



รายงานฉบับสมบูรณ์

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทาง
ภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว –
สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน
A Policy Synthesis of Land Transportation Logistics Development on
Lower Northern Thailand through Laos - Vietnam – Guangxi, China

โดย

ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภูพงษ์ พงษ์เจริญ

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ดลเดช ตั้งตระการพงษ์

กรกฎาคม 2558

สัญญาเลขที่RDG5750075

รายงานฉบับสมบูรณ์

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย -
สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม –
เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

A Policy Synthesis of Land Transportation Logistics Development on Lower Northern
Thailand through Laos - Vietnam – Guangxi, China

ที่ปรึกษา

พลเอก ดร.ศิริ

ทิวะพันธุ์

ดร.ณรงค์

ป้อมหลักทอง

คณะผู้วิจัย

สังกัด

ดร.บุญทรัพย์	พานิชการ	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	มหาวิทยาลัยนเรศวร
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อุพงษ์	พงษ์เจริญ	คณะวิศวกรรมศาสตร์	มหาวิทยาลัยนเรศวร
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ดลเดช	ตั้งตระกูลพงษ์	คณะวิศวกรรมศาสตร์	มหาวิทยาลัยนเรศวร
นางสาวพรนภา	มุสิกพันธุ์	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	มหาวิทยาลัยนเรศวร
นางสาวจุฑาภรณ์	เสมวิลัย	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	มหาวิทยาลัยนเรศวร
นายสุรฉัตร	จันระวังยศ	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	มหาวิทยาลัยนเรศวร
นางสาวไกล่รุ่ง	พรอนันต์	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	มหาวิทยาลัยนเรศวร
นางสาวมาลาทิพย์	แก้วมีไช	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	มหาวิทยาลัยนเรศวร
นายจักรพันธ์	บุญเม่น	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	มหาวิทยาลัยนเรศวร
นางสาวศศิธร	สถาพร	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	มหาวิทยาลัยนเรศวร
นางสาวพิมพ์พิศา	คณิงคิด	วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน	มหาวิทยาลัยนเรศวร

ชุดโครงการการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย วช.-สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

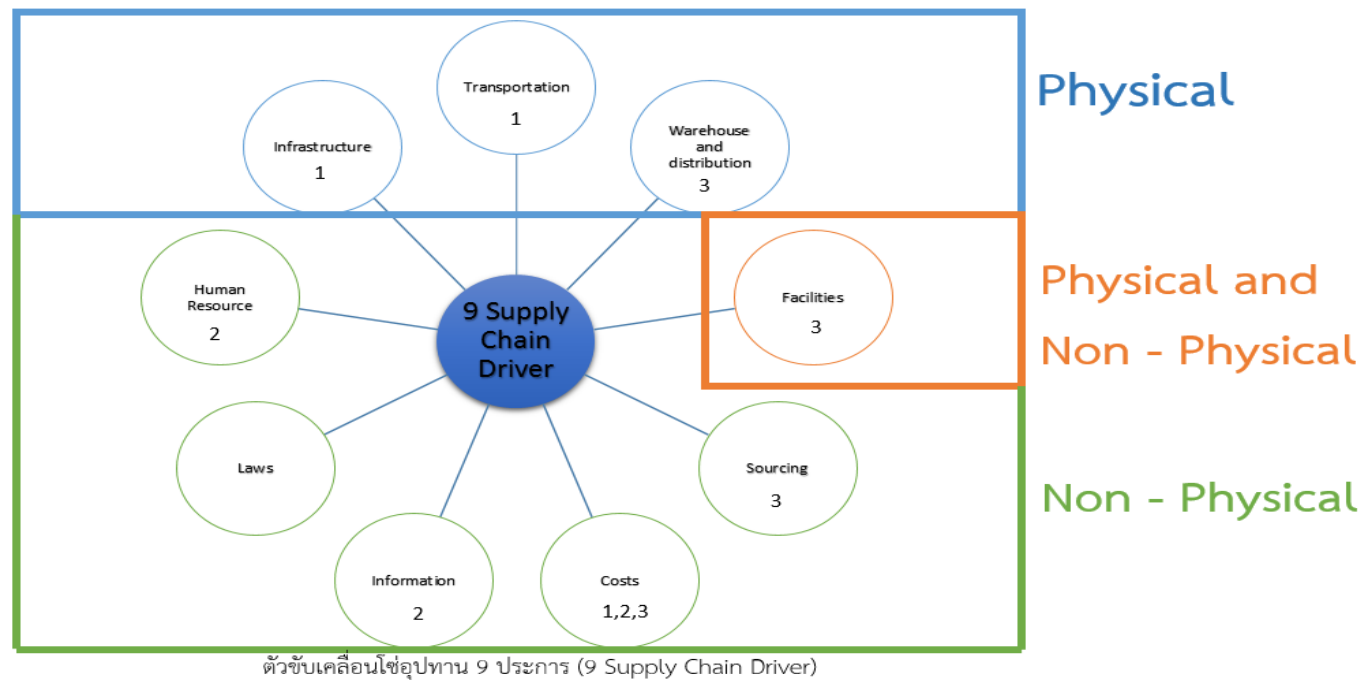
บทสรุปผู้บริหาร

(Executive Summary)

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ร่วมกับโครงการวิจัยภายใต้แผนงาน 3 โครงการวิจัย คือ โครงการย่อยที่ 1 การศึกษาโลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง สาธารณรัฐประชาชนจีน โครงการย่อยที่ 2 ประสิทธิภาพและความสามารถเชิงสมรรถนะของภาคี ในการใช้ระบบสารสนเทศทางธุรกิจเพื่อการตัดสินใจในการส่งเสริมและลงทุนธุรกิจการค้าชายแดน: กรณีศึกษาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จังหวัดอุดรธานี ประเทศไทย - แขวงไซยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และโครงการย่อยที่ 3 โครงการการศึกษาโซ่อุปทานการค้าในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง สาธารณรัฐประชาชนจีนได้ร่วมวิเคราะห์องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ดังแสดงได้ดังภาพ 1

โดยแผนงาน ฯ มีวัตถุประสงค์ในการวิจัย 2 ประการคือ 1. รวบรวมและวิเคราะห์องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง สาธารณรัฐประชาชนจีน และ 2. เพื่อวิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง สาธารณรัฐประชาชนจีน

ซึ่งในการรวบรวมและวิเคราะห์องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง สาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นได้ประยุกต์จากแบบจำลองตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (Supply Chain Driver) ของ Sunil Chopra และ Peter Meindl (2013) เป็น 9 ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (9 Supply Chain Driver) ซึ่งสามารถแสดงได้ดังภาพ 8 โดยมีการแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลัก ได้แก่ กลุ่มเชิงกายภาพ (Physical) กลุ่มเชิงนามธรรม (Non - Physical) และกลุ่มกึ่งเชิงกายภาพและนามธรรม (Physical and Non - Physical) โดยแสดงได้ดังภาพ 2 และมีรายละเอียดดังนี้



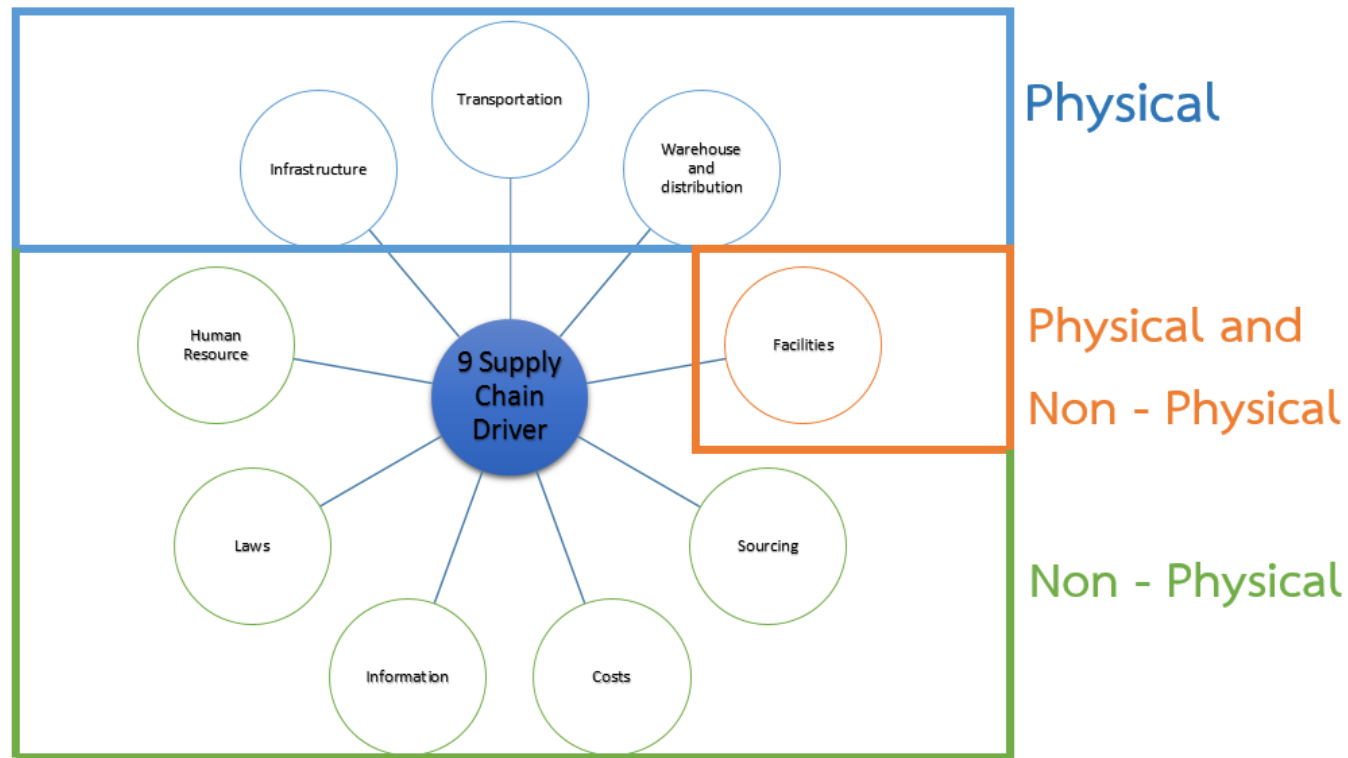
หมายเหตุ: ดัดแปลงจากแบบจำลองตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (Supply Chain Driver) จากSunil Chopra and Peter Meindl (2013)

- 1 โครงการย่อยที่ 1 การศึกษาโลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน
- 2 โครงการย่อยที่ 2 ประสิทธิภาพและความสามารถเชิงสมรรถนะของภาคี ในการใช้ระบบสารสนเทศทางธุรกิจเพื่อการตัดสินใจในการส่งเสริมและลงทุนธุรกิจการค้าชายแดน: กรณีศึกษาจุดผ่านแดนถาวรภู่อู่ จังหวัดอุดรธานี ประเทศไทย- แขวงไชยบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- 3 โครงการย่อยที่ 3 โครงการการศึกษาโซ่อุปทานการค้าในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

ภาพ 1 แผนผังการเชื่อมโยงการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการแผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีนและโครงการย่อย

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

ผลการศึกษา: องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ



ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ (9 Supply Chain Driver)

หมายเหตุ: ดัดแปลงจากแบบจำลองตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (Supply Chain Driver) จาก Sunil Chopra and Peter Meindl (2013)

ภาพ 2 ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

1.กลุ่มเชิงกายภาพ (Physical)

(1) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

สภาพเส้นทางของแต่ละประเทศสามารถใช้ในการคมนาคมขนส่งได้ ซึ่งบางส่วนของสภาพเส้นทางในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามที่กำลังดำเนินการปรับปรุงและขยายความกว้างของเส้นทางเพื่อให้สามารถคมนาคมขนส่งได้สะดวกมากยิ่งขึ้น ขนาดความกว้างของถนนโดยรวมในไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนจีนมีขนาดความกว้างถนน 4 ช่องจราจร ลักษณะภูมิประเทศเป็นทางราบและพื้นผิวถนนเรียบ ส่วนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามมีขนาด 2 ช่องจราจร ลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขาและพื้นผิวถนนขรุขระเป็นบางช่วง

สภาพพื้นที่บริเวณด้านการค้าชายแดนของทุกด้านในทุกประเทศสามารถรองรับปริมาณการคมนาคมขนส่งเพื่อการนำเข้า – ส่งออกระหว่างประเทศได้ รวมถึงมีนโยบายในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานบริเวณชายแดนอย่างต่อเนื่อง

(2) การขนส่ง (Transportation)

โดยทั่วไปลักษณะของพาหนะของแต่ละประเทศมีขนาดที่แตกต่างกันทั้งลักษณะรถที่ใช้เพื่อการโดยสารและรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้า สภาพการคมนาคมขนส่งไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนจีนสามารถพบรถขนส่งที่เป็นรถบรรทุกขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ ส่วนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามโดยส่วนมากพบรถขนส่งที่เป็นรถบรรทุกขนาดเล็ก ขนาดกลาง เนื่องจากสภาพเส้นทางคมนาคมที่กำลังดำเนินการปรับปรุง ระหว่างเส้นทางสามารถพบรถบรรทุกขนาดใหญ่บ้างแต่เป็นส่วนน้อยและพบรถบรรทุกขนาดใหญ่ในเขตเมืองและบริเวณด่านของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

(3) คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution)

พบที่ตั้งคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าบริเวณด่าน 2 ด้านคือ ด้านภู่อู๋ จังหวัดอุดรดิตถ์ ประเทศไทย แต่มีลักษณะเป็นขนาดเล็ก และบริเวณเขตด่านโหย่วอี้กวนมีคลังสินค้าทันสมัย คือ Guangxi Pingxing Integrated Free Trade Zone อีกทั้งยังมีภาคเอกชนที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศขนาดใหญ่ โดยมีทั้งพื้นที่จอดรถและคลังสินค้าขนาดใหญ่

2 กลุ่มกึ่งเชิงกายภาพและนามธรรม (Physical and Non - Physical)

ความสำคัญของปัจจัยกลุ่มกึ่งเชิงกายภาพและนามธรรม (Physical and Non - Physical) พิจารณาถึงปัจจัยที่อยู่ในระบบของกลุ่มเชิงกายภาพ ประกอบด้วยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานที่สำคัญ 1 ประการ ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)

(1) สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)

ทุกประเทศมีสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่าน ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการคมนาคมขนส่งสินค้าที่เป็นจุดพักรถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถพบได้ที่สาธารณรัฐประชาชนจีน

3 กลุ่มเชิงนามธรรม (Non - Physical)

ความสำคัญของปัจจัยกลุ่มเชิงนามธรรม (Non - Physical) พิจารณาถึงปัจจัยที่จำเป็นที่ต้องมีส่วนช่วยในการสนับสนุนระบบของโซ่อุปทาน ซึ่งประกอบด้วยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานที่สำคัญ 5 ประการ ได้แก่ กฎหมาย (Laws) ข้อมูลสารสนเทศ (Information) การจัดหา (Sourcing) ต้นทุน (Costs) และทรัพยากรบุคคล (Human Resource)

(1) การจัดหา (Sourcing)

สินค้าจากประเทศไทยที่เป็นที่ต้องการของตลาดในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นสินค้าประเภทอุปโภค บริโภค ซึ่งสินค้าไทยที่เข้ามายังแขวงไซยะบูลีและแขวงหลวงพระบางส่วนใหญ่ผ่านมาจากด่านบ้านนากระเซิง จังหวัดเลย เนื่องจากพ่อค้าไทยและลาวมีการติดต่อค้าขายกันมานาน ส่วนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามและสาธารณรัฐประชาชนจีนมีความต้องการสินค้าที่เป็นผลไม้ผ่านโดยส่วนใหญ่เส้นทาง R9 มีการส่งสินค้าไปยังตลาดซื้อขายที่เป็นตลาดใหญ่ก่อนที่จะกระจายเข้าสู่พื้นที่ชุมชนต่อไป

(2) ต้นทุน (Costs)

ต้นทุนในการขนส่งตั้งแต่จุดเริ่มต้นการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางแต่ละแห่ง ไม่ว่าจะเป็นเป็นการค้าหรือตลาดการค้านั้น สามารถประมาณการต้นทุนหลักในการขนส่งสินค้าได้ 5 ประเภท ได้แก่ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่ง (Business Operating Cost) ต้นทุนที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (Non Business Operating Cost) ค่าใช้จ่ายที่ด่าน (Border Costs) ค่าใช้จ่ายในการพักสินค้าหรือจัดเก็บสินค้า (Warehouse and Distribution Costs) และค่าบริหารจัดการ (Management Costs)

(3) ข้อมูลสารสนเทศ (Information)

ทุกด่านมีการเชื่อมโยงข้อมูลจากด่านสู่ส่วนกลาง มีการนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้เพื่อเก็บข้อมูลทางสถิติการขนส่ง สินค้าที่ผ่านเข้า – ออก ที่ด่าน ซึ่งแต่ละประเทศมีการนำโปรแกรมหรือระบบที่ใช้ที่ด่านแตกต่างกัน ความแตกต่างอีกประการ คือ ความพร้อมที่ด่าน ด่านที่เปิดมาเป็นระยะเวลานานและมีการเข้า – ออกของสินค้าในปริมาณที่สูง

(4) กฎหมาย (Law)

แต่ละประเทศมีข้อกฎหมาย ข้อกำหนด และกฎระเบียบในการขนส่งที่แตกต่างกัน

(5) ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)

ทุกประเทศมีความต้องการในการพัฒนาทรัพยากรบุคคล โดยในทุกปีได้มีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรภายในองค์กรในการฝึกอบรมให้ความรู้ในการพัฒนางานของแต่ละบุคคลที่ต้องรับผิดชอบอย่างต่อเนื่อง

ส่วนการวิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ใช้วิธีการการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (Strengths Weaknesses Opportunities Threats Analysis: SWOT Analysis) ในการวิเคราะห์สภาพปัจจุบันของเส้นทางคมนาคมขนส่งดังภาพ 1 และใช้การวิเคราะห์นโยบายในการพัฒนาโดยใช้ TOWS Metric โดยสามารถสรุปประเด็นของนโยบายที่ต้องพัฒนาในแต่ละประเด็นของตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ (9 Supply chain Driver) ดังแสดงในภาพ 3 และมีรายละเอียดดังนี้

1. โครงสร้างพื้นฐาน ควรส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมกับการขนส่งภายในประเทศและต่างประเทศควบคู่ไปกับการวางผังเมืองบริเวณชายแดนและบริเวณข้างเคียงเส้นทาง เพื่อความเป็นระเบียบลดอุบัติเหตุและความเสียหายอื่น ๆ ที่จะเกิดขึ้น และกำหนดนโยบายในการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและวางแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดน เพื่อรองรับปริมาณการนำเข้า – ส่งออกในอนาคต

2. การขนส่ง (Transportation) ควรมีการส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาศักยภาพการขนส่งระหว่างประเทศ เผยแพร่ข้อมูลเส้นทางขนส่ง ปริมาณความต้องการของตลาดผู้บริโภค เพื่อเชิญชวนให้ผู้ประกอบการและผู้สนใจใช้บริการเส้นทางและเป็นทางเลือกใหม่สำหรับผู้ประกอบการในการกระจายสินค้าในอนาคต ศึกษาพัฒนาศักยภาพทางการค้าในแต่ละประเทศ และมีการจัดการการขนส่งสินค้าที่เสียหายง่ายให้มีความปลอดภัยมากขึ้นและพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขนส่ง

3. คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution) ส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาศักยภาพการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าหรือคลังสินค้าที่เหมาะสมเพื่อรองรับปริมาณการนำเข้า – ระหว่างประเทศ มีการวางแผนและบริหารจัดการร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการจัดตั้งคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า ศึกษาพัฒนาศักยภาพทางการค้าในแต่ละประเทศ และมีการจัดการการขนส่งสินค้าที่เสียหายง่ายให้มีความปลอดภัยมากขึ้นและจัดตั้งคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าที่เหมาะสมกับความต้องการใช้บริการของภาคเอกชน

4. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) ส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนามาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก

ความสะดวกทางถนนให้มีความเหมาะสม พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการขนส่ง เช่น จุดพักรถ จุดบริการการขนส่ง เป็นต้น ตามความเหมาะสมของเส้นทางในแต่ละประเทศและมีการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนที่เหมาะสมกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่และปรับปรุงพื้นที่หรือเส้นทางคมนาคมขนส่งมิให้ใกล้แหล่งชุมชนมากเกินไปเพื่อความปลอดภัย

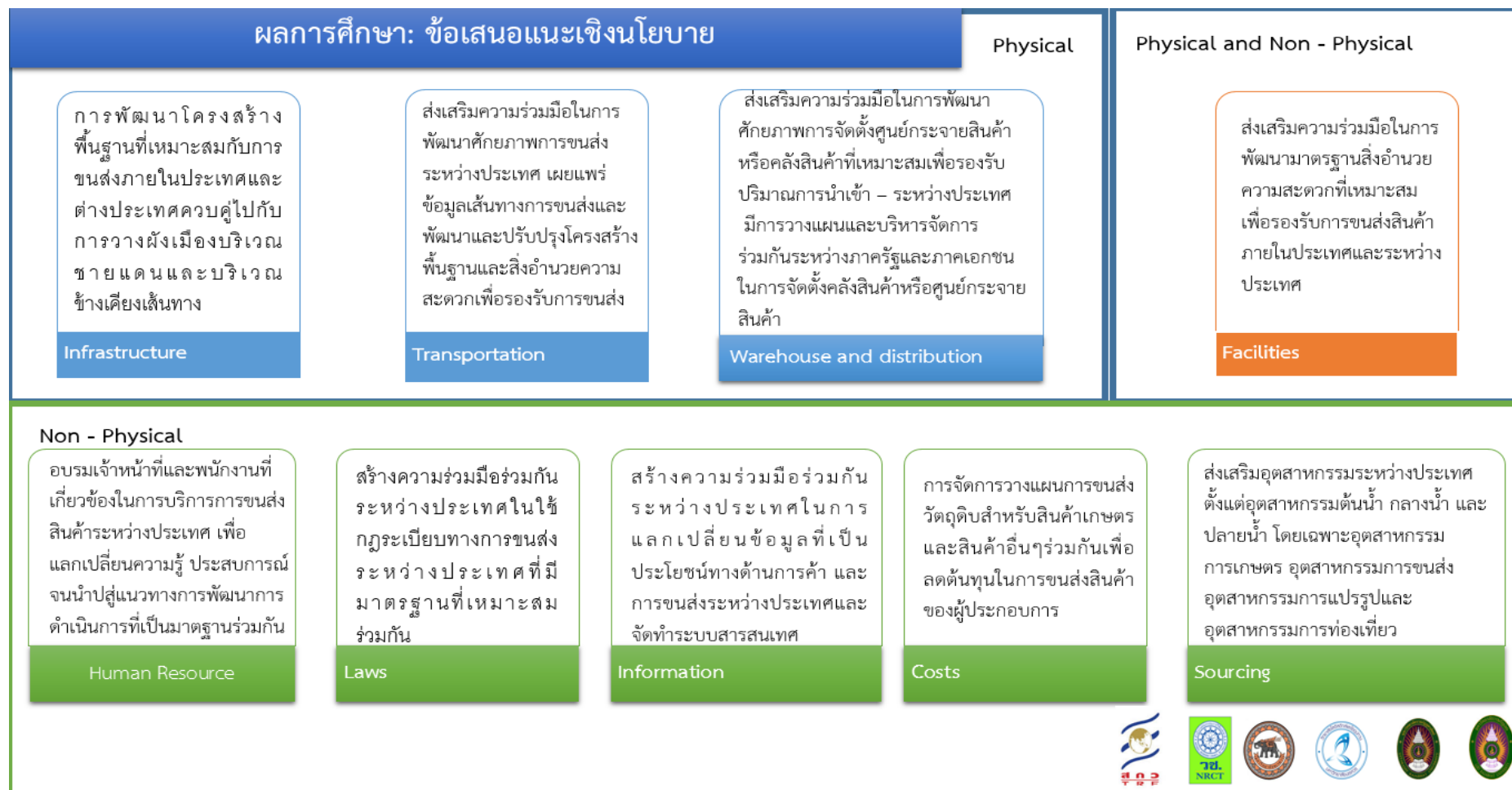
5. การจัดหา (Sourcing) ส่งเสริมอุตสาหกรรมระหว่างประเทศตั้งแต่อุตสาหกรรมต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมการขนส่ง อุตสาหกรรมการแปรรูปและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ศึกษาและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ส่งเสริมอุตสาหกรรมการส่งออกสินค้าเกษตร อุตสาหกรรมการแปรรูป อุตสาหกรรมการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรมการขนส่งระหว่างประเทศและมีการติดตามสัญลักษณ์และรับรองสินค้าจากแหล่งวัตถุดิบ

6. ต้นทุน (Costs) ศึกษาและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้า และลดต้นทุนการขนส่งสินค้า มีการจัดการวางแผนการขนส่งวัตถุดิบสำหรับสินค้าเกษตรและสินค้าอื่นๆร่วมกัน เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ ใช้งบประมาณในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งเพื่อรองรับการขนส่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอย่างเหมาะสมและพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าร่วมกับการจัดการระบบโลจิสติกส์การขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและลดต้นทุนการคมนาคมขนส่ง

7. ข้อมูลสารสนเทศ (Information Technology) สร้างความร่วมมือร่วมกันระหว่างประเทศในการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ทางการค้า และการขนส่งระหว่างประเทศและจัดทำระบบสารสนเทศที่สามารถเอื้อต่อการหาข้อมูลแก่ผู้ที่สนใจทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อประกอบการค้นคว้าหาข้อมูลที่สำคัญและเพื่อการตัดสินใจในการค้า และการขนส่งสินค้า

8. กฎหมาย (Law) สร้างความร่วมมือร่วมกันระหว่างประเทศในใช้กฎระเบียบทางการขนส่งระหว่างประเทศที่มีมาตรฐานที่เหมาะสมร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวก การสร้างความปลอดภัยการขนส่ง รวมถึงกฎระเบียบในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและข้อกำหนดในการลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดในการขนส่งสินค้า กำหนดนโยบายร่วมกันระหว่างประเทศให้มีมาตรฐานที่เหมาะสมร่วมกันและมีข้อกำหนดในการนำเข้า – ส่งออกสินค้าที่มีมาตรฐานเดียวกัน หรือมีข้อกำหนดที่ใกล้เคียงกัน รวมถึงสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายในการนำเข้า – ส่งออกแก่ผู้ประกอบการมากขึ้น

9. ทรัพยากรบุคคล (Human Resource) อบรมเจ้าหน้าที่และพนักงานที่เกี่ยวข้องในการบริการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ จนนำไปสู่แนวทางการพัฒนาการดำเนินการที่เป็นมาตรฐานร่วมกันระหว่างประเทศและจัดให้มีการอบรมบุคลากรระหว่างประเทศร่วมกันอย่างต่อเนื่อง



ภาพ 3 วิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีนยังได้มีการเผยแพร่งานวิจัยสู่ภาครัฐ ภาคเอกชน สื่อประชาสัมพันธ์ และบทความวิชาการ ดังนี้

- (1) การเผยแพร่งานวิจัยสู่ภาครัฐและภาคเอกชนโครงการประชุมนานาชาติครั้งที่ 1 ระเบียบเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมะล่าย เรือง ภูตู ประตุแห่งมิตรภาพและโอกาส (The 1st International Conference Luangprabang – Indochina – Mawlamyine Economic Corridor “Phudoo” Gate of Companionship and Opportunities) โดยได้เสนอแนวทางในการบริหารจัดการทางด้านโลจิสติกส์แก่ภาครัฐ และภาคเอกชนใน 3 ประเทศคือ ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ เพื่อให้ทุกฝ่ายเล็งเห็นความสำคัญในการบริหารจัดการทางด้านโลจิสติกส์การคมนาคมระหว่างประเทศ ซึ่งทุกประเทศให้ได้แสดงความคิดเห็นและได้ให้ความร่วมมือในการที่จะพัฒนาร่วมกัน จึงได้เกิดการลงนามในความร่วมมือระหว่างประเทศดังแสดงในภาพ 4



ภาพ 4 เวทีการจัดโครงการประชุมนานาชาติครั้งที่ 1 ระเบียบเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมะล่าย เรือง ภูตู ประตุแห่งมิตรภาพและโอกาส ณ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์



ภาพ 5 คณะผู้เข้าร่วมประชุมโครงการประชุมนานาชาติครั้งที่ 1 ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน
เมอะลำไย เรื่อง ภูตู่ ประตู่แห่งมิตรภาพและโอกาส ณ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์



ภาพ 6 เอกสารในงานประชุมโครงการประชุมนานาชาติครั้งที่ 1 ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน
เมอะลำไย เรื่อง ภูตู่ ประตู่แห่งมิตรภาพและโอกาส (The 1st International Conference Luangprabang
– Indochina – Mawlamyine Economic Corridor “Phudoo” Gate of Companionship and
Opportunities)

บันทึกความเข้าใจ
ในการขับเคลื่อนและสนับสนุนการดำเนินงานโครงการ ภายใต้ “ระเบียบเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมะล่าย”
ระหว่าง
คณะกรรมการร่วมภาคเอกชนภาคเหนือล่าง 1 ราชอาณาจักรไทย
กับ
สภาการค้าและอุตสาหกรรมแขวงไซยะบูลี สภาการค้าและอุตสาหกรรมแขวงหลวงพระบาง
สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
และ
สภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐมอญ สภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐกะเหรี่ยง
สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือฉบับนี้ทำขึ้นระหว่างภาคเอกชนบนระเบียบเศรษฐกิจ หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมะล่าย ที่ผนึกกำลังกันให้การสนับสนุนกิจกรรมและโครงการต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น เพื่อให้การพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม บนระเบียบเศรษฐกิจนี้เกิดการบูรณาการความร่วมมือกันขับเคลื่อนการดำเนินงานร่วมกัน โดยมีเป้าหมายและทิศทางการทำงานอันก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดร่วมกัน จำนวน 4 ประการ ดังนี้

1. แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านธุรกิจ การค้า และการลงทุนระหว่างกัน
2. จัดประชุมย่อยระหว่างภาคเอกชนในแต่ละประเทศเพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างกัน
3. ประชาสัมพันธ์การดำเนินงานโครงการ
4. ผลักดันระเบียบเศรษฐกิจนี้ให้เกิดการยอมรับและเกิดโครงการต่างๆ ร่วมกันในอนาคต

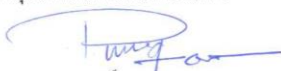
ลงนาม ณ วันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2558

ราชอาณาจักรไทย



นายวิฑูรย์ วัชรวิวัฒน์

ประธานคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน
กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1



นายวิฑูรย์ วัชรวิวัฒน์

ประธานหอการค้ากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1



นายปรีชา รังษีนิพัทธ์

ประธานสภาอุตสาหกรรมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1



ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ

พยาน

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว



Mr. Sangviene Sengkannaly

ประธานสภาการค้าและอุตสาหกรรมแขวงไซยะบูลี



Mr. Bounthieng Soulivanh

ประธานสภาการค้าและอุตสาหกรรมแขวงหลวงพระบาง

สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์



Mr. Hla Shein

ประธานสภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐมอญ



Mr. Soe Thein

เลขาธิการสภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐกะเหรี่ยง

ภาพ 7 MOU ระหว่างคณะกรรมการร่วมภาคเอกชนภาคเหนือล่าง 1 ราชอาณาจักรไทย สภาการค้าและอุตสาหกรรมแขวงไซยะบูลี สภาการค้าและอุตสาหกรรมแขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐมอญ สภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐกะเหรี่ยง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ (ฉบับภาษาไทย)

Memorandum of Understanding

In moving forward and promoting projects implemented on “Luang Prabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor”

Between

The Joint Standing Committee on Business Private Sector, Lower North 1 Cluster of Thailand,
Chamber of Commerce and Industry, Sayabouly and Chamber of Commerce and Industry,
Luang Prabang

Federation of Chambers of Commerce and Industry, Mon State and Federation of Chambers of Commerce
and Industry, Kayin State

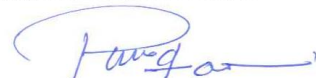
This memorandum of understanding is created between private sectors on Laung Prabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor to cooperate to promote activities and projects that are/will be initiated for an integrated cooperation on economic, social and cultural development on the economic corridor. The goals and directions are to cooperate for the maximum advantages on 4 collaborations, which are collaborated areas, as follows :

1. Exchanging information and data on business, trade and investment among the parties,
2. Organizing sub-meetings among private sectors within each country to maintain their connection,
3. Advocating projects and activities of each country, and
4. Promoting the economic corridor for wide acceptance and future collaborations

Sign on August 19, 2015

Kingdom of Thailand


(Mr. Thiti Wisawachaiyawat)
Chairman, of The Joint Standing
Committee on Business Private Sector,
Lower North 1 Cluster of Thailand


(Mr. Taveesak Pungvongsanuraks)
Chairman, Lower North 1 Cluster
of Thailand Chamber of Commerce


(Mr. Preecha Rungsritthanapaisa)
Chairman, Lower North 1 Cluster
of the Federation of Thai Industry


(Dr. Boonsub Panichakarn)
Witness

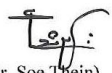
Lao People's Democratic Republic


(Mr. Sangviene Sengkannaly)
President, Chamber of Commerce
and Industry, Sayabouly


(Mr. Bounthieng Souilivanh)
President, Chamber of Commerce
and Industry, Luang Prabang Province

Republic of the Union of Myanmar


(Mr. Hla Shem)
Chairman, Federation of Chambers of
Commerce and Industry, Mon State


(Mr. Soe Thein)
Secretary, Federation of Chambers of
Commerce and Industry, Kayin State

ภาพ 8 MOU ระหว่างคณะกรรมการร่วมภาคเอกชนภาคเหนือล่าง 1 ราชอาณาจักรไทย สภาการค้าและ
อุตสาหกรรมแขวงไซยะบูลี สภาการค้าและอุตสาหกรรมแขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว และสภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐมอญ สภาการค้าและอุตสาหกรรม
รัฐกะเหรี่ยง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ (ฉบับภาษาอังกฤษ)

- (2) การเผยแพร่งานวิจัยและประชาสัมพันธ์ ได้มีการออกสื่อทางโทรทัศน์ ดังนี้ 1. รายการ “มากกว่าเที่ยว” จากสถานีวิทยุและโทรทัศน์ไทยทีวีสีช่อง 3 รวมถึงผู้ประกอบการ ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการค้าการลงทุน 2.การสำรวจการสร้างเชื่อมโยงยะบุรี ณ แขวงไชยะบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งได้มีการออกสื่อรายการโทรทัศน์ในรายการ World Connect ในตอนที่ชื่อว่า “เยี่ยมชมการสร้างเชื่อมโยงไชยะบุรี” 3. ศักยภาพเส้นทางใหม่สู่จีนตอนใต้ซึ่งได้มีการออกสื่อรายการโทรทัศน์ในรายการช่อง 9 HD โมเดิร์นไนน์ทีวี (สำนักงานข่าวไทย)



ภาพ 9 สำรวจเส้นทางและข้อมูลงานวิจัยพร้อมกับรายการ “มากกว่าเที่ยว” จากสถานีวิทยุและโทรทัศน์ไทยทีวีสีช่อง 3



ภาพ 10 รายการโทรทัศน์ในรายการ World Connect ตอน “เยี่ยมชมการสร้างเขื่อนไชยะบุรี”

เปิดประตูสู่อาเซียน : ด้านกฎ ศักยภาพเส้นทางใหม่สู่จีนตอนใต้

Written by: newmedia

2015/05/21 9:21 PM



HOME การเมือง เศรษฐกิจ บันเทิง กีฬา อาชญากรรม ต่างประเทศ ภูมิภาค

1:36 / 3:29

อุตรดิตถ์ 21 พ.ค.-ปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างไทยและจีนตอนใต้ใช้เส้นทางหลัก R9 (ด่านมุกดาหาร) R8 (ด่านบึงกาฬ) และ R12 (ด่านนครพนม) ผ่านลาว เวียดนาม มุ่งานวิจัยศึกษาเปิดเส้นทางใหม่ออกจากด่านอุตุ จ.อุตรดิตถ์



หากพูดถึงด่านชายแดนไทยลาว หลายคนอาจยังไม่รู้จักด่านอุตุ จ.อุตรดิตถ์ ที่เปิดเป็นด่านสากลแล้วเชื่อมต่อกับลาวที่บ้านผาแก้ว เมืองปากลาย ด้านนี้ใช้เป็นช่องทางขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างไปสร้างเขื่อนในไชยะบุรี แต่ยังมีความน่าสนใจในการพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวไปสู่หลวงพระบาง เพราะเป็นภูเขาที่ไม่ลาดชันเหมือนเส้นทางอื่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัยให้ทุนมหาวิทยาลัยนเรศวรศึกษาเส้นทางจากด่านอุตุ ผ่านลาว เวียดนาม ไปหนานหนิง

ขณะเดียวกัน ทั้งอุตสาหกรรมบริการท่องเที่ยวเชื่อมหลวงพระบางบริเวณนั้น ไม่มีศูนย์กระจายสินค้า การบริการโลจิสติกส์ น่าจะเป็นโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยขยายธุรกิจไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เส้นทางที่วิทยาลัยโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ม.นเรศวร ศึกษา จะเหมาะสมกับการขนส่งจากภาคเหนือตอนล่างของไทย ใกล้กว่าเส้นทางหลักที่วิ่ง

ภาพ 11 รายการโทรทัศน์ในรายการ เปิดประตูสู่อาเซียน ตอน “ด่านอุตุ ศักยภาพเส้นทางใหม่สู่จีนตอนใต้”

- (3) บทความทางวิชาการในงาน SSI 2015 ที่เมืองฮาโกดาเตะ (Hakodate) จังหวัดฮอกไกโด (Hokkaido) ประเทศญี่ปุ่น ในผลงานวิจัยที่ชื่อว่า “Developing an ontology of transportation supply chain in Thailand”

บทคัดย่อ

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้รวบรวมและวิเคราะห์องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ โดยพิจารณาจากปัจจัยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ (9 Supply Chain Driver) โดยมีการแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลัก ได้แก่ กลุ่มเชิงกายภาพ (Physical) ประกอบด้วย 3 ปัจจัย คือ การขนส่ง (Transportation) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) และคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution) กลุ่มเชิงนามธรรม (Non - Physical) ประกอบด้วย 5 ปัจจัย คือ การจัดซื้อจัดหา (Sourcing) ต้นทุน (Costs) กฎหมาย (Law) ข้อมูลสารสนเทศ (Information) และทรัพยากรบุคคล (Human Resource) และกลุ่มกึ่งเชิงกายภาพและนามธรรม (Physical and Non - Physical) ประกอบด้วย 1 ปัจจัย คือ สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) จากปัจจัยทั้ง 9 ประการนี้ได้นำไปสู่การวิเคราะห์นโยบายในการพัฒนาโลจิสติกส์การคมนาคมทางบกที่เชื่อมโยงการพัฒนาร่วมกันของทุกประเทศซึ่งมีการเสนอแนะนโยบายที่พัฒนาตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานทั้ง 9 ประการไปพร้อมกัน

Abstract

A Policy Synthesis of Land Transportation Logistics Development on Lower Northern Thailand through Laos - Vietnam – Guangxi, China have to collect and analysis the data to be consider 9 Supply Chain Driver. The 9 Supply Chain Driver have 3 main, the first main is physical section have 3 factors are transportation, infrastructure and warehouse / Distribution, the second main is non – physical section have 5 factors are sourcing, costs, law, information and human resource, the third main is physical and non – physical section has 1 factor is facilities. From the 9 Supply Chain Driver take to analyze the policy synthesis for develop land transportation logistics between countries. The suggestion of policy synthesis could be connect the 9 Supply Chain Driver with 4 countries together.

สารบัญ

หน้า

บทสรุปผู้บริหาร.....	ก
บทคัดย่อ.....	ณ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์	4
1.3 ขอบเขตการศึกษา	4
1.4 วิธีดำเนินการศึกษา.....	5
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง.....	6
2.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.....	6
2.2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560).....	14
2.3 ยุทธศาสตร์หลักของกระทรวงพาณิชย์ปี 2557-2558 เพื่อสนับสนุนนโยบายของคณะรัฐมนตรีที่ แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ.....	17
2.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565.....	21
2.5 สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) สพพ.	22
2.6 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาของประเทศระบบโลจิสติกส์ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-กันยายน 2556-2560)	25
2.7 แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2555-2559.....	29
2.8 ยุทธศาสตร์กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ	30
2.9 เขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน (ASEAN - China Free Trade Agreement)	31
2.10 ประกาศกระทรวงการคลัง.....	32

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

2.11	สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations: ASEAN).....	34
2.12	GMS Economic Corridors ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง.....	35
2.13	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	37
2.14	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของเวียดนาม (ปี 2554 – 2563).....	39
2.15	เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน	39
2.16	กระบวนการวิเคราะห์นโยบาย	41
2.17	การออกแบบนโยบาย	44
2.18	ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (Driver Supply Chain Performance)	44
2.19	สรุปท้ายบท	46
บทที่ 3	วิธีการดำเนินการวิจัย.....	47
3.1	ขั้นตอนการดำเนินงานในการวิจัย	47
บทที่ 4	ผลการดำเนินงาน.....	64
4.1	การวิเคราะห์เส้นทางการคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ด้วยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ (9 Supply Chain Driver).....	65
4.2	การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (Strengths Weaknesses Opportunities Threats Analysis: SWOT Analysis).....	157
4.3	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Policy Synthesis of Land Transportation Logistics Development between Country).....	167

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 5	สรุปและข้อเสนอแนะ	173
5.1	ข้อสรุป.....	173
5.2	ข้อเสนอแนะเพื่อต่อยอดงานวิจัย.....	179
ภาคผนวก.....		183
เปรียบเทียบวัตถุประสงค์ กิจกรรมที่วางแผนไว้กิจกรรมที่ดำเนินการและผลที่ได้รับตลอดโครงการ.....		184
การเผยแพร่งานวิจัยสู่ภาครัฐและภาคเอกชน.....		187
การเผยแพร่/ประชาสัมพันธ์.....		194
บทความทางวิชาการ.....		199
การเข้าเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจากภาครัฐและภาคเอกชนของแผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน		203
การเข้าเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจากภาครัฐและภาคเอกชนภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย.....		204
การเข้าเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจากภาครัฐและภาคเอกชน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว.....		212
การเข้าเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจากภาครัฐและภาคเอกชน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม.....		221
การเข้าเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจากภาครัฐและภาคเอกชน เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน		226
สินค้าผ่านแดน.....		233

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพ 1 เส้นทางการสำรวจแผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน	2
ภาพ 2 ด้านการค้าบริเวณชายแดนที่มีเส้นทางเข้าสู่ประเทศลาว	3
ภาพ 3 แสดงทิศทางการพัฒนาจากแผนฯ ฉบับที่ 1 ไปสู่ ฉบับที่ 2	25
ภาพ 4 แสดงวัฏจักรของกระบวนการวิเคราะห์นโยบาย	42
ภาพ 5 แสดงขั้นตอนการวิเคราะห์นโยบาย	43
ภาพ 6 แบบจำลองตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (Supply Chain Driver)	45
ภาพ 7 ขั้นตอนในการดำเนินงานในการวิจัย	47
ภาพ 8 แบบจำลอง 9 ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (9 Supply Chain Driver)	63
ภาพ 9 สภาพเส้นทางถนน 4 ช่องจราจรจากจังหวัดพิษณุโลก – จังหวัดอุตรดิตถ์	69
ภาพ 10 สภาพเส้นทางถนน 2 ช่องจราจรจากจังหวัดอุตรดิตถ์เข้าสู่ด่านภูดู่	69
ภาพ 11 จุดผ่านแดนถาวรภูดู่	71
ภาพ 12 พื้นที่ตลาด ณ จุดผ่านแดนถาวรภูดู่	71
ภาพ 13 ตลาดใกล้จุดผ่านแดนถาวรภูดู่	72
ภาพ 14 ที่ทำการศุลกากรภูดู่ (ด้านศุลกากรทุ่งช้าง)	72
ภาพ 15 ป้ายโครงการก่อสร้างถนนปากลาย – ภูดู่	73
ภาพ 16 สภาพถนนระหว่างด่านภูดู่ (ไทย) และด่านพุน้ำ (ลาว) ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร	73
ภาพ 17 ตลาดการค้าชายแดน ไทย - ลาว ช่องห้วยต่า จังหวัดอุตรดิตถ์	74
ภาพ 18 พื้นที่ผู้ค้าชาวไทย ณ ตลาดการค้าชายแดน ไทย - ลาว ช่องห้วยต่า จังหวัดอุตรดิตถ์	74
ภาพ 19 พื้นที่ผู้ค้าชาวลาว ณ ตลาดการค้าชายแดน ไทย - ลาว ช่องห้วยต่า จังหวัดอุตรดิตถ์	75
ภาพ 20 พื้นที่ด้านล่าง ณ ตลาดการค้าชายแดนไทย - ลาว ช่องมหาราช จังหวัดอุตรดิตถ์	76
ภาพ 21 พื้นที่ด้านบน ณ ตลาดการค้าชายแดนไทย - ลาว ช่องมหาราช จังหวัดอุตรดิตถ์	76
ภาพ 22 ป้ายตลาดการค้าชายแดนไทย - ลาว ช่องมหาราช จังหวัดอุตรดิตถ์	77
ภาพ 23 ทางเข้าตลาดชายแดนห้วยพร้าว จังหวัดอุตรดิตถ์	77
ภาพ 24 พื้นที่การค้า ณ ตลาดชายแดนห้วยพร้าว จังหวัดอุตรดิตถ์	78

สารบัญภาพ (ต่อ)

หน้า

ภาพ 25 พื้นที่เก็บถ่าน ณ ตลาดขายแดนห้วยพร้าว จังหวัดอุดรธานี	78
ภาพ 26 ด้านพุดู สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	80
ภาพ 27 โครงสร้างพื้นฐานทางถนนบริเวณด้านพุดู สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	80
ภาพ 28 สภาพถนนและที่พักอาศัยในพื้นที่แขวงไซยะบูลี	81
ภาพ 29 สภาพถนนทั่วไปในพื้นที่แขวงไซยะบูลี	81
ภาพ 30 การคมนาคมขนส่งโดยใช้แพขนานยนต์ ณ เมืองปากลาย แขวงไซยะบูลี	82
ภาพ 31 สะพานข้ามแม่น้ำโขง ณ เมืองปากลาย แขวงไซยะบูลี	82
ภาพ 32 โครงการก่อสร้างเขื่อนไซยะบูลี (Xayabuli Hydroelectric Power Project)	83
ภาพ 33 โครงการก่อสร้างเขื่อนไซยะบูลี (Xayabuli Hydroelectric Power Project)	83
ภาพ 34 สภาพเส้นทางจากแขวงไซยะบูลี – แขวงหลวงพระบาง	84
ภาพ 35 สภาพอาคารทั่วไปในพื้นที่แขวงหลวงพระบาง	84
ภาพ 36 สภาพเส้นทางและภูมิประเทศ แขวงหลวงพระบาง – แขวงเชียงขวาง	85
ภาพ 37 สภาพเส้นทางและภูมิประเทศ แขวงหลวงพระบาง – แขวงเชียงขวาง	85
ภาพ 38 สภาพภูมิประเทศและสภาพเส้นทางจากแขวงเชียงขวาง – แขวงหัวพัน	86
ภาพ 39 สภาพภูมิประเทศและสภาพเส้นทางจากเมืองจำเหนือ – ด้านน้ำโสม แขวงหัวพัน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	87
ภาพ 40 ด้านสากลน้ำโสม แขวงหัวพัน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	88
ภาพ 41 สภาพภูมิประเทศและเส้นทาง ณ แขวงเชียงขวาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	89
ภาพ 42 สภาพภูมิประเทศและเส้นทาง ณ แขวงเชียงขวาง – ด้านน้ำกัน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	89
ภาพ 43 จุดจอดรถใกล้บริเวณด้านน้ำกัน แขวงเชียงขวาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	90
ภาพ 44 ด้านน้ำกัน แขวงเชียงขวาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	90
ภาพ 45 บริเวณลานจอดรถ ด้านน้ำกัน แขวงเชียงขวาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	91
ภาพ 46 ด้านน้ำกัน แขวงเชียงขวาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	91
ภาพ 47 ด้านสากลนาแมว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	92
ภาพ 48 สภาพการก่อสร้างในเส้นทางด้านนาแมว เข้าสู่เมือง Thinh Hoa สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	93

สารบัญภาพ (ต่อ)

หน้า

ภาพ 49 สภาพภูมิประเทศและเส้นทางออกจากด่านนาแมว เข้าสู่เมือง Thinh Hoa สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม.....	93
ภาพ 50 สภาพเส้นทางการขนส่งก่อนถึงด่านหล่างเซิน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	94
ภาพ 51 พื้นที่สำหรับจอดรถบรรทุกขนาดใหญ่ ณ ด่านหล่างเซิน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม.....	95
ภาพ 52 ด่านหล่างเซิน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	95
ภาพ 53 สภาพถนนที่เชื่อมต่อด่านน้ำกัน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – ด่านน้ำกัน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	96
ภาพ 54 ด่านน้ำกัน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	97
ภาพ 55 สภาพเส้นทางจากด่านน้ำกันก่อนเข้าสู่เขตเมือง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	97
ภาพ 56 ด่านโหย่วอี้กวน เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน.....	98
ภาพ 57 พื้นที่บริเวณโดยรอบด่านโหย่วอี้กวน	99
ภาพ 58 สภาพเส้นทางการขนส่งทางถนนจากด่านโหย่วอี้กวนเข้าสู่เมืองผิงเสียง สาธารณรัฐประชาชนจีน....	99
ภาพ 59 สภาพถนน 4 ช่องจราจรในเส้นทางพิชญ์โลก – อุดรดิตถ์.....	102
ภาพ 60 ตัวอย่างรถบรรทุกที่ขนส่งบนเส้นทางพิชญ์โลก – อุดรดิตถ์	103
ภาพ 61 การขนส่งสินค้าจากลาวเข้าสู่ด่านภูตู.....	103
ภาพ 62 รถบรรทุกซีเมนต์จากประเทศไทยไปยังเขื่อนไชยะบูลี	106
ภาพ 63 รถบรรทุกสินค้า.....	106
ภาพ 64 รถโดยสารระหว่างประเทศ เลย – หลวงพระบาง.....	107
ภาพ 65 การขนส่งรถบรรทุกขนาดเล็กในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว.....	107
ภาพ 66 สภาพการขนส่งทางบกจากด่านเข้าสู่เขตเมือง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	109
ภาพ 67 สภาพการขนส่งทางบกในเส้นทางเข้าสู่ด่านหล่างเซิน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	110
ภาพ 68 สภาพการขนส่งทางบกเขตปกครองตนเองกว่างซี.....	111
ภาพ 69 สภาพการขนส่งทางบกเขตปกครองตนเองกว่างซี.....	112
ภาพ 70 อาคารที่พักสินค้าบริเวณด่านภูตู.....	113
ภาพ 71 Guangxi Pingxing Integrated Free Trade Zone.....	114
ภาพ 72 อาคารสำนักงาน Guangxi Pingxing Integrated Free Trade Zone.....	115

สารบัญภาพ (ต่อ)

หน้า

ภาพ 73 จุดผ่านรถบรรทุกสินค้าบริเวณ Guangxi Pingxing Integrated Free Trade Zone	115
ภาพ 74 พื้นที่บริเวณอาคารคลังสินค้าบริเวณ Guangxi Pingxing Integrated Free Trade Zone	116
ภาพ 75 รถเพื่อส่งออกไปยังสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	116
ภาพ 76 บริเวณทางเข้า Wantong Logistics Park	117
ภาพ 77 พื้นที่จอดรถขนสินค้าที่ Wantong Logistics Park ใกล้ด่านผิงเสียง	117
ภาพ 78 Nanning Bonded Logistics Center	118
ภาพ 79 ตัวอย่างระบบรักษาความปลอดภัยบริเวณด่านกู่ตู	120
ภาพ 80 ที่พักสำหรับผู้ผ่านเข้า – ออก หรือรอดำเนินการทางพิธีการบริเวณด่านกู่ตู	120
ภาพ 81 บริเวณจุดพักรถ ณ แขวงไซยะบูลี	122
ภาพ 82 ท่ารถโดยสารระหว่างประเทศ เลย์ – หลวงพระบาง	123
ภาพ 83 สถานีบริการน้ำมัน ณ แขวงไซยะบูลี	124
ภาพ 84 ตัวอย่างสถานีบริการน้ำมัน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	126
ภาพ 85 จุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารและอาคารที่พักก่อนเข้าสู่ด่านหลางเจิน	127
ภาพ 86 จุดเปลี่ยนถ่ายคนก่อนเข้าสู่ด่านหลางเจิน	127
ภาพ 87 บริเวณจุดพักรถ	129
ภาพ 88 ห้องน้ำและร้านสะดวกซื้อบริเวณจุดพักรถ	130
ภาพ 89 สถานีบริการน้ำมันในจุดพักรถและบริเวณในเขตเมือง	131
ภาพ 90 ตัวอย่างป้ายจราจร สาธารณรัฐประชาชนจีน	132
ภาพ 91 กราฟเปรียบเทียบเดือนกุมภาพันธ์ 2558 กับมกราคม 2558	134
ภาพ 92 กราฟเปรียบเทียบเดือนกุมภาพันธ์ 2558 กับ กุมภาพันธ์ 2557	135
ภาพ 93 ทางเข้าศูนย์การค้าเงินครบวงจร แขวงไซยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	138
ภาพ 94 สินค้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ศูนย์การค้าเงินครบวงจร แขวงไซยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาว	138
ภาพ 95 ตลาดศรีมงคล แขวงไซยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	139
ภาพ 96 สินค้าจากประเทศไทย ณ ตลาดศรีมงคล แขวงไซยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว	139
ภาพ 97 ร้านค้าส่งผลไม้ไทย ณ ตลาดลองเบียน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	140

สารบัญภาพ (ต่อ)

หน้า

ภาพ 98 บรรยายภาพการประมวลผลไม้ไทยของผู้ค้า ณ ตลาดลองเปียน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	141
ภาพ 99 ตัวอย่างผลไม้ที่มาจากประเทศไทยที่ขาย ณ ตลาดลองเปียน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม	141
ภาพ 100 บริเวณตลาดไฮกรีน (Higreen Market).....	142
ภาพ 101 การค้าการค้าบริเวณ ณ ตลาดไฮกรีน (Higreen)	143
ภาพ 102 ตัวอย่างผลไม้ไทย ณ ตลาดไฮกรีน.....	144
ภาพ 103 การไหลของสินค้าในปัจจุบันตามเส้นทางคมนาคมทางบกของภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว-สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน	145
ภาพ 104 ระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย (Luangprabang – Indochina – Mawlamyine Economic Corridor (LIMEC)).....	189
ภาพ 105 เอกสารในงานประชุมโครงการประชุมนานาชาติครั้งที่ 1 ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย เรื่อง ญัตติ ประตู่แห่งมิตรภาพและโอกาส (The 1st International Conference Luangprabang – Indochina – Mawlamyine Economic Corridor “Phudoo” Gate of Companionship and Opportunities).....	190
ภาพ 106 เวทีการจัดโครงการประชุมนานาชาติครั้งที่ 1 ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย เรื่อง ญัตติ ประตู่แห่งมิตรภาพและโอกาส ณ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์.....	191
ภาพ 107 คณะผู้เข้าร่วมประชุมโครงการประชุมนานาชาติครั้งที่ 1 ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย เรื่อง ญัตติ ประตู่แห่งมิตรภาพและโอกาส ณ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์	191
ภาพ 108 MOU ระหว่างคณะกรรมการร่วมภาคเอกชนภาคเหนือล่าง 1 ราชอาณาจักรไทย สภาการค้าและ อุตสาหกรรมแขวงไชยะบูลี สภาการค้าและอุตสาหกรรมแขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว และสภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐมอญ สภาการค้าและอุตสาหกรรม รัฐกะเหรี่ยง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ (ฉบับภาษาไทย).....	192
ภาพ 109 MOU ระหว่างคณะกรรมการร่วมภาคเอกชนภาคเหนือล่าง 1 ราชอาณาจักรไทย สภาการค้าและ อุตสาหกรรมแขวงไชยะบูลี สภาการค้าและอุตสาหกรรมแขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว และสภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐมอญ สภาการค้าและอุตสาหกรรม รัฐกะเหรี่ยง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ (ฉบับภาษาอังกฤษ).....	193

สารบัญภาพ (ต่อ)

หน้า

ภาพ 110 สํารวจเส้นทางและข้อมูลงานวิจัยพร้อมกับรายการ “มากกว่าเที่ยว” จากสถานีวิทยุและโทรทัศน์ ไทยทีวีสีช่อง 3	196
ภาพ 111 ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ และผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งระหว่างประเทศร่วมวิเคราะห์ถึงศักยภาพ เส้นทางในรายการ “มากกว่าเที่ยว”	196
ภาพ 112 รายการโทรทัศน์ในรายการ World Connect ตอน “เยี่ยมชมการสร้างเขื่อนไชยะบูลี”	197
ภาพ 113 รายการโทรทัศน์ในรายการ เปิดประตูสู่อาเซียน ตอน “ด่านภูดู่ ศักยภาพเส้นทางใหม่สู่จีนตอนใต้”	198

สารบัญตาราง

หน้า

ตาราง 1 รายการวิเคราะห์ข้อมูลของแผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีนร่วมกับโครงการย่อย 3 โครงการ 59	
ตาราง 2 มาตรฐานขั้นพื้นฐานสำหรับทางหลวงอาเซียน.....	100
ตาราง 3 จุดขายแดนที่ทำการค้าขาย และติดต่อแลกเปลี่ยนสินค้า ด้านจังหวัดอุตรดิตถ์.....	133
ตาราง 4 ภาวะการค้าขายแดน ไทย - สปป.ลาว ผ่านด่านจังหวัดอุตรดิตถ์ - แขวงไชยบุรี	134
ตาราง 5 มูลค่าการส่งออกและสินค้าส่งออกที่สำคัญ ณ จังหวัดอุตรดิตถ์.....	135
ตาราง 6 มูลค่าการส่งออกและสินค้านำเข้าที่สำคัญ ณ จังหวัดอุตรดิตถ์	136
ตาราง 7 แสดงกลุ่มต้นทุนในการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้า.....	147
ตาราง 8 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน (SWOT of Infrastructure).....	158
ตาราง 9 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยการขนส่ง (SWOT of Transportation)	159
ตาราง 10 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (SWOT of Warehouse / Distribution).....	160
ตาราง 11 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยกฎหมาย (SWOT of Law).....	161
ตาราง 12 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยต้นทุน (SWOT of Costs)	162
ตาราง 13 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยการจัดซื้อจัดหา (SWOT of Sourcing)	163
ตาราง 14 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยข้อมูลสารสนเทศ (SWOT of Information)	164
ตาราง 15 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยสิ่งอำนวยความสะดวก (SWOT of Facilities).....	165
ตาราง 16 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยทรัพยากรบุคคล(SWOT of Human Resource).....	166
ตาราง 17 การวิเคราะห์นโยบายจากจุดแข็งและโอกาสการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	167

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตาราง 18 การวิเคราะห์นโยบายจากจุดแข็งและอุปสรรคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	169
ตาราง 19 การวิเคราะห์นโยบายจากจุดอ่อนและโอกาสการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	170
ตาราง 20 การวิเคราะห์นโยบายจากจุดอ่อนและอุปสรรคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ	171
ตาราง 21 เปรียบเทียบวัตถุประสงค์ กิจกรรมที่วางแผนไว้ กิจกรรมที่ดำเนินการและผลที่ได้รับตลอดโครงการ	185

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

หากพิจารณาถึงในช่วง 1-2 ปีที่ผ่านมา มูลค่าการค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 4 ประเทศ (กัมพูชา ลาว พม่า มาเลเซีย) มีอัตราการเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากบทความของ Economic Intelligence Center (EIC) ที่ตีพิมพ์ในวารสาร SCB Biz Circle (2012) ระบุว่าผลจากการที่ประเทศเพื่อนบ้านเหล่านี้มีการปรับเปลี่ยนมาดำเนินนโยบายเศรษฐกิจและการค้าเสรีมากขึ้น รวมไปถึงพัฒนาการของกรอบความร่วมมือและความตกลงทางการค้าในรูปแบบต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายในกลุ่มอนุภูมิภาค ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ล้วนมีส่วนช่วยส่งเสริมให้มูลค่าการค้าระหว่างกันเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งประโยชน์ที่เกิดจากการค้าชายแดนนั้นไม่เพียงแต่ส่งผลต่อผู้คนที่อาศัยอยู่ในบริเวณชายแดนเท่านั้น แต่ยังส่งผลต่อความใกล้ชิดและความร่วมมือระหว่างกันในด้านต่างๆ มากขึ้น

อีกทั้งปัจจุบันประเทศไทยได้มีกรอบความร่วมมือเกี่ยวกับนโยบายทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยมีการเชื่อมโยงการค้าและการคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน ส่งผลให้ต้องมีการปรับตัวและพัฒนาศักยภาพในการตอบสนองเกี่ยวกับปัจจัยที่จะเอื้อให้เกิดการค้าการลงทุนภายในประเทศและระหว่างประเทศมากที่สุด เมื่อพิจารณาพื้นที่ยุทธศาสตร์การคมนาคมจะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีพื้นที่ที่เชื่อมโยงและติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศโดยเฉพาะทางภาคเหนือของประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและยังมีพื้นที่เชื่อมโยงกับประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่มีศักยภาพทางด้านการค้าและการลงทุนสูงอีกด้วย

เมื่อพิจารณานโยบายของประเทศจีนที่กำหนดให้เขตปกครองตนเองเขตปกครองตนเองกว่างซีจ๋องเป็น “ประตูสู่อาเซียน” ร่วมกับนโยบาย ซึ่งเป็นเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North South Economic Corridor) จะพบว่าเส้นทางค้าและโครงข่ายระบบ โลจิสติกส์จากประเทศไทยสามารถเดินทางผ่านประเทศลาวและเวียดนามไปยังเขตปกครองตนเองกว่างซีจ๋องโดยใช้การคมนาคมทางบก หากพิจารณาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East West Economic Corridor) โดยการคมนาคมทางบกผ่านสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ ไทย ลาว เวียดนาม จะเห็นเส้นสมมุติที่เกิดจากระเบียงเศรษฐกิจทั้งสองแนว ณ จังหวัดพิษณุโลก เป็นจุดเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมสำคัญทั้งทาง จังหวัดพิษณุโลก ดังแสดงในภาพ 1



ภาพ 1 เส้นทางสำรวจแผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

ที่มา: กุลภา โสรรัตน์ (2558)

จากลักษณะทางภูมิศาสตร์ของภาคเหนือตอนล่างของประเทศไทย จะเห็นได้ว่าภาคเหนือตอนล่างมีหลายจังหวัดที่มีด้านการค้าชายแดน (ดังแสดงในภาพ 2) และมีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ด้านห้วยโก๋น จังหวัดน่าน ด้านท่าลี่และด้านเชียงคาน จังหวัดเลย ด้านภูตู๋ จังหวัดอุดรดิตถ์ เป็นต้น ซึ่งในอนาคตนั้นด่านแต่ละด่านมีความสัมพันธ์ในเชิงการค้า การลงทุนและเป็นสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ล้วนแล้วแต่มีศักยภาพและบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ระหว่างชายแดนของทั้งสองประเทศ



