตร	9 แห่ง	-	-	4 จังหวัด – สงขลา นราธิวาส ยะลา สตูล
รวม	5,656 กิโลเมตร	34 แห่ง	55 แห่ง	1 แห่ง	

4.1 ภาพรวมการค้าชายแดน โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่การค้าชายแดน ไทย – มาเลเซีย ด้านจังหวัดสงขลา

จังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพทางการค้าชายแดนทางตอนใต้ของประเทศไทย เนื่องจากมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งมียอดปริมาณการค้านำเข้า-ส่งออกสูงสุดของประเทศ มีอำเภอกาบังใหญ่หรือนครหาดใหญ่ซึ่งตั้งอยู่ห่างอำเภอมืองสงขลา 30 กิโลเมตร ซึ่งนครหาดใหญ่เป็นเมืองใหญ่ที่สุดของภาคใต้ตอนล่าง เป็นเมืองที่มีเศรษฐกิจการค้าขนาดใหญ่และเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงโดยเฉพาะแถบประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย นอกจากนี้จังหวัด

สงขลาเป็นจังหวัดที่มีด้านตุลาการครอบคลุมทางน้ำ ทางราง และทางถนน โดยด้านชายแดนไทย-มาเลเซียที่สำคัญในปัจจุบัน ได้แก่ ด้านสะเตาะและด้านปาดังเปซาร์



แผนภาพที่ 4.1 ที่ตั้งจังหวัดสงขลาและอำเภอที่สำคัญของจังหวัด

โดยจากแผนภาพที่ 4.1 จะเห็นได้ว่าจังหวัดสงขลานั้นตั้งอยู่ฝั่งตะวันออกของภาคใต้ตอนล่าง อยู่ห่างจากจังหวัดกรุงเทพมหานคร ตามเส้นทางรถไฟ 947 กิโลเมตร และทางหลวงแผ่นดิน 950 กิโลเมตร โดยทิศเหนือติดต่อกับจังหวัดนครศรีธรรมราชและพัทลุง ทิศตะวันออกติดต่อกับอ่าวไทย ทิศตะวันตกติดต่อกับจังหวัดพัทลุงและสตูล ทิศใต้ติดต่อกับจังหวัดยะลา จังหวัดปัตตานี รวมถึงรัฐเคดาห์ และรัฐเปอร์ลิสของประเทศมาเลเซีย

ตารางที่ 4.2 ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา

เครื่องชี้เศรษฐกิจ	หน่วย	ปี 2556			ปี 2557
		ม.ค. – ธ.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.
ดัชนีผลผลิตภาคเกษตรกรรม (สัดส่วนร้อยละ 35)	%yoy	-9.1	-22.3	-20.8	-4.0
ปริมาณผลิตผล: ยางพารา	ตัน	380,384	21,851	23,068	45,647.0
	%yoy	1.7	1.9	0.0	-0.4
ปริมาณผลิตผล: ไข่	ตัน	5,037,490	430,154	426,500	427,383
	%yoy	-2.08	-2.18	6.23	6.27
ปริมาณผลิตผล: กุ้งขาว	ตัน	10,089.0	535.1	206.3	503
	%yoy	-77.9	-90.8	-95.9	-70.5
ปริมาณผลิตผล: สัตว์น้ำขึ้นทำ	ตัน	72,702.9	3,390	3,319.7	3,426.3
	%yoy	-22.5	-53.2	-48.9	-35.8
ดัชนีผลผลิตภาคอุตสาหกรรม (สัดส่วนร้อยละ 40)	%yoy	0.8	-0.1	3.3	3.9
ปริมาณการใช้ไฟฟ้า	ล้านกิโลวัตต์	2,156.1	175.6	174.3	177.8
	%yoy	1.8	-7.5	-1.3	0.9
จำนวนโรงงานในจังหวัด	แห่ง/โรง	1,816	1,818	1,816	1,818
	%yoy	3.7	3.4	3.7	3.2
ทุนจดทะเบียนของอุตสาหกรรม	ล้านบาท	71,833	71,797	71,833	71,639
	%yoy	7.7	7.3	7.7	6.8
ดัชนีผลผลิตภาคบริการ (สัดส่วนร้อยละ 25)	%yoy	24.5	29.9	35.0	40.0
ชาวต่างประเทศผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง	คน	2,015,419	252,682	310,450	311,603
	%yoy	28.6	73.0	58.4	82.4
จำนวนผู้เข้าพักแรม	คน	1,708,644	160,791	171,881	175,630
	%yoy	49.1	60.9	63.0	65.9
จำนวนผู้โดยสารผ่านสนามบิน	คน	2,579,569	58,561	77,649	227,747
	%yoy	21.2	246.2	321.2	18.7

ที่มา: สำนักงานคลังจังหวัดสงขลา

โครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา ขึ้นกับการผลิตในสาขาอุตสาหกรรม สาขาเกษตรกรรม และสาขาประมง เป็นสำคัญ ทั้งนี้ปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ คือ ยางพารา อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยางพาราและผลิตภัณฑ์แปรรูปอาหารทะเล โดยแบ่งสัดส่วนเป็นสาขาอุตสาหกรรม (ร้อยละ 40) สาขาเกษตรกรรม (ร้อยละ 35) การบริการ (ร้อยละ 25) ดังแสดงในตารางที่ 4.2 โดยในภาคอุตสาหกรรมนั้นจะอยู่ในรูปของการผลิตไม้ยางแปรรูป และแผ่นไม้อัดจากปริมาณการส่งออกตามความต้องการไปยังประเทศคู่ค้าทั้งจีน มาเลเซีย สหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น นอกจากนี้ไม้ยางแปรรูปขยายตัวตามความต้องการของจีนในภาคอสังหาริมทรัพย์ สำหรับในภาคเกษตรกรรมนั้นเริ่มหดตัวเนื่องจาก ราคายางพาราที่ลดลงตามราคากลางโลก เนื่องจากปริมาณยางส่วนเกินของโลกเพิ่มมากขึ้น แม้ว่าจะมีความต้องการซื้อจากจีนก็ตาม แต่สำหรับในภาคบริการนั้นมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เพราะจังหวัดมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาครัฐและเอกชน ทำให้มีการขยายตัวของจำนวนชาวต่างชาติผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง จำนวนผู้พักแรม และจำนวนผู้โดยสารผ่านสนามบินอย่างต่อเนื่อง โดยตารางที่ 4.3 แสดงตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา

ตารางที่ 4.3 ภาวะเศรษฐกิจและผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสงขลาปี 2551-2555

สาขา	2551	2552	2553	2554	2555
ภาคเกษตร	37,190	30,287	40,715	49,224	42,470
เกษตรกรรมฯ	28,893	22,286	33,657	42,315	35,463
การประมง	8,297	8,001	7,058	6,909	7,007
ภาคนอกเกษตร	123,654	121,506	142,854	159,138	159,958
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	891	3,501	5,634	8,406	10,135
อุตสาหกรรม	41,222	35,989	43,644	50,923	48,019
การไฟฟ้า แก๊ส และการประปา	2,924	3,561	3,733	3,838	4,170
การก่อสร้าง	6,346	5,951	9,749	9,271	10,702
การขายส่ง การขายปลีกฯ	22,313	21,423	25,244	27,146	24,666
โรงแรมและภัตตาคาร	2,424	2,657	3,617	3,965	4,211
การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคม	8,389	7,939	8,370	8,389	7,978
ตัวกลางทางการเงิน	6,941	7,151	7,400	8,470	9,486
บริการด้านอสังหาริมทรัพย์ฯ	7,896	8,433	8,095	8,446	8,437
การบริหารราชการและการป้องกัน ประเทศฯ	9,166	9,666	10,888	12,317	12,424
การศึกษา	9,982	10,294	10,954	12,025	13,207
การบริการด้านสุขภาพและสังคม	3,496	3,337	4,033	4,376	4,669
การให้บริการด้านชุมชนฯ	1,412	1,369	1,341	1,484	1,602
ลูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล	251	235	152	82	253
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด (ล้านบาท)	160,844	151,792	183,569	208,363	202,428
อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	111,428	103,823	124,024	139,755	134,843
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ต่อคน (บาท)	1,443	1,462	1,480	1,491	1,501
ประชากร (1,000 คน)	37,190	30,287	40,715	49,224	42,470

ที่มา: สำนักงานคลังจังหวัดสงขลา

จากข้อมูลในตารางที่ 4.3 พบว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดสงขลา (GPP AT CURRENT MARKET PRICES) ปี 2555 มีมูลค่าเท่ากับ 202,428 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.82 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) และคิดเป็นร้อยละ 17.77 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคใต้ (GRP) ซึ่งมีมูลค่าสูงสุดของภาคใต้ โดยโครงสร้างการผลิตของจังหวัดสงขลาขึ้นอยู่กับการผลิตสินค้าเกษตรเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนร้อยละ 24.69 ของ GPP สาขาการผลิตที่มีความสำคัญรองลงมา ได้แก่ สาขาเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และการป่าไม้ มีสัดส่วนร้อยละ 18.45 และสาขาการขายส่ง ขายปลีก มีสัดส่วนร้อยละ 13.67

สำหรับรายได้เฉลี่ยต่อหัวของประชากรในจังหวัดสงขลา ปี 2553 เท่ากับ 134,498 บาทต่อปี เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ซึ่งมีรายได้เฉลี่ย 107,431 บาทต่อปี เป็นอันดับที่ 22 ของประเทศ เป็นอันดับที่ 5 ของภาคใต้ และเป็นอันดับที่ 1 ของกลุ่มจังหวัดชายแดนภาคใต้ ขณะที่รายได้เฉลี่ยต่อหัวของประเทศ ในปี 2553 เท่ากับ 160,556 บาท เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ซึ่งเท่ากับ 143,064 บาทต่อปี อัตราการขยายตัวเศรษฐกิจจังหวัดสงขลา (แบบปริมาณลูกโซ่) ปี 2553 เท่ากับ 8.13 เฉลี่ย 5 ปี (พ.ศ.2549 – 2553) ร้อยละ 0.86 ต่อปี เฉลี่ย 10 ปี (พ.ศ. 2544 – 2553) ร้อยละ 2.45 ต่อปี

โครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา ขึ้นกับการผลิตในสาขาอุตสาหกรรม สาขาเกษตรกรรม และสาขาประมง เป็นสำคัญ ทั้งนี้ปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ คือ ยางพารา อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยางพาราและผลิตภัณฑ์แปรรูปอาหารทะเล เศรษฐกิจจังหวัดสงขลาปี 2555 บ่งชี้ว่า ภาวะเศรษฐกิจโดยรวมขยายตัวและมีแนวโน้มขยายตัวต่อเนื่อง เป็นการ

ขยายตัวตามการผลิตภาคเกษตร โดยเฉพาะด้านอุปทานทั้งการผลิตภาคการเกษตร และภาคนอกเกษตร รวมทั้งด้านอุปสงค์ขยายตัวเมื่อเทียบกับปีที่แล้วจากการลงทุนภาคเอกชน แม้ว่าการใช้จ่ายเพื่อการอุปโภคบริโภคชะลอตัว จากรายได้ของเกษตรกรที่ลดลงตามราคาสินค้าเกษตร

4.1.1 สถิติการค้าชายแดน

สำหรับด้านชายแดนไทย-มาเลเซีย นั้น ประกอบด้วยด้านการค้าชายแดนที่มีศักยภาพสูงสุดและมีมูลค่าการค้านำเข้าและส่งออกสินค้าสูงที่สุดของประเทศไทย โดยมีมูลค่าการค้ารวมคิดเป็นร้อยละ 53 ของการค้าชายแดนรวมของประเทศไทย โดยด้านการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียที่มีมูลค่านำเข้าและส่งออกสูงที่สุดและโดดเด่นที่สุดสองอันดับแรกและตั้งอยู่ในจังหวัดสงขลา ได้แก่ ด้านศุลกากรสะเดา โดยลำดับถัดมาคือ ด้านศุลกากรปาดังเปซาร์ โดยจากตารางที่ 4.5 จะเห็นได้ว่าในปี 2556 ด้านศุลกากรสะเดามีมูลค่าการส่งออกสินค้าสูงถึง 149,042.72 ล้านบาท และด้านศุลกากรปาดังเปซาร์มีมูลค่าการส่งออกสินค้า 133,453.74 ล้านบาท โดยสินค้าส่งออกจากประเทศไทย ได้แก่ ยางธรรมชาติ ยางผสม ไม้ยางแปรรูป ถู่มือยาง แผ่นไม้อัด ซีพียู เป็นต้น โดยจากแผนภาพที่ 4.2 พบว่า สินค้าส่งออกหลักของไทย คือ ยางพารา

ในส่วนของมูลค่าการนำเข้าสินค้านั้น (ดูตารางที่ 4.4 ประกอบ) จะเห็นได้ว่าในปีเดียวกัน ด้านศุลกากรสะเดามีมูลค่าการนำเข้าสินค้าสูงถึง 180,979.96 ล้านบาท และด้านศุลกากรปาดังเปซาร์มีมูลค่าการนำเข้าสินค้า 29,854.88 ล้านบาท โดยสินค้านำเข้าสินค้าที่นำเข้าจำนวนมากจากประเทศมาเลเซียผ่านทางด่านสะเดา ได้แก่ ฮาร์ดดิสก์ เมมโมรีการ์ด ซีพียู ส่วนประกอบและอุปกรณ์ เครื่องจักร เพอร์นิเจอร์ วงจรอิเล็กทรอนิกส์ ยางสังเคราะห์ เครื่องสูบลม เป็นต้น

ตารางที่ 4.4 มูลค่านำเข้าการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย รายด่านปี 2554-2557 (ม.ค.- ก.ย.)

(หน่วย:ล้านบาท)

ด่าน	2554	2555	2556	2556 (ม.ค.-ก.ย.)	2557 (ม.ค.-ก.ย.)
ด้านศุลกากรสะเดา (สงขลา)	139,541.31	165,815.88	180,979.96	133,732.20	147,513.16
ด้านศุลกากรปาดังเปซาร์ (สงขลา)	37,510.55	42,675.08	29,854.88	22,782.41	24,455.74
ด้านศุลกากรสุโขทัย (นราธิวาส)	2,279.00	2,407.79	2,176.60	1,674.31	1,530.43
ด้านศุลกากรเบตง (ยะลา)	163.08	191.16	169.84	136.94	137.20
ด้านศุลกากรวังประจัน (สตูล)	198.66	111.93	89.11	72.82	76.46
ด้านศุลกากรสตูล (สตูล)	77.89	60.58	70.20	54.32	35.09
ด้านศุลกากรตากใบ (นราธิวาส)	23.98	18.60	9.45	6.20	5.59
ด้านศุลกากรส่วนกลาง	1,496.06	1,622.90	0.69	0.69	0.00
ด้านศุลกากรปัตตานี (ปัตตานี)	0.70	0.05	0.03	0.03	0.05
รวม	181,291.23	212,903.97	213,350.76	158,459.92	173,753.72

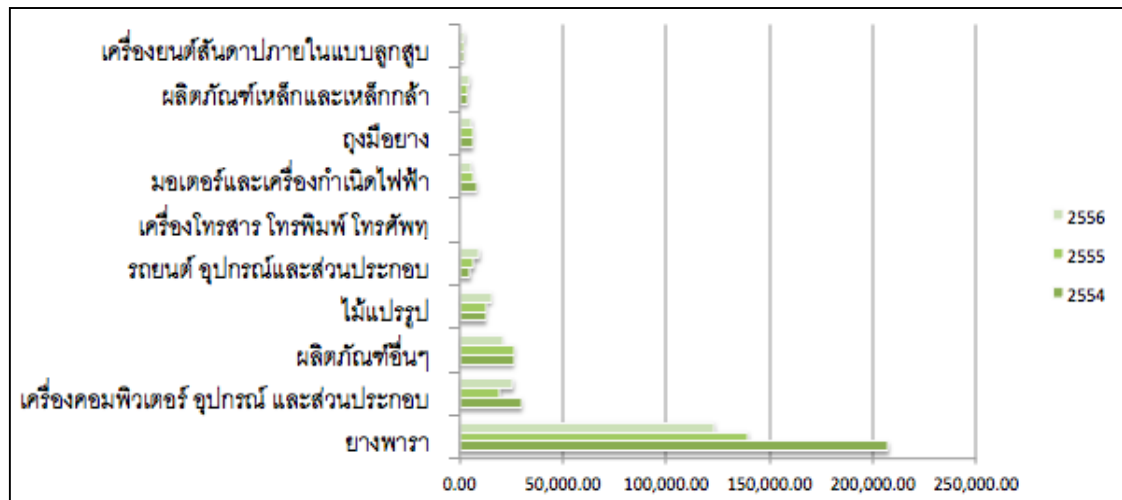
ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ 4.5 มูลค่าส่งออกการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย รายด่านปี 2554-2557 (ม.ค.- ก.ย.)

(หน่วย:ล้านบาท)

ด่าน	2554	2555	2556	2556 (ม.ค.-ก.ย.)	2557 (ม.ค.-ก.ย.)
ด้านศุลกากรสะเดา (สงขลา)	167,679.32	144,236.46	149,042.72	108,018.58	114,801.50
ด้านศุลกากรปาดังเปซาร์ (สงขลา)	204,300.32	152,059.21	133,453.74	100,431.22	88,057.99
ด้านศุลกากรเบตง (ยะลา)	5,816.98	5,251.04	4,338.51	3,206.40	2,642.11
ด้านศุลกากรสุโขทัย (นราธิวาส)	1,083.61	1,019.75	767.84	656.95	557.06
ด้านศุลกากรสตูล (สตูล)	113.71	68.47	83.93	65.78	65.09
ด้านศุลกากรตากใบ (นราธิวาส)	168.81	173.54	185.43	126.61	229.46
ด้านศุลกากรส่วนกลาง	201.41	211.06	179.07	125.19	74.55
ด้านศุลกากรปัตตานี (ปัตตานี)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.45
ด้านศุลกากรวังประจัน (สตูล)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.35
รวม	379,364.16	303,019.53	288,051.24	212,630.73	206,428.56

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



แผนภาพที่ 4.2 มูลค่าการส่งออกรายสินค้าชายแดนไทย – มาเลเซีย ปี 2554 – 2556

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

4.1.2 ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยสู่ประเทศมาเลเซีย ด้านจังหวัดสงขลา

ประเทศไทยมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศมาเลเซียทั้งทางบกและทางน้ำ จากแผนภาพที่ 4.3 จะเห็นได้ว่าประเทศไทยและประเทศมาเลเซียมีแนวพรมแดนติดกันเป็นระยะ 647 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นเขตแดนทางบก 552 กิโลเมตร เขตแดนทางลำนํ้า 95 กิโลเมตร ครอบคลุม 4 จังหวัด ได้แก่ สตูล สงขลา ยะลา และนราธิวาส โดยเส้นทางบกมีการติดต่อกันได้ทั้งทางถนนและทางรถไฟ ทางน้ำมีท่าเรือที่สามารถเดินเรือติดต่อกันได้ทั้งฝั่งทะเลในอ่าวไทยและทะเลอันดามัน และด้วยเหตุที่มีการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนระหว่างกันภายในประเทศสมาชิกอาเซียน ทำให้ปัจจุบันประเทศมาเลเซียเป็นคู่ค้ากับประเทศไทยที่มีมูลค่าการค้าสูงสุดเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆในอาเซียน

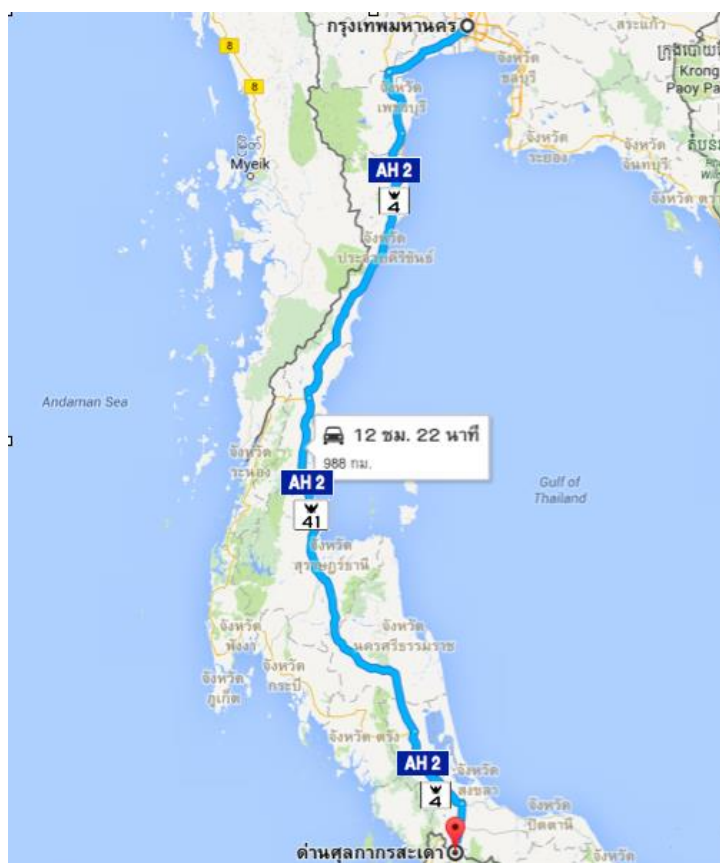


แผนภาพที่ 4.3 แนวเขตแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย 647 กิโลเมตร

4.1.2.1 การคมนาคมทางบก ถนน และทางหลวง (Road and Highway)

สำหรับเส้นทางการคมนาคมทางบกที่ใช้เดินทางทางรถยนต์ รถโดยสารประจำทาง และรถบรรทุกสินค้า ไปยังด่านชายแดนไทย-มาเลเซียนั้น จะใช้เส้นทางหลวงสายเอเชีย 2 หรือ AH2 ซึ่งทางหลวงสายเอเชียสายนี้อยู่ในโครงข่ายถนนสายเอเชีย มีระยะทางทั้งสิ้น 8,230 ไมล์ หรือ 13,177 กิโลเมตร เชื่อมโยงจากเดนพาสาร์ ประเทศอินโดนีเซีย ถึงโคสราวี ประเทศอิหร่าน

ในส่วนของประเทศไทยนั้น ทางหลวงสายเอเชีย 2 (AH2) เริ่มจากกรุงเทพมหานครไปยังด่านศุลกากรสะเดา พรมแดนไทย-มาเลเซีย ในเขตอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา มีระยะทางถนนโดยประมาณทั้งสิ้น 950 กิโลเมตร เส้นทางการเดินทางรวมถึงช่องทางการจราจรโดยละเอียดเริ่มจากกรุงเทพมหานครไปยังด่านศุลกากรสะเดานั้น แสดงในแผนภาพที่ 4.4



แผนภาพที่ 4.4 เส้นทางถนนจากกรุงเทพมหานครไปยังด่านศุลกากรสะเดา พรมแดนไทย-มาเลเซีย

โดยเส้นทางเริ่มจากกรุงเทพมหานครโดยใช้ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ไปจนถึงแยกปฐมพร อำเภอเมืองชุมพร จังหวัดชุมพร ระยะทางประมาณ 470 กิโลเมตร เป็นถนน 6 – 8 ช่องจราจรสลับกันไป จากนั้นใช้เส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 41 ไป ผ่านจังหวัดสุราษฎร์ธานี จังหวัดนครศรีธรรมราชไปจนถึงแยกเอเชีย อำเภอเมืองพัทลุง จังหวัดพัทลุงระยะทางประมาณ 380 กิโลเมตร เป็นถนน 4 ช่องจราจรตลอดสาย จากแยกเอเชีย อำเภอเมืองพัทลุง จังหวัดพัทลุง ผ่านอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา สู่พรมแดนไทย-มาเลเซีย ในเขตอำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตร เป็นถนน 4 ช่องจราจรตลอดสาย รายละเอียดเส้นทางจากกรุงเทพฯ-หาดใหญ่-สะเดา-ป็นัง-Port Klang สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 รายละเอียดระยะทางกรุงเทพฯ-หาดใหญ่-สะเดา-ป็นัง-Port Klang

จุดหมายปลายทาง	ระยะทาง (km)	ระยะทางสะสม (km)
1 กรุงเทพฯ - จ.สงขลา	950 กิโลเมตร	950 กิโลเมตร
2 จ.สงขลา - อ.หาดใหญ่	26 กิโลเมตร	976 กิโลเมตร
3 อ.หาดใหญ่ - ด้านชายแดน		
3.1 อ.หาดใหญ่-ด้านสะเดา	51 กิโลเมตร	1,027 กิโลเมตร
3.2 อ.หาดใหญ่-ด้านปาดังเบซาร์	51 กิโลเมตร	1,027 กิโลเมตร
3.3 อ.หาดใหญ่-ด้านบ้านประกอบ	89 กิโลเมตร	1,065 กิโลเมตร
4. ด้านสะเดา - ท่าเรือป็นัง	156 กิโลเมตร	1,183 กิโลเมตร (อ้างอิงจากด้านสะเดา)
5. ท่าเรือป็นัง - Port Klang	342 กิโลเมตร	1,525 กิโลเมตร (อ้างอิงจากด้านสะเดา)

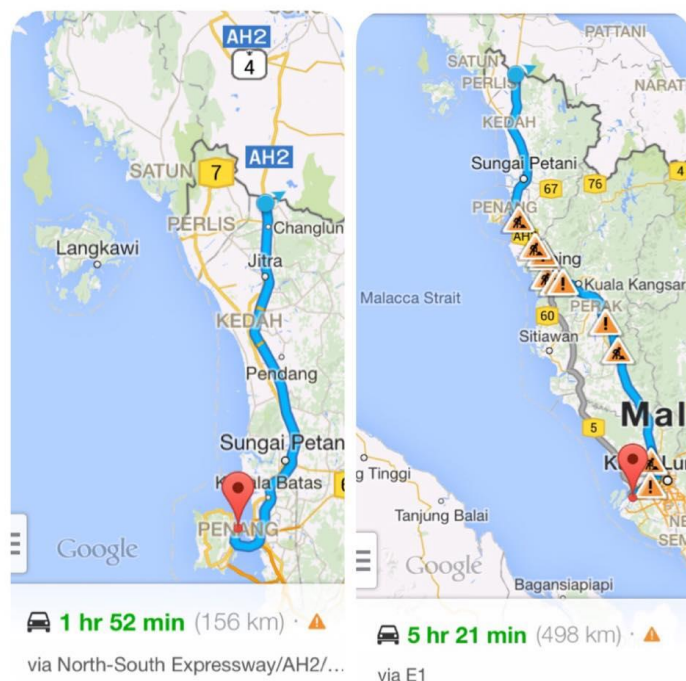
สำหรับการขนส่งสินค้าทางบกมายังชายแดนไทย-มาเลเซียนั้น โดยปกติแล้วรถบรรทุกจะใช้เส้นทางหลวงหมายเลข 4 (เส้นเพชรเกษม) หรือ ทางหลวงสายเอเชีย AH2 ซึ่งเป็นถนน 4 ช่องทางการจราจรตลอดสาย (ไป 2 เลน กลับ 2 เลน) ซึ่งปัจจุบันมีรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์วิ่งบนเส้นทางนี้อย่างหนาแน่น เพื่อขนส่งสินค้าผ่านไปยังประเทศมาเลเซีย ประเทศสิงคโปร์ หรือออกท่าเรือป็นัง โดยระยะทางจากกรุงเทพฯ-สงขลานั้นประมาณ 950 กิโลเมตร ไปยังอำเภอหาดใหญ่อีก 26 กิโลเมตร จากอำเภอหาดใหญ่อีก 26 กิโลเมตร และจากอำเภอหาดใหญ่ไปยังด้านสะเดา หรืออำเภอหาดใหญ่ไปยังด้านปาดังเบซาร์ ระยะทาง 51 กิโลเมตร เช่นกัน โดยทางไปด้านสะเดาและด้านปาดังเบซาร์นั้น จะใช้เส้นทางเดียวกัน แต่จะไปแยกเส้นทางที่อำเภอสะเดา โดยต่อไปจากอำเภอสะเดาอย่างละ 12 กิโลเมตร ดังแสดงเส้นทางในแผนภาพที่ 4.5 โดยบริเวณด้านสะเดานั้น จะเน้นการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนน เพราะมีทางด่วนหมายเลข 7 ที่สะดวกสบายในประเทศมาเลเซีย แต่การขนส่งทางถนนยังคงมีต้นทุนการขนส่งที่สูง ในขณะที่ด้านปาดังเบซาร์เน้นส่งสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์ทางถนนและทางรถไฟ เพื่อไปยังท่าเรือป็นัง (โดยระยะทางรถไฟจากด้านปาดังเบซาร์ประมาณ 177 กิโลเมตร) ซึ่งมีต้นทุนในการขนส่งที่ต่ำกว่าด้านสะเดา



แผนภาพที่ 4.5 ระยะทางจากอำเภอหาดใหญ่ไปยังจังหวัดต่างๆ และเส้นทางจากอำเภอหาดใหญ่ไปยังด้านสะเดาและด้านปาดังเบซาร์

สำหรับเส้นทางขนส่งทางถนนจากด้านสะเดาไปจนถึงท่าเรือป็นังในประเทศมาเลเซียมีระยะทางประมาณ 156 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมงและจากด้านสะเดาถึงท่าเรือ Port Klang ที่ตั้งอยู่ใกล้กรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซียมีระยะทางประมาณ 498 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 6 ชั่วโมง (ดูแผนภาพที่ 4.6 ประกอบ) ซึ่งการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือทั้งสองนี้ เป็นท่าเรือที่สำคัญของประเทศไทยที่กระจายสินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆ รวมถึงเป็นต้นขึ้นสินค้าที่มาจากภูมิภาคต่างๆของโลก เพื่อกระจายไปยังประเทศต่างๆในอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศจีน

โดยเส้นทางการขนส่งในประเทศมาเลเซียนั้น ส่วนใหญ่เป็นทางด่วน (ทางด่วนหมายเลข 7) รถขนส่งสินค้าสามารถขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว โดยรถบรรทุกขนส่งสินค้าของไทยจะต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้า หรือ หัวลาก ณ ลานเปลี่ยนถ่ายสินค้า ซึ่งอยู่บริเวณชายแดนประเทศมาเลเซีย



แผนภาพที่ 4.6 เส้นทาง ระยะเวลา และระยะทางจากด่านสะเดาไปยังท่าเรือปีนังและท่าเรือ Port Klang

4.1.2.2 การคมนาคมทางน้ำ (Sea Transport)

สำหรับท่าเรือที่มีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้าทางเรือทางภาคใต้ โดยเฉพาะสินค้าประเภทยางพารา คือ ท่าเรือสงขลา ซึ่งเป็นท่าเรือหลักในภาคใต้ด้านชายฝั่งอ่าวไทยมีระยะห่างจากชายแดนไทย-มาเลเซีย ประมาณ 100 กิโลเมตร สร้างโดยกรมเจ้าท่าแล้วเสร็จเมื่อปี 2529 โดยมีวัตถุประสงค์ในการก่อสร้างท่าเรือเพื่อขนส่งสินค้าออกจากภาคใต้ไปยังต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าหลัก คือ ยางพารา และเพื่อการขนส่งสินค้าเพื่อนำเข้าเพื่อใช้ในภาคใต้ และกระตุ้นให้เกิดความเติบโตทางการค้าและอุตสาหกรรมของภาคใต้ ปัจจุบันรัฐบาลมีนโยบายที่จะให้เอกชนเข้ามาบริหารเพื่อให้กิจการของท่าเรือสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด ได้ชนะการประมูล จึงได้เข้ามาบริหารท่าเรือสงขลา ตั้งแต่ปี 2531 เป็นต้นมา โดยบทบาทหน้าที่ของการดูแลท่าเรือสงขลาแสดงในตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 บทบาทหน้าที่ในการบริหารท่าเรือสงขลาระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

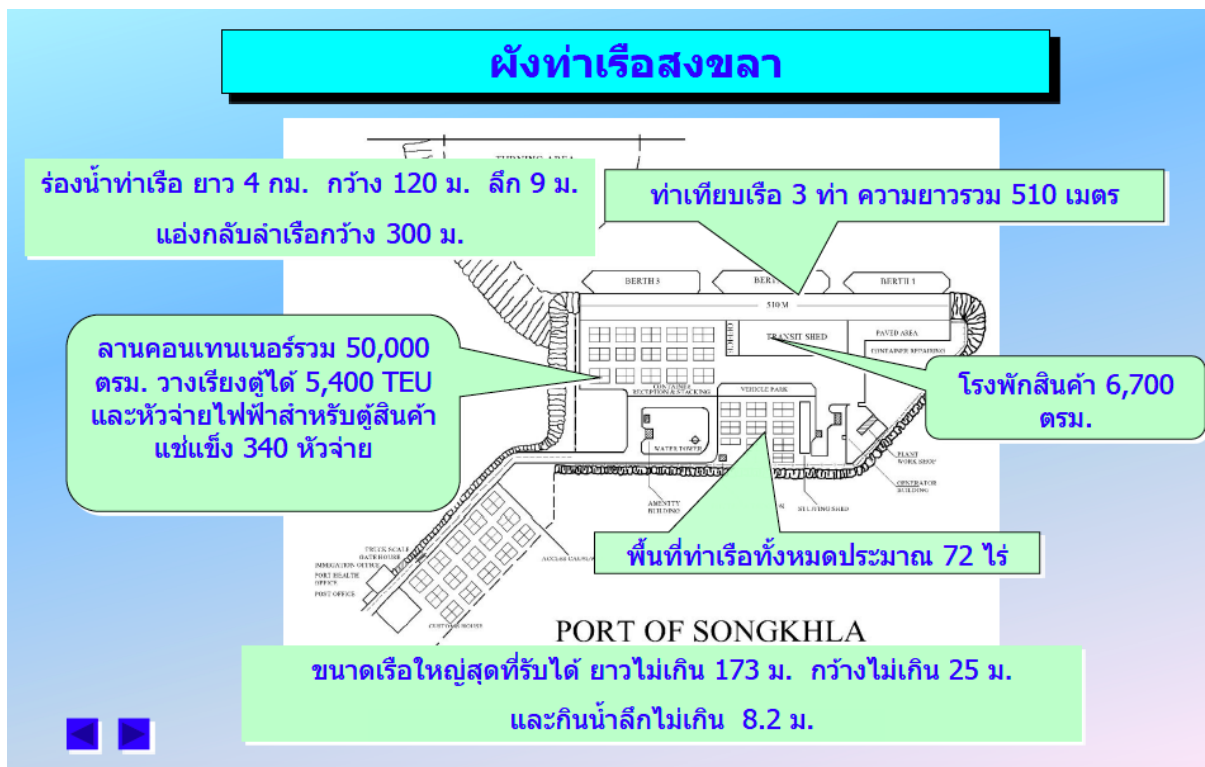
ภาครัฐ	ภาคเอกชน (บริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด)
บริหารและดูแลส่วนของท่าเรือที่อยู่ในน้ำ - เชื้อกันคลื่น - ท่าเรือ - เครื่องหมายการเดินเรือ - ร่องน้ำ	บริหารและดูแลส่วนของท่าเรือที่อยู่บนบก - ตัวท่าเทียบเรือ - อาคารและสถานที่ - ลานพักสินค้า - ถนนและสาธารณูปโภค - เครื่องมืออุปกรณ์และเรือลากจูง

ท่าเรือสงขลา มีพื้นที่ทั้งหมด 72 ไร่ เป็นพื้นที่ทางบก 12 ไร่ และพื้นที่ถมทะเล 60 ไร่ ประกอบด้วยท่าเทียบเรือซึ่งมีความยาวทั้งสิ้น 510 เมตร แบ่งออกเป็น 3 ท่า ร่องน้ำท่าเรือยาว 4 กิโลเมตร กว้าง 120 เมตร ลึก 9 เมตร แอ่งกลับเรือกว้าง 300 เมตรสามารถรับเรือขนาดความยาวไม่เกิน 173 เมตร ได้พร้อมกัน 3 ลำ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ท่าเทียบเรือที่ 1-2 : เป็นท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป สามารถรับสินค้าได้ปีละ 600,000 ตันต่อปี
- ท่าเทียบเรือที่ 3 :เป็นท่าเทียบเรือตู้สินค้า สามารถรับตู้สินค้าได้ 160,000 TEU/ปี

นอกจากนี้ยังมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ได้แก่ ลานวางตู้สินค้า 50,000 ตารางเมตร วางเรียงตู้ได้ 5,400 TEU และหัวจ่ายไฟฟ้าสำหรับตู้สินค้าแช่แข็ง 340 หัวจ่าย และโรงพักสินค้า 6,700 ตารางเมตร โดยบริเวณท่าเรือมีเรือลากจูงขนาด 1,600 แรงม้า 2 ลำ รอยกสินค้าทั่วไป 17 คัน รถตู้ยกสินค้า 14 คัน และหัวรถลาก 13 ชุด

อย่างไรก็ตามท่าเรือแห่งนี้ยังมีปัญหาในเรื่องของอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าด้วยรถยกและรถบรรทุกท่าเรือ เนื่องจากท่าเรือยังไม่มีปั้นจั่นหน้าท่าที่ใช้ยกขนตู้สินค้า ดังนั้นในการยกขนตู้สินค้าขึ้น-ลง จากเรือยังคงต้องใช้ปั้นจั่นเรือ แผนภาพที่ 4.7 แสดงแผนผังท่าเทียบเรือสงขลาและสภาพทั่วไปของท่าเรือสงขลาแสดงในแผนภาพที่ 4.8 และแผนภาพที่ 4.9 ตามลำดับ



แผนภาพที่ 4.7 แผนผังท่าเทียบเรือในท่าเรือสงขลา
ที่มา: Chaopaya Terminal International Co.,Ltd

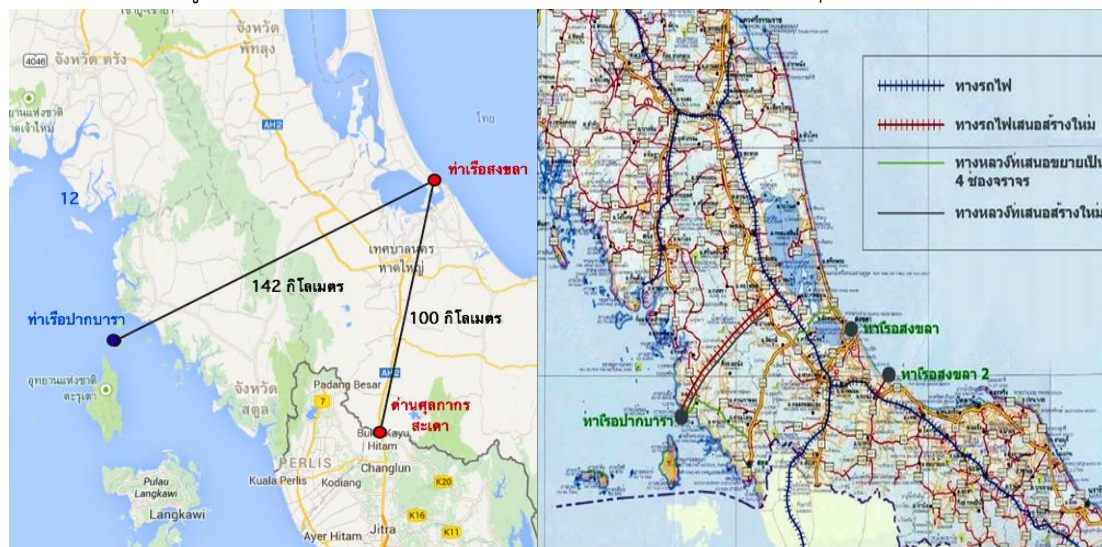


แผนภาพที่ 4.8 สภาพทั่วไปของท่าเรือสงขลา



แผนภาพที่ 4.9 ภาพมุมบนของท่าเรือน้ำลึกสงขลา

อย่างไรก็ตามในปัจจุบันได้มีการเร่งผลักดันเพื่อพัฒนาการขนส่งสินค้า และจูงใจให้ผู้ประกอบการไทยหันมาใช้การขนส่งทางน้ำมากขึ้น เพราะที่ผ่านมามีการขนส่งทางน้ำในประเทศมีแค่ร้อยละ 11-12 ของการขนส่งรวมในประเทศเท่านั้น โดยปัจจุบันได้มีการเดินหน้าพัฒนาท่าเรือสำคัญทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย ซึ่งได้แก่ ท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูลและท่าเรือสงขลา 2 ซึ่งในขณะนี้แผนการก่อสร้างท่าเรือปากบาราและท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ได้มีการวางโมเดลการพัฒนาท่าเรือไว้เรียบร้อยแล้วแต่กำลังอยู่ระหว่างการทำการสำรวจในเรื่องของผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ



แผนภาพที่ 4.10 ที่ตั้งท่าเรือสงขลา ท่าเรือสงขลา 2 และท่าเรือปากบารา

โดยท่าเรือปากบารานั้นเป็นท่าเรือน้ำลึกที่จะมีระบบรางที่เป็นแลนด์บริดจ์ (Landbridge) ระยะทางประมาณ 142 กิโลเมตรมาเชื่อมโยงกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย (ท่าเรือสงขลา) และมีการสร้างท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 เพื่อรองรับการเติบโตของระบบการขนส่งทางเรือในอนาคต แผนภาพที่ 4.10 แสดงที่ตั้งของท่าเรือปากบารา ท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 รวมถึงการเชื่อมโยงท่าเรือทั้งสองด้วยระบบราง

4.1.2.3 การคมนาคมทางราง (Railway Transport)

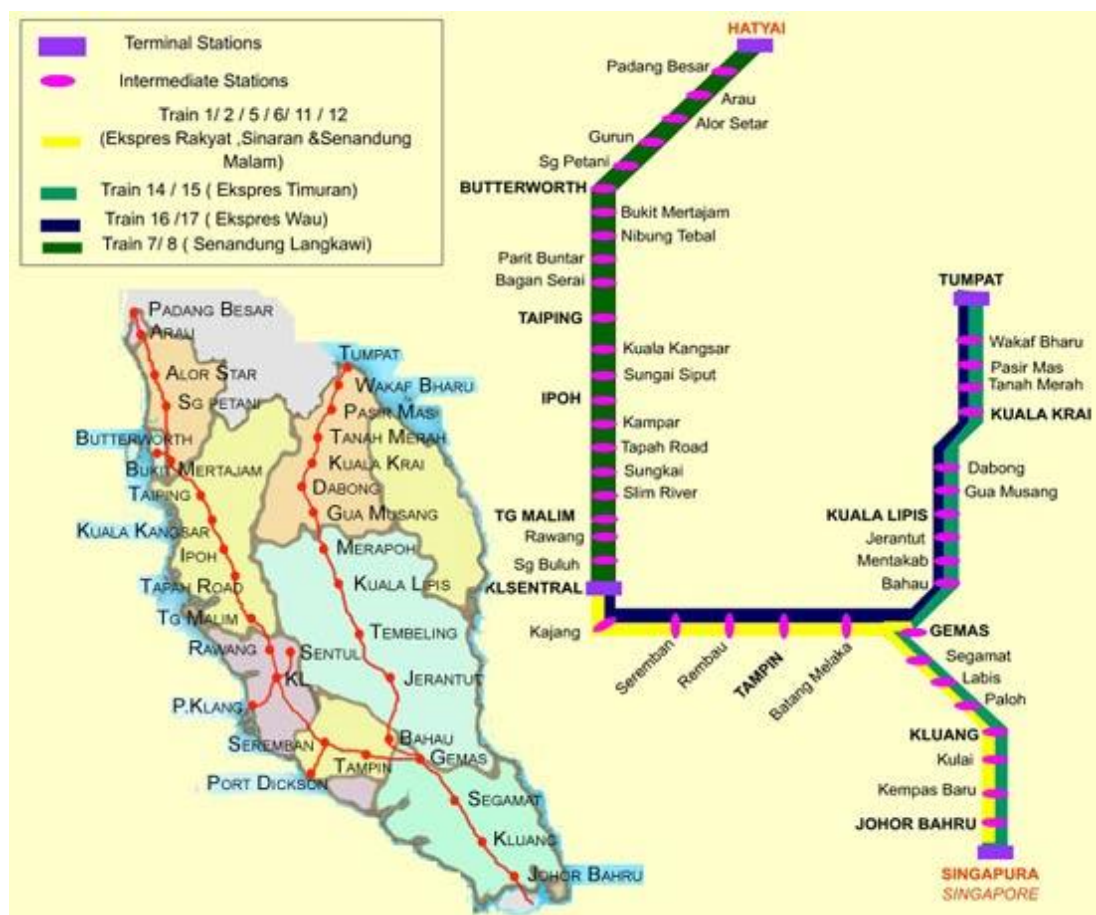
สำหรับเส้นทางรถไฟที่มีบทบาทสำคัญในการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าของจังหวัดสงขลา คือ เส้นทางรถไฟสายใต้ โดยเริ่มจากจังหวัดเพชรบุรี - จังหวัดสงขลา เริ่มก่อสร้างในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2452 แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2464 รวมระยะเวลาในการสร้างทางรถไฟ 12 ปี เติมน้ำมัน 11 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ยะลา และสตูลปลายทางที่สุโขทัย จังหวัดนครราชสีมา มีสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่เป็นสถานีหลักเชื่อมต่อกับสถานีปาดังเบซาร์ (Padang Besar) ในประเทศมาเลเซีย โดยมีระยะทางจากกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ ประมาณ 947 กิโลเมตร และจากหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ 45 กิโลเมตร แผนภาพที่ 4.11 แสดงเส้นทางการเดินรถไฟของประเทศไทย และแผนภาพที่ 4.12 แสดงสถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่และตารางการเดินรถ



แผนภาพที่ 4.11 เส้นทางการเดินทางรถไฟของประเทศไทย (เส้นสีแดงคือทางรถไฟสายใต้)



แผนภาพที่ 4.12 สถานีรถไฟชุมทางหาดใหญ่และตารางการเดินรถ



แผนภาพที่ 4.13 แผนที่เส้นทางรถไฟจากหาดใหญ่-มาเลเซีย-สิงคโปร์

โดยทางรถไฟสายใต้เป็นเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเพียงสายเดียวที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน ทำให้การเดินทางระหว่างไทยกับมาเลเซียสะดวกมากขึ้น และสามารถเดินทางไปยังเมืองสำคัญของมาเลเซียได้ ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีการเดินรถไฟระหว่างกรุงเทพฯ-บัตเตอร์เวิร์ธ (Butterworth) ขาขึ้นและขาล่องวันละ 1 เที่ยว โดยสถานีรถไฟบัตเตอร์เวิร์ธ (Butterworth) ตั้งอยู่ในเขตเมืองบัตเตอร์เวิร์ธ (Butterworth) รัฐปีนัง หรือ ออกเดินทางจากสถานีชุมทางหาดใหญ่ในเวลา 10.00 น. โดยจากสถานีนี้ สามารถเดินทางด้วยรถไฟไปยังกัวลาลัมเปอร์ และประเทศสิงคโปร์ได้ แผนภาพที่ 4.13 แสดงแผนที่เส้นทางรถไฟจากหาดใหญ่-มาเลเซีย-สิงคโปร์

ปัจจุบันรถบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ของไทยนิยมมาเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้นแค่ที่บริเวณสถานีปาดังเบซาร์ โดยพื้นที่และอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าของมาเลเซียมีความทันสมัยกว่าไทยมาก แผนภาพที่ 4.14 แสดงการเปลี่ยนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์บริเวณสถานีรถไฟปาดังเบซาร์ ประเทศมาเลเซีย



แผนภาพที่ 4.14 เปลี่ยนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ บริเวณสถานีรถไฟปาดังเบซาร์

4.1.3 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม

4.1.3.1 SWOT พื้นที่ด่านชายแดนสะเดา

จุดแข็ง (Strength)

- ปัจจุบันด้านศุลกากรสะเดาเป็นด่านที่มีปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านเขตแดนทางบกสูงที่สุดในประเทศไทย
- ด่านสะเดาเป็นประตูทางใต้ของไทยบนแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) และตั้งอยู่บนเส้นทางที่สำคัญในการขนส่งสินค้าไปสู่ตลาดเอเชีย มีโครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมโยงทุกประเภท พร้อมพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์ที่ครบวงจร
- เป็นช่องทางขนส่งหลักทางถนนและรางเชื่อมต่อมาเลเซีย สู่สิงคโปร์ และใกล้ท่าเรือปีนังและท่าเรือกลางของประเทศมาเลเซีย
- บริเวณรอบๆพื้นที่เป็นตลาดเชื่อมโยงระหว่างผู้ซื้อมาเลเซียและผู้ส่งออกฝั่งไทยกับผู้ผลิตต่างๆของประเทศไทย อยู่ใกล้พื้นที่อุตสาหกรรมหนัก อุตสาหกรรมยางพารา และอุตสาหกรรมฮาลาลของประเทศมาเลเซียรวมถึงเป็นแหล่งผลิตและแปรรูปยางพาราที่สำคัญของประเทศไทย อีกทั้งเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมยางพารา ผลิตภัณฑ์อาหารทะเล

จุดอ่อน (Weakness)

- เนื่องจากมีปริมาณนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านสะเดาเป็นจำนวนมากทำให้เกิดปัญหาด้านความแออัดของพื้นที่บริเวณด่าน ทำให้ไม่สามารถรองรับการบริการได้อย่างเพียงพอ ทั้งทางด้านการขนส่งสินค้า โลจิสติกส์ และการผ่านแดนของประชาชนทั้งสองประเทศ
- ผู้ส่งออกสินค้าของไทยจำนวนไม่น้อย ยังขาดความรู้ความเข้าใจในขั้นตอน และพิธีการทางศุลกากร จึงเกิดความล่าช้า เอกสารไม่ครบ ไม่เข้าใจภาษาอังกฤษ รวมถึงสินค้าบางชนิดไม่ได้คุณภาพ ไม่มีตราเครื่องหมายฮาลาล เป็นต้น
- การดำเนินงานเกี่ยวกับด้านศุลกากรที่มีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน โดยเฉพาะการของบประมาณของแต่ละหน่วยงานจะเป็นลักษณะแยกส่วนกัน ไม่ได้มีการของบประมาณในภาพรวมของโครงการเดียวกัน โดยบางหน่วยงานได้รับการจัดสรรงบประมาณ แต่บางหน่วยงานได้รับการจัดสรรงบประมาณที่ไม่เหมาะสม จึงก่อให้เกิดความไม่เป็นเอกภาพในการพัฒนา รวมทั้งการบริหารที่ไม่มีเอกภาพในการแก้ปัญหา

โอกาส (Opportunity)

- พื้นที่ติดต่อกับประเทศมาเลเซีย สามารถเชื่อมโยงการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว
- อยู่ใน 1 ใน 5 พื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพเหมาะสมที่รัฐบาลผลักดันให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก
- อยู่ในแผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 3 ฝ่าย ได้แก่ อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT)
- รัฐบาลเล็งเห็นถึงความสำคัญในการก่อสร้างด่านศุลกากรแห่งใหม่และผลักดันในการขยายพื้นที่ด่านฯ

อุปสรรค (Threats)

- ปัญหาความไม่สงบของจังหวัดชายแดนภาคใต้ ทำให้ขาดความเชื่อมั่นในการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวของพื้นที่ รวมถึงการตัดขาดของเส้นทางในการขนส่งสินค้า
- การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยผ่านแดนเข้าประเทศมาเลเซียนั้น มีอุปสรรคขั้นตอนลำบากและยุ่งยากกว่าการนำเข้าสินค้าจากประเทศมาเลเซียเนื่องจาก รัฐบาลมาเลเซียป้องกันมิให้ยาเสพติดและสิ่งผิดกฎหมายเข้าสู่ประเทศมาเลเซีย

4.1.3.2 การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาค (Macro Environment Analysis)

การวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพารา ประกอบด้วย การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาค (Macro Environment Analysis) โดยใช้วิเคราะห์ PEST Analysis โดยองค์ประกอบการวิเคราะห์ประกอบด้วย

- 1) การวิเคราะห์เชิงนโยบาย (Politics: P) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยทางนโยบายและการเมืองรวมทั้งนโยบายภายในประเทศ และนโยบายความร่วมมือระดับภูมิภาค นโยบายของรัฐมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการอย่างสูง การวิเคราะห์เรื่องนโยบายและการเมืองเป็นสิ่งที่ช่วยผู้ประกอบการตัดสินใจในการลงทุนหรือการปรับตัวทางด้านธุรกิจ
- 2) การวิเคราะห์ภาพรวมเชิงเศรษฐกิจ (Economics: E) ปัจจัยทางเศรษฐกิจของประเทศมีผลโดยตรงกับธุรกิจในประเทศนั้นๆ เพราะเป็นตัวกำหนดกำลังซื้อของคนในประเทศ รวมถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจของโลกก็มีผลต่อกำลังซื้อของคนในประเทศต่างๆ ดังนั้นการวิเคราะห์ภาพรวมทางเศรษฐกิจจึงมีความสำคัญต่อการตัดสินใจทางด้านธุรกิจ
- 3) การวิเคราะห์เชิงสังคมวัฒนธรรม (Socio-culture: S) ปัจจัยทางสังคมเป็นการวิเคราะห์เพื่อให้เข้าใจถึงสภาพแวดล้อมทางสังคม วัฒนธรรมของคนในพื้นที่ซึ่งมีความสำคัญต่อความราบรื่นของการดำเนินงานของธุรกิจ และการแนะนำสินค้าเข้าสู่ตลาด
- 4) การวิเคราะห์เชิงเทคโนโลยี (Technology: T) เป็นการวิเคราะห์ถึงแนวโน้มทางการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับธุรกิจ

1) การวิเคราะห์เชิงนโยบาย (Politics: P)

- ภาครัฐได้มีนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตผลทางการเกษตรโดยให้ความสำคัญกับการนำเอาผลิตผลทางการเกษตรเข้าสู่กระบวนการแปรรูปในระดับอุตสาหกรรม เพื่อเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่ม เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยมีการส่งออกผลิตผลทางการเกษตรส่วนใหญ่ในรูปของวัตถุดิบหรือผลิตผลที่มีการแปรรูปขั้นต้นที่มีมูลค่าต่ำ อาทิ การสนับสนุนให้มีการนำเอาผลิตผลยางพาราที่ได้ เข้าสู่กระบวนการแปรรูปในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและส่งออกทดแทนการส่งออกในรูปของยางแท่งและวัตถุดิบขั้นต้นที่มีมูลค่าต่ำ โดยมีการดำเนินโครงการหลายโครงการผ่านองค์การสวนยาง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ อาทิเช่น
 - โครงการพัฒนาตลาดและแปรรูปยางเพื่อเพิ่มมูลค่าตามนโยบายของรัฐบาล
 - โครงการก่อสร้างโรงงานต้นแบบเพื่อเพิ่มมูลค่าด้านยางพารา
 - โครงการบริหารจัดการศูนย์เครือข่ายถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านยางพาราครบวงจร (กิจกรรมที่ 1 เชื่อมโยงเครือข่าย)
 - โครงการบริหารจัดการศูนย์เครือข่ายถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านยางพาราครบวงจร (กิจกรรมที่ 2 เผยแพร่ความรู้)
 - โครงการบริหารจัดการศูนย์เครือข่ายถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านยางพาราครบวงจร (กิจกรรมที่ 3 ศูนย์เรียนรู้)
- คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบ เห็นชอบ และอนุมัติ ตามมติคณะกรรมการนโยบายยางธรรมชาติ (กยณ.) ครั้งที่ 3/2557 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2557 รับทราบแนวทางการบริหารจัดการยางขององค์การสวนยาง และเห็นชอบการดำเนินงานตามโครงการ 4 โครงการดังต่อไปนี้
 - โครงการสร้างมูลค่าผลิตภัณฑ์กันชนรักษาเสถียรภาพราคายาง
 - โครงการชดเชยรายได้แก่เกษตรกรชาวสวนยาง
 - โครงการสนับสนุนสินเชื่อเกษตรกรชาวสวนยางรายย่อยเพื่อประกอบอาชีพเสริม
 - โครงการสนับสนุนสินเชื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนแก่ผู้ประกอบการยาง

2) การวิเคราะห์ภาพรวมเชิงเศรษฐกิจ (Economics: E)

- รายงานแนวโน้มเศรษฐกิจโลก (Global Economic Prospects-GEP) จัดพิมพ์โดยธนาคารโลกรายงานว่า หลังจากที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี 2557 เป็นที่น่าผิดหวัง แต่ปี 2558 นี้แนวโน้มจะดีขึ้น ประเทศกำลังพัฒนาจะเติบโตมากขึ้นในปีนี้ ส่วนหนึ่งเกิดจากราคาน้ำมันดิบลดลง เศรษฐกิจของสหรัฐฯ ที่เข้มแข็งขึ้น อัตราดอกเบี้ยที่ยังคงอยู่ในระดับต่ำ และความผันผวนที่น้อยลงของเศรษฐกิจประเทศตลาดเกิดใหม่ที่มีขนาดใหญ่ ในปี 2557 เศรษฐกิจโลกขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 2.3 และคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกในปี 2558 นี้จะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3 ในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 3.3 โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจของสหรัฐฯ และอังกฤษมีแนวโน้มฟื้นตัวเนื่องจากตลาดแรงงานฟื้นตัวและนโยบายทางการเงินยังคงผ่อนคลาย ในทางกลับกันประเทศในแถบยุโรปและญี่ปุ่นได้มีการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจอย่างลุ่มๆดอนๆ เนื่องจากผลของภาวะวิกฤติทางการเงินที่ยังคงมีอยู่ ส่วนจีนกำลังชะลอเศรษฐกิจอย่างระมัดระวัง คาดว่าเศรษฐกิจจีนจะชะลอตัวลงแต่ยังคงเติบโตอย่างเข้มแข็งในระดับร้อยละ 7.1 ต่อปี (จากร้อยละ 7.4 ในปี 2557) และอยู่ที่ร้อยละ 7 ในปี 2559 สำหรับเศรษฐกิจไทยในปี 2558 สำนักงานเศรษฐกิจการคลังคาดว่า เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มขยายตัวในอัตราเร่งขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 4.1 (โดยมีช่วงคาดการณ์ที่ร้อยละ 3.6 – 4.6)
- ปัจจัยพื้นฐานที่กำหนดราคายางพาราคือความต้องการใช้ (อุปสงค์) และปริมาณผลผลิต (อุปทาน) โดยปริมาณการใช้ยางของโลกจะขึ้นกับภาวะเศรษฐกิจโลกโดยปัญหาเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกาส่งผลให้ปริมาณการใช้ยางเพิ่มขึ้นน้อยกว่าการเพิ่มขึ้นของพื้นที่เพาะปลูกยาง
- ในปี 2013 จีนมีปริมาณการผลิตยางพาราธรรมชาติประมาณ 8.56 แสนตัน ในขณะที่เดียวกัน พื้นที่ปลูกยางพาราในประเทศจีนเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์เติบโตอย่างรวดเร็ว โดยแหล่งผลิตของจีนคือมณฑลไห่หนานและหยุนหนาน นอกจากนี้จีนกำลังเร่งลงทุนเพาะปลูกยางพาราในประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทย เช่น ลาว กัมพูชา และเวียดนาม โดยผลผลิตยางพาราที่จีนลงทุนเพาะปลูกในตอนเหนือของลาว ได้เริ่มออกสู่ตลาดและส่งออกไปยังจีนแล้ว
- การส่งออกยางพาราแปรรูปในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง ถือเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับวัตถุดิบจากภาคการเกษตร ซึ่งมูลค่าเพิ่มหรือรายได้ที่เกิดขึ้นนี้จะกระจายไปสู่เกษตรกรและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง อันจะส่งผลดีต่อสถานะเศรษฐกิจโดยรวม เนื่องจากยางพารา เป็นผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรที่มีความเชื่อมโยงสายโซ่อุปทานการผลิตตั้งแต่ระดับต้นน้ำ (ภาคการเกษตร) ไปจนถึงระดับกลางน้ำและปลายน้ำ (ภาคอุตสาหกรรมและการค้า) ซึ่งเป็นปัจจัยในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวมทั้งในระดับท้องถิ่นและในระดับประเทศ
- อย่างไรก็ตามการขาดความเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทาน และการรวมกลุ่มเครือข่ายในลักษณะของคลัสเตอร์ ยังเป็นปัญหาสำคัญของการดำเนินงานของทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจในอุตสาหกรรมยางพารา โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมยางพาราของไทย อันส่งผลให้เกิดปัญหาการขาดประสิทธิภาพในกระบวนการผลิตนับตั้งแต่การผลิตวัตถุดิบ การแปรรูปในระดับอุตสาหกรรมและการวางแผนการตลาดที่ยังขาดความสอดคล้องในการดำเนินงาน รวมถึงปัญหาการขาดการกำหนดมาตรฐานสินค้าร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการและผู้บริโภคในระดับต่างๆ ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่วนหนึ่งเกิดจากลักษณะการดำเนินธุรกิจโดยรวมของประเทศที่มีผู้ประกอบการรายย่อยเป็นจำนวนมาก และขาดการรวมกลุ่มเพื่อกำหนดทิศทาง การพัฒนาาร่วมกันทั้งภายในกลุ่มของผู้ประกอบการธุรกิจประเภทเดียวกันและกลุ่มธุรกิจที่มีความเกี่ยวเนื่องกันในระบบโซ่อุปทาน

3) การวิเคราะห์เชิงสังคมวัฒนธรรม (Socio-culture: S)

ในอดีตนั้นยางพาราเป็นผลผลิตทางการเกษตรที่ทำให้เกิดการสร้างงานและอาชีพในชนบท และสามารถช่วยลดและแก้ปัญหาการเคลื่อนย้ายของแรงงานจากชนบทไปสู่สังคมเมือง และส่งผลให้เกิดความเข้มแข็งของชุมชน แต่อย่างไรก็ตามจากปัญหาราคายางตกต่ำ ทำให้เกิดผลกระทบต่อชาวสวนยางพาราเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ยังมีต้นทุนที่สูงในส่วนของการแบ่งค่าตอบแทนระหว่างเจ้าของสวนยางกับลูกจ้างที่กรีดยางซึ่งเมื่อราคายางตกต่ำ รายได้ก็ไม่คุ้มกับรายจ่ายที่เกิดขึ้น ซึ่งปัจจุบันเริ่มมีชาวสวนยางเริ่มขายสวนของตนเอง ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาสังคมอื่นๆตามมา

4) การวิเคราะห์เชิงเทคโนโลยี (Technology: T)

การพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับยางพารา ปัจจุบันการพัฒนาของเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม ยางพาราสามารถเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพของการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมได้เป็นอย่างมาก โดยประเทศไทย ได้มีการดำเนินการในด้านต่างๆ เพื่อยกระดับกระบวนการผลิตของอุตสาหกรรมยางพาราให้มีการใช้ประโยชน์จาก เทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตที่ทันสมัย ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตรและนำไปสู่ การเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมเกษตรในอนาคต หลายโครงการ เช่น โครงการก่อสร้างโรงงานต้นแบบเพื่อเพิ่มมูลค่าด้านยางพารา และ โครงการบริหารจัดการศูนย์เครือข่ายถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านยางพาราครบวงจร เป็นต้น

4.1.4 แผนพัฒนาสงขลา และ สะเตาะ

จากการประเมินแนวโน้มการค้าขายแดนเห็นได้ว่ามูลค่าการค้าขายแดนของจังหวัดสงขลา มีแนวโน้มในการขยายตัวเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ส่งผลให้จังหวัดสงขลา มีแนวโน้มในการเป็นศูนย์กลางการค้า และการส่งออกในภูมิภาคใต้ตอนล่าง จึงมีแนวทางในการพัฒนาต่างๆ ดังนี้

1. ด้านการคมนาคมเพื่อการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ต่างๆที่ตามมา จึงพิจารณาการตั้งศูนย์ขนส่งสินค้า เพื่อลดการแออัดและเป็นจุดรวมในการค้าและขนส่ง
2. ด้านการจัดตั้งศูนย์แสดงสินค้า เพื่อใช้ในการประชาสัมพันธ์และดึงดูดนักลงทุนในการขยายฐานการค้าต่อไป

4.1.4.1 การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดสงขลา

สำหรับในเรื่องของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดสงขลา นั้น ในปัจจุบันมี 2 เรื่องหลัก ได้แก่

- ถนนมอเตอร์เวย์ สายหาดใหญ่ - ชายแดน
- พัฒนารถไฟรางคู่ เส้นทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์

1. ถนนมอเตอร์เวย์ สายหาดใหญ่ - ชายแดน

ทางหลวงพิเศษมอเตอร์เวย์ระหว่างเมืองหาดใหญ่-ด่านชายแดนมาเลเซีย หรือ ด่านสะเดานั้น ได้ถูกนำมาพิจารณาเพื่อเป็นแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของจังหวัดสงขลา เนื่องจากจังหวัดสงขลา นั้น เป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยโครงการสร้างทางด่วนหาดใหญ่-ด่านสะเดา ทางทางพิเศษฯ ได้ศึกษาเรื่องนี้มานานกว่า 5 ปี ซึ่งอยู่ในรูปแบบของทางพิเศษเชื่อมระหว่างหาดใหญ่-ด่านสะเดา โดยมีทางเลือก 3 แนวทาง แต่สำหรับเส้นทางที่ชัดเจนที่สุด ได้แก่ เส้นทางขนานแนวท่อก๊าซของรัฐบาลไทยที่ร่วมกับรัฐบาลมาเลเซีย ภายใต้ชื่อบริษัท ทรานส์ไทย-มาเลเซีย จำกัด เนื่องจากเป็นระยะที่ใกล้ที่สุด ค่าใช้น้อยที่สุด กระทบกับชาวบ้านน้อยที่สุด และเสียค่าเวนคืนน้อยที่สุด ทั้งนี้ โครงการดังกล่าว การทางพิเศษฯ ได้ผ่านขั้นตอนการทำประชาพิจารณ์ การสำรวจออกแบบ การพบปะผู้นำชุมชนและชาวบ้านทุกพื้นที่ที่มีผลกระทบทุกชุมชน ทุกอำเภอ โครงการอยู่ในขั้นตอนสุดท้ายรอยื่นเสนอต่อสำนักงานสิ่งแวดล้อมฯ พร้อมจะนำเสนอต่อบอร์ดกระทรวงคมนาคมและรัฐบาลในเร็วๆ นี้ ซึ่งโครงการนี้ใช้งบฯ ลงทุนกว่า 1 หมื่นล้านบาท รวมจุดลานขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ ระบบพิธีการศุลกากร ศูนย์อาหาร ครบครัน งบฯลงทุนใกล้เคียงกับที่ คสช.จะจัดสร้างมอเตอร์เวย์หาดใหญ่-ด่านสะเดา โดยที่ยังไม่

ขนาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์

การเตรียมตัวเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ระบบขนส่งก็เป็นอีกปัจจัยสำคัญเพื่อรองรับการแข่งขันทางการค้า โดยเฉพาะ

4-20



แผนภาพที่ 4.16 การพัฒนารถไฟรางคู่

4.1.4.2 การพัฒนาด้านศุลกากรสะเดา

- จากปริมาณการค้า ปริมาณนักท่องเที่ยว ปริมาณรถบรรทุกทัศนจร และรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีเป็นจำนวนมาก และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่พื้นที่การให้บริการมีจำกัดไม่เพียงพอ
- ทำให้เกิดปัญหาความแออัดการจราจรติดขัดมีข้อจำกัดด้านการให้บริการ อันเป็นปัญหาส่งผลกระทบถึงการการค้าทางท่องเที่ยว รวมถึงภาพลักษณ์ของประเทศ
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จังหวัดสงขลา และกรมศุลกากร จึงได้มีแผนที่จะให้มีการขยายพื้นที่ด้านพรมแดนสะเดา
- โดยมีวัตถุประสงค์ให้มีการขยายพื้นที่ด้านหลังด้านพรมแดนสะเดาฝั่งขาออกไปประเทศมาเลเซีย โดยจะจัดสร้างเป็นลานจอดสำหรับรถสินค้าและรถยนต์ส่วนบุคคลที่รอการเดินทางผ่านแดนออกไป พร้อมสร้างถนนเลียบริ้วชายแดนไปเชื่อมต่อกับพื้นที่โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่
- เพื่อเป็นการบรรเทาความแออัดในปัจจุบันรวมถึงเป็นการอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการนำเข้า-ส่งออกและการท่องเที่ยว

4.1.4.3 โครงการปรับปรุงด้านสะเดา

พื้นที่โครงการเป็นที่ดินป่าสงวนแห่งชาติป่าคลองลำปำ โดยมีพื้นที่ 18 ไร่ 1 งาน 13.5 ตารางวา

โครงการปรับปรุงด้านสะเดาแห่งใหม่

- กรมศุลกากรได้สำรวจพื้นที่เพื่อก่อสร้างด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ ตั้งอยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติป่าคลองลำปำ
- เนื้อที่ 720 - 3 - 83 ไร่
- ตั้งอยู่ที่ตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ห่างจากด่านพรมแดนสะเดาปัจจุบันไปทางทิศตะวันออก 1.5 กิโลเมตร
- เป็นพื้นที่ที่ประเทศมาเลเซียจะทำการขยายพัฒนาด้านศุลกากรภายใต้โครงการ KOTA PERDANA : Project Kota Perdana ซึ่งตั้งอยู่ตรงข้ามกับพื้นที่ดังกล่าว
- ทั้งนี้กรมศุลกากรได้ขออนุญาตใช้พื้นที่จำนวนทั้งหมด 720 - 3 - 89 ไร่ ไปยังสำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2551 และได้รับความเห็นชอบในหลักการให้กรมศุลกากรใช้พื้นที่ โดยมีเงื่อนไข 4 ประการ คือ

1. เกษตรกรผู้ถือครองครองที่ดินจะต้องยินยอมสละสิทธิที่ดินให้กับกรมศุลกากร
2. กรมศุลกากรต้องเยียวยาความเดือดร้อนโดยจ่ายค่าชดเชยให้กับเกษตรกร
3. ต้องกันพื้นที่ส่วนหนึ่งให้เกษตรกรเข้าทำประโยชน์ในที่ดิน
4. ต้องได้รับความเห็นชอบจากสภาเทศบาลตำบลสำนักขาม

4.1.4.4 โครงการพัฒนาอื่นๆ เพื่อรองรับการพัฒนาด้านศุลกากรสะเดา

- กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่ - ชายแดนไทยมาเลเซีย ในปี 2555 งบประมาณ 25 ล้านบาท
- ซึ่งจังหวัดสงขลาเสนอให้ศึกษาเรื่อง Flood Way หรือ Water Way และระบบขนส่งมวลชนระบบรางเพิ่ม ทั้งนี้กรมทางหลวงได้รับข้อเสนอแนะไว้ประกอบการศึกษาโครงการ

4.2 ภาพรวมการค้าชายแดน โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่การค้าชายแดนไทย - ลาว ด้านจังหวัดมุกดาหาร

สำหรับภาพรวมด้านชายแดนไทย-ลาวนั้น เป็นการค้าที่มีทั้งการค้าในระบบและนอกระบบ ในปัจจุบันประเทศไทยมีจุดผ่านแดนเพื่อนำเข้า-ส่งออกเชื่อมไปยังสปป.ลาวรวมสิ้น 47 แห่ง ซึ่งประกอบด้วยจุดผ่านแดนถาวร 15 แห่ง และจุดผ่อนปรนทางการค้า 32 แห่ง ครอบคลุมพื้นที่ 11 จังหวัดของประเทศไทย อันได้แก่ เชียงราย น่าน เลย หนองคาย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร อุบลราชธานี พะเยา อุดรดิตถ์ อำนาจเจริญ ซึ่งเชื่อมกับสปป.ลาวทั้งสิ้น 9 แขวง โดยจังหวัดของประเทศไทยที่มีศักยภาพโดดเด่นในการค้าชายแดนกับสปป.ลาว นั้นในปัจจุบันนั้นเป็นจังหวัดที่อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ หนองคาย มุกดาหาร นครพนม และในอนาคตพื้นที่ชายแดนไทย-ลาว ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ 8 จังหวัดลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ เชียงราย เลย หนองคาย นครพนม มุกดาหาร อุบลราชธานี และจังหวัดบึงกาฬ จะเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพในการพัฒนาอุตสาหกรรมมากขึ้น

สำหรับจุดผ่านแดนที่เป็นประตูการส่งออกและนำเข้าสินค้าระหว่างไทยและสปป.ลาว และสินค้าที่จะผ่านแดนระหว่างไทยและสปป.ลาวที่ถือว่าถูกต้องตามกฎหมายและมีหลักฐานรับรองทางราชการทั้งสองฝ่าย ซึ่งผู้ประกอบการโลจิสติกส์ควรให้ความสนใจทำธุรกิจและเป็นจุดผ่านแดนถาวร มีดังต่อไปนี้

1. ด้านหนองคาย (อ.เมือง จ.หนองคาย) – ด้านท่านาแล้ง (เมืองหาดทรายฟอง นครเวียงจันทน์)
2. ด้านท่าเสาดีจ (อ.เมือง จ.หนองคาย) – ด้านท่าเตือ (เมืองหาดทรายฟอง นครเวียงจันทน์)
3. ด้านบึงกาฬ (อ.เมือง จ.บึงกาฬ) – ด้านเมืองปากซัน (แขวงบอลิคำไซ)
4. ด้านช่องเม็ก (อ.สิรินธร จ.อุบลราชธานี) – ด้านบ้านวังเต่า (เมืองปากเซ แขวงจำปาสัก)
5. ด้านบ้านปากแซง (จ.อุบลราชธานี) – ด้านบ้านปากตะพาน (เมืองละครเพ็ง แขวงสาละวัน)
6. ด้านนครพนม (จ.นครพนม) – ด้านเมืองท่าแขก (แขวงคำม่วน)
7. ด้านมุกดาหาร (จ.มุกดาหาร) – ด้านเมืองคันทะบุรี (แขวงสะหวันนะเขต)
8. ด้านเชียงของ (จ.เชียงราย) – ด้านเมืองห้วยทราย (แขวงบ่อแก้ว)
9. ด้านเชียงแสน (อ.เชียงแสน จ.เชียงราย) – ด้านเมืองตันผึ่ง (แขวงบ่อแก้ว)
10. ด้านท่าลี่ (อ.ท่าลี่ จ.เลย) – ด้านเมืองแก่นท้าว (แขวงไชยะบุรี)
11. ด้านเชียงคาน (อ.เชียงคาน จ.เลย) – ด้านसानะคาม (แขวงเวียงจันทน์)
12. ด้านบ้านนากระเซิง (อ.ท่าลี่ จ.เลย) – ด้านเมืองบ้านหม้อ (เมืองแก่นท้าว แขวงไชยะบุรี)
13. ด้านบ้านห้วยโก๋น (อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน) – ด้านบ้านน้ำเงิน (เมืองเงิน แขวงไชยะบุรี)



แผนภาพที่ 4.17 ด้านชายแดนประเทศไทย-สปป.ลาวที่สำคัญของประเทศไทย

แผนภาพที่ 4.17 แสดงรายละเอียดจุดผ่านแดนที่สำคัญระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาว ทั้งนี้สินค้าที่ขนส่งจาก สปป.ลาว จะผ่านแดนไทยเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ โดยจะนำสินค้าขึ้นเรือทั้งหมดที่ทำเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ นอกจากนี้ในอนาคตยังมีโครงการยกระดับจุดผ่อนปรนบางแห่งให้เป็นจุดผ่านด่านถาวร

เนื่องจากประเทศไทยและสปป.ลาวนั้น มีเขตแดนส่วนใหญ่คั่นกลางด้วยแม่น้ำโขงที่มีความกว้างของลำน้ำค่อนข้างมาก โดยในบางพื้นมีความกว้างเกือบ 1 กิโลเมตร ซึ่งทำให้จุดผ่านแดนที่เป็นประตูการค้าระหว่างไทยและสปป.ลาวนั้นเป็นไปด้วยความยากลำบาก โดยในอดีตนั้นจะเน้นการขนส่งสินค้าข้ามแดนทางเรือและแพขนานยนต์ ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าในการลำเลียงสินค้าข้ามแดนเป็นอย่างมาก อีกทั้งปริมาณสินค้าส่งออกและนำเข้าเริ่มมีจำนวนสูงขึ้น ปัจจุบันจึงได้มีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวทั้งสิ้นถึง 5 แห่ง เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและเป็นการ

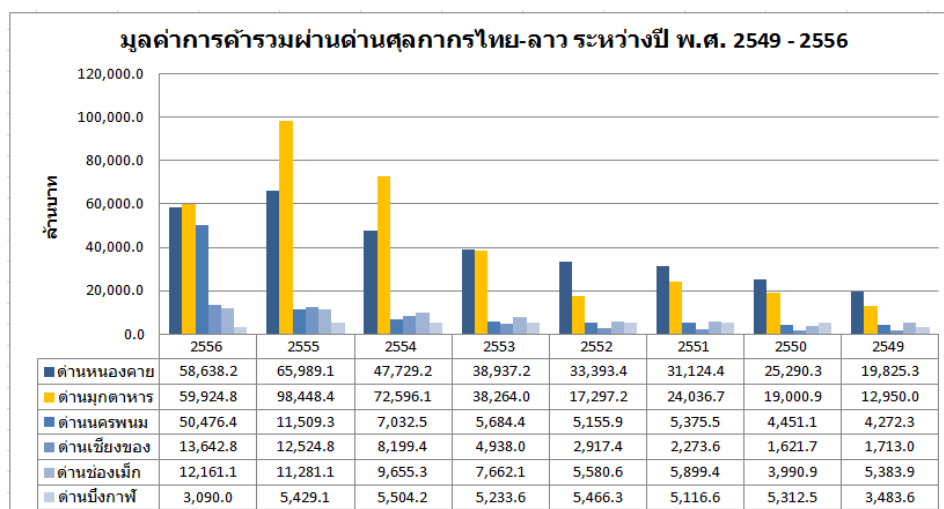
ประหยัดเวลาในการขนส่งสินค้ามากยิ่งขึ้น สำหรับตำแหน่งที่ตั้งของสะพานมิตรภาพไทย-ลาวทั้ง 5 แห่งนั้นแสดงในแผนภาพที่ 4.16 และรายละเอียดจุดเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาวนั้นสรุปได้ในตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 5 แห่งและจุดเชื่อมโยงต่างๆ

สะพาน	เชื่อมต่อระหว่าง	เปิดดำเนินการเมื่อ
สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1	จังหวัดหนองคาย – กรุงเทพมหานคร	8 เม.ย. 2537
สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2	จังหวัดมุกดาหาร – เมืองโกสุมพิสัย แขวงสหัสขันธ์	20 ธ.ค. 2549
สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3	จังหวัดนครพนม – เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน	11 พ.ย. 2554
สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 4	อ.เชียงของ จังหวัดเชียงราย – เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว	11 ธ.ค. 2556
สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 5	จังหวัดบึงกาฬ – เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ	กำลังดำเนินการ

สำหรับการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาว นั้นมีอย่างต่อเนื่อง โดยจากที่ผ่านมาพบว่า สปป.ลาวมีการนำเข้าสินค้าจากประเทศไทยมากที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 50 ของการนำเข้าทั้งหมด แต่อย่างไรก็ตามสปป.ลาว นั้น มีประชากรเพียง 5 - 7 ล้านคน ทำให้มูลค่าการค้ารวมระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาวนั้นยังไม่โดดเด่นเท่ากับการค้าชายแดนประเทศมาเลเซียและเมียนมาร์ อย่างไรก็ตามในปัจจุบันนี้ประเทศไทยได้ให้สิทธิพิเศษด้านภาษีศุลกากร (ASEAN Integration System of Preferences – AISP) กับ สปป.ลาวโดยได้รับยกเว้นอากรหรือลดอัตราอากรเพื่อเพิ่มการส่งออกสินค้ามายังประเทศไทย กอปรทั้งในปัจจุบันมีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวถึง 4 แห่ง ทำให้มูลค่าการค้าชายแดนไทย – ลาว เพิ่มขึ้นทุกปี

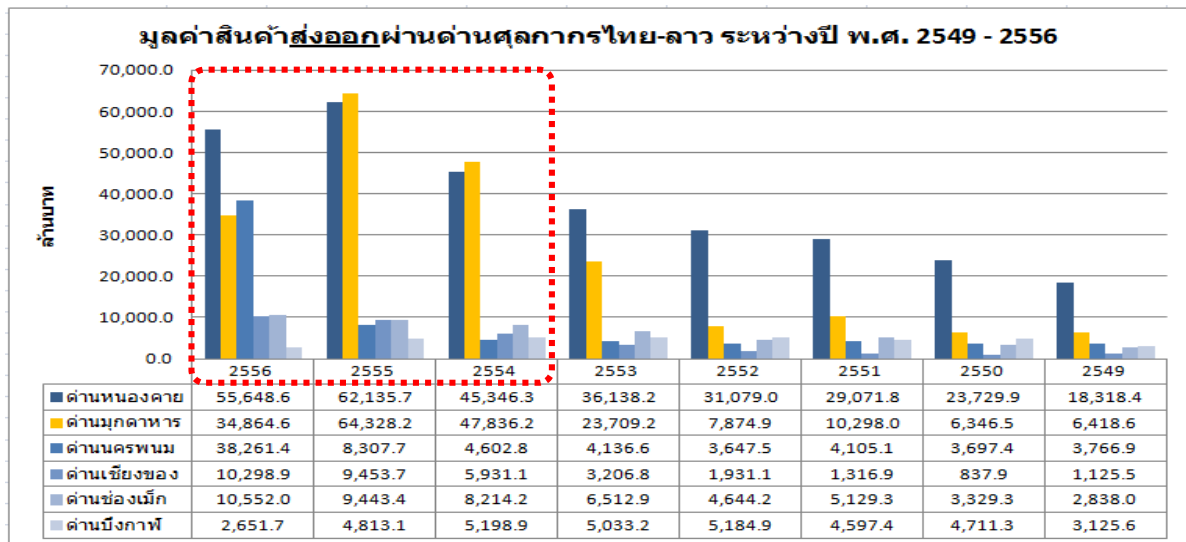
โดยหลังจากที่มีการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวทั้ง 4 แห่ง ทำให้มีการไหลของสินค้าผ่านชายแดนไทย-ลาวเพิ่มมากขึ้น โดยเห็นได้จากแผนภาพที่ 4.18 ยอดรวมมูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกมีจำนวนสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงปี 2554 - 2556 โดยมีจังหวัดที่มีปริมาณการ นำเข้า-ส่งออกที่โดดเด่น 3 จังหวัดแรก ได้แก่ จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดหนองคายและจังหวัดนครพนม ตามลำดับ ทั้งนี้เนื่องจากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เพื่อเป็นการเชื่อมโยงและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนได้ง่ายขึ้นนั่นเอง โดยในปี 2555 ภาพรวมการส่งออกสินค้าไทยไปยังสปป.ลาว มีมูลค่าประมาณ 109,059 ล้านบาท ปรับตัวขึ้นจากปี 2554 กว่าร้อยละ 34.43 โดยเฉพาะการค้าชายแดนไทย-ลาว จังหวัดมุกดาหาร นั้นมีมูลค่าการส่งออกปี 2555 สูงถึง 64,328.2 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 26.29 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด (ดังแสดงในแผนภาพที่ 4.18)



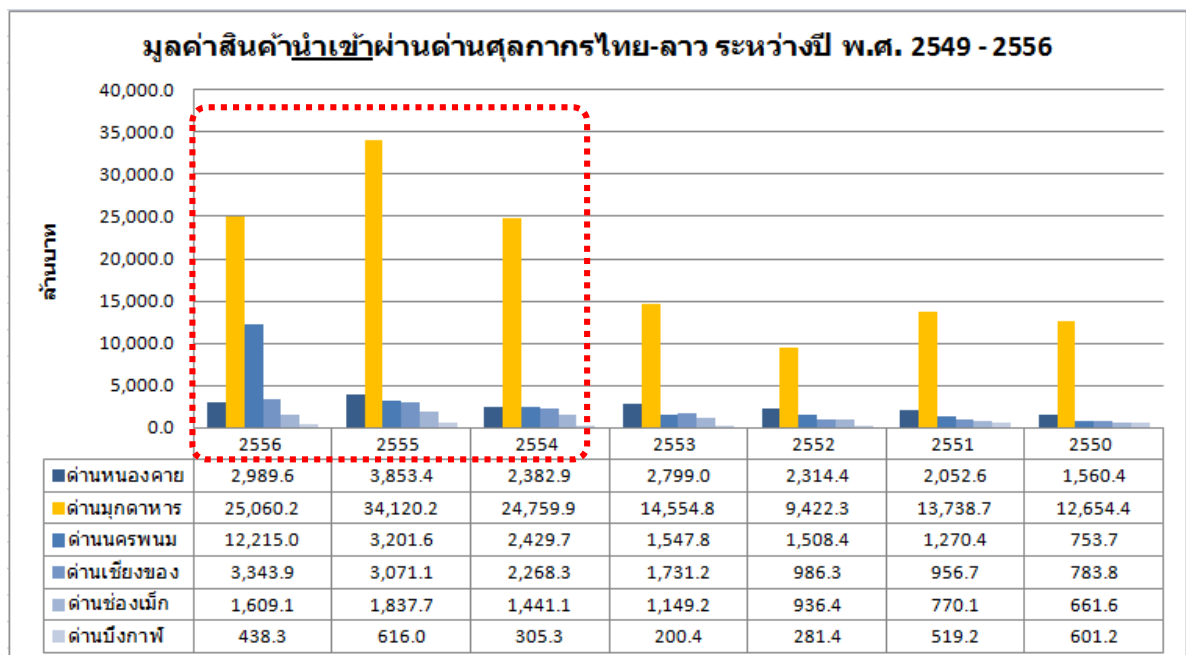
แผนภาพที่ 4.18 มูลค่าการค้ารวมผ่านด่านชายแดนประเทศไทยและสปป.ลาวระหว่างปี 2549 – 2556

ที่มา: กรมศุลกากร

จากแผนภาพที่ 4.18 และ 4.19 จะเห็นได้ว่า ตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา จังหวัดมุกดาหารนั้นเป็นจังหวัดที่มีปริมาณมูลค่าสินค้าส่งออกและนำเข้าสูงที่สุดเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นๆ ที่มีจุดผ่านแดนถาวรไทย-ลาวที่สำคัญ เนื่องจากจังหวัดมุกดาหารนั้นเป็นจังหวัดที่เชื่อมต่อกับแขวงสะหวันนะเขตของสปป.ลาว และเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ในเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economics Corridor: EWEC) เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว- เวียดนาม ซึ่งจุดเชื่อมต่อจังหวัดมุกดาหารไปยังสปป.ลาวนั้นจะเป็นเส้นทางสาย R9 ซึ่งได้มีความร่วมมือในการพัฒนาเส้นทางนี้ในสปป.ลาวเพื่อเชื่อมไปยังประเทศเวียดนามและต่อไปยังประเทศจีน นอกจากนี้เส้นทางสาย R9 ยังเป็นเส้นทางที่อยู่ในข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement) เพื่ออำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดนของคนและสินค้าใน อนุภูมิภาคอีกด้วย จึงทำสินค้าต่างๆ ถูกลำเลียงผ่านด่านมุกดาหารเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะสินค้านำเข้าที่โดดเด่นจากประเทศเพื่อนบ้านและประเทศจีน (ดูแผนภาพที่ 4.19 ประกอบ)



แผนภาพที่ 4.19 มูลค่าสินค้าส่งออกผ่านด่านชายแดนประเทศไทยและสปป.ลาวระหว่างปี 2549 – 2556
ที่มา: กรมศุลกากร



แผนภาพที่ 4.20 มูลค่าสินค้านำเข้าผ่านด่านชายแดนประเทศไทยและสปป.ลาวระหว่างปี 2549 – 2556
ที่มา: กรมศุลกากร

แต่อย่างไรก็ตามในปี 2556 จังหวัดมุกดาหารมีมูลค่าการค้ารวมลดลงอย่างเห็นได้ชัด (ดูแผนภาพที่ 4.18 ประกอบ) ทั้งนี้เนื่องจากมีการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนมเมื่อปี 2554 ทำให้เกิดการไหลของสินค้าไปยังจังหวัดนครพนมมากขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันเส้นทางสาย R9 ที่เชื่อมจากจังหวัดมุกดาหารและสะหวันนะเขตด้วยสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 นั้น มีปริมาณรถบรรทุกวิ่งเป็นจำนวนมาก จึงทำให้เส้นทางได้รับความเสียหายเป็นหลุมเป็นบ่ออยู่เป็นระยะๆ ทั้งในเวียดนามและในสปป.ลาว ทำให้ผู้ขนส่งเปลี่ยนไปใช้เส้นทางสาย R12 ซึ่งในปัจจุบันได้มีการปรับสภาพเส้นทางนี้เพื่อเชื่อมไปยังประเทศเวียดนามและประเทศจีนได้อีกทางเลือกหนึ่ง และในอีกไม่กี่ปีข้างหน้าก็จะมีการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 5 เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดบึงกาฬและเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซในสปป.ลาว ซึ่งเป็นการเปิดประตูการค้าสู่สปป.ลาว เวียดนามและจีนได้อีกทางหนึ่งอีกเช่นกัน

4.2.1 ภาพรวมการค้าชายแดน โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่การค้าชายแดน ไทย - ลาว ด้านจังหวัดมุกดาหาร

จังหวัดมุกดาหารเป็นจังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทยและเป็นจังหวัดที่มีชายแดนติดต่อกับสปป.ลาวโดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นพรมแดน เป็นระยะทางประมาณ 72 กิโลเมตร โดยมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ที่ตั้งอยู่ที่บ้านสงเปือย ตำบลบางไทรใหญ่ ห่างจากตัวจังหวัดมุกดาหารไปทางทิศเหนือประมาณ 7 กิโลเมตร โดยสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 นี้ได้เปิดอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม พ.ศ. 2549

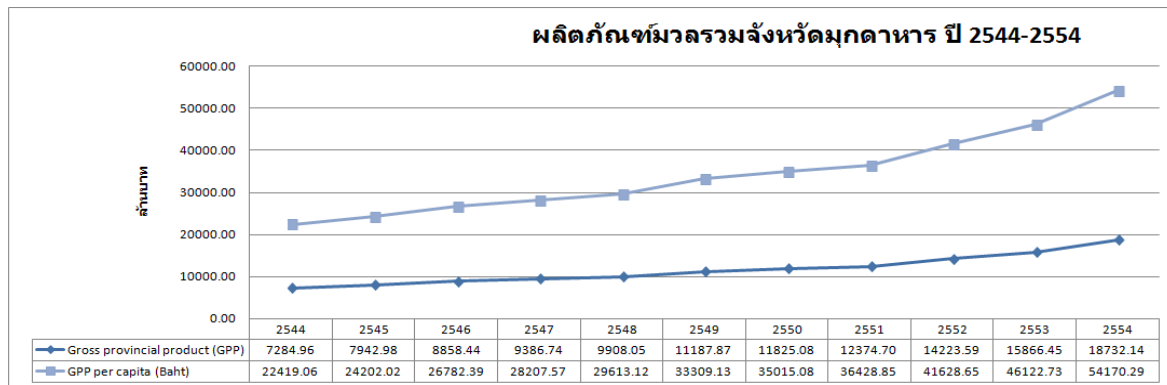
จังหวัดมุกดาหารตั้งอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 642 กิโลเมตร และอยู่ห่างจากจังหวัดนครราชสีมา 410 กิโลเมตร โดยในอดีตนั้นจังหวัดมุกดาหารเคยเป็นส่วนหนึ่งของจังหวัดนครพนม จังหวัดมุกดาหารมีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดสกลนครและจังหวัดนครพนมทางทิศเหนือ ทิศใต้ติดต่อกับจังหวัดอำนาจเจริญ จังหวัดยโสธรและจังหวัดร้อยเอ็ด ทิศตะวันตกติดต่อกับจังหวัดร้อยเอ็ดและจังหวัดกาฬสินธุ์ ทิศตะวันออกติดต่อกับแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว โดยแผนภาพที่ 4.21 แสดงที่ตั้งของจังหวัดมุกดาหาร



แผนภาพที่ 4.21 แผนที่ตั้งจังหวัดมุกดาหาร และอาณาเขตติดต่อ

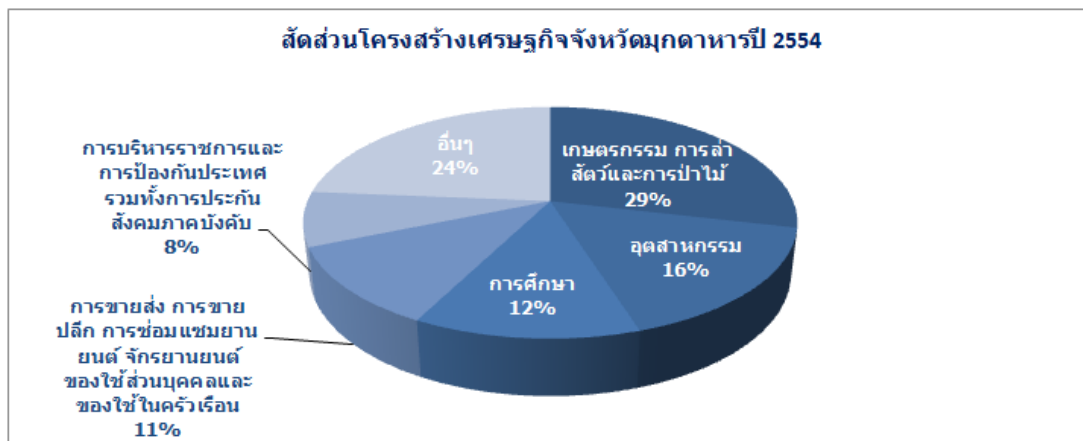
4.2.1.1 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดมุกดาหาร (GPP)

ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดมุกดาหาร เฉลี่ย 10 ปี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 – 2554 มีมูลค่ารวม 11,599.18 ล้านบาท แผนภาพที่ 4.21 แสดงถึงการเจริญเติบโตผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดมุกดาหาร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 – 2554 โดยจังหวัดมุกดาหารมีโครงสร้างเศรษฐกิจหลักที่สำคัญ 4 ลำดับแรก ประกอบด้วย สาขาเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และการป่าไม้มีสัดส่วนร้อยละ 29 สาขาอุตสาหกรรมมีสัดส่วนร้อยละ 16 สาขาการศึกษาสัดส่วนร้อยละ 12 และสาขาการขนส่งและการขายปลีกมีสัดส่วนร้อยละ 11 ตามลำดับ (ดูแผนภาพที่ 4.22 ประกอบ)



แผนภาพที่ 4.22 ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดมุกดาหาร ปี พ.ศ. 2544 – 2554

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

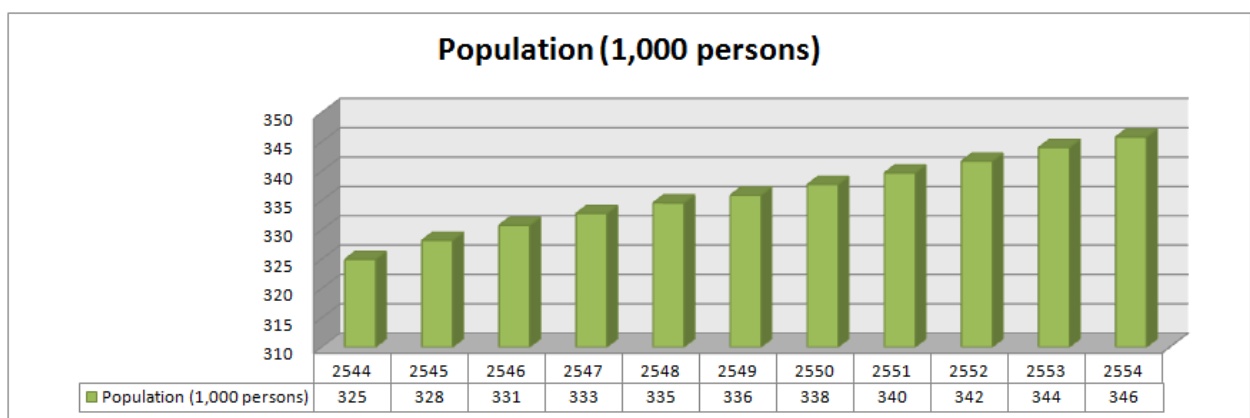


แผนภาพที่ 4.23 โครงสร้างเศรษฐกิจจังหวัดมุกดาหารปี 2554

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

4.2.1.2 ประชากร (Population)

อัตราการเจริญเติบโตประชากรของจังหวัดมุกดาหารเพิ่มขึ้นทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2554 มีประชากรสูงถึง 345,801 คน ประกอบด้วยชนพื้นเมือง 8 เผ่า ได้แก่ ผู้ไท ไทยย้อ ไทยข่า ไทยโซ่ ไทยกะเลิง ไทยแสก ไทยกุลา และไทยอีสาน ในแผนภาพที่ 4.24 แสดงการเจริญเติบโตของประชากรจังหวัดมุกดาหาร ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2544 – 2554



แผนภาพที่ 4.24 จำนวนประชากรจังหวัดมุกดาหาร ปีพ.ศ. 2544 – 2554

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

4.2.1.3 รายได้ (Income)

รายได้ส่วนใหญ่ของจังหวัดมุกดาหารในปัจจุบันมาจากภาคการเกษตร โดยพิจารณาจากปริมาณผลผลิตภาคการเกษตรที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.83 และดัชนีราคาสินค้าเกษตรที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.26 โดยเป็นผลมาจากปริมาณยางพาราที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 57.80 ตามการเพิ่มขึ้นของพื้นที่กรีดยางพาราที่ส่งผลให้รายได้เกษตรกร (Farmer Income) ในเดือนพฤษภาคม 2556 เพิ่มขึ้น

4.2.1.4 การผลิตของจังหวัด

เศรษฐกิจโดยรวมของจังหวัดมุกดาหารในปัจจุบันมีการขยายตัวค่อนข้างสูง โดยมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี โดยเห็นได้จากมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดมุกดาหารทั้ง 16 สาขาผลิตภัณฑ์ ในตารางที่ 4.9 ซึ่งแสดงภาพรวมของผลิตภัณฑ์มวลรวมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 – 2554 โดยจากด้านอุปทาน (Supply) นั้นมีการขยายตัวการผลิตทั้งจากภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และการท่องเที่ยว

ตารางที่ 4.9 ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวม (GPP) จังหวัดมุกดาหาร 16 สาขา (หน่วย: ล้านบาท)

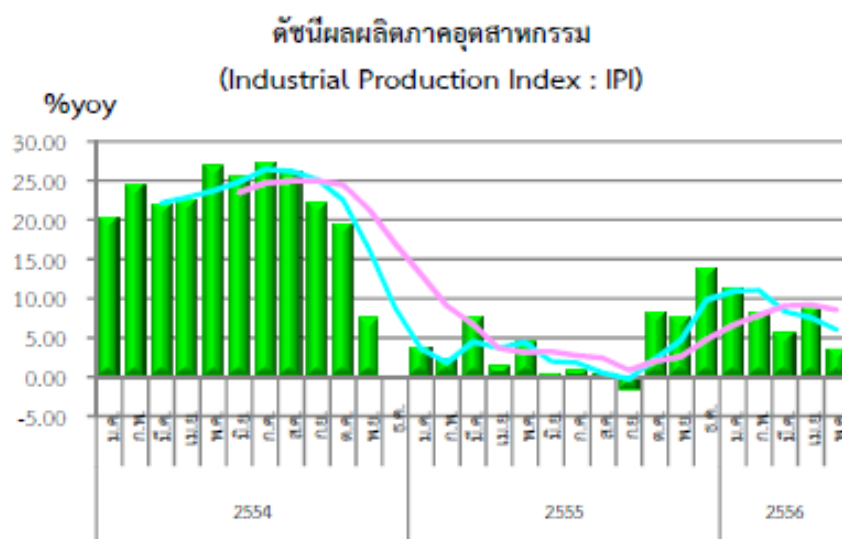
ประเภทผลิตภัณฑ์	มูลค่า พ.ศ. 2550	มูลค่า พ.ศ. 2551	มูลค่า พ.ศ. 2552	มูลค่า พ.ศ. 2553	มูลค่า พ.ศ. 2554
ภาคเกษตร	2761.239	3032.06	3551.384	4531.176	5561.626
1. เกษตรกรรม การล่าสัตว์และการป่าไม้	2648.102	2933.786	3390.944	4344.255	5368.655
2. การประมง	113.1368	98.27483	160.4404	186.9215	192.9711
ภาคนอกเกษตร	9063.845	9342.636	10672.21	11335.27	13170.51
3. การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	66.16157	70.85707	91.65182	100.5903	95.41165
4. อุตสาหกรรม	1172.713	1410.374	1610.954	1791.208	3076.785
5. การไฟฟ้า แก๊ส และการประปา	168.183	164.7035	211.3499	218.7663	258.6314
6. การก่อสร้าง	633.5534	660.5476	700.6758	670.0921	759.7134
7. การขายส่ง การขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ จักรยานยนต์ ของใช้ส่วนบุคคลและของใช้ในครัวเรือน	1388.499	1401.357	1816.718	2035.161	2090.339
8. โรงแรมและภัตตาคาร	47.4781	70.08186	77.29576	87.99614	83.62647
9. การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคม	441.9246	457.4684	504.1716	520.3519	540.3569
10. ตัวกลางทางการเงิน	632.3147	595.3742	818.495	774.9647	835.4942
11. บริการด้านอสังหาริมทรัพย์ การให้เช่าและบริการทางธุรกิจ	928.378	818.7775	879.4007	872.6443	880.4684
12. การบริหารราชการและการป้องกันประเทศ รวมทั้งการประกัน สังคมภาคบังคับ	1090.257	980.9988	1022.129	1187.466	1424.384
13. การศึกษา	1843.565	1991.549	2158.93	2329.818	2337.397
14. การบริการด้านสุขภาพและสังคม	400.8438	455.1987	505.9046	464.4904	487.8795
15. การให้บริการด้านชุมชน สังคมและบริการส่วนบุคคลอื่นๆ	223.6229	250.0756	266.2817	252.2884	279.8417
16. ลูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล	26.35025	15.27301	8.250284	29.4365	20.18566
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด	11825.08	12374.7	14223.59	15866.45	18732.14
ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด ต่อคน (บาท)	35015.08	36428.85	41628.65	46122.73	54170.29
ประชากร (1,000 คน)	337.714	339.695	341.678	344.005	345.801

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติสำหรับผลผลิตด้านอุตสาหกรรม

ตารางที่ 4.10 ดัชนีผลผลิตภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดมุกดาหารในปี 2555 จนถึงเดือนพฤษภาคม 2556

