



บทความวิจัย

การเตรียมความพร้อมสู่การเป็น
ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน
กรณีการค้าชายแดนของประเทศไทย

The Preparation of Being
ASEAN's Logistics Hub:
The Case of Border Trade in Thailand

ดิเรก คชารักษ์

สำนักงานศุลกากรภาคที่ 3 กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

Direk Khacharak

Customs Office Region 3, Customs Department, Ministry of Finance

E-mail: dkacharak@yahoo.com

วันที่รับบทความ : 23 พฤษภาคม 2567

วันที่แก้ไขบทความ : 2 กรกฎาคม 2567

วันที่ตอบรับบทความ : 23 กันยายน 2567

บทคัดย่อ

ประเทศไทยที่ตั้งอยู่กลางภูมิภาคอาเซียนและมีพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย จึงมีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงด้านขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของอาเซียนได้ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจในภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การค้าชายแดนที่มีบทบาทสำคัญเพิ่มขึ้นในปัจจุบันและมีศักยภาพขยายตัวต่อเนื่องในอนาคต บทความนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนและปัจจัยสู่ความสำเร็จเพื่อส่งเสริมมาตรฐานโลจิสติกส์ โดยนำหลักการและแนวคิดมาปรับใช้กับยุทธศาสตร์และแผนที่ตั้งไว้ เพื่อการเตรียมความพร้อมสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

คำสำคัญ: การค้าชายแดน, ศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน, เส้นทางเศรษฐกิจสายอาเซียน

Abstract

Thailand is located at the center of ASEAN and is bordered by Myanmar, Laos, Cambodia, and Malaysia. Therefore, it has the potential to be developed as a transportation and logistics hub of ASEAN. Being the hub of ASEAN will promote economic activities, especially border trade which has become more important nowadays and has the potential to continually expand in the future. This article aims to present the key factors affecting border trade and the success factors to promote logistics standards by applying principles and concepts to the strategies and implementation plans, thus preparing to be ASEAN's logistics hub.

Keywords: Border Trade, ASEAN's Logistics Hub, GMS Economic Corridors

บทนำ

การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทำให้ความต้องการบริการด้านโลจิสติกส์เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการสนับสนุนการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และแรงงานอย่างเสรี ส่งผลให้มูลค่าการค้าชายแดนเพิ่มขึ้นทำสถิติอย่างต่อเนื่องแม้จะมีปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น ผลกระทบจากมาตรการปิดประเทศในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 จากข้อมูลสถิติของศูนย์ประมวลผลการข่าวทางศุลกากร กรมศุลกากร (2564) พบว่า ในปี 2560–2564 การค้าชายแดนกับประเทศคู่ค้าที่มีเขตแดนติดกับประเทศไทย ได้แก่ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กัมพูชา และมาเลเซีย มีมูลค่าสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 872,515 ล้านบาท ขยายตัวสูง 1.1 แสนล้านบาท หรือ 13.8% สอดคล้องกับศูนย์วิจัยกสิกรไทย (2564) ได้คาดการณ์การส่งออกชายแดนของประเทศไทยในภาพรวมตลอดปี 2564 ว่า จะเติบโตได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 28 และมูลค่าสูงสุดเป็นประวัติการณ์ที่ 980,000 ล้านบาท และสอดคล้องกับข้อมูลของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2564: 3) การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ ในปี 2564 เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.56 โดยการค้าชายแดนกับมาเลเซียมีมูลค่าสูงสุดที่คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 36.36 ของมูลค่าการค้าชายแดนรวม รองลงมา ได้แก่ สปป. ลาว (23.25%) เมียนมา (22.09%) และกัมพูชา (18.30%) โดยประเทศไทยได้เปรียบดุลการค้ากับทั้ง 4 ประเทศ ในส่วนของปี 2565 กรมศุลกากร (2564) คาดการณ์มูลค่าการค้าชายแดนยังมีทิศทางขยายตัวต่อเนื่อง แม้จะมีปัญหาเศรษฐกิจภายในประเทศคู่ค้า สอดคล้องกับรายการจับกระแสธุรกิจ (ออนไลน์, 2565) ได้นำเสนอปัจจัยที่หนุนการค้าชายแดนที่สูงเป็นประวัติการณ์ คือ การค้าโลกขยายตัวหลังจากการปลดล็อกมาตรการโควิด-19 ค่าเงินบาทอ่อนค่าทำให้การได้รับชำระหนี้เป็นมูลค่าที่สูงกว่าเดิม และการเปิดพรมแดนที่เพิ่มขึ้น 48 ด่าน การเติบโตอย่างต่อเนื่องของ

เศรษฐกิจดิจิทัล เช่น การค้าออนไลน์ และผลจากความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP) มีผลบังคับใช้ 1 มกราคม 2565 ซึ่งส่งผลต่อการส่งออกของประเทศไทย ในปี 2565 ครึ่งปีแรกถึงร้อยละ 55.10 แม้การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านทั้ง 4 ประเทศ จะมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง แต่ก็ยังพบปัญหาด้านการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศใน ASEAN ยังอยู่ในขั้นเริ่มต้น ยังไม่มีการจัดตั้งหน่วยงานและคณะทำงานเพื่อดูแลด้านโลจิสติกส์ เพื่อออกกฎนโยบายด้านโลจิสติกส์ของประเทศอย่างจริงจัง นอกจากนี้ ธนาคารโลก (World Bank, Online, 2022) ได้ประเมินประสิทธิภาพในการดำเนินงานทางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) โดยวัดจากตัวชี้วัดทางด้านเศรษฐกิจโดยใช้ GDP เป็นหลัก พบว่า ปี 2561 ประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 32 ดีขึ้นจากปี 2560 แต่ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ยังเป็นรองสิงคโปร์ที่อยู่อันดับที่ 7 ของโลกและเป็นอันดับที่ 1 ของอาเซียนอย่างต่อเนื่อง จึงเป็นโอกาสของประเทศไทยที่จะผลักดันการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอาเซียน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