ภาพ 2 ด้านการค้าบริเวณชายแดนที่มีเส้นทางเข้าสู่ประเทศลาว

ปัจจุบันประเทศไทยได้ผลักดันและพัฒนาด้านให้เป็นประตูเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น จึงควรศึกษาเส้นทางโลจิสติกส์เพื่อมีส่วนช่วยและพัฒนาเส้นทางการค้าให้มีศักยภาพมากยิ่งขึ้นอีกทั้งมีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและความเชื่อมโยงต่างๆร่วมกันระหว่างประเทศ กรอบความร่วมมือที่เกิดขึ้น เช่น GMS NSEC AEC EWECS PHS – Laos – North Vietnam – Guangxi Industries/Service Cross Border Trade ก่อให้เกิดการนำเข้า การส่งออก รวมถึงการค้าการลงทุนมูลค่ามหาศาล ดังนั้นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานระหว่างประเทศจึงเป็นสิ่งที่ควรจะต้องศึกษาและพัฒนาเพื่อเป็นแนวทางของรัฐในการดำเนินนโยบายทางการค้า ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ เศรษฐกิจ รวมไปถึงความเชื่อมโยงด้านอื่นที่จะตามมาในอนาคต

สิ่งที่จะเกี่ยวพันให้ระบบการค้าการลงทุน การนำเข้าและการส่งออกสินค้านั้นประกอบไปด้วยปัจจัยหลายอย่างที่เกี่ยวข้องระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานจึงเข้ามามีบทบาทเป็นอย่างมาก เนื่องจากการวิเคราะห์ทั้งระบบตั้งแต่ต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำหากมีการวิเคราะห์วิจัยของระบบโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในแต่ละพื้นที่ ซึ่งในแต่ละพื้นที่ย่อมมีอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่ไม่เหมือนกัน เช่น

บางพื้นที่อาจมีความเหมาะสมในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการเกษตรเนื่องจากสินค้าทางการเกษตรในพื้นที่นั้นมีคุณภาพเป็นที่ต้องการของประเทศเพื่อนบ้าน จึงควรมีการวิจัยถึงระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานของสินค้าการเกษตร เป็นต้น

ในปัจจุบันประเทศต่างๆ มีแนวทางในการพัฒนาการค้า การลงทุนอย่างสูง และจะเกิดเพิ่มมากยิ่งขึ้นในอนาคต เพราะฉะนั้นจึงควรมีแนวทางหรือนโยบายที่จะส่งเสริมพัฒนาศักยภาพให้เป็นไปได้ด้วยดี การวิเคราะห์และวิจัยระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานจะมีส่วนช่วยให้มองเห็นภาพของระบบทั้งหมดของของอุตสาหกรรมนั้น ทำให้ผู้ใช้ประโยชน์สามารถกำหนดทิศทางในการบริหารและร่วมมือกันส่งเสริมให้อุตสาหกรรมนั้นเติบโตและพัฒนาศักยภาพมากยิ่งขึ้น การวิจัยเพื่อค้นคว้าและพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์จากประเทศไทยไปยังเขตปกครองตนเองกว่างซีจึงควรวิเคราะห์และศึกษาเพื่อให้สามารถแข่งขันรวมถึงเพิ่มศักยภาพทางการค้า ส่งผลให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศเป็นอย่างมากในอนาคตอันใกล้

หลักการและเหตุผลข้างต้น จึงเป็นที่มาในการจัดทำ แผนการศึกษาเส้นทางโลจิสติกส์จากประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - เวียดนาม - กว่างซี เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพด้าน โลจิสติกส์ รวมถึงปรับแนวทางสำหรับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์

1.2.1 เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม –เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

1.2.2 เพื่อวิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

1.3 ขอบเขตการศึกษา

เส้นทางคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง – สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีจุดเริ่มต้นที่สี่แยกอินโดจีน จังหวัด พิษณุโลก

1.4 วิธีดำเนินการศึกษา

1.4.1 รวบรวมและทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องในเส้นทางเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง
ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม –เขตปกครองตนเอง
กว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

1.4.2 ลงพื้นที่เพื่อสำรวจข้อมูลร่วมกับโครงการย่อยที่ 1,2,3 (ทั้งในและต่างประเทศ)

1.4.3 สังเคราะห์ผลการศึกษาจากโครงการย่อยทั้งหมดเพื่อจัดทำเป็นภาพรวมผลการศึกษา

1.4.4 จัดทำทสรุปลผลการสังเคราะห์เชิงนโยบายงานวิจัย และร่างข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.4.5 จัดส่งรายงานฉบับสมบูรณ์

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1 องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางภาคเหนือ
ตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม –เขต
ปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

1.5.2 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทาง
เส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยม
เวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรมและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

ในการรวบรวมและวิเคราะห์องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศนั้น จำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงองค์ประกอบของปัจจัยที่เกี่ยวพันกัน ซึ่งในงานวิจัยนี้ได้นำแนวคิดตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (Supply Chain Driver) มาเป็นแนวทางในการศึกษาและวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อกัน อีกทั้งได้นำแนวคิดในการพิจารณานโยบายมาใช้ในการวิเคราะห์กิจกรรมที่ควรเกิดขึ้นเพื่อเพิ่มมูลค่าและประสิทธิภาพให้กับองค์กรของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน จากแนวคิดดังกล่าวจะนำไปสู่กระบวนการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญต่อไป

ซึ่งในการวิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีนนั้น จะต้องมีการศึกษาถึงเป้าหมายของแผนการพัฒนารวมถึงยุทธศาสตร์ในการพัฒนาทิศทางของแต่ละประเทศเพื่อให้เห็นถึงแนวทางการดำเนินการและความร่วมมือทางด้านการค้า การลงทุนรวมถึงความร่วมมือที่เกี่ยวข้องในการที่จะพัฒนาความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจร่วมกันในอนาคต สิ่งสำคัญของการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์จำเป็นต้องอาศัยองค์ประกอบที่สัมพันธ์กันระหว่างปัจจัยหลักที่สำคัญต่างๆ โดยมีรายละเอียดของการทบทวนแผนการพัฒนา และแนวคิดต่างๆ ดังนี้

2.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาในระยะแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 ในด้านยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม มุ่งเชื่อมโยงมิติของการพัฒนาเศรษฐกิจภายในประเทศกับมิติของความร่วมมือกับประเทศในภูมิภาคต่างๆ บนพื้นฐานของการพึ่งพาซึ่งกันและกัน และมีภูมิคุ้มกันต่อกระแสการเปลี่ยนแปลงจากภายนอก โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาฐานการผลิตและการลงทุนของประเทศให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งเชื่อมโยงกับการผลิตในประเทศ พัฒนาความร่วมมือแบบหุ้นส่วนการพัฒนาที่ยั่งยืนบนพื้นฐานของผลประโยชน์ร่วมกันทั้งในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาค และสร้างปฏิสัมพันธ์ในความร่วมมือระหว่างประเทศอย่างสร้างสรรค์ เตรียมความพร้อมประเทศไทยในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนให้มีความสำคัญกับการพัฒนากำลังคนในทุกภาคส่วนให้มีทักษะที่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง ควบคู่ไปกับการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบร่วมมืออนุภูมิภาค ปรับปรุงกฎ ระเบียบการขนส่งคนและสินค้าเพื่อลดต้นทุนการดำเนินธุรกิจ และเสริมสร้างความเข้มแข็งของภาคีการพัฒนาภายในประเทศตั้งแต่ระดับชุมชนท้องถิ่นให้ก้าวทันการเปลี่ยนแปลง

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของการสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมในระยะ 5 ปี ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 โดยมีแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญ คือ

1. การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคในภูมิภาคอาเซียน โดยพัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง พัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน เขตเศรษฐกิจชายแดนตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศ

2. การพัฒนาฐานลงทุนโดยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน โดยพัฒนาพื้นที่ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดนให้มีบทบาทการเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านบูรณาการแผนพัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

3. การสร้างความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยพัฒนาความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชนที่มีศักยภาพ เสริมสร้างความเข้มแข็งให้สถาบันการศึกษาทั้งของรัฐและเอกชนให้มีมาตรฐาน เป็นที่ยอมรับในระดับสากล กำหนดมาตรฐานขั้นพื้นฐานของคุณภาพสินค้าและบริการ

4. การเข้าร่วมเป็นภาคีความร่วมมือระหว่างประเทศระหว่างภูมิภาคโดยมีบทบาทที่สร้างสรรค์เพื่อเป็นทางเลือกในการดำเนินนโยบายระหว่างประเทศในเวทีโลก โดยรักษาบทบาทของไทยในการมีส่วนร่วม กำหนดยุทธศาสตร์ของกรอบความร่วมมือที่ดำเนินอยู่ รักษาคุณภาพของปฏิสัมพันธ์กับมหาอำนาจทางเศรษฐกิจเดิมและมหาอำนาจใหม่

5. การสร้างความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจในภูมิภาคด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์การเคลื่อนย้ายแรงงาน และการส่งเสริมแรงงานไทยในต่างประเทศ โดยเร่งดำเนินการด้านความร่วมมือในการกำหนดมาตรฐานฝีมือระหว่างประเทศ ส่งเสริมผู้ประกอบการไทยในการขยายการลงทุนไปสู่ต่างประเทศ คัดกรองและส่งเสริมสิทธิและผลประโยชน์ของคนไทยและแรงงานไทยในต่างประเทศ

6. การมีส่วนร่วมอย่างสำคัญในการป้องกันภัยจากการก่อการร้ายและอาชญากรรม ยาเสพติดภัยพิบัติ และการแพร่ระบาดของโรคภัย โดยพัฒนาศักยภาพและความพร้อมในการป้องกันและแก้ปัญหาข้ามชาติ ด้านการก่อการร้าย ปัญหายาเสพติด ปัญหาการค้ามนุษย์ และการหลบหนีเข้าเมืองทั้งระบบ เตรียมพร้อมรับภัยพิบัติทางธรรมชาติและเหตุฉุกเฉิน ร่วมมือในการป้องกันการค้าผิดเชื่อและการแพร่ระบาดของโรคภัยประเภทที่เกิดขึ้นใหม่ในโลก

7. การเสริมสร้างความร่วมมือที่ตระหว่างประเทศในการสนับสนุนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างมีจริยธรรมและไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมดำเนินการตามกรอบความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมในระดับอนุภูมิภาค เสริมสร้างการผลิตและบริโภคสินค้าและบริการที่นำสู่การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

8. การผลักดันการจัดทำความตกลงการค้าเสรี และวางแนวทางป้องกันผลเสียที่จะเกิดขึ้น

9. การส่งเสริมให้นักลงทุนต่างชาติใช้ประเทศไทยเป็นฐานธุรกิจในภูมิภาคเอเชียและการสนับสนุน
บทบาทขององค์กรระหว่างประเทศที่ไม่แสวงหากำไร โดยสนับสนุนให้นักลงทุนต่างชาติใช้สิทธิประโยชน์การ
จัดตั้งสำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกองค์กรระหว่างประเทศที่ไม่แสวงหากำไร

10. การปรับปรุงและเสริมสร้างความเข้มแข็งของภาคีการพัฒนาภายในประเทศตั้งแต่ระดับชุมชน
ท้องถิ่น โดยเสริมสร้างศักยภาพชุมชนท้องถิ่น สนับสนุนกลไกการพัฒนาระดับพื้นที่ ส่งเสริมศักยภาพด้าน
วิชาการและเครือข่ายของสถาบันการศึกษาของไทย

2.1.1 สถานการณ์การเปลี่ยนแปลง

1. สถานการณ์ความร่วมมือในกรอบอนุภูมิภาค

1.1 การดำเนินนโยบายความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคเป็นการ
ดำเนินนโยบายต่างประเทศส่วนที่สำคัญที่สุดของไทยมาอย่างต่อเนื่อง

1.2 ปัจจุบันมหาอำนาจต่างให้ความสำคัญและพยายามกำหนดยุทธศาสตร์เชื่อมโยง
กับกลุ่มประเทศ GMS และ ACMECS

2 สถานการณ์ในกรอบอาเซียน

2.1 การเป็นประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) จะส่งผลให้เกิดความร่วมมือ
ทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมและความมั่นคงในภูมิภาคอาเซียนที่แน่นแฟ้นยิ่ง

2.2 การผลักดันการดำเนินงานตามแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันใน
อาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity) จะมีส่วนสำคัญในการเพิ่มพูนความเชื่อมโยงในอาเซียนทั้ง
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎระเบียบ และด้านประชาชน ซึ่งจะทำให้บรรลุพันธกรณีในการสร้างประชาคม
อาเซียนในปี 2558

2.3 การรวมตัวกันอย่างใกล้ชิดทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมในประชาคมอาเซียน
ก่อให้เกิดโอกาสทางการค้าและการลงทุนที่เพิ่มขึ้นให้กับไทย อีกทั้งส่งผลให้ไทยมีศักยภาพที่จะเป็นจุด
เชื่อมโยงที่สำคัญในการเชื่อมโยงทางการคมนาคมและขนส่งของอาเซียน

2.4 การรวมตัวกันของอาเซียนมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
และสังคมในภูมิภาคอย่างครอบคลุมโดยเฉพาะด้านการป้องกันภัยที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนโดยตรง

3. สถานการณ์ในกรอบเอเชียแปซิฟิก

3.1 การเชื่อมโยงกันระหว่างอาเซียนกับกลุ่มอำนาจเดิมและกลุ่มอำนาจทางเศรษฐกิจใหม่ที่พยายามเข้ามามีบทบาทในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นปรากฏการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างเด่นชัด

3.2 ประเทศไทยได้ดำเนินนโยบายในเชิงรุกในการกำหนดยุทธศาสตร์ในการเป็นผู้นำร่วมในอาเซียนกับประเทศในกลุ่มเอเชียแปซิฟิก และยังคงใช้ประโยชน์ในกรอบเอเปคที่ก่อตั้งมาเป็นเวลานานที่ยังคงมีบทบาทอยู่

3.3 ประเทศไทยเปิดกว้างต่อพัฒนาการด้านการจัดตั้งกลุ่มความร่วมมือที่เกิดขึ้นใหม่ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

2.1.2 การประเมินความเสี่ยง

1. ผู้ประกอบการไทยขาดศักยภาพในการลงทุนในต่างประเทศรวมทั้งการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านและขาดความพร้อมต่อการแข่งขันเสรี

2. แรงงานไทยขาดการยอมรับในมาตรฐานฝีมือแรงงานและมีข้อจำกัดด้านภาษาต่างประเทศ รวมทั้งความรู้ความเข้าใจด้านขนบธรรมเนียมและวัฒนธรรมของประเทศในภูมิภาค พร้อมทั้งภาครัฐยังขาดการวางแผนงานด้านแรงงานร่วมกับประเทศที่เป็นตลาดแรงงานไทย เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนร่วมกัน

3. ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องขาดความรู้อย่างพอเพียงในการใช้ประโยชน์จากความร่วมมือระบบโลจิสติกส์และการคมนาคมขนส่งภายใต้แผนแม่บทความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน และผลกระทบจากยุทธศาสตร์เชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของมหาอำนาจในภูมิภาค

4. การมีบทบาทในเชิงตั้งรับต่อประเด็นความเคลื่อนไหวในด้านการสร้างข้อกีดกันทางการค้าใหม่ๆ อันเนื่องจากการกระแสการเปลี่ยนแปลงในโลกที่มีแนวโน้มมาใช้เป็นข้อกีดกันในระดับ

5. ความไม่พร้อมในการพัฒนาเมืองชายแดนและเขตเศรษฐกิจชายแดนของไทยตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

6. ข้อจำกัดที่ทำให้การขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดนค่อนข้างล่าช้า และไม่สามารถดำเนินการตามข้อตกลงความร่วมมือด้านการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนได้อย่างสมบูรณ์

7. ความไม่แน่นอนทางการเมืองและความมั่นคงในประเทศเพื่อนบ้าน

2.1.3 การสร้างภูมิคุ้มกัน

1. การกำหนดบทบาทและทิศทางการพัฒนาของประเทศที่กระตุ้นให้เกิดการเติบโตและเชื่อมโยงของสาขาต่างๆ ทางเศรษฐกิจ
2. การใช้ศักยภาพความได้เปรียบของที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เศรษฐกิจ และศักยภาพของพื้นที่ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ เพื่อสร้างฐานการผลิตให้สามารถแข่งขันได้
3. การสร้างความเข้มแข็งและการพัฒนาความสามารถในการปรับตัวของผู้ประกอบการไทยให้ทันกับสถานการณ์การเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาคที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว เพื่อเสริมสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจและเพิ่มระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีระหว่างประเทศ
4. การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดนแบบมีสมดุลบนพื้นฐานของการสร้างผลประโยชน์ร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านและความไว้วางใจ

2.1.4 วัตถุประสงค์และเป้าหมาย

1. วัตถุประสงค์

- 1.1 เพื่อเพิ่มศักยภาพในการใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบด้านที่ตั้งของประเทศในเชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งเป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญในภูมิภาคอาเซียนและเอเชียแปซิฟิก
- 1.2 เพื่อเสริมสร้างประโยชน์ของไทยในด้านการค้า การลงทุน การเงินและโอกาสด้านการตลาดระหว่างประเทศ ในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน รวมทั้งเชื่อมโยงด้านการค้าการลงทุนกับมหาอำนาจทางเศรษฐกิจใหม่ในเอเชียและกลุ่มเศรษฐกิจใหม่ในเอเชียแปซิฟิก
- 1.3 เพื่อผลักดันบทบาทของไทยให้เป็นส่วนสำคัญของความร่วมมือในการพัฒนาภายใต้กรอบต่างๆ ได้แก่ อนุภูมิภาค อาเซียน อาเซียนและพันธมิตร รวมทั้งเอเชียแปซิฟิก

2. เป้าหมาย

- 2.1 ระบบห่วงโซ่อุปทานในอนุภูมิภาคมีความเชื่อมโยงระหว่างกันเพื่อรองรับการพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง
- 2.2 ประเทศไทยมีบทบาทที่สำคัญในด้านการค้าและการลงทุนในภูมิภาค บนพื้นฐานของผลประโยชน์และความมั่นคงร่วมกัน
- 2.3 เพิ่มสัดส่วนการใช้สิทธิประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีต่อมูลค่าส่งออกรวมเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 50.0 ในปี 2559 ภายใต้ความตกลงทางการค้าเสรีในทุกกรอบที่เจรจาแล้วเสร็จ และเพิ่ม

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซีจ๋าน สาธารณรัฐประชาชนจีน
โอกาสและทางเลือกบนพื้นฐานของประโยชน์และข้อจำกัดของประเทศในการเข้าถึงตลาดใหม่ที่เป็นกรอบ
การค้าเสรีที่จะมีบทบาทมากขึ้นในอนาคต

2.4 ลดต้นทุนการประกอบธุรกิจภายในประเทศและระหว่างประเทศภายในภูมิภาค
ให้เข้าสู่มาตรฐานสากล

2.5 เพิ่มมูลค่าการค้าชายแดนและการลงทุนโดยตรงของไทยในกลุ่มประเทศเพื่อน
บ้านให้ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.0 และร้อยละ 10.0 ต่อปี ตามลำดับ

3. ตัวชี้วัด

3.1 ดัชนีความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index) รวมทั้งดัชนีย่อยความสามารถในการบริหารจัดการ ณ พรมแดนของประเทศไทย และดัชนีย่อย
ความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

3.2 อันดับความยาก-ง่ายในการประกอบธุรกิจ ใน 5 ด้านที่มีลำดับสำคัญ ได้แก่ การ
เริ่มต้นธุรกิจ การได้รับสินเชื่อ การค้าระหว่างประเทศ การดำเนินการให้เป็นไปตามข้อตกลง และการขอ
อนุญาตก่อสร้าง

3.3 อัตราการเติบโตของมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยกับประเทศในอนุภูมิภาค

3.4 อัตราการเติบโตของมูลค่าการลงทุนของผู้ประกอบการไทยในประเทศในอนุ
ภูมิภาคและภูมิภาคอาเซียน

2.1.5 แนวทางการพัฒนา

1. การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือใน
อนุภูมิภาคในภูมิภาคอาเซียน

1.1 พัฒนาศูนย์บริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล

1.2 ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง

1.3 พัฒนาศูนย์บริการในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์

1.4 เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน เขตเศรษฐกิจชายแดน
ตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนใน

2. การพัฒนาฐานลงทุนโดยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในระดับอนุภูมิภาคและ
ภูมิภาคอาเซียน

2.1 พัฒนาพื้นที่ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและ
ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง

2.2 พัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดนให้มีบทบาทการเป็นประตู
เชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.3 บูรณาการแผนพัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

3. การสร้างความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

3.1 พัฒนาความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชนที่มีศักยภาพ

3.2 เสริมสร้างความเข้มแข็งให้สถาบันการศึกษาทั้งของรัฐและเอกชนให้มีมาตรฐาน
เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

3.3 กำหนดมาตรฐานขั้นพื้นฐานของคุณภาพสินค้าและบริการ

4. การเข้าร่วมเป็นภาคีความร่วมมือระหว่างประเทศระหว่างภูมิภาคโดยมีบทบาทที่
สร้างสรรค์เพื่อเป็นทางเลือกในการดำเนินนโยบายระหว่างประเทศในเวทีโลก

4.1 รักษาบทบาทของไทยในการมีส่วนร่วมกำหนดยุทธศาสตร์ของกรอบความ
ร่วมมือที่ดำเนินอยู่ เช่น เอเปค กรอบการประชุมสุดยอดเอเชียตะวันออก รวมทั้งเฝ้าติดตามพัฒนาการและ
พิจารณาเข้าร่วมกรอบที่เป็นทางเลือกใหม่ เช่น กรอบ Asia-Middle East Dialogue (AMED) และกรอบความ
ตกลง Trans Pacific Partnership (TPP) ในลักษณะเชิงรุก เป็นต้น

4.2 รักษาคุณภาพของปฏิสัมพันธ์กับมหาอำนาจทางเศรษฐกิจเดิมและมหาอำนาจ
ใหม่ เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน

5. การสร้างความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจในภูมิภาคด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การ
เคลื่อนย้ายแรงงาน และการส่งเสริมแรงงานไทยในต่างประเทศ

5.1 เร่งดำเนินการด้านความร่วมมือในการกำหนดมาตรฐานฝีมือระหว่างประเทศ

5.2 ส่งเสริมผู้ประกอบการไทยในการขยายการลงทุนไปสู่ต่างประเทศ

5.3 คุ้มครองและส่งเสริมสิทธิและผลประโยชน์ของคนไทยและแรงงานไทยใน
ต่างประเทศ

6. การมีส่วนร่วมอย่างสำคัญในการป้องกันภัยจากการก่อการร้ายและอาชญากรรม ยาเสพติด
ภัยพิบัติ และการแพร่ระบาดของโรคภัย

6.1 พัฒนาศักยภาพและความพร้อมในการป้องกันและแก้ปัญหาข้ามชาติด้านการ
ก่อการร้าย ปัญหายาเสพติด ปัญหาการค้ามนุษย์ และการหลบหนีเข้าเมืองทั้งระบบ

6.2 เตรียมพร้อมรับภัยพิบัติทางธรรมชาติและเหตุฉุกเฉิน

6.3 ร่วมมือในการป้องกันการติดเชื้อและการแพร่ระบาดของโรคภัยประเภทที่
เกิดขึ้นใหม่ในโลก

7. การเสริมสร้างความร่วมมือที่ดีระหว่างประเทศในการสนับสนุนการเจริญเติบโตทาง
เศรษฐกิจอย่างมีจริยธรรมและไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

7.1 ดำเนินการตามกรอบความร่วมมือด้านสิ่งแวดล้อมในระดับอนุภูมิภาค

7.2 เสริมสร้างการผลิตและบริโภคสินค้าและบริการที่นำสู่การลดการปล่อยก๊าซ
เรือนกระจก

8. การผลักดันการจัดทำความตกลงการค้าเสรี และวางแนวทางป้องกันผลเสียที่จะเกิดขึ้น

9. การส่งเสริมให้นักลงทุนต่างชาติใช้ประเทศไทยเป็นฐานธุรกิจในภูมิภาคเอเชียและการ
สนับสนุนบทบาทขององค์กรระหว่างประเทศที่ไม่แสวงหากำไร

9.1 สนับสนุนให้นักลงทุนต่างชาติใช้สิทธิประโยชน์การจัดตั้งสำนักงานปฏิบัติการ
ภูมิภาค

9.2 ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกองค์กรระหว่างประเทศที่ไม่แสวงหากำไร ให้มี
บทบาทเพิ่มขึ้นในการใช้ไทยเป็นฐานการดำเนินความร่วมมือเพื่อการพัฒนาประเทศในภูมิภาค

10 การปรับปรุงและเสริมสร้างความเข้มแข็งของภาคีการพัฒนาภายในประเทศตั้งแต่ระดับ
ชุมชนท้องถิ่น ให้พร้อมต่อการเชื่อมโยงทิศทางการพัฒนาที่เปลี่ยนแปลงในบริบทโลก

10.1 เสริมสร้างศักยภาพชุมชนท้องถิ่นให้รับรู้และเตรียมพร้อมรับกระแสการ
เปลี่ยนแปลงทั้งภายในและภายนอกประเทศ

10.2 สนับสนุนกลไกการพัฒนาระดับพื้นที่ โดยเฉพาะคณะกรรมการบริหารงาน
จังหวัดแบบบูรณาการ (กบจ.) คณะกรรมการบริหารงานกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการ (กบก.) คณะกรรมการ
กรอ.จังหวัด และคณะกรรมการ กรอ. กลุ่มจังหวัด รวมทั้งหน่วยงานด้านความมั่นคงในพื้นที่ ในการกำหนด
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระดับจังหวัดและกลุ่มจังหวัด โดยเฉพาะจังหวัดชายแดน ให้มีวิสัยทัศน์ที่ก้าวทันโลกและ
สามารถพัฒนาเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในทิศทางที่สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาร่วมกันระหว่าง
ประเทศ

10.3 ส่งเสริมศักยภาพด้านวิชาการและเครือข่ายของสถาบันการศึกษาของไทย

2.2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)

ภารกิจที่ 1 การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement)

ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน

กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ (From Farms to Forks) ด้วยการ

- 1) พัฒนาทักษะการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในระดับฟาร์มให้กับกลุ่มและสถาบันเกษตรกร
- 2) ส่งเสริมการพัฒนาสถาบันเกษตรกรให้ทำหน้าที่เป็นกลไกการจัดการธุรกิจ (Business Arm) ให้กับเกษตรกร

กลยุทธ์ที่ 2 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง

- 1) สร้างความเป็นมืออาชีพด้านการจัดการโลจิสติกส์ให้กับภาคอุตสาหกรรม
- 2) ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยธุรกิจโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงผู้บริโภค
- 3) สนับสนุนการสร้างปัจจัยเอื้อเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมเป้าหมาย
- 4) ส่งเสริมการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพในสาขาบริการที่มีศักยภาพสูงโดยเฉพาะสาขาบริการท่องเที่ยวและบริการสุขภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน

กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดนประมาณ 30-50 กิโลเมตร

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาจุดผ่านแดนถาวร/ชั่วคราว/จุดผ่อนปรนที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล (Standardize CIQ) แยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน

กลยุทธ์ที่ 3 สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน

กลยุทธ์ที่ 4 สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย

ภารกิจที่ 2 การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทาง

กลยุทธ์ที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก

กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำน้ำ (Inland Waterway) และพัฒนาระบบท่าเรือหลักและบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน

กลยุทธ์ที่ 3 ขยายความสามารถและพัฒนาศักยภาพของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูการค้าที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation Facility) ให้กับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village and Logistics Park)

ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

กลยุทธ์ที่ 1 เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community System) และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้าน

กลยุทธ์ที่ 2 ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW (Business Model) ที่มีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันการออกกฎหมาย อาทิ พระราชกฤษฎีกาการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW และพระราชบัญญัติสิ่งอำนวยความสะดวกข้ามแดน เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า-ส่งออกและการขนส่งสินค้าข้ามแดนได้อย่างถูกต้องตามกฎหมายและเป็นที่ยอมรับของผู้เกี่ยวข้อง

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริม Best Practice และการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่างๆ ให้ได้รับการรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล

กลยุทธ์ที่ 2 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษากลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศภูมิภาคอาเซียน

กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs)

ภารกิจที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)

ยุทธศาสตร์ที่ 6 ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน (Human Resource Development System)

กลยุทธ์ที่ 1 สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของ ภาคธุรกิจ และแนวโน้มการบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน

กลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรในสาขาโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อการปรับปรุงตนเอง (Monitoring System for Self Improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) การให้บริการของ หน่วยงานภาครัฐและระบบการติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง

กลยุทธ์ที่ 2 สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Center for Continuity)

1) จัดตั้งหน่วยปฏิบัติงานภายใต้ สชช. ในฐานะหน่วยงานกลาง ที่ดูแลรับผิดชอบโดยตรงในการขับเคลื่อนการพัฒนาให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์และรับผิดชอบหลักในการพัฒนาระบบติดตาม ประเมินผลสนับสนุนให้มี การรวมกลุ่มหรือจัดตั้งกลุ่มวิชาชีพของภาคเอกชน

2) สนับสนุนให้มีการถ่ายโอนภารกิจการนำและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศจากองค์กรภาครัฐไปสู่องค์กรภาคเอกชนใน 10 ปี

3) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งทุกรูปแบบอย่างบูรณาการ

2.3 ยุทธศาสตร์หลักของกระทรวงพาณิชย์ปี 2557-2558 เพื่อสนับสนุนนโยบายของคณะรัฐมนตรีที่ แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

2.3.1 การขับเคลื่อนการส่งออกและพัฒนาการค้าชายแดน

ภายใต้นโยบายการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการส่งออก โดยเน้นการลดอุปสรรคในการส่งออกเพื่อให้เกิดความคล่องตัวและสะดวกรวดเร็วขึ้น พร้อมทั้งแสวงหาตลาด ที่มีศักยภาพเพื่อขยายฐานการส่งออกซึ่งครอบคลุมถึงการค้าชายแดนที่มีความสำคัญมากขึ้น

เพื่อสนับสนุนนโยบายดังกล่าว กระทรวงพาณิชย์จะผลักดันให้มีการทบทวนความสามารถในการส่งออกของประเทศทั้งในปัจจุบันและในอนาคตให้ชัดเจนแบบบูรณาการทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ เพื่อร่วมกับภาคเอกชนและทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกำหนดยุทธศาสตร์การส่งออกให้มีความต่อเนื่อง ทั้งในมิติของสินค้าและบริการที่ประเทศไทยมีศักยภาพสูงและตลาดเป้าหมายที่น่าสนใจ

โดยในระยะสั้น มีความจำเป็นต้องกำหนดให้ชัดเจนว่าจะผลักดันการส่งออกสินค้าและบริการใด โดยเร่งจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระตุ้นการส่งออก ซึ่งจะรวมถึงการปรับแผนงานและเครือข่ายทูตพาณิชย์ให้สามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ดังกล่าวได้อย่างเข้มแข็ง ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ยุทธศาสตร์การส่งออกของประเทศจะต้องเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ธุรกิจบริการและยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวและยุทธศาสตร์การลงทุน และ พัฒนาประสิทธิภาพการผลิตทั้งภาคเกษตรและอุตสาหกรรมแบบบูรณาการ

พร้อมกันนี้ กระทรวงพาณิชย์จะเร่งพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศใกล้เคียง (CLMV) ซึ่งประชาชนในประเทศเหล่านี้มีความนิยมในสินค้าของไทยมาก ดังจะเห็นจากมูลค่าทางการค้าชายแดนเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ยุทธศาสตร์หลักในการส่งเสริมการค้าชายแดน ได้แก่ การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการเพิ่มศักยภาพให้กับผู้ประกอบการเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจของภูมิภาค (Regional Economic Corridor) ตลอดจนเร่งรัดกิจกรรมส่งเสริมการค้าและส่งเสริมการขยายธุรกิจของผู้ประกอบการไทยในประเทศเพื่อนบ้าน

นอกจากนี้ กระทรวงพาณิชย์จะฟื้นคืนความสำคัญของการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (Re-engaging with Trade Regime) เพื่อให้ประเทศไทยกลับมามีบทบาทในเวทีการค้าทั้งในระดับภูมิภาคและเวทีโลก โดยทบทวนและวางกรอบยุทธศาสตร์การเจรจาการค้าระหว่างประเทศใหม่ให้ชัดเจน ทั้งระดับทวิภาคี ภูมิภาคและ พหุภาคี และใช้กลไกความสัมพันธ์ทางการค้าที่มีอยู่กับคู่ค้าหลักที่สำคัญ ทั้งอาเซียน จีน อินเดีย ญี่ปุ่น สหรัฐ อเมริกา และสหภาพยุโรป เพื่อเพิ่มโอกาสทางการตลาด อำนวยความสะดวกทางการค้า และการลดอุปสรรคในการส่งออกให้กับผู้ประกอบการในการส่งออกไปสู่ตลาดหลักในภูมิภาคและเวทีโลก

2.3.2 การขับเคลื่อนสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN One)

อาเซียนเป็นตลาดส่งออกที่ใหญ่และสำคัญที่สุดของประเทศไทย โดยมีสัดส่วนถึงร้อยละ 26 ของมูลค่าการส่งออกของไทย ซึ่งประเทศไทยมีข้อได้เปรียบจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ในภูมิภาคอาเซียนนอกจากนี้ การรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะมีผลใช้บังคับอย่างเต็มที่ ณ สิ้นปี พ.ศ. 2558 นี้

รัฐบาลจึงมีนโยบายการส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมอาเซียน โดยครอบคลุมหลายด้านโดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนในภูมิภาคอาเซียนและขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยให้สามารถแข่งขันได้ และการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ภายในภูมิภาคอาเซียน

ดังนั้น กระทรวงพาณิชย์ซึ่งมีบทบาทหลักในด้านการค้าทั้งภายในประเทศและต่างประเทศจึงมียุทธศาสตร์สนับสนุนนโยบายของรัฐบาลในการเตรียมความพร้อมและสร้างความเชื่อมโยงการค้าและการลงทุนกับอาเซียนให้แน่นแฟ้นมากยิ่งขึ้น โดยส่งเสริมการบูรณาการตลอดห่วงโซ่มูลค่า นับตั้งแต่ผู้ผลิต ผู้ค้าและผู้บริโภค พร้อมขยายโอกาสทางการค้า ลดอุปสรรคด้านกฎระเบียบ และอำนวยความสะดวกทางการค้าแก่ผู้ประกอบการไทยสู่ตลาดอาเซียน เช่น ลดขั้นตอนการที่ผู้ประกอบการไทยจะขอใช้สิทธิประโยชน์ในการส่งออกไปอาเซียนผ่านกรมการค้าต่างประเทศ การอำนวยความสะดวก การจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าของไทยในอาเซียนโดยผ่านกรมทรัพย์สินทางปัญญา เป็นต้น

นอกจากนี้ กระทรวงพาณิชย์จะดำเนินยุทธศาสตร์โดยการใช้โอกาสจากเวทีอาเซียนเป็นฐานสู่เวทีภูมิภาคและเวทีโลก ผ่านการรื้อฟื้นกลไกความสัมพันธ์และบทบาทนำของประเทศไทยที่มีอยู่ในกรอบความตกลง ฉบับต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความตกลง ASEAN+3 (จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้) และ ASEAN+6 (หรือ RCEP ซึ่งประกอบด้วยจีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ อินเดีย ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์) ตลอดจนกรอบความตกลงพหุภาคีในองค์การการค้าโลก (WTO)

2.3.3 การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการและวิสาหกิจ (Smart Enterprise)

ผู้ประกอบการถือเป็นหัวใจสำคัญที่เชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิตกับผู้บริโภคให้ได้รับสินค้าและบริการในราคาและคุณภาพที่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม จุดอ่อนที่สำคัญของประเทศไทยคือผู้ประกอบการของเรายังมีขีดความสามารถไม่ทัดเทียมกับผู้ประกอบการในหลายประเทศ ในขณะที่ประเทศไทยมีความเชื่อมโยงกับการค้าการลงทุนกับประเทศอื่นๆ มากขึ้นอย่างต่อเนื่อง

รัฐบาลมีนโยบายเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมให้เข้มแข็ง สามารถแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ การตลาดและโอกาส ในการลงทุนในต่างประเทศ

ดังนั้น กระทรวงพาณิชย์จะดำเนินยุทธศาสตร์พัฒนาผู้ประกอบการให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดทั้งต่อผู้บริโภค ผู้ผลิต ผู้ค้าเอง และระบบโดยรวม ซึ่งการพัฒนาจะต้องครอบคลุมผู้ประกอบการรายใหญ่และผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) ไปพร้อมกัน ให้สามารถยกระดับการประกอบการได้ทั้งภายในและภายนอกประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ อาทิ การสร้างแบรนด์การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ผ่านการสร้างกลุ่มเชื่อมโยงแบบคลัสเตอร์ระหว่างผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) กับผู้ประกอบการขนาดใหญ่ ตามกลุ่มธุรกิจห่วงโซ่มูลค่า (value chain) เพื่อให้ผู้ประกอบการในคลัสเตอร์นั้นๆ สามารถก้าวสู่เวทีการแข่งขันในระดับภูมิภาคอาเซียนและระดับโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพและเข้มแข็ง อาทิ คลัสเตอร์ของอาหาร สิ่งทอ อัญมณี ธุรกิจบริการ และท่องเที่ยว เป็นต้น

นอกจากนี้ รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม ดังนั้น กระทรวงพาณิชย์ และหน่วยงานภายใต้กระทรวง โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรมทรัพย์สินทางปัญญาและศูนย์ส่งเสริมศิลปาชีพระหว่างประเทศ (องค์การมหาชน) จึงจะร่วมมือกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนโครงการเพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการและเศรษฐกิจสร้างสรรค์ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม ตลอดจนการสนับสนุนให้เป็นประเทศไทยมีบทบาทในการสร้างเศรษฐกิจสร้างสรรค์ร่วมกับภูมิภาคอาเซียน (Creative ASEAN)

2.3.4 กลุ่มยุทธศาสตร์วางรากฐานเศรษฐกิจการค้าของประเทศสู่อนาคต

ที่ผ่านมา การดำเนินนโยบายในหลายเรื่องมักหวังผลเฉพาะหน้าในระยะสั้น โดยมิได้คำนึงถึงความต่อเนื่องและความก้าวหน้าที่ยั่งยืนในระยะยาวเท่าที่ควร รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับนโยบายระยะยาวซึ่งแม้จะไม่เห็นผลสำเร็จในเวลาอันใกล้ แต่รัฐบาลนี้เห็นควรต้องวางรากฐานเพื่อให้รัฐบาลข้างหน้าเข้ามาพิจารณารับช่วงได้อย่างต่อเนื่อง และต้องการให้ประชาชนเกิดความชัดเจนรู้ล่วงหน้าถึงทิศทางของประเทศโดยรวมเพื่อให้ประชาชนสามารถเตรียมความพร้อมได้อย่างถูกต้องเหมาะสม

ดังนั้น กระทรวงพาณิชย์จึงจะใช้เวลา 1 ปีนี้ที่จะทบทวน ริเริ่มและผลักดันยุทธศาสตร์ที่จะช่วยวางรากฐานให้เศรษฐกิจการค้าของประเทศให้มีขีดความสามารถสูงขึ้นและสามารถก้าวทันการเปลี่ยนแปลงของโลกและแนวโน้มในอนาคต โดยหลักการปฏิบัติที่สำคัญในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ได้แก่ การบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อให้สามารถขับเคลื่อนงานได้อย่างจริงจังและต่อเนื่อง

2.3.5 การส่งเสริมความเป็นอยู่ของเกษตรกรและยกระดับสินค้าเกษตรกรรม

กระทรวงพาณิชย์จะร่วมมือบูรณาการกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการเพื่อช่วยส่งเสริมและพัฒนาเกษตรกรให้มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นและลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ แนวทางที่สำคัญคือการเพิ่มผลผลิตและลดต้นทุนการผลิต โดยการกำหนดพื้นที่การผลิตเกษตรกรรมให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ สภาพแวดล้อม และความเป็นอยู่ของเกษตรกร (Zoning) พัฒนาพันธุ์พืช แหล่งน้ำชลประทาน คุณภาพดิน และใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อการเกษตร ส่งเสริมการปลูกพืชทดแทน พืชนอกฤดูปลูก และอาชีพเสริมอื่น เพื่อเป็นการเสริมสร้างรายได้ให้เกษตรกรอย่างเป็นระบบและยั่งยืน สนับสนุนการพัฒนาพืชผลการเกษตรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Product) เช่น สินค้าเกษตรแปรรูปและสินค้าเกษตร ออแกนิก (Organic) ที่มีมูลค่าสูง สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภคที่เน้นด้านสุขภาพในปัจจุบัน รวมถึง การพัฒนาและเปิดตลาดเพื่อสินค้าใหม่ของเกษตรกรไทย ตลอดจนพัฒนาตลาดซื้อขายสินค้าเกษตรล่วงหน้าให้มีประสิทธิภาพเพื่อเป็นเครื่องมือในการลดความเสี่ยงและส่งสัญญาณราคาในอนาคตให้กับภาคเกษตรเพื่อช่วยวางแผนการผลิตและการค้า รวมถึงการร่วมกำหนดวาระงานวิจัย (Research Agenda) ที่จะช่วยสนับสนุนการพัฒนาด้านการเกษตรและตลาดสินค้าเกษตรทั้งภายในและภายนอกประเทศ

2.3.6 การพัฒนาสินค้าภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการให้มีมูลค่าเพิ่มสูง

กระทรวงพาณิชย์จะร่วมมือบูรณาการกับกระทรวงอุตสาหกรรมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อศึกษาและกำหนดยุทธศาสตร์แห่งชาติในการพัฒนากลุ่มสินค้าเป้าหมาย ทั้งเพื่อการบริโภคสำหรับตลาดในประเทศและต่างประเทศ โดยในห่วงโซ่มูลค่า (Value Chain) นั้น ประเทศไทยยังคงเน้นที่การผลิตและการประกอบสินค้าเป็นหลักซึ่งถือเป็นห่วงโซ่ที่ได้รับผลตอบแทนและมูลค่าเพิ่มน้อย นอกจากนี้ ประเทศไทยยังถูกกดดันจากประเทศเกิดใหม่ต่างๆ อย่างต่อเนื่องที่สามารถผลิตสินค้าได้ด้วยต้นทุนด้านต่างๆ เช่น ค่าจ้างแรงงานที่ถูกกว่าประเทศไทยมาก ดังนั้น กระทรวงพาณิชย์และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงต้องเน้นยกระดับการพัฒนาสินค้าและบริการของไทยให้มีมูลค่าเพิ่มสูงตามห่วงโซ่มูลค่า (Move up the value chain) โดยเน้นคุณภาพของสินค้าและบริการเป็นสำคัญ ให้เชื่อมโยงกับช่องทางการกระจายสินค้าและกลยุทธ์การเจาะตลาดที่จะต้องได้รับการพัฒนาขึ้นไปพร้อมๆ กัน ควบคู่ไปกับการยกระดับขีดความสามารถและทักษะของผู้ผลิต เชื่อมโยงไปถึงตัวกลางคือ ผู้ประกอบการและผู้ส่งออก สนับสนุนนวัตกรรมเพื่อการพัฒนาสินค้าและบริการใหม่ๆ ที่มีมูลค่าเพิ่มตอบสนองความต้องการใหม่ๆ ของผู้บริโภค ในขณะเดียวกัน ให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์และมาตรฐานทางด้านการผลิตและการค้าที่เป็นสากลโดยเฉพาะมาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมและสังคมที่ทวีความสำคัญมากขึ้นในอนาคต

2.3.7 การบูรณาการเพื่อพัฒนาวางรากฐานระบบโลจิสติกส์

ระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการเชื่อมโยงผู้ผลิต ผู้ค้าและผู้บริโภคตลอดห่วงโซ่มูลค่า ในปัจจุบันที่การค้าและแข่งขันมีการเชื่อมโยงทั่วโลก ระบบโลจิสติกส์ถือเป็น

ตัวขับเคลื่อนที่สำคัญอย่างยิ่งในการเชื่อมโยงเครือข่ายการผลิตและการค้า (Trade and Production Network) ทั่วโลกเข้าด้วยกัน ซึ่งในห่วงโซ่มูลค่าของการผลิตสู่ตลาดนั้น ผลตอบแทนและมูลค่าเพิ่มจำนวนมากมักตกอยู่กับผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยจะต้องเร่งพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยสำหรับสินค้าและบริการเป้าหมาย เพื่อรักษาไว้ซึ่งมูลค่าเพิ่มสำหรับผู้ผลิตและผู้ประกอบการไทย ตลอดจนลดการพึ่งพาระบบโลจิสติกส์ของต่างประเทศ ให้สอดคล้องกับสินค้าและบริการส่งออกที่จะต้องแข่งขันในเวทีภูมิภาคและเวทีโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวทีอาเซียนที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบในเชิงที่ตั้งซึ่งเป็นศูนย์กลางของอาเซียนอยู่แล้ว

ทั้งนี้ กระทรวงพาณิชย์และหน่วยงานต่างๆ จะต้องร่วมกันพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ครบวงจร ตั้งแต่การออกแบบ การผลิต การบรรจุภัณฑ์ และคลังสินค้าเพื่อรักษาคุณภาพ เชื่อมโยงไปถึงการขนส่งสินค้าเข้าสู่ตลาดถึงผู้บริโภคอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดด้วยต้นทุนที่เหมาะสม โดยการพัฒนาโลจิสติกส์ที่ทันสมัยจะต้องมีองค์ประกอบหลัก 3 ประการ คือ ด้านฮาร์ดแวร์ (Hardware) ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ด้านซอฟต์แวร์ (Software) ได้แก่ ผู้ประกอบการและบุคลากรที่เกี่ยวข้อง และด้านโครงสร้างพื้นฐานพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-Commerce Infrastructure) โดยการพัฒนาโลจิสติกส์ดังกล่าวจะต้องเชื่อมโยงกับการขับเคลื่อนงานวิจัยเชิงปฏิบัติการที่จะสนับสนุนให้ระบบโลจิสติกส์สามารถปรับเปลี่ยนให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลงในตลาด ความต้องการของผู้บริโภค และเทคโนโลยีได้

2.3.8 การทบทวนและปรับปรุงกฎหมายการค้าให้ทันสมัยและการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพตามลำดับความสำคัญและความจำเป็น

รัฐบาลมีนโยบายในการปรับปรุงกฎหมายที่เป็นอุปสรรคในการประกอบธุรกิจหรือไม่เอื้อต่อศักยภาพในการแข่งขันกับต่างประเทศ เพื่อสนับสนุนนโยบายดังกล่าว กระทรวงพาณิชย์จะดำเนินการทบทวนและปรับปรุงกฎหมายการค้าให้ทันสมัย โดยเฉพาะกฎหมายที่อยู่ภายใต้การดูแลของกระทรวงพาณิชย์ เช่น กฎหมายการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว กฎหมายแข่งขันทางการค้า กฎหมายทรัพย์สินทางปัญญา กฎหมายการตอบโต้การทุ่มตลาด กฎหมายค้าส่งค้าปลีก เป็นต้น โดยมีเป้าหมายหลักเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า สร้างความชัดเจนและความเชื่อมั่นต่อนักลงทุนในการเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทย และป้องกันการผูกขาดและการค้าที่ไม่เป็นธรรมต่อธุรกิจรายย่อย นอกจากนี้ กระทรวงพาณิชย์ยังจะช่วยผลักดันการทบทวนและปรับปรุงกฎหมายการค้าที่อยู่ภายใต้การดูแลของหน่วยงานอื่นๆ ให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของการค้ายุคใหม่ (ยุทธศาสตร์หลักของกระทรวงพาณิชย์ปี 2557-2558, 2557)

2.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาเหตุผลความจำเป็นและสภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบันและแนวโน้มการเติบโตของความต้องการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ตลอดจนทิศทางการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) รวมทั้ง

กระทรวงคมนาคมได้ประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ซึ่งสภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบันและแนวโน้มการเติบโตของความต้องการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยมีเป้าหมายในการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านชายแดนที่สำคัญ เพื่อส่งเสริมการค้า การบริการ และการท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นจากการเป็นประชาคมอาเซียน

สืบเนื่องจากการเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียน ในปี 2558 ประเทศไทยจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมระบบการเชื่อมต่อและการขนส่งให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศอื่นๆ ในอาเซียน โดยพัฒนาโครงข่ายการขนส่งและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มความสะดวกด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น

1) การปรับปรุงประสิทธิภาพของประตูการค้า (Gateway) ให้สามารถรองรับการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาประสิทธิภาพประตูการค้าชายแดน ซึ่งถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจที่มีพรมแดนติดต่อกัน ให้สามารถเชื่อมโยงเศรษฐกิจเกิดความแข็งแกร่งและมีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น

2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่ง ภายในประเทศ เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน โดยการขยายทางหลวงสายหลักระหว่างจังหวัดบนโครงข่ายถนนอาเซียนช่วงที่เป็นคอขวดให้เป็น 4 ช่องจราจร (Missing Link AHN) การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Inter-City Motorway) การก่อสร้างรถไฟทางคู่ การพัฒนาระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างเมืองหลักในส่วนภูมิภาคของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

3) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้า สถานีขนส่งผู้โดยสาร จุดพักรถ ให้มีความสะดวกและเป็นมาตรฐานสากล

2.5 สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) สพพ.

ยุทธศาสตร์ 3 ปีของ สพพ.(พ.ศ.2558-2560)

ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

2.5.1 ยุทธศาสตร์ที่ 1 ร่วมมือกับองค์กรภาครัฐและเอกชนทั้งในต่างประเทศในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในภูมิภาค

เป้าประสงค์

- เพื่อให้ความร่วมมือในการพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านสอดคล้องกับแนวนโยบาย

- เพื่อให้ความร่วมมือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่มีความซ้ำซ้อน สอดคล้องกับกรอบความร่วมมือต่างๆ ในภูมิภาค

กลยุทธ์ที่ 1 บูรณาการกับหน่วยงานภาครัฐของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อจัดทำแผนความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านให้ชัดเจนสอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาประเทศ

กลยุทธ์ที่ 2 บูรณาการกับหน่วยงานภาคเอกชนทั้งในและต่างประเทศ เพื่อให้ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เอื้อต่อการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ

กลยุทธ์ที่ 3 มีส่วนร่วมในการผลักดันนโยบายและทำงานร่วมกับกรอบความร่วมมือต่างๆ ในภูมิภาค

กลยุทธ์ที่ 4 ร่วมมือกับองค์กรพัฒนาอื่นทั้งในและต่างประเทศในการให้ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อประสานกำลังและไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อน

2.5.2 ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาความร่วมมือด้านการเงินและวิชาการกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีคุณภาพได้มาตรฐานสากล

เป้าประสงค์

- เพื่อให้ความร่วมมือทางการเงินและวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้านมีประสิทธิภาพ ได้มาตรฐานสากลรวมทั้งตอบสนองความต้องการของประเทศเพื่อนบ้านและผู้มีส่วนได้เสีย

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบการและมาตรฐานในการดำเนินงานโครงการให้มีประสิทธิภาพในระดับสากล

กลยุทธ์ที่ 2 ขยายการให้ความร่วมมือทั้งในมิติของประเภทโครงการและพื้นที่

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนานวัตกรรมการให้ความร่วมมือทางการเงิน รวมทั้งส่งเสริมมีส่วนร่วมของภาคเอกชน

กลยุทธ์ที่ 4 ประชาสัมพันธ์เชิงรุก เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียเข้าใจบทบาทและผลงานของประเทศไทยในโครงการให้ความร่วมมือและผลประโยชน์ร่วมกันในภูมิภาค

2.5.3 ยุทธศาสตร์ที่ 3 บริหารการเงินให้มั่นคงเพียงพอต่อการดำเนินงาน

เป้าประสงค์

- มีเงินทุนเพียงพอที่จะสนับสนุนการดำเนินงานให้บรรลุภารกิจ

- ลดการพึ่งพาเงินงบประมาณจากภาครัฐ

กลยุทธ์ที่ 1 เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารเงินทุน โดยมีการวางแผนการบริหารเงินทุนที่เป็นมาตรฐาน ภายใต้ความเสี่ยงที่ยอมรับได้

กลยุทธ์ที่ 2 บริหารจัดการหนี้ให้มีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบฐานข้อมูลทางการเงินและระบบสำรองฐานข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์ที่ 4 ทบทวนและกำหนดเงื่อนไขทางการเงิน รวมทั้งอัตราดอกเบี้ย ค่าธรรมเนียมและเงื่อนไขอื่นให้หลากหลาย และเหมาะสมกับสถานะแวดล้อมในภูมิภาค

กลยุทธ์ที่ 5 พัฒนารูปแบบหรือแนวทางการจัดหาทุน รวมทั้งการหาหุ้นส่วนทั้งองค์กรพัฒนาอื่นๆ และภาคเอกชนเพื่อสนับสนุนการขยายความร่วมมือแก่ประเทศเพื่อนบ้าน

2.5.4 ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาสู่การเป็นองค์กรแห่งธรรมาภิบาลและการเรียนรู้

เป้าประสงค์

- สามารถบริหารทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ
- เพื่อสร้างบุคลากรให้มีสมรรถนะในการดำเนินงานแต่ละด้านควบคู่ไปกับธรรมาภิบาล
- เพื่อพัฒนาระบบการทำงานภายในองค์กรอย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาระบบการทำงานขององค์กรเพื่อบูมสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้

กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนามาตรการเพื่อส่งเสริมขวัญกำลังใจ และแรงจูงใจในการปฏิบัติงานให้กับบุคลากร

กลยุทธ์ที่ 3 ปรับปรุงโครงสร้างองค์กร อัตรากำลังและความเชี่ยวชาญที่ต้องการ ให้มีความเหมาะสมเพื่อรองรับพันธกิจ

กลยุทธ์ที่ 4 พัฒนาบุคลากรให้เป็นมืออาชีพในการปฏิบัติงานทุกสายงาน ควบคู่ไปกับความมีคุณธรรมและจริยธรรม

กลยุทธ์ที่ 5 พัฒนาระบบการทำงานขององค์กรโดยใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม เพื่อต่อการทำงานที่มีประสิทธิภาพ

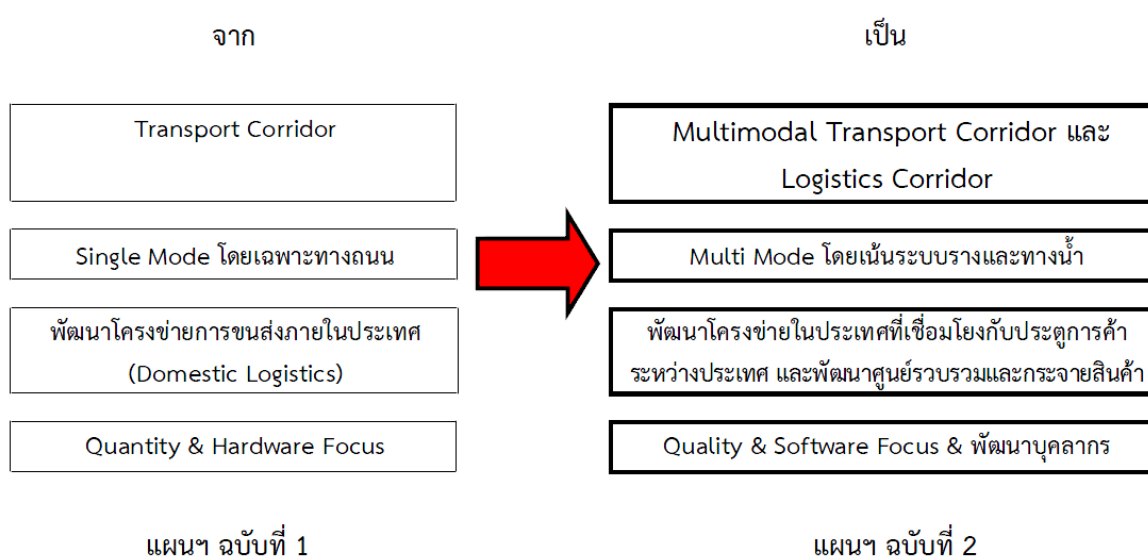
กลยุทธ์ที่ 6 เปิดเผยข้อมูลโครงการที่ดำเนินงานในประเทศเพื่อนบ้านต่อสาธารณะอย่าง
เพียงพอและเหมาะสมและเอื้อต่อการดำเนินงานของภาคเอกชน

2.6 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาของประเทศระบบโลจิสติกส์ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-กันยายน 2556-2560)

จากแผนฯ ฉบับแรกจะเห็นได้ว่าเป็นการเน้นการพัฒนาในระดับกายภาพตามแนวพื้นที่การขนส่ง
(Transport Corridor) เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายที่มีระยะทางและเวลาที่สั้นลง รวมถึงมีความสะดวก
เพิ่มขึ้น แต่ในแผนฯ ฉบับที่ 2 นี้จะเป็นช่วงเวลาที่ประเทศไทยจะเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี
พ.ศ. 2558 ซึ่งมีตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วม (Single market and production base) เกิดการ
เคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตได้อย่างเสรีและทำให้เกิดการขนส่งข้ามแดนเพิ่มมากขึ้น ประเทศไทยจะมีการต้อง
เตรียมพร้อมรองรับการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ โดยเร่งรัดพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ประสิทธิภาพ
เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

การดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมเพื่อการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในแผนฯ ฉบับที่
2 จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (Hardware) ควบคู่กับการพัฒนากฎหมาย/
ระเบียบ และบุคลากร (Software) และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)
โดยเฉพาะการใช้การขนส่งทางรางและน้ำซึ่งเป็นรูปแบบที่ประหยัดพลังงาน รวมถึงการพัฒนาโครงข่าย
ภายในประเทศที่เชื่อมโยงไปสู่ประตูการค้าระหว่างประเทศเพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นใน
อนาคต

เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 โดยสามารถเห็นทิศทางการพัฒนาจากแผนฯ
ฉบับที่ 1 ไปสู่ ฉบับที่ 2 ได้ดังนี้



ภาพ 3 แสดงทิศทางการพัฒนาจากแผนฯ ฉบับที่ 1 ไปสู่ ฉบับที่ 2

กลยุทธ์หลักที่ 1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายใน
และการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1.1 พัฒนาประสิทธิภาพของประตูการขนส่ง

1) พัฒนาประตูการขนส่งหลัก (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าเรือแหลมฉบัง)

(1) ขยายความสามารถ และปรับปรุงการให้บริการ รวมถึงการอำนวยความสะดวกในเขตปลอด
อากร (Cargo Free Zone: CFZ) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้มีกระบวนการที่ง่าย เป็นระบบอัตโนมัติ และ
สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value creation facility) ให้กับธุรกิจ

(2) เร่งรัดพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงการให้บริการยกขนตู้ใน
บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้เพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้เพิ่มมากขึ้น

2) พัฒนาประตูการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน 11 แห่ง ประกอบด้วย (1) ด้านเชียงแสน (ท่าเทียบ
เรือพาณิชย์เชียงแสน) (2) ด้านเชียงของ (สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4) (3) ด้านแม่สาย (4) ด้านหนองคาย

(5) ด้านนครพนม (6) ด้านแม่สอด (7) ด้านมุกดาหาร (8) ด้านอรัญประเทศ (9) ด้านปาดังเบซาร์
(10) ด้านสะเดา และ (11) ด้านบ้านพุน้ำร้อน

(1) ปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยงประตูการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและเป็นประตูที่มีปริมาณ
สินค้าเข้า-ออกมากพอที่จะส่งเสริมเศรษฐกิจโดยรวม

(2) เพิ่มขีดความสามารถโครงข่ายโดยรวมและบริเวณใกล้เคียงประตูการขนส่งกับประเทศเพื่อน
บ้าน (ระบบถนน ราง และน้ำ) ให้เกิดการเชื่อมโยงหลายรูปแบบและจุดเชื่อมต่อการขนส่ง เพื่อส่งเสริมและ
สนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไปสู่การขนส่งภายในประเทศ

(3) เร่งรัดพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณประตูการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พัฒนา
ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดน/สถานีขนส่งสินค้าชายแดน เป็นต้น รวมทั้งให้มีการ
ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ที่สามารถดำเนินพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกได้ในจุด
เดียวเกิดการแยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน

3) เร่งรัดการพัฒนาระบบ Port Community System ให้เชื่อมโยงกับระบบ National Single
Window (NSW)

1.2 พัฒนาโครงข่ายการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงระหว่างประตูการขนส่งต่างๆ โดยการ

1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนและทางรถไฟที่จะเชื่อมโยงระหว่างแหล่งผลิต
ไปสู่ประตูการขนส่งหลักและชายแดน โดยไม่มีช่องโหว่ (Missing Link) หรือ คอขวด (Bottle Neck)

2) พัฒนาระบบการรวบรวมและกระจายสินค้า (Hub and Spoke) บนแนวเส้นทางเชื่อมโยง (Logistics Corridor) รวมถึงศูนย์กระจายสินค้าในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้เกิดการจัดจากระบบโลจิสติกส์ในเขตเมือง (City Logistics) ที่มีประสิทธิภาพ

1.3 เพิ่มศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งไทยที่จะให้บริการระหว่างประเทศภายในประเทศและการให้บริการต่อเนื่องไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยการ

1) จัดระเบียบผู้ประกอบการต่างประเทศที่จะเข้ามาแข่งขันกับผู้ประกอบการไทย และยกระดับมาตรฐานคุณภาพการให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกโดยให้มีการบังคับใช้มาตรฐานคุณภาพทั้งผู้ประกอบการไทยและต่างประเทศ รวมถึงเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางบก และพัฒนาพฤติกรรมคนขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐานประสิทธิภาพและความปลอดภัย

2) ส่งเสริมภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการในเส้นทางขนส่ง รวมถึงการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village) เพื่อตรงกับความต้องการของภาคเอกชนและธรรมชาติของการดำเนินธุรกิจนั้นๆ เช่น ศูนย์กระจายสินค้า (DC) จุดพักรถบรรทุก ลานตู้เปลา และลานบรรจุสินค้า เป็นต้น

3) การให้ความรู้และสร้างเครือข่ายของผู้ประกอบการไทย เพื่อให้เกิดศักยภาพในการแข่งขันระหว่างประเทศ

4) สนับสนุนให้มีการรวมตัวของผู้ประกอบการขนส่งเพื่อพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันด้านการขนส่ง

5) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบการขนส่งทุกรูปแบบอย่างบูรณาการให้มีการแบ่งส่วนนโยบาย การกำกับดูแล และการให้บริการขนส่งที่ชัดเจน ด้วยการเร่งผลักดันการออกพระราชบัญญัติบริหาร

กลยุทธ์หลักที่ 2 สนับสนุนการใช้การขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ

มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

2.1 พัฒนาโครงข่ายและจุดรวบรวมและกระจายสินค้าทางรถไฟและทางน้ำ โดยการ

1) พัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรถไฟ เช่น การพัฒนาทางคู่บนเส้นทางขนส่งที่หนาแน่น รวมถึงพัฒนาระบบการให้บริการขนส่งทางรถไฟและบริการยกขน ด้วยการจัดหาหัวรถจักร/แคร่ให้เพียงพอกับความต้องการและเพิ่มบทบาทเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการ

2) พัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและรองน้ำเพื่อการขนส่งทางลำนน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก รวมถึงพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง

3) พัฒนาระบบรวบรวมและกระจายสินค้าทางรถไฟและทางน้ำในบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรม

2.2 พัฒนากฎระเบียบและมาตรการเพื่อลดต้นทุนการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ และส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางรถไฟ โดยการ

1) การปรับโครงสร้างอัตราค่าภาระท่าเรือภายในประเทศและค่าธรรมเนียมการใช้พื้นที่ของรัฐในการประกอบการท่าเรือ สถานีขนส่ง ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ เพื่อให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้

2) ปฏิรูปโครงสร้างการบริหารกิจการขนส่งทางรถไฟ โดยรัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและกำกับดูแลการประกอบกิจการรถไฟ โดยเปิดให้มีการแข่งขันการให้บริการขนส่งสินค้า