เครื่องชี้ด้านอุปทาน (Supply Side)	หน่วย	2555	2556		
			มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.
ดัชนีผลผลิตภาคอุตสาหกรรม	%yoy	4.00	5.52	9.01	3.50
จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม	โรง	347.00	349.00	349.00	349.00
	%yoy	-1.82	0.87	0.87	0.58
ทุนจดทะเบียนอุตสาหกรรม	ล้านบาท	4,360.00	4,407.09	4,402.74	4,397.36
	%yoy	1.17	-2.96	-3.06	-3.20
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าภาคอุตสาหกรรม	ล้าน kwh	60.78	6.93	6.46	6.71
	%yoy	16.69	27.29	49.22	19.67

ที่มา: สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดมุกดาหาร

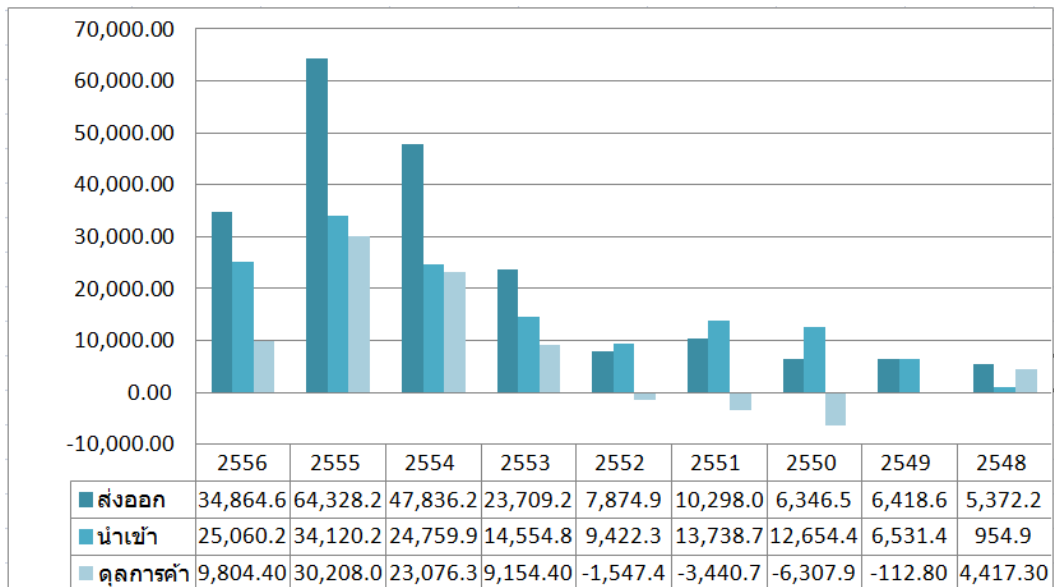


แผนภาพที่ 4.25 กราฟแสดงดัชนีผลผลิตภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดมุกดาหาร
ในปี 2555 จนถึงเดือนพฤษภาคม 2556

ที่มา: สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดมุกดาหาร

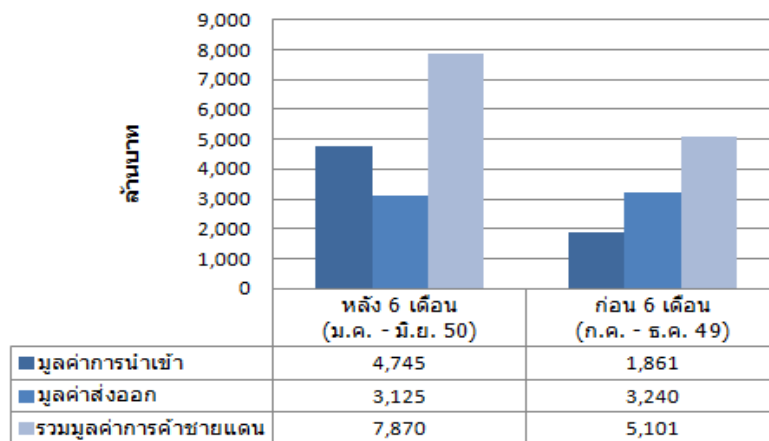
สำหรับผลผลิตด้านอุตสาหกรรมนั้นก็มีการขยายตัวเช่นเดียวกัน เพิ่มขึ้นตามผลผลิตทางการเกษตรที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าทางการเกษตร โดยวัดจากจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมและปริมาณการใช้ไฟฟ้าภาคอุตสาหกรรมที่เพิ่มขึ้น ซึ่งแสดงในตารางที่ 4.10 และแผนภาพที่ 4.25

ปัจจุบันภาพรวมมูลค่าการส่งออก – นำเข้าที่ผ่านด่านจังหวัดมุกดาหารมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ ทั้งนี้ก็เนื่องจากความต้องการของประเทศคู่ค้าที่มีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องรวมถึงการยกเว้นภาษีนำเข้าและส่งออกสินค้าบางรายการ ประกอบกับการคมนาคมที่สะดวกและรวดเร็ว จึงเป็นผลให้ผู้ประกอบการเลือกใช้เส้นทางผ่านด่านจังหวัดมุกดาหารในการส่งสินค้าไปประเทศที่ 3

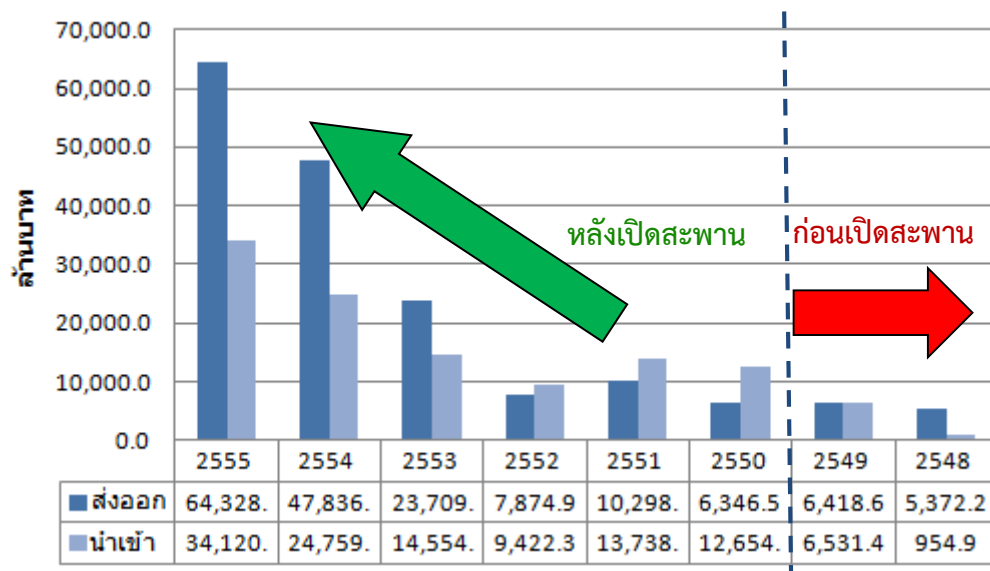


แผนภาพที่ 4.26 ภาพรวมการค้าชายแดนไทยกับสปป.ลาว ที่ผ่านด่านที่จังหวัดมุกดาหาร
ที่มา: ด้านศุลกากร จังหวัดมุกดาหาร

โดยจากแผนภาพที่ 4.26 จะเห็นได้ว่า จังหวัดมุกดาหารเป็นจังหวัดที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงที่สุดอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา โดยมีมูลค่าการค้าชายแดนสูงที่สุดในปี 2555 สูงถึง 98,448.4 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นมูลค่าสินค้าส่งออก 64,328 ล้านบาท และสินค้านำเข้า 32,120.2 ล้านบาท ได้ดุลการค้า 30,208 ล้านบาท ซึ่งถือว่าเป็นมูลค่าที่สูงที่สุดตั้งแต่มีการเปิดด่านชายแดนและการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวตั้งแต่ต้นปี 2550 เป็นต้นมา แต่อย่างไรก็ตามในปี 2556 มูลค่าการค้าชายแดนจังหวัดมุกดาหารกลับมีปริมาณลดลงอย่างเห็นได้ชัด ทั้งนี้เนื่องจากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ที่จังหวัดนครพนมเมื่อปี 2554 ที่ผ่านมา



แผนภาพที่ 4.27 มูลค่าการค้าการนำเข้า – ส่งออกสินค้าในช่วง 6 เดือนก่อนและหลังการเปิดใช้สะพาน
ที่มา: ด้านศุลกากร จังหวัดมุกดาหาร



แผนภาพที่ 4.28 มูลค่าการค้าการนำเข้า – ส่งออกสินค้าปี 2548 – 2555

ที่มา: ด้านศุลกากร จังหวัดมุกดาหาร

อย่างไรก็ตามการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย – ลาวแห่งที่ 2 เมื่อต้นปีพ.ศ.2550 นั้นทำให้จังหวัดมุกดาหารกลายเป็นเมืองที่มีการเจริญเติบโตในด้านการค้าชายแดนและเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยจากแผนภาพที่ 4.27 จะเห็นได้ว่าสถิติมูลค่าสินค้าการนำเข้า – ส่งออกสินค้าในช่วง 6 เดือนก่อนและหลังการเปิดใช้สะพาน (10 มกราคม 2550) นั้นพบว่า มูลค่าการค้าชายแดนมีความแตกต่างกันถึง 2,769 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 54 ซึ่งเป็นผลมาจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ทำให้มีความสะดวกในการขนส่งสินค้ามากยิ่งขึ้น โดยจากแผนภาพที่ 4.28 นั้นแสดงมูลค่าสินค้านำเข้า – ส่งออกของด่านพรมแดนมุกดาหาร ระหว่างปี 2548 ถึงปี 2555 โดยจะเห็นได้ว่า หลังจากเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ในปี 2550 มูลค่าสินค้าส่งออกผ่านทางด่านมุกดาหารนั้นเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดและต่อเนื่อง โดยในปี 2555 มีมูลค่าการส่งออกสินค้าสูงถึง 64,328 ล้านบาท ในทางกลับกัน สินค้าที่นำเข้านั้นยังมีมูลค่าค่อนข้างน้อยกว่าการส่งออก ซึ่งถือว่าเป็นการเพิ่มดุลการค้าของประเทศไทย นอกจากนี้ผลจากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 นั้นยังได้ทำให้ระบบเศรษฐกิจชายแดนขยายตัวเพียงเท่านั้น แต่ยังส่งประโยชน์อีกหลายๆ อย่าง อาทิ โอกาสทางด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 นั้นเป็นการร่นระยะทางและระยะเวลาในการขนส่งสินค้า ทำให้ต้นทุนในการขนส่งสินค้าลดลง ปัจจุบันผู้ขนส่งเปลี่ยนมาใช้เส้นทางนี้เพิ่มมากขึ้น ดังนั้นประเทศไทยเองควรมีนโยบายที่ชัดเจนในการเสริมสร้างความสัมพันธ์ และความไว้วางใจต่อประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นกุญแจสำคัญในการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ด้านต่างๆ ในลักษณะที่ได้ประโยชน์ ควบคู่ไปกับการบริหารจัดการพื้นที่และยุทธศาสตร์ที่ดี ด้านศุลกากรมุกดาหาร มีด่านพรมแดนมุกดาหาร 2 แห่งได้แก่ ด่านพรมแดนมุกดาหาร (ท่าเทียบเรือเทศบาล) และด่านพรมแดนมุกดาหาร (สะพานมิตรภาพ 2) ดังแผนภาพที่ 4.29



ด่านพรมแดนท่าเรือเทศบาล



ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพ 2

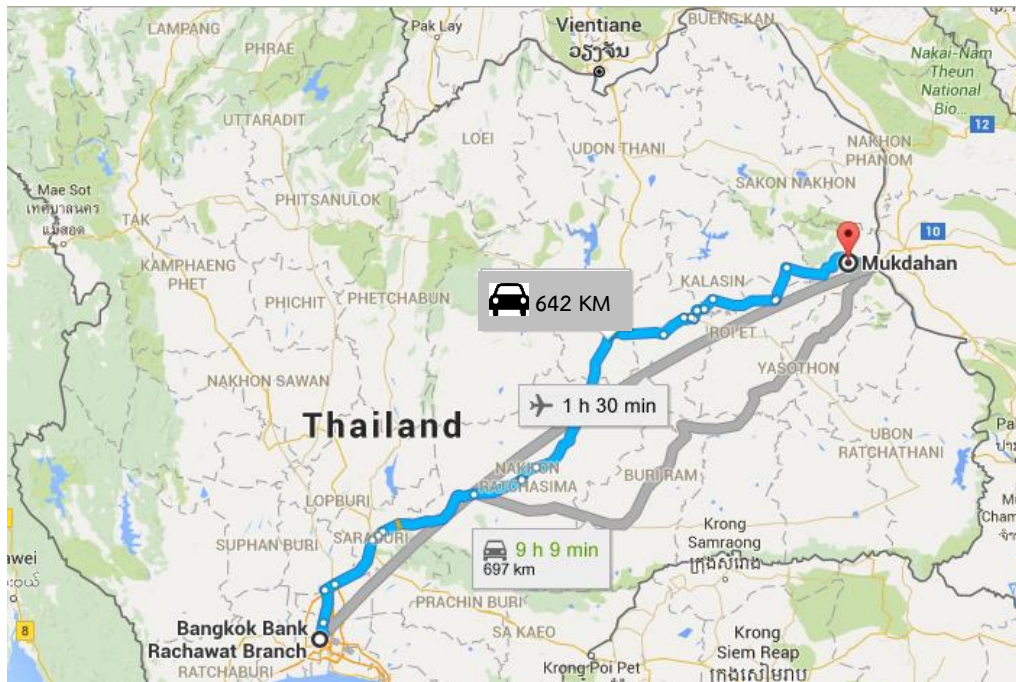
แผนภาพที่ 4.29 ด้านศุลกากรจังหวัดมุกดาหาร

อย่างไรก็ตามการขนส่งสินค้าผ่านแดนจากการส่งสินค้าไปยัง สปป.ลาว เวียดนาม และจีนนั้น จะไม่ก่อประโยชน์ให้กับประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับจังหวัดมุกดาหารมากนัก โดยเฉพาะผู้ประกอบการทางด้านโลจิสติกส์รายย่อยในจังหวัดมุกดาหาร เนื่องจากสินค้าดังกล่าวมีการส่งผ่านไปยังสปป.ลาวได้โดยสะดวกและมีการดำเนินกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ อาทิ การเปลี่ยนถ่ายสินค้า ในฝั่งสะพานมิตรภาพของ สปป.ลาว ทำให้จังหวัดมุกดาหารนั้นเป็นเพียงแค่ทางผ่าน ไม่ใช่เป็นข้อต่อ (Node) ซึ่งไม่อาจทำให้เกิดการค้าชายแดนอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนั้นการผลิต และการประกอบของอุตสาหกรรมนั้นไม่ได้เกิดขึ้นหรือมีอยู่ในชายแดน จ.มุกดาหาร แต่อยู่ในส่วนกลาง เสมือนเขตชายแดนเป็นประตูทางผ่านสู่ประเทศเพื่อนบ้านหรือประเทศที่สาม จากการลงสำรวจเก็บข้อมูลและสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนได้เสียและเกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการมุ่งเน้นไปที่ปัญหาของโครงสร้างพื้นฐานของด่านชายแดน การตัดตอนไม่เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจกับพื้นที่ชายแดน รวมทั้งกระบวนการที่มีความล่าช้า ด่านชายแดนฝั่ง สปป.ลาว

4.2.2 ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ของการค้าชายแดน ไทย - ลาว ด้านจังหวัดมุกดาหาร

4.2.2.1 การคมนาคมทางถนน

จังหวัดมุกดาหารอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ 642 กิโลเมตร โดยเส้นทางการเดินทางและการขนส่งมาจังหวัดมุกดาหาร จะใช้เส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา - บ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - โพนทอง - คำชะอี - มุกดาหาร หรือเส้นทาง กรุงเทพฯ - นครราชสีมา (ทางหลวงหมายเลข 2) เลี้ยวขวาเข้าเส้นทางหมายเลข 207 ที่บ้านวัดผ่าน ประทาย พุทไธสง พักฉะภูมิพิสัย (ทางหลวงหมายเลข 202) เกษตรวิสัย สุวรรณภูมิ ยโสธร แยกเข้ามาทางหลวงหมายเลข 2169 ผ่านทรายมูล กุดชุมเลิงนงา แยกซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข 212 ผ่านอำเภอนิคมน้ำอ้อยสู่มุกดาหาร



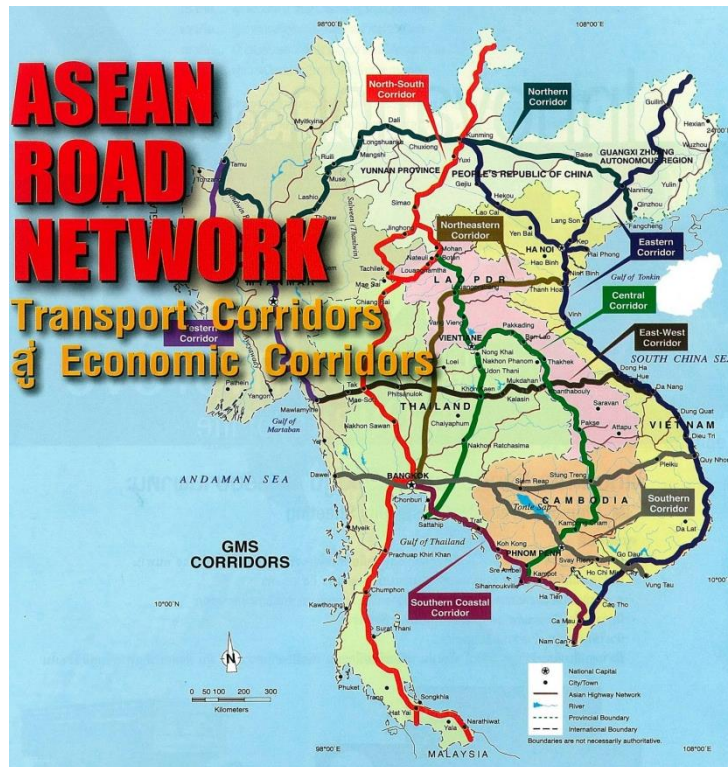
แผนที่ 4.30 เส้นทางจากกรุงเทพมหานครมายังจังหวัดมุกดาหาร

จังหวัดมุกดาหาร เป็นประตูอินโดจีนโดยมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เชื่อมโยงกับแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ตามแผนงานการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบ GMS และ ACMECS ระหว่างไทย สปป.ลาว พม่า และเวียดนาม ภายใต้การสนับสนุนของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ให้เป็นเส้นทางคมนาคมทางบกที่สั้นที่สุด มีต้นทุนน้อยที่สุด และเกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางด้านการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การท่องเที่ยวและภาคบริการ ตลอดจนด้านอื่นๆ และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งนี้มีบทบาทในการรองรับการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 9 หรือ R9 ของสปป.ลาว ทางแขวงสะหวันนะเขตไปเชื่อมต่อกับเวียดนามตอนกลาง ตลอดไปถึงชายแดนทะเลเข้าบรรจบเส้นทางหมายเลข 1 โดยมีหัวเมืองที่สำคัญของเวียดนาม คือ เมืองกวางตรี เมืองเว้ (เมืองหลวงเก่า) และเมืองดานัง ซึ่งเป็นท่าเรือที่สำคัญสามารถรองรับเรือขนาด 30,000 ตัน ซึ่งจะทำให้จังหวัดมุกดาหารกลายเป็นเมืองศูนย์กลางทางการค้า และพาณิชย์กรรมของภาคอีสานอีกเมืองหนึ่งของประเทศไทย จากกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภาคลุ่มน้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA) ระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ตามแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ EWEC ที่มีข้อกำหนดให้มีการอำนวยความสะดวกในการขนส่งโดยการดำเนินการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ในจุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ไทย-ลาว) จุดผ่านแดนแดนสะหวัน-ลาวบาว ในวันที่ 11 มิถุนายน 2552 ทำให้มุกดาหารอยู่ในฐานะเมืองหน้าด่าน หรือประตูออกสู่ทะเลจีนใต้ และเป็น Hub ในการกระจายสินค้าผ่านลาว-เวียดนามตามเส้นทางหมายเลข 9 ไปยังท่าเรือดานัง และขึ้นเหนือผ่าน วินท์-ฮานอย เข้าสู่จีนตอนใต้ที่หนานหนิงที่เป็นเมืองศูนย์กลางฐานโลจิสติกส์ ฐานธุรกิจการค้า และฐานการผลิตแปรรูประดับภูมิภาคสำหรับความร่วมมือระหว่างจีน-อาเซียน อย่างไรก็ตามปัจจัยที่เป็นข้อจำกัดหลายประการที่ทำให้ GMS CBTA ยังไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพนัก คือในเรื่องของทั้งข้อกำหนดเรื่องการขนส่ง การเก็บค่าผ่านทาง ระยะเวลาทำการของด่านทั้ง 3 ประเทศ รวมทั้งข้อจำกัดเรื่องเส้นทางขนส่งในช่วงของประเทศเวียดนามที่ยังไม่ได้มาตรฐาน การจราจรหนาแน่น และมีการจำกัดความเร็วค่อนข้างต่ำ ซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ของเส้นทางหมายเลข 9 ลดขีดความสามารถลง แต่ในอนาคตเมื่อผ่านการเจรจาตามกลไกต่างๆ ของข้อตกลง และการผลักดันความร่วมมือตามกรอบความร่วมมือที่เกี่ยวข้องข้อจำกัดทั้งหมดน่าจะได้รับการแก้ไขในไม่ช้า



แผนภาพที่ 4.31 สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 จังหวัดมุกดาหาร

เส้นทาง R9 ที่กล่าวถึงเป็นเส้นทางสายหลักตามกรอบความร่วมมือในอนุภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub region: GMS) และเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของฝั่งทะเลจีนใต้ และทะเลอันดามัน โดยมีมุกดาหารและสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เป็นประตู (Gateway) จากมุกดาหารสู่ทะเลจีนใต้ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 เข้าสู่เวียดนาม ในด้านลาวบาว-กวางจิ ลงสู่ท่าเรือดานัง จะมีระยะทางประมาณ 520 กิโลเมตร และจากมุกดาหารเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามัน ผ่านขอนแก่น-พิษณุโลก-ตาก-แม่สอด เข้าสู่เมียนมาร์ที่เมืองเมียวดีลงสู่ทะเลอันดามันที่ท่าเรือเกาะลันตา มีระยะทางประมาณ 930 กิโลเมตร รวมระยะทางเส้นทางสายนี้ทั้งสิ้น 1,450 กิโลเมตร จากเส้นทางดังกล่าวทำให้เกิดการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกโดยเฉพาะไทย (มุกดาหาร) สปป.ลาว และเวียดนาม ได้มีการเชื่อมโยงทางการค้าโดยผ่านเส้นทางมุกดาหาร-สะพานมิตรภาพไทย-ลาว-เว้-ดานัง-วินห์-ฮานอย ปัจจุบันสินค้าไทยจะขนส่งผ่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 เชื่อมโยงไปยังเมืองลาวบาว เมืองชายแดนของประเทศเวียดนามก่อนเข้าสู่เส้นทางหลักหมายเลข 1 ของเวียดนามและเชื่อมโยงไปยังท่าเรือไฮฟอง หรือท่าเรือดานัง โดยปัจจุบันการขนส่งสินค้าจากไทยจะผ่านเส้นทางสายนี้เป็นหลัก โดยสินค้าที่จะลงท่าเรือดานังจะมีประมาณ 15% ของสินค้าทั้งหมด สินค้าที่เหลือจะกระจายสู่เวียดนามตอนกลางที่มีพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ซึ่งจัดเป็นพื้นที่เศรษฐกิจที่พัฒนาได้รวดเร็วที่สุดแห่งหนึ่งของภาคกลางของเวียดนาม และตอนเหนือเข้าสู่ฮานอยเมืองหลวงของเวียดนามตามเส้นทางหมายเลข 1A และมีบางส่วนเข้าสู่จีนโดยผ่านด่านโหยวอี๋กวาน เมืองหนานหนิง สำหรับเหตุผลอีกประการหนึ่งที่จังหวัดมุกดาหารมีข้อได้เปรียบ คือการพัฒนาเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจใน เมืองสะพานมิตรภาพไทย-ลาว สปป.ลาว ซึ่งมีความสำคัญทางเศรษฐกิจเป็นอันดับ 2 ของสปป.ลาว รองจากกรุงเวียงจันทน์ เป็นจุดบรรจบของเส้นทางสำคัญหลายสายทั้งเส้นทาง R9 และ R13 ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงตามแนวเหนือ-ใต้ของสปป.ลาว จะบรรจบกับเส้นทางหลักหมายเลข 7 ของกัมพูชา ทั้งนี้ เส้นทางหมายเลข 9 จะตัดกับเส้นทางหมายเลข 13 ที่แยกเขโนในแขวง สะหวันนะเขต ส่งผลให้แขวงสะหวันนะเขตเป็นพื้นที่ศักยภาพแห่งใหม่ของสปป.ลาว ที่มีถนนเชื่อมต่อกับประเทศต่างๆ ในกลุ่ม GMS ถึง 5 ประเทศ ทำให้แขวงสะหวันนะเขตสามารถดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศได้เป็นอย่างดี ด้วยเหตุนี้แขวงสะหวันนะเขตจึงได้จัดทำโครงการพัฒนาต่างๆ ขึ้นเพื่อรองรับการลงทุน ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน (Savan-Seno Special Economic Zone) เป็นเขตนิคมอุตสาหกรรมและศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า โครงการเมืองสะหวัน (Savan City) เป็นโครงการพัฒนาพื้นที่ 2,680 ไร่ ในแขวงสะหวันนะเขต เพื่อพัฒนาพื้นที่ดังกล่าวให้เป็นเมืองเศรษฐกิจที่ครบวงจร เป็นการลงทุนซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาพัฒนาโครงการดังกล่าวให้เสร็จสมบูรณ์ได้ภายในปี พ.ศ. 2660 รวมทั้งมีแผนพัฒนา สนามบินสะหวันนะเขตให้เป็นสนามบินนานาชาติแห่งใหม่ของสปป.ลาว เพื่อรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจในบริเวณนี้อีกด้วย นอกจากนี้จังหวัดมุกดาหารยังมีศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในรูปแบบของเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนด้านการผลิตเพื่อการส่งออก (Export Processing Zone: EPZ) เช่นกัน โดยอาศัยปัจจัยด้านพื้นที่ที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และศักยภาพด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ EWEC โดยมีพื้นที่ที่เหมาะสม ได้แก่ พื้นที่อำเภอเมือง อำเภอคำชะอี และอำเภอนิคมน้ำอภัย



แผนภาพที่ 4.32 เส้นทางเชื่อมโยงทางถนน

นอกจากนี้ทางจังหวัดมุกดาหารเองก็พยายามผลักดันให้ตัวจังหวัดจัดเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน โดยได้มีการสำรวจพื้นที่รองรับการเกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมุกดาหารเนื่องจากมีความพร้อมในเรื่องผลิตผลทางการเกษตร ด้านอุตสาหกรรม ด้านโลจิสติกส์ และสถานที่ท่องเที่ยว ทั้งนี้ก็เพื่อเป็นการผลักดันให้จังหวัดมุกดาหารเป็นศูนย์กลางระบบโลจิสติกส์ จึงมีมติ ครม. เห็นชอบโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายบ้านไผ่ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด มุกดาหาร นครพนม ซึ่งโครงการดังกล่าวได้มีการศึกษาความเหมาะสมเอาไว้เรียบร้อยแล้ว หากโครงการนี้เปิดให้บริการจะส่งผลดีต่อเศรษฐกิจโดยรวม สามารถส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้คล่องตัว สร้างรายได้แก่ประชาชน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและเป็นจุดเชื่อมต่อ รองรับการค้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

4.2.2.2 การคมนาคมทางราง

เส้นทางขนส่งทางรางมีโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายบ้านไผ่ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด มุกดาหาร นครพนม แนวเส้นทางจะครอบคลุมพื้นที่ 5 จังหวัด 14 อำเภอ มีจุดเริ่มต้นจากสถานีบ้านไผ่ ผ่าน อ.กุตุรงค์ อ.บรบือ อ.เมืองมหาสารคาม อ.เมืองร้อยเอ็ด อ.เชียงขวัญ อ.โพนทอง อ.หนองพอก อ.นิคมคำสร้อย อ.เมืองมุกดาหาร อ.หว้านใหญ่ อ.ธาตุพนม อ.เรณูนคร และ อ.เมืองนครพนม รวมระยะทางประมาณ 336 กิโลเมตรจะเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างประตูการค้า (Gateway) จากท่าเรือแหลมฉบังไปยังมุกดาหารและนครพนม โดยสามารถเชื่อมต่อไปยังท่าเรือหวายของสหภาพเมียนมา ซึ่งเป็นส่วนสำคัญของเส้นทางขนส่งตามแนวเศรษฐกิจตะวันออกสู่ตะวันตกเพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนดังแผนภาพที่ 4.33



แผนภาพที่ 4.33 แนวเส้นทางรถไฟสายบ้านไผ่ - นครพนม

4.2.3 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม

4.2.3.1 SWOT พื้นที่ด้านชายแดนจังหวัดมุกดาหาร

จุดแข็ง (Strength)

- จังหวัดมุกดาหารมีข้อได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ โดยเป็นเมืองหน้าด่านด้านตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนที่มีความสำคัญด้านการค้าและการลงทุน
- เป็นประตูสู่ประเทศอินโดจีน โดยมีที่ตั้งอยู่บนแนวเส้นทางเชื่อมโยงตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวระเบียงตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor : EWEC)
- จังหวัดมุกดาหารมีทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่คงความอุดมสมบูรณ์ เช่น ป่าไม้อุทยานแห่งชาติ แม่น้ำโขง
- จังหวัดมุกดาหารมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน อันได้แก่ มีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) และด่านศุลกากรที่มีมาตรฐาน
- แรงงานไทยมีจุดเด่นในเรื่องทักษะ และการทำงานที่ต้องอาศัยความละเอียดและความคิดสร้างสรรค์
- บริเวณด้านชายแดนมุกดาหารมีกิจกรรมที่ส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้แก่ ตลาดอินโดจีนริมแม่น้ำโขง

จุดอ่อน (Weakness)

- แรงงานในจังหวัดมุกดาหารมีจำนวนน้อยเนื่องจากนิยมย้ายถิ่นฐานไปทำงานในเมืองหลวงและปริมณฑล
- เกษตรกรในจังหวัดมุกดาหารยังขาดความรู้ในการนำเทคโนโลยีใช้ในการเพิ่มผลผลิต และขาดการจัดสวัสดิการที่ดี
- ป่าไม้และทรัพยากรธรรมชาติมีแนวโน้มลดลง จากการบุกรุกทำลาย
- ทั้งมุกดาหารและสปป.ลาว มีการลักลอบขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยส่วนใหญ่เป็นการค้านอกระบบ
- ทั้งมุกดาหารและสปป.ลาวมีปัญหาการลักลอบเข้าเมือง สินค้าหนีภาษี ของผิดกฎหมาย ตลอดจนยาเสพติดตามแนวชายแดน รวมถึงปัญหาแรงงานต่างด้าว
- ประชากรในมุกดาหารส่วนใหญ่ประสบปัญหาความยากจน และการเข้าถึงการบริการสาธารณสุขยังไม่ทั่วถึงทุกพื้นที่
- ประชากรส่วนใหญ่ยังคงมีระดับการศึกษาต่ำ

โอกาส (Opportunity)

- การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 2 ระหว่างจังหวัดมุกดาหารและสะหวันนะเขตนั้นจะช่วยส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาวมากยิ่งขึ้น
- ข้อตกลงด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนระหว่าง ไทย-ลาว-เวียดนาม (CBTA) สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งในอนุภูมิภาค เป็นการเปิดโอกาสด้านการค้า การลงทุน
- มีการสถาปนาความสัมพันธ์เมืองแฝดสามระหว่าง มุกดาหาร - สะหวันนะเขต (ลาว) – กวางตรี (เวียดนาม) เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์และความร่วมมืออันดีในหลายด้าน
- นโยบายการเปิดเสรีทางการค้ากับจีน และประเทศภูมิภาคอินโดจีน จะเป็นแหล่งกระจายสินค้าทางการเกษตร

อุปสรรค (Threats)

- ขาดการสนับสนุนและผลักดันนโยบายด้านพัฒนาการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านอย่างจริงจังและต่อเนื่อง
- ข้อจำกัดด้านนโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบระหว่างประเทศที่ยุ่ยากซับซ้อน ไม่เอื้ออำนวยต่อการค้า การลงทุน
- หลักเกณฑ์การติดต่อการค้าขายของประเทศเพื่อนบ้านไม่แน่นอนและชัดเจน รวมทั้งขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรมีปัญหาตามกฎหมาย ขั้นตอน ระเบียบ เงื่อนไขไม่เป็นสากล ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการค้าขายระหว่างจังหวัดกับประเทศ สปป.ลาว เวียดนาม และจีน
- การขนส่งสินค้าจากจังหวัดมุกดาหารไปยังเวียดนามมีข้อจำกัดเรื่องการเดินทางด้วยพวงมาลัยซ้าย-ขวา และถนนบางเส้นทางในประเทศเวียดนามจำกัดความเร็ว ซึ่งทำให้การขนส่งสินค้ามีความล่าช้า และในสปป.ลาว ถนนบางเส้นยังคงเป็นถนนสองช่องทางการจราจรและชำรุดเสียหาย
- แรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในจังหวัดมุกดาหารส่วนใหญ่ลักลอบเข้ามาในลักษณะที่ผิดกฎหมาย

4.2.3.2 การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาค (Macro Environment Analysis)

การวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพารา ประกอบด้วย การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาค (Macro Environment Analysis) โดยใช้วิเคราะห์ PEST Analysis โดยองค์ประกอบการวิเคราะห์ประกอบด้วย

- 1) การวิเคราะห์เชิงนโยบาย (Politics: P) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยทางนโยบายและการเมืองรวมทั้งนโยบายภายในประเทศ และนโยบายความร่วมมือระดับภูมิภาค นโยบายของรัฐมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการอย่างสูง การวิเคราะห์เรื่องนโยบายและการเมืองเป็นสิ่งที่ช่วยผู้ประกอบการตัดสินใจในการลงทุนหรือการปรับตัวทางด้านธุรกิจ
- 2) การวิเคราะห์ภาพรวมเชิงเศรษฐกิจ (Economics: E) ปัจจัยทางเศรษฐกิจของประเทศมีผลโดยตรงกับธุรกิจในประเทศนั้นๆ เพราะเป็นตัวกำหนดกำลังซื้อของคนในประเทศ รวมถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจของโลกก็มีผลต่อกำลังซื้อของคนในประเทศต่างๆ ดังนั้นการวิเคราะห์ภาพรวมทางเศรษฐกิจจึงมีความสำคัญต่อการตัดสินใจทางด้านธุรกิจ
- 3) การวิเคราะห์เชิงสังคมวัฒนธรรม (Socio-culture: S) ปัจจัยทางสังคมเป็นการวิเคราะห์เพื่อให้เข้าใจถึงสภาพแวดล้อมทางสังคม วัฒนธรรมของคนในพื้นที่ซึ่งมีความสำคัญต่อความราบรื่นของการดำเนินงานของธุรกิจ และการแนะนำสินค้าเข้าสู่ตลาด
- 4) การวิเคราะห์เชิงเทคโนโลยี (Technology: T) เป็นการวิเคราะห์ถึงแนวโน้มทางการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับธุรกิจ

1) การวิเคราะห์เชิงนโยบาย (Politics: P)

- ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการเพิ่มผลผลิต เพื่อเพิ่มมูลค่าเพิ่มผลผลิตภาคการเกษตรและเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่เกษตรกร และเน้นให้มีการแปรรูปผลผลิตภาคการเกษตรเข้าสู่กระบวนการในระดับอุตสาหกรรม เนื่องจากการลงทุนและการประกอบการภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดมุกดาหารมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องและมั่นคง รวมทั้งการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการเกษตรและปัจจัยผลิตในระดับชุมชน เพื่อยกระดับการผลิต
- คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมีมติเห็นชอบพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก 5 พื้นที่ ซึ่ง 1 ใน 5 มีชายแดนจังหวัดมุกดาหารประกอบอยู่สำหรับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ 5 จังหวัดที่ประกาศแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการพัฒนาพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานรองรับ โดยจะเริ่มโครงการปี 2561 โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) จะให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งจะต้องยื่นขอ บีโอไอ ภายในปี 2560

2) การวิเคราะห์ภาพรวมเชิงเศรษฐกิจ (Economics: E)

- รายงานการผลิตจังหวัดมุกดาหาร การผลิตภาคเกษตร มีสัดส่วนร้อยละ 24.19 ของ GDP จังหวัดขยายตัวร้อยละ 10.69 จากที่ขยาย ตัวร้อยละ 3.05 ในปีที่ผ่านมาเนื่องจาก สาขาเกษตรกรรมฯ ขยายตัวร้อยละ 10.91 จากร้อยละ 4.78 ในปีที่ผ่านมาทั้งนี้เป็นผลจากกิจกรรมการปลูกพืชขยายตัวร้อยละ 15.45 เนื่องจากการขยายตัวของการปลูกข้าว อ้อยโรงงานและยางพารา สำหรับสาขาประมง ขยายตัวร้อยละ 7.20 จากที่หดตัวร้อยละ 17.75 ในปีที่ผ่านมา ซึ่งเพิ่มขึ้นจากการจับสัตว์น้ำจากแหล่งน้ำธรรมชาติ เนื่องจากปริมาณน้ำใน แหล่งน้ำต่างๆ เพิ่มขึ้นทำให้ปริมาณการจับสัตว์น้ำได้เพิ่มขึ้นตามมา ภาคนอกเกษตร มีสัดส่วนร้อยละ 75.81 ของ GDP จังหวัดขยายตัวร้อยละ 8.21 เมื่อเทียบกับ ร้อยละ 5.77 ในปีที่ผ่านมา เป็นผลมาจากการขยายตัวของสาขาอุตสาหกรรมร้อยละ 17.53 โดยเฉพาะการผลิตผลิตภัณฑ์ยางพารา อุตสาหกรรมโรงสี และอุตสาหกรรมการผลิตน้ำตาล ซึ่งขยายตัวตามปริมาณผลผลิตของข้าว ยางพาราและอ้อยที่เพิ่มขึ้น สาขาการก่อสร้างขยายตัวร้อยละ 12.01 จากการก่อสร้างอาคารเพื่ออยู่อาศัยของเอกชนที่เพิ่มขึ้น สาขาบริการด้านอสังหาริมทรัพย์ฯ ขยายตัวร้อยละ 5.16 จากการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนและการให้เช่าอาคารพาณิชย์ที่เพิ่มขึ้น สาขาบริหารราชการแผ่นดินฯ ขยายตัวร้อยละ 1.76 จากการบริหารราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคและตำรวจ สาขาการศึกษาขยายตัวร้อยละ 5.48 ซึ่งเพิ่มขึ้นทั้ง การศึกษาภาครัฐและเอกชน สาขาบริการด้านสุขภาพขยายตัวร้อยละ 18.18 จากการขยายตัวของโรงพยาบาลทั่วไปของรัฐมีจำนวนบุคลากรเพิ่มขึ้น สาขาบริการด้านชุมชนฯ และสาขาลูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคลขยายตัวร้อยละ 12.95 และ 42.10 ตามลำดับ
- อุตสาหกรรมที่ขยายตัวสูงขึ้น ได้แก่อุตสาหกรรมการผลิตผลิตภัณฑ์ยางพารา ซึ่งขยายตัวตามปริมาณการผลิตยางพาราที่เพิ่มขึ้นประกอบกับมีผู้ประกอบการรายใหญ่เพิ่มขึ้น รวมถึงอุตสาหกรรมสินค้าพื้นบ้านอย่าง OTOP ซึ่งมีการขยายตัวตามปริมาณการจำหน่ายสินค้าประเภทของใช้ ของตกแต่ง ของที่ระลึก เป็นสำคัญ
- สำหรับการค้าขายทั้งในส่วนการค้าปลีก และค้าส่ง และการซ่อมแซม ซะลดตัวลง จากในปีที่ผ่านมาเป็นผลจากการชะลอตัวของหมวดการขายปลีกซึ่งมาจากการชะลอตัวของการขายปลีกยานยนต์ ร้านขายของชำ และการลดลงของการขายปลีกรถจักรยานยนต์ และห้างสรรพสินค้า เนื่องจากผู้บริโภคระมัดระวังการใช้จ่ายเพิ่มขึ้น
- การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีด้านเศรษฐกิจและสังคมกับประเทศเพื่อนบ้าน อย่าง สปป.ลาว ที่เป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนระหว่างประเทศ

3) การวิเคราะห์เชิงสังคมวัฒนธรรม (Socio-culture: S)

จังหวัดมุกดาหารเน้นให้คนเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ มีคุณภาพ มีศักยภาพ ความสามารถในการแข่งขันสู่สังคมและมีพื้นฐานความรู้ เพื่อเป็นการสร้างภูมิคุ้มกันทางวัฒนธรรม เชิดชูคุณค่าความเป็นไทย และสืบสานวัฒนธรรมพื้นเมือง รวมถึงการยกระดับฝีมือแรงงาน และผลิตแรงงานระดับฝีมือ เทคนิค และเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระดับสากล และเป็นการแก้ปัญหาเสียดิตและลดอาชญากรรมในเชิงบูรณาการอย่างเป็นระบบ อีกทั้งจัดให้มีระบบการบริหารจัดการสถานะบุคคล ระบบการป้องกันการลักลอบเข้าออกเมือง และการจัดระเบียบแรงงานต่างด้าวที่มีประสิทธิภาพ

4) การวิเคราะห์เชิงเทคโนโลยี (Technology: T)

การพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของจังหวัดมุกดาหาร เนื่องจากนโยบายของรัฐมีการประกาศให้จังหวัดมุกดาหารเป็นเขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงการพัฒนาและเพิ่มมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรของจังหวัด แต่ทั้งนี้ทางจังหวัดก็ยังขาดการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตทางการเกษตรและอุตสาหกรรมแบบครบวงจร จึงควรจะต้องเร่งพัฒนาในจุดนี้ให้เพิ่มขึ้นเพื่อรองรับความต้องการของตลาดที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

4.3 ภาพรวมการค้าชายแดน โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่การค้าชายแดน ไทย – ลาว ด้านจังหวัดนครพนม

จังหวัดนครพนม เป็นจังหวัดชายแดน ตั้งอยู่ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย พื้นที่มีลักษณะเลียบยาวตามแนวชายฝั่งขวาของแม่น้ำโขง ประมาณ 174 กิโลเมตร มีระยะทางห่างจากกรุงเทพมหานครประมาณ 735 กิโลเมตร สภาพโดยทั่วไปของจังหวัดนครพนมเป็นที่ราบลุ่ม มีที่ราบสูงและภูเขาอยู่บ้าง มีแม่น้ำสายสั้น ๆ เป็นสาขาย่อยแยกจากแม่น้ำโขงมาหล่อเลี้ยงความอุดมสมบูรณ์ในพื้นที่ ด้านตะวันออกมีโขงทอดยาวกั้นพรมแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว



แผนภาพที่ 4.34 ที่ตั้งจังหวัดนครพนมและอำเภอที่สำคัญของจังหวัด

จากแผนภาพที่ 4.34 จะเห็นได้ว่าทางทิศเหนือของจังหวัดมีอาณาเขตติดต่อกับเขตอำเภอเขากา จังหวัดบึงกาฬ มีระยะทาง 158 กิโลเมตร ทิศใต้ ติดต่อกับเขตอำเภอดงหลวง และ อำเภอห้วยใหญ่ จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทาง 104 กิโลเมตร ทิศตะวันออก ติดต่อกับแขวงคำม่วน และแขวงบอลิคำไซ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยมีแม่น้ำโขง เป็นเส้นกั้นพรมแดน ทิศตะวันตก ติดต่อกับเขตอำเภอกุสุมาลย์ และ อำเภออากาศอำนวย จังหวัดสกลนคร จังหวัดนครพนม มีเนื้อที่ประมาณ 5,528.88 ตารางกิโลเมตรหรือประมาณ 3,474,437 ไร่ (คิดเป็นร้อยละ 3 ของพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ)

ตารางที่ 4.11 ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจของจังหวัดนครพนม

เครื่องชี้วัดด้านอุปทาน (Supply Side)	หน่วย	2555	2556		
			ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.
ดัชนีผลผลิตภาคเกษตรกรรม	%yoy	-44.67	754.66	154.18	-65.45
ปริมาณผลผลิต : ข้าวเจ้า	ตัน	238,725.25	67,126.07	46,737.07	0.00
	%yoy	-58.11	0.00	0.00	0.00
ปริมาณผลผลิต : ข้าวเหนียว	ตัน	215,061.53	65,460.73	46,804.85	0.00
	%yoy	-47.45	0.00	0.00	0.00
ปริมาณผลผลิต : ยางพารา	ก.ก	3,349,673.00	531,703.00	421,914.00	68,065.00
	%yoy	9.35	90.60	-53.98	-63.16
จำนวนอาญาบัตร : โค	ตัว	17,133.00	1,540.00	1,325.00	1,130.00
	%yoy	9.22	27.80	0.00	-23.13
จำนวนอาญาบัตร : สุกร	ตัว	70,768.00	6,559.00	6,036.00	5,833.00
	%yoy	13.01	22.37	16.08	6.64
ดัชนีชี้วัดทางอุตสาหกรรม	%yoy	7.13	-8.76	34.33	23.91
ปริมาณการใช้ไฟฟ้าภาคอุตสาหกรรม	ล้าน Kwh	114.61	9.936	10.62	12.57
	%yoy	22.35	37.11	44.01	36.68
จำนวนโรงงานอุตสาหกรรม	แห่ง	392.00	383.00	384.00	401.00
	%yoy	4.06	1.79	1.53	2.30
ทุนจดทะเบียนของอุตสาหกรรม	ล้านบาท	82.02	0.28	3.74	3.76
	%yoy	51.32	-80.54	556.14	7.43
เครื่องชี้วัดด้านอุปทาน (Supply Side)	หน่วย	2555	2556		
			ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.
ดัชนีผลผลิตภาคบริการ	%yoy	30.47	38.23	-6.80	-5.03
จำนวนบุคคลเดินทางผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง	คน	261,331.00	23,794.00	27,784.00	28,658.00
	%yoy	72.09	22.31	12.12	37.02
จำนวนผู้โดยสารขาเข้า-ออก ณ ท่าอากาศยานนครพนม	คน	73,362.00	7,013.00	7,446.00	9,138.00
	%yoy	89.11	221.55	28.82	17.56
ยอดขายปลีกสินค้า	ล้านบาท	2,465.37	257.61	197.79	187.29
	%yoy	23.35	39.07	7.12	6.23
พื้นที่อนุญาตก่อสร้างรวม	ตรม.	110,426.54	3,564.00	8,877.80	24,745.40
	%yoy	67.12	162.04	-20.16	-27.52

ที่มา: กรมบัญชีกลาง

เศรษฐกิจโดยรวมของจังหวัดนครพนม เดือนมีนาคม 2556 ขยายตัว เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน จากด้านอุปสงค์(Demand Side) ภายในจังหวัด โดยการค้าขายแดนเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดการขยายตัว อีกทั้งการบริโภค

ภาคเอกชนและการลงทุนภาคเอกชน ยังคงขยายตัวต่อเนื่องจากเดือนที่ผ่านมา แม้ว่าการใช้จ่ายภาครัฐจะหดตัว เนื่องจากการเบิกจ่ายงบประมาณยังคงลดลงจากปีก่อน ส่วนด้านอุปทาน (Supply Side) ชะลอตัวลง จากการผลิตภาคเกษตรกรรมและการผลิตภาคบริการที่ลดลงจากเดือนเดียวกันของปีก่อน แต่การผลิตภาคอุตสาหกรรมยังคงขยายตัวเพิ่มขึ้น จากปริมาณการใช้ไฟฟ้าภาคอุตสาหกรรมเป็นสำคัญ เสถียรภาพทางเศรษฐกิจ โดยรวมอยู่ในเกณฑ์ดี เนื่องจากอัตราเงินเฟ้อที่อยู่ในระดับต่ำ และการจ้างงานที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการผลิตของภาคอุตสาหกรรม

ด้านอุปทาน การชะลอตัวของเศรษฐกิจในเดือนนี้มีผลจากภาคเกษตรกรรมเป็นสำคัญ ที่หดตัวจากเดือนเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 65.45 ทั้งจากปริมาณผลผลิตพืชและปศุสัตว์ โดยผลผลิตยางพารา หดตัว ร้อยละ 63.16 ส่วนการปศุสัตว์จำนวนอาชญาบัตรโค หดตัว ร้อยละ 23.13 แม้ว่าจำนวนอาชญาบัตรสุกรจะขยายตัว ร้อยละ 6.64 ส่วนภาคอุตสาหกรรมขยายตัว จากเดือนเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 23.91 เนื่องจากการขยายตัวของปริมาณการใช้ไฟฟ้าภาคอุตสาหกรรมและทุนจดทะเบียนของอุตสาหกรรม ขยายตัว ร้อยละ 36.68 และ 7.43 ตามลำดับ ส่วนจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมขยายตัวเล็กน้อย ร้อยละ 2.30 ส่วนการผลิตภาคบริการ ชะลอตัวลงจากเดือนเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 5.03 จากพื้นที่ก่อสร้างรวม ที่หดตัว ร้อยละ 27.52 แม้จำนวนบุคคลเดินทาง ผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง จำนวนผู้โดยสารขาเข้า –ออก ณ ท่าอากาศยานนครพนม และยอดขายปลีกสินค้า จะขยายตัว ร้อยละ 37.02, 17.56 และ 6.23 ตามปริมาณการบริโภคที่เพิ่มขึ้น แต่ก็ส่งผลให้ภาพรวมด้านการผลิตภาคบริการชะลอตัวลงจากปีก่อน

ตารางที่ 4.12 ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจของจังหวัดนครพนมด้านการบริโภคภาคเอกชน

เครื่องชี้ด้านอุปสงค์ (Demand Side)	หน่วย	2555	2556		
			ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.
ดัชนีการบริโภคภาคเอกชน	%yoy	42.89	55.20	17.40	39.76
ภาษีมูลค่าเพิ่มที่จัดเก็บได้	ล้านบาท	172.58	18.03	13.85	13.11
	%yoy	23.35	39.07	7.12	6.23
รถยนต์จดทะเบียนใหม่	คัน	2,124.00	245.00	179.00	256.00
	%yoy	126.44	116.81	72.12	137.04
รถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่	คัน	17,852.00	1,360.00	1,250.00	1,394.00
	%yoy	16.35	12.03	-21.19	13.80
ดัชนีการลงทุนภาคเอกชน	%yoy	44.60	21.06	19.63	20.17
พื้นที่อนุญาตก่อสร้างรวม	ตร.ม.	110,426.45	8,877.80	4,155.00	24,745.40
	%yoy	67.12	162.04	-20.16	-27.52
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ¹	คัน	35,258.00	3,780.00	3,173.00	3,471.00
	%yoy	50.59	19.02	3.86	23.09
สินเชื่อเพื่อการลงทุนรวม	ล้านบาท	352,363.07	30,591.80	32,738.37	32,593.66
	%yoy	27.66	21.30	21.33	19.89

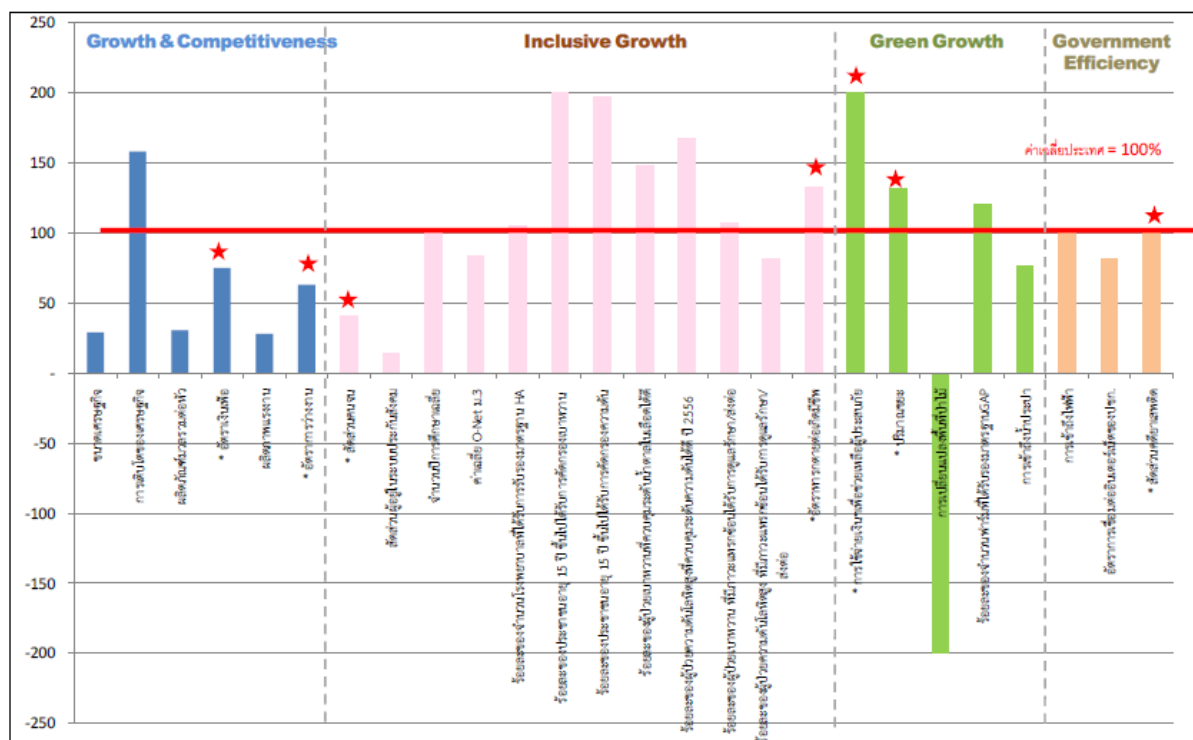
ที่มา: กรมบัญชีกลาง

ตารางที่ 4.13 ตัวชี้วัดทางเศรษฐกิจของจังหวัดนครพนมด้านการใช้จ่ายภาครัฐ

เครื่องชี้ด้านอุปทาน (Supply Side)	หน่วย	2555	2556		
			ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.
ดัชนีการใช้จ่ายภาครัฐ	%yoy	-4.05	-1.03	-43.21	-9.08
รายจ่ายประจำ	ล้านบาท	8,243.37	569.51	566.65	595.46
	%yoy	23.82	11.47	-48.36	-22.60
รายจ่ายลงทุน (รวมเงินกู้และเหลื่อมจ่าย)	ล้านบาท	3,890.37	346.14	306.23	341.84
	%yoy	-5.85	-20.87	-50.86	59.96
การเบิกจ่ายงบประมาณท้องถิ่น งบประจำ	ล้านบาท	934.31	91.10	76.53	26.74
	%yoy	-47.77	17.08	44.76	-45.68
การเบิกจ่ายงบประมาณท้องถิ่น งบลงทุน	ล้านบาท	101.55	1.34	2.82	2.43
	%yoy	-46.14	-87.46	128.22	-43.84
ดัชนีการค้าขายแดน	%yoy	69.44	682.21	299.86	629.92
มูลค่าการค้าขายแดนโดยเฉลี่ย	ล้านบาท	8,722.36	3,111.65	2,086.78	5,160.80
	%yoy	69.44	682.21	299.86	629.92

ที่มา: กรมบัญชีกลาง

จากตารางที่ 4.12 และ 4.13 แสดงให้เห็นว่าด้านอุปสงค์ ขยายตัว จากเดือนเดียวกันของปีก่อน โดยการค้าขายแดน ขยายตัวถึงร้อยละ 629.92 จากการส่งออกที่เพิ่มขึ้น ทำให้การค้าขายแดนมีมูลค่าสูงขึ้นกว่าปีก่อน ด้านดัชนีการบริโภค ภาคเอกชน ขยายตัวจากเดือนเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 39.76 ทั้งจากการบริโภคสินค้าคงทนและไม่คงทน สะท้อนจากจำนวนรถยนต์และรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ ที่ขยายตัวต่อเนื่อง ร้อยละ 137.04 และ 13.80 ตามลำดับ และมีปัจจัยสนับสนุนมาจากการจ้างงานในภาคอุตสาหกรรม ที่อยู่ในเกณฑ์ดี แม้ว่าการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มหมวดขายส่งขายปลีก จะขยายตัวในอัตราที่ชะลอลงจากเดือนเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 6.23 ด้าน ดัชนีการลงทุนภาคเอกชน ขยายตัว จากเดือนเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 20.17 เนื่องจากรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ขยายตัว ร้อยละ 23.09 และสินเชื่อเพื่อการลงทุน ขยายตัว ร้อยละ 19.89 แม้ว่าพื้นที่ก่อสร้างรวม จะหดตัว ร้อยละ 27.52 ส่วนดัชนีการใช้จ่ายภาครัฐ หดตัว ร้อยละ 9.08 ทั้งนี้ เกิดจากการเบิกจ่ายงบประจำและงบลงทุนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ลดลงเมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 45.68 และ 43.84 ตามลำดับ จึงส่งผลให้การใช้จ่ายภาครัฐยังคงหดตัวต่อเนื่องจากเดือนที่ผ่านมา ซึ่งจากข้อมูลดัชนีชี้วัดดังกล่าวสามารถภาพรวมตัวชี้วัดการพัฒนาจังหวัดนครพนมได้ดังแผนภาพที่ 4.35 และ 4.36



★ หมายถึง ตัวชี้วัดที่คำนวณค่าผกผันแล้ว ซึ่งหากอยู่เหนือเส้นค่าเฉลี่ยประเทศ แสดงว่า ตัวชี้วัดนั้นอยู่ในเกณฑ์ดี

แผนภาพที่ 4.35 ภาพรวมตัวชี้วัดแผนพัฒนาจังหวัดนครพนม

ที่มา: สำนักงานจังหวัดนครพนม

	ประเทศ	นครพนม	หน่วย
Growth & Competitiveness	ขนาดเศรษฐกิจ	102,491	29,611
	การเติบโตของเศรษฐกิจ	3.1	4.9
	ผลิตภัณฑ์มวลรวมต่อหัว	128,245	39,224
	* อัตราเงินเฟ้อ	3.0	4.0
	ผลิตภาพแรงงาน	158,384	44,323
	* อัตราการว่างงาน	0.66	1.05
Inclusive Growth	* สัดส่วนคนจน	13.15	32.30
	สัดส่วนผู้อยู่ในระบบประกันสังคม	26.98	3.94
	จำนวนปีการศึกษาเฉลี่ย	9.1	9.3
	ค่าเฉลี่ย O-Net ม.3	50.00	42.00
	สถานบริการสุขภาพมีคุณภาพมาตรฐานตามที่กำหนด (HA)	25.99	27.27
	ร้อยละของประชาชนอายุ 15 ปี ขึ้นไปได้รับการคัดกรองเบาหวาน	36.93	77.63
	ร้อยละของประชาชนอายุ 15 ปี ขึ้นไปได้รับการคัดกรองความดัน	39.86	78.65
	ร้อยละของผู้ป่วยเบาหวานที่ควบคุมระดับน้ำตาลในเลือดได้ดี	3.71	5.51
	ร้อยละของผู้ป่วยความดันโลหิตสูงที่ควบคุมระดับความดันได้ดี	4.19	7.03
	ร้อยละของผู้ป่วยเบาหวาน ที่มีภาวะแทรกซ้อนได้รับการดูแลรักษา/ส่งต่อ	75.67	81.37
Green Growth	ร้อยละของผู้ป่วยความดันโลหิตสูง ที่มีภาวะแทรกซ้อนได้รับการดูแลรักษา/ส่งต่อ	80.60	65.70
	* อัตราการตายต่อเกิดมีชีวิต	6.8	5.1
	* อัตราการตายต่อเกิดมีชีวิต	5.1	อัตรารายกาย/เกิดมีชีวิตพันคน
	* การใช้เงินช่วยเหลือผู้ประสบภัย	269,688,442	127,741,362
Government Efficiency	* ปริมาณขยะ	167,276	126,662
	การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ป่าไม้	2.26	-35.79
	% เปลี่ยนแปลงปี 47-51		
	ร้อยละของจำนวนฟาร์มที่ได้รับการรับรองมาตรฐาน GAP	45.10	54.1900
Government Efficiency	การเข้าถึงน้ำประปา	20.41	15.58
	การเข้าถึงไฟฟ้า	99.20	99.18
	อัตราการเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตของประชก.	23.40	18.94
	* สัดส่วนคดีอาชญากรรม	338.6	335.00

แผนภาพที่ 4.36 ข้อมูลประกอบการอ่านกราฟภาพรวมตัวชี้วัดแผนพัฒนาจังหวัดนครพนม

ที่มา: สำนักงานจังหวัดนครพนม

ตารางที่ 4.14 ภาวะเศรษฐกิจและผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดนครพนม ปี 2556 ณ ราคาคงที่ปี 2550

อุตสาหกรรม	มูลค่า (ล้านบาท)	ร้อยละ ของ GDP
ภาคการเกษตร	7,793	30.07
เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้	7,514	28.99
นอกภาคการเกษตร	18,125	69.93
การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	225	0.87
การผลิต	2,715	10.48
การไฟฟ้า แก๊ส และการประปา	676	2.61
การก่อสร้าง	1,499	5.78
การขายส่ง การขายปลีก การซ่อมแซมยานยนต์ จักรยานยนต์ ของใช้ส่วนบุคคลและของใช้ในครัวเรือน	1,850	7.14
โรงแรมและภัตตาคาร	283	1.09
การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้าและการคมนาคม	548	2.11
ตัวกลางทางการเงิน	2,181	8.42
บริการด้านอสังหาริมทรัพย์ การให้เช่าและการบริการทางธุรกิจ	1,940	7.49
การบริหารราชการและการป้องกันประเทศ รวมทั้งการประกันสังคมภาคบังคับ	2,010	7.76
การศึกษา	3,019	11.65
การบริหารด้านสุขภาพและงานสังคมสังเคราะห์	1,047	4.04
การให้บริการชุมชน สังคม และบริการส่วนบุคคลอื่น ๆ	102	0.39
ลูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคล	28	0.11
องค์การระหว่างประเทศและองค์การต่างประเทศ และสมาชิก	-	-
ไม่ทราบ	-	-
รวม	25,917	100

ที่มา: สำนักคลังจังหวัดนครพนม

จากตารางที่ 4.14 มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคการเกษตรของจังหวัดนครพนมอยู่ที่ 7,793 ล้านบาท หรือคิดเป็น GDP อยู่ที่ร้อยละ 30.07 ในขณะที่มูลค่านอกภาคการเกษตรของจังหวัดอยู่ที่ 18,125 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 69.93 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด GDP และมีมูลค่ารวมจังหวัดนครพนมอยู่ที่ 25,917 ล้านบาท ซึ่งมูลค่าสูงสุดของจังหวัดจะอยู่ที่ภาคการศึกษาจำนวน 3,019 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 11.65 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัด

4.3.1 สถิติการค้าชายแดนด้านจังหวัดนครพนม

สำหรับการค้าระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ประกอบด้วยด้านการค้าชายแดนที่มีศักยภาพและมีมูลค่านำเข้าส่งออกสินค้าเป็นลำดับต้น ๆ ของประเทศไทยและมีทิศทางขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นโดยเฉพาะจังหวัดนครพนม มุกดาหาร และหนองคาย ซึ่งโดยลักษณะการประกอบธุรกิจของคนจังหวัดนครพนมที่มีพื้นที่ติดต่อกับ สปป.ลาวนั้น โดยส่วนใหญ่ผู้ประกอบการชายแดนจังหวัดนครพนมประกอบธุรกิจส่งออกมากที่สุด โดยสินค้าส่วนใหญ่ที่ทำการส่งออกจากประเทศไทย ได้แก่ น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน รถยนต์และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า สินค้าปศุสัตว์ และอุปกรณ์ก่อสร้าง เป็นต้น ซึ่งมีมูลค่าการส่งออก 2,413.71 ล้านบาท (ตามตารางที่ 4.16)

ในส่วนของมูลค่าการนำเข้าสินค้านั้น (ดูตารางที่ 4.15 ประกอบ) จะเห็นได้ว่าด่านศุลกากรนครพนมมีมูลค่านำเข้าสินค้าสูงถึง 486.85 ล้านบาท รองลงมาจากด่านศุลกากรหนองคาย โดยสินค้าที่นำเข้าจากสปป.ลาว ผ่านด่านจังหวัดนครพนม ได้แก่ ทองแดงและผลิตภัณฑ์ทองแดง ไม้แปรรูป ปู่ย ฝักและของปรุงแต่งจากฝัก เป็นต้น

ตารางที่ 4.15 มูลค่านำเข้าชายแดนไทย-ลาว รายด้านปี 2554 – 2557 (ม.ค. – ก.ย.)

(หน่วย:ล้านบาท)

ด้าน	2554	2555	2556	2556 (ม.ค.-ก.ย.)	2557 (ม.ค.-ก.ย.)
ด้านศุลกากรมุกดาหาร	15,836.36	16,670.24	18,462.75	13,650.33	16,069.46
ด้านศุลกากรพิบูลมังสาหาร	1,136.69	1,628.72	1,519.40	1,141.22	1,082.93
ด้านศุลกากรหนองคาย	978.08	1,998.73	1,198.53	921.50	985.99
ด้านศุลกากรนครพนม	592.42	510.31	486.85	413.05	178.04
ด้านศุลกากรเชียงของ	475.44	540.08	446.42	414.51	67.75
ด้านศุลกากรท่าลี่	892.25	721.65	639.93	592.30	117.53
ด้านศุลกากรเชียงแสน	33.58	19.57	14.49	11.07	16.21
ด้านศุลกากรบึงกาฬ	277.35	530.65	407.94	330.52	427.63
ด้านศุลกากรทุ่งช้าง	268.12	187.24	131.08	117.40	46.11
ด้านศุลกากรเชียงคาน	157.26	126.86	174.11	115.94	146.12
ด้านศุลกากรเขมราฐ	14.44	23.10	50.29	48.93	80.65
รวม	20,661.99	22,957.15	23,531.79	17,756.77	19,218.42

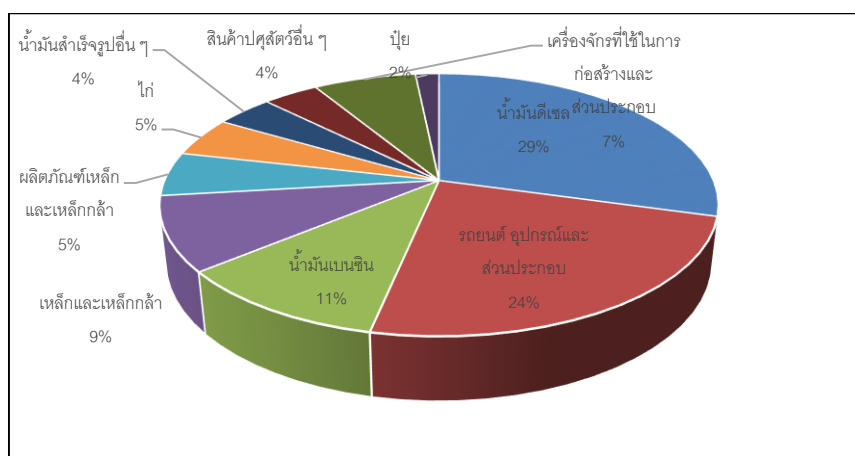
ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ตารางที่ 4.16 มูลค่าส่งออกชายแดนไทย-ลาว รายด้านปี 2554 – 2557 (ม.ค. – ก.ย.)

(หน่วย:ล้านบาท)

ด้าน	2554	2555	2556	2556 (ม.ค.-ก.ย.)	2557 (ม.ค.-ก.ย.)
ด้านศุลกากรหนองคาย	43,604.97	61,397.80	56,044.83	41,227.07	44,326.61
ด้านศุลกากรมุกดาหาร	9,665.35	12,006.95	11,978.75	8,811.93	11,939.47
ด้านศุลกากรพิบูลมังสาหาร	8,225.50	9,396.45	10,542.76	7,727.02	10,208.46
ด้านศุลกากรเชียงแสน	3,531.06	4,823.87	6,808.94	4,972.65	5,621.21
ด้านศุลกากรทุ่งช้าง	2,592.86	4,422.27	4,262.36	3,005.14	4,166.67
ด้านศุลกากรเชียงของ	3,276.71	4,265.94	4,031.02	3,043.71	3,249.68
ด้านศุลกากรท่าลี่	2,205.26	4,507.93	8,613.60	6,429.88	6,511.40
ด้านศุลกากรนครพนม	2,918.00	3,111.18	2,413.71	1,774.65	2,813.63
ด้านศุลกากรบึงกาฬ	3,146.18	2,734.00	1,064.67	838.90	1,008.90
ด้านศุลกากรเขมราฐ	1,367.00	1,757.85	2,347.42	1,805.75	1,172.26
ด้านศุลกากรเชียงคาน	591.87	682.99	497.33	410.96	338.36
รวม	81,124.76	109,107.23	108,605.39	80,047.66	91,356.65

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร



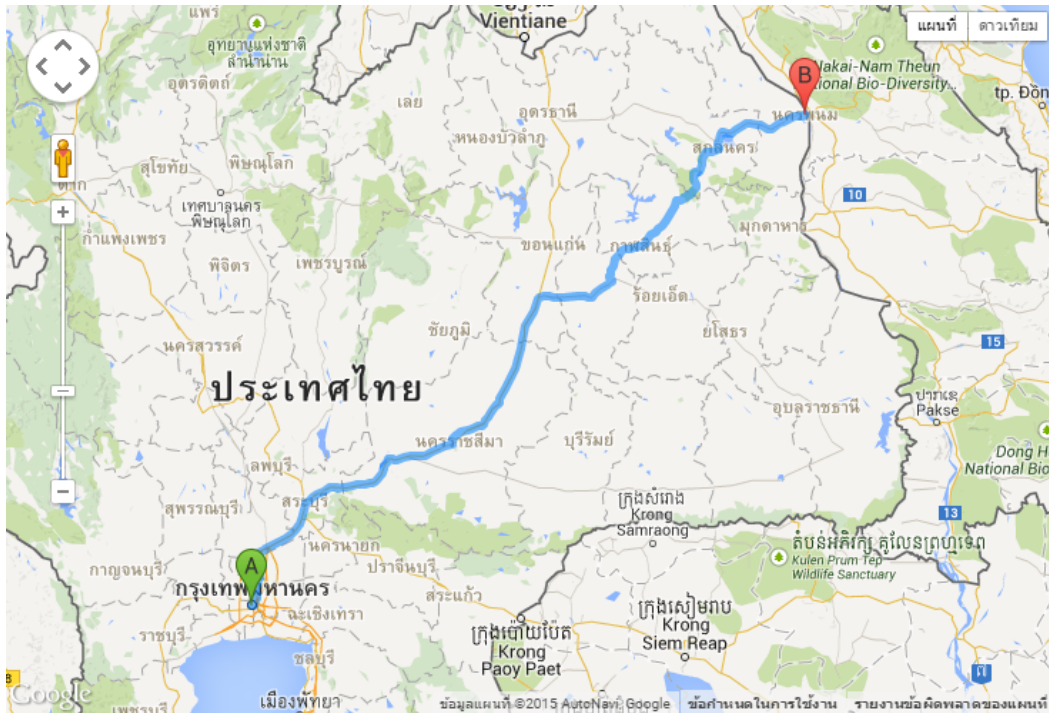
แผนภาพที่ 4.37 มูลค่าการส่งออกรายสินค้าชายแดนไทย – ลาว ปี 2554 – 2556

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

4.3.2 ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ของการค้าชายแดน ไทย – ลาว ด้านจังหวัดนครพนม

4.3.2.1 การคมนาคมทางบก ถนน และทางหลวง

สำหรับเส้นทางคมนาคมทางบกที่ใช้เดินทางโดยรถยนต์ รถโดยสารประจำทาง และรถบรรทุกสินค้าไปยังจังหวัดนครพนมนั้นจะใช้ถนนทางหลวงหมายเลข 1 ถนนพหลโยธิน ถึงสระบุรีบริเวณกิโลเมตรที่ 107 แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 2 ถนนมิตรภาพ ผ่านจังหวัดนครราชสีมา ถึงอำเภอบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น แยกเข้าทางหลวงหมายเลข 23 ผ่านจังหวัดมหาสารคาม กาฬสินธุ์ และจังหวัดสกลนคร ถึงจังหวัดนครพนม รวมระยะทาง 740 กิโลเมตร ดังแสดงเส้นทางการเดินทางได้ตามแผนภาพที่ 4.38



แผนภาพที่ 4.38 เส้นทางการเดินทางจากกรุงเทพ – นครพนม

ทั้งนี้จังหวัดนครพนมมีทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงจังหวัด สำหรับใช้เดินทางติดต่อกับ จังหวัดใกล้เคียง แสดงรายละเอียดต่อไปนี้

ระหว่างจังหวัด

- จังหวัดสกลนคร ระยะทาง 93 กิโลเมตร
- จังหวัดอุดรธานี ระยะทาง 252 กิโลเมตร
- จังหวัดหนองคาย ระยะทาง 303 กิโลเมตร
- จังหวัดบึงกาฬ ระยะทาง 158 กิโลเมตร
- จังหวัดมุกดาหาร ระยะทาง 104 กิโลเมตร
- จังหวัดอำนาจเจริญ ระยะทาง 192 กิโลเมตร
- จังหวัดอุบลราชธานี ระยะทาง 271 กิโลเมตร

4.3.2.2 ทางอากาศ

จังหวัดนครพนมมีสนามบินสำหรับขนส่งผู้โดยสารและสินค้า อยู่ห่างจากตัวจังหวัด 15 กิโลเมตร ตามเส้นทาง นครพนม – สกลนคร (แผนภาพที่ 4.39)



แผนภาพที่ 4.39 ท่าอากาศยานนครพนม

4.3.2.3 ทางน้ำ

จังหวัดนครพนมมีเรือยนต์ข้ามฟากระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวที่ด่านศุลกากร นครพนม และจุดผ่อนปรนทั้ง 4 แห่งที่มีเขตพื้นที่ติดกับแม่น้ำโขงและสปป.ลาว ได้แก่ (แผนภาพที่ 4.40)

- บ้านดอนแพง อ.บ้านแพง - บ้านบุ่งกลาง เมืองปากกระดิง สปป.ลาว
- บ้านท่าอุเทน อ.ท่าอุเทน - บ้านหินบูน เมืองหินบูน สปป.ลาว
- บ้านธาตุพนม อ.ธาตุพนม - บ้านปากเซบั้งไฟ เมืองหนองบก สปป.ลาว
- บ้านนาหว้า อ.นาหว้า - บ้านปากเป้ง เมืองท่าแขก สปป.ลาว



แผนภาพที่ 4.40 ท่าเรือข้ามฟากจังหวัดนครพนม บริเวณด่านศุลกากรนครพนม

4.3.3 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม

4.3.3.1 SWOT พื้นที่จังหวัดนครพนม

จากการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคมทั้งภายในและภายนอกจังหวัด คณะผู้วิจัยจึงได้วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคต่อการพัฒนาจังหวัดไว้หลายข้อ ซึ่งสถานการณ์ในปัจจุบันทิศทางการพัฒนาจังหวัดเปลี่ยนไป เนื่องจากนโยบายรัฐบาล นโยบายการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ (Country Strategy) รวมถึง

ความต้องการของประชาชนในจังหวัด ประกอบกับจังหวัดนครพนมได้เปิดใช้สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม – คำม่วน) ทำให้กำหนดจุดยืนยุทธศาสตร์การพัฒนา (Positioning) เปลี่ยนจากเมืองกันชนหรือเมืองปิดกลายเป็นประตูสู่ประเทศเพื่อนบ้าน และจินตนาการที่ล้ำและสะดวกที่สุด โดยได้สรุปผลการวิเคราะห์ SWOT Analysis ไว้ดังนี้

จุดแข็ง (Strengths)

- มีจุดเด่นด้านสภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ อยู่บนปากทางที่สั้นและสะดวกที่สุดในการเชื่อมโยงภาคอีสานของไทยเข้ากับเขตเศรษฐกิจจีนตอนใต้ (หนานหนิงและกวางตุ้ง) โดยเส้นทางนี้จะเชื่อมผ่านเขตเศรษฐกิจสำคัญขนาดใหญ่ที่กำลังพัฒนา (Economic Node) ในภูมิภาคอินโดจีน อาทิ แหล่งทรัพยากรแร่ธาตุและแหล่งผลิตไฟฟ้าใน สปป.ลาว ตอนกลาง ทำให้น้ำลึกใหม่ในทะเลจีนใต้หวังอย่างที่ว่าลาวและเวียดนามให้ความสำคัญ เขตนิคมอุตสาหกรรม เหล็กกล้าเซี่ยงไฮ้ที่ไต้หวันมาลงทุนกว่า 3 แสนล้านบาท เมืองวินห์มหานครขนาดใหญ่ในเวียดนามตอนกลาง และเมืองฮานอยเมืองหลวงของเวียดนาม โดยใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 3 เส้นทาง R8 R 12 ของลาว และ National Highway 1 (1A) ของเวียดนาม
- ลักษณะภูมิประเทศมีความอุดมสมบูรณ์เอื้อต่อการพัฒนาจังหวัดนครพนม ดังนี้
 - พื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดเป็นที่ราบริมแม่น้ำโขง ด้านตะวันตกของจังหวัดคือเทือกเขาภูพาน เป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำสาขาหลายสายที่ไหลลงสู่แม่น้ำโขงผ่านจังหวัดนครพนมก่อให้เกิดพื้นที่ลุ่มน้ำที่มีอุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายทางชีวภาพหลายแห่งที่สำคัญ อาทิ ลุ่มน้ำสงคราม ลุ่มน้ำยาม ลุ่มน้ำก่ำ ลุ่มน้ำอูน เป็นต้น
 - มีปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยมากกว่า 2,000 มิลลิเมตร/ปี (อันดับ 2 ของประเทศ)
 - มีศักยภาพการปลูกพืชคุณภาพสูงหลายชนิด อาทิ ข้าวหอมมะลิ 105 (ข้าวหอมมะลิชั้นคุณภาพดีเยี่ยม) ของนครพนมได้รับรางวัลชนะเลิศการแข่งขันระดับประเทศถึง 4 ปี นอกจากนั้นนครพนมมีพรมแดนติดกับแขวงคำม่วนและบลีคำไซของสปป.ลาว ซึ่งเป็นแขวงที่มีศักยภาพในการปลูกพืชเพื่อเป็นแหล่งวัตถุดิบที่ยังขาดแคลนของไทย อาทิ อ้อย มันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ยางพารา เป็นต้น และมีศักยภาพในด้านการประมงน้ำจืด
 - มีโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการคมนาคมที่ดีเอื้อความสะดวกด้านการติดต่อกับจังหวัดอื่นๆ และประเทศเพื่อนบ้านอาทิมีสนามบินนครพนม (สร้างมาตั้งแต่ในสมัยทหารอเมริกัน ทำให้มีลานบินขนาดใหญ่ มีสายการบินราคาประหยัดบินจากกรุงเทพมหานครวันละ 2 เที่ยวบิน) มีสะพานมิตรภาพ และมีโครงการจัดตั้งศูนย์ขนถ่ายและกระจายสินค้าชายแดน และสถานีต้นทางรถไฟรางคู่สายนครพนม-บ้านไผ่
 - มีสถาบันทางสังคมที่เอื้อต่อการพัฒนาจังหวัดในระยะยาว อาทิ โครงการโรงพยาบาลศูนย์สุขภาพอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง มหาวิทยาลัยนครพนม วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนครพนม วิทยาลัยการบิณนาชาติ วิทยาลัยการท่องเที่ยว คณะเกษตรและเทคโนโลยี สถาบันภาษา รวมถึงศูนย์อนุรักษ์และพิพิธภัณฑสถานสัตว์น้ำจืดลุ่มน้ำโขง
 - เป็นจังหวัดที่ได้รับการสำรวจพบว่า ประชาชนมีความสุขเป็นอันดับ 1 ของประเทศไทยถึง 2 ปีซ้อน (ปี 2555-2556 ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ)
 - มีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมที่มีมลพิษต่ำเพื่อรองรับผลผลิตทางการเกษตร เช่น โรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ปลา โรงงานแปรรูปข้าวโพดหวาน โรงสีข้าวขนาดใหญ่ โรงฆ่าสัตว์ที่ได้รับมาตรฐาน โรงงานยางแท่ง STR 20
 - มีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว เช่น หมู่บ้านมิตรภาพไทย-เวียดนาม ประเพณีไหลเรือไฟ

จุดอ่อน(Weaknesses)

- เศรษฐกิจท้องถิ่นในจังหวัดมีขนาดเล็กกว่าค่าเฉลี่ยของจังหวัดทั่วประเทศ โดยคิดเป็นร้อยละ 28 ของขนาดเศรษฐกิจเฉลี่ยจังหวัดทั่วประเทศ
- ประชาชนยากจนมีรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีเท่ากับ 39,224 ต่อคนต่อปี อยู่ในเกณฑ์ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประชาชนทั้งประเทศ คิดเป็นร้อยละ 31ของ รายได้เฉลี่ยของประชาชนทั้งประเทศ มีสัดส่วนคนจนมากถึง 32% สูงเกินเกณฑ์เฉลี่ยระดับประเทศ
- แรงงานมีระดับผลิตภาพแรงงานต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ 3 เท่า มีสัดส่วนผู้อยู่ในระบบประกันสังคมต่ำภาคการเกษตรมีผลผลิตต่อไร่ต่ำ
- อัตราการลงทุนจากนักลงทุนภายนอกจังหวัดต่าง ๆ
- ขาดโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในระบบปฏิบัติการบางส่วนที่เอื้อต่อการพัฒนาความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ
- กฎระเบียบบางส่วนไม่เอื้อต่อการพัฒนาความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เช่น กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการผลักดันให้เกิดรถโดยสารและขนส่งสินค้าขนาดเล็ก 3 ประเทศ ไทย สปป.ลาว เวียดนาม
- ธุรกิจท้องถิ่นในจังหวัดได้รับประโยชน์จากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทยลาว 3 ในระดับที่ต่ำกว่าธุรกิจระดับประเทศ
- ด้านสาธารณสุข
 - ขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์ มีอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากร 1:7,508 ขาดแพทย์สูงเป็นอันดับ 6 ของภาคอีสาน สูงเป็นอันดับต้นๆของประเทศ ค่าเฉลี่ยประเทศ 1:2,960
 - อัตราการตายจากโรคฉุฉินทางศัลยกรรม อายุกรรม และการส่งต่อผู้ป่วยอาการหนักสูง
 - ขาดอุปกรณ์การแพทย์สำหรับผู้ป่วยฉุฉินและอาการหนัก
- ด้านการศึกษาและคุณภาพทรัพยากรมนุษย์
 - เยาวชนมีมาตรฐานการศึกษาต่ำกว่าเกณฑ์เฉลี่ยของค่าเฉลี่ยทั้งประเทศ (โดยการวัดจาก O-Net และ GAT PAT ปี 2554)
 - แรงงานขาดทักษะฝีมือที่ตรงกับความต้องการของตลาดแรงงานทั้งในระดับจังหวัดและระดับประเทศ
 - ผู้ประกอบการท้องถิ่นขาดทักษะและโอกาสในการพัฒนาธุรกิจเพื่อเข้าสู่การแข่งขันระหว่างประเทศ เช่น ทักษะด้านการจัดการ ด้านการสื่อสารภาษา โดยเฉพาะภาษาอังกฤษ ภาษาเวียดนาม ภาษาจีน และภาษาลาวบางส่วน
 - เกษตรกรว่างงานนอกฤดูการทำนาสูง มีปัญหาการย้ายถิ่นของประชากรวัยทำงานเข้าสู่เมืองใหญ่
- ขาดการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่ดี มีการลดลงของพื้นที่ป่าไม้ ในระดับที่สูง เป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศ
- ประสิทธิภาพและการบริหารจัดการภาครัฐยังไม่ทั่วถึงและเพียงพอ ในประเด็นต่อไปนี้
 - มีปัญหาหาเสพติดและการลักลอบสิ่งผิดกฎหมายตามแนวชายแดน
 - มีอัตราการเข้าถึงน้ำประปาและอินเทอร์เน็ตต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ
 - ลำน้ำสำคัญๆ ในฤดูแล้งไม่สามารถเก็บกักน้ำไว้ใช้ประโยชน์ได้พื้นที่ชลประทานยังมีไม่เพียงพอต่อการปลูกข้าวนาปรัง/การเกษตรฤดูแล้ง
 - ขาดเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการต่างประเทศโดยตรง/วิเทศสัมพันธ์ที่ส่งเสริมการค้าชายแดนและการค้าระหว่างประเทศ ทำให้เกิดข้อเปรียบเทียบและมุมมองด้านลบเมื่อไปติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน
 - กฎหมายผังเมืองรวมจังหวัด/ผังพื้นที่เฉพาะไม่เหมาะสมและไม่ทันกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะประเด็นการปกป้องสิ่งแวดล้อมของเมืองและการรองรับการขยายตัวของการค้าชายแดน และการเกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ

โอกาส (Opportunities)

- การเปิดใช้สะพานมิตรภาพ 3 ทำให้นครพนมเป็นเมืองท่าบนปากทางที่สั้นที่สุดในการเชื่อมโยงทางการค้าการลงทุนกับเขตเศรษฐกิจจีนตอนใต้ ผ่านเขตเศรษฐกิจขนาดใหญ่ของประเทศเพื่อนบ้านที่กำลังขยายตัวหลายแห่งของทั้งลาวและเวียดนาม ตามแนวเส้นทางหนานหนิง-นครพนม
- นโยบายการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และเขตกรอบความร่วมมือ GMS และนโยบายการพัฒนาประเทศและยุทธศาสตร์สำคัญของเพื่อนบ้านที่มีผลทางบวกต่อนครพนมที่สำคัญ คือ
 - นโยบาย “โจวซู่ตงเหมิง” (เดินออกสู่อาเซียน) ของจีน โดยมีการยกประเด็นการพัฒนาเส้นทาง นครพนม – หนานหนิง และเมืองฉงจั่ว ซึ่งเป็นเมืองหน้าด่านของการเข้าสู่จีนใต้ ได้ให้การสนับสนุนสิทธิพิเศษแก่จังหวัดนครพนมในด้านความร่วมมือทางด้านการค้า การลงทุน และอุตสาหกรรม
 - นโยบายพัฒนาเวียดนามตอนกลาง โดยมีโครงการสำคัญที่มีผลต่อจังหวัดนครพนม คือ การพัฒนาเขตนิคมอุตสาหกรรมถลุงเหล็กกล้าเซินเยืองซึ่งมีขนาดใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEA) มูลค่าการลงทุน 3 แสนล้านบาท และท่าเรือหุ่งอ้าง ซึ่งเป็นทางออกทะเลที่ใกล้ที่สุดของภาคอีสานที่บริเวณปลายสุดของถนนหมายเลข R12
 - ประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว และ สส.เวียดนาม) มีนโยบายเปิดรับการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ และมีขยายตัวทางเศรษฐกิจในอัตราสูง
- รัฐบาลมีนโยบายที่เอื้อต่อโอกาสการพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดนครพนม เช่น
 - การประกาศให้จังหวัดนครพนมอยู่ในพื้นที่เป้าหมายของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ
 - พ.ร.บ.ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยจังหวัดนครพนมได้สถานีรถไฟรางคู่
 - นโยบายสนับสนุนการทำเกษตรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green and Cool Agricultural Economy) การบริหารจัดการพื้นที่เกษตรกรรม (Zoning) การบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตร และ Smart Farmer ของรัฐบาล
 - นโยบายพัฒนา รพ.นครพนมให้เป็นโรงพยาบาลศูนย์สุขภาพแห่งอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตามมติ ครม.สัญจรที่จังหวัดอุดรธานี พ.ศ. 2555
- ประเทศเพื่อนบ้านมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์และศักยภาพสูง
 - ประเทศเพื่อนบ้านทั้งสปป.ลาวและเวียดนามมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และวัฒนธรรมที่สมบูรณ์หลายแห่งขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก
 - เวียดนามมีประชากรที่อยู่ในวัยทำงานและมีแรงงานอัตราค่าจ้างต่ำ
 - แขวงคำม่วนและแขวงบรีคำไซของสปป.ลาว มีแหล่งแร่ธาตุและพื้นที่เพาะปลูกทางการเกษตรที่อุดมสมบูรณ์
- ประเทศเพื่อนบ้านขาดแคลนเทคโนโลยีและผู้เชี่ยวชาญด้านวิชาชีพพื้นฐานในการพัฒนาประเทศโดยเฉพาะบุคลากรทางการแพทย์และบุคลากรทางการศึกษา

อุปสรรค (Threats)

- ข้อจำกัดด้านนโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบระหว่างประเทศ ที่ซับซ้อน ไม่เอื้อต่อการพัฒนาการค้าการลงทุน การท่องเที่ยว ปัญหาเร่งด่วนที่สำคัญคือ
 - เส้นทาง R8 และ R12 ไม่อยู่ในกรอบความร่วมมือการขนส่งของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS-CBTA)

- ระเบียบ กฎเกณฑ์ และกฎหมายบางส่วนของประเทศ ไม่เอื้อต่อการผลักดันการให้บริการรถโดยสารและรถขนส่งสินค้า SMEs ระหว่าง 3 ประเทศ (ไทย สปป.ลาว เวียดนาม) เช่น การสัมปทานการเดินรถไทย กฎหมายการประกันภัยทางระหว่างประเทศ
- ปัญหาความมั่นคงตามแนวเมืองชายแดน
 - ปัญหาเสพติดข้ามฝั่ง สินค้าหนีภาษี ของผิดกฎหมาย อาชญากร และการลักลอบเข้าเมืองตามแนวชายแดน
 - การเกิดโรคติดต่อและโรคอุบัติใหม่ที่มาจากประเทศเพื่อนบ้าน
 - การมีพ่อนการพนันในประเทศเพื่อนบ้าน
 - การลักลอบค้าสุนัขและค้าสัตว์ป่าข้ามแดน
- ปัญหายาเสพติด
 - ปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้ง กลุ่มน้ำสำคัญมีปริมาณน้ำฝนสูงแต่ขาดระบบการบริหารจัดการน้ำทำให้ไม่มีน้ำใช้ในการเกษตรและน้ำแล้ง
- การแข่งขันทางการค้าจากสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค อาทิ สินค้าเกษตรและสิ่งทอราคาถูกจากจีน เวียดนาม
- โครงสร้างประชากรไทยเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุเพิ่มมากขึ้น นครพนมมีแนวโน้มการเกิดปัญหาการขาดแคลนแรงงานในอนาคต
- นโยบายรัฐของไทยในการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับสาธารณะช้ากว่าประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ 3G Wifi ในที่สาธารณะ

4.3.3.2 การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาค (Macro Environment Analysis)

การวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพารา ประกอบด้วย การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาค (Macro Environment Analysis) โดยใช้วิเคราะห์ PEST Analysis โดยองค์ประกอบของการวิเคราะห์ประกอบด้วย

- 1) การวิเคราะห์เชิงนโยบาย (Politics: P) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยทางนโยบายและการเมืองรวมทั้งนโยบายภายในประเทศ และนโยบายความร่วมมือระดับภูมิภาค นโยบายของรัฐมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการอย่างสูง การวิเคราะห์เรื่องของนโยบายและการเมืองเป็นสิ่งที่ช่วยผู้ประกอบการตัดสินใจในการลงทุนหรือการปรับตัวทางด้านธุรกิจ
- 2) การวิเคราะห์ภาพรวมเชิงเศรษฐกิจ (Economics: E) ปัจจัยทางเศรษฐกิจของประเทศมีผลโดยตรงกับธุรกิจในประเทศนั้นๆ เพราะเป็นตัวกำหนดกำลังซื้อของคนในประเทศ รวมถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจของโลกก็มีผลต่อกำลังซื้อของคนในประเทศต่างๆ ดังนั้นการวิเคราะห์ภาพรวมทางเศรษฐกิจจึงมีความสำคัญต่อการตัดสินใจทางด้านธุรกิจ
- 3) การวิเคราะห์เชิงสังคมวัฒนธรรม (Socio-culture: S) ปัจจัยทางสังคมเป็นการวิเคราะห์เพื่อให้เข้าใจถึงสภาพแวดล้อมทางสังคม วัฒนธรรมของคนในพื้นที่ซึ่งมีความสำคัญต่อความราบรื่นของการดำเนินงานของธุรกิจ และการแนะนำสินค้าเข้าสู่ตลาด
- 4) การวิเคราะห์เชิงเทคโนโลยี (Technology: T) เป็นการวิเคราะห์ถึงแนวโน้มทางการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับธุรกิจ

1) การวิเคราะห์เชิงนโยบาย (Politics: P)

- จังหวัดนครพนมมีแผนพัฒนาจังหวัดซึ่งเป็นแผนที่มีการวางแผนพัฒนาได้ครอบคลุมทุกมิติ เช่น ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านความมั่นคง ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด้านการพัฒนาระบบการบริหาร

- ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมสนับสนุนการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน (สถานประกอบการ) ในการพัฒนาทักษะฝีมือของแรงงาน และใช้มาตรฐานแรงงานเป็นเครื่องมือในการเพิ่มผลิตภาพ แรงงาน และส่งเสริมแรงงานไทยให้มีมาตรฐานสากลเพื่อรองรับการเปิดประชาคมอาเซียนส่งผลให้จังหวัดนครพนมมีโอกาสและศักยภาพที่จะพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง รวมถึงปรับปรุงนโยบายการนำเข้าแรงงานต่างด้าวระดับล่าง (Low-skilled) โดยเฉพาะในสาขาอาชีพที่ขาดแคลนให้สามารถนำเข้าแรงงานต่างด้าวในจำนวนที่เหมาะสม

2) การวิเคราะห์ภาพรวมเชิงเศรษฐกิจ (Economics: E)

- ปี 2553 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดนครพนม (Gross Provincial Product: GPP) ณ ราคาประจำปีมีมูลค่าเพิ่มเท่ากับ 27,146 ล้านบาท รายได้เฉลี่ยต่อหัว 36,135 บาท คิดเป็นลำดับที่ 15 ของภาค และลำดับที่ 62 ของประเทศ การผลิตโดยรวมขยายตัว ณ ราคา คงที่ ขยายตัวร้อยละ 3.18 โครงสร้างการผลิตของจังหวัดนครพนม ขึ้นอยู่กับภาคเกษตร ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 72.07 ประกอบไปด้วยสาขาที่สำคัญได้แก่ สาขาการขนส่ง ขยายปีละ 17.35 คิดเป็นร้อยละ 17.35 และสาขาการศึกษาร้อยละ 17.53 สาขาการผลิตที่ทำรายได้ ให้แก่จังหวัดมากกว่าร้อยละ 15 ประกอบด้วย 3 สาขา คือ สาขาเกษตรกรรม ร้อยละ 27.46 คิดเป็นมูลค่า 7,980 ล้านบาท รองลงมา คือสาขาการศึกษา ร้อยละ 17.53 คิดเป็นมูลค่า 5,095 ล้านบาท และสาขาการขนส่ง ขยายปีละ ร้อยละ 17.35 คิดเป็นมูลค่า 5,044 ล้านบาท ตามลำดับ เมื่อพิจารณาอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดนครพนม ณ ราคาคงที่ ขยายตัวร้อยละ 3.18 เป็นผลมาจากการผลิตภาคเกษตร ขยายตัวร้อยละ 4.28 จากการขยายตัวของสาขาบริหารราชการแผ่นดิน ร้อยละ 26.58 สาขาก่อสร้าง ร้อย ละ 18.05 สาขาโรงแรมและภัตตาคาร ร้อย ละ 16.56 สาขาการศึกษา ร้อยละ 10.88 ตามลำดับ และภาคการเกษตร หดตัวร้อยละ 1.06 จากการหดตัวของสาขาเกษตรกรรม ร้อยละ 1.18
- นครพนมมีโรงงานอุตสาหกรรมการเกษตรในพื้นที่จังหวัด เช่น บริษัทมาลีสามพราน จำกัด บริษัท ไกรเบสท์ จำกัด โรงงานอัดแท่งยางพารา STR 20 ของ อสย. โรงสีข้าว โรงฆ่าสัตว์ที่ได้มาตรฐาน 7 แห่ง และตลาดนัดโค-กระบือใน จังหวัด 8 แห่ง
- นครพนมมีสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) เป็นประตูเชื่อมการค้า การลงทุนภาคการเกษตร สู่อินโดจีน
- จังหวัดนครพนมเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญและมีชื่อเสียง เช่น ข้าวหอมมะลิคุณภาพดีเยี่ยม เนื่องจากได้รับ รางวัลชนะเลิศการแข่งขันในระดับประเทศ 4 ครั้ง ยางพารา สับปะรด โคเนื้อ ปลานิล ปลาเผา สามารถส่งเสริมและสนับสนุนการผลิตสู่อุตสาหกรรมการเกษตรได้

3) การวิเคราะห์เชิงสังคมวัฒนธรรม (Socio-culture: S)

มุ่งเน้นการเสริมสร้างศักยภาพในการพัฒนาสุขภาพของประชาชน การลงทุนด้านบริการสุขภาพ ส่งเสริมกิจกรรมด้านประเพณี ศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่น พัฒนาคุณภาพการศึกษาและสถานศึกษา เพิ่มขีดความสามารถของทรัพยากรมนุษย์เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แก้ไขและป้องกันปัญหายาเสพติด รวมไปถึงการรักษาความมั่นคงตามแนวชายแดน แก้ไขปัญหาการลักลอบการค้าและเคลื่อนย้ายสิ่งผิดกฎหมายผ่านจังหวัด พัฒนาและเสริมสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในด้านความมั่นคง ตลอดจนการสร้างความมั่นคงในชีวิตและ ทรัพย์สินของประชาชนในจังหวัด

4) การวิเคราะห์เชิงเทคโนโลยี (Technology: T)

จังหวัดนครพนมมีการทำการเกษตรเป็นหลัก ดังนั้นควรเน้นการสร้างโอกาสและเพิ่มรายได้ โดยการพัฒนาในภาคการเกษตร เพิ่มศักยภาพการใช้พื้นที่ เพิ่มพื้นที่เพาะปลูกพืชหลัก เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตพืช สนับสนุนการเผยแพร่ความรู้

วิชาการเกษตรและเทคโนโลยี โดยการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตเพื่อให้ได้ผลผลิตสูงสุดแบบอินทรีย์และเต็มประสิทธิภาพ ทั้งในด้านการผลิตพืชเศรษฐกิจ การปศุสัตว์ การประมง การส่งเสริมโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ การส่งเสริมให้มีการบริหารจัดการน้ำอย่างบูรณาการ การขยายเขตพื้นที่ชลประทานในจังหวัด เสริมสร้าง กระบวนการสร้างอาชีพ สร้างงานที่มีคุณภาพ และมีรายได้สูงให้แก่ประชาชนในจังหวัด

4.3.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาเพื่อการเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียนของจังหวัดนครพนม

เนื่องจากสภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดนครพนมสามารถติดต่อและไปมาหาสู่กับประเทศเพื่อนบ้านที่สะดวกที่สุดแห่งหนึ่ง จึงได้วางแผนและกำหนดบทบาทของจังหวัดที่จะเป็นศูนย์กลางสำคัญในการเตรียมความพร้อมของจังหวัดเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ทั้งในเรื่องของ การกำหนดจุดยืนยุทธศาสตร์จังหวัดที่มีความสำคัญกับการเป็นเมืองการค้าชายแดนเพื่อการค้าและการลงทุน และได้กำหนดให้เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงศาสนาวัฒนธรรมเชิงประวัติศาสตร์ เมืองบริการสุขภาพ เพื่อพัฒนาโรงพยาบาลนครพนมเป็นโรงพยาบาลศูนย์สุขภาพอินโดจีน การรองรับการเมืองแห่งการพักผ่อนหย่อนใจ และที่สำคัญได้กำหนดให้เป็นเมืองศึกษานานาชาติ เพิ่มขีดความสามารถของทรัพยากรมนุษย์เพื่อรองรับประชาคมอาเซียน โดยเฉพาะการเป็นศูนย์กลางอินโดจีนทั้งในด้านวัฒนธรรมและภาษาอาเซียน และสุดท้ายกำหนดให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมเกษตรโดยเน้นพืชเศรษฐกิจ ได้แก่ ข้าว ยางพารา ซึ่งเป็นแหล่งผลิตข้าวและยางพาราชั้นดี เป็นที่ยอมรับจากทั่วโลก โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนไว้ 7 ยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของสินค้า บริการ การค้า และการลงทุน
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาคุณภาพชีวิตและการคุ้มครองทางสังคม เพื่อให้ประชาชนได้รับการคุ้มครองทางสังคม มีสภาพแวดล้อมความเป็นอยู่ที่ดีมั่นคงปลอดภัย
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ เพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานมีความเชื่อมโยงและมีขีดความสามารถในการรองรับและมีกฎระเบียบที่อำนวยความสะดวกทั้งการค้าและการลงทุน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อให้มีมาตรฐานการศึกษาอาเซียน รวมทั้งทักษะฝีมือและภาษา
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 การสร้างความรู้ ความเข้าใจและความตระหนักถึงความสำคัญของอาเซียน เพื่อให้ประชาชนทั่วไปผู้ประกอบการ เจ้าหน้าที่ของรัฐเข้าใจและตระหนักถึงการเป็นประชาคมอาเซียน
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 การเสริมสร้างความมั่นคง เน้นสร้างความร่วมมือ สร้างพันธมิตร การบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนทางบก ทางน้ำ รวมถึงการสร้างปัจจัยสนับสนุนต่างๆ เช่น ฐานข้อมูล
- ยุทธศาสตร์ที่ 7 การเพิ่มศักยภาพของจังหวัดเพื่อเชื่อมโยงโอกาสจากอาเซียน เพื่อให้จังหวัดมีศักยภาพที่จะเชื่อมโยงกับสมาชิกอาเซียน

อีกทั้งยังมีโครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับ AEC ตามที่ได้กล่าวไว้แล้ว เช่น โครงการศูนย์ส่งเสริมเศรษฐกิจการค้าผ่านแดน โครงการจัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ณ ด้านศุลกากรนครพนม และโครงการเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันการค้าผ่านแดน (ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าคลังสินค้า) โดยมีโครงการที่จะดำเนินการในอนาคตเพื่อเพิ่มศักยภาพในการเป็นประชาคมอาเซียนของจังหวัด เช่น โครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า (intermodal facilities) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดนครพนม โครงการก่อสร้างศูนย์ประชุมอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

ในด้านการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน จังหวัดนครพนมมีเส้นทางโครงข่ายคมนาคมผ่านสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) สู่ สปป.ลาว – เวียดนาม – และจีนตอนใต้ ดังนี้

1. ระยะทางไปเวียดนามถนนหมายเลข 12 มีระยะทางเพียง 148 ก.ม.
2. ระยะทางไปเวียดนาม ตามถนนหมายเลข 8 ระยะทางเพียง 230 ก.ม.
3. ระยะทางจากนครพนม ผ่านลาวและเวียดนามเข้าสู่จีนตอนใต้มีระยะทางที่สั้น เพียง 831 ก.ม.