เพื่อนำเสนอปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนและปัจจัยสู่ความสำเร็จเพื่อส่งเสริมมาตรฐานโลจิสติกส์

ขอบเขตของการวิจัย

ศึกษาสภาพการค้าชายแดนของประเทศคู่ค้าชายแดน 4 ประเทศ (มาเลเซีย เมียนมา สปป. ลาว และกัมพูชา) ปัญหาอุปสรรค ความต้องการ ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงและพัฒนาการค้าชายแดน และมาตรฐานการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ โดยศึกษาข้อมูลการค้าชายแดน ปี 2560-2565

กรอบแนวคิดของการวิจัย



วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) นำเสนอผลการศึกษาด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) จากกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม ด้วยเครื่องมือแบบสัมภาษณ์ (Interview Questions) ที่ผ่านการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างกลุ่มที่ 1 โดยวิธีการเจาะจงเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญด้านบุคลากรที่มีศักยภาพในการพัฒนาการบริหารจัดการชายแดนร่วมกันมาใช้ ได้แก่ สำนักงานศุลกากรหนองคาย และ 8 ด้านศุลกากร ได้แก่ แม่สอด, แม่สาย, มุกดาหาร, เชียงของ, อรัญประเทศ, คลองใหญ่, สะเดา, ปะดังเบซาร์ กลุ่มที่ 2 โดยวิธีการเจาะจงเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยใช้เกณฑ์จากด้านศุลกากรในกลุ่มตัวอย่างที่ 1 ของกรมศุลกากร ที่มีสถิติการส่งออกและนำเข้าในปริมาณที่สูง จากตัวแทนหน่วยงานละ 1 คน รวมจำนวน 6 คน ได้แก่ ผู้บริหารด่านกักพืชหรือตัวแทน, ผู้บริหารด่านกักกันสัตว์หรือตัวแทน, ผู้บริหารสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยาหรือตัวแทน, ประธานหอการค้า

จังหวัดหรือตัวแทน, ผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกสินค้าหรือตัวแทนออกของ, ผู้ประกอบการโลจิสติกส์

ทบทวนวรรณกรรม

การค้าชายแดน หมายถึง การนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศคู่ค้าชายแดน 4 ประเทศ ได้แก่ เมียนมา สปป. ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย ที่มีพรมแดนทางบกติดกันผ่านช่องทางการค้าตามแนวชายแดนของประเทศไทย เช่น ช่องทางธรรมชาติ ช่องทางตามกฎหมายศุลกากร (ทางอนุมติด้านพรมแดน ด้านศุลกากร) จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว (โดยความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย) และจุดผ่อนปรนทางการค้า (ผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้มีอำนาจในการอนุมัติเป็นจุดผ่อนปรน) (กรมการค้าต่างประเทศ, 2563)

ความร่วมมือทางการค้าที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนของประเทศไทย และยุทธศาสตร์ แผนต่างๆ รวมถึงประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนสรุปได้ดังตารางที่ 1 และ ตารางที่ 2 ตามลำดับ

ตารางที่ 1 กรอบความร่วมมือทางการค้าที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนของประเทศไทย

กรอบความร่วมมือทางการค้า	มาตรการ/ประเด็นที่เกี่ยวกับการค้าชายแดน
ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	โครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืน นวัตกรรมทางด้านดิจิทัลโลจิสติกส์ที่ไร้พรมแดน กฎระเบียบที่เป็นเลิศ และการเคลื่อนย้ายคน
ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 6 ประเทศ	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 เส้นทางหลัก หรือเส้นทางเศรษฐกิจสายอาเซียน
แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการคมนาคมที่มุ่งเน้นการพัฒนาความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาค 3 ประเทศ โลจิสติกส์เชื่อมโยงสนับสนุนการค้าการลงทุน และโครงข่ายศูนย์กระจายสินค้า รวมถึงการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจชายแดน
ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค	ครอบคลุมทุกมิติการค้า การลงทุน บริการ การอำนวยความสะดวก ลดกฎระเบียบการค้าและบริการให้มากที่สุด รวมทั้งการลดภาษีศุลกากร มาตรการที่ไม่ใช่ภาษีศุลกากร

กรอบความร่วมมือทางการค้า	มาตรการ/ประเด็นที่เกี่ยวกับการค้าชายแดน (ต่อ)
กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก	ยกเลิกกฎระเบียบ/มาตรการที่ไม่จำเป็นด้านการค้าการเปิดเสรีและอำนวยความสะดวกในสาขาบริการด้านสิ่งแวดล้อม และสาขาการบริการที่เกี่ยวข้องกับการผลิต
กรอบความร่วมมือเพื่อพัฒนาชายแดนไทย-มาเลเซีย	ภายใต้กรอบความร่วมมือสาขาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่ง และกรอบความร่วมมือสาขาการค้า และการลงทุน
ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง ระหว่างกัมพูชา สปป. ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม	ส่งเสริมเศรษฐกิจตามแนวชายแดน อำนวยความสะดวกทางการค้า ลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิก การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการลงทุน การเกษตร อุตสาหกรรมและพลังงาน การเชื่อมโยงคมนาคม การท่องเที่ยว การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สาธารณสุข และสิ่งแวดล้อม
กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ อินโดนีเซีย – มาเลเซีย – ไทย	ความร่วมมือใน 6 สาขา ได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง การค้าและการลงทุน การท่องเที่ยว การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การเกษตร อุตสาหกรรมและสิ่งแวดล้อม ผลิตภัณฑ์และบริการฮาลาล