3) ปรับปรุง/แก้ไขกฎระเบียบที่เป็นปัญหาและอุปสรรคการขนส่งชายฝั่ง

2.3 ส่งเสริมการใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อลดข้อจำกัดของการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ โดยการ

1) การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงสถานีรถไฟ CY และท่าเรือ

2) ผลักดันมาตรการการให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการใช้การขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ

3) นำเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport System) มาใช้ในการให้บริการขนส่ง

4) พัฒนาและยกมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรด้านการขนส่ง เพื่อให้การปฏิบัติงานมีคุณภาพและประสิทธิภาพมากขึ้น

กลยุทธ์หลักที่ 3 พัฒนาประตูการขนส่งด้านทะเลอันดามันสู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรปเพื่อเหนี่ยวนำการพัฒนาพื้นที่ในภาคใต้ และรองรับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศอาเซียน-จีน และอาเซียน – อินเดีย

แนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

3.1 พัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราและระบบขนส่งเชื่อมโยงพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามัน (ท่าเรือน้ำลึกปากบารา) ให้เป็นประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ

3.2 พัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือน้ำลึกปากบารากับท่าเรือฝั่งอ่าวไทยด้วยการขนส่งทางรถไฟพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ทางบกและทางราง) เพื่อให้มีการเชื่อมโยงในลักษณะสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge)

2.7 แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2555-2559

เป้าประสงค์ของแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ภาคการขนส่ง

- 1.มีโครงข่ายทางหลวงที่มีศักยภาพรองรับระบบโลจิสติกส์และการขนส่งหลายรูปแบบอย่างพอเพียง
- 2.ผู้ใช้บริการโครงข่ายทางหลวงเพื่อการขนส่งและโลจิสติกส์ได้รับความสะดวก รวดเร็วขึ้น
- 3.การดำเนินการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

- 1.มีโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศที่มีศักยภาพรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ที่เปิดในปี 2558
- 2.มีโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศที่ได้มาตรฐานสากล และผู้ใช้บริการได้รับความสะดวก รวดเร็วขึ้น
- 3.สามารถดำเนินการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศได้ตามแผนงานที่กำหนด

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การดูแลรักษา ปรับปรุง และพัฒนาประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงให้กระจายทั่วทุกภูมิภาค

- 1.มีโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการดูแลรักษา ปรับปรุง และพัฒนาประสิทธิภาพที่สามารถรองรับการจราจรเพิ่มขึ้นทั่วภูมิภาค
- 2.ผู้ใช้โครงข่ายทางหลวงได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง
- 3.สามารถดำเนินการ ดูแลรักษา ปรับปรุง และพัฒนาประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงทั่วภูมิภาคได้ตามแผนงานที่กำหนด
- 4.สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติบนทางหลวงได้ตามแผนที่กำหนด

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

- 1.โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย

2. ผู้ใช้โครงข่ายทางหลวงได้รับความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง

3. สามารถดำเนินการด้านความปลอดภัยของทางหลวงตามแผนที่กำหนด

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 : การพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กร ตอบสนองสังคม และสิ่งแวดล้อม

ตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

1. มีการบริหารจัดการแบบองค์รวมตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

2. มีการบริหารทรัพยากรบุคคลที่เหมาะสม

3. มีการพัฒนาทรัพยากรบุคคลที่เหมาะสม

4. มีระบบฐานข้อมูล และเทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสม

5. เป็นองค์กรที่มีความทันสมัยก้าวทันการเปลี่ยนแปลง ตอบสนองสังคม และสิ่งแวดล้อม

2.8 ยุทธศาสตร์กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ

อาเซียนหรือสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก่อตั้งขึ้นตามปฏิญญากรุงเทพฯ (Bangkok Declaration) เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2510 โดยมีประเทศผู้ร่วมก่อตั้ง 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ต่อมาได้รับประเทศสมาชิกเพิ่ม ได้แก่ บรูไน เวียดนาม พม่า ลาว และ กัมพูชา จนปัจจุบันมีประเทศสมาชิกรวม 10 ประเทศ

รัฐบาลไทยได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินนโยบายความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศกับอาเซียนในลำดับต้นๆ ในฐานะมิตรประเทศที่มีความใกล้ชิดกับไทยมากที่สุด ไม่ว่าในด้านภูมิศาสตร์ ความใกล้เคียงกันด้านสังคมและวัฒนธรรม รวมไปถึงการเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจที่สำคัญ ซึ่งมีมายาวนานและเหนียวแน่นที่สุด

ด้านระดับการเปิดเสรี ไทยมีการเปิดเสรีในอาเซียนในเชิงลึกและกว้างมากกลุ่มหนึ่ง เมื่อเทียบกับประเทศหรือกลุ่มประเทศอื่นที่ไทยมีความตกลงเขตการค้าเสรีด้วย และด้วยเป้าหมายในการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งครอบคลุมมากกว่าเขตการค้าเสรี จะส่งผลให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวที่แข็งแกร่ง และดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาในภูมิภาค รวมทั้งไทย

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ดำเนินการเชิงรับและรุกในมิติต่างๆ เพื่อรักษาและผลักดันบทบาท/จุดแข็งของไทยในเวทีอาเซียนทั้งในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน 10 ประเทศ กลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 5 ประเทศ และกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ 4 ประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ใช้ประโยชน์จากศักยภาพของประเทศไทย เพื่อบทบาทยุทธศาสตร์ของไทยในอาเซียนและระหว่างอาเซียนกับประเทศคู่เจรจา เพื่อสร้างความก้าวหน้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อาทิตีประชาธิปไตย สิทธิมนุษยชนธรรมาภิบาลการลดช่องว่างเพื่อการพัฒนา การเชื่อมโยงระหว่างกัน รวมทั้งการสร้างเสริมความเข้มแข็งให้กับองค์กรเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของอาเซียน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 สนับสนุนและส่งเสริมการเชื่อมโยงที่ครบวงจร ระหว่างทั้ง 3 ประชาคมอาเซียน และในกรอบเวทีต่าง ๆ ทั้งอาเซียน อาเซียนบวกหนึ่งกับประเทศคู่เจรจาเป็นรายประเทศ อาเซียนบวกสาม และเวทีเอเซียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นต้นเพื่อสนับสนุนกระบวนการรวมตัวในอาเซียน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ผลักดันวาระของประชาชนในอาเซียน อาทิ การบริหารจัดการภัยพิบัติ ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงของมนุษย์ ปัญหาข้ามชาติ และผลกระทบที่เกิดจากความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน

ยุทธศาสตร์ที่ 5 ผลักดันแนวทางดำเนินงานภายในประเทศเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเตรียมความพร้อมของภาคส่วนต่างๆ ในประเทศไปสู่การเป็นประชาคมอาเซียน รวมทั้งส่งเสริมการตระหนักรู้เกี่ยวกับประชาคมอาเซียนแก่สาธารณชน

2.9 เขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน (ASEAN - China Free Trade Agreement)

อาเซียนกับจีน ได้ลงนามกรอบความตกลงความร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียน-จีน (Framework Agreement on ASEAN -China Comprehensive Economic Cooperation) เมื่อวันที่ 4 พฤศจิกายน 2545 เพื่อเป็นกรอบและแนวทางสำหรับการเจรจาจัดตั้งเขตการค้าเสรี อาเซียน-จีน ที่ครอบคลุมทั้งเรื่องการเปิดเสรีการค้าสินค้า การค้าบริการ การลงทุน และความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่างๆ (รายละเอียดกรอบความตกลงภาษาอังกฤษ/ ภาษาไทย) และต่อมา ทั้งสองฝ่ายได้สามารถสรุปการเจรจาและลงนามในความตกลงด้านการค้าสินค้านี้ระหว่างอาเซียน-จีน (Agreement on Trade in Goods of the Framework Agreement on Comprehensive Economic Co-operation between the ASEAN and China) ในระหว่างการประชุมสุดยอดอาเซียน-จีน เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2547 ณ กรุงเวียงจันทน์ ประเทศลาว

การเปิดเสรีการค้าสินค้า

การเปิดเสรีการค้าสินค้า แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ การลดภาษีสินค้าบางส่วนทันที (Early Harvest Program) และการลดภาษีสินค้าทั่วไป

- การลดภาษีสินค้า Early Harvest Program จะครอบคลุมสินค้าเกษตรภายใต้พิกัดศุลกากรตอนที่ 01-08 (สัตว์มีชีวิต เนื้อสัตว์ และส่วนอื่นของสัตว์ที่บริโภคได้ ปลา ผลิตภัณฑ์นม ไข่สัตว์ปีก ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ ต้นไม้ พืชผักที่บริโภคได้ และผลไม้และลูกไม้ที่บริโภคได้) รวมทั้งสินค้าเฉพาะ (Specific products) ที่มีผลเฉพาะกับประเทศที่ตกลงกันสองฝ่ายเท่านั้น เช่น ไทยกับจีนได้ตกลงที่จะเร่งลดภาษีระหว่างกันอีก 2 รายการ คือ ถ่านหินแอนทราไซด์และถ่านหินโค้ก/เฮมิโค้ก โดยให้จีนและอาเซียนเดิม 6 ประเทศ เริ่มต้นการลดภาษีใน

วันที่ 1 มกราคม 2547 และลดภาษีลงเป็น 0% ภายในในวันที่ 1 มกราคม 2549 และให้ความยืดหยุ่นกับ
อาเซียนใหม่ 4 ประเทศ ในอัตราและระยะเวลาเริ่มลดภาษีแต่ต้องลดภาษีเป็น 0% ภายในปี 2553 (แนวทาง
และระยะเวลาการลดภาษีสินค้า Early Harvest Program) ทั้งนี้ สำหรับสินค้าที่มีมาตรการโควตาภาษี เช่น
หอม และกระเทียม จะลดเฉพาะอัตราภาษีในโควตาเท่านั้น

2.10 ประกาศกระทรวงการคลัง

เรื่อง การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน

เพื่อปฏิบัติตามข้อผูกพันตามกรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่าง
สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และสาธารณรัฐประชาชนจีน (Framework
Agreement on Comprehensive Economic Co-operation between the Association of South
- East Asian Nations and the People's Republic of China) ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารแก้ไข
กรอบความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียง
ใต้และสาธารณรัฐประชาชนจีน (Protocol to Amend the Framework Agreement on
Comprehensive Economic Co-operation between the Association of South - East Asian
Nations and the People's Republic of China) และความตกลงว่าด้วยการค้าสินค้าภายใต้กรอบ
ความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
และสาธารณรัฐประชาชนจีน (Agreement on Trade in Goods of the Framework Agreement
on Comprehensive Economic Co-operation between the Association of South - East Asian
Nations and the People's Republic of China) ในการให้สิทธิพิเศษทางอากรศุลกากรระหว่างกัน
และข้อผูกพันตามพิธีสารว่าด้วยการนำพิกัดศุลกากรฮาร์โมนไนซ์อาเซียนมาใช้ อาศัยอำนาจตามความใน
มาตรา 14 แห่งพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติ
แก้ไขเพิ่มเติมพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 (ฉบับที่ 1) พ.ศ. 2537 รัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงการคลัง

โดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีออกประกาศไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิก

(1) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับเขต
การค้าเสรีอาเซียน - จีน ลงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2549

(2) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับเขต
การค้าเสรีอาเซียน - จีน (ฉบับที่ 2) ลงวันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2550

(3) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับเขต
การค้าเสรีอาเซียน - จีน (ฉบับที่ 3) ลงวันที่ 18 มิถุนายน พ.ศ. 2551

(4) ประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรศุลกากรสำหรับ

เขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน (ฉบับที่ 4) ลงวันที่ 23 เมษายน พ.ศ. 2552

ข้อ 2 ให้ยกเว้นอากรและลดอัตราอากรสำหรับของในภาค 2 แห่งพิกัดอัตราศุลกากรท้ายพระ
ราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร
(ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2555 ที่มีถิ่นกำเนิดจากประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
หรือสาธารณรัฐประชาชนจีนตามบัญชีอัตราอากร 1 และบัญชีอัตราอากร 2 ท้ายประกาศนี้

ข้อ 3 การยกเว้นอากรและลดอัตราอากรตามข้อ 2 ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไข

ดังต่อไปนี้

(1) ของตามบัญชีอัตราอากร 1 ของที่มีราคา เอฟ โอ บี เกินสองร้อยดอลลาร์สหรัฐ ให้ผู้นำ
ของเข้าต้องแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form E) ที่ออกตามกฎหมายว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้าสำหรับ
เขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน (Rules of Origin for the ASEAN-China Free Trade Area) และ
ข้อกำหนดเพิ่มเติมที่ออกตามความในกฎดังกล่าวของที่มีราคา เอฟ โอ บี ไม่เกินสองร้อยดอลลาร์สหรัฐ
ให้ผู้นำของเข้าต้องแสดงหนังสือรับรองจากผู้ส่งของออกว่าของดังกล่าวมีถิ่นกำเนิดจากประเทศสมาชิก
สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือสาธารณรัฐประชาชนจีนตามกฎหมายว่าด้วยถิ่นกำเนิด
สินค้าสำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน (Rules of Origin for the ASEAN-China Free Trade
Area) และข้อกำหนดเพิ่มเติมที่ออกตามความในกฎดังกล่าว

(2) ของตามบัญชีอัตราอากร 2 ผู้นำของเข้าต้องแสดงหนังสือรับรอง ดังต่อไปนี้

(ก) หนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิในการยกเว้นภาษีทั้งหมดหรือบางส่วนสำหรับสินค้าที่มี
การกำหนดปริมาณการนำเข้า (ในโควตา) ตามความตกลงว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่าง
ประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่ออกโดย
กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ หรือหน่วยงานอื่นที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์
มอบหมาย และ

(ข) ของที่มีราคา เอฟ โอ บี เกินสองร้อยดอลลาร์สหรัฐ ให้ผู้นำของเข้าต้องแสดงหนังสือรับรอง
ถิ่นกำเนิดสินค้า (Form E) ที่ออกตามกฎหมายว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้าสำหรับเขตการค้าเสรีอาเซียน - จีน
(Rules of Origin for the ASEAN-China Free Trade Area) และข้อกำหนดเพิ่มเติมที่ออกตามความ

ในกฎดังกล่าวของที่มีราคา เอฟ โอ บี ไม่เกินสองร้อยดอลลาร์สหรัฐ ให้ผู้นำของเข้าต้องแสดงหนังสือรับรองจากผู้ส่งของออกว่าของดังกล่าวมีถิ่นกำเนิดจากประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรือสาธารณรัฐประชาชนจีนตามกฎหมายว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้าสำหรับเขตการค้าเสรี อาเซียน - จีน (Rules of Origin for the ASEAN-China Free Trade Area) และข้อกำหนดเพิ่มเติมที่ออกตามความในกฎดังกล่าว

(3) ในกรณีที่ผู้นำของเข้าไม่สามารถแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form E) ก่อนนำของออกจากอารักขาของศุลกากร หากผู้นำของเข้าประสงค์จะขอใช้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรในการขอยกเว้นอากรหรือลดอัตราอากรศุลกากร ผู้นำของเข้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร

ข้อ 4 ผู้นำของเข้าต้องปฏิบัติตามระเบียบพิธีการที่กรมศุลกากรกำหนด

ข้อ 5 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2555 เป็นต้นไป

2.11 สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations: ASEAN)

อาเซียนหรือสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ก่อตั้งขึ้นตามปฏิญญากรุงเทพฯ (Bangkok Declaration) เมื่อวันที่ 8 สิงหาคม 2510 โดยมีประเทศผู้ร่วมก่อตั้ง 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย สิงคโปร์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ ต่อมาได้รับประเทศสมาชิกเพิ่ม ได้แก่ บรูไน เวียดนาม พม่า ลาว และกัมพูชา จนปัจจุบันมีประเทศสมาชิกรวม 10 ประเทศ วัตถุประสงค์เริ่มแรกของการจัดตั้งอาเซียนมุ่งไปที่การสร้างเสถียรภาพและความมั่นคงในภูมิภาคเป็นสำคัญ ต่อมาจึงได้หันมาให้ความสำคัญกับความร่วมมือในด้านเศรษฐกิจ เพื่อยกระดับมาตรฐานความเป็นอยู่ของประชาชนในภูมิภาคให้ดียิ่งขึ้น

ความสำคัญอาเซียนต่อไทย รัฐบาลไทยได้ให้ความสำคัญกับการดำเนินนโยบายความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศกับอาเซียนในลำดับต้นๆ ในฐานะมิตรประเทศที่มีความใกล้ชิดกับไทยมากที่สุด ไม่ว่าในด้านภูมิศาสตร์ ความใกล้เคียงกันด้านสังคมและวัฒนธรรม รวมไปถึงการเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจที่สำคัญซึ่งมีมายาวนานและเหนียวแน่นที่สุด

แผนพิมพ์เขียวก่อตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint)

เพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายของการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อาเซียนได้จัดทำ AEC Blueprint ซึ่งเป็นแผนงานบูรณาการด้านเศรษฐกิจ ที่กำหนดมาตรการและกรอบเวลาในการดำเนินงานที่ชัดเจน

AEC Blueprint ประกอบด้วย 4 ด้านหลัก สอดคล้องตามเป้าหมายของ AEC ได้แก่

1. การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว โดยมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานมีฝีมืออย่างเสรี และเงินทุนอย่างเสรีมากขึ้น รวมทั้งการส่งเสริมการรวมกลุ่มสาขาสำคัญของอาเซียนให้เป็นรูปธรรม
2. การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอาเซียน โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นและการปรับประสานนโยบายที่จะช่วยสนับสนุนการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ เช่น กฎหมายและนโยบายการแข่งขัน การคุ้มครองผู้บริโภค สิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ นโยบายภาษี การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการเงิน การขนส่ง เทคโนโลยีสารสนเทศ พลังงาน และเหมืองแร่ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ)
3. การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเท่าเทียมกัน โดยการส่งเสริมและพัฒนา SMEs และการเสริมสร้างสมรรถนะของประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ ภายใต้ความริเริ่มเพื่อการรวมกลุ่มของอาเซียน (Initiative for ASEAN Integration: IAI) เพื่อลดช่องว่างการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียน
4. การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก โดยการปรับประสานนโยบายเศรษฐกิจของอาเซียนกับประเทศภายนอกภูมิภาค ผ่านการจัดทำความตกลงการค้าเสรีและความเป็นหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจอย่างใกล้ชิดของอาเซียนกับประเทศคู่เจรจาต่างๆ เป็นต้น รวมทั้งส่งเสริมการสร้างเครือข่ายการผลิตและการจำหน่ายภายในภูมิภาคให้เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลก (กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ, 2557)

2.12 GMS Economic Corridors ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง

GMS Economic Corridors หรือก็คือ ระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การค้า การลงทุนและบริการ เพื่อให้เกิดการจ้างงาน, ยกระดับการครองชีพ, การถ่ายทอดเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน, การใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสการแข่งขันในเวทีการค้าโลก ผ่านกลยุทธ์หลัก 3 ด้าน คือ สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างกัน (Connectivity) เพื่อให้เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) โดยการรวมกลุ่มกันในอนุภูมิภาค (Community)

โครงการนี้ได้รับเงินอุดหนุนจาก ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB (Asian Development Bank) ในการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานหลายแขนง โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมทางถนน แต่รวมถึงระบบไฟฟ้า โทรคมนาคม สิ่งแวดล้อม และกฎหมายด้วย

สำหรับสาขาความร่วมมือของ GMS มี 9 สาขา ได้แก่ คมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงาน การค้า การลงทุน เกษตร สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

โดยแผนงานที่มีความสำคัญในลำดับสูง (Flagship Programs) จำนวน 11 แผนงาน ได้แก่

- 1) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor)
- 2) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor)
- 3) แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)
- 4) แผนงานพัฒนาเครือข่ายโทรคมนาคม (Telecommunications Backbone)
- 5) แผนงานซื้อขายไฟฟ้าและการเชื่อมโยงเครือข่ายสายส่งไฟฟ้า (Regional Power Interconnection and Trading Arrangements)
- 6) แผนงานการอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดน (Facilitating Cross-Border Trade and Investment)
- 7) แผนงานเสริมสร้างการมีส่วนร่วมและความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชน (Enhancing Private Sector Participation and Competitiveness)
- 8) แผนงานพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และทักษะความชำนาญ (Developing Human Resources and Skills Competencies)
- 9) กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งแวดล้อม (Strategic Environment Framework)
- 10) แผนงานการป้องกันน้ำท่วมและการจัดการทรัพยากรน้ำ (Flood Control and Water Resource Management)
- 11) แผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยว (GMS Tourism Development) (ศูนย์ส่งเสริมการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว จังหวัดมุกดาหาร)

2.13 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ปัจจุบัน สปป.ลาว อยู่ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2554-2558) การดำเนินการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมตามยุทธศาสตร์ เพื่อนำ สปป.ลาว ไปสู่การพัฒนา และเปลี่ยนประเทศเข้าสู่สังคมอุตสาหกรรมและทันสมัยจากประเทศที่ด้อยพัฒนาประเทศสถานะ (Least developed country: LDC) ให้สำเร็จภายในพ.ศ. 2563 และสร้างโอกาสในการเสริมสร้างภูมิภาคและความร่วมมือระหว่างประเทศ แผนห้าปีนี้เป็นส่วนหนึ่งของเป้าหมายระยะยาวของประเทศที่จะใช้นโยบายของการพัฒนาประเทศให้บรรลุการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างน้อยร้อยละ 8 ต่อปีลดความยากจนให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่สหัสวรรษภายใน พ.ศ. 2558 และสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับอัตราการขยายตัวด้านเศรษฐกิจทั้งการค้า การลงทุน การบริการ การท่องเที่ยวจากต่างชาติที่จะเข้ามาลงทุนในประเทศลาวทั้งในระดับภูมิภาคและในระดับโลก

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 ของ สปป.ลาว (พ.ศ. 2554-2558) 12 เป็นพิมพ์เขียวสำคัญที่กำหนดแนวทางการพัฒนาประเทศ และเป้าหมายการพัฒนาต่างๆ สามารถสรุปเป้าหมายที่สำคัญของแผนที่กล่าว ได้ดังนี้

เป้าหมายใหญ่

การขยายตัวทางเศรษฐกิจในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 8 ต่อปี และรายได้ต่อหัวของประชากรขึ้นไป อยู่ที่ระดับ 1,700 เหรียญสหรัฐต่อคนต่อปีในปี พ.ศ. 2558

2) บรรลุเป้าหมาย Millennium Development Goal (MDG) ในปี พ.ศ. 2558 และพัฒนาประเทศเพื่อให้พ้นจากสภาพประเทศที่พัฒนาน้อยที่สุด (LDC) ในปี พ.ศ. 2563

3) มุ่งการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนที่ควบคู่ไปกับความก้าวหน้าทางสังคมและวัฒนธรรมการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

4) รักษาเสถียรภาพทางการเมือง สันติภาพและความสงบเรียบร้อยในสังคม

เศรษฐกิจมหภาค

1) การขยายตัวทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 8 ต่อปี โดยภาคเกษตรเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ต่อปี และมีสัดส่วนร้อยละ 23 ของ GDP ภาคอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 15 ต่อปี และมีสัดส่วนร้อยละ 39 ของ GDP ภาคบริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.5 ต่อปี และมีสัดส่วนร้อยละ 38 ของ GDP และรายได้ต่อหัวของประชากรเพิ่มขึ้นเป็น 1,700 เหรียญสหรัฐต่อคนต่อปี

2) การบริโภคในประเทศจะมีสัดส่วนร้อยละ 75 ของ GDP การลงทุนทั้งภาครัฐและเอกชนมีสัดส่วนร้อยละ 40 ของ GDP การส่งออกร้อยละ 35 ของ GDP และการนำเข้าร้อยละ 50 ของ GDP

เศรษฐกิจจุลภาค

- 1) เพิ่มผลผลิตข้าวเป็น 4 ล้านตันต่อปี โดยมีผลผลิตที่ 3.9 ล้านตันต่อเฮกตาร์
- 2) ภาคปศุสัตว์ขยายตัวร้อยละ 4-5 ต่อปี
- 3) ภาคส่งออกขยายตัวร้อยละ 18 ต่อปี และการนำเข้าขยายตัวร้อยละ 8 ต่อปี
- 4) ขยายไฟฟ้าให้ครอบคลุมพื้นที่ร้อยละ 80 ของครัวเรือนทั้งหมดและน้ำประปาให้ครอบคลุมร้อยละ 67 ของประชากรในเขตเมือง
- 5) ผลิตแร่ธาตุที่สำคัญเพิ่มขึ้น โดยตั้งเป้าการผลิตทองแดงที่ 86,200 ตันต่อปี ทองคำ 6 ตันต่อปี และถ่านหิน 728,000 ตันต่อปี
- 6) ธุรกิจการบินขยายตัวร้อยละ 8-10 ต่อปี
- 7) ขยายบริการโทรคมนาคมให้ครอบคลุมร้อยละ 90 ของหมู่บ้านทั่วประเทศ และขยายบริการโทรศัพท์ให้ครอบคลุมร้อยละ 80 ของประชากรทั้งหมด

การพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม

- 1) รักษาเขตพื้นที่ป่าไว้ที่ร้อยละ 65 ของพื้นที่ทั้งหมด
- 2) ลดอัตราความยากจนให้ต่ำกว่าร้อยละ 19 ของประชากร และน้อยกว่าร้อยละ 11 ของครัวเรือนทั้งหมดในปี พ.ศ. 2558
- 3) เพิ่มสัดส่วนการเข้าเรียนในระดับประถมเป็นร้อยละ 98 และระดับมัธยมศึกษาร้อยละ 75 ในปี พ.ศ. 2558
- 4) เพิ่มสัดส่วนประชากรที่รู้หนังสือเพิ่มเป็นร้อยละ 99
- 5) สร้างวิทยาลัยอาชีวะอย่างน้อย 3 แห่งในเมืองที่สำคัญทางเศรษฐกิจ
- 6) ให้ประชากรร้อยละ 80 เข้าถึงน้ำสะอาด และร้อยละ 60 มีส้วมใช้
- 7) คุมอัตราการว่างงานไม่ให้เกินร้อยละ 2
- 8) ลดสัดส่วนแรงงานในภาคเกษตรให้เหลือร้อยละ 70 และเพิ่มแรงงานภาคอุตสาหกรรมก่อสร้างและเหมืองแร่เป็นร้อยละ 7 ส่วนแรงงานภาคบริการร้อยละ 23 ของแรงงานทั้งหมด
- 9) สร้างสมดุลระหว่างอุปสงค์และอุปทานแรงงาน โดยคาดว่าอุปสงค์แรงงานในปี พ.ศ. 2558 จะอยู่ที่ 3.26 ล้านตำแหน่ง อุปทานแรงงานอยู่ที่ 3.17 ล้านคน โดยในแต่ละปีจะมีจำนวนแรงงานใหม่เพิ่มขึ้นเฉลี่ย

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน
55,365 คน รวม 5 ปี เท่ากับ 276,828 คน โดยแบ่งเป็นแรงงานในภาคเกษตร 209,669 คน ภาคอุตสาหกรรม
14,272 คน และภาคบริการ 52,431 คน (สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว, 2556)

2.14 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของเวียดนาม (ปี 2554 – 2563)

นายกรัฐมนตรีของเวียดนาม (H.E. Nguyen Tan Dung) ได้แถลงว่าในปี 2554 รัฐบาลจะให้ความสำคัญกับการสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจมหภาค แก้ไขปัญหาเงินเพื่อ ปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ และพัฒนาระบบสวัสดิการทางสังคม (ระบบประกัน การศึกษา และบริการสุขภาพ) เพื่อให้การเจริญเติบโตของประเทศเป็นไปอย่างยั่งยืน โดยมีแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติระยะเวลา 10 ปี (ปี 2554 – 2563) ซึ่งมีเป้าหมายที่จะทำให้เวียดนามเป็นประเทศอุตสาหกรรมที่ทันสมัย (modern industrialized country) ภายในปี 2563 โดยมีระบบเศรษฐกิจการตลาดแบบสังคมนิยม

ในปี 2553 เวียดนามมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับสูงคือร้อยละ 6.78 แต่ก็มีอัตราเงินเฟ้อสูงถึงร้อยละ 11.75 ประกอบกับอัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น และอัตราแลกเปลี่ยนที่มีความผันผวนทำให้เกิดแรงกดดันอย่างมากต่อเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและการผลิตในประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจสังคมนิยมดังกล่าวจึงให้มุ่งเน้นการส่งเสริมภาคธุรกิจ การลงทุนจากต่างประเทศ การปฏิรูประบบบริหารของภาครัฐและสิ่งแวดล้อม การพัฒนาเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการสร้างความสัมพันธ์กับนานาประเทศโดยการเข้าร่วมเป็นสมาชิก WTO สำหรับภาคธุรกิจที่รัฐบาลจะให้การสนับสนุน ได้แก่ ภาคการท่องเที่ยว การขนส่ง โลจิสติกส์ และการบริการท่าเรือ และภาคการเกษตร ซึ่งรวมถึงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการเกษตร และเทคโนโลยีชีวภาพ นอกจากนี้ รัฐบาลเวียดนามได้ประกาศว่าจะแก้ไขปัญหาความยากจนโดยยกระดับเส้นแบ่งความยากจน (poverty line) ของประชากรในเขตเมืองจากเดือนละ 260,000 ดอง (455 บาท) เป็น 500,000 ดอง (875 บาท) และในพื้นที่อื่นๆ จากเดือนละ 200,000 ดอง (350 บาท) เป็น 400,000 ดอง (700 บาท) เพื่อให้การพัฒนาทางเศรษฐกิจสอดคล้องกับการพัฒนาทางสังคมและวัฒนธรรมที่มีความเสมอภาค (Country Profile สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม)

2.15 เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

นโยบายกว่างซี “ประตูสู่อาเซียน”

กว่างซีได้อาศัยข้อได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ ในการสร้างเส้นทางการค้าเชื่อมระหว่างจีนและอาเซียน โดยเฉพาะความพร้อมทั้งทางน้ำและทางบก และการดำเนินมาตรการ 4 อย่าง ได้แก่

- 1) ใช้โครงข่ายทางหลวงอันทันสมัยที่มีอยู่ และเร่งสร้างทางหลวงใหม่ เช่น เส้นทางเชื่อมสู่ด่านโหยวอี้ซึ่งเป็นประตูสู่เวียดนาม
- 2) เร่งการก่อสร้างท่าเรือทางทะเลและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

3) เร่งออกกฎระเบียบความร่วมมือระหว่างชายแดนเพื่อพัฒนาด้านโลจิสติกส์บริเวณดังกล่าว และ

4) เร่งกระชับความสัมพันธ์กับเมืองชายแดนของประเทศเวียดนามและประเทศอื่นๆ ที่ใกล้เคียง เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและมีความสะดวกในการแลกเปลี่ยนการค้า

สำหรับนโยบายร่วมมือกับเพื่อนบ้าน รัฐบาลกว่างซีได้กำหนดแนวทางการในการส่งเสริมการค้าไว้ 4 ด้าน ดังนี้

1) การสร้างเครือข่ายคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างกว่างซีกับอาเซียน ซึ่งขณะนี้อยู่ในระหว่างการก่อสร้างทางด่วนระหว่างนครหนานหนิงกับด่านมิตรภาพบริเวณแนวพรมแดนของกว่างซีกับเวียดนาม และทางหลวงระดับหนึ่งเชื่อมระหว่างท่าเรือเมืองฝางเฉิงก่างกับเมืองตงซิง เส้นทางทั้งสองจะช่วยลดระยะทางและค่าใช้จ่ายในการเดินทางระหว่างจีนกับอาเซียน

2) การสร้างนิคมอุตสาหกรรม นิคมพัฒนาเศรษฐกิจและเทคโนโลยี และเขตความร่วมมือเศรษฐกิจชายแดน ซึ่งมีนโยบายให้สิทธิพิเศษด้านการลงทุน เพื่อทำให้กว่างซีเป็นศูนย์กลางการผลิตระดับภูมิภาคและเป็นศูนย์รวมความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่สำคัญแห่งหนึ่งระหว่างจีนกับอาเซียน

3) การสร้างบรรยากาศการลงทุนที่ดี โดยการเปิดเสรีมากขึ้นตามข้อผูกพันต่อ WTO ตลอดจนปฏิรูประบบการทำงานของหน่วยราชการและปรับเปลี่ยนนโยบายและกฎระเบียบที่จะก่อให้เกิดความเป็นธรรม ความโปร่งใส และความมีประสิทธิภาพในการให้บริการนักลงทุนและ นักลงทุน

4) การส่งเสริมปัจจัยเกื้อหนุนและส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดระหว่างจีน-อาเซียนจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีจีน-อาเซียน ซึ่งจะเป็นรูปแบบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างจีน-อาเซียนที่เป็นรูปธรรมและเข้มข้นมากขึ้น ประกอบกับการมีทำเลที่ตั้งติดต่อกัน มีสภาพสังคมและวัฒนธรรมที่ใกล้เคียงกัน และมีทรัพยากรและโครงสร้างเศรษฐกิจทั้งภาคอุตสาหกรรม การผลิต และการเกษตรที่เกื้อกูลกัน ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้ได้เกื้อหนุนและส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดระหว่างสองฝ่ายได้เป็นอย่างดี (ศูนย์ความรู้เพื่อการค้าและการลงทุนกับจีน สำนักงานยุทธศาสตร์การพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์)

แผนและนโยบาย

นโยบายนอกจากจะปรากฏในรูปของกฎหมายแล้ว นโยบายยังหมายถึง โครงการหรือแผน ซึ่งเป็นกิจกรรมที่รัฐบาลเลือกทำเพื่อแก้ไขปัญหาให้กับสังคม สำหรับประเทศไทย แผนที่สำคัญเป็นหลักในการพัฒนาประเทศ คือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งนอกจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติแล้ว ส่วนราชการต่างๆ ยังมีการจัดทำแผนตามภารกิจที่ตนเองรับผิดชอบเองด้วย อนึ่งในการดำเนินการของส่วนราชการต่างๆ เป็นการดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนบริหารราชการแผ่นดิน และกระทรวงเองก็ต้องทำแผนบริหารราชการกระทรวงและกรมด้วย รวมทั้งแผนของกระทรวงหรือกรมยังต้องแตกไปเป็นแผนปฏิบัติการประจำปีต่อไป (ศุภชัย ยาวะประภาส และปิยากร หวังมหาร, 2552)

2.16 กระบวนการวิเคราะห์นโยบาย

เนื่องจากการวิเคราะห์นโยบายเป็นกระบวนการเรียนรู้ (cognitive process) ซึ่งต่างจากการกำหนดนโยบายที่เป็นเรื่องของการเมือง ดังนั้น การศึกษาการวิเคราะห์นโยบาย นอกจากจะศึกษาเกี่ยวกับความสำคัญ ความหมาย กลยุทธ์และองค์ประกอบของการวิเคราะห์นโยบายแล้ว ผู้สนใจจะต้องศึกษาเกี่ยวกับกระบวนการวิเคราะห์นโยบายให้ครอบคลุมทั้งเชิงวิชาการและการประยุกต์ใช้ เพื่อนำไปสู่การบูรณาการองค์ความรู้เกี่ยวกับการวิเคราะห์นโยบายอย่างครอบคลุมรอบด้าน

กระบวนการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ (Process of Policy Analysis)

แนวความคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะได้รับความสนใจจากนักวิชาการอย่างแพร่หลาย แม้ว่าแนวความคิดต่างๆ ดังกล่าวจะประกอบด้วยหลักการสำคัญทำนองเดียวกัน แต่ในรายละเอียดก็มีความแตกต่างกันอย่างน่าสนใจ ผู้เขียนจึงเห็นว่าการศึกษาเปรียบเทียบจากแนวความคิดที่หลากหลายน่าจะเป็นประโยชน์สำหรับผู้สนใจที่จะได้พิจารณาเลือกใช้กับกรณีต่างๆ อย่างเหมาะสม

วัฏจักรของกระบวนการวิเคราะห์นโยบาย (The iterative nature of Policy Analysis process) เป็นกระบวนการที่จะเกิดซ้ำแล้วซ้ำอีกอย่างต่อเนื่อง ได้แก่

ประการที่หนึ่ง: การระบุปัญหา นโยบาย (Clarifying the problem)

ประการที่สอง: การกำหนดวัตถุประสงค์ (Determining Objective)

ประการที่สาม: การค้นหาและการกำหนดทางเลือก (Searching and designing alternatives)

ประการที่สี่: การรวบรวมข้อมูลและข่าวสาร (Collecting data and information)

ประการที่ห้า: การสร้างและทดสอบตัวแบบ (Building and testing models)

ประการที่หก: การตรวจสอบทางเลือกที่เหมาะสม (Examining alternatives for feasibility)

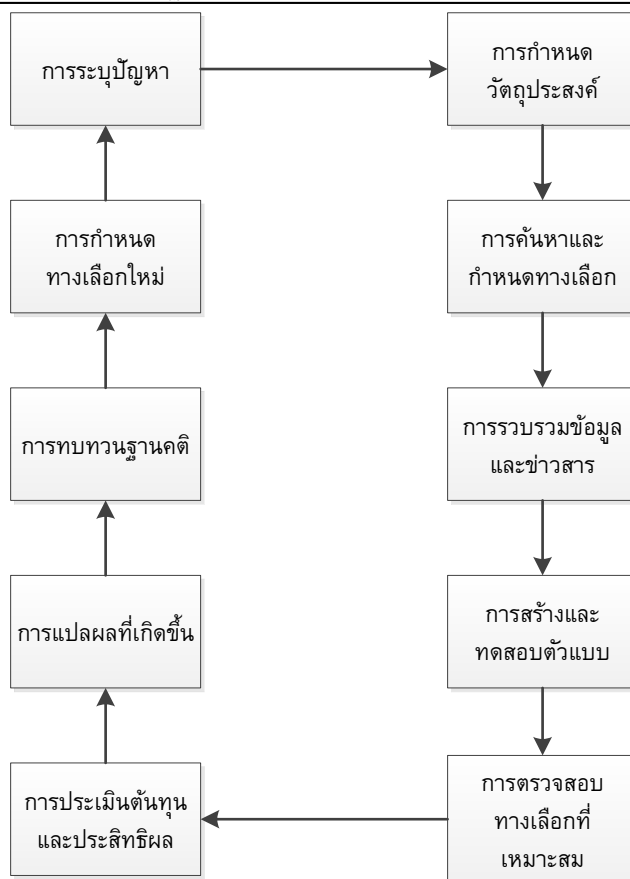
ประการที่เจ็ด: การประเมินต้นทุนและประสิทธิผล (Evaluating costs and alternativeness)

ประการที่แปด: การแปลผลที่เกิดขึ้น (Interpreting Results)

ประการที่เก้า: การทบทวนฐานคติ (Questioning Assumptions)

ประการที่สิบ: การกำหนดทางเลือกใหม่ (Opening new alternative)

ขั้นตอนการวิเคราะห์นโยบาย (Analysis in the Policy Process)



ภาพ 4 แสดงวัฏจักรของกระบวนการวิเคราะห์นโยบาย

ที่มา: ศาสตราจารย์ ดร.สมบัติ อารังธัญวงศ์, 2546

การวิเคราะห์นโยบายควรประกอบด้วยขั้นตอนต่อไปนี้

เห็นว่าการวิเคราะห์นโยบายควรประกอบไปด้วยขั้นตอนดังนี้

ประการแรก: การตัดสินใจที่จะกำหนดนโยบาย (Deciding to decide or the issue search or agenda setting)

ประการที่สอง: การกลั่นกรองประเด็นนโยบาย (Deciding how to decide or the issue filtration)

ประการที่สาม: การนิยามประเด็นนโยบาย (Issue Definition)

ประการที่สี่: การพยากรณ์ (Forecasting)

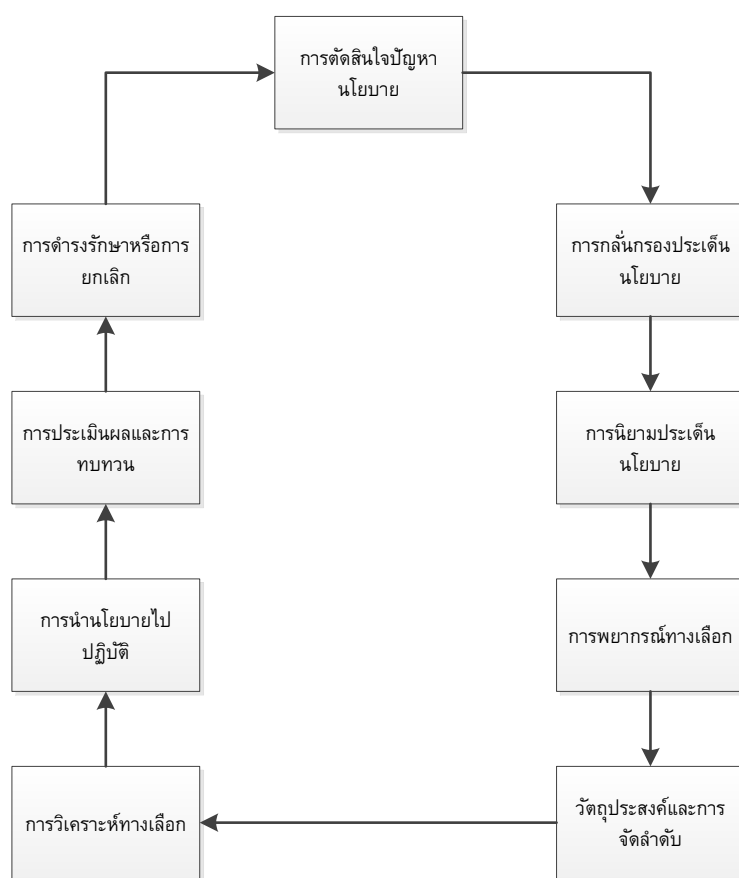
ประการที่ห้า: การกำหนดวัตถุประสงค์และการจัดลำดับความสำคัญ (Setting Objectives and priorities)

ประการที่หก: การวิเคราะห์ทางเลือก (Option analysis)

ประการที่เจ็ด: การนำนโยบายไปปฏิบัติ การกำกับและการควบคุม (Policy implementation, monitoring and control)

ประการที่แปด: การประเมินและการทบทวน (Evaluation and Review)

ประการที่เก้า: การดำรงรักษานโยบาย การดำเนินนโยบายต่อไป และยกเลิกนโยบาย (Policy maintenance, Policy succession and policy termination) (ศาสตราจารย์ ดร.สมบัติ อึ้งรังษีวงศ์, 2546)



ภาพ 5 แสดงขั้นตอนการวิเคราะห์นโยบาย

ที่มา: ศาสตราจารย์ ดร.สมบัติ อึ้งรังษีวงศ์, 2546 (ศาสตราจารย์ ดร.สมบัติ อึ้งรังษีวงศ์, 2546)

2.17 การออกแบบนโยบาย

การกำหนดนโยบายต้องมีการออกแบบนโยบาย หากไม่มีการออกแบบนโยบายก็จะทำโดยคิดและรู้
เองหรือเทียบกับนโยบายที่มีอยู่ ซึ่งทำให้การกำหนดนโยบายไม่แน่นอน ทำให้เข้าใจและเสียเงิน เสียเวลา
จำนวนมาก การกำหนดนโยบายที่จะทำให้เกิดผลในทางปฏิบัติได้จึงต้องมีการออกแบบให้แน่นอน การ
ออกแบบนโยบายมีประเด็นที่ต้องทำความเข้าใจ 4 ประเด็น ดังนี้

1. ปัญหา จุดมุ่งหมายและผลผลิต (Problems, goals, and output) เป็นการเขียนออกมาว่า
ผลผลิตของนโยบายที่เป็นทางการนั้นผู้ตัดสินใจต้องการบรรลุอะไร

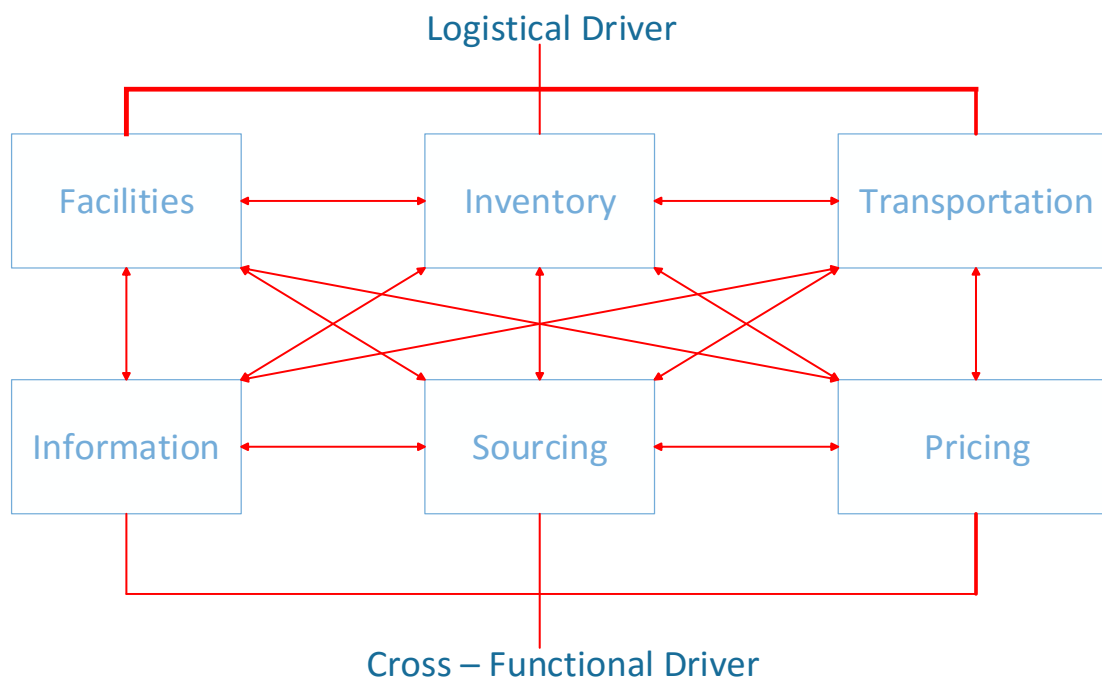
2. ประชากรเป้าหมาย (Target populations) พฤติกรรมของประชากรเป้าหมายมีผลต่อความสำเร็จ
หรือความล้มเหลวของนโยบายเป็นอย่างมาก ประชากรเป้าหมายจึงเป็นตัวกำหนดการออกแบบนโยบาย

3. กฎเกณฑ์ของนโยบาย (Policy Rules) หมายถึง การแจ้งให้ประชากรเป้าหมายและตัวแทนทราบ
ว่าอะไรที่ต้องทำ อะไรที่ไม่ต้องทำ ทำเมื่อไหร่และทำอย่างไร

4. เครื่องมือของนโยบาย (Tools) หมายถึงการเลือกใช้เครื่องมือเพื่อแก้ปัญหา ซึ่งมีฐานคติอาศัยคน
จึงต้องจูงใจให้คนเข้าร่วม ดังนั้น เครื่องมือนโยบายจึงสัมพันธ์กับประเภทของคนที่เข้าร่วม โดยเฉพาะ
ประชากรเป้าหมาย มิติที่พิจารณาจึงมีหลายด้าน เช่น อำนาจหน้าที่ สิ่งจูงใจ การสร้างสมรรถนะให้กับ
ประชากรเป้าหมาย สัญลักษณ์และสิ่งหนุนนำอย่างอื่น รวมทั้งการเรียนรู้และออกแบบนโยบายกรณีที่ไม่มี
ประชาชน เป็นต้น (รศ. ดร.เรืองวิทย์ เกษสุวรรณ, 2550)

2.18 ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (Driver Supply Chain Performance)

Sunil Chopra และ Peter Meindl (2013) ได้เสนอแนวคิดตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (Driver Supply Chain Performance) โดยมีแนวคิดที่ต้องการให้บริษัทให้ความสมดุลระหว่างการตอบสนอง
(Responsiveness) และ ประสิทธิภาพ (Efficiency) ในการที่จะเกื้อหนุนกลยุทธ์ของบริษัท เพื่อทำความเข้าใจว่าบริษัทจะสามารถพัฒนาประสิทธิภาพของโซ่อุปทานในส่วนของการตอบสนองและประสิทธิภาพนั้น
จะต้องมีการตรวจสอบประสิทธิภาพของการขับเคลื่อนโซ่อุปทานของโลจิสติกส์ (Logistical) และ การฟังก์ชัน
การทำงาน (Cross - Functional): สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) สินค้าคงคลัง (Inventory) การสื่อสาร
(Information) การจัดซื้อ (Sourcing) และราคา (Pricing) ผลกระทบต่อกันของตัวขับเคลื่อนในการหา
ประสิทธิภาพโซ่อุปทานในส่วนของการตอบสนองและประสิทธิภาพ จุดประสงค์ของโครงสร้างตัวขับเคลื่อนโซ่
อุปทานนั้นเพื่อให้บรรลุความต้องการของระดับการตอบสนองที่ความน่าจะเป็นของต้นทุนที่ต่ำที่สุด ในการ
ปรับประสิทธิภาพส่วนที่เหลือและประสิทธิภาพทางการเงินของบริษัทต่อไป ซึ่งในการหาแต่ละตัวขับเคลื่อน
และพิจารณาถึงผลกระทบของประสิทธิภาพในโซ่อุปทานนั้น



ภาพ 6 แบบจำลองตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (Supply Chain Driver)

ที่ม Sunil Chopra and Peter Meindl (2013)

1. สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) เป็นการหาที่ตั้งที่เหมาะสมในโครงข่ายโซ่อุปทานที่ใช้ในการเก็บ ประกอบ หรือผลิต ส่วนที่สำคัญของสิ่งอำนวยความสะดวกคือ ที่ตั้งของการผลิตและที่ตั้งในการเก็บสินค้า การตัดสินใจเกี่ยวกับสถานที่ สมรรถนะ และความยืดหยุ่นของสิ่งอำนวยความสะดวกนั้นมีผลกระทบต่อประสิทธิภาพในโซ่อุปทาน

2. สินค้าคงคลัง (Inventory) หมายถึง วัตถุดิบ (Raw Material) การทำงานในกระบวนการ (Work in Process) และสินค้าสำเร็จรูปภายใต้โซ่อุปทาน สินค้าคงคลังอยู่ในบริษัทคือการรายงานภายใต้ทรัพย์สิน

3. การขนส่ง (Transportation) การเคลื่อนที่ของสินค้าของคงคลังจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งในโซ่อุปทาน การขนส่งสามารถนำเอาแบบหรือแนวในการรวมของแนวและเส้นทางในแต่ละลักษณะ ทางเลือกในการขนส่งที่มีผลกระทบขนาดใหญ่ในโซ่อุปทานของการตอบสนองและประสิทธิภาพ

4. ข้อมูล (Information) ประกอบด้วยข้อมูลและการประยุกต์สิ่งอำนวยความสะดวก สินค้าคงคลัง การขนส่ง ค่าใช้จ่าย ราคา และลูกค้า ตลอดในโซ่อุปทาน ข้อมูลถือว่าเป็นตัวขับเคลื่อนที่อาจจะเป็นตัวขับเคลื่อนที่ใหญ่ที่สุดของการดำเนินการในโซ่อุปทาน เนื่องจากมีผลกระทบแต่ละตัวขับเคลื่อน การจัดการข้อมูลภายใต้โอกาสของโซ่อุปทานส่งผลให้มีการตอบสนองที่มากกว่าและประสิทธิภาพที่มากกว่า

5.การจัดซื้อ (Sourcing) เป็นตัวเลือกที่ใช้ในกิจกรรมโซ่อุปทานตัวอย่างเช่น การผลิต การเก็บรักษา การขนส่ง หรือการจัดการของข้อมูล ในระดับของกลยุทธ์การตัดสินใจนั้นจะหาค่าประกอบในการปฏิบัติและองค์ประกอบใดที่จะจัดซื้อจัดจ้างภายนอก

6.ราคา (Pricing) ทหาว่าทำอย่างไรบริษัทจะมีค่าธรรมเนียมสำหรับสินค้าและบริการซึ่งทำให้สามารถสามารถใช้ให้เป็นประโยชน์ได้ ราคามีผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้ซื้อของสินค้าและบริการ

2.19 สรุปท้ายบท

งานวิจัยนี้ได้้นำแนวคิดตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (Supply Chain Driver) มาเป็นแนวทางในการศึกษาและวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลกระทบต่อกัน จากแนวคิดดังกล่าวได้แบ่งออกถึงปัจจัยที่สำคัญอยู่ 6 ปัจจัย ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) สินค้าคงคลัง (Inventory) การขนส่ง (Transportation) ข้อมูล (Information) การจัดซื้อ (Sourcing) และราคา (Pricing) ซึ่งเมื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์ร่วมกับการวางแผนยุทธศาสตร์แล้วพบว่าควรมีการปรับเปลี่ยนปัจจัยให้เหมาะสม โดยจะแสดงถึงปัจจัยที่เพิ่มเติมในบทต่อไป โดยจะนำมาใช้ในการวิเคราะห์กิจกรรมที่ควรเกิดขึ้นเพื่อเพิ่มมูลค่าและประสิทธิภาพให้กับองค์กรของหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน จากแนวคิดดังกล่าวจะนำไปสู่กระบวนการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สำคัญต่อไป

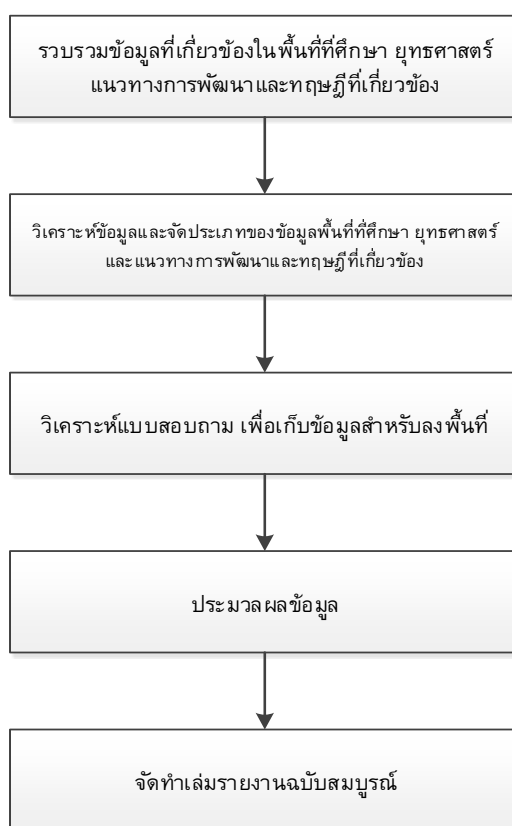
จากการสำรวจแผนพัฒนาและยุทธศาสตร์ของประเทศไทยโดยรวมพบว่าประเทศไทยให้ความสำคัญทางด้านการค้า การลงทุน การขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งในการวิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซีจ๋าน สาธารณรัฐประชาชนจีนนั้น ซึ่งการดำเนินการวิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายให้สอดคล้องและเหมาะสมกับปัจจุบันจะกล่าวถึงกระบวนการในการดำเนินงานวิจัยในบทที่ 3 ต่อไป

บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย

เนื่องด้วยแผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีนมีวัตถุประสงค์ 2 ข้อ คือ 1.เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม –เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีนและ 2.เพื่อวิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน จึงได้มีการวางแผนเกี่ยวกับวิธีการดำเนินงานวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์ ดังนี้

3.1 ขั้นตอนการดำเนินงานในการวิจัย

ขั้นตอนการดำเนินงานในการวิจัยการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซีนั้นมีการพิจารณาองค์ประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในหลายด้าน โดยในแผนงานวิจัยนี้ได้มีการนำแนวทางในการดำเนินงานวิจัย ดังแสดงในภาพ 7 ดังนี้



ภาพ 7 ขั้นตอนในการดำเนินงานในการวิจัย

3.1.1 รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ที่ศึกษา ยุทธศาสตร์ แนวทางการพัฒนาและ ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)
- ยุทธศาสตร์หลักของกระทรวงพาณิชย์ปี 2557-2558 เพื่อสนับสนุนนโยบายของ
คณะรัฐมนตรีที่แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-
2565
- สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)
สพพ.
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาของประเทศระบบโล
จิสติกส์ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-กันยายน 2556-2560)
- แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2555-2559
- แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติของเวียดนาม (ปี 2554 –
2563)
- เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

3.1.2 วิเคราะห์ข้อมูลและจัดประเภทของข้อมูลพื้นที่ที่ศึกษา ยุทธศาสตร์ แนวทางการ พัฒนาและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

- วิเคราะห์ความเชื่อมโยงของแผนการพัฒนาและยุทธศาสตร์
- วิเคราะห์ข้อตกลงระหว่างประเทศในการเชื่อมโยงทางด้านการค้าการลงทุน
- วิเคราะห์ปัจจัยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (Supply Chain Driver)

3.1.3 สำรวจเส้นทางและข้อมูลที่เกี่ยวข้องในเส้นทางวิเคราะห์แบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูล สำหรับลงพื้นที่

- จัดเตรียมอุปกรณ์เพื่อใช้บันทึกภาพ และเสียงระหว่างการลงพื้นที่ศึกษา
- จัดเตรียมข้อสัมภาษณ์ในประเด็นที่หน่วยงานที่เข้าพบสามารถให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ได้ โดยมีการลงพื้นที่เพื่อเก็บข้อมูลใน 4 ประเทศตามเส้นทางดังภาพ 1 ผ่านเส้นทางภาคเหนือตอนล่างประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งได้สำรวจสภาพเส้นทางและสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนของทั้ง 4 ประเทศ ดังนี้

(1) ภาคเหนือตอนล่างประเทศไทย

- ผู้ว่าราชการจังหวัดอุดรดิตถ์
- หอการค้าจังหวัดอุดรดิตถ์
- ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร สาขาบ้านโคก
- ด่านภูคู้
- นายกองค์การบริหารส่วนตำบล ม่วงเจ็ดต้น จังหวัดอุดรดิตถ์
- นายด่านศุลกากรทุ่งช้าง
- เจ้าหน้าที่ช่องมหาราช
- ตำรวจตระเวนชายแดนช่องห้วยต่าง
- นายกองค์การบริหารส่วนตำบล บ่อเปี้ย
- รองนายกเทศบาลตำบลบ้านโคก
- องค์การบริหารส่วนตำบล บ่อเปี้ย
- ศุลกากรท่าลี่

(2) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

- ด้านพู่
- ประธานการค้าและอุตสาหกรรมแขวงไชยะบูลี
- รองเจ้าแขวงหลวงพระบาง
- ประธานการค้า อุตสาหกรรม และผู้ประกอบการแขวงหลวงพระบาง
- ประธานการค้าและอุตสาหกรรมแขวงหัวพัน
- ศุลกากร สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- กระทรวงแผนการและการลงทุน สปป.ลาว
- สำนักงานโยธาธิการ สปป.ลาว
- LIFFA
- ประธานหอการค้าและผู้ประกอบการขนส่ง (ภาคเอกชนเมืองเชียงขวาง)
- นายด่านศุลกากรด่านน้ำกัน แขวงเชียงขวาง
- ด่านศุลกากรน้ำเหือง

(3) สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

- เจ้าหน้าที่ด่านนาแมว
- Vietnam University of Commerce
- University of Transport and Communications (UTC)
- ตลาดลองเบียน
- สัมภาษณ์ประธาน VIFFA
- เจ้าหน้าที่ขนส่งส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

- เจ้าหน้าที่กรมวางแผนและการลงทุน Department of planning and investment

(4) เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

- Wantong Logistics Park
- Guangxi Pingxing Integrated Free Trade Zone
- สถานเอกอัครราชทูตไทยประจำนครหนานหนิง
- ศุลกากรนครหนานหนิง สาธารณรัฐประชาชนจีน Nanning Customs District People's Republic of China
- หัวหน้าขนส่งเขตปกครองตนเองกว่างซี Department of Transport of Guangxi Zhuang Autonomous
- Naning Bonded Logistics Center
- Hlgreen Market
- Fang Cheng Port
- Guangxi University
- โรงงานผลิตน้ำตาล มิตรผล นครหนานหนิง
- โรงงาน CP นครหนานหนิง

ประเด็นที่แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีนต้องการใช้เพื่อวิเคราะห์การพัฒนายุทธศาสตร์มีประเด็นที่หลักสำคัญประเด็นในการสัมภาษณ์และการวิเคราะห์บทสัมภาษณ์ในการสัมภาษณ์ของแต่ละหน่วยงานที่เข้าพบ ดังนี้

- แนวทางการดำเนินงานในปัจจุบัน
- หน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงาน

- ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น
- แผนการพัฒนาในอดีตจนถึงปัจจุบัน
- แนวทางหรือยุทธศาสตร์ในการพัฒนาในอนาคต

3.1.4 ประมวลผลข้อมูล

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ประกอบด้วยโครงการย่อยภายใต้แผนงาน 3 โครงการ ได้แก่

โครงการย่อยที่ 1 การศึกษาโลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม- เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

โครงการย่อยที่ 2 ประสิทธิภาพและความสามารถเชิงสมรรถนะของภาคี ในการใช้ระบบสารสนเทศทางธุรกิจเพื่อการตัดสินใจในการส่งเสริมและลงทุนธุรกิจการค้าชายแดน: กรณีศึกษาจุดผ่านแดนถาวรภูตู๋ จังหวัดอุดรดิตถ์ ประเทศไทย- แขวงไซยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

โครงการย่อยที่ 3 โครงการการศึกษาโซ่อุปทานการค้าในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม- เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

ซึ่งในการประมวลผลของข้อมูลนั้นได้มีการวิเคราะห์ผลการศึกษาทั้งจากผลการศึกษาจากโครงการย่อยและข้อมูลจากแผนงานที่ได้ทำการรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติม โดยแผนงานได้ดำเนินการให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย 2 ข้อ ซึ่งมีรายละเอียดในการวิเคราะห์ดังนี้

3.1.4.1 รวบรวมและวิเคราะห์องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม -เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

ซึ่งจากการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลสามารถวิเคราะห์องค์ความรู้ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานโดยได้ประยุกต์จากแบบจำลองตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (Supply Chain Driver) ของ Sunil Chopra และ Peter Meindl (2013) เป็น 9 ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (9 Supply Chain Driver)

หากพิจารณาตัวขับเคลื่อนปัจจัยหลักเมื่อมีการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการค้าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแล้ว จะเห็นได้ว่าทุกปัจจัยมีส่วนสัมพันธ์และเชื่อมโยงกันต่อเนื่องกันไปทั้ง

ระบบ ซึ่งคณะวิจัยได้ทำการทบทวนวรรณกรรมและเอกสารที่เกี่ยวข้องในด้านการพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานนั้นควรสร้างหรือจัดทำให้เหมาะสมกับระบบที่กำลังดำเนินการอยู่ เช่น ลักษณะของคลังสินค้าที่จัดเก็บสินค้า ลักษณะพาหนะที่เหมาะสมในการขนส่ง เครื่องมือและรูปแบบการติดต่อสื่อสารรวมถึงการจัดหาที่มีประสิทธิภาพ เป็นต้น

ซึ่งหากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่งในโซ่อุปทานมีการจัดการหรือบริหารที่ไม่เหมาะสมและสัมพันธ์กันแล้ว จะส่งผลกระทบต่อระบบอื่นที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยอื่นต่อไปอีกด้วย ดังนั้นจึงควรมีวิเคราะห์ความสัมพันธ์ที่เชื่อมโยงแต่ละปัจจัยต้องคำนึงถึงความเหมาะสมเพื่อเป็นแนวทางการดำเนินงาน วางแผน จนนำไปสู่การพัฒนาต่อไป