ทั้งนี้ หากวัดระยะการเดินทางจากนครพนม สู่เวียดนามและจีนตอนใต้ จังหวัดนครพนมถือว่าเป็นเส้นทางที่สะดวกและสั้นที่สุด โดยระยะทางจากจังหวัดนครพนมถึงชายแดนจีน(ผิงเสียง) เพียงแค่ 831 กิโลเมตรเท่านั้น เริ่มจากถนนหมายเลข 12 จากนครพนม – ท่าแขก – เมืองวิงห์ ประเทศเวียดนาม ระยะทาง 353 กม. ต่อจากนั้น เดินทางจากเมืองวิงห์ – ฮานอย ระยะทาง 290 กม. และเดินทางจากฮานอยมุ่งสู่เมืองหลักเซิน(ประเทศเวียดนาม) ระยะทาง 188 กม. โดยข้ามด่านพรมแดนจากหลักเซินถึงด่านชายแดนผิงเสียง(สาธารณรัฐประชาชนจีน) รวมระยะทาง 831 กม

และเดินทางจากด่านชายแดนผิงเสียงเข้าสู่นครหนานหนิงเพียง 198 กม. เท่านั้น ทั้งนี้ นอกจากโครงข่ายคมนาคมทางบกแล้ว ในอนาคตจังหวัดนครพนมถือว่าเป็นจังหวัดปลายทางของเส้นทางรถไฟสายใหม่จากบ้านไผ่ จังหวัดขอนแก่น – นครพนม และมีเส้นทางคมนาคมทางอากาศ โดยมีสนามบินนครพนมที่สามารถรองรับและพัฒนาให้เป็นสนามบินนานาชาติได้ในอนาคต ทำให้จังหวัดนครพนมมีศักยภาพในด้านคมนาคมขนส่ง และอีสานไทยไม่ไกลจีนพร้อมรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไป

โดยจังหวัดได้มีการจัดตั้งงบประมาณเพื่อจัดทำโครงการที่รองรับการพัฒนาด้านการค้าชายแดนของจังหวัดนครพนมไว้หลายโครงการ อาทิเช่น

- 1) โครงการส่งเสริมความร่วมมือตามกรอบความร่วมมือผู้บริหารระดับสูง 9 จังหวัด 3 ประเทศ (ไทย-ลาว-เวียดนาม) และเสริมสร้างความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน
- 2) โครงการพัฒนาความร่วมมือทางการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน
- 3) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงรองรับการใช้ประโยชน์สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งตามแนวชายแดนสู่ประเทศเพื่อนบ้าน
- 4) โครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า (intermodel facilities)
- 5) โครงการขยายเส้นทางรถไฟจากอำเภอบ้านไผ่ – จังหวัดนครพนม
- 6) โครงการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกระบบโลจิสติกส์บริเวณสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน)
- 7) โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดนครพนม
- 8) โครงการก่อสร้างศูนย์ประชุมอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง
- 9) โครงการก่อสร้างด่านศุลกากรนครพนม เป็นต้น

4.4 สรุป

จากข้อมูลทั้งหมด ทั้ง 3 จังหวัด ได้กำหนดบทบาทและหน้าที่ตลอดจนงบประมาณเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC โดยมุ่งพัฒนาเตรียมตัวเพื่อการเป็นประตูสู่ภูมิภาคอาเซียนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตลอดจนระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการค้าเสรี ซึ่งต่างมุ่งหวังจากการค้าการลงทุนที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดนหรือการค้าผ่านแดน โดยแต่ละจังหวัดจะมีลักษณะการค้าหรืออุตสาหกรรมเป้าหมายต่างกันเนื่องจากปลายทางของสินค้าที่ส่งออกต่างกัน นอกจากนั้นจุดเด่นของแต่ละจังหวัดยังมีสินค้าและบริการที่มีศักยภาพที่แตกต่างกันอีกด้วย ดังนั้นภาครัฐจึงควรสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมการค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดนในจังหวัดให้มีความโดดเด่นและเป็นเอกลักษณ์ โดยสร้างความสมดุลให้กับการค้าระหว่างประเทศและการค้าเชิงพื้นที่ (Area base) เพื่อให้เกิดความเจริญเติบโตพร้อมๆกัน โดยเมื่อเกิดระบบโลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศที่ดีต้องไม่สร้างความเสียหายให้กับธุรกิจ ในท้องที่ จึงควรให้คนในพื้นที่มีบทบาทและมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางการพัฒนาของจังหวัดร่วมกับภาครัฐ

จากข้อมูลดังกล่าวทางคณะผู้วิจัยจะได้นำข้อมูลเหล่านั้นมาจัดทำดัชนีการประเมินตัวแปรต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนรวมถึงนำเสนอแบบจำลองธุรกิจของพื้นที่ที่ควรจะเป็นและนำเข้าสู่แบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์ (Econometric Model) โดยใช้ตารางปัจจัยการผลิต (IO Table) เพื่อประเมินถึงผลกระทบทั้งทางด้านบวกและ

ด้านลบที่จะเกิดขึ้นหากดำเนินการตามแบบจำลองทางโลจิสติกส์และทางธุรกิจที่ได้นำเสนอ เพื่อทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจะได้นำไปเป็นข้อมูลในการพัฒนาและใช้ประกอบการตัดสินใจ หรือแสดงให้เห็นถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อประเทศและต่อพื้นที่ต่อไปในบทที่ 6

ข้อมูลของจังหวัดทั้ง 3 จังหวัดที่กล่าวมาทั้งหมดนั้นจะพบว่าแต่ละจังหวัดมีศักยภาพและจุดเด่นอย่างไรบ้าง รวมถึงมีลักษณะการค้าและอุตสาหกรรมการค้าเงินธุรกิจที่แตกต่างกันไป จากการลงพื้นที่สำรวจและเก็บข้อมูลจะพบว่าแต่ละจังหวัดก็ยังมีสภาพปัญหาด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจและโลจิสติกส์ของแต่ละจังหวัดดังแสดงในตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.17 สภาพปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของจังหวัดมุกดาหาร นครพนม สงขลา

จังหวัด	ปัญหา
มุกดาหาร	- ขาดการสนับสนุนและผลักดันนโยบายด้านพัฒนาการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านอย่างจริงจังและต่อเนื่อง - ข้อจำกัดด้านนโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบระหว่างประเทศที่ยังยากซับซ้อน ไม่เอื้ออำนวยต่อการค้า การลงทุน - หลักเกณฑ์การติดต่อการค้าขายของประเทศเพื่อนบ้านไม่แน่นอนและชัดเจน รวมทั้งขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากร มีปัญหาด้านกฎหมาย ขั้นตอน ระเบียบเงื่อนไขไม่เป็นสากล ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการค้าขายระหว่างจังหวัดกับประเทศ สปป.ลาว เวียดนาม และจีน - กฎระเบียบข้อตกลง GMS Cross Border Transport Agreement: CBTA ในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งทั้งคนและสินค้าระหว่างประเทศร่วมกัน ซึ่งในทางปฏิบัติยังไม่สามารถบังคับใช้ได้เต็มที่ รวมทั้งยังมีกฎระเบียบและอุปสรรคอยู่อีกมาก อาทิ เอกสารการขนส่งสินค้ายังไม่ใช้ภาษากลาง เป็นต้น - การขนส่งสินค้าผ่านแดนด้วยข้อตกลง CBTA ที่สามารถขนส่งได้เฉพาะรถ 400 คันต่อประเทศที่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก ทำให้กิจกรรมการสร้างมูลค่าเศรษฐกิจที่จังหวัดชายแดนไม่เกิดขึ้น และจะถูกใช้เป็นทางผ่าน กิจกรรมโลจิสติกส์ท้องถิ่นไม่มี เพราะความเข้มแข็งและประสิทธิภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในระดับประเทศไม่ได้ - ข้อตกลงการเดินทางระหว่างประเทศควรกำหนดให้ชัดเจนเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมและเป็นมาตรฐานเดียวกัน - ขั้นตอนการผ่านพิธีศุลกากรเกิดทั้งสองฝั่ง คือ ขาส่งสินค้าออก และขาการรับสินค้าเข้าของประเทศนำเข้า จึงเกิดการตรวจปล่อยสินค้า 2 ครั้ง ทำให้มีขั้นตอนที่ซ้ำซ้อนและใช้เวลานานในการผ่านแดน ซึ่งแนวทางของรูปแบบการจัดตั้งจุดตรวจร่วมของคนและสินค้าจะช่วยลดเวลาและขั้นตอนลงได้ - ปัญหาเชิงเทคนิคของรถขนส่งสินค้า เนื่องจากพวงมาลัยของรถบรรทุกไทยอยู่ทางด้านขวา แต่ของสปป.ลาวและเวียดนามอยู่ทางด้านซ้าย ซึ่งในเส้นทาง R9 เป็นถนน 2 ช่องทางการจราจร ทำให้อาจมีปัญหาด้านความปลอดภัยในการขนส่ง และเป็นเหตุผลให้เวียดนามไม่อนุญาตให้รถขนส่งของไทยเข้าไปส่งในประเทศเวียดนาม ทำให้การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปสปป.ลาว และเวียดนามต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าและรถขนส่งสินค้าทำให้เสียต้นทุนเพิ่มขึ้น

จังหวัด	ปัญหา
	■ ทั้งมุกดาหารและสปป.ลาว มีการลักลอบขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยส่วนใหญ่เป็นการค้านอกระบบ ■ ทั้งมุกดาหารและสปป.ลาว มีปัญหาการลักลอบเข้าเมือง สินค้าหนีภาษี ของผิดกฎหมาย ตลอดจนยาเสพติดติดตามแนวชายแดน รวมถึงปัญหาแรงงานต่างด้าว
นครพนม	■ การต้องเปลี่ยนหัวลากที่ชายแดนระหว่างลาวกับเวียดนาม เนื่องจากรถพวงมาลัยขวา ทางเวียดนามยังไม่อนุญาตให้เข้าประเทศได้ ■ ประเทศเพื่อนบ้านมีระบบการปกครองแตกต่างกับประเทศไทย ทำให้เกิดปัญหาและอุปสรรคในด้านต่างๆ เช่น หลักเกณฑ์การติดต่อกำชายของประเทศเพื่อนบ้านที่ไม่แน่นอนและชัดเจน รวมทั้งขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากร มีปัญหา ด้านกฎหมาย ขั้นตอน ระเบียบ เงื่อนไขที่ไม่เป็นสากล เป็นเหตุให้เป็นอุปสรรคต่อการค้าขายระหว่างจังหวัดกับ สปป.ลาว เวียดนามและจีน ก่อให้เกิดต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงขึ้นแก่ผู้ประกอบการ ■ การขนส่งสินค้าข้ามแดน ยังต้องใช้บริการผู้ประกอบการโลจิสติกส์ทางฝั่งเวียดนาม เพราะขำนาญพื้นที่ และสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ได้ดีกว่าคนไทย ■ กฎระเบียบเกี่ยวกับการค้าและการคมนาคมขนส่งอื่น ๆ ยังไม่สอดคล้องกัน ซึ่งนักลงทุนไทยใน สปป.ลาว โดยส่วนใหญ่ต้องการให้มีการเจรจาเพื่อปรับปรุงกฎระเบียบให้สอดคล้องกันทั้งหมด ■ ผู้ประกอบการค้าชายแดนมีปัญหาและอุปสรรคเรื่องการแข่งขันในตลาดการค้า ความไม่สะดวกด้านกฎระเบียบของสปป.ลาว นโยบายและกฎระเบียบการนำเข้า/ส่งออกของประเทศเพื่อนบ้านไม่มีความแน่นอน การเก็บค่าผ่านแดนมีราคาสูง ความผันผวนและความเสี่ยงด้านการแลกเปลี่ยนเงินสกุลกิบ ธนาการพาณิชย์ของไทยมีจำนวนน้อย ■ ปัจจุบันระบบการตรวจสอบสินค้าด้านศุลกากรนครพนม จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่สะดวกนัก อีกทั้งขั้นตอนการออกใบอนุญาตยังเป็นระบบแมนวล ยังไม่ได้เชื่อมโยงข้อมูลด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์
สงขลา	■ เนื่องจากมีปริมาณนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านสะเดาเป็นจำนวนมากทำให้เกิดปัญหาด้านความแออัดของพื้นที่บริเวณด่าน ทำให้ไม่สามารถรองรับการบริการได้อย่างเพียงพอ ทั้งทางด้านการขนส่งสินค้า โลจิสติกส์ และการผ่านแดนของประชาชนทั้งสองประเทศ ■ ปัญหาการจราจรหนาแน่นบริเวณด่านศุลกากรสะเดา เนื่องจากมีปริมาณรถเข้าออกเป็นจำนวนมากและพื้นที่ดังกล่าวไม่สามารถขยายออกได้แล้ว ทางศุลกากรดำเนินการเปิดด่านบ้านประกอบเพื่อหวังว่าจะช่วยระบายความแออัดของการจราจรของด่านสะเดา แต่เนื่องจากปัญหาด้านสภาพถนน ณ ด่านบ้านประกอบมีขนาดเล็กและพื้นผิวไม่ค่อยดีนัก ทำให้รถบรรทุกส่วนใหญ่ไม่สะดวกในการขนส่งจึงยังคงใช้ด่านสะเดาในการขนส่งสินค้า ■ ผู้ส่งออกสินค้าของไทยจำนวนไม่น้อย ยังขาดความรู้ความเข้าใจในขั้นตอน และพิธีการทางศุลกากร จึงเกิดความล่าช้า เอกสารไม่ครบ ไม่เข้าใจภาษาอังกฤษ รวมถึงสินค้าบางชนิดไม่ได้คุณภาพ ไม่มีตราเครื่องหมายฮาลาล เป็นต้น

จังหวัด	ปัญหา
	■ การดำเนินงานเกี่ยวกับด้านศุลกากรที่มีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน โดยเฉพาะการของบประมาณของแต่ละหน่วยงานจะเป็นลักษณะแยกส่วนกัน ไม่ได้มีการของบประมาณในภาพรวมของโครงการเดียวกัน โดยบางหน่วยงานได้รับการจัดสรรงบประมาณ แต่บางหน่วยงานได้รับการจัดสรรงบประมาณที่ไม่เหมาะสม จึงก่อให้เกิดความไม่เป็นเอกภาพในการพัฒนา รวมทั้งการบริหารที่ไม่มีเอกภาพในการแก้ปัญหา ■ การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยผ่านแดนเข้าประเทศมาเลเซียนั้น มีอุปสรรคขั้นตอนลำบากและยุ่งยากกว่าการนำเข้าสินค้าจากประเทศมาเลเซียเนื่องจาก รัฐบาลมาเลเซียป้องกันมิให้ยาเสพติดและสิ่งผิดกฎหมายเข้าสู่ประเทศมาเลเซีย ■ การขาดความเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทาน และการรวมกลุ่มเครือข่ายในลักษณะของคลัสเตอร์ ยังเป็นปัญหาสำคัญของการดำเนินงานของทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจ ในอุตสาหกรรมการเกษตร โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมยางพาราของไทย อันส่งผลให้เกิดปัญหาการขาดประสิทธิภาพในกระบวนการผลิตนับตั้งแต่การผลิตวัตถุดิบ การแปรรูปในระดับอุตสาหกรรมและการวางแผนการตลาดที่ยังขาดความสอดคล้องในการดำเนินงาน รวมถึงปัญหาการขาดการกำหนดมาตรฐานสินค้าร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการและผู้บริโภคในระดับต่างๆ ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่วนหนึ่งเกิดจากลักษณะการดำเนินธุรกิจโดยรวมของประเทศที่มีผู้ประกอบการรายย่อยเป็นจำนวนมาก และขาดการรวมกลุ่มเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาร่วมกันทั้งภายในกลุ่มของผู้ประกอบการธุรกิจประเภทเดียวกันและกลุ่มธุรกิจที่มีความเกี่ยวเนื่องกันในระบบห่วงโซ่อุปทาน

บทที่ 5 การประเมินศักยภาพของพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ปัจจุบันเมืองชายแดนของไทยมีการเติบโตอย่างรวดเร็วก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่หลากหลายและมูลค่าการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเจริญเติบโตด้านการขนส่งคมนาคมนี้จะต้องมีการดำเนินงานแบบเป็นองค์รวม โดยพิจารณาถึงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกับปริมาณสินค้ารูปแบบและสถานการณ์แนวโน้มการค้า สถิติการค้าชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ประสิทธิภาพการขนส่งบริเวณชายแดน และ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนความต้องการของ ภาคเอกชน จึงจะทำให้ได้มาซึ่งระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่ชายแดนที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้เมืองชายแดนนั้นสามารถเป็นประตูการผลิตกระจายสินค้า ประตูการคมนาคมขนส่ง และประตูเชื่อมโยงการท่องเที่ยวที่สมบูรณ์ ส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจของท้องถิ่นให้เกิดความยั่งยืนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับผู้ประกอบการ โดยจะทำการประเมินและวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานการค้าชายแดน และศักยภาพของพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ปัจจุบัน (As is) และที่ต้องพัฒนาเพิ่มขึ้นในอนาคต (To be) เพื่อประเมินความพร้อมก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเป็นทางการและมีบทบาทเป็นโลจิสติกส์ HUB ของอาเซียน โดยจัดทำเกณฑ์การประเมินความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ ซึ่งพิจารณาให้เหมาะสมกับอุตสาหกรรม ประเมินระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ระบบสื่อสารและสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญและประเมินความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องมีโครงสร้างพื้นฐานหรือความจำเป็นเร่งด่วนในการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบ กฎหมาย หรือการบังคับใช้ โดยการลงสำรวจเก็บข้อมูลจากการทำการระดมความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ผู้ประกอบการทุกภาคส่วน ตลอดจน Key performance หรือ Key person ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน

5.1 การประเมินและวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน ไทย – มาเลเซีย ด้านจังหวัดสงขลา

การระดมความคิดเห็นเรื่องการค้าชายแดนด้านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ ณ จังหวัดสงขลาที่จัดขึ้นในครั้งนี้มีผู้ช่วยศาสตราจารย์วินทร์ วงษ์มณี รองผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนาโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย กล่าวชี้แจงถึงวัตถุประสงค์ของโครงการ และในการระดมความคิดเห็นครั้งนี้ ยังเปิดเวทีให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน เพื่อทำการระดมความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนมุมมองระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเด็น “แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อการยกระดับการค้าชายแดนด้านสะเดา ด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา” ซึ่งในงานนี้ได้รับเกียรติจากคุณสมพร สิริโปราณานนท์ ประธานหอการค้าจังหวัดสงขลา มาเป็นประธานในพิธีเปิด และได้รับความสนใจจากผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการที่ประกอบธุรกิจการค้าชายแดน สมาชิกหอการค้าจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด พาณิชย์จังหวัด ศาลากลาง การท่องเที่ยว ตัวแทนจากสถาบันการศึกษา และหน่วยงานจากภาครัฐและเอกชน เข้าร่วมงานดังกล่าว



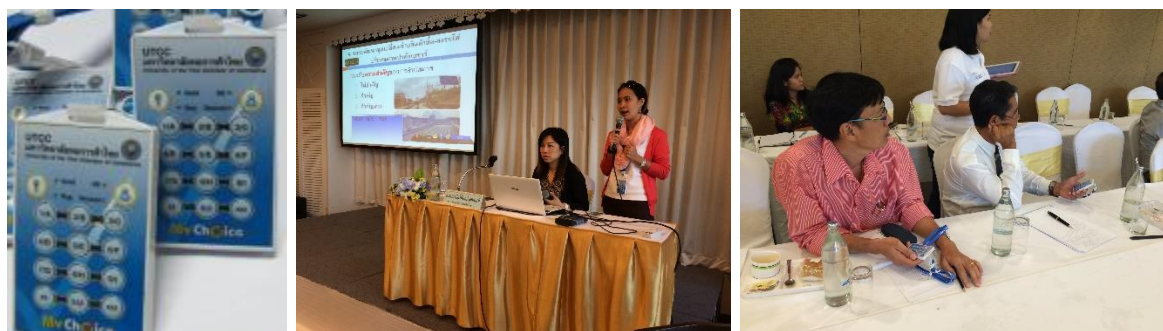


แผนภาพที่ 5.1 บรรยากาศการประชุมระดมความคิดเห็น จังหวัดสงขลา

ทางคณะผู้วิจัยได้รวบรวมประเด็นปัญหาด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาชายแดนด้านสะเดา จังหวัดสงขลา จากการศึกษาจากสถานที่จริง จากการสัมภาษณ์ประธานหอการค้าจังหวัดสงขลา อุตสาหกรรมจังหวัด ศาลากร การท่องเที่ยว และผู้ประกอบการในเขตชายแดนด้านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา รวมถึงได้ศึกษาถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นส่วนสนับสนุนสำคัญให้ประเทศต่าง ๆ ที่มีเขตเศรษฐกิจพิเศษประสบความสำเร็จจากทฤษฎีหรืองานวิจัยต่าง ๆ ที่ผ่านมา ทั้งในและต่างประเทศ พบว่าประเด็นที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่สำคัญในด่านชายแดนสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา ประกอบด้วย 16 ประเด็น ดังนี้

1. การสร้างเส้นทางพิเศษ (Motorway)
2. การขยายทางหลวง 4113
3. การสร้างรถไฟรางคู่ระบบไฟฟ้า
4. การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้น - ลงรถไฟบริเวณด่านปาดังเบซาร์
5. การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา (เดิม)
6. การสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา 2 (อ.จะนะ)
7. การพัฒนา / ขยายสนามบิน
8. การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านสะเดาเป็น 24 ชม.
9. การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านปาดังเบซาร์ 05.00 - 24.00 น.
10. การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)
11. การปรับปรุง CBTA เช่น การมีหน่วยงานด้านที่มิวเจียทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่ง
12. การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า Truck Terminal
13. การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) บริเวณพื้นที่ชายแดน
14. การทำเขตปลอดภาษี (Free Zone) บริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่าง ๆ
15. การจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมพิเศษ เช่น Rubber City บริเวณพื้นที่ชายแดน
16. การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone)

จากประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้ง 16 หัวข้อที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้น ทางคณะผู้วิจัยได้นำมาเรียบเรียงและจัดทำการประชุมระดมความคิดเห็นโดยใช้เทคโนโลยีของมหาวิทยาลัยหอการค้าไทยที่มีชื่อว่า My Choice Clicker ซึ่งพัฒนาขึ้นสำหรับใช้ในการทำแบบทดสอบและแบบสอบถาม โดยสามารถรู้ผลได้แบบทันทีทันใด ดังแสดงภาพการใช้ My Choice Clicker ตามแผนภาพที่ 5.2 ด้วยประเด็นปัญหาทั้ง 16 ข้อนั้น ทางคณะผู้วิจัยได้สอบถามผู้ที่เข้าร่วมระดมความคิดเห็นใน 2 รูปแบบ ได้แก่ สอบถามถึงความสำคัญของปัญหา สอบถามถึงความเร่งด่วนในการแก้ปัญหา ผลการระดมความคิดเห็นสามารถสรุปผลดังตารางที่ 5.1 – 5.2 และแผนภาพที่ 5.3



แผนภาพที่ 5.2 การใช้ My Choice Clicker ในการประชุมระดมความคิดเห็นจังหวัดสงขลา

ตารางที่ 5.1 การจัดลำดับความสำคัญของปัญหาด้านโลจิสติกส์ในบริเวณ ด่านชายแดนสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา

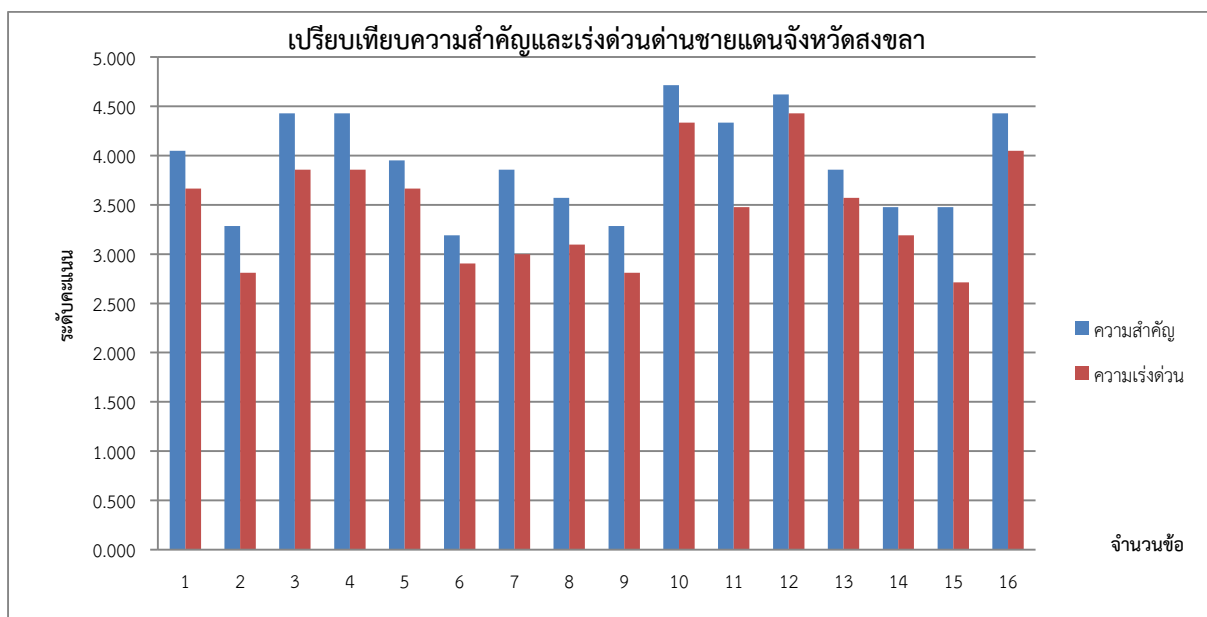
Q	Subject (สำคัญ)	คะแนนรวม
1	การสร้างเส้นทางพิเศษ (Motorway)	4.048
2	การขยายทางหลวง 4113	3.286
3	การสร้างรถไฟรางคู่ระบบไฟฟ้า	4.429
4	การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้น - ลงรถไฟบริเวณด่านปาดังเบซาร์	4.429
5	การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา (เดิม)	3.952
6	การสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา 2 (อ.จะนะ)	3.190
7	การพัฒนา / ขยายสนามบิน	3.857
8	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านสะเดาเป็น 24 ชม.	3.571
9	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านปาดังเบซาร์ 05.00 - 24.00 น.	3.286
10	การพัฒนาความเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)	4.714
11	การปรับปรุง CBTA เช่น การมีหน่วยงานด้านทิมวิจัยทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่ง	4.333
12	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า Truck Terminal	4.619
13	การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บนบริเวณพื้นที่ชายแดน	3.857
14	การทำเขตปลอดภาษี บริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่าง ๆ	3.476
15	การจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมพิเศษ เช่น Rubber City บริเวณพื้นที่ชายแดน	3.476
16	การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone)	4.429

ตารางที่ 5.2 การจัดลำดับความเร่งด่วนในการแก้ปัญหาของปัญหาด้านโลจิสติกส์ในบริเวณด่านชายแดนสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา

Q	Subject (เร่งด่วน)	คะแนนรวม
1	การสร้างเส้นทางพิเศษ (Motorway)	3.667
2	การขยายทางหลวง 4113	2.810
3	การสร้างรถไฟรางคู่ระบบไฟฟ้า	3.857

Q	Subject (เรื่องด่วน)	คะแนนรวม
4	การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้น - ลงรถไฟบริเวณด้านปาดังเบซาร์	3.857
5	การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา (เดิม)	3.667
6	การสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา 2 (อ.จะนะ)	2.905
7	การพัฒนา / ขยายสนามบิน	3.000
8	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด้านสะเดาเป็น 24 ชม.	3.095
9	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด้านปาดังเบซาร์ 05.00 - 24.00 น.	2.810
10	การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)	4.333
11	การปรับปรุง CBTA เช่น การมีหน่วยงานด้านทมิวิจัยทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่ง	3.476
12	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า Truck Terminal	4.429
13	การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) บริเวณพื้นที่ชายแดน	3.571
14	การทำเขตปลอดภาษี (Free Zone) บริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่าง ๆ	3.190
15	การจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมพิเศษ เช่น Rubber City บริเวณพื้นที่ชายแดน	2.714
16	การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone)	4.048

จากตารางที่ 5.1 และ 5.2 สามารถเปรียบเทียบระดับคะแนนของสำคัญและความเร่งด่วนได้ดังแผนภาพที่ 5.3



แผนภาพที่ 5.3 แผนภูมิเปรียบเทียบความสำคัญของปัญหา ความเร่งด่วนของปัญหา จากการระดมความคิดเห็น

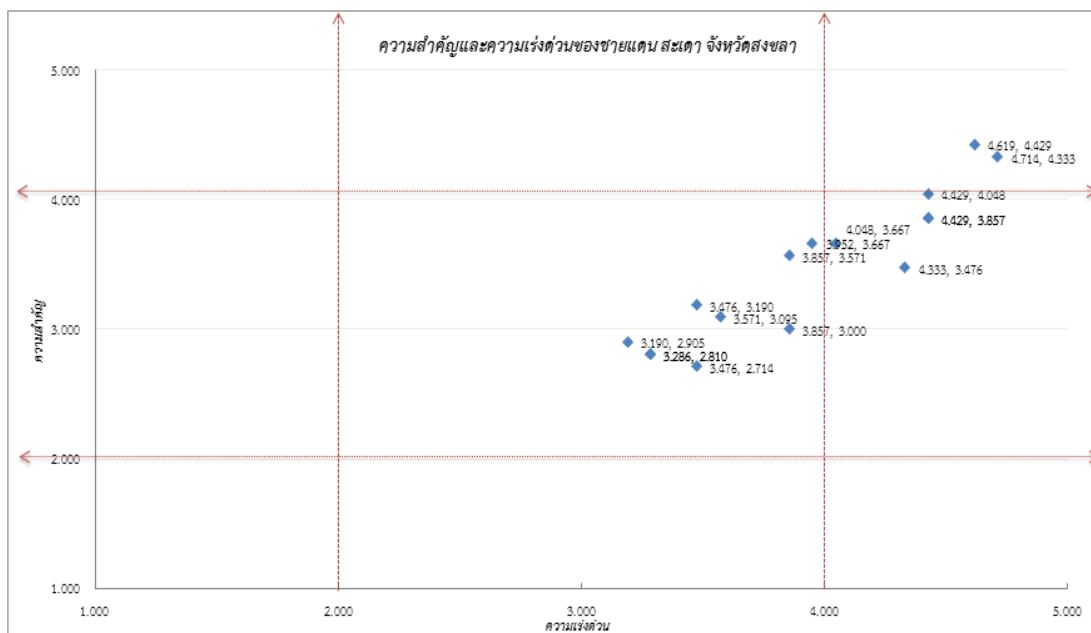
ทางคณะผู้วิจัยได้จัดทำแผนภาพที่ 5.4 ที่นำมิติของความสำคัญและผลกระทบของปัญหามาพิจารณาร่วมกัน โดยกำหนดเกณฑ์แบ่งแยกระดับความสำคัญของปัญหา และระดับความเร่งด่วนของปัญหาออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ สำคัญ/เร่งด่วนมากที่สุด สำคัญ/เร่งด่วนมาก และสำคัญ/เร่งด่วนน้อย

เกณฑ์ดังกล่าวได้มาจากการเฉลี่ยค่าคะแนนที่กำหนดให้ผู้ระดมความคิดเห็นลงคะแนน ที่เดิมกำหนดให้

- 1 คะแนน คือ ไม่สำคัญ/ไม่เร่งด่วน
- 3 คะแนน คือ สำคัญ/เร่งด่วน
- 5 คะแนน คือ สำคัญ/เร่งด่วนมากที่สุด

จากการเฉลี่ยคะแนนด้วยวิธีการดังกล่าวข้างต้น ทำให้เกณฑ์ในการแบ่งแยกระดับความสำคัญของปัญหาและระดับความเร่งด่วนของปัญหา คือ 2 และ 4 คะแนน หรือสามารถอธิบายได้ว่า

- ในกรณีที่ประเด็นปัญหาใดมีค่าความสำคัญของปัญหามากกว่า 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญมาก และหากมีค่ามากกว่า 2 คะแนนแต่ไม่เกิน 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญ แต่หากค่าคะแนนของปัญหาดังกล่าวน้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญน้อย
- ในกรณีที่ประเด็นปัญหาใดมีค่าความเร่งด่วนของปัญหามากกว่า 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่เร่งด่วนมาก และหากมีค่ามากกว่า 2 คะแนนแต่ไม่เกิน 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่เร่งด่วน แต่หากค่าคะแนนของปัญหาดังกล่าวน้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่เร่งด่วนน้อย



แผนภาพที่ 5.4 เปรียบเทียบความสำคัญและความเร่งด่วนของปัญหาด้านโลจิสติกส์ต่าง ๆ

ผลจากการวิเคราะห์ปัญหาด้วยวิธีดังกล่าวข้างต้น ทำให้พบว่าปัญหาต่าง ๆ มีความสำคัญและความเร่งด่วนที่จำเป็นต้องแก้ไขปัญหาสรุปได้ดังตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.3 สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความเร่งด่วน

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
สั้น	1	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า Truck Terminal	มากที่สุด	มากที่สุด
	2	การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)	มากที่สุด	มากที่สุด
	3	การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone)	มากที่สุด	มากที่สุด
ปานกลาง	4	การสร้างรถไฟรางคู่ระบบไฟฟ้า	มากที่สุด	มาก
	5	การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้น - ลงรถไฟบริเวณด่านปาดังเบซาร์	มากที่สุด	มาก
	6	การสร้างเส้นทางพิเศษ (Motorway)	มากที่สุด	มาก

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
	7	การปรับปรุง CBTA เช่น การมีหน่วยงานด้านที่มิวิจัยทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่ง	มากที่สุด	มาก
ยาว	8	การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา (เดิม)	มาก	มาก
	9	การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บนบริเวณพื้นที่ชายแดน	มาก	มาก
	10	การทำเขตปลอดภาษี บริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่าง ๆ	มาก	มาก
	11	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านสะเดาเป็น 24 ชม.	มาก	มาก
	12	การพัฒนา / ขยายสนามบิน	มาก	มาก
	13	การสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา 2 (อ.จะนะ)	มาก	มาก
	14	การขยายทางหลวง 4113	มาก	มาก
	15	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านปาดังเบซาร์ 05.00 - 24.00 น.	มาก	มาก
	16	การจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมพิเศษ เช่น Rubber City บริเวณพื้นที่ชายแดน	มาก	มาก

5.2 การประเมินและวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน ไทย - ลาว ด้านจังหวัดมุกดาหาร

การประชุมระดมความคิดเห็นเรื่องการค้าชายแดนด้านจังหวัดมุกดาหาร โดยมี รศ.ดร.วันชัย รัตนวงษ์ คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย กล่าวชี้แจงถึงวัตถุประสงค์ของโครงการ และในการระดมความคิดเห็นครั้งนี้ ยังเปิดเวทีให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน เพื่อระดมความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนมุมมองระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเด็น “แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อการยกระดับการค้าชายแดน ด้านมุกดาหาร” ซึ่งในงานนี้ได้รับเกียรติจาก คุณสมศักดิ์ ศรีบุญเรือง เลขาธิการหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร มาเป็นประธานในพิธีเปิด และได้รับความสนใจจาก ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการที่ประกอบธุรกิจการค้าชายแดน สมาชิกหอการค้าจังหวัด ตัวแทนจากสถาบันการศึกษา และหน่วยงานจากภาครัฐและเอกชน เข้าร่วมงานดังกล่าว



แผนภาพที่ 5.5 บรรยากาศการประชุมระดมความคิดเห็น จังหวัดมุกดาหาร

คณะผู้วิจัยได้รวบรวมประเด็นปัญหาด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน จากการศึกษาจากสถานที่จริง จากการศึกษาแผนแม่บทและยุทธศาสตร์ของจังหวัด จากการสัมภาษณ์ประธานหอการค้าจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด พาณิชย์จังหวัด ด้านศุลกากร การท่องเที่ยว ผู้ประกอบการและ SMEs รวมถึงได้ศึกษาถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นส่วนสนับสนุนสำคัญในการพัฒนาพื้นที่จากทฤษฎีหรืองานวิจัยต่างๆ ที่ผ่านมา ทั้งในและต่างประเทศ พบว่าประเด็นที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่สำคัญ ประกอบด้วยอย่างน้อย 20 ประเด็น ทีมผู้วิจัยได้สอบถามผู้ที่เข้าร่วมระดมความคิดเห็นใน 3 รูปแบบ ได้แก่ สอบถามถึงความสำคัญของปัญหา สอบถามถึงความเร่งด่วนในการแก้ปัญหา และสอบถามถึงความรุนแรงหรือ

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัญหาต่าง ๆ โดยผลการจัดระดมความคิดเห็นมีประเด็นต่างๆที่ต้องพิจารณา แสดงดังรายละเอียดต่อไป

1. การจัดตั้งจุดข้ามแดนแห่งใหม่
2. การจัดแยกพื้นที่สำหรับรถนักท่องเที่ยวกับรถบรรทุกขนส่งสินค้า
3. การจัดให้มีพื้นที่พักรถก่อนข้ามด่าน
4. การพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณสถานีรถไฟเพื่อการขนส่ง
5. การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)
6. การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า Truck Terminal
7. การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บน บริเวณพื้นที่ชายแดน
8. การทำเขตปลอดภาษี (Free Zone) บริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่างๆ
9. การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ
10. การมีประกันภัยสินค้าที่ครอบคลุมตลอดเส้นทางของทั้งสองประเทศ
11. การขยายระยะเวลาการเปิด - ปิด ด่านให้มีความสอดคล้องกัน
12. โครงสร้างพื้นฐาน - การปรับมาตรฐานรถบรรทุกให้สอดคล้องกัน
13. การเพิ่มโควตาแลกเปลี่ยนรถบรรทุกสินค้า
14. การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)
15. การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่ง สปป.ลาว)
16. การมีหน่วยงานด้านทมิวิจัยทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่ง
17. การรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในไทยกับ สปป.ลาว และระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของไทยเอง
18. การปรับโซนผังเมืองของจังหวัดมุกดาหาร
19. การสร้างสนามบินในจังหวัดมุกดาหาร
20. รูปแบบการขนส่งระบบราง (รถไฟรางคู่)

จากประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้ง 20 หัวข้อที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้น ทางคณะผู้วิจัยได้นำมาเรียบเรียงและจัดทำการประชุมระดมความคิดเห็นโดยใช้เทคโนโลยีของมหาวิทยาลัยหอการค้าไทยที่มีชื่อว่า My Choice Clicker ซึ่งพัฒนาขึ้นสำหรับใช้ในการทำแบบทดสอบและแบบสอบถาม โดยสามารถรู้ผลได้แบบทันทีทันใด ดังแสดงภาพการใช้ My Choice Clicker ตามแผนภาพที่ 5.6 ด้วยประเด็นปัญหาทั้ง 20 ข้อ นั้น ทางคณะผู้วิจัยได้สอบถามผู้ที่เข้าร่วมระดมความคิดเห็นใน 2 รูปแบบ ได้แก่ สอบถามถึงความสำคัญของปัญหา สอบถามถึงความเร่งด่วนในการแก้ปัญหาซึ่งเป็นการให้ความคิดเห็นหรือโหวตเป็นความลับของแต่ละท่านซึ่งผู้อื่นไม่สามารถเห็นผลในการโหวตแต่ละท่าน ผลการระดมความคิดเห็นสามารถสรุปผลดังตารางที่ 5.4 – 5.5



แผนภาพที่ 5.6 การใช้ My Choice Clicker ในการประชุมระดมความคิดเห็นจังหวัดมุกดาหาร

ตารางที่ 5.4 การจัดลำดับความสำคัญของปัญหาด้านโลจิสติกส์ในบริเวณ ด่านชายแดนจังหวัดมุกดาหาร

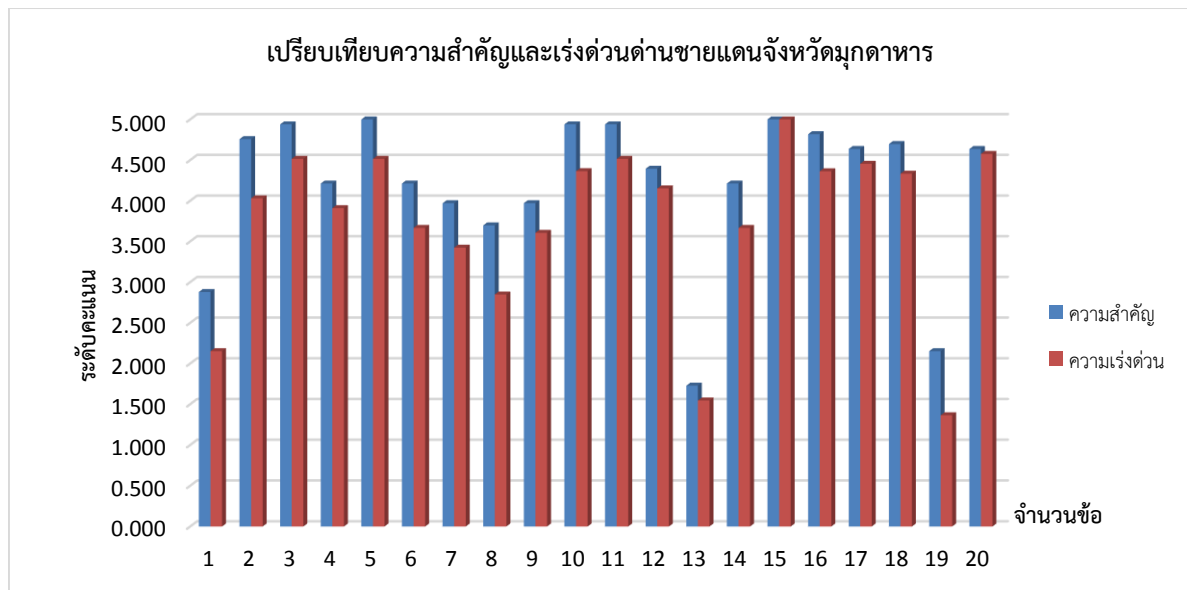
Q	Subject (สำคัญ)	คะแนนรวม
1	การจัดตั้งจุดข้ามแดนแห่งใหม่	2.897
2	การจัดแยกพื้นที่สำหรับรถบรรทุกเกี่ยวกับรถบรรทุกขนส่งสินค้า	4.758
3	การจัดให้มีพื้นที่พักรถก่อนข้ามด่าน	4.939
4	การพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณสถานีรถไฟเพื่อการขนส่ง	4.212
5	การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)	5.000
6	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า Truck Terminal	4.212
7	การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บน บริเวณพื้นที่ชายแดน	3.970
8	การทำเขตปลอดภาษี (Free Zone) บริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่างๆ	3.697
9	การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ	3.970
10	การมีประกันภัยสินค้าที่ครอบคลุมตลอดเส้นทางของทั้งสองประเทศ	4.939
11	การขยายระยะเวลาการเปิด - ปิด ด่านให้มีความสอดคล้องกัน	4.939
12	โครงสร้างพื้นฐาน - การปรับมาตรฐานรถบรรทุกให้สอดคล้องกัน	4.394
13	การเพิ่มโควต้าแลกเปลี่ยนรถบรรทุกสินค้า	1.727
14	การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)	4.212
15	การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่ง สปป.ลาว)	5.000
16	การมีหน่วยงานด้านทิมวิจัยทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่ง	4.818
17	การรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในไทยกับ สปป.ลาว และระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของไทยเอง	4.636
18	การปรับโซนผังเมืองของจังหวัดมุกดาหาร	4.697
19	การสร้างสนามบินในมุกดาหาร	2.152
20	รูปแบบการขนส่งระบบราง (รถไฟรางคู่)	4.636

ตารางที่ 5.5 การจัดลำดับความเร่งด่วนของปัญหาด้านโลจิสติกส์ในบริเวณ ด่านชายแดนจังหวัดมุกดาหาร

Q	Subject (สำคัญ)	คะแนนรวม
1	การจัดตั้งจุดข้ามแดนแห่งใหม่	2.515
2	การจัดแยกพื้นที่สำหรับรถบรรทุกเกี่ยวกับรถบรรทุกขนส่งสินค้า	4.030
3	การจัดให้มีพื้นที่พักรถก่อนข้ามด่าน	4.515
4	การพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณสถานีรถไฟเพื่อการขนส่ง	3.909
5	การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)	4.515
6	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า Truck Terminal	3.667
7	การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บน บริเวณพื้นที่ชายแดน	3.424
8	การทำเขตปลอดภาษี (Free Zone) บริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่างๆ	2.848

Q	Subject (สำคัญ)	คะแนนรวม
9	การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ	3.606
10	การมีประกันภัยสินค้าที่ครอบคลุมตลอดเส้นทางของทั้งสองประเทศ	4.364
11	การขยายระยะเวลาการเปิด – ปิด ด้านให้มีความสอดคล้องกัน	4.515
12	โครงสร้างพื้นฐาน – การปรับมาตรฐานรถบรรทุกให้สอดคล้องกัน	4.152
13	การเพิ่มโควต้าแลกเปลี่ยนรถบรรทุกสินค้า	1.545
14	การพัฒนาความเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)	3.667
15	การพัฒนาความเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่ง สปป.ลาว)	5.000
16	การมีหน่วยงานด้านทมิวิจัยทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่ง	4.636
17	การรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในไทยกับ สปป.ลาว และระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของไทยเอง	4.455
18	การปรับโซนผังเมืองของจังหวัดมุกดาหาร	4.333
19	การสร้างสนามบินในมุกดาหาร	1.364
20	รูปแบบการขนส่งระบบราง (รถไฟรางคู่)	4.576

จากตารางที่ 5.4 และ 5.5 สามารถเปรียบเทียบระดับคะแนนของสำคัญและความเร่งด่วนได้ดังแผนภาพที่ 5.7



แผนภาพที่ 5.7 แผนภูมิเปรียบเทียบความสำคัญของปัญหา ความเร่งด่วนของปัญหา จากการระดมความคิดเห็น

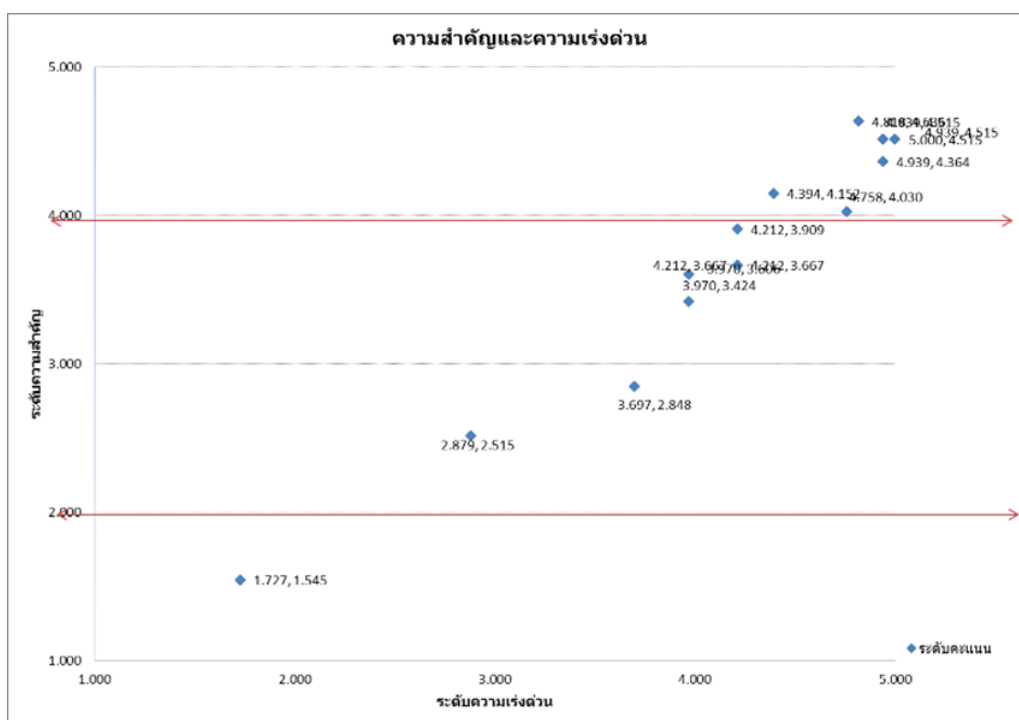
ทางคณะผู้วิจัยได้จัดทำแผนภาพที่ 5.8 ที่นำมิติของความสำคัญและผลกระทบของปัญหามาพิจารณาร่วมกัน โดยกำหนดเกณฑ์แบ่งแยกระดับความสำคัญของปัญหา และระดับความเร่งด่วนของปัญหาออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ สำคัญ/เร่งด่วนมากที่สุด สำคัญ/เร่งด่วนมาก และสำคัญ/เร่งด่วนน้อย

เกณฑ์ดังกล่าวได้มาจากการเฉลี่ยค่าคะแนนที่กำหนดให้ผู้ระดมความคิดเห็นลงคะแนน ที่เดิมกำหนดให้

- 1 คะแนน คือ ไม่สำคัญ/ไม่เร่งด่วน
- 3 คะแนน คือ สำคัญ/เร่งด่วน
- 5 คะแนน คือ สำคัญ/เร่งด่วนมากที่สุด

จากการเฉลี่ยคะแนนด้วยวิธีการดังกล่าวข้างต้น ทำให้เกณฑ์ในการแบ่งแยกระดับความสำคัญของปัญหาและระดับความเร่งด่วนของปัญหา คือ 2 และ 4 คะแนน หรือสามารถอธิบายได้ว่า

- ในกรณีที่ประเด็นปัญหาใดมีค่าความสำคัญของปัญหามากกว่า 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญมาก และหากมีค่ามากกว่า 2 คะแนนแต่ไม่เกิน 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญ แต่หากค่าคะแนนของปัญหาดังกล่าวน้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญน้อย
- ในกรณีที่ประเด็นปัญหาใดมีค่าความเร่งด่วนของปัญหามากกว่า 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่เร่งด่วนมาก และหากมีค่ามากกว่า 2 คะแนนแต่ไม่เกิน 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่เร่งด่วน แต่หากค่าคะแนนของปัญหาดังกล่าวน้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่เร่งด่วนน้อย



แผนภาพที่ 5.8 เปรียบเทียบความสำคัญและความเร่งด่วนของปัญหาด้านโลจิสติกส์ต่างๆ ของจังหวัดมุกดาหาร

ผลจากการวิเคราะห์ปัญหาด้วยวิธีดังกล่าวข้างต้น ทำให้พบว่าปัญหาต่าง ๆ มีความสำคัญและความเร่งด่วนที่จำเป็นต้องแก้ไขปัญหารูปได้ดังตารางที่ 5.6

ตารางที่ 5.6 สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความเร่งด่วน

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
สั้น	1	การพัฒนาความเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่ง สปป.ลาว)	มากที่สุด	มากที่สุด
	2	การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)	มากที่สุด	มากที่สุด
	3	การมีประกันภัยสินค้าที่ครอบคลุมตลอดเส้นทางของทั้งสองประเทศ	มากที่สุด	มากที่สุด
	4	การขยายระยะเวลาการเปิด - ปิด ด่านให้มีความสอดคล้องกัน	มากที่สุด	มากที่สุด
	5	การจัดให้มีพื้นที่พักรถก่อนข้ามแดน	มากที่สุด	มากที่สุด
	6	การมีหน่วยงานด้านทมิวิจัยทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่ง	มากที่สุด	มากที่สุด

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
ปานกลาง	7	การจัดแยกพื้นที่สำหรับนักท่องเที่ยวกับรถบรรทุกสินค้า	มากที่สุด	มากที่สุด
	8	การปรับโซนผังเมืองของจังหวัดมุกดาหาร	มากที่สุด	มากที่สุด
	9	การรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในไทยกับ สปป.ลาว และระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของไทยเอง	มากที่สุด	มากที่สุด
	10	รูปแบบการขนส่งระบบราง (รถไฟรางคู่)	มากที่สุด	มากที่สุด
	11	โครงสร้างพื้นฐาน - การปรับมาตรฐานรถบรรทุกให้สอดคล้องกัน	มากที่สุด	มากที่สุด
	12	การพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณสถานีรถไฟเพื่อการขนส่ง	มากที่สุด	มาก
	13	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้าเพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า (Truck Terminal)	มากที่สุด	มาก
	14	การพัฒนาความเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)	มากที่สุด	มาก
ยาว	15	การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ	มาก	มาก
	16	การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บน บริเวณพื้นที่ชายแดน	มาก	มาก
	17	การทำเขตปลอดภาษี (Free Zone) บริเวณที่ชายแดนเพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่าง ๆ	มาก	มาก
	18	การจัดตั้งจุดข้ามแดนแห่งใหม่	มาก	มาก
	19	การสร้างสนามบินในมุกดาหาร	มาก	น้อย
	20	การเพิ่มโควตาแลกเปลี่ยนรถบรรทุกสินค้า	น้อย	น้อย

5.3 การประเมินและวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน ไทย – ลาว ด้านจังหวัดนครพนม

การระดมความคิดเห็นเรื่องการค้าชายแดนด้านนครพนม จังหวัดนครพนม จัดขึ้นเมื่อวันศุกร์ที่ 24 กรกฎาคม 2558 โดยมี ผศ.ดร.วรินทร์ วงษ์มณี รองผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนาโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย กล่าวชี้แจงถึงวัตถุประสงค์ของโครงการ และในการระดมความคิดเห็นครั้งนี้ ยังเปิดเวทีให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน เพื่อระดมความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนมุมมองระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเด็น “แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อการยกระดับการค้าชายแดนด้านนครพนม จังหวัดนครพนม” ซึ่งในงานนี้ได้รับเกียรติจากคุณสมพร สิริโพรานานท์ ประธานหอการค้าจังหวัดสงขลา มาเป็นประธานในพิธีเปิด และได้รับความสนใจจาก ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการที่ประกอบธุรกิจการค้าชายแดน สมาชิกหอการค้าจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด ศุลกากร การท่องเที่ยว ตัวแทนจากสถาบันการศึกษา และหน่วยงานจากภาครัฐและเอกชน เข้าร่วมงานดังกล่าว



แผนภาพที่ 5.9 ภาพบรรยากาศภายในงานระดมความคิดเห็น ชายแดนด่านนครพนม

ทางคณะผู้วิจัยได้รวบรวมประเด็นปัญหาด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาชายแดนด่านนครพนม จังหวัดนครพนม จากการศึกษาจากสถานที่จริง จากการสัมภาษณ์ประธานหอการค้าจังหวัด อุตสาหกรรมจังหวัด ศาลาการ ท่องเที่ยวและผู้ประกอบการในเขตชายแดนด่านนครพนม ในเบื้องต้นบางส่วน รวมถึงได้ศึกษาถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นส่วนสนับสนุนสำคัญให้ประเทศต่าง ๆ ที่มีเขตเศรษฐกิจพิเศษประสบความสำเร็จจากทฤษฎีหรืองานวิจัยต่าง ๆ ที่ผ่านมา ทั้งในและต่างประเทศ พบว่าประเด็นที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่สำคัญในด้านชายแดนนครพนม ประกอบด้วย 20 ประเด็น ดังนี้

1. การจัดให้มีพื้นที่พักรถก่อนข้ามด่านชายแดน
2. การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า (Truck Terminal)
3. การให้บริการสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse)
4. การจัดทำเขตปลอดภาษี (Free Zone)
5. การกำหนดอุตสาหกรรมในพื้นที่เป็น Green Industry
6. รูปแบบการขนส่งระบบรางคู่ (รถไฟรางคู่)
7. การพัฒนาสนามบินนครพนมให้เป็นสนามบินนานาชาติ
8. การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร
9. การจัดแยกพื้นที่สำหรับนักท่องเที่ยวกับรถบรรทุกสินค้า ณ บริเวณด่านชายแดน
10. มีศูนย์ตรวจสอบ ตรวจโรค แรงงานต่างด้าว
11. การมีประกันภัยสินค้าที่ครอบคลุมตลอดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศจนถึงมือลูกค้า
12. การมีหน่วยงานด้านที่วิจัยทางกฎหมายพาณิชย์ของประเทศคู่ค้าและกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ
13. การส่งเสริมให้มีตัวแทนของภาครัฐที่สามารถเจรจาการค้าระหว่างประเทศชายแดน
14. การมีคณะกรรมการของ OSS ศูนย์ประชาสัมพันธ์/ดึงดูดนักลงทุน SEZ

15. การผลักดันให้เส้น R8 และ R12 ได้รับสิทธิประโยชน์ในกรอบ GMS เช่นเดียวกับเส้น R9
16. การปรับปรุงมาตรฐานรถบรรทุกให้สอดคล้องกัน มี Passport รถบรรทุกระหว่างประเทศคู่ค้า
17. การรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในไทย กับ สปป.ลาว เวียดนาม และจีน รวมถึงระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของไทยเอง
18. พัฒนาศักยภาพของเกษตรกรและผู้ประกอบการในพื้นที่ เพื่อเตรียมความพร้อมการดำเนินธุรกิจในระดับนานาชาติ
19. จัดระเบียบผังเมืองเพื่ออนุรักษ์ เอกลักษณ์ของเมืองนครพนม และคุ้มครองผู้ประกอบการในพื้นที่จากนักลงทุนรายใหญ่
20. มอบอำนาจการตัดสินใจการบริหารให้กับพื้นที่ เนื่องจากนโยบายรัฐจากส่วนกลางไม่สอดคล้องกับท้องถิ่น

จากประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้ง 20 หัวข้อที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้น ทางคณะผู้วิจัยได้นำมาเรียบเรียงและจัดทำการประชุมระดมความคิดเห็นโดยใช้เทคโนโลยีของมหาวิทยาลัยหอการค้าไทยที่มีชื่อว่า My Choice Clicker ซึ่งพัฒนาขึ้นสำหรับใช้ในการทำแบบทดสอบและแบบสอบถาม โดยสามารถรู้ผลได้แบบทันทีทันใด ดังแสดงภาพการใช้ My Choice Clicker ตามแผนภาพที่ 5.10 ด้วยประเด็นปัญหาทั้ง 20 ข้อนั้น ทางทีมที่วิจัยได้สอบถามผู้ที่เข้าร่วมระดมความคิดเห็นใน 2 รูปแบบ ได้แก่ สอบถามถึงความสำคัญของปัญหา สอบถามถึงความเร่งด่วนในการแก้ปัญหา ผลการระดมความคิดเห็นสามารถสรุปผลดังตารางที่ 5.7 – 5.8 และแผนภาพที่ 5.11



แผนภาพที่ 5.10 การใช้ My Choice Clicker ในการประชุมระดมความคิดเห็นจังหวัดนครพนม

ตารางที่ 5.7 การจัดลำดับ**ความสำคัญ**ของปัญหาด้านโลจิสติกส์ในบริเวณด้านชายแดนนครพนม

Q	Subject (สำคัญ)	คะแนนรวม
1	การจัดให้มีพื้นที่พักรถก่อนข้ามด่านชายแดน	4.212
2	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า (Truck Terminal)	4.273
3	การให้บริการสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse)	3.848
4	การจัดทำเขตปลอดภาษี (Free Zone)	4.212
5	การกำหนดอุตสาหกรรมในพื้นที่เป็น Green Industry	4.212
6	รูปแบบการขนส่งระบบรางคู่ (รถไฟรางคู่)	4.273
7	การพัฒนาสนามบินนครพนมให้เป็นสนามบินนานาชาติ	4.576
8	การพัฒนาความเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร	4.758
9	การจัดแยกพื้นที่สำหรับนักท่องเที่ยวกับรถบรรทุกสินค้า ณ บริเวณด่านชายแดน	4.333

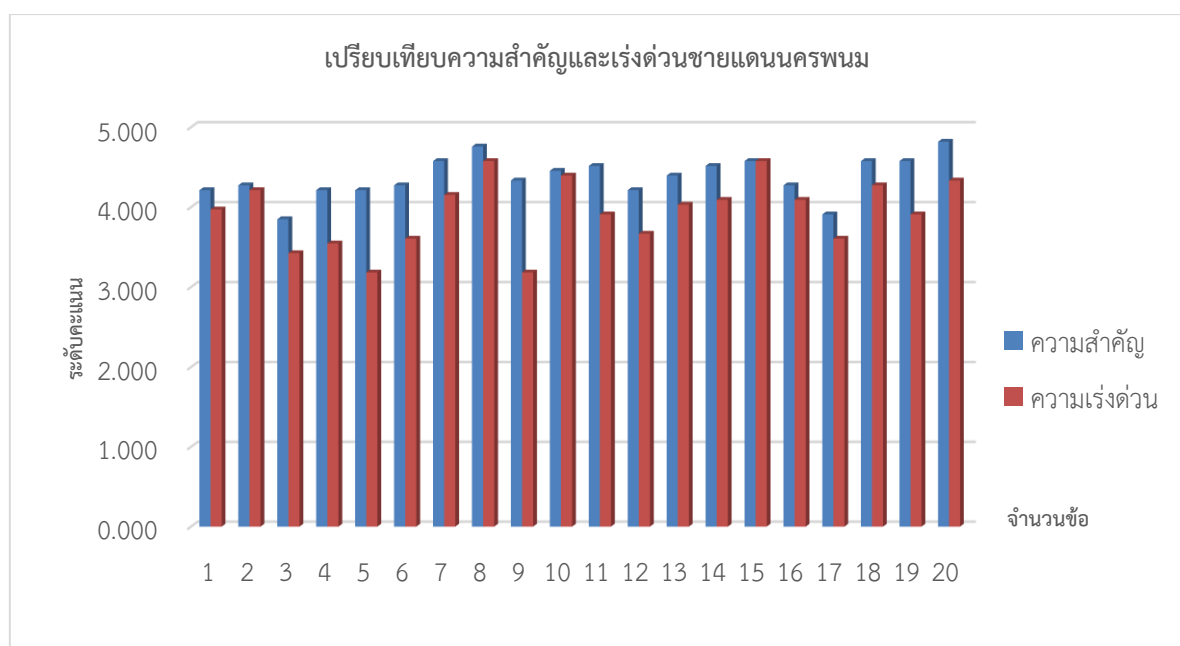
Q	Subject (สำคัญ)	คะแนนรวม
10	มีศูนย์ตรวจสอบ ตรวจโรค แรงงานต่างด้าว	4.455
11	การมีประกันภัยสินค้าที่ครอบคลุมตลอดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศจนถึงมือลูกค้า	4.515
12	การมีหน่วยงานด้านที่วิจัยทางกฎหมายพาณิชย์ของประเทศคู่ค้าและกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ	4.212
13	การส่งเสริมให้มีตัวแทนของภาครัฐที่สามารถเจรจาการค้าระหว่างประเทศชายแดน	4.394
14	การมีคณะกรรมการของ OSS ศูนย์ประชาสัมพันธ์/ดึงดูดนักลงทุน SEZ	4.515
15	การผลักดันให้เส้น R8 และ R12 ได้รับสิทธิประโยชน์ในกรอบ GMS เช่นเดียวกับเส้น R9	4.576
16	การปรับปรุงมาตรฐานรถบรรทุกให้สอดคล้องกัน มี Passport รถบรรทุกระหว่างประเทศคู่ค้า	4.273
17	การรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในไทย กับ สปป.ลาว เวียดนาม และจีน รวมถึงระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของไทยเอง	3.909
18	พัฒนาศักยภาพของเกษตรกรและผู้ประกอบการในพื้นที่ เพื่อเตรียมความพร้อมการดำเนินธุรกิจในระดับนานาชาติ	4.576
19	จัดระเบียบผังเมืองเพื่ออนุรักษ์ เอกลักษณ์ของเมืองนครพนม และคุ้มครองผู้ประกอบการในพื้นที่จากนักลงทุนรายใหญ่	4.576
20	มอบอำนาจการตัดสินใจการบริหารให้กับพื้นที่ เนื่องจากนโยบายรัฐจากส่วนกลางไม่สอดคล้องกับท้องถิ่น	4.818

ตารางที่ 5.8 การจัดลำดับความเร่งด่วนในการแก้ปัญหาของปัญหาด้านโลจิสติกส์ในบริเวณด่านชายแดนนครพนม

Q	Subject (สำคัญ)	คะแนนรวม
1	การจัดให้มีพื้นที่พักรถก่อนข้ามด่านชายแดน	3.970
2	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า (Truck Terminal)	4.212
3	การให้บริการสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse)	3.424
4	การจัดทำเขตปลอดภาษี (Free Zone)	3.545
5	การกำหนดอุตสาหกรรมในพื้นที่เป็น Green Industry	3.182
6	รูปแบบการขนส่งระบบรางคู่ (รถไฟรางคู่)	3.606
7	การพัฒนาสนามบินนครพนมให้เป็นสนามบินนานาชาติ	4.152
8	การพัฒนาความเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร	4.576
9	การจัดแยกพื้นที่สำหรับนักท่องเที่ยวกับรถบรรทุกสินค้า ณ บริเวณด่านชายแดน	3.182
10	มีศูนย์ตรวจสอบ ตรวจโรค แรงงานต่างด้าว	4.394
11	การมีประกันภัยสินค้าที่ครอบคลุมตลอดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศจนถึงมือลูกค้า	3.909
12	การมีหน่วยงานด้านที่วิจัยทางกฎหมายพาณิชย์ของประเทศคู่ค้าและกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ	3.667
13	การส่งเสริมให้มีตัวแทนของภาครัฐที่สามารถเจรจาการค้าระหว่างประเทศชายแดน	4.030
14	การมีคณะกรรมการของ OSS ศูนย์ประชาสัมพันธ์/ดึงดูดนักลงทุน SEZ	4.091
15	การผลักดันให้เส้น R8 และ R12 ได้รับสิทธิประโยชน์ในกรอบ GMS เช่นเดียวกับเส้น R9	4.576

Q	Subject (สำคัญ)	คะแนนรวม
16	การปรับปรุงมาตรฐานรถบรรทุกให้สอดคล้องกัน มี Passport รถบรรทุกระหว่างประเทศคู่ค้า	4.091
17	การรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในไทย กับ สปป.ลาว เวียดนาม และจีน รวมถึงระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของไทยเอง	3.606
18	พัฒนาศักยภาพของเกษตรกรและผู้ประกอบการในพื้นที่ เพื่อเตรียมความพร้อมการดำเนินธุรกิจในระดับนานาชาติ	4.273
19	จัดระเบียบผังเมืองเพื่ออนุรักษ์ เอกลักษณ์ของเมืองนครพนม และคุ้มครองผู้ประกอบการในพื้นที่จากนักลงทุนรายใหญ่	3.909
20	มอบอำนาจการตัดสินใจการบริหารให้กับพื้นที่ เนื่องจากนโยบายรัฐจากส่วนกลางไม่สอดคล้องกับท้องถิ่น	4.333

จากตารางที่ 5.7 และ 5.8 สามารถเปรียบเทียบระดับคะแนนของสำคัญและความเร่งด่วนได้ดังแผนภาพที่ 5.11



แผนภาพที่ 5.11 แผนภูมิเปรียบเทียบความสำคัญของปัญหา ความเร่งด่วนของปัญหา จากการระดมความคิดเห็น

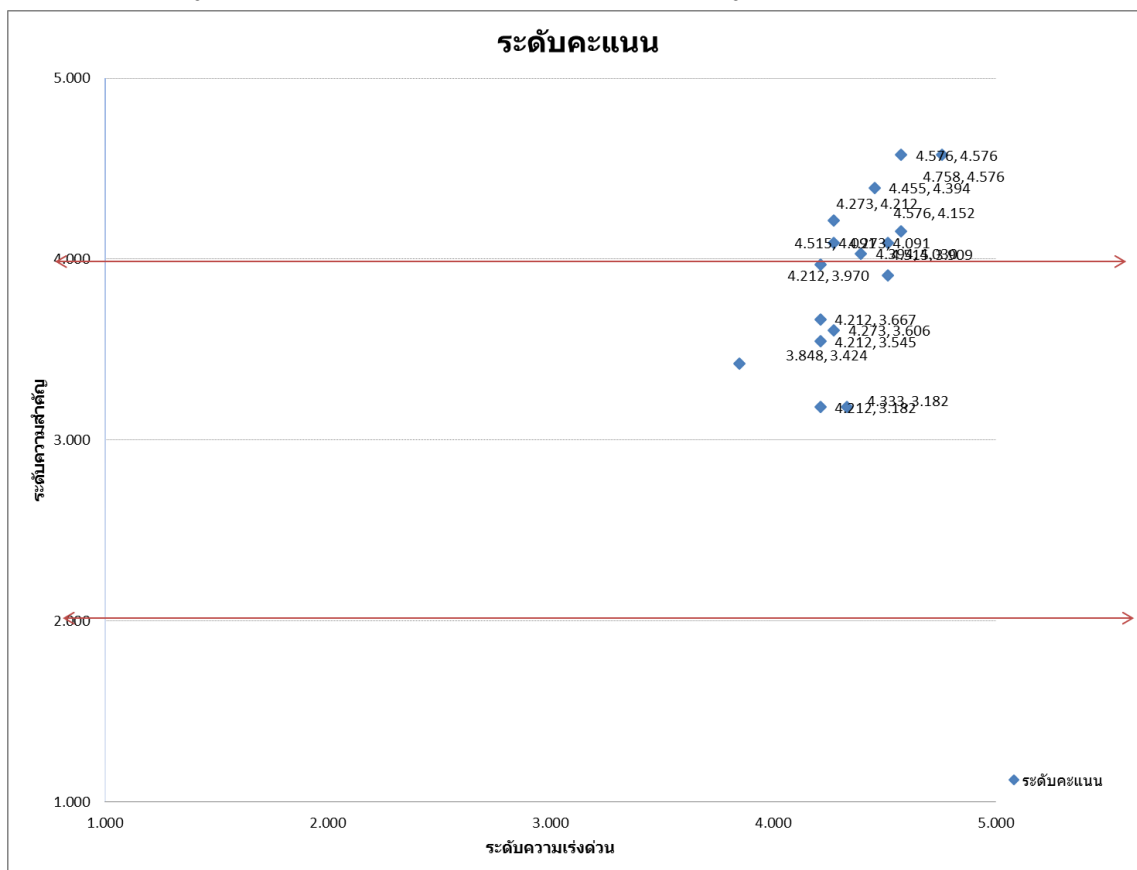
ทางคณะผู้วิจัยได้จัดทำแผนภาพที่ 5.12 ที่นำมิติของความสำคัญและผลกระทบของปัญหามาพิจารณาร่วมกัน โดยกำหนดเกณฑ์แบ่งแยกระดับความสำคัญของปัญหา และระดับความเร่งด่วนของปัญหาออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ สำคัญ/เร่งด่วนมากที่สุด สำคัญ/เร่งด่วนมาก และสำคัญ/เร่งด่วนน้อย

เกณฑ์ดังกล่าวได้มาจากการเฉลี่ยค่าคะแนนที่กำหนดให้ผู้ระดมความคิดเห็นลงคะแนน ที่เดิมกำหนดให้

- 1 คะแนน คือ ไม่สำคัญ/ไม่เร่งด่วน
- 3 คะแนน คือ สำคัญ/เร่งด่วน
- 5 คะแนน คือ สำคัญ/เร่งด่วนมากที่สุด

จากการเฉลี่ยคะแนนด้วยวิธีการดังกล่าวข้างต้น ทำให้เกณฑ์ในการแบ่งแยกระดับความสำคัญของปัญหาและระดับความเร่งด่วนของปัญหา คือ 2 และ 4 คะแนน หรือสามารถอธิบายได้ว่า

- ในกรณีที่ประเด็นปัญหาใดมีค่าความสำคัญของปัญหามากกว่า 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญมาก และหากมีค่ามากกว่า 2 คะแนนแต่ไม่เกิน 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญ แต่หากค่าคะแนนของปัญหาดังกล่าวน้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญน้อย
- ในกรณีที่ประเด็นปัญหาใดมีค่าความเร่งด่วนของปัญหามากกว่า 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่เร่งด่วนมาก และหากมีค่ามากกว่า 2 คะแนนแต่ไม่เกิน 4 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่เร่งด่วน แต่หากค่าคะแนนของปัญหาดังกล่าวน้อยกว่าหรือเท่ากับ 2 คะแนน ถือว่าเป็นปัญหาที่เร่งด่วนน้อย



แผนภาพที่ 5.12 เปรียบเทียบความสำคัญและความเร่งด่วนของปัญหาด้านโลจิสติกส์ต่าง ๆ

ผลจากการวิเคราะห์ปัญหาด้วยวิธีดังกล่าวข้างต้น ทำให้พบว่าปัญหาต่าง ๆ มีความสำคัญและความเร่งด่วนที่จำเป็นต้องแก้ไขปัญหาสรุปได้ดังตารางที่ 5.9

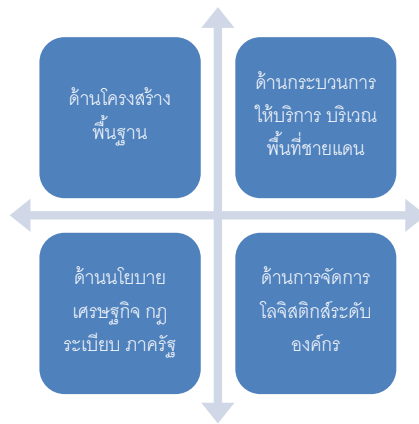
ตารางที่ 5.9 สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความเร่งด่วน

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
สั้น	1	มอบอำนาจการตัดสินใจการบริหารให้กับพื้นที่ เนื่องจากนโยบายรัฐจากส่วนกลางไม่สอดคล้องกับท้องถิ่น	มากที่สุด	มากที่สุด
	2	การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร	มากที่สุด	มากที่สุด
	3	พัฒนาศักยภาพของเกษตรกรและผู้ประกอบการในพื้นที่ เพื่อเตรียมความพร้อมการดำเนินธุรกิจในระดับนานาชาติ	มากที่สุด	มากที่สุด

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
	4	จัดระเบียบผังเมืองเพื่ออนุรักษ์ เอกลักษณ์ของเมืองนครพนม และคุ้มครองผู้ประกอบการในพื้นที่จากนักลงทุนรายใหญ่	มากที่สุด	มาก
	5	การพัฒนาสนามบินนครพนมให้เป็นสนามบินนานาชาติ	มากที่สุด	มากที่สุด
	6	การผลักดันให้เส้น R8 และ R12 ได้รับสิทธิประโยชน์ในกรอบ GMS เช่นเดียวกับเส้น R9	มากที่สุด	มากที่สุด
	7	การมีประกันภัยสินค้าที่ครอบคลุมตลอดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ จนถึงมือลูกค้า	มากที่สุด	มาก
ปานกลาง	8	การมีคณะกรรมการของ OSS ศูนย์ประชาสัมพันธ์/ดึงดูดนักลงทุนของ SEZ	มากที่สุด	มากที่สุด
	9	มีศูนย์ตรวจสอบ ตรวจโรค แรงงานต่างด้าว	มากที่สุด	มากที่สุด
	10	การส่งเสริมให้มีตัวแทนของภาครัฐที่สามารถเจรจาการค้าระหว่างประเทศ ชายแดน	มากที่สุด	มากที่สุด
	11	การจัดแยกพื้นที่สำหรับนักท่องเที่ยวเกี่ยวกับรถบรรทุกสินค้า ณ บริเวณด่านชายแดน	มากที่สุด	มาก
	12	รูปแบบการขนส่งระบบรางคู่ (รถไฟรางคู่)	มากที่สุด	มากที่สุด
	13	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า (Truck Terminal)	มากที่สุด	มากที่สุด
	14	การปรับปรุงมาตรฐานรถบรรทุกให้สอดคล้องกัน มี Passport รถบรรทุก ระหว่างประเทศคู่ค้า	มากที่สุด	มากที่สุด
ยาว	15	การมีหน่วยงานด้านที่มิวิทย์ทางกฎหมายพาณิชย์ของประเทศคู่ค้าและกฎหมาย การขนส่งระหว่างประเทศ	มากที่สุด	มาก
	16	การจัดทำเขตปลอดภาษี (Free Zone) บริเวณพื้นที่ชายแดน	มากที่สุด	มาก
	17	การจัดให้มีพื้นที่พักรถก่อนข้ามด่านชายแดน	มากที่สุด	มาก
	18	การกำหนดให้อุตสาหกรรมในพื้นที่เป็น Green Industry	มากที่สุด	มาก
	19	การรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในไทย กับ สปป.ลาว เวียดนาม และจีน รวมถึงระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของไทยเอง	มาก	มาก
	20	การให้บริการสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse)	มาก	มาก

5.4 ระบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสมของเขตการค้าชายแดน

จากการศึกษาข้อมูลอุปทานและระบบโลจิสติกส์ รวมถึงปัญหาต่าง ๆ ที่พบจากการลงพื้นที่จริง การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ การสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงการระดมความคิดเห็น คณะผู้วิจัยมีแนวคิดที่จะนำเสนอแบบจำลองเพื่อการพัฒนาการค้าชายแดนใน 2 ระดับ คือ ระดับที่ให้ผลกระทบมหภาคและระดับที่ให้ผลกระทบจุลภาค สามารถแบ่งได้เป็น 4 ด้าน ดังแผนภาพที่ 5.13 โดยแต่ละด้านของแบบจำลองสามารถสรุปรายละเอียดในแต่ละแบบจำลองและผลประโยชน์ที่ได้แสดงดังตารางที่ 5.10



แผนภาพที่ 5.13 ระบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสม ของเขตการค้าชายแดน

ตารางที่ 5.10 ระดับของผลกระทบของแบบจำลองการจัดการโลจิสติกส์ที่นำเสนอ

การจัดการ	ผลกระทบระดับมหภาค	ผลกระทบระดับจุลภาค
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	กระทบ	กระทบ
ด้านกระบวนการให้บริการบริเวณด้านชายแดน	กระทบ	กระทบ
ด้านนโยบาย เศรษฐกิจ กฎ ระเบียบ ภาครัฐ	กระทบ	กระทบ
ด้านการจัดการโลจิสติกส์ในองค์กร	ไม่กระทบ	กระทบ

รูปแบบการจัดการด้านที่ 1 : ด้านการพัฒนาหรือปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน

วัตถุประสงค์ เพื่อยกระดับความสามารถในการขนส่งสินค้าภายในโซ่อุปทาน จากจุดกำเนิดสินค้าไปยังผู้บริโภคสินค้าในประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านการค้าชายแดนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมของประเทศสำหรับการขนส่งทุกรูปแบบอย่างเป็นระบบ เพื่อให้ระบบการขนส่งทั้งในระบบถนน ระบบราง ระบบคมนาคมทางน้ำ และระบบคมนาคมทางอากาศ มีความเชื่อมโยงและไม่ซ้ำซ้อนกัน โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศและแผนการจัดการพื้นที่ต่างๆ ตลอดจนแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศในระดับภูมิภาค สร้างสถานีขนส่ง/เปลี่ยนถ่ายสินค้า (Truck Terminal) เป็นต้น ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะส่งผลสำคัญและเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการฟื้นฟูเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ รวมทั้งการพัฒนาเศรษฐกิจบริเวณชายแดนให้เติบโตที่เพิ่มสูงขึ้น

ตามที่คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มีการนำเสนอโรดแมป (Roadmap) อันมีวัตถุประสงค์ เพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจเร่งด่วนของประเทศ 4 ประการ

- ประการแรก โครงการประกันภัยข้าวนาปีสำหรับปีการผลิต 2557
- ประการที่สอง โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ
- ประการที่สาม มาตรการการช่วยเหลือธุรกิจขนาดกลางและย่อม
- ประการที่สี่ โครงการฟื้นฟูเศรษฐกิจชายแดน

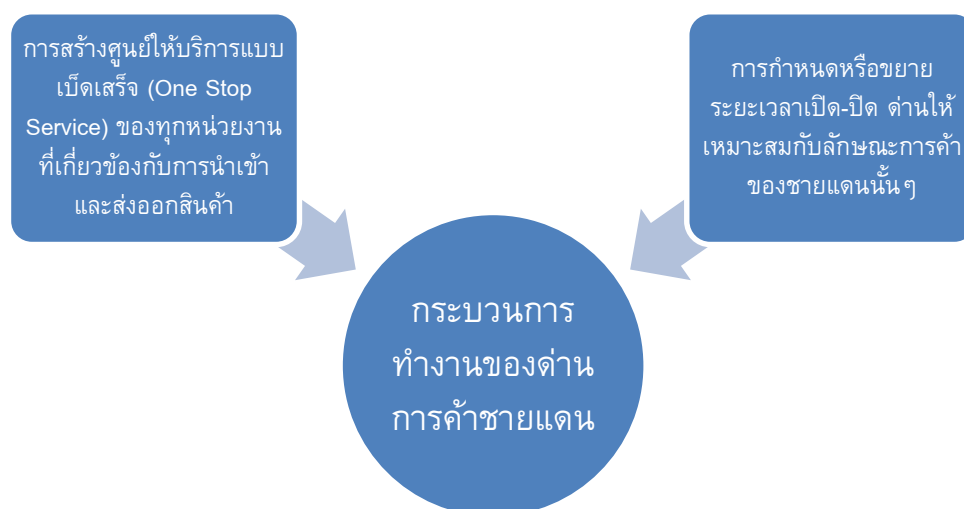
ซึ่งนโยบายดังกล่าวนี้ สอดคล้องการลงพื้นที่ของทีมที่วิจัยที่ทำการประชุมระดมความคิดเห็น รวมทั้งการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้อง ทั้งหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน และผู้ประกอบการในพื้นที่ มีความต้องการที่จะพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานให้เหมาะสมกับลักษณะความต้องการของท้องถิ่น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- การเดินทางและการขนส่งระหว่างประเทศมีความสะดวกและมีต้นทุนต่ำลง และทำให้เกิดการกระจายความเจริญไปยังชนบทมากขึ้น และสนับสนุนการขยายตัวของเศรษฐกิจชายแดนมากขึ้น
- ทำให้แรงงานไหลกลับไปยังท้องถิ่น
- ทำให้เกิดกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ชายแดนกับส่วนอื่นๆ ของประเทศ ได้สะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น
- ทำให้ประเทศมีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่เพิ่มสูงขึ้น
- ผู้ประกอบการด้านการขนส่งหรือผู้ประชาชนทั่วไปมีความปลอดภัยในการใช้โครงสร้างพื้นฐาน

รูปแบบการจัดการด้านที่ 2 : ด้านการพัฒนากระบวนการดำเนินงานบริเวณด้านการค้าชายแดน

วัตถุประสงค์ เพิ่มประสิทธิภาพในการส่งสินค้าข้ามพรมแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน



แผนภาพที่ 5.14 รูปแบบการจัดการด้านการพัฒนากระบวนการดำเนินงานบริเวณด้านการค้าชายแดน

การจัดตั้งศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (one Stop Service) เป็นการให้บริการแก่ผู้ประกอบการหรือเจ้าหน้าที่ของพนักงานในการยื่นเอกสารนำเข้า – ส่งออกสินค้า โดยกำหนดให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลัก เพื่อแก้ไขปัญหาที่ผู้ประกอบการต้องติดต่อกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน เช่น ด้านศุลกากร ด้านตรวจสอบสัตว์น้ำ ด้านกักกันสัตว์ระหว่างประเทศฯ ด้านตรวจพืช สรรพสามิตพื้นที่ เป็นต้น ซึ่งมีสถานที่ของแต่ละหน่วยงานมีที่ตั้งสำนักงานอยู่ห่างไกลกัน ทำให้ผู้ประกอบการขาดความคล่องตัวและเสียเปรียบประเทศคู่แข่งในการขายสินค้าให้กับประเทศอื่นๆ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- ลดเวลาการรอคอยเอกสารในการแจ้งกับหน่วยงานต่างๆ และการตรวจปล่อยสินค้าที่นำเข้าบริเวณด่านชายแดน
- ลดต้นทุนในการเดินทางของผู้ประกอบการที่จะทำการส่งออก-นำเข้าสินค้าบริเวณด่านชายแดน
- ลดขั้นตอนในการดำเนินงานของผู้ประกอบการ
- ปริมาณการส่งออก – นำเข้าสินค้า เพิ่มขึ้น

รูปแบบการจัดการด้านที่ 3 : ด้านการพัฒนานโยบาย เศรษฐกิจ กฎระเบียบ ภาครัฐ

วัตถุประสงค์ เพิ่มศักยภาพให้แก่การค้าชายแดนในพื้นที่ ให้สามารถเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้ารองรับการเปิด AEC



แผนภาพที่ 5.15 รูปแบบการจัดการด้านการพัฒนานโยบาย เศรษฐกิจ กฎระเบียบ ภาครัฐ

การจัดตั้งเขต Free Trade Zone หรือเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในบริเวณด้านการค้าชายแดนถาวรทั่วประเทศ เพื่อให้ผู้ประกอบการที่จะส่งออกสินค้าหรือผู้ประกอบการบริเวณชายแดนที่ทำการส่งออกสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ได้รับการคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) 7% ซึ่งปกติสินค้าที่ส่งออกจะได้รับสิทธิ์นี้ แต่การค้าชายแดนที่ผ่านมาไม่ได้รับสิทธิ์ดังกล่าวเพราะไม่มีการตั้งเขตฟรีโซน (Free Trade Zone) ที่ชัดเจน ดังนั้นหน่วยงานภาครัฐควรจะต้องออกกฎระเบียบ สิทธิประโยชน์ เพื่ออำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ เพื่อเป็นการเชิญชวนให้นักลงทุนที่ต้องการลงทุนบริเวณชายแดนมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องการลงทุน กิจกรรมที่เกิดประโยชน์ต่อการลงทุนในเขต Free Trade Zone เขตเศรษฐกิจพิเศษหรือคลังสินค้าทัณฑ์บน ฯลฯ เช่น จุดพักรถบรรทุก ลานตู้เปล่า ลานบรรจุสินค้าหรือกิจกรรมที่เกิดมูลค่าภายในพื้นที่ฟรีโซน/ฟรีเทรดโซน เป็นต้น หากภาครัฐสามารถการจัดตั้งเขตฟรีเทรดโซนได้จริงตามบริเวณชายแดน ก็จะทำให้มีเม็ดเงินจำนวนมากมาจากธุรกิจการค้าชายแดนซึ่งส่งผลทำให้ระบบเศรษฐกิจภายในประเทศมีอัตราการเจริญเติบโตที่เพิ่มขึ้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

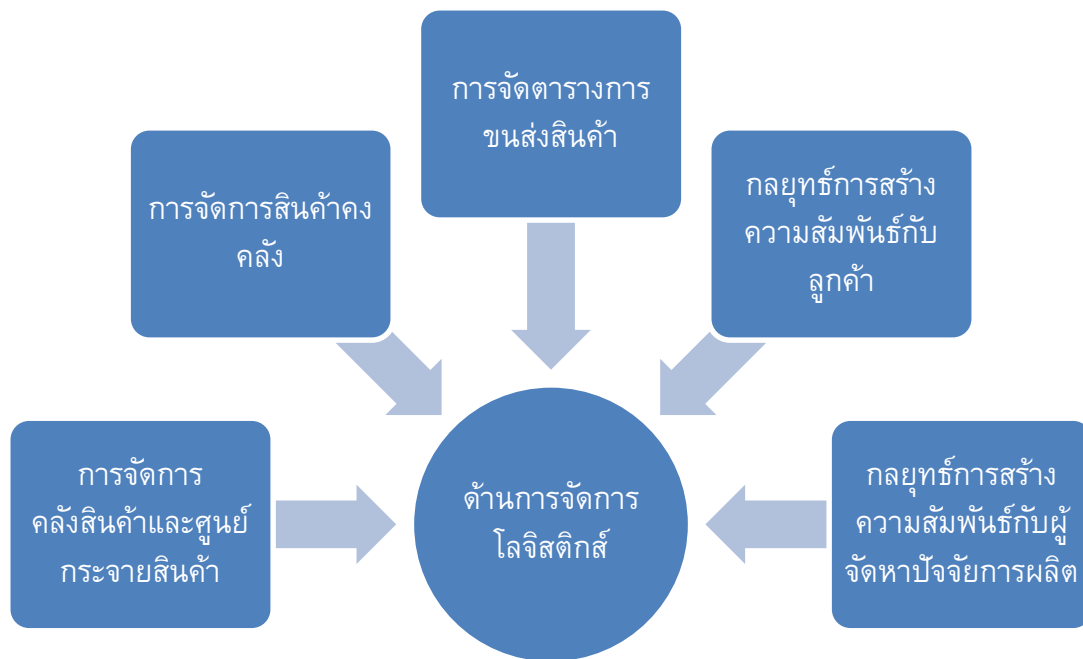
- การดึงดูดเม็ดเงินจากนักลงทุนที่จะเข้าสู่บริเวณชายแดน
- ท้องถิ่นมีความเจริญด้านเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น เช่น รายได้จากการขายสินค้า ภาษี เป็นต้น
- ผู้ประกอบการมีต้นทุนในการผลิตที่ต่ำลง เช่น การนำเข้าวัตถุดิบ เครื่องจักร และอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง ไม่ต้องเสียภาษี
- มีแรงงานไหลกลับเข้าไปยังท้องถิ่น

ผลเสียที่อาจเกิดขึ้น

- ปัญหาการลักลอบเข้ามาทำงานของแรงงานต่างด้าวที่ผิดกฎหมาย
- ปัญหาการค้ามนุษย์ อาชญากรรม
- ปัญหาด้านสาธารณสุขและโรคระบาดข้ามพรมแดน

รูปแบบการจัดการด้านที่ 4 : ด้านการจัดการโลจิสติกส์

วัตถุประสงค์ พัฒนาผู้ประกอบการในเขตเศรษฐกิจชายแดน ให้สามารถรับมือกับความเปลี่ยนแปลงไปจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ อีกทั้งสามารถแข่งขันได้ในตลาด AEC



แผนภาพที่ 5.16 รูปแบบการจัดการด้านการจัดการโลจิสติกส์

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของเศรษฐกิจชายแดน จะทำให้ระบบเศรษฐกิจภายในจังหวัดมีการเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน เนื่องจากผู้ประกอบการมีการเชื่อมโยงหรือการไหลกิจกรรมเชื่อมโยงซึ่งกัน จึงเป็นการสร้างความเจริญเติบโตในภูมิภาคอย่างแท้จริง ซึ่งการพัฒนาระบบโลจิสติกส์จะต้องประกอบหลายๆ ส่วนเข้าด้วยกัน อาทิเช่น แรงงานที่มีความรู้ความชำนาญ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ ฯลฯ ซึ่งระบบโลจิสติกส์จะต้องอาศัยปัจจัยเหล่านั้น เพื่อเพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพของผู้ประกอบการไทยให้สามารถแข่งขันกับกระแสการเปลี่ยนแปลงในสังคมโลก

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อลดต้นทุนในกระบวนการและเพิ่มศักยภาพให้กับผู้ประกอบการชายแดน
- สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ท้องถิ่นมีความเจริญด้านเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น เช่น รายได้จากการขายสินค้า ภาษี เป็นต้น
- มีแรงงานไหลกลับเข้าไปยังท้องถิ่น

ซึ่งจากผลการเก็บข้อมูลที่มีวิจัยจะนำข้อมูลเหล่านั้นมาจัดทำและนำเสนอรูปแบบธุรกิจและระบบการจัดการโลจิสติกส์ที่ควรจะเป็นในอนาคตตลอดจนกฎระเบียบที่ต้องแก้ไขแล้ว ทางที่มีวิจัยจะวิเคราะห์และประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยใช้เครื่องมือแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์ร่วมกับตารางปัจจัยการผลิต (IO Table) ซึ่งจะวิเคราะห์ทั้งผลกระทบเชิงบวกและเชิงลบที่เกิดขึ้น โดยงานวิจัยชิ้นนี้อาศัยแนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบของตัวทวีคูณ (Multiplier Effects) ประเภทต่างๆที่สามารถคำนวณขึ้นได้จากตารางปัจจัยการผลิต และผลผลิต (Input – Output Table) และผลการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นขึ้นจริงจากการศึกษาซึ่งจะแสดงในบทที่ 6

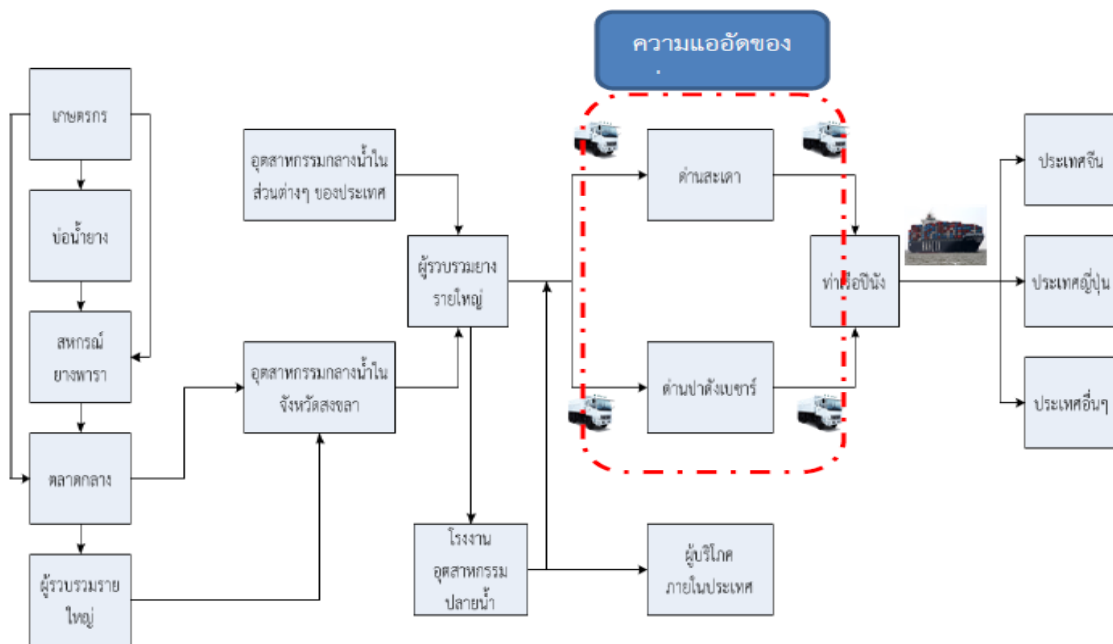
5.5 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ชายแดนระดับมหภาค

จากข้อมูลในบทที่ 4 และ ข้อมูลในบทที่ 5 หัวข้อ 5.1 – 5.3 แสดงรายละเอียดการวิเคราะห์ของพื้นที่เป้าหมายที่ทำการศึกษา ข้อมูลระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ในรูปแบบต่างๆ ในปัจจุบัน ข้อมูลผลสรุปจากการประชุมระดมความคิดเห็นของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในจังหวัดเขตเศรษฐกิจชายแดน ทำให้ทราบถึงปัญหาภาพรวมการค้าชายแดน รวมทั้งแนวทางการแก้ไข และสุดท้ายในบทนี้ได้นำเสนอแบบจำลองระบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสมสำหรับด่านชายแดน สงขลา มุกดาหาร และ นครพนม ในรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.5.1 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ชายแดนจังหวัดสงขลา

คณะผู้วิจัยได้เน้นการศึกษาในกลุ่มยางพารา เนื่องจากแนวโน้มของอุตสาหกรรมยางพาราในประเทศไทยอยู่ในช่วงขาขึ้นหรือเติบโตอย่างต่อเนื่อง กล่าวคือ มีปริมาณการผลิต การส่งออก และการใช้ในประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องหรืออาจกล่าวได้ว่าประเทศไทยเป็นแหล่งผลิตวัตถุดิบที่สำคัญสู่ตลาดโลก ในขณะที่ผลผลิตยางพาราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่ราคาของยางพารากลับมีมูลค่าลดลงซึ่งเป็นไปตามกลไกของตลาดผลผลิตที่ได้จากยางพาราถูกนำไปใช้เป็นวัตถุดิบที่สำคัญของอุตสาหกรรมหลายๆ ชนิด เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ อุตสาหกรรมถุงมือยาง เครื่องมือแพทย์ เครื่องมือการเกษตร เป็นต้น ซึ่งการส่งออกยางสามารถสร้างรายได้ ให้กับธุรกิจอุตสาหกรรมยางอย่างมหาศาลสำหรับประเทศที่มีการส่งออกยางพารามากที่สุดในโลกคือประเทศไทย รองลงมาคือ อินโดนีเซีย และมาเลเซีย ทั้งนี้ตลาดส่งออกยางพาราถือเป็นตลาดใหญ่ แต่ประเทศไทยก็ควรปรับกลยุทธ์มาเป็นอุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าให้กับยางพารา

จากการลงพื้นที่สำรวจเก็บข้อมูลและการประชุมระดมความคิดเห็นพบปัญหาภาพรวมการค้าชายแดนของอุตสาหกรรมยางพาราและอุตสาหกรรมไม้ยางพาราในพื้นที่จังหวัดสงขลา คือ ปัญหาความล่าช้าของการส่งสินค้าให้แก่ลูกค้า เนื่องจากการขนส่งยางพาราไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกนั้น ส่วนใหญ่ส่งผ่านด่านศุลกากรปาดังเบซาร์โดยทางรถไฟ ไปลงเรือที่ท่าเรือปีนัง ซึ่งปัญหาหลักที่เกิดขึ้นคือความแออัดของรถขนส่งสินค้าที่จอดรอในบริเวณชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์ ในเขตมาเลเซีย (แผนภาพที่ 5.17 – 5.18) อันเนื่องจากความไม่เพียงพอของอุปกรณ์ขนถ่ายเพื่อยกตู้คอนเทนเนอร์ลงจากรถขนส่งสินค้าที่ส่งจากประเทศไทย เพื่อนำขึ้นแคร่รถไฟในบริเวณดังกล่าว ส่งผลให้ไม่สามารถนำส่งสินค้าได้ตามกำหนดเวลาตามตารางการเดินรถไฟ และอาจส่งผลต่อการส่งสินค้าไม่ทันตามกำหนดการเดินเรืออีกด้วย ส่งผลให้เกิดค่าปรับอันเนื่องจากการไม่สามารถส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตามกำหนดสำหรับด่านศุลกากรสะเดาซึ่งตั้งอยู่ตรงกันกับด่านศุลกากรบูกิตคาบูอิตัม ประสบปัญหาความล่าช้าในการจัดการสินค้าเข้าออกระหว่างประเทศทั้งสองเช่นเดียวกัน จากการลงพื้นที่ด่านศุลกากรทั้งฝั่งไทยและมาเลเซีย พบว่า เกิดความล่าช้าในกระบวนการเอ็กซเรย์สินค้าในฝั่งไทย ในขณะที่เมื่อสินค้าผ่านเข้าฝั่งมาเลเซียแล้วกระบวนการในฝั่งมาเลเซียก็มีความล่าช้าเช่นเดียวกัน ทำให้เกิดความแออัด รถติด และอาจก่อให้เกิดการขนส่งไปยังท่าเรือล่าช้าได้



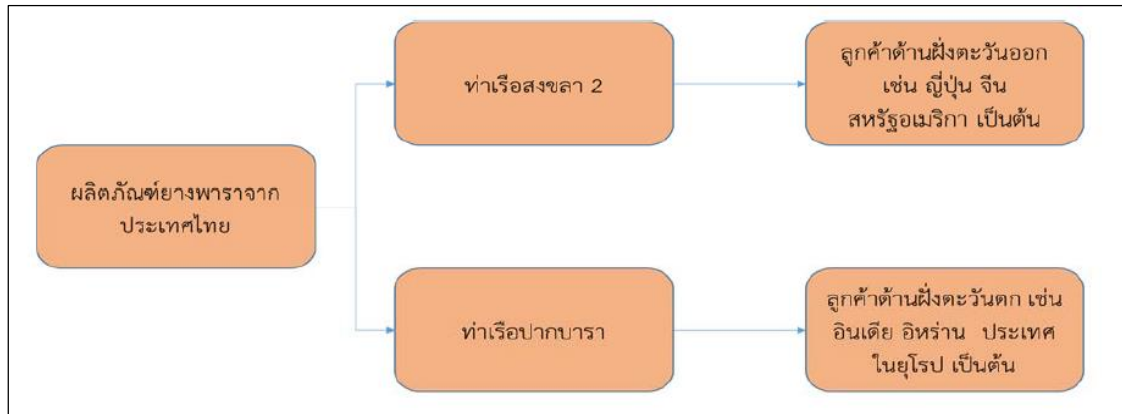
แผนภาพที่ 5.17 ปัญหาความแออัดของด่านชายแดนไทย – มาเลเซีย



แผนภาพที่ 5.18 รถขนส่งสินค้าจากประเทศไทยเข้าคิวรอตรวจของศุลกากรประเทศมาเลเซีย และรอการยกตู้คอนเทนเนอร์ลงจากรถเพื่อกองเก็บ รอยกขึ้นแคร่ขบวนรถไฟต่อไป ในเขตชุมทางรถไฟปาดังเบซาร์ ประเทศมาเลเซีย

จากปัญหาเรื่องความล่าช้าในการส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าเนื่องจากการขนส่งยางพาราไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก คณะผู้วิจัยได้จัดทำรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสมของจังหวัดสงขลาแสดงในแผนภาพที่ 5.19 ซึ่งรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ดังกล่าวจะสอดคล้องกับผลสรุปการประชุมระดมความคิดเห็นที่ต้องมีการดำเนินนโยบายการพัฒนาโลจิสติกส์

ภาคใต้ โดยการสร้างท่าเรือปากบารา และท่าเรือสงขลา 2 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยพัฒนาเส้นทางการค้าใหม่สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน และเป็นศูนย์กลางของเส้นทางการค้าทั่วโลกเส้นใหม่ (แผนภาพที่ 5.20) ที่จะก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและภูมิภาคผ่านเส้นทางนี้