จากการศึกษากรอบความร่วมมือทางการค้าระหว่างประเทศ ตามตารางที่ 1 พบว่ากรอบความร่วมมือมีมาตรการและประเด็นที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละประเทศ เห็นได้เด่นชัดจากการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมกับ ประเทศคู่ค้า หรือที่เรียกว่าเส้นทางเศรษฐกิจสายอาเซียน การพัฒนาเศรษฐกิจโดยการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตามชายแดน การพัฒนาและปรับปรุงด้านกฎหมาย หรือการยกเลิกมาตรการ

ด้านภาษี การบริการที่ครอบคลุมทุกมิติการค้า การอำนวยความสะดวก รวมถึงการเปิดเสรีทางการค้าในหลากหลายสาขามากขึ้น อันเป็นผลทำให้การค้าชายแดนสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้มากขึ้น เป็นการยกระดับและให้ความสำคัญเกิดการแข่งขันและหมุนเวียนเงินในระบบมากขึ้นเพื่อการพัฒนา ซึ่งแต่ละประเทศต่างตั้งรับและวางแผนยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาประเทศรองรับการเติบโตของการค้าชายแดนที่จะสร้างมูลค่าเพิ่มในอนาคต

ตารางที่ 2 ยุทธศาสตร์ แผนต่าง ๆ รวมถึงประเด็นที่เกี่ยวกับการค้าชายแดน

ยุทธศาสตร์ และแผน	ประเด็นที่เกี่ยวกับการค้าชายแดน
ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ.2561- 2580)	ยุทธศาสตร์ชาติ 6 ด้าน ด้านที่ 2 การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อการสร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ การเพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ การรักษาและเสริมสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจมหภาค

ตารางที่ 2 ยุทธศาสตร์ แผนต่าง ๆ รวมถึงประเด็นที่เกี่ยวกับการค้าชายแดน (ต่อ)

ยุทธศาสตร์ และแผน	ประเด็นที่เกี่ยวกับการค้าชายแดน
แผนการปฏิรูปประเทศ	แผนปฏิรูปประเทศ 11 ด้าน ด้านที่ 5 ด้านเศรษฐกิจ ประเด็นปฏิรูปที่ 5 Borderless Trade จัดอุปสรรคทางการค้า ข้อ 6 พัฒนาเมืองการค้าชายแดน เพื่อให้เมืองการค้าชายแดน กลายเป็นหน้าด่านสำคัญในการค้าโดยมีโครงสร้างพื้นฐานพร้อม และมีขั้นตอนทางศุลกากรที่สะดวกรวดเร็ว
นโยบายไทยแลนด์ 4.0	วาระที่ 5 บูรณาการ อาเซียน เชื่อมประเทศไทยสู่ประชาคมโลก วาระขับเคลื่อนที่ 5.1 การผลักดันให้ประเทศไทยเป็นชาติการค้าและหนึ่งในศูนย์กลางธุรกิจระหว่างประเทศของเอเชีย โดยการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)	ยุทธศาสตร์ที่ 7 เป้าหมายที่ 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา เป้าหมายที่ 3 ประเทศไทยเป็นฐานเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนที่สำคัญในภูมิภาคอนุภูมิภาคอาเซียน
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570)	หมวดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถพัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทย ฉบับที่ 3	การเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์โดยเร่งรัดการพัฒนาศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์
แผนพัฒนาการมาตรฐาน ด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2556-2560)	8 กลุ่มจังหวัด ใน 18 กลุ่มจังหวัดที่มียุทธศาสตร์สำคัญและประเด็นการค้าที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนรวมถึงการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของกลุ่ม
นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ (พ.ศ. 2560-2564)	นโยบายที่ 4 จัดระบบการบริหารจัดการชายแดนเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาข้ามพรมแดน การเชื่อมโยงของฐานข้อมูลการสัญจรข้ามแดนการจัดระเบียบพื้นที่ชายแดนด้านการพัฒนาให้มีศักยภาพทางด้านเศรษฐกิจและสังคม
พันธกิจของกรมศุลกากร ด้านอำนวยความสะดวกทางการค้าและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ของประเทศ	อำนวยความสะดวกทางการค้าและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ของประเทศ นำการบริหารจัดการชายแดนร่วมกันมาใช้ เป็นการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่ชายแดน ทั้งในระดับประเทศและระดับระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการการค้าและการเดินทางที่ข้ามผ่านชายแดนโดยไม่ละเลยการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

จากตารางที่ 2 การศึกษายุทธศาสตร์และแผนต่าง ๆ ของประเทศไทยที่มีประเด็นเกี่ยวกับการค้าชายแดน พบว่าการค้าชายแดนเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสำคัญ โดยเริ่มจากการถูกบรรจุไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนการปฏิรูปประเทศ นโยบายไทยแลนด์ 4.0 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และฉบับที่ 13 ยิ่งทำให้มั่นใจว่าการค้าชายแดนของประเทศไทยกำลังเป็นเรื่องที่ต้องพัฒนาต่อเนื่อง โดยเฉพาะในเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โดยเริ่มจากแผนยุทธศาสตร์การค้ากลุ่มจังหวัด 18 กลุ่มให้เป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนและศูนย์กลางโลจิสติกส์ในระดับประเทศตามภูมิภาค จากนั้นผลักดันการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในระดับอาเซียน จึงเป็นโอกาสของประเทศไทยที่จะผลักดันการค้าชายแดนเพื่อสร้างเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอาเซียน รวมไปถึงการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์โดยเร่งรัดการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และการเตรียมความพร้อมสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมเรื่องการศึกษาเส้นทางการค้า

ผลการวิจัย

1. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน สามารถสรุปสาระสำคัญได้ 3 ปัจจัยหลัก