จากการนำเอาการแนวคิดในส่วนของการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานซึ่งได้แสดงไว้ในบทที่ 2 นั้นพบว่า มี 6 ปัจจัยที่เป็นแนวทางหลัก 6 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัย สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) สินค้าคงคลัง (Inventory) การขนส่ง (Transportation) ข้อมูล (Information) ข้อมูล (Information) การจัดซื้อ (Sourcing) การจัดซื้อ (Sourcing) และราคา (Pricing) ราคา (Pricing) และจากการทบทวนวรรณกรรมรวมถึงข้อมูลต่างๆ แล้วพบว่าควรจะมีการประยุกต์ในการวิเคราะห์ปัจจัยอื่นๆ เพิ่มเติม จาก 6 ปัจจัยเดิม เป็น 9 ปัจจัย ซึ่งสามารถแสดงได้ดังภาพ 8

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีนได้มีการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานที่สำคัญ 9 ประการ โดยมีการแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลัก ได้แก่ กลุ่มเชิงกายภาพ (Physical) กลุ่มเชิงนามธรรม (Non - Physical) และกลุ่มกึ่งเชิงกายภาพและนามธรรม (Physical and Non - Physical) โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) กลุ่มเชิงกายภาพ (Physical)

ความสำคัญของปัจจัยกลุ่มเชิงกายภาพ (Physical) พิจารณาถึงปัจจัยที่จำเป็นที่ต้องเตรียมพร้อมในจัดเตรียมโครงสร้างของเส้นทางและสถานที่ที่สำคัญในการการรองรับการขนส่งระหว่างประเทศ ประกอบด้วยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานที่สำคัญ 3 ประการ ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) การขนส่ง (Transportation) และศูนย์กระจายสินค้าและคลังสินค้า (Warehouse and distribution) จากการสำรวจเส้นทางสามารถอธิบายรายละเอียดได้ดังนี้

(1.1) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) หมายถึงสิ่งปลูกสร้าง หรือระบบที่รองรับหรือเป็นพื้นฐานของชุมชนที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง อาทิ ทางท่อ หรืออาคารระบายน้ำ ระบบชลประทาน (เขื่อน ฝาย คลองส่ง อ่างเก็บน้ำ) คัน หรือผนังป้องกันอุทกภัย ระบบขนส่ง (ถนน อุโมงค์สะพาน ทางรถไฟ ท่าเรือ ท่า

อากาศยาน และระบบท่อ) สาธารณูปโภค (อาทิ โรงกรองน้ำประปา โรงผลิตไฟฟ้า ระบบบำบัดน้ำเสีย ระบบ
กำจัดขยะ) (สถาพร โภคา นท แสงเทียน อิทธิพงศ์ พันธนิกุล และกำพล ทรัพย์สมบูรณ์) โครงสร้างพื้นฐานถือ
ได้ว่ามีความสำคัญและเอื้อต่อการดำเนินการต่างๆ ในประเทศนั้นทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และ
ความมั่นคงของประเทศ

แนวทางในการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งระหว่างประเทศนั้นจำเป็นที่จะต้อง
ศึกษาลักษณะโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบันที่เชื่อมโยงกันทั้งระบบ และวิเคราะห์ถึงความเหมาะสมของแต่ละ
สถานที่ เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งแนวทางในงานวิจัยนี้ได้มีการศึกษาด้าน
โครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ สภาพเส้นทางของแต่ละประเทศ สภาพพื้นที่บริเวณด้านการค้าชายแดน

(1.2) การขนส่ง (Transportation)

การขนส่ง (Transportation) หมายถึง การเคลื่อนย้ายสินค้าจากสถานที่ที่เป็น
จุดเริ่มต้นการเดินทางไปยังจุดสิ้นสุดการเดินทาง หากพิจารณาการส่งสินค้าระหว่างประเทศแล้วถือได้ว่าการ
ขนส่งสินค้าเป็นปัจจัยที่สำคัญมาก ซึ่งประโยชน์ที่จะเกิดของการขนส่งระหว่างประเทศนั้นจะช่วยให้เกิดการ
กระจายสินค้าจากภายในประเทศไปสู่ต่างประเทศ เกิดเจริญเติบโตทางด้านการค้า การลงทุนทางด้าน
เศรษฐกิจ

ซึ่งแนวทางในงานวิจัยนี้ได้มีการศึกษาด้านการขนส่งระหว่างประเทศโดยพิจารณาถึงลักษณะ
ต่างๆ เช่น ลักษณะวิธีการในการดำเนินการขนส่ง ลักษณะยานพาหนะที่ใช้บรรทุกของ เป็นต้น

(1.3) คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution)

คลังสินค้า (Warehouse) หมายถึง สถานที่ใช้ในการเก็บรักษาสินค้าให้อยู่ในสภาพดี
และมีคุณสมบัติที่พร้อมจะส่งมอบให้ลูกค้า บุคคล องค์กร หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในโซ่อุปทาน หรือภายนอก
โซ่อุปทาน โดยคลังสินค้าทำหน้าที่เป็นสถานที่พักและเก็บสินค้าหรือวัตถุดิบหรือวัสดุสิ่งของต่างๆ จนกว่าจะมี
การเคลื่อนย้ายส่งมอบไปสู่ผู้ที่มีความต้องการ ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution) เป็นคลังสินค้าลักษณะหนึ่ง
ที่เน้นกิจกรรมหรือกระบวนการที่เป็นการกระจาย คัดแยกหรือแปลงหน่วยสินค้าไปยังสถานที่ปลายทาง

แนวทางในการศึกษาที่ตั้งคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าในงานวิจัยนี้แสดง
รายละเอียดคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าบริเวณใกล้ด่าน

- (2) กลุ่มกึ่งเชิงกายภาพและนามธรรม (Physical and Non - Physical) ความสำคัญของ
ปัจจัยกลุ่มกึ่งเชิงกายภาพและนามธรรม (Physical and Non - Physical) พิจารณาถึง
ปัจจัยที่อยู่ในระบบของกลุ่มเชิงกายภาพ ประกอบด้วยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานที่สำคัญ 1
ประการ ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)

(2.1) สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)

สิ่งอำนวยความสะดวก หมายถึง สิ่งที่สร้างความสะดวก โดยทำให้กิจกรรมต่างๆ กระทำได้ง่ายขึ้น โดยสิ่งอำนวยความสะดวกนั้นจะเป็นสิ่งที่อยู่ภายใต้โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เพื่อสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ภายในให้ดำเนินไปได้อย่างดี ซึ่งสิ่งอำนวยความสะดวกนั้นเป็นได้ทั้งลักษณะของสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นกายภาพ (Physical) และลักษณะที่ไม่ใช่กายภาพ (Non Physical) ลักษณะของสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นกายภาพ เช่น อุปกรณ์สำนักงาน เครื่องใช้สอย ระบบปฏิบัติการและลักษณะของสิ่งอำนวยความสะดวกที่ไม่ใช่กายภาพ เช่น ขั้นตอนการดำเนินงาน การบริการ

แนวทางในการศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกในงานวิจัยนี้ จะพิจารณาถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่พบในการขนส่ง ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน (Facilities of Road) และสิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่าน (Facilities of Border)

(3) กลุ่มเชิงนามธรรม (Non - Physical)

ความสำคัญของปัจจัยกลุ่มเชิงนามธรรม (Non - Physical) พิจารณาถึงปัจจัยที่จำเป็นที่ต้องมีส่วนช่วยในการสนับสนุนระบบของโซ่อุปทาน ซึ่งประกอบด้วยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานที่สำคัญ 5 ประการ ได้แก่ กฎหมาย (Laws) ข้อมูลสารสนเทศ (Information) การจัดหา (Sourcing) ต้นทุน (Costs) และทรัพยากรบุคคล (Human Resource)

(3.1) กฎหมาย (Law)

กฎหมาย หมายถึง กฎ ที่สถาบัน หรือ ผู้มีอำนาจสูงสุดในรัฐ ตราขึ้น หรือ ที่เกิดขึ้นจากจารีตประเพณี อันเป็นที่ยอมรับนับถือ เพื่อ ใช้ในการบริหารประเทศ เพื่อ ใช้บังคับบุคคลให้ปฏิบัติตาม หรือ เพื่อกำหนดระเบียบแห่งความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล หรือ ระหว่างบุคคลกับรัฐระเบียบ Regulation ส่วนความหมายของคำว่า ระเบียบ หมายถึง แบบแผนที่วางไว้เป็นแนวปฏิบัติหรือดำเนินการ เช่น ระเบียบวินัย ระเบียบข้อบังคับ ต้องปฏิบัติตามระเบียบ

แนวทางการศึกษากฎหมายในงานวิจัยนี้ จะพิจารณากฎหมายและระเบียบการลงทุนระหว่างประเทศ โดยพิจารณากฎหมายทั่วไปที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย- สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

(3.2) ต้นทุน (Costs)

แนวทางการศึกษาต้นทุนในงานวิจัยนี้ พิจารณปัจจัยต้นทุนที่เกิดขึ้นจากค่าใช้จ่ายในการขนส่งระหว่างประเทศและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ในการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ

(3.3) การจัดหา (Sourcing)

การจัดหาถือได้ว่าเป็นกระบวนการในการค้นหา คัดเลือกวัตถุดิบหรือสินค้าที่สามารถตอบสนองความต้องการด้านการจัดซื้อหรือบริการ เพื่อการผลิตหรือการขายที่มีประสิทธิภาพ ช่วยลดต้นทุน รวมถึงการมีส่วนร่วมสนับสนุนการเพิ่มผลผลิตและเพิ่มผลกำไร ในกิจกรรมการจัดหาวัตถุดิบนั้นจัดได้ว่าเป็นกิจกรรมที่สำคัญอย่างมากในระบบของโซ่อุปทาน

แนวทางการศึกษาการจัดหาในงานวิจัยนี้พิจารณาตลาดสินค้าเกษตรและสินค้าอุปโภคบริโภคที่สำคัญที่มีสินค้าที่ประเทศไทยส่งออกไปยัง 3 ประเทศ คือ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ตามเส้นทางดังภาพ 1 เส้นทางสำรวจแผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

(3.4) ข้อมูลสารสนเทศ (Information)

ความสำคัญของเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร นอกจากจะช่วยให้เกิดการรวบรวมข้อมูลเพื่อนำมาวิเคราะห์และประเมินผลแล้ว ยังช่วยให้เกิดการส่งผ่านข้อมูลจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง สารสนเทศที่มีคุณภาพและได้มาในเวลาที่เหมาะสม สามารถทำให้เกิดการตัดสินใจที่ถูกต้อง แม่นยำ ซึ่งในการขนส่ง การค้า การลงทุนระหว่างประเทศนั้นจำเป็นที่จะต้องมีความรู้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเข้ามาช่วยเพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินงาน การติดต่อสื่อสาร รวมถึงการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน

แนวทางการศึกษาข้อมูลสารสนเทศในงานวิจัยนี้ พิจารณาระบบสารสนเทศด้านต่างๆ ได้แก่ ระบบสารสนเทศด้านการค้าขายแดน ระบบสารสนเทศด้านการขนส่ง ระบบสารสนเทศด้าน E-Customs และระบบสารสนเทศด้าน E-Business

(3.5) ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)

ความสำคัญของทรัพยากรบุคคลถือได้ว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญมาก เนื่องจากเป็นผู้ที่ทำหน้าที่ทั้งการกำหนดทิศทาง นโยบาย และการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นในระบบโซ่อุปทาน ซึ่งในระบบโซ่อุปทานการขนส่งประกอบไปด้วยส่วนที่สำคัญทั้งบุคลากรภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ประกอบการ

แนวทางการศึกษาทรัพยากรบุคคลในงานวิจัยนี้พิจารณาถึง ทรัพยากรบุคคลภาครัฐที่ดำเนินการที่ด้าน

โดยในการวิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการนั้น ได้มีการวิเคราะห์ผล
การศึกษาร่วมกับโครงการย่อยทั้ง 3 โครงการ โดยมีรายละเอียดดังตาราง 1

**3.1.4.2 วิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่าง
ประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐ
สังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน**

โดยใช้วิธีการการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (Strengths
Weaknesses Opportunities Threats Analysis: SWOT Analysis) ในการวิเคราะห์สภาพปัจจุบันของ
เส้นทางการคมนาคมขนส่งดังภาพ 1 และใช้การวิเคราะห์นโยบายในการพัฒนาโดยใช้ TOWS Metric

3.1.5 จัดทำเล่มรายงานฉบับสมบูรณ์

3.1.6 การเผยแพร่งานวิจัย

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือ
ตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขต
ปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งได้แสดงรายละเอียดในภาคผนวก และได้มีการเผยแพร่
งานวิจัย ดังนี้

- (4) การเผยแพร่งานวิจัยสู่ภาครัฐและภาคเอกชนโครงการประชุมนานาชาติครั้งที่ 1
ระบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมอะลำโย เรื่อง ญัตติ ประตู่แห่งมิตรภาพ
และโอกาส (The 1st International Conference Luangprabang – Indochina
– Mawlamyine Economic Corridor “Phudoo” Gate of Companionship
and Opportunities)
- (5) การเผยแพร่งานวิจัยและประชาสัมพันธ์ ได้มีการออกสื่อทางโทรทัศน์ ดังนี้ 1.
รายการ “มากกว่าเที่ยว” จากสถานีวิทยุและโทรทัศน์ไทยทีวีสีช่อง 3 รวมถึง
ผู้ประกอบการ ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการค้าการลงทุน 2.การสำรวจการสร้างเงื่อนไข
ยะบูลี ณ แขวงไชยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งได้มีการออกสื่อ
รายการโทรทัศน์ในรายการ World Connect ในตอนที่ชื่อว่า “เยี่ยมชมการสร้าง
เงื่อนไขไชยะบูลี” 3. ศักยภาพเส้นทางใหม่สู่จีนตอนใต้ซึ่งได้มีการออกสื่อรายการ
โทรทัศน์ในรายการช่อง 9 HD โมเดิร์นไนน์ทีวี (สำนักงานข่าวไทย)

- (6) บทความทางวิชาการในงาน SSI 2015 ที่เมืองฮาโกดาเตะ (Hakodate) จังหวัดฮอกไกโด (Hokkaido) ในผลงานวิจัยที่ชื่อว่า “Developing an ontology of transportation supply chain in Thailand”

ตาราง 1 รายการวิเคราะห์ข้อมูลของแผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตย

ประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีนร่วมกับโครงการย่อย 3 โครงการ

โครงการ	การวิเคราะห์การขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ								
	โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	การขนส่ง (Transportation)	คลังสินค้าหรือศูนย์ กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution)	สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	กฎหมาย (Law)	ต้นทุน (Costs)	การจัดหา (Sourcing)	ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)
แผนงานการพัฒนา ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ การคมนาคมทางบกใน เส้นทางภาคเหนือ ตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐ ประชาธิปไตย ประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยม เวียดนาม – เขต ปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชน จีน	/	/	/	/	/	/	/	/	/

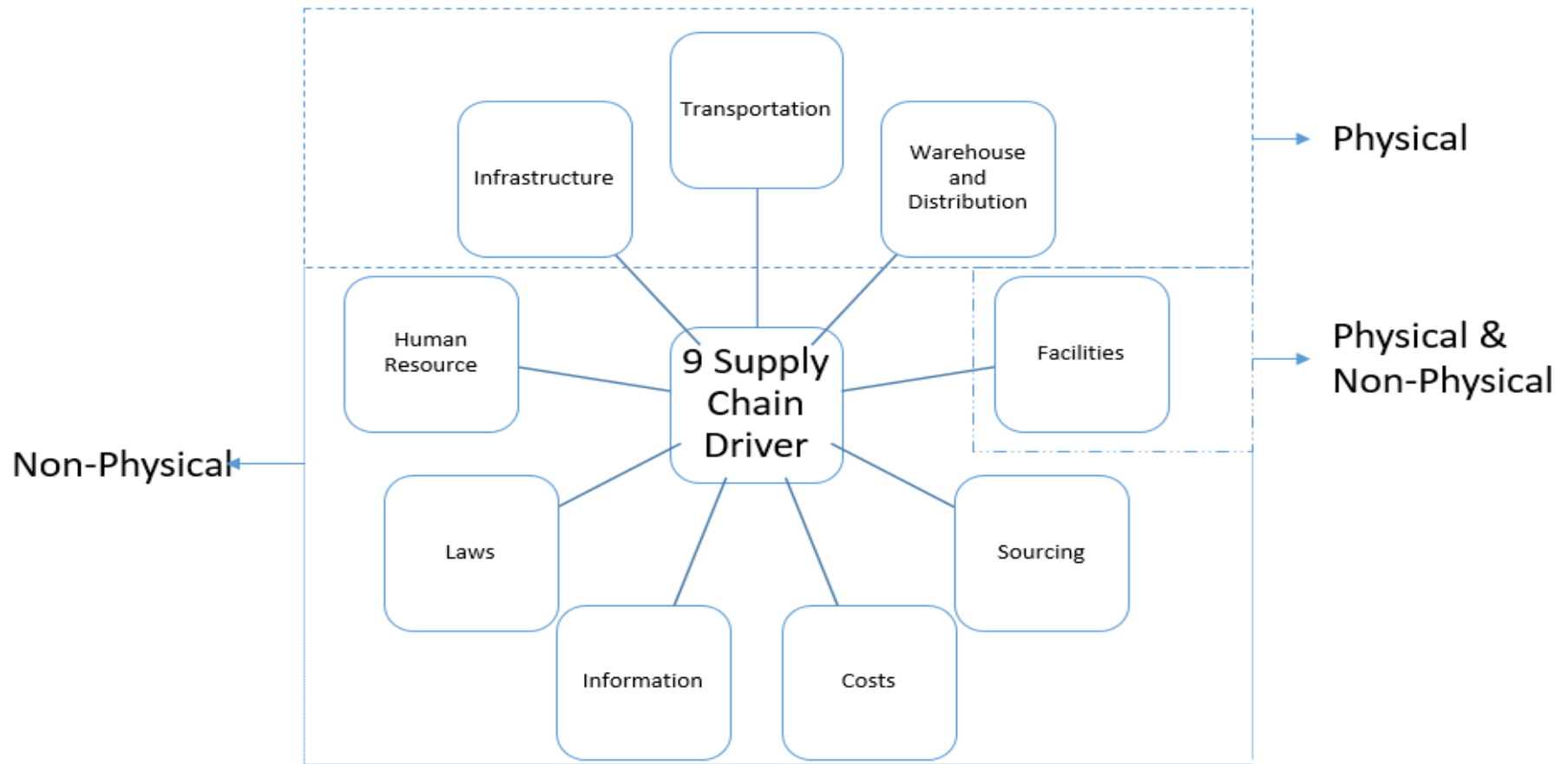
แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว -
 สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซีจ๋าน สาธารณรัฐประชาชนจีน

โครงการ	การวิเคราะห์การขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ								
	โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	การขนส่ง (Transportation)	คลังสินค้าหรือศูนย์ กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution)	สิ่งอำนวยความสะดวก สะดวก (Facilities)	กฎหมาย (Law)	ต้นทุน (Costs)	การจัดหา (Sourcing)	ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)
โครงการย่อยที่ 1 การศึกษาโลจิสติกส์ การคมนาคมทางบกใน เส้นทางภาคเหนือ ตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐ ประชาธิปไตย ประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยม เวียดนาม- เขต ปกครอง ตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชน จีน	/	/				/			
โครงการย่อยที่ 2 ประสิทธิภาพและ ความสามารถเชิง สมรรถนะของภาคี ใน						/		/	/

โครงการ	การวิเคราะห์การขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ								
	โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	การขนส่ง (Transportation)	คลังสินค้าหรือศูนย์ กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution)	สิ่งอำนวยความสะดวก สะดวก (Facilities)	กฎหมาย (Law)	ต้นทุน (Costs)	การจัดหา (Sourcing)	ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)
ก า ร ใช้ ร ะ บ บ สารสนเทศทางธุรกิจ เพื่อการตัดสินใจในการ ส่งเสริมและลงทุน ธุรกิจการค้าชายแดน: กรณีศึกษาจุดผ่านแดน ถาวรภูมู่ จังหวัด อุตรดิตถ์ ประเทศไทย- แขวงไชยะบูลี ส า ธ า ร ณ รั ฐ ป ร ะ ช า ถิ ป ไ ต ย ประชาชนลาว									
โครงการย่อยที่ 3 โครงการการศึกษาโซ่ อุปทานการค้าใน เส้นทางภาคเหนือ ตอนล่าง ประเทศไทย			/	/		/	/		

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว -
 สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซีจ๋อง สาธารณรัฐประชาชนจีน

โครงการ	การวิเคราะห์การขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ								
	โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	การขนส่ง (Transportation)	คลังสินค้าหรือศูนย์ กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution)	สิ่งอำนวยความสะดวก สะดวก (Facilities)	กฎหมาย (Law)	ต้นทุน (Costs)	การจัดหา (Sourcing)	ข้อมูลสารสนเทศ (Information)	ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)
- สาธารณรัฐ ประชาธิปไตย ประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยม เวียดนาม - เขต ปกครองตนเองกว่างซีจ๋อง สาธารณรัฐประชาชน จีน									



ภาพ 8 แบบจำลอง 9 ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (9 Supply Chain Driver)

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

หมายเหตุ: ปรับปรุงจาก Sunil Chopra และ Peter Meindl (2013)

บทที่ 4 ผลการดำเนินงาน

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีนมีวัตถุประสงค์หลักที่สำคัญ 2 ประการ คือ 1.เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม –เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน และ 2.เพื่อวิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

ในการรวบรวมและวิเคราะห์องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์นั้น ได้มีการวิเคราะห์องค์ความรู้ในการจัดการใหม่จากการเก็บรวบรวมข้อมูลของพื้นที่แต่ละประเทศและนำมาแยกประเภทเพื่อช่วยในการวิเคราะห์องค์ความรู้ด้านการบริหารโลจิสติกส์ คือ ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (Supply Chain Driver) ซึ่งได้นำปัจจัยหลัก 9 ปัจจัยมาทำการวิเคราะห์ จากนั้นจึงทำการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (Strengths Weaknesses Opportunities Threats Analysis: SWOT Analysis) ในการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกเพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Policy Synthesis of Land Transportation Logistics Development) ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- การวิเคราะห์เส้นทางคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ด้วยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ (9 Supply Chain Driver)
- การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (Strengths Weaknesses Opportunities Threats Analysis: SWOT Analysis)
- ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Policy Synthesis of Land Transportation Logistics Development between Country)

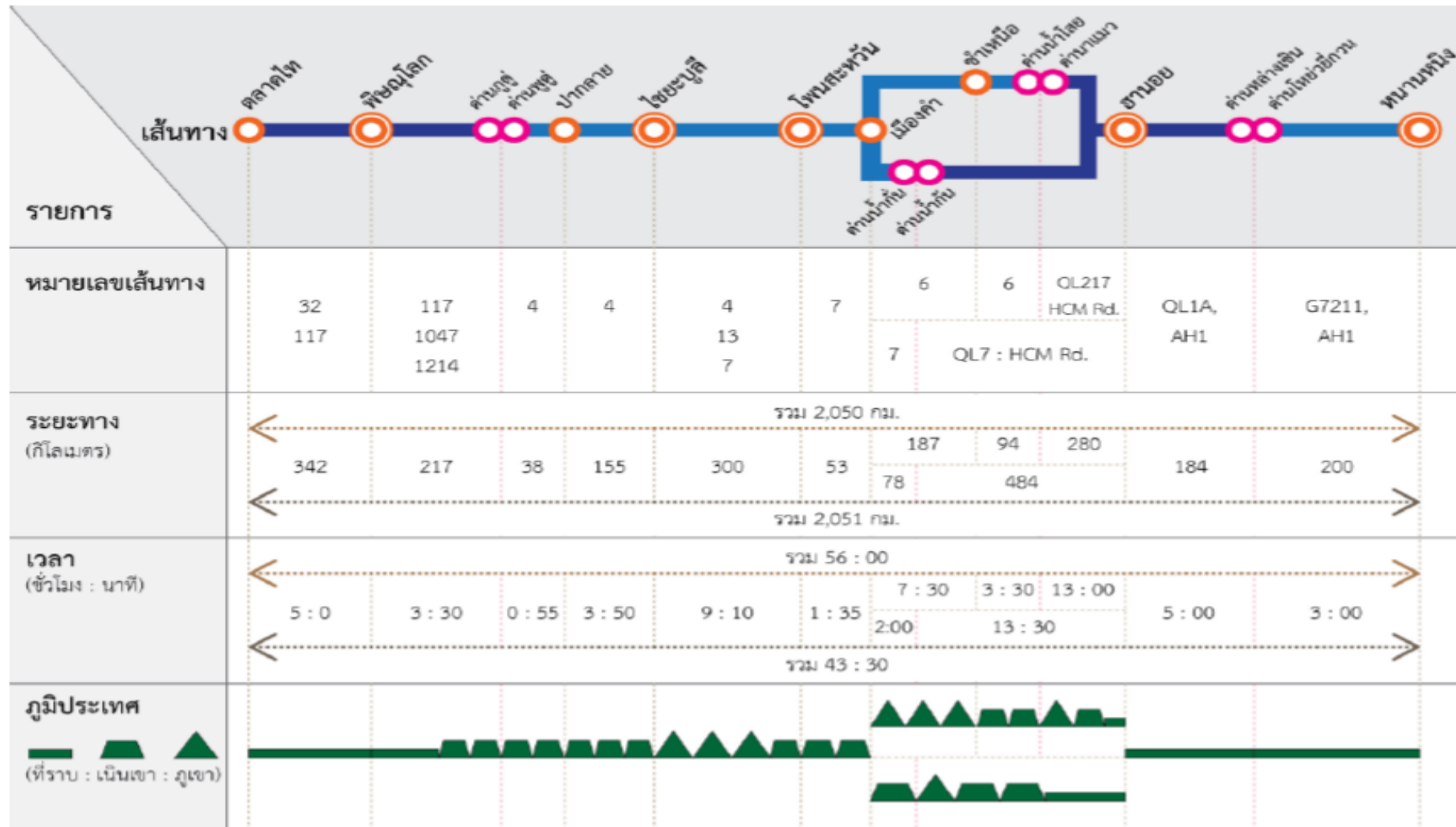
4.1 การวิเคราะห์เส้นทางการคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ด้วยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ (9 Supply Chain Driver)

ความสำคัญการวิเคราะห์เส้นทางการคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน การวิเคราะห์เส้นทางต้องผ่านหลายประเทศ แต่ละประเทศมีปัญหาและความต้องการในการพัฒนาที่แตกต่างกัน อันเนื่องมาจากปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาในหลายด้าน ทั้งภาครัฐที่มีการกำหนดนโยบายและวางแผนทิศทางการพัฒนาทั้งประเทศและพื้นที่เฉพาะ ความพร้อมของผู้ประกอบการในการนำเข้า ส่งออก และการกระจายสินค้าภายในประเทศและต่างประเทศ ส่งผลให้จำเป็นต้องวิเคราะห์ปัจจัยที่สำคัญของการวิเคราะห์เส้นทางการประกอบด้วยหลายปัจจัยที่สำคัญเพื่อให้การวิเคราะห์เส้นทางมีความครอบคลุมมากที่สุด ซึ่งปัญหาที่สำคัญโดยหลักจากการสำรวจมีทั้งปัญหาทั้งในด้านสภาพเส้นทางการคมนาคมขนส่ง สภาพโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาความต้องการในการกระจายสินค้า ปัญหาด้านกฎหมายและการขออนุญาต ค่าใช้จ่าย การหาสินค้าและวัตถุดิบ การติดต่อสื่อสารทางด้านข้อมูลสารสนเทศ รวมไปถึงสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ควรรองรับตลอดเส้นทาง เป็นต้น

จากปัญหาข้างต้นจึงเป็นที่มาของการวิเคราะห์เส้นทางการคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ด้วยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ (9 Supply Chain Driver) ซึ่งประกอบไปด้วยปัจจัยที่สำคัญ 9 ประการ ได้แก่

1. ส่วนกายภาพ (Physical)
 - (1) การขนส่ง (Transportation)
 - (2) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)
 - (3) คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution)
2. ส่วนที่ไม่ใช่กายภาพ (Non - Physical)
 - (1) กฎหมาย (Law)
 - (2) ต้นทุน (Costs)
 - (3) การจัดซื้อจัดหา (Sourcing)
 - (4) ข้อมูลสารสนเทศ (Information)
 - (5) ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)
3. ส่วนที่เป็นทั้งกายภาพและไม่ใช่กายภาพ (Physical and Non Physical)
 - (1) สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย –
 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน



ที่มา: กุลภา โสรัตน์ (2558)

4.1.1 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานประการที่ 1 คือ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ในที่นี้จะกล่าวถึงโครงพื้นฐานทางถนนและพื้นที่บริเวณด้านทั้ง 4 ประเทศ ดังนี้

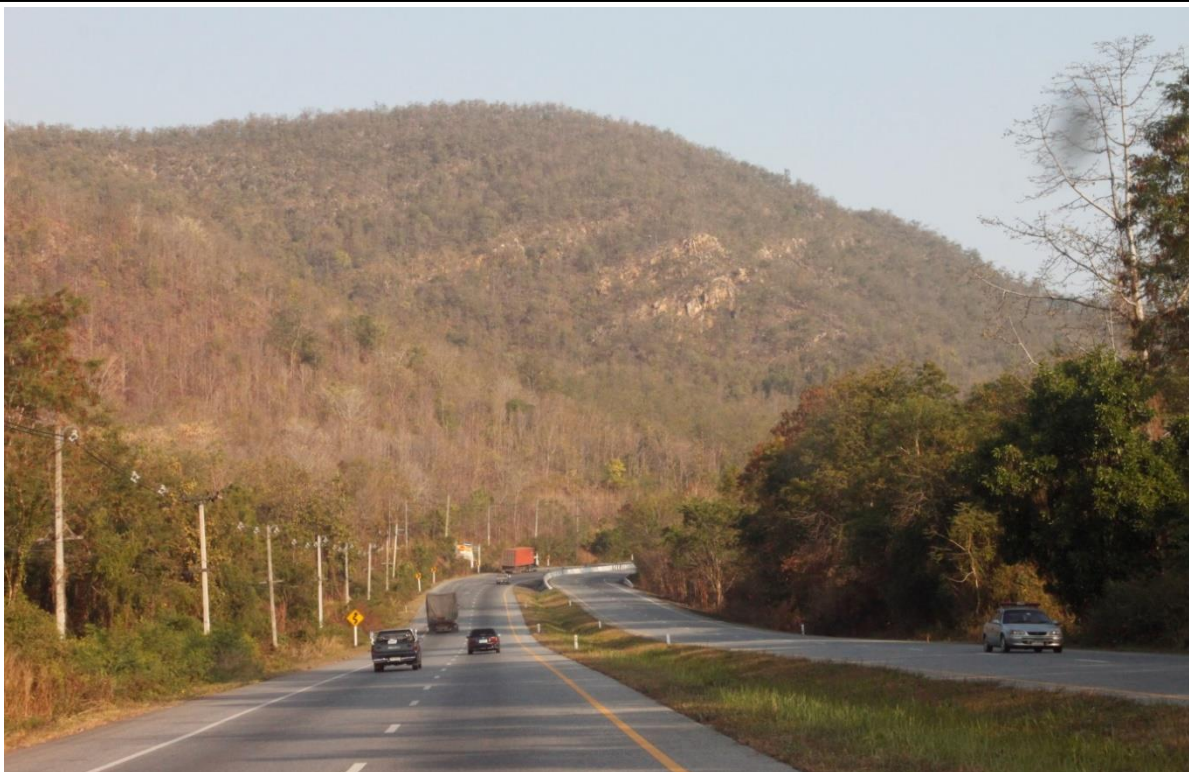
4.1.1.1 ราชอาณาจักรไทย (Kingdom of Thailand)

จังหวัดพิษณุโลกถือได้ว่าเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในด้านการขนส่งของภาคเหนือตอนล่าง เนื่องจากมีถนนสายหลักของประเทศที่เชื่อมต่อไปยังภาคเหนือตอนบน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันตก ภาคกลางและภาคใต้ ซึ่งเส้นทางสายหลักดังกล่าวยังถือได้ว่าเป็นเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศคือ ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North – South Economic corridor) สู่การเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญ คือ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์และมาเลเซีย และระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East – West Economic Corridor) สู่การเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญ คือ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยมีจุดศูนย์กลางที่สำคัญคือ สี่แยกอินโดจีน แสดงให้เห็นว่าเส้นทางคมนาคมที่จังหวัดพิษณุโลกสามารถพัฒนาเป็นจุดศูนย์กลางในด้านการขนส่งไปยังภูมิภาคอื่นในประเทศ รวมถึงสามารถเป็นเส้นทางขนส่งไปยังด้านต่างๆ ที่เป็นเสมือนประตูการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านได้อีกด้วย

จังหวัดอุตรดิตถ์ ถือได้ว่ามีช่องทางด้านการค้ากับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีอาณาเขตติดต่อกับแขวงไชยะบูลี โดยมีจุดผ่านแดนถาวร 1 แห่ง คือ จุดผ่านแดนถาวรภูคู้ จุดผ่อนปรน 1 แห่ง คือ ช่องห้วยต่าง และช่องประเพณี 2 แห่ง คือ ช่องบ่อเบี้ยและช่องห้วยพร้าว เส้นทางการค้าที่เชื่อมโยงทั้งจังหวัดพิษณุโลกไปยังจังหวัดอุตรดิตถ์ถือได้ว่าเป็นเส้นทางการค้าใหม่ที่มีศักยภาพ การพิจารณาเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าและการขนส่งจึงเป็นสิ่งที่ควรศึกษาและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

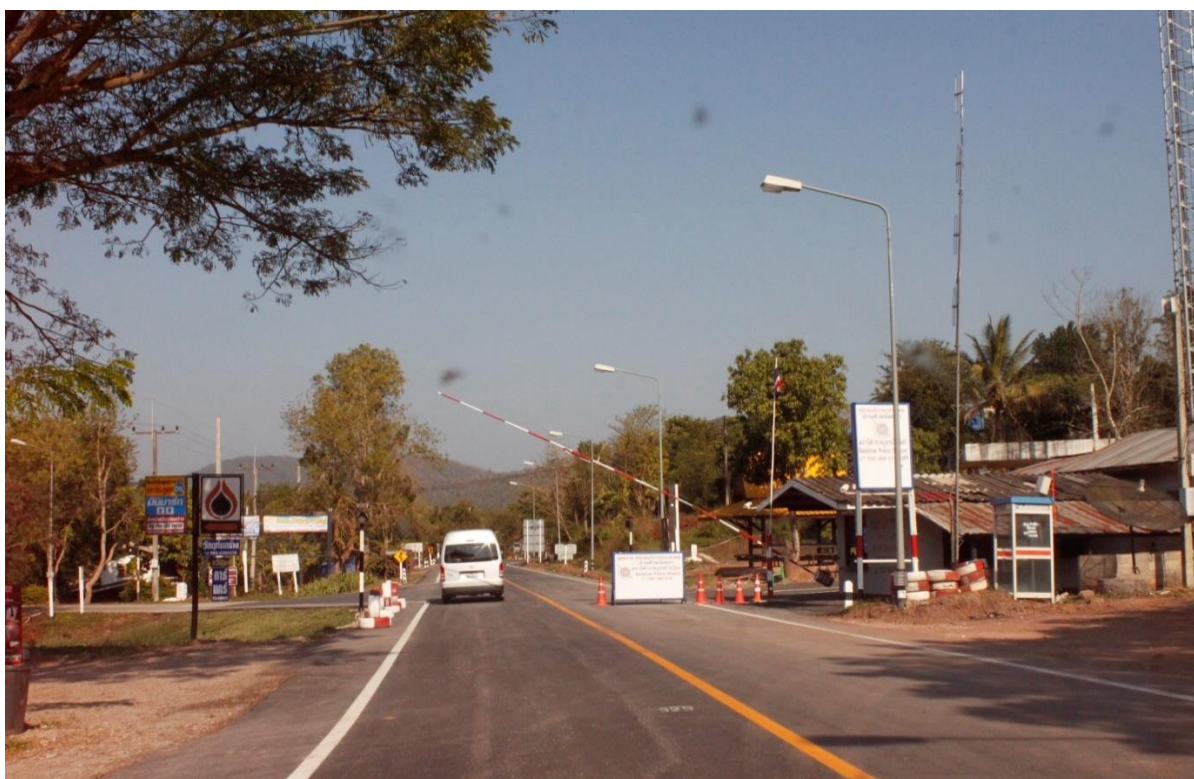
สำหรับโครงสร้างทางถนนสายหลักของประเทศส่วนใหญ่เป็นถนนลาดยาง ขนาด 4 ช่องจราจร ตัวอย่างสภาพเส้นทางถนน 4 ช่องจราจรจากจังหวัดพิษณุโลก – จังหวัดอุตรดิตถ์ดังภาพ 9 โครงสร้างพื้นฐานทางถนนสายหลักดังกล่าวส่วนใหญ่เป็น 4 ช่องจราจร สภาพผิวถนนเป็นถนนแบบลาดยาง ลักษณะเส้นทางโดยรวมเป็นเส้นทางตรง ส่วนสภาพเส้นทางจากจังหวัดอุตรดิตถ์เข้าสู่ด่านภูคู้มีขนาด 2 ช่องจราจรแสดงได้ดังภาพ 10

ปัจจุบันเส้นทางที่เข้าสู่ด่านภูคู้คือ เส้นทางหมายเลข 117 ซึ่งเป็นเส้นทางที่แยกจากทางหลวงหมายเลข 11 ซึ่งสะดวกในการคมนาคมขนส่งมากกว่าเส้นทางหมายเลข 1045 โดยทั้งสองเส้นทางนี้มาบรรจบกันที่อำเภอน้ำปาด ระยะทางของทั้งสองเส้นทางนี้ต่างกันเพียง 1 กิโลเมตร ผู้ที่สัญจรส่วนใหญ่จะนิยมใช้เส้นทาง 117 ในการเดินทางและการขนส่งมากกว่าเนื่องจากภูมิประเทศในเส้นทาง 1045 เป็นเขาและมีความคดเคี้ยวมากกว่าเส้นทาง 117 ซึ่งโดยรวมแล้วมีลักษณะเป็นทางตรง อาจมีส่วนที่เป็นเขาบ้างแต่ยังเป็นทางขึ้นเขาในลักษณะตรงจึงทำให้สามารถทำเวลาได้



ภาพ 9 สภาพเส้นทางถนน 4 ช่องจราจรจากจังหวัดพิษณุโลก – จังหวัดอุตรดิตถ์

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 10 สภาพเส้นทางถนน 2 ช่องจราจรจากจังหวัดอุตรดิตถ์เข้าสู่ด่านภูตู๋

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

จุดผ่านแดนถาวรภูดู่อยู่ในเขตพื้นที่อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตรดิตถ์ตรงข้ามกับเมืองปากลาย แขวงไชยบุรีลี โครงสร้างทางถนนก่อนถึงด่านมีขนาดความกว้างถนน 2 ช่องจราจร ทางเรียบ เส้นทางราบสลับกับเขา สำหรับสภาพถนนระหว่างด่านภูดู่ (ไทย) และด่านพุดู่ (ลาว) ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตรมีสภาพเส้นทางขรุขระดังแสดงในภาพ 16 โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่าน ได้แก่ จุดตรวจคนเข้าเมือง จุดทำพิธีการทางศุลกากร อาคารสำนักงาน ตลาด พื้นที่ลานจอดรถ ด่านกักกันสัตว์ จุดตรวจตระเวนชายแดนที่ 31 ไฟฟ้า ประปา โทรคมนาคม ปัจจุบันปัญหาหลักของจุดผ่านแดนถาวรภูดู่ไทย คือ การใช้พื้นที่ ซึ่งปัจจุบันหลายหน่วยงานภาครัฐพยายามในการร่วมกันแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง โดยพื้นที่บริเวณจุดผ่านแดนถาวรภูดู่สามารถแสดงได้ดังภาพ 11 โดยเป็นบริเวณที่ทำการตรวจคน สิ้นค้า และเอกสารก่อนและหลังผ่านเข้า – ออกด่าน ภาพ 12 พื้นที่ตลาด ณ จุดผ่านแดนถาวรภูดู่ เป็นพื้นที่สำหรับจอดรถบริเวณหน้าตลาด ภาพ 13 ตลาดใกล้จุดผ่านแดนถาวรภูดู่ เป็นอาคารที่ให้ผู้ประกอบการทางการค้าได้ค้าขาย และภาพ 14 ที่ทำการศุลกากรภูดู่ (ด้านศุลกากรทุ่งช้าง) เป็นอาคารสำหรับทำการของเจ้าหน้าที่

จุดผ่อนปรน 1 แห่ง คือ ช่องห้วยต่าง ตั้งอยู่หมู่ที่ 7 ตำบลบ้านโคก อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตรดิตถ์ ช่องห้วยต่างซึ่งอยู่ติดกับเมืองบ่อแต่น แขวงไชยบุรีลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โครงสร้างทางถนนก่อนถึงด่านมีขนาดความกว้างถนน 2 ช่องจราจร ทางเรียบ เส้นทางราบสลับกับเขา โครงสร้างพื้นฐานบริเวณช่องห้วยต่างแบ่งพื้นที่สำหรับค้าขาย 2 ฝั่งคือ ฝั่งพื้นที่ผู้ค้าชาวไทย ซึ่งแสดงได้ดังภาพ 18 และฝั่งพื้นที่ผู้ค้าชาวลาวซึ่งแสดงได้ดังภาพ 19 โดยมีการค้าขายบริเวณช่องห้วยต่างในวันพุธของทุกสัปดาห์

ช่องประเพณีมีอยู่ด้วยกัน 2 แห่ง คือ ช่องบ่อเปี้ยและช่องห้วยพร้าว ช่องบ่อเปี้ยหรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่าช่องมหาราช ตั้งอยู่ที่ตำบลบ่อเปี้ย อำเภอบ้านโคก จังหวัดอุดรดิตรดิตถ์มีพื้นที่ติดต่อกับเมืองทุ่งมีชัย แขวงไชยบุรีลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โครงสร้างทางถนนก่อนถึงด่านมีขนาดความกว้างถนน 2 ช่องจราจร ทางเรียบ เส้นทางราบสลับกับเขา โดยมีอาคารสำหรับค้าขายทั้งพื้นที่ด้านล่างและด้านบนดังแสดงในภาพ 20 และภาพ 21 โดยมีการค้าขายบริเวณช่องมหาราชในวันอาทิตย์ของทุกสัปดาห์

ส่วนช่องห้วยพร้าวตั้งอยู่ตำบลห้วยมุ่น อำเภอน้ำปาด จังหวัดอุดรดิตรดิตถ์ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ติดต่อบ้านหนองปาจิต เมืองบ่อแต่น แขวงไชยบุรีลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โครงสร้างทางถนนก่อนถึงด่านมีขนาดความกว้างถนน 2 ช่องจราจร ผิวถนนทางเข้าขรุขระ เส้นทางราบสลับกับเขา ที่บริเวณช่องห้วยพร้าวไม่พบโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ มีเพียงพื้นที่ค้าขายที่ทำด้วยไม้ซึ่งมีขนาดเล็ก และมีพื้นที่เก็บถ่านเพื่อขายที่มีขนาดเล็กเช่นกัน โดยมีการค้าขายบริเวณช่องห้วยพร้าวในวันอาทิตย์ของทุกสัปดาห์ บริเวณพื้นที่ช่องห้วยพร้าวสามารถแสดงได้ดังภาพ 23 ภาพ 24 และภาพ 25



ภาพ 11 จุดผ่านแดนถาวรภูดู่

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 12 พื้นที่ตลาด ณ จุดผ่านแดนถาวรภูดู่

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 13 ตลาดใกล้จุดผ่านแดนถาวรภูตู๋

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 14 ที่ทำการศุลกากรภูตู๋ (ด่านศุลกากรทุ่งช้าง)

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 15 ป้ายโครงการก่อสร้างถนนปากลาย – ภูตู๋

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 16 สภาพถนนระหว่างด่านภูตู๋ (ไทย) และด่านพูนตุ๋ (ลาว) ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 17 ตลาดการค้าชายแดน ไทย - ลาว ช่องห้วยต่าง จังหวัดอุตรดิตถ์

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 18 พื้นที่ผู้ค้าชาวไทย ณ ตลาดการค้าชายแดน ไทย - ลาว ช่องห้วยต่าง จังหวัดอุตรดิตถ์

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 19 พื้นที่ผู้ค้าชาวลาว ณ ตลาดการค้าชายแดน ไทย - ลาว ช่องห้วยต่าง จังหวัดอุตรดิตถ์

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ทางเข้าตลาดการค้าชายแดนไทย - ลาว ช่องมหาราช จังหวัดอุตรดิตถ์

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 20 พื้นที่ด้านล่าง ณ ตลาดการค้าชายแดนไทย - ลาว ช่องมหาราช จังหวัดอุตรดิตถ์
ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 21 พื้นที่ด้านบน ณ ตลาดการค้าชายแดนไทย - ลาว ช่องมหาราช จังหวัดอุตรดิตถ์
ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 22 ป้ายตลาดการค้าชายแดนไทย - ลาว ชื่องานหาราช จังหวัดอุดรธานี

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 23 ทางเข้าตลาดชายแดนห้วยพร้าว จังหวัดอุดรธานี

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 24 พื้นที่การค้า ณ ตลาดชายแดนห้วยพร้าว จังหวัดอุตรดิตถ์

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 25 พื้นที่เก็บถ่าน ณ ตลาดชายแดนห้วยพร้าว จังหวัดอุตรดิตถ์

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

4.1.1.2 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (Lao PDR.)

ได้มีการสำรวจแขวงที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางนี้ 4 แขวง ได้แก่ แขวงไชยะบูลิ แขวงหลวงพระบาง แขวงหัวพัน และแขวงเชียงขวางโดยมีรายละเอียด ดังนี้

แขวงไชยะบูลิ: ด่านพุดู่ (ลาว) เป็นประตูการค้าที่เชื่อมต่อกับด่านภูดู่ (ไทย) มีโครงสร้างพื้นฐานที่ด้านขนาดใหญ่ดังแสดงในภาพ 26 และสภาพโดยรอบบริเวณด่านพุดู่ดังแสดงในภาพ 27 ซึ่งประกอบไปด้วยอาคารสำนักงาน จุดตรวจ ที่พัก ร้านค้า เป็นต้น จากด่านพุดู่เข้าสู่เมืองปากลาย แขวงไชยะบูลิพบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนสายหลักเป็นแบบลาดยาง มี 2 ช่องจราจรมีระบบสาธารณูปโภคไฟฟ้าตลอดเส้นทาง พื้นที่ส่วนใหญ่ทำการเกษตร ไชยะบูลิ เป็นแขวงเดียวที่อยู่ฝั่งขวาของแม่น้ำโขง มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงซึ่งจะทำให้สามารถคมนาคมขนส่งข้ามไปยังเมืองเวียงจันทน์และแขวงอื่นๆ ซึ่งจากเดิมมีการคมนาคมขนส่งข้ามฝั่งแม่น้ำโขงโดยแพขนานยนต์เป็นการข้ามโดยใช้สะพาน โดยได้แสดงสภาพการขนส่งและโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงดังภาพ 30 และภาพ 31 อีกทั้งยังมีการสร้างเขื่อนไชยะบูลิ เขื่อนไชยะบูลิวัตถุประสงค์หลักเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าโดยใช้พลังงานน้ำเป็นพลังงานหลัก ประเทศไทยได้สัมปทานประมาณ 29 ปี เส้นทางขนส่งหลักจุดผ่านแดนถาวรภูดู่ และท่าลี่ การก่อสร้างเขื่อนไชยะบูลิคาดว่าจะเสร็จสิ้นในปี พ.ศ. 2562 สามารถรองรับแผ่นดินไหวได้สูงมาก ซึ่งสามารถแสดงสภาพการก่อสร้างเขื่อนไชยะบูลิได้ดังภาพ 32 และภาพ 33 รวมถึงยังมีการสร้างโรงไฟฟ้าหงสาซึ่งเป็นโรงไฟฟ้าที่ใช้พลังงานความร้อนจากถ่านหิน

แขวงหลวงพระบาง: โครงสร้างพื้นฐานทางถนนสายหลักเป็นแบบลาดยาง ความกว้าง 2 ช่องจราจรตลอดจนมีระบบสาธารณูปโภคไฟฟ้าตลอดเส้นทาง สภาพเส้นทางจากแขวงไชยะบูลิ – แขวงหลวงพระบางมีลักษณะคดเคี้ยว และผ่านแหล่งชุมชนหมู่บ้านตลอดเส้นทาง สภาพผิวถนนโดยรวมเรียบและขรุขระเป็นบางช่วง ซึ่งสามารถแสดงตัวอย่างสภาพถนนได้ดังภาพ 34 ส่วนสภาพเส้นทางและภูมิประเทศ จากแขวงหลวงพระบางสู่แขวงเชียงขวางเป็นแบบลาดยาง ความกว้าง 2 ช่องจราจรโดยรวมมีสภาพผิวถนนขรุขระเส้นทางคดเคี้ยวไปตามสภาพภูมิประเทศที่เป็นเขาซึ่งสามารถแสดงตัวอย่างสภาพถนน อาคารได้ดังภาพ 36 และภาพ 37 แขวงหลวงพระบางถือได้ว่าเป็นมรดกโลก มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมเป็นจุดดึงดูดนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ มีการอนุรักษ์รูปแบบอาคารแบบดั้งเดิมไว้ ซึ่ง ในอนาคตคาดว่าจะหากมีการสร้างเขื่อนไฟฟ้า หากสร้างได้ทั้งหมดจะมีทั้งหมด 22 เขื่อน

แขวงหัวพัน: จากเมืองซำเหนือเข้าสู่ด่านน้ำโสม ซึ่งด่านน้ำโสมติดต่อกับด่านนาแมว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม พบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนสายหลักเป็นแบบลาดยาง ขนาดความกว้าง 2 ช่องจราจรตลอดจนมีระบบสาธารณูปโภคไฟฟ้าเกือบตลอดเส้นทาง สภาพเส้นทางส่วนใหญ่มีลักษณะคดเคี้ยว และผ่านแหล่งชุมชนหมู่บ้านเป็นบางช่วงของเส้นทาง สภาพผิวถนนโดยรวมขรุขระและเป็นทางชัน โค้งซึ่งโดยส่วนใหญ่ผ่านสภาพภูมิประเทศที่เป็นภูเขา ซึ่งสามารถแสดงตัวอย่างสภาพถนนได้ดังภาพ 38 และ ภาพ 39 ที่ด่านน้ำโสมประกอบไปด้วยโครงสร้างพื้นฐานได้แก่อาคารสำนักงาน จุดตรวจ ที่พัก ลานจอดรถบรรทุก ลานเปลี่ยนถ่ายสินค้า เป็นต้น โดยแสดงได้ดังภาพ 40



ภาพ 26 ด้านพุดู สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 27 โครงสร้างพื้นฐานทางถนนบริเวณด้านพุดู สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 28 สภาพถนนและที่พักอาศัยในพื้นที่แขวงไซยะบูลี

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 29 สภาพถนนทั่วไปในพื้นที่แขวงไซยะบูลี

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 30 การคมนาคมขนส่งโดยใช้แพขนานยนต์ ณ เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 31 สะพานข้ามแม่น้ำโขง ณ เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 32 โครงการก่อสร้างเขื่อนไซยะบูลี (Xayabuli Hydroelectric Power Project)

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 33 โครงการก่อสร้างเขื่อนไซยะบูลี (Xayabuli Hydroelectric Power Project)

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 34 สภาพเส้นทางจากแขวงไชยะบูลี – แขวงหลวงพระบาง

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



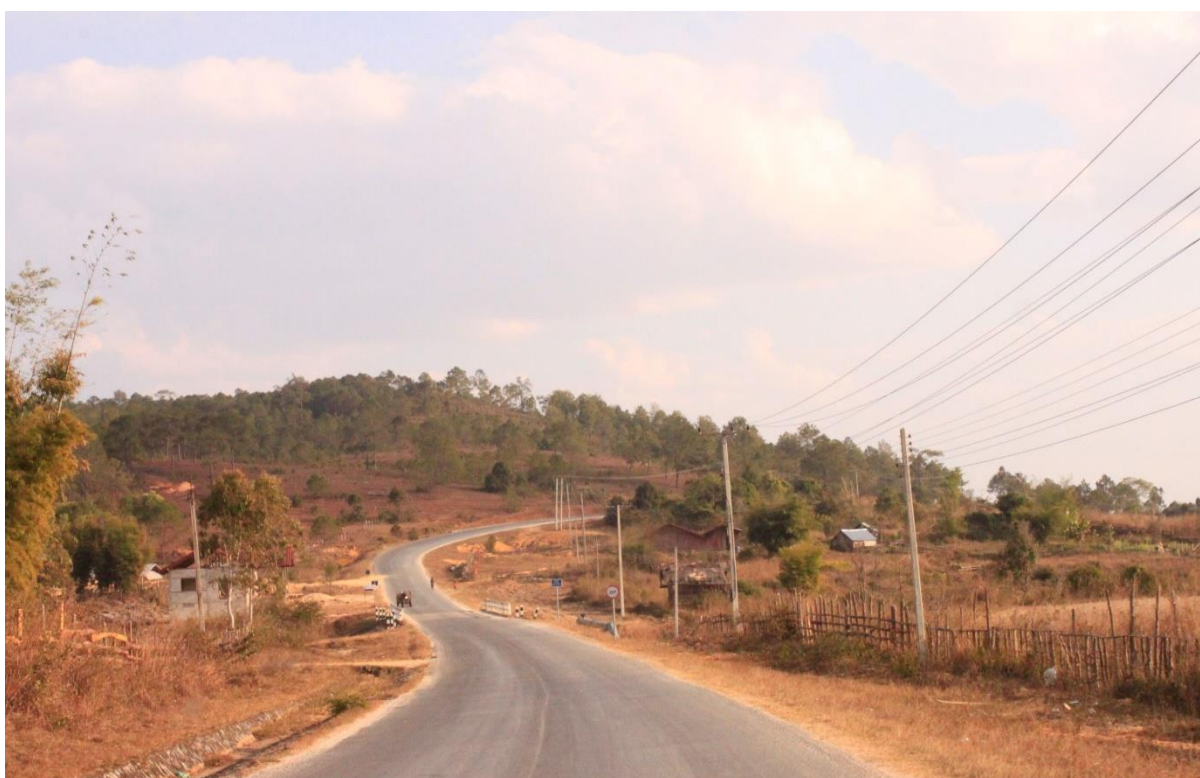
ภาพ 35 สภาพอาคารทั่วไปในพื้นที่แขวงหลวงพระบาง

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 36 สภาพเส้นทางและภูมิประเทศ แขวงหลวงพระบาง – แขวงเชียงขวาง

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 37 สภาพเส้นทางและภูมิประเทศ แขวงหลวงพระบาง – แขวงเชียงขวาง

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 38 สภาพภูมิประเทศและสภาพเส้นทางจากแขวงเชียงขวาง – แขวงหัวพัน

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 39 สภาพภูมิประเทศและสภาพเส้นทางจากเมืองข้าเหนือ – ด่านน้ำโสม แขวงหัวพัน สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 40 ด่านสากลน้ำโสม แขวงหัวพัน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

แขวงเชียงขวาง: โครงสร้างพื้นฐานทางถนนสายหลักเป็นแบบลาดยาง ขนาดความกว้าง 2 ช่องจราจรตลอดจนมีระบบสาธารณูปโภคไฟฟ้าเกือบตลอดเส้นทาง สภาพเส้นทางส่วนใหญ่มีลักษณะตรงและคดเคี้ยวเป็นบางช่วง และผ่านแหล่งชุมชนหมู่บ้านเป็นบางช่วงของเส้นทาง สภาพผิวถนนโดยรวมเป็นทางเรียบและเป็นทางราบ ผ่านสภาพภูมิประเทศที่ราบสลับกับภูเขา ซึ่งสามารถแสดงตัวอย่างสภาพถนนได้ดังภาพ 41 และภาพ 42 โดยก่อนทางเข้าสู่ด่านน้ำกั้นสามารถพบรถบรรทุกขนาดใหญ่จอดตามริมเส้นทางก่อนเข้าสู่ด่านดังแสดงในภาพ 43 และสภาพโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านน้ำกั้นแสดงได้ดังภาพ 46 โดยมีโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป ได้แก่ อาคารสำนักงาน จุดตรวจผ่านเข้า – ออก คนและสินค้า อาคารที่พัก ลานจอดรถ เป็นต้น โดยด่านน้ำกั้นมีพื้นที่ติดต่อกับด่านน้ำกั้น สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม



ภาพ 41 สภาพภูมิประเทศและเส้นทาง ณ แขวงเชียงขวาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 42 สภาพภูมิประเทศและเส้นทาง ณ แขวงเชียงขวาง – ด่านน้ำกัน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชน
ลาว

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 43 จุดจอดรถใกล้บริเวณด่านน้ำกั้น แขวงเชียงขวาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 44 ด่านน้ำกั้น แขวงเชียงขวาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 45 บริเวณลานจอดรถ ด้านน้ำกั้น แขวงเชียงขวาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 46 ด้านน้ำกั้น แขวงเชียงขวาง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
ที่มา: คณะวิจัย (2558)

4.1.1.3 สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (Vietnam)

ได้มีการสำรวจด้านตามเส้นทางด่านที่สำคัญ 2 ด้านคือ ด่านนาแมว ด้านหล่างเซ็นและ
ด่านน้ำกัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ด่านนาแมวมีพื้นที่ที่ติดต่อกับด่านน้ำโสม สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มี
โครงสร้างพื้นฐานหลัก ได้แก่ อาคารสำนักงาน จุดตรวจผ่านเข้า – ออก คนและสินค้า อาคารห้องประชุม พื้นที่
สำหรับจอดรถบรรทุก โดยโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านน้ำกันสามารถแสดงได้ดังภาพ 47

โครงสร้างพื้นฐานทางถนนจากด่านนาแมวเข้าสู่ตัวเมืองมีลักษณะเป็นแบบลาดยาง 2
ช่องจราจร มีระบบสาธารณูปโภคไฟฟ้าในบางช่วงของเส้นทาง สภาพเส้นทางเป็นทางขรุขระตลอดเส้นทาง
สลับกับสภาพภูมิประเทศที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาและมีความชัน พบที่พักอาศัยขนาดเล็กในบางช่วงและตั้งอยู่ชิด
กับขอบถนนของเส้นทาง พื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่ทำการเกษตร โดยแสดงตัวอย่างของสภาพเส้นทางได้ดังภาพ
48 และภาพ 49



ภาพ 47 ด่านสากลนาแมว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 48 สภาพการก่อสร้างในเส้นทางด่านนาแมว เข้าสู่เมือง Thinh Hoa สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 49 สภาพภูมิประเทศและเส้นทางออกจากด่านนาแมว เข้าสู่เมือง Thinh Hoa สาธารณรัฐสังคมนิยม
เวียดนาม

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

โครงสร้างพื้นฐานทางถนนในเส้นทางการขนส่งก่อนถึงด่านหล่างเฉินมีลักษณะเป็นแบบ
ลาดยาง 2 ช่องจราจรสลับกับ 4 ช่องจราจร มีระบบสาธารณูปโภคไฟฟ้าเกือบตลอดทุกช่วงของ รวมถึงโรงงาน
อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ สภาพเส้นทางเป็นทางขรุขระเล็กน้อย - เรียบ สภาพภูมิประเทศที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่
ราบ พบที่พังกาอี้ไม่ติดกับขอบเส้นทางจนเกินไป สภาพโครงสร้างทางถนนโดยทั่วไปแสดงได้ดังภาพ 50

ด่านหล่างเฉิน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามมีพื้นที่ที่ติดต่อกับด่านโฮยวียกวน
สาธารณรัฐประชาชนจีน มีโครงสร้างพื้นฐานหลัก ได้แก่ อาคารสำนักงาน จุดตรวจผ่านเข้า – ออก คนและ
สินค้า อาคารห้องประชุม พื้นที่สำหรับจอดรถบรรทุกขนาดใหญ่ พื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า โดยโครงสร้างพื้นฐาน
บริเวณด่านหล่างเฉินสามารถแสดงได้ดังภาพ 51 และภาพ 52



ภาพ 50 สภาพเส้นทางการขนส่งก่อนถึงด่านหล่างเฉิน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 51 พื้นที่สำหรับจอดรถบรรทุกขนาดใหญ่ ณ ด้านหลังเซ็น สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 52 ด้านหลังเซ็น สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
ที่มา: คณะวิจัย (2558)

ด่านน้ำกันสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามมีพื้นที่ที่ติดต่อกับด่านน้ำกัน สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งสภาพถนนที่เชื่อมต่อด่านน้ำกัน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว –
ด่านน้ำกัน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามแสดงได้ดังภาพ 53 มีโครงสร้างพื้นฐานหลัก ได้แก่ อาคาร
สำนักงาน จุดตรวจผ่านเข้า – ออก คนและสินค้า อาคารที่พัก พื้นที่สำหรับจอดรถบรรทุก โดยโครงสร้าง
พื้นฐานบริเวณด่านน้ำกันสามารถแสดงได้ดังภาพ 54

โครงสร้างพื้นฐานทางถนนจากด่านนาแมงเข้าสู่ตัวเมืองมีลักษณะเป็นแบบลาดยาง 2
ช่องจราจร มีระบบสาธารณูปโภคไฟฟ้าในบางช่วงของเส้นทาง สภาพเส้นทางเป็นทางขรุขระตลอดเส้นทาง
สลับกับสภาพภูมิประเทศที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาและมีความชัน พบที่พักอาศัยขนาดเล็กในบางช่วงและตั้งอยู่ชิด
กับขอบถนนของเส้นทาง พื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่ทำการเกษตร โดยแสดงตัวอย่างของสภาพเส้นทางได้ดังภาพ
55



ภาพ 53 สภาพถนนที่เชื่อมต่อด่านน้ำกัน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – ด่านน้ำกัน สาธารณรัฐ
สังคมนิยมเวียดนาม

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 54 ด้านน้ำกัน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 55 สภาพเส้นทางจากด่านน้ำกันก่อนเข้าสู่เขตเมือง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

4.1.1.4 เขตปกครองตนเองกว่างซี (Guangxi, China)

ด่านโหย่วอี้กวน สาธารณรัฐประชาชนจีนมีพื้นที่ติดต่อกับด่านหล่างเจิน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม โครงสร้างพื้นฐานหลัก ได้แก่ อาคารสำนักงาน จุดตรวจผ่านเข้า – ออก คนและสินค้า อาคารที่พัก ร้านอาหาร พื้นที่สำหรับจอดรถ โดยโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านน้ำกันสามารถแสดงได้ดังภาพ 56 และพื้นที่โดยรอบด่านโหย่วอี้กวนดังภาพ 57 ซึ่งด่านโหย่วอี้กวนตั้งอยู่ใกล้กับสำนักงาน Guangxi Pingxing Integrated Free Trade Zone

โครงสร้างพื้นฐานทางถนนสายหลักเป็นแบบลาดยาง 4 ช่องจราจรตลอดจนมีระบบสาธารณูปโภคไฟฟ้าตลอดเส้นทาง สภาพเส้นทางเป็นทางเรียบและโดยรวมเป็นเส้นทางตรง พบอาคารที่พักอาศัยในบางช่วงและตัวอาคารส่วนใหญ่ไม่ตั้งอยู่ชิดกับขอบถนนของเส้นทาง พื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่ทำการเกษตร และตัวอย่างสภาพเส้นทางของการขนส่งทางถนนจากด่านโหย่วอี้กวนเข้าสู่เมืองผิงเสียง สาธารณรัฐประชาชนจีนดังภาพ 58



ภาพ 56 ด่านโหย่วอี้กวน เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 57 พื้นที่บริเวณโดยรอบด่านโหย่วอี้กวน

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 58 สภาพเส้นทางการขนส่งทางถนนจากด่านโหย่วอี้กวนเข้าสู่เมืองผิงเซียง สาธารณรัฐประชาชนจีน

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

หากพิจารณาถึงมาตรฐานเส้นทางถนนได้มีการกำหนดความร่วมมือในการพัฒนา
เส้นทางการคมนาคมระหว่างประเทศ ซึ่งกรมทางหลวง (2559) ได้แสดงรายละเอียดของโครงการทางหลวง
อาเซียน เป็นโครงการที่กรมทางหลวงได้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศ ซึ่งจากผล
การประชุมรัฐมนตรีขนส่งของอาเซียน (ASEAN Transport Minister-ATM) ครั้งที่ 2 ที่จังหวัดเชียงใหม่เมื่อ
วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2540 ที่ได้เห็นชอบตามข้อเสนอของฝ่ายไทยว่าควรให้ความสำคัญมากขึ้นในการพัฒนา
และเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงของประเทศสมาชิกกระทรวงคมนาคมจึงได้มอบหมายให้ กรมทางหลวงจัดทำ
ร่างรายงานเพื่อใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง อาเซียนเสนอต่อที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งของ
อาเซียน (ATM) ครั้งที่ 3 ณ เมืองเซบู ประเทศฟิลิปปินส์ เมื่อเดือนกันยายน 2540 ซึ่งที่ประชุมมติเห็นชอบใน
หลักการของโครงการพัฒนาทางหลวงอาเซียน โดยมอบหมายให้ประเทศไทยเป็นผู้ประสานงานหลักในการ
ดำเนินงานโครงการนี้ การดำเนินงานของคณะผู้เชี่ยวชาญด้านทางหลวงอาเซียนใน ระหว่างปี 2541-2542
โดยผ่านการประชุม 4 ครั้ง ซึ่งจัดขึ้นที่ประเทศไทย เวียดนาม บรูไน และเวียดนาม ตามลำดับได้ผลสรุปของ
ข่ายในการดำเนินงานและร่วมมือพัฒนาโครงข่ายทางหลวงอาเซียนโดยในการประชุมรัฐมนตรีขนส่งอาเซียน
(ATM) ครั้งที่ 5 ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม เมื่อวันที่ 16 กันยายน 2542 ได้มีการลงนามบันทึกความ
เข้าใจในระดับรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาโครงการทางหลวงอาเซียน (Ministerial of Understanding on the
Development of ASEAN Highway Network Project-MU) โดยมาตรฐานทางหลวงอาเซียน ได้ กำหนดให้
ทางหลวงอาเซียนมี 4 มาตรฐาน ดังนี้

ตาราง 2 มาตรฐานขั้นต่ำสำหรับทางหลวงอาเซียน

ประเภทเส้นทาง		ขั้นพิเศษ (มีการควบคุม ทางเข้าออก)			ขั้น 1 (4 ช่องจราจร หรือมากกว่า)			ขั้น 2 (2 ช่องจราจร)			ขั้น 3 (2 ช่องจราจร)		
ลักษณะภูมิประเทศ		ทางราบ	ทางเนิน	ทางเขา	ทางราบ	ทางเนิน	ทางเขา	ทางราบ	ทางเนิน	ทางเขา	ทางราบ	ทางเนิน	ทางเขา
อัตราความเร็วที่ ใช้ออกแบบ (กม./ชม.)		100-120	80-100	60-80	80-110	60-80	50-70	80-100	60-80	40-60	60-80	50-70	40-60
ความกว้าง (ม.)	เขตทาง	(50-70) ((40-60))			(50-70) ((40-60))			(40-60) ((30-40))			30-40		
	ช่องจราจร	3.75			3.50			3.50			3.00 (3.25)		

ไหล่ ทาง	3.00		2.50	3.00		2.50	2.50		2.00	1.50(2)		1.0(1.5)
รัศมีโค้งราบ ต่ำสุด (ม.)	390	230	120	220	120	80	200	110	50	110	75	50
ประเภทผิวทาง	แอสฟัลท์/ คอนกรีต			แอสฟัลท์/คอนกรีต			แอสฟัลท์/คอนกรีต			ลาดยางสองชั้น		
ยกโค้งราบสูงสุด (%)	(7)	((6))		(8)	((6))		(10)	((6))		(10)	((6))	
ความลาดชัน สูงสุด(%)	4	5	6	4	5	6	6	7	8	6	7	8
ระยะช่องลอดใน แนวตั้งต่ำสุด (ม.)	4.50 (5.00)			4.50 (5.00)			4.50 (5.00)			4.50 (5.00)		
น้ำหนักบรรทุกที่ ใช้ออกแบบ	HS 20-44			HS 20-44			HS 20-44			HS 20-44		

หมายเหตุ

1. ความหมายของสัญลักษณ์ () = นอกเมือง (()) = ในเมือง
 2. [] = ค่าที่เหมาะสม แนะนำให้ใช้
 3. ความกว้างเขตทาง ความกว้างช่องจราจร ความกว้างไหล่ทาง และอัตราการยกโค้งราบสูงสุด ในกรณีที่ต้องผ่านพื้นที่เขตเมืองหรือเมืองหลวง สามารถที่จะใช้มาตรฐานออกแบบของแต่ละประเทศตัวเองได้ถ้าจำเป็น
- ที่มา: กรมทางหลวง (2559)

จากการสำรวจพื้นที่พบว่าเส้นทางจากดังแสดงใน ภาพ 1 เส้นทาง การสำรวจแผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย -สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน นั้นพบว่า ช่วงถนนในส่วนของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นถนนที่ได้มาตรฐานตามมาตรฐานทางหลวงอาเซียน และถนนในส่วนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามถนนส่วนใหญ่ตรงตามมาตรฐานทางหลวง มีบางช่วงของเส้นทางกำลังอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างพัฒนาเส้นทาง

4.1.2 การขนส่ง (Transportation)

4.1.2.1 ราชอาณาจักรไทย (Kingdom of Thailand)

ขนาดของช่องจราจรที่เข้าสู่ด่านมีขนาด 4 ช่องจราจรและเข้าสู่ตัวเมืองมีทั้งขนาด 2 และ 4 ช่องจราจร สามารถขั้บรถด้วยความเร็วได้ประมาณ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเนื่องจากสภาพเส้นทางที่สามารถสัญจรได้อย่างสะดวก ปริมาณรถที่สัญจรมีเป็นจำนวนมาก สามารถพบได้ทั้งรถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ รวมถึงรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล โดยมีสัดส่วนของปริมาณของรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด ตามด้วยปริมาณของรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ รถบรรทุกสินค้าขนาดกลาง รถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก และรถจักรยานยนต์ตามลำดับ

สภาพการขนส่งของรถบรรทุกสินค้ามีทั้งรถบรรทุกสินค้าที่เป็นตู้คอนเทนเนอร์ รถขนส่งสินค้าเกษตร และรถบรรทุกสินค้าทั่วไป โดยรถบรรทุกส่วนใหญ่มีการใช้ผ้าฝ้าย หรือแผ่นพลาสติกคลุมสินค้า เพื่อป้องกันความเสียหายของสินค้า รถบรรทุกส่วนใหญ่ใช้เส้นทางหลักของประเทศซึ่งเส้นทางหลักเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อเข้าสู่เมืองแต่ไม่ผ่านเข้าสู่ตัวเมืองหรือตัวจังหวัดโดยตรง ดังนั้นจึงส่งผลให้พบปริมาณรถบรรทุกภายในเขตเมืองค่อนข้างน้อย

ด้วยสภาพเส้นทางที่ดี ข้อกฎหมายของรัฐที่เอื้อในการขนส่งสินค้า การบริการจากภาครัฐ มาตรฐานการบริการขนส่งสินค้าของภาคเอกชน จึงส่งผลให้มีความปลอดภัยในการขนส่งสูงและอุปสรรคในการขนส่งน้อย ซึ่งสภาพการขนส่งโดยทั่วไปจากที่ได้กล่าวข้างต้นสามารถแสดงได้ดังภาพ 59 - ภาพ 61



ภาพ 59 สภาพถนน 4 ช่องจราจรในเส้นทางพิษณุโลก – อุตรดิตถ์

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 60 ตัวอย่างรถบรรทุกที่ขนส่งบนเส้นทางพิษณุโลก – อุตรดิตถ์

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 61 การขนส่งสินค้าจากลาวเข้าสู่ด่านภูตู

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

4.1.2.2 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (Lao PDR.)