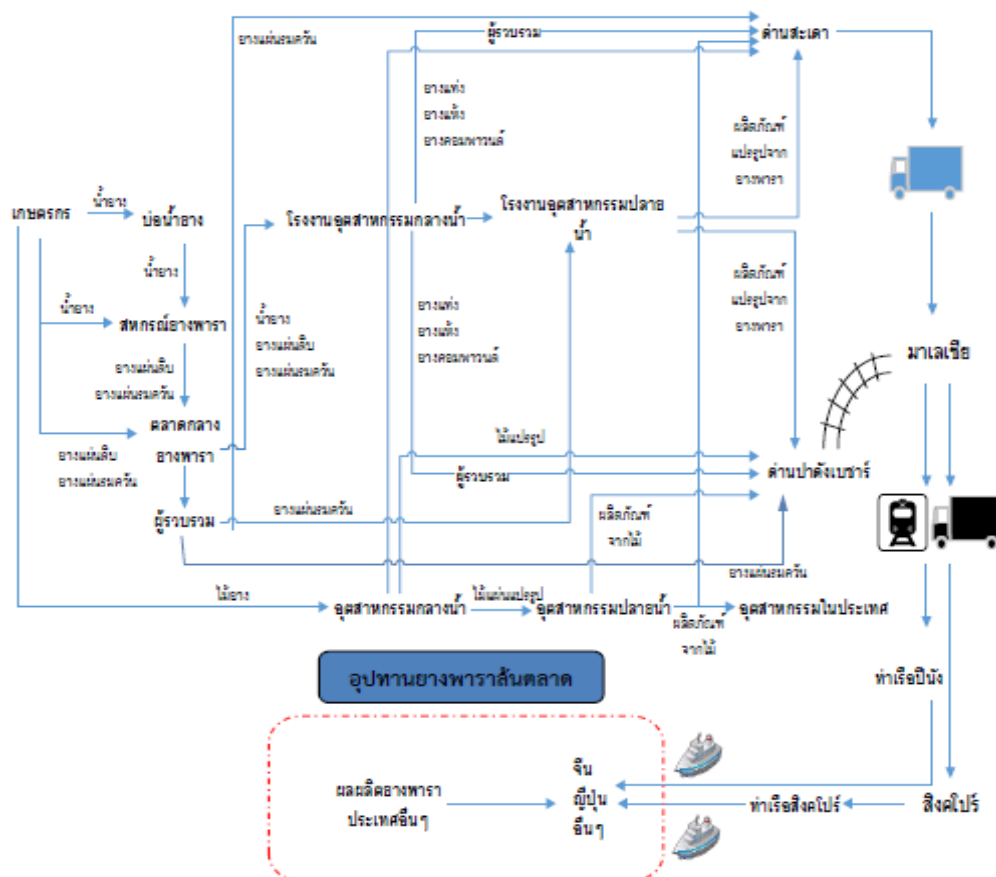
แผนภาพที่ 5.19 แบบจำลองโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ยางพาราในมิติระดับประเทศ



แผนภาพที่ 5.20 เส้นทางการค้าใหม่ของโลก เมื่อพัฒนาโครงการโลจิสติกส์ภาคใต้

นอกจากปัญหาความล่าช้าในการส่งออกให้กับลูกค้าแล้ว ปัญหาการขาดอำนาจการต่อรองของผู้ผลิตในอุตสาหกรรมยางพาราไทยก็ถือเป็นประเด็นสำคัญ เนื่องจากอุปทานในตลาดโลกมีมากกว่าอุปสงค์ในระยะเวลากว่า 5 ปีที่ผ่านมาในช่วงเวลาที่ตลาดโลกมีความต้องการหรืออุปสงค์ยางพาราเพื่อนำไปผลิตเป็นผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ มากกว่าปริมาณยางพาราที่สามารถผลิตได้

หรืออุปทาน ทำให้ในช่วงระยะเวลาดังกล่าวเกษตรกรในหลายประเทศรวมทั้งประเทศไทย ได้หันมาปลูกยางพาราเป็นจำนวนมาก ตามการส่งเสริมและสนับสนุนของภาครัฐ แต่เมื่อยางพาราเริ่มให้ผลผลิตพร้อมกันทั่วทุกภาคของประเทศหรือแม้แต่ในทุกส่วนของโลกที่ส่งเสริมให้เกิดการปลูกยางพารา พบว่าปัจจุบันมีปริมาณอุปทานมากกว่าอุปสงค์ในตลาดมากกว่า 400,000 ล้านตันต่อปี ทำให้อำนาจในการกำหนดราคายางพาราตกไปอยู่ในมือของผู้ซื้อตามหลักเศรษฐศาสตร์ (แผนภาพที่ 5.21) ซึ่งปัญหาดังกล่าวนี้นี้ไม่ได้เกิดแค่เพียงอุตสาหกรรมยางพาราในจังหวัดสงขลา แต่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมยางพาราในส่วนอื่น ๆ ของประเทศไทย และส่วนต่าง ๆ ของโลกด้วย ซึ่งก็จะมีผลกระทบกับแบบจำลองโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ยางพาราในมิติระดับประเทศ

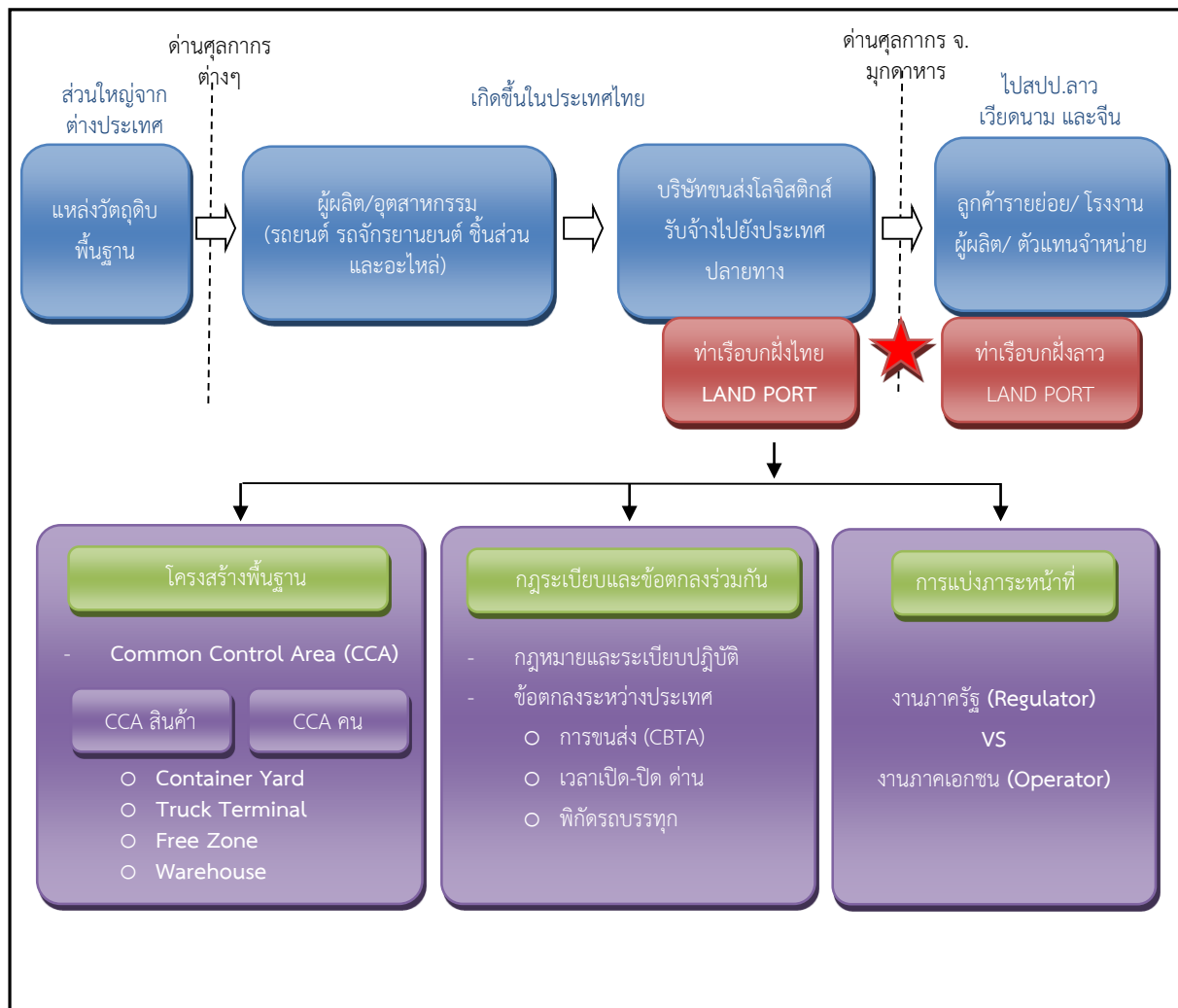


แผนภาพที่ 5.21 ปัญหาการขาดอำนาจการต่อรองของผู้ผลิตในอุตสาหกรรมยางพารา

5.5.2 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ชายแดนจังหวัดมุกดาหาร

คณะผู้วิจัยได้ศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบริเวณชายแดนจังหวัดมุกดาหาร เพื่อจัดทำโมเดล หรือรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสมบริเวณชายแดนจังหวัดมุกดาหาร เพื่อนำไปใช้พัฒนาหรือปรับปรุงประสิทธิภาพการค้าชายแดนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ก่อให้เกิดการสร้างงานและส่งเสริมการค้า ป้องกันการไหลรวมของสินค้าอย่างไม่เท่าเทียมกันในทั้งสองฝั่งของด่านชายแดนมุกดาหาร และด่านชายแดน สะหวันนะเขต โดยจะทำให้จังหวัดมุกดาหาร เป็นข้อต่อ (Node) ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเป็นศูนย์การรวบรวม และกระจายสินค้า (Logistics Hub) ที่มีประสิทธิภาพแห่งหนึ่งของประเทศไทย ซึ่งการทำให้จังหวัดมุกดาหารเป็นข้อต่อ (Node) นั้น จะเป็น กลยุทธ์ที่ใช้ในการป้องกันการเสียโอกาสทางด้านโลจิสติกส์กับบริษัทโลจิสติกส์ต่างชาติที่เข้ามาแข่งขันทางการค้า และเป็นการแก้ปัญหา

การขนส่งต่อเนื่อง (Multimodal Transportation) ได้อย่างสมบูรณ์แบบที่สุด สำหรับแบบจำลองที่นำเสนอจะช่วยให้การดำเนินงานรวดเร็วยิ่งขึ้น ก่อเกิดมูลค่าเศรษฐกิจแบบ win-win ทั้งฝั่งไทยและ สปป.ลาว ดังแสดงในแผนภาพที่ 5.22



แผนภาพที่ 5.22 รูปแบบนำเสนอของโซ่อุปทานอุตสาหกรรม ณ ด้านมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร

สำหรับแผนภาพที่ 5.22 จะเห็นได้ว่า การที่จะทำให้จังหวัดมุกดาหาร เป็นข้อต่อ (Node) ขยายแดนซึ่งเป็นศูนย์รวบรวม และกระจายสินค้า (Logistics Hub) ที่มีประสิทธิภาพแห่งหนึ่งของประเทศไทยนั้น จังหวัดควรมีการจัดตั้งพื้นที่เพื่อเป็นท่าเรือบก (Land Port) ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่ประเทศไทยและจังหวัดมุกดาหารในการกระจายสินค้าสู่อินโดจีนซึ่งมีประชากรมากกว่า 380 ล้านคน เพียงพอต่อการพัฒนาให้เป็นประตูการค้าที่มีมาตรฐานสากล โดยแบบจำลองนำเสนอแสดงแผนภาพที่ 5.22 นั้นองค์ประกอบของด้านขยายแดนสากลควรต้องประกอบด้วยโครงสร้างหลัก 3 ส่วนบูรณาการร่วมกัน อันได้แก่

1. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)
2. กฎระเบียบและข้อตกลงร่วมกัน (Regulation and Agreement)
3. การแบ่งภาระหน้าที่ระหว่างภาครัฐ (Regulator) และภาคเอกชน (Operator)

1. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำเป็นต้องมีจุดตรวจสอบสินค้าบริเวณด่านศุลกากรชายแดน ซึ่งโดยปกติแล้วการตรวจสอบบริเวณด่านชายแดนนั้น มีกรอบงานที่ต้องตรวจสอบและให้บริการอยู่ 2 รูปแบบ คือ การให้บริการและการตรวจสอบคน และการให้บริการและการตรวจสอบสินค้า โดยกรอบงานทั้งสอง (คนและสินค้า) มีปริมาณมากพอๆ กัน อย่างไรก็ตามการให้บริการการตรวจสอบคนและสินค้านั้น มีการให้บริการและตรวจสอบไม่เหมือนกัน ซึ่งกรอบงานดังกล่าวมีลักษณะที่คล้ายคลึงกับการขนส่งทางอากาศ ที่จำเป็นต้องเตรียมพื้นที่การให้บริการและการตรวจสอบไว้ในพื้นที่แยกกัน แผนภาพที่ 5.23 แสดงจุดตรวจสอบคนและสินค้าขาเข้าและขาออกบริเวณด่านชายแดนมุกดาหาร



แผนภาพที่ 5.23 จุดตรวจสอบคนและสินค้าขาเข้าและขาออกบริเวณด่านชายแดนมุกดาหาร



แผนภาพที่ 5.24 จุดตรวจสอบสินค้าขาออกบริเวณด่านชายแดนมุกดาหาร



แผนภาพที่ 5.25 ตรวจสอบคนเข้าเมืองชายแดนบริเวณด่านชายแดนมุกดาหาร

จากแผนภาพที่ 5.24 ถึง แผนภาพที่ 5.25 จะเห็นได้ว่า ณ บริเวณด่านมุกดาหารนั้น มีพื้นที่สำหรับตรวจคนเข้าเมือง และตรวจสอบสินค้าบริเวณเดียวกัน เพียงแค่คนละช่องทาง (รวมทั้งสิ้น 4 ช่องทาง) ทั้งนี้ในกรณีที่สินค้าและจำนวนคนผ่านแดนเป็นจำนวนมากจะทำให้เกิดความแออัดของพื้นที่ รวมถึงการจราจรบริเวณหน้าด่าน เนื่องจากรถสินค้าจะต้องเข้าแถวรอการ X-Ray สินค้ารวมถึงเปลี่ยนถ่ายสินค้า ชั่งน้ำหนัก ยื่นเอกสารทางพิธีศุลกากร ดังนั้นการให้บริการและการตรวจสอบคนและสินค้าบริเวณด่านชายแดนจังหวัดมุกดาหารนั้น ควรมีการกำหนดพื้นที่ในรูปแบบแยกพื้นที่ โดยการให้บริการและการตรวจสอบคนนั้น ควรมีการดำเนินการที่บริเวณด่านชายแดน ส่วนการให้บริการและการตรวจสอบสินค้านั้น ควรมีการจัดเตรียมพื้นที่ในการให้บริการและตรวจสอบสินค้า โดยควรเป็นพื้นที่ที่มีขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่ห่างจากชายแดนไม่เกิน 2 – 3 กิโลเมตร เพื่อใช้ในการรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์ ปริมาณสินค้า ปริมาณรถขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นอย่างก้าวกระโดดในอนาคต ณ บริเวณด่านพรมแดนมุกดาหาร ตารางที่ 5.11 แสดงถึงสาเหตุและข้อแตกต่างของการจัดตั้งพื้นที่ในการให้บริการและการตรวจสอบคนและสินค้า

ตารางที่ 5.11 สาเหตุและข้อแตกต่างของการจัดตั้งพื้นที่ในการให้บริการและการตรวจสอบคนและสินค้า

การให้บริการและการตรวจสอบคน	การให้บริการและการตรวจสอบสินค้า
ควรตั้งอยู่บริเวณด่านชายแดน เนื่องจาก :- - ใช้พื้นที่และเครื่องมือไม่มากนักและเป็นพื้นที่ที่ออกแบบจำเพาะ - ใช้เวลาตรวจสอบไม่นาน มีขั้นตอนไม่ยุ่งยาก เหมือนการตรวจสอบสินค้า - การบริหารจัดการและการปฏิบัติหน้าที่ไม่สับสน ไม่พลุกพล่าน สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ - สามารถใช้ประโยชน์พื้นที่ทางด้านพาณิชย์กกรรมให้มากที่สุด เช่น ตลาดการค้าชายแดน ร้านสินค้าปลอดภาษี (Duty Free) เพื่อเป็นการสร้างงานให้ท้องถิ่นให้มีประสิทธิภาพสูงสุด	ควรตั้งอยู่ห่างด่านชายแดนพอสมควร เนื่องจาก :- - ต้องใช้พื้นที่ขนาดใหญ่และเครื่องมือตรวจสอบ และเครื่องมือขนถ่ายเป็นจำนวนมาก - ใช้เวลาในการตรวจสอบนาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อสินค้ามีปริมาณมาก ทำให้เกิดความแออัดของพื้นที่ - การบริหารจัดการและการปฏิบัติหน้าที่มีความเป็นระเบียบไม่สับสน ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะต่อพื้นที่บริเวณหน้าด่านชายแดน - สามารถใช้ประโยชน์ของพื้นที่ได้ถูกต้องตามหลักการออกแบบการตรวจสอบและขนถ่ายสินค้า ตรงกับเนื้องานและไม่กระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งมลภาวะทางอากาศและมลภาวะทางเสียง

นอกจากนี้บริเวณด่านชายแดนควรมีพื้นที่ปฏิบัติงานร่วมกันของเจ้าหน้าที่ไทย และเจ้าหน้าที่ สปป.ลาว หรือที่เรียกว่า “Common Control Area – CCA” ซึ่งตั้งอยู่บริเวณด่านพรมแดนมุกดาหาร (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2) และด่านสากลมิตรภาพ 2 ของแขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ประเทศละ 1 แห่ง เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของอีกฝ่ายหนึ่งร่วมตรวจ

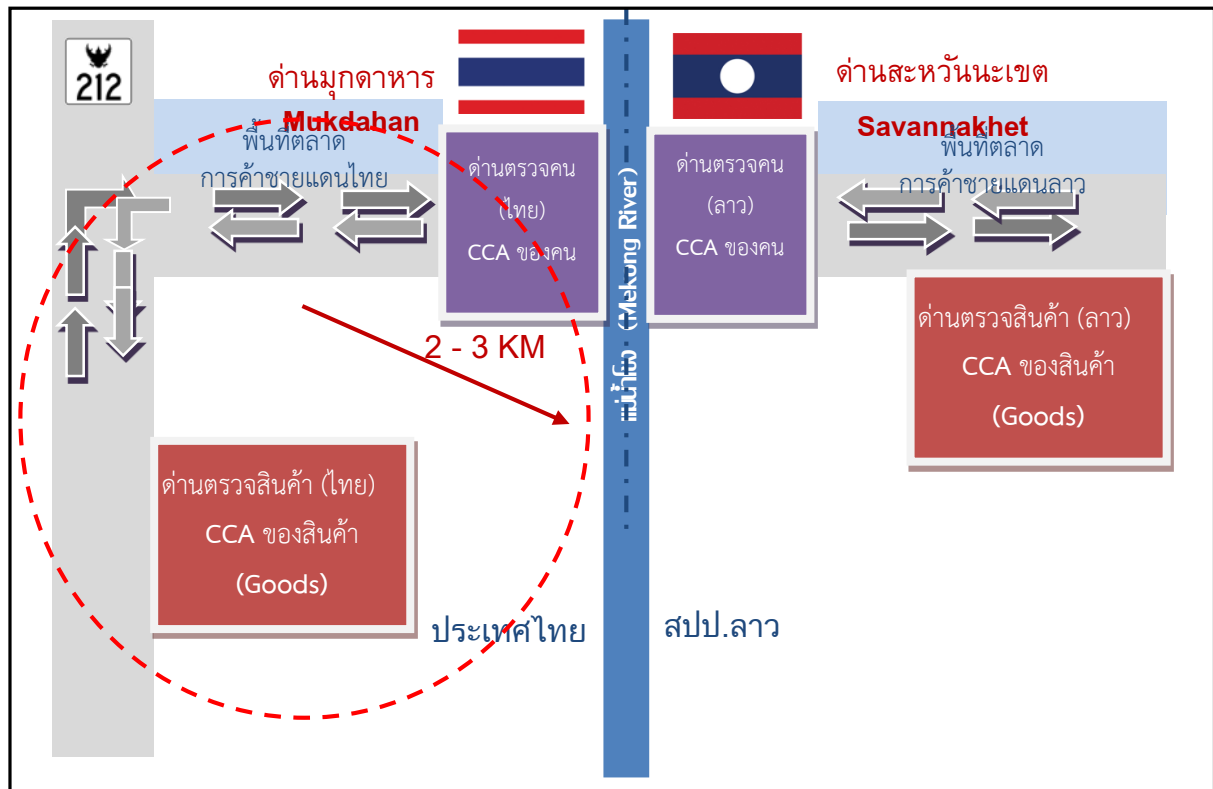
สินค้าขาออก ยานพาหนะบรรทุกสินค้าและผู้ควบคุมยานพาหนะนั้น ซึ่งมาจากประเทศของตน พร้อมกับการตรวจสินค้าขาเข้า ฯลฯ ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายเจ้าของที่ตั้งของ CCA ซึ่ง พื้นที่ปฏิบัติงานร่วมกัน หรือ CCA นั้นเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion – GMS) ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่การขนส่งข้ามพรมแดน โดยเจ้าหน้าที่ไทยและลาวร่วมกันตรวจสอบสินค้า ยานพาหนะบรรทุกสินค้า และผู้ควบคุมยานพาหนะนั้นที่จุดเดียวและเพียงครั้งเดียว ซึ่งจากเดิมที่ต้องตรวจสอบก่อนที่สินค้าจะถูกส่งออกไปจากไทยอีกครั้งหนึ่ง และต้องตรวจสอบที่ฝั่งลาวอีกครั้งหนึ่ง เมื่อสินค้านั้นส่งเข้าไปในลาวแล้ว (สำหรับสินค้าขาออกที่มาจากลาวก็ต้องตรวจสอบในทำนองเดียวกัน) แผนภาพที่ 5.26 แสดงพื้นที่เตรียมการสำหรับสร้าง CCA ของฝั่งไทยและสปป.ลาว แต่อย่างไรก็ตามจากปัญหาการใช้พื้นที่สำหรับตรวจคนเข้าเมืองและตรวจสอบสินค้าบริเวณเดียวกัน ณ ด่านมุกดาหาร ที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้น พื้นที่ปฏิบัติงานร่วมกัน (CCA) ของสินค้าและคนนั้นก็ควรแยกออกจากกัน เพื่อลดความแออัด และความหนาแน่นของพื้นที่ รวมถึงลดความคับคั่งของการจราจรบริเวณหน้าด่าน โมเดลนำเสนอของพื้นที่ปฏิบัติงานร่วมกัน (CCA) ของด่านชายแดนมุกดาหาร แสดงในแผนภาพที่ 5.27



แผนภาพที่ 5.26 พื้นที่เตรียมการสำหรับสร้าง CCA ของฝั่งไทยและสปป.ลาว (โมเดลเดิม)
ที่มา: ศุลกากรจังหวัดมุกดาหาร

จากแผนภาพที่ 5.26 เป็นการนำเสนอโมเดลการจัดตั้งพื้นที่ปฏิบัติงานร่วมกัน (CCA) ของด่านชายแดนมุกดาหาร ซึ่งควรมีการกำหนดให้ CCA ของคนนั้นอยู่บริเวณด่านชายแดน ส่วน CCA ของสินค้าควรแยกออกมาจากด่านชายแดนไม่เกิน 2-3 กิโลเมตรเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ของประเทศและไม่สร้างมลภาวะให้พื้นที่ด่านชายแดน โดยระบบโลจิสติกส์ที่ควรจัดเตรียมไว้รองรับการรวบรวม ขนถ่ายและเคลื่อนย้ายสินค้านั้น แสดงในตารางที่ 5.12 นอกจากนี้เมื่อได้มีการแยก CCA ของสินค้าและระบบ โลจิสติกส์ออกจากพื้นที่ด่านชายแดนแล้ว จะทำให้สามารถขยายพื้นที่บริเวณด่านชายแดนให้สามารถสร้างเงิน สร้างงานให้แก่จังหวัดมุกดาหาร เพราะว่าบริเวณด่านชายแดนควรจัดให้คนในพื้นที่ทำตลาดการค้าชายแดนซึ่งถือเป็นทำเล

ทองในการสร้างรายได้ให้กับจังหวัดมุกดาหารและประเทศไทยอีกด้วย ทำให้จังหวัดมุกดาหารเป็นข้อต่อ (Node) และเป็นแหล่งท่องเที่ยวชายแดนที่สำคัญของประเทศไทยอีกแห่งหนึ่ง



แผนภาพที่ 5.27 รูปแบบนำเสนอการการจัดตั้งCCA ของคนและสินค้าในฝั่งไทยและสปป.ลาว

ตารางที่ 5.12 ระบบโลจิสติกส์รองรับบริเวณพื้นที่ด้านชายแดนในส่วนของ CCA สินค้า

ระบบโลจิสติกส์ (Logistics System)	ประโยชน์ที่ได้รับ
พื้นที่ตรวจร่วมสินค้าขาเข้า (Common Control Area)	เป็นการลดเวลา ค่าใช้จ่าย ด้านพิธีการ เพราะ สินค้าทำการตรวจแบบ Single Stop Inspection (SSI)
เขตปลอดอากร (Free Zone) และสถานีเปลี่ยนถ่าย (Inland Container Depot)	เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถเลือกใช้สิทธิได้อย่างเป็นสากล
ศูนย์รวบรวมสินค้าและศูนย์กระจายสินค้า	ผู้ประกอบการสามารถใช้ประโยชน์ในรวบรวมและเพิ่มมูลค่าสินค้า (Value Added) ได้อย่างสะดวก
ศูนย์เสบียงไฟฟ้า/ ศูนย์ยกตู้/ ฝากตู้/ ช่อมตู้/ จอดรถ/ ศูนย์ทำความสะอาดตู้และซ่อมรถบรรทุก	ผู้ประกอบการสามารถเลือกใช้บริการได้ตามปัจจัยที่จำเป็น
ศูนย์พลังงานและพลังงานทางเลือกก๊าซ NGV	พลังงานทางเลือก เช่น ก๊าซ NGV ย่อมเป็นเชื้อเพลิงที่เป็นพลังงานที่ใช้ได้ดีและราคาถูกเป็นประโยชน์สูงสุดต่อการขนส่งสินค้าของประเทศไทย
ศูนย์จอดรถพิเศษ เช่น รถบรรทุกหนักเกินพิกัด และรถบรรทุกวัตถุอันตราย	สามารถบริหารจัดการกับปัญหาได้ง่ายและสะดวก เนื่องจากท่าเรือมีเครื่องมือที่เพียงพอ
ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าพิเศษ เช่น พืช สัตว์ และสินค้าเน่าเสียง่าย	ผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

2. กฎระเบียบและข้อตกลงร่วมกัน (Regulation and Agreement)

กฎระเบียบและระเบียบปฏิบัติควรมีความชัดเจนและสามารถถือปฏิบัติได้ โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายเปรียบเทียบทางการค้าและการขนส่งทั้งฝั่งไทยและฝั่งสปป.ลาว นอกจากนี้ควรมีการเจรจาข้อตกลงระหว่างประเทศให้ชัดเจน โดยเฉพาะในเรื่องข้อตกลงการเดินรถขนส่งตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross – Border Transport Agreement: CBTA) ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ซึ่งในทางปฏิบัติยังไม่สามารถบังคับใช้ได้เต็มที่ รวมทั้งยังมีกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคอยู่อีกมาก เช่น เอกสารการขนส่งสินค้ายังไม่ใช้เป็นภาษากลาง เวลาเปิด-ปิดด่าน พักคนนำหนักรถบรรทุก เป็นต้น ฉะนั้นจึงควรมีข้อตกลงที่ชัดเจนและเสมอภาคกันในทุกด้าน สามารถปฏิบัติได้เป็นรูปธรรมอย่างเป็นสากล นอกจากนี้ควรมีการตรวจและประเมินผลเพื่อให้เกิดมาตรฐานของด่านชายแดนในทุกด้านอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้การดำเนินงานบริเวณด่านชายแดนนั้นมีประสิทธิภาพและเป็นไปอย่างเท่าเทียมกัน

3. การแบ่งภาระหน้าที่ระหว่างภาครัฐ (Regulator) และภาคเอกชน (Operator)

จากโมเดลนำเสนอในแผนภาพที่ 5.18 นั้น รัฐบาลควรผลักดันและสนับสนุนให้นักลงทุนไทย หรือ ภาคเอกชนไปทำความร่วมมือในการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านให้เพียงพอ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการปรับปรุงให้สินค้าไหลรวมที่ประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บริเวณด่านชายแดน โดยภาครัฐควรผลักดันให้เกิดกิจกรรมโลจิสติกส์ในทุกๆด้าน ใช้ระบบโลจิสติกส์บริเวณท่าเรือบก ณ ด่านชายแดน ควรมีการกำหนดรูปแบบการลงทุนในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานให้ชัดเจน โดยภาระหน้าที่การดำเนินงานของภาครัฐและเอกชนอาจจะมีลักษณะดังแสดงในตารางที่ 5.13

ตารางที่ 5.13 การแบ่งหน้าที่ในการจัดการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

ภาครัฐ (Regulator)	ภาคเอกชน (Operator)
จัดเครื่องมือเครื่องใช้สำนักงานและระบบ IT	ทำการลงทุนและก่อสร้างโครงการ
จัดพื้นที่สิทธิประโยชน์ไว้รองรับการค้าเพื่อให้เกิดความเข้มแข็งต่อนักธุรกิจใช้เป็นเครื่องมืออย่างเป็นสากล	จัดเครื่องมือ เครื่องจักร และเตรียมบุคลากรไว้รองรับงานด้านบริการ (Operator)
กำหนดขอบเขตงานบริการและอัตราค่าตอบแทนแก่ภาคเอกชนให้เหมาะสม	เจรจากับภาครัฐเพื่อหาความเหมาะสม
กฎหมายเพื่อรองรับการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงาน CIQ	ปฏิบัติตามกรอบของงานและกรอบกฎหมาย
ตรวจสอบ ประเมินผล เพื่อสร้างรูปแบบที่ดีที่สุด	ให้ความร่วมมือภาครัฐด้วยความเต็มใจ

จากโมเดลที่ได้นำเสนอข้างต้น จะเห็นได้ว่า การสร้างกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ ณ บริเวณด่านชายแดนจังหวัดมุกดาหารนั้น จะก่อให้เกิดการสร้างงานและส่งเสริมการค้า ป้องกันการไหลรวมของสินค้าอย่างไม่เท่าเทียมกันในทั้งสองฝั่งของด่านชายแดนมุกดาหาร และด่านชายแดนสะหวันนะเขต โดยจะทำให้จังหวัดมุกดาหาร เป็นข้อต่อ (Node) ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเป็นศูนย์การรวบรวม และกระจายสินค้า (Logistics Hub) ที่มีประสิทธิภาพแห่งหนึ่งของประเทศไทย ซึ่งการทำให้จังหวัดมุกดาหารเป็นข้อต่อ (Node) นั้น จะเป็นกลยุทธ์ที่ใช้ในการป้องกันการเสียโอกาสทางด้านโลจิสติกส์กับบริษัทโลจิสติกส์ต่างชาติที่เข้ามาแข่งขันทางการค้า ตารางที่ 5.14 เป็นการเปรียบเทียบรูปแบบการทำงานในแบบเดิมและโมเดลนำเสนอ

ตารางที่ 5.14 เปรียบเทียบรูปแบบการทำงานในแบบเดิมและรูปแบบนำเสนอ

โมเดลเดิม	โมเดลใหม่
ไม่มีความเสมอภาคระหว่างไทยและ สปป.ลาว	มีความเสมอภาคระหว่างไทยและ สปป.ลาว
ไม่เกิดประโยชน์กับประเทศไทย โดยเฉพาะจังหวัดมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหารเป็นเพียงแค่ทางผ่าน	มุกดาหารเป็นข้อต่อ (Node) ที่สำคัญของประเทศไทย มีกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์
ด้านตรวจคนและด้านตรวจของอยู่ในพื้นที่เดียวกัน อาจทำให้บกพร่องในการจัดระเบียบ ในกรณีที่มีปริมาณสินค้าและจำนวนคนมาก ขาดความคล่องตัว	ด้านตรวจคนและด้านตรวจของอยู่ <u>ต่าง</u> พื้นที่กัน ทำให้สะดวก รวดเร็วในการดำเนินการ และจัดระเบียบพื้นที่ได้ง่าย
รถบรรทุกสร้างมลภาวะทางอากาศและมลภาวะทางเสียงบริเวณด้านชายแดน	<u>ไม่</u> เกิดมลภาวะทางอากาศและมลภาวะทางเสียงบริเวณด้านชายแดน
มีข้อจำกัดในการขยายพื้นที่	ขยายพื้นที่ได้ง่าย เนื่องจากการแยกโซนคนและสินค้าอย่างชัดเจน
ไม่เป็นรูปแบบด่านสากล เนื่องจากด้านตรวจคนและด้านตรวจสินค้าอยู่ในพื้นที่เดียวกัน (ยากแก่การป้องกันการลักลอบ/หลบหนีเข้าประเทศ)	เป็นรูปแบบด่านสากล เนื่องจากด้านตรวจคนและด้านตรวจสินค้าแยกพื้นที่ สะดวกต่อการป้องกันการลักลอบ/หลบหนี เข้าประเทศ
ระบบการจราจรแออัด ทำให้การตรวจปล่อยไม่มีประสิทธิภาพ	สามารถจัดระบบการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ก่อให้เกิดความแออัดของการตรวจปล่อยสินค้า

จากโมเดลนำเสนอที่กล่าวไปแล้วข้างต้นนั้น ทั้งประเทศไทยและสปป.ลาวควรมีกระบวนการที่ก่อให้เกิดความเสมอภาคในทุกๆ ด้านระหว่างประเทศคู่ค้า และตรงตามเจตนารมณ์ของข้อตกลงของกลุ่ม GMS โดยการจัดการในด้านขนส่งสินค้าของแต่ละประเทศ ควรเป็นรูปแบบที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ในประเทศของตน ไม่เป็นรูปแบบที่เข้าไปแย่งชิงและทำลายระบบโลจิสติกส์ของประเทศเพื่อนบ้าน หรือปล่อยให้ประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาแย่งชิงงานในประเทศของตน ดังนั้นจึงควรมีการจัดรูปแบบที่สามารถรองรับการส่งเสริมให้เกิดการค้า การลงทุน ในทุกๆ ด้านระหว่างประเทศของตนและของประเทศเพื่อนบ้าน โดยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าของแต่ละประเทศ ไม่ควรมีการคิดออกแบบรูปแบบการขนส่งสินค้าแบบวิ่งตรงจากจุดต้นทาง ถึงจุดปลายทางเพียงอย่างเดียว โดยจากแนวคิดของการขนส่งสินค้าในกรอบ GMS รถบรรทุกสินค้าหนักและรถเปล่าควรมีเส้นทางการวิ่งรถบรรทุกสินค้าในประเทศของตนเอง ควรมีการกำหนดห้ามมิให้รถต่างประเทศวิ่งข้ามพรมแดนเกิน 10 กิโลเมตร ดังแสดงในแผนภาพที่ 5.28 โดยรถต่างประเทศ เมื่อบรรทุกของเข้ามาส่งในประเทศไทย ต้องบรรทุกของได้ที่จุดส่งของ และที่ทำเรือบกด้านชายแดนเท่านั้น เมื่อรถบรรทุกสินค้าต้องการวิ่งในประเทศเพื่อนบ้าน ควรใช้เป็นระบบตัวแทนไปลงทุนทำบริษัทขนส่งที่ประเทศนั้นๆ

รูปแบบการขนส่งของรถแต่ละประเทศ					
รถบรรทุก	สถานะ	พื้นที่ประเทศ			
		ไทย	ลาว	เวียดนาม	จีน
รถบรรทุกไทย 	รถหนัก				
	รถเปล่า				
รถบรรทุกสปป.ลาว 	รถหนัก				
	รถเปล่า				
รถบรรทุกเวียดนาม 	รถหนัก				
	รถเปล่า				
รถบรรทุกจีน 	รถหนัก				
	รถเปล่า				

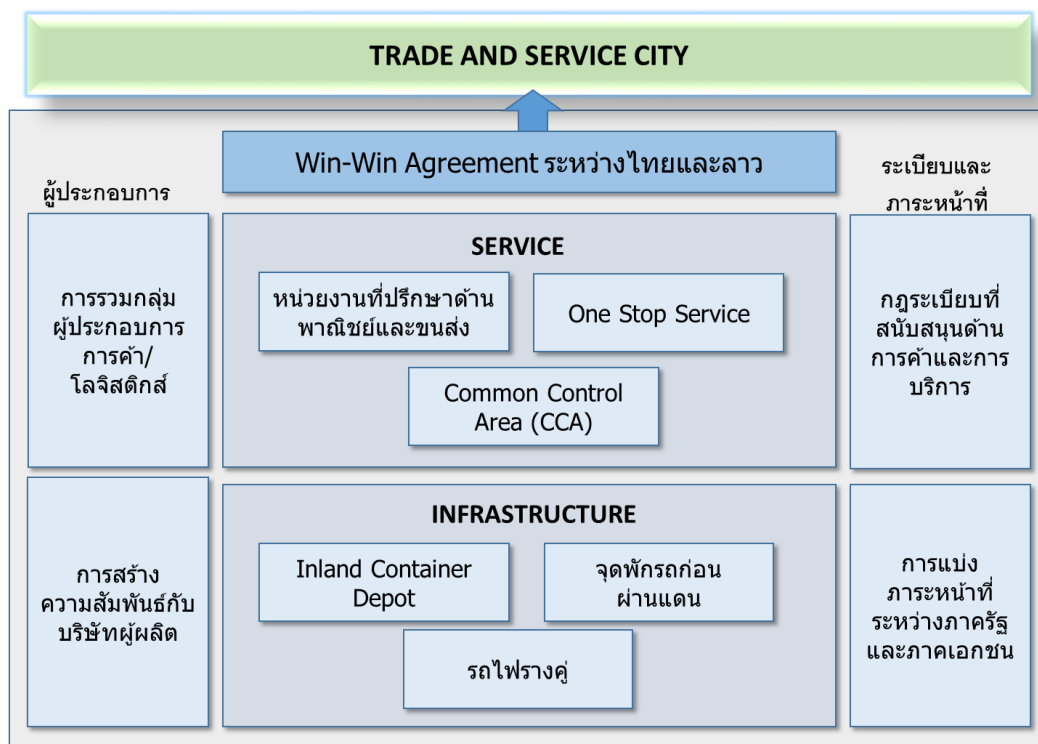
รถบรรทุกสินค้าสามารถวิ่งไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าในประเทศเพื่อนบ้านได้ภายในระยะทางไม่เกิน 10 กิโลเมตร

แผนภาพที่ 5.28 รูปแบบการขนส่งของรถแต่ละประเทศ

นอกจากนี้ถ้ามีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาใช้เพื่อตรวจปล่อยสินค้าบริเวณชายแดน เช่น E-Document เครื่องตรวจสอบแกนสินค้า เครื่อง X-Ray รถบรรทุกสินค้า เป็นต้น ควรมีการใช้เทคโนโลยีเหล่านี้อย่างระมัดระวัง เพราะการค้าชายแดนที่อยู่ในรูปแบบการขนส่งทางบก โดยเฉพาะการค้าชายแดนบริเวณจังหวัดมุกดาหารนั้น มีความอ่อนไหวสูงมาก ถ้าใช้เทคโนโลยีเหล่านี้อย่างไม่ระมัดระวัง จะก่อให้เกิดการไหลรวมของสินค้าทันที ซึ่งจุดนี้เป็นข้อที่ประเทศไทยเสียเปรียบสปป.ลาว เนื่องจากประเทศไทยใช้เทคโนโลยีบริเวณด่านศุลกากรในการตรวจปล่อยสินค้าที่ทันสมัย ทำให้ประเทศไทยนั้นเสียเปรียบสปป.ลาวซึ่งไม่มีการใช้เทคโนโลยีเหล่านี้ในการตรวจปล่อยสินค้าในประเทศของตน จึงทำให้ด่านชายแดนของประเทศไทยเป็นเพียง “ทางผ่าน” ตรวจปล่อยให้สินค้าไหลรวมไปอยู่ที่ประเทศเพื่อนบ้าน และทำให้เกิดมูลค่าการค้าชายแดน รวมถึงกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์บริเวณชายแดนสปป.ลาว ดังนั้นประเทศไทยควรมีการบริหารจัดการการตรวจปล่อยรถสินค้าและการตรวจปล่อยสินค้าให้มีประสิทธิภาพ ไม่ก่อให้เกิดการไหลรวมของสินค้าไปด้านใดด้านหนึ่ง เพราะจะทำกิจกรรมการสร้างเงิน สร้างงาน เกิดขึ้นเพียงด้านเดียว

5.5.3 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ชายแดนจังหวัดนครพนม

คณะผู้วิจัยได้ศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบริเวณชายแดนจังหวัดนครพนม เพื่อจัดทำโมเดลหรือแบบจำลองโลจิสติกส์ที่ดีที่สุด โดยเน้นบริเวณชายแดนจังหวัดนครพนม เพื่อนำไปใช้พัฒนาหรือปรับปรุงประสิทธิภาพการค้าชายแดนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ผลจากประชุมระดมความคิดเห็นในหัวข้อ 5.2 ทางผู้วิจัยได้นำมาสังเคราะห์และเสนอแบบจำลองการพัฒนาจังหวัดเศรษฐกิจชายแดนนครพนมในภาพมหาดังแสดงรายละเอียดในแผนภาพที่ 5.29



แผนภาพที่ 5.29 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ในภาพมณฑลการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดนครพนม

จากการที่คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์และรวบรวมข้อมูลผลการระดมความคิดเห็นพบว่าคนในพื้นที่จังหวัดนครพนมนั้น ส่วนใหญ่มีความต้องการให้จังหวัดนครพนมเป็นเมืองการค้าชายแดนและเน้นในเรื่องของการบริการ รวมถึงการท่องเที่ยว ดังนั้นรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ในระดับมหภาคที่คณะผู้วิจัยได้นำเสนอนั้น คือ เป็นแบบจำลองเมืองการค้าและบริการ (Trade and Service City) ซึ่งในภาพรวมของแบบจำลองนั้นต้องให้เกิดความเสมอภาคไม่ให้เกิดการเสียเปรียบกันทั้งด้านระหว่างไทยและสปป.ลาว (Win-Win Agreement) ตรงตามเจตนารมณ์ของข้อตกลงของกลุ่มประเทศ GMS และในกลุ่มประเทศสมาชิก อาเซียน โดยโครงสร้างของแบบจำลองชายแดนในระดับมหภาคจะประกอบด้วยมิติ ระเบียบและภาระหน้าที่ และการบริการและโครงสร้างสาธารณูปโภค ต่างๆ ที่เชื่อมโยงและสอดคล้องกันด้วยเงื่อนไขและข้อตกลงต่างๆ ที่เป็นมาตรฐานและเสมอภาค ตั้งแต่ระดับองค์กรจนถึงระดับประเทศ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่สนับสนุนแบบจำลองเมืองการค้าและบริการให้ขับเคลื่อนไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล อาทิ การบริการ (Service) และ โครงสร้างสาธารณูปโภค (Infrastructure) โดยรายละเอียดของแบบจำลองในระดับมหภาคที่ทีมที่ปรึกษานำเสนอนั้นประกอบด้วย

1. ระเบียบและภาระหน้าที่
2. การบริการและโครงสร้างสาธารณูปโภค

สำหรับในเรื่องระเบียบและภาระหน้าที่สำหรับแบบจำลองนำเสนอระดับมหภาคนั้น รัฐบาลควรมีการเร่งดำเนินการทบทวน แก้ไข กฎระเบียบสนับสนุนทางการค้าและบริการของคนในพื้นที่ของจังหวัดนครพนมที่ยังเป็นอุปสรรคระหว่างกัน รวมทั้งควรมีการเจรจากับสปป.ลาว เพื่อความคล่องตัวและอำนวยความสะดวกต่อการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวของจังหวัดนครพนม เนื่องจากในปัจจุบันนั้นภาครัฐเน้นกฎระเบียบสนับสนุนทางการที่เอื้ออำนวยแก่การลงทุนต่างชาติ ทำให้มีนักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการในพื้นที่ โดยตัวอย่างของกฎระเบียบที่เอื้ออำนวยคนในพื้นที่นั้น อาทิ การกำหนดสัดส่วนผู้ถือหุ้นเมื่อมีการลงทุนจากนักลงทุนต่างชาติหรือคนนอกพื้นที่จังหวัดนครพนม โดยให้คนในพื้นที่มีส่วนในการถือหุ้นหรือมีบทบาทอื่นๆ เพื่อที่คนในพื้นที่จะสามารถได้รับประโยชน์จากการลงทุนนั้นๆ

ในเรื่องของภาคบริการ (Service) นั้นในภาครัฐควรงานที่ปรึกษาด้านพาณิชย์และการขนส่งในกรณีที่มีผู้ประกอบการมีปัญหาในเรื่องกฎระเบียบในเรื่องการค้าและการขนส่งบริเวณชายแดน รวมถึงเร่งดำเนินการจัดตั้งในเรื่องของการอำนวยความสะดวกเรื่อง One Stop Service ที่เกี่ยวข้องกับพิธีการข้ามแดน โดยมีการกำหนดให้มีการตรวจเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single-Stop Inspection: SSI) และการตรวจปล่อยสินค้าในบริเวณเดียวกัน (Single Window Inspection: SWI) นอกจากนี้บริเวณด่านชายแดนควรมีพื้นที่ปฏิบัติงานร่วมกันของเจ้าหน้าที่ไทย และเจ้าหน้าที่ สปป.ลาว หรือ ที่เรียกว่า “Common Control Area – CCA” ซึ่งตั้งอยู่บริเวณด่านพรมแดนนครพนม (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3) และด่านของสปป.ลาว ประเทศละ 1 แห่ง เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของอีกฝ่ายหนึ่งร่วมตรวจสอบสินค้าขาออก ยานพาหนะบรรทุกสินค้าและผู้ควบคุมยานพาหนะนั้นซึ่งมาจากประเทศของตน พร้อมกับการตรวจสอบสินค้าขาเข้า ฯลฯ ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายเจ้าของที่ตั้งของ CCA ซึ่ง พื้นที่ปฏิบัติงานร่วมกัน หรือ CCA นั้นเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion – GMS) ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกให้แก่การขนส่งข้ามพรมแดน โดยเจ้าหน้าที่ไทยและลาวร่วมกันตรวจสอบสินค้า ยานพาหนะบรรทุกสินค้า และผู้ควบคุมยานพาหนะนั้นที่จุดเดียวและเพียงครั้งเดียว ซึ่งจากเดิมที่ต้องตรวจสอบก่อนที่สินค้าจะถูกส่งออกไปจากไทยอีกครั้งหนึ่ง และต้องตรวจสอบที่ฝั่งลาวอีกครั้งหนึ่ง เมื่อสินค้านั้นส่งเข้าไปใน สปป.ลาวแล้ว (สำหรับสินค้าขาออกที่มาจากสปป.ลาวก็ต้องตรวจสอบในทำนองเดียวกัน) แต่อย่างไรก็ตามจากปัญหาการใช้พื้นที่สำหรับตรวจคนเข้าเมืองและตรวจสอบสินค้าบริเวณเดียวกัน ณ ด่านศุลกากรนั้น พื้นที่ปฏิบัติงานร่วมกัน (CCA) ของสินค้าและคนนั้นก็ควรแยกออกจากกัน เพื่อลดความแออัด และความหนาแน่นของพื้นที่ รวมถึงลดความคับคั่งของการจราจรบริเวณหน้าด่านฯ

โครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนโมเดลการค้าชายแดนของจังหวัดนครพนมนั้น จากที่ได้มีการสนับสนุนให้จังหวัดนครพนมเป็นเมืองการค้าและบริการ (Trade and Service City) จึงควรมีการสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นสถานีเปลี่ยนสินค้าและกระจายสินค้า (ICD) จุดพักรถก่อนผ่านแดน ซึ่งเป็นการรองรับระบบรถไฟรางคู่ที่จะเชื่อมต่อมายังจังหวัดนครพนมในอนาคต

นอกจากนี้ในเรื่องของการแบ่งภาระหน้าที่ระหว่างภาครัฐ (Regulator) และภาคเอกชน (Operator) รัฐบาลควรผลักดันและสนับสนุนให้ทุนไทย หรือ ภาคเอกชนไปทำความร่วมมือในการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านให้เพียงพอ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการปรับปรุงให้สินค้าไหลรวมที่ประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บริเวณด่านชายแดน โดยภาครัฐควรผลักดันให้เกิดกิจกรรมโลจิสติกส์ในทุกๆ ด้าน ใช้ระบบโลจิสติกส์สถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้า ณ บริเวณด่านชายแดน ควรมีการกำหนดรูปแบบการลงทุนในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานให้ชัดเจนโดยภาระหน้าที่การดำเนินงานของภาครัฐและเอกชนอาจจะมีลักษณะดังแสดงในตารางที่ 5.15

ตารางที่ 5.15 การแบ่งหน้าที่ในการจัดการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

ภาครัฐ (Regulator)	ภาคเอกชน (Operator)
จัดเครื่องมือเครื่องใช้สำนักงานและระบบ IT	ทำการลงทุนและก่อสร้างโครงการ
จัดพื้นที่สิทธิประโยชน์ไว้รองรับการค้าเพื่อให้เกิดความเข้มแข็งต่อธุรกิจใช้เป็นเครื่องมืออย่างเป็นสากล	จัดเครื่องมือ เครื่องจักร และเตรียมบุคลากรไว้รองรับงานด้านบริการ (Operator)
กำหนดขอบเขตงานบริการและอัตราค่าตอบแทนแก่ภาคเอกชนให้เหมาะสม	เจรจากับภาครัฐเพื่อหาความเหมาะสม
กฎหมายเพื่อรองรับการปฏิบัติหน้าที่ของหน่วยงาน CIQ	ปฏิบัติตามกรอบของงานและกรอบกฎหมาย
ตรวจสอบ ประเมินผล เพื่อสร้างรูปแบบที่ดีที่สุด	ให้ความร่วมมือภาครัฐด้วยความเต็มใจ

จากรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ที่ได้นำเสนอข้างต้น จะเห็นได้ว่า การสร้างกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ ณ บริเวณด้านชายแดนจังหวัดนครพนมนั้น จะก่อให้เกิดการสร้างงานและส่งเสริมการค้า ป้องกันการไหลรวมของสินค้าอย่างไม่เท่าเทียมกันทั้งสองฝั่งของด้านชายแดนนครพนม และด้านชายแดน สปป.ลาวโดยจะทำให้จังหวัดนครพนมเป็นข้อต่อ (Node) ซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเป็นศูนย์การรวบรวม และกระจายสินค้า (Logistics Hub) ที่มีประสิทธิภาพแห่งหนึ่งของประเทศไทย ซึ่งการทำให้จังหวัดนครพนมเป็นข้อต่อ (Node) นั้น จะเป็นกลยุทธ์ที่ใช้ในการป้องกันการเสียโอกาสทางด้านโลจิสติกส์กับบริษัทโลจิสติกส์ต่างชาติที่เข้ามาแข่งขันทางการค้า

5.6 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ชายแดนระดับจุลภาค

จากข้อมูลในหัวข้อที่ 5.4 นั้นจะแสดงให้เห็นถึงรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสมในภาพใหญ่ ดังนั้นในหัวข้อนี้จึงแสดงถึงรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ในมิติที่เล็กลงมาโดยการศึกษาถึงพื้นที่ การค้า และอุตสาหกรรมที่เหมาะสมของแต่ละชายแดนเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาและปรับตัวของผู้ประกอบการแต่ละชายแดนดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

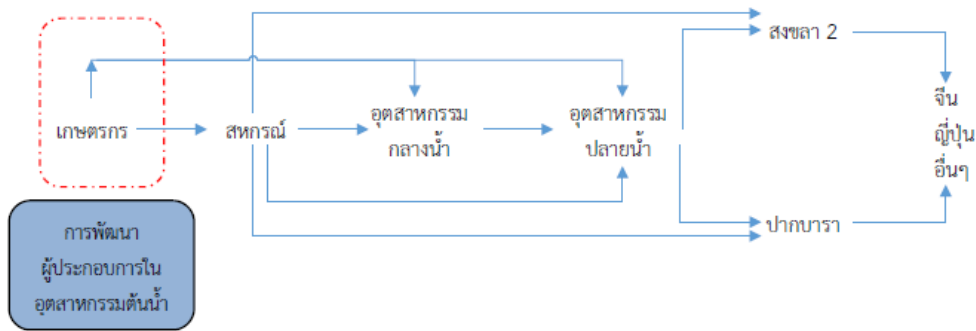
5.6.1 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ระดับจุลภาคจังหวัดสงขลา

ในส่วนนี้จะเป็นการนำเสนอรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ในมิติผู้ประกอบการในเขตจังหวัดสงขลา ซึ่งได้เลือกศึกษาในอุตสาหกรรมยางพารา เนื่องจากว่ายางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของโลก และเป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศไทย ผลผลิตที่ได้จากยางพาราถูกนำไปใช้เป็นวัตถุดิบที่สำคัญของอุตสาหกรรมหลายๆ ชนิด เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ อุตสาหกรรมถุงมือยาง เครื่องมือแพทย์ เครื่องมือการเกษตร เป็นต้น

จากการลงสำรวจพื้นที่ของคณะผู้วิจัยพบว่าในปัจจุบันเกษตรกรผู้ปลูกยางพาราในเขตจังหวัดสงขลาส่วนใหญ่ ยังคงมีการปลูก เก็บเกี่ยว และขายผลผลิต ในรูปแบบเดิม ซึ่งทำให้เกิดปัญหาการสูญเสียคุณภาพของน้ำยางดิบเนื่องจากการกรีดยาง เนื่องจากสวนยางส่วนใหญ่จะจัดสรรพื้นที่ให้แก่แรงงานที่รับจ้างกรีดยางตามขนาดพื้นที่ที่คิดว่าเหมาะสม โดยการกรีดยางนั้นจะดำเนินการให้เสร็จในครั้งเดียวทั้งพื้นที่ก่อนที่จะกลับมาเก็บน้ำยางภายหลัง การดำเนินการในรูปแบบนี้ทำให้เกิดการแข็งตัวของน้ำยางส่งผลต่อการลดลงปริมาณน้ำยางดิบที่สามารถขายได้ และต้องขายน้ำยางพาราที่แข็งตัวเป็นยางก้อนที่มีราคาถูกกว่าน้ำยางดิบ และเกิดการสูญเสียคุณภาพจากความชื้นที่ผสมในน้ำยางพารา รวมถึง เกษตรกรขาดองค์ความรู้ เทคโนโลยี และเงินทุน เพื่อการเพิ่มมูลค่าผลิตภัณฑ์ กล่าวคือ เกษตรกรส่วนใหญ่มักขายน้ำยางดิบโดยไม่มีการแปรรูปผลิตภัณฑ์ใด ๆ ให้แก่ผู้รวบรวมน้ำยางหรือสหกรณ์เลย เนื่องจากสาเหตุหลายประการ ได้แก่ ปริมาณน้ำยางดิบที่ได้ไม่เพียงพอต่อการแปรรูปในขนาดที่ประหยัด ขาดความสามารถในการแปรรูปยางให้มีคุณภาพ และขาดเงินทุนในการจัดหาเทคโนโลยีที่เหมาะสมในการแปรรูปผลิตภัณฑ์

ดังนั้นคณะผู้วิจัยจึงได้นำเสนอรูปแบบของการจัดการโลจิสติกส์ในมิติผู้ประกอบการ โดยการพัฒนางานองค์ความรู้ด้านการจัดการและเทคโนโลยีที่เหมาะสมให้แก่ผู้ประกอบการแนวทางการพัฒนาผู้ประกอบการโดยเฉพาะเกษตรกรซึ่งจัดอยู่ในอุตสาหกรรมต้นน้ำของอุตสาหกรรมยางพาราไทยนั้น (แผนภาพที่ 5.30) ควรมีการเสริมสร้างองค์ความรู้ด้านต่าง ๆ ต่อไปนี้

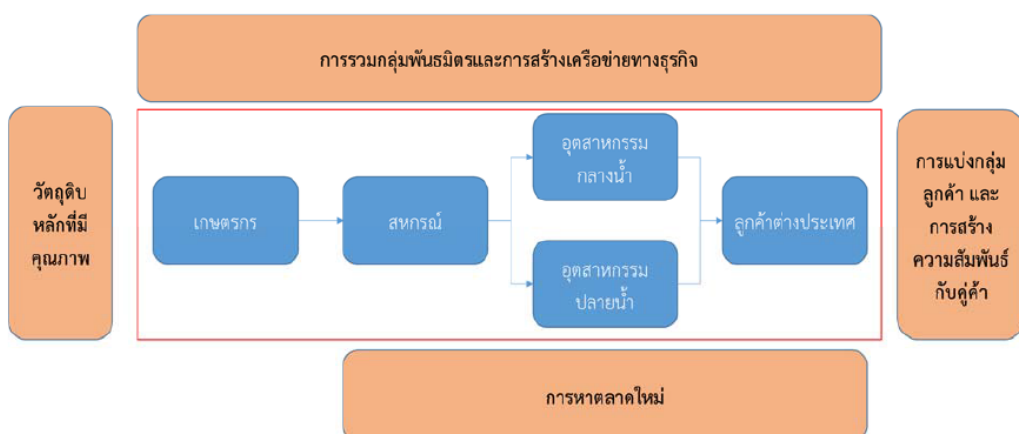
1. การจัดการพื้นที่กรีดยางให้เกิดของเสียในกระบวนการให้น้อยที่สุด
2. การเพิ่มมูลค่าให้แก่ผลิตภัณฑ์ เช่น การแปรรูปยางขึ้นต้นเป็นยางแผ่นดิบ และยางแผ่นรมควัน โดยการเลือกใช้เทคโนโลยีที่ประหยัดพลังงาน และใช้เงินลงทุนต่ำ
3. การจัดการน้ำยางพาราที่นำส่งเป็นวัตถุดิบให้แก่โรงงานแปรรูปไม้ยางเพื่อลดของเสียหรือสิ่งปลอมปนให้เหลือน้อยที่สุด



แผนภาพที่ 5.30 รูปแบบการพัฒนาผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมต้นน้ำ

ซึ่งรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ในมิติของผู้ประกอบการของจังหวัดสงขลาจะเชื่อมโยงและสอดคล้องกับในมิติระดับจังหวัดสงขลาโดยการพัฒนาความร่วมมือระหว่างเกษตรกร ผู้แปรรูป กับผู้ผลิตโดยตรง ผ่านการจัดการความร่วมมือในโซ่อุปทาน (Rubber supplychain collaboration) และการจัดการโมเดลทางธุรกิจ (Rubber business model) ดังแผนภาพที่ 5.31 ที่สามารถอธิบายได้ดังนี้

- วัตถุดิบหลักที่มีคุณภาพ เกษตรกรควรพัฒนาองค์ความรู้เพื่อพัฒนาวัตถุดิบหลักให้มีคุณภาพ
- การรวมกลุ่มพันธมิตรและการสร้างเครือข่ายทางธุรกิจอุตสาหกรรมยางพาราไทยควรมีการรวมกลุ่มพันธมิตรทางธุรกิจเพื่อสร้างอำนาจในการต่อรองทางด้านปริมาณและราคายางพารากับผู้ซื้อเพื่อให้เกิดผลประโยชน์สูงสุดกับกลุ่มพันธมิตร และสร้างเครือข่ายธุรกิจเพื่อเพิ่มศักยภาพอย่างแผ่นรมควันไทย อุตสาหกรรมยานยนต์ และอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ที่ทำมาจากยางพารา
- การหาตลาดใหม่ เนื่องจากตลาดส่งออกถือเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุด ผู้ค้าของประเทศไทยควรปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ มาเป็นการนำสินค้าเข้าสู่ตลาดใหม่โดยไม่ผ่านตัวแทนหรือนายหน้า
- การแบ่งกลุ่มลูกค้าและการสร้างความสัมพันธ์กับคู่ค้า ควรกำหนดกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่ต้องการเข้าถึง เช่น อุตสาหกรรมรถยนต์ อุตสาหกรรม ผลิตภัณฑ์ที่ทำมาจากยางพารา เครื่องมือแพทย์ เครื่องมือการเกษตร เป็นต้น และดำเนินการ เจาะกลุ่มลูกค้าและสร้างความสัมพันธ์อันดีกับลูกค้าในกลุ่มต่าง ๆ

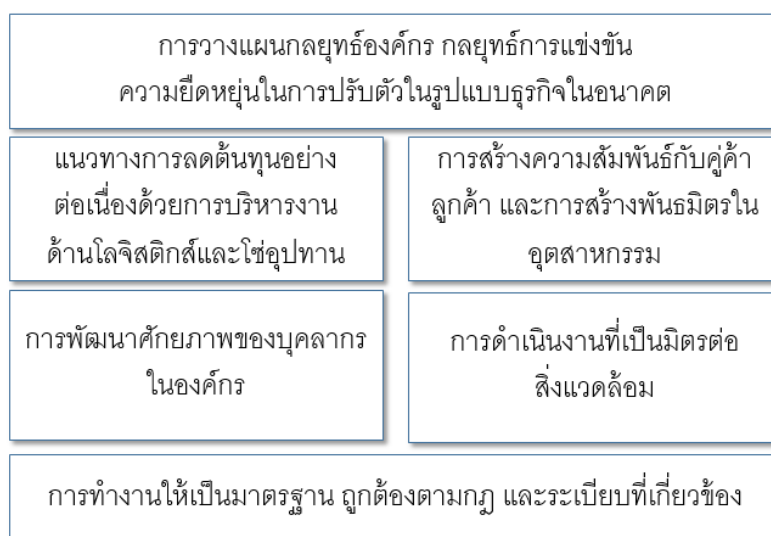


แผนภาพที่ 5.31 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานระดับจุลภาคที่เหมาะสมของเขตเศรษฐกิจชายแดน จังหวัดสงขลา

5.6.2 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ระดับจุลภาคจังหวัดมุกดาหาร

จากข้อมูลกรมศุลกากรชายแดนด้านมุกดาหารพบว่า อุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อการค้าชายแดนด้านมุกดาหาร นั้น ได้แก่ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์/คอมพิวเตอร์ และอุตสาหกรรมยานยนต์ และเนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์มีความสำคัญต่อการเจริญเติบโตเศรษฐกิจของประเทศไทย และยังมีมูลค่าผ่านชายแดนลาวที่จังหวัดมุกดาหารสูง ดังนั้น คณะผู้วิจัยจึงได้ศึกษาและรวบรวมข้อมูลจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียบริเวณชายแดนจังหวัดมุกดาหาร เพื่อจัดทำโมเดล หรือรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ที่ดีที่สุด โดยเน้นบริเวณชายแดนจังหวัดมุกดาหาร เพื่อนำไปใช้พัฒนาหรือปรับปรุงประสิทธิภาพการค้าชายแดนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ก่อให้เกิดการสร้างงานและส่งเสริมการค้า ป้องกันการไหลรวมของสินค้าอย่างไม่เท่าเทียมกันในทั้งสองฝั่งของด่านชายแดนมุกดาหาร และด่านชายแดนสะหวันนะเขต โดยจะแสดงรูปแบบการปรับปรุงด้านโลจิสติกส์ระดับจุลภาคของจังหวัดมุกดาหาร ซึ่งในระดับจุลภาคนั้นจะเป็นผู้ประกอบการในพื้นที่

จากปัญหาด้านต่างๆ ของอุตสาหกรรมเป้าหมายรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (แสดงในแผนภาพที่ 5.32) ในระดับจุลภาคนั้นมีรากฐานที่สำคัญในการดำเนินงานคือ การสร้างระบบการทำงานที่เป็นมาตรฐานที่ดี สอดคล้องกับกฎ ระเบียบการค้าระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง โดยองค์กรต้องมีการวางแผนการพัฒนาศักยภาพของบุคลากร การบริหารงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประยุกต์เทคนิคแนวทางการลดต้นทุนต่างๆ อย่างต่อเนื่องในการบริหารโซ่อุปทาน และด้านโลจิสติกส์ รวมทั้งการให้ความสำคัญต่อการสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้า ลูกค้า หรือแม้แต่องค์กรอื่นๆ ในอุตสาหกรรมเดียวกัน เพื่อสร้างความยืดหยุ่นในการรับและบริหารงานได้ โดยสิ่งสำคัญที่องค์กรต้องดำเนินการคือ การวางแผนกลยุทธ์ขององค์กร กลยุทธ์การแข่งขัน และมีความยืดหยุ่นในการปรับตัวในรูปแบบธุรกิจในอนาคตได้

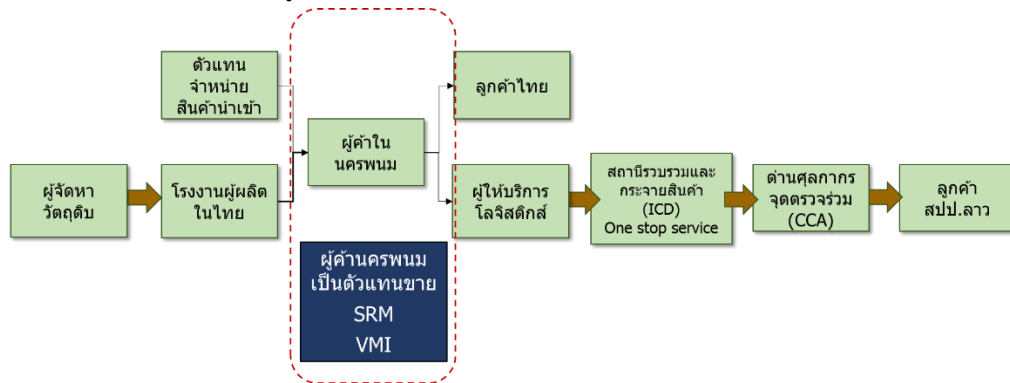


แผนภาพที่ 5.32 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานระดับจุลภาคที่เหมาะสมของเขตเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดมุกดาหาร

5.6.3 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ระดับจุลภาค จังหวัดนครพนม

รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ระดับจุลภาคจังหวัดนครพนมนั้นจะกล่าวถึงในมิติของผู้ประกอบการหรือหน่วยองค์กรระดับย่อย ซึ่งจากการที่คณะผู้วิจัยได้ลงพื้นที่จังหวัดนครพนมพบว่า ในอดีตนั้นผู้ประกอบการในจังหวัดนครพนมนั้นส่วนใหญ่จะประกอบธุรกิจอยู่ในลักษณะของผู้ค้า (Trader) และมีลูกค้าประจำโดยเฉพาะอย่างยิ่งลูกค้าคนลาวเป็นของตนเอง มีการค้าขายในรูปแบบที่เป็นการค้าขายแดนอย่างแท้จริงโดยลูกค้าลาวจะข้ามลำน้ำโขงมาซื้อของที่ฝั่งไทย แต่เมื่อมีการเปิดสะพาน

มิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 เพื่อเชื่อมประเทศไทยและสปป.ลาว ทำให้รูปแบบการค้าชายแดนระหว่างผู้ค้า (Trader) นครพนม และลูกค้าคนลาวเปลี่ยนไป กล่าวคือ คนลาวในเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน นิยมเข้ามาซื้อสินค้าในฝั่งไทยเอง อีกทั้งผู้ผลิตรายใหญ่ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในกรุงเทพฯ และปริมณฑลขายสินค้าผ่าน ผู้ค้า (Trader) ของจังหวัดนครพนมลดลง และนิยมขายตรงไปยังตัวแทนจำหน่ายในสปป.ลาว ดังนั้นเมื่อจังหวัดนครพนมต้องการที่จะกลับมาเป็นเมืองการค้าชายแดนอีกครั้งนั้น ผู้ประกอบการในจังหวัดนครพนมจึงต้องมีการรวมตัวกันเพื่อสร้างความเข้มแข็งทางการค้า อีกทั้งผู้ประกอบการนครพนมควรมีการสร้างความสัมพันธ์กับบริษัทผู้ผลิต มีการเจรจาต่อรองในเรื่องของการค้าและราคา เพื่อให้ผู้ประกอบการนครพนมจะสามารถอยู่รอดในตลาดการค้าได้ โดยอาศัยประสบการณ์การเจรจาต่อรองทางการค้าขายกับคนลาวของผู้ประกอบการนครพนมที่มีมาตั้งแต่ในอดีตให้เป็นข้อได้เปรียบเหนือบริษัทผู้ผลิต



แผนภาพที่ 5.33 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานระดับจุลภาคที่เหมาะสมของเขตเศรษฐกิจชายแดน จังหวัดนครพนม

การพัฒนาทางด้านการจัดการโลจิสติกส์ระหว่างผู้ค้าในจังหวัดนครพนมกับผู้ผลิตหรือเอเยนต์ผู้นำเข้าสามารถต่อยอดการพัฒนาได้ด้วยการใช้วิธีการ Vendor Managed Inventory (VMI) ร่วมกัน โดยให้เอเยนต์หรือบริษัทผู้ผลิตสามารถรับรู้ข้อมูลสินค้าคงคลังของผู้ค้าจังหวัดเพื่อนำไปพยากรณ์และวางแผนการผลิตได้ โดยผู้ค้าหนองคายต้องมีการเก็บข้อมูลการขายและสินค้าคงคลังเข้าสู่ระบบ ผู้ค้าหนองคายควรทำการวิเคราะห์คำสั่งซื้อในอดีต และปัจจัยที่ส่งผลต่อยอดขาย เพื่อให้การพยากรณ์สินค้ามีความแม่นยำมากยิ่งขึ้น และการบริหารสินค้าคงคลังให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นโดยใช้ทฤษฎีการบริหารสินค้าคงคลังมาบริหารสินค้าที่เป็นพวกอะไหล่ ประดับยนต์ ซึ่งมีจำนวนหลายรายการ รวมทั้งยังสามารถประยุกต์การจัดหน้าร้านให้ดึงดูดต่อลูกค้าสะดวกต่อการหาและหยิบสินค้า โดยควรมีหน่วยงานที่สนับสนุนในด้านกฎระเบียบด้านการค้าและการขนส่งทั้งในประเทศไทยและสปป.ลาว จากการปรับเปลี่ยนให้เมืองชายแดนเป็นเมืองการค้าที่มีกฎระเบียบด้านการค้าแตกต่างจากจังหวัดอื่น

5.7 สรุป

จากการศึกษาโซ่อุปทานและระบบโลจิสติกส์ รวมถึงปัญหาต่าง ๆ ที่พบจากการลงพื้นที่จริง การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ การสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงการระดมความคิดเห็น คณะผู้วิจัยมีแนวคิดที่จะนำเสนอรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสม เพื่อการพัฒนาการค้าชายแดนใน 2 ระดับ คือ ระดับที่ให้ผลกระทบมหภาคและระดับที่ให้ผลกระทบจุลภาค โดยได้นำเสนอรูปแบบการจัดการในระดับมหภาคซึ่งเป็นมิติของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการดำเนินการของการทำการค้าชายแดน ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการของทุกภาคส่วนที่มีส่วนได้ส่วนเสียและเป็นกลุ่มผู้ประกอบการ ภาครัฐและภาคเอกชนตลอดจนสถาบันการศึกษาในพื้นที่ เป็นผู้มีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลและกำหนดทิศทางและบทบาทของจังหวัด ซึ่งในระดับจังหวัดต้องกำหนดแนวทางการพัฒนาและกำหนดนโยบาย เพื่อส่งต่อไปสู่ระดับประเทศ เพื่อให้การสนับสนุนงบประมาณสำหรับความต้องการและเหมาะสมกับสภาพการค้าชายแดนที่เหมาะสมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ในพื้นที่ นอกจากนั้นในมิติของผู้ประกอบการในพื้นที่คณะผู้วิจัยได้นำเสนอแนวทางการพัฒนาของผู้ประกอบการในพื้นที่ ที่ขาดองค์ความรู้และต้องการพัฒนาอย่างเร่งด่วนในเรื่องการจัดการธุรกิจการค้าชายแดนและการจัดการโลจิสติกส์สมัยใหม่ที่ไม่มุ่งเน้นเรื่องของการแข่งขันกันเองทางด้านราคาแต่ต้องแข่งขันกันในเรื่องการให้บริการที่ตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าเป็นหลัก ประกอบกับจำเป็นต้องเร่งพัฒนาองค์ความรู้ในการสร้างกิจกรรมเพื่อเพิ่มรายได้ให้แก่ธุรกิจมากขึ้น หากสามารถพัฒนาได้ทั้งสองมิติดังกล่าวคือ มิติระดับประเทศและจังหวัด กับมิติของการพัฒนาผู้ประกอบการก็จะสามารถเอื้อต่อการทำธุรกิจการค้าชายแดนให้มีศักยภาพในการแข่งขันและทันต่อการเปลี่ยนแปลงในยุคของการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไป โดยรูปแบบการพัฒนามิติจุลภาคเชิงลึกในแต่ละเขตเศรษฐกิจชายแดนในแต่ละจังหวัดซึ่งจะแสดงในโครงการย่อยทั้ง 2 โครงการ คือ

1. โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา จุดผ่านด่านสะเดา จังหวัดสงขลา
2. โครงการศึกษาแบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการค้าและการดำเนินงานของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดน และเขตอุตสาหกรรมส่งออก กรณีศึกษา จุดผ่านแดนมุกดาหารและนครพนม

บทที่ 6 การวิเคราะห์ผลกระทบของการปรับปรุงรูปแบบการจัดการด้านโลจิสติกส์ที่เหมาะสม ด้วยตารางปัจจัยการผลิต และผลผลิต (Input – Output Table)

ในบทนี้ คณะผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ถึงผลกระทบของการปรับปรุงแบบจำลองทางด้านโลจิสติกส์ที่มีต่อระบบเศรษฐกิจของจังหวัด สงขลา มุกดาหาร และนครพนม ในเชิงมหภาค โดยงานวิจัยชิ้นนี้อาศัยแนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบของตัวทวีคูณ (Multiplier Effects) ประเภทต่างๆที่สามารถคำนวณขึ้นได้จากตารางปัจจัยการผลิต และผลผลิต (Input – Output Table)

6.1 ลักษณะของตารางปัจจัยการผลิต และผลผลิต (Input – Output Table)

ตารางปัจจัยการผลิต และผลผลิต (Input – Output Table หรือ I/O Table) เป็นแบบจำลองที่นิยมใช้ในการวิเคราะห์ผลกระทบของนโยบายต่างๆที่มีต่อระบบเศรษฐกิจในภาพรวม ทั้งนี้ ตาราง I/O แสดงถึงความสัมพันธ์ของการผลิตระหว่างอุตสาหกรรมภายในประเทศในฐานะที่เป็นทั้งผู้ซื้อปัจจัยการผลิต และผู้ผลิตสินค้าเพื่อตอบสนองอุปสงค์ของอุตสาหกรรมอื่นๆ (Intermediate Demand) และต่อผู้บริโภคในฐานะอุปสงค์มวลรวมขั้นสุดท้าย (Final Demand) โดยมูลค่าต่างๆเหล่านี้จะถูกจัดเป็นระบบให้อยู่ในรูปของเมทริกซ์ (Matrix) เพื่อให้เข้าใจแนวคิดของตาราง I/O โครงสร้างของตารางแสดง ในแผนภาพที่ 6.1

จากตารางที่ 6.1 พบว่า แถว (Row) ของตาราง I/O แสดงถึง มูลค่าผลผลิตของแต่ละอุตสาหกรรม (Suppliers) ขณะที่ สดมภ์ (Column) ของตาราง I/O แสดงถึงการนำไปของผลผลิตในฐานะที่เป็นสินค้าขั้นกลางสำหรับการผลิตสินค้าในอุตสาหกรรมอื่นๆ (Users/Destination of Inputs) ซึ่งเมื่อพิจารณา แถว หรือ สดมภ์สุดท้ายของตาราง ซึ่งได้แก่ “มูลค่าผลผลิตรวม” จะมีค่าเท่ากันเสมอ

สำหรับองค์ประกอบที่สำคัญในตาราง I/O ประกอบด้วย

- เมทริกซ์ในส่วนที่ 1 หรือ Domestic Intermediate Matrix เป็นเมทริกซ์ที่แสดงถึง กระแสการไหลเวียนของสินค้า (Flows) หรือความสัมพันธ์ของการผลิตระหว่างอุตสาหกรรมการผลิตภายในประเทศ และ
- เมทริกซ์ในส่วนที่ 2 หรือ Domestic Intermediate Matrix แสดงถึงมูลค่าสินค้า และบริการที่ไม่ได้ถูกบริโภคโดยอุตสาหกรรมภายในประเทศ ดังนั้น มูลค่าในส่วนนี้จะแสดงให้เห็นถึงอุปสงค์ขั้นสุดท้ายที่มีต่อสินค้า และบริการ (Final Demands) ซึ่งได้แก่ การบริโภค การลงทุนในภาคเอกชน การบริโภคของภาครัฐบาล และการส่งออก

	เกษตร, ป่าไม้, ประมง	เหมืองแร่	อุตสาหกรรม	การบริการสาธารณะ	การก่อสร้าง	บริการอื่นๆ	การบริโภคภาคเอกชน	การลงทุนรวม	การเปลี่ยนแปลงสินค้าคงคลัง	การบริโภคภาครัฐ	การส่งออก	มูลค่าผลผลิตรวม
เกษตร, ป่าไม้, ประมง	(ส่วนที่ 1: Domestic Intermediate Matrix)						(ส่วนที่ 2: Domestic Investment Matrix)					
เหมืองแร่												
อุตสาหกรรม												
การบริการสาธารณะ												
การก่อสร้าง												
บริการอื่นๆ												
มูลค่าการนำเข้าภาษีสุทธิ												
มูลค่ารวมสินค้าขั้นกลาง												
ค่าตอบแทนแรงงาน												
มูลค่าเพิ่ม												
มูลค่าผลผลิตรวม												

แผนภาพที่ 6.1 โครงสร้างของตาราง I/O

สำหรับข้อสมมติของความสัมพันธ์การผลิตภายใต้ ตาราง I/O ประกอบด้วย

- การกำหนดให้ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยการผลิต และผลผลิต รวมทั้งความสัมพันธ์ระหว่างผลผลิต และอุปสงค์ขั้นสุดท้ายมีลักษณะแบบเชิงเส้น (Linear Relationship)
- ระบบเศรษฐกิจภายใต้ตาราง I/O ไม่มีการประหยัด และไม่ประหยัดต่อขนาด และไม่มีการทดแทนกันระหว่างปัจจัยการผลิต (การจะเพิ่มผลผลิตเป็น 2 เท่า จะทำได้โดยการเพิ่มปัจจัยการผลิตทุกประเภทเพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า) และ
- หน่วยผลิตในแต่ละอุตสาหกรรมมีเทคโนโลยีในการผลิตที่เหมือนกัน

ซึ่งในความเป็นจริง รูปแบบการผลิตในระบบเศรษฐกิจจะมีลักษณะที่แตกต่างจากข้อสมมติภายใต้ตาราง I/O โดยสิ้นเชิง อย่างไรก็ตาม ตาราง I/O ยังคงถูกใช้อย่างแพร่หลายในการวิเคราะห์ถึงผลกระทบของนโยบายในภาพรวมที่มีต่อระบบเศรษฐกิจ เพราะเป็นเครื่องมือพื้นฐานที่ง่ายในการประยุกต์ใช้ เมื่อเปรียบเทียบกับแบบจำลองอื่นๆ ในทางเศรษฐศาสตร์ เช่น Macro Model หรือ CGE ที่มีความซับซ้อน นอกจากนี้ ถ้ามีการประยุกต์ใช้อย่างเหมาะสม ตาราง I/O ถือเป็นเครื่องมือที่สามารถใช้ในการวางแผนทางเพื่อประเมินผลกระทบของนโยบายต่างๆ ที่มีต่อระบบเศรษฐกิจในภาพรวมได้เป็นอย่างดี

6.1.2 แนวคิดการคำนวณตัวทวีคูณประเภทต่างๆ

ในการคำนวณหาตัวทวีคูณ (Multipliers) เพื่อวิเคราะห์ถึงผลกระทบของนโยบายที่มีต่อระบบเศรษฐกิจในด้านต่างๆ ขั้นตอนแรกเริ่มจากการคำนวณหา ค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิค (Technical Coefficients) ซึ่งสามารถทำได้โดยการหารมูลค่าในแต่ละองค์ประกอบใน Domestic Intermediate Matrix ด้วยมูลค่าผลผลิตรวมในแต่ละแถว ทั้งนี้ ค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิค เป็นตัวแปรที่ใช้วัดอัตราการแปลงรูปของปัจจัยการผลิต เป็นผลผลิตในแต่ละสาขาการผลิตนั้นเอง

ภายใต้บริบทของตาราง I/O เมทริกซ์จัตุรัส (Square Matrix) ของค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิค มีชื่อเรียกว่า Direct Requirement Matrix ซึ่งสามารถแปลงให้อยู่ในรูปของ เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 (Type I Leontief Inverse Matrix) ได้ดังนี้

กำหนดให้ A คือ Direct Requirement Matrix และ I คือ เมทริกซ์เอกลักษณ์ที่มีขนาดเท่ากับเมทริกซ์ A ดังนั้น เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 สามารถคำนวณได้จาก

$$\text{Type I Leontief Inverse Matrix} = (I - A)^{-1} \quad (1)$$

ซึ่งภายใต้ บริบทของ I/O เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 จะถูกใช้เป็นเครื่องมือเพื่อวัดความต้องการผลผลิตของภาคอุตสาหกรรมต่างๆ ทั้งทางตรง และทางอ้อม (Direct and Indirect Requirements) เพื่อใช้ในการผลิตสินค้าจำนวน 1 หน่วยของอุตสาหกรรมที่กำลังพิจารณา

ในทำนองเดียวกัน เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 2 (Type II Leontief Inverse Matrix) สามารถคำนวณได้โดยการเพิ่มแถว และหลักของเมทริกซ์ Domestic Intermediate Matrix ด้วยแถวของค่าตอบแทนแรงงาน (Compensation to Employee) และหลักของค่าใช้จ่ายเพื่อการบริโภคภาคเอกชน (Final Consumption by Households) ทั้งนี้เพื่อคำนวณถึงผลกระทบชักจูง (Induced Effect) ที่นอกเหนือจากผลกระทบทางตรง และทางอ้อมของการเปลี่ยนแปลงอุปสงค์ขั้นสุดท้ายที่มีต่อระบบเศรษฐกิจ กล่าวคือ การผลิตของอุตสาหกรรมหนึ่งย่อมส่งผลกระทบทั้งทางตรง และทางอ้อมต่อการผลิตของอุตสาหกรรมอื่นๆ นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อ กระแสเงินที่ภาคครัวเรือนได้รับจากการขายปัจจัยการผลิตประเภทแรงงาน ซึ่งในท้ายที่สุด ผลกระทบที่มีต่อภาคครัวเรือนย่อมส่งผลกระทบต่อมูลค่าการผลิตอีกครั้งหนึ่งจากการใช้จ่ายของภาคครัวเรือนที่เพิ่มขึ้น (กรณีสมมติให้ภาคครัวเรือนเป็นตัวแปรภายในของแบบจำลองที่กำลังพิจารณา) ดังนั้น ในกรณีนี้เมทริกซ์ $\bar{A}$ สามารถแบ่งส่วน (Partitioned Matrix) ได้ดังนี้

$$\bar{A} = \begin{bmatrix} A_{II} & A_{IH} \\ A_{HI} & A_{HH} \end{bmatrix} \quad (2)$$

โดยที่ A_{II} คือ Direct Requirement Matrix เช่นเดียวกับเมทริกซ์ A ในสมการที่ (1)

A_{IH} คือ สดมภ์ของสัมประสิทธิ์ค่าใช้จ่ายเพื่อการบริโภคภาคเอกชน¹

A_{HI} คือ แถวของสัมประสิทธิ์รายได้ครัวเรือนในแต่ละอุตสาหกรรม ต่อ หนึ่งหน่วยของผลผลิตรายอุตสาหกรรม²

A_{HH} คือ เมทริกซ์ศูนย์

ในการคำนวณ เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 2 สามารถทำได้เช่นเดียวกับเมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 แต่ใช้เมทริกซ์ $\bar{A}$ แทนที่เมทริกซ์ A หรือ

$$\text{Type II Leontief Inverse Matrix} = (I - \bar{A})^{-1} \quad (3)$$

หลังจากที่เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 และ 2 ได้ถูกคำนวณขึ้น การวิเคราะห์ผลกระทบทางตรง (Direct Effect) ผลกระทบทางอ้อม (Indirect Effect) และผลกระทบที่เกิดจากการขึ้นนำ (Induced Effect)³ ที่มีต่อระบบเศรษฐกิจสามารถคำนวณได้จากการประมาณค่าตัวทวีคูณ (Multipliers) ประเภทต่างๆ ซึ่งมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

- **ตัวทวีคูณผลผลิต (Output Multiplier: O_M)** สามารถคำนวณได้จาก

$$(O_M)_j = \sum_i L_{ij} \quad (4)$$

$(O_M)_j$ คือ ผลรวมของจำนวนผลผลิตของทุกอุตสาหกรรมที่ต้องใช้ในการผลิตผลผลิตของอุตสาหกรรม j จำนวน 1 หน่วย โดยที่ L_{ij} คือ element ในแถว i และสดมภ์ j ของเมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 หรือ 2 (ขึ้นอยู่กับประเภทของผลกระทบที่ต้องหารคำนวณ) ดังนั้น ถ้าคูณ O_M ด้วย มูลค่าการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ขั้นสุดท้ายของอุตสาหกรรมที่กำลังพิจารณาจะได้ผลลัพธ์คือ ผลกระทบที่มีต่อระดับผลผลิต (Output) ในทุกๆ อุตสาหกรรม ที่อยู่ในโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมที่มีการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

- **ตัวทวีคูณรายได้ (Income Multiplier: I_M)** สามารถคำนวณได้จาก

$$(I_M)_j = \sum_i v_i L_{ij} / v_j \quad (5)$$

$(I_M)_j$ คือ จำนวนรายได้จากการจ้างงาน (Compensation to Employee) ที่เพิ่มขึ้นในแต่ละอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงในระดับรายได้จากการจ้างงานในอุตสาหกรรม j จำนวน 1 หน่วย โดยที่ v คือ เวกเตอร์ ที่แต่ละ element คือ สัดส่วนของรายได้จากการจ้างงาน (Compensation to Employee) หารด้วย มูลค่าผลผลิตรวมของแต่ละอุตสาหกรรม (มูลค่าในแถวสุดท้ายของเมทริกซ์ A ที่ใช้ในการคำนวณ เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 2)

¹ A_{IH} คำนวณได้จากการหารค่าใช้จ่ายเพื่อการบริโภคภาคครัวเรือน จำแนกรายอุตสาหกรรม ด้วย รายรับรวมของภาคครัวเรือนทั้งหมด

² A_{HI} คำนวณได้จากการหารค่าตอบแทนแรงงาน (Compensation to Employee) ในแต่ละอุตสาหกรรมด้วย ผลผลิตรวมของอุตสาหกรรมนั้นๆ

³ ผลกระทบทางตรง (Direct Effect) คือ ผลกระทบที่เกิดกับระดับผลผลิตในภาคการผลิตที่กำลังพิจารณาเมื่ออุปสงค์ขั้นสุดท้ายของอุตสาหกรรมดังกล่าวมีการเปลี่ยนแปลง ขณะที่ ผลกระทบทางอ้อม (Indirect Effect) คือผลกระทบต่อโซ่อุปทานการผลิตทั้งหมด อันเป็นผลมาจาก การเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์ขั้นสุดท้ายของอุตสาหกรรมอื่นๆ และผลกระทบที่เกิดจากการขึ้นนำ (Induced Effect) คือผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการที่รายได้ของแรงงานเปลี่ยนแปลง ซึ่งในท้ายที่สุดจะมีผลกระทบต่ออุปสงค์ขั้นสุดท้ายอีกครั้งหนึ่ง เนื่องจาก แรงงานจะนำรายได้ดังกล่าวไปใช้จ่ายใช้สอยเพื่อซื้อสินค้าและบริการ โดย Induced Effect สามารถคำนวณได้จากการใช้เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 2

- ผลกระทบที่มีต่อรายได้ (Income Effect: I_e) สามารถคำนวณได้จากค่าเศษของสมการที่ (5) หรือ

$$(I_e)_j = \sum_i v_i L_{ij} \quad (6)$$

$(I_e)_j$ คือ ผลกระทบที่มีต่อรายได้จากการจ้างงาน (Compensation to Employee) ทั้งหมดระบบเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์มวลรวมขั้นสุดท้ายของอุตสาหกรรม j จำนวน 1 หน่วย

ในกรณีที่ข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนการจ้างงานรายสาขา สามารถเก็บรวบรวมได้ ตัวทวีคูณการจ้างงาน (Employment Multiplier) และผลกระทบที่มีต่อการจ้างงาน (Employment Effect) สามารถคำนวณหาได้จาก

- ตัวทวีคูณการจ้างงาน (Employment Multiplier: E_M)

$$(E_M)_j = \sum_i w_i L_{ij} / w_j \quad (7)$$

E_M คือ จำนวนแรงงานที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดในระบบเศรษฐกิจ อันเนื่องมาจาก การเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ขั้นสุดท้าย ในจำนวนที่เพียงพอที่ทำให้รายได้จากการจ้างงานของอุตสาหกรรม j เพิ่มขึ้น 1 หน่วยในแต่ละอุตสาหกรรม โดยที่ w คือ รายได้จากการจ้างงาน (Compensation to Employee) ต่อ มูลค่าผลผลิตรวมของแต่ละอุตสาหกรรม

- ผลกระทบที่มีต่อการจ้างงาน (Employment Effect: E_e) สามารถคำนวณได้จากค่าเศษของสมการที่ (7) หรือ

$$(E_e)_j = \sum_i w_i L_{ij} \quad (8)$$

E_e คือ ผลกระทบที่มีต่อการจ้างงานทั้งหมดของระบบเศรษฐกิจ ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ขั้นสุดท้ายที่มีต่อผลผลิตของอุตสาหกรรม j จำนวน 1 หน่วย

ข้อสังเกตของสมการที่ (7) และ (8) คือ ถ้าสมการที่ (7) และ (8) ถูกคำนวณด้วย เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 ผลกระทบที่คำนวณได้จะมีเพียงแค่ผลกระทบทางตรง และทางอ้อม (Direct + Indirect Effect) แต่ถ้าใช้เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 ในการคำนวณผลกระทบที่คำนวณได้จะรวมทั้ง ผลกระทบทางตรง ทางอ้อม และผลกระทบที่เกิดจากการชักนำ (Direct + Indirect + Induced Effect)

6.1.3 การเปลี่ยนแปลง Direct Requirement Matrix ด้วย Location Quotients (LQ)

ในการวิเคราะห์ผลกระทบของจังหวัด ด้วยการใช้ข้อมูลจากตาราง I/O ระดับประเทสนั้น สิ่งที่ต้องมีการคำนวณเพิ่มเติม Location Quotients (LQ) ทั้งนี้ นำค่า LQ มาแปลง มูลค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิค (Technical Coefficients) ที่คำนวณจากตาราง I/O ในระดับประเทศให้กลายเป็น ค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคในระดับจังหวัด ด้วยเหตุผลที่ว่า เมื่อพิจารณาในระดับจังหวัด อุตสาหกรรมในพื้นที่จะไม่สามารถผลิตสินค้าชั้นกลางทุกประเภทได้ทั้งหมด เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงในอุปสงค์ขั้นสุดท้าย แต่จะทำการซื้อสินค้าชั้นกลางดังกล่าวจากพื้นที่ หรือจังหวัดอื่นๆ ซึ่งจะถือเป็นส่วนรั่วไหล (Leakages) ออกจากพื้นที่ หรือ จังหวัดดังกล่าวซึ่งจะส่งผลให้ขนาดของตัวทวีคูณมีค่าลดลง

Location Quotients (LQ) สามารถคำนวณได้จากการหาสัดส่วน 2 จำนวน ซึ่งได้แก่ (1) รายได้จากอุตสาหกรรมที่พิจารณาในพื้นที่ ต่อรายได้ทั้งหมดของพื้นที่ และ (2) รายได้ทั้งหมดของอุตสาหกรรมดังกล่าวในระดับชาติ หาค่าด้วยรายได้ทั้งหมดของประเทศ (ในกรณีนี้ สามารถใช้ข้อมูล GDP ของประเทศและข้อมูล GPP ของจังหวัดในการคำนวณได้) หรือสามารถเขียนสูตรการคำนวณ ได้ดังนี้

$$LQ_i^k = \left[\frac{E_i^k / \sum E^k}{E_i^N / \sum E^N} \right] \quad (9)$$

ในกรณีนี้ ถ้า LQ_i^k ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 1 มูลค่าของค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคในระดับประเทศจะถูกใช้เป็นตัวแทนของค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคในระดับจังหวัด แต่ถ้า LQ_i^k ที่คำนวณได้มีค่า น้อยกว่า 1 ค่าของ LQ_i^k จะ

ถูกใช้ในการแปลงสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคในระดับประเทศให้กลายเป็นค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคในระดับจังหวัด ดังนั้น ถ้ากำหนดให้ปัจจัยที่ใช้การแปลงค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิค คือ R_i^k ค่าของ R_i^k จะถูกคำนวณขึ้นจาก

$$R_i^k = \begin{cases} LQ_i^k & \text{ถ้า } LQ_i^k < 1.0 \\ 1.0 & \text{ถ้า } LQ_i^k \geq 1.0 \end{cases} \quad (10)$$

และ หลังจากที่ได้คำนวณ LQ_i^k ค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคในระดับจังหวัด สามารถคำนวณได้จาก

$$A^k = R_i^k A^N \quad (11)$$

โดยที่ LQ คือ Location Quotient, E คือ รายได้ของอุตสาหกรรม (Earnings), R คือ ปัจจัยแปลงค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิค (Regionalizing Index), A คือ Direct Requirement Matrix, k คือ จังหวัด, i คือ อุตสาหกรรม และ N คือ ประเทศ

6.2 การวิเคราะห์ผลกระทบของการปรับปรุงแบบจำลองทางด้านโลจิสติกส์ใน อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา ด้วย ตารางปัจจัยการผลิต และผลผลิต (Input – Output Table)

ในส่วนนี้ คณะผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ถึงผลกระทบของการปรับปรุงแบบจำลองทางด้านโลจิสติกส์ที่มีต่อระบบเศรษฐกิจของ อำเภอ หาดใหญ่ จังหวัดสงขลาในเชิงมหภาค โดยงานวิจัยชิ้นนี้อาศัยแนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบของตัวทวีคูณ (Multiplier Effects) ประเภทต่างๆที่สามารถคำนวณขึ้นได้จากตารางปัจจัยการผลิต และผลผลิต (Input – Output Table)

6.2.1 ผลการวิเคราะห์ด้วยตาราง I/O ที่มีต่อการปรับปรุงแบบจำลองทางด้านโลจิสติกส์ใน จ. สงขลา

จากผลการวิเคราะห์ โอกาส และอุปสรรคของการค้าชายแดนในพื้นที่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา และจากผลการระดมความคิดเห็นจากผู้ประกอบการ และเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการค้าชายแดน มีความเห็นว่า โครงการก่อสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า (Truck Terminal) การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย) และ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) ในพื้นที่ ถือเป็นโครงการที่มีความสำคัญ และมีความจำเป็นสูงสุดในบรรดาโครงการที่มีการนำเสนอทั้งหมด ทั้งนี้เพื่อสนับสนุนการค้าชายแดนระหว่างไทย และ มาเลเซีย สำหรับมูลค่าของการลงทุนในโครงการต่างๆดังกล่าว มีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 6.1

ตารางที่ 6.1 รายละเอียดปริมาณเงินลงทุนในโครงการพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย) และการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจ (Special Economic Zone) ตามการคำนวณของคณะผู้วิจัย

รายละเอียดทั่วไป	จำนวนเงินลงทุน	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
(1) โครงการก่อสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า (Truck Terminal)	งบประมาณสำหรับการลงทุน จำนวน 15.14 ล้านบาท	เพิ่มประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้า ลดการสูญเสียจากการบรรทุกสินค้าไม่เต็มคันรถทำให้เกิดความประหยัดและคุ้มค่าในการใช้รถบรรทุกและการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในภาคการขนส่ง รวมทั้ง การลดปัญหาอุบัติเหตุ การใช้สิ่งเสพติดของพนักงานขับรถบรรทุก และการบรรทุก

รายละเอียดทั่วไป	จำนวนเงินลงทุน	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
		น้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด
(2) การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย) ประกอบด้วย ■ โครงการพัฒนา และปรับปรุงด้านพรมแดนสะเดา ■ โครงการพัฒนา และปรับปรุงด้านปาดังเบซาร์	จำนวนงบประมาณสำหรับการลงทุนจำนวน 2,501.43 ล้านบาท แบ่งเป็น ■ โครงการพัฒนา และปรับปรุงด้านพรมแดนสะเดา จำนวน 83.43 ล้านบาท ■ โครงการพัฒนา และปรับปรุงด้านปาดังเบซาร์จำนวน 2,418 ล้านบาท	เพิ่มประสิทธิภาพของการดำเนินงานทางด้านพิธีการศุลกากร ในส่วนของการขนส่งทางถนน (ด่านสะเดา) และการขนส่งทางราง (ด่านปาดังเบซาร์)
(3) การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ	จำนวนงบประมาณที่คาดการณ์ คือ 23,900 ล้านบาท	การส่งเสริมการลงทุนในประเทศ การส่งเสริมการส่งออก การส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ ในการผลิต สินค้าจากต่างประเทศเข้ามาดำเนินการในประเทศ การเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าจากประเทศไทย และประเทศต่างๆ ไปสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศอื่นๆ รวมทั้ง การส่งเสริมให้มีการจ้างงาน เพิ่มขึ้นในภูมิภาค
มูลค่ารวม		26,416.57 ล้านบาท

ที่มา: รวบรวมข้อมูลโดยคณะผู้วิจัย

ทั้งนี้ ในการพิจารณาผลกระทบจะคำนวณผลกระทบเฉพาะมูลค่าการลงทุนในโครงการดังกล่าว ที่มีต่อขนาดของผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของจังหวัดสงขลาเท่านั้น โดยยังไม่รวมเอาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากความสำเร็จ หรือความล้มเหลวของโครงการเข้ามาวิเคราะห์ด้วย (กระแสเงินสดรับ – จ่ายที่เกิดขึ้นจากโครงการ) เนื่องจากการศึกษาถึงผลสำเร็จหรือล้มเหลวของโครงการต่างๆ จำเป็นต้องอาศัยการศึกษาเพิ่มเติมในส่วนของรายละเอียด อาทิ การพยากรณ์ปริมาณสินค้านำเข้า และส่งออก หรือ การจ้างงานที่เพิ่มขึ้นหลังจากการมีโครงการ ปริมาณอุปสงค์ของการใช้สถานีขนส่งสินค้า ฯลฯ ซึ่งจะทำให้มูลค่าของการพยากรณ์ที่ได้ขาดความน่าเชื่อถือ

สำหรับเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ที่ใช้ในการวัดผลกระทบ ในที่นี้ คือ ตาราง I/O ที่ได้ทำการปรับเปลี่ยนมูลค่าของสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคด้วย ค่า Location Quotients (LQ) อย่างไรก็ตาม จากการพิจารณาข้อมูลสภาพแวดล้อมในการคำนวณค่า LQ คณะคณะผู้วิจัยพบว่า มูลค่าของ LQ จะต้องคำนวณขึ้นจากสัดส่วนของผลผลิตในภาคอุตสาหกรรมต่างๆ ของจังหวัดสงขลา เมื่อเปรียบเทียบกับภาพรวมของประเทศ ซึ่งมีข้อมูลที่สอดคล้อง คือ มูลค่าของผลผลิตรวมรายจังหวัด (Gross Provincial Products: GPP) อย่างไรก็ตาม ข้อมูล GPP ดังกล่าวจะมีการรายงานผลเป็นภาคการผลิตจำนวน 16 ภาคการผลิตเท่านั้น ได้แก่

- (1) เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (Agriculture, hunting and forestry)
- (2) การประมง (Fishery)
- (3) การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน (Mining and quarrying)
- (4) การผลิต (Manufacturing)
- (5) ไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ (Electricity, gas and water supply)
- (6) การก่อสร้าง (Construction)
- (7) การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (Wholesale and retail trade; repair of motor vehicles, motorcycles and personal and household goods)
- (8) กิจกรรมโรงแรม และการบริการด้านอาหาร (Hotels and restaurants)
- (9) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (Transport, storage and communications)
- (10) กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย (Financial intermediation)
- (11) กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (Real estate, renting and business activities)
- (12) การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ (Public administration and defense; compulsory social security)
- (13) การศึกษา (Education)
- (14) กิจกรรมด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์ (Health and social work)
- (15) กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ (Other community, social and personal service activities)
- (16) กิจกรรมการจ้างงานในครัวเรือนส่วนบุคคล กิจกรรมการผลิตสินค้าและบริการที่ทำขึ้นเอง เพื่อใช้ในครัวเรือน (Private households with employed persons)

ดังนั้น ก่อนที่จะทำการคำนวณค่า LQ คณะผู้วิจัยจึงได้ทำการรวมกลุ่มตาราง IO ในปี 2005 เสียใหม่ จาก IO ขนาด 180 ภาคการผลิตให้ลดลงเหลือเป็นตาราง IO ขนาด 20 ภาคการผลิต เพื่อให้ข้อมูลในระดับประเทศ สอดคล้องกับรูปแบบของข้อมูลรายจังหวัด สำหรับรายละเอียดของการรวมกลุ่มภาคการผลิตของตาราง IO ตาม ภาคการผลิตของจังหวัด แสดงรายละเอียดในตารางที่ 6.2

ตารางที่ 6.2 รายละเอียดการรวมภาคอุตสาหกรรมจาก IO ขนาด 180 ภาคการผลิตให้เป็นตาราง IO ขนาด 20 ภาคการผลิต

ภาคการผลิต	รายละเอียด	ภาคการผลิตตามตาราง IO (180)
1	Agriculture, hunting and forestry	1 – 27
2	Fishery	28, 29
3	Mining and quarrying	30 – 41
4	Manufacturing	42 – 115, 123 – 125, 128 – 134
5	Electricity, gas and water supply	135 – 137
6	Construction	138 – 144
7	Wholesale and retail trade; repair of motor vehicles, motorcycles and personal and household goods	126, 127, 145, 146, 116 – 122
8	Hotels and restaurants	147 – 148
9	Transport, storage and communications	149 – 159
10	Financial intermediation	160 – 162
11	Real estate, renting and business activities	163, 164
12	Public administration and defense; compulsory social security	165
13	Education	167, 168

ภาคการผลิต	รายละเอียด	ภาคการผลิตตามตาราง IO (180)
14	Health and social work	166,169
15	Other community, social and personal service activities	170 – 178
16	Private households with employed persons	180