1.1 ปัจจัยภายใน ประกอบด้วย ระเบียบ กฎหมาย ต้องมีการปรับปรุงใหม่ให้ทันต่อเหตุการณ์ปัจจุบัน โดยเฉพาะกฎระเบียบและพิธีการทางศุลกากร ไม่เป็นมาตรฐานเดียวกัน โครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่ง สิ่งสาธารณูปโภคต้องพร้อมเพื่อความคล่องตัวในกระบวนการค้า และการชำระเงินต่างสกุลที่เป็นมาตรฐานเดียวกันและน่าเชื่อถือ บุคลากร ต้องมีความพร้อมและเพียงพอต่อการให้บริการ ขาดความรู้ในการทำงาน

1.2 ปัจจัยระหว่างหน่วยงาน ประกอบด้วยด้าน กฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องควรร่วมกันแก้ไข ปรับปรุงกฎหมายให้เอื้อต่อบริบทของพื้นที่เหมาะสมกับสภาพการค้าชายแดน ลดการทำงานที่ซ้ำซ้อน ควรมีการนำแนวคิดมาตรฐานการบริหารจัดการชายแดนขององค์กรศุลกากรโลก มาบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงาน โดยการพัฒนากระบวนการเชื่อมโยงข้อมูลการค้าชายแดนรวมถึงข้อมูลต่าง ๆ ผ่าน

ระบบ National Single Window ขั้นตอนกระบวนการงานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกัน เช่น ข้อมูลระบบสารสนเทศ บางแห่งมีพื้นที่ไม่เพียงพอสำหรับทุกหน่วยงาน ภาคเอกชน โดยเฉพาะหอการค้าจังหวัด โดยใช้สถานะ/ตำแหน่งในคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อพัฒนาและแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจจังหวัด (กรอ.จังหวัด) เพื่อขับเคลื่อนการค้าชายแดน

1.3 ปัจจัยระหว่างประเทศ ประกอบด้วยระเบียบ กฎหมาย และระเบียบของเมียนมา ยังไม่มีความเป็นสากล และเปลี่ยนแปลงเสมอ และกัมพูชา ปัญหาความเสี่ยงในการค้าเนื่องจากกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้ามีการเปลี่ยนแปลงอยู่บ่อยครั้ง ปัญหาสิ่งแวดล้อม และปัญหาการลักลอบนำเข้ายาเสพติดและสินค้าหนีศุลกากรที่เพิ่มขึ้น การค้ามนุษย์และการค้าประเวณีสูงขึ้น

2. ปัจจัยสู่ความสำเร็จเพื่อส่งเสริมมาตรฐานโลจิสติกส์

2.1 มาตรการพัฒนา เป็นการส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ สิ่งอำนวยความสะดวกในการประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะด้านการเชื่อมโยงทางถนน เนื่องจากทำเลที่ตั้งของประเทศไทยมีความเหมาะสม รัฐบาลมีแผนงานที่ชัดเจน ไทยจึงมีความก้าวหน้าสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ด้านการวางกฎระเบียบและข้อมูล

2.2 เครือข่าย Logistics สนับสนุนการสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ภายในประเทศและต่างประเทศ การเป็นหุ้นส่วน โดยมีการบูรณาการจัดทำแผนและดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและเอกชน การสนับสนุนภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในโครงการในการเป็นหุ้นส่วน (PPP)

2.3 บุคลากรด้าน Logistics การพัฒนาทักษะฝีมือภาษาต่างประเทศของบุคลากร การบูรณาการของหน่วยงานรัฐ ไทยจึงมีความก้าวหน้าสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนในด้านทรัพยากรมนุษย์และผู้ประกอบการ

2.4 ข้อตกลงร่วมกัน ข้อตกลงร่วมกันและความร่วมมือระหว่างประเทศแล้วแต่เกื้อกูลและสนับสนุนต่อการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ส่วนปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ต้องขจัดปัญหาความหวาดระแวงต่อความมั่นคงของประเทศและการไม่ให้ความร่วมมือจากประเทศเพื่อนบ้าน

3.5 การบริหารต้นทุน เป็นปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกระดับของการบริการ ตัวแบบจำลองความต้องการบริการโลจิสติกส์จะทำให้การวัดระดับการบริการโลจิสติกส์ได้ง่ายขึ้น แบ่งเป็น 4 ระดับ 1) การบริการโลจิสติกส์แบบพื้นฐาน 2) การบริการโลจิสติกส์แบบเพิ่มคุณค่า 3) การบริการโลจิสติกส์แบบผู้นำ 4) การบริการโลจิสติกส์แบบก้าวหน้า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ควรรอบคอบกับข้อมูลมากกว่าที่จะทำให้เป็นสาธารณะ