แขวงไชยะบูลี

ขนาดของช่องจราจรที่ด้านพุดมีขนาด 2 ช่องจราจรและเข้าสู่ตัวเมืองมีทั้งขนาด 2 ช่องจราจร สามารถขั้รถด้วยความเร็วได้ประมาณ 60 - 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเนื่องจากสภาพเส้นทางขนาดเล็ก คดเคี้ยวในบางช่วงของเส้นทาง สามารถสัญจรได้อย่างสะดวก ปริมาณรถที่สัญจรไม่หนาแน่น สามารถพบได้ทั้งรถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ รวมถึงรถจักรยานยนต์และ โดยมีสัดส่วนของปริมาณของรถบรรทุกสินค้าขนาดกลางมากที่สุด ตามด้วยปริมาณของรถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก รถยนต์ส่วนบุคคล รถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ และรถจักรยานยนต์ตามลำดับ

สภาพการขนส่งของรถบรรทุกสินค้ามีทั้งรถบรรทุกสินค้าที่เป็นรถขนปูนซีเมนต์ (เนื่องจากการก่อสร้างเขื่อนที่ไชยะบูลี แสดงได้ดังภาพ 62) รถบรรทุกแบบตู้คอนเทนเนอร์ รถขนส่งสินค้าเกษตร และรถบรรทุกสินค้าทั่วไป โดยรถบรรทุกส่วนใหญ่มีการใช้ผ้ายาง หรือแผ่นพลาสติกคลุมสินค้าเพื่อป้องกันความเสียหายของสินค้า รถบรรทุกส่วนใหญ่ใช้เส้นทางหลักของประเทศซึ่งเส้นทางหลักเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อเข้าสู่เมืองและบางช่วงของเส้นทางเข้าสู่เขตเมืองโดยตรง ดังนั้นจึงส่งผลให้พบปริมาณรถบรรทุกภายในเขตเมืองบ้าง และตลอดเส้นทางพบชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้กับถนน บางอาคารตั้งอยู่ชิดของเส้นทางถนน

ด้านความปลอดภัยผู้สัญจรควรระวังความปลอดภัยที่อยู่รอบเส้นทาง เนื่องจากอาคารหรือที่พักตั้งอยู่ชิดขอบถนน และในบางช่วงเวลามีนักเรียน นักศึกษาเดินทางกลับที่พักด้วยการเดิน ปั่นจักรยาน และใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้

แขวงหลวงพระบาง

ขนาดของช่องจราจรที่เข้าสู่ด้านมีขนาด 2 ช่องจราจรและเข้าสู่ตัวเมืองมีทั้งขนาด 2 ช่องจราจร สามารถขั้รถด้วยความเร็วได้ประมาณ 60 - 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเนื่องจากสภาพเส้นทางขนาดเล็ก คดเคี้ยวในบางช่วงของเส้นทาง สามารถสัญจรได้อย่างสะดวก ปริมาณรถที่สัญจรไม่หนาแน่น สามารถพบได้ทั้งรถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ รวมถึงรถจักรยานยนต์และ โดยมีสัดส่วนของปริมาณของรถบรรทุกสินค้าขนาดกลางมากที่สุด ตามด้วยปริมาณของรถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก รถยนต์ส่วนบุคคล รถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ และรถจักรยานยนต์ตามลำดับ

สภาพการขนส่งของรถบรรทุกสินค้ามีทั้งรถบรรทุกสินค้าที่เป็น รถขนส่งสินค้าเกษตร และรถบรรทุกสินค้าทั่วไป โดยรถบรรทุกส่วนใหญ่มีการใช้ผ้ายาง หรือแผ่นพลาสติกคลุมสินค้าเพื่อป้องกันความเสียหายของสินค้า รถบรรทุกส่วนใหญ่ใช้เส้นทางหลักของประเทศและไม่สามารถเข้าสู่เขตหลวงพระบางได้โดยตรงเมืองโดยตรง ดังนั้นจึงส่งผลให้ไม่พบปริมาณรถบรรทุกภายในเขตเมือง

แขวงหัวพัน

ขนาดของช่องจราจรที่เข้าสู่ด่านน้ำโสมและเมืองมีขนาด 2 ช่องจราจร สามารถขับรถด้วยความเร็วได้ประมาณ 40 - 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเนื่องจากสภาพเส้นทางและสภาพภูมิประเทศที่เป็นเขา ปริมาณรถที่สัญจรมีจำนวนน้อย สามารถพบได้ทั้งรถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ รวมถึงรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล โดยมีสัดส่วนของปริมาณของรถจักรยานยนต์มากที่สุด ตามด้วยปริมาณของรถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก รถบรรทุกสินค้าขนาดกลาง และรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ตามลำดับ

โดยรถบรรทุกส่วนใหญ่มีการใช้ผ้ายาง หรือแผ่นพลาสติกคลุมสินค้าเพื่อป้องกันความเสียหายของสินค้า รถบรรทุกส่วนใหญ่ใช้เส้นทางหลักซึ่งเส้นทางหลักเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อเข้าสู่เมืองและบางช่วงของเส้นทางเข้าสู่เขตเมืองโดยตรง ดังนั้นจึงส่งผลให้พบปริมาณรถบรรทุกภายในเขตเมืองบ้าง และตลอดเส้นทางพบชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้กับถนน บางอาคารตั้งอยู่ติดของเส้นทางถนน

ด้านความปลอดภัยผู้สัญจรควรระวังความปลอดภัยที่อยู่รอบเส้นทาง เนื่องจากอาคารหรือที่พักตั้งอยู่ติดขอบถนน และในบางช่วงเวลามีนักเรียน นักศึกษาเดินทางกลับที่พักด้วยการเดิน ปั่นจักรยาน และใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้

แขวงเชียงขวาง

ขนาดของช่องจราจรที่เข้าสู่ด่านน้ำกันและเมืองมีขนาด 2 ช่องจราจร สามารถขับรถด้วยความเร็วได้ประมาณ 40 - 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเนื่องจากสภาพเส้นทางและสภาพภูมิประเทศที่เป็นเขา ปริมาณรถที่สัญจรมีจำนวนน้อย สามารถพบได้ทั้งรถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ รวมถึงรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล โดยมีสัดส่วนของปริมาณของรถจักรยานยนต์มากที่สุด ตามด้วยปริมาณของรถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก รถบรรทุกสินค้าขนาดกลาง และรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ตามลำดับ

โดยรถบรรทุกส่วนใหญ่มีการใช้ผ้ายาง หรือแผ่นพลาสติกคลุมสินค้าเพื่อป้องกันความเสียหายของสินค้า รถบรรทุกส่วนใหญ่ใช้เส้นทางหลักซึ่งเส้นทางหลักเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อเข้าสู่เมืองและบางช่วงของเส้นทางเข้าสู่เขตเมืองโดยตรง ดังนั้นจึงส่งผลให้พบปริมาณรถบรรทุกภายในเขตเมืองบ้าง และตลอดเส้นทางพบชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้กับถนน บางอาคารตั้งอยู่ติดของเส้นทางถนน

ด้านความปลอดภัยผู้สัญจรควรระวังความปลอดภัยที่อยู่รอบเส้นทาง เนื่องจากอาคารหรือที่พักตั้งอยู่ติดขอบถนน และในบางช่วงเวลามีนักเรียน นักศึกษาเดินทางกลับที่พักด้วยการเดิน ปั่นจักรยาน และใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้

ซึ่งสภาพการขนส่งโดยทั่วไปจากแขวงที่ได้กล่าวข้างต้นสามารถแสดงได้ดังภาพ 62 - ภาพ 65



ภาพ 62 รถบรรทุกซีเมนต์จากประเทศไทยไปยังเขื่อนไซยะบูลี

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 63 รถบรรทุกสินค้า

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 64 รถโดยสารระหว่างประเทศ เลย – หลวงพระบาง

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 65 การขนส่งรถบรรทุกขนาดเล็กในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

4.1.2.3 สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (Vietnam)

ขนาดของช่องจราจรจากสู่ด่านนาแมวและด่านน้ำกันเข้าสู่เมืองมีขนาด 2 ช่องจราจร สามารถขับรถด้วยความเร็วได้ประมาณ 40 - 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเนื่องจากสภาพเส้นทางขนาดเล็กผ่านภูมิประเทศที่เป็นหุบเขาที่ ปริมาณรถที่สัญจรมีเป็นจำนวนน้อย สามารถพบได้ทั้งรถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ รวมถึงรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล โดยมีสัดส่วนของปริมาณของรถบรรทุกสินค้าขนาดกลางมากที่สุด ตามด้วยปริมาณของรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ รถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก รถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคลตามลำดับ

สภาพการขนส่งของรถบรรทุกสินค้ามีทั้งรถบรรทุกสินค้าที่เป็น รถบรรทุกสินค้าทั่วไป โดยรถบรรทุกส่วนใหญ่มีการใช้ฝ้ายาง หรือแผ่นพลาสติกคลุมสินค้าเพื่อป้องกันความเสียหายของสินค้า รถบรรทุกส่วนใหญ่ใช้เส้นทางหลักซึ่งเส้นทางหลักเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อเข้าสู่เมืองและบางช่วงของเส้นทางเข้าสู่เขตเมืองโดยตรง ดังนั้นจึงส่งผลให้พบปริมาณรถบรรทุกภายในเขตเมืองบ้าง และตลอดเส้นทางพบชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้กับถนน บางอาคารตั้งอยู่ชิดของเส้นทางถนน ด้านความปลอดภัยผู้สัญจรควรระวังความปลอดภัยที่อยู่รอบเส้นทาง เนื่องจากอาคาร หรือที่พักตั้งอยู่ชิดขอบถนน ซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้

ส่วนขนาดของช่องจราจรจากในเขตสู่เมืองมีขนาด 4 ช่องจราจร สามารถขับรถด้วยความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเนื่องจากสภาพเส้นทางขนาดใหญ่ผ่านเส้นทางราบ ปริมาณรถที่สัญจรมีเป็นจำนวนมาก สามารถพบได้ทั้งรถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ รวมถึงรถจักรยานยนต์และรถยนต์ส่วนบุคคล โดยมีสัดส่วนของปริมาณของรถยนต์ส่วนบุคคลมากที่สุด ตามด้วยปริมาณของรถบรรทุกสินค้าขนาดกลาง รถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ รถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก และรถจักรยานยนต์ตามลำดับ

สภาพการขนส่งของรถบรรทุกสินค้ามีทั้งรถบรรทุกสินค้าที่เป็น รถบรรทุกสินค้าทั่วไป โดยรถบรรทุกส่วนใหญ่มีการใช้ฝ้ายาง หรือแผ่นพลาสติกคลุมสินค้าเพื่อป้องกันความเสียหายของสินค้า รถบรรทุกส่วนใหญ่ใช้เส้นทางหลักซึ่งเส้นทางหลักเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อเข้าสู่เมืองและบางช่วงของเส้นทางเข้าสู่เขตเมืองโดยตรง ดังนั้นจึงส่งผลให้พบปริมาณรถบรรทุกภายในเขตเมืองบ้าง และตลอดเส้นทางพบชุมชนที่ตั้งอยู่ใกล้กับถนน

จากที่ได้กล่าวข้างต้นได้แสดงตัวอย่างการขนส่งดังภาพ 66 สภาพการขนส่งทางบกจากด่านเข้าสู่เขตเมือง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และภาพ 67 สภาพการขนส่งทางบกในเส้นทางเข้าสู่ด่านล่างจีน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม



ภาพ 66 สภาพการขนส่งทางบกจากด่านเข้าสู่เขตเมือง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 67 สภาพการขนส่งทางบกในเส้นทางเข้าสู่ด่านหล่างเจิน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
ที่มา: คณะวิจัย (2558)

4.1.2.4 เขตปกครองตนเองกว่างซี (Guangxi, China)

ขนาดของช่องจราจรจากด่านโหย่วอี้กวนเข้าสู่เขตสู่เมืองมีขนาด 4 ช่องจราจร สามารถ
ขับเคลื่อนด้วยความเร็วได้ประมาณ 80 - 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเนื่องจากสภาพเส้นทางขนาดใหญ่ผ่านเส้นทาง
ราบ ปริมาณรถที่สัญจรมีเป็นจำนวนมาก สามารถพบได้ทั้งรถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาด
ใหญ่ รวมถึงรถจักรยานยนต์และ โดยมีสัดส่วนของปริมาณของรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่มากที่สุด ตามด้วย
ปริมาณของรถบรรทุกสินค้าขนาดกลาง รถยนต์ส่วนบุคคล รถบรรทุกสินค้าขนาดเล็ก ตามลำดับและส่วนใหญ่
พบในเขตเมืองรถจักรยานยนต์

สภาพการขนส่งของรถบรรทุกสินค้ามีทั้งรถบรรทุกสินค้าที่เป็นรถบรรทุกแบบคอนเทน
เนอร์ รถบรรทุกสินค้าทั่วไป โดยรถบรรทุกส่วนใหญ่มีการใช้ผ้าฝ้าย หรือแผ่นพลาสติกคลุมสินค้าเพื่อป้องกัน
ความเสียหายของสินค้า รถบรรทุกส่วนใหญ่ใช้เส้นทางหลักของประเทศซึ่งเส้นทางหลักเป็นเส้นทางที่เชื่อมต่อ
เข้าสู่เมืองแต่ไม่ผ่านเข้าสู่ตัวเมืองหรือตัวจังหวัดโดยตรง ดังนั้นจึงส่งผลให้พบปริมาณรถบรรทุกภายในเขตเมือง
ค่อนข้างน้อย

ด้วยสภาพเส้นทางที่ดี ข้อกำหนดของรัฐที่เอื้อในการขนส่งสินค้า การบริการจาก
ภาครัฐ มาตรฐานการบริการขนส่งสินค้าของภาคเอกชน จึงส่งผลให้มีความปลอดภัยในการขนส่งสูงและ
อุปสรรคในการขนส่งน้อย จากที่ได้กล่าวข้างต้นได้แสดงตัวอย่างการขนส่งดังภาพ 68 - ภาพ 69



ภาพ 68 สภาพการขนส่งทางบกเขตปกครองตนเองกว่างซี

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 69 สภาพการขนส่งทางบกเขตปกครองตนเองกว่างซี

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

4.1.3 คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution)

ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานประการที่ 3 คือ คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า ในที่นี้จะกล่าวถึง คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution) ที่อยู่ติดกับด่าน ซึ่งจากการสำรวจพบว่ามี 2 ด่านที่พบคือ ด่านภูตู๋ (ไทย) และด่านโหย่วอี้กวน เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีรายละเอียด ดังนี้

4.1.3.1 ราชอาณาจักรไทย (Kingdom of Thailand)

ไม่พบคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าใกล้บริเวณด่าน แต่มีอาคารที่สามารถพักสินค้าได้ โดยตั้งอยู่บริเวณด่านภูตู๋ โดยลักษณะอาคารแสดงได้ดังภาพ 70



ภาพ 70 อาคารที่พักสินค้าบริเวณด่านภูตู๋

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

4.1.3.2 เขตปกครองตนเองกว่างซี (Guangxi, China)

ในเขตปกครองตนเองกว่างซีมีคลังสินค้าทัณฑ์บน (Free – zone) ทั้งหมด 4 แห่ง ได้แก่ Qinzhou Bonded Port Area, Pingxiang Comprehensive Bonded Zone, Beihai Export Processing Zone, Nanning Bonded Logistics Center โดยตั้งอยู่ทั้งในแถบเขตชายแดนชายทะเลและใจกลางของเขตปกครองกว่างซี โดยถือว่าเป็นเครือข่ายของเขตสินค้าทัณฑ์บนของเขตปกครองกว่างซี ซึ่งมีฟังก์ชันได้แก่ สินค้า

และอุปกรณ์การขนส่งสามารถเข้าออกเขตทัณฑ์บนได้ สินค้านำเข้าสามารถเก็บรักษาในเขตทัณฑ์บนโดยไม่ต้องเสียภาษี วัตถุดิบที่นำเข้าจากต่างประเทศโดยไปใช้ในการแปรรูปในเขตทัณฑ์บนและไม่ต้องเสียภาษี นโยบายที่ปฏิบัติในเขตสินค้าทัณฑ์บน สินค้านำเข้าที่เข้ามาในเขตทัณฑ์บนไม่ต้องเสียภาษี ออกจากเขตทัณฑ์บนเข้าในประเทศถึงเสียภาษี สินค้าส่งออกเข้าไปในเขตทัณฑ์บนสามารถคืนภาษี วิสาหกิจที่เข้าไปดำเนินธุรกิจ ในเขตทัณฑ์บนทางรัฐบาลไม่ได้มีข้อกำหนดไม่ว่าจะเป็นรัฐวิสาหกิจ วิสาหกิจต่างชาติดลงทุนหรือวิสาหกิจ เอกชนก็สามารถเข้าไปได้

บริเวณเขตด่านโหย่วยี่กวนมีคลังสินค้าทัณฑ์บน คือ Guangxi Pingxing Integrated Free Trade Zone ที่มีพื้นที่รวม 8.5 ตารางกิโลเมตร ในส่วนแรกมีพื้นที่ประมาณ 1.2 ตารางกิโลเมตร, ส่วนที่ 2 มีพื้นที่ประมาณ 3 ตารางกิโลเมตร และส่วนที่ 3 มีพื้นที่ประมาณ 4.3 ตารางกิโลเมตร โดยแสดงได้ดังภาพ 71 - ภาพ 75 อีกทั้งบริเวณใกล้เคียงยังมีบริษัทของภาคเอกชนที่มีพื้นที่จอดรถ เปลี่ยนถ่ายสินค้า เก็บสินค้า รวมถึงมีการพักสินค้า บริษัทวันทง พื้นที่กว้าง 4 แสนตารางกิโลเมตร เพื่อรองรับตลาดจากประเทศอาเซียน รถบรรทุกขนาดใหญ่มาจากทั่วประเทศจีนเข้ามาในเขตพื้นที่นี้ จำนวน 400 คันต่อวัน แสดงภาพพื้นที่ โดยรอบได้ดังภาพ 76 - ภาพ 77

ส่วนเขตคลังสินค้าที่ศูนย์โลจิสติกส์สินค้าทัณฑ์บนที่อยู่ในนครหนานหนิง คือ Nanning Bonded Logistics Center มีคลังสินค้าทั้งหมด 3 หลัง พื้นที่กว้างทั้งหมด 30,000 ตารางเมตร ซึ่งมี 28,000 ตารางเมตร เป็นของคลังสินค้าทัณฑ์บน พื้นที่ที่เหลือเอามาใช้การตรวจสอบสินค้า สามารถแสดงได้ดังภาพ 78



ภาพ 71 Guangxi Pingxing Integrated Free Trade Zone

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 72 อาคารสำนักงาน Guangxi Pingxing Integrated Free Trade Zone

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 73 จุดผ่านรถบรรทุกสินค้าบริเวณ Guangxi Pingxing Integrated Free Trade Zone

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 74 พื้นที่บริเวณอาคารคลังสินค้าบริเวณ Guangxi Pingxing Integrated Free Trade Zone
ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 75 รถเพื่อส่งออกไปยังสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 76 บริเวณทางเข้า Wantong Logistics Park

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 77 พื้นที่จอดรถขนสินค้าที่ Wantong Logistics Park ใกล้ด่านผิงเสียง

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 78 Nanning Bonded Logistics Center

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

4.1.4 สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)

ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานประการที่ 4 คือ สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) ในที่นี้จะกล่าวถึง สิ่งอำนวยความสะดวกทั่วไปที่สร้างขึ้นเพื่อสนับสนุนระหว่างการเดินทางการขนส่ง ดังนี้

4.1.4.1 ราชอาณาจักรไทย (Kingdom of Thailand)

สิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นสถานบริการน้ำมันตลอดเส้นทางทั้งจุดที่อยู่ใกล้ตัวจังหวัด ชุมชน และระหว่างทางการขนส่ง ซึ่งยังไม่มีจุดพักรถขนาดใหญ่ โดยส่วนใหญ่ผู้ขนส่งสินค้าหรือผู้เดินทางมักใช้ สถานบริการน้ำมันเป็นจุดพักรถ สถานบริการน้ำมันมีบริการอื่นๆ ที่นอกเหนือไปจากการขายน้ำมันเชื้อเพลิง สำเร็จรูป เช่น

- ห้องน้ำ
- ร้านอาหาร
- ร้านสะดวกซื้อ ร้านค้าของฝากประจำจังหวัด
- บริการซ่อมรถ
- บริการเงินสดจากตู้เอทีเอ็ม (ATM)
- สวนเพื่อพักผ่อน

ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน (Facilities of Road) มีการติดตั้งในจุดที่สำคัญ อย่างเหมาะสมโดยตลอดเส้นทาง เช่น

- ไฟสัญญาณจราจรบริเวณที่เป็นแยก
- ระบบไฟส่องสว่าง
- แผงกั้นถนน
- จุดพักรถบริเวณข้างทาง
- ป้ายบอกเส้นทางและระยะทาง
- จุดตรวจ

สิ่งอำนวยความสะดวกภายในจุดผ่านแดนถาวรภูตูหรือ ด่านภูตู (Facilities of Border)

เช่น

- ระบบสาธารณูปโภค เช่นไฟฟ้า ประปา
- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ระบบรักษาความปลอดภัย
- จุดพักสำหรับผู้ผ่านเข้า – ออก หรือรอดำเนินการทางพิธีการบริเวณด่าน
ภูตู



ภาพ 79 ตัวอย่างระบบรักษาความปลอดภัยบริเวณด่านภูตู

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 80 ที่พักสำหรับผู้ผ่านเข้า – ออก หรือรอดำเนินการทางพิธีการบริเวณด่านภูตู

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

4.1.4.2 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (Lao PDR.)

สิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นสถานีบริการน้ำมันมีเป็นบางช่วงของเส้นทาง โดยส่วนใหญ่ สถานีบริการน้ำมันตั้งอยู่ใกล้แหล่งชุมชน และระหว่างทางการขนส่ง และซึ่งยังไม่มีจุดพักรถขนาดใหญ่ โดยส่วนใหญ่ผู้ขนส่งสินค้าหรือผู้เดินทางมักใช้บริการจากร้านอาหารบริเวณริมทางเป็นจุดพักรับประทานอาหาร และพักผ่อนระหว่างการเดินทาง จากภาพ 81 แสดงถึงบริเวณจุดพักรถ ณ แขวงไชยะบูลี ความสำคัญของจุดพักรถนี้นอกจากจะเป็นจุดพักรถทั่วไปแล้ว ยังเป็นจุดพักรถโดยสารระหว่างประเทศเลย – หลวงพระบาง โดยท่ารถสายดังกล่าวอยู่ที่จังหวัดเลยและแขวงหลวงพระบาง ซึ่งท่ารถที่แขวงหลวงพระบางแสดงได้ดังภาพ 82 และตัวอย่างสถานีบริการน้ำมันแสดงได้ดังภาพ 83

ส่วนสถานีบริการน้ำมันมีบริการอื่นๆ ที่นอกเหนือไปจากการขายน้ำมันเชื้อเพลิง สำเร็จรูป เช่น

- ห้องน้ำ
- ร้านสะดวกซื้อ

ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน (Facilities of Road) มีการติดตั้งในจุดที่สำคัญ โดยตลอดเส้นทาง เช่น

- ไฟสัญญาณจราจรบริเวณที่เป็นแยก
- ระบบไฟส่องสว่าง
- แผงกั้นไหล่ทาง
- หลักกิโลเมตร
- ป้ายจราจร เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว เขตเมือง เขตสถานศึกษา เป็นต้น

สิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่าน (Facilities of Border) ได้แก่ ด่านพู่ดู่ ด่านน้ำกัน ด่านน้ำโสร้อย เช่น

- ระบบสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา
- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ระบบรักษาความปลอดภัย

- จุดพักสำหรับผู้ผ่านเข้า – ออก หรือรอดำเนินการทางพิธีการบริเวณด่าน



ภาพ 81 บริเวณจุดพักรถ ณ แขวงไชยะบูลี

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 82 ท่ารถโดยสารระหว่างประเทศ เลย์ - หลวงพระบาง

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 83 สถานีบริการน้ำมัน ณ แขวงไชยะบูลี

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

4.1.4.3 สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (Vietnam)

สิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นสถานีบริการน้ำมันมีเป็นบางช่วงของเส้นทาง โดยส่วนใหญ่ สถานีบริการน้ำมันตั้งอยู่ใกล้แหล่งชุมชน และระหว่างทางการขนส่ง และซึ่งยังไม่มีจุดพักรถขนาดใหญ่ ระหว่างทางจากด่านเข้าสู่เมืองเนื่องจากสภาพภูมิประเทศเป็นภูเขา แต่เมื่อเข้าสู่เมืองสามารถพบสถานีบริการน้ำมัน ร้านค้าและชุมชน โดยส่วนใหญ่ผู้ขนส่งสินค้าหรือผู้เดินทางมักใช้บริการจากร้านอาหารบริเวณริมทางเป็นจุดพักรับประทานอาหารและพักผ่อนระหว่างการเดินทาง ตัวอย่างสถานีบริการน้ำมัน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามแสดงได้ดังภาพ 84 ส่วนสถานีบริการน้ำมันมีบริการอื่นๆ ที่นอกเหนือไปจากการขายน้ำมันเชื้อเพลิง สำเร็จรูป เช่น

- ห้องน้ำ
- ร้านสะดวกซื้อ

ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน (Facilities of Road) มีการติดตั้งในจุดที่สำคัญ โดยตลอดเส้นทาง เช่น

- ไฟสัญญาณจราจรบริเวณที่เป็นแยก
- ระบบไฟส่องสว่าง (เขตเมือง)
- แผงกั้นไหล่ทาง (เขตเมือง)
- ป้ายจราจร เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว เขตเมือง เป็นต้น

สิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่าน (Facilities of Border) ได้แก่ ด่านนาแมว ด่านน้ำกันด่านล่างเซิน โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่าน เช่น

- ระบบสาธารณูปโภค เช่นไฟฟ้า ประปา
- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ระบบรักษาความปลอดภัย
- จุดพักสำหรับผู้ผ่านเข้า – ออก หรือรอดำเนินการทางพิธีการบริเวณด่าน
- บริการรถไฟฟ้าเพื่อขนย้ายสัมภาระและผู้โดยสารจากจุดจอดรถไปยังด่านล่างเซิน (เฉพาะด่านล่างเซิน) ดังแสดงในภาพ 85และภาพ 86



ภาพ 84 ตัวอย่างสถานีบริการน้ำมัน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 85 จุดเปลี่ยนถ่ายผู้โดยสารและอาคารที่พักก่อนเข้าสู่ด่านหล่างเซ็น

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 86 จุดเปลี่ยนถ่ายคนก่อนเข้าสู่ด่านหล่างเซ็น

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

4.1.4.4 เขตปกครองตนเองกว่างซี (Guangxi, China)

สิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นสถานบริการน้ำมันมีเป็นบางช่วงของเส้นทาง มีจุดพักรถขนาดใหญ่ และเมื่อเข้าสู่เมืองสามารถพบสถานบริการน้ำมัน ร้านค้าและชุมชน โดยส่วนใหญ่ผู้ขนส่งสินค้าหรือผู้เดินทางมักใช้บริการจากร้านอาหารบริเวณริมทางรวมถึงจุดพักรถ โดยตัวอย่างจุดพักรถแสดงได้ดังภาพ 87 ภาพ 88 และภาพ 89ร้านอาหารและสถานบริการน้ำมันมีบริการอื่นๆ ที่นอกเหนือไปจากการขายน้ำมันเชื้อเพลิงสำเร็จรูป เช่น

- ห้องน้ำ
- ร้านอาหาร ร้านสะดวกซื้อ

ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน (Facilities of Road) มีการติดตั้งในจุดที่สำคัญโดยตลอดเส้นทาง เช่น

- ไฟสัญญาณจราจรบริเวณที่เป็นแยก
- ระบบไฟส่องสว่าง
- แผงกั้นไหล่ทาง
- ป้ายจราจร เช่น ป้ายจำกัดความเร็ว เขตเมือง เป็นต้น

สิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่าน (Facilities of Border) ได้แก่ ด่านโหย่วอี้กวน โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่าน เช่น

- ระบบสาธารณูปโภค เช่นไฟฟ้า ประปา
- ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
- ระบบรักษาความปลอดภัย
- จุดพักสำหรับผู้ที่ผ่านมาเข้า – ออก หรือรอดำเนินการทางพิธีการบริเวณด่าน



ภาพ 87 บริเวณจุดพักรถ

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 88 ห้องน้ำและร้านสะดวกซื้อบริเวณจุดพักรถ

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 89 สถานีบริการน้ำมันในจุดพักรถและบริเวณในเขตเมือง

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 90 ตัวอย่างป้ายจราจร สาธารณรัฐประชาชนจีน

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

4.1.5 การจัดหา (Sourcing)

ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานประการที่ 5 คือ การจัดหา (Sourcing) ในที่นี้จะกล่าวถึงสินค้าที่นำเข้าและส่งออกผ่านด่านแต่ละตามเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

4.1.5.1 ราชอาณาจักรไทย (Kingdom of Thailand)

หากพิจารณาจังหวัดอุดรดิตถ์ ถือได้ว่ามีช่องทางด้านการค้ากับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีอาณาเขตติดต่อกับแขวงไชยะบูลี โดยมีสินค้าส่งออกที่จุดผ่านแดนถาวรภูตู ได้แก่ ปูนซีเมนต์ เมล็ดพันธุ์ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ถั่วลันเตา สินค้าส่งออกที่ช่องทางต่าง ช่องบ่อเปี้ย และช่องทางพรวัว ได้แก่ เมล็ดพันธุ์ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ เคมีภัณฑ์ ปุ๋ย ส่วนสินค้าอุปโภคบริโภคส่วนใหญ่ส่งออกทางด่านบ้านนากระเซิง อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย

ส่วนสินค้านำเข้า ส่วนใหญ่เป็นข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ เนื่องจากผู้ประกอบการและเกษตรกรข้าวโพดเลี้ยงสัตว์บางรายได้นำเมล็ดพันธุ์ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ส่งออกเพื่อให้เกษตรกรชาวลาวเพาะปลูกจากนั้นนำเข้าผลผลิตข้าวโพดเลี้ยงสัตว์กลับเข้ามายังประเทศไทย นอกจากนี้ยังมีสินค้านำเข้าอื่นๆ เช่น สมุนไพร พืชผักท้องถิ่น เครื่องจักรสาน แต่มีปริมาณไม่มาก

จากข้อมูลสำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุดรดิตถ์ได้รายงานสถานการณ์การค้าไทย - ลาว ผ่านด่านจังหวัดอุดรดิตถ์ - แขวงไชยะบูลี สปป.ลาว ประจำปีเดือนกุมภาพันธ์ 2558 สามารถแสดงข้อมูลพื้นที่จุดขายแดนที่ทำการค้าขาย และติดต่อแลกเปลี่ยนสินค้า ด้านจังหวัดอุดรดิตถ์ได้ตั้งตาราง 3 และภาวะการค้าชายแดน ไทย - สปป.ลาว ผ่านด่านจังหวัดอุดรดิตถ์ - แขวงไชยะบูลี ดังตาราง 4

ตาราง 3 จุดขายแดนที่ทำการค้าขาย และติดต่อแลกเปลี่ยนสินค้า ด้านจังหวัดอุดรดิตถ์

พื้นที่ฝั่งประเทศไทย	พื้นที่ฝั่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
ด่านถาวรภูตู ต.ม่วงเจ็ดต้น อ.บ้านโคก (19 พ.ค. 56)	ด่านสากลพุดู เมืองปากลาย (8 ก.พ. 58)
จุดผ่อนปรนช่องทางต่าง ต.บ้านโคก อ.บ้านโคก	ด่านขอนแก่น เมืองบ่อแต่น
จุดค้าขายประเพณีช่องมหาธาตุ ต.บ่อเปี้ย อ.บ้านโคก	ด่านบ้านใหม่ เมืองทุ่งมีไซ
จุดค้าขายประเพณีช่องทางพรวัว ต.ห้วยมุ่น อ.น้ำปาด	ด่านหนองประจักษ์ เมืองบ่อแต่น

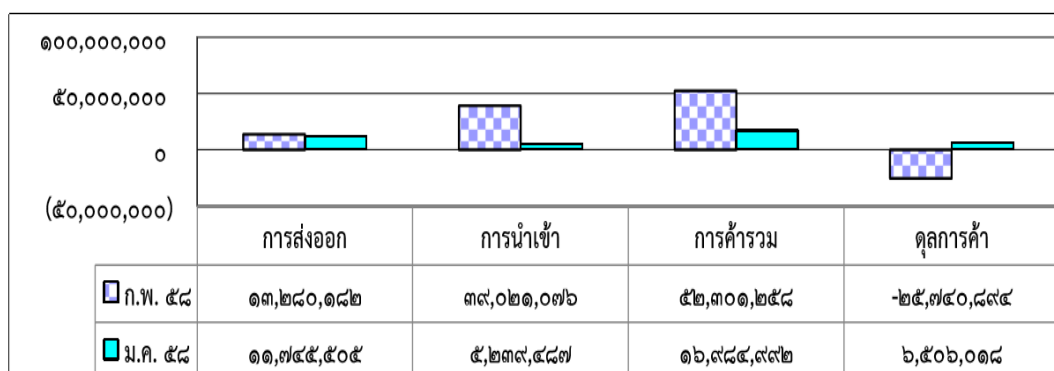
ที่มา: สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุดรดิตถ์ (2558)

ตาราง 4 ภาวะการค้าชายแดน ไทย - สปป.ลาว ผ่านด่านจังหวัดอุตรดิตถ์ - แขวงไชยบุรี

รายการ	มูลค่า (บาท)			
	มูลค่าการส่งออก	มูลค่าการนำเข้า	มูลค่าการค้ารวม	มูลค่าดุลการค้า
มกราคม 2558	11,745,505	5,239,487	16,984,992	6,506,018
กุมภาพันธ์ 2558	13,280,182	19,021,076	52,301,258	-25,740,894
กุมภาพันธ์ 2557	31,309,251	756,976	12,066,227	30,552,275
เปรียบเทียบเดือน ก่อน (%)	13.07	644.75	207.93	-495.65
เปรียบเทียบปีก่อน (%)	-57.58	5,055.86	63.10	-184.25

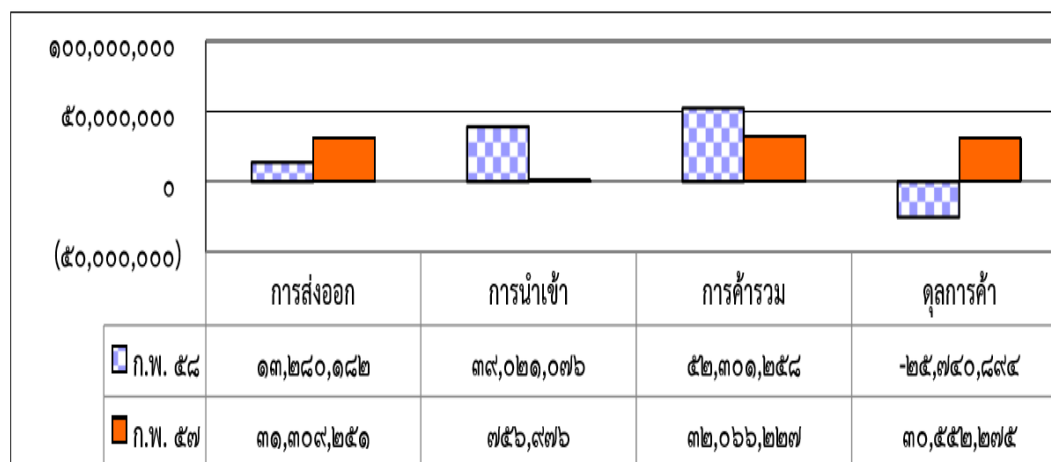
ที่มา: สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์ (2558) อ้างถึง ด้านศุลกากรทุ่งช้าง, ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดน่าน, ด่านมหาราช อำเภอบ้านโคกข ตชด.314 ด่านห้วยต่า อำเภอบ้านโคก : 317 และด่านห้วยพร้าว อำเภอน้ำปาด : ตชด.316

สถานการณ์การค้ากับแขวงไชยบุรี สปป.ลาว การค้าชายแดน ภาวะการค้าระหว่างจังหวัดอุตรดิตถ์ กับแขวงไชยบุรี สปป.ลาว ประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2558 มีมูลค่าการค้ารวม 52,301,258 บาท มูลค่าการส่งออก 13,280,182 บาท มูลค่าการนำเข้า 39,021,076 บาท และไทยขาดดุลการค้า 25,740,894 บาท เมื่อเทียบกับเดือนมกราคม 2558 มีมูลค่าการค้ารวมเพิ่มขึ้น 35,316,266 บาท หรือคิดเป็นร้อยละ 207.93



ภาพ 91 กราฟเปรียบเทียบเดือนกุมภาพันธ์ 2558 กับมกราคม 2558

ที่มา: สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุตรดิตถ์ (2558)



ภาพ 92 กราฟเปรียบเทียบเดือนกุมภาพันธ์ 2558 กับ กุมภาพันธ์ 2557

ที่มา: สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุดรดิตถ์ (2558)

มูลค่าการส่งออกและสินค้าส่งออกที่สำคัญ เดือนกุมภาพันธ์ 2558 มีมูลค่าการส่งออก
รวมทั้งสิ้น 13,280,182 บาท เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 1,534,677 บาท หรือร้อยละ 13.07 และเมื่อเทียบกับ
ช่วงเวลาเดียวกันกับปีก่อน มีมูลค่าการส่งออกลดลง 18,029,069 บาท หรือ ร้อยละ 57.58 สินค้าส่งออกที่
สำคัญ ได้แก่ ปูนซีเมนต์ น้ำมันปิโตรเลียม ถั่วลยง สินค้าอุปโภคบริโภค รถยนต์ ไข่ไก่สด น้ำอัดลม ตรา
ซ่ง อาหารสด แห้ง น้ำผลไม้ เป็นต้น

ตาราง 5 มูลค่าการส่งออกและสินค้าส่งออกที่สำคัญ ณ จังหวัดอุดรดิตถ์

หน่วย: บาท

ลำดับ	ชนิดสินค้า	กุมภาพันธ์ 2558	มกราคม 2558	เปลี่ยนแปลง +/-
1	ปูนซีเมนต์	5,785,409	5,591,940	193,469
2	น้ำมันปิโตรเลียม	2,353,513	1,712,850	640,663
3	ถั่วลยง	869,795	647,690	222,105
4	สินค้าอุปโภค บริโภค	601,400	547,600	53,800
5	รถยนต์	340,000	-	340,000
6	ไข่ไก่สด	318,500	100,500	218,000
7	น้ำอัดลม	317,250	-	317,250
8	ตราซ่ง	290,000	-	290,000
9	อาหารสด แห้ง	236,500	215,000	21,500

ลำดับ	ชนิดสินค้า	กุมภาพันธ์ 2558	มกราคม 2558	เปลี่ยนแปลง +/-
10	น้ำผลไม้	222,000	164,000	58,000
11	สินค้าอื่นๆ / เบ็ดเตล็ด	1,945,815	2,765,925	820,110
รวมทั้งหมด		13,280,182	11,745,505	1,534,677

หมายเหตุ: ปริมาณการส่งออกเดือนกุมภาพันธ์ 2558 เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากเดือนมกราคมที่ผ่านมา เนื่องจาก
ความต้องการใช้สินค้าเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานชลประทานที่สำคัญของ สปป.ลาว เพิ่มขึ้น อาทิ
เช่น ปูนซีเมนต์ น้ำมันปิโตรเลียม เถ้าลอย

ที่มา: สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุดรดิตถ์ (2558)

มูลค่าการนำเข้าและสินค้านำเข้าที่สำคัญ เดือนกุมภาพันธ์ 2558 มีมูลค่าการนำเข้า
รวมทั้งสิ้น 39,239,487 บาท เพิ่มขึ้นจากเดือนก่อน 33,781,589 บาท หรือร้อยละ 644.75 และเมื่อเทียบกับ
ช่วงเวลาเดียวกันกับปีก่อน มีมูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้น 38,264,100 บาท หรือร้อยละ 5,054.86 สินค้าที่
นำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง ลูกเดือย เศษเหล็ก สมุนไพร ถ่านไม้ กระจาดดำ
เศษกระดาษ สินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องจักรสาน เป็นต้น

ตาราง 6 มูลค่าการส่งออกและสินค้านำเข้าที่สำคัญ ณ จังหวัดอุดรดิตถ์

หน่วย: บาท

ลำดับ	ชนิดสินค้า	กุมภาพันธ์ 2558	มกราคม 2558	เปลี่ยนแปลง +/-
1	ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	35,735,543	91,663	35,643,880
2	มันสำปะหลัง	2,037,872	3,409,610	-1,371,738
3	ลูกเดือย	691,421	1,365,774	-674,353
4	เศษเหล็ก	189,000	130,000	59,000
5	สมุนไพร	102,740	70,000	32,740
6	ถ่านไม้	98,500	37,500	61,000
7	กระจาดดำ	81,600	-	81,600
8	เศษกระดาษ	38,000	7,500	30,500
9	สินค้าอุปโภคบริโภค	13,800	11,500	2,300
10	เครื่องจักรสาน	12,000	7,600	4,400

ลำดับ	ชนิดสินค้า	กุมภาพันธ์ 2558	มกราคม 2558	เปลี่ยนแปลง +/-
11	สินค้าอื่นๆ / เบ็ดเตล็ด	20,600	108,340	87,740
รวมทั้งหมด		39,021,076	5,239,4857	33,781,589

หมายเหตุ : ปริมาณการนำเข้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากการนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ตามกรอบ AFTA ภาษี 0%
กุมภาพันธ์ 2558 ผู้นำเข้าทั่วไป สามารถนำเข้าได้ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ ถึงวันที่ 31 สิงหาคม ของแต่ละปี (ปี 58 - 60)

4.1.5.2 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (Lao PDR.)

หากเปรียบเทียบปริมาณของสินค้าไทยจาก 4 แขวง คือ แขวงไชยะบูลี แขวงหลวงพระบาง แขวงหัวพัน และแขวงเชียงขวาง พบว่าสินค้าไทยมีที่แขวงไชยะบูลีมากที่สุด ซึ่งตลาดการค้าที่สำคัญในแขวงไชยะบูลี ได้แก่ ศูนย์การค้าจันทรวงจร โดยสินค้าภายในศูนย์การค้ามาจากสาธารณรัฐประชาชนจีน สินค้าส่วนมาเป็นของใช้ เช่น เครื่องมือทางการเกษตร เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องมือสื่อสาร และมีส่วนน้อยที่เป็นสินค้าที่ใช้บริโภค และตลาดศรีมวงคที่มีร้านค้าในตลาดการค้ามีประมาณ 300 ร้าน และมีรายได้โดยเฉลี่ยประมาณ 15,000 บาทต่อร้านต่อวัน สินค้าในตลาดส่วนใหญ่ร้อยละ 70 มาจากประเทศไทยโดยเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค ร้อยละ 20 จากจีนโดยเป็นสินค้าประเภท เครื่องใช้ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ และร้อยละ 10 จากเวียดนาม โดยเป็นเสื้อผ้า โดยคาดว่าในอนาคตอาหารทะเลอาจมา จากทางเมียนมาร์ ซึ่งพื้นที่ทางเข้าและสินค้าภายในศูนย์การค้าจันทรวงจรแสดงได้ดังภาพ 93 และภาพ 94

สินค้าที่มาจากประเทศไทยที่อยู่ในตลาดศรีมวงคเป็นสินค้าเพื่อการอุปโภค บริโภค สินค้าไทยถือได้ว่าเป็นที่นิยมและเป็นที่ต้องการของตลาดที่นี่เป็นอย่างมาก เนื่องจากสินค้าไทยเป็นสินค้าที่มีคุณภาพ การนำสินค้าไทยเข้ามาทางแขวงไชยะบูลีนั้น ปัจจุบันมีการนำเข้าสินค้าไทยผ่านด่านท่าลี่ จังหวัดเลย เนื่องจากพ่อค้าของทั้งสองประเทศมีความคุ้นเคยกัน โดยพื้นที่หน้าตลาดศรีมวงคแสดงได้ดังภาพ 95 และตัวอย่างสินค้าไทยในตลาดศรีมวงคดังภาพ 96



ภาพ 93 ทางเข้าศูนย์การค้าเงินครบวงจร แขวงไชยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 94 สินค้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ศูนย์การค้าเงินครบวงจร แขวงไชยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตย
ประชาชนลาว

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 95 ตลาดศรีมงคล แขวงไชยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 96 สินค้าจากประเทศไทย ณ ตลาดศรีมงคล แขวงไชยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

4.1.5.3 สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (Vietnam)

ตลาดลองเบียน ถือได้ว่าเป็นศูนย์รวมการค้าผักและผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดในกรุงฮานอย โดยมีการค้าในลักษณะทั้งค้าปลีกและค้าส่ง ช่วงเวลาที่ค้าขายมากที่สุดคือ ช่วงกลางคือ เวลา 22.00 จนถึงเวลา 01.00 ของวันถัดไปซึ่งส่วนใหญ่เป็นผลไม้ที่เป็นสินค้าส่ง ส่วนในเวลากลางวันยังมีร้านค้าเปิดให้บริการแต่ส่วนใหญ่เป็นสินค้าส่ง โดยสภาพร้านค้าผลไม้ไทยในตลาดลองเบียนแสดงได้ดังภาพ 97 และตัวอย่างบรรยากาศการประมูลผลไม้ไทยของผู้ค้า ณ ตลาดลองเบียนดังภาพ 98

ผลไม้จากประเทศไทยได้รับความนิยมจากชาวเวียดนามเป็นอย่างมาก ผลไม้ส่วนใหญ่ในตลาดแห่งนี้ได้แก่ มะม่วง มังคุด ลำไย ลองกอง โดยผู้ค้าชาวเวียดนามจะประมูลสินค้าที่ร้านขายส่งผลไม้ไทย ก่อนที่จะนำไปขายปลีกต่อไป ตัวอย่างผลไม้ไทยในตลาดลองเบียนแสดงได้ดังภาพ 99



ภาพ 97 ร้านค้าส่งผลไม้ไทย ณ ตลาดลองเบียน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 98 บรรยากาศการประมูลผลไม้ไทยของผู้ค้า ณ ตลาดลองเบียน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 99 ตัวอย่างผลไม้ที่มาจากประเทศไทยที่ขาย ณ ตลาดลองเบียน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม
ที่มา: คณะวิจัย (2558)

4.1.5.4 เขตปกครองตนเองกว่างซี (Guangxi, China)

ตลาด Higreen ถือได้ว่าเป็นตลาดผลไม้ขนาดใหญ่ ซึ่งชาวหนานหนิงเรียกตลาดนี้ว่า “ห่ายจีซิง (หนงฉานผั่น) ฟีฟ่าซือฉ่าง” ตลาดไฮกรีนตั้งอยู่ เลขที่ 16 เขตเจียงหนาน (Jiangnan) ถนนจ้วงจิ้น (Zhuangjin Avenue) ณ นครหนานหนิง เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน มีพื้นที่ประมาณ 620 เอเคอร์ ตลาดไฮกรีนมีสินค้าหลักคือ ผลไม้ โดยมีการจำหน่ายสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งมีการขาย การกระจายสินค้า การส่งออกและการนำเข้า ซึ่งพื้นที่บริเวณตลาดไฮกรีนแสดงได้ดังภาพ 100

ซึ่งผู้ค้าผลไม้ในตลาดไฮกรีน (Higreen) ได้มีการนำเข้าสินค้าที่เป็นผลไม้จากประเทศไทยด้วยรถบรรทุกโดยผ่านเส้นทางผ่านลาวเข้าสู่เวียดนามก่อนเข้าสู่เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน โดยส่วนใหญ่ผู้ค้าดำเนินการโดยให้ผู้รับจ้างในการขนส่งสินค้าทำการขนส่งสินค้าที่เป็นผลไม้ซึ่งมีการคิดค่าใช้จ่ายโดยการเหมาค่าใช้จ่ายต่อเที่ยว ผลไม้ที่เป็นที่ต้องการ ณ ตลาดไฮกรีน ได้แก่ ลำไย มะม่วงทุเรียน แก้วมังกร ซึ่งสภาพการค้าและตัวอย่างผลไม้ไทยในตลาดไฮกรีนแสดงได้ดังภาพ 101 และภาพ 102



ภาพ 100 บริเวณตลาดไฮกรีน (Higreen Market)

ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 101 การค้าการค้าบริเวณ ณ ตลาดไฮกรีน (Higreen)

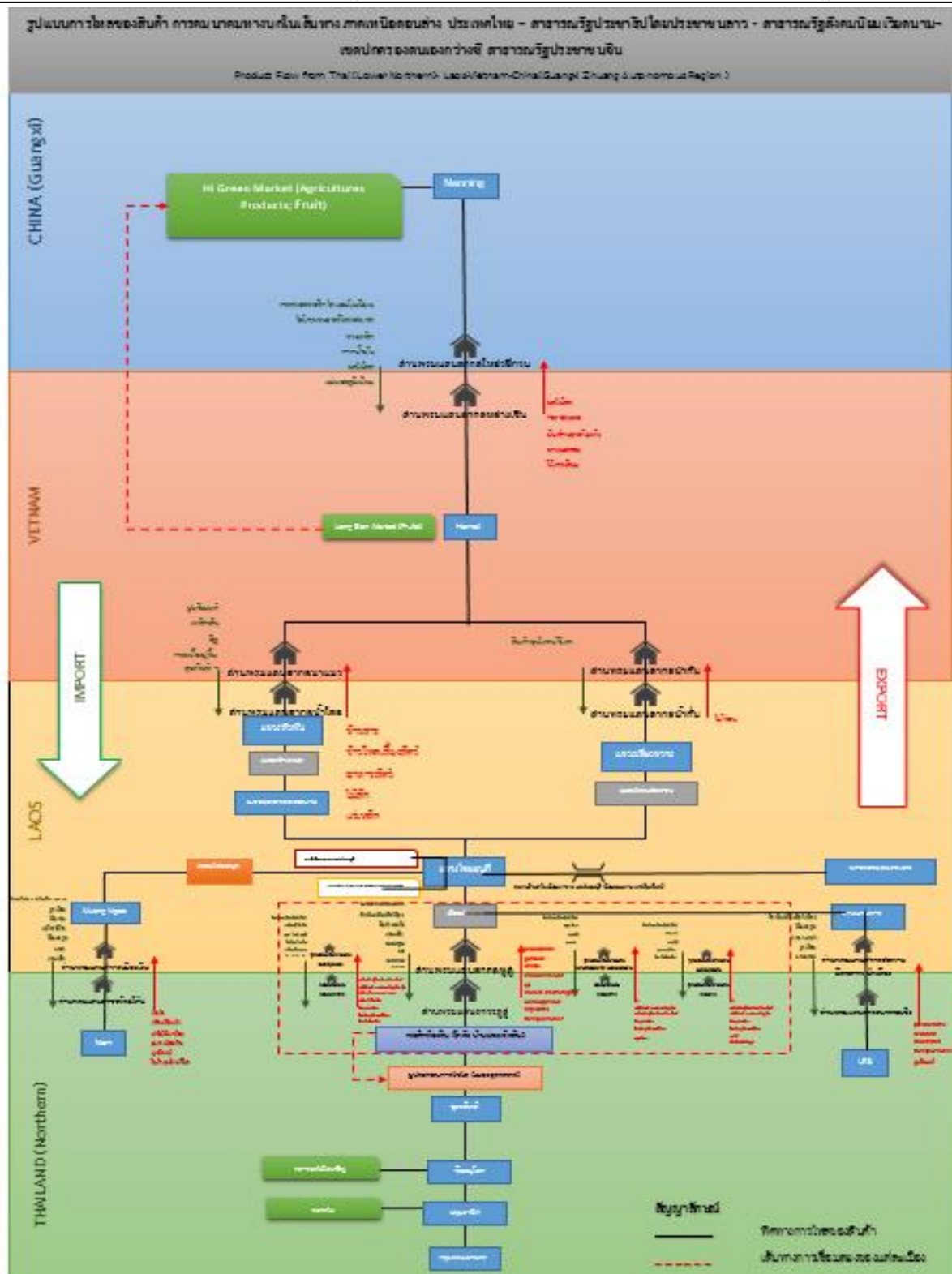
ที่มา: คณะวิจัย (2558)



ภาพ 102 ตัวอย่างผลไม้ไทย ณ ตลาดไฮเกริน

ที่มา: คณะวิจัย (2558)

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซีจี้ สาธารณรัฐประชาชนจีน



ภาพ 103 การไหลของสินค้าในปัจจุบันตามเส้นทางคมนาคมทางบกของภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว-สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซีจี้ สาธารณรัฐประชาชนจีน

ที่มา : คณะนักวิจัย (2558)

4.1.6 ต้นทุน (Costs)

ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานประการที่ 6 คือ ต้นทุน (Costs) จากการสำรวจพบว่าต้นทุนในการขนส่งตั้งแต่จุดเริ่มต้นการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางแต่ละแห่ง ไม่ว่าจะเป็นด้านการค้าหรือตลาดการค้า นั้น สามารถประมาณการต้นทุนหลักในการขนส่งสินค้าได้ 5 ประเภท ได้แก่ ต้นทุนที่เกี่ยวกับการดำเนินการขนส่ง (Business Operating Cost) ต้นทุนที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (Non Business Operating Cost) ค่าใช้จ่ายที่ด่าน (Border Costs) ค่าใช้จ่ายในการพักสินค้าหรือจัดเก็บสินค้า (Warehouse and Distribution Costs) และค่าบริหารจัดการ (Management Costs) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ต้นทุนที่เกี่ยวกับการดำเนินการขนส่ง (Business Operating Cost) เป็นค่าใช้จ่ายหลักที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับกิจกรรมที่ใช้ในการขนส่งของผู้ประกอบการขนส่ง ประกอบไปด้วยต้นทุนหลักๆ ได้แก่ ต้นทุนคงที่ และต้นทุนแปรผัน ซึ่งโดยส่วนใหญ่แล้วผู้ประกอบการจะทราบค่าใช้จ่ายที่แน่นอน รวมถึงช่วงเวลาที่ต้องชำระ ส่วนต้นทุนแปรผันนั้นผู้ประกอบการมักไม่ทราบค่าใช้จ่ายที่แน่นอนเนื่องจากขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายด้าน เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (ขึ้นอยู่กับราคาน้ำมันในตลาดโลก) ค่าประกันภัยสินค้า (ขึ้นอยู่กับชนิดสินค้า ปริมาณสินค้า รวมถึงข้อพิจารณาอื่นๆ) เป็นต้น
2. ต้นทุนที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (Non Business Operating Cost) เป็นค่าใช้จ่ายหลักที่เกิดขึ้นจากการสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งที่เกิดขึ้นของแต่ละประเทศ ซึ่งต้นทุนประเภทนี้รัฐบาลมักเป็นผู้ลงทุน เช่น ค่าก่อสร้างถนน ค่าไฟส่องสว่างบนถนน ค่าวางแผนด้านจราจร ค่าที่ดิน ค่าบำรุงรักษาถนน ค่าบริการด้านจราจร ค่าอุบัติเหตุ ค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ซึ่งนอกจากรัฐจะเป็นผู้ดำเนินการวางแผนในการสร้างเส้นทางเพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมทั้งภายในประเทศและต่างประเทศแล้ว รัฐยังต้องมีการเตรียมงบประมาณเพื่อบำรุงรักษาเส้นทางคมนาคมอีกด้วย
3. ค่าใช้จ่ายที่ด่าน เป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากรซึ่งเป็นไปตามกฎหมายและข้อปฏิบัติที่รัฐได้กำหนดไว้ตามระเบียบข้อบังคับ เช่น ค่ายิงใบขน ค่าออก ศบ. รถขาออก ค่าแจ้งรถออก ตม. ค่าธรรมเนียมพิธีการศุลกากร ค่าล่วงหน้าวันหยุดชดเชยศุลกากร ค่าบริการศุลกากร ซึ่งค่าใช้จ่ายด้านพิธีการทางศุลกากรย่อมแตกต่างกันไปตามประเภทของสินค้า ด้านการค้าแต่ละประเทศ รวมถึงค่าบริการทางพิธีการทางศุลกากรอื่นอีกด้วย
4. ค่าใช้จ่ายในการพักสินค้าหรือจัดเก็บสินค้า เกิดขึ้นได้หลายประการ เช่น 1.สินค้ามีปัญหาที่ไม่สามารถตรวจสอบได้ ค่าคุมเฝ้าสินค้า โดยต้องอยู่ภายใต้การดูแลของ

ศุลกากร 2.สินค้ามาถึงด่านแต่ด่านปิด ที่ชาร์ตไฟฟ้าสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ ในกรณี
ที่สินค้าหยุดพัก 3.จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า (เสียค่าเปลี่ยนถ่ายสินค้า) 4.พักสินค้า
transit ไปประเทศเพื่อนบ้าน

5. ค่าบริหารจัดการ เป็นค่าบริหารจัดการที่เกิดขึ้นทั้งจากภาครัฐ ภาคเอกชน เช่น
ค่าบริการ ค่าแรงงาน/ พนักงาน ค่าส่งสินค้า ค่าจัดหาวัตถุดิบ ค่าประกันความ
ปลอดภัยคน สินค้าค่าบริการสนับสนุนการขนส่งสินค้า ค่าตรวจสอบสินค้า

โดยค่าใช้จ่ายของแต่ละกลุ่มต้นทุนหลักในการขนส่งสินค้าได้ 5 ประเภทดังที่ได้กล่าวมาแล้ว
ในข้างต้นนั้นสามารถแสดงได้ดัง

ตาราง 7 แสดงกลุ่มต้นทุนในการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้า โดยได้แยกเป็น
ต้นทุนคงที่และต้นทุนแปรผัน ดังนี้

ตาราง 7 แสดงกลุ่มต้นทุนในการขนส่งสินค้าที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้า

กลุ่มต้นทุน	ต้นทุนคงที่	ต้นทุนแปรผัน
ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ ขนส่ง ¹ (Business Operating Cost)	ค่าเสื่อมราคารถ (Truck Depreciation)	ค่าบำรุงรักษา (Repair & Maintenance)
	ค่าประกันภัยตัวรถ (Insurance)	ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel)
	ค่าใบอนุญาต ทะเบียนยานพาหนะ (Truck Permission)	ค่ายาง (Tires)
		ค่าน้ำมันหล่อลื่น (Grease & Oil)
	ค่าวัสดุสิ้นเปลืองต่างๆ (General Suppliers)	ค่าประกันภัยสินค้า (Goods Insurance)
	ค่าน้ำร้อน น้ำชา (Gift & Bribe)	ค่าคนขับยานพาหนะ (Driver)
ต้นทุนที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ¹ (Non Business Operating Cost)	ค่าก่อสร้างถนน (Road Construction)	ค่าบำรุงรักษาถนน (Road Maintenance)
	ค่าไฟส่องสว่างบนถนน (Highway Lighting)	ค่าบริการด้านจราจร (Traffic Services)

กลุ่มต้นทุน	ต้นทุนคงที่	ต้นทุนแปรผัน
	ค่าวางแผนด้านจราจร (Traffic Planning)	ค่าอุบัติเหตุ (Accident Cost)
	ค่าที่ดิน (Land)	ค่าใช้จ่ายด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental)
ค่าใช้จ่ายที่ด้าน	ค่าดำเนินการทางพิธีการต่างๆ เช่น	
	● ค่ายิงใบขน	
	● ค่าออก ศบ. รถขาออก	
	● ค่าแจ้งรถออก ตม.	
	● ค่าธรรมเนียมพิธีการศุลกากร	
	● ค่าล่วงเวลาวันหยุดชดเชยศุลกากร	
	● ค่าบริการศุลกากร	
กลุ่มต้นทุน	ต้นทุนคงที่	ต้นทุนแปรผัน
ค่าใช้จ่ายในการพักสินค้าหรือจัดเก็บสินค้า		ค่าเช่าโกดัง หรือค่าเช่าสถานที่เพื่อพักสินค้า
		ค่าเปลี่ยนถ่ายสินค้า
		ค่าบริการสินค้าคงคลัง
		ค่าพื้นที่จัดเก็บ
		ค่าบริหารจัดการ
	อื่นๆ รายการสินค้านำเข้า – ส่งออกแต่ละชนิดมีข้อจำกัดที่แตกต่างกัน ดังนั้นจึงส่งผลให้ค่าใช้จ่ายที่ต้องรับผิดชอบแตกต่างกันด้วย	
ต้นทุนค่าบริหารจัดการ		ค่าบริการ
		ค่าแรงงาน/ พนักงาน
		ค่าขนส่งสินค้า
		ค่าจัดหาวัตถุดิบ

กลุ่มต้นทุน	ต้นทุนคงที่	ต้นทุนแปรผัน
		ค่าประกันความปลอดภัยคน สินค้า
		ค่าบริการสนับสนุนการขนส่ง สินค้า
		ค่าตรวจสอบสินค้า
		อื่นๆ

หมายเหตุ: ¹ ปรับปรุงจากงานวิจัย โครงการ “การศึกษาต้นทุนการขนส่งที่แท้จริงและการบิดเบือนราคา (กรณี
เส้นทางการขนส่งบนระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้)

ปัญหาที่พบในเรื่องต้นทุนของการขนส่งระหว่างประเทศ คือ ความไม่แน่นอนของ
ค่าธรรมเนียมพิธีการ ซึ่งอาจเกิดจากขั้นตอนในการดำเนินการของสินค้าแต่ละชนิดที่แตกต่างกัน ด้านแต่ละ
ด้านมีข้อกำหนดในการตรวจสอบสินค้าและค่าธรรมเนียมที่แตกต่างกัน การเก็บค่าธรรมเนียมภาษีที่ไม่คงที่ การเก็บ
ภาษีซ้ำซ้อน เป็นต้น ซึ่งเป็นอุปสรรคในการขนส่งระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก ผลกระทบที่ตามมาคือ
ผู้ประกอบการขนส่งไม่สามารถคำนวณต้นทุนที่แน่นอน หรือประมาณการต้นทุนได้ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นมีได้ทั้ง
ค่าใช้จ่ายในเรื่องของเงินและเวลาอีกด้วย

4.1.7 ข้อมูลสารสนเทศ (Information Technology)

ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานประการที่ 7 คือ ข้อมูลสารสนเทศ (Information) ในที่นี้จะกล่าวถึง
แหล่งข้อมูลของศุลกากรเพื่อเป็นข้อมูลสำหรับภาครัฐและภาคเอกชนในการสืบค้นข้อมูลเพื่อการนำเข้าและ
ส่งออกสินค้าแต่ละประเทศ ดังนี้ โดยทุกด้านมีการเชื่อมโยงข้อมูลจากด่านสู่ส่วนกลาง มีการนำระบบ
คอมพิวเตอร์มาใช้เพื่อเก็บข้อมูลทางสถิติการขนส่ง สินค้าที่ผ่านเข้า – ออก ที่ด่าน ซึ่งแต่ละประเทศมีการนำ
โปรแกรมหรือระบบที่ใช้ที่ด้านแตกต่างกัน ความแตกต่างอีกประการ คือ ความพร้อมที่ด่าน ด้านที่เปิดมาเป็น
ระยะเวลานานและมีการเข้า – ออกของสินค้าในปริมาณที่สูง

4.1.8 กฎหมาย (Laws)

ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานประการที่ 8 คือ กฎหมาย (Law) ในที่นี้จะกล่าวถึง กฎหมายที่สำคัญ
ได้แก่ กฎหมายการขนส่งสินค้าผ่านแดน (รายละเอียดดังภาคผนวก) กฎหมายการขนส่งของแต่ละประเทศ ใน
การเปรียบเทียบและแสดงรายละเอียดข้อกฎหมายที่สำคัญได้ถูกรวบรวมโดยกรมการขนส่งทางบก กระทรวง
คมนาคม (2551) เรื่อง กฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับการจราจรของประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ซึ่งแต่

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน
ละประเทศมีข้อกำหนดทางกฎหมายที่แตกต่างกันไป โดยกล่าวถึงประเด็นของกฎหมายของการขนส่งที่สำคัญ
ดังนี้

4.1.8.1 ราชอาณาจักรไทย (Kingdom of Thailand)

กระทรวงคมนาคม (2558) ได้มีข้อกำหนดกฎหมายด้านการขนส่งทางบกของ
ประเทศไทยที่สำคัญ ซึ่งมีข้อกำหนดที่สำคัญ ได้แก่

- พระราชบัญญัติด้านการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2515
- พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.2535
- พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน พ.ศ. 2542
- พระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์บนทางหลวง
และสะพาน พ.ศ. 2497

1. สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (Lao PDR.)