ที่มา: การจัดกลุ่มโดยคณะผู้วิจัย

ผลการจัดกลุ่มจากภาคการผลิตจำนวน 180 ภาคการผลิต เป็น 16 ภาคการผลิต ซึ่งแสดงเฉพาะ Domestic Intermediate Matrix แสดงในตารางที่ 6.3 และผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix แสดงในตารางที่ 6.27 การคำนวณอาศัยข้อมูลของผลผลิต รายจังหวัด (GPP) และข้อมูลผลผลิตที่สอดคล้องกันในระดับประเทศ (GDP) ของปีล่าสุดซึ่งมีข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์ซึ่งได้แก่ ข้อมูลของปี 2010 (พ.ศ.2553) คณะผู้วิจัยสามารถคำนวณหามูลค่าของ Location Quotient (LQ) ของจังหวัดสงขลาตามสมการที่ (7) - (9) โดย กำหนดเงื่อนไขว่า ถ้า LQ_i^k ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 1 มูลค่าของค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคในระดับประเทศจะถูกใช้เป็นตัวแทนของค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคของจังหวัดสงขลา แต่ถ้า LQ_i^k ที่คำนวณได้มีค่า น้อยกว่า 1 ค่าของ LQ_i^k จะถูกใช้ในการแปลงสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคในระดับประเทศให้กลายเป็นค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคของจังหวัดนั่นเอง ซึ่งผลการคำนวณ มูลค่าของ (LQ_i^k) และผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix หลังจากที่มีการปรับค่าด้วย LQ_i^k แสดงในตารางที่ 6.28 และ 6.29 ตามลำดับ

ตารางที่ 6.3 ตาราง I/O ขนาด 16 ภาคการผลิตแสดงเฉพาะ Domestic Intermediate Matrix

Sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	83186077	519281	158951	652301092	326115	2720672	7001	67359546	1003945	441676	713811	0	2528812	4800748	1128724	6265629
2	4706920	5458279	0	77400325	0	0	0	28883689	17315	0	0	0	429934	809924	57684	84860
3	125706	11815	11400420	750628656	212264826	51590275	221810	7720	29280	0	0	0	5742	7837	447	1475083
4	237665374	56257534	43809970	3266056394	67296630	328203393	511384377	211557845	362336039	33881111	47511498	0	42891355	72958961	48549632	62708627
5	2265411	510204	2762487	223531010	121567889	5392653	72805304	51055436	20028980	7959890	11274996	0	10641604	10197767	12380021	1718551
6	349038	184252	180178	4196621	772830	358163	2333793	1213720	492366	1040901	1888269	0	378208	265463	720764	135544
7	4325446	80772	6304698	69798751	16253649	49660719	1136311515	5668084	94509493	6039994	2751106	0	3624646	1656010	28916700	8707910
8	1194726	2359	526770	14240729	1240619	4198024	55918414	1070441	9725444	4494754	3304516	0	2437249	1048696	1628061	770651
9	5075079	9098	5109164	62894227	3065490	32978707	81425175	11159416	163026988	22160810	9271852	0	4890749	2213196	16157328	9467493
10	21947653	2174205	1937462	101695617	27223486	9011346	106815195	9245627	39340089	39674488	16913720	0	2404737	846439	2868387	3883569
11	1610289	280369	29036678	70443655	2803370	8965377	29596265	8997430	31617282	13453913	8314368	0	2018906	2046233	6765263	1577054
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	16934	0	460	1629126	303666	16861	451944	0	192884	393041	62580	0	163799	537240	28170	769028
14	0	0	14799	4520926	854617	508216	1224620	1970881	1824561	1266152	2432998	0	1224654	812817	615574	185496
15	858700	17297	218048	9692490	799859	1138022	4197494	1563496	4131529	5420965	67376978	0	1551583	592906	35791358	1720590
16	1567960	427275	171454	21502483	6227151	630057	26394732	1176199	7103287	3000739	510435	0	956713	279833	1410960	636105

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 6.4 ผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix ก่อนการปรับค่าด้วยมูลค่าของ Location Quotient (LQ)

Sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	0.0862	0.0037	0.0005	0.0889	0.0004	0.0042	0.0000	0.1012	0.0008	0.0009	0.0016	0.0000	0.0073	0.0240	0.0038	0.0553
2	0.0049	0.0387	0.0000	0.0105	0.0000	0.0000	0.0000	0.0434	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0012	0.0041	0.0002	0.0007
3	0.0001	0.0001	0.0369	0.1023	0.2686	0.0799	0.0001	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0130
4	0.2462	0.3989	0.1420	0.4452	0.0851	0.5085	0.1214	0.3177	0.2934	0.0709	0.1051	0.0000	0.1241	0.3651	0.1641	0.5538
5	0.0023	0.0036	0.0090	0.0305	0.1538	0.0084	0.0173	0.0767	0.0162	0.0167	0.0249	0.0000	0.0308	0.0510	0.0418	0.0152
6	0.0004	0.0013	0.0006	0.0006	0.0010	0.0006	0.0006	0.0018	0.0004	0.0022	0.0042	0.0000	0.0011	0.0013	0.0024	0.0012
7	0.0045	0.0006	0.0204	0.0095	0.0206	0.0769	0.2697	0.0085	0.0765	0.0126	0.0061	0.0000	0.0105	0.0083	0.0977	0.0769
8	0.0012	0.0000	0.0017	0.0019	0.0016	0.0065	0.0133	0.0016	0.0079	0.0094	0.0073	0.0000	0.0071	0.0052	0.0055	0.0068
9	0.0053	0.0001	0.0166	0.0086	0.0039	0.0511	0.0193	0.0168	0.1320	0.0464	0.0205	0.0000	0.0142	0.0111	0.0546	0.0836
10	0.0227	0.0154	0.0063	0.0139	0.0344	0.0140	0.0254	0.0139	0.0319	0.0830	0.0374	0.0000	0.0070	0.0042	0.0097	0.0343
11	0.0017	0.0020	0.0941	0.0096	0.0035	0.0139	0.0070	0.0135	0.0256	0.0282	0.0184	0.0000	0.0058	0.0102	0.0229	0.0139
12	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
13	0.0000	0.0000	0.0000	0.0002	0.0004	0.0000	0.0001	0.0000	0.0002	0.0008	0.0001	0.0000	0.0005	0.0027	0.0001	0.0068
14	0.0000	0.0000	0.0000	0.0006	0.0011	0.0008	0.0003	0.0030	0.0015	0.0026	0.0054	0.0000	0.0035	0.0041	0.0021	0.0016
15	0.0009	0.0001	0.0007	0.0013	0.0010	0.0018	0.0010	0.0023	0.0033	0.0113	0.1490	0.0000	0.0045	0.0030	0.1210	0.0152
16	0.0016	0.0030	0.0006	0.0029	0.0079	0.0010	0.0063	0.0018	0.0058	0.0063	0.0011	0.0000	0.0028	0.0014	0.0048	0.0056

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 6.5 ผลการคำนวณ Location Quotient ของ จ.สงขลา ตามสมการที่ (7) - (9)

Sector	GPP (สงขลา)	$E_i^k / \sum E^k$	GDP (ประเทศ)	$E_i^N / \sum E^N$	LQ_i^k	R_i^k
1	36,331	0.1845	1,036,203	0.0959	1.9233	1.0000
2	10,622	0.0539	101,374	0.0094	5.7476	1.0000
3	5,816	0.0295	366,998	0.0340	0.8693	0.8693
4	48,626	0.2469	3,358,274	0.3109	0.7942	0.7942
5	3,756	0.0191	296,568	0.0275	0.6947	0.6947
6	9,270	0.0471	302,791	0.0280	1.6793	1.0000
7	26,922	0.1367	1,568,569	0.1452	0.9415	0.9415
8	3,583	0.0182	311,910	0.0289	0.6301	0.6301
9	8,561	0.0435	766,599	0.0710	0.6126	0.6126
10	8,093	0.0411	580,687	0.0538	0.7645	0.7645
11	8,276	0.0420	688,097	0.0637	0.6597	0.6597
12	11,050	0.0561	640,814	0.0593	0.9459	0.9459
13	11,205	0.0569	421,307	0.0390	1.4589	1.0000
14	3,390	0.0172	174,296	0.0161	1.0669	1.0000
15	1,347	0.0068	170,003	0.0157	0.4346	0.4346
16	84	0.0004	17,906	0.0017	0.2573	0.2573
ผลรวม	196,932	1.0000	10,802,396	1.0000		

ที่มา: การคำนวณโดยคณะคณะผู้วิจัย

ข้อมูลในตารางที่ 6.5 และ 6.6 จะถูกใช้เป็นฐานในการคำนวณ เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 และประเภทที่ 2 ต่อไป

สำหรับการคำนวณ เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 และประเภทที่ 2 หลังจากที่มีการปรับด้วย LQ แสดงใน ตารางที่ 6.7 และ 6.8 ตามลำดับ

ซึ่งหลังจากที่ได้มีการคำนวณเมทริกซ์ผกผันของ Leontief ทั้ง 2 ประเภทแล้ว คณะผู้วิจัยจะนำเมทริกซ์ดังกล่าวไปคำนวณค่าตัวทวีคูณตามสมการที่ (4) ถึง (6) ซึ่งตัวทวีคูณดังกล่าวจะถูกนำมาใช้ในการคำนวณผลกระทบของโครงการในพื้นที่ จ.สงขลา ที่มีต่อระดับรายได้ ผลผลิต และการจ้างงานของตัวจังหวัดต่อไป

ตารางที่ 6.6 ผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix หลังจากปรับด้วยมูลค่าของ Location Quotient (LQ)

Sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	0.0862	0.0037	0.0005	0.0889	0.0004	0.0042	0.0000	0.1012	0.0008	0.0009	0.0016	0.0000	0.0073	0.0240	0.0038	0.0553
2	0.0049	0.0387	0.0000	0.0105	0.0000	0.0000	0.0000	0.0434	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0012	0.0041	0.0002	0.0007
3	0.0001	0.0001	0.0321	0.0889	0.2335	0.0695	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0113
4	0.1956	0.3168	0.1128	0.3536	0.0676	0.4039	0.0964	0.2524	0.2331	0.0563	0.0835	0.0000	0.0986	0.2900	0.1303	0.4398
5	0.0016	0.0025	0.0062	0.0212	0.1069	0.0058	0.0120	0.0533	0.0113	0.0116	0.0173	0.0000	0.0214	0.0355	0.0291	0.0105
6	0.0004	0.0013	0.0006	0.0006	0.0010	0.0006	0.0006	0.0018	0.0004	0.0022	0.0042	0.0000	0.0011	0.0013	0.0024	0.0012
7	0.0042	0.0005	0.0192	0.0090	0.0194	0.0724	0.2539	0.0080	0.0721	0.0119	0.0057	0.0000	0.0099	0.0078	0.0920	0.0724
8	0.0008	0.0000	0.0011	0.0012	0.0010	0.0041	0.0084	0.0010	0.0050	0.0059	0.0046	0.0000	0.0044	0.0033	0.0035	0.0043
9	0.0032	0.0000	0.0101	0.0053	0.0024	0.0313	0.0118	0.0103	0.0809	0.0284	0.0126	0.0000	0.0087	0.0068	0.0334	0.0512
10	0.0174	0.0118	0.0048	0.0106	0.0263	0.0107	0.0194	0.0106	0.0244	0.0635	0.0286	0.0000	0.0053	0.0032	0.0074	0.0262
11	0.0011	0.0013	0.0621	0.0063	0.0023	0.0092	0.0046	0.0089	0.0169	0.0186	0.0121	0.0000	0.0039	0.0068	0.0151	0.0092
12	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
13	0.0000	0.0000	0.0000	0.0002	0.0004	0.0000	0.0001	0.0000	0.0002	0.0008	0.0001	0.0000	0.0005	0.0027	0.0001	0.0068
14	0.0000	0.0000	0.0000	0.0006	0.0011	0.0008	0.0003	0.0030	0.0015	0.0026	0.0054	0.0000	0.0035	0.0041	0.0021	0.0016
15	0.0004	0.0001	0.0003	0.0006	0.0004	0.0008	0.0004	0.0010	0.0015	0.0049	0.0648	0.0000	0.0020	0.0013	0.0526	0.0066
16	0.0004	0.0008	0.0001	0.0008	0.0020	0.0003	0.0016	0.0005	0.0015	0.0016	0.0003	0.0000	0.0007	0.0004	0.0012	0.0014

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 6.7 เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 ของจังหวัดสงขลา

Sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	0.0862	0.0037	0.0005	0.0889	0.0004	0.0042	0.0000	0.1012	0.0008	0.0009	0.0016	0.0000	0.0073	0.0240	0.0038	0.0553
2	0.0049	0.0387	0.0000	0.0105	0.0000	0.0000	0.0000	0.0434	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0012	0.0041	0.0002	0.0007
3	0.0001	0.0001	0.0321	0.0889	0.2335	0.0695	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0113
4	0.1956	0.3168	0.1128	0.3536	0.0676	0.4039	0.0964	0.2524	0.2331	0.0563	0.0835	0.0000	0.0986	0.2900	0.1303	0.4398
5	0.0016	0.0025	0.0062	0.0212	0.1069	0.0058	0.0120	0.0533	0.0113	0.0116	0.0173	0.0000	0.0214	0.0355	0.0291	0.0105
6	0.0004	0.0013	0.0006	0.0006	0.0010	0.0006	0.0006	0.0018	0.0004	0.0022	0.0042	0.0000	0.0011	0.0013	0.0024	0.0012
7	0.0042	0.0005	0.0192	0.0090	0.0194	0.0724	0.2539	0.0080	0.0721	0.0119	0.0057	0.0000	0.0099	0.0078	0.0920	0.0724
8	0.0008	0.0000	0.0011	0.0012	0.0010	0.0041	0.0084	0.0010	0.0050	0.0059	0.0046	0.0000	0.0044	0.0033	0.0035	0.0043
9	0.0032	0.0000	0.0101	0.0053	0.0024	0.0313	0.0118	0.0103	0.0809	0.0284	0.0126	0.0000	0.0087	0.0068	0.0334	0.0512
10	0.0174	0.0118	0.0048	0.0106	0.0263	0.0107	0.0194	0.0106	0.0244	0.0635	0.0286	0.0000	0.0053	0.0032	0.0074	0.0262
11	0.0011	0.0013	0.0621	0.0063	0.0023	0.0092	0.0046	0.0089	0.0169	0.0186	0.0121	0.0000	0.0039	0.0068	0.0151	0.0092
12	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
13	0.0000	0.0000	0.0000	0.0002	0.0004	0.0000	0.0001	0.0000	0.0002	0.0008	0.0001	0.0000	0.0005	0.0027	0.0001	0.0068
14	0.0000	0.0000	0.0000	0.0006	0.0011	0.0008	0.0003	0.0030	0.0015	0.0026	0.0054	0.0000	0.0035	0.0041	0.0021	0.0016
15	0.0004	0.0001	0.0003	0.0006	0.0004	0.0008	0.0004	0.0010	0.0015	0.0049	0.0648	0.0000	0.0020	0.0013	0.0526	0.0066
16	0.0004	0.0008	0.0001	0.0008	0.0020	0.0003	0.0016	0.0005	0.0015	0.0016	0.0003	0.0000	0.0007	0.0004	0.0012	0.0014

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 6.8 เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 2 ของจังหวัดสงขลา

Sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	1.1951	0.1114	0.0804	0.2179	0.0899	0.1360	0.0854	0.2187	0.1136	0.0931	0.0650	0.2491	0.2139	0.1897	0.1087	0.1904
2	0.0207	1.0556	0.0124	0.0286	0.0141	0.0187	0.0135	0.0614	0.0169	0.0150	0.0099	0.0419	0.0352	0.0294	0.0165	0.0191
3	0.0707	0.0831	1.0875	0.1921	0.3270	0.1768	0.0601	0.0950	0.0841	0.0581	0.0472	0.1310	0.1227	0.1195	0.0770	0.1211
4	0.6730	0.8042	0.4938	1.9226	0.5268	1.0082	0.5255	0.7796	0.7734	0.5027	0.3925	1.1825	1.0732	1.0467	0.6434	1.0443
5	0.0357	0.0368	0.0363	0.0629	1.1537	0.0502	0.0479	0.0954	0.0529	0.0478	0.0444	0.0910	0.0982	0.0952	0.0727	0.0547
6	0.0013	0.0023	0.0016	0.0018	0.0022	1.0019	0.0016	0.0030	0.0016	0.0033	0.0051	0.0021	0.0029	0.0028	0.0037	0.0026
7	0.0487	0.0398	0.0649	0.0590	0.0793	0.1486	1.3809	0.0558	0.1516	0.0670	0.0472	0.1347	0.1203	0.0834	0.1823	0.1471
8	0.0367	0.0297	0.0335	0.0331	0.0398	0.0388	0.0447	1.0338	0.0437	0.0491	0.0296	0.1340	0.1058	0.0653	0.0464	0.0342
9	0.0374	0.0295	0.0416	0.0392	0.0414	0.0704	0.0484	0.0437	1.1255	0.0710	0.0399	0.1137	0.0973	0.0641	0.0783	0.0888
10	0.0414	0.0342	0.0254	0.0386	0.0537	0.0408	0.0470	0.0380	0.0544	1.0905	0.0463	0.0571	0.0532	0.0399	0.0359	0.0580
11	0.0263	0.0252	0.0862	0.0390	0.0443	0.0432	0.0292	0.0353	0.0466	0.0467	1.0307	0.0751	0.0638	0.0489	0.0452	0.0386
12	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	1.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
13	0.0031	0.0026	0.0027	0.0030	0.0037	0.0030	0.0030	0.0028	0.0034	0.0045	0.0023	0.0114	1.0091	0.0080	0.0037	0.0094
14	0.0064	0.0054	0.0061	0.0065	0.0081	0.0072	0.0064	0.0090	0.0085	0.0104	0.0101	0.0231	0.0212	1.0151	0.0097	0.0073
15	0.0114	0.0095	0.0143	0.0116	0.0134	0.0126	0.0112	0.0120	0.0146	0.0195	0.0768	0.0388	0.0319	0.0204	1.0693	0.0174
16	0.0040	0.0039	0.0033	0.0043	0.0060	0.0041	0.0055	0.0040	0.0056	0.0058	0.0029	0.0120	0.0101	0.0065	0.0056	1.0050

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ในการวิเคราะห์ผลกระทบ จะกำหนดให้มูลค่าการลงทุนในโครงการพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย) และ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจ (Special Economic Zone) จำนวน 26,416.57 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นมูลค่าการลงทุนที่เกิดขึ้นในภาคการผลิตที่ 9 การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (Transport, storage and communications) จำนวน 2,516.57 ล้านบาท (การปรับปรุงด่านสะเดา และปาดังเบซาร์) และ ภาคการผลิตที่ 11 กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (Real estate, renting and business activities) จำนวน 23,900 ล้านบาท (การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ) ซึ่งจะส่งผลให้มูลค่าของอุปสงค์ขั้นสุดท้าย (Final Demand) ในภาคการผลิตทั้งสองนี้ เพิ่มขึ้นตามจำนวนเงินลงทุนดังกล่าว

ทั้งนี้ ในการวิเคราะห์ผลกระทบ จะคำนวณผลกระทบที่มีต่อระดับรายได้ ผลผลิต และการจ้างงาน โดยใช้ค่าตัวทวีคูณประเภทที่ 1 และ 2 โดยผลการคำนวณโดยใช้ค่าตัวทวีคูณประเภทที่ 1 จะเป็นผลกระทบทางตรง และทางอ้อม จากการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ขั้นสุดท้าย ขณะที่ ผลการคำนวณโดยใช้ค่าตัวทวีคูณประเภทที่ 2 จะเป็นผลกระทบทางตรง ทางอ้อม และผลกระทบจากการชักนำ (Induced Effect) ของอุปสงค์ขั้นสุดท้าย ที่เพิ่มขึ้นจากการมีโครงการ

ผลการคำนวณมูลค่าของ ตัวทวีคูณอุปสงค์ขั้นสุดท้ายของภาคการผลิตที่ 9 และภาคการผลิตที่ 11 แสดงในตารางที่ 6.9 และ 6.10 ตามลำดับ

ตารางที่ 6.9 ขนาดของตัวทวีคูณผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ประเภทที่ 1 และ ที่ 2 ของภาคขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) สำหรับ จ.สงขลา

อุตสาหกรรม	ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน
ภาคการผลิตที่ (9) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (Transport, storage and communications)			
(1) Type I Multiplier	1.8756	1.6720	2.1596
(2) Type II Multiplier	2.4962	2.1574	3.4031

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 6.10 ขนาดของตัวทวีคูณผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ประเภทที่ 1 และ ที่ 2 ของภาคกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (ภาคการผลิตที่ 11) สำหรับ จ.สงขลา

อุตสาหกรรม	ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน
ภาคการผลิตที่ (11) กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (Real estate, renting and business activities)			
(1) Type I Multiplier	1.4410	1.5654	1.9906
(2) Type II Multiplier	1.8497	2.0199	3.1198

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ข้อสังเกตที่น่าสนใจจากตารางที่ 6.9 และ 6.10 คือ มูลค่าของตัวทวีคูณประเภทที่ 1 มีค่าน้อยกว่ามูลค่าของตัวทวีคูณประเภทที่ 2 ในทุกกรณี เนื่องจาก การคำนวณค่าตัวทวีคูณประเภทที่ 2 ได้รวมเอาการวัดผลกระทบชักนำ (Induced Effects) ไว้ในการพิจารณาด้วย โดยผลกระทบชักนำดังกล่าว เป็นผลกระทบสืบเนื่องจากการที่ภาคครัวเรือนมีรายได้ที่สูงขึ้นจากการมีโครงการและนำรายได้ดังกล่าวไปใช้จ่ายเพื่อการบริโภคอีกทอดหนึ่ง

จากผลการคำนวณ มูลค่าตัวทวีคูณตามตารางที่ 6.9 และ 6.10 คณะผู้วิจัยสามารถสรุปผลกระทบของโครงการพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย) และ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจ (Special Economic Zone) ซึ่งใช้งบประมาณรวมจำนวน 26,416.57 ล้านบาท ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงานในจังหวัดสงขลา ทั้งในกรณีของตัวทวีคูณประเภทที่ 1 และประเภทที่ 2 ได้ตามตารางที่ 6.11

ตารางที่ 6.11 ผลกระทบของโครงการพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย) และ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจ (Special Economic Zone) ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของ จ.สงขลา

ตัวชี้วัด	ผลกระทบ			
		ภาคการผลิตที่ 9	ภาคการผลิตที่ 11	ผลรวม
Type I Multiplier	ผลผลิต (ล้านบาท)	4,720.11	34,440.86	39,160.97
	รายได้ (ล้านบาท)	4,207.70	37,413.80	41,621.50
	การจ้างงาน (ตำแหน่ง)	5,434.87	47,576.33	53,011.20
Type II Multiplier	ผลผลิต (ล้านบาท)	6,281.89	44,208.67	50,490.55
	รายได้ (ล้านบาท)	5,429.37	48,276.49	53,705.85
	การจ้างงาน (ตำแหน่ง)	8,564.21	74,563.32	83,127.53

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ผลกระทบต่างๆ ตามตารางที่ 6.11 สามารถแบ่งออกเป็นผลกระทบที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน รายสาขาการผลิต ดังแสดงใน ตารางที่ 6.12

ตารางที่ 6.12 ผลกระทบของโครงการพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย) และ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจ (Special Economic Zone) ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของ จ.สงขลาจำแนกตามอุตสาหกรรม

#	อุตสาหกรรม	Type I Multiplier			Type II Multiplier		
		ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน	ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน
1	เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และ ป่าไม้	611.83	938.99	6,777.29	1,840.06	2,855.23	20,590.55
2	การประมง	71.52	75.75	1,140.77	278.00	298.49	4,490.28
3	การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	693.32	1,031.30	1,049.70	1,339.46	2,004.11	2,038.94
4	การผลิต	5,494.66	3,808.93	3,613.91	11,326.23	7,940.93	7,527.70
5	ไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ	744.97	1,039.88	25.99	1,193.91	1,658.44	41.46
6	การก่อสร้าง	114.95	97.62	450.99	125.13	105.96	489.64
7	การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์	844.81	960.84	1,786.26	1,509.20	1,767.72	3,278.56
8	กิจกรรมโรงแรม และการบริการด้านอาหาร	156.83	152.55	712.93	817.48	791.63	3,700.90
9	การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร	3,224.32	3,422.15	3,402.06	3,784.93	4,186.59	4,145.79
10	กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย	962.44	2,118.10	1,646.62	1,243.84	2,730.57	2,123.15
11	กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ	24,381.50	24,361.89	24,363.34	24,752.07	24,717.31	24,719.87

#	อุตสาหกรรม	Type I Multiplier			Type II Multiplier		
		ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน	ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน
12	การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
13	การศึกษา	7.00	42.08	64.97	63.02	377.80	583.37
14	กิจกรรมด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์	147.71	461.90	830.00	261.62	807.48	1,452.39
15	กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ	1,682.02	3,103.80	7,140.07	1,873.12	3,442.63	7,921.87
16	กิจกรรมการจ้างงานในครัวเรือนส่วนบุคคล กิจกรรมการผลิตสินค้าและบริการที่ทำขึ้นเอง เพื่อใช้ในครัวเรือน	23.09	5.72	6.30	82.49	20.98	23.06
	รวม	39,160.97	41,621.50	53,011.20	50,490.55	53,705.85	83,127.53

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

จากการคำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้นของโครงการพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย) และการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจ (Special Economic Zone) ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ของจังหวัดสงขลา พบว่า ภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบทางด้านผลผลิต และรายได้ สูงสุด คือ ภาคกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (ภาคการผลิตที่ 11) รองลงมาคือ กิจกรรมการผลิต (ภาคการผลิตที่ 4) และ ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) ตามลำดับ

ในส่วนของ ผลกระทบของโครงการที่มีต่อ ระดับการจ้างงานสูงสุด จะเกิดขึ้นในภาคกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (ภาคการผลิตที่ 11) ตามมาด้วยกิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ (ภาคการผลิตที่ 15) และภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (ภาคการผลิตที่ 1) ตามลำดับ

นอกจากนี้ ถ้าไม่นับรวมภาคการผลิตที่ 12 (การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ) ซึ่งไม่ได้รับผลกระทบใดๆเลยจากโครงการดังกล่าว ภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบค่อนข้างน้อยทางด้านผลผลิต และรายได้ คือ ภาคการประมง (ภาคการผลิตที่ 2) ภาคการศึกษา (ภาคการผลิตที่ 13) และ กิจกรรมการจ้างงานในครัวเรือนส่วนบุคคล กิจกรรมการผลิตสินค้าและบริการที่ทำขึ้นเอง เพื่อใช้ในครัวเรือน (ภาคการผลิตที่ 16) ขณะที่ผลกระทบที่มีต่อระดับการจ้างงาน พบว่า ภาคที่ได้รับผลกระทบในระดับที่ต่ำ ได้แก่ ภาคการผลิตไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ (ภาคการผลิตที่ 5) และ กิจกรรมการผลิตสินค้าและบริการที่ทำขึ้นเอง เพื่อใช้ในครัวเรือน (ภาคการผลิตที่ 16)

6.3 การวิเคราะห์ผลกระทบของการปรับปรุงแบบจำลองทางด้านโลจิสติกส์ จังหวัดมุกดาหาร ด้วยตารางปัจจัยการผลิต และผลผลิต (Input – Output Table)

6.3.1 ผลการวิเคราะห์ด้วยตาราง I/O ที่มีต่อการปรับปรุงแบบจำลองทางด้านโลจิสติกส์ในจังหวัดมุกดาหาร

จากผลการวิเคราะห์ โอกาส และอุปสรรคของการค้าชายแดนในพื้นที่มุกดาหาร และจากผลการระดมความคิดเห็นจากผู้ประกอบการ และเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการค้าชายแดน มีความเห็นว่า การจัดสร้าง ศูนย์การขนส่ง และกระจายสินค้า หรือ Inland Container Depot (ICD) ถือเป็นโครงการที่จะก่อประโยชน์ในเรื่องของการอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดนระหว่าง ไทย และ สปป.ลาว ได้ดีที่สุด โดย ICD มุกดาหาร ในพื้นที่จะเป็นสถานที่ในการอำนวยความสะดวกต่างๆ สำหรับ ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และบุคคลทั่วไป เกี่ยวกับพิธีการของสินค้าที่ยังอยู่ภายใต้อากรขาของศุลกากร ก่อนที่จะนำสินค้าเหล่านั้นส่งออก หรือ ส่งต่อไปยังสปป.ลาว หรือประเทศปลายทางอื่นๆ ดังนั้น ICD จึงเป็นสถานที่สำหรับทำกิจกรรมทุกอย่างสำหรับสินค้าเข้า และสินค้าออก เช่นเดียวกับท่าเรือ ซึ่งในบางครั้ง ICD ถูกเรียกว่าท่าเรือบนนั่นเอง

สำหรับการวัดผลกระทบของโครงการก่อสร้าง ICD ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของจังหวัดมุกดาหาร คณะผู้วิจัยได้อ้างอิงการศึกษาของ กรม สำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งจราจร (สนข.) เรื่อง “โครงการศึกษาความเหมาะสม และออกแบบเบื้องต้น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์เพื่อการจัดการโลจิสติกส์ (Feasibility Study and Preliminary Design of Container Freight Station for Logistics Management)” ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับปริมาณเงินลงทุนของโครงการก่อสร้าง ซึ่งมีรายละเอียดที่สำคัญ ดังแสดงในตารางที่ 6.13

ตารางที่ 6.13 รายละเอียดปริมาณเงินลงทุนในโครงการ ICD มุกดาหาร ตามโครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์เพื่อการจัดการโลจิสติกส์ กรมสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งจราจร (สนข.)

รายละเอียดทั่วไป	จำนวนเงินลงทุน	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
พื้นที่การก่อสร้างประมาณ 300 ไร่ คาดว่าจะดำเนินการสร้าง 3 ปี	จำนวนงบประมาณการลงทุนจำนวน 2,000 ล้านบาท ราคาที่ดินประมาณ 260,000-300,000 บาทต่อไร่ สำหรับงบประมาณส่วนที่เหลือจะเป็นค่าก่อสร้าง (สำนักงานอำนวยความสะดวก สถานีพักสินค้า ฯลฯ) และอุปกรณ์	
โดยจะมีการแบ่งเป็น 2 เฟส คือ เฟสที่ 1 ประมาณ 100 ไร่ เฟสที่ 2 ประมาณ 200 ไร่	เฟสที่ 1 จะใช้งบประมาณจำนวน 700 ล้านบาท เฟสที่ 2 จะใช้งบประมาณจำนวน 1,300 ล้านบาท	สำหรับรองรับตู้สินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ เช่น สปป.ลาว จีน ที่จะเพิ่มขึ้นตามการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น หลังจากมีรถไฟความเร็วสูงและการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี พ.ศ.2558

ที่มา: <http://www.publicconsultation.opm.go.th>

ทั้งนี้ ในการพิจารณาผลกระทบจะคำนวณผลกระทบ เฉพาะมูลค่าการลงทุนในโครงการดังกล่าว ที่มีต่อขนาดของผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของจังหวัดมุกดาหารเท่านั้น โดย ยังไม่รวมเอาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากความสำเร็จ หรือความล้มเหลวของโครงการเข้ามาวิเคราะห์ด้วย เนื่องจากจำเป็นต้องอาศัยการศึกษาเพิ่มเติมในส่วนของรายละเอียด อาทิ การพยากรณ์ปริมาณสินค้า

นำเข้า และส่งออกที่เพิ่มขึ้นหลังจากการมีโครงการ ปริมาณอุปสงค์ของการใช้ ICD ที่เกิดขึ้นใหม่ ฯลฯ ซึ่งจะทำให้มูลค่าของการพยากรณ์ที่ได้ขาดความน่าเชื่อถือ

สำหรับเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ที่ใช้ในการวัดผลกระทบ ในที่นี้ คือ ตาราง I/O ที่ได้ทำการปรับเปลี่ยนมูลค่าของสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคด้วย ค่า Location Quotients (LQ) อย่างไรก็ตาม จากการพิจารณาข้อมูลสภาพแวดล้อมในการคำนวณค่า LQ คณะผู้เชี่ยวชาญพบว่า มูลค่าของ LQ ที่ต้องคำนวณขึ้นจากสัดส่วนของผลผลิตในภาคอุตสาหกรรมต่างๆ ของจังหวัดมุกดาหาร เมื่อเปรียบเทียบกับภาพรวมของประเทศ ซึ่งมีข้อมูลที่สอดคล้อง คือ มูลค่าของผลผลิตรวมรายจังหวัด (Gross Provincial Products: GPP) เท่านั้น ซึ่งโดยทั่วไปจะมีการรายงานผลเป็นภาคการผลิตจำนวน 16 ภาคการผลิต เท่านั้น ซึ่งได้แก่

- (1) เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (Agriculture, hunting and forestry)
- (2) การประมง (Fishery)
- (3) การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน (Mining and quarrying)
- (4) การผลิต (Manufacturing)
- (5) ไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ (Electricity, gas and water supply)
- (6) การก่อสร้าง (Construction)
- (7) การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (Wholesale and retail trade; repair of motor vehicles, motorcycles and personal and household goods)
- (8) กิจกรรมโรงแรม และการบริการด้านอาหาร (Hotels and restaurants)
- (9) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (Transport, storage and communications)
- (10) กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย (Financial intermediation)
- (11) กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (Real estate, renting and business activities)
- (12) การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ (Public administration and defense; compulsory social security)
- (13) การศึกษา (Education)
- (14) กิจกรรมด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์ (Health and social work)
- (15) กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ (Other community, social and personal service activities)
- (16) กิจกรรมการจ้างงานในครัวเรือนส่วนบุคคล กิจกรรมการผลิตสินค้าและบริการที่ทำขึ้นเอง เพื่อใช้ในครัวเรือน (Private households with employed persons)

ดังนั้น ก่อนที่จะทำการคำนวณค่า LQ คณะผู้วิจัยจึงได้ทำการรวมกลุ่มตาราง IO ในปี 2005 เสียใหม่ จาก IO ขนาด 180 ภาคการผลิตให้ลดลงเหลือเป็นตาราง IO ขนาด 20 ภาคการผลิต เพื่อให้ข้อมูลในระดับประเทศ สอดคล้องกับรูปแบบของข้อมูลรายจังหวัด สำหรับรายละเอียดของการรวมกลุ่มภาคการผลิตของตาราง IO ตาม ภาคการผลิตของจังหวัด แสดงรายละเอียดในตารางที่ 6.14

ตารางที่ 6.14 รายละเอียดการรวมภาคอุตสาหกรรมจาก IO ขนาด 180 ภาคการผลิตให้เป็นตาราง IO ขนาด 20 ภาคการผลิต

ภาคการผลิต	รายละเอียด	ภาคการผลิตตามตาราง IO (180)
1	Agriculture, hunting and forestry	1 – 27
2	Fishery	28, 29
3	Mining and quarrying	30 – 41
4	Manufacturing	42 – 115, 123 – 125, 128 – 134
5	Electricity, gas and water supply	135 – 137
6	Construction	138 – 144

ภาคการผลิต	รายละเอียด	ภาคการผลิตตามตาราง IO (180)
7	Wholesale and retail trade; repair of motor vehicles, motorcycles and personal and household goods	126,127,145,146,116 – 122
8	Hotels and restaurants	147 – 148
9	Transport, storage and communications	149 – 159
10	Financial intermediation	160 – 162
11	Real estate, renting and business activities	163,164
12	Public administration and defense; compulsory social security	165
13	Education	167,168
14	Health and social work	166,169
15	Other community, social and personal service activities	170 – 178
16	Private households with employed persons	180

ที่มา: การจัดกลุ่มโดยคณะผู้วิจัย

ผลการจัดกลุ่มจากภาคการผลิตจำนวน 180 ภาคการผลิต เป็น 16 ภาคการผลิต ซึ่งแสดงเฉพาะ Domestic Intermediate Matrix แสดงในตารางที่ 6.15 และผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix แสดงในตารางที่ 6.16

อาศัยข้อมูลของผลผลิต รายจังหวัด (GPP) และข้อมูลผลผลิตที่สอดคล้องกันในระดับประเทศ (GDP) ของปีล่าสุดซึ่งมีข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์ซึ่งได้แก่ ข้อมูลของปี 2012 คณะผู้วิจัยสามารถคำนวณหามูลค่าของ Location Quotient (LQ) ตามสมการที่ (9) และ (10) โดย กำหนดเงื่อนไขว่า

ตารางที่ 6.15 ตาราง I/O ขนาด 16 ภาคการผลิตเฉพาะ Domestic Intermediate Matrix

Sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	83186077	519281	158951	652301092	326115	2720672	7001	67359546	1003945	441676	713811	0	2528812	4800748	1128724	6265629
2	4706920	5458279	0	77400325	0	0	0	28883689	17315	0	0	0	429934	809924	57684	84860
3	125706	11815	11400420	750628656	212264826	51590275	221810	7720	29280	0	0	0	5742	7837	447	1475083
4	237665374	56257534	43809970	3266056394	67296630	328203393	511384377	211557845	362336039	33881111	47511498	0	42891355	72958961	48549632	62708627
5	2265411	510204	2762487	223531010	121567889	5392653	72805304	51055436	20028980	7959890	11274996	0	10641604	10197767	12380021	1718551
6	349038	184252	180178	4196621	772830	358163	2333793	1213720	492366	1040901	1888269	0	378208	265463	720764	135544
7	4325446	80772	6304698	69798751	16253649	49660719	1136311515	5668084	94509493	6039994	2751106	0	3624646	1656010	28916700	8707910
8	1194726	2359	526770	14240729	1240619	4198024	55918414	1070441	9725444	4494754	3304516	0	2437249	1048696	1628061	770651
9	5075079	9098	5109164	62894227	3065490	32978707	81425175	11159416	163026988	22160810	9271852	0	4890749	2213196	16157328	9467493
10	21947653	2174205	1937462	101695617	27223486	9011346	106815195	9245627	39340089	39674488	16913720	0	2404737	846439	2868387	3883569
11	1610289	280369	29036678	70443655	2803370	8965377	29596265	8997430	31617282	13453913	8314368	0	2018906	2046233	6765263	1577054
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	16934	0	460	1629126	303666	16861	451944	0	192884	393041	62580	0	163799	537240	28170	769028
14	0	0	14799	4520926	854617	508216	1224620	1970881	1824561	1266152	2432998	0	1224654	812817	615574	185496
15	858700	17297	218048	9692490	799859	1138022	4197494	1563496	4131529	5420965	67376978	0	1551583	592906	35791358	1720590
16	1567960	427275	171454	21502483	6227151	630057	26394732	1176199	7103287	3000739	510435	0	956713	279833	1410960	636105

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 6.16 ผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix ก่อนการปรับค่าด้วยมูลค่าของ Location Quotient (LQ)

Sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	0.0862	0.0037	0.0005	0.0889	0.0004	0.0042	0.0000	0.1012	0.0008	0.0009	0.0016	0.0000	0.0073	0.0240	0.0038	0.0553
2	0.0049	0.0387	0.0000	0.0105	0.0000	0.0000	0.0000	0.0434	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0012	0.0041	0.0002	0.0007
3	0.0001	0.0001	0.0369	0.1023	0.2686	0.0799	0.0001	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0130
4	0.2462	0.3989	0.1420	0.4452	0.0851	0.5085	0.1214	0.3177	0.2934	0.0709	0.1051	0.0000	0.1241	0.3651	0.1641	0.5538
5	0.0023	0.0036	0.0090	0.0305	0.1538	0.0084	0.0173	0.0767	0.0162	0.0167	0.0249	0.0000	0.0308	0.0510	0.0418	0.0152
6	0.0004	0.0013	0.0006	0.0006	0.0010	0.0006	0.0006	0.0018	0.0004	0.0022	0.0042	0.0000	0.0011	0.0013	0.0024	0.0012
7	0.0045	0.0006	0.0204	0.0095	0.0206	0.0769	0.2697	0.0085	0.0765	0.0126	0.0061	0.0000	0.0105	0.0083	0.0977	0.0769
8	0.0012	0.0000	0.0017	0.0019	0.0016	0.0065	0.0133	0.0016	0.0079	0.0094	0.0073	0.0000	0.0071	0.0052	0.0055	0.0068
9	0.0053	0.0001	0.0166	0.0086	0.0039	0.0511	0.0193	0.0168	0.1320	0.0464	0.0205	0.0000	0.0142	0.0111	0.0546	0.0836
10	0.0227	0.0154	0.0063	0.0139	0.0344	0.0140	0.0254	0.0139	0.0319	0.0830	0.0374	0.0000	0.0070	0.0042	0.0097	0.0343
11	0.0017	0.0020	0.0941	0.0096	0.0035	0.0139	0.0070	0.0135	0.0256	0.0282	0.0184	0.0000	0.0058	0.0102	0.0229	0.0139
12	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
13	0.0000	0.0000	0.0000	0.0002	0.0004	0.0000	0.0001	0.0000	0.0002	0.0008	0.0001	0.0000	0.0005	0.0027	0.0001	0.0068
14	0.0000	0.0000	0.0000	0.0006	0.0011	0.0008	0.0003	0.0030	0.0015	0.0026	0.0054	0.0000	0.0035	0.0041	0.0021	0.0016
15	0.0009	0.0001	0.0007	0.0013	0.0010	0.0018	0.0010	0.0023	0.0033	0.0113	0.1490	0.0000	0.0045	0.0030	0.1210	0.0152
16	0.0016	0.0030	0.0006	0.0029	0.0079	0.0010	0.0063	0.0018	0.0058	0.0063	0.0011	0.0000	0.0028	0.0014	0.0048	0.0056

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ถ้า LQ_i^k ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 1 มูลค่าของค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคในระดับประเทศจะถูกใช้เป็นตัวแทนของค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคของจังหวัดมุกดาหาร แต่ถ้า LQ_i^k ที่คำนวณได้มีค่า น้อยกว่า 1 ค่าของ LQ_i^k จะถูกใช้ในการแปลงสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคในระดับประเทศให้กลายเป็นค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคของจังหวัดมุกดาหาร ซึ่งผลการคำนวณ มูลค่าของ (LQ_i^k) และผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix หลังจากที่มีการปรับค่าด้วย LQ_i^k แสดงในตารางที่ 6.17 และ 6.18 ตามลำดับ

ตารางที่ 6.17 ผลการคำนวณ Location Quotient ตามสมการที่ (9) และ (10)

Sector	GPP (มุกดาหาร)	$E_i^k / \sum E^k$	GDP (ประเทศ)	$E_i^N / \sum E^N$	LQ_i^k	R_i^k
1	8800	0.2408	1249457	0.1022	2.3549	1
2	351	0.0096	101972	0.0083	1.1509	1
3	357	0.0098	448621	0.0367	0.2661	0.2661
4	5345	0.1462	3557326	0.2911	0.5024	0.5024
5	414	0.0113	328513	0.0269	0.4214	0.4214
6	1552	0.0425	339051	0.0277	1.5305	1
7	3924	0.1074	1769244	0.1448	0.7416	0.7416
8	183	0.0050	408868	0.0335	0.1497	0.1497
9	2192	0.0600	808016	0.0661	0.9070	0.9070
10	1866	0.0511	724616	0.0593	0.8610	0.8610
11	1760	0.0482	830065	0.0679	0.7089	0.7089
12	1808	0.0495	728603	0.0596	0.8297	0.8297
13	5877	0.1608	500957	0.0410	3.9225	1
14	1346	0.0368	199653	0.0163	2.2541	1
15	689	0.0188	203832	0.0167	1.1302	1
16	88	0.0024	22623	0.0019	1.3006	1
ผลรวม	36552	1.0000	12221417	1.0000	1.0000	

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

จะเห็นว่าข้อมูลในตารางที่ 6.17 จะถูกใช้เป็นฐานในการคำนวณ เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 และประเภทที่ 2 ต่อไป สำหรับผลการคำนวณเมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 และประเภทที่ 2 ซึ่งใช้เป็นองค์ประกอบหลักในการคำนวณค่าตัวทวีคูณ แสดงใน ตารางที่ 6.19 และ 6.20 ตามลำดับสำหรับสูตรการคำนวณ ค่าตัวทวีคูณ ได้แสดงไว้แล้วในสมการที่ (4) ถึง (8) ซึ่งหลังจากที่มีการคำนวณค่าตัวทวีคูณ จะสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ถึงผลกระทบของโครงการ ก่อสร้าง ICD ที่มีต่อระดับรายได้ ผลผลิต และการจ้างงานในจังหวัด มุกดาหารได้

ตารางที่ 6.18 ผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix หลังจากปรับด้วยมูลค่าของ Location Quotient (LQ)

Sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	0.0862	0.0037	0.0005	0.0889	0.0004	0.0042	0.0000	0.1012	0.0008	0.0009	0.0016	0.0000	0.0073	0.0240	0.0038	0.0553
2	0.0049	0.0387	0.0000	0.0105	0.0000	0.0000	0.0000	0.0434	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0012	0.0041	0.0002	0.0007
3	0.0000	0.0000	0.0098	0.0272	0.0715	0.0213	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0035
4	0.1237	0.2004	0.0713	0.2236	0.0428	0.2555	0.0610	0.1596	0.1474	0.0356	0.0528	0.0000	0.0624	0.1834	0.0824	0.2782
5	0.0010	0.0015	0.0038	0.0128	0.0648	0.0035	0.0073	0.0323	0.0068	0.0070	0.0105	0.0000	0.0130	0.0215	0.0176	0.0064
6	0.0004	0.0013	0.0006	0.0006	0.0010	0.0006	0.0006	0.0018	0.0004	0.0022	0.0042	0.0000	0.0011	0.0013	0.0024	0.0012
7	0.0033	0.0004	0.0152	0.0071	0.0153	0.0571	0.2000	0.0063	0.0568	0.0094	0.0045	0.0000	0.0078	0.0061	0.0725	0.0570
8	0.0002	0.0000	0.0003	0.0003	0.0002	0.0010	0.0020	0.0002	0.0012	0.0014	0.0011	0.0000	0.0011	0.0008	0.0008	0.0010
9	0.0048	0.0001	0.0150	0.0078	0.0035	0.0463	0.0175	0.0152	0.1198	0.0421	0.0186	0.0000	0.0128	0.0100	0.0495	0.0758
10	0.0196	0.0133	0.0054	0.0119	0.0297	0.0120	0.0218	0.0120	0.0274	0.0715	0.0322	0.0000	0.0060	0.0036	0.0083	0.0295
11	0.0012	0.0014	0.0667	0.0068	0.0025	0.0098	0.0050	0.0096	0.0182	0.0200	0.0130	0.0000	0.0041	0.0073	0.0162	0.0099
12	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
13	0.0000	0.0000	0.0000	0.0002	0.0004	0.0000	0.0001	0.0000	0.0002	0.0008	0.0001	0.0000	0.0005	0.0027	0.0001	0.0068
14	0.0000	0.0000	0.0000	0.0006	0.0011	0.0008	0.0003	0.0030	0.0015	0.0026	0.0054	0.0000	0.0035	0.0041	0.0021	0.0016
15	0.0009	0.0001	0.0007	0.0013	0.0010	0.0018	0.0010	0.0023	0.0033	0.0113	0.1490	0.0000	0.0045	0.0030	0.1210	0.0152
16	0.0016	0.0030	0.0006	0.0029	0.0079	0.0010	0.0063	0.0018	0.0058	0.0063	0.0011	0.0000	0.0028	0.0014	0.0048	0.0056

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 6.19 เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 ของจังหวัดมุกดาหาร

Sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	1.1127	0.0318	0.0116	0.1296	0.0089	0.0405	0.0121	0.1361	0.0252	0.0091	0.0135	0.0000	0.0177	0.0519	0.0208	0.1020
2	0.0077	1.0435	0.0013	0.0152	0.0009	0.0043	0.0014	0.0486	0.0029	0.0009	0.0014	0.0000	0.0025	0.0074	0.0021	0.0060
3	0.0055	0.0082	1.0135	0.0379	0.0796	0.0323	0.0041	0.0099	0.0076	0.0028	0.0043	0.0000	0.0038	0.0091	0.0063	0.0161
4	0.1855	0.2804	0.1095	1.3262	0.0789	0.3630	0.1141	0.2540	0.2390	0.0727	0.1068	0.0000	0.0937	0.2577	0.1564	0.4146
5	0.0042	0.0060	0.0071	0.0192	1.0716	0.0106	0.0122	0.0391	0.0133	0.0105	0.0172	0.0000	0.0159	0.0274	0.0257	0.0153
6	0.0006	0.0016	0.0010	0.0010	0.0013	1.0010	0.0009	0.0023	0.0009	0.0026	0.0049	0.0000	0.0013	0.0016	0.0032	0.0018
7	0.0079	0.0046	0.0238	0.0156	0.0250	0.0811	1.2550	0.0146	0.0860	0.0201	0.0265	0.0000	0.0134	0.0131	0.1117	0.0864
8	0.0003	0.0001	0.0005	0.0005	0.0004	0.0014	0.0026	1.0005	0.0017	0.0017	0.0015	0.0000	0.0012	0.0010	0.0014	0.0016
9	0.0097	0.0046	0.0218	0.0155	0.0100	0.0605	0.0290	0.0231	1.1441	0.0553	0.0356	0.0000	0.0173	0.0160	0.0705	0.0973
10	0.0269	0.0200	0.0116	0.0223	0.0375	0.0235	0.0332	0.0227	0.0412	1.0819	0.0410	0.0000	0.0098	0.0107	0.0194	0.0461
11	0.0038	0.0046	0.0703	0.0129	0.0099	0.0169	0.0088	0.0136	0.0248	0.0242	1.0189	0.0000	0.0059	0.0107	0.0228	0.0178
12	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	1.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
13	0.0001	0.0001	0.0001	0.0004	0.0005	0.0002	0.0003	0.0001	0.0003	0.0010	0.0003	0.0000	1.0005	0.0028	0.0003	0.0070
14	0.0002	0.0003	0.0006	0.0010	0.0014	0.0013	0.0007	0.0034	0.0022	0.0032	0.0061	0.0000	0.0037	1.0044	0.0028	0.0024
15	0.0025	0.0018	0.0132	0.0048	0.0038	0.0062	0.0038	0.0060	0.0098	0.0186	0.1737	0.0000	0.0066	0.0060	1.1425	0.0223
16	0.0027	0.0043	0.0015	0.0047	0.0093	0.0033	0.0088	0.0036	0.0084	0.0077	0.0031	0.0000	0.0035	0.0028	0.0075	1.0087

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 6.20 เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 2 ของจังหวัดมุกดาหาร

Sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	1.1616	0.0679	0.0563	0.1631	0.0539	0.0769	0.0561	0.1760	0.0758	0.0737	0.0532	0.2083	0.1710	0.1376	0.0832	0.1319
2	0.0162	1.0498	0.0091	0.0211	0.0088	0.0106	0.0091	0.0556	0.0117	0.0122	0.0083	0.0363	0.0292	0.0223	0.0130	0.0112
3	0.0120	0.0130	1.0194	0.0423	0.0855	0.0371	0.0099	0.0152	0.0143	0.0114	0.0096	0.0276	0.0241	0.0205	0.0145	0.0200
4	0.3820	0.4253	0.2891	1.4609	0.2594	0.5093	0.2910	0.4144	0.4422	0.3322	0.2664	0.8367	0.7097	0.6019	0.4071	0.5346
5	0.0187	0.0167	0.0204	0.0292	1.0849	0.0214	0.0252	0.0510	0.0283	0.0297	0.0290	0.0618	0.0614	0.0528	0.0442	0.0242
6	0.0010	0.0019	0.0014	0.0013	0.0017	1.0013	0.0013	0.0026	0.0013	0.0031	0.0052	0.0017	0.0025	0.0023	0.0037	0.0021
7	0.0333	0.0233	0.0470	0.0330	0.0483	0.1000	1.2778	0.0354	0.1122	0.0537	0.0472	0.1081	0.0930	0.0576	0.1441	0.1019
8	0.0293	0.0215	0.0270	0.0204	0.0271	0.0230	0.0288	1.0241	0.0317	0.0400	0.0250	0.1235	0.0921	0.0518	0.0384	0.0193
9	0.0372	0.0248	0.0469	0.0344	0.0352	0.0809	0.0537	0.0455	1.1724	0.0916	0.0579	0.1169	0.1033	0.0641	0.1055	0.1140
10	0.0392	0.0291	0.0229	0.0308	0.0488	0.0327	0.0443	0.0328	0.0540	1.0982	0.0511	0.0526	0.0485	0.0324	0.0352	0.0536
11	0.0190	0.0158	0.0842	0.0233	0.0238	0.0282	0.0225	0.0260	0.0405	0.0442	1.0312	0.0645	0.0534	0.0372	0.0421	0.0271
12	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	1.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
13	0.0026	0.0020	0.0024	0.0021	0.0028	0.0021	0.0025	0.0022	0.0030	0.0043	0.0023	0.0107	1.0084	0.0072	0.0035	0.0086
14	0.0053	0.0040	0.0053	0.0045	0.0061	0.0051	0.0052	0.0075	0.0074	0.0099	0.0103	0.0217	0.0197	1.0133	0.0093	0.0055
15	0.0136	0.0099	0.0233	0.0124	0.0140	0.0144	0.0138	0.0151	0.0212	0.0332	0.1827	0.0471	0.0412	0.0253	1.1566	0.0291
16	0.0063	0.0070	0.0048	0.0072	0.0126	0.0060	0.0120	0.0066	0.0121	0.0125	0.0061	0.0154	0.0149	0.0091	0.0121	1.0109

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ในการวิเคราะห์ผลกระทบ จะกำหนดให้มูลค่าการลงทุนในโครงการก่อสร้าง ICD จำนวน 2,000 ล้านบาท เป็นมูลค่าการลงทุนที่เกิดขึ้นในภาคการผลิตที่ 9 (การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (Transport, storage and communications) ซึ่งจะส่งผลให้มูลค่าของอุปสงค์ขั้นสุดท้าย (Final Demand) ในภาคการผลิตนี้ เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนเท่ากับ 700 ล้านบาท ในช่วงแรกของโครงการ (เฟส 1) และ 1,300 ล้านบาทในช่วงที่สองของโครงการ (เฟส 2) โดยในการวิเคราะห์ครั้งนี้ จะคำนวณผลกระทบ โดยใช้ค่าตัวทวีคูณทั้งประเภทที่ 1 และ 2 ในการคำนวณ

ผลการคำนวณมูลค่าของ ตัวทวีคูณอุปสงค์ขั้นสุดท้ายของภาคการผลิตที่ 9 การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (Transport, storage and communications) ทั้ง 2 ประเภทแสดงในตารางที่ 6.21 โดยผลการคำนวณโดยใช้ค่าตัวทวีคูณประเภทที่ 1 จะเป็นผลกระทบทางตรง และทางอ้อม จากการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ขั้นสุดท้าย ขณะที่ ผลการคำนวณโดยใช้ค่าตัวทวีคูณประเภทที่ 2 จะเป็นผลกระทบทางตรง ทางอ้อม และผลกระทบจากการชี้นำ (Induced Effect) ของอุปสงค์ขั้นสุดท้าย ที่เพิ่มขึ้นจากการมีโครงการ นั้นเอง

ตารางที่ 6.21 ขนาดของตัวทวีคูณผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ประเภทที่ 1 และ ที่ 2 ของภาคขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9)

อุตสาหกรรม	ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน
ภาคการผลิตที่ (9) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (Transport, storage and communications)			
(1) Type I Multiplier	1.6072	1.5033	2.8881
(2) Type II Multiplier	2.0281	1.8398	5.8222

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

เมื่อพิจารณาค่าตัวทวีคูณในตารางที่ 6.21 จะเห็นได้ว่า การลงทุนที่เพิ่มขึ้นในโครงการ ICD จำนวน 700 ล้านบาท ในช่วงเฟสที่ 1 และ 1,300 บาท ในช่วงเฟสที่ 2 ในกรณีของตัวทวีคูณประเภทที่ 1 และประเภทที่ 2 จะส่งผลกระทบต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ดังแสดงในตารางที่ 6.22

ตารางที่ 6.22 ผลกระทบของโครงการ ICD ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของ จ.มุกดาหาร

ตัวทวีคูณ	ผลกระทบในเฟสที่ 1	ผลกระทบในเฟสที่ 2	ผลรวม
Type I Multiplier	ผลผลิต = 1125.04 ล้านบาท รายได้ = 1,052.31 ล้านบาท การจ้างงาน = 2,022 ตำแหน่ง	ผลผลิต = 2,089.36 ล้านบาท รายได้ = 1,954.29 ล้านบาท การจ้างงาน = 3,755 ตำแหน่ง	ผลผลิต = 3,214.40 ล้านบาท รายได้ = 3,006.60 ล้านบาท การจ้างงาน = 5,777 ตำแหน่ง
Type II Multiplier	ผลผลิต = 1,419.67 ล้านบาท รายได้ = 1,287.86 ล้านบาท การจ้างงาน = 4,076 ตำแหน่ง	ผลผลิต = 2,636.53 ล้านบาท รายได้ = 2,391.74 ล้านบาท การจ้างงาน = 7,569 ตำแหน่ง	ผลผลิต = 4,056.20 ล้านบาท รายได้ = 3,679.60 ล้านบาท การจ้างงาน = 11,645 ตำแหน่ง

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ในกรณีนี้ ผลกระทบต่างๆ ตามตารางที่ 6.22 สามารถแบ่งออกเป็นผลกระทบที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ใน 16 สาขาการผลิตที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานของภาคการผลิตที่ (9) ดังแสดงในตารางที่ 6.23v และ 6.24 ตามลำดับ

ตารางที่ 6.23 ขนาดของตัวหวัคูณผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของ จ.มุกดาหาร จำแนกตามรายสาขาการผลิต

#	อุตสาหกรรม	Type I Multiplier			Type II Multiplier		
		ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน	ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน
1	เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้	0.0252	0.0288	1.1442	0.0758	0.0867	3.4438
2	การประมง	0.0029	0.0023	0.0315	0.0117	0.0092	0.1285
3	การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	0.0076	0.0084	0.0067	0.0143	0.0158	0.0125
4	การผลิต	0.2390	0.1242	0.0984	0.4422	0.2298	0.1820
5	ไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ	0.0133	0.0135	0.0055	0.0283	0.0286	0.0117
6	การก่อสร้าง	0.0009	0.0005	0.0070	0.0013	0.0008	0.0102
7	การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์	0.0860	0.0766	0.2164	0.1122	0.1000	0.2826
8	กิจกรรมโรงแรม และการบริการด้านอาหาร	0.0017	0.0012	0.0110	0.0317	0.0225	0.2044
9	การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร	1.1441	1.1441	1.1441	1.1724	1.1724	1.1724
10	กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย	0.0412	0.0658	0.1414	0.0540	0.0861	0.1852
11	กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ	0.0248	0.0175	0.0375	0.0405	0.0285	0.0612
12	การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
13	การศึกษา	0.0003	0.0015	0.0033	0.0030	0.0130	0.0279
14	กิจกรรมด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์	0.0022	0.0048	0.0104	0.0074	0.0165	0.0356
15	กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ	0.0098	0.0127	0.0273	0.0212	0.0276	0.0593
16	กิจกรรมการจ้างงานในครัวเรือนส่วนบุคคล กิจกรรมการผลิตสินค้าและบริการที่ทำขึ้นเอง เพื่อใช้ในครัวเรือน	0.0084	0.0016	0.0034	0.0121	0.0023	0.0049
	รวม	1.6072	1.5033	2.8881	2.0281	1.8398	5.8222

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ข้อสังเกตที่น่าสนใจจากตารางที่ 6.23 คือ มูลค่าของตัวทวีคูณในกรณีของตัวทวีคูณประเภทที่ 1 มีค่าน้อยกว่ามูลค่าของตัวทวีคูณประเภทที่ 2 ในทุกกรณี ทั้งนี้เนื่องจาก การคำนวณค่าตัวทวีคูณประเภทที่ 2 ได้รวมเอาการวัดผลกระทบขึ้นนำ (Induced Effects) ไว้ในการพิจารณาด้วย โดยผลกระทบขึ้นนำดังกล่าว เป็นผลกระทบสืบเนื่องจากการที่ภาคครัวเรือนมีรายได้สูงขึ้นจากการมีโครงการ และนำรายได้ดังกล่าวไปใช้จ่ายเพื่อการบริโภคอีกต่อหนึ่ง นั่นเอง

ตารางที่ 6.24 ผลกระทบของโครงการ ICD ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของ จ.มุกดาหารจำแนกตามอุตสาหกรรม

#	อุตสาหกรรม	Type I Multiplier			Type II Multiplier		
		ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน	ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน
1	เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้	50.3478	57.6068	2288	151.5291	173.3761	6888
2	การประมง	5.7237	4.5281	63	23.3503	18.4726	257
3	การทำเหมืองแร่ และเหมืองหิน	15.1781	16.7587	13	28.5993	31.5776	25
4	การผลิต	477.9268	248.3468	197	884.3370	459.5311	364
5	ไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และ ระบบ ปรับอากาศ	26.6377	26.9164	11	56.6615	57.2543	23
6	การก่อสร้าง	1.8097	1.0885	14	2.6270	1.5800	20
7	การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์	171.9576	153.1545	433	224.4853	199.9384	565
8	กิจกรรมโรงแรม และการบริการด้านอาหาร	3.4068	2.4168	22	63.4033	44.9795	409
9	การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร	2288.1068	2288.1068	2288	2344.8705	2344.8705	2345
10	กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย	82.3835	131.5023	283	107.9146	172.2556	370
11	กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ	49.6482	34.9217	75	80.9839	56.9627	122
12	การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ	0.0000	0.0000	0	0.0000	0.0000	0

#	อุตสาหกรรม	Type I Multiplier			Type II Multiplier		
		ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน	ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน
	และการ ประกันสังคมภาค บังคับ						
13	การศึกษา	0.6953	3.0557	7	5.9050	25.9518	56
14	กิจกรรมด้าน สุขภาพและงาน สังคมสงเคราะห์	4.3399	9.6556	21	14.8732	33.0905	71
15	กิจกรรมบริการด้าน อื่น ๆ	19.5171	25.3780	55	42.3842	55.1120	119
16	กิจกรรมการจ้าง งานในครัวเรือน ส่วนบุคคล กิจกรรม การผลิตสินค้าและ บริการที่ทำขึ้นเอง เพื่อใช้ในครัวเรือน	16.7337	3.1527	7	24.2100	4.5613	10
	รวม	3,214.40	3,006.60	5,777	4,056.2	3,679.60	1,1645

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

จากผลการคำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้นของโครงการก่อสร้าง ICD ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ของจังหวัดมุกดาหารพบว่า ภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบทางด้านระดับผลผลิต และรายได้ สูงสุด คือ ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร ขณะที่ ผลกระทบทางด้านการจ้างงานสูงสุดจะอยู่ที่ ภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ นอกจากนี้ ถ้าไม่นับรวมภาคการผลิตที่ 12 (การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ) ซึ่งไม่ได้รับผลกระทบใดๆเลยจากโครงการดังกล่าว ภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบค่อนข้างน้อยทางด้านผลผลิต และรายได้ คือ ภาคการผลิตที่ 2 (การประมง) 6 (การก่อสร้าง) 8 (กิจกรรมโรงแรม และการบริการด้านอาหาร) และ 14 (กิจกรรมด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์) ขณะที่ผลกระทบที่มีต่อระดับการจ้างงาน พบว่า ภาคที่ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด คือ ภาคการผลิตที่ 13 (การศึกษา) และ 16 (กิจกรรมการจ้างงานในครัวเรือนส่วนบุคคล กิจกรรมการผลิตสินค้าและบริการที่ทำขึ้นเอง เพื่อใช้ในครัวเรือน)

6.4 การวิเคราะห์ผลกระทบของการปรับปรุงแบบจำลองทางด้านโลจิสติกส์ จ.นครพนม ด้วย ตารางปัจจัยการผลิต และผลผลิต (Input – Output Table)

6.4.1 ผลการวิเคราะห์ด้วยตาราง I/O ที่มีต่อการปรับปรุงแบบจำลองทางด้านโลจิสติกส์ใน จ.นครพนม

จากผลการวิเคราะห์ โอกาส และอุปสรรคของการค้าชายแดนในพื้นที่ จ.นครพนม และจากผลการระดมความคิดเห็นจากผู้ประกอบการ และเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการค้าชายแดน มีความเห็นว่า จ.นครพนม ควรให้ความสำคัญเร่งด่วนกับการพัฒนาด้านการค้าชายแดน เนื่องจาก กิจกรรมการค้าชายแดนเป็นกิจกรรมที่ช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มในแง่ของผลผลิต และการจ้างงานให้กับตัวจังหวัดได้มากที่สุด ประกอบกับปัจจัยอื่นๆของตัวจังหวัดที่เอื้อต่อแนวโน้มของการเป็นเมืองการค้า

ขายแดนเพื่อการค้าและการลงทุน อาทิ ศักยภาพของตัวจังหวัดที่มีแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมาก การเข้าสู่การเป็นสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และการมีความได้เปรียบในเรื่องของพื้นที่ซึ่งสามารถเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าภายในประเทศไปยัง สปป.ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้ ดังนั้น ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดจึงมีความเห็นตรงกันว่า จังหวัดนครพนมควรจะเร่งให้มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ ดังนี้

- โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงรองรับการใช้ประโยชน์สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งตามแนวชายแดนสู่ประเทศเพื่อนบ้าน
- โครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า (Intermodal Facilities)
- โครงการขยายเส้นทางรถไฟจากอำเภอบ้านไผ่ – จังหวัดนครพนม
- โครงการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกระบบโลจิสติกส์บริเวณสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน)
- โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดนครพนม
- โครงการก่อสร้างศูนย์ประชุมอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง
- โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรนครพนม
- การก่อสร้างสะพานข้ามแดน แห่งที่ 3 (ปัจจุบันสร้างเสร็จแล้ว)

ทั้งนี้รัฐบาลมีความเห็นว่าการลงทุนในโครงการต่างๆข้างต้น ควรจะอยู่ในรูปของการร่วมลงทุนระหว่างรัฐ และเอกชน (PPPs) เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพ และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อตัวจังหวัด และประเทศในภาพรวม

สำหรับประมาณการของงบประมาณในการดำเนินกิจกรรมตามโครงการต่างๆข้างต้น มีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 6.25

ตารางที่ 6.25 รายละเอียดของงบลงทุนในโครงการพัฒนานครพนมให้เป็นเมืองการค้าชายแดนเพื่อการค้าและการลงทุนตามแผนยุทธศาสตร์ของจังหวัด

รายละเอียดทั่วไป	จำนวนเงินลงทุน	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
■ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงรองรับการใช้ประโยชน์สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน) เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งตามแนวชายแดนสู่ประเทศเพื่อนบ้าน	■ งบประมาณ 4,000 ล้านบาท	■ เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า รองรับกิจกรรมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทย ผ่านสาธารณรัฐประชาธิปไตยลาว ทางถนนสาย R12 ไปยังสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และภาคตะวันตกของสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (นครพนม) ■ เป็นศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One stop service) สามารถดำเนินพิธี
■ โครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า (Intermodal Facilities)	■ งบประมาณ 1,800 ล้านบาท	
■ โครงการขยายเส้นทางรถไฟจากอำเภอบ้านไผ่ – จังหวัดนครพนม	■ งบประมาณ 40,000 ล้านบาท	
■ โครงการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกระบบโลจิสติกส์บริเวณสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม-คำม่วน)	■ งบประมาณ 48 ล้านบาท	

รายละเอียดทั่วไป	จำนวนเงินลงทุน	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
■ โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและนิคมอุตสาหกรรมจังหวัดนครพนม	■ งบประมาณ 1,682 ล้านบาท	การที่เกี่ยวกับการนำเข้า และส่งออกได้ในจุดเดียว ■ เพื่อเตรียมการรองรับการเชื่อมต่อระบบการขนส่งจากถนนไปสู่ระบบรางในอนาคต และ ■ เพื่อเตรียมการรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจจังหวัดนครพนมในอนาคต
■ โครงการก่อสร้างศูนย์ประชุมอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง	■ งบประมาณ 500 ล้านบาท	
■ โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรนครพนม	■ งบประมาณ 63 ล้านบาท	
■ การก่อสร้างสะพานข้ามแดน แห่งที่ 3 (ปัจจุบันสร้างเสร็จแล้ว)	■ งบประมาณ 1,700 ล้านบาท	
งบประมาณรวม		49,793 ล้านบาท

ที่มา: สำรวจโดยคณะผู้วิจัย

ทั้งนี้ ในการพิจารณาผลกระทบจะคำนวณผลกระทบเฉพาะมูลค่าการลงทุนในโครงการดังกล่าว ที่มีต่อขนาดของผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของจังหวัดนครพนมเท่านั้น โดย ยังไม่รวมเอาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากความสำเร็จ หรือความล้มเหลวของโครงการเข้ามาวิเคราะห์ด้วย (กระแสเงินสดรับ – จ่ายที่เกิดขึ้นจากโครงการ) เนื่องจาก จำเป็นต้องอาศัยการศึกษาเพิ่มเติมในส่วนของรายละเอียด อาทิ การพยากรณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นหลังจากการมีโครงการ ปริมาณอุปสงค์ของการใช้โครงสร้างพื้นฐาน ฯลฯ ซึ่งจะทำให้มูลค่าของการพยากรณ์ที่ได้ขาดความน่าเชื่อถือ

สำหรับเครื่องมือทางเศรษฐศาสตร์ที่ใช้ในการวัดผลกระทบ ในที่นี้ คือ ตาราง I/O ที่ได้ทำการปรับเปลี่ยนมูลค่าของสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคด้วย ค่า Location Quotients (LQ) อย่างไรก็ตาม จากการพิจารณาข้อมูลสภาพแวดล้อมในการคำนวณค่า LQ คณะผู้วิจัยพบว่า มูลค่าของ LQ จะต้องคำนวณขึ้นจากสัดส่วนของผลผลิตในภาคอุตสาหกรรมต่างๆ ของจังหวัดนครพนม เมื่อเปรียบเทียบกับภาพรวมของประเทศ ซึ่งมีข้อมูลที่สอดคล้อง คือ มูลค่าของผลผลิตรวมรายจังหวัด (Gross Provincial Products: GPP) ซึ่งข้อมูล GPP ดังกล่าว จะมีการรายงานผลเป็นภาคการผลิตจำนวน 16 ภาคการผลิตเท่านั้น ได้แก่

- (1) เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (Agriculture, hunting and forestry)
- (2) การประมง (Fishery)
- (3) การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน (Mining and quarrying)
- (4) การผลิต (Manufacturing)
- (5) ไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ (Electricity, gas and water supply)
- (6) การก่อสร้าง (Construction)
- (7) การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (Wholesale and retail trade; repair of motor vehicles, motorcycles and personal and household goods)
- (8) กิจกรรมโรงแรม และการบริการด้านอาหาร (Hotels and restaurants)
- (9) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (Transport, storage and communications)
- (10) กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย (Financial intermediation)
- (11) กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (Real estate, renting and business activities)
- (12) การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ (Public administration and defense; compulsory social security)
- (13) การศึกษา (Education)

- (14) กิจกรรมด้านสุขภาพและงานสังคมสงเคราะห์ (Health and social work)
- (15) กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ (Other community, social and personal service activities)
- (16) กิจกรรมการจ้างงานในครัวเรือนส่วนบุคคล กิจกรรมการผลิตสินค้าและบริการที่ทำขึ้นเอง เพื่อใช้ในครัวเรือน (Private households with employed persons)

ดังนั้น ก่อนที่จะทำการคำนวณค่า LQ คณะผู้วิจัยจึงได้ทำการรวมกลุ่มตาราง IO ในปี 2005 เสียใหม่ จาก IO ขนาด 180 ภาคการผลิตให้ลดลงเหลือเป็นตาราง IO ขนาด 20 ภาคการผลิต เพื่อให้ข้อมูลในระดับประเทศ สอดคล้องกับรูปแบบของข้อมูลรายจังหวัด สำหรับรายละเอียดของการรวมกลุ่มภาคการผลิตของตาราง IO ตามภาคการผลิตของจังหวัด แสดงรายละเอียดในตารางที่ 6.26

ตารางที่ 6.26 รายละเอียดการรวมภาคอุตสาหกรรมจาก IO ขนาด 180 ภาคการผลิตให้เป็นตาราง IO ขนาด 20 ภาคการผลิต

ภาคการผลิต	รายละเอียด	ภาคการผลิตตามตาราง IO (180)
1	Agriculture, hunting and forestry	1 – 27
2	Fishery	28, 29
3	Mining and quarrying	30 – 41
4	Manufacturing	42 – 115, 123 – 125, 128 – 134
5	Electricity, gas and water supply	135 – 137
6	Construction	138 – 144
7	Wholesale and retail trade; repair of motor vehicles, motorcycles and personal and household goods	126, 127, 145, 146, 116 – 122
8	Hotels and restaurants	147 – 148
9	Transport, storage and communications	149 – 159
10	Financial intermediation	160 – 162
11	Real estate, renting and business activities	163, 164
12	Public administration and defense; compulsory social security	165
13	Education	167, 168
14	Health and social work	166, 169
15	Other community, social and personal service activities	170 – 178
16	Private households with employed persons	180

ที่มา: การจัดกลุ่มโดยคณะผู้วิจัย

ผลการจัดกลุ่มจากภาคการผลิตจำนวน 180 ภาคการผลิต เป็น 16 ภาคการผลิต ซึ่งแสดงเฉพาะ Domestic Intermediate Matrix แสดงในตารางที่ 6.27 และผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix แสดงในตารางที่ 6.28 ตามลำดับ

ตารางที่ 6.27 ตาราง I/O ขนาด 16 ภาคการผลิตเฉพาะ Domestic Intermediate Matrix

Sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	83186077	519281	158951	652301092	326115	2720672	7001	67359546	1003945	441676	713811	0	2528812	4800748	1128724	6265629
2	4706920	5458279	0	77400325	0	0	0	28883689	17315	0	0	0	429934	809924	57684	84860
3	125706	11815	11400420	750628656	212264826	51590275	221810	7720	29280	0	0	0	5742	7837	447	1475083
4	237665374	56257534	43809970	3266056394	67296630	328203393	511384377	211557845	362336039	33881111	47511498	0	42891355	72958961	48549632	62708627
5	2265411	510204	2762487	223531010	121567889	5392653	72805304	51055436	20028980	7959890	11274996	0	10641604	10197767	12380021	1718551
6	349038	184252	180178	4196621	772830	358163	2333793	1213720	492366	1040901	1888269	0	378208	265463	720764	135544
7	4325446	80772	6304698	69798751	16253649	49660719	1136311515	5668084	94509493	6039994	2751106	0	3624646	1656010	28916700	8707910
8	1194726	2359	526770	14240729	1240619	4198024	55918414	1070441	9725444	4494754	3304516	0	2437249	1048696	1628061	770651
9	5075079	9098	5109164	62894227	3065490	32978707	81425175	11159416	163026988	22160810	9271852	0	4890749	2213196	16157328	9467493
10	21947653	2174205	1937462	101695617	27223486	9011346	106815195	9245627	39340089	39674488	16913720	0	2404737	846439	2868387	3883569
11	1610289	280369	29036678	70443655	2803370	8965377	29596265	8997430	31617282	13453913	8314368	0	2018906	2046233	6765263	1577054
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
13	16934	0	460	1629126	303666	16861	451944	0	192884	393041	62580	0	163799	537240	28170	769028
14	0	0	14799	4520926	854617	508216	1224620	1970881	1824561	1266152	2432998	0	1224654	812817	615574	185496
15	858700	17297	218048	9692490	799859	1138022	4197494	1563496	4131529	5420965	67376978	0	1551583	592906	35791358	1720590
16	1567960	427275	171454	21502483	6227151	630057	26394732	1176199	7103287	3000739	510435	0	956713	279833	1410960	636105

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 6.28 ผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix ก่อนการปรับค่าด้วยมูลค่าของ Location Quotient (LQ)

Sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	0.0862	0.0037	0.0005	0.0889	0.0004	0.0042	0.0000	0.1012	0.0008	0.0009	0.0016	0.0000	0.0073	0.0240	0.0038	0.0553
2	0.0049	0.0387	0.0000	0.0105	0.0000	0.0000	0.0000	0.0434	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0012	0.0041	0.0002	0.0007
3	0.0001	0.0001	0.0369	0.1023	0.2686	0.0799	0.0001	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0130
4	0.2462	0.3989	0.1420	0.4452	0.0851	0.5085	0.1214	0.3177	0.2934	0.0709	0.1051	0.0000	0.1241	0.3651	0.1641	0.5538
5	0.0023	0.0036	0.0090	0.0305	0.1538	0.0084	0.0173	0.0767	0.0162	0.0167	0.0249	0.0000	0.0308	0.0510	0.0418	0.0152
6	0.0004	0.0013	0.0006	0.0006	0.0010	0.0006	0.0006	0.0018	0.0004	0.0022	0.0042	0.0000	0.0011	0.0013	0.0024	0.0012
7	0.0045	0.0006	0.0204	0.0095	0.0206	0.0769	0.2697	0.0085	0.0765	0.0126	0.0061	0.0000	0.0105	0.0083	0.0977	0.0769
8	0.0012	0.0000	0.0017	0.0019	0.0016	0.0065	0.0133	0.0016	0.0079	0.0094	0.0073	0.0000	0.0071	0.0052	0.0055	0.0068
9	0.0053	0.0001	0.0166	0.0086	0.0039	0.0511	0.0193	0.0168	0.1320	0.0464	0.0205	0.0000	0.0142	0.0111	0.0546	0.0836
10	0.0227	0.0154	0.0063	0.0139	0.0344	0.0140	0.0254	0.0139	0.0319	0.0830	0.0374	0.0000	0.0070	0.0042	0.0097	0.0343
11	0.0017	0.0020	0.0941	0.0096	0.0035	0.0139	0.0070	0.0135	0.0256	0.0282	0.0184	0.0000	0.0058	0.0102	0.0229	0.0139
12	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
13	0.0000	0.0000	0.0000	0.0002	0.0004	0.0000	0.0001	0.0000	0.0002	0.0008	0.0001	0.0000	0.0005	0.0027	0.0001	0.0068
14	0.0000	0.0000	0.0000	0.0006	0.0011	0.0008	0.0003	0.0030	0.0015	0.0026	0.0054	0.0000	0.0035	0.0041	0.0021	0.0016
15	0.0009	0.0001	0.0007	0.0013	0.0010	0.0018	0.0010	0.0023	0.0033	0.0113	0.1490	0.0000	0.0045	0.0030	0.1210	0.0152
16	0.0016	0.0030	0.0006	0.0029	0.0079	0.0010	0.0063	0.0018	0.0058	0.0063	0.0011	0.0000	0.0028	0.0014	0.0048	0.0056

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ในส่วนของการคำนวณมูลค่าของ Location Quotient (LQ) คณะผู้วิจัยอาศัยข้อมูลของผลผลิต รายจังหวัด (GPP) และข้อมูลผลผลิตที่สอดคล้องกันในระดับประเทศ (GDP) ของปีล่าสุดซึ่งมีข้อมูลครบถ้วนสมบูรณ์ ซึ่งได้แก่ ข้อมูลของปี 2013 (พ.ศ.2556)

ด้วยข้อมูลดังกล่าว คณะผู้วิจัยสามารถคำนวณหามูลค่าของ Location Quotient (LQ) ของจังหวัดนครพนมตามสมการที่ (7) - (9) โดย กำหนดเงื่อนไขว่า ถ้า LQ_i^k ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่า หรือเท่ากับ 1 มูลค่าของค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคในระดับประเทศจะถูกใช้เป็นตัวแทนของค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคของจังหวัดนครพนม แต่ถ้า LQ_i^k ที่คำนวณได้มีค่า น้อยกว่า 1 ค่าของ LQ_i^k จะถูกใช้ในการแปลงสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคในระดับประเทศให้กลายเป็นค่าสัมประสิทธิ์เชิงเทคนิคของจังหวัด สำหรับผลการคำนวณ มูลค่าของ (LQ_i^k) และผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix หลังจากที่มีการปรับค่าด้วย LQ_i^k แสดงในตารางที่ 6.29 และ 6.30 ตามลำดับ

ตารางที่ 6.29 ผลการคำนวณ Location Quotient ของ จ.นครพนม ตามสมการที่ (7) - (9)

Sector	GPP (นครพนม)	$E_i^k / \sum E^k$	GDP (ประเทศ)	$E_i^N / \sum E^N$	LQ_i^k	R_i^k
1	16,266	0.3866	1,357,522	0.1052	3.6766	1.0000
2	186	0.0044	101,628	0.0079	0.5605	0.5605
3	278	0.0066	495,341	0.0384	0.1722	0.1722
4	2,296	0.0546	3,578,425	0.2772	0.1969	0.1969
5	471	0.0112	353,767	0.0274	0.4084	0.4084
6	2,078	0.0494	345,955	0.0268	1.8429	1.0000
7	4,140	0.0984	1,813,321	0.1405	0.7005	0.7005
8	103	0.0024	477,212	0.0370	0.0662	0.0662
9	2,061	0.0490	899,475	0.0697	0.7031	0.7031
10	1,808	0.0430	845,227	0.0655	0.6563	0.6563
11	1,767	0.0420	888,118	0.0688	0.6104	0.6104
12	1,955	0.0465	769,725	0.0596	0.7792	0.7792
13	7,099	0.1687	529,995	0.0411	4.1098	1.0000
14	815	0.0194	204,972	0.0159	1.2205	1.0000
15	684	0.0162	226,058	0.0175	0.9279	0.9279
16	69	0.0016	23,297	0.0018	0.9038	0.9038
ผลรวม	42,074	1.0000	12,910,038	1.0000		

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ข้อมูลในตารางที่ 6.29 และ 6.30 จะถูกใช้เป็นฐานในการคำนวณ เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 และประเภทที่ 2 ต่อไป

สำหรับผลการคำนวณเมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 และประเภทที่ 2 ซึ่งใช้เป็นองค์ประกอบหลักในการคำนวณค่าตัวทวีคูณ แสดงในตารางที่ 6.31 และ 6.32 ตามลำดับ (โดยอาศัยสูตรการคำนวณ ค่าตัวทวีคูณ ที่ได้แสดงไว้แล้วในสมการที่ (4) ถึง (6) ซึ่งค่าตัวทวีคูณที่คำนวณได้ จะถูกใช้เป็นฐานในการคำนวณผลกระทบของโครงการที่มีต่อระดับรายได้ ผลผลิต และการจ้างงานในจังหวัดนครพนม

ตารางที่ 6.30 ผลการคำนวณ Direct Requirement Matrix หลังจากปรับด้วยมูลค่าของ Location Quotient (LQ)

Sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	0.0862	0.0037	0.0005	0.0889	0.0004	0.0042	0.0000	0.1012	0.0008	0.0009	0.0016	0.0000	0.0073	0.0240	0.0038	0.0553
2	0.0027	0.0217	0.0000	0.0059	0.0000	0.0000	0.0000	0.0243	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0007	0.0023	0.0001	0.0004
3	0.0000	0.0000	0.0064	0.0176	0.0463	0.0138	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0022
4	0.0485	0.0785	0.0280	0.0876	0.0168	0.1001	0.0239	0.0626	0.0578	0.0140	0.0207	0.0000	0.0244	0.0719	0.0323	0.1090
5	0.0010	0.0015	0.0037	0.0124	0.0628	0.0034	0.0071	0.0313	0.0066	0.0068	0.0102	0.0000	0.0126	0.0208	0.0171	0.0062
6	0.0004	0.0013	0.0006	0.0006	0.0010	0.0006	0.0006	0.0018	0.0004	0.0022	0.0042	0.0000	0.0011	0.0013	0.0024	0.0012
7	0.0031	0.0004	0.0143	0.0067	0.0144	0.0539	0.1889	0.0060	0.0536	0.0089	0.0043	0.0000	0.0073	0.0058	0.0685	0.0539
8	0.0001	0.0000	0.0001	0.0001	0.0001	0.0004	0.0009	0.0001	0.0005	0.0006	0.0005	0.0000	0.0005	0.0003	0.0004	0.0005
9	0.0037	0.0000	0.0116	0.0060	0.0027	0.0359	0.0136	0.0118	0.0928	0.0326	0.0144	0.0000	0.0100	0.0078	0.0384	0.0588
10	0.0149	0.0101	0.0041	0.0091	0.0226	0.0092	0.0166	0.0091	0.0209	0.0545	0.0246	0.0000	0.0046	0.0028	0.0064	0.0225
11	0.0010	0.0012	0.0574	0.0059	0.0022	0.0085	0.0043	0.0082	0.0156	0.0172	0.0112	0.0000	0.0036	0.0063	0.0140	0.0085
12	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
13	0.0000	0.0000	0.0000	0.0002	0.0004	0.0000	0.0001	0.0000	0.0002	0.0008	0.0001	0.0000	0.0005	0.0027	0.0001	0.0068
14	0.0000	0.0000	0.0000	0.0006	0.0011	0.0008	0.0003	0.0030	0.0015	0.0026	0.0054	0.0000	0.0035	0.0041	0.0021	0.0016
15	0.0008	0.0001	0.0007	0.0012	0.0009	0.0016	0.0009	0.0022	0.0031	0.0105	0.1383	0.0000	0.0042	0.0028	0.1122	0.0141
16	0.0015	0.0027	0.0005	0.0026	0.0071	0.0009	0.0057	0.0016	0.0052	0.0057	0.0010	0.0000	0.0025	0.0013	0.0043	0.0051

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 6.31 เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 1 ของจังหวัดนครพนม

Sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	1.1003	0.0131	0.0042	0.1079	0.0035	0.0163	0.0042	0.1190	0.0089	0.0039	0.0061	0.0000	0.0113	0.0348	0.0101	0.0743
2	0.0034	1.0228	0.0002	0.0070	0.0002	0.0008	0.0003	0.0257	0.0005	0.0002	0.0003	0.0000	0.0009	0.0029	0.0005	0.0015
3	0.0012	0.0018	1.0073	0.0203	0.0502	0.0162	0.0012	0.0031	0.0018	0.0009	0.0014	0.0000	0.0012	0.0026	0.0020	0.0051
4	0.0601	0.0898	0.0348	1.1053	0.0242	0.1169	0.0359	0.0805	0.0750	0.0220	0.0332	0.0000	0.0301	0.0836	0.0488	0.1331
5	0.0022	0.0030	0.0056	0.0153	1.0682	0.0065	0.0103	0.0352	0.0101	0.0091	0.0151	0.0000	0.0143	0.0239	0.0228	0.0104
6	0.0005	0.0014	0.0009	0.0008	0.0012	1.0008	0.0008	0.0021	0.0007	0.0025	0.0048	0.0000	0.0012	0.0015	0.0030	0.0016
7	0.0057	0.0020	0.0206	0.0115	0.0217	0.0715	1.2359	0.0111	0.0755	0.0167	0.0218	0.0000	0.0113	0.0099	0.1005	0.0753
8	0.0001	0.0000	0.0002	0.0002	0.0002	0.0006	0.0011	1.0002	0.0007	0.0007	0.0006	0.0000	0.0005	0.0004	0.0006	0.0006
9	0.0059	0.0015	0.0152	0.0093	0.0061	0.0428	0.0204	0.0155	1.1062	0.0401	0.0249	0.0000	0.0123	0.0103	0.0511	0.0699
10	0.0184	0.0123	0.0073	0.0136	0.0270	0.0139	0.0233	0.0143	0.0276	1.0601	0.0293	0.0000	0.0064	0.0056	0.0123	0.0301
11	0.0021	0.0022	0.0594	0.0084	0.0062	0.0116	0.0065	0.0099	0.0191	0.0197	1.0150	0.0000	0.0044	0.0075	0.0180	0.0121
12	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	1.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
13	0.0001	0.0001	0.0000	0.0003	0.0005	0.0001	0.0002	0.0001	0.0003	0.0009	0.0002	0.0000	1.0005	0.0028	0.0002	0.0069
14	0.0001	0.0001	0.0005	0.0008	0.0013	0.0011	0.0005	0.0032	0.0019	0.0031	0.0060	0.0000	0.0037	1.0043	0.0027	0.0021
15	0.0017	0.0008	0.0102	0.0032	0.0027	0.0043	0.0028	0.0046	0.0075	0.0160	0.1587	0.0000	0.0056	0.0046	1.1299	0.0189
16	0.0020	0.0032	0.0010	0.0035	0.0081	0.0020	0.0075	0.0026	0.0067	0.0066	0.0024	0.0000	0.0029	0.0019	0.0061	1.0067

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ตารางที่ 6.32 เมทริกซ์ผกผันของ Leontief ประเภทที่ 2 ของจังหวัดนครพนม

Sector	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	1.1401	0.0399	0.0411	0.1315	0.0401	0.0416	0.0399	0.1492	0.0478	0.0579	0.0378	0.1835	0.1446	0.1059	0.0609	0.0926
2	0.0092	1.0267	0.0056	0.0104	0.0055	0.0044	0.0055	0.0301	0.0062	0.0080	0.0049	0.0267	0.0203	0.0133	0.0079	0.0041
3	0.0042	0.0038	1.0101	0.0221	0.0529	0.0181	0.0038	0.0054	0.0047	0.0049	0.0037	0.0138	0.0112	0.0080	0.0058	0.0065
4	0.1951	0.1807	0.1599	1.1855	0.1485	0.2027	0.1573	0.1829	0.2068	0.2053	0.1410	0.6227	0.4823	0.3250	0.2214	0.1951
5	0.0144	0.0112	0.0169	0.0226	1.0794	0.0142	0.0213	0.0445	0.0220	0.0256	0.0249	0.0563	0.0552	0.0458	0.0384	0.0160
6	0.0008	0.0017	0.0012	0.0010	0.0015	1.0010	0.0011	0.0023	0.0010	0.0029	0.0050	0.0014	0.0022	0.0021	0.0034	0.0017
7	0.0272	0.0165	0.0405	0.0243	0.0414	0.0851	1.2552	0.0274	0.0965	0.0458	0.0389	0.0991	0.0833	0.0483	0.1279	0.0852
8	0.0260	0.0174	0.0241	0.0155	0.0240	0.0170	0.0244	1.0198	0.0259	0.0358	0.0212	0.1193	0.0871	0.0466	0.0336	0.0125
9	0.0283	0.0166	0.0360	0.0226	0.0267	0.0570	0.0405	0.0324	1.1280	0.0705	0.0428	0.1031	0.0872	0.0503	0.0796	0.0801
10	0.0272	0.0183	0.0155	0.0189	0.0351	0.0195	0.0312	0.0210	0.0363	1.0721	0.0363	0.0407	0.0360	0.0214	0.0236	0.0341
11	0.0147	0.0107	0.0711	0.0159	0.0178	0.0196	0.0179	0.0195	0.0314	0.0368	1.0251	0.0582	0.0467	0.0301	0.0341	0.0179
12	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	1.0000	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000
13	0.0023	0.0016	0.0021	0.0016	0.0026	0.0015	0.0022	0.0018	0.0025	0.0040	0.0020	0.0103	1.0080	0.0068	0.0031	0.0080
14	0.0046	0.0032	0.0047	0.0035	0.0055	0.0039	0.0046	0.0066	0.0063	0.0092	0.0096	0.0208	0.0188	1.0123	0.0084	0.0042
15	0.0110	0.0071	0.0189	0.0088	0.0113	0.0102	0.0112	0.0116	0.0166	0.0286	0.1661	0.0431	0.0369	0.0213	1.1418	0.0232
16	0.0049	0.0052	0.0037	0.0052	0.0108	0.0039	0.0101	0.0048	0.0096	0.0106	0.0047	0.0136	0.0128	0.0072	0.0099	1.0081

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ในการวิเคราะห์ผลกระทบ จะกำหนดให้มูลค่าการลงทุนในโครงการทั้งหมด จำนวน 49,793 ล้านบาท เป็นมูลค่าการลงทุนที่เกิดขึ้นในภาคการผลิตที่ 9 (การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (Transport, storage and communications) ซึ่งส่งผลให้อุปสงค์ขั้นสุดท้ายในภาคการผลิตที่ 9 เกิดการเปลี่ยนแปลงในจำนวนเดียวกัน

สำหรับการวิเคราะห์ในส่วนนี้ จะคำนวณผลกระทบที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน โดยใช้ค่าตัวทวีคูณทั้งประเภทที่ 1 และ 2 ในการคำนวณ โดยผลการคำนวณด้วยค่าตัวทวีคูณประเภทที่ 1 จะเป็นผลกระทบทางตรง และทางอ้อม (Direct and Indirect Effect) จากการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ขั้นสุดท้าย ขณะที่ ผลการคำนวณด้วยค่าตัวทวีคูณประเภทที่ 2 จะเป็นผลกระทบทางตรง ทางอ้อม และผลกระทบจากการขึ้นนำ (Direct, Indirect and Induced Effect) ของอุปสงค์ขั้นสุดท้าย ที่เพิ่มขึ้นจากการมีโครงการ

ผลการคำนวณมูลค่าของ ตัวทวีคูณอุปสงค์ขั้นสุดท้ายของภาคการผลิตที่ 9 (การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร) ทั้ง 2 ประเภท สำหรับ จ.นครพนม แสดงในตารางที่ 6.33

ตารางที่ 6.33 ขนาดของตัวทวีคูณผลผลิต รายได้ และ การจ้างงาน ประเภทที่ 1 และ ที่ 2 ของภาคขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) สำหรับจังหวัดนครพนม

อุตสาหกรรม	ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน
ภาคการผลิตที่ (9) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (Transport, storage and communications)			
(3) Type I Multiplier	1.3425	1.3101	1.4356
(4) Type II Multiplier	1.6415	1.5557	2.3469

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ข้อสังเกตที่น่าสนใจจากตารางที่ 6.33 คือ มูลค่าของตัวทวีคูณประเภทที่ 1 มีค่าน้อยกว่ามูลค่าของตัวทวีคูณประเภทที่ 2 ในทุกกรณี เนื่องจาก การคำนวณค่าตัวทวีคูณประเภทที่ 2 ได้รวมเอาการวัดผลกระทบขึ้นนำ (Induced Effects) ไว้ในการพิจารณาด้วย โดยผลกระทบขึ้นนำดังกล่าว เป็นผลกระทบสืบเนื่องจากการที่ภาคครัวเรือนมีระดับรายได้สูงขึ้นจากโครงการ และนำรายได้ดังกล่าวไปใช้จ่ายเพื่อการบริโภคอีกทอดหนึ่ง

จากค่าตัวทวีคูณในตารางที่ 9 พบว่า การเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ขั้นสุดท้ายซึ่งเป็นผลมาจากการดำเนินโครงการต่างๆข้างต้น จะส่งผลกระทบต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ทั้งในกรณีของตัวทวีคูณประเภทที่ 1 และประเภทที่ 2 ดังแสดงในตารางที่ 6.34

ตารางที่ 6.34 ผลกระทบโดยรวมของโครงการพัฒนาเมืองการค้าชายแดนเพื่อการค้า และการลงทุนที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของ จ. นครพนม

ตัวทวีคูณ	ผลกระทบ		
	ผลผลิต (ล้านบาท)	รายได้ (ล้านบาท)	การจ้างงาน (ตำแหน่ง)
Type I Multiplier	66,846.71	65,235.20	71,484.25
Type II Multiplier	81,736.87	77,460.94	116,856.76

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

ผลกระทบต่างๆตามตารางที่ 6.34 สามารถจำแนกออกเป็นผลกระทบที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน รายสาขาการผลิตของจังหวัดนครพนม ดังแสดงในตารางที่ 6.35

ตารางที่ 6.35 ผลกระทบของโครงการฯ ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงานของ จ.นครพนม จำแนกตามรายสาขาการผลิต

#	อุตสาหกรรม	Type I Multiplier			Type II Multiplier		
		ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน	ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน
1	เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้	444.1	508.1	4,221.7	2,377.9	2,720.8	22,605.4
2	การประมง	25.5	20.2	1,315.8	307.0	242.9	15,828.9
3	การทำเหมืองแร่และเหมืองหิน	91.1	100.5	85.5	236.4	261.0	221.8
4	การผลิต	3,733.9	1,940.3	2,131.7	10,297.2	5,350.8	5,878.6
5	ไฟฟ้า ก๊าซ ไอน้ำ และระบบปรับอากาศ	500.9	506.2	165.1	1,094.5	1,105.9	360.7
6	การก่อสร้าง	35.4	21.3	110.1	50.6	30.4	157.3
7	การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์	3,761.0	3,349.7	6,350.1	4,804.9	4,279.5	8,112.7
8	กิจกรรมโรงแรม และการบริการด้านอาหาร	34.3	24.3	97.1	1,291.6	916.3	3,658.6
9	การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร	55,078.7	55,078.7	55,078.7	56,165.8	56,165.8	56,165.8
10	กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย	1,375.8	2,196.1	306.4	1,805.1	2,881.3	402.0
11	กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ	949.3	667.7	81.8	1,563.0	1,099.4	134.7
12	การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
13	การศึกษา	13.9	61.0	27.6	122.9	540.0	244.1
14	กิจกรรมด้านสุขภาพ และงานสังคมสงเคราะห์	96.0	213.5	273.6	315.6	702.2	899.7
15	กิจกรรมบริการด้านอื่นๆ	372.7	484.6	525.8	826.5	1,074.8	1,166.2
16	กิจกรรมการจ้างงานในครัวเรือนส่วนบุคคล กิจกรรมการผลิตสินค้าและบริการที่ทำขึ้นเองเพื่อใช้ในครัวเรือน	334.2	63.0	713.3	478.0	90.1	1,020.2
	รวม	66,846.7	65,235.2	71,484.3	81,736.9	77,460.9	116,856.8

ที่มา: การคำนวณโดยคณะผู้วิจัย

จากการคำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้นของโครงการพัฒนาเมืองการค้าชายแดนเพื่อการค้า และการลงทุน ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ของจังหวัดนครพนม พบว่า

- ภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบทางด้านระดับผลผลิตสูงสุด คือ ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมาคือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7) และ ภาคการผลิต (ภาคการผลิตที่ 4) ตามลำดับ
- ในทำนองเดียวกัน ภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบทางด้านระดับรายได้สูงสุด คือภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมาคือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7) และ กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย (ภาคการผลิตที่ 10)
- สำหรับผลกระทบทางด้านการจ้างงานสูงสุดจะอยู่ที่ ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมาคือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7) และภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (ภาคการผลิตที่ 1)
- สำหรับ ภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบค่อนข้างน้อยทางด้านผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ประกอบด้วย ภาคการประมง (ภาคการผลิตที่ 2) การบริหารราชการ การป้องกันประเทศ และการประกันสังคมภาคบังคับ (ภาคการผลิตที่ 12) ภาคการศึกษา (ภาคการผลิตที่ 13) และ การทำเหมืองแร่ และเหมืองหิน (ภาคการผลิตที่ 3)

6.5 สรุปผลกระทบเชิงเศรษฐศาสตร์ที่มีต่อโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน (กรณีศึกษาจังหวัดสงขลา มุกดาหาร และนครพนม)

สำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบของโครงการตามหัวข้อที่ 6.2 – 6.4 ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ การจ้างงานในแต่ละพื้นที่ คณะผู้วิจัยได้ทำการคำนวณมูลค่าของตัวทวีคูณ (Multipliers) จากตารางปัจจัยการผลิต – ผลผลิต (Input – Output Table) โดยการใช้ตาราง I/O ปี 2548 ซึ่งเป็นตาราง I/O ล่าสุดของประเทศไทย และได้ทำการแปลงมูลค่าตัวทวีคูณในระดับประเทศให้กลายเป็นมูลค่าของตัวทวีคูณในระดับจังหวัดด้วยการคำนวณมูลค่าของ Location Quotient ในแต่ละจังหวัด ทั้งนี้คณะผู้วิจัยได้กำหนดให้มูลค่าการลงทุนเกิดขึ้นครั้งแรกในภาคการผลิตที่ 9 (ภาคขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร) พร้อมทั้งทำการคำนวณขนาดผลกระทบผ่านตัวทวีคูณประเภทที่ 1 และ 2 (Type I และ Type II Multipliers) ซึ่งเป็นกรณีที่ภาคครัวเรือนเป็นตัวแปรภายนอก และตัวแปรภายในตามลำดับ (ตัวทวีคูณประเภทที่ 1 (Type I Multipliers) แสดงถึงผลกระทบทางตรง (Direct Effects) ต่อขนาดของผลผลิต รายได้ และการจ้างงานในภาคการผลิตที่เกิดการลงทุนรวมกับ ผลกระทบทางอ้อม (Indirect Effects) ที่เกิดขึ้นกับขนาดของผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ของอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนเบื้องต้น ขณะที่ ตัวทวีคูณประเภทที่ 2 (Type II Multipliers) จะรวมเอาผลของ ตัวทวีคูณประเภทที่ 1 ร่วมกับผลกระทบชักนำ (Induced Effects) อันเกิดจากการที่ภาคครัวเรือนนำรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนไปใช้จ่ายในระบบเศรษฐกิจอีกครั้งหนึ่ง ดังนั้น ขนาดของผลกระทบที่เกิดจากตัวทวีคูณประเภทที่ 2 จะสูงกว่าประเภทที่ 1 เสมอ) สำหรับขนาดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการในพื้นที่ต่างๆ มีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 6.36

ตารางที่ 6.36 ผลกระทบของโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละพื้นที่ชายแดนที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ทั้งในกรณีของตัวทวีคูณประเภทที่ 1 และ ประเภทที่ 2

ขนาดผลกระทบตามตัวชี้วัดประเภทที่ 1			
	ผลผลิต (ล้านบาท)	รายได้ (ล้านบาท)	การจ้างงาน (คน)
สงขลา	39,160.97	41,621.50	53,011.20
มุกดาหาร	3,214.40	3,006.60	5,777
นครพนม	66,846.71	65,235.20	71,484.25
ขนาดผลกระทบตามตัวชี้วัดประเภทที่ 2			
สงขลา	50,490.55	53,705.85	83,127.53
มุกดาหาร	4,056.2	3,679.60	11,645
นครพนม	81,736.87	77,460.94	116,856.76

จากการคำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้นของโครงการพัฒนาเมืองการค้าชายแดนเพื่อการค้า และการลงทุน ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ของสงขลามุกดาหาร และนครพนม สามารถสรุปผลกระทบได้ดังตารางที่ 6.37

ตารางที่ 6.37 ผลกระทบที่เกิดขึ้นของโครงการพัฒนาการค้าชายแดนที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน

จังหวัด	ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน
สงขลา	ภาคกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (ภาคการผลิตที่ 11) รองลงมาคือ กิจกรรมการผลิต (ภาคการผลิตที่ 4) และ ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) ตามลำดับ	ภาคกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (ภาคการผลิตที่ 11) รองลงมาคือ กิจกรรมการผลิต (ภาคการผลิตที่ 4) และ ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) ตามลำดับ	ภาคกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (ภาคการผลิตที่ 11) ตามมาด้วย กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ (ภาคการผลิตที่ 15) และ ภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (ภาคการผลิตที่ 1) ตามลำดับ
มุกดาหาร	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมาคือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7)	ภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้
นครพนม	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมาคือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7) และ ภาคการผลิต (ภาคการผลิตที่ 4) ตามลำดับ	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมาคือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7) และ กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย (ภาคการผลิตที่ 10)	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมาคือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7) และภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (ภาคการผลิตที่ 1)