อภิปรายผล

จากผลการวิจัยแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน

ปัจจัยเชิงบวกที่ส่งผลต่อการค้าชายแดนของประเทศไทยกับประเทศคู่ค้าชายแดนทั้ง 4 ประเทศมากที่สุดคือ ปัจจัยด้านอุปสงค์การพึ่งพาสินค้าจากไทย ความนิยมต่อสินค้าไทย ความเชื่อมั่นในคุณภาพของสินค้าไทยอันเป็นผลมาจากอิทธิพลผ่านสื่อข่าวสารของไทย สินค้าไทยเป็นที่นิยมของประชาชนโดยเฉพาะ สปป.ลาว กัมพูชาและเมียนมา รองลงมาคือ ปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการสื่อสารที่มีคุณภาพ สอดคล้องกับงานวิจัยของอภิญา พงษ์ปรีชา และธัญญา วสุศรี (2562 : 152) การศึกษาปัจจัยของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พบว่า ด้านความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ การขนส่งสินค้าสามารถขนส่งสินค้าได้ทั้งทางบกโดยรถบรรทุกสินค้าข้ามแดนและทางรถไฟ ทำให้ผู้ประกอบการมีตัวเลือกยิ่งขึ้น เช่น สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ทั้ง 5 แห่ง และเชื่อมโยงระหว่างกัน การพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ระบบรางคู่ ความได้เปรียบในเรื่องของเส้นทางที่สามารถทะลุไปยังจีนได้ ปัจจัยด้านต้นทุนการขนส่ง ความสะดวกในการขนส่งสินค้าที่มีระยะเวลาที่รวดเร็ว ราคาถูก และไม่มีการเรียกเก็บเงินเพิ่ม สอดคล้องกับงานวิจัยของ เศรษฐกาญจน์ เตชะธนนันทวงศ์ (2548) ตัวแบบจำลองความต้องการบริการโลจิสติกส์ พบว่า การลดต้นทุน ระบบสารสนเทศ และบุคลากร เป็นปัจจัยที่ใช้ในการตัดสินใจเลือกระดับของการบริการโลจิสติกส์ ปัจจัยด้านทำเลที่ตั้งของประเทศไทย/ใกล้แหล่งผลิตการมีสินค้าที่อยู่ใกล้แหล่งผลิตเนื่องจากระยะทางไม่ไกล เช่น การมีฟาร์มสัตว์ในภาคอีสาน ปัจจัยด้านการเปิดเสรีชายแดน การบริหารจัดการจุด

ข้ามพรมแดน การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างชายแดนของประเทศไทยมีความพร้อม ปัจจัยด้านผลพลอยได้จากการค้าผ่านแดน การค้าชายแดนฝั่งไทย-ลาวกำลังซื้อแฝงในรูปการค้าผ่านแดนไปจีนและเวียดนาม แฝงด้วยการค้าผ่านแดนไปยังจีนร้อยละ 60-70 หรือชายแดนฝั่งอำเภอแม่สอดมีการค้าผ่านแดน ไปยังจีนและอินเดีย และชายแดนมาเลเซียมีการค้าผ่านแดนไปยังสิงคโปร์ หรือการค้าชายแดน ฝั่งกัมพูชามีการค้าผ่านแดนไปยังเวียดนามใต้ สอดคล้องกับงานวิจัยของสิริรัฐ สุกันธา (2559 : 222) การบริหารจัดการการค้าชายแดนในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย พบว่า รูปแบบการค้าชายแดนในพื้นที่ภาคเหนือตอนบนส่วนหนึ่งมาจากการค้าผ่านแดน และปัจจัยด้านอิทธิพลกลุ่มทุนเงินทำให้ความต้องการสินค้าจากฝั่งไทยมีปริมาณสูง กลุ่มเงินฝั่งชายแดนเมียนมาเกิดปัญหาลักลอบยาเสพติด และกลุ่มเงินฝั่งชายแดนลาวเกิดธุรกิจผิดกฎหมาย บ่อนคาสีโน สอดคล้องกับงานวิจัยของพัชรินทร์ รักสัตย์ (2557) ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกต่อการกระจายรายได้และความเป็นอยู่ของประชาชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ : กรณีศึกษาจังหวัดมุกดาหาร พบว่า เกิดผลกระทบด้านลบประชาชนเดินทางไปบ่อนคาสีโนในสัปดาห์ละเพิ่มขึ้น ปัญหาการจราจร และปัญหาการลักลอบนำเข้ายาเสพติดและสินค้าหนีศุลกากรที่เพิ่มขึ้น การค้ามนุษย์และการค้าประเวณีสูงขึ้น และปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบและกระบวนการทางศุลกากร พิธีการศุลกากรที่น่าเชื่อถือด้วยการรองรับระบบอิเล็กทรอนิกส์ของประเทศไทยที่ไม่ค่อยมีปัญหาจึงทำให้การค้าชายแดนคล่องตัวสอดคล้องกับงานวิจัยของสุภาณี นวกุล และศาสตราจารย์ ดร. พงษ์แพ (2559) บทบาทภาครัฐในการสร้างความเข้มแข็งให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน พบว่าภาครัฐไทยมีบทบาทในการส่งเสริมความเข้มแข็งให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน ในการใช้อำนาจ การกำหนดกฎหมายแบบบังคับและควบคุมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ภายในประเทศและระหว่างประเทศ

ปัจจัยเชิงลบที่ส่งผลต่อการค้าชายแดน คือ ปัญหาภายในประเทศเพื่อนบ้าน ความขัดแย้งระหว่างรัฐบาลทหารเมียนมากับกลุ่มชาติพันธุ์ในประเทศเมียนมา ส่งผลกระทบต่อการค้าดำเนินนโยบายการค้าตามแนวชายแดน ส่งผล

ต่อมูลค่าการค้าชายแดนที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญสอดคล้องกับงานวิจัยของศุภกิจ รูปสุวรรณกุล (2564), ธนิต โสรัตน์ (2548) พบว่าการเมืองและรัฐประหารในเมียนมาส่งผลต่อการค้าชายแดนอย่างมากผู้ประกอบการส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การค้าชายแดนคิดเป็นร้อยละ 61 ต้องเจอกับอุปสรรคข้อขัดข้องทางการบริหารของประเทศ ปัญหาความหวาดระแวงต่อความมั่นคงของประเทศเพื่อนบ้าน และการไม่ให้ความร่วมมือจากประเทศเพื่อนบ้าน และปัญหาการอ่อนค่าของสกุลเงินของประเทศคู่ค้าชายแดนอันส่งผลต่อการชำระเงินระหว่างประเทศและความเชื่อมั่นจากการลงทุน

มาตรฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ที่ต้องเร่งปรับปรุงและพัฒนามากที่สุด คือ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การขนส่งทางถนน ระบบรางรถไฟ ท่าอากาศยาน และระบบขนส่งทางน้ำเชื่อมต่อการขนส่งหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) สามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้ตลอดเวลาตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง และต้องมีความปลอดภัยได้มาตรฐาน ISO และเชื่อมโยงทุกพื้นที่สอดคล้องกับงานวิจัยของธนิต โสรัตน์ (2548) ไทยกับโอกาสการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง พบว่า ด้านการเชื่อมโยงทางถนน เนื่องจากทำเลที่ตั้งของประเทศไทยมีความเหมาะสมและรัฐบาลมีแผนงานที่ชัดเจน อีกทั้งข้อตกลงและความร่วมมือระหว่างประเทศแล้วแต่ก็ถือฤกษ์ และสนับสนุนต่อการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค รองลงมาคือ ด้านต้นทุนการขนส่ง การอำนวยความสะดวกทางการค้าที่จะนำไปสู่การลดต้นทุนและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน ด้านเวลาและความปลอดภัยเพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็วและเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ ด้านการลดขั้นตอนกฎหมาย ระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับพิธีการทางศุลกากร รวมถึงด้านอุปกรณ์ด้านโลจิสติกส์ต้องได้มาตรฐาน ทันสมัย และเพียงพอ ด้านการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์มีการรวมกลุ่มกันมากขึ้นเพื่อต่อราคาหรือสร้างมาตรฐานด้านราคาโดยไม่กีดกันทางการค้าระหว่างกัน สอดคล้องกับงานวิจัยของจักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา (2556 : 95) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่า หน่วยงานภาครัฐและเอกชนควรเร่งสนับสนุนการสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ภายในประเทศและต่างประเทศ และการพัฒนาทักษะฝีมือ ภาษาต่างประเทศ

ของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และการมีนวัตกรรมใหม่และเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการให้บริการ เช่น การสร้างข้อมูลเอกสารทางการค้าและการยอมรับร่วมกันของเอกสารทางการค้าผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์

แนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียนแบ่งเป็นแนวทางการพัฒนาเป็น 3 ระดับ คือ ระดับองค์กร ระดับระหว่างองค์กร และระดับระหว่างประเทศ แต่ละระดับมีแนวทางย่อย 4 แนวทาง สอดคล้องกับแนวคิดการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน CBM ขององค์กรศุลกากรโลกโดยกรมศุลกากรซึ่งแบ่งความร่วมมือเป็น 3 ระดับ คือ ภายในหน่วยงาน ระหว่างหน่วยงาน และระหว่างประเทศ นอกจากนี้ภาครัฐควรมีบทบาทเป็นตัวแทนของประเทศ คือ การเจรจาผูกมิตรกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงเป็นผู้สนับสนุนงบประมาณการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมขนส่ง เพื่อเป็นรากฐานของระบบโลจิสติกส์ ซึ่งจากผลการวิจัย แนวทางการพัฒนาพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ ดังแผนภาพที่ 2

ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์และความสอดคล้องของแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน จากการวิเคราะห์แบบ Top Down เริ่มจากแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ด้านความมั่นคง เป้าหมายการพัฒนาที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน สู่การพิจารณาแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ ประเด็นปฏิรูปที่ 5 Borderless Trade ขจัดอุปสรรคทางการค้า ข้อ 6 พัฒนาเมืองการค้าชายแดน ผ่านแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก ประเด็นที่ 9 เขตเศรษฐกิจพิเศษ แผนย่อยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ออกมาเป็นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 หมายความว่า 5 ไทย เป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค และหมายความว่า 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 ได้มีแผนรองรับตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประกอบด้วย

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรมในการบริหารจัดการ ระบบโลจิสติกส์เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ เช่น การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้เป็นมืออาชีพ รวมถึงสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร (สนข.) ได้จัดทำ (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571-2580) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนานโยบายและแผนงานคมนาคม เพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ผลักดันนโยบายและแผนงานคมนาคมสู่การปฏิบัติ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการบรรลุผลสำเร็จตามพันธกิจ

มาตรฐานระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ที่ต้องเร่งปรับปรุงและพัฒนา และแนวทางการพัฒนาการค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน 3 ระดับ ระดับละ 4 แนวทางย่อยมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาการมาตรฐานด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2556-2560 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566-2570) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ และยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) โดยในแต่ละระดับของแนวทางจะมีแนวทางย่อยเพื่อให้เกิดการพัฒนาทุกมิติ อันจะสามารถตอบสนองด้านเศรษฐกิจให้มีความสามารถในการแข่งขันสูงกับนานาประเทศ สร้างเศรษฐกิจและสังคมแห่งอนาคต และเป็นจุดสำคัญของการเชื่อมโยงในภูมิภาคทั้งการคมนาคมขนส่ง การผลิต การค้า การลงทุน และนำไปสู่เป้าหมายของการเป็นศูนย์กลางทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน

สรุป

การเตรียมความพร้อมสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน กรณีการค้าชายแดนของประเทศไทย จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเตรียมความพร้อมด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมกับประเทศคู่ค้า การพัฒนาเศรษฐกิจ โดยการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษตามชายแดน การปรับปรุงด้านกฎหมาย การอำนวยความสะดวก การเปิดเสรีทางการค้า รวมถึงการเร่งรัดการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ อันเป็นการผลักดันการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในระดับอาเซียน เพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนการปฏิรูปประเทศ นโยบายไทยแลนด์ 4.0 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 และฉบับที่ 13 และแผนต่าง ๆ ทั้งนี้ ทุกภาคส่วนจึงมีบทบาทและเป็นส่วนสำคัญยิ่งในการร่วมกันผลักดัน พัฒนาหาแนวทางที่เหมาะสมในการสร้างมูลค่าของการค้าชายแดน และนำเสนอตนเองในการเป็นศูนย์กลางให้ได้เพื่อการบรรลุวัตถุประสงค์ตามกรอบความร่วมมือทางการค้าอย่างยั่งยืน