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในลาว (2558) ได้รวบรวมข้อกำหนดของกฎระเบียบการขนส่ง
ทั้งความรู้ด้านกฎหมายพาหนะและบุคคลากรในการประกอบกิจการขนส่งสินค้าและสัญญาขนส่งสินค้า โดยมี
รายละเอียดที่สำคัญดังนี้

พาหนะและบุคคลากรในการประกอบกิจการขนส่งสินค้า

ภายหลังจากที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการขนส่งสินค้าแล้ว สิ่งที่จะต้องพิจารณาใน
ลำดับถัดมา ซึ่งเป็น ปัจจัยที่จำเป็นที่สุดในการประกอบกิจการขนส่ง นั่นก็คือพาหนะที่จะใช้ประกอบกิจการ
ขนส่งสินค้า โดยรถยนต์ที่ จะสามารถนำมาใช้ในวิสาหกิจการขนส่งได้นั้น จะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่กฎหมาย
การขนส่งทางบกกำหนดดังนี้

1. รถยนต์ที่นำมาใช้ประกอบกิจการขนส่งสินค้าต้องได้รับใบวิ่งรถ ซึ่งออกโดย
กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง
2. รถยนต์จะต้องจดทะเบียนเป็นรถขนส่ง
3. รถยนต์จะต้องขึ้นทะเบียนป้ายรถ
4. เป็นรถยนต์ที่ถูกต้องตามมาตรฐานการขนส่ง

5. มีการทำประกันภัยที่เกี่ยวข้อง
6. เสียค่าธรรมเนียมใช้ทางประจำปี และ
7. ผ่านการตรวจสอบมาตรฐานตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว

นอกจากกฎหมายการขนส่งทางบกจะกำหนดเงื่อนไขสำหรับรถยนต์ที่จะนำมาใช้ในการประกอบกิจการขนส่งแล้ว ผู้ขับรถยนต์ขนส่งต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. มีใบขับขี่
2. มีสุขภาพสมบูรณ์
3. ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด
4. ขับรถยนต์ไม่เกินกำหนดเวลาที่กฎหมายกำหนด
5. ไม่ขับรถยนต์ขณะมึนเมา หรือเสพยาเสพติด
6. ในการขนส่งสินค้าแต่ละครั้ง ผู้ขนส่งต้องนำใบนำส่งสินค้าตามแบบฟอร์มที่กระทรวงโยธาธิการและขนส่งกำหนดไปพร้อมกับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งดังกล่าว

สัญญาขนส่งสินค้า

1. สำหรับสัญญาขนส่งสินค้าระหว่างวิสาหกิจขนส่ง และเจ้าของสินค้า สามารถทำเป็นลายลักษณ์อักษร หรือด้วยวาจา อย่างไรก็ตาม กรณีเจ้าของสินค้าเป็นนิติบุคคลเช่นเดียวกับวิสาหกิจขนส่ง กฎหมายว่าด้วยข้อผูกพันในสัญญาและนอกสัญญากำหนดให้ต้องทำสัญญาขนส่งดังกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษร ทั้งนี้ กฎหมายการขนส่ง ทางบกได้กำหนดเนื้อหาหลักที่สัญญาขนส่งสินค้าต้องระบุไว้เป็นการเฉพาะ ซึ่งวิสาหกิจขนส่งต้องปฏิบัติตาม
2. ในการดำเนินวิสาหกิจการขนส่งสินค้า ผู้ขนส่งจะต้องชดเชยค่าเสียหายทดแทน ในกรณีที่สินค้าไม่ถึงที่หมาย หรือถึงที่หมายไม่ทันตามกำหนดเวลา ทำให้เจ้าของสินค้าที่ว่าจ้างให้ขนส่งได้รับความเสียหายรวมถึงกรณีที่ สินค้าไม่ได้คุณภาพ หรือตกลงเสียหาย ซึ่งเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งเอง ภายใต้กฎหมายการขนส่งทางบกนั้น มีข้อน่าสังเกตว่า ใบทะเบียนวิสาหกิจการขนส่งเป็นใบอนุญาตที่ออกให้เป็นการ

เฉพาะตัวสำหรับผู้ ประกอบกิจการ ขนส่งแต่ละราย ผู้ประกอบวิสาหกิจ
การขนส่งไม่สามารถให้ผู้อื่นใช้ใบทะเบียนของตน ให้ผู้อื่นเช่า หรือโอนให้
ผู้อื่นได้

3. หากนักลงทุนสนใจจะดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าใน สปป. ลาว นักลงทุนควร
ศึกษาและพิจารณากฎหมาย อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม เช่น กฎหมายว่า
ด้วยวิสาหกิจ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าที่ทำการขนส่ง ในกรณีที่
สินค้าเหล่านั้นเป็นสิ่งที่มีความควบคุมอยู่โดยเฉพาะ หรือต้องได้รับ
อนุญาตก่อนจึงจะดำเนินการขนส่งได้ เช่น สินค้าที่เป็นวัตถุอันตราย เป็น
ต้น มิฉะนั้น นักลงทุนอาจฝ่าฝืนกฎหมายโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์ (ศูนย์ข้อมูล
เพื่อธุรกิจไทยในลาว, 2558)

กฎระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกสินค้าใน สปป.ลาว

การขนส่งทางบกใน สปป.ลาว แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

1.การประกอบการขนส่ง (Transport Enterprises) หมายถึง การให้บริการขนส่งใน
ประเทศ การขนส่งระหว่าง ประเทศ หรือการขนส่งข้ามแดน

2.การขนส่งเฉพาะ (Specialized Transport) หมายถึง การขนส่งสินค้า วัสดุ สัตว์ หรือ
คนสำหรับใช้ ภายในธุรกิจหรือใช้เอง

3.การขนส่งส่วนบุคคล หมายถึง การขนส่งวัสดุ สินค้าโภคภัณฑ์ คนหรือสัตว์เพื่อ
ตอบสนองความต้องการ ส่วนบุคคล ซึ่งไม่ได้เป็นข้อกำหนดของการบริการขนส่งทั่วไป หรือการขนส่งเฉพาะ

สำหรับยานพาหนะสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า วัตถุติดสินค้าโภคภัณฑ์
แบ่งเป็น 3 ขนาด แต่ละขนาดได้รับอนุญาต พักติน้ำหนักบรรทุกสินค้า ดังนี้คือ ยานพาหนะขนาดเล็ก ได้รับ
อนุญาตน้ำหนักบรรทุกที่น้ำหนักรวมน้ำหนักรถ จะต้องไม่เกิน 7 ตัน ยานพาหนะขนาดกลาง คือ ยานพาหนะ
ทุกขนาด หมายถึงรถบรรทุกทุกประเภท จะได้รับอนุญาต น้ำหนักบรรทุกที่น้ำหนักรวมน้ำหนักตัวรถ
ระหว่าง 7 ถึง 15 ตัน ยานพาหนะขนาดใหญ่ คือ ยานพาหนะทุกขนาด รวมถึงรถบรรทุกทุกประเภท จะได้รับ
อนุญาตน้ำหนัก บรรทุกที่น้ำหนักรวมน้ำหนักตัวรถมากกว่า 15 ตัน ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งจะต้อง
สอดคล้องกันกับเงื่อนไขหลักต่อไปนี้:

- ได้จดทะเบียนเป็นยานพาหนะสำหรับขนส่ง
- มีแผ่นป้ายทะเบียน

- ลักษณะตรงตามเงื่อนไขทางเทคนิคสำหรับการขนส่ง
- มีการประกันภัย
- ได้จ่ายเงินค่าธรรมเนียมการใช้ถนนประจำปี
- ได้รับการตรวจสอบทางเทคนิคตามกฎหมายและระเบียบ

การขนส่งของวัสดุอันตรายเช่น สารเคมี วัสดุไวไฟ วัสดุระเบิด จะต้องได้รับอนุมัติจาก MPWT โดยการประสานงานกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และจะต้องสอดคล้องกับกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่ง วัสดุอันตราย ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งจะต้อง รับผิดชอบการชดเชยค่าเสียหายต่อความเสียหายที่เกิดจาก ความผิดส่วนบุคคล สินค้าไม่ถึงปลายทางทำให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของ คุณภาพสินค้าที่เสื่อมลง หรือ สินค้าสูญหาย (กรมการขนส่งทางบก, 2556)

4.1.8.2 สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (Vietnam)

กรมการขนส่งทางบก (2556) ได้รวบรวมข้อกำหนดของกฎระเบียบการขนส่งภายใน เวียดนามที่สำคัญโดยมีระเบียบดังนี้

(1) ระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการจดทะเบียนรถ

กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางถนน (Law on Road Traffic) ของเวียดนาม กำหนดให้ ยานพาหนะทุกประเภท จะต้อง มี ใบทะเบียนและแผ่นป้ายทะเบียนรถ ที่ออกโดยกระทรวงขนส่ง แผ่นป้าย ทะเบียนสำหรับรถรับจ้างขนส่ง (รถขนส่งไม่ประจำทาง) เป็นป้ายสีขาวตัวหนังสือสีดำ ในขณะที่เป็นรถส่วนบุคคลป้ายสีเหลืองตัวหนังสือสีดำ

(2) ระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง

กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางถนน (Law on Road Traffic) ของเวียดนาม (มาตรา 64) ได้แบ่งกิจกรรมการขนส่งทางถนน ในเวียดนาม ออกเป็น 2 ประเภท คือ การขนส่งที่ไม่เป็นการขนส่งเชิง พาณิชยกรรมและการขนส่งในเชิงพาณิชย์โดยที่การขนส่ง ในเชิงพาณิชย์แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ (1) การขนส่ง ผู้โดยสาร และ (2) การขนส่งสินค้า และในการขนส่งสินค้า ตามมาตรา 66 ได้แบ่งเป็น 4 ประเภท (1) การ ขนส่งสินค้าทั่วไป (2) การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก (3) การขนส่งสินค้าที่ยาวและหนักเป็นพิเศษ (Extra-long and Extra-heavy) และ (4) การขนส่งสินค้าอันตราย

ทั้งนี้ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขกฎหมาย (มาตรา 67) ด้วย เช่น

- จะต้องจดทะเบียนประกอบการขนส่งโดยรถยนต์ภายใต้กฎหมายที่เกิด

- จะต้องสร้างความมั่นใจในปริมาณ คุณภาพ อายุ และความเหมาะสมของยานพาหนะกับรูปแบบธุรกิจ
 - จะต้องติดตั้งอุปกรณ์ติดตามรถไว้บนรถตามระเบียบที่กำหนด
 - จะต้องมีคนจำนวนคนขับและพนักงานประจำ รถที่เหมาะสมกับขนาดของธุรกิจ
 - พนักงานจะต้องได้รับการฝึกฝนทักษะทางธุรกิจการขนส่งและความปลอดภัยการจราจร
 - ผู้จัดการจัดการกิจกรรมขนส่งจะต้องมีคุณสมบัติตรงกับลักษณะงาน
 - จะต้องมีการจัดรถที่เหมาะสมกับขนาดของธุรกิจ
- (กรมการขนส่งทางบก, 2556)

4.1.8.3 เขตปกครองตนเองกว่างซี (Guangxi, China)

สถาบันการขนส่ง (2553) ได้รวบรวมข้อกฎหมายที่สำคัญซึ่งมีข้อกำหนดเกี่ยวกับข้อกฎหมายที่สำคัญในการขนส่ง เขตปกครองตนเองกว่างซี โดยกฎหมายที่สำคัญในการขนส่ง ยกตัวอย่างเช่น กฎหมายว่าด้วยการควบคุมการขนส่งทางบกและสถานีขนส่งสินค้าทางบก โดยมีทั้ง กฎหมายว่าด้วยการควบคุมการขนส่งสินค้าทางบกและสถานีขนส่งสินค้าทางบก การควบคุมรถพาหนะในการขนส่ง การควบคุมการประกอบกิจการขนส่งสินค้า การควบคุมการประกอบกิจการสถานีขนส่งสินค้า การดูแลตรวจสอบ

นอกจากนี้ยังมีกฎหมายระดับประเทศ ซึ่งกฎหมายระดับประเทศที่สำคัญของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ผู้ประกอบการขนส่งไทยที่ต้องการเข้าไปลงทุนในสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ควรทราบ มีดังต่อไปนี้

1. กฎหมายเกี่ยวกับองค์กรวิสาหกิจ โดยมีรูปแบบองค์กรวิสาหกิจ ซึ่งมีหลายประเภท ได้แก่ รัฐวิสาหกิจ วิสาหกิจชุมชน วิสาหกิจที่บริหารโดยเอกชน วิสาหกิจชุมชน วิสาหกิจต่างชาติ บริษัทจำกัด
2. กฎหมายเกี่ยวกับการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ การส่งเสริมการลงทุนพื้นที่ที่เป็นเขตส่งเสริมและพัฒนา การยื่นขออนุมัติโครงการธุรกิจประเภทส่งเสริม
3. กฎหมายว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศ

4.กฎหมายภาษีอากร ได้แก่ กฎหมายเกี่ยวกับภาษีหมุนเวียน กฎหมายเกี่ยวกับ
ภาษีเงินได้สำหรับการลงทุนโดยชาวต่างชาติหรือกิจการต่างประเทศ กฎหมายว่า
ด้วยภาษีเงินได้วิสาหกิจทุนจีนและวิสาหกิจทุนต่างชาติ ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา
กฎหมายเกี่ยวกับภาษีทรัพย์สิน

5.ระบบกฎหมายเกี่ยวกับศุลกากร

6.กฎหมายว่าด้วยการควบคุมการขนส่งทางบกและสถานีขนส่งสินค้าทางบก ได้แก่
กฎหมายว่าด้วยการควบคุมการขนส่งสินค้าทางบกและสถานีขนส่งสินค้าทางบก
กฎหมายว่าด้วยการควบคุมการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ

7.ระบบกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจสอบสินค้า

กฎหมายระดับมณฑล โดยเขตปกครองตนเองกว่างซี

1.กฎหมายส่งเสริมการลงทุน กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการลงทุนของ
มณฑลกว่างซี มีดังนี้

ก) ข้อบังคับที่ปรับปรุงเพื่อเอื้อต่อบรรยากาศการลงทุนของเขตปกครองตนเอง
ชาชาติจ้วงกว่างซี

1. วางมาตรฐานและลดขั้นตอนรายการตรวจสอบอนุมัติการลงทุน
2. ลดต้นทุนของการเข้ามาลงทุน
3. ยกระดับการบริการของหน่วยงานรัฐ
4. เดินหน้าปรับปรุงและวางมาตรฐานระเบียบเศรษฐกิจการตลาด
5. คุ้มครองและรับประกันสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายของผู้ลงทุนจากภายนอก

ข) การค้าชายแดนเขตปกครองตนเองชนชาติจ้วงกว่างซี การค้าชายแดน
เขตปกครองตนเองชนชาติจ้วงกว่างซี

ค) ระเบียบข้อบังคับตัวแทนการค้าต่างประเทศเขตปกครองตนเองชนชาติ
จ้วงกว่างซี

ง) นโยบายพิเศษเพื่อการดึงดูดนักลงทุนแห่งมณฑลกว่างซี

2. กฎหมายการควบคุมการขนส่งทางบกแห่งชนชาติจ้วง เขตปกครองตนเองกว่างซี

1. นโยบายพิเศษสำหรับวิสาหกิจต่างชาติ

2. ขยายขอบเขตอำนาจในการพิจารณาอนุมัติโครงการใช้ประโยชน์จากเงินทุน
ต่างชาติ

3. ดำเนินงานอย่างจริงจังในเรื่องวิสาหกิจการลงทุนจากต่างชาติ

4. ส่งเสริมให้พี่น้องชาวจีนโพ้นทะเลและพี่น้องชาวฮ่องกง มาเก๊า ได้เห็น

4.1.9 ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)

ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานประการที่ 9 คือ ทรัพยากรบุคคล ในที่นี้จะกล่าวถึงทรัพยากรบุคคลที่ปฏิบัติหน้าที่ที่ด้านตามเส้นทางที่กำหนด ทุกประเทศมีความต้องการในการพัฒนาทรัพยากรบุคคล โดยในทุกปีได้มีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรภายในองค์กรในการฝึกอบรมให้ความรู้ในการพัฒนางานของแต่ละบุคคลที่ต้องรับผิดชอบอย่างต่อเนื่อง

4.1.9.1 ราชอาณาจักรไทย (Kingdom of Thailand)

- ปัจจุบันด้านกฎระเบียบมีความต้องการในการเพิ่มบุคลากรในการปฏิบัติงานและโครงสร้างในการบริหาร เนื่องจากปัจจุบันยังมีการบริหารงานโดยอยู่ในภายใต้การควบคุมของด้านศุลกากรทุ่งช้าง จังหวัดน่าน ส่งผลกระทบให้ขั้นตอนในการดำเนินงานบางขั้นตอนมีความล่าช้า
- ทั้งนี้บุคลากรที่ปฏิบัติงานยังมีความต้องการในการพัฒนางานและองค์ความรู้ในด้านการบริหาร การจัดการในการอำนวยความสะดวกอย่างต่อเนื่อง

4.1.9.2 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (Lao PDR.)

- บุคลากรด่านพู่ (ลาว) มีความต้องการในการพัฒนาองค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการด่าน เนื่องจากเป็นด่านใหม่เจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นบุคลากรในการปฏิบัติงานส่วนหนึ่งยังมีประสบการณ์ในการทำงานน้อย และอีกส่วนหนึ่งได้มีการโยกย้ายมาจากด่านอื่นจึงทำให้ต้องมีการปรับการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันลาวยังมีความต้องการในการพัฒนาบุคลากรที่ด่านให้มีผู้เชี่ยวชาญเพิ่มมากขึ้น ด่านอยากให้มีการฝึกอบรมเกี่ยวกับการบริการอบรมบุคลากรภาครัฐ การบริหารด่าน ให้ภาพรวมดีขึ้น

- บุคลากรด่านน้ำกัน (ลาว) มีความพร้อมในบริหารงาน ทั้งนี้ได้มีการส่งบุคลากรไปอบรมทั้งในส่วนที่ทางรัฐบาลลาวได้กำหนด และส่วนที่ต่างประเทศได้เชิญให้เข้าร่วมการอบรม โครงการอบรมพนักงานของกรมพาสี โดยมีทุนช่วยเหลือของประเทศอาเซียน โดยจะส่งไปอบรมร่วมกับประเทศอื่น การอบรมอาจไปที่บริษัท หรือมาที่ส่วนกลางได้ บางครั้งอาจมีค่าอบรม
- การทำงานระหว่างกรมพาสีลาวและกรมภาษีไทยในปัจจุบันได้มีการมาอบรมที่กรมภาษีของไทย ซึ่งได้มีการแลกเปลี่ยนความรู้ต่างๆ และหาวิธีแก้ร่วมกัน

4.1.9.3 สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม (Vietnam)

บุคลากรด่านน้ำกัน (เวียดนาม) มีความพร้อมในบริหารงาน ทั้งนี้ได้มีการส่งบุคลากรไปอบรมทั้งในส่วนที่ทางรัฐบาลเวียดนามได้กำหนด และส่วนที่ต่างประเทศได้เชิญให้เข้าร่วมการอบรม

4.1.9.4 เขตปกครองตนเองกว่างซี (Guangxi, China)

บุคลากรด่านผิงเสียง มีความพร้อมในบริหารงาน ทั้งนี้ได้มีการส่งบุคลากรไปอบรมทั้งในส่วนที่ทางรัฐบาลกว่างซีได้กำหนด และส่วนที่ต่างประเทศได้เชิญให้เข้าร่วมการอบรม อีกทั้งยังจัดให้มีการเชิญผู้ประกอบการและผู้สนใจเข้าร่วมโครงการการอบรมอีกด้วยนอกจากนี้ยังมีการส่งเสริมการวิจัย

4.2 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (Strengths Weaknesses Opportunities Threats Analysis: SWOT Analysis)

จากการวิเคราะห์เส้นทางการคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีนด้วยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ (9 Supply Chain Driver) ได้แก่ การขนส่ง (Transportation) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution) กฎหมาย (Law) ต้นทุน (Costs) การจัดซื้อจัดหา (Sourcing) ข้อมูลสารสนเทศ (Information) และสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) สามารถนำไปสู่การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (Strengths Weaknesses Opportunities Threats Analysis: SWOT Analysis) และเพื่อกำหนดนโยบายที่เหมาะสมตลอดการขนส่งเพื่อนำเข้าและส่งออกทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อให้กระบวนการวิเคราะห์ดังกล่าวเหมาะสม จึงได้มีการจัดหมวดหมู่ในการวิเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายดังนี้

4.2.1.1 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน (SWOT of Infrastructure) ในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้แสดงรายละเอียดดังตาราง 8

ตาราง 8 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน (SWOT of Infrastructure)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน (SWOT of Infrastructure)	
จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
ปัจจุบันโครงสร้างพื้นฐานทางถนนของไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และเขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน มีโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและภายในประเทศได้	เส้นทางถนนในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามในบางช่วงต้องมีการพัฒนาโครงสร้างทางถนนเพิ่มขึ้น
ปัจจุบันโครงสร้างพื้นฐานของด่านในแต่ละประเทศสามารถรองรับปริมาณความต้องการในการขนส่งสินค้าเพื่อนำเข้า – ส่งออกได้	โครงสร้างพื้นฐานทางถนนในบางช่วงของเส้นทางไม่เหมาะสมกับรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ได้ อันเนื่องมาจากสภาพภูมิประเทศ
บางด่านมีการเตรียมโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับการค้าบริเวณชายแดน	บางพื้นที่บริเวณใกล้ด่าน ยังไม่มีการวางผังเมือง บริเวณชายแดนที่เหมาะสม ซึ่งอาจเกิดปัญหาในการขยายเขตพื้นที่ของด่านในอนาคต
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
ปัจจุบันทุกด่านในแต่ละประเทศมีนโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีการจัดทำแผนและทบทวนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและด่านทุกปี	เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานทางถนนบางช่วงกำลังดำเนินการก่อสร้างและปรับปรุง ผู้ประกอบการอาจใช้เส้นทางอื่น
บางด่านมีนโยบายในการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษหรือเขตเศรษฐกิจเฉพาะที่บริเวณด่าน	โครงสร้างพื้นฐานทางถนนในบางช่วงของเส้นทางติดกับโครงสร้างพื้นฐานที่อยู่อาศัยของประชาชน

4.2.1.2 การขนส่ง (Transportation)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยการขนส่ง (SWOT of Transportation) ในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้แสดงรายละเอียดดังตาราง 9

ตาราง 9 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยการขนส่ง (SWOT of Transportation)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยการขนส่ง (SWOT of Transportation)	
จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
สภาพเส้นทางถนนในประเทศไทยและเขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน มีโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่เอื้อต่อการขนส่ง	เนื่องจากสภาพเส้นทางถนนในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามในบางช่วงผ่านภูมิประเทศที่เป็นเขาและมีเส้นทางคดเคี้ยว จึงส่งผลให้การขนส่งไม่สะดวก
มีการเชื่อมโยงการขนส่งแต่ละประเทศ	เส้นทางขนส่งบางช่วงกำลังดำเนินการก่อสร้างและพัฒนาปรับปรุง
มีการสร้างกรอบความร่วมมือทางด้านการขนส่งระหว่างประเทศ เช่น กรอบความร่วมมือ GMS	เส้นทางในปัจจุบันยังไม่เหมาะสมกับสินค้าที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ อันเนื่องมาจากสภาพเส้นทาง
ผู้ประกอบการขนส่งมีเครือข่ายความร่วมมือในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เช่น TIFFA, LIFFA VIFFA เป็นต้น	
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
เส้นทางที่ทำการศึกษามีศักยภาพในการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ซึ่งนำมาสู่การขนส่งในเส้นทางนี้มากขึ้น	เนื่องจากเส้นทางที่เสนอแนะนี้เป็นเส้นทางใหม่ จึงยังไม่เป็นที่รู้จักมากนัก
	มีเส้นทางขนส่งที่ผู้ประกอบการใช้ในปัจจุบันเพื่อขนส่งทางถนนไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และเขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน เช่น เส้นทาง R8 เส้นทาง R9 เส้นทาง R12 เป็นต้น

4.2.1.3 คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (SWOT of Warehouse / Distribution) ในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซีจ๋าน สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้แสดงรายละเอียดดังตาราง 10

ตาราง 10 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (SWOT of Warehouse / Distribution)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (SWOT of Warehouse / Distribution)	
จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
ภาครัฐและภาคเอกชนบริเวณด่านโห้วยอีกวนมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคลังสินค้าและการกระจายสินค้า โดยตั้งอยู่ใกล้ด่านเพื่อรองรับปริมาณความต้องการในการนำเข้า - ส่งออก	จากการสำรวจคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าบริเวณใกล้ด่านพบว่ายังมีไม่มากนัก
	คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าบริเวณด่าน (บางด่าน) ยังไม่สามารถรองรับความต้องการในการการใช้บริการของสินค้าบางประเภทได้
	จากเส้นทางที่สำรวจพบว่าบางด่านยังไม่มีการจัดตั้งคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าที่เป็นของรัฐหรือเอกชนขนาดใหญ่
	สภาพภูมิประเทศ (บางด่าน) อยู่บนพื้นที่ภูเขาทำให้หาที่ตั้งของคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าได้ยาก
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
ทุกด่านมีนโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวกับคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าใกล้ด่าน	มีผู้ประกอบการที่มีที่เก็บสินค้าเป็นของตนเอง เนื่องจากต้องการควบคุมดูแลสินค้าอย่างใกล้ชิด
	ผู้ประกอบการมีกิจการคลังสินค้าเป็นของตนเอง โดยมีระยะเวลาที่ดำเนินการเป็นเวลานานแล้ว จึงมีแนวคิดที่ไม่สนับสนุนการจัดตั้งคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าที่เป็นของส่วนกลาง

4.2.1.4 กฎหมาย (Law)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยกฎหมาย (SWOT of Law)
ในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยม
เวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้แสดงรายละเอียดดังตาราง 11

ตาราง 11 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยกฎหมาย (SWOT of Law)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยกฎหมาย (SWOT of Law)	
จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
ทุกประเทศมีกฎหมายที่เอื้อต่อการขนส่งทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ	ปัญหาการเก็บค่าธรรมเนียมที่ไม่เป็นไปตามกฎหมายที่ระบุ (บางด่าน)
	ข้อกำหนดทางกฎหมายของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน
	กฎระเบียบ รวมถึงวิธีปฏิบัติในการขนส่งของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน
	ปัญหาทางด้านการจัดการพื้นที่บริเวณชายแดน เช่น พื้นที่ด่านกักตุน ติดปัญหาเรื่องข้อกฎหมายในการใช้พื้นที่ จึงส่งผลให้มีผลกระทบต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม
	มีการกีดกันสินค้าระหว่างประเทศ
	ผู้ประกอบการมีความรู้เรื่องกฎหมายในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการค้าระหว่างประเทศน้อย
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
ภาครัฐทุกประเทศมีแนวทางให้การออกกฎหมายเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง การค้า การลงทุน ที่ถูกต้องและเหมาะสม	การลักลอบการขนส่งสินค้า
ภาครัฐทุกประเทศมีแนวทางและนโยบายในการสร้างความร่วมมือทางด้านกฎหมาย เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง การค้า การลงทุนระหว่างประเทศ	การกระทำผิดกฎหมายในการนำเข้า – ส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ
	ข้อกฎหมายในการอนุญาตการใช้พื้นที่จากภาครัฐ

4.2.1.5 ต้นทุน (Costs)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยต้นทุน (SWOT of Costs) ในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซีจ๋าน สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้แสดงรายละเอียดดังตาราง 12

ตาราง 12 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยต้นทุน (SWOT of Costs)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยต้นทุน (SWOT of Costs)	
จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
ได้ต้นทุนวัตถุดิบราคาถูกเนื่องจากตลอดเส้นทาง ส่วนมากเป็นพื้นที่การเกษตร	ต้องใช้งบประมาณในการพัฒนาเส้นทาง เนื่องจาก อยู่ในช่วงที่เส้นทางกำลังพัฒนา
	งบประมาณในการส่งเสริมทางการค้า การ ลงทุน การคมนาคมขนส่ง สิ่งอำนวยความสะดวก เส้นทาง เนื่องจากอยู่ในช่วงที่เส้นทางกำลังพัฒนา
	ค่าใช้จ่ายบางด้านค่อนข้างสูง
	ในด้านของต้นทุนและเวลาในการขนส่งแล้วทั้ง ต้นทุนและเวลาการขนส่งของเส้นทางนี้สูงกว่าเส้นทาง ขนส่งที่ผ่านเส้น R8 R9 และ R12
	เนื่องจากสภาพภูมิประเทศบางช่วงของเส้นทางไม่ สามารถขนส่งโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้ จึง จำเป็นต้องใช้การขนส่งโดยใช้รถบรรทุกขนาดกลาง และขนาดเล็กในการขนส่ง จึงเป็นการเพิ่มต้นทุนใน การขนส่ง
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
หากมีการพัฒนาเส้นทางจะสามารถช่วยลดต้นทุนค่า ขนส่งและต้นทุนทางด้านเวลา	มีผู้ประกอบการขนส่งในเส้นทางอื่นมากกว่า
รัฐบาลมีแผนพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งอย่างต่อเนื่อง	ผู้ใช้บริการการขนส่งอาจต้องการการประกันความ ปลอดภัยหรือความเสียหายของสินค้าบางชนิดที่ต้อง ระมัดระวังความเสียหายในการขนส่ง เช่น สินค้า อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าที่แตกหักได้ง่ายอันเนื่องมาจาก แรงกระแทก เป็นต้น

4.2.1.6 การจัดซื้อจัดหา (Sourcing)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยการจัดซื้อจัดหา (SWOT of Sourcing) ในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้แสดงรายละเอียดดังตาราง 13

ตาราง 13 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยการจัดซื้อจัดหา (SWOT of Sourcing)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยการจัดซื้อจัดหา (SWOT of Sourcing)	
จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
สินค้าไทยเป็นที่ต้องการของตลาดในต่างประเทศเป็นอย่างมากโดยเฉพาะสินค้าอุปโภค บริโภค และสินค้าเกษตร	ผู้ประกอบการยังขาดข้อมูลในการพยากรณ์ความต้องการของสินค้า ส่งผลให้บางสินค้าขาดตลาด
พบวัตถุดิบต้นน้ำที่เป็นผลิตผลทางการเกษตรตลอดเส้นทาง	ไม่สามารถควบคุมปริมาณสินค้าที่เป็นสินค้าทางการเกษตรให้คงที่ในปริมาณที่ตลาดต้องการตลอดทุกเดือนได้
สภาพภูมิประเทศงดงาม สามารถพัฒนาไปสู่การท่องเที่ยวตามเส้นทางระหว่างประเทศได้	ปัจจุบันมีการบรรทุกทุกการขนส่งแบบเที่ยวเปล่าเนื่องจากความไม่แน่นอนของสินค้าที่ต้องขนส่งทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
นอกจากความต้องการสินค้าอุปโภคบริโภคของไทยแล้ว ยังมีโอกาสที่จะสามารถพัฒนาไปในเชิงการท่องเที่ยวได้	มีการกีดกันทางการค้า
เส้นทางที่ทำการศึกษามีศักยภาพในการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง ซึ่งนำมาสู่การขนส่งการค้าการลงทุนในเส้นทางนี้มากขึ้น	การแปลงสัญชาติสินค้าเกษตร
คู่แข่งทางการตลาดยังมีค่อนข้างน้อย	ความปลอดภัยของสินค้าเนื่องจากสภาพเส้นทางในปัจจุบันกำลังดำเนินการก่อสร้าง ซึ่งอาจทำให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าได้
เนื่องจากเส้นทางนี้สามารถพบวัตถุดิบต้นน้ำที่เป็นผลิตผลทางการเกษตรตลอดเส้นทาง จึงเป็นโอกาสในการหาแหล่งวัตถุดิบทางการเกษตรเพิ่มขึ้น	

4.2.1.7 ข้อมูลสารสนเทศ (Information)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยข้อมูลสารสนเทศ (SWOT of Information) ในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้แสดงรายละเอียดดังตาราง 14

ตาราง 14 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยข้อมูลสารสนเทศ (SWOT of Information)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยข้อมูลสารสนเทศ (SWOT of Information)	
จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
ทุกด้านมีเชื่อมโยงข้อมูลทางสถิติในการนำเข้า – ส่งออก โดยส่งข้อมูลไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบภายในประเทศ	ยังขาดศูนย์รวบรวมข้อมูลทางด้านการขนส่งระหว่างประเทศในเส้นทางนี้
ทุกด้านมีการใช้ระบบเทคโนโลยีมาช่วยในการจัดการข้อมูลสารสนเทศในการจัดการการบริหารงาน การขนส่ง การค้า สถิติ	แต่ละประเทศมีระบบสารสนเทศเฉพาะที่ใช้ในการเชื่อมโยงข้อมูลกันภายในประเทศ
มีกิจกรรมการจัดอบรม และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับด้านอย่างต่อเนื่อง	ผู้ประกอบการยังขาดข้อมูลในการพยากรณ์ความต้องการของสินค้า
ระบบสารสนเทศที่ใช้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับความต้องการของผู้ใช้ได้ ทั้งการตรวจเอกสาร การเชื่อมโยงข้อมูล การติดตามเอกสาร และการดำเนินการทางเอกสารอื่นๆที่เกี่ยวข้อง	
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
รัฐบาลมีความสนใจในการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ รัฐบาลมีนโยบายในการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อช่วยในการสื่อสาร ประชาสัมพันธ์ และการจัดการต่างๆ	เอกสารที่ทางการเผยแพร่ เช่น สถิติทางการค้า กฎหมายการขนส่ง สถิติการขนส่ง ไม่ได้จัดทำขึ้นโดยใช้ภาษาที่ผู้สนใจซึ่งเป็นชาวต่างชาติสามารถเข้าใจได้ จึงอาจทำให้ภาครัฐหรือภาคเอกชนต่างชาติที่สนใจและต้องการทราบข้อมูลไม่สามารถทราบข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจได้

4.2.1.8 สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยสิ่งอำนวยความสะดวก (SWOT of Facilities) ในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซีจ๋อง สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้แสดงรายละเอียดดังตาราง 15

ตาราง 15 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยสิ่งอำนวยความสะดวก (SWOT of Facilities)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยสิ่งอำนวยความสะดวก (SWOT of Facilities)	
จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
มีสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน (Facilities of Road) ตลอดเส้นทาง	สิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นจุดพักรถในบางช่วงของเส้นทางยังมีน้อย
	สิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนในบางช่วงของเส้นทางกำลังเร่งดำเนินการพัฒนา
	มีบางประเทศที่มีจุดพักรถขนาดใหญ่
	สิ่งจำเป็นที่ต้องมีหรือมาตรฐานของสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขนส่งระหว่างประเทศมีมาตรฐานแตกต่างกัน
	สิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่าน (บางด่าน) ยังไม่สามารถรองรับความต้องการในการใช้งานได้ เช่น อุปกรณ์การเปลี่ยนถ่ายสินค้า เทคโนโลยีเพื่อใช้ในการตรวจสินค้า เป็นต้น
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
รัฐบาลของทุกประเทศมีนโยบายในการสร้าง ปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการในการใช้บริการการค้า การลงทุน การขนส่งในอนาคต	ในบางช่วงของเส้นทางไม่สามารถสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนได้เนื่องจากมีอาคารที่กีดขวางเส้นทางถนน

4.2.1.9 ทรัพยากรบุคคล

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยทรัพยากรบุคคล(SWOT of Human Resource) ในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้แสดงรายละเอียดดังตาราง 16

ตาราง 16 การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยทรัพยากรบุคคล(SWOT of Human Resource)

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของปัจจัยทรัพยากรบุคคล (SWOT of Human Resource)	
จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
เจ้าหน้าที่ที่ด้านมีการอบรมพัฒนาความรู้อย่างต่อเนื่อง	เจ้าหน้าที่หรือบุคลากรยังขาดความรู้และประสบการณ์ทางด้านภาษาต่างประเทศ
ภาครัฐมีโครงการอบรมให้ความรู้แก่ภาคเอกชนอย่างต่อเนื่อง	การสื่อสาร เนื่องจากใช้ภาษาแตกต่างกัน แต่บางประเทศสามารถสื่อสารกันได้โดยอาจไม่จำเป็นต้องใช้ล่าม (ประเทศไทยและลาว)
เจ้าหน้าที่ภาครัฐมีเครือข่ายความร่วมมือระหว่างประเทศในการอบรมให้ความรู้การบริหารจัดการ	พนักงานขับรถบรรทุกยังขาดความรู้ด้านภาษาต่างประเทศ
เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานมีความรู้ความสามารถในการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่ต้องการใช้บริการอย่างทั่วถึง	
เจ้าหน้าที่สามารถให้ความรู้เกี่ยวกับขั้นตอนทางพิธีการของด่านในการนำเข้า – ส่งออกได้	
เจ้าหน้าที่สามารถเข้าใจถึงปัญหาและมีการประยุกต์ปรับปรุงเพื่อนำไปสู่การพัฒนาต่อไปได้	
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threats)
รัฐบาลของทุกประเทศมีนโยบายในการพัฒนาองค์ความรู้ การบริหารงานต่างๆ แก่ทรัพยากรบุคคล	บางด่านมีนโยบายในการเปลี่ยนเจ้าหน้าที่ระหว่างด่านภายในประเทศ จึงทำให้บางครั้งขาดความต่อเนื่องในด้านการทำงาน
รัฐบาลของทุกประเทศมีนโยบายมีแนวทางในการสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพในการปฏิบัติงาน	

4.3 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Policy Synthesis of Land Transportation Logistics Development between Country)

จากการวิเคราะห์เส้นทางคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีนด้วยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ (9 Supply Chain Driver) ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) การขนส่ง (Transportation) คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution) สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) การจัดซื้อจัดหา (Sourcing) ต้นทุน (Costs) กฎหมาย (Law) ข้อมูลสารสนเทศ (Information) และทรัพยากรบุคคล (Human Resource) และการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (Strengths Weaknesses Opportunities Threats Analysis: SWOT Analysis) สามารถนำไปเป็นแนวทางในการวิเคราะห์นโยบาย โดยใช้วิธีการของ TOWS โดยมีรายละเอียดดังตาราง 17 - ตาราง 20 ซึ่งแสดงได้ดังต่อไปนี้

ตาราง 17 การวิเคราะห์นโยบายจากจุดแข็งและโอกาสการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

จุดแข็งและโอกาส (SO) : การใช้จุดแข็งเพื่อหาประโยชน์ที่ได้เปรียบเพื่อสร้างเป็นโอกาส		นโยบายสำหรับประเทศ	
		ไทย - ลาว - เวียดนาม - จีน	ไทย
โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	ส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ	/	/
การขนส่ง (Transportation)	ส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาศักยภาพการขนส่งระหว่างประเทศ	/	/
คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution)	ส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาศักยภาพการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าหรือคลังสินค้าที่เหมาะสมเพื่อรองรับปริมาณการนำเข้า - ระหว่างประเทศ	/	/
สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	ส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนามาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ	/	/

จุดแข็งและโอกาส (SO) : การใช้จุดแข็งเพื่อหาประโยชน์ที่ได้เปรียบเพื่อสร้าง เป็นโอกาส		นโยบายสำหรับประเทศ	
		ไทย – ลาว – เวียดนาม – จีน	ไทย
การจัดหา (Sourcing)	ส่งเสริมการพัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ	/	/
	ส่งเสริมอุตสาหกรรมระหว่างประเทศตั้งแต่ อุตสาหกรรมต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรม การขนส่ง อุตสาหกรรมการแปรรูปและ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว	/	/
	ส่งเสริมอุตสาหกรรมส่งออกสินค้าเกษตร อุตสาหกรรมแปรรูป อุตสาหกรรมการค้า ระหว่างประเทศและอุตสาหกรรมขนส่งระหว่าง ประเทศ	/	/
ต้นทุน (Costs)	ศึกษาและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่ม ศักยภาพในการขนส่งสินค้า และลดต้นทุนการขนส่ง สินค้า	/	/
ข้อมูลสารสนเทศ (Information Technology)	สร้างความร่วมมือร่วมกันระหว่างประเทศในการ แลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ทางการค้า และการขนส่งระหว่างประเทศ	/	/
กฎหมาย (Law)	สร้างความร่วมมือร่วมกันระหว่างประเทศในใช้ กฎระเบียบทางการขนส่งระหว่างประเทศที่มี มาตรฐานที่เหมาะสมร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ อำนวยความสะดวก การสร้างความปลอดภัยการ ขนส่ง รวมถึงกฎระเบียบในการขนส่งสินค้าระหว่าง ประเทศ	/	/
ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	อบรมเจ้าหน้าที่และพนักงานที่เกี่ยวข้องในการ บริการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อ แลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ จนนำไปสู่แนว ทางการพัฒนาการดำเนินการที่เป็นมาตรฐานร่วมกัน ระหว่างประเทศ	/	

ตาราง 18 การวิเคราะห์นโยบายจากจุดแข็งและอุปสรรคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

จุดแข็งและอุปสรรค (ST): การใช้ประโยชน์จากจุดแข็งเพื่อหลีกเลี่ยงภัยคุกคาม ที่อาจเกิดขึ้น		นโยบายสำหรับประเทศ	
		ไทย – ลาว – เวียดนาม – จีน	ไทย
โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมกับการ ขนส่งภายในประเทศและต่างประเทศควบคู่ไปกับ การวางผังเมืองบริเวณชายแดนและบริเวณข้างเคียง เส้นทาง เพื่อความเป็นระเบียบ ลดอุบัติเหตุและ ความเสียหายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้น	/	/
การขนส่ง (Transportation)	เผยแพร่ข้อมูลเส้นทางการขนส่ง ปริมาณความ ต้องการของตลาดผู้บริโภค เพื่อเชิญชวนให้ ผู้ประกอบการและผู้สนใจใช้บริการเส้นทางและ เป็นทางเลือกใหม่สำหรับผู้ประกอบการในการ กระจายสินค้าในอนาคต	/	/
คลังสินค้าหรือศูนย์ กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution)	มีการวางแผนและบริหารจัดการร่วมกันระหว่าง ภาครัฐและภาคเอกชนในการจัดตั้งคลังสินค้าหรือ ศูนย์กระจายสินค้า	/	/
สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนให้มีความ เหมาะสม	/	/
การจัดหา (Sourcing)	มีการติดตามสัญลักษณ์และรับรองสินค้าจากแหล่ง วัตถุดิบ	/	/
ต้นทุน (Costs)	มีการจัดการวางแผนการขนส่งวัตถุดิบสำหรับสินค้า เกษตรและสินค้าอื่น ๆ ร่วมกันเพื่อลดต้นทุนในการ ขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ	/	/
ข้อมูลสารสนเทศ (Information Technology)	จัดทำระบบสารสนเทศที่สามารถเอื้อต่อการหา ข้อมูลแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภายในประเทศและ ต่างประเทศ เพื่อประกอบการค้นคว้าหาข้อมูล	/	/

จุดแข็งและอุปสรรค (ST): การใช้ประโยชน์จากจุดแข็งเพื่อหลีกเลี่ยงภัยคุกคาม ที่อาจเกิดขึ้น		นโยบายสำหรับประเทศ	
		ไทย – ลาว – เวียดนาม – จีน	ไทย
	สำคัญและเพื่อการตัดสินใจในการค้า และการขนส่ง สินค้า		
กฎหมาย (Law)	รณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและ ข้อกำหนดในการลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดในการ ขนส่งสินค้า	/	/
ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	จัดให้มีการอบรมบุคลากรระหว่างประเทศร่วมกัน อย่างต่อเนื่อง	/	/

ตาราง 19 การวิเคราะห์นโยบายจากจุดอ่อนและโอกาสการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

จุดอ่อนและโอกาส (WO) — วิธีการใช้โอกาสที่มีของคุณเพื่อเอาชนะจุดของ คุณ?		นโยบายสำหรับประเทศ	
		ไทย – ลาว – เวียดนาม – จีน	ไทย
โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	กำหนดนโยบายในการพัฒนาและปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐานและวางแผนการพัฒนาพื้นที่ บริเวณชายแดน เพื่อรองรับปริมาณการนำเข้า – ส่งออกในอนาคต	/	/
การขนส่ง (Transportation)	ศึกษาพัฒนาศักยภาพทางการค้าในแต่ละประเทศ และมีการจัดการการขนส่งสินค้าที่เสียหายน้อยให้มี ความปลอดภัยมากขึ้น		
คลังสินค้าหรือศูนย์ กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution)	พิจารณาและวางแผนในการสร้างคลังสินค้าหรือ ศูนย์กระจายสินค้าที่เหมาะสมบริเวณชายแดน	/	/

จุดอ่อนและโอกาส (WO) — วิธีการใช้โอกาสที่มีของคุณเพื่อเอาชนะจุดของคุณ?		นโยบายสำหรับประเทศ	
		ไทย – ลาว – เวียดนาม – จีน	ไทย
สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการขนส่ง เช่น จุดพักรถ จุดบริการการขนส่ง เป็นต้น ตามความเหมาะสมของเส้นทางในแต่ละประเทศ	/	/
การจัดหา (Sourcing)	มีการติดตามสัญลักษณ์และรับรองสินค้าจากแหล่งวัตถุดิบ เพื่อแสดงที่มาของสินค้า	/	/
ต้นทุน (Costs)	ใช้งบประมาณในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งเพื่อรองรับการขนส่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอย่างเหมาะสม	/	/
ข้อมูลสารสนเทศ (Information Technology)	จัดทำระบบสารสนเทศที่สามารถเอื้อต่อการหาข้อมูลแก่ผู้ที่สนใจทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อประกอบการค้นคว้าหาข้อมูลที่สำคัญและเพื่อการตัดสินใจในการค้า และการขนส่งสินค้า	/	/
กฎหมาย (Law)	กำหนดนโยบายร่วมกันระหว่างประเทศให้มีมาตรฐานที่เหมาะสมร่วมกัน	/	/
ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	จัดให้มีการอบรมบุคลากรระหว่างประเทศร่วมกันอย่างต่อเนื่อง	/	/

ตาราง 20 การวิเคราะห์นโยบายจากจุดอ่อนและอุปสรรคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ

จุดอ่อนและอุปสรรค (WT) — วิธีที่คุณสามารถลดจุดอ่อนและหลีกเลี่ยงภัยคุกคามของคุณ		นโยบายสำหรับประเทศ	
		ไทย – ลาว – เวียดนาม – จีน	ไทย
โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางถนน (ในบางช่วงของเส้นทาง)	/	/
การขนส่ง (Transportation)	พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขนส่ง	/	/

จุดอ่อนและอุปสรรค (WT) — วิธีที่คุณสามารถลดจุดอ่อนและหลีกเลี่ยงภัยคุกคามของคุณ		นโยบายสำหรับประเทศ	
		ไทย – ลาว – เวียดนาม – จีน	ไทย
คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution)	จัดตั้งคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าที่เหมาะสมกับความต้องการใช้บริการของภาคเอกชน	/	/
สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)	มีการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนที่เหมาะสมกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่และปรับปรุงพื้นที่หรือเส้นทางคมนาคมขนส่งมิให้ใกล้แหล่งชุมชนมากเกินไปเพื่อความปลอดภัย	/	/
การจัดหา (Sourcing)	ศึกษาและพัฒนาาระบบโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าเกษตรระหว่างประเทศ	/	/
ต้นทุน (Costs)	พัฒนาเส้นทางการขนส่งสินค้าร่วมกับการจัดการระบบโลจิสติกส์การขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและลดต้นทุนการคมนาคมขนส่ง	/	/
ข้อมูลสารสนเทศ (Information Technology)	จัดทำระบบสารสนเทศที่สามารถเอื้อต่อการหาข้อมูลแก่ผู้ที่สนใจทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อประกอบการค้นคว้าหาข้อมูลที่สำคัญและเพื่อการตัดสินใจในการค้า และการขนส่งสินค้า	/	/
กฎหมาย (Law)	มีข้อกำหนดในการนำเข้า – ส่งออกสินค้าที่มีมาตรฐานเดียวกัน หรือมีข้อกำหนดที่ใกล้เคียงกัน รวมถึงสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายในการนำเข้า – ส่งออกแก่ผู้ประกอบการมากขึ้น	/	/
ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)	จัดให้มีการอบรมบุคลากรระหว่างประเทศร่วมกันอย่างต่อเนื่อง	/	/

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้รวบรวมข้อมูล ลงพื้นที่เพื่อศึกษา และสัมภาษณ์เชิงลึกทั้งในส่วนของภาครัฐ ภาคเอกชนและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องในการคมนาคมขนส่งทางบกระหว่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1.เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม -เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีนและ 2.เพื่อวิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งสามารถสรุปผลในการศึกษาและวิจัยได้ดังนี้

5.1 ข้อเสนอสรุป

5.1.1 องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม -เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม - เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีนได้รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูลสามารถวิเคราะห์องค์ความรู้ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานโดยได้ประยุกต์จากแบบจำลองตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (Supply Chain Driver) ของ Sunil Chopra และ Peter Meindl (2013) เป็น 9 ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (9 Supply Chain Driver) ซึ่งสามารถแสดงได้ดังภาพ 8 โดยมีการแบ่งออกเป็น 3 ประเภทหลัก ได้แก่ กลุ่มเชิงกายภาพ (Physical) กลุ่มเชิงนามธรรม (Non - Physical) และกลุ่มกึ่งเชิงกายภาพและนามธรรม (Physical and Non - Physical) โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.1.1.1 กลุ่มเชิงกายภาพ (Physical)

(1) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)

สภาพเส้นทางของแต่ละประเทศสามารถใช้ในการคมนาคมขนส่งได้ ซึ่งบางส่วนของสภาพเส้นทางในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามที่กำลังดำเนินการ

ปรับปรุงและขยายความกว้างของเส้นทางเพื่อให้สามารถคมนาคมขนส่งได้สะดวกมากยิ่งขึ้น ขนาดความกว้างของถนนโดยรวมในไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนมีขนาดความกว้างถนน 4 ช่องจราจร ลักษณะภูมิประเทศเป็นทางราบและพื้นผิวถนนเรียบ ส่วนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามมีขนาด 2 ช่องจราจร ลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขาและพื้นผิวถนนขรุขระเป็นบางช่วง

สภาพพื้นที่บริเวณด้านการค้าชายแดนของทุกด้านในทุกประเทศสามารถรองรับปริมาณการคมนาคมขนส่งเพื่อการนำเข้า – ส่งออกระหว่างประเทศได้ รวมถึงมีนโยบายในการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานบริเวณชายแดนอย่างต่อเนื่อง

(2) การขนส่ง (Transportation)

โดยทั่วไปลักษณะของพาหนะของแต่ละประเทศมีขนาดที่ต่างกันทั้งลักษณะรถที่ใช้เพื่อการโดยสารและรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้า สภาพการคมนาคมขนส่งไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนสามารถพบรถขนส่งที่เป็นรถบรรทุกทุกขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ ส่วนสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามโดยส่วนมากพบรถขนส่งที่เป็นรถบรรทุกขนาดเล็ก ขนาดกลาง เนื่องจากสภาพเส้นทางการคมนาคมที่กำลังดำเนินการปรับปรุง ระหว่างเส้นทางสามารถพบรถบรรทุกขนาดใหญ่บ้างแต่เป็นส่วนน้อยและพบรถบรรทุกขนาดใหญ่ในเขตเมืองและบริเวณด้านของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

(3) คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution)

พบที่ตั้งคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าบริเวณด้าน 2 ด้านคือ ด้านภูดู่ จังหวัดอุดรดิตถ์ประเทศไทย แต่มีลักษณะเป็นขนาดเล็ก และบริเวณเขตด่านโหยวี่กวนมีคลังสินค้าทันสมัยบน คือ Guangxi Pingxing Integrated Free Trade Zone อีกทั้งยังมีภาคเอกชนที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศขนาดใหญ่ โดยมีทั้งพื้นที่จอดรถและคลังสินค้าขนาดใหญ่

5.1.1.2 กลุ่มกึ่งเชิงกายภาพและนามธรรม (Physical and Non - Physical)

ความสำคัญของปัจจัยกลุ่มกึ่งเชิงกายภาพและนามธรรม (Physical and Non - Physical) พิจารณาถึงปัจจัยที่อยู่ในระบบของกลุ่มเชิงกายภาพ ประกอบด้วยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานที่สำคัญ 1 ประการ ได้แก่ สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)

(1) สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)

ทุกประเทศมีสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่าน ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการคมนาคมขนส่งสินค้าที่เป็นจุดพักรถบรรทุกขนาดใหญ่สามารถพบได้ที่สาธารณรัฐประชาชนจีน

5.1.1.3 กลุ่มเชิงนามธรรม (Non - Physical)

ความสำคัญของปัจจัยกลุ่มเชิงนามธรรม (Non - Physical) พิจารณาถึงปัจจัยที่จำเป็นที่ต้องมีส่วนช่วยในการสนับสนุนระบบของโซ่อุปทาน ซึ่งประกอบด้วยตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทานที่สำคัญ 5 ประการ ได้แก่ กฎหมาย (Laws) ข้อมูลสารสนเทศ (Information) การจัดหา (Sourcing) ต้นทุน (Costs) และทรัพยากรบุคคล (Human Resource)

(1) การจัดหา (Sourcing)

สินค้าจากประเทศไทยที่เป็นที่ต้องการของตลาดในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเป็นสินค้าประเภทอุปโภค บริโภค ซึ่งสินค้าไทยที่เข้ามายังแขวงไชยะบูลีและแขวงหลวงพระบางส่วนใหญ่ผ่านมาจากด่านบ้านนากระเซิง จังหวัดเลย เนื่องจากพ่อค้าไทยและลาวมีการติดต่อค้าขายกันมานาน ส่วนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามและสาธารณรัฐประชาชนจีนมีความต้องการสินค้าที่เป็นผลไม้ผ่านโดยส่วนใหญ่เส้นทาง R9 มีการส่งสินค้าไปยังตลาดซื้อขายที่เป็นตลาดใหญ่ก่อนที่จะกระจายเข้าสู่พื้นที่ชุมชนต่อไป

(2) ต้นทุน (Costs)

ต้นทุนในการขนส่งตั้งแต่จุดเริ่มต้นการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางแต่ละแห่ง ไม่ว่าจะเป็นด่านการค้าหรือตลาดการค้านั้น สามารถประมาณการต้นทุนหลักในการขนส่งสินค้าได้ 5 ประเภท ได้แก่ ต้นทุนที่เกี่ยวกับการดำเนินการขนส่ง (Business Operating Cost) ต้นทุนที่ไม่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง (Non Business Operating Cost) ค่าใช้จ่ายที่ด่าน (Border Costs) ค่าใช้จ่ายในการพักสินค้าหรือจัดเก็บสินค้า (Warehouse and Distribution Costs) และค่าบริหารจัดการ (Management Costs)

(3) ข้อมูลสารสนเทศ (Information)

ทุกด่านมีการเชื่อมโยงข้อมูลจากด่านสู่ส่วนกลาง มีการนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้เพื่อเก็บข้อมูลทางสถิติการขนส่ง สินค้าที่ผ่านเข้า – ออก ที่ด่าน ซึ่งแต่ละประเทศมีการนำโปรแกรมหรือระบบที่ใช้ที่ด่านแตกต่างกัน ความแตกต่างอีกประการ คือ ความพร้อมที่ด่าน ด่านที่เปิดมาเป็นระยะเวลานานและมีการเข้า – ออกของสินค้าในปริมาณที่สูง

(4) กฎหมาย (Law)

แต่ละประเทศมีข้อกฎหมาย ข้อกำหนด และกฎระเบียบในการขนส่งที่แตกต่างกัน

(5) ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)

ทุกประเทศมีความต้องการในการพัฒนาทรัพยากรบุคคล โดยในทุกปีได้มีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรภายในองค์กรในการฝึกอบรมให้ความรู้ในการพัฒนางานของแต่ละบุคคลที่ต้องรับผิดชอบอย่างต่อเนื่อง

5.1.2 วิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

โดยใช้วิธีการการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค (Strengths Weaknesses Opportunities Threats Analysis: SWOT Analysis) ในการวิเคราะห์สภาพปัจจุบันของเส้นทางการคมนาคมขนส่งดังภาพ 1 และใช้การวิเคราะห์นโยบายในการพัฒนาโดยใช้ TOWS Metric โดยสามารถสรุปประเด็นของนโยบายที่ต้องพัฒนาในแต่ละประเด็นของตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ (9 Supply chain Driver) ได้ดังนี้

5.1.2.1 โครงสร้างพื้นฐาน

- 1.ส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ
- 2.มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมกับการขนส่งภายในประเทศและต่างประเทศควบคู่ไปกับการวางผังเมืองบริเวณชายแดนและบริเวณข้างเคียงเส้นทาง เพื่อความเป็นระเบียบลดอุบัติเหตุและความเสียหายอื่น ๆ ที่จะเกิดขึ้น
- 3.กำหนดนโยบายในการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและวางแผนการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดน เพื่อรองรับปริมาณการนำเข้า – ส่งออกในอนาคต

5.1.2.2 การขนส่ง (Transportation)

- 1.ส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาศักยภาพการขนส่งระหว่างประเทศ
- 2.เผยแพร่ข้อมูลเส้นทางการขนส่ง ปริมาณความต้องการของตลาดผู้บริโภค เพื่อเชิญชวนให้ผู้ประกอบการและผู้สนใจใช้บริการเส้นทางและเป็นทางเลือกใหม่สำหรับผู้ประกอบการในการกระจายสินค้าในอนาคต
- 3.ศึกษาพัฒนาศักยภาพทางการค้าในแต่ละประเทศ และมีการจัดการการขนส่งสินค้าที่เสียหายง่ายให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

4. พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการขนส่ง

5.1.2.3 คลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า (Warehouse / Distribution)

1. ส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาศักยภาพการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าหรือคลังสินค้าที่เหมาะสมเพื่อรองรับปริมาณการนำเข้า – ระหว่างประเทศ

2. มีการวางแผนและบริหารจัดการร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการจัดตั้งคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า

3. ศึกษาพัฒนาศักยภาพทางการค้าในแต่ละประเทศ และมีการจัดการการขนส่งสินค้าที่เสียหายง่ายให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

4. จัดตั้งคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้าที่เหมาะสมกับความต้องการใช้บริการของภาคเอกชน

5.1.2.4 สิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities)

1. ส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนามาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ

2. ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนให้มีความเหมาะสม

3. พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการขนส่ง เช่น จุดพักรถ จุดบริการการขนส่ง เป็นต้น ตามความเหมาะสมของเส้นทางในแต่ละประเทศ

4. มีการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนที่เหมาะสมกับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่และปรับปรุงพื้นที่หรือเส้นทางคมนาคมขนส่งมิให้ใกล้แหล่งชุมชนมากเกินไปเพื่อความปลอดภัย

5.1.2.5 การจัดหา (Sourcing)

1. ส่งเสริมอุตสาหกรรมระหว่างประเทศตั้งแต่อุตสาหกรรมต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเกษตร อุตสาหกรรมการขนส่ง อุตสาหกรรมการแปรรูปและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

2. ศึกษาและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ส่งเสริมอุตสาหกรรมการส่งออกสินค้าเกษตร อุตสาหกรรมการแปรรูป อุตสาหกรรมการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรมการขนส่งระหว่างประเทศ

3. มีการติดตามสัญลักษณ์และรับรองสินค้าจากแหล่งวัตถุดิบ

5.1.2.6 ต้นทุน (Costs)

1. ศึกษาและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้า และลดต้นทุนการขนส่งสินค้า
2. มีการจัดการวางแผนการขนส่งวัตถุดิบสำหรับสินค้าเกษตรและสินค้าอื่นๆร่วมกันเพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ
3. ใช้งบประมาณในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งเพื่อรองรับการขนส่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอย่างเหมาะสม
4. พัฒนาเส้นทางการขนส่งสินค้าร่วมกับการจัดการระบบโลจิสติกส์การขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและลดต้นทุนการคมนาคมขนส่ง

5.1.2.7 ข้อมูลสารสนเทศ (Information Technology)

1. สร้างความร่วมมือร่วมกันระหว่างประเทศในการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นประโยชน์ทางการค้า และการขนส่งระหว่างประเทศ
2. จัดทำระบบสารสนเทศที่สามารถเอื้อต่อการหาข้อมูลแก่ผู้ที่สนใจทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อประกอบการค้นคว้าหาข้อมูลที่สำคัญและเพื่อการตัดสินใจในการค้า และการขนส่งสินค้า

5.1.2.8 กฎหมาย (Law)

1. สร้างความร่วมมือร่วมกันระหว่างประเทศในใช้กฎระเบียบทางการขนส่งระหว่างประเทศที่มีมาตรฐานที่เหมาะสมร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวก การสร้างความปลอดภัย การขนส่ง รวมถึงกฎระเบียบในการขนส่งสินค้านานาชาติ
2. รณรงค์ให้ความรู้เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและข้อกำหนดในการลงโทษแก่ผู้กระทำความผิดในการขนส่งสินค้า
3. กำหนดนโยบายร่วมกันระหว่างประเทศให้มีมาตรฐานที่เหมาะสมร่วมกัน
4. มีข้อกำหนดในการนำเข้า – ส่งออกสินค้าที่มีมาตรฐานเดียวกัน หรือมีข้อกำหนดที่ใกล้เคียงกัน รวมถึงสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายในการนำเข้า – ส่งออกแก่ผู้ประกอบการมากขึ้น

5.1.2.9 ทรัพยากรบุคคล (Human Resource)

1.อบรมเจ้าหน้าที่และพนักงานที่เกี่ยวข้องในการบริการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ จนนำไปสู่แนวทางการพัฒนาการดำเนินการที่เป็นมาตรฐานร่วมกันระหว่างประเทศ

2.จัดให้มีการอบรมบุคลากรระหว่างประเทศร่วมกันอย่างต่อเนื่อง

5.2 ข้อเสนอแนะเพื่อต่อยอดงานวิจัย

- ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเชิงลึกในแต่ละปัจจัยของ 9 ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน (9 Supply Chain Driver)
- ศึกษาเทคนิคหรือเทคโนโลยีที่จะส่งเสริมให้เกิดมูลค่าเพิ่มในห่วงโซ่อุปทานหรือผลิตภัณฑ์เพื่อการส่งออกทั้งในแง่ของบรรทัดฐานและความปลอดภัยของผลิตภัณฑ์ระหว่างการขนส่ง

บรรณานุกรม

Country Profile สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม. (ม.ป.ป.).