นอกจากนี้ คณะผู้วิจัยยังได้ทำการแยกผลกระทบตามตารางที่ 6.37 ออกเป็นผลกระทบรายสาขาการผลิตจำนวนทั้งสิ้น 16 ภาคการผลิตจำแนกตามผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัด ของพื้นที่ชายแดนทั้ง 3 พื้นที่ ซึ่งมีรายละเอียด แสดงในตารางที่ 6.38

ตารางที่ 6.38 ภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบใน 3 อันดับแรกจากโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ (ร้อยละของผลกระทบรวม)

จังหวัด	ผลผลิต (%)	รายได้ (%)	การจ้างงาน (%)
สงขลา	(1) กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (62.26%) (2) การผลิต (14.03%) (3) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (8.2%)	(1) กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (58.53%) (2) การผลิต (9.73%) (3) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร(8.7%)	(1) กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (62.26%) (2) กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ (13.47%) (3) เกษตรกรรม ล่าสัตว์ และป่าไม้ (12.78%)
มุกดาหาร	(1) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (71.18%) (2) การผลิต (14.87%) (3) การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (5.35%)	(1) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (76.10%) (2) การผลิต (8.26%) (3) การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (5.09%)	(1) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (39.61%) และ เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (39.61%) (2) การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (7.50%) (3) กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย (4.90)
นครพนม	(1) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (82.40%) (2) การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (5.63%) (3) การผลิต (5.58%)	(1) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (82.40%) (2) การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (5.13%) (3) กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย (3.37%)	(1) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (43.23%) (2) การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (8.89%) (3) เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (5.91%)

อย่างไรก็ตาม ทางคณะผู้วิจัยได้คาดการณ์ถึงผลกระทบเชิงลบของโครงการ อันเกิดจากการที่เมืองชายแดนกลายเป็นเพียงเมืองทางผ่านเมื่อระบบโลจิสติกส์ของเมืองชายแดนพัฒนาขึ้น เช่น ลูกค้าย่อยที่เคยซื้อสินค้าจากร้านค้าชายแดนที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนจำหน่าย หรือยี่ปั้ว (Traders) จะอาศัยช่องทางการขนส่งที่สะดวกเข้ามาติดต่อค้าขายกับบริษัทผู้ผลิตโดยตรง หรือในทางกลับกันผู้ผลิตอาจจะมีการจัดตั้งบริษัทตัวแทนจำหน่ายโดยตรงเพื่อเข้ามาแข่งขันกับร้านค้าในพื้นที่ ซึ่งเป็นไปได้ว่ากระบวนการดังกล่าว จะลดทอนความสำคัญของนายหน้า หรือคนกลางเหล่านี้ และในท้ายที่สุดร้านค้าเหล่านี้ จะต้องออกจากระบบการค้าชายแดนไป เนื่องจากไม่สามารถต่อสู้กับบริษัทผู้ผลิตในเรื่องของราคาขายได้ นอกจากนี้ ยังมีกรณีที่ผู้ผลิตเข้ามาตั้งโรงงานในพื้นที่ หรือบริเวณใกล้เคียง เพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง

แนวโน้มเหล่านี้ ล้วนแล้วแต่เป็นเรื่องที่สามารถเกิดขึ้นจริงได้ในอนาคตเมื่อระบบโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนามากขึ้น ซึ่งในท้ายที่สุด พื้นที่จังหวัดชายแดน อาจจะเป็นเพียงแค่จังหวัดทางผ่านของการขนส่ง ซึ่งมีตัวเลขของการนำเข้า และส่งออกในจำนวนที่สูง แต่ผลประโยชน์กลับตกอยู่กับประชาชนในพื้นที่เพียงส่วนน้อยเท่านั้น

โดยสรุป จากผลการศึกษาขนาดของผลกระทบในพื้นที่ชายแดนทั้ง 3 ชายแดน แสดงให้เห็นถึงความต้องการที่แตกต่างกันของประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน อย่างไรก็ตาม ความพร้อมทางด้านโลจิสติกส์ซึ่งในเบื้องต้นทุกภาคส่วนมองว่าน่าจะเป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มศักยภาพทางการค้าในภาพรวมของประเทศ กลับเป็นเหมือน

ดาบสองคมที่ต้องมีการพิจารณาในรายละเอียดว่า จะส่งผลกระทบต่อธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจขายส่ง และขายปลีกที่น่าจะได้รับผลกระทบทางลบเมื่อระบบโลจิสติกส์มีการพัฒนา เช่น การตัดตอนคนกลางทางการค้า โดยผู้ผลิต หรือ บริษัทแม่ที่สามารถเข้ามาติดต่อกับลูกค้าโดยตรง การคัดลอกสินค้าจากประเทศจีน รวมไปถึงการไหลทะลักเข้ามาของสินค้าคู่แข่งจากต่างประเทศ

อย่างไรก็ตาม ผลกระทบทางลบที่อาจเกิดขึ้นจากกรณีต่างๆ ที่ศึกษาพบสามารถทำให้ลดลงได้ โดยอาศัยการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด อาทิ กฎหมายที่เกี่ยวกับการลักลอบขนส่งสินค้าผ่านแดน กฎหมายเกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญา ฯลฯ รวมไปถึง การเจรจาต่อรองในระดับรัฐทั้งในระดับทวิภาคีกับประเทศคู่ค้า และพหุภาคีโดยผ่านเวทีของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางด้านกฎระเบียบการค้าที่เป็นอุปสรรค และไม่เป็นธรรม ทั้งนี้เพื่อให้การค้าชายแดนเป็นกลไกสำคัญสำหรับการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน และอยู่ภายใต้กฎกติกาการแข่งขันที่เป็นธรรม

บทที่ 7 สรุปผลการศึกษา

7.1 สรุปผลการศึกษา

การค้าชายแดน ซึ่งมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นเมื่อมีการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค โดยมีไทยตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ช่วยสนับสนุนให้ไทยมีบทบาทในการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบกับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ทำให้ประเทศสมาชิกสามารถเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานที่มีทักษะและเงินทุนได้อย่างเสรี ซึ่งจะทำให้ขอบเขตการค้าการลงทุนมีการขยายตัวสู่ประชาคมซึ่งมีประชากรมากกว่า 600 ล้านคน ทุกประเทศในประชาคมต่างมีโอกาสขยายตัวทางเศรษฐกิจและธุรกิจการค้าอย่างมหาศาล มีโอกาสเลือกใช้ทรัพยากรทั้งวัตถุดิบและแรงงานในประเทศสมาชิกได้อย่างคุ้มค่า ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสามารถแข่งขันได้และสามารถสร้างอำนาจในการเจรจาต่อรองของอาเซียนในเวทีโลก การก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของประเทศไทย คนไทยและภาคธุรกิจทุกแขนงต้องตื่นตัวและเรียนรู้ภาษา วัฒนธรรมตลอดจนวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของเพื่อนบ้านในกลุ่มอาเซียนด้วยกันให้มากขึ้น ผลของการศึกษาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นและรองรับพฤติกรรมของสินค้าในระบบโซ่อุปทานของสินค้าที่สำคัญในการขนส่งสินค้าผ่านแดนบริเวณจุดผ่านแดน การวางยุทธศาสตร์การพัฒนายามีประสิทธิภาพโดยมีงานวิจัยที่แสวงหาแนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนและแบบจำลองทางธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนจะช่วยกระตุ้นการค้าชายแดน สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับไทยในฐานะที่เป็นผู้ผลิตผู้ส่งออกที่สำคัญไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้เป็นอย่างดีมีประสิทธิภาพ

คณะผู้วิจัยได้สืบค้นและหาแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศของธุรกิจการค้าชายแดน (Best Practice) มาทำการวิเคราะห์และปรับใช้ให้เหมาะสมกับลักษณะการค้าชายแดนของประเทศไทย เพื่อสร้างศักยภาพการแข่งขันในธุรกิจในระดับภูมิภาคและมุ่งสู่ตลาดโลกให้ได้นั้น การจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่ดีของชายแดนและศุลกากรเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่ง เพราะในการแข่งขันในตลาด ระบบโลจิสติกส์จำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงทั้งมาตรฐานการให้บริการ การลดค่าใช้จ่ายด้านการขนส่ง ปรับปรุงประสิทธิภาพของการส่งออกและสร้างจำนวนคู่ค้าให้มากขึ้น ซึ่งถือเป็นโอกาสในการแข่งขันที่เอื้อต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจและสังคมให้ดีขึ้น ดังนั้นการปฏิรูปธุรกิจการค้าชายแดนและศุลกากรนั้นควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการอำนวยความสะดวกในการค้าเพื่อให้ได้รับประโยชน์ ด้านการลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ลดค่าใช้จ่ายทางการค้าของทั้งผู้นำเข้าและผู้ส่งออก การเพิ่มการค้าและโอกาสในการลงทุน มีการปรับปรุงด้านการเก็บภาษี ส่งผลต่อการเพิ่มผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) โดยการพัฒนาการค้าชายแดนให้มีประสิทธิภาพดีขึ้นได้นั้น จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนเพื่อให้เกิดความสะดวกและมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำ ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องต้องมียุทธศาสตร์ที่แตกต่างกันดังต่อไปนี้

ภาครัฐ: ต้องมีการปรับใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งในการพัฒนาการค้าชายแดนให้มีความเป็นไปได้มากที่สุดนั้นภาครัฐจะต้องเริ่มจากพัฒนาและหาวิธีการกระตุ้นให้มีสินค้าในปริมาณที่สูงขึ้น และพัฒนาการควบคุมดูแลในการนำเข้าและส่งออก ซึ่งจะทำให้รัฐได้รายได้จากส่วนนี้เพิ่มมากขึ้น

ภาคเอกชน: ลดค่าใช้จ่ายโดยรวมทางการค้าและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของสายธารคุณค่าให้ดีขึ้นซึ่งสามารถทำให้เพิ่มประสิทธิภาพและการแข่งขันกันของภาคเอกชน ซึ่งการลดค่าใช้จ่ายทางการค้าสามารถทำให้เกิดการเพิ่มโอกาสในการแข่งขันของธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ภายในประเทศ เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในระบบการค้าในตลาดโลก

ดังนั้น เพื่อสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันได้ภายใต้บริบทการค้าระหว่างประเทศ แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการปรับตัวของผู้ประกอบการไทยควรอยู่บนหลัก การพื้นฐาน ดังนี้

- ยกระดับผู้ประกอบการไทยให้เป็นผู้ประกอบการข้ามชาติ จากการเป็นผู้ผลิตสินค้า (Mere Producers) สู่นักธุรกิจ (Businessmen) ซึ่งมีความรู้เรื่องลูกค้า ตลาด และอื่นๆ มีความเป็นสากลและมีอาชีพ ซึ่งจำเป็นต้องปรับทั้งในแง่

ของทัศนคติ ทักษะ องค์ความรู้และความเข้าใจในกลุ่มลูกค้าอย่างแท้จริง รวมถึงสร้างโอกาสในการเข้าถึงแหล่งเงินทุนสนับสนุนต่างๆ

- ส่งเสริมให้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยมีโอกาสดำเนินการเข้าไปควบคุมช่องทางการค้าในตลาดคู่ค้าที่สำคัญด้วยมาตรการส่งเสริมทางภาษี สิทธิประโยชน์ หรือลักษณะการบุกตลาดที่เหมาะสมกับบริบทในแต่ละประเทศ
- สร้างพันธมิตรธุรกิจอย่างใกล้ชิดระหว่างผู้ประกอบการในภาคการผลิต และ LSPs เพื่อเสริมกำลังในการรุกไปด้วยกัน

โดยขอบเขตและผลของการวิจัยครั้งนี้ได้นำเสนอและวิเคราะห์ข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน (As is analysis) ที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบและสถานการณ์แนวโน้มการค้า สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีศักยภาพในการพัฒนาและสนับสนุน เพื่อประโยชน์ของเอกชน ตลอดจนผู้มีส่วนได้เสีย ได้นำไปใช้ประโยชน์ในการกำหนดกลยุทธ์หรือดำเนินการทางธุรกิจต่อไปในอนาคต นำเสนอบทวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยใช้การวิเคราะห์ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Table Analysis)

จากข้อมูลทั้งหมด ทั้ง 3 จังหวัด คือ สงขลา มุกดาหาร และนครพนม ได้กำหนดบทบาทและหน้าที่ที่สอดคล้องกับประมาณเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC โดยมุ่งพัฒนาเตรียมตัวเพื่อการเป็นประตูภูมิภาคอาเซียนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตลอดจนระบบโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนการค้าเสรี ซึ่งต่างมุ่งหวังจากการค้าการลงทุนที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดนหรือการค้าผ่านแดน โดยแต่ละจังหวัดจะมีลักษณะการค้าหรืออุตสาหกรรมเป้าหมายต่างกันเนื่องจากปลายทางของสินค้าที่ส่งออกต่างกัน นอกจากนั้นจุดเด่นของแต่ละจังหวัดยังมีสินค้าและบริการที่มีศักยภาพที่แตกต่างกันอีกด้วย ดังนั้นภาครัฐจึงควรสนับสนุนและส่งเสริมอุตสาหกรรมการค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดนในจังหวัดให้มีความโดดเด่นและเป็นเอกลักษณ์ โดยสร้างความสมดุลให้กับการค้าระหว่างประเทศและการค้าเชิงพื้นที่ (Area base) เพื่อให้เกิดความเจริญเติบโตพร้อมๆกัน โดยเมื่อเกิดระบบโลจิสติกส์การค้าระหว่างประเทศที่ดีต้องไม่สร้างความเสียหายให้กับธุรกิจภายในท้องถิ่น จึงควรให้คนในพื้นที่ที่มีบทบาทและมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางการพัฒนาของจังหวัดร่วมกับภาครัฐ จากข้อมูลดังกล่าวทางคณะผู้วิจัยจะได้นำข้อมูลเหล่านั้นมาจัดทำดัชนีการประเมินตัวแปรต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การค้าชายแดนรวมถึงนำเสนอแบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์ (Econometric Model) โดยใช้ตารางปัจจัยการผลิต (IO Table) เพื่อประเมินถึงผลกระทบทั้งทางด้านบวกและด้านลบที่จะเกิดขึ้นหากดำเนินการตามแบบจำลองทางโลจิสติกส์ที่ได้นำเสนอ เพื่อทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องจะได้นำไปเป็นข้อมูลในการพัฒนาและใช้ประกอบการตัดสินใจ โดยนำเสนอข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน (As is analysis) ที่เกี่ยวข้องกับรูปแบบและสถานการณ์แนวโน้มการค้า สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ของจังหวัดที่ทำการศึกษาทั้ง 3 จังหวัดที่กล่าวมาทั้งหมดนั้นจะพบว่าแต่ละจังหวัดมีศักยภาพและจุดเด่นอย่างไบบ้าง รวมถึงมีลักษณะการค้าและอุตสาหกรรมการค้าที่ต่างกันไป จากการลงพื้นที่สำรวจและเก็บข้อมูลจะพบว่าแต่ละจังหวัดก็ยังมีสภาพปัญหาด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจและโลจิสติกส์ของแต่ละจังหวัดดังแสดงในตารางที่ 4.17 ทั้งนี้ในการรวบรวมข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดมุกดาหาร นครพนม และสงขลา เพื่อดูศักยภาพของพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานรวมถึงระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง โดยมีรายละเอียดโดยสรุปของแต่ละจังหวัดดังนี้

7.1.1 จังหวัดสงขลา

จังหวัดสงขลาเป็นจังหวัดที่มีศักยภาพทางการค้าชายแดนทางตอนใต้ของประเทศไทย เนื่องจากมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศมาเลเซีย ซึ่งมียอดปริมาณการค้านำเข้า-ส่งออกสูงที่สุดของประเทศ มีอำเภอหาดใหญ่หรือนครหาดใหญ่ซึ่งตั้งอยู่ห่างอำเภอเมืองสงขลา 30 กิโลเมตร ซึ่งนครหาดใหญ่เป็นเมืองใหญ่ที่สุดของภาคใต้ตอนล่าง เป็นเมืองที่มีเศรษฐกิจการค้าขนาดใหญ่และเป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงโดยเฉพาะแถบประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย นอกจากนี้จังหวัด

สงขลาเป็นจังหวัดที่มีด้านศุลกากรครอบคลุมทางน้ำ ทางราง และทางถนน โดยด่านชายแดนไทย-มาเลเซียที่สำคัญในปัจจุบัน ได้แก่ ด่านสะเตาและด่านปาดังเปซาร์

สำหรับด่านชายแดนไทย-มาเลเซีย นั้น ประกอบด้วยด่านการค้าชายแดนที่มีศักยภาพสูงสุดและมีมูลค่าการค้านำเข้า และส่งออกสินค้าสูงที่สุดของประเทศไทย โดยมีมูลค่าการค้ารวมคิดเป็นร้อยละ 53 ของการค้าชายแดนรวมของประเทศไทย โดยด่านการค้าชายแดนไทย – มาเลเซีย ที่มีมูลค่านำเข้าและส่งออกสูงที่สุดสองอันดับแรก ตั้งอยู่ในจังหวัดสงขลา คือ ด่านศุลกากรสะเตา และด่านศุลกากรปาดังเปซาร์ โดยจากตารางที่ 6.4 และตารางที่ 6.5 จะเห็นได้ว่าในปี 2556 ด่านศุลกากรสะเตามีมูลค่าการส่งออกสินค้าสูงถึง 149,042.72 ล้านบาท มีมูลค่าการนำเข้าสินค้า 180,979.96 ล้านบาท และด่านศุลกากรปาดังเปซาร์มีมูลค่าการส่งออกสินค้า 133,453.74 ล้านบาท มีมูลค่าการนำเข้าสินค้า 29,854.88 ล้านบาท สำหรับปี 2557 เดือนมกราคม – พฤศจิกายน ด่านศุลกากรสะเตามีมูลค่าการส่งออกสินค้าสูงถึง 144,922.12 ล้านบาท มีมูลค่าการนำเข้าสินค้า 177,611.71 ล้านบาท และด่านศุลกากรปาดังเปซาร์มีมูลค่าการส่งออกสินค้า 105,345.48 ล้านบาท มีมูลค่าการนำเข้าสินค้า 33,529.88 ล้านบาท หรือกล่าวได้ว่าในช่วงเวลาเดียวกันของปี 2556 และ 2557 ด่านสะเตามีมูลค่าการค้ารวมเพิ่มขึ้น 6.85% ในขณะที่ด่านปาดังเปซาร์มีมูลค่าการค้ารวมลดลง 7.36% ด้วยมูลค่าการค้ารวมระหว่างชายแดนไทย – มาเลเซีย ที่สูงสุดเป็นอันดับที่ 1 และ 2 ของด่านสะเตาและด่านปาดังเปซาร์นี้เอง ในการศึกษาครั้งนี้จึงมุ่งเน้นที่จะทำการศึกษาด้านทั้งสองเพื่อให้เห็นแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงด่านชายแดนเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับพื้นที่ และเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

โครงสร้างเศรษฐกิจของจังหวัดสงขลา ขึ้นกับการผลิตในสาขาอุตสาหกรรม สาขาเกษตรกรรม และสาขาประมง เป็นสำคัญ ทั้งนี้ปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ คือ ยางพารา อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับยางพาราและผลิตภัณฑ์แปรรูปอาหารทะเล โดยแบ่งสัดส่วนเป็นสาขาอุตสาหกรรม (ร้อยละ 40) สาขาเกษตรกรรม (ร้อยละ 35) การบริการ (ร้อยละ 25) โดยในภาคอุตสาหกรรมนั้นจะอยู่ในรูปของการผลิตไม้ยางแปรรูป และแผ่นไม้อัดจากปริมาณการส่งออกตามความต้องการไปยังประเทศคู่ค้าทั้งจีน มาเลเซีย สหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น นอกจากนี้ไม้ยางแปรรูปขยายตัวตามความต้องการของจีนในภาคอสังหาริมทรัพย์ สำหรับในภาคเกษตรกรรมนั้นเริ่มหดตัวเนื่องจาก ราคายางพาราที่ลดลงตามราคากลางโลก เนื่องจากปริมาณยางส่วนเกินของโลกเพิ่มมากขึ้น แม้ว่าจะมีความต้องการซื้อจากจีนก็ตาม แต่สำหรับในภาคบริการนั้นมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เพราะจังหวัดมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวของภาครัฐและเอกชน ทำให้มีการขยายตัวของจำนวนชาวต่างชาติผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง จำนวนผู้พักแรม และจำนวนผู้โดยสารผ่านสนามบินเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

7.1.2 จังหวัดมุกดาหาร

จังหวัดมุกดาหารนั้นเป็นจังหวัดที่มีปริมาณมูลค่าสินค้าส่งออกและนำเข้าสูงที่สุดเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นๆ ที่มีจุดผ่านแดนถาวรไทย-ลาวที่สำคัญ เนื่องจากจังหวัดมุกดาหารนั้นเป็นจังหวัดที่เชื่อมต่อกับแขวงสะหวันนะเขตของสปป.ลาว และเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ในเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economics Corridor: EWEC) เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม ซึ่งจุดเชื่อมต่อจังหวัดมุกดาหารไปยังสปป.ลาวนั้นจะเป็นเส้นทางสาย R9 ซึ่งได้มีความร่วมมือในการพัฒนาเส้นทางนี้ในสปป.ลาวเพื่อเชื่อมไปยังประเทศเวียดนามและต่อไปยังประเทศจีน นอกจากนี้เส้นทางสาย R9 ยังเป็นเส้นทางที่อยู่ในข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement) เพื่ออำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดนของคนและสินค้าใน อนุภูมิภาคอีกด้วย จึงทำสินค้าต่างๆ ถูกลำเลียงผ่านด่านมุกดาหารเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะสินค้านำเข้าที่โดดเด่นจากประเทศเพื่อนบ้านและประเทศจีน

อย่างไรก็ตามการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย – ลาวแห่งที่ 2 เมื่อต้นปีพ.ศ.2550 นั้นทำให้จังหวัดมุกดาหารกลายเป็นเมืองที่มีการเจริญเติบโตในด้านการค้าชายแดนและเป็นเมืองเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ หลังจากเปิดใช้

สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 ในปี 2550 มูลค่าสินค้าส่งออกผ่านทางด่านมุกดาหารนั้นเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดและต่อเนื่อง โดยในปี 2555 มีมูลค่าการส่งออกสินค้าสูงถึง 64,328 ล้านบาท ในทางกลับกัน สินค้าที่นำเข้านั้นยังมีมูลค่าค่อนข้างน้อยกว่าการส่งออก ซึ่งถือว่าเป็นการเพิ่มดุลการค้าของประเทศไทย นอกจากนี้ผลจากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 นั้น ยังมิได้ทำให้ระบบเศรษฐกิจชายแดนขยายตัวเพียงเท่านั้น แต่ยังส่งประโยชน์อีกหลายๆ อย่าง อาทิ โอกาสทางด้าน โลจิสติกส์ เนื่องจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 นั้นเป็นการร่นระยะทางและระยะเวลาในการขนส่งสินค้า ทำให้ต้นทุนในการขนส่งสินค้าลดลง ปัจจุบันผู้ขนส่งเปลี่ยนมาใช้เส้นทางนี้เพิ่มมากขึ้น ดังนั้นประเทศไทยเองควรมีนโยบายที่ชัดเจนในการเสริมสร้างความสัมพันธ์ และความไว้วางใจต่อประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นกุญแจสำคัญในการขับเคลื่อนในยุทธศาสตร์ด้านต่างๆ ในลักษณะที่ได้ประโยชน์ ควบคู่ไปกับการบริหารจัดการพื้นที่และยุทธศาสตร์ที่ดี

อย่างไรก็ตามการขนส่งสินค้าผ่านแดนจากการส่งสินค้าไปยัง สปป.ลาว เวียดนาม และจีนนั้น จะไม่ก่อประโยชน์ให้กับประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับจังหวัดมุกดาหารมากนัก โดยเฉพาะผู้ประกอบการทางด้านโลจิสติกส์รายย่อยในจังหวัดมุกดาหาร เนื่องจากสินค้าดังกล่าวมีการส่งผ่านไปยังสปป.ลาว ได้โดยสะดวกและมีการดำเนินกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์ อาทิ การเปลี่ยนถ่ายสินค้า ในฝั่งสะพานเขตของ สปป.ลาว ทำให้จังหวัดมุกดาหารนั้นเป็นเพียงแค่ทางผ่าน ไม่ใช่เป็นข้อต่อ (Node) ซึ่งไม่อาจทำให้เกิดการค้าชายแดนอย่างเป็นรูปธรรม นอกจากนั้นการผลิต และการประกอบของอุตสาหกรรมนั้นไม่ได้เกิดขึ้นหรือมีอยู่ในชายแดน จ.มุกดาหาร แต่อยู่ในส่วนกลาง เสมือนเขตชายแดนเป็นประตูทางผ่านสู่ประเทศเพื่อนบ้านหรือประเทศที่สาม จากการลงสำรวจเก็บข้อมูลและสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนได้เสียและเกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการมุ่งเน้นไปที่ปัญหาของโครงสร้างพื้นฐานของด่านชายแดน การตัดตอนไม่เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจกับพื้นที่ชายแดน รวมทั้งกระบวนการที่มีความล่าช้าด่านชายแดนฝั่ง สปป.ลาว

7.1.3 จังหวัดนครพนม

สำหรับการค้าระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ประกอบด้วยด้านการค้าชายแดนที่มีศักยภาพและมีมูลค่านำเข้าส่งออกสินค้าเป็นลำดับต้น ๆ ของประเทศไทยและมีทิศทางการขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นโดยเฉพาะจังหวัดนครพนม มุกดาหาร และหนองคาย ซึ่งโดยลักษณะการประกอบธุรกิจของคนจังหวัดนครพนมที่มีพื้นที่ติดต่อกับ สปป.ลาวนั้น โดยส่วนใหญ่ผู้ประกอบการชายแดนจังหวัดนครพนมประกอบธุรกิจส่งออกมากที่สุด โดยสินค้าส่วนใหญ่ที่ทำการส่งออกจากประเทศไทย ได้แก่ น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน รถยนต์และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า สินค้าปศุสัตว์ และอุปกรณ์ก่อสร้าง เป็นต้น ซึ่งมีมูลค่าการส่งออก 2,413.71 ล้านบาท

ในส่วนของมูลค่าการนำเข้าสินค้านั้น จะเห็นได้ว่าด่านศุลกากรนครพนมมีมูลค่านำเข้าสินค้าสูงถึง 486.85 ล้านบาท รองลงมาจากด่านศุลกากรหนองคาย โดยสินค้าที่นำเข้าจากสปป.ลาว ผ่านด่านจังหวัดนครพนมได้แก่ ทองแดงและผลิตภัณฑ์ทองแดง ไม้แปรรูป ปุ๋ย ผักและของปรุงแต่งจากผัก เป็นต้น เนื่องจากสภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของจังหวัดนครพนมสามารถติดต่อและไปมาหาสู่กับประเทศเพื่อนบ้านที่สะดวกที่สุดแห่งหนึ่ง จึงได้วางและกำหนดบทบาทของจังหวัดที่จะเป็นกุญแจสำคัญในการเตรียมความพร้อมของจังหวัดเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ทั้งในเรื่องของ การกำหนดจุดยืนยุทธศาสตร์จังหวัดที่ให้ความสำคัญกับการเป็นเมืองการค้าชายแดนเพื่อการค้าและการลงทุน และได้กำหนดให้เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงศาสนา วัฒนธรรมเชิงประวัติศาสตร์ เมืองบริการสุขภาพ เพื่อพัฒนาโรงพยาบาลนครพนมเป็นโรงพยาบาลศูนย์สุขภาพอินโดจีน การรองรับการเมืองแห่งการพักผ่อนหย่อนใจ และที่สำคัญได้กำหนดให้เป็นเมืองการศึกษานานาชาติ เพิ่มขีดความสามารถของทรัพยากรมนุษย์เพื่อรองรับประชาคมอาเซียน โดยเฉพาะการเป็นศูนย์กลางอินโดจีนทั้งในด้านวัฒนธรรมและภาษาอาเซียน และสุดท้ายกำหนดให้เป็นเมืองอุตสาหกรรมเกษตรโดยเน้นพืชเศรษฐกิจ ได้แก่ ข้าว ยางพารา ซึ่งเป็นแหล่งผลิตข้าวและยางพาราชั้นดี เป็นที่ยอมรับจากทั่วโลก

7.2 สรุปผลการประชุมระดมความคิดเห็น

จากการดำเนินการศึกษาข้อมูล การลงพื้นที่สำรวจ และการจัดประชุมระดมความคิดเห็น และเป็นการเปิดเวทีให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน เพื่อระดมความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนมุมมองระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประเด็น “แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ เพื่อการยกระดับการค้าชายแดน” คณะผู้วิจัยได้รวบรวมประเด็นปัญหาด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญสำหรับการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน จากการศึกษาจากสถานที่จริง จากการศึกษาแผนแม่บทและยุทธศาสตร์ของจังหวัด จากการสัมภาษณ์ประธานหอการค้าจังหวัด อุตรดิตถ์จังหวัด รวมถึงได้ศึกษาถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นส่วนสนับสนุนสำคัญในการพัฒนาพื้นที่จากทฤษฎีหรืองานวิจัยต่าง ๆ ที่ผ่านมา ทั้งในและต่างประเทศ โดยมีผลสรุปตามรายละเอียดดังตารางที่ 7.1 – 7.3

ตารางที่ 7.1 สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความเร่งด่วนของจังหวัดสงขลา

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
สั้น	1	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า Truck Terminal	มากที่สุด	มากที่สุด
	2	การพัฒนาความเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)	มากที่สุด	มากที่สุด
	3	การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone)	มากที่สุด	มากที่สุด
ปานกลาง	4	การสร้างโรงไฟฟ้า	มากที่สุด	มาก
	5	การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้น - ลงรถไฟบริเวณด่านปาดังเบซาร์	มากที่สุด	มาก
	6	การสร้างเส้นทางพิเศษ (Motorway)	มากที่สุด	มาก
	7	การปรับปรุง CBTA เช่น การมีหน่วยงานด้านที่วิจัยทางกฎหมายพาณิชย์ และกฎหมายการขนส่ง	มากที่สุด	มาก
ยาว	8	การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา (เดิม)	มาก	มาก
	9	การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บนบริเวณพื้นที่ชายแดน	มาก	มาก
	10	การทำเขตปลอดภาษี บริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่าง ๆ	มาก	มาก
	11	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านสะเดาเป็น 24 ชม.	มาก	มาก
	12	การพัฒนา / ขยายสนามบิน	มาก	มาก
	13	การสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา 2 (อ.จะนะ)	มาก	มาก
	14	การขยายทางหลวง 4113	มาก	มาก
	15	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านปาดังเบซาร์ 05.00 - 24.00 น.	มาก	มาก
	16	การจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมพิเศษ เช่น Rubber City บริเวณพื้นที่ชายแดน	มาก	มาก

ตารางที่ 7.2 สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความเร่งด่วนของจังหวัดมุกดาหาร

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
สั้น	1	การพัฒนาความเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่ง สปป.ลาว)	มากที่สุด	มากที่สุด
	2	การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)	มากที่สุด	มากที่สุด
	3	การมีประกันภัยสินค้าที่ครอบคลุมตลอดเส้นทางของทั้งสองประเทศ	มากที่สุด	มากที่สุด
	4	การขยายระยะเวลาการเปิด - ปิด ด่านให้มีความสอดคล้องกัน	มากที่สุด	มากที่สุด
	5	การจัดให้มีพื้นที่พักรถก่อนข้ามแดน	มากที่สุด	มากที่สุด

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
	6	การมีหน่วยงานด้านทวิวิทย์ทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่ง	มากที่สุด	มากที่สุด
	7	การจัดแยกพื้นที่สำหรับนักท่องเที่ยวกับรถบรรทุกสินค้า	มากที่สุด	มากที่สุด
ปานกลาง	8	การปรับโฉมผังเมืองของจังหวัดมุกดาหาร	มากที่สุด	มากที่สุด
	9	การรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในไทยกับ สปป.ลาว และระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของไทยเอง	มากที่สุด	มากที่สุด
	10	รูปแบบการขนส่งระบบราง (รถไฟรางคู่)	มากที่สุด	มากที่สุด
	11	โครงสร้างพื้นฐาน - การปรับมาตรฐานรถบรรทุกให้สอดคล้องกัน	มากที่สุด	มากที่สุด
	12	การพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณสถานีรถไฟเพื่อการขนส่ง	มากที่สุด	มาก
	13	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้าเพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า (Truck Terminal)	มากที่สุด	มาก
	14	การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)	มากที่สุด	มาก
ยาว	15	การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ	มาก	มาก
	16	การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บน บริเวณพื้นที่ชายแดน	มาก	มาก
	17	การทำเขตปลอดภาษี (Free Zone) บริเวณที่ชายแดนเพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่าง ๆ	มาก	มาก
	18	การจัดตั้งจุดข้ามแดนแห่งใหม่	มาก	มาก
	19	การสร้างสนามบินในมุกดาหาร	มาก	น้อย
	20	การเพิ่มโควตาแลกเปลี่ยนรถบรรทุกสินค้า	น้อย	น้อย

ตารางที่ 7.3 สรุปผลคะแนนของผู้เข้าร่วมระดมความคิดเห็นในประเด็น ตามความสำคัญและความเร่งด่วนของจังหวัดนครพนม

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
สั้น	1	มอบอำนาจการตัดสินใจการบริหารให้กับพื้นที่ เนื่องจากนโยบายรัฐจากส่วนกลางไม่สอดคล้องกับท้องถิ่น	มากที่สุด	มากที่สุด
	2	การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร	มากที่สุด	มากที่สุด
	3	พัฒนาศักยภาพของเกษตรกรและผู้ประกอบการในพื้นที่ เพื่อเตรียมความพร้อมการดำเนินธุรกิจในระดับนานาชาติ	มากที่สุด	มากที่สุด
	4	จัดระเบียบผังเมืองเพื่ออนุรักษ์ เอกลักษณ์ของเมืองนครพนม และคุ้มครองผู้ประกอบการในพื้นที่จากนักลงทุนรายใหญ่	มากที่สุด	มาก
	5	การพัฒนาสนามบินนครพนมให้เป็นสนามบินนานาชาติ	มากที่สุด	มากที่สุด
	6	การผลักดันให้เส้น R8 และ R12 ได้รับสิทธิประโยชน์ในกรอบ GMS เช่นเดียวกับเส้น R9	มากที่สุด	มากที่สุด
	7	การมีประกันภัยสินค้าที่ครอบคลุมตลอดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศจนถึงมือลูกค้า	มากที่สุด	มาก
ปานกลาง	8	การมีคณะกรรมการของ OSS ศูนย์ประชาสัมพันธ์/ดึงดูดนักลงทุนของ SEZ	มากที่สุด	มากที่สุด
	9	มีศูนย์ตรวจสอบ ตรวจโรค แรงงานต่างด้าว	มากที่สุด	มากที่สุด

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
	10	การส่งเสริมให้มีตัวแทนของภาครัฐที่สามารถเจรจาการค้าระหว่างประเทศชายแดน	มากที่สุด	มากที่สุด
	11	การจัดแยกพื้นที่สำหรับนักท่องเที่ยวกับรถบรรทุกสินค้า ณ บริเวณด่านชายแดน	มากที่สุด	มาก
	12	รูปแบบการขนส่งระบบรางคู่ (รถไฟรางคู่)	มากที่สุด	มากที่สุด
	13	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า (Truck Terminal)	มากที่สุด	มากที่สุด
	14	การปรับปรุงมาตรฐานรถบรรทุกให้สอดคล้องกัน มี Passport รถบรรทุกระหว่างประเทศคู่ค้า	มากที่สุด	มากที่สุด
ยาว	15	การมีหน่วยงานด้านที่มิวิสัยทางกฎหมายพาณิชย์ของประเทศคู่ค้าและกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ	มากที่สุด	มาก
	16	การจัดทำเขตปลอดภาษี (Free Zone) บริเวณพื้นที่ชายแดน	มากที่สุด	มาก
	17	การจัดให้มีพื้นที่พักรถก่อนข้ามด่านชายแดน	มากที่สุด	มาก
	18	การกำหนดให้อุตสาหกรรมในพื้นที่เป็น Green Industry	มากที่สุด	มาก
	19	การรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในไทย กับ สปป.ลาว เวียดนาม และจีน รวมถึงระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของไทยเอง	มาก	มาก
	20	การให้บริการสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse)	มาก	มาก

จากตารางที่ 7.1 – 7.3 จะเห็นได้ว่าประเด็นสำคัญและเร่งด่วนที่ควรดำเนินการแก้ไขเป็นอันดับต้น ๆ คือ การพัฒนาความเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร การพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการในพื้นที่ให้เตรียมพร้อมกับการดำเนินธุรกิจในระดับนานาชาติ การจัดให้มีพื้นที่พักรถก่อนข้ามแดน การจัดตั้งศูนย์ One Stop Service การพัฒนารูปแบบการขนส่งระบบรางคู่ การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า (Truck Terminal) รวมถึงการมีหน่วยงานด้านที่มิวิสัยทางกฎหมายและกฎหมายขนส่ง เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการทำการค้าบริเวณชายแดน ทั้งในเรื่องของพื้นที่การให้บริการ การปรับปรุงในเรื่องการพัฒนาข้อมูล และระบบการเชื่อมโยงข้อมูลด้านการพัฒนาโลจิสติกส์ที่จำเป็นต่อรูปแบบการดำเนินธุรกิจชายแดนที่เหมาะสม และแก้ปัญหาในส่วนอัตรากำลังคนของเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ

จากการศึกษาพบว่าบริเวณด่านศุลกากรแต่ละแห่งชายแดนได้เปลี่ยนบทบาทจากผู้จัดเก็บภาษีสู่ผู้อำนวยความสะดวกการค้าผ่านแดน โดยโอกาสในการอำนวยความสะดวกการค้าเพิ่มเติม ได้แก่ การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม สถานที่จอดรถสินค้าที่เหมาะสม การแยกบริเวณคนกับรถโดยสาร/รถสินค้าออกจากกันเพื่อความปลอดภัยและความมั่นคง โดยด่านชายแดนควรมีการให้บริการแบบ One Stop Service เป็นด้านมาตรฐานในการให้บริการและมีหน่วยงานที่ให้คำปรึกษาด้านการพาณิชย์และการขนส่ง ที่จัดเก็บฐานข้อมูลเชิงลึกของประเทศเขตชายแดน การดำเนินงานให้เป็นจุดตรวจร่วม (Common Control Area) ลดเวลาการดำเนินงานในพิธีการศุลกากรทั้งสองฝั่ง จากการศึกษาภาพรวมพบว่าโอกาสการสร้างศักยภาพให้แต่ละชายแดนนั้นจะต้องคำนึงถึงคุณสมบัติของคนในพื้นที่แต่ละจังหวัดเป็นปัจจัยหลัก

โดยรูปแบบระบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสมที่ได้กล่าวถึงในบทที่ 5 นั้น จากการศึกษาโซ่อุปทานและระบบโลจิสติกส์ รวมถึงปัญหาต่าง ๆ ที่พบจากการลงพื้นที่จริง การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ การสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงการระดมความคิดเห็น คณะผู้วิจัยมีแนวคิดที่จะนำเสนอรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสม เพื่อการพัฒนาการค้าชายแดนใน 2 ระดับ คือ ระดับที่ให้ผลกระทบมหภาคและระดับที่ให้ผลกระทบจุลภาค

โดยได้นำเสนอรูปแบบการจัดการในระดับมหภาคซึ่งเป็นมิติของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการดำเนินการของการทำการค้าชายแดน ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการของทุกภาคส่วนที่มีส่วนได้ส่วนเสียและเป็นกลุ่ม

ผู้ประกอบการ ภาครัฐและภาคเอกชนตลอดจนสถาบันการศึกษาในพื้นที่ เป็นผู้มีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลและกำหนดทิศทางและบทบาทของจังหวัด

ในระดับจังหวัดต้องกำหนดแนวทางการพัฒนาและกำหนดนโยบาย เพื่อส่งต่อไปสู่ระดับประเทศเพื่อให้การสนับสนุนงบประมาณสำหรับความต้องการและเหมาะสมกับสภาพการค้าขายแดนที่เหมาะสมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่

นอกจากนั้นในมิติของผู้ประกอบการในพื้นที่คณะผู้วิจัยได้นำเสนอแนวทางการพัฒนาของผู้ประกอบการในพื้นที่ ที่ขาดองค์ความรู้และต้องการพัฒนาอย่างเร่งด่วนในเรื่องการจัดการธุรกิจการค้าขายแดนและการจัดการโลจิสติกส์สมัยใหม่ที่ไม่มุ่งเน้นเรื่องของการแข่งขันกันเองทางด้านราคาแต่ต้องแข่งขันกันในเรื่องการให้บริการที่ตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าเป็นหลัก ประกอบกับจำเป็นต้องเร่งพัฒนาองค์ความรู้ในการสร้างกิจกรรมเพื่อเพิ่มรายได้ให้แก่ธุรกิจมากขึ้น หากสามารถพัฒนาได้ทั้งสองมิติดังกล่าวคือ มิติระดับประเทศและจังหวัด กับมิติของการพัฒนาผู้ประกอบการก็จะสามารถเอื้อต่อการทำธุรกิจการค้าขายแดนให้มีศักยภาพในการแข่งขันและทันต่อการเปลี่ยนแปลงในยุคของการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไป โดยรูปแบบการพัฒนาโมเดลภาคเชิงลึกในแต่ละเขตเศรษฐกิจชายแดนในแต่ละจังหวัดซึ่งจะแสดงในโครงการย่อยทั้ง 2 โครงการ คือ

1. โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าขายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษา จุดผ่านด่านสะเดา จังหวัดสงขลา
2. โครงการศึกษาแบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการค้าและการของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดน และเขตอุตสาหกรรมส่งออก กรณีศึกษา จุดผ่านแดนมุกดาหารและนครพนม

7.3 สรุปผลกระทบเชิงเศรษฐศาสตร์ที่มีต่อพื้นที่ชายแดน จังหวัดสงขลา มุกดาหาร และนครพนม

สำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ การจ้างงานในแต่ละพื้นที่ คณะผู้วิจัยได้ทำการคำนวณมูลค่าของตัวทวีคูณ (Multipliers) จากตารางปัจจัยการผลิต – ผลผลิต (Input – Output Table) โดยการใช้ตาราง I/O ปี 2548 ซึ่งเป็นตาราง I/O ล่าสุดของประเทศไทย และได้ทำการแปลงมูลค่าตัวทวีคูณในระดับประเทศให้กลายเป็นมูลค่าของตัวทวีคูณในระดับจังหวัดด้วยการคำนวณมูลค่าของ Location Quotient ในแต่ละจังหวัด ทั้งนี้คณะผู้วิจัยได้กำหนดให้มูลค่าการลงทุนเกิดขึ้นครั้งแรกในภาคการผลิตที่ 9 (ภาคขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร) พร้อมทั้งทำการคำนวณขนาดผลกระทบผ่านตัวทวีคูณประเภทที่ 1 และ 2 (Type I และ Type II Multipliers) ซึ่งเป็นกรณีที่ภาคครัวเรือนเป็นตัวแปรภายนอก และตัวแปรภายในตามลำดับ (ตัวทวีคูณประเภทที่ 1 (Type I Multipliers) แสดงถึงผลกระทบทางตรง (Direct Effects) ต่อขนาดของผลผลิต รายได้ และการจ้างงานในภาคการผลิตที่เกิดการลงทุน รวมทั้ง ผลกระทบทางอ้อม (Indirect Effects) ที่เกิดขึ้นกับขนาดของผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ของอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนเบื้องต้น ขณะที่ ตัวทวีคูณประเภทที่ 2 (Type II Multipliers) จะรวมเอาผลของ ตัวทวีคูณประเภทที่ 1 ร่วมกับผลกระทบขึ้นนำ (Induced Effects) อันเกิดจากการที่ภาคครัวเรือนนำรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนไปใช้จ่ายในระบบเศรษฐกิจอีกครั้งหนึ่ง ดังนั้น ขนาดของผลกระทบที่เกิดจากตัวทวีคูณประเภทที่ 2 จะสูงกว่าประเภทที่ 1 เสมอ) สำหรับขนาดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการในพื้นที่ต่างๆ มีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 7.4

ตารางที่ 7.4 ผลกระทบของโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละพื้นที่ชายแดนที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ทั้งในกรณีของตัวชี้วัดประเภทที่ 1 และ ประเภทที่ 2

ขนาดผลกระทบตามตัวชี้วัดประเภทที่ 1			
	ผลผลิต (ล้านบาท)	รายได้ (ล้านบาท)	การจ้างงาน (คน)
สงขลา	39,160.97	41,621.50	53,011.20
มุกดาหาร	3,214.40	3,006.60	5,777
นครพนม	66,846.71	65,235.20	71,484.25
ขนาดผลกระทบตามตัวชี้วัดประเภทที่ 2			
สงขลา	50,490.55	53,705.85	83,127.53
มุกดาหาร	4,056.2	3,679.60	11,645
นครพนม	81,736.87	77,460.94	116,856.76

จากการคำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้นของโครงการพัฒนาเมืองการค้าชายแดนเพื่อการค้า และการลงทุน ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ของมุกดาหาร นครพนม และสงขลา สามารถสรุปผลกระทบได้ดังตารางที่ 7.5

ตารางที่ 7.5 ผลกระทบที่เกิดขึ้นของโครงการพัฒนาการค้าชายแดนที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน

จังหวัด	ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน
สงขลา	ภาคกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (ภาคการผลิตที่ 11) รองลงมา คือ กิจกรรมการผลิต (ภาคการผลิตที่ 4) และ ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) ตามลำดับ	ภาคกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (ภาคการผลิตที่ 11) รองลงมา คือ กิจกรรมการผลิต (ภาคการผลิตที่ 4) และ ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) ตามลำดับ	ภาคกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (ภาคการผลิตที่ 11) ตามมาด้วย กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ (ภาคการผลิตที่ 15) และ ภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (ภาคการผลิตที่ 1) ตามลำดับ
มุกดาหาร	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมา คือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7)	ภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้
นครพนม	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมา คือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7) และ ภาคการผลิต (ภาคการผลิตที่ 4) ตามลำดับ	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมา คือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7) และ กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย (ภาคการผลิตที่ 10)	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมา คือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7) และภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (ภาคการผลิตที่ 1)

อย่างไรก็ตาม ทางคณะผู้วิจัยได้คาดการณ์ถึงผลกระทบเชิงลบของโครงการ อันเกิดจากการที่เมืองชายแดนกลายเป็นเพียงเมืองทางผ่านเมื่อระบบโลจิสติกส์ของเมืองชายแดนพัฒนาขึ้น เช่น ลูกค้าที่เคยซื้อสินค้าจากร้านค้าชายแดนที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนจำหน่าย หรืออีปั๋ว (Traders) จะอาศัยช่องทางการขนส่งที่สะดวกเข้ามาติดต่อค้าขายกับบริษัทผู้ผลิตโดยตรง หรือในทางกลับกันผู้ผลิตอาจจะมีการจัดตั้งบริษัทตัวแทนจำหน่ายโดยตรงเพื่อเข้ามาแข่งขันกับร้านค้าในพื้นที่ ซึ่งเป็นไปได้ว่ากระบวนการดังกล่าว จะลดทอนความสำคัญของนายหน้า หรือคนกลางเหล่านี้ และในท้ายที่สุดร้านค้าเหล่านี้ จะต้องออกจากระบบการค้าชายแดนไป เนื่องจากไม่สามารถต่อสู้กับบริษัทผู้ผลิตในเรื่องของราคาขายได้ นอกจากนี้ ยังมีกรณีที่มีผู้ผลิตเข้ามาตั้งโรงงานในพื้นที่ หรือบริเวณใกล้เคียง เพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง แนวโน้มเหล่านี้ ล้วนแล้วแต่เป็นเรื่องที่สามารถเกิดขึ้นจริงได้ในอนาคตเมื่อระบบโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนามากขึ้น ซึ่งในท้ายที่สุด พื้นที่จังหวัดชายแดนอาจจะเป็นเพียงแค่จังหวัดทางผ่านของการขนส่ง ซึ่งมีตัวเลขของการนำเข้า และส่งออกในจำนวนที่สูง แต่ผลประโยชน์กลับตกอยู่กับประชาชนในพื้นที่เพียงส่วนน้อยเท่านั้น

จากผลการศึกษาขนาดของผลกระทบในพื้นที่ชายแดนทั้ง 3 ชายแดน แสดงให้เห็นถึงความต้องการที่แตกต่างกันของประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน อย่างไรก็ตาม ความพร้อมทางด้านโลจิสติกส์ซึ่งในเบื้องต้นทุกภาคส่วนมองว่าน่าจะเป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มศักยภาพทางการค้าในภาพรวมของประเทศ กลับเป็นเหมือนดาบสองคมที่ต้องมีการพิจารณาในรายละเอียดว่า จะส่งผลกระทบต่อธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจขายส่ง และขายปลีกที่น่าจะได้รับผลกระทบทางลบเมื่อระบบโลจิสติกส์มีการพัฒนา เช่น การตัดตอนคนกลางทางการค้า โดยผู้ผลิต หรือ บริษัทแม่ที่สามารถเข้ามาติดต่อกับลูกค้าโดยตรง การคัดลอกสินค้าจากประเทศจีน รวมไปถึงการไหลทะลักเข้ามาของสินค้าคู่แข่งจากต่างประเทศ

อย่างไรก็ตาม ผลกระทบทางลบที่อาจเกิดขึ้นจากกรณีต่างๆ ที่ศึกษาพบสามารถทำให้ลดลงได้ โดยอาศัยการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด อาทิ กฎหมายที่เกี่ยวกับการลักลอบขนส่งสินค้าผ่านแดน กฎหมายเกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญา ฯลฯ รวมไปถึง การเจรจาต่อรองในระดับรัฐทั้งในระดับทวิภาคีกับประเทศคู่ค้า และพหุภาคีโดยผ่านเวทีของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางด้านกฎระเบียบการค้าที่เป็นอุปสรรค และไม่เป็นธรรม ทั้งนี้เพื่อให้การค้าชายแดนเป็นกลไกสำคัญสำหรับการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน และอยู่ภายใต้กฎกติกาการแข่งขันที่เป็นธรรม

7.4 ข้อเสนอแนะในการดำเนินงานวิจัย

งานวิจัยครั้งนี้มีข้อจำกัดในการดำเนินงาน และมีข้อเสนอแนะเพื่อนำประสบการณ์ที่ได้จากการทำงานวิจัย ดังนี้

- การจัดประชุมกลุ่มย่อยหรือการจัดประชุมระดมความคิดเห็นนั้น ผู้เข้าร่วมประชุมอาจมีความคิดเห็นที่แตกต่างกันทั้งที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยจากการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและผลกระทบที่จะตามมา ดังนั้นในการจัดการประชุมและรวบรวมข้อมูล ต้องใช้ดุลพินิจและการพิจารณาการเก็บรวบรวมข้อมูล ควรเลือกข้อมูลที่เชื่อถือได้ และไม่เอนเอียงไปทางใดทางหนึ่งซึ่งจะมีผลกระทบต่องานวิจัย ดังนั้นทางคณะผู้วิจัยจึงได้จัดผู้สัมภาษณ์ที่มีความชำนาญและจับประเด็นการสัมภาษณ์และการประชุมระดมความคิดเห็นได้เป็นอย่างดี เพื่อไม่ให้เกิดการประชุมหลุดออกนอกกรอบการดำเนินงาน รวมถึงต้องทำการตรวจสอบข้อมูลก่อนจะทำการประเมินผล
- การลงพื้นที่เก็บข้อมูลในบางครั้งดำเนินการไม่สะดวกนัก เนื่องจากหน่วยงานทั้งราชการ เอกชน และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย ต่างมีภาระงานที่ต้องรับผิดชอบ จึงทำให้ต้องใช้ระยะเวลานานในการประสานงาน
- ในการลงพื้นที่สัมภาษณ์ ควรเข้าสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญด้านอื่น ๆ เพิ่มเติมนอกเหนือจากผู้ให้สัมภาษณ์หลัก เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องและสัมพันธ์กันทั้งโซ่อุปทานและได้มุมมองที่ชัดเจน
- เนื่องจากสถานการณ์ทางการเมือง การค้า และเศรษฐกิจมีการเปลี่ยนแปลง จึงควรมีการปรับปรุงผลจากการประชุมระดมความคิดเห็นที่มีความสำคัญต่อแต่ละพื้นที่อยู่เสมอ เพื่อใช้อ้างอิงให้เหมาะสมกับเวลาและพื้นที่ต่อไป

7.5 การเคลื่อนย้ายคน

ด้วยประเทศไทยมีสภาพทางภูมิศาสตร์ที่เชื่อมโยงมหาอำนาจทางเศรษฐกิจสำคัญ และนโยบายการ พัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างสมาชิกและประเทศนอกภูมิภาค อาเซียนได้กลายเป็น เป็นภูมิภาคที่เปิดกว้างทางเศรษฐกิจ เนื่องจาก เป็นฐานการลงทุนที่สามารถดึงดูดให้นักลงทุนต่างชาติ เข้ามาลงทุน จากความได้เปรียบด้านทรัพยากรธรรมชาติและแรงงานราคาถูก ในด้านการค้า ประเทศอาเซียนจะได้ประโยชน์จากการลดต้นทุนการผลิตสินค้าและบริการ เนื่องจากนำเข้าวัตถุดิบราคาถูกจากประเทศเพื่อนบ้าน การขยายตัวของตลาดแรงงาน การจ้างแรงงาน ฝีมือที่มีทักษะความสามารถตรงตามความต้องการของภาคการผลิตนั้นๆ ตลอดจนการประหยัด ค่าใช้จ่าย และ/หรือการลดระยะเวลาการ ทำธุรกรรม พิธีการศุลกากร และระเบียบกฎเกณฑ์ทางการค้า

สำหรับประเทศไทย การเคลื่อนย้ายแรงงานได้อย่างเสรีอันเนื่องมาจากการเปิดตลาดงาน/ตลาด การค้าที่กว้างขวางมากขึ้นมีแนวโน้มจะทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายของแรงงานวิชาชีพของไทยไปประเทศ ที่ให้ค่าตอบแทนสูงกว่า เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย และบรูไน หรือในทางกลับกันหากแรงงานวิชาชีพของ ไทยมีขีดความสามารถในด้านดังกล่าวไม่เพียงพอ เช่น ทักษะด้านภาษา การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ก็อาจทำให้ผู้ประกอบการเลือกจ้างแรงงานวิชาชีพจากประเทศอื่นได้เช่นเดียวกัน นอกจากนี้ผลพวงสำคัญประการหนึ่งจากการเคลื่อนย้ายคน ได้แก่ การเข้ามาของแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมายเพื่อลดต้นทุนด้านแรงงานของสถานประกอบการด้วยอัตราค่าจ้างที่ต่ำกว่าการจ้างแรงงานไทย หรือชดเชย แรงงานในประเทศที่อาจไม่เพียงพอ การย้ายถิ่นฐานเข้ามาทำงานของแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย สามารถส่งผลกระทบทางสังคม อาทิอาชญากรรม การบริการทางการแพทย์และการศึกษาที่รัฐบาล ไทยจะต้องรองรับ เป็นต้น

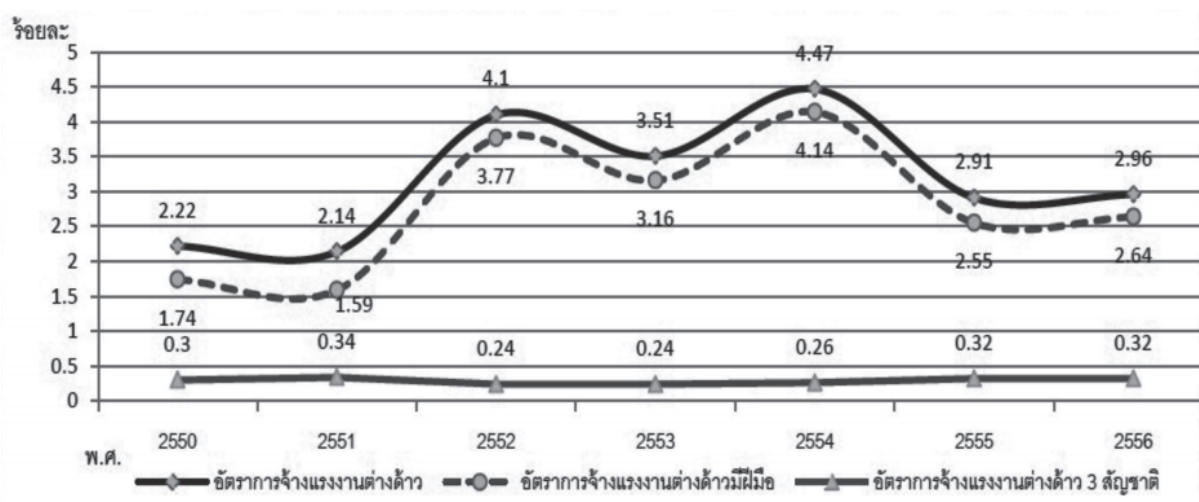
การเคลื่อนย้ายแรงงานในภูมิภาคอาเซียนของประชากรวัยแรงงาน เป็นการย้ายจากประเทศต้นทางที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง และสถานภาพทางเศรษฐกิจและการจ้างงานอยู่ในระดับต่ำ เช่น การย้ายถิ่นของแรงงานจากอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม เข้าประเทศปลายทาง¹ เช่น สิงคโปร์และมาเลเซีย การย้ายถิ่นแรงงาน ลักษณะที่สองคือ การย้ายจากประเทศที่มีเศรษฐกิจและการจ้างงานต่ำและจำนวนประชากรไม่มาก เช่น กระแสการย้ายจากกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง เช่น ประเทศกัมพูชา เมียนมา และสปป.ลาว ซึ่งเป็นประเทศต้นทาง ย้ายเข้าสู่ประเทศไทย (Skeldon, 2009; IOM, 2000; Huget, Chamratritthirong & Natali, 2012) การศึกษาของ UN Women (2013) อธิบายรูปแบบการย้ายถิ่นในกลุ่มประชาคมอาเซียน และชี้ว่าประเทศที่เป็นปลายทาง ของผู้ย้ายถิ่นมากที่สุดมี 4 ประเทศ ได้แก่ บรูไน สิงคโปร์ มาเลเซีย และไทย ในปี 2550 เฉพาะสิงคโปร์ ร้อยละ 42.6 ของประชากรทั้งประเทศเป็นแรงงานย้ายถิ่น ในขณะที่บรูไนมีแรงงานย้ายถิ่น ร้อยละ 33.2 ของประชากรของ ประเทศ

ในด้านหนึ่ง การไหลถ่ายเทแรงงานภายในกลุ่มประเทศอาเซียนมีผลต่อภาวะเศรษฐกิจ ทำให้เกิดการกระจายตัวตามความต้องการของแรงงานในประเทศปลายทาง แต่ในอีกด้านหนึ่ง การเคลื่อนย้ายแรงงานได้สร้างผลกระทบด้านสังคมและความมั่นคง เช่น การค้ามนุษย์ การเข้าเมืองผิดกฎหมาย และปัญหาอาชญากรรม ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากสาเหตุของระบบจัดหาแรงงานที่ไม่มีประสิทธิภาพ เป็นช่องทางให้ขบวนการผิดกฎหมายลักลอบส่งแรงงานเข้าเมือง และเอาเปรียบแรงงาน มีการปลอมแปลงเอกสารเข้าเมือง และการเรียกเก็บค่าบริการสูงเกินจริง (ศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์, 2556; Asian Development Bank, 2009) ปัญหาที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่น่าไปสู่แรงงานไร้ฝีมือย้ายถิ่นและการละเมิดสิทธิมนุษยชนและอาชญากรรม คือ

¹ ในปี 2553 มีแรงงานประมาณ 4.6 ล้านคน เคลื่อนย้ายไปทำงานทำในประเทศปลายทาง มาเลเซียเป็นจุดรับแรงงานจำนวนมาก ที่สุดของกลุ่มประเทศอาเซียน นำเข้าแรงงานย้ายถิ่นจากประเทศต้นทางที่จดทะเบียนประมาณ 1.8 ล้านคน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นแรงงาน จากอินโดนีเซีย อันดับรองลงมาได้แก่ พม่าและเวียดนาม ปัจจัยสำคัญที่เป็นจุดดึงดูดแรงงานต่างชาติคือ ค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำ ที่สูงกว่าหลายเท่า ในขณะที่ประเทศไทยเป็นประเทศปลายทางอันดับสอง กล่าวคือ มีแรงงานย้ายถิ่นประมาณ 1.3 ล้านคน ส่วนใหญ่เป็นแรงงานจาก พม่า ประมาณ 1 ล้านคน (UN Women, 2013)

ปัจจัยภูมิศาสตร์เศรษฐกิจที่มีความเชื่อมโยงกัน เช่น การค้าชายแดน เกษตรกรรมชายแดน อุตสาหกรรมประมง และ อุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่มและสิ่งทอ เป็นภาคอุตสาหกรรมที่มีมูลค่ามหาศาลและต้องการแรงงานจำนวนมาก แรงงานที่อยู่ในภาคอุตสาหกรรมหรือระบบเศรษฐกิจดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นแรงงานไร้ฝีมือ ขาดอำนาจต่อรองกับนายจ้าง ไม่มีกฎหมายคุ้มครอง เนื่องจากเข้าประเทศผิดกฎหมาย²

ข้อมูลจากกรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน (2557) ระบุว่าปี 2556 ร้อยละ 2.96 ของผู้มีงานทำเป็นแรงงานต่างด้าว หมายความว่า ผู้มีงานทำทุก 100 คนจะมีการจ้างแรงงานต่างด้าวประมาณ 3 คน อัตราการจ้าง แรงงานจาก 3 สัญชาติ ได้แก่ เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา คิดเป็นร้อยละ 0.32 และอัตราการจ้างงานแรงงานต่างด้าวมีฝีมือ มีร้อยละ 2.64 ถ้าพิจารณาในช่วงปี 2550-2556 จะพบว่า ปี 2554 มีอัตราการจ้างแรงงานต่างด้าวย้อยละ 4.47 ซึ่งสูงที่สุดในรอบช่วงปี 2550-2556 และเช่นเดียวกับอัตราการจ้างงานแรงงานมีฝีมือมีร้อยละ 4.14 (แผนภาพที่ 7.1)



แผนภาพที่ 7.1 อัตราการจ้างแรงงานต่างด้าวมีฝีมือ และอัตราการจ้างแรงงานต่างด้าว 3 สัญชาติ

ต่อจำนวนผู้มีงานทำทั้งหมด พ.ศ. 2550-2556

ที่มา: กรมการจัดหางาน กระทรวงแรงงาน (2557)

รูปแบบการย้ายถิ่นของประชากรแรงงาน คือการย้ายถิ่นบริเวณรอยต่อชายแดน โดยเฉพาะชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน การเคลื่อนย้ายแรงงานในบริเวณนี้มีปริมาณเพิ่มขึ้น อย่างต่อเนื่องและรวดเร็ว สาเหตุเกิดจากการเติบโตทางเศรษฐกิจที่รวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาเศรษฐกิจ ภาคอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกของประเทศไทย ที่ต้องการแรงงานในทุกภาคการผลิต โดยเฉพาะอุตสาหกรรม สิ่งทอและประมง นอกจากการเติบโตทางเศรษฐกิจแล้ว ปัจจัยทางด้านความมั่นคงทางการเมืองภายในประเทศ ที่ไม่มีเสถียรภาพและความยากจน โดยเฉพาะเมียนมาและกัมพูชา เป็นองค์ประกอบที่สำคัญอย่างยิ่ง ที่ส่งผลกระทบ โดยตรงต่อสถานการณ์การย้ายถิ่นของประชากรในอนุภูมิภาคนี้ ข้อมูลจาก IOM (2000) ระบุว่า ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางรับผู้ย้ายถิ่นถึง 1.5-2 ล้านคน ที่เป็นผู้ย้ายถิ่นไม่ประจำ ไม่นับรวมผู้ลี้ภัยเนื่องจากความไม่สงบทางการเมืองอีกราว 150,000 คน

² มาเลเซียมีการผ่อนผันระเบียบปฏิบัติการเข้าประเทศระหว่างประเทศคู่เจรจา เช่น ข้อตกลงการเข้าเมืองสำหรับแรงงาน เกษตรกรรมชายแดน แรงงานย้ายถิ่นต้องมีเอกสารแสดงสถานะ (Border Pass) ที่มีอายุใช้งาน 6 เดือน และสามารถเดินทาง เข้าประเทศได้ในระยะทางไม่เกิน 25 กิโลเมตร ปัญหาการค้าชายแดน และแรงงานชายแดน เป็นสาเหตุหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อ ความปลอดภัยในชีวิต ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการย้ายถิ่นแบบไม่ประจำ ผู้ย้ายถิ่นส่วนใหญ่จึงเข้าชายแดนเป็นผู้ใช้เมืองผิดกฎหมายและตกเป็นเหยื่อของการข่มขู่ และการต่อรองของนายหน้าหางาน หรือแม้แต่เจ้าหน้าที่ของรัฐ (Harima. 2012)

7.5.2 ผลกระทบจากการย้ายถิ่นฐานของแรงงาน

การพัฒนาสาธารณูปโภคเป็นปัจจัยสำคัญในการเคลื่อนย้ายแรงงานไร้ฝีมือ เพื่อสนองตอบความต้องการแรงงานราคาถูกโดยเฉพาะการค้า บริเวณรอยต่อชายแดน การลักลอบเข้าเมืองโดยผิดกฎหมายจะทำให้สะดวกมากขึ้น ปัญหาที่ตามมาคือ นายหน้า ห้างานหรือเจ้าหน้าที่ภาครัฐเรียกเก็บผลประโยชน์เพื่อเป็นค่าคุ้มครอง ถูกเอาเปรียบค่าแรง โดยเฉพาะแรงงานเด็ก เยาวชน และสตรี ผลกระทบด้าน ยาเสพติด อาชญากรรม และโรคระบาด ที่จะเกิดขึ้นจากการเคลื่อนย้ายแรงงาน อุปสรรคที่สำคัญในการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพคือ การประมวลสถิติหรือข้อมูลการย้ายถิ่นนับเป็นข้อจำกัดที่สำคัญในการศึกษารูปแบบและปริมาณการเคลื่อนย้าย ปัญหาการมีเอกสารแสดงตนของแรงงานย้ายถิ่น โดยเฉพาะการเข้าเมืองที่ผิดกฎหมาย การบันทึกข้อมูล รวมทั้งการคาดประมาณจำนวนผู้ย้ายถิ่น เมื่อมีประเด็น กฎหมายเข้ามาเกี่ยวข้องกับการเข้าประเทศปลายทาง จะส่งผลกระทบถึงเรื่องอื่นๆ ด้วย เช่น การทำธุรกรรม ส่งเงินกลับประเทศโดยผ่านระบบการเงินปกติ

7.5.3 ข้อเสนอแนะ

เร่งปรับปรุงการบริหารจัดการแรงงานข้ามชาติให้เป็นระบบ ทั้งการจัดระเบียบแรงงานไร้ฝีมือการดึงดูดแรงงานที่มีความรู้และทักษะ สูงเข้ามาทำงานในประเทศการพัฒนาฐานข้อมูลของแรงงานข้าม ชาติให้มีประสิทธิภาพและนำไปใช้ในการบริหารจัดการแรงงานได้อย่าง เป็นรูปธรรมรวมทั้งการจัดบริการทางสังคมให้กับแรงงานข้ามชาติตาม ความเหมาะสม และเป็นธรรม พัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดนให้มีบทบาท การเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งพื้นที่ เศรษฐกิจชายแดนที่พัฒนาต่อเนื่องและพื้นที่ใหม่ โดยเฉพาะการพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งระบบโลจิสติกส์ มาตรฐาน การให้บริการและ อำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดน ชีตความสามารถของบุคลากร และผู้ประกอบการ ท้องถิ่นเพื่อสนับสนุนการพัฒนาการค้าการลงทุน การท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงและมีมาตรการรองรับที่เหมาะสมต่อผลกระทบ เข้าสู่ประเทศโดยส่วนรวมอันอาจเกิดจากการเคลื่อนย้ายแรงงานจาก ประเทศเพื่อนบ้าน การขนย้ายยาเสพติดและสิ่งผิดกฎหมายข้ามแดน เข้าสู่พื้นที่อื่นๆของประเทศ ทั้งนี้ในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดน จะต้องคำนึงถึง ศักยภาพด้านกายภาพเศรษฐกิจสังคมและวัฒนธรรม ของพื้นที่ มีแผนบูรณาการด้านการบริหารจัดการและพัฒนาด้าน แรงงานเพื่อการใช้ประโยชน์ร่วมกันระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคต่างๆ และความ สอดคล้องกับ แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระหว่างประเทศตาม แผนแม่บทการเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน และยุทธศาสตร์ใน ภาพรวมอื่นๆ

ภาคผนวก ก

บทความสำหรับเผยแพร่

ภาคผนวก ก

บทความเผยแพร่สำหรับผู้ปฏิบัติงานวิจัยไปใช้ประโยชน์

จากการศึกษาข้อมูลแหล่งปฐมภูมิและทุติยภูมิ และดำเนินการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และนำเสนอแบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการดำเนินการของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนและเขตอุตสาหกรรมส่งออก ซึ่งข้อมูลดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย เช่นผู้ประกอบการหน่วยงานภาครัฐและเอกชน โดยมีรายละเอียดบทความสำหรับการเผยแพร่ที่ดำเนินการศึกษาในจังหวัดสงขลา มุกดาหาร และ นครพนม ดังนี้

1. บทนำ

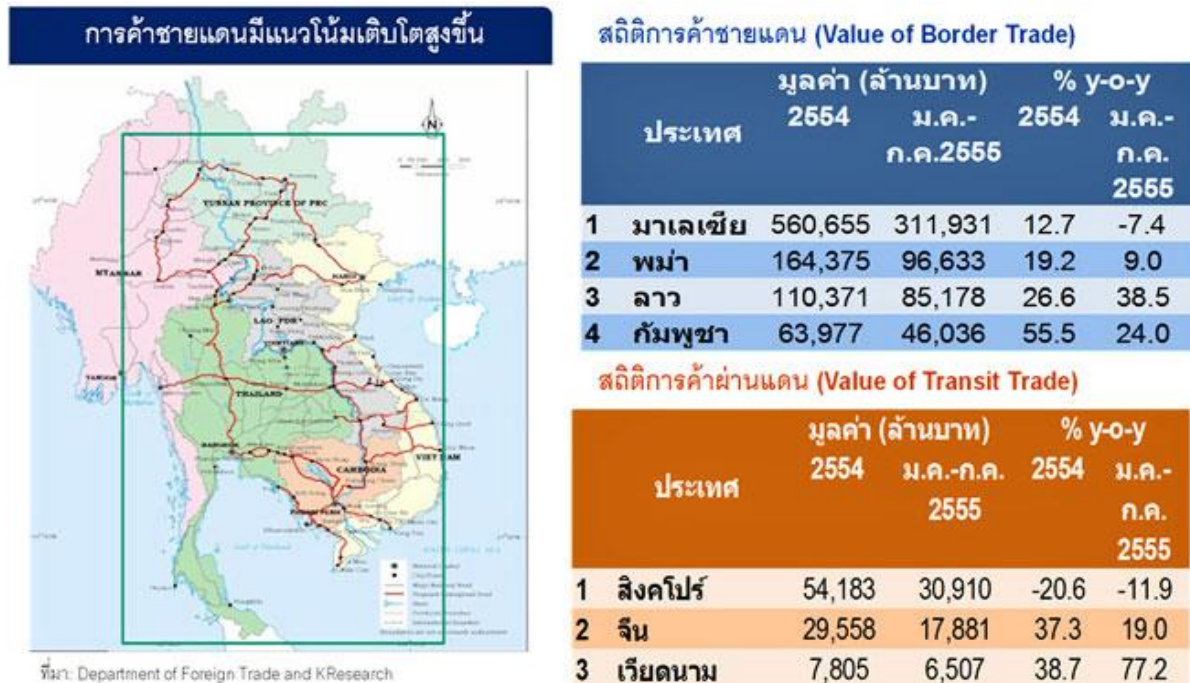
ประเทศไทยและประเทศสมาชิกอาเซียนรวมทั้งสิ้น 10 ประเทศ มีข้อตกลงร่วมกัน เพื่อจัดข้อจำกัดด้านขอบเขตทางภูมิศาสตร์ระหว่างกันในอาเซียน โดยการรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียนประกอบด้วย 3 ส่วน คือ ประชาคมความมั่นคงอาเซียน ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียนและประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) นั้นต้องดำเนินการให้เกิดเป็นรูปธรรมภายในปี 2558 เพื่อให้ประเทศสมาชิกสามารถเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานที่มีทักษะและเงินทุนได้อย่างเสรี ซึ่งจะช่วยให้ขอบเขตการค้าการลงทุนมีการขยายตัวสู่ประชาคมซึ่งมีประชากรมากกว่า 600 ล้านคน ทุกประเทศในประชาคมต่างมีโอกาสขยายตัวทางเศรษฐกิจและธุรกิจการค้าอย่างมหาศาล มีโอกาสเลือกใช้ทรัพยากรทั้งวัตถุดิบและแรงงานในประเทศสมาชิกได้อย่างคุ้มค่า ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสามารถแข่งขันได้และสามารถสร้างอำนาจในการเจรจาต่อรองของอาเซียนในเวทีโลก การก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของประเทศไทยคนไทยและภาคธุรกิจทุกแขนงต้องตื่นตัวและเรียนรู้ภาษา วัฒนธรรมตลอดจนวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของเพื่อนบ้านในกลุ่มอาเซียนด้วยกันให้มากขึ้นซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของการเตรียมความพร้อมในการก้าวเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในอนาคต ซึ่งประเทศไทยมีโอกาสและข้อได้เปรียบเพื่อนบ้านในกลุ่มประเทศอาเซียนด้วยกันอย่างมาก

โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าชายแดน ซึ่งมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้นเมื่อมีการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค โดยมีไทยตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ช่วยสนับสนุนให้ไทยมีบทบาทในการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับเส้นทางสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคหรือที่รู้จักในนามของ GMS Economic Corridors (ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง) เป็นโครงการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการค้า การลงทุนทั้งในภาคอุตสาหกรรมบริการ และเกษตรกรรมระหว่างประเทศ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ดังกล่าวให้ดีขึ้นจากการมีงานทำ อันเนื่องมาจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในพื้นที่นั้นสำหรับเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคนี้เชื่อมต่อระหว่างเมืองสำคัญในกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งประกอบด้วย 6 ประเทศคือ ไทย จีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) เวียดนาม กัมพูชา ลาว และพม่า สำหรับเส้นทางคมนาคมที่พัฒนาตามแผน GMS Economic Corridors แบ่งออกเป็น 3 ส่วนใหญ่ๆ ตามภูมิภาค ได้แก่

- North-South Economic Corridor (พื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้) เส้นทางเชื่อมโยงประเทศจีน-พม่า-ลาว-ไทยโดยเส้นทางนี้จะเน้นการเชื่อมต่อจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) เข้ากับไทยผ่านถนนในแนวเหนือ-ใต้และสามารถลงไปสู่มาเลเซียและสิงคโปร์
- East-West Economic Corridor (พื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก) เส้นทางเชื่อมโยงประเทศพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนามโดยเป็นการเชื่อมระหว่างสองมหาสมุทรคือมหาสมุทรแปซิฟิกทางตะวันออกและมหาสมุทรอินเดียทางตะวันตก

- Southern Economic Corridor (พื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้) เส้นทางเชื่อมโยงประเทศไทย-กัมพูชา-เวียดนาม

ทั้งนี้ ภายหลังจากที่เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเหล่านี้ได้มีการพัฒนาให้เสร็จเป็นรูปธรรมมากขึ้นนั้น กิจกรรมทางเศรษฐกิจตามแนวการค้าชายแดน ที่มีเส้นทางเหล่านี้พาดผ่านก็มีปริมาณการขนส่ง และกิจกรรมเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องด้านอื่นเพิ่มขึ้นแสดงดังแผนภาพที่ ก1



แผนภาพที่ ก1 เส้นทางเชื่อมโยงภูมิภาคและภาพรวมของการค้าชายแดนและผ่านแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

อย่างไรก็ดี ในหลายๆ จุดการค้าชายแดนแม้ว่าจะไม่ได้อยู่ในแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงก็มีความคึกคักเช่นกัน ปัจจัยที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือการดำเนินการของแต่ละประเทศตามกรอบความตกลงเพื่อมุ่งสู่การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ทั้งนี้ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจดังกล่าว นอกจากจะช่วยขยายการค้าภายในภูมิภาคแล้ว ยังก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจหลายประเภทตามมา อาทิ ธุรกิจท่องเที่ยว ธุรกิจส่งสาริมทรัพย์ ธุรกิจโลจิสติกส์ และธุรกิจค้าปลีก เป็นต้น และไม่เพียงแต่เฉพาะจังหวัดชายแดนเท่านั้นแล้ว กิจกรรมทางเศรษฐกิจยังขยายไปยังจังหวัดข้างเคียงอีกด้วย จึงอาจกล่าวได้ว่าการค้าชายแดนเป็นเครื่องบ่งชี้ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและสนับสนุนความเป็นอยู่ของประชากรในพื้นที่ให้ดีขึ้น หากสถานการณ์เป็นเช่นนี้ตลอดไป ส่งผลให้ช่องว่างหรือความเหลื่อมล้ำของประชากรลดน้อยลง นอกจากนั้นภาครัฐยังมีแผนการขยายและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการรองรับปริมาณการค้าระหว่างประเทศกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นจากการรวมเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ซึ่งการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวจะช่วยเสริมโอกาสในการขยายตลาดของธุรกิจไทย รวมทั้งกระตุ้นการลงทุนในพื้นที่ที่มีเส้นทางคมนาคมตัดผ่าน ส่งผลให้ไทยมีบทบาทสูงในด้านโลจิสติกส์และการกระจายสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ผ่านด่านชายแดนสำคัญที่กระจายตัวอยู่ตามขอบชายแดนในภาคต่างๆ ของไทย

ดังนั้นจึงควรให้มีการศึกษาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นและรองรับพฤติกรรมของสินค้าในระบบโซ่อุปทานของสินค้าที่สำคัญในการขนส่งสินค้าผ่านแดนบริเวณจุดผ่านแดน การวางยุทธศาสตร์การพัฒนามีประสิทธิภาพ โดยมีงานวิจัยที่แสวงหาแนวทางการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนและแบบจำลองทางธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมการดำเนินการของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนจะช่วยกระตุ้นการค้าชายแดน สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับไทยในฐานะที่เป็นผู้ผลิตผู้ส่งออกที่สำคัญไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้เป็นอย่างดีมีประสิทธิภาพ

2. วิธีการวิจัย

จากบทนำข้างต้นแสดงถึงแนวคิดการวิจัยนำไปสู่วัตถุประสงค์หลักของการศึกษา เพื่อศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และนำเสนอแบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการค้าและการดำเนินงานของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนและเขตอุตสาหกรรมส่งออก

จากวัตถุประสงค์ของการวิจัยและกรอบการวิจัยข้างต้นได้นำไปสู่ขั้นตอนการศึกษาวิจัยซึ่งแสดงกิจกรรมในการทำวิจัยนี้เป็นลำดับขั้นทั้งหมด 5 ขั้นตอน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ขั้นที่ 1 การสังเคราะห์องค์ความรู้ที่มีอยู่แล้ว โดยทำการศึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งต่าง ๆ เช่น จากตำรา รายงานการศึกษา ผลงานวิจัย และเอกสารที่เกี่ยวข้องต่างๆ ที่มีการจัดทำขึ้นในอดีต อินเทอร์เน็ต และจากหน่วยงานและสถาบันต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน

ขั้นที่ 2 การสำรวจภาคสนามที่พรมแดน คณะผู้วิจัยจะทำการสังเกตการณ์และเก็บข้อมูลที่ชายแดนสะเดาจังหวัดสงขลาและประเทศมาเลเซีย ชายแดนจังหวัดมุกดาหารจังหวัดนครพนมและประเทศลาว (ตามความจำเป็น)

ขั้นที่ 3 การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เมื่อคณะผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลภาคสนาม และประมวลผลการศึกษาเบื้องต้นแล้ว จะจัดการประชุมกลุ่มย่อยขึ้นอย่างน้อย 2 ครั้ง

ขั้นที่ 4 จัดทำบทวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยใช้การวิเคราะห์ ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Table Analysis)

ขั้นที่ 5 รวบรวมและจัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรูปแบบการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินการทางธุรกิจการค้าของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดน

3. การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน และความพร้อมของจังหวัดสงขลา มุกดาหาร และนครพนม

3.1 SWOT พื้นที่ด่านชายแดนสะเดา

จุดแข็ง (Strength)

- ปัจจุบันด้านศุลกากรสะเดาเป็นด่านที่มีปริมาณสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านเขตแดนทางบกสูงที่สุดในประเทศไทย
- ด้านสะเดาเป็นประตูทางใต้ของไทยบนแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) และตั้งอยู่บนเส้นทางที่สำคัญในการขนส่งสินค้าไปสู่ตลาดเอเชีย มีโครงข่ายการคมนาคมที่เชื่อมโยงทุกประเภท พร้อมพัฒนาไปสู่ระบบโลจิสติกส์ที่ครบวงจร
- เป็นช่องทางขนส่งหลักทางถนนและรางเชื่อมต่อมาเลเซีย สู่สิงคโปร์ และใกล้ท่าเรือปิ่นังและท่าเรือกลางของประเทศมาเลเซีย
- บริเวณรอบๆพื้นที่เป็นตลาดเชื่อมโยงระหว่างผู้ซื้อมาเลเซียและผู้ส่งออกฝั่งไทยกับผู้ผลิตต่างๆของประเทศไทย อยู่ใกล้พื้นที่อุตสาหกรรมหนัก อุตสาหกรรมยางพารา และอุตสาหกรรมฮาลาลของประเทศมาเลเซียรวมถึงเป็นแหล่งผลิตและแปรรูปยางพาราที่สำคัญของประเทศไทย อีกทั้งเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมยางพารา ผลิตภัณฑ์อาหารทะเล

จุดอ่อน (Weakness)

- เนื่องจากมีปริมาณนำเข้าและส่งออกสินค้าผ่านด่านสะเดาเป็นจำนวนมากทำให้เกิดปัญหาด้านความแออัดของพื้นที่บริเวณด่าน ทำให้ไม่สามารถรองรับการบริการได้อย่างเพียงพอ ทั้งทางด้านการขนส่งสินค้า โลจิสติกส์ และการผ่านแดนของประชาชนทั้งสองประเทศ

- ผู้ส่งออกสินค้าของไทยจำนวนไม่น้อย ยังขาดความรู้ความเข้าใจในขั้นตอน และพิธีการทางศุลกากร จึงเกิดความล่าช้า เอกสารไม่ครบ ไม่เข้าใจภาษาอังกฤษ รวมถึงสินค้าบางชนิดไม่ได้คุณภาพ ไม่มีตราเครื่องหมายฮาลาล เป็นต้น
- การดำเนินงานเกี่ยวกับด่านศุลกากรที่มีความเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน โดยเฉพาะการของบประมาณของแต่ละหน่วยงานจะเป็นลักษณะแยกส่วนกัน ไม่ได้มีการของบประมาณในภาพรวมของโครงการเดียวกัน โดยบางหน่วยงานได้รับการจัดสรรงบประมาณ แต่บางหน่วยงานได้รับการจัดสรรงบประมาณที่ไม่เหมาะสม จึงก่อให้เกิดความไม่เป็นเอกภาพในการพัฒนา รวมทั้งการบริหารที่ไม่มีเอกภาพในการแก้ปัญหา

โอกาส (Opportunity)

- พื้นที่ติดต่อกับประเทศมาเลเซีย สามารถเชื่อมโยงการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว
- อยู่ใน 1 ใน 5 พื้นที่ชายแดนที่มีศักยภาพเหมาะสมที่รัฐบาลผลักดันให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก
- อยู่ในแผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ 3 ฝ่าย ได้แก่ อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT)
- รัฐบาลเล็งเห็นถึงความสำคัญในการก่อสร้างด่านศุลกากรแห่งใหม่และผลักดันในการขยายพื้นที่ด้านฯ

อุปสรรค (Threats)

- ปัญหาความไม่สงบของจังหวัดชายแดนภาคใต้ ทำให้ขาดความเชื่อมั่นในการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวของพื้นที่ รวมถึงการตัดขาดของเส้นทางในการขนส่งสินค้า
- การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยผ่านแดนเข้าประเทศมาเลเซียนั้น มีอุปสรรคขั้นตอนลำบากและยุ่งยากกว่าการนำเข้าสินค้าจากประเทศมาเลเซียเนื่องจาก รัฐบาลมาเลเซียป้องกันมิให้ยาเสพติดและสิ่งผิดกฎหมายเข้าสู่ประเทศมาเลเซีย

3.1.1 การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาคจังหวัดสงขลา (Macro Environment Analysis)

การวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพารา ประกอบด้วย การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาค (Macro Environment Analysis) โดยใช้วิเคราะห์ PEST Analysis โดยองค์ประกอบการวิเคราะห์ประกอบด้วย

1) การวิเคราะห์เชิงนโยบาย (Politics: P)

- ภาครัฐได้มีนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตผลทางการเกษตรโดยให้มีการให้ความสำคัญกับการนำเอาผลผลิตทางการเกษตรเข้าสู่กระบวนการแปรรูปในระดับอุตสาหกรรม เพื่อเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่ม เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยมีการส่งออกผลผลิตทางการเกษตรส่วนใหญ่ในรูปของวัตถุดิบหรือผลผลิตที่มีการแปรรูปขั้นต้นที่มีมูลค่าต่ำ อาทิ การสนับสนุนให้มีการนำเอาผลผลิตยางพาราที่ได้ เข้าสู่กระบวนการแปรรูปในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยางเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและส่งออกทดแทนการส่งออกในรูปของยางแท่งและวัตถุดิบขั้นต้นที่มีมูลค่าต่ำ โดยมีการดำเนินโครงการหลายโครงการผ่านองค์การสวนยาง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ อาทิเช่น
 - โครงการพัฒนาตลาดและแปรรูปยางเพื่อเพิ่มมูลค่าตามนโยบายของรัฐบาล
 - โครงการก่อสร้างโรงงานต้นแบบเพื่อเพิ่มมูลค่าด้านยางพารา
 - โครงการบริหารจัดการศูนย์เครือข่ายถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านยางพาราครบวงจร (กิจกรรมที่ 1 เชื่อมโยงเครือข่าย)
 - โครงการบริหารจัดการศูนย์เครือข่ายถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านยางพาราครบวงจร (กิจกรรมที่ 2 เผยแพร่ความรู้)

- โครงการบริหารจัดการศูนย์เครือข่ายถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านยางพาราครบวงจร (กิจกรรมที่ 3 ศูนย์เรียนรู้)
- คณะรัฐมนตรีมีมติรับทราบ เห็นชอบ และอนุมัติ ตามมติคณะกรรมการนโยบายยางธรรมชาติ (กยณ.) ครั้งที่ 3/2557 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2557 รับทราบแนวทางการบริหารจัดการยางขององค์การสวนยาง และเห็นชอบการดำเนินงานตามโครงการ 4 โครงการดังต่อไปนี้
 - โครงการสร้างมูลค่าภัณฑ์กันชนรักษาเสถียรภาพราคายาง
 - โครงการชดเชยรายได้แก่เกษตรกรชาวสวนยาง
 - โครงการสนับสนุนสินเชื่อเกษตรกรชาวสวนยางรายย่อยเพื่อประกอบอาชีพเสริม
 - โครงการสนับสนุนสินเชื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนแก่ผู้ประกอบการยาง

2) การวิเคราะห์ภาพรวมเชิงเศรษฐกิจ (Economics: E)

- รายงานแนวโน้มเศรษฐกิจโลก (Global Economic Prospects-GEP) จัดพิมพ์โดยธนาคารโลกรายงานว่า หลังจากที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจในปี 2557 เป็นที่น่าผิดหวัง แต่ปี 2558 นี้แนวโน้มจะดีขึ้น ประเทศกำลังพัฒนาจะเติบโตมากขึ้นในปีนี้ ส่วนหนึ่งเกิดจากราคาน้ำมันดิบลดลง เศรษฐกิจของสหรัฐฯ ที่แข็งแกร่งขึ้น อัตราดอกเบี้ยที่ยังคงอยู่ในระดับต่ำ และความผันผวนที่น้อยลงของเศรษฐกิจประเทศตลาดเกิดใหม่ที่มีขนาดใหญ่ ในปี 2557 เศรษฐกิจโลกขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 2.3 และคาดการณ์ว่าเศรษฐกิจโลกในปี 2558 นี้จะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3 ในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 3.3 โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจของสหรัฐฯ และอังกฤษมีแนวโน้มฟื้นตัวเนื่องจากตลาดแรงงานฟื้นตัวและนโยบายทางการเงินยังคงผ่อนคลาย ในทางกลับกันประเทศในแถบยุโรปและญี่ปุ่นได้มีการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจอย่างค่อยๆคืบคลาน เนื่องจากผลของภาวะวิกฤติทางการเงินที่ยังคงมีอยู่ ส่วนจีนกำลังชะลอเศรษฐกิจอย่างระมัดระวัง คาดว่าเศรษฐกิจจีนจะชะลอตัวลงแต่ยังคงเติบโตอย่างแข็งแกร่งในระดับร้อยละ 7.1 ต่อปี (จากร้อยละ 7.4 ในปี 2557) และอยู่ที่ร้อยละ 7 ในปี 2559 สำหรับเศรษฐกิจไทยในปี 2558 สำนักงานเศรษฐกิจการคลังคาดว่า เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มขยายตัวในอัตราเร่งขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 4.1 (โดยมีช่วงคาดการณ์ที่ร้อยละ 3.6 – 4.6)
- ปัจจัยพื้นฐานที่กำหนดราคายางพาราคือความต้องการใช้ (อุปสงค์) และปริมาณผลผลิต (อุปทาน) โดยปริมาณการใช้ยางของโลกจะขึ้นกับภาวะเศรษฐกิจโลกโดยปัญหาเศรษฐกิจของสหภาพยุโรปและสหรัฐอเมริกาส่งผลให้ปริมาณการใช้ยางเพิ่มขึ้นน้อยกว่าการเพิ่มขึ้นของพื้นที่เพาะปลูกยาง
- ในปี 2013 จีนมีปริมาณการผลิตยางพาราธรรมชาติประมาณ 8.56 แสนตัน ในขณะที่เดียวกัน พื้นที่ปลูกยางพาราในประเทศจีนเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากอุตสาหกรรมรถยนต์เติบโตอย่างรวดเร็ว โดยแหล่งผลิตของจีนคือมณฑลไห่หนานและหยุนหนาน นอกจากนี้จีนกำลังเร่งลงทุนเพาะปลูกยางพาราในประเทศเพื่อนบ้านของประเทศไทย เช่น ลาว กัมพูชา และเวียดนาม โดยผลผลิตยางพาราที่จีนลงทุนเพาะปลูกในตอนเหนือของลาว ได้เริ่มออกสู่ตลาดและส่งออกไปยังจีนแล้ว
- การส่งออกยางพาราแปรรูปในอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ยาง ถือเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับวัตถุดิบจากภาคการเกษตร ซึ่งมูลค่าเพิ่มหรือรายได้ที่เกิดขึ้นนั้นจะกระจายไปสู่เกษตรกรและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง อันจะส่งผลดีต่อสถานะเศรษฐกิจโดยรวม เนื่องจากยางพารา เป็นผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรที่มีความเชื่อมโยงสายโซ่อุปทานการผลิตตั้งแต่ระดับต้นน้ำ (ภาคการเกษตร) ไปจนถึงระดับกลางน้ำและปลายน้ำ (ภาคอุตสาหกรรมและการค้า) ซึ่งเป็นปัจจัยในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวมทั้งในระดับท้องถิ่นและในระดับประเทศ

- อย่างไรก็ตามการขาดความเชื่อมโยงของห่วงโซ่อุปทาน และการรวมกลุ่มเครือข่ายในลักษณะของ คลัสเตอร์ ยังเป็นปัญหาสำคัญของการดำเนินงานของทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจในอุตสาหกรรมเกษตร โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมยางพาราของไทย อันส่งผลให้เกิดปัญหาการขาดประสิทธิภาพใน กระบวนการผลิตนับตั้งแต่การผลิตวัตถุดิบ การแปรรูปในระดับอุตสาหกรรมและการวางแผนการตลาดที่ ยังขาดความสอดคล้องในการดำเนินงาน รวมถึงปัญหาการขาดการกำหนดมาตรฐานสินค้าร่วมกันระหว่าง ผู้ประกอบการและผู้บริโภคในระดับต่างๆ ซึ่งปัญหาดังกล่าวส่วนหนึ่งเกิดจากลักษณะการดำเนินธุรกิจโดย รวมของประเทศที่มีผู้ประกอบการรายย่อยเป็นจำนวนมาก และขาดการรวมกลุ่มเพื่อกำหนดทิศทางการ พัฒนาร่วมกันทั้งภายในกลุ่มของผู้ประกอบการธุรกิจประเภทเดียวกันและกลุ่มธุรกิจที่มีความเกี่ยวเนื่องกัน ในระบบโซ่อุปทาน

3) การวิเคราะห์เชิงสังคมวัฒนธรรม (Socio-culture: S)

ในอดีตนั้นยางพาราเป็นผลิตผลทางการเกษตรที่ทำให้เกิดการสร้างงานและอาชีพในชนบท และสามารถช่วยลดและ แก้ปัญหาการเคลื่อนย้ายของแรงงานจากชนบทไปสู่สังคมเมือง และส่งผลให้เกิดความเข้มแข็งของชุมชน แต่อย่างไรก็ตามจาก ปัญหาราคายางตกต่ำ ทำให้เกิดผลกระทบต่อชาวสวนยางพาราเป็นอย่างมาก นอกจากนี้ยังมีต้นทุนที่สูงในส่วนของการแบ่ง ค่าตอบแทนระหว่างเจ้าของสวนยางกับลูกจ้างที่กรีดยางซึ่งเมื่อราคายางตกต่ำ รายได้ก็ไม่คุ้มกับรายจ่ายที่เกิดขึ้น ซึ่งปัจจุบันเริ่มมี ชาวสวนยางเริ่มขายสวนของตนเอง ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาสังคมอื่นๆตามมา

4) การวิเคราะห์เชิงเทคโนโลยี (Technology: T)

การพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับ ยางพารา ปัจจุบันการพัฒนาของเทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม ยางพาราสามารถเพิ่มประสิทธิภาพและ คุณภาพของการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมได้เป็นอย่างมาก โดยประเทศไทย ได้มีการดำเนินการในด้านต่างๆ เพื่อยกระดับ กระบวนการผลิตของอุตสาหกรรมยางพาราให้มีการใช้ประโยชน์จาก เทคโนโลยีและนวัตกรรมการผลิตที่ทันสมัย ซึ่งจะเป็นผล ดีต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตรและนำไปสู่ การเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมเกษตรในอนาคต หลายโครงการ เช่น โครงการก่อสร้างโรงงานต้นแบบเพื่อเพิ่มมูลค่าด้านยางพารา และ โครงการบริหารจัดการศูนย์เครือข่าย ถ่ายทอดเทคโนโลยีด้านยางพาราครบวงจร เป็นต้น

3.2 SWOT พื้นที่ด้านชายแดนจังหวัดมุกดาหาร

จุดแข็ง (Strength)

- จังหวัดมุกดาหารมีข้อได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ โดยเป็นเมืองหน้าด่านด้านตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนที่มีความสำคัญด้านการค้าและการลงทุน
- เป็นประตูสู่ประเทศอินโดจีน โดยมีที่ตั้งอยู่บนแนวเส้นทางเชื่อมโยงตามโครงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวระเบียง ตะวันตก-ตะวันออก (East West Economic Corridor : EWEC)
- จังหวัดมุกดาหารมีทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่คงความอุดมสมบูรณ์ เช่น ป่า ไม้อุทยานแห่งชาติ แม่น้ำโขง
- จังหวัดมุกดาหารมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน อันได้แก่ มีสะพาน ข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) และด่านศุลกากรที่มีมาตรฐาน
- แรงงานไทยมีจุดเด่นในเรื่องทักษะ และการทำงานที่ต้องอาศัยความละเอียดและความคิดสร้างสรรค์
- บริเวณด้านชายแดนมุกดาหารมีกิจกรรมที่ส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้แก่ ตลาดอินโดจีนริมแม่น้ำโขง

จุดอ่อน (Weakness)

- แรงงานในจังหวัดมุกดาหารมีจำนวนน้อยเนื่องจากนิยมย้ายถิ่นฐานไปทำงานในเมืองหลวงและปริมณฑล
- เกษตรกรในจังหวัดมุกดาหารยังขาดความรู้ในการนำเทคโนโลยีใช้ในการเพิ่มผลผลิต และขาดการจัดสวัสดิการที่ดี
- ป่าไม้และทรัพยากรธรรมชาติมีแนวโน้มลดลง จากการบุกรุกทำลาย
- ทั้งมุกดาหารและสปป.ลาว มีการลักลอบขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยส่วนใหญ่เป็นการค้าอนุกระบ
- ทั้งมุกดาหารและสปป.ลาวมีปัญหาการลักลอบเข้าเมือง สินค้าหนีภาษี ของผิดกฎหมาย ตลอดจนยาเสพติดตามแนวชายแดน รวมถึงปัญหาแรงงานต่างด้าว
- ประชากรในมุกดาหารส่วนใหญ่ประสบปัญหาความยากจน และการเข้าถึงการบริการสาธารณสุขยังไม่ทั่วถึงทุกพื้นที่
- ประชากรส่วนใหญ่ยังคงมีระดับการศึกษาต่ำ

โอกาส (Opportunity)

- การเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 2 ระหว่างจังหวัดมุกดาหารและสะหวันนะเขดนั้นจะช่วยส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาวมากยิ่งขึ้น
- ข้อตกลงด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนระหว่าง ไทย-ลาว-เวียดนาม (CBTA) สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งในอนุภูมิภาค เป็นการเปิดโอกาสด้านการค้า การลงทุน
- มีการสถาปนาความสัมพันธ์เมืองแฝดสามระหว่าง มุกดาหาร - สะหวันนะเขด (ลาว) – กวางตริ (เวียดนาม) เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์และความร่วมมืออันดีในหลายด้าน
- นโยบายการเปิดเสรีทางการค้ากับจีน และประเทศภูมิภาคอินโดจีน จะเป็นแหล่งกระจายสินค้าทางการเกษตร

อุปสรรค (Threats)

- ขาดการสนับสนุนและผลักดันนโยบายด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านอย่างจริงจังและต่อเนื่อง
- ข้อจำกัดด้านนโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบระหว่างประเทศที่ยุ่ยากซับซ้อน ไม่เอื้ออำนวยต่อการค้า การลงทุน
- หลักเกณฑ์การติดต่การค้าขายของประเทศเพื่อนบ้านไม่แน่นอนและชัดเจน รวมทั้งขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรมีปัญหาด้านกฎหมาย ขั้นตอน ระเบียบ เงื่อนไขไม่เป็นสากล ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการค้าขายระหว่างจังหวัดกับประเทศ สปป.ลาว เวียดนาม และจีน
- การขนส่งสินค้าจากจังหวัดมุกดาหารไปยังเวียดนามมีข้อจำกัดเรื่องการเดินรถด้วยพวงมาลัยซ้าย-ขวา และถนนบางเส้นทางในประเทศเวียดนามจำกัดความเร็ว ซึ่งทำให้การขนส่งสินค้ามีความล่าช้า และในสปป.ลาว ถนนบางเส้นทางยังคงเป็นถนนสองช่องทางการจราจรและชำรุดเสียหาย
- แรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานในจังหวัดมุกดาหารส่วนใหญ่ลักลอบเข้ามาในลักษณะที่ผิดกฎหมาย

3.2.1 การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาคจังหวัดมุกดาหาร (Macro Environment Analysis)

การวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพารา ประกอบด้วย การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาค (Macro Environment Analysis) โดยใช้วิเคราะห์ PEST Analysis โดยองค์ประกอบการวิเคราะห์ประกอบด้วย

1) การวิเคราะห์เชิงนโยบาย (Politics: P)

- ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมการเพิ่มผลผลิต เพื่อเพิ่มมูลค่าเพิ่มผลผลิตภาคการเกษตรและเป็นการเพิ่มรายได้ให้แก่เกษตรกร และเน้นให้มีการแปรรูปผลผลิตภาคการเกษตรเข้าสู่กระบวนการในระดับอุตสาหกรรม เนื่องจากการลงทุนและการประกอบการภาคอุตสาหกรรมของจังหวัดมุกดาหารมีการขยายตัวอย่าง

ต่อเนื่องและมั่นคง รวมทั้งการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการเกษตรและปัจจัยผลิตในระดับชุมชน เพื่อยกระดับการผลิต

- คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมีมติเห็นชอบพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการพัฒนาเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรก 5 พื้นที่ ซึ่ง 1 ใน 5 มีชายแดนจังหวัดมุกดาหารประกอบอยู่สำหรับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ 5 จังหวัดที่ประกาศแล้ว ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมการพัฒนาพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานรองรับ โดยจะเริ่มโครงการปี 2561 โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) จะให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งจะต้องยื่นขอ บีโอไอ ภายในปี 2560

2) การวิเคราะห์ภาพรวมเชิงเศรษฐกิจ (Economics: E)