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในส่วนของภาครัฐ

1.1 ควรมีการใช้เวทีการประชุมคณะกรรมการการค้าเขตแดนร่วม (Joint Boundary Committee: JBC) ไทย-กัมพูชา คณะกรรมการร่วมทางการค้า (Joint Trade Committee: JTC)

1.2 ควรตระหนักในต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในประเทศที่สูงขึ้น โดยสนับสนุนและเร่งผลักดันโครงสร้างพื้นฐานให้มีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งสินค้าทุกช่องทาง ให้สามารถเชื่อมต่อกับทุกประเทศอาเซียนได้อย่างไร้รอยต่อ รวมถึงการจัดทำใบขับขี่อาเซียน

1.3 ควรพัฒนาระบบการเงินและการธนาคารให้รองรับการรับชำระเงินในรูปแบบต่าง ๆ เพื่อลดอุปสรรคทางการค้าชายแดนผู้ประกอบการ

1.4 ควรทบทวนมูลค่าทางเศรษฐกิจที่ได้รับอย่างแท้จริง ไม่ใช่เพียงค่าธรรมเนียมการผ่านแดนของพิธีการศุลกากร สำหรับตู้ขนาดสั้น หรือสำหรับตู้ขนาดยาว แต่ไม่ได้กระตุ้นให้เกิดการผลิตหรือการจ้างงานภายในประเทศ อีกทั้งยังส่งผลกระทบต่อความเชื่อมโยงโทรคมนาคมของโครงสร้าง

พื้นฐาน เช่น ถนน และเกิดมลภาวะทางอากาศจากการขนส่งอีกด้วย

1.5 ควรส่งเสริมการส่งออกสินค้าเกษตรอย่างจริงจัง และมีนโยบายแบบต่อเนื่องรวมถึงการมีส่วนร่วมของผู้ประกอบการในการตัดสินใจร่วมด้วย หน่วยงานรัฐควรแนะนำในสิ่งที่ต้องการที่จะอยากให้ปฏิบัติถูกต้องตามกระบวนการหรือทางกฎหมาย ในเรื่องการออกเอกสารทางการค้าต่าง ๆ เนื่องจากแต่ละอย่างได้ติดเงื่อนไขต่าง ๆ มากมาย ส่งผลให้สินค้าเกษตรของประเทศไทยส่งออกได้ในปริมาณที่น้อยควรจะให้พิจารณาในเรื่องนี้เป็นพิเศษ และการเร่งแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าประเภทผลไม้ในระบบรางให้มีความเชื่อมต่อลดปัญหาเรื่อง ค่าภาระการยกตู้สินค้าที่เกิดขึ้นที่ท่าบกท่าหนาแล้ว เนื่องจากขนาดความกว้างของรางรถไฟแตกต่างกันทำให้เป็นอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ควรเกิดขึ้นและต้องได้รับการแก้ไขให้ทันที่

1.6 ควรมีหน่วยงานกลางที่ดูแลเรื่องโลจิสติกส์โดยตรง มีหน่วยงานหลักรับผิดชอบจัดการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับโลจิสติกส์ให้อยู่ภายใต้ระบบเดียวกัน

1.7 ควรให้ความสำคัญในการยกระดับจุดผ่อนปรนต่าง ๆ เป็นจุดผ่านแดนถาวรที่มีศักยภาพขยายการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ จะเป็นการเปิดเส้นทางการค้าการขนส่ง ทำให้สินค้าไทยมีโอกาสเจาะตลาดภาระต้นทุนสินค้า ค่าขนส่ง และระยะเวลาลงได้

1.8 ควรตระหนักในปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งที่มีสัดส่วนสูงจากน้ำมันเชื้อเพลิง และปริมาณการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่ง มีสัดส่วนสูงขึ้นร้อยละ 38 ของการใช้พลังงาน

2. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

2.1 กฎระเบียบที่จะเป็นอุปสรรคในการขนส่งสินค้าข้ามแดนควรมีการลดขั้นตอนของหลาย ๆ ประเทศ การบูรณาการระหว่างหน่วยงานในการตรวจร่วมกัน กระชั้นระยะเวลาให้อยู่ในโหมดของการตรวจเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service: OSS) และทันต่อเวลา

2.2 ความต้องการเพิ่มช่องทางระบบราง (รถไฟ) ถือเป็นข้อได้เปรียบในการขนย้ายสินค้าประเภทสัตว์ ซึ่งมีต้นทุนที่ต่ำกว่า

2.3 ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีเพื่อบูรณาการโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน เช่น ระบบบ่งชี้สินค้าโดยใช้

คลื่นความถี่วิทยุ (RFID) และระบบบ่งชี้ตำแหน่งผ่านดาวเทียม (Global Positioning System: GPS) การใช้เครื่องมือในการตรวจพืชและสัตว์ที่ทันสมัย

2.4 เทคโนโลยีสื่อสารที่ล้ำหน้า ระบบการชำระเงินกฎระเบียบที่เอื้อต่อการค้า และการเสริมสร้างทักษะให้กับคนในพื้นที่ พฤติกรรมของผู้บริโภคเปลี่ยนมาซื้อสินค้าผ่าน Online platform และ ส่งเสริมระบบการชำระเงินแบบไร้เงินสดในภูมิภาคให้มากขึ้น

2.5 ด้านโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์เครื่องมือ รวมถึงรูปแบบบริการเบ็ดเสร็จมีการบริการจัดการพื้นที่โดยแยกพื้นที่สำหรับตรวจคนและพื้นที่สำหรับตรวจสินค้าออกจากกันมีเครื่องมือในการปฏิบัติงาน เช่น ระบบ CCTV และ เครื่องเอกซเรย์มาใช้ในการตรวจสอบสินค้าและยานพาหนะเข้าออกมีการจัดตั้งสำนักงานอาคารตรวจสินค้าร่วมกันที่ด่านพรมแดนเพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว

2.6 ผู้ประกอบการต้องพัฒนาคุณภาพของสินค้าเพื่อครองใจผู้บริโภคในประเทศคู่ค้า

3. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรมีการศึกษาถึงแนวโน้มและความเป็นไปได้ในการแก้ไขกฎหมายในการผ่านแดนหรือข้อตกลงระหว่างประเทศ เรื่องการผ่านแดน เพื่อให้สอดคล้องกับการค้าที่ก้าวกระโดดและมูลค่าที่สูงขึ้นให้ไปในทิศทางเดียวกัน รวมถึงแนวทางการพัฒนาการค้าผ่านแดนเพื่อสร้างความคุ้มค่าให้กับประเทศไทยต่อไป

บรรณานุกรม

- กสิกรไทย, ศูนย์วิจัย. “การค้าชายแดนไทยปี’64 ฝ่าวิกฤตเติบโตกว่า 28%... ตลาดจีนตอนใต้ขึ้นแท่นอันดับ 1 เป็นครั้งแรก”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.kasikornresearch.com/th/analysis/k-econ/economy/Pages/Border-Trade-z3271.aspx>, 2564.
- การค้าต่างประเทศ, กรม. คำนิยามการค้าชายแดน/ผ่านแดน. กรุงเทพฯ : กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน, มกราคม 2563.
- กิตติ สุทธิสัมพันธ์. “การพัฒนาการค้าชายแดนเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย”. กรุงเทพฯ: วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2560.
- จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา. “การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน”. วารสารวิทยาการจัดการ. ปีที่ 32(2), กรกฎาคม - ธันวาคม 2556. หน้า 95.
- จักรประเสริฐกิจ, สถานีโทรทัศน์ทีเอ็นเอ็น. “ค้าชายแดนทำสถิติใหม่โตเป็นประวัติการณ์”. กรุงเทพมหานคร, 7 มกราคม 2565.
- ธนิต โสรัตน์. “ไทยกับโอกาสการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง”. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต คณะเศรษฐศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.
- พงศ์เทพ บัวทรัพย์. “การจัดระเบียบ/การบริหารจัดการพื้นที่ด้านพรมแดนและการจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service)”. คณะทำงานกำหนดแนวทางการจัดระเบียบ/การบริหารจัดการพื้นที่ด้านพรมแดนและการจัดตั้งศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service): กรมศุลกากร, 2561.
- พัชรินทร์ รักสตัย. “ผลกระทบของระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกต่อการกระจายรายได้และความเป็นอยู่ของประชาชนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: กรณีศึกษาจังหวัดมุกดาหาร”. วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิตบัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2557.
- เทพรักษ์ สุริฝ่าย และ ลำปาง แม่นมาตย์. “บทบาทการค้าชายแดนในการพัฒนาเศรษฐกิจชุมชน กรณีศึกษาจังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดมุกดาหาร”. วารสารการเมืองการปกครอง. 8(1), มกราคม - เมษายน 2561. หน้า 153.
- วิภาณี เพือกบัวขาว. “การกำหนดนโยบายส่งเสริมการค้าชายแดนไทย - เมียนมา จังหวัดประจวบคีรีขันธ์”. Veridian E-Journal, Silpakorn University. 10(3), กันยายน - ธันวาคม 2560, หน้า 68-69.
- ศุภกิจ รูปสุวรรณกุล. “กลยุทธ์การจัดการเพื่อการพัฒนาการค้าชายแดนไทย-เมียนมา”. วิทยานิพนธ์ปริญญาปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการ บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยนอร์ทกรุงเทพ, 2564.
- ศูนย์ประมวลข้อมูลการข่าวทางศุลกากร. “การค้าชายแดน”. ส่วนวิเคราะห์และติดตามการจัดเก็บภาษีอากร. ปี 2560-กรกฎาคม 2565.
- เศรษฐกานต์ เตชะธนนันทวงศ์. “ตัวแบบจำลองความต้องการบริการโลจิสติกส์”. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการด้านโลจิสติกส์. บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548.
- ศิริสุดา แสนอิว. “บทบาทของตัวแสดงภายในประเทศที่ไม่ใช่รัฐกับนโยบายด้านเศรษฐกิจของไทยต่อลาว”. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรดุษฎีบัณฑิต คณะรัฐศาสตร์, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2561.
- สภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. “การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน”. กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระดับพื้นที่. 2564.

- สิริรัฐ สุกันธา. “การบริหารจัดการการค้าชายแดนในเขตภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย”. วารสารศิลปศาสตร์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ วิทยาเขตหาดใหญ่. 8(1), มกราคม – มิถุนายน 2559. หน้า 222.
- สุภานี นวกุล และ ศาสวัต เฟ่งแพ. “บทบาทภาครัฐในการสร้างความเข้มแข็งให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของอาเซียน. วารสารจันทร์เกษมสาร. 22(42), มกราคม – มิถุนายน 2559.
- สุรีย์ฉาย สุคันธีรัต และ นวรัตน์ นิธิชัยอนันต์. “การพัฒนาตลาดการค้าชายแดนช่องจอม จังหวัดสุรินทร์”. วารสารศรีวันาลัยวิจัย. 10(1), มกราคม - มิถุนายน 2563. หน้า 53.
- อภิญา พงษ์ปรีชา และ ธัญญา วสุศรี. “การศึกษาปัจจัยของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้”. วารสารสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. 22(1), มกราคม – มิถุนายน 2562. หน้า 152.
- อาเซียนศึกษา. “ปัญหาการค้าชายแดน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://sites.google.com/site/xaseiynsuksa/home>, 2558.
- World Bank. “LPI Global Rankings”. (Online). Available: <https://lpi.worldbank.org/international/global>, 2022.