Michael E.Porter. (1998). *Competitive Advantage*.

Sunil Chopra and Peter Meindl. (2013). *Supply Chain Management Strategy, Planning and Operation*. United State: Pearson Education.

กรมการขนส่งทางบก. (2556). *โครงการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเชิงรุกเพื่อรองรับการเปิดการค้าเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน*. กรุงเทพมหานคร: กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม.

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม. (2551). *กฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับการจราจรในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง*. กรุงเทพมหานคร: กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม.

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (ม.ป.ป.). เข้าถึงได้จาก

http://www.dtn.go.th/index.php?option=com_content&view=article&id=6782&Itemid=793

กรมทางหลวง. (18 กุมภาพันธ์ 2559). *โครงการทางหลวงอาเซียน*. เข้าถึงได้จาก กรมทางหลวง:

http://www.doh.go.th/content.aspx?c_id=26&sc_id=91

กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ. (2557). *ข้อมูลพื้นฐานอาเซียน*. เข้าถึงได้จาก กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ: <http://www.mfa.go.th/asean/th/other/2361>

กระทรวงคมนาคม. (8 กรกฎาคม 2558). *กฎหมายของกระทรวงคมนาคม*. เข้าถึงได้จาก กระทรวงคมนาคม:

<http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/MOTLaw/>

กุลภา โสรัตน์. (2558). *การศึกษาโลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – พิชญ์โลก: วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยนเรศวร*.

โกศล ดีศีลธรรม. (2548). *การบริหารแบบโลจิสติกส์*. กรุงเทพฯ: ผู้จัดการ.

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซีจ๋าน สาธารณรัฐประชาชนจีน
ฐานา บุญหล้า และนางลักขณ์ นิมิตรภูวดล. (2555). *การจัดการโลจิสติกส์: มิตีชีพพลายเซิน*.

กรุงเทพมหานคร: บริษัท ซีเอ็ดดูเคชั่น จำกัด (มหาชน).

ธนิต โสรัตน์. (2553). *คู่มือการจัดการคลังสินค้าและการกระจายสินค้า*. กรุงเทพฯ: ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.

ไพฑูริศ เอกจริยกร. (2554). *เอกสารเพื่อประกอบการพิจารณากฎหมายของสมาชิกรัฐสภา เรื่อง วิเคราะห์ร่าง
พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรม*. กรุงเทพมหานคร: สำนักส่งเสริม
วิชาการรัฐสภา สถาบันพระปกเกล้า.

(2557). *ยุทธศาสตร์หลักของกระทรวงพาณิชย์ปี 2557-2558*. เรียกใช้เมื่อ 20 กุมภาพันธ์ 2558 จาก
www2.moc.go.th/ewt_dl_link.php?nid=7331&filename=index

รศ. ดร.เรืองวิทย์ เกษสุวรรณ. (2550). *นโยบายสาธารณะ*. กรุงเทพมหานคร: บริษัทซีเอ็ดดูเคชั่น จำกัด
(มหาชน).

วิศ ปจันทรบุตร. (2 12 2015). *THE THAILAWS.COM*. เรียกใช้เมื่อ 13 2 2015 จาก TheThaiLaw:
<http://www.thethailaw.com/law24/law24.html>

ศาสตราจารย์ ดร.สมบัติ ชำรงชัญญะ. (2546). *นโยบายสาธารณะ: แนวคิด การวิเคราะห์และกระบวนการ*.
สำนักพิมพ์สมมาตร.

ศุภชัย ยาวะประภาษ และปิยากร หวังมหารพร. (2552). *นโยบายสาธารณะไทย กำเนิด พัฒนาการและ
สถานภาพของศาสตร์*. กรุงเทพมหานคร: ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ศูนย์ข้อมูลเพื่อธุรกิจไทยในลาว. (15 8 2558). *กฎระเบียบที่ควรรู้*. เข้าถึงได้จาก ธุรกิจการขนส่งใน สปป.
ลาว: <http://www.thaibizlao.com/lao/rules/detail.php?cate=rules-trade&id=17332>

ศูนย์ความรู้เพื่อการค้าและการลงทุนกับจีน สำนักงานยุทธศาสตร์การพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์. (ม.ป.ป.).
เขตปกครองตนเองชนชาติจ้วงกว่างซี. เรียกใช้เมื่อ 11 กุมภาพันธ์ 2558 จาก ศูนย์ความรู้เพื่อการค้า
และการลงทุนกับจีน สำนักงานยุทธศาสตร์การพาณิชย์ กระทรวงพาณิชย์:
http://www.chineselawclinic.moc.go.th/info/info_detail.php?idcont=26&idcontsub=230

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน
ศูนย์ส่งเสริมการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว จังหวัดมุกดาหาร. (ม.ป.ป.). *ทำความรู้จัก GMS ระเบียบ*

เศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง. เรียกใช้เมื่อ 19 กุมภาพันธ์ 2558 จาก ศูนย์ส่งเสริมการค้าชายแดน
ไทย - สปป.ลาว จังหวัดมุกดาหาร: <http://www.moc.go.th/opscenter/md/?p=613>

สถาบันการขนส่ง. (2553). *โครงการการศึกษาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการ
ระหว่างประเทศ*. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สถาพร โกคา นท แสงเทียน อธิพิงศ์ พันธุ์กุล และกำพล ทรัพย์สมบูรณ์. (ม.ป.ป.). *โครงสร้างพื้นฐานกับ
การพัฒนาประเทศไทย: อดีต สู่อนาคต*.

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. (2556).

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2556). *แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ
ไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)*.

สำนักงานพาณิชย์จังหวัดอุดรดิตถ์. (2558). *รายงานสถานการณ์การค้าไทย - ลาว ผ่านด่านจังหวัดอุดรดิตถ์ -
แขวงไชยะบูลี สปป.ลาว ประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2558*. อุดรดิตถ์.

สำนักโลจิสติกส์กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่. (18 กันยายน 2554). *เรื่องน่ารู้เกี่ยวกับ
คลังสินค้า*. เรียกใช้เมื่อ 1 กุมภาพันธ์ 2558 จาก สำนักโลจิสติกส์กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการ
เหมืองแร่: <http://logistics.dpim.go.th/article/detail.php?id=1885>

ภาคผนวก

เปรียบเทียบวัตถุประสงค์ กิจกรรมที่วางแผนไว้
กิจกรรมที่ดำเนินการและผลที่ได้รับตลอดโครงการ

ตาราง 21 เปรียบเทียบวัตถุประสงค์ กิจกรรมที่วางแผนไว้ กิจกรรมที่ดำเนินการและผลที่ได้รับตลอดโครงการ

วัตถุประสงค์โครงการ	กิจกรรมที่วางแผนไว้	กิจกรรมที่ดำเนินการ	ผลที่ได้รับ
1.เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์องค์ความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม –เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน	1.รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ที่ศึกษา ยุทธศาสตร์ แนวทางการพัฒนาและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ที่ศึกษา ยุทธศาสตร์ แนวทางการพัฒนาและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังแสดงรายละเอียดในบทที่ 2	ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ (9 Supply Chain Driver) ดังแสดงรายละเอียดในบทที่ 4
	2.วิเคราะห์ข้อมูลและจัดประเภทของข้อมูลพื้นที่ที่ศึกษา ยุทธศาสตร์ แนวทางการพัฒนาและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	วิเคราะห์ข้อมูลและจัดประเภทของข้อมูลพื้นที่ที่ศึกษา ยุทธศาสตร์ แนวทางการพัฒนาและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังแสดงรายละเอียดในบทที่ 2	
	3.สำรวจเส้นทางและข้อมูลที่เกี่ยวข้องในเส้นทางวิเคราะห์แบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูลสำหรับลงพื้นที่	สำรวจเส้นทางการคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีนและข้อมูลที่เกี่ยวข้องในเส้นทางวิเคราะห์แบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูลสำหรับลงพื้นที่ที่ดังแสดงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินงานในบทที่ 3	
	4.ประมวลผลข้อมูล	วิเคราะห์ตัวขับเคลื่อนโซ่อุปทาน 9 ประการ (9 Supply Chain Driver) ดังแสดงรายละเอียดในบทที่ 4	

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย –
 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

วัตถุประสงค์โครงการ	กิจกรรมที่วางแผนไว้	กิจกรรมที่ดำเนินการ	ผลที่ได้รับ
2.เพื่อวิเคราะห์และจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในเส้นทางประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน	1.รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ที่ศึกษา ยุทธศาสตร์ แนวทางการพัฒนาและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ที่ศึกษา ยุทธศาสตร์ แนวทางการพัฒนาและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังแสดงรายละเอียดในบทที่ 2	เชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่าง
	2.วิเคราะห์ข้อมูลและจัดประเภทของข้อมูลพื้นที่ที่ศึกษา ยุทธศาสตร์ แนวทางการพัฒนาและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	วิเคราะห์ข้อมูลและจัดประเภทของข้อมูลพื้นที่ที่ศึกษา ยุทธศาสตร์ แนวทางการพัฒนาและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังแสดงรายละเอียดในบทที่ 2	ประเทศ (Policy Synthesis of Land
	3.สำรวจเส้นทางและข้อมูลที่เกี่ยวข้องในเส้นทางวิเคราะห์แบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูลสำหรับลงพื้นที่	สำรวจเส้นทางคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีนและข้อมูลที่เกี่ยวข้องในเส้นทางวิเคราะห์แบบสอบถามเพื่อเก็บข้อมูลสำหรับลงพื้นที่ดังแสดงรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินงานในบทที่ 3	Transportation Logistics Development between Country) ดังแสดงรายละเอียดในบทที่ 4
	4.ประมวลผลข้อมูล	วิเคราะห์ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Policy Synthesis of Land Transportation Logistics Development between Country) ดังแสดงรายละเอียดในบทที่ 4	

การเผยแพร่งานวิจัยสู่ภาครัฐและภาคเอกชน

โครงการประชุมนานาชาติครั้งที่ 1 ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย

เรื่อง ภูตู่ ประตูแห่งมิตรภาพและโอกาส

(The 1st International Conference Luangprabang – Indochina – Mawlamyine Economic Corridor

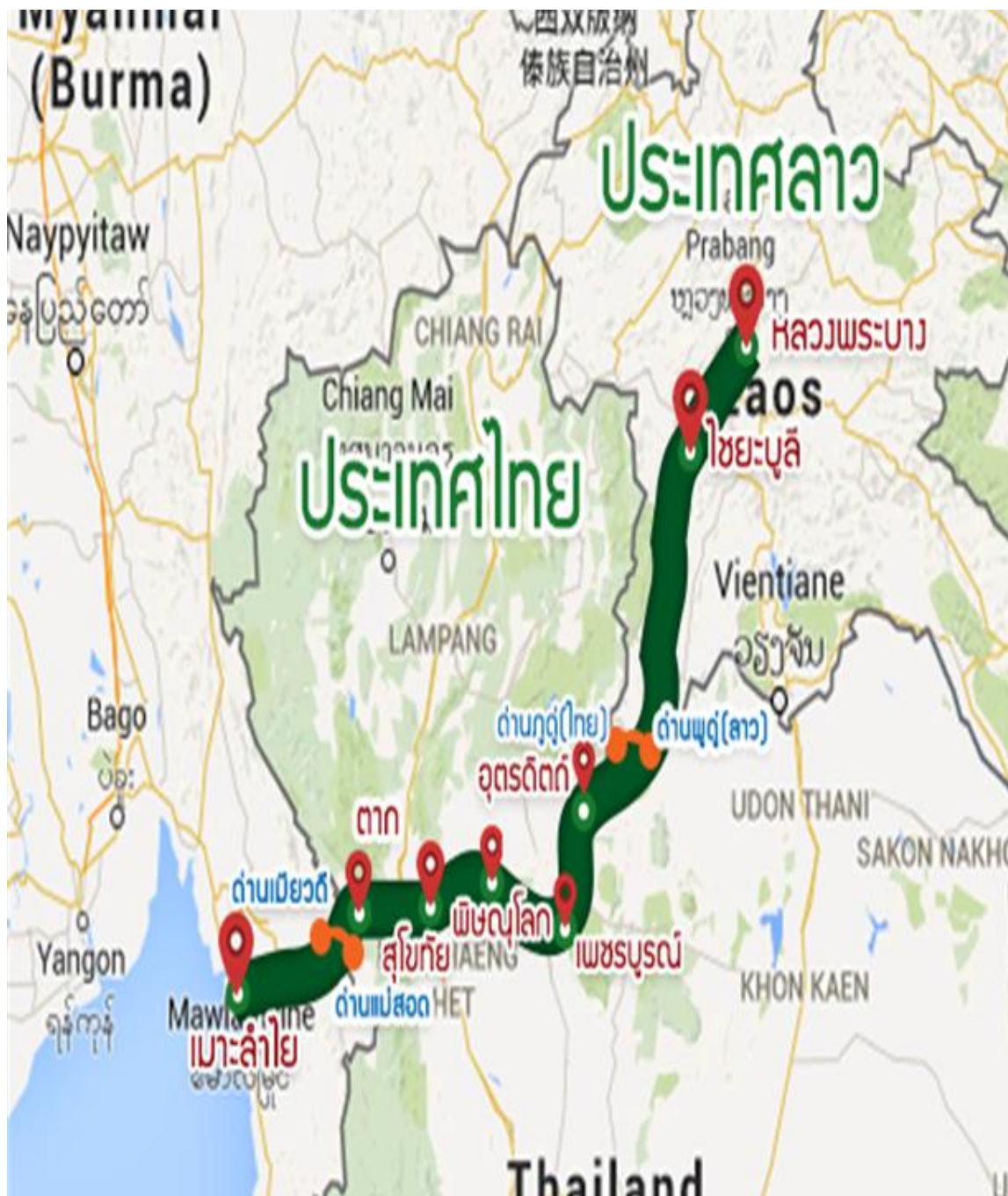
“Phudoo” Gate of Companionship and Opportunities)

จากการลงพื้นที่เพื่อสำรวจเส้นทางการคมนาคม เก็บข้อมูลและสัมภาษณ์เชิงลึกของงานวิจัยใน
เส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยม
เวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน จากข้อมูลดังกล่าวคณะวิจัยได้มีการ
แลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมกับภาคเอกชนภาคเหนือล่าง 1 ซึ่งคณะวิจัยและภาคเอกชนภาคเหนือล่าง 1 ได้
เล็งเห็นถึงสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน แนวทางการพัฒนา และโอกาสทางการค้าที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จึง
ทำให้ภาคเอกชนร่วมมือกันในการผลักดันศักยภาพในพื้นที่ให้มากยิ่งขึ้น

โดยในเป้าหมายในการสร้างความร่วมมือทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน คือ สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ และเกิดการผลักดันแนวคิดในการสร้าง
ระเบียงเศรษฐกิจใหม่ คือ ระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมาะลำไย (Luangprabang –
Indochina – Mawlamyine Economic Corridor (LIMEC)) ระหว่างสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ 2 รัฐ
คือ รัฐมอญและรัฐกะเหรี่ยง ภาคเหนือล่าง 1 คือ จังหวัดตาก สุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ แลอุดรดิตถ์ และ
สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว 2 แขวง คือ แขวงหลวงพระบางและแขวงไชยะบูลี ซึ่งภาคเอกชน
ภาคเหนือล่าง 1 ได้เข้าพบกับภาครัฐและภาคเอกชนของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ
สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ โครงการประชุมนานาชาติ ระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมาะ
ลำไย ซึ่งทั้ง 3 ประเทศได้มีแนวคิดในการผลักดันความร่วมมือทางด้านการค้า การลงทุนระหว่างประเทศ
ร่วมกันอีกด้วย

ซึ่งต่อมาได้เกิดโครงการประชุมนานาชาติครั้งที่ 1 ระเบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมาะ
ลำไย เรื่อง ภูตู่ ประตูแห่งมิตรภาพและโอกาส (The 1st International Conference Luangprabang –
Indochina – Mawlamyine Economic Corridor “Phudoo” Gate of Companionship and
Opportunities) เมื่อวันที่ 16 – 20 สิงหาคม 2558 ที่ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์ จังหวัดอุดรดิตถ์ โดย
ความร่วมมือของภาครัฐและภาคเอกชนภาคเหนือล่าง 1 ทั้งนี้สำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ
(Thailand Convention and Exhibition Bureau: TCEB) ยังได้สนับสนุนในการจัดประชุมนานาชาติครั้งนี้
อีกด้วย อีกทั้งยังก่อให้เกิดบันทึกความร่วมมือระหว่างภาคเอกชนบนระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง – อินโด
จีน – เมาะลำไย คือ คณะกรรมการร่วมภาคเอกชนภาคเหนือล่าง 1 ราชาอาณาจักรไทย สภาการค้าและ
อุตสาหกรรมแขวงไชยะบูลี สภาการค้าและอุตสาหกรรมแขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐประชาธิปไตย
ประชาชนลาว และสภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐมอญ สภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐกะเหรี่ยง สาธารณรัฐ

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน
แห่งสหภาพเมียนมาร์ เพื่อให้การพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมบนระเบียงเศรษฐกิจนี้เกิดการบูรณา
การความร่วมมือกันขับเคลื่อนการดำเนินงานซึ่งกันและกัน ซึ่งได้มีการลงนาม ณ วันที่ 19 สิงหาคม 2558



ภาพ 104 ระเบียงเศรษฐกิจ หลวงพระบาง อินโดจีน เมอะล่าย (Luangprabang – Indochina –
Mawlamyine Economic Corridor (LIMEC))



ภาพ 105 เอกสารในงานประชุมโครงการประชุมนานาชาติครั้งที่ 1 ระบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน
เมะล่าย เรือง ภูตู ประตู่แห่งมิตรภาพและโอกาส (The 1st International Conference
Luangprabang – Indochina – Mawlamyine Economic Corridor “Phudoo” Gate of
Companionship and Opportunities)



ภาพ 106 เวทีการจัดโครงการประชุมนานาชาติครั้งที่ 1 ระบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมะล่าย
เรื่อง ภูตู่ ประตู่แห่งมิตรภาพและโอกาส ณ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์



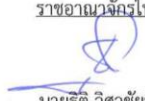
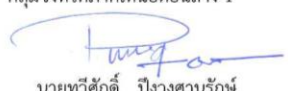
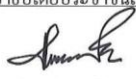
ภาพ 107 คณะผู้เข้าร่วมประชุมโครงการประชุมนานาชาติครั้งที่ 1 ระบียงเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน
เมะล่าย เรื่อง ภูตู่ ประตู่แห่งมิตรภาพและโอกาส ณ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์

บันทึกความเข้าใจ
ในการขับเคลื่อนและสนับสนุนการดำเนินงานโครงการ ภายใต้ “ระเบียบเศรษฐกิจหลวงพระบาง อินโดจีน เมกะลุ่มน้ำ”
ระหว่าง
คณะกรรมการร่วมภาคเอกชนภาคเหนือล่าง 1 ราชอาณาจักรไทย
กับ
สภาการค้าและอุตสาหกรรมแขวงไชยะบูลี สภาการค้าและอุตสาหกรรมแขวงหลวงพระบาง
สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
และ
สภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐมอญ สภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐกะเหรี่ยง
สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือฉบับนี้ทำขึ้นระหว่างภาคเอกชนบนระเบียบเศรษฐกิจ หลวงพระบาง-อินโดจีน-เมกะ
ลุ่มน้ำ ที่ผนึกกำลังกันให้การสนับสนุนกิจกรรมและโครงการต่างๆที่จะเกิดขึ้น เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม
บนระเบียบเศรษฐกิจนี้เกิดการบูรณาการความร่วมมือกันขับเคลื่อนการดำเนินงานร่วมกัน โดยมีเป้าหมายและทิศทางการ
ทำงานอันก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดร่วมกัน จำนวน 4 ประการ ดังนี้

1. แลกเปลี่ยนข้อมูลด้านธุรกิจ การค้า และการลงทุนระหว่างกัน
2. จัดประชุมย่อยระหว่างภาคเอกชนในแต่ละประเทศเพื่อสร้างความสัมพันธ์ระหว่างกัน
3. ประชาสัมพันธ์การค้าการลงทุนโครงการ
4. ผลักดันระเบียบเศรษฐกิจนี้ให้เกิดการยอมรับและเกิดโครงการต่างๆร่วมกันในอนาคต

ลงนาม ณ วันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ. 2558

<u>ราชอาณาจักรไทย</u>  นายฐิติ วิศชัยวัฒน์ ประธานคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1  นายวิทศักดิ์ ปิงวงศานุรักษ์ ประธานหอการค้ากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1  นายปริชา รัชชณะไพศาล ประธานสภาอุตสาหกรรมกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1  ดร.บุญทรัพย์ พานิขการ พยาน	<u>สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว</u>  Mr. Sangviene Sengkannaly ประธานสภาการค้าและอุตสาหกรรมแขวงไชยะบูลี  Mr. Bounthieng Soulianh ประธานสภาการค้าและอุตสาหกรรมแขวงหลวงพระบาง <u>สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์</u>  Mr. Hla Shein ประธานสภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐมอญ  Mr. Soe Thein เลขาธิการสภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐกะเหรี่ยง
--	---

ภาพ 108 MOU ระหว่างคณะกรรมการร่วมภาคเอกชนภาคเหนือล่าง 1 ราชอาณาจักรไทย สภาการค้าและ
อุตสาหกรรมแขวงไชยะบูลี สภาการค้าและอุตสาหกรรมแขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว และสภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐมอญ สภาการค้าและอุตสาหกรรม
รัฐกะเหรี่ยง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ (ฉบับภาษาไทย)

Memorandum of Understanding

In moving forward and promoting projects implemented on “Luang Prabang-Indochina-Mawlamyine
Economic Corridor”

Between

The Joint Standing Committee on Business Private Sector, Lower North 1 Cluster of Thailand,
Chamber of Commerce and Industry, Sayabouly and Chamber of Commerce and Industry,
Luang Prabang

Federation of Chambers of Commerce and Industry, Mon State and Federation of Chambers of Commerce
and Industry, Kayin State

This memorandum of understanding is created between private sectors on Laung Prabang-
Indochina-Mawlamyine Economic Corridor to cooperate to promote activities and projects that are/will be
initiated for an integrated cooperation on economic, social and cultural development on the economic corridor.
The goals and directions are to cooperate for the maximum advantages on 4 collaborations, which are
collaborated areas, as follows :

1. Exchanging information and data on business, trade and investment among the parties,
2. Organizing sub-meetings among private sectors within each country to maintain their connection,
3. Advocating projects and activities of each country, and
4. Promoting the economic corridor for wide acceptance and future collaborations

Sign on August 19, 2015

Kingdom of Thailand


(Mr. Thiti Wisawachaiyawat)
Chairman, of The Joint Standing
Committee on Business Private Sector,
Lower North 1 Cluster of Thailand


(Mr. Taveesak Pungvongsanuraks)
Chairman, Lower North 1 Cluster
of Thailand Chamber of Commerce


(Mr. Preecha Rungsrihanapaisal)
Chairman, Lower North 1 Cluster
of the Federation of Thai Industry


(Dr. Boonsub Panichakarn)
Witness

Lao People's Democratic Republic


(Mr. Sangviene Sengkannaly)
President, Chamber of Commerce
and Industry, Sayabouly


(Mr. Bounthieng Soulivanh)
President, Chamber of Commerce
and Industry, Luang Prabang Province

Republic of the Union of Myanmar


(Mr. Ula Shein)
Chairman, Federation of Chambers of
Commerce and Industry, Mon State


(Mr. Soe Thein)
Secretary, Federation of Chambers of
Commerce and Industry, Kayin State

ภาพ 109 MOU ระหว่างคณะกรรมการร่วมภาคเอกชนภาคเหนือล่าง 1 ราชอาณาจักรไทย สภาการค้าและ
อุตสาหกรรมแขวงไซยะบูลี สภาการค้าและอุตสาหกรรมแขวงหลวงพระบาง สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว และสภาการค้าและอุตสาหกรรมรัฐมอญ สภาการค้าและอุตสาหกรรม
รัฐกะเหรี่ยง สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์ (ฉบับภาษาอังกฤษ)

การเผยแพร่/ประชาสัมพันธ์

การเผยแพร่งานวิจัยและประชาสัมพันธ์

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย
ไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี
สาธารณรัฐประชาชนจีน ประกอบด้วยโครงการย่อยภายใต้แผนงาน 3 โครงการ ได้แก่

โครงการย่อยที่ 1 การศึกษาโลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย
– สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม– เขตปกครอง ตนเองกว่างซี
สาธารณรัฐประชาชนจีน

โครงการย่อยที่ 2 ประสิทธิภาพและความสามารถเชิงสมรรถนะของภาคี ในการใช้ระบบสารสนเทศ
ทางธุรกิจเพื่อการตัดสินใจในการส่งเสริมและลงทุนธุรกิจการค้าชายแดน: กรณีศึกษาจุดผ่านแดนถาวรภูคู้
จังหวัดอุตรดิตถ์ ประเทศไทย- แขวงไซยะบูลี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

โครงการย่อยที่ 3 โครงการการศึกษาโซ่อุปทานการค้าในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย –
สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม– เขตปกครองตนเองกว่างซี
สาธารณรัฐประชาชนจีน

ในการสำรวจเส้นทางการคมนาคมจากภาคเหนือตอนล่างประเทศไทย – สาธารณรัฐประชาธิปไตย
ประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามของคณะนักวิจัย ได้มีการเดินทางเพื่อสำรวจเส้นทางและ
ข้อมูลงานวิจัยโดยได้มีการออกสื่อทางโทรทัศน์เกี่ยวกับการสำรวจการวิจัย ดังนี้

1.รายการ “มากกว่าเที่ยว” จากสถานีวิทยุและโทรทัศน์ไทยทีวีสีช่อง 3 รวมถึงผู้ประกอบการ
ผู้เชี่ยวชาญทางด้านการค้าการลงทุน ได้ร่วมเดินทางไปกับคณะนักวิจัยตลอดการเดินทางตั้งแต่ภาคเหนือ
ตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งเนื้อหา
ในรายการได้เสนอแนะถึงการวิเคราะห์ แนวคิด และข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ การพัฒนา
พื้นที่ ศักยภาพของเส้นทางโดยสามารถรับชมย้อนหลังได้ที่ <https://www.youtube.com/watch?v=KFspC7hok2Y&index=2&list=PLZ4mQag6iORFThZ20nKwMtNxitaAwU2p9G>

7hok2 Y&index=2&list=PLZ4mQag6iORFThZ20nKwMtNxitaAwU2p9G



ภาพ 110 สํารวจเส้นทางและข้อมูลงานวิจัยพร้อมกับรายการ “มากกว่าเที่ยว” จากสถานีวิทยุและโทรทัศน์
ไทยทีวีสีช่อง 3



ภาพ 111 ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ และผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งระหว่างประเทศร่วมวิเคราะห์ถึงศักยภาพ
เส้นทางในรายการ “มากกว่าเที่ยว”

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

2.การสำรวจการสร้างเขื่อนไซยะบุรี ณ แขวงไซยะบุรี สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งได้
มีการออกสื่อรายการโทรทัศน์ในรายการ World Connect ในตอนที่ชื่อว่า “เยี่ยมชมการสร้างเขื่อนไซยะบุรี”
(Xayaburi Dam) ซึ่งเนื้อหาในรายการได้กล่าวถึงการสร้างเขื่อนไซยะบุรีโดยบริษัทของคนไทย สามารถรับชม
ย้อนหลังได้ที่ <https://www.youtube.com/watch?v=blfOoFCLDQw&feature=youtu.be>



ภาพ 112 รายการโทรทัศน์ในรายการ World Connect ตอน “เยี่ยมชมการสร้างเขื่อนไซยะบุรี”

3. ศักยภาพเส้นทางใหม่สู่จีนตอนใต้ซึ่งได้มีการออกสื่อรายการโทรทัศน์ในรายการช่อง 9 HD
โมเดิร์นไนน์ทีวี (สำนักงานข่าวไทย) โดยสามารถรับชมย้อนหลังได้ที่เว็บไซต์
<http://www.tnamcot.com/content/190629> -

เปิดประตูสู่อาเซียน : ด้านภูฏู ศักยภาพเส้นทางใหม่สู่จีนตอนใต้

Written by: newmedia

2015/05/21 9:21 PM



HOME การเมือง เศรษฐกิจ บันเทิง กีฬา อาชญากรรม ต่างประเทศ ภูมิภาค

1:36 / 3:29

อุตรดิตถ์ 21 พ.ค.-ปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างไทยและจีนตอนใต้ใช้เส้นทางหลัก R9 (ด่าน
มุกดาหาร) R8 (ด่านบึงกาฬ) และ R12 (ด่านนครพนม) ผ่านลาว เวียดนาม มุ่งานวิจัยศึกษาเปิดเส้นทาง
ใหม่ออกจากด่านภูฏู จ.อุตรดิตถ์

หากพูดถึงด่านชายแดนไทยลาว หลายคนอาจยังไม่รู้จักด่านภูฏู จ.อุตรดิตถ์ ที่เปิดเป็นด่านสากลแล้วเชื่อมต่อลาวที่
บ้านผาแก้ว เมืองปากลาย ด่านนี้ใช้เป็นช่องทางขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างไปสร้างเขื่อนในไชยบุรี แต่ยังมีควา
สนใจในการพัฒนาเป็นเส้นทางท่องเที่ยวไปสู่หลวงพระบาง เพราะเป็นภูเขาที่ไม่ลาดชันเหมือนเส้นทางอื่น สำนัก
งานกองทุนสนับสนุนการวิจัยให้ทุนมหาวิทยาลัยนเรศวรศึกษาเส้นทางจากด่านภูฏู ผ่านลาว เวียดนาม ไปหนานหนิง

ขณะเดียวกัน ทั้งอุตสาหกรรมบริการท่องเที่ยวเชื่อมหลวงพระบางบริเวณนั้น ไม่มีศูนย์กระจายสินค้า การบริการโลจ
ิสติกส์ น่าจะเป็นโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยขยายธุรกิจไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เส้นทางที่วิทยาลัยโลจิสติกส์และ
โซ่อุปทาน ม.นเรศวร ศึกษา จะเหมาะสมกับการขนส่งจากภาคเหนือตอนล่างของไทย ใกล้กว่าเส้นทางหลักที่วิ่ง

ภาพ 113 รายการโทรทัศน์ในรายการ เปิดประตูสู่อาเซียน ตอน “ด่านภูฏู ศักยภาพเส้นทางใหม่สู่จีนตอนใต้”

บทความทางวิชาการ

Developing an Ontology of Transportation Supply Chain in Thailand

○ Musikapun Ponnappa Hidetsugu Suto Pongcharoen Pupong Panichakarn Boonsub

概要 This paper presents conceptual framework of developing an ontology of transportation supply chain in Thailand. Researcher have studied 4 routes from Bangkok, Thailand - Laos - Vietnam - Guangxi, China and considered the 12 important factors related to the land transportation between countries. The modelling have classify to suggest best itineraries and routes to the transporter.

キーワード: Ontology technology, transportation, supply chain

1 Introduction

Recently, Ministry of Transportation of Thailand has given precedence for a project¹ "The use of transportation traffic systems as a driving force for the economic strength and the status of transport and traffic hub in the region." Furthermore, the ministry has proposed a policy to promote transportation industry in these routes. It is expected that business of transportation in Thailand will grow every year.

This project focuses on the two main roads in which connect 4 countries such as Bangkok, Thailand - Laos - Vietnam and Guangxi, China. To support the project, fieldworks have been conducted to explore the current situations. Through the surveys, we have found the fact that the carriers have to obey many laws and customs of several countries especially when passing the border. Thus, the carriers need to find information of each country. Due to difference of the circumstances, the carriers are necessary to deal with a enormous information. Thus, efficient information management system is required in order to assist the carriers to transport goods more fluently. New ontology which describe the concepts of supply chain is proposed in order to manage such huge information systematically. Moreover, The proposed ontology could contribute to develop decision support system which suggests the most appropriate itinerary and routing to the carriers.

In the next section, application of an ontology of transportation is described. Next, the 4 transportation routes that we concentrate will be detailed in section 3. Then, the conceptual framework of modelling of an ontology transportation in Thailand is shown in section 4. Finally conclusion of the study is discussed in section 5.

2 Application an ontology of transportation

The supply chain includes not only manufacturer and suppliers, but also transporters, warehouses, retailers and customer. Transportation is main activity that involves in every parts in supply chain such as activities of the movement of goods and products from one location to another. The good performance of management will help the transport from the up-

stream, midstream to the end of downstream¹).

In transportation field, the ontology has been applied and solved the problems about transportation such as transportation network in public transport²), solving the traffic jam and finding the suitable solutions³).

In term of software, ontological knowledge base with service oriented architecture has been developed to manage information and knowledge in Artificial Transportation Systems⁴). In transportation system, solving problems are frequently used in transportation system with urban public transport ontology and established by Protege and Jena software⁵). Moreover, the application that generates personalized user interfaces for transportation interactive systems has been developed by using the domain of ontology⁶).

Besides, there are many researches have developed the applications to manage ontological information and interoperate with the implemented service in embedded urban devices⁷). An ontology based benchmark system was suggested for the assessment of public transport control systems⁸). The domain ontology was applied in military transportation in order to improve the efficiency of information retrieval and provide users with timely, accurate and high-quality personalized services⁹).

Information technology in a supply chain is also important key because it serves as the connecting technology that enables the goal of creating an integrated and coordinated supply chain. Managing information is crucial to increase supply chain performance. Thus, developing ontology is proposed, then the proposed model should be realized as a support system. By using the support system, the user can manage huge information. Moreover, it should be assist a user to understand, share and make a decision about information in supply chain more precisely.

3 Transportation routes from Bangkok (Thailand) - Laos - Vietnam - Guangxi, China

The develop an ontology and knowledge data base for the four main transportation routes. Routes origin is of all at Bangkok and destination is Guangxi, China. The difference is the route pass along the city



Fig. 1: The Four Main Road Transportation Routes

in Thailand and Laos. All routes have the same at Hanoi, Vietnam to Guangxi, China.

These four routes are shown in Fig. 1, as described below:

1. (New Route) Bangkok - Lower North Thailand - Laos - Vietnam - Guangxi, China shown as a blue line in Fig. 1.
2. R8: Bangkok - Northeastern Thailand - Laos - Vietnam - Guangxi, China shown as a green line in Fig. 1.
3. R9: Bangkok - Northeastern Thailand - Laos - Vietnam - Guangxi, China shown as an orange line in Fig. 1.
4. R12: Bangkok - Northeastern Thailand - Laos - Vietnam - Guangxi, China shown as a violet line in Fig. 1.

Then the transportation supply chain along 4 routes across 4 countries have to deal with many data to make decision about transport planning because there are so many methods and alternatives for solve in the problem. Decision making system is required to assist user to select the best way. To support effective supply chain decisions accurately information, accessible in a timely manner and right kind.

The conceptual framework of study will be undertaken in two phases, as follows:

Phase 1: Necessary data of the four routes will be collected as following:

- route information
- transportation modes
- vehicles in use
- information center
- warehouse and distribution center locations
- transportation costs
- market center
- facilities
- available transport services
- time
- infrastructure
- sourcing

Phase 2: Design modeling an ontology of transportation supply chain and develop a program with main factors from the collective data and develop program to solve the problem or provide the best alternative for users.

4 Modeling of an ontology transportation supply chain

This paper shows the conceptual framework of modeling of ontology of transportation supply chain. Information analysis and the development of an ontology of a supply chain is enabled and enhanced by the availability of ontology technology. This technology can be used to support the analysis and development of appropriate decision support systems. For the

appropriate management in the supply chain, users always search important information before plan or choose alternatives. With the proposed model, the information is classified based on guideline of ontology technology. Then the model will be developed to be decision support system. To use the system with the ontology of transportation supply chain, the users can find alternatives of itineraries. The model will be constructed by considering the 12 significant factors that relate to road transportation supply chain as Fig. 2. The detail of the factors is described as following:

1. Route: Transportation routes from Bangkok (Thailand) - Laos - Vietnam - Guangxi, China. These four routes are shown in Fig. 1.
2. Transportation mode: Road transportation.
3. Vehicle: Consider the capacity of truck and truck weight limit.
4. Information center: The place that provides necessary information of transportation between countries for a carrier.
5. Warehouse and Distribution: Warehouse and distribution located in area of border.
6. Transportation Costs: Consider transportation costs by reference in costs of transportation and tariff.
7. Market center: Location of the agriculture market center in 4 routes.
8. Facilities: The facilities of transportation in term of rest area along the 4 routes.
9. Service: Service in rest area are toilet, restaurant, fuel pump and shop.
10. Total time: Transportation time are transport time from origin to destination and waiting time at the border.
11. Infrastructure: Infrastructure are quality of road and lane width. The quality of road consider from the surface of road 3 types: asphalt, concrete and non - asphalt road. In lane width consider 2 lane and 4 lane.
12. Sourcing: Freight forwarders

5 Conclusion

In this paper, the conceptual framework for developing ontology of transportation supply chain has been proposed. The proposed ontology will be used in our project as follows:

1. Collect data of developing an ontology transportation supply chain between Lower North Thailand - Laos - Vietnam - Guangxi, China include 12 groups: Route, Transportation mode,

Vehicle, Information center, Warehouse and Distribution, Transportation Costs, Market center, Facilities, Service, Total time, Infrastructure and Sourcing.

2. Create instance of the ontology based on the collected data.
3. Develop a decision making support system by using the created ontology.

This system will be implemented as a expert system with the knowledge database of transportation of supply chain. This system helps the carrier to transport goods across between the 4 countries smoothly because the user can manage huge information correctly.

Acknowledgement

This works was supported by Thailand Research Fund (TRF) and Grants-in-Aid for Scientific Research from Japan Society for the Promotion of Science (NO.15K00486 and 26350013).

参考文献

- 1) Sunil Chopra and Peter Meindl : Supply Chain Management Strategy, Planning, and Operation. Pearson Education Limited, England, (2013)
- 2) Mnasser, H.; Gargouri, F.; Abed, M.: Towards an intelligent information system of public transportation, International Conference on Advanced Logistics and Transport (ICALT), 75-81, (2013)
- 3) Phutthisathian, A.; Maneerat, N.; Varakulsiripunth, R.; Takahashi, K.; Kato, Y.: An ontology-based multi agent automotive parts transportation management system, 2013 IEEE Region 10 Humanitarian Technology Conference, 96-99, (2013)
- 4) Songhang Chen; Fenghua Zhu : Artificial Transportation System construction based on ontology-based knowledge base systems, International Conference on Service Operations and Logistics, and Informatics (SOLI), 207-212 (2012)
- 5) Junli Wang; Zhijun Ding; Changjun Jiang: An Ontology-based Public Transport Query System, International Conference on Semantics, Knowledge and Grid, 62-62 (2005)
- 6) Kathia Marel de Oliveira, Firas Bacha, Houda Mnasser, Mourad Abed: Transportation ontology definition and application for the content personalization of user interfaces, Expert Systems with Applications, 3145-3159 (2013)
- 7) D. Gregor, S.L. Toral, T. Ariza, F. Barrero: An ontology-based semantic service for cooperative urban equipments, Journal of Network and Computer Applications, 2037-2050 (2012)
- 8) Nesrine Ghariani, Sabeur Elkosantini, Saber Darmoul, Lamjed Ben Said: An Ontology Based Benchmarking Platform for Public Transportation Control Systems, IFAC-PapersOnLine, 161-167 (2015)
- 9) Gong Zhiping; Wang Shuo; Yang Xiaosong; Sui Bo: Researches on domain ontology-based personalized information retrieval in military transportation, IEEE Workshop on Electronics, Computer and Applications, 496-498, (2014)

การเข้าเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจากภาครัฐและภาคเอกชนของ
แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง
ประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว – สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม –
เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

การเข้าเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจากภาครัฐและภาคเอกชน

ภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย

- ❖ ผู้ว่าราชการจังหวัดอุตรดิตถ์
- ❖ หอการค้าจังหวัดอุตรดิตถ์
- ❖ ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตร สาขาบ้านโคก
- ❖ ด้านภูตู่
- ❖ นายกองค์การบริหารส่วนตำบล ม่วงเจ็ดต้น จังหวัดอุตรดิตถ์
- ❖ นายด่านศุลกากรทุ่งช้าง
- ❖ เจ้าหน้าที่ช่องมหาราช
- ❖ ตำรวจตระเวนชายแดนช่องห้วยต่าง
- ❖ นายกองค์การบริหารส่วนตำบล บ่อเปี้ย
- ❖ รองนายกเทศบาลตำบลบ้านโคก
- ❖ องค์การบริหารส่วนตำบล บ่อเปี้ย
- ❖ ศุลกากรท่าลี่















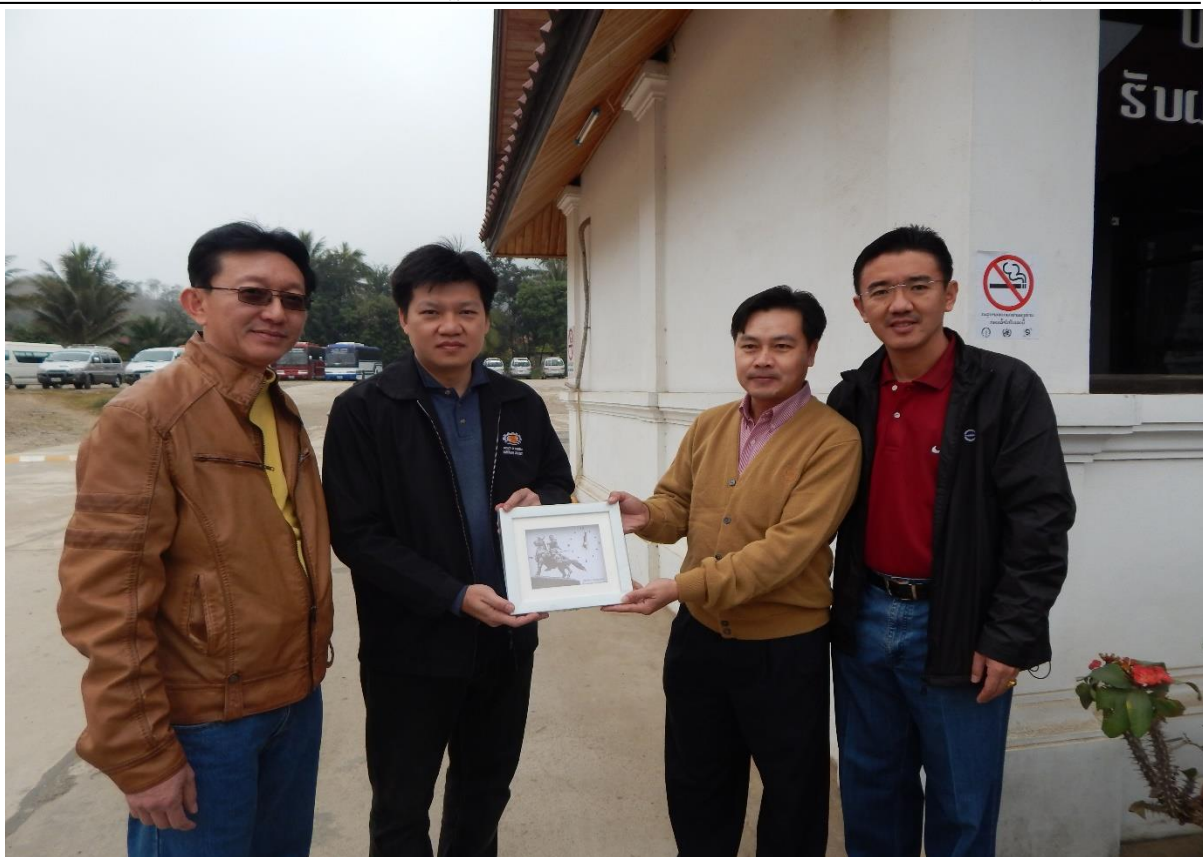
การเข้าเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจากภาครัฐและภาคเอกชน

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

- ❖ ด้านพู่
- ❖ ผู้ประกอบการแขวงไซยะบูลี
- ❖ บริษัท ช.การช่าง ณ เขื่อนไซยะบูลี
- ❖ รองเจ้าแขวงหลวงพระบาง
- ❖ ประธานการค้า อุตสาหกรรม และผู้ประกอบการแขวงหลวงพระบาง
- ❖ ประธานการค้าและอุตสาหกรรมแขวงหัวพัน
- ❖ สุลการ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
- ❖ กระทรวงแผนการและการลงทุน สปป.ลาว
- ❖ สำนักงานโยธาธิการ สปป.ลาว
- ❖ LIFFA
- ❖ นายด่านศุลการด่านน้ำกั้น แขวงเชียงขวาง
- ❖ ด่านศุลการน้ำเหือง

















การเข้าเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจากภาครัฐและภาคเอกชน

สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

- ❖ เจ้าหน้าที่ด่านนาแมว
- ❖ สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ กรุงฮานอย
- ❖ Vietnam University of Commerce
- ❖ University of Transport and Communications (UTC)
- ❖ ตลาดลองเบียน
- ❖ สัมภาษณ์ประธาน และผู้ประกอบการ VIFFA







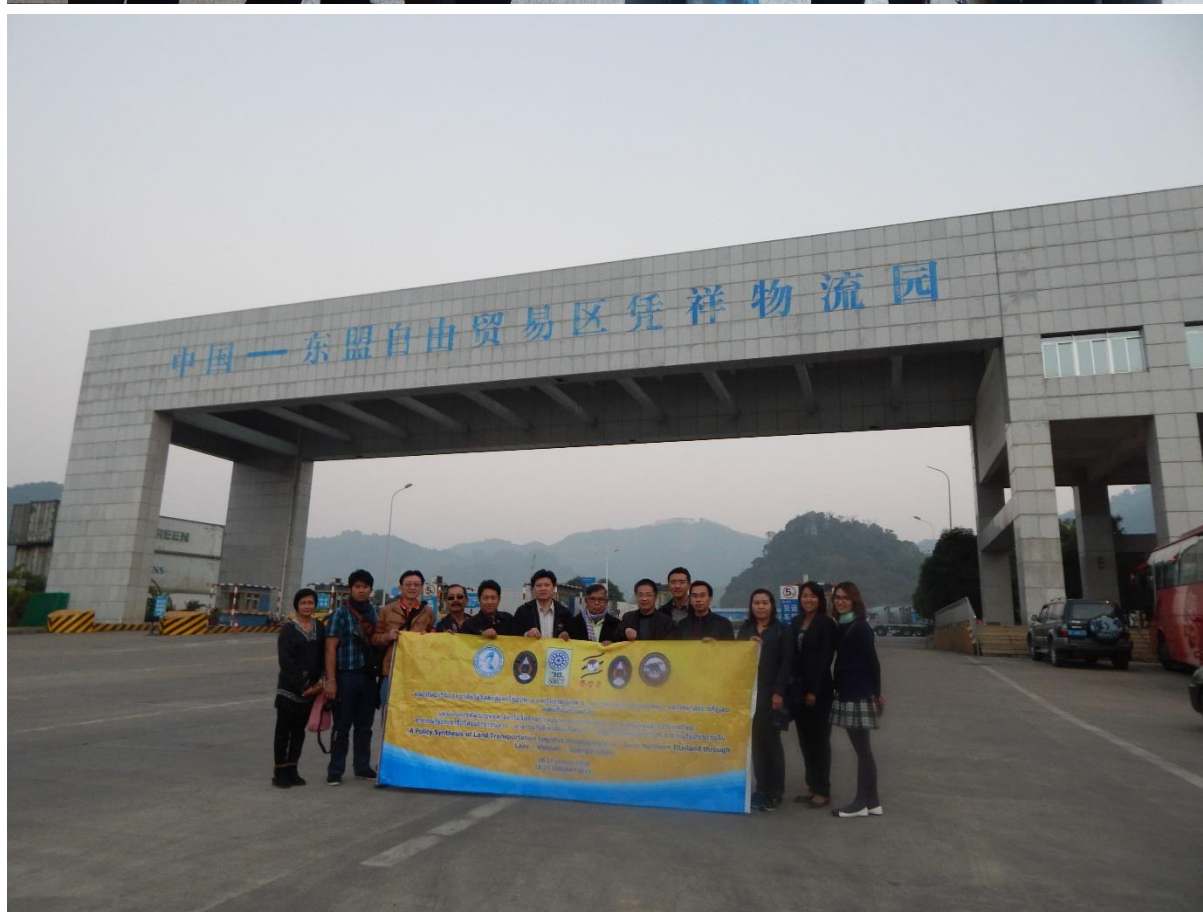
แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซีจ๋าน สาธารณรัฐประชาชนจีน



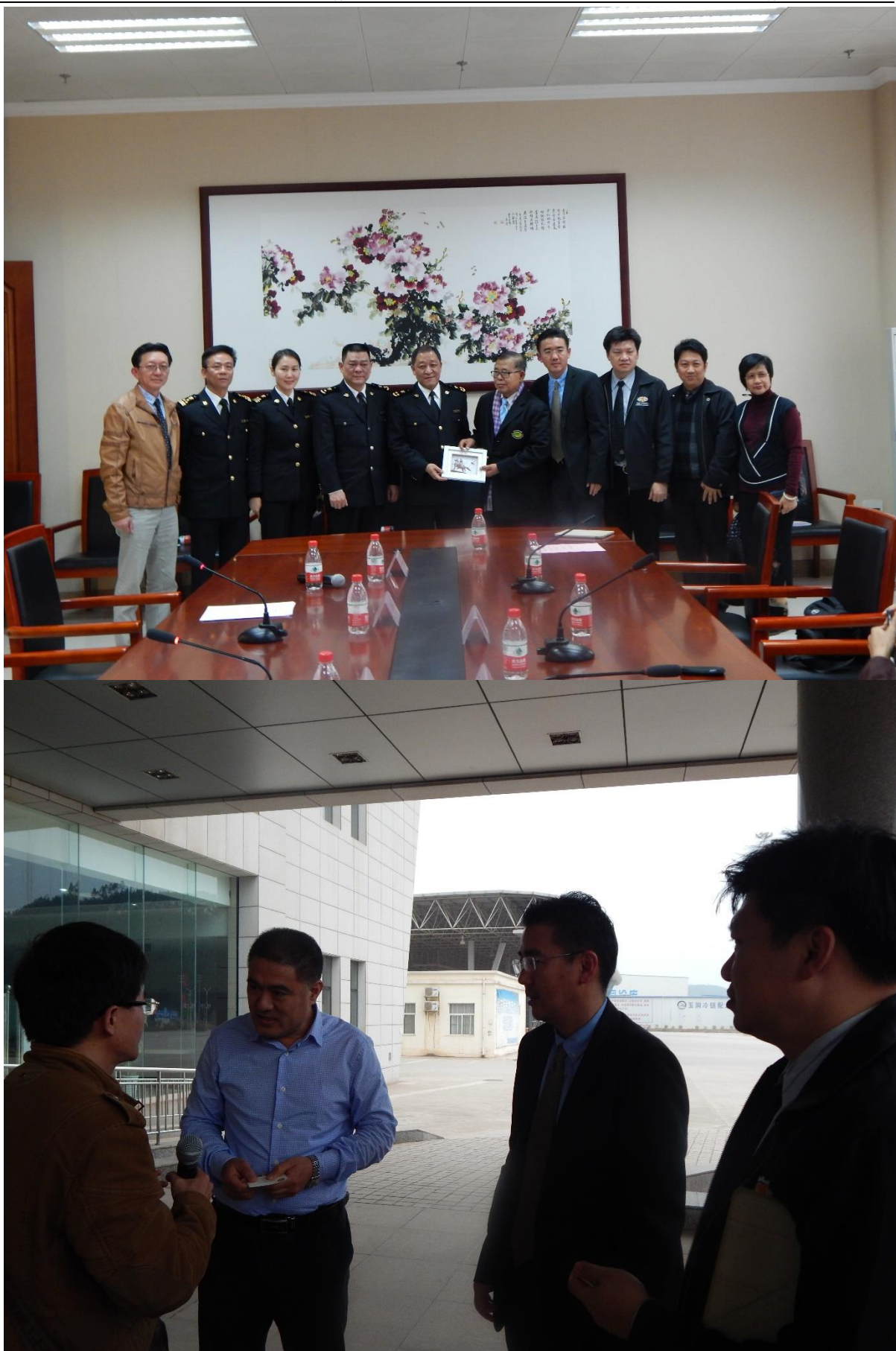
การเข้าเพื่อสัมภาษณ์ข้อมูลเชิงลึกจากภาครัฐและภาคเอกชน

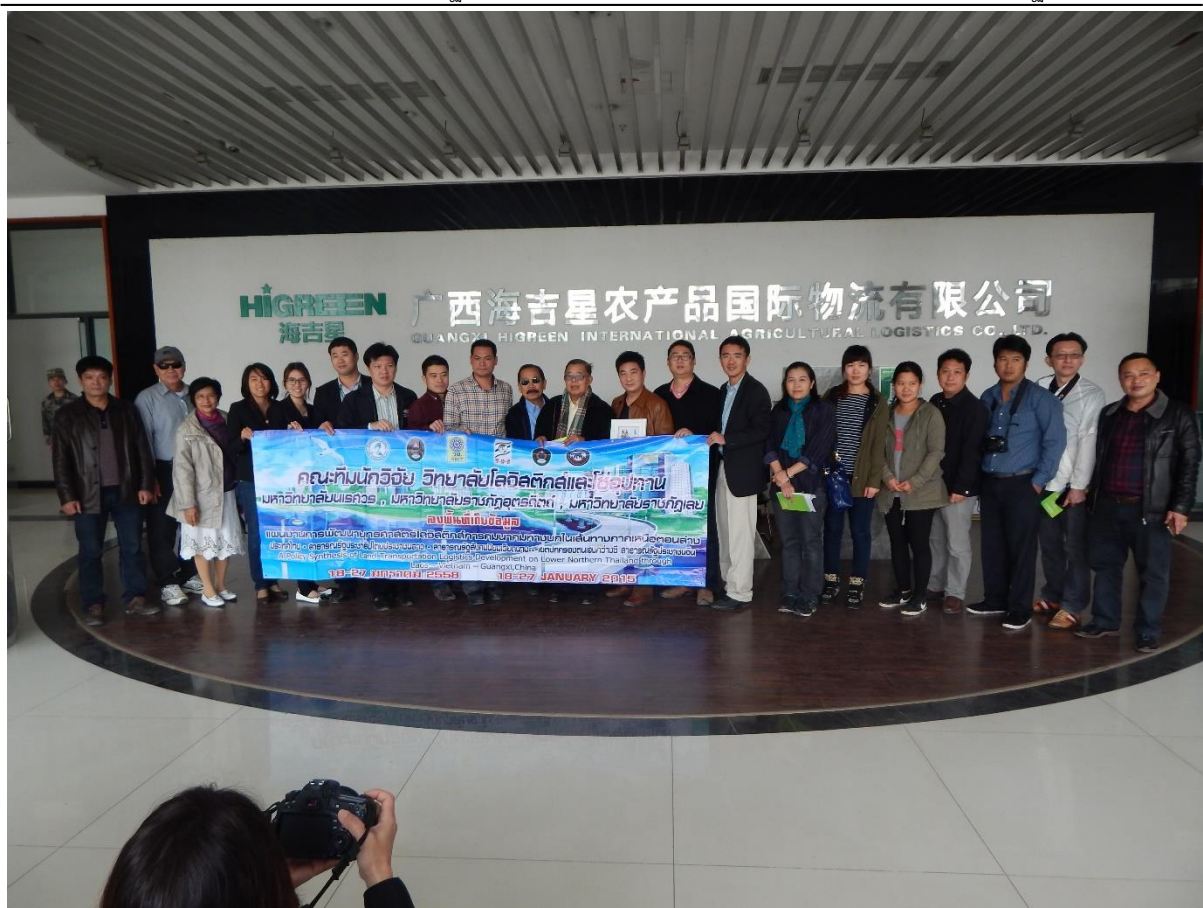
เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

- ❖ Guangxi Pingxing Integrated Free Trade Zone
- ❖ Wantong Logistics Park
- ❖ สถานเอกอัครราชทูตไทยประจำนครหนานหนิง
- ❖ ศุลกากรนครหนานหนิง สาธารณรัฐประชาชนจีน Nanning Customs District People's Republic of China
- ❖ หัวหน้าขนส่งเขตปกครองตนเองกว่างซี Department of Transport of Guangxi Zhuang Autonomous
- ❖ Naning Bonded Logistics Center
- ❖ Higreen Market
- ❖ ศูนย์ธุรกิจไทย – จีน ประจำนครหนานหนิง
- ❖ Fang Cheng Port
- ❖ Guangxi University
- ❖ โรงงานผลิตน้ำตาล มิตรผล นครหนานหนิง
- ❖ โรงงาน CP นครหนานหนิง













สินค้าผ่านแดน

1. คำจำกัดความ

1.1 “สินค้าผ่านแดน” หมายความว่า ผลิตภัณฑ์หรือสินค้าที่ขนส่งผ่านข้ามดินแดนภายใต้อธิปไตยของประเทศไทยซึ่งต้นทางและปลายทางของการขนส่งสินค้านั้นอยู่นอกอาณาเขตของประเทศไทย