- รายงานการผลิตจังหวัดมุกดาหาร การผลิตภาคเกษตร มีสัดส่วนร้อยละ 24.19 ของ GPP จังหวัดขยายตัวร้อยละ 10.69 จากที่ขยาย ตัวร้อยละ 3.05 ในปีที่ผ่านมาเนื่องจาก สาขาเกษตรกรรมฯ ขยายตัวร้อยละ 10.91 จากร้อยละ 4.78 ในปีที่ผ่านมาทั้งนี้เป็นผลจากกิจกรรมการปลูกพืชขยายตัวร้อยละ 15.45 เนื่องจากการขยายตัวของการปลูกข้าว อ้อยโรงงานและยางพารา สำหรับสาขาประมง ขยายตัวร้อยละ 7.20 จากที่หดตัวร้อยละ 17.75 ในปีที่ผ่านมา ซึ่งเพิ่มขึ้นจากการจับสัตว์น้ำจากแหล่งน้ำธรรมชาติเนื่องจากปริมาณน้ำใน แหล่งน้ำต่างๆ เพิ่มขึ้นทำให้ปริมาณการจับสัตว์น้ำได้เพิ่มขึ้นตามมา ภาคนอกเกษตร มีสัดส่วนร้อยละ 75.81 ของ GPP จังหวัดขยายตัวร้อยละ 8.21 เมื่อเทียบกับ ร้อยละ 5.77 ในปีที่ผ่านมา เป็นผลมาจากการขยายตัวของสาขาอุตสาหกรรมร้อยละ 17.53 โดยเฉพาะการผลิตผลิตภัณฑ์ยางพารา อุตสาหกรรมโรงสี และอุตสาหกรรมการผลิตน้ำตาล ซึ่งขยายตัวตามปริมาณผลผลิตของข้าว ยางพาราและอ้อยที่เพิ่มขึ้น สาขาการก่อสร้างขยายตัวร้อยละ 12.01 จากการก่อสร้างอาคารเพื่ออยู่อาศัยของเอกชนที่เพิ่มขึ้น สาขาบริการด้านอสังหาริมทรัพย์ฯ ขยายตัวร้อยละ 5.16 จากการขยายตัวของจำนวนครัวเรือนและการให้เช่าอาคารพาณิชย์ที่เพิ่มขึ้น สาขาบริหารราชการแผ่นดินฯ ขยายตัวร้อยละ 1.76 จากการบริหารราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาคและตำรวจ สาขาการศึกษาขยายตัวร้อยละ 5.48 ซึ่งเพิ่มขึ้นทั้งการศึกษาภาครัฐและเอกชน สาขาบริการด้านสุขภาพขยายตัวร้อยละ 18.18 จากการขยายตัวของโรงพยาบาลทั่วไปของรัฐมีจำนวนบุคลากรเพิ่มขึ้น สาขาบริการด้านชุมชนฯ และสาขาลูกจ้างในครัวเรือนส่วนบุคคลขยายตัวร้อยละ 12.95 และ 42.10 ตามลำดับ
- อุตสาหกรรมที่ขยายตัวสูงขึ้น ได้แก่อุตสาหกรรมการผลิตผลิตภัณฑ์ยางพารา ซึ่งขยายตัวตามปริมาณการผลิตยางพาราที่เพิ่มขึ้นประกอบกับมีผู้ประกอบการรายใหญ่เพิ่มขึ้น รวมถึงอุตสาหกรรมสินค้าพื้นบ้านอย่าง OTOP ซึ่งมีการขยายตัวตามปริมาณการจำหน่ายสินค้าประเภทของใช้ ของตกแต่ง ของที่ระลึก เป็นสำคัญ
- สำหรับการค้าขายทั้งในส่วนการค้าปลีก และค้าส่ง และการซ่อมแซม ซะล้อตัวลง จากในปีที่ผ่านมาเป็นผลจากการชะลอตัวของหมวดการขายปลีกซึ่งมาจากการชะลอตัวของการขายปลีกยานยนต์ ร้านขายของชำ และการลดลงของการขายปลีกรถจักรยานยนต์ และห้างสรรพสินค้า เนื่องจากผู้บริโภคระมัดระวังการใช้จ่ายเพิ่มขึ้น
- การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีด้านเศรษฐกิจและสังคมกับประเทศเพื่อนบ้าน อย่าง สปป.ลาว ที่เป็นหุ้นส่วนทางยุทธศาสตร์ เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนระหว่างประเทศ

3) การวิเคราะห์เชิงสังคมวัฒนธรรม (Socio-culture: S)

จังหวัดมุกดาหารเน้นให้คนเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ มีคุณภาพ มีศักยภาพ ความสามารถในการแข่งขันสู่สังคมและมีพื้นฐานความรู้ เพื่อเป็นการสร้างภูมิคุ้มกันทางวัฒนธรรม เชิดชูคุณค่าความเป็นไทย และสืบสานวัฒนธรรมพื้นเมือง รวมถึงการยกระดับฝีมือแรงงาน และผลิตแรงงานระดับฝีมือ เทคนิค และเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระดับ

สากล และเป็นการแก้ปัญหาหาเสพติดและลดอาชญากรรมในเชิงบูรณาการอย่างเป็นระบบ อีกทั้งจัดให้มีระบบการบริหารจัดการสถานะบุคคล ระบบการป้องกันการลักลอบเข้าออกเมือง และการจัดระเบียบแรงงานต่างด้าวที่มีประสิทธิภาพ

4) การวิเคราะห์เชิงเทคโนโลยี (Technology: T)

การพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของจังหวัดมุกดาหาร เนื่องจากนโยบายของรัฐมีการประกาศให้จังหวัดมุกดาหารเป็นเขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงการพัฒนาและเพิ่มมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรของจังหวัด แต่ทั้งนี้ทางจังหวัดก็ยังขาดการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตทางการเกษตรและอุตสาหกรรมแบบครบวงจร จึงควรจะต้องเร่งพัฒนาในจุดนี้ให้เพิ่มขึ้นเพื่อรองรับความต้องการของตลาดที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

3.3 SWOT พื้นที่จังหวัดนครพนม

จากการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคมทั้งภายในและภายนอกจังหวัด คณะผู้วิจัยจึงได้วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคต่อการพัฒนาจังหวัดไว้หลายข้อ ซึ่งสถานการณ์ในปัจจุบันทิศทางการพัฒนาจังหวัดเปลี่ยนไป เนื่องจากนโยบายรัฐบาล นโยบายการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ (Country Strategy) รวมถึงความต้องการของประชาชนในจังหวัด ประกอบกับจังหวัดนครพนมได้เปิดใช้สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม – คำม่วน) ทำให้กำหนดจุดยืนยุทธศาสตร์การพัฒนา (Positioning) เปลี่ยนจากเมืองกั้นชนหรือเมืองปิดกลายเป็นประตูสู่ประเทศเพื่อนบ้าน และจีนตอนใต้ที่สิ้นและสะดวกที่สุด โดยได้สรุปผลการวิเคราะห์ SWOT Analysis ไว้ดังนี้

จุดแข็ง (Strengths)

- มีจุดเด่นด้านสภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ อยู่บนปากทางที่สั้นและสะดวกที่สุดในการเชื่อมโยงภาคอีสานของไทยเข้ากับเขตเศรษฐกิจจีนตอนใต้ (หนานหนิงและกวางตุ้ง) โดยเส้นทางนี้จะเชื่อมผ่านเขตเศรษฐกิจสำคัญขนาดใหญ่ที่กำลังพัฒนา (Economic Node) ในภูมิภาคอินโดจีน อาทิ แหล่งทรัพยากรแร่ธาตุและแหล่งผลิตไฟฟ้าใน สปป.ลาว ตอนกลาง ท่าเรือน้ำลึกใหม่ในทะเลจีนใต้หวังอ่าวที่ลาวและเวียดนามให้ความสำคัญ เขตนิคมอุตสาหกรรมเหล็กกล้าเงินเยืองที่ได้หวั่นมาลงทุนกว่า 3 แสนล้านบาท เมืองวินห์มหานครขนาดใหญ่ในเวียดนามตอนกลาง และเมืองฮานอยเมืองหลวงของเวียดนาม โดยใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 3 เส้นทาง R8 R 12 ของลาว และ National Highway 1 (1A) ของเวียดนาม
- ลักษณะภูมิประเทศมีความอุดมสมบูรณ์เอื้อต่อการพัฒนาจังหวัดนครพนม ดังนี้
 - พื้นที่ส่วนใหญ่ของจังหวัดเป็นที่ราบริมน้ำโขง ด้านตะวันตกของจังหวัดคือเทือกเขาภูพาน เป็นต้นกำเนิดของแม่น้ำสาขาหลายสายที่ไหลลงสู่แม่น้ำโขงผ่านจังหวัดนครพนมก่อให้เกิดพื้นที่ลุ่มน้ำที่มีอุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายทางชีวภาพหลายแห่งที่สำคัญ อาทิ ลุ่มน้ำสงคราม ลุ่มน้ำยาม ลุ่มน้ำก่ำ ลุ่มน้ำอูน เป็นต้น
 - มีปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยมากกว่า 2,000 มิลลิเมตร/ปี (อันดับ 2 ของประเทศ)
 - มีศักยภาพการปลูกพืชคุณภาพสูงหลายชนิด อาทิ ข้าวหอมมะลิ 105 (ข้าวหอมมะลิชั้นคุณภาพดีเยี่ยม) ของนครพนมได้รับรางวัลชนะเลิศการแข่งขันระดับประเทศถึง 4 ปี นอกจากนั้นนครพนมมีพรมแดนติดกับแขวงคำม่วนและบลีคำไซของสปป.ลาว ซึ่งเป็นแขวงที่มีศักยภาพในการปลูกพืชเพื่อเป็นแหล่งวัตถุดิบที่ยังขาดแคลนของไทย อาทิ อ้อย มันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ยางพารา เป็นต้น และมีศักยภาพในด้านการประมงน้ำจืด
 - มีโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการคมนาคมที่ดีเอื้อความสะดวกด้านการติดต่อกับจังหวัดอื่นๆ และประเทศเพื่อนบ้านอาทิมีสนามบินนครพนม (สร้างมาตั้งแต่ในสมัยทหารอเมริกัน ทำให้มีลานบินขนาดใหญ่ มีสาย

- มีสถาบันทางสังคมที่เอื้อต่อการพัฒนาจังหวัดในระยะยาว อาทิ โครงการโรงพยาบาลศูนย์สุขภาพอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง มหาวิทยาลัยนครพนม วิทยาลัยพยาบาลบรมราชชนนีนครพนม วิทยาลัยการบิณนานาชาติ วิทยาลัยการท่องเที่ยว คณะเกษตรและเทคโนโลยี สถาบันภาษา รวมถึงศูนย์อนุรักษ์และพิพิธภัณฑส์ตว์น้ำจืดลุ่มน้ำโขง
- เป็นจังหวัดที่ได้รับการสำรวจพบว่า ประชาชนมีความสุขเป็นอันดับ 1 ของประเทศไทยถึง 2 ปีซ้อน (ปี 2555-2556 ที่มา : สำนักงานสถิติแห่งชาติ)
- มีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมที่มีลพิษต่ำเพื่อรองรับผลผลิตทางการเกษตร เช่น โรงงานแปรรูปผลิตภัณฑ์ปลา โรงงานแปรรูปข้าวโพดหวาน โรงสีข้าวขนาดใหญ่ โรงฆ่าสัตว์ที่ได้รับมาตรฐาน โรงงานยางแท่ง STR 20
- มีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว เช่น หมู่บ้านมิตรภาพไทย-เวียตนาม ประเพณีไหลเรือไฟ

- เศรษฐกิจท้องถิ่นในจังหวัดมีขนาดเล็กกว่าค่าเฉลี่ยของจังหวัดทั่วประเทศ โดยคิดเป็นร้อยละ 28 ของขนาดเศรษฐกิจเฉลี่ยจังหวัดทั่วประเทศ
- ประชาชนยากจนมีรายได้เฉลี่ยต่อคนต่อปีเท่ากับ 39,224 ต่อคนต่อปี อยู่ในเกณฑ์ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของประชาชนทั้งประเทศ คิดเป็นร้อยละ 31 ของ รายได้เฉลี่ยของประชาชนทั้งประเทศ มีสัดส่วนคนจนมากถึง 32% สูงเกินเกณฑ์เฉลี่ยระดับประเทศ
- แรงงานมีระดับผลิตภาพแรงงานต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ 3 เท่า มีสัดส่วนผู้อยู่ในระบบประกันสังคมต่ำกว่าภาคการเกษตรมีผลผลิตต่อไร่น้อย
- อัตราการลงทุนจากนักลงทุนภายนอกจังหวัดต่าง ๆ
- ขาดโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในระบบปฏิบัติการบางส่วนที่เอื้อต่อการพัฒนาความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ
- กฎระเบียบบางส่วนไม่เอื้อต่อการพัฒนาความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เช่น กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการผลักดันให้เกิดรถโดยสารและขนส่งสินค้าขนาดเล็ก 3 ประเทศ ไทย สปป.ลาว เวียดนาม
- ธุรกิจท้องถิ่นในจังหวัดได้รับประโยชน์จากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทยลาว 3 ในระดับที่ต่ำกว่าธุรกิจระดับประเทศ
- ด้านสาธารณสุข
 - ขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์ มีอัตราส่วนแพทย์ต่อประชากร 1:7,508 ขาดแพทย์สูงเป็นอันดับ 6 ของภาคอีสาน สูงเป็นอันดับต้นๆของประเทศ ค่าเฉลี่ยประเทศ 1:2,960
 - อัตราการตายจากโรคฉุกเฉินทางศัลยกรรม อายุกรรม และการส่งต่อผู้ป่วยอาการหนักสูง
 - ขาดอุปกรณ์การแพทย์สำหรับผู้ป่วยฉุกเฉินและอาการหนัก
- ด้านการศึกษาและคุณภาพทรัพยากรมนุษย์
 - เยาวชนมีมาตรฐานการศึกษาต่ำกว่าเกณฑ์เฉลี่ยของค่าเฉลี่ยทั้งประเทศ (โดยการวัดจาก O-Net และ GAT PAT ปี 2554)
 - แรงงานขาดทักษะฝีมือที่ตรงกับความต้องการของตลาดแรงงานทั้งในระดับจังหวัดและระดับประเทศ

- ผู้ประกอบการท้องถิ่นขาดทักษะและโอกาสในการพัฒนาธุรกิจเพื่อเข้าสู่การแข่งขันระหว่างประเทศ เช่น ทักษะด้านการจัดการ ด้านการสื่อสารภาษา โดยเฉพาะภาษาอังกฤษ ภาษาเวียดนาม ภาษาจีน และภาษาลาวบางส่วน
- เกษตรกรว่างงานนอกฤดูการทำงานสูง มีปัญหาการย้ายถิ่นของประชากรวัยทำงานเข้าสู่เมืองใหญ่
- ขาดการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่ดี มีการลดลงของพื้นที่ป่าไม้ ในระดับที่สูง เป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศ
- ประสิทธิภาพและการบริหารจัดการภาครัฐยังไม่ทั่วถึงและเพียงพอ ในประเด็นต่อไปนี้
 - มีปัญหาหาเสฟติดและการลักลอบสิ่งผิดกฎหมายตามแนวชายแดน
 - มีอัตราการเข้าถึงน้ำประปาและอินเทอร์เน็ตต่ำกว่าค่าเฉลี่ยประเทศ
 - ลำน้ำสำคัญๆ ในฤดูแล้งไม่สามารถเก็บกักน้ำไว้ใช้ประโยชน์ได้พื้นที่ชลประทานยังมีไม่เพียงพอต่อการปลูกข้าวนาปรัง/การเกษตรฤดูแล้ง
 - ขาดเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการต่างประเทศโดยตรง/วิเทศสัมพันธ์ที่ส่งเสริมการค้าชายแดน และการค้าระหว่างประเทศ ทำให้เกิดข้อเปรียบเทียบและมุมมองด้านลบเมื่อไปติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน
 - กฎหมายผังเมืองรวมจังหวัด/ผังพื้นที่เฉพาะไม่เหมาะสมและไม่ทันกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะประเด็นการปกป้องสิ่งแวดล้อมของเมืองและการรองรับการขยายตัวของการค้าชายแดน และการเกิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ

โอกาส (Opportunities)

- การเปิดใช้สะพานมิตรภาพ 3 ทำให้นครพนมเป็นเมืองท่าบนปากทางที่สั้นที่สุดในการเชื่อมโยงทางการค้าการลงทุนกับเขตเศรษฐกิจจีนตอนใต้ ผ่านเขตเศรษฐกิจขนาดใหญ่ของประเทศเพื่อนบ้านที่กำลังขยายตัวหลายแห่งของทั้งลาวและเวียดนาม ตามแนวเส้นทางหนานหนิง-นครพนม
- นโยบายการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และเขตกรอบความร่วมมือ GMS และนโยบายการพัฒนาประเทศและยุทธศาสตร์สำคัญของเพื่อนบ้านที่มีผลทางบวกต่อนครพนมที่สำคัญ คือ
 - นโยบาย “โจวซู่ตงเหมิง” (เดินออกสู่อาเซียน) ของจีน โดยมีการยกประเด็นการพัฒนาเส้นทาง นครพนม – หนานหนิง และเมืองฉงจั่ว ซึ่งเป็นเมืองหน้าด่านของการเข้าสู่จีนใต้ ได้ให้การสนับสนุนสิทธิพิเศษแก่จังหวัดนครพนมในด้านความร่วมมือทางด้านการค้า การลงทุน และอุตสาหกรรม
 - นโยบายพัฒนาเวียดนามตอนกลาง โดยมีโครงการสำคัญที่มีผลต่อจังหวัดนครพนม คือ การพัฒนาเขตนิคมอุตสาหกรรมถลุงเหล็กกล้าเซินเยืองซึ่งมีขนาดใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (SEA) มูลค่าการลงทุน 3 แสนล้านบาท และท่าเรือหุ่งอ้าง ซึ่งเป็นทางออกทะเลที่ใกล้ที่สุดของภาคอีสานที่บริเวณปลายสุดของถนนหมายเลข R12
 - ประเทศเพื่อนบ้าน (สปป.ลาว และ สส.เวียดนาม) มีนโยบายเปิดการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ และมีขยายตัวทางเศรษฐกิจในอัตราสูง
- รัฐบาลมีนโยบายที่เอื้อต่อโอกาสการพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัดนครพนม เช่น
 - การประกาศให้จังหวัดนครพนมอยู่ในพื้นที่เป้าหมายของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ
 - พ.ร.บ.ให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยจังหวัดนครพนมได้สถานีรถไฟรางคู่

- นโยบายสนับสนุนการทำเกษตรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green and Cool Agricultural Economy) การบริหารจัดการพื้นที่เกษตรกรรม (Zoning) การบริหารจัดการน้ำเพื่อการเกษตร และ Smart Farmer ของรัฐบาล
- นโยบายพัฒนา รพ.นครพนมให้เป็นโรงพยาบาลศูนย์สุขภาพแห่งอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงตามมติ ครม.สัญจร ที่จังหวัดอุดรธานี พ.ศ. 2555
- ประเทศเพื่อนบ้านมีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์และศักยภาพสูง
 - ประเทศเพื่อนบ้านทั้งสปป.ลาวและเวียดนามมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และวัฒนธรรมที่สมบูรณ์หลายแห่งขึ้นทะเบียนเป็นมรดกโลก
 - เวียดนามมีประชากรที่อยู่ในวัยทำงานและมีแรงงานอัตราค่าจ้างต่ำ
 - แขวงคำม่วนและแขวงบริคำไซของสปป.ลาว มีแหล่งแร่ธาตุและพื้นที่เพาะปลูกทางการเกษตรที่อุดมสมบูรณ์
- ประเทศเพื่อนบ้านขาดแคลนเทคโนโลยีและผู้เชี่ยวชาญด้านวิชาชีพพื้นฐานในการพัฒนาประเทศโดยเฉพาะบุคลากรทางการแพทย์และบุคลากรทางการศึกษา

อุปสรรค (Threats)

- ข้อจำกัดด้านนโยบาย กฎหมาย กฎระเบียบระหว่างประเทศ ที่ซับซ้อน ไม่เอื้อต่อการพัฒนาการค้าการลงทุน การท่องเที่ยว ปัญหาแรงกดดันที่สำคัญคือ
 - เส้นทาง R8 และ R12 ไม่อยู่ในกรอบความร่วมมือการขนส่งของประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS-CBTA)
 - ระเบียบ กฎเกณฑ์ และกฎหมายบางส่วนของประเทศ ไม่เอื้อต่อการผลักดันการให้บริการรถโดยสารและรถขนส่งสินค้า SMEs ระหว่าง 3 ประเทศ (ไทย สปป.ลาว เวียดนาม) เช่น การสัมปทานการเดินรถไทย กฎหมายการประกันภัยทางรระหว่างประเทศ
- ปัญหาความมั่นคงตามแนวเมืองชายแดน
 - ปัญหายาเสพติดข้ามฝั่ง สินค้าหนีภาษี ของผิดกฎหมาย อาชญากร และการลักลอบเข้าเมืองตามแนวชายแดน
 - การเกิดโรคติดต่อและโรคอุบัติใหม่ที่มาจกประเทศเพื่อนบ้าน
 - การมีบ่อนการพนันในประเทศเพื่อนบ้าน
 - การลักลอบค้าสุนัขและค้าสัตว์ป่าข้ามแดน
- ปัญหายักรธรรมชาติ
 - ปัญหาน้ำท่วมและภัยแล้ง ลุ่มน้ำสำคัญมีปริมาณน้ำฝนสูงแต่ขาดระบบการบริหารจัดการน้ำทำให้ไม่มีน้ำใช้ในการเกษตรและหน้าแล้ง
- การแข่งขันทางการค้าจากสินค้าของประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค อาทิ สินค้าเกษตรและสิ่งทอราคาถูกจากจีน เวียดนาม
- โครงสร้างประชากรไทยเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุเพิ่มมากขึ้น นครพนมมีแนวโน้มการเกิดปัญหาการขาดแคลนแรงงานในอนาคต
- นโยบายรัฐของไทยในการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับสาธารณะช้ากว่าประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ 3G Wifi ในที่สาธารณะ

3.3.1 การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาคจังหวัดนครพนม (Macro Environment Analysis)

การวิเคราะห์เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพารา ประกอบด้วย การวิเคราะห์ปัจจัยแวดล้อมทางมหภาค (Macro Environment Analysis) โดยใช้วิเคราะห์ PEST Analysis โดยองค์ประกอบการวิเคราะห์ประกอบด้วย

1) การวิเคราะห์เชิงนโยบาย (Politics: P)

- จังหวัดนครพนมมีแผนพัฒนาจังหวัดซึ่งเป็นแผนที่มีการวางแผนพัฒนาได้ครอบคลุมทุกมิติ เช่น ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านความมั่นคง ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด้านการพัฒนาระบบการบริหาร
- ภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมสนับสนุนการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน (สถานประกอบการ) ในการพัฒนาทักษะฝีมือของแรงงาน และใช้มาตรฐานแรงงานเป็นเครื่องมือในการเพิ่มผลิตภาพ แรงงาน และส่งเสริมแรงงานไทยให้มีมาตรฐานสากลเพื่อรองรับการเปิดประชาคมอาเซียนส่งผลให้จังหวัดนครพนมมีโอกาสและศักยภาพที่จะพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในอนุภูมิภาคล้านน้ำโขง รวมถึงปรับปรุงนโยบายการนำเข้าแรงงานต่างด้าวระดับล่าง (Low-skilled) โดยเฉพาะในสาขาอาชีพที่ขาดแคลนให้สามารถนำเข้าแรงงานต่างด้าวในจำนวนที่เหมาะสม

2) การวิเคราะห์ภาพรวมเชิงเศรษฐกิจ (Economics: E)

- ปี 2553 ผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดนครพนม (Gross Provincial Product: GPP) ณ ราคาประจำปีมีมูลค่าเพิ่มเท่ากับ 27,146 ล้านบาท รายได้เฉลี่ยต่อหัว 36,135 บาท คิดเป็นลำดับที่ 15 ของภาค และลำดับที่ 62 ของประเทศ การผลิตโดยรวมขยายตัว ณ ราคา คงที่ ขยายตัวร้อยละ 3.18 โครงสร้างการผลิตของจังหวัดนครพนม ขึ้นอยู่กับภาคเกษตร ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 72.07 ประกอบไปด้วยสาขาที่สำคัญได้แก่ สาขาการขนส่ง ขยายตัวร้อยละ 17.35 และสาขาการศึกษา ร้อยละ 17.53 สาขาการผลิตที่ทำรายได้ให้แก่จังหวัดมากกว่าร้อยละ 15 ประกอบด้วย 3 สาขา คือ สาขาเกษตรกรรม ร้อยละ 27.46 คิดเป็นมูลค่า 7,980 ล้านบาท รองลงมา คือ สาขาการศึกษา ร้อยละ 17.53 คิดเป็นมูลค่า 5,095 ล้านบาท และสาขาการขนส่ง ขยายตัว ร้อยละ 17.35 คิดเป็นมูลค่า 5,044 ล้านบาท ตามลำดับ เมื่อพิจารณาอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดนครพนม ณ ราคาคงที่ ขยายตัวร้อยละ 3.18 เป็นผลมาจากการผลิตภาคเกษตร ขยายตัวร้อยละ 4.28 จากการขยายตัวของสาขาบริหารราชการแผ่นดิน ร้อยละ 26.58 สาขาก่อสร้าง ร้อยละ 18.05 สาขาโรงแรมและภัตตาคาร ร้อยละ 16.56 สาขาการศึกษา ร้อยละ 10.88 ตามลำดับ และภาคการเกษตร หดตัวร้อยละ 1.06 จากการหดตัวของสาขาเกษตรกรรม ร้อยละ 1.18
- นครพนมมีโรงงานอุตสาหกรรมเกษตรในพื้นที่จังหวัด เช่น บริษัทมาลีสามพราน จำกัด บริษัทโกโรเบสท์ จำกัด โรงงานอัดแท่งยางพารา STR 20 ของ อสย. โรงสีข้าว โรงฆ่าสัตว์ที่ได้มาตรฐาน 7 แห่ง และตลาดนัดโค-กระบือใน จังหวัด 8 แห่ง
- นครพนมมีสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) เป็นประตูเชื่อมการค้า การลงทุนภาคการเกษตรสู่อินโดจีน
- จังหวัดนครพนมเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญและมีชื่อเสียง เช่น ข้าวหอมมะลิคุณภาพดีเยี่ยม เนื่องจากได้รับ รางวัลชนะเลิศการแข่งขันในระดับประเทศ 4 ครั้ง ยางพารา สับปะรด หน่อ กล้วย ปลานิล ปลาเผา สามารถส่งเสริมและสนับสนุนการผลิตสู่อุตสาหกรรมเกษตรได้

3) การวิเคราะห์เชิงสังคมวัฒนธรรม (Socio-culture: S)

มุ่งเน้นการเสริมสร้างศักยภาพในการพัฒนาสุขภาพของประชาชน การลงทุนด้านบริการสุขภาพ ส่งเสริมกิจกรรมด้านประเพณี ศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่น พัฒนาคุณภาพการศึกษาและสถานศึกษา เพิ่มขีดความสามารถของทรัพยากรมนุษย์เพื่อรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แก้ไขและป้องกันปัญหาเสียดุล รวมทั้งการรักษาความมั่นคงตามแนวชายแดน แก้ไขปัญหาการลักลอบการค้าและเคลื่อนย้ายสิ่งผิดกฎหมายผ่านจังหวัด พัฒนาและเสริมสร้างความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในด้านความมั่นคง ตลอดจนการสร้างความมั่นคงในชีวิตและ ทรัพย์สินของประชาชนในจังหวัด

4) การวิเคราะห์เชิงเทคโนโลยี (Technology: T)

จังหวัดนครพนมมีการทำการเกษตรเป็นหลัก ดังนั้นควรเน้นการสร้างโอกาสและเพิ่มรายได้ โดยการพัฒนาในภาคการเกษตร เพิ่มศักยภาพการใช้พื้นที่ เพิ่มพื้นที่เพาะปลูกพืชหลัก เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตพืช สนับสนุนการเผยแพร่ความรู้วิชาการเกษตรและเทคโนโลยี โดยการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตเพื่อให้ได้ผลผลิตสูงสุดแบบอินทรีย์และเต็มประสิทธิภาพ ทั้งในด้านการผลิตพืชเศรษฐกิจ การปศุสัตว์ การประมง การส่งเสริมโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริ การส่งเสริมให้มีการบริหารจัดการน้ำอย่างบูรณาการ การขยายเขตพื้นที่ชลประทานในจังหวัด เสริมสร้าง กระบวนการสร้างอาชีพ สร้างงานที่มีคุณภาพ และมีรายได้สูงให้แก่ประชาชนในจังหวัด

4. การประเมินศักยภาพของพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ปัจจุบันเมืองชายแดนของไทยมีการเติบโตอย่างรวดเร็วก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่หลากหลายและมูลค่าการค้าชายแดนที่เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเจริญเติบโตด้านการขนส่งคมนาคมนี้จะต้องมีการดำเนินงานแบบเป็นองค์รวม โดยพิจารณาถึงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องกับปริมาณสินค้ารูปแบบและสถานการณ์แนวโน้มการค้า สถิติการค้าชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ประเภทอุตสาหกรรมบริเวณชายแดน และ ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนความต้องการของ ภาคเอกชน จึงจะทำให้ได้มาซึ่งระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าในพื้นที่ชายแดนที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้เมืองชายแดนนั้นสามารถเป็นประตูการผลิตกระจายสินค้า ประตูการคมนาคมขนส่ง และประตูเชื่อมโยงการท่องเที่ยวที่สมบูรณ์ ส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจของท้องถิ่นให้เกิดความยั่งยืนและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันสำหรับผู้ประกอบการ โดยจะทำการประเมินและวิเคราะห์อุปทานการค้าชายแดนและศักยภาพของพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ปัจจุบัน (As is) และที่ต้องพัฒนาเพิ่มขึ้นในอนาคต (To be) เพื่อประเมินความพร้อมก่อนเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเป็นทางการและมีบทบาทเป็นโลจิสติกส์ HUB ของอาเซียน โดยจัดทำเกณฑ์การประเมินความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ ซึ่งพิจารณาให้เหมาะสมกับอุตสาหกรรม ประเมินระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ระบบสื่อสารและสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญและประเมินความจำเป็นเร่งด่วนที่ต้องมีโครงสร้างพื้นฐานหรือความจำเป็นเร่งด่วนในการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบ กฎหมาย หรือการบังคับใช้ โดยการลงสำรวจเก็บข้อมูลจากการทำการระดมความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ผู้ประกอบการทุกภาคส่วน ตลอดจน Key performance หรือ Key person ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดน

ผลจากการวิเคราะห์ปัญหาและจากการระดมความคิดเห็นทำให้พบว่าปัญหาต่าง ๆ ของพื้นที่จังหวัดสงขลามีความสำคัญและความเร่งด่วนที่จำเป็นต้องแก้ไขปัญหารูปได้ดังตารางที่ ก1

ตารางที่ ก1 สรุปการวิเคราะห์ปัญหาและประเด็นการระดมความคิดเห็นตามความสำคัญและความเร่งด่วน จังหวัดสงขลา

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
สั้น	1	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า Truck Terminal	มากที่สุด	มากที่สุด
	2	การพัฒนาความเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)	มากที่สุด	มากที่สุด
	3	การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone)	มากที่สุด	มากที่สุด
ปานกลาง	4	การสร้างรถไฟรางคู่ระบบไฟฟ้า	มากที่สุด	มาก
	5	การพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าขึ้น - ลงรถไฟบริเวณด่านปาดังเบซาร์	มากที่สุด	มาก
	6	การสร้างเส้นทางพิเศษ (Motorway)	มากที่สุด	มาก
	7	การปรับปรุง CBTA เช่น การมีหน่วยงานด้านที่มิวจัดทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่ง	มากที่สุด	มาก
ยาว	8	การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลา (เดิม)	มาก	มาก
	9	การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บนบริเวณพื้นที่ชายแดน	มาก	มาก
	10	การทำเขตปลอดภาษี บริเวณพื้นที่ชายแดน เพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่าง ๆ	มาก	มาก
	11	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านสะเดาเป็น 24 ชม.	มาก	มาก
	12	การพัฒนา / ขยายสนามบิน	มาก	มาก
	13	การสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา 2 (อ.จะนะ)	มาก	มาก
	14	การขยายทางหลวง 4113	มาก	มาก
	15	การขยายเวลาการเปิด - ปิด ด่านปาดังเบซาร์ 05.00 - 24.00 น.	มาก	มาก
	16	การจัดตั้งเขตอุตสาหกรรมพิเศษ เช่น Rubber City บริเวณพื้นที่ชายแดน	มาก	มาก

ผลจากการวิเคราะห์ปัญหาและจากการระดมความคิดเห็นทำให้พบว่าปัญหาต่าง ๆ ของพื้นที่จังหวัดมุกดาหารมีความสำคัญและความเร่งด่วนที่จำเป็นต้องแก้ไขปัญหาสรุ้ได้ดังตารางที่ ก2

ตารางที่ ก2 สรุปการวิเคราะห์ปัญหาและประเด็นการระดมความคิดเห็นตามความสำคัญและความเร่งด่วน จังหวัดมุกดาหาร

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
สั้น	1	การพัฒนาความเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่ง สปป.ลาว)	มากที่สุด	มากที่สุด
	2	การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)	มากที่สุด	มากที่สุด
	3	การมีประกันภัยสินค้าที่ครอบคลุมตลอดเส้นทางของทั้งสองประเทศ	มากที่สุด	มากที่สุด
	4	การขยายระยะเวลาการเปิด - ปิด ด่านให้มีความสอดคล้องกัน	มากที่สุด	มากที่สุด
	5	การจัดให้มีพื้นที่พักรถก่อนข้ามแดน	มากที่สุด	มากที่สุด
	6	การมีหน่วยงานด้านที่มิวจัดทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่ง	มากที่สุด	มากที่สุด
	7	การจัดแยกพื้นที่สำหรับนักท่องเที่ยวกับรถบรรทุกสินค้า	มากที่สุด	มากที่สุด
ปานกลาง	8	การปรับโฉมผังเมืองของจังหวัดมุกดาหาร	มากที่สุด	มากที่สุด
	9	การรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในไทยกับ สปป.ลาว และระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของไทยเอง	มากที่สุด	มากที่สุด
	10	รูปแบบการขนส่งระบบราง (รถไฟรางคู่)	มากที่สุด	มากที่สุด
	11	โครงสร้างพื้นฐาน - การปรับมาตรฐานรถบรรทุกให้สอดคล้องกัน	มากที่สุด	มากที่สุด
	12	การพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณสถานีรถไฟเพื่อการขนส่ง	มากที่สุด	มาก
	13	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้าเพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า (Truck Terminal)	มากที่สุด	มาก

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
	14	การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร (ฝั่งไทย)	มากที่สุด	มาก
ยาว	15	การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ	มาก	มาก
	16	การให้บริการคลังสินค้าทัณฑ์บน บริเวณพื้นที่ชายแดน	มาก	มาก
	17	การทำเขตปลอดภาษี (Free Zone) บริเวณที่ชายแดนเพื่อส่งเสริมการขออนุญาตต่าง ๆ	มาก	มาก
	18	การจัดตั้งจุดข้ามแดนแห่งใหม่	มาก	มาก
	19	การสร้างสนามบินในมุกดาหาร	มาก	น้อย
	20	การเพิ่มโควตาแลกเปลี่ยนรถบรรทุกสินค้า	น้อย	น้อย

ผลจากการวิเคราะห์ปัญหาและจากการระดมความคิดเห็นทำให้พบว่าปัญหาต่าง ๆ ของพื้นที่จังหวัดนครพนมมีความสำคัญและความเร่งด่วนที่จำเป็นต้องแก้ไขปัญหาสรุ้ได้ดังตารางที่ ก3

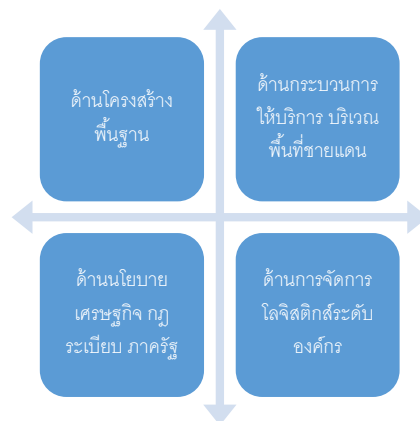
ตารางที่ ก2 สรุปการวิเคราะห์ปัญหาและประเด็นการระดมความคิดเห็นตามความสำคัญและความเร่งด่วน จังหวัดนครพนม

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
สั้น	1	มอบอำนาจการตัดสินใจการบริหารให้กับพื้นที่ เนื่องจากนโยบายรัฐจากส่วนกลางไม่สอดคล้องกับท้องถิ่น	มากที่สุด	มากที่สุด
	2	การพัฒนาความรวดเร็วของการดำเนินการพิธีการศุลกากร	มากที่สุด	มากที่สุด
	3	พัฒนาศักยภาพของเกษตรกรและผู้ประกอบการในพื้นที่ เพื่อเตรียมความพร้อมการดำเนินธุรกิจในระดับนานาชาติ	มากที่สุด	มากที่สุด
	4	จัดระเบียบผังเมืองเพื่ออนุรักษ์ เอกลักษณ์ของเมืองนครพนม และคุ้มครองผู้ประกอบการในพื้นที่จากนักลงทุนรายใหญ่	มากที่สุด	มาก
	5	การพัฒนาสนามบินนครพนมให้เป็นสนามบินนานาชาติ	มากที่สุด	มากที่สุด
	6	การผลักดันให้เส้น R8 และ R12 ได้รับสิทธิประโยชน์ในกรอบ GMS เช่นเดียวกับเส้น R9	มากที่สุด	มากที่สุด
	7	การมีประกันภัยสินค้าที่ครอบคลุมตลอดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ จนถึงมือลูกค้า	มากที่สุด	มาก
ปานกลาง	8	การมีคณะกรรมการของ OSS ศูนย์ประชาสัมพันธ์/ดึงดูดนักลงทุนของ SEZ	มากที่สุด	มากที่สุด
	9	มีศูนย์ตรวจสอบ ตรวจโรค แรงงานต่างด้าว	มากที่สุด	มากที่สุด
	10	การส่งเสริมให้มีตัวแทนของภาครัฐที่สามารถเจรจาการค้าระหว่างประเทศชายแดน	มากที่สุด	มากที่สุด
	11	การจัดแยกพื้นที่สำหรับนักท่องเที่ยวกับรถบรรทุกสินค้า ณ บริเวณด่านชายแดน	มากที่สุด	มาก
	12	รูปแบบการขนส่งระบบรางคู่ (รถไฟรางคู่)	มากที่สุด	มากที่สุด
	13	การสร้างสถานีขนถ่ายสินค้า เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้า (Truck Terminal)	มากที่สุด	มากที่สุด
	14	การปรับปรุงมาตรฐานรถบรรทุกให้สอดคล้องกัน มี Passport รถบรรทุกระหว่างประเทศคู่ค้า	มากที่สุด	มากที่สุด

ระยะ	ลำดับที่	รายการ	สำคัญ	เร่งด่วน
ยาว	15	การมีหน่วยงานด้านที่มิวิจัยทางกฎหมายพาณิชย์ของประเทศคู่ค้าและกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศ	มากที่สุด	มาก
	16	การจัดทำเขตปลอดภาษี (Free Zone) บริเวณพื้นที่ชายแดน	มากที่สุด	มาก
	17	การจัดให้มีพื้นที่พักรถก่อนข้ามด่านชายแดน	มากที่สุด	มาก
	18	การกำหนดให้อุตสาหกรรมในพื้นที่เป็น Green Industry	มากที่สุด	มาก
	19	การรวมกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งในไทย กับ สปป.ลาว เวียดนาม และจีน รวมถึงระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของไทยเอง	มาก	มาก
	20	การให้บริการสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse)	มาก	มาก

4. ระบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสมของเขตการค้าชายแดน

จากการศึกษาข้ออุปทานและระบบโลจิสติกส์ รวมถึงปัญหาต่าง ๆ ที่พบจากการลงพื้นที่จริง การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ การสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงการระดมความคิดเห็น คณะผู้วิจัยมีแนวคิดที่จะนำเสนอแบบจำลองเพื่อการพัฒนาการค้าชายแดนใน 2 ระดับ คือ ระดับที่ให้ผลกระทบมหภาคและระดับที่ให้ผลกระทบจุลภาค สามารถแบ่งได้เป็น 4 ด้าน ดังแผนภาพที่ ก2 โดยแต่ละด้านของแบบจำลองสามารถสรุปรายละเอียดในแต่ละแบบจำลองและผลประโยชน์ที่ได้แสดงดังตารางที่ ก4

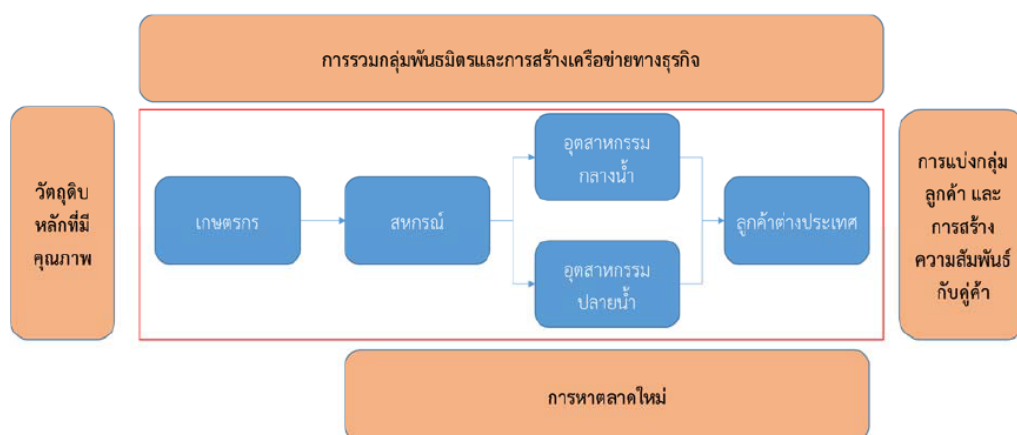


แผนภาพที่ ก2 ระบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสม ของเขตการค้าชายแดน

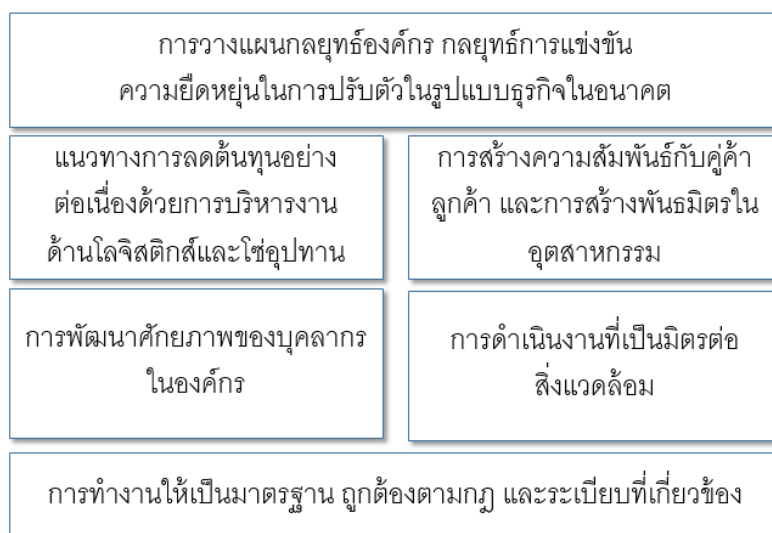
ตารางที่ ก4 ระดับของผลกระทบของแบบจำลองการจัดการโลจิสติกส์ที่นำเสนอ

การจัดการ	ผลกระทบระดับมหภาค	ผลกระทบระดับจุลภาค
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน	กระทบ	กระทบ
ด้านกระบวนการให้บริการบริเวณด่านชายแดน	กระทบ	กระทบ
ด้านนโยบาย เศรษฐกิจ กฎระเบียบ ภาครัฐ	กระทบ	กระทบ
ด้านการจัดการโลจิสติกส์ในองค์กร	ไม่กระทบ	กระทบ

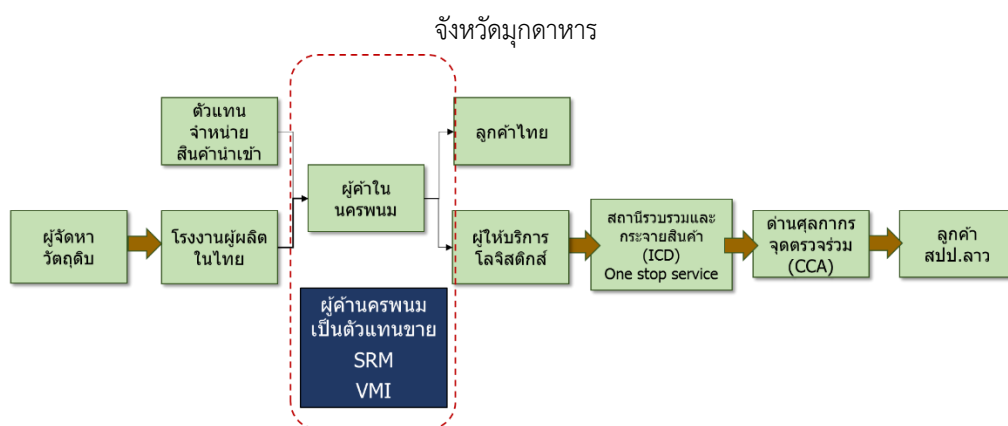
จากการศึกษาโซ่อุปทานและระบบโลจิสติกส์ รวมถึงปัญหาต่าง ๆ ที่พบจากการลงพื้นที่จริง การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ การสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมถึงการระดมความคิดเห็น คณะผู้วิจัยมีแนวคิดที่จะนำเสนอรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์ที่เหมาะสม เพื่อการพัฒนาการค้าชายแดนใน 2 ระดับ คือ ระดับที่ให้ผลกระทบมหภาคและระดับที่ให้ผลกระทบจุลภาค โดยได้นำเสนอรูปแบบการจัดการในระดับมหภาคซึ่งเป็นมิติของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการดำเนินการของการทำการค้าชายแดน ซึ่งสอดคล้องกับความต้องการของทุกภาคส่วนที่มีส่วนได้ส่วนเสียและเป็นกลุ่มผู้ประกอบการ ภาครัฐและภาคเอกชนตลอดจนสถาบันการศึกษาในพื้นที่ เป็นผู้มีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลและกำหนดทิศทางและบทบาทของจังหวัด ซึ่งในระดับจังหวัดต้องกำหนดแนวทางการพัฒนาและกำหนดนโยบาย เพื่อส่งต่อไปสู่ระดับประเทศ เพื่อให้การสนับสนุนงบประมาณสำหรับความต้องการและเหมาะสมกับสภาพการค้าชายแดนที่เหมาะสมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ นอกจากนั้นในมิติของผู้ประกอบการในพื้นที่คณะผู้วิจัยได้นำเสนอแนวทางการพัฒนาของผู้ประกอบการในพื้นที่ ที่ขาดองค์ความรู้และต้องการพัฒนาอย่างเร่งด่วนในเรื่องการจัดการธุรกิจการค้าชายแดนและการจัดการโลจิสติกส์สมัยใหม่ที่ไม่มุ่งเน้นเรื่องของการแข่งขันกันเองทางด้านราคาแต่ต้องแข่งขันกันในเรื่องการให้บริการที่ตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้าเป็นหลัก ประกอบกับจำเป็นต้องเร่งพัฒนาองค์ความรู้ในการสร้างกิจกรรมเพื่อเพิ่มรายได้ให้แก่ธุรกิจมากขึ้น หากสามารถพัฒนาได้ทั้งสองมิติดังกล่าวคือ มิติระดับประเทศและจังหวัด กับมิติของการพัฒนาผู้ประกอบการก็จะสามารถเอื้อต่อการทำธุรกิจการค้าชายแดนให้มีศักยภาพในการแข่งขันและทันต่อการเปลี่ยนแปลงในยุคของการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อไป โดยมีรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานระดับจุลภาคที่เหมาะสมของเขตเศรษฐกิจชายแดนจังหวัดสงขลา มุกดาหาร และนครพนมดังแผนภาพที่ ก3-ก5



แผนภาพที่ ก3 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานระดับจุลภาคที่เหมาะสมของเขตเศรษฐกิจชายแดน จังหวัดสงขลา



แผนภาพที่ ก4 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานระดับจุลภาคที่เหมาะสมของเขตเศรษฐกิจชายแดน



แผนภาพที่ ก5 รูปแบบการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานระดับจุลภาคที่เหมาะสมของเขตเศรษฐกิจชายแดน

จังหวัดนครพนม

5. สรุปผลกระทบเชิงเศรษฐศาสตร์ที่มีต่อโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน (กรณีศึกษาจังหวัดสงขลา มุกดาหาร และนครพนม)

สำหรับการวิเคราะห์ผลกระทบของโครงการที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ การจ้างงานในแต่ละพื้นที่ คณะผู้วิจัยได้ทำการคำนวณมูลค่าของตัวทวีคูณ (Multipliers) จากตารางปัจจัยการผลิต - ผลผลิต (Input - Output Table) โดยการใช้ตาราง I/O ปี 2548 ซึ่งเป็นตาราง I/O ล่าสุดของประเทศไทย และได้ทำการแปลงมูลค่าตัวทวีคูณในระดับประเทศให้กลายเป็นมูลค่าของตัวทวีคูณในระดับจังหวัดด้วยการคำนวณมูลค่าของ Location Quotient ในแต่ละจังหวัด ทั้งนี้คณะผู้วิจัยได้กำหนดให้มูลค่าการลงทุนเกิดขึ้นครั้งแรกในภาคการผลิตที่ 9 (ภาคขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร) พร้อมทั้งทำการคำนวณขนาดผลกระทบผ่านตัวทวีคูณประเภทที่ 1 และ 2 (Type I และ Type II Multipliers) ซึ่งเป็นกรณีที่ภาคครัวเรือนเป็นตัวแปรภายนอก และตัวแปรภายในตามลำดับ (ตัวทวีคูณประเภทที่ 1 (Type I Multipliers) แสดงถึงผลกระทบทางตรง (Direct Effects) ต่อขนาดของผลผลิต รายได้ และการจ้างงานในภาคการผลิตที่เกิดการลงทุน รวมทั้ง ผลกระทบทางอ้อม (Indirect Effects) ที่เกิดขึ้นกับขนาดของผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ของอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนเบื้องต้น ขณะที่ ตัวทวีคูณประเภทที่ 2 (Type II Multipliers) จะรวมเอาผลของ ตัวทวีคูณประเภทที่ 1 ร่วมกับ

ผลกระทบขึ้นน้ำ (Induced Effects) อันเกิดจากการที่ภาคครัวเรือนนำรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนไปใช้จ่ายในระบบเศรษฐกิจอีกครั้งหนึ่ง ดังนั้น ขนาดของผลกระทบที่เกิดจากตัววิฤณประเภทที่ 2 จะสูงกว่าประเภทที่ 1 เสมอ) สำหรับขนาดผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการในพื้นที่ต่างๆ มีรายละเอียดแสดงในตารางที่ ก5

ตารางที่ ก5 ผลกระทบของโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละพื้นที่ชายแดนที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ทั้งในกรณีของตัววิฤณประเภทที่ 1 และ ประเภทที่ 2

ขนาดผลกระทบตามตัววิฤณประเภทที่ 1			
	ผลผลิต (ล้านบาท)	รายได้ (ล้านบาท)	การจ้างงาน (คน)
มุกดาหาร	3,214.40	3,006.60	5,777
นครพนม	66,846.71	65,235.20	71,484.25
สงขลา	39,160.97	41,621.50	53,011.20
ขนาดผลกระทบตามตัววิฤณประเภทที่ 2			
มุกดาหาร	4,056.2	3,679.60	11,645
นครพนม	81,736.87	77,460.94	116,856.76
สงขลา	50,490.55	53,705.85	83,127.53

จากการคำนวณผลกระทบที่เกิดขึ้นของโครงการพัฒนาเมืองการค้าชายแดนเพื่อการค้า และการลงทุน ที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน ของมุกดาหาร นครพนม และสงขลา สามารถสรุปผลกระทบได้ดังตารางที่ ก6

ตารางที่ ก6 ผลกระทบที่เกิดขึ้นของโครงการพัฒนาการค้าชายแดนที่มีต่อระดับผลผลิต รายได้ และการจ้างงาน

จังหวัด	ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน
มุกดาหาร	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมาคือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7)	ภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้
นครพนม	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมาคือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7) และ ภาคการผลิต (ภาคการผลิตที่ 4) ตามลำดับ	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมาคือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7) และ กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย (ภาคการผลิตที่ 10)	ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) รองลงมาคือ การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์ และรถจักรยานยนต์ (ภาคการผลิตที่ 7) และภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (ภาคการผลิตที่ 1)
สงขลา	ภาคกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ	ภาคกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ (ภาค	ภาคกิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่นๆ

จังหวัด	ผลผลิต	รายได้	การจ้างงาน
	(ภาคการผลิตที่ 11) รองลงมา คือ กิจกรรมการผลิต (ภาคการผลิตที่ 4) และ ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) ตามลำดับ	การผลิตที่ 11) รองลงมาคือ กิจกรรมการผลิต (ภาคการผลิตที่ 4) และ ภาคการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (ภาคการผลิตที่ 9) ตามลำดับ	(ภาคการผลิตที่ 11) ตามมาด้วย กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ (ภาคการผลิตที่ 15) และ ภาคเกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (ภาคการผลิตที่ 1) ตามลำดับ

นอกจากนี้ คณะผู้วิจัยยังได้ทำการแยกผลกระทบตามตารางที่ ก6 ออกเป็นผลกระทบรายสาขาการผลิตจำนวนทั้งสิ้น 16 ภาคการผลิตจำแนกตามผลิตภัณฑ์มวลรวมรายจังหวัด ของพื้นที่ชายแดนทั้ง 3 พื้นที่ ซึ่งมีรายละเอียด แสดงใน ตารางที่ ก7

ตารางที่ ก7 ภาคการผลิตที่ได้รับผลกระทบใน 3 อันดับแรกจากโครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ (ร้อยละของผลกระทบรวม)

จังหวัด	ผลผลิต (%)	รายได้ (%)	การจ้างงาน (%)
สงขลา	(1) กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่น ๆ (62.26%) (2) การผลิต (14.03%) (3) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (8.2%)	(1) กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่น ๆ (58.53%) (2) การผลิต (9.73%) (3) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร(8.7%)	(1) กิจกรรมอสังหาริมทรัพย์ การเช่า และกิจกรรมธุรกิจอื่น ๆ (62.26%) (2) กิจกรรมบริการด้านอื่น ๆ (13.47%) (3) เกษตรกรรม ล่าสัตว์ และป่าไม้ (12.78%)
มุกดาหาร	(1) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (71.18%) (2) การผลิต (14.87%) (3) การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (5.35%)	(1) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (76.10%) (2) การผลิต (8.26%) (3) การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (5.09%)	(1) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (39.61%) และ เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (39.61%) (2) การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (7.50%) (3) กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย (4.90)
นครพนม	(1) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (82.40%) (2) การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (5.63%) (3) การผลิต (5.58%)	(1) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (82.40%) (2) การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (5.13%) (3) กิจกรรมทางการเงิน และการประกันภัย (3.37%)	(1) การขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และการสื่อสาร (43.23%) (2) การขายส่ง และการขายปลีก การซ่อมยานยนต์และรถจักรยานยนต์ (8.89%) (3) เกษตรกรรม การล่าสัตว์ และป่าไม้ (5.91%)

อย่างไรก็ตาม ทางคณะผู้วิจัยได้คาดการณ์ถึงผลกระทบเชิงลบของโครงการ อันเกิดจากการที่เมืองชายแดนกลายเป็นเพียงเมืองทางผ่านเมื่อระบบโลจิสติกส์ของเมืองชายแดนพัฒนาขึ้น เช่น ลูกค้าที่เคยซื้อสินค้าจากร้านค้าชายแดนที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนจำหน่าย หรือยี่ปั้ว (Traders) จะอาศัยช่องทางการขนส่งที่สะดวกเข้ามาติดต่อค้าขายกับบริษัทผู้ผลิตโดยตรง หรือในทางกลับกันผู้ผลิตอาจจะมีการจัดตั้งบริษัทตัวแทนจำหน่ายโดยตรงเพื่อเข้ามาแข่งขันกับร้านค้าในพื้นที่ ซึ่งเป็นไปได้ว่ากระบวนการดังกล่าว จะลดทอนความสำคัญของนายหน้า หรือคนกลางเหล่านี้ และในท้ายที่สุดร้านค้าเหล่านี้ จะต้องออกจากระบบการค้าชายแดนไป เนื่องจากไม่สามารถต่อสู้กับบริษัทผู้ผลิตในเรื่องของราคาขายได้ นอกจากนี้ ยังมีกรณีที่ผู้ผลิตเข้ามาตั้งโรงงานในพื้นที่ หรือบริเวณใกล้เคียง เพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง

แนวโน้มเหล่านี้ ล้วนแล้วแต่เป็นเรื่องที่สามารถเกิดขึ้นจริงได้ในอนาคตเมื่อระบบโครงสร้างพื้นฐานทางด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนามากขึ้น ซึ่งในท้ายที่สุด พื้นที่จังหวัดชายแดน อาจจะเป็นเพียงแค่จังหวัดทางผ่านของการขนส่ง ซึ่งมีตัวเลขของการนำเข้า และส่งออกในจำนวนที่สูง แต่ผลประโยชน์กลับตกอยู่กับประชาชนในพื้นที่เพียงส่วนน้อยเท่านั้น

โดยสรุป จากผลการศึกษาขนาดของผลกระทบในพื้นที่ชายแดนทั้ง 3 ชายแดน แสดงให้เห็นถึงความต้องการที่แตกต่างกันของประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดน อย่างไรก็ตาม ความพร้อมทางด้านโลจิสติกส์ซึ่งในเบื้องต้นทุกภาคส่วนมองว่าน่าจะเป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มศักยภาพทางการค้าในภาพรวมของประเทศ กลับเป็นเหมือนดาบสองคมที่ต้องมีการพิจารณาในรายละเอียดว่า จะส่งผลกระทบต่อธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจขายส่ง และขายปลีกที่น่าจะได้รับผลกระทบทางลบเมื่อระบบโลจิสติกส์มีการพัฒนา เช่น การตัดตอนคนกลางทางการค้า โดยผู้ผลิต หรือ บริษัทแม่ที่สามารถเข้ามาติดต่อกับลูกค้าโดยตรง การคัดลอกสินค้าจากประเทศจีน รวมไปถึงการไหลทะลักเข้ามาของสินค้าคู่แข่งจากต่างประเทศ

อย่างไรก็ตาม ผลกระทบทางลบที่อาจเกิดขึ้นจากกรณีต่างๆ ที่ศึกษาพบสามารถทำให้ลดลงได้ โดยอาศัยการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวด อาทิ กฎหมายที่เกี่ยวกับการลักลอบขนส่งสินค้าผ่านแดน กฎหมายเกี่ยวกับทรัพย์สินทางปัญญา ฯลฯ รวมไปถึง การเจรจาต่อรองในระดับรัฐทั้งในระดับทวิภาคีกับประเทศคู่ค้า และพหุภาคีโดยผ่านเวทีของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางด้านกฎระเบียบการค้าที่เป็นอุปสรรค และไม่เป็นธรรม ทั้งนี้เพื่อให้การค้าชายแดนเป็นกลไกสำคัญสำหรับการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน และอยู่ภายใต้กฎกติกาการแข่งขันที่เป็นธรรม

ภาคผนวก ข

ตารางเปรียบเทียบกิจกรรม

ภาคผนวก ข
ตารางเปรียบเทียบวัตถุประสงค์ กิจกรรมที่วางแผนไว้ และกิจกรรมที่ดำเนินการมา
และผลที่ได้รับตลอดโครงการ

คณะผู้วิจัยได้ทำการดำเนินการวิจัยและลงเก็บข้อมูลจริงตามสถานที่ที่ได้ระบุไว้ในแต่ละขั้นตอนของวิธีการดำเนินงานซึ่งเป็นการเก็บข้อมูลทั้งในประเทศและต่างประเทศ และจะใช้สถาบันวิจัยและพัฒนาโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย เป็นสถานที่ดำเนินการสรุป รวบรวม วิเคราะห์ข้อมูลตลอดจนทำการประชุมการดำเนินงานตลอดโครงการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยกิจกรรมต่าง ๆ ตลอดระยะเวลาทำการวิจัย 12 เดือน แสดงดังตารางที่ ข1

ตารางที่ ข1 กิจกรรมต่าง ๆ ตลอดระยะเวลาทำการวิจัย 12 เดือน

กิจกรรม	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. เก็บข้อมูลทุติยภูมิ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง วางแผนการเก็บข้อมูลภาคสนาม												
2. เก็บข้อมูลภาคสนามที่ จ.สงขลา จ.มุกดาหารและ จ.นครพนม ตลอดจนพื้นที่สปป.ลาวและมาเลเซีย												
3. ประมวลผลข้อมูลจากภาคสนาม และเตรียมการจัดประชุมกลุ่มย่อย												
4. เตรียมการและจัดการประชุมกลุ่มย่อยที่ จ.มุกดาหาร จ.นครพนมและ จ.สงขลา												
5. จัดทำบทวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นเมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานการค้าชายแดน โดยใช้การวิเคราะห์ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Table Analysis)												
6. จัดทำข้อเสนอแนะและเขียนรายงานฉบับสมบูรณ์และบทความวิชาการ												

ความก้าวหน้าของการวิจัยเปรียบเทียบกิจกรรมที่เสนอในข้อเสนอโครงการ และกิจกรรมที่ดำเนินการจริง

สำหรับการดำเนินงานวิจัยตลอดระยะเวลาของโครงการสามารถแสดงได้ดังตารางที่ ข2

ตารางที่ ข2 ความก้าวหน้าของการวิจัยเปรียบเทียบกิจกรรมที่เสนอในโครงการ

กิจกรรม	(ผลสำเร็จ%)	ผลที่ได้
1. เก็บข้อมูลทุติยภูมิ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง วางแผนการเก็บข้อมูลภาคสนาม	100%	ข้อมูลพื้นฐานด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน ข้อมูลสถิติการค้า และเนื้อหางานวิจัยจากแหล่งต่างๆ
2. เก็บข้อมูลภาคสนามที่ จ.สงขลา จ.มุกดาหารและ จ.นครพนม ตลอดจนพื้นที่ สปป.ลาวและ มาเลเซีย	100%	บทวิเคราะห์ศักยภาพ สถิติการค้า แผนพัฒนาจังหวัด ระบบโลจิสติกส์ ของจังหวัดสงขลา มุกดาหาร และนครพนม
3. ประมวลผลข้อมูลจากภาคสนามและเตรียมการจัดประชุมกลุ่มย่อย	100%	รายงานสรุปการประมวลผลข้อมูลจากภาคสนาม และประเด็นการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย
4. เตรียมการและจัดการประชุมกลุ่มย่อยที่ จ.สงขลา จ.มุกดาหาร และ จ.นครพนม	100%	ข้อมูลและประเด็นการจัดทำการประชุมกลุ่มย่อย และสรุปผลการประชุมกลุ่มย่อย
5. จัดทำบทวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นเมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน การค้าชายแดน โดยใช้การวิเคราะห์ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Table Analysis)	100%	บทวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นเมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดน โดยใช้การวิเคราะห์ตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (I-O Table Analysis)
6. จัดทำข้อเสนอแนะและเขียนรายงานฉบับสมบูรณ์และบทความวิชาการ	100%	จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์

จากการศึกษาครั้งนี้จะส่งผลให้เกิดแนวทางการเตรียมความพร้อมรูปแบบและข้อเสนอแนะการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินการทางธุรกิจทางการค้าของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดน โดยผลของงานวิจัยนี้สามารถแบ่งออกเป็น 2 ระยะได้ดังแสดงในตารางที่ ข3

ตารางที่ ข3 กิจกรรมและผลที่คาดว่าจะได้รับ

ระยะเวลา	กิจกรรม	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
6 เดือนที่ 1	1. รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งต่างๆ ถึงรูปแบบการบริหารจัดการพื้นที่บริเวณชายแดน สถิติการค้าชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดน ปัญหาและอุปสรรคของ	1. ได้บทวิเคราะห์รูปแบบการบริหารจัดการพื้นที่บริเวณชายแดน สถิติการค้าชายแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ระบบโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานการค้าชายแดน ปัญหาและอุปสรรคของจุดผ่าน

ระยะเวลา	กิจกรรม	ผลที่คาดว่าจะได้รับ
	จุดผ่านแดน ตลอดจนการเชื่อมโยงของระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน 2. สํารวจภาคสนามที่พรมแดน พร้อมทั้งสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบรูปแบบและสถานการณ์ แนวโน้มการค้า โอกาส ภาวะเป็ยบ ปัญหาและอุปสรรคที่มีอยู่ในการปรับปรุง 3. จัดทำรายงานความก้าวหน้า	แดน ตลอดจนการเชื่อมโยงของระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่ชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน 2. ได้รายงานสรุปผลสำรวจและสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบรูปแบบและสถานการณ์ แนวโน้มการค้า โอกาส ภาวะเป็ยบ ปัญหาและอุปสรรคที่มีอยู่ในการพัฒนาปรับปรุงจุดผ่านแดน ด้าน สะเดา จังหวัดสงขลา ด้านมุกดาหาร และ นครพนม 3. รายงานความก้าวหน้า
6 เดือนที่ 2	1. จัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จากการเก็บข้อมูลภาคสนาม เพื่อจัดทำแบบจำลองทางธุรกิจหรือแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายแดน 2. วิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบโลจิสติกส์และ โซ่ อุปทานการค้าชายแดน ที่เอื้ออำนวยความสะดวกต่อการค้า และการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยใช้การวิเคราะห์ตารางปัจจัยการผลิต (I-O Table Analysis) 3. รวบรวมและจัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรูปแบบการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินการทางธุรกิจการค้าของเอกชน บริเวณจุดผ่านแดน 4. จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์	1. ได้รายงานสรุปประชุมกลุ่มย่อย เพื่อวางแผนจัดทำแบบจำลองทางธุรกิจและแนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของพื้นที่ชายแดนด้านสะเดา จังหวัดสงขลา ด้านมุกดาหาร และด้านนครพนม 2. ได้บทวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้น เมื่อมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดน 3. ได้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับรูปแบบการพัฒนาปรับปรุงระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดน เพื่อประโยชน์ต่อการดำเนินการทางธุรกิจการค้าของเอกชน บริเวณจุดผ่านแดนด้านสะเดา จังหวัดสงขลา ด้านมุกดาหาร และด้านนครพนม 4. รายงานฉบับสมบูรณ์

ภาคผนวก ค

หน่วยงานที่เข้าสัมภาษณ์

ภาคผนวก ค

การสัมภาษณ์บุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและมีส่วนได้ส่วนเสียในต่างประเทศ

จากการดำเนินงานใน 12 เดือน ทีมวิจัยได้มีการลงสำรวจพื้นที่ในต่างประเทศ ได้แก่ ประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และ จีน รวมถึงพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานวิจัยในครั้งนี้ เพื่อรวบรวมข้อคิดเห็น ศึกษาถึงสภาพปัจจุบันและโครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่ที่ทำการศึกษา เพื่อหาแนวทางการพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การเดินทางประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์

ในเดือนพฤษภาคม 2558 ทางทีมผู้วิจัยได้เดินทางไปยังประเทศมาเลเซีย ณ เมืองกัวลาลัมเปอร์ รัฐยะโฮร์ และ ประเทศสิงคโปร์เพื่อทำการลงสำรวจพื้นที่ เก็บข้อมูลและสัมภาษณ์ในเรื่องเกี่ยวกับแนวโน้มการค้า อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง กฎระเบียบท้องถิ่น ปัญหาและอุปสรรค รวมถึงแนวทางการพัฒนาในอนาคต โดยได้เข้าสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

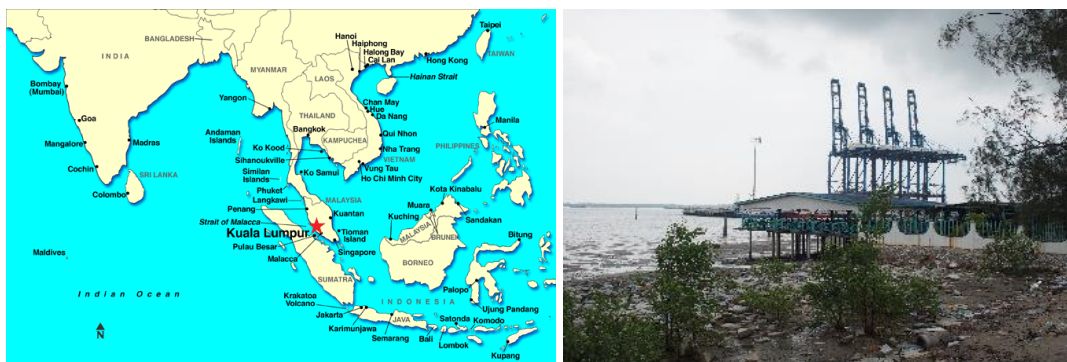
1.1 สรุปการสัมภาษณ์ท่าเรือ Port Klang

Mr. Vijaya Kumar Munisamy บริษัท Seagull Logistics SDN BHD

Mr.Austyn Lee Huat Ten บริษัท KWE (Malaysia)

วันที่ 19 พฤษภาคม 2558

ท่าเรือ Port Klang เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของประเทศมาเลเซียและอยู่ใกล้กับช่องแคบมะละกา ในรัฐเซอลังงอร์ ซึ่งถือเป็นท่าเรือสำคัญท่าหนึ่งของประเทศ (ดังแสดงในแผนภาพที่ 1) แต่ทั้งนี้ยังพาราโดยส่วนใหญ่จะไม่ได้ผ่านมาที่ท่าเรือนี้แต่จะไปผ่านที่ปีนังโดยรถบรรทุก เพราะท่าเรือปีนังอยู่ใกล้กับจังหวัดสงขลาที่เป็นแหล่งปลูกยางพาราและที่รวบรวมยางพาราของภาคใต้



แผนภาพที่ 1 แสดงที่ตั้งท่าเรือ Port Klang

เมื่อ 20 ปีก่อนมาเลเซียปลูกยางพารามากที่สุดโดยปลูกทั้งประเทศ แต่ทั้งนี้ในปัจจุบันมาเลเซียได้ลดการปลูกยางพาราและหันไปปลูกต้นปาล์มมากขึ้นโดยยางพาราจะเน้นไปที่การผลิตแทนซึ่งเป็นนโยบายของรัฐบาล ต้นปาล์มเหล่านี้จะถูกนำไปผลิตเป็นน้ำมัน ส่วนประกอบของอาหาร สบู่ แชมพู และอื่น ๆ ทั้งนี้ในเรื่องของการส่งสินค้าข้ามแดนก็มักจะมีปัญหา เช่น การขนส่งเครื่องจักร ถ้าเป็นเครื่องจักรที่ใช้แล้วผ่านด่านศุลกากรไม่มีปัญหา แต่พอเข้ามาทางด่านมาเลเซียไม่สามารถผ่านได้ ดังนั้นควรจะต้องทำการศึกษาเรื่องของกฎระเบียบให้เสียก่อน รวมถึงการกีดกันทางด้านภาษี

สำหรับบริษัท Seagull Logistics นั้น มีการให้บริการระหว่างชายแดน ไทย-มาเลเซีย มาเลเซีย-สิงคโปร์ ทำการขนส่งทางรถและทางเรือ ทั้งนี้จะดำเนินการด้าน Customs Clearance ณ บริเวณด่านและท่าเรือ ดำเนินการขนส่งและทำ Packing เครื่องจักรขนาดใหญ่ที่ใช้ในโรงงานอุตสาหกรรม รวมถึงการขนส่งในลักษณะ Haulage และ Bonded Truck ให้บริการเช่าคลังสินค้า ทั้งนี้สำหรับบริษัทที่ให้บริการขนส่ง เช่น NYK ก็จะมีพื้นที่สำหรับวางตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อเป็นพื้นที่วางและจัดเก็บสินค้าเพื่อทำการส่งต่อ

สำหรับ Port Klang จะแบ่งออกเป็น North Port West Port และ South Port (แสดงผังแผนที่ 2) โดยที่ North Port นั้น จะมีความลึกหน้าท่าประมาณ 10 – 15 เมตร West Port มีความลึกหน้าท่าประมาณ 10 – 16 เมตร และ South Port มีความลึกหน้าท่าประมาณ 5 – 10.5 เมตร ใน Port Klang จะมี Container Yard เป็นพื้นที่จำนวนมาก เพื่อการเก็บตู้คอนเทนเนอร์เปล่าและตู้ที่มีสินค้า ซึ่งพื้นที่เหล่านี้เกือบทั้งหมดจะเป็นการขนส่งทางเรือ สำหรับบริษัท KWE นั้น ก็เป็นบริษัทที่ให้บริการด้านการขนส่ง ซึ่งการทำงานแล้วก็จะมีความร่วมมือกับบริษัท Seagull เช่นกัน เพราะหากจะต้องการลงทุนซื้อทรัพย์สินของบริษัทใหม่ก็จะต้องไม่คุ้มค่าใช้จ่ายความร่วมมือกันแทน



แผนที่ 2 แผนที่ Port Klang

ที่มา: www.pka.gov.my

บริษัท Seagull Logistics เป็นบริการที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์มีประสบการณ์มากกว่า 30 ปี ที่ให้บริการในประเทศไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ในการขนส่งสินค้าของบริษัท โดยปกติสินค้าที่ส่งมาจากกรุงเทพไปถึงสะเตาะใช้เวลา 18 – 20 ชั่วโมง โดยคิดเป็นระยะทาง 1,100 กิโลเมตร โดยใช้เส้นทาง กรุงเทพ (ยานนาวา) – สะอ่า – สุราษฎร์ธานี – ด่านสะเตาะ จากนั้น เมื่อสินค้าถูกส่งมายังด่านชายแดนสะเตาะก็จะทำพิธีการทางศุลกากรแล้วส่งเข้ามายังด่าน Bukit Kayu Hitam จากนั้น จะต้องทำการเปลี่ยนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นรถของ Seagull หรือทำการ Cross Dock ที่คลังเปลี่ยนถ่ายสินค้า (หากมีความต้องการ) ณ ลานขนถ่ายที่บริเวณ Bukit Kayu Hitam และส่งต่อไปยัง Klang Valley (Malaysia Consignee Warehouse) คิดเป็นระยะทาง 487 กิโลเมตร ใช้เวลาประมาณ 8 – 10 ชั่วโมง (ซึ่งจะใช้เวลา 2-3 วัน) สำหรับการจัดการบริเวณด่านชายแดนนั้นเจ้าของจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมิตู้คอนเทนเนอร์เป็นของตัวเอง และจำเป็นอย่างยิ่งจะต้องดูแลรักษา และจำเป็นอย่างยิ่งต้องมีตู้หลายขนาด เช่น ตู้ 20 ฟุต 40 ฟุต เป็นต้น รถของบริษัททั้งหมดบริษัทจะติดตั้ง GPS เพื่อติดตามและจะมีเจ้าหน้าที่ประจำคอยดูแลและเช็ค GPS ของรถแต่ละคัน ทั้งนี้สามารถสรุปการขนส่ง (แบบเร่งด่วน) ตั้งแต่ Klang Valley ไปถึงกรุงเทพ ได้ตั้งรายละเอียดต่อไปนี้ วันที่ 1 รถจะออกจากที่ Klang Valley ไม่เกินเวลา 8.00 น. และไปถึงที่ลานเปลี่ยนถ่ายสินค้า ณ ด่าน Bukit Kayu Hitam ไม่เกิน 18.00 น. จากนั้นทำพิธีการทางศุลกากรเสร็จไม่เกิน 19.00 น. และเข้ามาฝั่งชายแดนสะเตาะ ประเทศไทย ทำพิธีการศุลกากรเสร็จไม่เกินเวลา 21.00 น. และทำการเปลี่ยนรถใช้เวลาไม่เกิน 22.00 น. จากนั้นนำส่งถึงลูกค้าในวันที่ 2 ที่กรุงเทพ ไม่เกินเวลา 19.00 น. รวมเป็นระยะทาง 1,587 กิโลเมตร

สำหรับลูกค้าที่ใช้บริการของ Seagull ได้แก่ Epson Kao Sony Panasonic Volvo Toshiba Mitsubishi เป็นต้น สินค้าที่ส่งมาจากประเทศมาเลเซียจะต้องผ่านมายังด่านสะเดา และเข้ามารวบรวมไว้ที่ Consolidation Center ที่พระราม 2 และส่งต่อไปยังจังหวัดต่าง ๆ ได้แก่ ระยอง ปราจีนบุรี สระบุรี ชลบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา และโคราช ซึ่งอาจใช้เวลาประมาณ 3-4 วันในการขนส่งไปยังจังหวัดต่าง ๆ เหล่านี้โดยรถบรรทุกขนาดต่าง ๆ ทั้งนี้ ณ ด่านสะเดาอาจจะต้องใช้เวลาถึง 3 ชั่วโมงเนื่องจากการจราจรที่หนาแน่น การจัดการทางพิธีการศุลกากรที่ล่าช้า การเปลี่ยนถ่ายสินค้า เป็นต้น

สินค้าที่นำเข้าจากมาเลเซียมาไทยโดยส่วนใหญ่จะเป็นชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะมีการส่งสินค้าให้แก่ Toshiba จะส่งไปที่บางกระดี Sony จะส่งไปที่อยุธยา Mitsubishi จะส่งไปที่ชลบุรี เป็นต้น สำหรับสินค้าที่ส่งจากไทยไปมาเลเซียก็จะเป็นพวกอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่เป็นชิ้นส่วนและที่ประกอบเสร็จแล้ว เช่น เครื่องปรับอากาศ และตู้เย็น ชิ้นส่วนและรถยนต์ ฮอนด้า ของใช้จาก P&G นอกจากนี้สินค้าที่นำเข้าจากไทยมายัง Port Klang ได้แก่ ท่อเหล็กสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมผลิต เครื่องปรับอากาศ สิ่งทอ เสื้อผ้า ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ไม้อัด ซึ่งสินค้าต่างๆ เหล่านี้ที่ส่งมายัง Port Klang จะถูกส่งต่อไปยังลูกค้าที่อยู่ในประเทศมาเลเซีย แต่สำหรับสินค้าที่จะถูกส่งต่อไปยังประเทศอื่น ๆ นั้น โดยส่วนใหญ่จะถูกส่งไปยังท่าเรือปีนัง ท่าเรือสงขลา หรือ ท่าเรือแหลมฉบัง และส่งต่อไปยังประเทศปลายทาง เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ท่าเรือหลักของมาเลเซียมี 3 ท่าด้วยกันคือ ท่าเรือปีนัง ท่าเรือกัวลาลัมเปอร์ และท่าเรือที่ยะโฮร์บาห์รู สำหรับท่าเรือที่ยะโฮร์นั้นจะสะดวกต่อการขนส่งไปยังสิงคโปร์เนื่องจากอยู่ทางใต้และติดกับประเทศสิงคโปร์

การขนส่งสินค้าทางรถไฟจะมีที่ด่านปาดังเบซาร์ โดยสินค้าที่ส่งมาจากสิงคโปร์หรือมาเลเซียจะต้องมาเปลี่ยนถ่ายที่ด่านนี้โดยการใช้วิธีแบบ RORO Shipping แต่วิธีนี้ไม่เป็นที่นิยมเนื่องจากอาจทำให้เกิดความเสียหายต่อสินค้าได้ มีบริษัทที่ใช้บริการขนส่งทางรถไฟ (Rail freight) คือบริษัท TS Logistics แต่วิธีการ Rail freight นี้ไม่เป็นที่นิยมของมาเลเซียเพราะต้องมีการเปลี่ยนรถ มีการยกตู้สินค้าหลายครั้ง ยกตัวอย่างเช่น สินค้าจาก Port Klang ไปลานเปลี่ยนถ่ายสินค้าก็จะต้องทำการยกตู้ครั้งที่ 2 จากนั้นจะต้องทำการยกขึ้นรถไฟก็จะต้องทำการยกตู้ขึ้นรถไฟเป็นครั้งที่ 2 หลังจากนั้นมาถึงปาดังเบซาร์ก็อาจจะต้องทำการยกตู้เป็นครั้งที่ 3 และส่งต่อไปยังลาดกระบัง หลังจากนั้นเมื่อถึงลาดกระบังจะต้องทำการเปลี่ยนรถที่ใช้ขนส่งสินค้าก็จะต้องทำการยกตู้เป็นครั้งที่ 4 เหตุนี้จึงไม่เป็นที่นิยมถึงแม้จะมีราคาค่าขนส่งที่ถูกกว่า และการบริหารจัดการตู้คอนเทนเนอร์นั้นทำได้ยาก

สิ่งที่ทาง Mr.Kumar คิดว่าควรจะต้องรับดำเนินการในเรื่องการค้าขายแดนก็คือเรื่องของการบริหารจัดการ เช่น การขนส่งทางเรือ ซึ่งมีลูกค้าเป็นจำนวนมากใช้การขนส่งทางเรือ (Vessel) จากนั้นสินค้าจะถูกส่งมายังศูนย์กลางที่ Port Klang และส่งต่อไปยังสิงคโปร์ จากสิงคโปร์ก็จะถูกส่งต่อมายังท่าเรือแหลมฉบัง และไปยังท่าเรือของเวียดนาม ซึ่งเป็นการใช้เวลามาก บางบริษัทเช่น Panasonic จึงได้ดำเนินการบริหารจัดการตรงจุดนี้เพื่อเป็นการลดเวลา ลดการจัดเก็บวัตถุดิบ และลดต้นทุนการขนส่ง โดยเฉพาะเช่นทีวี ที่มีการส่งในปริมาณ 100 ตู้คอนเทนเนอร์ต่อเดือน แต่ในปัจจุบันทีวีได้ถูกพัฒนาเป็นแบบจอแบน การขนส่งก็จะทำได้มากขึ้นซึ่งทาง Panasonic ได้ทำการศึกษามาก่อน

ทั้งนี้ทางคณะผู้วิจัยสอบถามเพิ่มเติมว่า ทำไมบริษัทไม่เลือกที่จะขยายการขนส่งไปยังประเทศจีน ลาว เวียดนาม โดยทางบริษัทให้คำตอบว่า เราเชี่ยวชาญการขนส่งทางไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์มากกว่า หากจะต้องขนส่งนอกเหนือจากนี้จะต้องอาศัยเงิน ความรู้ที่มาก ที่สำคัญคือพันธมิตร ในปัจจุบันเรื่องการผลิตประเทศเวียดนามเป็นที่ต้องการในการลงทุนมาก เนื่องจากมีค่าแรงที่ถูก สิงคโปร์ ก็เข้าไปลงทุนในเวียดนามเป็นจำนวนมาก สิงคโปร์มีเงินแต่ไม่มีทรัพยากร ในอินโดนีเซียก็เช่นกันมีบริษัทมากมายไปตั้งฐานการผลิตไม่ว่าจะเป็นบริษัทญี่ปุ่น หรือชาติอื่น ๆ แต่ผู้ลงทุนคือสิงคโปร์ เนื่องจากค่าเงินของสิงคโปร์ที่แข็งขึ้น

ในปี 2016 ที่จะเปิด AEC เราจำเป็นต้องรู้ว่าอะไรเป็นปัจจัยหลักสำคัญในการดำเนินธุรกิจ เราควรจะต้องรู้ถึงกระบวนการที่ครอบคลุมทั้งหมดทั้งทางฝั่งไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ควรรู้หลังจากเปิดเสรีทางการค้าอะไรจะเกิดขึ้นบ้างต้องเตรียมตัวเป็นอย่างดีเพื่อการสร้างโอกาสในการดำเนินธุรกิจ และเรื่องความแตกต่างของกฎหมายและวัฒนธรรม ประเทศ

มาเลเซียเป็นประเทศมุสลิม ซึ่งการเปิดร้านผับ บาร์ ไม่สามารถทำได้ แต่ทางฝั่งไทยสามารถเปิดได้ ซึ่งสะดวกในปัจจุบัน แตกต่างจากเมื่อ 10 ปีก่อนที่เป็นเมืองด่านและมีระบบโลจิสติกส์ที่ดีขึ้น การข้ามแดน การเดินทางทำได้ง่ายขึ้น

สำหรับยางพาราจะถูกส่งไปยังประเทศจีนเป็นหลัก และมีส่งไปยุโรปบ้างและสำหรับทำเรือที่เป็นท่าเรือหลักในการส่งยางพาราคือท่าเรือปีนัง ทั้งนี้ในเรื่องของ Rubber City ในฝั่งประเทศมาเลเซีย นั้น ก็ยังไม่แน่ชัดว่าจะถูกจัดตั้งอยู่ที่ใด แต่ในปัจจุบันในรัฐยะโฮร์บาห์รู เมืองมัว (Muar) เป็นแหล่งผลิตไม้จากยางพาราเพื่อนำไปทำเป็นเฟอร์นิเจอร์ และอื่น ๆ แต่ในปัจจุบันนโยบายของมาเลเซียเปลี่ยนไปจากการปลูกยางพารามาเป็นปลูกปาล์ม ทางสะดวก สงขลา จะมีการปลูกยางพารามากกว่า แต่ในฝั่งไทยก็มีแผนที่จะให้ด่านบ้านประกอบเป็น Rubber City แต่ทั้งนี้ก็ยังไม่มีแผนที่ชัดเจน ซึ่งฝั่งตรงข้ามกับด่านบ้านประกอบคือประเทศมาเลเซียเป็นด่านบูเรียนบุหลง ซึ่งด่านบ้านประกอบนี้มีการสร้างด่านไว้อยู่ใหญ่โตเพื่อรองรับสินค้า แต่เส้นทางการเดินทางและขนส่งยังไม่เอื้ออำนวยในการขนส่งสินค้า ไม่เหมาะที่จะให้รถบรรทุกวิ่ง เพราะเส้นทางแคบ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ยังไม่พร้อม



แผนภาพที่ 3 การสัมภาษณ์ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์

1.2 สรุปการสัมภาษณ์สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ประจำประเทศมาเลเซีย

คุณวิชาดา ภาบรรเจิด ผู้อำนวยการ สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

วันที่ 20 พฤษภาคม 2558

บริษัท Top Glove เป็นบริษัทใหญ่ในการผลิตถุงมือยางของมาเลเซียและนำเข้ายางมาจากประเทศไทย ทั้งนี้ในปัจจุบันพื้นที่การปลูกยางของมาเลเซียน้อยลงเนื่องจากทางรัฐบาลมีการส่งเสริมให้ปลูกปาล์มแทนยางพาราเพราะราคายางตกต่ำ และเนื่องจากปาล์มสามารถนำไปผลิตสินค้าอื่น ๆ ได้หลากหลาย เช่น อาหาร อุตสาหกรรมเครื่องสำอาง สบู่ ยาสระผม เป็นต้น ซึ่งข้อมูลด้านยางพาราของมาเลเซียจะสามารถเข้าไปได้ที่ <http://www.lgm.gov.my> ซึ่งจะมีข้อมูลสถิติ การ

วิเคราะห์สถานการณ์ยางพารานำเสนอไว้ รวมถึงเรื่องราคา แรงงาน การนำเข้า – ส่งออก Top Glove เข้ามาตั้งโรงงานในประเทศไทยเพื่อที่จะนำเข้าวัตถุดิบเข้ามา

สำหรับยางมีการส่งออกไปยังจีน ยุโรป สหรัฐอเมริกา อีรัก อิหร่าน แต่โดยส่วนใหญ่จะถูกส่งไปยังประเทศจีน แต่ในกรณีที่มาเลเซียส่งออกจากเป็นน้ำยางและถุงมือยาง ณ ปัจจุบันเรื่องผลกระทบจะมีผลกระทบเป็นลูกโซ่เนื่องจากประเทศจีนที่เป็นผู้นำเข้ายางพารารายใหญ่ของโลกสามารถผลิตยางสังเคราะห์ได้มากขึ้น เมื่อมีการใช้ยางสังเคราะห์มาก ยางธรรมชาติจึงใช้ในสัดส่วนที่น้อยลงเป็นผลให้การนำเข้าน้อยลงไปด้วยและเป็นกระทบมาถึงประเทศไทย ทางสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศมีหน้าที่ในการส่งเสริมการค้า หากเป็นเรื่องของพัฒนาควรจะต้องเป็นกระทรวงเกษตร สำหรับสินค้าสำเร็จที่ผลิตจากยางและนำเข้ามาที่มาเลเซียจะเป็นยางรถยนต์ นอกจากนี้สินค้าอุปโภคบริโภคของไทยก็นำเข้ามาที่มาเลเซียเป็นจำนวนมาก

เรื่องการทำธุรกิจคนไทยเองเคยมีการหลอกลวงลูกค้าทางมาเลเซียโดยการแฉ่เลขที่บัญชี ตรงนี้จึงเป็นผลเสียต่อประเทศโดยเฉพาะกระดาษ A4 เพราะกระดาษ A4 จะถูกส่งไปยังตะวันออกกลาง และมาเลเซียนำเข้าเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ทางผู้ประกอบการควรจะต้องให้ความรู้และระมัดระวังเรื่องดังกล่าวมากขึ้น และศึกษาถึงบริษัทที่มาให้มากขึ้น เรื่องการส่งออกควรจะต้องดูตลาดเป็นหลัก นอกจากนี้ผู้ประกอบการไทยก็มีความต้องการจะส่งออกมายังมาเลเซียมากขึ้นทุกวันแต่สินค้ายังไม่ตรงตามความต้องการของลูกค้า เช่น ต้องการจะส่งแมลงทอดมาจากมาเลเซีย แต่มาเลเซียเป็นประเทศมุสลิมซึ่งไม่เหมาะกับสินค้าที่ทางผู้ประกอบการไทยจะส่งออก

เมื่อ AEC เปิดผู้ประกอบการหลายคนก็มีความต้องการส่งออก แต่ตัวผู้ประกอบการเองก็ยังไม่รู้จักตัวเองดีว่ามีศักยภาพมากน้อยเพียงใด ตรงนี้จึงเป็นข้อเสียอีกประการหนึ่ง ทั้งนี้ประเทศมาเลเซียจะมีความยากในเรื่องของข้อมูลที่ไม่ค่อยยอมเปิดเผยข้อมูล หากต้องการข้อมูลเชิงลึกจะต้องเสียค่าใช้จ่าย หรือมีการทำข้อมูลเป็นภาษามุสลิม ในเรื่อง Rubber City ทางรัฐบาลจัดให้อยู่ในรัฐเคดาห์ แต่ยังไม่แน่ชัดว่าจะจัดตั้งที่เมืองไหน และทางมาเลเซียพยายามผลักดันให้เกิด Rubber City เพื่อจะใช้ประโยชน์จากตรงนี้ในการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพารา

ตอนนี้ Supply มีมากกว่า Demand จึงทำให้เกิดการล้นตลาดและต้องพยายามเร่งขายในรูปแบบน้ำยางดิบ หรือไม่เช่นนั้นก็จะต้องนำไปแปรรูปเป็นแผ่นยางรมควันทั้งหมด แต่ส่วนใหญ่การขายของไทยก็จะยังขายแบบเดิม ๆ ไม่มีการนำเทคโนโลยีมาพัฒนาจึงทำให้ราคายางถูก ดังนั้นประเทศไทยจึงควรจะต้องทำการพัฒนาในเรื่องของยางรถยนต์ และยางเครื่องบิน ซึ่งยางเครื่องบินจะใช้ยางธรรมชาติในการผลิต 100% และมีมูลค่าสูงและมีความต้องการสูงมาก สำหรับ Bridgestone เข้าไปตั้งที่นิคมอุตสาหกรรมฉลุง แต่ไม่ได้มีการผลิตยางจะทำเพียงการนำวัตถุดิบมาทำความสะอาดและส่งไปผลิตที่ระยอง ปัจจุบันการซื้อขายยางพาราจะใช้ระบบการประมูลทางออนไลน์ ซึ่งสินค้ายังไม่ได้ไปถึงปลายทาง อาจจะถูกยักยอกตามแหล่งประเทศที่มา เป็นการซื้อขายล่วงหน้าผ่านกระดาษ



แผนภาพที่ 4 ภาพการเข้าสัมภาษณ์สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ประจำกรุงกัวลาลัมเปอร์

1.3 สรุปการสัมภาษณ์ Association of Natural Rubber Producing Countries (ANRPC) ประเทศมาเลเซีย

Ms. Lam Soon Jin, Economist

วันที่ 20 พฤษภาคม 2558

Association of Natural Rubber Producing Countries (ANRPC) เป็นองค์กรของรัฐบาลที่ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 1970 ซึ่งมีสมาชิกที่เป็นประเทศที่ผลิตยางพารา เมื่อปี 2014 ANRPC มีสมาชิกทั้งหมด 11 ราย ได้แก่ กัมพูชา จีน อินเดีย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ปาปัวนิวกินี ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ศรีลังกา ไทย และ เวียดนาม โดยทาง ANRPC ได้มีการพัฒนาในเรื่องความสามารถในการผลิตให้กับสมาชิกและผู้ผลิตยางพาราอย่างต่อเนื่องด้วยการ ลดต้นทุน เพิ่มกำลังการผลิต รวมถึงการพัฒนาเกษตรกรผู้ปลูกยาง นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งรวบรวมข้อมูล สถิติ และข้อมูลอื่น ๆ ในอุตสาหกรรมยางพารา รวมถึงการทำหน้าที่ในการวิเคราะห์และกำหนดนโยบายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยางพาราให้กับประเทศที่เป็นสมาชิกโดยมีหน้าที่ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- เป็นศูนย์ข้อมูลของอุตสาหกรรมยางพารา (ยางธรรมชาติ)
- ส่งเสริมกิจกรรมต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรม เช่น การแปรรูป การตลาด
- ส่งเสริมการใช้ยางพาราในรูปแบบที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- วิเคราะห์สถานการณ์ โอกาส และอุปสรรคของอุตสาหกรรมยางพารา
- ดำเนินการเชื่อมโยงกับหน่วยงานและสถาบันอื่น ๆ ในเรื่องของข้อมูลและความร่วมมือด้านเทคโนโลยีต่าง ๆ
- จัดทำนโยบายและข้อเสนอแนะให้กับสมาชิกตามความเหมาะสม

ปัจจุบันมาเลเซียอยู่ในลำดับที่ 6 ของประเทศผู้ผลิตยางพารา ในขณะที่ประเทศไทยเป็นประเทศที่ผลิตยางพาราได้มากที่สุดคิดเป็น 4.3 ล้านตัน ทั้งนี้การผลิตยางพาราของประเทศมาเลเซียเริ่มลดน้อยลงเนื่องจาก ทางรัฐบาลของมาเลเซียได้มีนโยบายให้ปลูกปาล์มมากขึ้น และอีกปัจจัยหนึ่งคือการย้ายถิ่นฐานเพื่อการประกอบอาชีพของคนมาเลเซีย ยางที่มาเลเซียปลูกได้โดยเกษตรกรจะถูกขายให้กับรัฐบาล

ในอนาคตข้างหน้าทางมาเลเซียจะลดพื้นที่การเพาะปลูกและจะเน้นในรูปแบบการผลิตมากยิ่งขึ้น สำหรับการเก็บวัตถุดิบของยางนั้นประเทศไทยนิยมเก็บในรูปแบบของน้ำยางซึ่งต้องใช้แรงงานมากกว่า แต่ทางมาเลเซียจะเก็บในรูปแบบถ้วยเนื่องจากจะได้ราคาดีกว่า ยางที่นำเข้าจากประเทศไทยจะนำมาผลิตเป็นถุงมือยาง และถุงยางอนามัย จากนั้นทำการส่งออกทั้งนี้อินเดียยังเป็นตลาดยางพาราที่สำคัญอีกตลาดหนึ่งเพราะนอกจากจะปลูกได้ในปริมาณมากแล้วยังมีความต้องการใช้ในประเทศสูงอีกด้วย แต่ก็ไม่ได้มีการนำเข้ายางพาราจากประเทศไทยแต่นำเข้าจากประเทศอินโดนีเซียแทน

ปัจจุบันพื้นที่ปลูกยางของมาเลเซียทางรัฐบาลได้จัดพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการปลูกยางคือรัฐซาบะห์และซาราวัก ในพื้นที่ 500,000 เฮกตาร์ในรัฐซาราวัก และ 300,000 ในรัฐซาบะห์ในปี 2563 ทั้งนี้ทางมาเลเซียก็ได้มีการคิดค้นและพัฒนาเรื่องคุณภาพของยางพาราทุกก้อนให้มีคุณภาพคงที่แต่ก็มีต้นทุนที่สูง รวมถึงการส่งเสริมให้ใช้ยางธรรมชาติมากขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันมีการใช้ยางสังเคราะห์มากขึ้น อุตสาหกรรมยางพารายังมีความสำคัญกับประเทศมาเลเซีย ในปัจจุบันมาเลเซียเป็นผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกและจากการลดพื้นที่เพาะปลูกเนื่องมาจากปัจจัยต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเช่น สภาพอากาศ ขาดแคลนแรงงาน และรัฐบาลออก นโยบายในการส่งเสริมให้ปลูกชนิดอื่นแทน และมีการนำเข้าจากประเทศไทยประมาณ 500,000 ตัน รองลงมาเป็นเวียดนาม ทั้งนี้ประเทศมาเลเซียมีการส่งเสริมและพัฒนาให้เป็น High-Tech High-Value สำหรับตลาดตลาดประมุลยางพาราได้แก่ โตเกียว ฮองกง เซี่ยงไฮ้ สิงคโปร์

ตารางที่ 1 แสดงปริมาณการผลิตยางพาราของประเทศต่าง ๆ

(,000 Tonnes)		
Country	2010	2014
Thailand (E)	3,352	4,323.0
Indonesia (E)	2,735	3,153.2
Vietnam (E)	751.7	953.7
China	687.0	857.0
India	850.9	704.5
Malaysia (E)	939.2	668.6
Sri Lanka	153.0	99.3
Philippines	98.8	113.3
Cambodia (E)	42.2	97.1
Total	9,509.8	10,969.70

ประเทศมาเลเซียให้ความสำคัญต่อผลิตภัณฑ์ยางเป็นอย่างมาก และมาเลเซียก็สามารถผลิตและส่งออกถุงมือยางเป็นอันดับ 1 ของโลก หรือคิดเป็นมูลค่า 4.25 พันล้านเหรียญสหรัฐ และมี Top Glove เป็นบริษัทรายใหญ่ในการผลิตถุงมือยาง สำหรับราคายางดิบนั้นมียกตัวอย่างธรรมชาติโดยตรง เนื่องจากการใช้ยางสังเคราะห์ ดังนั้นทางมาเลเซียก็มีการส่งเสริมการใช้ยางธรรมชาติมากขึ้น ขณะนี้มาเลเซียกำลังขาดแคลนพันธุ์ยางที่ให้ผลผลิตสูง ทาง Malaysian Rubber Board (MRB) จึงเร่งผลิตพันธุ์ยางที่ให้ผลผลิตสูง โดยจัดตั้งสถานีวิจัยยาง Similaju และศูนย์เพาะพันธุ์ยางของมาเลเซีย (Malaysia Rubber Budwood Center หรือ MRBC) ซึ่งเป็นแห่งแรกที่เมือง Bintulu ที่รัฐซาราวัก



แผนภาพที่ 5 การสัมภาษณ์ Association of Natural Rubber Producing Countries (ANRPC) ประเทศมาเลเซีย

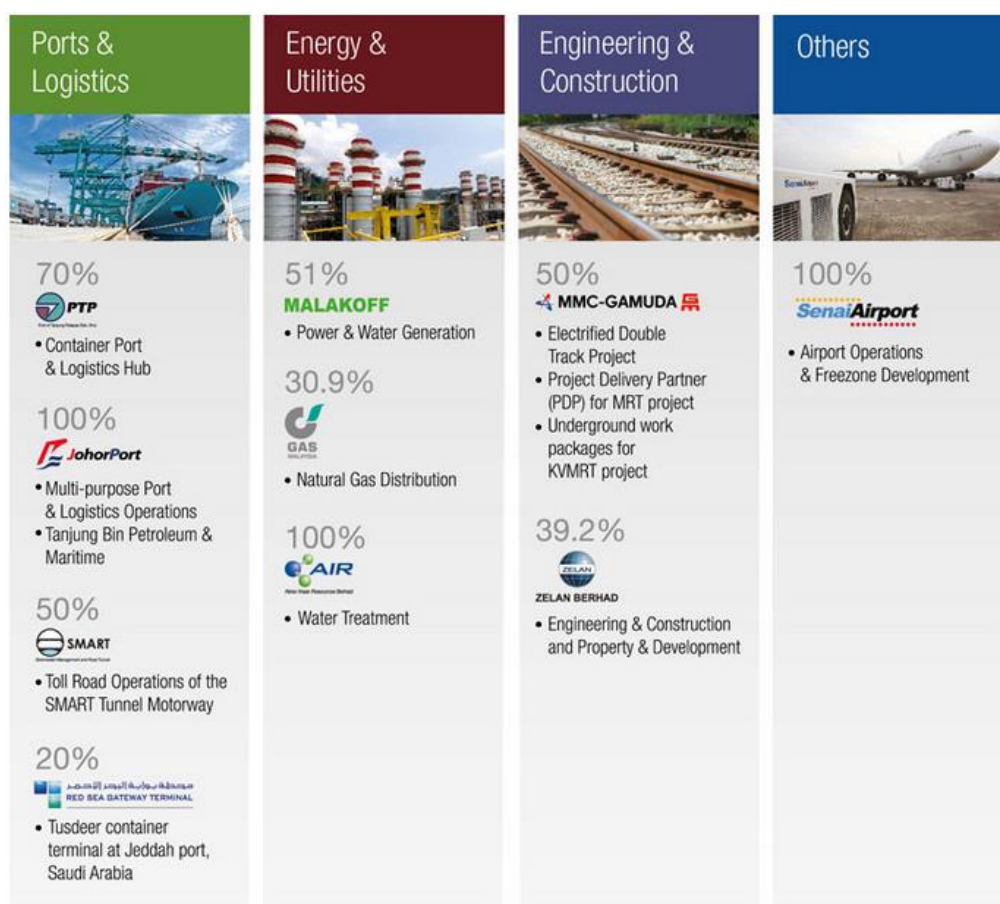
1.4 สรุปการสัมภาษณ์ Pelabuhan Tanjung Pelepas Sdn Bhd. (PTP Port)

Ms. Siti Nuraziah Syed Saruat Nasim, Senior Manager

วันที่ 21 พฤษภาคม 2558

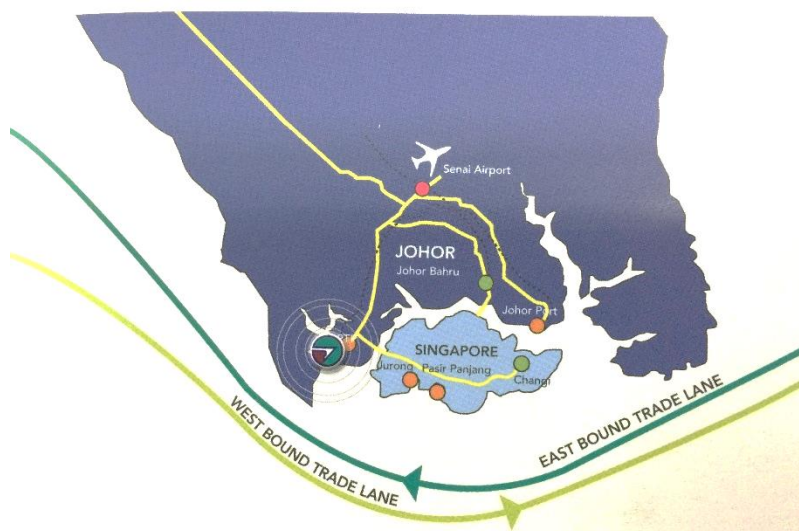
ประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพในการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ The Port of Tanjung Pelepas (PTP) เป็นท่าเรือที่ตั้งอยู่ทาง East-west ของสายการเดินเรือ เพื่อรองรับการเดินเรือจากแหล่งต่าง ๆ และมีจุดแข็งคือไม่ประสบปัญหาเรื่องน้ำขึ้นหรือน้ำลง ซึ่งจะมีการเดินเรือเข้ามาที่ท่าเป็นประจำทุก ๆ วัน โดยที่ทาง PTP จะเป็นผู้บริหารจัดการดูแล

เรื่องต่างๆ ของสายการบินเรือ ทั้งนี้ทาง PTP ยังมีบริษัทที่ทำงานร่วมกันอีก 3 บริษัทได้แก่ MMC Corporation Berhad (MMC) ซึ่งเป็นบริษัทของกมาเลเซียเอง ก่อตั้งเมื่อปี 1981 ซึ่งดำเนินการครอบคลุมในเรื่องของ Port & Logistics Energy & Utility Engineering & Construction และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ ดังแสดงรายละเอียดในแผนภาพที่ 1 การดำเนินงานยังรวมถึงการลงทุนในต่างประเทศอีกด้วย MMC มีผลประกอบการเมื่อปี 2014 เป็นเงินจำนวน 2.43 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเป็นบริษัทเอกชนและมีท่าเรือของตัวเองที่ปีนังและพอร์ทกลัง



แผนภาพที่ 6 แผนผังการทำงานของ PTP และ MMC

PTP มีศักยภาพในเรื่องของสถานที่ตั้งและการเชื่อมต่อระบบโครงข่ายที่สามารถติดต่อกับทุกโหมดการขนส่งได้อย่างรวดเร็ว และอยู่ใกล้กับสิงคโปร์ และประเทศข้างเคียง และอยู่ห่างจากกรุงกัวลาลัมเปอร์เพียง 3 ชั่วโมงครึ่ง และห่างจากด่านปาดังเบซาร์ประมาณ 800 กิโลเมตร พื้นที่ของ PTP มีทั้งหมด 3,500 เอเคอร์ 2,000 เอเคอร์เป็นพื้นที่สำหรับท่าเรือ และ 1,500 เป็นพื้นที่สำหรับเขตพื้นที่ฟรีโซน มีแผนที่ท่าเรือดังแผนภาพที่ 7



แผนภาพที่ 7 แสดงที่ตั้งท่าเรือ PTP

ท่าเรือ PTP มีแผนที่จะพัฒนาและขยายท่าเรือเทียบท่าเป็น 95 ท่าและมี Capacity มากถึง 150 ล้าน TEU ทั้งนี้ PTP ติดอันดับ Top 20 ของท่าเรือโดยอยู่ที่อันดับที่ 18 ซึ่งอันดับ 1 คือเซี่ยงไฮ้ อันดับ 2 คือสิงคโปร์ ซึ่งแหลมฉบังจะอยู่อันดับที่ 21 ในอนาคต PTP มีการขยายพื้นที่เขตฟรีโซน เนื่องจากจะมีการจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรม ศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ คลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า และทาง PTP มีความชำนาญทางเส้นทางเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา ปัจจุบันในเขตฟรีโซนมีบริษัทตั้งอยู่ประมาณ 40 บริษัท และมีบริษัท BMW มาตั้งเพื่อดำเนินการเป็นศูนย์กระจายสินค้าและเป็นแหล่งรวบรวมอะไหล่รถยนต์ รวมถึงบริษัทที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่มีชื่อเสียงมาตั้งอยู่และอื่น ๆ ที่เป็นบริษัทของมาเลเซีย และเน้นการเป็น Green Industry ทาง PTP จะพยายามบริหารเวลาของเรือที่จะเข้ามาเทียบท่าโดยจะใช้เวลาไม่เกิน 1 ชั่วโมง สำหรับการขนส่งจาก 100% จะแบ่งเป็น Transshipment 94% นำเข้า 4% และ ส่งออก 2% และสินค้าจะเป็นพวกสินค้าที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมต่าง ๆ

ด้วยความที่ท่าเรือ PTP มีความได้เปรียบเรื่องสถานที่ตั้งทั้งที่อยู่ติดทะเลและอยู่ใกล้กับสิงคโปร์ จึงทำให้นักลงทุนมีความต้องการมาลงทุนใน PTP เป็นจำนวนมากรวมถึงเรื่องของการเงินที่ค่อนข้างมั่นคง มีทั้งคลังสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า การขนส่งที่เชื่อมต่อกับทุกโหมดทั้งทางน้ำ ถนน ราง และอากาศ รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวก แต่ถึงอย่างไรก็ยังมีคู่แข่งทางด้านท่าเรือเช่นกัน ทาง PTP จึงต้องพยายามหาสิ่งอำนวยความสะดวกมารองรับ

สำหรับพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์ (Iskandar) ตั้งอยู่ในรัฐยะโฮร์ นั้นมีพื้นที่ 2,217 ตารางกิโลเมตร แบ่งเป็น 5 โซน และ PTP ตั้งอยู่ในโซน C (ดูแผนภาพที่ 3 และตารางที่ 1 ประกอบ) เขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองท่าพาณิชย์ที่สำคัญเทียบเท่ากับเขตบริหารพิเศษฮ่องกง และเป็นการดึงดูดเงินลงทุนจากต่างประเทศ อิสกันดาร์ มีเครือข่ายการคมนาคมครบครันและทันสมัย ทั้งระบบคมนาคมภายในพื้นที่อิสกันดาร์เองและเครือข่ายที่สามารถเชื่อมกับส่วนอื่น ๆ ของประเทศ นอกจากนี้ ยังมีระบบขนส่งและโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงกับระบบขนส่งของสิงคโปร์ ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์สำคัญในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของอิสกันดาร์ ด้วยแผนภาพที่ 8



แผนภาพที่ 8 แสดงพื้นที่ของเขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์

ตารางที่ 2 การแบ่งพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษอิสกันดาร์

Zone	Key Factors/Activities
A - Johor Bahru City Centre	พัฒนาเป็นศูนย์กลางการค้าและธุรกิจบริการ รวมทั้งจะอนุญาตให้สถานประกอบการกิจกรรมสันทนาการและสถานบันเทิงสามารถเปิดให้บริการได้ตลอด 24 ชั่วโมง เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวสิงคโปร์
B - Nusajaya	พัฒนาเป็นศูนย์กลางทางการเงิน บริการทางการศึกษา รวมทั้งสวนอุตสาหกรรมคอมพิวเตอร์และอิเล็กทรอนิกส์
C - Western Gate Development	พัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้าบริเวณท่าเรือ Tanjung Pelepas ซึ่งจะเชื่อมโยงกับสิงคโปร์โดยผ่านทางด่วน The Singapore Second Crossing
D - Eastern Gate Development	พัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งและกระจายสินค้าบริเวณท่าเรือ Pasir Gudang ซึ่งจะเชื่อมโยงกับสิงคโปร์โดยผ่าน The Johor Bahru-Singapore Causeway และจัดตั้งเขตส่งเสริมอุตสาหกรรมบริการด้านโลจิสติกส์ครบวงจร อาทิ บริการด้านคลังสินค้า บริการรับบรรจุสินค้า บริการขนส่งภายในประเทศ ฯลฯ
E - Senai-Skudai	พัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน <i>Senai International Airport</i> เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งทางบกและทางเรือภายใน IDR ซึ่งจะเกื้อหนุนให้ระบบโลจิสติกส์ใน IDR ครบวงจรและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น



แผนภาพที่ 9 การเชื่อมโยงเครือข่ายและระบบโลจิสติกส์ของอิสกันดาร์

อิสกันดาร์เป็นที่ตั้งของท่าเรือพาณิชย์สำคัญ 2 ท่า ได้แก่ ท่าเรือ Tanjung Pelepas (PTP) ซึ่งตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลทางตะวันตกเฉียงใต้ของอิสกันดาร์ โดยเป็นท่าเรือที่รัฐบาลตั้งเป้าจะผลักดันให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเล ส่วนท่าเรืออีกแห่งที่มีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน คือ ท่าเรือ Pasir Gudang (หรือท่าเรือ Johor ซึ่งเรียกตามหน่วยงานที่บริหารจัดการท่าเรือดังกล่าว คือ Johor Port Authority) ตั้งอยู่บริเวณชายฝั่งทะเลทางตะวันออกเฉียงใต้ของ อิสกันดาร์

ทางอากาศ ภายในอิสกันดาร์มีท่าอากาศยานนานาชาติ Senai International Airport ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับท่าเรือทั้ง 2 แห่ง ข้างต้นได้ อีกทั้งรัฐบาลยังมีแผนที่จะขยายท่าอากาศยานให้สามารถรองรับสินค้าและผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น

ทางบก รัฐบาลมาเลเซียมีแผนจะก่อสร้างทางหลวงและทางรถไฟเชื่อมโยงระบบการขนส่งทั้งหมดเข้าด้วยกัน เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้า รวมทั้งเชื่อมโยงเส้นทางดังกล่าวเข้ากับ The North-South Expressway ซึ่งเป็นทางด่วนที่มีความยาวราว 772 กิโลเมตร ซึ่งยาวที่สุดในมาเลเซีย และเชื่อมโยงกับท่าเรือและท่าอากาศยานสำคัญหลายแห่งในเมืองอื่น ๆ ของมาเลเซียด้วย

การเชื่อมต่อระบบขนส่งกับสิงคโปร์ มาเลเซียมีเส้นทางเชื่อมต่อไปยังสิงคโปร์โดยผ่านรัฐยะโฮร์ 2 เส้นทางหลัก คือ

- เส้นทางที่ 1 The Johor Bahru-Singapore Causeway เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกที่เก่าแก่ระหว่างมาเลเซียและสิงคโปร์ ซึ่งเปิดใช้มาตั้งแต่ปี 2467 มีทั้งทางรถไฟและรถยนต์ โดยรัฐบาลมาเลเซียมีแผนจะปรับปรุงและขยายเส้นทางดังกล่าวเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งและกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างทั้ง 2 ประเทศที่ขยายตัวเพิ่มขึ้น
- เส้นทางที่ 2 The Singapore Second Crossing เป็นทางด่วนที่เปิดใช้ตั้งแต่ปี 2541 โดยมีจุดขึ้น-ลงใกล้กับ Senai International Airport และยังมีเส้นทางเชื่อมกับท่าเรือ Tanjung Pelepas (PTP) ได้อีกด้วย

ทั้งนี้ สิงคโปร์และมาเลเซียมีแผนจะลดขั้นตอนในการผ่านด่านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมืองที่จุดเข้า-ออกประเทศของทั้ง 2 เส้นทางดังกล่าวข้างต้น เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้านี้ระหว่างกันให้เกิดความรวดเร็วยิ่งขึ้น



แผนภาพที่ 10 การเข้าสัมภาษณ์ท่าเรือ PTP

1.5 สรุปการสัมภาษณ์สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ประจำประเทศสิงคโปร์

คุณฐิตินันทนา ตันศรีสกุล ผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

วันที่ 22 พฤษภาคม 2558

ที่สิงคโปร์มีบริษัทที่สร้างซึ่งเป็นบริษัทของคนไทยเข้ามาตั้ง แต่ดำเนินการทำเพียงแต่เรื่องเอกสารสัญญาเท่านั้น เนื่องจากต้นทุนการผลิตที่สิงคโปร์สูง ค่าแรงงานและค่าเช่าที่มีราคาแพง ซึ่งค่าเช่าที่คิดเป็นต่อหน่วยตารางฟุต สำหรับค่าแรงขั้นต่ำนั้นจะอยู่ที่ประมาณ 10-12 ดอลลาร์สิงคโปร์ การที่จะเข้ามาทำงานในประเทศมีข้อกำหนดเรื่องรายได้ที่จะสามารถจ้างงานได้ สิงคโปร์มีความชำนาญด้านโลจิสติกส์อยู่แล้วแต่ทางสิงคโปร์เองก็พยายามผลักดันให้เรื่องโลจิสติกส์พัฒนาให้ดียิ่งขึ้น รวมถึงการใช้เทคโนโลยีเข้ามาทำงาน เพราะการทำงานของสิงคโปร์จะใช้ระบบออนไลน์ทั้งหมด และใช้เทคโนโลยีมาเป็นแนวทางการดำเนินงานทั้งหมด

สินค้าหลักจะเป็นสินค้าอุตสาหกรรมเป็นส่วนใหญ่ เช่น น้ำมัน แต่ทาง สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศเคยมีการพูดคุยกับทาง ปตท. ที่ส่งน้ำมันมาสิงคโปร์นั้นจะเป็นในลักษณะที่ทางไทยเหลือใช้ในประเทศแล้วจึงส่งออก สำหรับที่สิงคโปร์ภาษีสรรพสามิตจะมีเก็บอยู่ 4 กลุ่ม ได้แก่ น้ำมัน รถยนต์ แอลกอฮอล์ และบุหรี่ ในเรื่องของข้าวก็ยังเป็นสินค้าหลักที่สำคัญของสิงคโปร์ นอกจากนี้ยังมีกฎเรื่องการห้ามตัดต้นไม้หากต้องการตัดต้องทำเรื่องขออนุญาตจากทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำหรับเรื่องการเข้ามาลงทุนที่สิงคโปร์มีข้อกำหนดว่าจะต้องมีเงินลงทุนอย่างน้อย 1 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่ทั้งนี้ทางรัฐบาลจะพิจารณาถึงความเสี่ยงเป็นกรณีไปตามแต่ละบริษัทที่เข้ามาขอจดทะเบียน ส่วนผู้ประกอบการไทยเข้ามาน้อย เนื่องจากต้องใช้เงินทุนสูงจะมี SCG มีบริษัทเคมีภัณฑ์ และกลุ่มของเบียร์ช้าง ก่อนหน้านี้เคยมีร้านอาหาร Coffee Bean by Dao เข้ามาเปิดแต่เมื่อหมดสัญญาาก็ปิดไป

สำหรับการเข้ามาประกอบอาชีพของคนต่างชาตินั้นทางสิงคโปร์จะพิจารณาโดยมีเงื่อนไขตามที่กำหนดเพราะทางสิงคโปร์ค่อนข้างจะสงวนอาชีพไว้ให้คนของสิงคโปร์เอง ทางสิงคโปร์ใช้ 4 ภาษาที่เป็นภาษาราชการ สิงคโปร์ห้ามนำเข้าเนื้อหมูจากประเทศไทยเนื่องจากเป็นห่วงเรื่องปากเท้าเปื่อยที่จะมาระบาดในสิงคโปร์ สำหรับเนื้อไก่ทางสิงคโปร์จะนำเข้าเนื้อไก่จากบราซิล เนื่องจากมีราคาถูกเพราะบราซิลมีแหล่งอาหารสัตว์จำนวนมาก เรื่องของการส่งออกทางสิงคโปร์จะแบ่งการส่งออกเป็น 2 ประเภทได้แก่ 1. Domestic Export คือการแปรรูปหรือมีการผลิตและส่งออก ส่วน 2. Re-Export จะเป็นการที่สินค้าเข้ามาและเก็บไว้ในคลังสินค้าโดยมียังไม่มีการแปรรูปหรือการผลิตใด ๆ และส่งออกไปอีกที่ เช่นบริษัทเกี่ยวกับชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่ต้องนำเข้าชิ้นส่วนมาจากไทย รวมถึงบริษัทผลิตชิ้นส่วนเครื่องบิน เนื่องจากค่าเช่าที่และค่าแรงค่อนข้างสูง ซึ่งทางสิงคโปร์จะยึดตาม World Trade Atlas ในการแยกประเภทการส่งออก

สิงคโปร์มองว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพในการลงทุนเนื่องจากสถานที่ตั้ง แรงงาน มีการส่งเสริมเรื่อง BOI และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ จึงเลือกที่จะใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิต แต่ปัจจุบันเริ่มเปลี่ยนไปเนื่องจากมี

มาเลเซียเป็นคู่แข่งเพราะทางมาเลเซียก็เร่งการส่งเสริมการลงทุนเช่นเดียวกัน ทางสิงคโปร์เองก็มีการส่งเสริมในเรื่องการเรียนทางด้านวิชาชีพ เพื่อมาส่งเสริมตลาดแรงงานในส่วนนี้ นอกจากนี้เรื่องน้ำที่ใช้ในประเทศสิงคโปร์เริ่มที่จะใช้เทคโนโลยีที่จะทำน้ำเค็มมาเป็นน้ำจืดเพื่อใช้ในประเทศ และเน้นการผลิตอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และมีการตั้งเป้าที่จะเพิ่มประชากรภายในประเทศเพื่อที่จะรองรับการเติบโตของประเทศที่จะพัฒนาต่อไป นอกจากนี้ในเรื่องสวัสดิการทางรัฐบาลจะเป็นผู้กำหนดว่าใครจะได้รับเงินในสัดส่วนเท่าไร รวมถึงการมีนโยบาย Home Office แรงงานไทยที่เข้ามาทำงานในสิงคโปร์ส่วนใหญ่จะเป็นการก่อสร้าง รวมถึง อินเดีย บังคลาเทศ และเมียนมา



แผนภาพที่ 11 ภาพการเข้าสัมภาษณ์สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

2. การเดินทางสาธารณรัฐประชาชนจีน

ในเดือนมิถุนายน 2558 ทางทีมผู้วิจัยได้เดินทางไปยังสาธารณรัฐประชาชนจีน เมืองชิงต่าว มณฑลซานตง ซึ่งเป็นเมืองพื้นที่ยุทธศาสตร์ในการพัฒนาเศรษฐกิจทางทะเล และเป็นที่ตั้งท่าเรือที่สำคัญอันดับ 3 ของจีน เพื่อทำการสำรวจและเก็บข้อมูลในเรื่องของการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานที่เป็น Best Practice โดยได้เข้าสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

2.1 สรุปการสัมภาษณ์ Rubber Valley Group, Qingdao China

วันที่ 2 มิถุนายน 2558

รายชื่อผู้ให้การสัมภาษณ์

1. Mr. Mingqi Jiao
2. Mr. Tony Chen
3. Mr. Yang Hongyi
4. Mr. Lu Jianping
5. Ms. Sherry Li
6. Ms. Fang Liu
7. Ms. Linda Shi

จัดตั้งในปี 2553 ภายใต้ความร่วมมือระหว่างสมาพันธ์อุตสาหกรรมยางพาราจีน รัฐบาลท้องถิ่นเขตซีเป่ย์ มหาวิทยาลัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งเมืองชิงเต่า และบริษัท MESNAC จำกัด เป็นแพลตฟอร์มบริการด้านอุตสาหกรรมเคมียางพารา มีวัตถุประสงค์ที่จะสร้างการบูรณาการขั้นสูงด้านเคมีและอุตสาหกรรมยางพาราระหว่างรัฐบาล

ภาคการผลิต มหาวิทยาลัย การวิจัยและทุนด้วยระบบแพลตฟอร์ม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยางพาราที่ยั่งยืน ผู้ประกอบการใน Rubber Valley ประกอบด้วยผู้ผลิตต้นน้ำถึงปลายน้ำ มีการซื้อขายแลกเปลี่ยนระหว่างกัน ระบบแพลตฟอร์มของ Rubber Valley ประกอบด้วย 12 สาขา ได้แก่ นวัตกรรมเทคโนโลยี บ่มเพาะธุรกิจ ทรัพยากรทางปัญญา การศึกษาและทรัพยากรมนุษย์ การซื้อขายสินค้า การพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce) คลังสินค้าและโลจิสติกส์ จัดนิทรรศการและการแสดงสินค้า เครือข่ายข้อมูล สื่อกกลางการบริการ การเงินและเงินทุน และการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม โดย Rubber Valley ประสงค์จะเป็น Silicon Valley ของโลกอุตสาหกรรมเคมียางพารา ดังแสดงความสัมพันธ์ในการทำงานของ Rubber Valley ได้ดังแผนภาพที่ 1



แผนภาพที่ 12 Rubber Valley, the Industry Service Platform with the Third-party Credibility

นอกจากการให้บริการดังกล่าวข้างต้นแล้วทาง Rubber Valley ยังมีความร่วมมือกับประเทศต่าง ๆ รวมถึงประเทศไทยในการร่วมมือกันพัฒนาและทำข้อตกลงร่วมกัน ประเทศไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย เวียดนาม และฟิลิปปินส์ เป็นประเทศหลักในการปลูกยางพารา ส่วนจีน ยุโรป และอเมริกา เป็นประเทศที่ใช้อย่างพารา ผลผลิตของยางพาราจากทั่วโลกในปี 2013 มีปริมาณ 11.67 ล้านตัน มาจากประเทศไทยจำนวน 4.14 ล้านตัน ซึ่งถือเป็นผู้ผลิตรายใหญ่ของโลก สำหรับประเทศจีนเป็นประเทศที่ใช้อย่างพารามากถึง 4.2 ล้านตัน หรือคิดเป็น 37% ของปริมาณการใช้จากทั่วโลก และมีแนวโน้มว่าจะมีการใช้ปริมาณที่มากขึ้นเรื่อย ๆ เมืองชิงต่าวมีความได้เปรียบในหลาย ๆ อย่างเช่น เรื่องของพื้นที่ที่ตั้งตั้งอยู่ใกล้กับทะเลมีท่าเรือง่ายต่อการขนส่ง ซึ่งท่าเรือชิงต่าวเป็นท่าเรือที่มีปริมาณการค้าของยางพารามากที่สุด คลังสินค้าทันสมัยของเมืองชิงต่าวได้ถูกใช้ในงานของ Rubber Valley Supply Chain Co., Ltd โดยความร่วมมือของสมาคมยางพาราไทยและ COSCO ซึ่ง Rubber Valley ได้สร้างและออกแบบการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องยางพาราไว้อย่างครบวงจรไม่ว่าจะเป็นเรื่องการผลิตและการจัดการโลจิสติกส์รวมถึงลูกค้า

Rubber Valley ก็ยังมีการพัฒนาในการให้บริการต่อไปอย่างไม่มีที่สิ้นสุด ในปี 2016 มีแผนที่จะจัดทำระบบการเงินให้เป็นระบบ E-Commerce ทั้งหมด และจะมียอดมูลค่าการค้าสูงถึง 1 ล้านล้านหยวน ในปี 2021 จะสร้างศูนย์การให้บริการดังนี้ Global Rubber Products Trading Center, Global Scientific Research & Technology Center, Global talent Exchange & Training Center, Global Exhibition & Culture Exposition Center รวมถึง Global Information Center ซึ่งหากในปี 2016 ศูนย์การให้บริการต่าง ๆ แล้วเสร็จก็จะสามารถสร้างชื่อเสียงให้กับ Rubber Valley ให้เป็นที่รู้จักของทั่วโลกในเรื่องของเคมีและอุตสาหกรรมยางพารา

ใน Rubber Valley มีบริษัทที่ตั้งอยู่ 216 บริษัท ซึ่งเป็นบริษัทของจีนเองและเป็นบริษัทที่มาจากต่างประเทศ รวมถึง 3 บริษัทชั้นนำในเรื่องของ R&D และ 6 ศูนย์ทดสอบและวิศวกรรมศาสตร์ และ 62 สถาบันการวิจัย Rubber Valley นอกจากนี้ยังมีความสัมพันธ์อันดีกับอเมริกา ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย รัสเซีย แอฟริกา และอื่น ๆ อีกหลายประเทศ

นอกจากนี้ทาง Rubber Valley ยังมีตลาดแลกเปลี่ยนที่มีชื่อว่า Rubber Valley Natural Rubber Exchange (BOCE) เป็นตลาดซื้อขายแลกเปลี่ยนยางธรรมชาติ ใช้การกำหนดราคาแบบ spot price ตามอุปสงค์และอุปทานของอุตสาหกรรม ให้บริการครอบคลุมทั้งวงจร โดยให้บริการเปิดบัญชีให้แก่ลูกค้า การซื้อขายแลกเปลี่ยน การตกลงราคา การตรวจสอบสินค้า การจัดหาล้างสินค้า ขนส่ง บัญชีการชำระเงินและ One-stop service ที่ให้บริการข้อมูลและคำปรึกษา

การสั่งซื้อ ใช้การซื้อขายผ่านแพลตฟอร์มการซื้อขายแลกเปลี่ยน โดยผู้ซื้อและผู้ขายติดต่อธุรกิจและสั่งซื้อผ่านระบบการแลกเปลี่ยนอิเล็กทรอนิกส์

ระบบการขนส่ง Rubber Valley มีหุ้นส่วนด้านโลจิสติกส์ที่สามารถให้บริการการขนส่ง และคลังสินค้า

คลังสินค้า บริการคลังสินค้าของรีบเบอร์วัลเลย์ ประกอบด้วย

1. เฟส 1 มีพื้นที่ 27,000 ตารางเมตร และเฟส 2 และ 3 มีพื้นที่รวมกัน 100,000 ตารางเมตร
2. ร่วมกับศุลกากรเมืองชิงต่าวสร้าง International Rubber Bonded Delivery Center
3. คลังสินค้านอกพื้นที่คลังสินค้าทัณฑ์บน กำกับดูแลโดยศุลกากร ได้รับสิทธิในการขนส่ง และการขนถ่ายสินค้า
4. การให้สินเชื่อธุรกิจ
5. ระบบคลังสินค้าที่ทันสมัยที่มีระบบเตือนภัยและอุปกรณ์ดับเพลิงอัตโนมัติ
6. คลังสินค้าที่ได้รับการรับรองโดยตลาดแลกเปลี่ยนยางธรรมชาติ BOCE - Rubber Valley

ระบบการซื้อขายแลกเปลี่ยนยางพาราในชิงต่าวมีดำเนินการผ่านตลาดกลางแลกเปลี่ยนหลักประกอบด้วย

1. Qingdao International Board of Trade (QDBOT) จัดตั้งขึ้นในปี 2552 โดยคณะกรรมการบริหารเขตการค้าเสรีชิงต่าว โดยให้บริการการซื้อขายแลกเปลี่ยนยางพาราชนิด TSR 20 และยางแผ่นรมควัน RSS3 และปุ๋ยยูเรียและกำมะถัน QDBOT เป็นหน่วยงานของรัฐ และผู้ซื้อของ QDBOT เป็นวิสาหกิจของรัฐ
2. Qingdao International Rubber Trading Market Company (QINREX) ตั้งอยู่ในเขตท่าเรือชิงต่าว จัดตั้งขึ้นในปี 2548 โดยความร่วมมือระหว่างคณะกรรมการบริหารเขตการค้าเสรีชิงต่าวและสมาคมอุตสาหกรรมยางพาราแห่งประเทศไทย โดยได้รับการรับรองจากรัฐบาลท้องถิ่นของชิงต่าว ทำการซื้อขายแลกเปลี่ยนยางพาราโดยใช้สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ทำการค้าขายทั้งโดยระบบ E-Commerce / spot trading และการประมูล

การซื้อขายของ QINREX แบ่งเป็นการซื้อขายระยะสั้น (ภายใน 10 วัน) ได้แก่ ยางธรรมชาติ ยางสารประกอบ และยางสังเคราะห์ การซื้อขายระยะยาว (ระยะเวลา 6 เดือน) เป็นการนำเข้ายางแท่ง #20 TSR และ #3 RSS (ยางแผ่นดิบรมควัน) จากประเทศไทย QINREX มีคลังเก็บยางพาราขนาดใหญ่ในคลังสินค้าทัณฑ์บนของท่าเรือชิงต่าว และจะมีแผนจะจัดตั้งคลังสินค้าในเซี่ยงไฮ้และกวางโจวต่อไป QINREX มีเครือข่ายข้อมูลการซื้อขายแลกเปลี่ยนยางพาราที่ให้ข้อมูลสถานะของตลาด ประเภทของสินค้า และราคา มีระบบเชื่อมโยงข้อมูลราคายางพารากับแหล่งนำเข้าที่สำคัญ ประกอบด้วย ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย เวียดนาม และยูนิอันของจีน รวมทั้งเชื่อมโยงกับตลาด SiCom และ ToCom เพื่อแสดงราคาเปรียบเทียบ นอกจากนี้ยังเชื่อมโยงข้อมูลกับคลังสินค้าทัณฑ์บน โดยสามารถแสดงปริมาณยางพาราทั้งหมดที่เก็บอยู่ในคลังสินค้า ณ ปัจจุบันได้ตลอดเวลา

ความร่วมมือด้านการซื้อขายยางพาราระหว่าง Rubber Valley กับประเทศไทยมีหลายด้าน รวมถึงความร่วมมือการซื้อขายแลกเปลี่ยนยางธรรมชาติผ่าน BOCE - Rubber Valley กับสหกรณ์ เช่น สหกรณ์กองทุนสวนยางอำเภอบ่อทอง จำกัด โดยมีปริมาณการซื้อขายยางพาราดังต่อไปนี้

- ยางพาราประเภท TSR20 (BRURV) มีมูลค่าการซื้อขายรวม 2.911 พันล้านบาท จำนวนส่งมอบรวม 62,000 ตัน (ณ วันที่ 8 กรกฎาคม 2556)
- ยางพาราประเภท RSS3 (BRSSRV) มีมูลค่าการซื้อขายรวม 34.5 พันล้านบาท จำนวนส่งมอบรวม 18,250 ตัน (ณ วันที่ 27 พฤศจิกายน 2556)

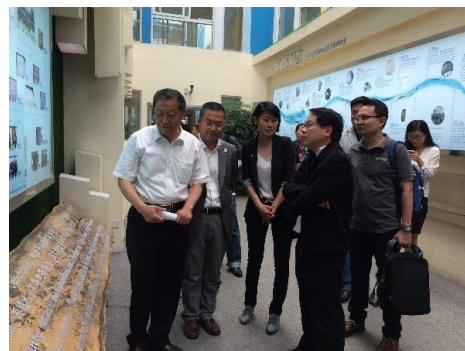
ทั้งนี้ นอกจากความร่วมมือด้านการซื้อขายยางพาราแล้วยังมีความร่วมมือกับหน่วยงานในประเทศไทย ได้แก่

- ภาครัฐ: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) เมืองพัทยา สภาเกษตรกรแห่งประเทศไทย เป็นต้น
- ผู้ประกอบการ: บริษัท เซาท์แลนด์รีบเบอร์ จำกัด บริษัท วงศ์บัณฑิต จำกัด บริษัท ไทยฮั่วยางพารา จำกัด (มหาชน) บริษัท ศรีตรังแอโกรอินดัสทรี จำกัด (มหาชน) หรือ STA
- องค์กร: สภาวัฒนธรรมไทย-จีนและส่งเสริมความสัมพันธ์
- มหาวิทยาลัย: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี เป็นต้น
- สื่อมวลชน: บริษัท มติชน จำกัด (มหาชน) เป็นต้น

Rubber Valley มีแผนจะจัดตั้งสาขาในประเทศไทยเพื่อนำรูปแบบการดำเนินการทั้ง 12 แพลตฟอร์มไปดำเนินการทั้งการซื้อขายวัตถุดิบยางพารา พัฒนาทรัพยากรบุคคล ให้บริการโลจิสติกส์และ การจัดแสดงนิทรรศการ เป็นต้น บริษัท Rubber Valley มีบทบาทในการเป็นผู้ชักจูงบริษัทจีนในมณฑลซานตงให้ไปสำรวจสู่ทางการลงทุนและตั้งโรงงานในประเทศไทย โดยจัดคณะนักลงทุนจากมณฑลซานตงนำโดยผู้บริหารสำนักงานการลงทุนของมณฑลนำผู้แทนบริษัทผลิตรายรถยนต์จำนวนประมาณ 20 บริษัท ไปสำรวจสู่ทางการลงทุนในประเทศไทย โดยจัดการสัมมนาและจับคู่ธุรกิจ พบหารือกับหน่วยงานของไทยด้านการเกษตรและการลงทุนในเดือนพฤศจิกายน 2557

ปัจจุบันจีนเป็นประเทศที่มีการใช้ยางพารามากเป็นอันดับ 1 ของโลก ปริมาณการนำเข้ายางพาราของประเทศจีนคิดเป็น 40 เปอร์เซ็นต์ของการใช้ยางพาราทั่วโลก มณฑลซานตงเป็นแหล่งผลิตรายรถยนต์ขนาดใหญ่ของประเทศจีน และเป็นมณฑลที่มีการนำเข้ายางธรรมชาติที่มากที่สุดของประเทศจีน โดยเมืองชิงเต่า มณฑลซานตง มีปริมาณการนำเข้ายางธรรมชาติมากกว่า 1.7 ล้านตันต่อปี คิดเป็น 60 เปอร์เซ็นต์ของการนำเข้ายางพาราธรรมชาติของทั้งประเทศจีน เมืองชิงเต่าเป็นเมืองที่มีความสำคัญด้านอุตสาหกรรมยางพารา โดยเป็นที่ตั้งของศูนย์วิจัยด้านอุตสาหกรรมยางพารา ทำเรือที่มีการนำเข้ายางธรรมชาติที่ใหญ่ที่สุดของประเทศจีน และเป็นศูนย์กระจายยางธรรมชาติ สัดส่วนการใช้ยางพาราของประเทศจีนในตลาดโลกมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและในปี 2557 มีปริมาณการใช้ยางพารามากถึง 4.36 ล้านตัน และมีอัตราการนำเข้า 14.3% หรือเป็นปริมาณมากกว่า 4 ล้านตัน

ในฐานะที่เป็นมณฑลแห่งยางรถยนต์ มณฑลซานตงมีจำนวนโรงงานยางรถยนต์คิดเป็น 50% ของจำนวนโรงงานยางรถยนต์ในประเทศจีน ซึ่งยางรถยนต์นี้เป็นสินค้าส่งออกที่สำคัญด้วย ผู้ผลิตปลายน้ำรายใหญ่ที่ตั้งอยู่ในมณฑลซานตง อาทิ บริษัท Double Coin Holding Ltd. บริษัท Triangle บริษัท Double Star บริษัท Ling Long Tire เป็นต้น นอกจากนี้เมืองชิงเต่าไม่ได้เป็นเพียงศูนย์จำหน่ายยางนำเข้าสู่จีนตอนเหนือ ตะวันออกเฉียงเหนือและตะวันออกของจีนเท่านั้น ยังเป็นพอร์ทัลที่สำคัญของการส่งออกยางรถยนต์ที่ผลิตในประเทศอีกด้วย ปัจจุบันมีปริมาณยางพาราในสต็อกในเมืองชิงเต่ากว่า 350,000 ตัน มีบริษัทซื้อขายแลกเปลี่ยนยางพารากว่า 1,000 บริษัท โดยเขตคลังสินค้าทัณฑ์บนเมืองชิงเต่าเป็นศูนย์กลางตลาดซื้อขายยางพาราโดยใช้เงินสกุลดอลลาร์สหรัฐที่ใหญ่ที่สุดในโลก



แผนภาพที่ 13 เข้าเยี่ยมชมและรับฟังการบรรยายจาก Rubber Valley

จากนั้นในช่วงบ่ายทางมหาวิทยาลัยหอการค้าไทยได้เข้าเยี่ยมชม Qingdao University of Science and Technology, Key Laboratory of Rubber-Plastics และ LANXESS Rubber Research Center ซึ่งทั้ง 3 สถาบันทำงานร่วมกันในเรื่องของงานวิจัยยางพารา ในส่วนของ Key Laboratory of Rubber-Plastics มีจำนวนพนักงานทั้งสิ้น 128 คน และนักศึกษาจำนวน 3,000 คน และมีเครื่องจักรที่ใช้ในการทดลองที่ได้มาตรฐานรวมถึงมีความร่วมมือกับทางมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ซึ่งจะทำให้การทดสอบในเรื่องของคุณภาพยางและพัฒนายางให้มีคุณภาพที่ได้มาตรฐานเพื่อจะนำไปผลิตเป็นสินค้าได้ดียิ่งขึ้น



แผนภาพที่ 14 เข้าเยี่ยมชม Key Laboratory of Rubber-Plastics และ LANXESS Rubber Research Center

2.2 สรุปการสัมมนาณสถานกงสุลใหญ่ ประจำเมืองชิงต่าว

คุณทรงวิทย์ นิภาสุวรรณ กงสุลใหญ่

คุณหทัยา คุสกูล รองกงสุลใหญ่

วันที่ 3 มิถุนายน 2558

เมืองชิงต่าว ตั้งอยู่ในมณฑลซานตง ทางตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าเรือที่สำคัญอันดับ 3 ของจีน มีปริมาณการขนถ่ายสินค้าสูงเป็นอันดับ 7 ของโลกในปี 2557 มีปริมาณการขนถ่ายสินค้าผ่านท่าเรือชิงต่าว 480 ล้านตัน ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ 16.58 ล้านตู้ การค้าของไทยกับชิงตาวนั้น ไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้าในปี 2557 การค้าของทั้ง 2 ประเทศมีมูลค่ารวม 25,048 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สินค้าหลักที่ชิงตาวนำเข้าจากไทยได้แก่ ยางพารา มันสำปะหลัง เม็ดพลาสติก คอมพิวเตอร์และชิ้นส่วน เคมีภัณฑ์ และผลิตภัณฑ์ไม้ ในขณะที่ชิงต่าวส่งออกสินค้าประเภทผ้าฝ้าย อาหาร และสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ไปยังประเทศไทย

ข้อมูลในปี 2556 มณฑลซานตงนำเข้ายางพาราจากประเทศไทย 1.347 ล้านตัน มูลค่า 3,768.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ อย่างไรก็ตามในปี 2557 ปริมาณการนำเข้าลดลงโดยมีมูลค่านำเข้า 2,752.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในส่วนของด้านการลงทุน ไทย

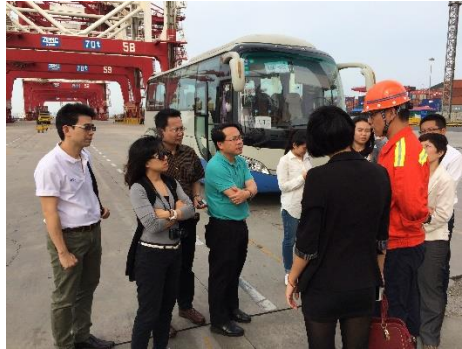
เข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมยางสดในเมืองชิงต่าว ในขณะที่ชิงต่าวไปลงทุนในประเทศไทยหลายสาขา เช่น ผลิตยางรถยนต์ เครื่องใช้ไฟฟ้า โดยมีโครงการร่วมทุนตั้งโรงงานเปียร์ชิงต่าวในประเทศไทย ซึ่งไทยมีนโยบายส่งเสริมให้นักลงทุนชิงต่าวไปลงทุนในสาขาการแปรรูปยางพาราในไทย นอกจากนี้มีผลผลิตยางยังเป็นฐานอุตสาหกรรมที่สำคัญในสาขาพลังงาน เคมีภัณฑ์ เครื่องจักร วัสดุก่อสร้าง เช่น เหล็กกล้า โลหะ ซีเมนต์ ยางรถยนต์ อิเล็กทรอนิกส์และเครื่องจักรกล สิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม อาหารแปรรูป และมีแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมในอนาคตโดยให้ความสำคัญกับเรื่องของพลังงานทดแทน วัสดุใหม่ การผลิตยาจากผลิตภัณฑ์ชีวภาพ เทคโนโลยีสารสนเทศแห่งอนาคต การผลิตอุปกรณ์โดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูง

มูลค่าวัตถุดิบของยางพาราที่ไทยเราส่งออก หากเราสามารถแปรรูปจากมูลค่าวัตถุดิบได้ 30 % ก็จะสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประเทศไทยได้เป็นอย่างมาก ส่วนหนึ่งของการเปิดสถานกงสุล ณ เมืองชิงต่าวก็เป็นเรื่องของการผลักดันยางพาราของไทยด้วยเช่นกัน เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการยางพารารวมถึงเกษตรกรที่ต้องการหาตลาดใหม่ และอย่างที่ทราบกันดีว่าผลผลิตยางพาราขนาดใหญ่ รวมถึงผลิตรองเท้า และอื่น ๆ ที่ต้องใช้ยางพาราในการผลิต ดังนั้น Rubber Valley จึงถูกตั้งขึ้นมาเพื่อเป็นศูนย์วิจัยและสร้างนวัตกรรมในการผลิตสินค้า ซึ่งทางประเทศไทยโดยผู้ช่วยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จึงได้สร้างความสัมพันธ์กับทาง Rubber Valley และชักชวนนักลงทุนของจีนเข้าไปลงทุนในไทย ประกอบกับทางจีนมีนโยบายที่จะให้นักลงทุนของจีนออกไปลงทุนในต่างประเทศ ซึ่งได้มีนักลงทุนจีนเข้าไปดูพื้นที่ในประเทศไทยบ้างแล้ว เช่น อมตะนคร และที่ระยอง แต่จีนจะไม่เน้นลงทุนในเวียดนาม เนื่องจากประเทศเวียดนามมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อจีน

ในส่วนของการมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมหากจีนเข้าไปลงทุนทำโรงงานอุตสาหกรรมในไทย ไทยเราจะต้องเข้มงวดในเรื่องดังกล่าวเพื่อป้องกันผลเสียที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม โดย BOI หรือ กระทรวงอุตสาหกรรมที่ควรจะต้องกำหนด อีกปัจจัยหนึ่งที่จีนมุ่งเน้นการลงทุนมาที่ไทยคือเรื่องของการทุ่มตลาดกับสหรัฐ ปัจจุบันจีนส่งยางรถยนต์ให้กับสหรัฐได้น้อยลง และในปัจจุบันอุตสาหกรรมยางพาราของจีนอยู่ในขาหล่ง ดังนั้นจีนจึงเร่งสร้างความร่วมมือกับไทย ไทยเราก็ควรจะต้องเข้ามาร่วมตรงนี้โดยเฉพาะภาคเอกชน ประกอบการตลาดค้ายางพาราในไทยก็เกิดปัญหาเช่นกัน สินค้าจำพวกผลไม้ของไทยก็เป็นที่ยอมรับของชาวจีน ซึ่งการขนส่งสินค้าผลไม้ไทยนั้นจะถูกส่งมาที่กวางโจว แล้วจะมีรถบรรทุกมารับแล้วกระจายตามพื้นที่ต่าง ๆ สำหรับท่าเรือที่ชิงต่าวก็มีเจ้าหน้าที่ CIQ ทำการตรวจสินค้า ดังนั้นถ้าสินค้าเข้ามาก็สามารถตรวจรับและกระจายต่อไปได้ แต่ปัญหาที่พบอีกอย่างหนึ่งก็คือ การที่จีนเข้าไปซื้อเหมาสวนผลไม้ที่ประเทศไทยจึงทำให้ผลไม้ไม่พอบริโภคในประเทศ ทางกระทรวงเกษตรของไทยจึงมีความกังวลเรื่องนี้เป็นอย่างมาก

ลำไยของไทยที่ไม่สามารถเข้ามาที่เซี่ยงไฮ้ได้เพราะลำไยจะมีสารซัลเฟอร์ไดออกไซด์ที่มีปริมาณมากเกินไปที่กำหนด จึงเป็นข้อเสียของไทย ซึ่งทางเซี่ยงไฮ้มีความต้องการจะให้ผลไม้ไทยเข้ามาขายแต่ว่าในเมื่อมีสารต้องห้ามเกินกำหนดจึงไม่อนุญาตให้นำเข้ามาได้ ทั้งนี้ผลไม้ที่นำเข้ามาทางกวางโจวนั้นจะมีราคาแพงเนื่องจากต้องกระจายการขนส่งจากทางตอนล่างของจีนไปยังที่ต่างๆ และกวางโจวไม่เข้มงวดในเรื่องการตรวจสอบสินค้า ในเรื่องของ Rubber City ของไทยนั้น อยากให้ไทยเราชัดเจนว่าแนวทางการดำเนินงานจะเป็นอย่างไร จัดตั้งที่ไหน เพราะจีนมีความสนใจในเรื่องของวัตถุดิบที่ไทยอยู่แล้ว และทางนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยก็พยายามผลักดันทางจีนให้เข้าไปลงทุน จุดบอดของไทยเราคืองานวิจัยกับอุตสาหกรรมนั้นไม่มีการเชื่อมโยงกันจึงไม่เกิดประโยชน์ แต่ที่จีนทางรัฐบาลจีนมีแนวความคิดว่าทุกงานวิจัยต้องเชื่อมโยงถึงกัน โดยที่จะมีหน่วยงานบริษัทเข้ามาตั้งในมหาวิทยาลัยเพื่อทำการทดสอบ วิจัยร่วมกัน โดยที่จีนเน้นในเรื่องของการเอื้อประโยชน์ทางธุรกิจและวิชาการให้ไปด้วยกัน

หลังจากนั้นในช่วงบ่ายทางสถานกงสุลใหญ่ ประจำเมืองชิงต่าวได้นำคณะเข้าดูงานที่โรงงานผลิตยางรถยนต์ คลังเก็บยางรถยนต์และท่าเรือชิงต่าว ซึ่งทางโรงงานผลิตยางรถยนต์นั้นมีชื่อว่า Sailun เป็นทั้งศูนย์วิจัยและเป็นโรงงานผลิตยางรถยนต์ โดยมีทั้งหมด 4 โรงงานในพื้นที่ รวมถึงคลังจัดเก็บสินค้า โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการผลิต ยางที่ผลิตมีทั้งยางรถยนต์และยางล้อเครื่องบิน ในส่วนของท่าเรือชิงต่าวสร้างขึ้นในปี 2009 โดยมีตู้สินค้า 1 ล้านตู้ทั้งนำเข้าและส่งออกต่อวัน เมื่อปี 2557 ท่าเรือมีกำไร 200 ล้านบาท และมียางพาราของไทยมาขึ้นที่ท่าเรือชิงต่าว



แผนภาพที่ 15 การเข้าพบและสัมภาษณ์สถานกงสุลใหญ่ เมืองชิงต่าวและการเข้าดูงานโรงงานผลิตยางรถยนต์และท่าเรือ

ภาคผนวก ง

กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำ
ผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์

กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการนำผลจากโครงการไปใช้ประโยชน์

จากผลการวิจัยของโครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มศักยภาพของระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานการค้าชายแดนเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และนำเสนอแบบจำลองทางธุรกิจเพื่อส่งเสริมการค้าและการดำเนินงานของเอกชนบริเวณจุดผ่านแดนและเขตอุตสาหกรรมส่งออกนั้น ได้มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องขอผลการวิจัยไปใช้ประโยชน์ในการดำเนินงานและจัดทำแผนการดำเนินงาน ซึ่งข้อมูลดังกล่าวเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานและภาพรวมของประเทศ โดยมีหน่วยงานที่นำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ได้แก่

- หอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย นำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ในด้านสาธารณะ โดยนำข้อมูลจากการวิจัยไปเผยแพร่ในหน่วยงาน และการใช้ประโยชน์ด้านวิชาการเพื่อใช้อ้างอิงการผลักดันและต่อยอดงานวิจัยในการดำเนินงานขององค์กร
- หอการค้าจังหวัดมุกดาหาร นำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ในด้านสาธารณะ โดยนำข้อมูลจากการวิจัยไปเผยแพร่ในหน่วยงาน นอกจากนี้ยังนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ด้านชุมชนและพื้นที่ เนื่องจากจังหวัดมุกดาหารถูกผลักดันให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจึงนำผลงานวิจัยไปศึกษาถึงศักยภาพของพื้นที่ และการใช้ประโยชน์ด้านวิชาการเพื่อใช้อ้างอิงการผลักดันและต่อยอดงานวิจัยในการดำเนินงานขององค์กร
- หอการค้าจังหวัดนครพนม นำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ในด้านสาธารณะ โดยนำข้อมูลจากการวิจัยไปเผยแพร่ในหน่วยงาน นอกจากนี้ยังนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ด้านชุมชนและพื้นที่ เนื่องจากจังหวัดมุกดาหารถูกผลักดันให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจึงนำผลงานวิจัยไปศึกษาถึงศักยภาพของพื้นที่
- หอการค้าจังหวัดสกลาณำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ในด้านสาธารณะ โดยนำข้อมูลจากการวิจัยไปเผยแพร่ในหน่วยงาน นอกจากนี้ยังนำผลงานวิจัยไปใช้ประโยชน์ด้านชุมชนและพื้นที่ เนื่องจากจังหวัดมุกดาหารถูกผลักดันให้เป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษจึงนำผลงานวิจัยไปศึกษาถึงศักยภาพของพื้นที่

ภาคผนวก จ

กฎหมาย กฎระเบียบ
เกี่ยวกับพิธีการศุลกากร

1. พิธีการนำเข้า

ในการนำเข้าสินค้า ผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้ากำหนดไว้อย่างครบถ้วน อาทิ กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมปศุสัตว์ ฯลฯ สำหรับคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสารและขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้า มีรายละเอียดดังนี้

1.1 ใบขนสินค้าขาเข้า

ประเภทใบขนสินค้าขาเข้า จะต้องเป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้นำเข้าต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ซึ่งจำแนกออกเป็น 9 ประเภทตามลักษณะการนำเข้า ดังนี้

- แบบ กศก. 99/1 ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิต และภาษีมูลค่าเพิ่ม ใช้สำหรับการนำเข้าสินค้าทั่วไปทุกประเภทที่กรมศุลกากรมิได้กำหนดให้ใช้ใบขนสินค้าประเภทอื่น
- แบบ กศก. 102 ใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม ใช้สำหรับการนำเข้าสินค้าทางอากาศยาน หรือพิธีการอื่นที่กรมศุลกากรกำหนดสำหรับของที่นำเข้าในลักษณะเฉพาะ เช่น การนำเข้าสัตว์เลี้ยงมีชีวิต ฯลฯ
- แบบ กศก. 103 คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าก่อนปฏิบัติพิธีการครบถ้วนตามที่กรมศุลกากรกำหนด
- แบบ A.T.A. Carnet ใบขนสินค้าสำหรับนำของเข้าหรือส่งของออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าชั่วคราวประเภทต่าง ๆ ตามที่ระบุในอนุสัญญา
- แบบ JDA (Joint Development Area) ใบขนสินค้าสำหรับพื้นที่พัฒนาร่วมไทย – มาเลเซีย ใช้สำหรับการนำเข้าสินค้าในเขตพื้นที่พัฒนาร่วมไทย – มาเลเซีย
- แบบใบแนบ 9 ใบขนสินค้าถ่ายลำ ใช้สำหรับพิธีการสินค้าถ่ายลำ
- แบบที่ 448 ใบขนสินค้าผ่านแดน ใช้สำหรับพิธีการสินค้าผ่านแดน
- ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำรถยนต์และจักรยานยนต์เข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว
- ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับเรือสำราญ และกีฬาที่นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเรือสำราญและกีฬาเข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

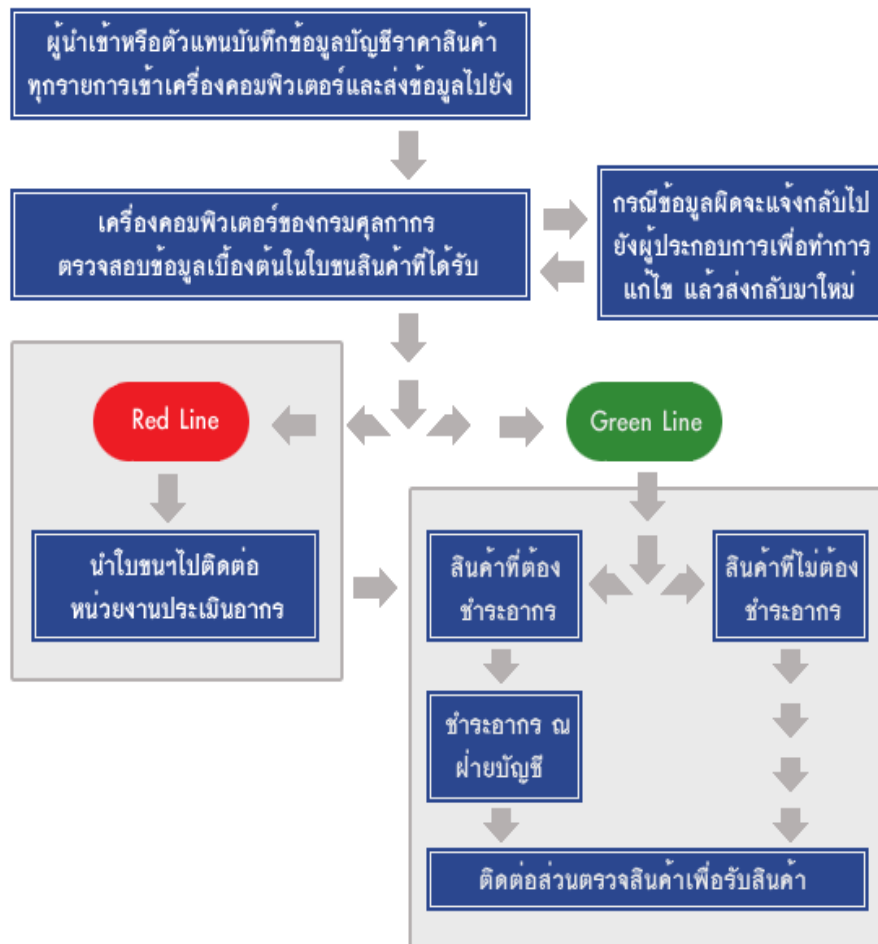
ในการนำเข้าสินค้า ผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า คือ กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมปศุสัตว์ ที่กำหนดไว้ให้ครบถ้วน โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสาร และขั้นตอนการปฏิบัติในการนำเข้าสินค้าในด้านการส่งออก ผู้ส่งออกจะต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการส่งออกกำหนดไว้ให้ครบถ้วนเช่นเดียวกับการนำเข้า โดยมีขั้นตอนการปฏิบัติในการนำเข้าสินค้า และส่งออกสินค้านี้

1.2 ขั้นตอนการนำเข้าสินค้า

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้า มีรายละเอียดดังนี้

1. ผู้นำเข้า หรือตัวแทนบันทึกข้อมูลบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทุกรายการเข้าสู่เครื่องคอมพิวเตอร์ของตนเองหรือผ่าน Service Counter โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์จะแปลงข้อมูลบัญชีราคาสินค้าให้เป็นข้อมูลใบขนสินค้าโดยอัตโนมัติ และให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนส่งเฉพาะข้อมูลใบขนสินค้ามายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร
2. เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นในใบขนสินค้าที่ส่งเข้ามา เช่น ชื่อและที่อยู่ผู้นำของเข้า เลขประจำตัวผู้เสียภาษี พิกัดอัตราศุลกากร ราคา เป็นต้น ถ้าพบว่าข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าที่ส่งมาไม่ถูกต้อง เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะแจ้งกลับไปยังผู้นำเข้าหรือตัวแทนเพื่อให้แก้ไขให้ถูกต้อง
3. เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าที่ส่งมาถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้า พร้อมกับตรวจสอบเงื่อนไขต่างๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาเข้าในขั้นตอนการตรวจสอบพิธีการเป็น 2 ประเภท ดังต่อไปนี้ แล้วแจ้งกลับไปยังผู้นำเข้าหรือตัวแทน เพื่อจัดพิมพ์ใบขนสินค้า
 - a. ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ เครื่องคอมพิวเตอร์จะสั่งการตรวจ หลังจากนั้น ผู้นำเข้าหรือตัวแทนสามารถนำใบขนสินค้าขาเข้าไปชำระค่าภาษีอากรและรับการตรวจปล่อยสินค้าได้
 - b. ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องนำใบขนสินค้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรของท่าที่นำของเข้า
4. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนต้องจัดเก็บข้อมูลบัญชีราคาสินค้าตามวรรคแรกในรูปของสื่อคอมพิวเตอร์เป็นเวลา ไม่น้อยกว่า 6 เดือน เพื่อใช้สำหรับการตรวจสอบใบขนสินค้าหลังการตรวจปล่อย โดยให้สามารถจัดพิมพ์เป็นรายงานเมื่อกรมศุลกากรร้องขอ ดังนี้
 - IMPORT/EXPORT INVOICE LIST BY DECLARATION ITEM
 - IMPORT/EXPORT INVOICE LIST BY INVOICE ITEM
 - IMPORT/EXPORT INVOICE LIST

ข้อสรุปของขั้นตอนปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้าทั้งหมดแสดงใน แผนภาพที่ จ1



แผนภาพที่ จ1 ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้า

ที่มา: <http://www2.customs.go.th/Formality/ImportFormalities.jsp#1>

1.3 เอกสารที่ควรจัดเตรียมในการนำเข้าสินค้า

สำหรับพิธีการชำระอากร พิธีการวางประกัน พิธีการขนถ่ายข้างลำ พิธีการคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทร้านค้าปลอดอากร ต้องมีเอกสารประกอบ ได้แก่

- ต้นฉบับใบขนสินค้าขาเข้า (กศก.99/1) พร้อมสำเนา 1 ฉบับ เว้นแต่กรณีที่กรมศุลกากรกำหนดให้มีการจัดทำคู่ฉบับเพิ่ม เช่น สำหรับ การนำเข้าอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด การนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ต้องส่งเงินเข้ากองทุนน้ำมัน กรณีดังกล่าวต้องมีสำเนาใบขนสินค้าขาเข้า 2 ฉบับ
- ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading or Air Waybill)
- บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
- แบบธุรกิจต่างประเทศ (ธ.ต.2) (Foreign Transaction Form) กรณีมูลค่าของนำเข้าเกินกว่า 500,000 บาท
- แบบแสดงรายละเอียดราคาศุลกากร (กศก. 170)
- ใบส่งปล่อยสินค้า (กศก.100/1)

- บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)
- ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน (Insurance Premium Invoice)
- ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับสินค้าควบคุมการนำเข้า
- ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) กรณีขอลดอัตราอากร
- เอกสารอื่น ๆ เช่น เอกสารแสดงส่วนผสม คุณลักษณะและการใช้งานของสินค้า แค็ตตาล็อก เป็นต้น

พิธีการหลายเที่ยวเรือ ต้องเพิ่มพิมพ์เขียว (BLUE PRINT) แบบแปลน แบบพิมพ์ หรือเอกสารประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาให้ทำใบขนสินค้าหลายเที่ยวเรือ

พิธีการขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิต้องเพิ่มสำเนาใบขนสินค้าขาเข้า (กศก.99/1) อีก 1 ฉบับ

พิธีการส่งเสริมการลงทุนต้องเพิ่มหนังสืออนุมัติให้ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

พิธีการคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้

- คำขออนุญาตนำเข้าคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป (แบบที่ 369)
- คำขออนุญาตนำเข้าคลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป ตามแบบที่กรมศุลกากรกำหนด

พิธีการคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า กรณีนำเข้าโดยผู้อื่นที่มีใช้ผู้รับอนุญาตจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า ต้องเพิ่มคำขออนุญาตนำเข้าคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า

พิธีการสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT) กรณีอยู่ในอารักขาของศุลกากร ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้

- คำร้องขอผ่อนผันทำใบขนสินค้าส่งกลับ (RE-EXPORT) ชำระอากร 1 ใน 10
- ใบขนสินค้าขาออก (กศก.101/1) พร้อมเอกสารประกอบ

พิธีการนำของออกจากเขตอุตสาหกรรมส่งออก (EPZ) ต้องเพิ่มเอกสารดังนี้

- แบบ กนอ.02-1 กรณีสินค้านำเข้าเป็นวัตถุดิบ
- แบบ กนอ.02-1 และ กนอ.101 กรณีสินค้านำเข้าเป็นเครื่องจักร อุปกรณ์เครื่องมือ และเครื่องใช้ รวมทั้งส่วนประกอบของสินค้านี้ จำเป็นต้องใช้ในการผลิตสินค้าหรือการค้าเพื่อส่งออก

2. พิธีการส่งออก

ในส่วนของการส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากร ผู้ส่งออก จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากร และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการส่งออกกำหนดไว้ให้ครบถ้วนเช่นเดียวกับการนำเข้า โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสาร และปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการส่งออกสินค้า ดังต่อไปนี้

3.9.4.1 ใบขนสินค้าขาออก

ประเภทใบขนสินค้าขาออก เป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้ส่งออกต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการส่งออกสินค้า ซึ่งจำแนกออกเป็น 4 ประเภท ตามลักษณะการส่งออก ดังนี้

แบบ กศก.101/1 ใบขนสินค้าขาออก ใช้สำหรับการส่งออกในกรณี ดังต่อไปนี้

- การส่งออกสินค้าทั่วไป
- การส่งออกของส่วนบุคคล และเอกสิทธิ์
- การส่งออกสินค้าประเภทส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- การส่งออกสินค้าจากคลังสินค้าทัณฑ์บน

- การส่งออกสินค้าที่ขอชดเชยค่าภาษีอากร
- การส่งออกสินค้าที่ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ
- การส่งออกสินค้าที่ต้องการใบสุทธินำกลับ
- การส่งสินค้ากลับออกไป (RE-EXPORT)

แบบ กศก.103 คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน ใช้สำหรับการขอส่งสินค้าออกไปก่อนปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาออกในลักษณะที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ในประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ. 2544

แบบ A.T.A. Carnet ใบขนสินค้าสำหรับนำของเข้าหรือส่งของออกชั่วคราว ใช้สำหรับพิธีการส่งของออกชั่วคราวในลักษณะที่กำหนดในอนุสัญญา

ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการส่งออกรถยนต์และจักรยานยนต์ชั่วคราว

เอกสารที่ผู้ส่งออกควรจัดเตรียมในการส่งออกสินค้า ประกอบด้วย

- ใบขนสินค้าขาออก ประกอบด้วยต้นฉบับและสำเนา 1 ฉบับ
- บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 2 ฉบับ
- แบบธุรกิจต่างประเทศ (Foreign Transaction Form): ธต.1 จำนวน 2 ฉบับ กรณีสินค้าส่งออกมีราคา FOB เกิน 500,000 บาท
- ใบอนุญาตส่งออกหรือเอกสารอื่นใดสำหรับสินค้าควบคุมการส่งออก
- เอกสารอื่น ๆ (ถ้ามี)

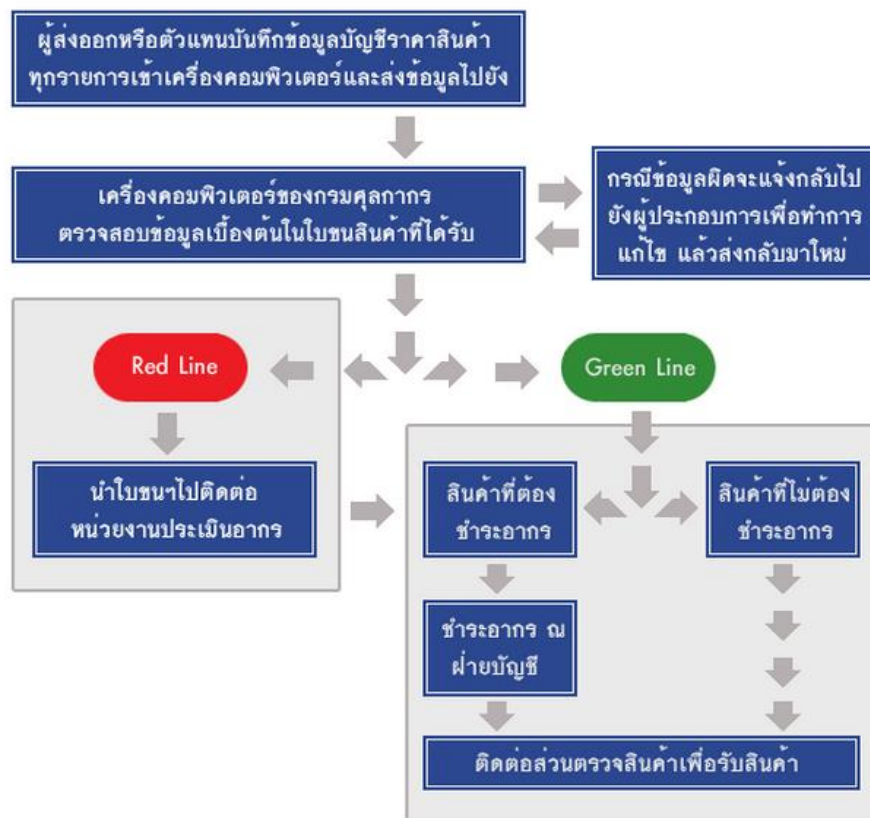
2.2 ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการส่งออกสินค้า

1. ผู้ส่งออกหรือตัวแทนส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกและบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทุกรายการจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งออกหรือตัวแทนมายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยผ่านบริษัทผู้ให้บริการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์
2. เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าขาออกส่งมาถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาออกและตรวจสอบเงื่อนไขต่างๆที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาออกเป็น 2 ประเภทดังต่อไปนี้และแจ้งกลับไปยังผู้ส่งออกหรือตัวแทน เพื่อจัดพิมพ์ใบขนสินค้า
 - ใบขนสินค้าขาออกที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ผู้ส่งออกหรือตัวแทนต้องนำใบขนสินค้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรของท่าที่ผ่านพิธีการ
 - ใบขนสินค้าขาออกที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) สำหรับใบขนสินค้าขาออกประเภทนี้ ผู้ส่งออกสามารถชำระค่าอากร (ถ้ามี) และดำเนินการนำสินค้าไปตรวจปล่อยเพื่อส่งออกได้เลยโดยไม่ต้องไปพบเจ้าหน้าที่ประเมินอากร

ข้อควรทราบเพิ่มเติมในการส่งออกสินค้า

1. ถ้าสินค้าที่ส่งออกเป็นสินค้าที่ผู้ส่งออกประสงค์จะนำกลับเข้ามาในประเทศไทยอีกภายในหนึ่งปีโดยขอยกเว้นอากรขาเข้า ให้เพิ่มคู่ฉบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับเพื่อใช้เป็นหลักฐานที่เรียกว่า “ใบสุทธินำกลับ” เพื่อเป็นหลักฐานในการนำสินค้ากลับเข้ามา
2. การส่งน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตในราชอาณาจักรไปจำหน่ายยังต่างประเทศและผู้ส่งออกต้องการขอคืนภาษีน้ำมันของกรมสรรพสามิต ให้เพิ่มคู่ฉบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับ และเขียนหรือประทับตราอย่างมีข้อความว่า “ขอคืนภาษีน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมัน” ไว้ตอนบนใบขนสินค้าขาออกและคู่ฉบับ
3. สำหรับท่ากรุงเทพ การส่งสินค้า Re-Export ไปยังประเทศ สปป.ลาวและประสงค์จะขอคืนอากรขาเข้า ให้เพิ่มคู่ฉบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับแนบติดกับต้นฉบับใบขนสินค้าขาออกด้วย
4. การส่งออกที่ผู้ส่งออกประสงค์จะได้เอกสารส่งออกจากกรมศุลกากรเพื่อขอรับเงินชดเชยอากร จะต้องยื่นคู่ฉบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับ ซึ่งมีลักษณะพิเศษคือมีสีน้ำเงินที่มุมทั้ง 4 มุม
5. สินค้าส่งออกที่ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ จะต้องยื่นใบแนบใบขนสินค้าขาออก เพื่อขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ
6. สถานที่สำหรับตรวจสินค้าขาออก ได้แก่
 - ท่าศุลกากร (ท่ากองตรวจสินค้าขาออกเดิม) หรือ ณ ทำเนียบท่าเรือที่ได้รับอนุมัติสำหรับการนำเข้า – ส่งออก
 - งานตรวจคอนเทนเนอร์ และสถานีตรวจสอบขาออก (Main Gate) ฝ่ายตรวจสินค้าที่ 2 ภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ
 - สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ เพื่อการส่งออก (สตส. LCY.)
 - สำหรับข้าว แร่ ยาง ณ โรงเก็บข้าว โรงสีข้าว โรงเก็บแร่ โรงเก็บ ยาง อันได้รับอนุมัติตามมาตรา 7(4) แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469
 - โรงพักสินค้าสำหรับตรวจของขาเข้า และบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์ นอกเขตท่าทำเนียบท่าเรือ (รพท. หรือ I.C.D./INLAND CONTAINER DEPOT)
 - ทำเนียบท่าเรือเอกชน
 - เขตอุตสาหกรรมส่งออกต่าง ๆ
 - โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ส่งออก
 - ด้านศุลกากรภูมิภาคต่าง ๆ

สำหรับขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการส่งออกสินค้าโดยสรุป แสดงในแผนภาพที่ จ2



แผนภาพที่ จ2 ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการส่งออกสินค้า ณ ด่านศุลกากร
ที่มา: <http://www2.customs.go.th/Formality/ExportFormalities.jsp>

3. การจัดทำใบขนสินค้าขาออก

การผ่านพิธีการศุลกากร ให้สามารถกระทำได้โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (Paperless) โดยส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์พร้อมลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature) ของเจ้าของลายมือชื่อ ผ่านบุคคลที่เป็นสื่อกลางผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Value Added Network Services : VANS) เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด (ebXML/ XML Format) เสมือนการจัดทำ ยื่น ส่ง รับเอกสาร และการลงลายมือชื่อในกระดาษ

การยื่นใบขนสินค้าขาออก ให้ผู้ส่งออกจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกตามมาตรฐานที่ ศุลกากรกำหนด และเป็นผู้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เมื่อระบบ คอมพิวเตอร์ของศุลกากรผู้รับข้อมูล ได้ทำการตอบรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น ในการผ่านพิธีการ ถือเป็นการยื่นเอกสารนั้น ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรแล้ว

วิธีการการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก กระทำได้ 4 ช่องทาง

1. ผู้ส่งออกส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกด้วยตนเอง
2. ผู้ส่งออกมอบหมายให้ตัวแทนออกของ (Custom Broker) เป็นผู้ส่งข้อมูลแทน

3. ผู้ส่งออกใช้เคาน์เตอร์บริการ (Service Counter) ในการส่งข้อมูล
4. ผู้ส่งออกยื่นใบขนสินค้าขาออก พร้อมแบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้าและชำระค่าธรรมเนียม กับเจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ท่า/ที่/สนามบินที่ส่งของออก

3.1 หลักการบันทึกข้อมูลใบขนสินค้าขาออก

- สามารถใช้สิทธิ Free Zone, I-EAT Free Zone, Bond เพียงอย่างเดียวหนึ่งในแต่ละรายการของใบขนสินค้า (บันทึกการขอใช้สิทธิในส่วนของ Export Declaration Detail)
- รายการบันทึกในส่วนของ Export Declaration Detail เมื่อบันทึกขอใช้สิทธิชดเชยอากร (Compensation) แล้วไม่สามารถบันทึกขอใช้สิทธิ (Y) ในส่วนของ 19 ทวิ, BOI, สุทธินาถกลับ, Re-Export อีกได้
- การสำแดงพิกัดศุลกากร (Tariff Code) ให้สำแดงตรงกับชนิดของของที่ส่งออก (ยกเลิกการสำแดงพิกัดศุลกากร 99... ทุกกรณี)
- ใบขนสินค้าขาออก ถ้า Export Tariff เป็น PART3 (ภาค 3 พิกัดอัตราศุลกากรขาออก) ต้องระบุรหัสสิทธิพิเศษ Privilege Code = 003 เว้นแต่ กรณีใบขนสินค้าขาออกถ้า Export Tariff เป็น PART4 (ภาค 4 ของที่ได้รับยกเว้นอากร) ต้องระบุรหัสสิทธิพิเศษ Privilege Code = 004 เสมอ

3.3 หลักการรวมเอกสาร Invoice เป็นข้อมูล Export Declaration Detail

- ใบขนสินค้าขาออก ที่ขอใช้สิทธิ ตาม มาตรา 19 ทวิ สามารถบันทึกข้อมูลรายละเอียดใบขนสินค้าจัดกลุ่มรายการตามพิกัดศุลกากร และ สูตรการผลิต และ Model (ถ้ามี) โดยต้องสำแดงชนิดสินค้าให้มีรายละเอียดที่จำเป็น เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงกับสูตรการผลิตที่ต้องการขอคืนอากรได้
- ใบขนสินค้าขาออก ที่ขอใช้สิทธิชดเชย สามารถบันทึกข้อมูลรายละเอียดใบขนสินค้าจัดกลุ่มรายการตามพิกัดศุลกากร และชนิดของของตามเงื่อนไขที่ระบุในการขอชดเชยค่าภาษีอากร
- ใบขนสินค้าขาออก คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป, คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทแสดงสินค้า, คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทคลังเก็บ สามารถบันทึกข้อมูลรายละเอียดใบขนสินค้าจัดกลุ่มรายการตามพิกัดศุลกากร และตามเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้า และรายการใบขนสินค้าขาเข้า ที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร โดยต้องสำแดงรายละเอียดสินค้าให้ครบถ้วน ตามเงื่อนไขที่ระบุในการขอยกเว้นอากร
- ใบขนสินค้าขาออก คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิต สามารถบันทึกข้อมูลรายละเอียดใบขนสินค้าจัดกลุ่มรายการตามพิกัดศุลกากร และสูตรการผลิตต้องสำแดงรายละเอียดชนิดสินค้าให้ครบถ้วน ตามเงื่อนไขที่ระบุในการขอยกเว้นอากร
- ใบขนสินค้าขาออก ขอใช้สิทธิ BOI สามารถบันทึกข้อมูลรายละเอียดใบขนสินค้าจัดกลุ่มรายการตามพิกัดศุลกากร และสูตรการผลิต โดยต้องสำแดงรายละเอียดชนิดสินค้าให้ครบถ้วน ตามเงื่อนไขที่ระบุในการขอใช้สิทธิส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- ใบขนสินค้าขาออก ขอใช้สิทธิสุทธินาถกลับ และ Re-Export สามารถบันทึกข้อมูลรายละเอียดใบขนสินค้าจัดกลุ่มรายการตามพิกัดศุลกากร และเลขที่ใบขนสินค้า ขาเข้า และ รายการในใบขนสินค้าขาเข้าที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร
- ใบขนสินค้าขาออก ประเภท อื่นๆ สามารถบันทึกข้อมูลรายละเอียดใบขนสินค้าจัดกลุ่มรายการตามพิกัดศุลกากร และชนิดของของ

3.4 ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาออก

- การตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้น ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิง และกับข้อมูลการอนุมัติ/อนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- การตรวจสอบพบความผิดพลาด ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบรหัสข้อผิดพลาดทุกข้อกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูล (ตาม XML User) ในคราวเดียว ให้ผู้ส่งของออกทำการแก้ไขข้อมูลและส่งข้อมูลใหม่เพื่อแก้ไขข้อมูลใบขนสินค้าขาออกเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร
- หากไม่พบข้อผิดพลาด ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาออกทางอิเล็กทรอนิกส์จำนวน 14 หลัก ในสถานะพร้อมชำระค่าภาษีอากร (ถ้ามี) และแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าขาออกทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ตอบกลับไปยังผู้ส่งข้อมูล (ตาม XML User) โดยมีประเภทของเอกสารหลักมีค่าเป็น 1 = ใบขนสินค้าขาออก
- การยื่นเอกสารใบแนบ 4 ใบขนสินค้าขาออกต่อศุลกากร เมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรผู้รับข้อมูลได้ทำการตอบรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้น ในการผ่านพิธีการ ถือเป็นการยื่นเอกสารนั้น ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรแล้ว
- การยกเลิกใบขนสินค้าขาออก กรณี ผู้ส่งของออกไม่ประสงค์จะทำการส่งของออกตามใบขนสินค้าขาออกที่ได้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์มายังระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรแล้ว หรือข้อมูลใบขนสินค้าขาออกที่ได้รับการตอบรับเลขที่ใบขนสินค้าขาออกแล้วผิดพลาด ให้ผู้ส่งของออก (ตาม XML User) ขอยกเลิกเลขที่ใบขนสินค้าขาออกฉบับนั้น ๆ ทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรทำการยกเลิกเลขที่ใบขนสินค้าฉบับนั้นออกจากระบบ ก่อนการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ของใบขนสินค้าขาออก ที่ถูกต้องมาใหม่

3.5 การตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าและขาออก กับระบบทะเบียนผู้มาติดต่อ

1. การตรวจสอบลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature) มีเงื่อนไขดังนี้

- VAT ID ของ ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ต้องเท่ากับเลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรของผู้นำเข้า/ ผู้ส่งออก (Company Tax No) หรือ
- VAT ID ของ ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ต้องเท่ากับเลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรของตัวแทน ออกของ (Broker Tax No) หรือ
- VAT ID ของ ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ต้องเท่ากับเลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรของตัวแทน ออกของรับจ้างช่วง (Sub Broker Tax Number) หรือ
- VAT ID ของ ลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ ต้องเท่ากับเลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากรของ Company Tax No ของ Registration ID กรณีเป็น Service Counter เท่านั้น

2.การตรวจสอบความสัมพันธ์ของผู้นำเข้า/ผู้ส่งออกกับตัวแทนออกของ ต้องมีการว่าจ้างระหว่าง ผู้นำเข้า/ส่งออกกับตัวแทนออกของ จะตรวจสอบกับระบบทะเบียน ดังนี้

- ผู้นำเข้า/ผู้ส่งออกต้องว่าจ้างตัวแทนออกของ และ
- ตัวแทนออกของต้องได้รับการว่าจ้างจากผู้นำเข้า/ผู้ส่งออก

3.การตรวจสอบความสัมพันธ์ของตัวแทนออกของรับจ้างช่วง กับตัวแทนออกของที่มีความสัมพันธ์กับผู้นำเข้า/ผู้ส่งออก จะตรวจสอบกับระบบทะเบียน ดังนี้

- ผู้รับจ้างช่วงต้องได้รับการว่าจ้างจากตัวแทนออกของ และ

- ตัวแทนออกของต้องได้รับการว่าจ้างจากผู้นำเข้า/ผู้ส่งออก และ
- ผู้นำเข้า/ผู้ส่งออกต้องว่าจ้างตัวแทนออกของ

***สำหรับกรณีผู้นำเข้า/ผู้ส่งออก มีการมอบอำนาจให้ตัวแทนออกของทำการว่าจ้างช่วงได้

4.การตรวจสอบความสัมพันธ์ของ ผู้จัดการ/ผู้รับมอบอำนาจ (ช่อง Manager ID Card) กับผู้นำเข้า/ผู้ส่งออก หรือตัวแทนออกของ มีการตรวจสอบเฉพาะกรณีที่ส่งข้อมูลผ่านระบบของ Service Counter เท่านั้น จะตรวจสอบกับระบบทะเบียนดังนี้

- ต้องเป็น ผู้จัดการ/ผู้รับมอบอำนาจ ของ ผู้ส่งออก/ผู้นำเข้า หรือ
- ต้องเป็น ผู้จัดการ/ผู้รับมอบอำนาจ ของ ตัวแทนออกของ หรือ
- ต้องเป็น ผู้จัดการ/ผู้รับมอบอำนาจ ของ ตัวแทนออกของผู้รับจ้างช่วง ของ ตัวแทนออกของ

4. การบรรจุสินค้า และการจัดทำใบกำกับการขนย้ายสินค้า

สำหรับขั้นตอนในการบรรจุสินค้า และการจัดทำใบกำกับการขนย้ายสินค้าประกอบไปด้วย

4.1 การบรรจุสินค้า

สถานที่บรรจุสินค้า

- ส่งออกรายเดียว (FCL) ไม่ว่าจะมิใช่ใบขนสินค้าขาออกฉบับเดียวหรือหลายฉบับก็ตาม ให้ทำการบรรจุสินค้านอกเขตอารักขาของศุลกากรได้
- ผู้ส่งออกหลายราย (LCL) บรรจุสินค้าภายในเขตอารักขาศุลกากร เว้นแต่ ผู้ส่งของออกต้องมีความจำเป็นในการบรรจุของในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกัน เช่น เป็นผู้ส่งออกในเครือบริษัทเดียวกัน หรือผู้ส่งออกที่มีสายการผลิตต่อเนื่องกัน หรือผู้ส่งออกที่มีเงื่อนไขจากลูกค้าให้ส่งออกโดยบรรจุพร้อมกับผู้ส่งออกรายอื่น หรือกรณีสินค้าที่ต้องควบคุมอุณหภูมิ (เน่าเสียง่าย) เป็นต้น
- ผู้ส่งออกที่บรรจุสินค้าทั้งหมด
 - (1) จัดทำข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า
 - (2) ส่งข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า
 - (3) รับผิดชอบต่อผู้ส่งของออกรายอื่นที่บรรจุร่วมกัน

4.2 การปิดตู้ หรือยานพาหนะ

- บรรจุสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์/พาหนะแบบปิด ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุทำการปิดผนึกประตู พาหนะที่ใช้ขนย้ายสินค้า ด้วยวิธีที่ผู้รับผิดชอบการบรรจุกำหนด เมื่อบรรจุของขึ้นบนพาหนะแล้วเสร็จ
- บรรจุสินค้าขึ้นบนยานพาหนะแบบเปิด ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุทำการคลุมผ้าใบหรือคลุมตาข่ายที่พาหนะที่ใช้ในการขนย้ายสินค้า แล้วใช้เชือกผูกประทับตราผนึก ด้วยวิธีที่ผู้รับผิดชอบการบรรจุกำหนดเมื่อบรรจุของขึ้นบนพาหนะแล้วเสร็จ

4.3 การจัดทำใบกำกับการขนย้ายสินค้า

- (1) ใบกำกับการขนย้ายสินค้า แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 Goods Transition Control ประกอบด้วย 31 Field

ส่วนที่ 2 Goods Transition Detail ประกอบด้วย 8 Field

(2) หาก Field ใด กำหนดให้ต้องระบุค่า (Value = M) แต่ผู้บันทึกไม่สามารถหาข้อมูลได้

- สำหรับ Field ที่เป็น Alphabet (แสดงออกเป็นตัวอักษร) ให้ระบุค่าเป็น N/A
- สำหรับ Field ที่เป็น Numeric (แสดงออกเป็นตัวเลข) ให้ระบุค่าเป็น 0 (ศูนย์)

(3) หาก Field ใด กำหนดให้ไม่ต้องระบุค่า (Value = O) และผู้บันทึกไม่สามารถหาข้อมูลได้ ก็ไม่ต้องบันทึกค่าใด ๆ

(4) หาก Field ใด กำหนดให้ต้องระบุค่า เมื่อเข้าเงื่อนไขที่กำหนด (Value = C) แต่ผู้บันทึกไม่สามารถหาข้อมูลได้

- สำหรับ Field ที่เป็น Alphabet (แสดงออกเป็นตัวอักษร) ให้ระบุค่าเป็น N/A
- สำหรับ Field ที่เป็น Numeric (แสดงออกเป็นตัวเลข) ให้ระบุค่าเป็น 0 (ศูนย์)

4.4 การส่งข้อมูลใบขนกับการขนย้ายสินค้าโดยใช้เคาน์เตอร์บริการบันทึกข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

- ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุเอกสารใบกำกับการขนย้ายสินค้ามายื่นต่อเคาน์เตอร์บริการ เพื่อให้เคาน์เตอร์บริการเป็นผู้บันทึกข้อมูลจากเอกสารดังกล่าว แล้วส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในการผ่านพิธีการศุลกากร พร้อมแนบลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ของเคาน์เตอร์บริการ ผ่านผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร เมื่อได้รับตอบกลับเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าแล้ว ให้เคาน์เตอร์บริการ จัดพิมพ์ใบกำกับการขนย้ายสินค้าในรูปแบบเอกสารจำนวน 2 ฉบับ ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุตรวจสอบและลงนามในใบกำกับการขนย้ายสินค้าแล้ว คืนให้ผู้ผ่านพิธีการจัดเก็บไว้ 1 ฉบับ เพื่อดำเนินการในขั้นตอนต่อไป
- คูณฉบับใบกำกับการขนย้ายสินค้า 1 ฉบับ ให้เคาน์เตอร์บริการเก็บรวบรวม และจัดส่งให้สำนักตรวจสอบอากร กรมศุลกากร เป็นรายเดือน ภายในวันที่ 5 ของเดือนถัดไป นับแต่วันที่จัดพิมพ์ใบกำกับการขนย้ายสินค้า นั้น
- กรณีเคาน์เตอร์บริการจัดพิมพ์ใบกำกับการขนย้ายสินค้า แต่ผู้รับผิดชอบการบรรจุไม่ลงนามใน ใบกำกับการขนย้ายสินค้า ให้เคาน์เตอร์บริการยกเลิกข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าออกจากระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร แล้วจัดทำรายงานเป็นรายเดือนแจ้งเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าที่ยกเลิกด้วย

4.5 การจัดทำและยื่นใบกำกับการขนย้ายสินค้าในรูปแบบเอกสาร

- ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุยื่นใบกำกับการขนย้ายสินค้าในรูปแบบเอกสาร และแบบรายละเอียดข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า จำนวน 1 ฉบับ ซึ่งได้ลงลายมือชื่อผู้รับผิดชอบการบรรจุแล้ว
- เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการบันทึกข้อมูลเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร แล้วจัดพิมพ์ข้อมูลที่บันทึกรายละเอียดข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์
- ให้ผู้ผ่านพิธีการตรวจสอบข้อมูลที่บันทึกรายละเอียดข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า หากถูกต้องครบถ้วนแล้ว ให้ลงนามรับรองเพื่อยืนยันความถูกต้อง และมอบให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเก็บไว้ใบกำกับการขนย้ายสินค้าที่กรมศุลกากรจัดเก็บ

5. การขนย้ายสินค้าผ่านสถานีรับบรรทุก ณ ท่า ที่ หรือสนามบินที่ส่งออก

ขั้นตอนในการขนย้ายสินค้าผ่านสถานีรับบรรทุก ณ ท่า ที่ หรือสนามบินที่ส่งออก ประกอบไปด้วย

5.1 การขนย้ายสินค้ามายังท่า/ที่/สนามบินเพื่อการส่งออก

- การขนย้ายของมายังท่า หรือที่ หรือสนามบิน เพื่อการส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ผู้ส่งของออกจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด และส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร
- การขนย้ายของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน ให้ผู้ส่งของออกที่ได้ปล่อยของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ก่อนการขนย้ายของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บนที่เก็บของนั้น ไปยังท่า หรือที่ หรือสนามบินเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักรและให้ใช้ข้อมูลใบขนสินค้าขาออก เป็นหลักฐานกำกับกับการขนย้ายของ ออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน รวมถึงเป็นหลักฐานในการตรวจสอบทางบัญชี สำหรับของที่นำของออกจากคลังสินค้าทัณฑ์บน เพื่อรอการตัดบัญชีคลังสินค้าทัณฑ์บน เมื่อได้ส่งของออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว
- การขนย้ายของออกจากเขตปลอดอากร (Free Zone) ให้ผู้ส่งของออกที่จะนำของออกจากเขตปลอดอากร เป็นผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ก่อนการขนย้ายของออกจากเขตปลอดอากรที่เก็บของนั้น ไปยังท่า หรือที่ หรือสนามบินเพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร และให้แสดงสำเนาใบขนสินค้าขาออกหรือสำเนาใบกำกับการขนย้ายสินค้า (ถ้ามี) ต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำเขตปลอดอากร เพื่อเป็นหลักฐานในการขออนุญาตนำของนั้น ขนย้ายออกจากเขตปลอดอากรเพื่อส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร
- การขนย้ายของออกจากเขตประกอบการเสรี (I-EAT Free Zone) ให้ผู้ส่งของออกที่จะนำของออกจากเขตประกอบการเสรี เป็นผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร ก่อนการขนย้ายของออกจากเขตประกอบการเสรีที่เก็บของนั้นไปยังท่า หรือที่ หรือสนามบิน เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร และให้แสดงสำเนาใบขนสินค้าขาออกหรือสำเนาใบกำกับการขนย้ายสินค้า (ถ้ามี) ต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำเขตประกอบการเสรี เพื่อเป็นหลักฐานในการขออนุญาตนำของนั้น ขนย้ายออกจากเขตประกอบการเสรีเพื่อส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร
- การขนย้ายสินค้าที่ไม่อาจทำการขึ้นน้ำหนักสินค้า ขณะทำการขนถ่ายได้ในคราวเดียวกัน ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุทำการขนถ่ายสินค้าเข้าสู่เรือต่างประเทศที่ใช้ในการขนย้ายของนั้น ออกนอกราชอาณาจักร หรือให้ลำเลียงของทางท่อขนส่งออกไปนอกราชอาณาจักรทางบกจนเสร็จสิ้น ตามใบขนสินค้าขาออก เช่น การขนถ่ายโดยเรือฉลอม หรือโดยสายพานลำเลียง หรือโดยทางท่อขนส่ง เป็นต้น

5.2 เอกสารที่ใช้เพื่อกำกับการขนย้ายสินค้า

(1) ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุดำเนินการ

- สั่งพิมพ์ใบกำกับการขนย้ายสินค้าจากระบบคอมพิวเตอร์ หรือ
- ทำสำเนาภาพถ่ายใบกำกับการขนย้ายสินค้า หรือ
- แสดงเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้าที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรได้กำหนดไว้ในเอกสารอื่นใด เพื่อมอบให้พนักงานขับรถที่บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เพื่อกำกับสินค้าที่ทำการขนย้ายนั้น

(2) ในกรณีการขนส่งผ่านเขตแดนทางบก Mode of Transport = 3 ให้ใช้ใบกำกับการขนย้ายสินค้า เป็นบัญชีสินค้า (แบบ ศ.บ.3) เพื่อยื่นต่อด่านพรมแดน ในการน่ายานพาหนะผ่านเขตแดนทางบก

(3) ในระหว่างการขนย้ายสินค้า ผู้ส่งข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสามารถแก้ไขข้อมูลได้ทุก File โดย ถ้อยข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรในขณะที่ยื่นเอกสารให้ตรวจสอบ โดยไม่ต้องแก้ไขในเอกสาร และไม่ต้องมีลายมือชื่อกำกับกับการแก้ไขแต่อย่างใด

6. การตัดบัญชีใบกำกับการขนย้าย

สำหรับ ขั้นตอนการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้าย (E-Expert) ประกอบไปด้วย

6.1 การตรวจสอบ และตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า ณ สถานีรับบรรทุก

เมื่อขนส่งสินค้ามาถึงสถานีรับบรรทุก ให้ผู้ขนย้ายทำการ

1. แสดงหรือแจ้งเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้า
2. ทางเรือให้แสดง EIR Weight (น้ำหนักชั่ง) ด้วย
3. เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบ
 - เลขที่ตู้คอนเทนเนอร์ (ทางเรือ) /เลขทะเบียนรถยนต์ (ทางบก) /Air Waybill (ทางเครื่องบิน)
4. ระบบคอมพิวเตอร์จะแจ้งตัดบัญชี

การขนส่งสินค้าแบบอื่น ๆ เช่น ของ Bulk /พีซีไร /ปูนซีเมนต์/รถยนต์/ ปิโตรเลียม/ทางท่อ /สายส่ง

1. แสดงหรือแจ้งเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้า
2. เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบเลขที่ใบกำกับการขนย้ายสินค้า
3. เมื่อได้รับเอกสารยืนยันปริมาณที่บรรทุกลงเรือแล้ว ให้นำมาแสดงแจ้งตัดบัญชี
4. เจ้าหน้าที่จะตัดบัญชีในระบบคอมพิวเตอร์ สินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ เลขที่ตู้คอนเทนเนอร์ที่จะนำผ่านสถานีรับบรรทุกหรือจุดรับบรรทุกสินค้าที่กำหนดต้องถูกต้อง ตรงตามข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้า ในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเท่านั้น เลขที่ตู้คอนเทนเนอร์ไม่ตรงกับข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

1. เจ้าหน้าที่ ณ จุดรับบรรทุก พิจารณาเห็นควรให้แก้ไข
2. ให้นำตู้คอนเทนเนอร์ผ่านเข้าไปได้
3. ผู้รับผิดชอบการบรรจุ
 - ยื่นคำร้องขอแก้ไขเลขที่ตู้คอนเทนเนอร์
 - ต่อหน่วยบริการศุลกากร
4. เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบ
 - แก้ไขเลขที่ตู้คอนเทนเนอร์
 - ตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า

การบรรจุสินค้าในพาหนะที่จะทำการขนส่งมายังสนามบินที่ส่งออก ในขณะที่จะนำสินค้าผ่าน สถานีรับบรรทุกหรือจุดรับบรรทุกสินค้าที่กำหนด ให้ผู้รับผิดชอบการบรรจุแสดงเอกสารใบตราส่งสินค้าทางอากาศยาน (Air Waybill) หรือสำเนา ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรทราบก่อนนำสินค้าผ่านสถานีรับบรรทุกหรือจุดรับบรรทุกสินค้าที่กำหนด

การบรรจุสินค้าในยานพาหนะเพื่อทำการขนส่งผ่านเขตแดนทางบก เลขทะเบียนยานพาหนะที่บรรทุกสินค้ามายังด่านศุลกากรที่ส่งออกหรือจุดรับบรรทุกที่กำหนดต้องถูกต้องตรงตามข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเท่านั้น

รหัสสถานที่ตรวจปล่อย (Release Port) ในใบกำกับการขนย้ายสินค้าไม่ตรงกับท่าที่จะส่งออก

1. เจ้าหน้าที่ ณ จุดรับบรรทุก พิจารณาเห็นควรให้แก้ไข
2. เจ้าหน้าที่จะตรวจสอบ

- แก้ไขเลขที่ตู้คอนเทนเนอร์
 - ตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า
3. อนุญาตให้นำตู้คอนเทนเนอร์ผ่านเข้าไปได้

การตรวจสอบตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาออก ที่ระบุเลขที่ไว้ในใบกำกับการขนย้ายสินค้าว่า อยู่ในเงื่อนไขความเสี่ยงที่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรกำหนดว่ารับได้ แล้วทำการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้าดังกล่าว และอนุญาตให้นำสินค้าผ่านสถานีรับบรรทุก หรือจุดรับบรรทุกสินค้าที่กำหนดได้

ตู้คอนเทนเนอร์/สินค้าขนย้ายมาถึงแล้ว แต่ตรวจสอบไม่พบข้อมูลใบกำกับการขนย้ายสินค้าใน ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร

1. ให้ยื่นใบกำกับการขนย้ายในรูปเอกสาร ต่อเคาน์เตอร์รับบริการ หรือหน่วยบริการศุลกากร
2. เจ้าหน้าที่ตรวจสอบตัดบัญชีใบกำกับ
3. อนุญาตให้นำตู้คอนเทนเนอร์ผ่านเข้าไปได้

6.2 สถานะใบกำกับการย้ายสินค้า

M – Matching (ผ่านสถานีรับบรรทุกแล้ว)

R – Release (ตรวจปล่อยแล้ว)

L – Load (รับบรรทุก)

6.3 การตอบกลับการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า

1. ในวันทำการเดียวกันที่ทำการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า (Matching) ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับข้อมูลการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า ไปให้ผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกที่ปรากฏเลขที่ใบขนสินค้า (ตาม XML User) ในใบกำกับการขนย้ายสินค้านั้น ทราบถึงการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า ด้วยข้อความ “Goods Transition Control Already Checked”

2. ให้ผู้ส่งของออกตรวจสอบการตอบกลับข้อมูลของระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากร หากผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก (ตาม XML User) ไม่ได้รับข้อมูลตอบกลับการตัดบัญชีใบกำกับการขนย้ายสินค้า ภายในกำหนดเวลาอันควร ให้ตรวจสอบข้อมูลกับผู้รับผิดชอบการบรรจุ หรือ กับบุคคลที่เป็นสื่อกลาง ผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Value Added Network Services: VANS)

- ทางเรือประมาณ 15 วัน
- ทางรถไฟประมาณ 15 วัน
- ทางเครื่องบินประมาณ 7 วัน
- ทางรถยนต์ประมาณ 3 วัน
- กรณีขนส่งวิธีอื่น เมื่อได้รับเอกสารยืนยันปริมาณที่บรรทุกลงเรือแล้ว นามาแสดงแจ้งตัดบัญชี

6.4 การขอตรวจรับสินค้ากลับคืน

ตรวจรับสินค้ากลับคืนบางส่วน

1. ทำการร้อง แจ้งรายการไม่ส่งออก

2. ยืนยันปริมาณ จำนวนหีบห่อ (Short Declaration)
3. แนบเอกสารที่เกี่ยวข้อง
4. ยื่นต่อหน่วยควบคุมทางศุลกากร
5. เจ้าหน้าที่ –ตรวจสอบการแก้ไข, ให้อำนาจกลับคืน, ไม่ต้องมีการพิจารณาความผิด

6.5 การยกเลิกการส่งออก

ยกเลิกการส่งออก ตรวจรับสินค้ากลับคืนทั้งหมด

1. ทำการร้อง
2. ยื่นต่อหน่วยควบคุมทางศุลกากร
3. เจ้าหน้าที่ –บันทึกยกเลิกใบขนสินค้า, ให้อำนาจกลับคืน, ไม่ต้องมีการพิจารณาความผิด

6.6 การเปลี่ยน ชื่อเรือ เทียบเรือ

การเปลี่ยน ชื่อเรือ เทียบเรือ โดยไม่เปลี่ยนเขตท่าที่จะขนถ่ายตู้สินค้าลงเรือหรือไม่เปลี่ยนคลังสินค้า

1. ให้ตัวแทนเรือจัดทำคำร้องขอแก้ไขเปลี่ยนแปลง
2. ยื่นต่อเจ้าหน้าที่หน่วยบริการศุลกากร
3. เจ้าหน้าที่ บันทึกแก้ไขเปลี่ยนแปลงในใบกำกับการขนย้ายสินค้า
4. ผู้ส่งออกไม่ต้องแก้ไขข้อมูล ชื่อเรือ เทียบเรือ ใบขนสินค้าขาออกอีก

7. การรับบรรจุของส่งออก

ขั้นตอนการรับบรรจุของส่งออก (E-Expert) ประกอบไปด้วย

การรับบรรจุของส่งออก

1. การรับบรรจุของส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

- ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะทำการประมวลผลการรับบรรจุโดยอัตโนมัติตามเวลาที่กำหนดไว้
- ในวันทำการเดียวกันระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบกลับข้อมูลที่ทำการประมวลผลการรับบรรจุไปให้ผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก(ตาม XML User)
- ข้อความ “Goods Loaded” ให้ทราบถึงสถานะการรับบรรจุส่งออกไปนอกราชอาณาจักร

การขนย้ายของโดยเรือ ณ ท่าเรือที่ส่งออกจะบันทึกข้อมูลชื่อเรือ วันเรือออกเมื่อมีการรายงาน เรือออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว

การขนย้ายของโดยอากาศยาน ณ สนามบินศุลกากร อากาศยานจะบันทึกข้อมูลเที่ยวบินและ วันที่อากาศยานออกเมื่อมีการรายงานอากาศยานออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว

การขนย้ายของโดยยานพาหนะทางบก จะบันทึกข้อมูลยานพาหนะออกไปนอกราชอาณาจักร เมื่อผู้ควบคุมยานพาหนะยื่นใบกำกับการขนย้ายสินค้าโดยใช้เป็นบัญชีสินค้า (แบบ ศ.บ.3) ต่อด่านพรมแดนในการขนย้ายยานพาหนะผ่านเขตแดนทางบก

การขนย้ายของโดยรถไฟ จะบันทึกข้อมูลเที่ยวที่และวันที่ที่รถไฟออกไปนอกราชอาณาจักร เมื่อมีการรายงานรถไฟออกไปนอกราชอาณาจักรแล้ว

การขนย้ายสินค้าทางท่อ สายส่งไฟฟ้า จะบันทึกข้อมูลวันที่ส่งออกตามรายงานการส่งออก ออกไปนอกราชอาณาจักรทุกวัน ที่ 15 ของเดือนถัดไป

หากผู้ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก ไม่ได้รับข้อมูลตอบกลับสถานะ การรับบรรจุทุกส่งออกนอกราชอาณาจักร (“Goods Loaded”) ภายในกำหนดเวลาอันควร ให้ตรวจสอบข้อมูลกับบุคคลที่เป็นสื่อกลาง ผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Value Added Network Services : VANS)

ตารางแฟ้มข้อมูลอ้างอิง (Reference File) เพื่อการบันทึกข้อมูลใบขนสินค้าขาออก

Seq. Description Remark Data

1. Export Duty Rate อัตราอากรขาออก REFEDR.TXT
2. ISO Port Code รหัสท่ามาตรฐาน ISO REFIPC.TXT
3. Tariff Classification พิกัดศุลกากร REFTRC.TXT
4. Tariff Statistic รหัสสถิติสินค้า REFTRS.TXT
5. Privilege Code รหัสสิทธิพิเศษ REFPVC.TXT
6. Province Code รหัสจังหวัด REFPRV.TXT
7. Area Code รหัสสถานที่ของกรมศุลกากร RFARS.TXT
8. Currency Code รหัสสกุลเงินตรามาตรฐาน ISO RFCUC.TXT
9. Export Currency Exchange อัตราแลกเปลี่ยนสำหรับขาออก RFECU.TXT
10. ISO Country Code รหัสประเทศมาตรฐาน ISO RFICC.TXT
11. Goods Unit Code รหัสหน่วยของสินค้ามาตรฐาน ISO RFUNT.TXT
12. Package Unit Code ลักษณะหีบห่อตามมาตรฐาน REFPKG.TXT

การปฏิบัติงานกรณีเครื่องคอมพิวเตอร์ขัดข้อง (แผนฉุกเฉิน)

กรณีที่ระบบคอมพิวเตอร์ ระบบเครือข่ายสื่อสาร ระบบไฟฟ้า ของกรมศุลกากรขัดข้อง อันเป็นเหตุให้ไม่สามารถผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ เป็นเวลาประมาณ 30 นาที

ให้ดำเนินการ ตามขั้นตอน ดังนี้

1. สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร แจ้งไปยังสำนักงาน/ด่านศุลกากร
 - 1.1 เพื่อให้ทราบกรณีระบบขัดข้อง
 - 1.2 จะใช้ระยะเวลาเท่าใดในการทำให้ระบบคอมพิวเตอร์สามารถใช้งานได้ตามปกติ
2. สำนักงาน/ด่านศุลกากร เห็นว่าปริมาณงานมีมากไม่สามารถรอได้
 - 2.1 ผู้อำนวยการสำนักงาน/ด่านศุลกากรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายของแต่ละหน่วยงาน
 - 2.2 สั่งการให้เจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้องในระบบพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร ปฏิบัติงานด้วยระบบ Manual ตามขั้นตอนของแผนฉุกเฉิน