1.2 “การรักษา” หมายความว่า การควบคุมทางศุลกากร และการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎ ข้อบังคับและคำสั่งเพื่อรักษาประโยชน์ของศุลกากร

1.3 “การเก็บรักษา” หมายความว่า การคุ้มครองสินค้าผ่านแดนโดยรับผิดชอบต่อกรมศุลกากร ในการเก็บในคลังสินค้า หรือที่อื่นใดที่ได้รับอนุญาตเป็นพิเศษ การรักษาทำให้สินค้านั้นเกิดความเสียหาย การเคลื่อนที่หรือขนย้ายจะกระทำต่อเมื่อได้รับอนุญาตจากกรมศุลกากร

1.4 “ผู้ขนส่งต้นทาง” หมายความว่า ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ทำการขนส่งจากต้นทางของสินค้านั้นในต่างประเทศถึงท่าภายในประเทศอันเป็นท่าแรกที่จะขนส่งผ่านแดนต่อไป

1.5 “ผู้ขนส่งผ่านแดน” หมายความว่า ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ทำการขนส่งจากท่าที่นำเข้าภายในประเทศถึงปลายทางของการขนส่งภายในประเทศ

1.6 “ผู้ขนส่งปลายทาง” หมายความว่า ผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ทำการขนส่งจากปลายทางของการขนส่งภายในประเทศถึงท่าหรือปลายทางที่ตราส่งถึงในต่างประเทศ

2. สินค้าผ่านแดนและผู้ขนส่งสินค้าผ่านแดน

2.1 ลักษณะสินค้าผ่านแดน

(1) ที่หีบห่อมีเครื่องหมาย และเลขหมายแสดงเมือง หรือท่าที่จะขนส่งผ่านเมืองท่าปลายทางที่ตราส่งถึงเป็นต่างประเทศ

(2) เอกสารการส่ง เช่น ใบตราส่งตลอดทาง (THROUGH BILL OF LADING) หรือเอกสารอื่นแสดงเมืองท่าต้นทางและปลายทางของสินค้านั้นเป็นต่างประเทศ ท่าที่จะขนส่งผ่านเมืองกำเนิดของสินค้านั้น และอื่นๆ ที่จำเป็นแก่การตรวจสอบ

2.2 ผู้ขนส่งผ่านแดนและผู้ขนส่งปลายทาง

(1) เป็นผู้ขนส่งต้นทางหรือผู้ขนส่งช่วงของผู้ขนส่งต้นทาง ซึ่งมีระบุไว้ในใบตราส่งตลอดทาง (THROUGH BILL OF LADING) หรือมีหลักฐานแสดงว่า ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งสินค้าต้นทางหรือได้รับมอบหมายจากผู้ทีสินค้านำส่งถึง

(2) เป็นผู้ที่ได้รับการอนุมัติจากกรมการขนส่งทางบก ให้เป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว และได้ทำสัญญาประกันไว้กับกรมศุลกากรว่าจะปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับของกรมศุลกากร และเงื่อนไขที่ระบุในสัญญานั้น โดยสัญญาดังกล่าวจะทำการอย่างค้ำได้ทั่วไป ตลอดระยะเวลาที่เป็นผู้ขนส่งผ่านแดนหรือขนส่งปลายทางหรือทำเฉพาะรายก็ได้

3. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลราชอาณาจักรไทย และ รัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ได้ลงนามเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2542

3.1 จุดมุ่งหมาย ที่จะอำนวยความสะดวกให้แก่กันและกัน ในการขนส่งระหว่างประเทศทั้งสอง ให้สะดวกยิ่งขึ้นบนพื้นฐานแห่งการเคารพซึ่งเอกราช อธิปไตย บูรณภาพแห่งดินแดนและความเสมอภาค โดยมีความประสงค์ที่จะพัฒนาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ให้สะดวกยิ่งขึ้นในอนาคต เพื่อให้ประชาชนของ ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อยู่ดีกินดียิ่งขึ้น

3.2 สารระสำคัญ

(1) ภาคีสัญญาจะให้สิทธิซึ่งกันและกันในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศรวมทั้งการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารผ่านแดน โดยยานพาหนะที่ใช้ในการพาณิชย์ทั้งของรัฐและเอกชนโดยไม่มีการขนถ่ายจากดินแดนของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่ง ผ่านดินแดนของอีกฝ่ายหนึ่งไปยังประเทศที่สามหรือในทางกลับกันจากประเทศที่สามผ่านดินแดนของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไปยังดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ ไม่รวมถึงการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจุดภายในดินแดนของภาคีสัญญาในกรณีที่มีเหตุจำเป็นภาคีสัญญาจะอนุญาตให้มีการขนถ่ายสินค้าผ่านแดนได้ การอนุญาตในกรณีดังกล่าวข้างต้น จะกระทำได้อีกต่อเมื่อกระทรวงคมนาคมของไทยและกระทรวงคมนาคมขนส่งไปรษณีย์และก่อสร้างของลาวได้จัดทำข้อตกลงย่อยเพื่อกำหนดรายละเอียดของเรื่องดังกล่าวแล้วเท่านั้น

(2) ภาคีสัญญาจะอนุญาตให้ยานพาหนะของผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศที่ถูกต้องตามกฎหมายในภาคีสัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง หรือ

ยานพาหนะของประเทศที่สามที่ได้จัดทำความตกลงทวิภาคีกับภาคีสัญญาทั้งสองฝ่ายดำเนินการ
ขนส่งระหว่างประเทศ และการขนส่งผ่านแดน

(3) ภาคีสัญญาตกลงจะอำนวยความสะดวกให้แก่กันและกันในการขนส่งผู้โดยสาร รวมทั้ง
การขนส่งสินค้าและสินค้าผ่านแดน ซึ่งมีเอกสารถูกต้องและครบถ้วนที่ออกให้โดยหน่วยงานที่มีอำนาจ
ที่เกี่ยวข้องของภาคีสัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ณ จุดผ่านแดนของตนโดยรวดเร็วเท่าที่จะกระทำได้ โดย
ไม่มีการกำกับ สินค้าหรือการตรวจตราสินค้าโดยไม่จำเป็น

(4) ความตกลงฉบับนี้ใช้กับการขนส่งทางถนนทุกประเภท ยกเว้นการขนส่งสินค้าอันตราย
หรือ วัสดุ อุปกรณ์ที่ต้องห้ามตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับของภาคีสัญญา เว้นแต่ได้รับ
อนุญาตจากภาคีสัญญาเป็นกรณีพิเศษ การขนส่งสินค้า และผู้โดยสารภายใต้ความตกลงฉบับนี้ ใน
ดินแดนของภาคีสัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ให้ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบ ข้อบังคับของภาคี
คู่สัญญานั้น โดยไม่กระทบกระเทือนสิทธิซึ่งภาคีสัญญาได้ตกลงกัน

(5) ภาคีสัญญาตกลงให้มีการขนย้ายสินค้าผ่านแดนของลาวออกจากเรือไปยังคลังสินค้า
ผ่านแดนของลาว หรือไป สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวโดยตรงและในทางกลับกันจาก
สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวไปยังคลังสินค้าผ่านแดนของลาวไปยังเรือโดยตรงโดยมี
เอกสารขนส่งและเครื่องหมายหีบห่อชัดเจนสำหรับค่าบริการต่างๆ ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของภาคี
คู่สัญญาปรึกษาหารือกันไป โดยมีให้สูงกว่าค่าบริการที่เกี่ยวข้องภายในประเทศของภาคีสัญญา

(6) ในกรณีของการขนส่งสินค้าผ่านแดนของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด เจ้าของสินค้า
สามารถเลือกผู้ประกอบการขนส่งของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่งหรือผู้ประกอบการขนส่งของประเทศที่
สาม ซึ่งได้รับอนุญาตตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับของภาคีสัญญาทั้งสองฝ่ายให้ทำการขนส่ง
สินค้าผ่านแดนได้

(7) เมื่อได้รับการร้องขอเจ้าหน้าที่ของภาคีสัญญาแต่ละฝ่ายอำนวยความสะดวกตาม
สมควรในการให้เจ้าของสินค้าติดตามค้นหาสินค้าของตนที่สงสัยว่ายังค้างอยู่ในคลังสินค้าของภาคี
คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งในกรณีที่สินค้าผ่านแดนของลาวตกค้างอยู่ในประเทศไทยครบ 90 วันนับแต่วันที่
นำเข้าให้ถือว่าสินค้าผ่านแดนนั้นเป็นของตกค้างและฝ่ายไทยสามารถดำเนินการกับสินค้านี้ดังกล่าวได้
เช่นเดียวกับของตกค้างตามกฎหมายของประเทศไทย ในกรณีที่สินค้าผ่านแดนของไทยตกค้างอยู่ใน
สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวครบ 90 วันนับแต่ วันนำเข้าให้ถือว่าสินค้าผ่านแดนนั้นเป็น

ของตกค้างและฝ่ายลาวสามารถดำเนินการกับสินค้าดังกล่าวได้เช่นเดียวกับของตกค้างตามกฎหมาย
ของประเทศลาว

(8) ภาคีสัญญาตกลงว่าการตรวจค้นหีบห่อสินค้าผ่านแดนต่างๆ ที่สงสัยจะต้องได้รับการ
ตกลงจากทั้งสองฝ่ายเสียก่อนการตรวจค้นนั้นจะต้องกระทำต่อเจ้าหน้าที่หรือผู้แทนของทั้งสองฝ่าย

(9) สินค้าผ่านแดนที่ผ่านดินแดนของภาคีสัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง จะได้รับการยกเว้นภาษี
และอากรต่างๆ ในดินแดนของประเทศที่สินค้านั้นผ่านแดน

(10) ภาคีสัญญาตกลงมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมของไทยและกระทรวงคมนาคม
ขนส่งไปรษณีย์และก่อสร้างของลาวปรึกษาหารือกัน เพื่อร่วมกันกำหนดเส้นทางที่จะอนุญาตให้ทำ
การขนส่งระหว่างกันและหากจำเป็นอาจนำข้อกำหนดเรื่องเส้นทางเสนอรัฐบาลแต่ละฝ่ายให้ความ
เห็นชอบภาคีสัญญาจะมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำข้อตกลงเพิ่มเติมอื่นๆ ในการปฏิบัติ
ให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของความตกลงฉบับนี้

(11) การระงับข้อขัดแย้งที่อาจจะเกิดขึ้นจากการติดตามหรือการบังคับใช้บทบัญญัติของ
ความตกลงฉบับนี้ให้ใช้วิธีเจรจาระหว่างภาคีสัญญาทั้งสองฝ่ายหรือวิธีการอื่นใดที่ทั้งสองฝ่ายเห็นว่า
เหมาะสม

4. คณะกรรมการผสมตามความตกลงกับสปป.ลาว คณะกรรมการผสมซึ่งตั้งขึ้นตามความตกลงกับประเทศ
สปป.ลาว หรือเจ้าหน้าที่ฝ่าย สปป.ลาวที่ประจำอยู่ ณ ท่าเรือกรุงเทพหรือที่หนองคาย เป็นผู้สังเกตการณ์และ
มีหน้าที่ในการประสานงานที่จำเป็น เพื่อประโยชน์ร่วมกันเท่านั้น

5. การกำหนดที่นำเข้า ผ่านเข้า และผ่านออก สินค้าผ่านแดนจะนำเข้าและผ่านออกได้เฉพาะท่า
กรุงเทพสำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพสำนักงาน ศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ด้านศุลกากรมาบตาพุด
ด้านศุลกากรหนองคาย ด้านศุลกากรนครพนม ด้านศุลกากรมุกดาหาร ด้านศุลกากรพิบูลมังสาหาร ด้าน
ศุลกากรเชียงแสน ด้านศุลกากรเชียงของ ด้านศุลกากรบึงกาฬ ด้านศุลกากรท่าลี่ และด้านศุลกากรทุ่งช้าง ทั้งนี้
ความตกลงดังกล่าว มิให้ใช้บังคับกับสินค้าประเภทยุทธโธปกรณ์ หรือสินค้าตามความตกลงระหว่าง รัฐบาลไทย
กับรัฐบาลลาว หรือที่รัฐบาลลาวร้องขอมา การนำเข้าหรือนำผ่านออกทางด้านศุลกากรอื่นนอกจากที่
กำหนดไว้ให้เสนอกรมฯ เพื่อพิจารณาเป็นรายๆไป

สำหรับสินค้าผ่านแดนเข้ามาทางสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง ด้านศุลกากรมาบตาพุด แล้วขน
ย้ายมาเก็บรักษาไว้ที่โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทน

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซีจ๋อง สาธารณรัฐประชาชนจีน
เนอรั่นอกเขตทำเนียบ ท่าเรือ (รพท./ICD) เพื่อจะผ่านแดนไปยังประเทศ สปป.ลาว ให้ปฏิบัติพิธีการ สถานที่ที่
สินค้าผ่านแดนนั้นมาเก็บรักษา

6. การควบคุม

6.1 สินค้าผ่านแดนจะต้องอยู่ในอารักขาของศุลกากรนับแต่ผ่านเข้ามาตลอดไป จนกว่าสินค้านั้นจะ
ผ่านพ้นออกนอกประเทศ

6.2 สินค้าผ่านแดนที่ต้องพักไว้เพื่อรอการขนส่งให้แยกเก็บไว้ต่างหากจากสินค้าอื่นให้ปฏิบัติดังนี้

(1) สินค้าที่มาทางเรือขนถ่าย ณ ท่ากรุงเทพ (นอกจากน้ำมันเชื้อเพลิง และวัตถุระเบิด และ
ของที่มีระเบียบการเก็บรักษาโดยเฉพาะ) และสินค้าที่ส่งมาเพื่อส่งผ่านออกให้เก็บในคลังสินค้าอนุมัติ
ซึ่งจัดไว้โดยเฉพาะสำหรับสินค้าผ่านแดน ในการเก็บรักษาของการท่าเรือแห่งประเทศไทย การ
ควบคุมการขนถ่าย ณ ท่าเรือกรุงเทพ การตรวจเครื่องหมายและเลขหมาย และการตรวจสอบนับ
จำนวนหีบห่อ ตลอดจนการควบคุมเก็บไว้ชั่วคราวในคลังสินค้าผ่านแดน หรือเพื่อขอส่งผ่านแดนต่อไป
และการควบคุมสินค้าที่ส่งมาเพื่อส่งผ่านออกทางท่าเรือกรุงเทพให้เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของ
งานควบคุมสินค้าผ่านแดนจนกว่าสินค้านั้นจะได้ขนส่ง ต่อไปหรือจนกว่าจะส่งมอบให้เจ้าหน้าที่ศูนย์
คอนเทนเนอร์ขาออกหรือนายตรวจประจำเรือแล้วแต่กรณี

(2) สินค้าที่มาทางอากาศยาน หรือส่งผ่านแดนทางอากาศยาน ให้เก็บและอยู่ในอารักขาของ
สำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานกรุงเทพ จนกว่าจะได้ส่งผ่านพ้นไปประเทศ สปป.ลาว

(3) สินค้าที่นำผ่านเข้าทางสำนักงานศุลกากรหนองคาย หรือที่ส่งผ่านออกทางด้านศุลกากร
หนองคายให้เก็บในคลังสินค้าอนุมัติ ในการเก็บรักษาของการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นหน้าที่และ
ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรหนองคายที่จะควบคุมการเก็บรักษาการบรรทุกและขนส่งต่อไป

(4) สินค้าที่นำผ่านเข้าทางด้านศุลกากรนครพนม ด้านศุลกากรมุกดาหาร ด้านศุลกากร
พิบูลมังสาหาร ที่รอการขนส่งต่อไป ณ สถานีรถไฟอุบลราชธานีหรือส่งไปสถานีรถไฟอุบลฯ เพื่อรอ
การขนส่งไปยังด่านที่กล่าว ให้เก็บในคลังสินค้าอนุมัติในการเก็บรักษาขององค์การ ร.ส.พ. หรือของ
การรถไฟแห่งประเทศไทย และให้เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของด่านศุลกากร พิบูลมังสาหารที่
จะควบคุมการเก็บรักษาการบรรทุกและขนส่งต่อไป

(5) สินค้าที่นำผ่านเข้า-ออกทางด่านศุลกากรเชียงแสน ด่านศุลกากรเชียงของ ด่านศุลกากร
ทุ่งช้าง ด่าน ศุลกากรบึงกาฬ และด่านศุลกากรท่าลี่ ให้เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของด่านศุลกา
กรเชียงแสน ด่านศุลกากรเชียงของ ด่านศุลกากรทุ่งหัวช้าง ด่านศุลกากรบึงกาฬ และด่าน ศุลกากร
ท่าลี่ ตามลำดับที่จะควบคุมการเก็บรักษาการบรรทุกและขนส่งต่อไป

(6) สินค้าที่นำผ่านเข้า-ออกทางด่านศุลกากรแหลมฉบังและด่านศุลกากรมาบตาพุด ให้เป็น
หน้าที่ และความรับผิดชอบของด่านศุลกากรแหลมฉบังและด่านศุลกากรมาบตาพุดตามลำดับที่จะ
ควบคุมการเก็บรักษาการบรรทุกและขนส่งต่อไป

7 . การผ่านสินค้าผ่านแดน

7.1 คลังสินค้าผ่านแดนของการท่าเรือแห่งประเทศไทยอยู่ในความควบคุมและรับผิดชอบของ
สำนักงานศุลกากรนำเข้าท่าเรือกรุงเทพ

7.2 เมื่อนำสินค้าผ่านแดนเข้ามาผู้ขนส่งต้นทางจะต้องแยกบัญชีสินค้าสำหรับเรือ(MANIFEST) ของ
สินค้าผ่านแดน ไว้ต่างหากออกจากบัญชีสินค้าสำหรับเรือนำเข้าตามปกติ(ในขณะรายงานเรือเข้า) ยื่นต่อ
สำนักงานศุลกากร หรือด่านศุลกากรที่ของนำเข้า แล้วแต่กรณี โดยทำเป็น 3 ชุด (สำนักงานศุลกากรที่ของ
นำเข้าเก็บไว้ 1 ชุดงานสินค้าผ่านแดนเก็บไว้ 1 ชุด และ สำนักสืบสวนและปราบปราม 1 ชุด)

7.3 การควบคุมที่โรงพักสินค้าที่เรือเข้าเทียบ เมื่อเรือที่บรรทุกสินค้าผ่านแดนเข้าเทียบท่า ร.ส.พ. ไต
ให้หน่วยงานกำกับเรือตรวจสอบบัญชีสินค้าสำหรับเรือว่ามีบัญชีสินค้าสำหรับสินค้าผ่านแดนที่ถูกต้องครบถ้วน
แนบมาด้วยแล้ว การตรวจนับจำนวนหีบห่อสินค้าผ่านแดนที่ขนถ่ายจากเรือเข้าเก็บไว้ในโรงพักสินค้า ให้ตรง
ตามบัญชีสินค้าให้อยู่ในความควบคุมดูแลของหน่วยงานกำกับเรือ เมื่อเรือขนถ่ายแล้วหน่วยงานกำกับเรือ
จะต้องตรวจสอบรายการนับหีบห่อ(TALLY SHEET) ของพนักงานโรงพักสินค้าและของตัวแทนเรือว่าสินค้า
ผ่านแดนได้ขนขึ้นและเก็บในโรงพักสินค้าถูกต้องตามบัญชีสินค้า สำหรับสินค้าผ่านแดนหรือไม่มีขาดหรือเกิน
หรือไม่ประการใด ถ้ามีการขนขึ้นขาดหรือเกินก็ให้จดบันทึกไว้ในบัญชีสินค้าผ่านแดน แล้วแจ้งให้ตัวแทนเรือมา
ดำเนินการแก้ไขเสียให้ถูกต้อง กรณีหีบห่อชำรุดหรือแตกหักเสียหาย การเปิดหีบห่อเพื่อสำรวจรายการแตกหัก
เสียหาย จะกระทำได้อต่อเมื่อมีเจ้าหน้าที่ของฝ่าย สปบ.ลาวมาร่วมตรวจด้วยสินค้าผ่านแดนซึ่งบรรจะคอนเทน
เนอร์เข้ามาพ่อนผันให้ขนย้ายไปทำการเปิด คอนเทนเนอร์และขนถ่ายออกจากคอนเทนเนอร์นำเข้าเก็บรักษาที่
คลังสินค้าผ่านแดนได้โดยตรง โดยไม่ต้องขนถ่ายออกจากคอนเทนเนอร์และนำเข้าเก็บรักษาไว้ในโรงพักสินค้า
ภายในเขตท่าเทียบท่าเรือก่อนให้เจ้าหน้าที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทยประจำโรงพักสินค้าที่เรือเทียบท่า
จัดทำเอกสารการขนย้ายสินค้าผ่านแดนตามระเบียบและดำเนินการตามขั้นตอน เพื่อขนย้ายสินค้าผ่านแดนไป

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

เก็บรักษาที่คลังสินค้าผ่านแดนต่อไปให้หน่วยงานกำกับเรือตรวจสอบเลขหมายคอนเทนเนอร์กับบัญชีสินค้า
สำหรับเรือให้ถูกต้องแล้วจึงมีดลวดประทับตรา กศก. ที่ประตูคอนเทนเนอร์ให้เรียบร้อย เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของ
การทำเรือฯ ขนย้ายไปยังคลังสินค้าผ่านแดนให้หน่วยงานศุลกากรประจำคลังสินค้าผ่านแดนเป็นผู้ควบคุมการ
เปิดคอนเทนเนอร์ และควบคุมให้พนักงานคลังสินค้าผ่านแดนของการทำเรือฯ และเจ้าหน้าที่ของบริษัท
ตัวแทนเรือตรวจนับจำนวนหีบห่อสินค้าผ่านแดน (TALLY SHEET) เพื่อนำเข้าเก็บรักษาในคลังสินค้าผ่านแดน
ภายในกำหนดเวลา 3 วันทำการ นับแต่วันที่รับคอนเทนเนอร์ไว้ หากไม่ดำเนินการเปิดคอนเทนเนอร์ภายใน
กำหนดเวลา 3 วันทำการดังกล่าว ให้หัวหน้างานสินค้าผ่านแดนรายงานให้ผู้อำนวยการส่วนปฏิบัติการกลาง
พิจารณาสั่งการตามที่เห็นสมควรต่อไป กรณีสินค้าผ่านแดนบรรจุคอนเทนเนอร์และมิได้นำเข้าเก็บในคลังสินค้า
ผ่านแดน แต่จะขนย้ายออกไปด้านศุลกากรปลายทางทั้งตู้คอนเทนเนอร์ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานศุลกากร
ประจำคลังสินค้าผ่านแดนตรวจสอบเครื่องหมาย เลขหมายคอนเทนเนอร์ให้ถูกต้องตรงตามบัญชีสินค้าผ่าน
แดน หรือเอกสารกำกับการขนย้ายและใบขนสินค้าผ่านแดนแล้ว ให้ร้อยแถบเหล็กRTC ไว้ที่ประตูคอนเทน
เนอร์ เพื่อตรวจปล่อยไปยังด้านศุลกากรปลายทางต่อไปโดยไม่จำเป็นต้องเปิดตรวจวันแต่มีเหตุอันควรสงสัยว่า
จะเป็นสินค้าที่อยู่ในข่ายควบคุมการส่งสินค้าผ่านแดนตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี
สมาชิกหรือให้สัตยาบรรณไว้หรือมีเหตุอันควรสงสัยว่าเป็นสินค้าอันตรายหรือวัสดุอุปกรณ์ที่ต้องห้ามตาม
กฎหมายและระเบียบข้อบังคับของประเทศภาคีสัญญาตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่าง
รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ฉบับลงวันที่ 5 มีนาคม
2542 หรือเป็นการสุ่มตรวจตามเทคนิคการบริหารความเสี่ยงของกรมศุลกากรทั้งนี้การตรวจ คำนับหีบห่อสินค้า
ผ่านแดนต่างๆ ที่สงสัยจะต้องได้รับความตกลงจากกรมศุลกากรไทยและกรมพาสี สปป.ลาว การตรวจคั่นนั้น
จะต้องกระทำต่อหน้าเจ้าหน้าที่หรือผู้แทนของทั้งสองฝ่าย

8. การนำเข้าเก็บรักษาในคลังสินค้าผ่านแดน

8.1 ระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้นเป็นการปฏิบัติในขั้นตอนแรกของการควบคุมสินค้าผ่านแดน
นับตั้งแต่ขนถ่ายลงจากเรือจนกระทั่งได้ขนย้ายไปเข้าคลังสินค้าผ่านแดนเป็นขั้นตอนที่อยู่ในความควบคุมและ
รับผิดชอบของหน่วยศุลกากรประจำ รพส. ส่วนขั้นตอนต่อไปนับแต่การตรวจสอบใบขนสินค้าผ่านแดนการ
ตรวจสอบใบขนสินค้ากับบัญชีสินค้าผ่านแดน การควบคุมการขนส่งไปยังท่าปลายทางเป็นขั้นตอนที่อยู่ในความ
ควบคุมและรับผิดชอบของงานสินค้าผ่านแดน ฝ่ายควบคุมการขนส่งส่วนปฏิบัติการกลางที่จะควบคุมให้เป็นไป
ตามประมวลฯ และระเบียบคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

8.2 สินค้าผ่านแดนที่ขนย้ายจาก ร.ส.พ. เมื่อนำเข้าเก็บในคลังสินค้าผ่านแดนให้หน่วยศุลกากรประจำ
คลังสินค้าผ่านแดน ผู้รับมอบสินค้าทำการตรวจสอบเครื่องหมาย จำนวนหีบห่อ ของสินค้าผ่านแดนตาม
รายละเอียดในสำเนาบัญชีสินค้า สำหรับเรือที่แนบมากับใบอนุญาตขอขนย้าย เมื่อถูกต้องให้นำเข้า เก็บรักษา
ในคลังสินค้าผ่านแดนต่อไป โดยบันทึก รายละเอียดของสินค้าผ่านแดนที่นำเข้าเก็บในคลัง สินค้าผ่านแดนแต่
ละใบตราส่งสินค้า (B/L) ลงในสมุดทะเบียนคุมสินค้า ผ่านแดนนำเข้าเก็บในคลังฯ

9. การปฏิบัติพิธีการ ใบขนสินค้าผ่านแดน

9.1 การยื่นใบขนสินค้าผ่านแดน สินค้าผ่านแดนที่นำเข้า ณ ท่าหรือด่านต้นทาง เมื่อจะขนส่งผ่าน
แดนต่อ ไปผู้ขนส่งผ่านแดน หรือตัวแทนจะต้องยื่นใบขนสินค้าผ่านแดน(แบบที่ 448) ซึ่งประกอบด้วยต้นฉบับ
1 ฉบับ คู่ฉบับ 4 ฉบับ และใบส่งปล่อย 1 ฉบับ (ใบส่งปล่อยใช้ใบขนสินค้าผ่านแดนโดยประทับตราว่าใบส่ง
ปล่อยไว้เบื้องบน) พร้อมทั้งเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ตรวจสอบใบขนสินค้า

9.2 การตรวจสอบน้ำหนักและราคา การยื่นใบขนสินค้าผ่านแดน(แบบที่ 448) เพื่อผ่านพิธีการให้
หน่วยงานพิธีการ ตรวจสอบน้ำหนักและราคากับหลักฐานบัญชีราคาสินค้าที่ผู้ขนส่งยื่นประกอบให้ถูกต้อง
ตรงกัน เอกสารที่เกี่ยวข้องในการตรวจสอบผ่านพิธีการใบขนสินค้าผ่านแดนประกอบด้วย

1. หลักฐานที่แสดงว่าผู้รับขนส่งเป็นผู้ขนส่งต้นทางหรือผู้ขนส่งช่วงจากผู้ขนส่งต้นทางซึ่งระบุ
ไว้ในใบตราส่งตลอดทาง (THROUGH BILL OF LADING) หรือได้รับมอบหมายจากผู้ส่งสินค้าต้นทาง
หรือได้รับมอบหมายจากผู้รับสินค้าปลายทาง
2. ใบตราส่งตลอดทาง (THROUGH BILL OF LADING)
3. บัญชีราคาสินค้า
4. เอกสารอื่นซึ่งแสดงเมืองท่าต้นทางและปลายทางของสินค้าว่าเป็นต่างประเทศเท่าที่
จำเป็นแก่การตรวจสอบ

9.3 การตรวจสอบใบขนสินค้าผ่านแดน เมื่อหน่วยงานพิธีการตรวจสอบใบขนสินค้าผ่านแดนถูกต้อง
และตรงกับใบตราส่งสินค้าแล้วให้ลงเลขที่ ลำดับที่ และวันเดือนปีไว้ในใบขนสินค้าผ่านแดน และเมื่อลงนาม
รับรองใบขนสินค้าแล้วให้ส่งมอบต้นฉบับใบขนสินค้าผ่านแดนและสำเนาคู่ฉบับ 1 ฉบับ พร้อมเอกสารอื่นให้แก่
ผู้ขนส่งผ่านแดน หรือตัวแทนเพื่อนำไปมอบให้แก่หน่วยงาน ศุลกากรประจำคลังสินค้าผ่านแดนหรือหน่วย
ตรวจสอบสินค้า ผ่านแดนทางด้านศุลกากรปลายทางแล้วแต่กรณีและให้จัดส่งสำเนาคู่ฉบับใบขนสินค้าผ่านแดน 1

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซีจ๋อง สาธารณรัฐประชาชนจีน
ฉบับให้สำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่อจัดทำสถิติสินค้าผ่านแดนเสร็จ แล้วส่งสำนักสืบสวนและ
ปราบปรามการยักยอกสินค้าผ่านแดน การตรวจสอบ การรับรองใบขนสินค้าผ่านแดนตลอดจนการออกใบสั่ง
ปล่อยให้ปฏิบัติตามประมวลฯ ภาค 2 โดยอนุโลมการแก้ไขใบขนสินค้าผ่านแดนไม่ว่ากรณีใดๆ ให้แก่ทั้ง
ต้นฉบับและฉบับสำหรับฉบับที่ได้ส่งไปให้หน่วยงานอื่นๆแล้วให้ทำบันทึกข้อความรายการที่แก้ไขส่งไป
โดยเร็ว กรณีมีการเปลี่ยนแปลงด้านศุลกากรนำออกไป สปป.ลาว ซึ่งมีการนำออกไปทางด้านศุลกากรที่กำหนด
ไว้ในใบขนสินค้าผ่านแดนบางส่วนแล้วให้เป็นอำนาจของผู้อำนวยความสะดวกสำนักที่สินค้าผ่านแดนเก็บรักษาอยู่ หรือ
ผู้ที่ได้รับ มอบหมายเป็นผู้พิจารณาอนุมัติให้แก้ไขใบขนสินค้าผ่านแดน

10. การตรวจและบรรทุกสินค้าผ่านแดน ณ จุดต้นทาง

10.1 ขอดังห้าม ในกรณีที่ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรที่รับผิดชอบหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายหรือ
นายด่านศุลกากรมีเหตุอันควรสงสัยว่าหีบห่อหรือภาชนะบรรจุสินค้าผ่านแดนนั้น เป็นสินค้าที่อยู่ในข่าย
ควบคุมการส่งสินค้าผ่านแดนตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีสมาชิกหรือให้สัตยาบันไว้
หรือเป็นของต้องห้ามตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับของประเทศภาคีสัญญาความตกลงว่าด้วยการขนส่ง
ทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ฉบับ
ลงวันที่ 5 มีนาคม 2542 หรือเป็นการสุ่มตรวจตามเทคนิคการบริหารความเสี่ยงของกรมศุลกากร ให้รายงาน
กรมฯพิจารณาสั่งการต่อไป

10.2 การตรวจสอบและควบคุมการบรรทุก ให้หน่วยศุลกากรประจำคลังสินค้าผ่านแดน หรือผู้มีหน้าที่ตรวจ
สินค้าผ่านแดนสำหรับด่านศุลกากรส่วนภูมิภาคแล้วแต่กรณี เมื่อได้รับต้นฉบับใบขนสินค้าผ่านแดนและ
เอกสารอื่นให้ตรวจสอบเครื่องหมาย เลขหมาย และจำนวนหีบห่อ เมื่อถูกต้องตรงกันกับที่แสดงไว้ในใบขน
สินค้าผ่านแดนและบัญชีสินค้าสำหรับเรือแล้ว ให้ตัดรายการออกจากบัญชีสินค้า สำหรับเรือโดยลงเลขลำดับที่
ใบขนสินค้าลงบัญชีรับหน้าและชื่อผู้รับปลายทาง แล้วๆอนุญาตให้ทำการบรรทุกและมัดลวดประทับตรา กศก.
หรือร้อยแถบเหล็ก RTC ที่ยานพาหนะ โดยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมตามระเบียบ สลักรายการตรวจและบรรทุก
ไว้ในใบขนสินค้าผ่านแดนแล้วมอบใบขนสินค้าและเอกสารที่เกี่ยวข้องให้ผู้ขนส่งผ่านแดนหรือตัวแทนเพื่อ
นำไปมอบให้ด่านศุลกากรปลายทาง พร้อมกับสินค้านั้นแล้วให้แจ้งด่านศุลกากรปลายทางทราบโดยทาง
โทรสารหรือโทรศัพท์ หรือวิทยุคมนาคม หลังจากการตรวจปล่อยแล้วเพื่อเป็นการควบคุมระหว่าง
ขนส่งดังกล่าวสำหรับสินค้าผ่านแดนที่ขนส่งทางรถไฟสายกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี เพื่อส่งผ่านออกหรือที่นำ
ผ่านเข้าทางด้านศุลกากรมุกดาหาร หรือด่านศุลกากรพิบูลมังสาหาร หรือด่านศุลกากรนครพนมและสินค้าที่
ได้รับอนุญาตให้ส่งผ่านทางอากาศยานหรือทางอื่นหรือวิธีอื่นในกรณีพิเศษให้มัดลวดประทับ กศก. ที่หีบห่อไว้

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซีจ๋าน สาธารณรัฐประชาชนจีน
ผู้ทำการแทนกำหนดซื้อนายตรวจฯ และ/หรือ สารวัตรฯ ลงในใบกำกับสินค้า(สลิป) เพื่อดำเนินการควบคุมการ
ขนของที่ปล่อยแล้ว และเป็นผู้ลงนามอนุญาตในใบกำกับสินค้า ซึ่งเป็นเอกสารอนุญาตให้นำหีบห่อผ่านออก
ทางสถานีตรวจสอบ(CHECKG POST) เพื่อขนส่งของผ่านแดนไปยังด่านปลายทางต่อไป

10.8 การควบคุมการปล่อยของที่ตรวจปล่อยจากคอนเทนเนอร์ กรณีของที่บรรจุในคอนเทนเนอร์
และขอทำการตรวจปล่อยหน้าตู้ ตามประมวลฯ ภาค 2 การควบคุมขนของที่ปล่อยแล้วให้ดำเนินการเช่น
เดียวกับการปล่อยของที่เก็บในโรงพักสินค้าและในเอกสารคำขออนุญาตเปิดคอนเทนเนอร์ ให้นายตรวจฯ หรือ
สารวัตรฯ บันทึกควบคุมการเปิดคอนเทนเนอร์ ระบุจำนวนคอนเทนเนอร์ที่ทำการเปิดตรวจเลขที่ ใบขนฯ และ
ลงชื่อ วัน เดือน ปี กำกับไว้สำหรับใบอนุญาตเปิดคอนเทนเนอร์ให้ส่งมอบกับเจ้าหน้าที่ธุรการเก็บไว้เป็น
หลักฐานต่อไป กรณีตรวจปล่อยจากคอนเทนเนอร์ ซึ่งตัวแทนเรือหรือเจ้าของคอนเทนเนอร์ได้ยื่นคำร้องขอ
นำคอนเทนเนอร์ ออกจากอารักขาของศุลกากรต่อหัวหน้าสารวัตรศุลกากรตามแบบที่กำหนดพร้อมใบกำกับ
สินค้า (สลิป) ให้ปฏิบัติ เช่นเดียวกับการปล่อยของที่เก็บในโรงพักสินค้า โดยใบอนุญาตนำคอนเทนเนอร์ออก
จากอารักขาของศุลกากร ให้ระบุจำนวนและรับรองว่าเครื่องหมายเลขหมายถูกต้องพร้อมกับลงชื่อ วัน เดือน
ปี กำกับไว้แล้วมอบใบกำกับสินค้าพร้อมเอกสารที่เกี่ยวข้องแก่ผู้ขนส่งเพื่อใช้กำกับสินค้าพร้อมเอกสารที่
เกี่ยวข้องแก่ขนส่งเพื่อใช้กำกับคอนเทนเนอร์ไปยังสถานตรวจสอบ (CHECKING POST)

11. การขนส่งสินค้าผ่านแดน

การขนส่งสินค้าผ่านแดน ให้ขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์หรือรถบรรทุกชนิดตู้ทึบ(CLOSED
VAN) โดยให้มัลติพลีแบริดจ์ กศก. หรือร้อยแบริดจ์แม่เหล็ก RTC ที่ประตูคอนเทนเนอร์ซึ่งบรรจุสินค้านั้นและ
ให้ปิดป้ายแสดงเครื่องหมายสินค้าผ่านแดน (แบบที่ 451) ไว้ที่กระจกหน้ายานพาหนะที่ใช้ขนส่งให้เห็นเด่นชัด
โดยไม่ต้องมีเจ้าหน้าที่คุมส่งแต่ในกรณีที่หน่วยงานศุลกากรต้นทางเห็นว่ามีควมจำเป็นเพื่อการป้องกันมิให้เกิด
ความเสียหายในค่าภาษีอากรจะจัดเจ้าหน้าที่คุมส่งเป็นรายๆไปก็ได้ กรณีที่สินค้าผ่านแดนเป็นรถยนต์ให้
ขนส่งโดยรถบรรทุกยนต์หรือยานพาหนะที่สามารถใช้ขนส่งรถยนต์ได้ โดยให้มัลติพลีแบริดจ์ กศก. ที่
อุปกรณ์สำหรับยึดตรึงรถยนต์ไว้กับพาหนะที่ใช้ขนส่งนั้นด้วย เมื่อเจ้าหน้าที่ได้ควบคุมการบรรทุกและสลัก
รายการบรรทุกลงในใบขนส่งสินค้าผ่านแดนเสร็จเรียบร้อยแล้วให้หน่วยงานศุลกากรต้นทาง (หน่วยงานที่ตรวจ
ปล่อย) โทรศัพท์ หรือวิทยุ หรือโทรสาร (FAX) แจ้งให้หน่วยงานศุลกากรปลายทางทราบในวันที่ส่งของนั้น โดย
ให้ระบุรายละเอียดดังนี้ คือ เลขที่ใบขนส่งสินค้าผ่านแดนหมายเลขทะเบียนยานพาหนะที่ใช้ขนส่งรายการสินค้า
(โดย ย่อ) ปริมาณและน้ำหนักรวมของสินค้าผ่านแดน จำนวนและหมายเลขดวงตรา กศก. หมายเลขคอนเทน
เนอร์ พร้อมวันและเวลาที่ยานพาหนะที่ใช้ขนส่งออกจากต้นทาง เป็นต้น และในกรณีที่สินค้าเป็นรถยนต์ให้

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซีจ๋อง สาธารณรัฐประชาชนจีน
ระบุหมายเลขเครื่องและหมายเลขตัวถังด้วยให้หน่วยงานศุลกากรปลายทางโทรศัพท์ หรือ วิทย์ หรือโทรสาร
(FAX) แจ้งให้หน่วยงานศุลกากรต้นทางทราบทันทีที่สินค้าผ่านแดนส่งไปถึง โดยให้ระบุรายละเอียดตามวรรค
ก่อนด้วยให้ผู้อำนวยความสะดวกสำนักงานศุลกากรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายพิจารณาผ่อนผันตามระเบียบนี้ได้เฉพาะ
กรณีที่มีเหตุผลและความจำเป็นอันสมควรเท่านั้น

12. กำหนดเส้นทางและยานพาหนะ

การขนส่งสินค้าผ่านแดนที่ตราส่งไปประเทศ สปป. ลาว หรือจากประเทศ สปป. ลาว ตราส่งไป
ประเทศที่สามตามเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ หรือชลบุรี หรือระยอง-หนองคาย หรือบึงกาฬ กรุงเทพฯ หรือ
ชลบุรี หรือระยอง - มุกดาหาร กรุงเทพฯ หรือชลบุรี หรือระยอง-นครพนม กรุงเทพฯ หรือชลบุรี หรือ
ระยอง-อุบลราชธานี หรือพิบูลมังสาหาร กรุงเทพฯ หรือชลบุรี หรือระยอง-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ หรือชลบุรี
หรือระยอง-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ หรือชลบุรี หรือระยอง-ท่าลี่ กรุงเทพฯ หรือชลบุรี หรือระยอง-ทุ่งช้าง ให้
ขนส่งโดยยานพาหนะรถไฟหรือรถยนต์ก็ได้ การขนส่งโดยรถยนต์ให้ขนส่งตามเส้นทางที่กำหนดไว้ในแผนที่
ตามที่กำหนดนี้

การขนส่งสินค้าผ่านแดนทางอากาศยานให้กระทำได้โดยเฉพาะสำนักงานศุลกากรท่าอากาศยาน
กรุงเทพเท่านั้น การขนส่งนอกเส้นทางที่กำหนดไว้ให้เสนอกรมศุลกากรพิจารณาอนุมัติเป็นรายๆไป

13. พิธีการ ณ จุดปลายทาง

13.1 การควบคุมการผ่านออก ให้ด่านศุลกากรปลายทางรับสินค้าผ่านแดนสำหรับสินค้าทั่วไปที่ส่งไว้
ในอารักขาเมื่อจะผ่านออกให้ตรวจสอบเครื่องหมายเลขหมาย จำนวนทึบห่อ และตราประทับ(ถ้ามี) กับเอกสาร
ที่กำกับอีกครั้งหนึ่งเมื่อถูกต้องแล้วให้ สลักรายการผ่านออกไว้ในต้นฉบับใบขนสินค้าและคู่มือหรือใบแจ้งการ
บรรทุก กรณีที่เป็นสินค้าผ่านแดนทั้งคอนเทนเนอร์ ให้ตรวจสอบเครื่องหมายเลขหมายคอนเทนเนอร์ให้ถูกต้อง
ตรง กับเอกสารกำกับ และตรวจสอบดวงตะกั่ว กศก.หรือ แดบเหล็ก RTC ว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อยหรือไม่ เมื่อ
ถูกต้องเรียบร้อยให้สลักรายการส่งออกไว้ในต้นฉบับใบขนสินค้าและคู่มือหรือใบแจ้งการบรรทุก

13.2 การดำเนินการกับใบกำกับสินค้า ให้ด่านศุลกากรปลายทางกรอกรายการในใบกำกับสินค้า
(แบบที่ 449) ทั้ง 4 ท่อน ลงเลขหมายลำดับที่ และ วัน เดือน ปี ท่อนที่ 1 เป็นต้นชั่วคราวที่ด่านศุลกากร
มอบท่อน 2-4 พร้อมสำเนาคู่มือใบขนสินค้าผ่านแดนให้กับผู้ขนส่งปลายทาง เพื่อนำไปมอบแก่ด่านพาสี
สปป. ลาว โดยให้เจ้าหน้าที่พาสี สปป. ลาว รับรองสินค้าไปถึงในท่อน 3 และ 4 แล้วส่งคืนด่านศุลกากร
ส่วนท่อน 2 และสำเนา คู่มือใบขนฯ ด่านพาสี สปป. ลาว จะเก็บไว้เป็นหลักฐาน หากรายได้ยังไม่ได้รับ

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซี สาธารณรัฐประชาชนจีน

ใบกำกับสินค้าท่อน 3 และ 4 จากด้านพาสี สปป. ลาว ภายใน 3 วันนับแต่วันผ่านออกให้ด่านศุลกากร
ติดตามทวงถามโดยเร็ว

13.3 การตรวจสอบลายมือชื่อของเจ้าหน้าที่ศุลกากร สปป. ลาว ให้ด่านศุลกากร ซึ่งตั้งอยู่ตามเขต
แดนประเทศไทยติดกับประเทศ สปป. ลาว และด่านศุลกากรดังกล่าวมีการนำสินค้าผ่านแดนผ่านออกไป
ประเทศ สปป. ลาว มีหน้าที่ติดต่อประสานงานกับศุลกากร ประเทศ สปป. ลาว เพื่อขอให้จัดส่งลายมือชื่อ
(ลายเซ็น) ของเจ้าหน้าที่ศุลกากรประเทศ สปป. ลาว ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องและลงลายมือชื่อรับรอง บัญชีกำกับ
สินค้าผ่านแดนในท่อน 3 เพื่อใช้ในการตรวจสอบและเปรียบเทียบ ด้วยในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงหรือย้าย
เจ้าหน้าที่ศุลกากรของประเทศ สปป. ลาว ที่ทำหน้าที่ดังกล่าวออกไปก็ขอให้ด่านศุลกากรดังกล่าวมีหน้าที่
ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรประเทศ สปป. ลาว เพื่อให้จัดส่งลายมือชื่อเจ้าหน้าที่คนใหม่ให้ ทราบทุกครั้ง
ด้วย

13.4 การรายงานสินค้าผ่านแดน ให้ด่านศุลกากรปลายทางที่มีสินค้าผ่านแดนออกไปประเทศ สปป.
ลาว มีหน้าที่จัดทำรายงานสินค้าผ่านแดนไปประเทศ สปป. ลาว ตามแบบที่กำหนด (ให้ใช้กระดาษบันทึก
ข้อความ) เพื่อเสนออธิบดีทราบเป็นรายเดือนพร้อมทั้งให้จัดส่งสำเนารายงานดังกล่าวให้สำนักงานศุลกากรที่
รับผิดชอบต้นทางทราบด้วย เช่น สินค้าผ่านแดน นำเข้ามาทางท่าเรือ กรุงเทพฯ ก็ต้องจัดส่งรายงานให้
สำนักงานศุลกากรนำเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ (ส่วนปฏิบัติการกลาง) เพื่อทราบด้วย เป็นต้น เมื่อสำนักงานศุลกากร
ผู้รับผิดชอบต้นทางได้รับสำเนารายงานดังกล่าวแล้วให้นำมาตรวจสอบและเปรียบเทียบรายการสินค้าผ่านแดน
ที่ได้จัดส่งไปยังด่านศุลกากรเหล่านั้นด้วย หากตรวจพบว่ารายการคลาดเคลื่อนไม่ตรงกันให้ประสานงานกับ
ด่านศุลกากรที่เกี่ยวข้องและรายงานให้ผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรที่รับผิดชอบพิจารณาสั่งการต่อไป

13.5 การส่งคืนใบขนสินค้าและเอกสารที่เกี่ยวข้อง ให้ด่านศุลกากรปลายทางรวบรวมเอกสาร คือ
ต้นฉบับใบขนสินค้าหรือฉบับใบขนสินค้าใบรับรองใบแจ้งการบรรทุกทุกบัญชีกำกับสินค้าท่อน 3 (สำหรับสินค้า
ทั่วไป นอกจากน้ำมันเชื้อเพลิง) ที่ส่งผ่านออกถูกต้องแล้วไปยังสำนัก สืบสวนและปราบปรามเพื่อตรวจสอบ
ส่วนบัญชีกำกับสินค้าท่อน 3 สำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงที่ส่งผ่านออกถูกต้องแล้วให้ส่งไปยังสำนักงานศุลกากร
นำเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ (งานสินค้าผ่านแดน ส่วนปฏิบัติการกลาง) หรือสำนักงานศุลกากรที่รับผิดชอบต้นทาง
เพื่อตรวจสอบและจดยรายการไว้ในบัญชีน้ำมันเสร็จแล้วส่งสำนักสืบสวนและปราบปรามต่อไป ให้สำนักสืบสวน
และปราบปรามมีหน้าที่ตรวจสอบเอกสารและพิธีการให้เป็นไปตามประมวลฯ ข้อนี้นี้ และให้สอบถามและเตือน
การปฏิบัติ เมื่อยังไม่ได้รับเอกสารหลังจากที่ได้รับฉบับใบขนสินค้าผ่านแดนเกินเวลาอันสมควรแล้วให้
สำนักงานศุลกากรนำเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ (งานสินค้าผ่านแดน ส่วนปฏิบัติการกลาง) หรือสำนักงานศุลกากรที่

แผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์การคมนาคมทางบกในเส้นทางภาคเหนือตอนล่าง ประเทศไทย – สาธารณรัฐ
ประชาธิปไตยประชาชนลาว - สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม – เขตปกครองตนเองกว่างซีจ๋อง สาธารณรัฐประชาชนจีน
รับผิดชอบด้านที่มีหน้าที่ตรวจสอบบัญชีกำกับสินค้าก่อน 3 สำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงให้เป็นไปตามประมวลฯ
ข้อนี้ และ ให้เตือนการปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎการส่งออกสารโดยเคร่งครัด

14. ปัญหาการขนส่งสินค้าผ่านแดน

14.1 กรณีหีบห่อแตกหรือชำรุด ในกรณีหีบห่อสินค้าผ่านแดนแตก หรือชำรุดให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้
ควบคุมตรวจจำนวนสินค้าในหีบห่อนั้น และควบคุมการซ่อมแซมหรือเปลี่ยนหีบห่อใหม่ แล้วบันทึกไว้ในใบขน
สินค้าหรือใบแจ้งการบรรทุกการปฏิบัติดังกล่าวข้างต้นให้แจ้งคณะกรรมการหรือเจ้าหน้าที่ศุลกากรประเทศ
สปป. ลาว เพื่อทราบการตรวจแล้วทำบันทึกพร้อมลงชื่อในบันทึกทั้งสองฝ่ายเป็นหลักฐานไว้ด้วย

14.2 การแบ่งการขนส่ง ณ จุดปลายทาง การขนส่งสินค้าผ่านแดนตามเอกสารการขนส่งฉบับ
เดียวกันนั้นจะกระทำทางหนึ่งทางใดทั้งหมดหรือจะแยกกระทำก็ได้ตามควรแก่ความจำเป็น การแยกกระทำ
ดังกล่าว ให้ตัวแทนผู้ทำการขนส่งทำคำร้องอนุมัติทำการเฉพาะคราวพร้อมทั้งคำชี้แจงประกอบการพิจารณา
อนุมัติ ณ ส่วนปฏิบัติการกลาง (งานสินค้าผ่านแดน) หรือด้านศุลกากร หรือหน่วยงาน ศุลกากรที่สินค้าผ่าน
แดนนั้นเก็บรักษาอยู่โดยปฏิบัติตามประมวลฯ ข้อ 4 06 02 11 (6) โดยอนุโลม

15. พิธีการผ่านแดนจาก สปป. ลาว ไปยังประเทศที่สาม สินค้าผ่านแดนจากประเทศ สปป. ลาว ที่จะ
ส่งผ่านไปยังประเทศที่สามนั้นให้ถือปฏิบัติเช่นเดียวกับการนำสินค้าผ่านแดนเข้ามาเพื่อส่งไปยังประเทศ สปป.
ลาว และในกรณีที่นำเข้ามาของอนุมัติกองเก็บไว้ที่ด่านศุลกากรต้นทาง ให้ถือปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) กรณีนำเข้าของอนุมัติกองเก็บที่ด่านศุลกากรต้นทาง โดยเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของสินค้าผ่าน
แดนต้องยื่นเอกสารดังนี้ ใบขนสินค้าขาออกของ สปป. ลาว LEISSEX PASSER (ใบอนุญาตผ่านของลาว)
ใบรับรองตรวจตราทางราชการของลาวเมื่อด่านศุลกากรต้นทางอนุมัติให้กองเก็บสินค้าผ่านแดนไว้แล้ว ภายใน
ระยะเวลา 60 วัน นับแต่วันเรือเข้าให้เร่งรัดเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของสินค้าผ่านแดนจัดทำใบขนสินค้าผ่าน
แดนและขนส่งไปยังท่าปลายทางการขนส่งภายในประเทศโดยเร็วเอกสารประกอบการผ่านพิธีการศุลกากร
เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าผ่านแดน เช่น บัญชีราคาสินค้าหรือเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องต้องจัดทำให้ครบถ้วนภายใน
ระยะเวลา 90 วัน นับแต่วันที่นำสินค้าผ่านแดนเข้ามากองเก็บไว้ที่ด่านศุลกากรต้นทาง หากสินค้าผ่านแดน
ขาออกของ สปป. ลาว ตกค้างอยู่ในประเทศไทยครบ 90 วัน นับแต่วันนำเข้าให้ถือว่าสินค้าผ่านแดนนั้นเป็น
ของตกค้างและให้ถือปฏิบัติตามประมวลฯ ว่าด้วยของตกค้างต่อไป

(2) กรณีสินค้าผ่านแดนขาออกของ สปป. ลาว ที่จะส่งผ่านออกไปประเทศที่สาม เมื่อได้นำเข้ามา
กองเก็บ รักษาไว้ที่ด่านศุลกากรต้นทางแล้วหรือได้ยื่นใบขนสินค้าผ่านแดนและขนส่งไปยังปลายทางแล้วหากมี

ปัญหาและอุปสรรคไม่อาจส่งผ่านแดนออกไปยังประเทศที่สามได้และมีความประสงค์จะส่งกลับไปยัง สปป.
ลาว ตามเดิมให้ผู้ขนส่งยื่นคำร้อง ขอดต่อผู้อำนวยการสำนักงานศุลกากรที่รับผิดชอบเพื่อพิจารณาอนุมัติให้
ส่งกลับต่อไปได้ แล้วให้ด่านศุลกากรต้นทางหมายเหตุการณ์ส่งกลับไว้เป็นหลักฐานเพื่อให้การจัดทำสถิติสินค้า
ผ่านแดนได้ถูกต้องต่อไป

15.2 สินค้าผ่านแดนจาก สปป. ลาว ไปยังประเทศที่สาม สินค้าผ่านแดนจากประเทศ สปป. ลาว ที่
นำเข้าทางศุลกากรเพื่อนำผ่านแดนไปยังประเทศที่สามให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำด่านศุลกากรต้นทางส่งมอบ
สินค้าผ่านแดนพร้อมใบขนสินค้าผ่านแดนให้แก่ผู้ขนส่งผ่านแดนเพื่อนำไปส่งมอบโดยตรงต่อสำนักงานศุลกากร
นำเข้าท่าเรือกรุงเทพส่วนปฏิบัติการกลาง (งานสินค้าผ่านแดน) หรือด่านศุลกากรที่จะ ส่งออกสินค้าผ่านแดน
ไปยังประเทศที่สามต่อไปให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรในหน่วยงานที่รับสินค้าผ่านแดนออกไปประเทศที่สาม
ตรวจสอบ ดวงตรา กศก. และหมายเลขดวงตรา กศก. ที่ประทับไว้ที่หีบห่อ หรือประทับไว้ที่ยานพาหนะขนส่ง
สินค้าผ่าน แดนว่าอยู่ในสภาพเรียบร้อยหรือไม่ เมื่อพบว่าถูกต้องแล้วให้จัดส่งต่อไปยังฝ่ายตรวจสอบสินค้า ส่วน
ตรวจ สินค้าขาออก หรือจัดส่งไปยังเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำเรือเพื่อรับบรรทุกสินค้าผ่านแดนขึ้นเรือต่อไปให้ผู้
ขนส่งสินค้าผ่านแดนจัดทำใบกำกับสินค้าที่ผ่านแดนจากด่านศุลกากรผ่านออกไปนอกเขตทำเนียบท่าเรือ ตาม
แบบที่กำหนดดังนี้ แบบที่ 1 ใช้สำหรับกรณีไม่ได้ทำลายดวงตรา กศก. ที่ประทับมาจากต้นทาง แบบที่ 2 ใช้
สำหรับกรณีที่มีการทำลายดวงตรา กศก. ที่ประทับมาจากต้นทาง และมีการขนถ่ายสินค้าผ่านแดนใส่
รถบรรทุกคันใหม่ จำนวน 4 ฉบับ ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรผู้ตรวจ เมื่อได้ตรวจสอบความถูกต้องแล้ว ให้ลง
ลายมือชื่อรับรอง พร้อมวัน เดือน ปี แล้วเก็บสำเนาฉบับที่ 1 ไว้เป็นหลักฐาน สำเนาฉบับที่ 2 ให้คลังสินค้าผ่าน
แดน การท่าเรือแห่งประเทศไทยสำเนาฉบับที่ 3 ให้ผู้ขนส่งผ่านแดนเก็บไว้ ต้นฉบับใช้กำกับสินค้าผ่านแดนที่
เจ้าหน้าที่ตรวจปล่อยแล้วผ่านสถานีตรวจสอบ (CHECKING POST) เพื่อส่งต่อไปยังหน่วยงานที่ควบคุมสินค้า
ผ่านแดนที่จะส่งออกนอกราชอาณาจักร ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งรับบรรทุกสินค้าผ่านแดนออกไป
ประเทศที่สามวิทยุ หรือโทรสาร (FAX) แจ้งให้ด่านศุลกากรต้นทางทราบทันที

15.3 การควบคุมสินค้าผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักร ในกรณีที่สำนักงานศุลกากรส่งออก
ท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าปลายทางที่จะส่งสินค้าผ่านแดนออกไปนอกราชอาณาจักรให้ปฏิบัติดังนี้

- (1) เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่สำนักงานศุลกากรส่งออกท่าเรือกรุงเทพที่
จะควบคุมสินค้าผ่านแดนซึ่งจะส่งออกนอกราชอาณาจักร โดยวิธีบรรจุเข้าคอนเทนเนอร์เริ่มตั้งแต่
การตรวจสอบความสมบูรณ์ของใบขนสินค้าผ่านแดนและเอกสารประกอบเครื่องหมายเลขหมายหีบ
ห่อจำนวน และลักษณะหีบห่อ สภาพภายนอกของหีบห่อ ตลอดจน สภาพของดวงตรา กศก. ที่

ประทับที่หีบห่อ เมื่อเห็นว่าถูกต้องเรียบร้อยจึงรับไว้ และบรรจุเข้าคอนเทนเนอร์ เพื่อบรรจุทุกกล่องเรือ
ตามพิธีการปกติต่อไป

(2) เป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่หน่วยงานกำกับเรือ สำนักงานศุลกากร
ส่งออก ท่าเรือกรุงเทพที่จะตรวจสอบใบขนสินค้าผ่านแดน และหีบห่อสินค้าผ่านแดนซึ่งจะส่งออกไป
นอกราชอาณาจักร โดยวิธีขนส่งมาข้างลำเรือเพื่อบรรจุทุกกล่องเรือโดยตรวจสอบรายละเอียด
เช่นเดียวกับ (3.1) เมื่อเห็นว่าถูกต้องเรียบร้อยจึงสักรายการรับบรรจุทุกกล่องเรือ ไว้ในใบขนสินค้าผ่าน
แดนตามพิธีการปกติ กรณีเรือที่จะรับบรรจุทุกสินค้าผ่านแดนไม่รับบรรจุทุกทั้งจำนวนหรือแต่เพียง
บางส่วนให้ปฏิบัติตามประมวลฯ ภาค 1 และ ภาค 3

16. สินค้าผ่านแดนตกค้าง

16.1 การปิดบัญชีสินค้าสำหรับเรือที่นำเข้าสินค้าผ่านแดน เมื่อครบกำหนด 90 วัน นับแต่วันเรือเข้า
ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรสำนักงานศุลกากรที่รับผิดชอบหรือด่านศุลกากรต้นทาง ทำการปิดบัญชีสินค้าสำหรับเรือ
เพื่อตรวจสอบว่าสินค้าผ่านแดนนำเข้าตามบัญชีสินค้าสำหรับเรือเป็นจำนวนเท่าใด ขนขึ้นบกเกินจำนวนเท่าใด
ขนขึ้นบกขาดจำนวนเท่าใด มีเอกสารประกอบการแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับเรือ หรือไม่ ทำการขนส่งผ่านแดน
ออกไปแล้วเท่าใด และยังมีสินค้าเหลืออยู่ ยังมิได้ทำการขนส่งผ่านแดนออกไปจำนวนเท่าใด

ถ้าปรากฏว่า เมื่อทำการตรวจสอบปิดบัญชีสินค้าสำหรับเรือแล้ว มีรายการส่งผ่านแดนออกไป หดไม่
มี สินค้าผ่านแดน เหลือตกค้างอยู่ถูกต้องครบถ้วนแล้ว ให้ผู้ทำการปิดบัญชีสินค้าสำหรับเรือลงลายมือชื่อพร้อม
วัน เดือน ปี กำกับแล้วรวบรวม บัญชีสินค้าสำหรับเรือเก็บไว้เป็นหลักฐานสำหรับ ตรวจสอบต่อไป และให้
ทำลายเอกสารตามอายุการเก็บรักษาตามระเบียบด้วย

16.2 กรณีที่สินค้าผ่านแดนของ สปป. ลาว ตกค้างอยู่ในประเทศไทยครบ 90 วัน นับแต่วันนำเข้า
ให้ถือว่าสินค้าผ่านแดนนั้นเป็นของตกค้างและฝ่ายไทยสามารถดำเนินการกับสินค้านี้ดังกล่าว ได้เช่นเดียวกับของ
ตกค้างตามกฎหมายของประเทศไทย เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปด้วยความเหมาะสม ในกรณีที่สินค้าผ่าน แดน
ของ สปป. ลาว ตามบัญชีสินค้าสำหรับเรือตกค้างอยู่ในประเทศไทยครบ 60 วัน นับแต่วันนำเข้าให้เจ้าหน้าที่
ศุลกากรสำนักงานศุลกากรที่รับผิดชอบจัดทำรายงานของค้างบัญชีเรือ/รถ ให้ผู้อำนวยการสำนักงานหรือผู้ที่
ได้รับมอบหมาย เพื่อรับแจ้งให้ตัวแทนเรือหรือผู้ขนส่งต้นทาง และทูตการพาณิชย์ สปป. ลาว ทราบ ตามแบบ
ที่กำหนดทางไปรษณีย์ลงทะเบียน เมื่อครบกำหนด 30 วัน นับแต่วันที่รับแจ้ง ไม่มีผู้มาดำเนินการกับสินค้า
ดังกล่าวให้ปฏิบัติต่อสินค้านั้นตามระเบียบว่าด้วย ของตกค้างต่อไป

17. การขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยวิธีอื่น

17.1 ขนส่งทางอากาศยาน สินค้าผ่านแดนที่นำเข้ามาทางอากาศยานแล้ว จะส่งผ่านแดนไปทางเรือ หรือทางรถไฟหรือทางรถยนต์ หรือ สินค้า ผ่านแดนที่นำเข้ามาทางเรือ หรือทางรถไฟ หรือทางรถยนต์ แล้วจะส่งผ่านแดนออกไปทางอากาศยานให้ปฏิบัติตาม ประมวลฯ บทนี้โดยอนุโลม การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ณ สำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่สำนักงานศุลกากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นผู้ดำเนินการให้แล้วเสร็จ

17.2 ขนส่งทางรถไฟ สินค้าที่จะผ่านแดนตามความตกลงจะนำผ่านออกได้เฉพาะที่ด้านศุลกากรป่าดงเบงชาร์ และที่ด้านศุลกากรสุโขทัย-ลก และกลับกันโดยทางรถไฟเท่านั้น

หมายเหตุ ดูระเบียบเฉพาะประมวลฯ ข้อ 40 60 219 พิธีการผ่านแดนทางรถไฟตามความตกลงกับประเทศมาเลเซีย เพิ่มเติม สินค้าผ่านแดนได้รับยกเว้นอากรตามพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 และที่แก้ไข เพิ่มเติม ภาค 4 ประเภที่ 10 “ ของที่ได้รับเอกสิทธิตามข้อผูกพันที่ประเทศไทยมีอยู่ต่อองค์การสหประชาชาติ หรือตามกฎหมายระหว่าง ประเทศ หรือ ตามสัญญากับนานาประเทศ หรือ ทางการทูตซึ่งได้ปฏิบัติต่อกันโดยอัยาศัยไมตรี” ที่มา ประมวลฯ ข้อ 4 06 02 01-40602 19 และค สั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 16/2547