



วารสารวิศวกรรมศาสตร์และนวัตกรรม Journal of Engineering and Innovation

บทความวิจัย

การศึกษาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของสินค้าและบริการตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

Potential study of logistics goods and services in the east-west economic corridor

ภาคภูมิ ไชยมภู^{1,3} ศิวศิษฐ์ ปิจมิตร^{2,3} ปริดา จิวปัญญา^{2,3*}

¹ สาขาวิศวกรรมอุตสาหการและเทคโนโลยี คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา ตาก จังหวัดตาก 63000

² สาขาวิศวกรรมอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา ตาก จังหวัดตาก 63000

³ หน่วยวิจัยการพัฒนากำลังคนด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา ตาก จังหวัดตาก 63000

Pakpoom Jaichomphu^{1,3} Siwasit Pitjamit^{2,3} Parida Jiwpanya^{1,3*}

¹ Department of Industrial Education and Technology, Faculty of Engineering, Rajamangala University of Technology Lanna Tak 63000

² Department of Industrial Engineering, Faculty of Engineering, Rajamangala University of Technology Lanna Tak 63000

³ Technology and Innovation Manpower Development Research Unit, Faculty of Engineering, Rajamangala University of Technology Lanna Tak 63000

* Corresponding author.

E-mail: parida.jewpanya@gmail.com; Telephone: 0 98 427 9766

วันที่รับบทความ 7 เมษายน 2565; วันที่แก้ไขบทความ ครั้งที่ 1 2 มิถุนายน 2565; วันที่ตอบรับบทความ 30 กรกฎาคม 2565

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบัน สภาพปัญหาอุปสรรคของโลจิสติกส์ด้านสินค้าและบริการรวมถึงจัดทำข้อเสนอแนะเชิงวิชาการในเส้นทางหลวงหมายเลข 12 เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพมี 4 ขั้นตอน ได้แก่ 1. คัดเลือกหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด จังหวัดตาก และกลุ่มจังหวัดที่ตั้งอยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ 2. สัมภาษณ์แบบเจาะลึกรายบุคคลโดยใช้แบบสัมภาษณ์ กึ่งโครงสร้าง รวมทั้งหมด 33 หน่วยงาน 3. วิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหาโดยใช้การวิเคราะห์ SWOT รวมถึงการนำเสนอข้อเสนอแนะเชิงวิชาการที่สามารถนำไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบสินค้าและบริการ และ 4. รวบรวมข้อมูลสำหรับวิเคราะห์มูลค่ารวมสินค้านำเข้าและส่งออกสินค้าที่ผ่านด่านศุลกากรแม่สอด และด่านศุลกากรมุกดาหาร การศึกษาข้อมูลการวิเคราะห์มูลค่ารวมสินค้านำเข้าส่งออก พบว่า สินค้าที่ผ่านด่านศุลกากรแม่สอด ในปี 2564 เทียบกับปี 2563 เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกัน 23.26 % คิดเป็นมูลค่า 17,953.556 ล้านบาท และมูลค่ารวมสินค้านำเข้า ส่งออกผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร ในปี 2564 เทียบกับปี 2563 เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกัน 40.58% คิดเป็นมูลค่า 103,457.475 ล้านบาท ดังนั้น แนวโน้มมูลค่ารวมสินค้านำเข้า-ส่งออกของด่านศุลกากรทั้งสองด่านที่อยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก มีทิศทางขยายตัวขึ้นถึงแม้จะมีสถานการณ์โรคระบาดโควิด-19 และเหตุการณ์ความไม่สงบในเมียนมาแต่แนวโน้มมูลค่ารวมสินค้ายังคงสูงขึ้น จากการวิเคราะห์ SWOT ด้านสินค้าและบริการในเส้นทางหลวงหมายเลข 12 ที่ตั้งอยู่บริเวณเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจพบว่า ปัญหาของภาครัฐบาลยังไม่ให้ความสำคัญกับเขตเศรษฐกิจพิเศษของพื้นที่แบบชัดเจน ไม่ได้ให้อำนาจหน้าที่บริหารจัดการหรือมีกลไกการบริหารที่ชัดเจน กฎหมายและกฎระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนมีเป็นจำนวนมาก จึงทำให้การติดต่อประสานงานในหลายหน่วยงาน มากไปกว่านั้นอัตราภาษีการกำหนดค่าธรรมเนียม ต่างๆ ยังไม่ชัดเจน ดังนั้นถ้าผลักดันให้มีหน่วยงานรับผิดชอบหลัก มีการให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จก็จะสามารถช่วยให้การขนส่งสินค้าและบริการมีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น รวมถึงการให้สิทธิประโยชน์ที่ได้รับจากปีโอโมมากขึ้น ก็จะสามารถช่วยให้การตัดสินใจของนักลงทุน และการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรถไฟและทาง

อากาศให้เกิดขึ้นในพื้นที่ เพื่อให้มีนักลงทุนและนักท่องเที่ยวเข้ามาในพื้นที่ รวมถึงการพัฒนาภาคบริการในพื้นที่ให้ดียิ่งขึ้น ก็จะส่งผลให้เศรษฐกิจมีอัตราการเติบโตที่ดีขึ้นในอนาคต

คำสำคัญ

สินค้าและบริการ เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก เขตเศรษฐกิจพิเศษ

Abstract

The purpose of this research is to study the current condition and problems of logistics in goods and services, as well as to create an academic recommendation on highway No. 12 as qualitative research with 4 steps as follows: 1) select government agencies and the private sector, those involved in the Mae Sot Special Economic Zone, Tak Province, and provincial groups located along the Economic Corridor 2) in-depth interviews with individuals using a semi-structured interview form for a total of 33 agencies 3) analyze content based data using SWOT analysis, including presenting practical technical recommendations for product and service system development; and 4) Collect data for analysis of the total value of imported and exported goods that pass through Mae Sot customs and Mukdahan customs. A study of data on analysis of the total value of imported and exported goods found that goods that passed the Mae Sot customs in 2021 compared to 2020 increased by 23.26% from the same period, representing a value of 17,953.556 million baht. And the total value of imported and exported goods through the Mukdahan customs house in 2021 compared to 2020 increase 40.58% from the same period, or a value of 103,457.475 million baht. Therefore, the trend of aggregate value of imported and exported goods at the two customs houses along the East-West Economic Corridor is likely to expand despite the COVID-19 epidemic situation and the unrest in Myanmar, but the trend of total merchandise value remains higher. From the SWOT analysis of goods and services on Highway No. 12 located in the Economic Corridor area, it was found that the government sector did not clearly focus on the special economic zones of the area. It does not give management authority or has a clear management mechanism. There are many laws and regulations of the agencies involved in the transportation of goods across borders. Thus, making contact and coordination in many departments. Moreover, the tax rate and the fees are not yet clear. If pushing for the main responsible agency to have one-stop service, it will help to make the transportation of goods and services more convenient and faster. Including providing more benefits from the BOI It can help investors make decisions and the development of rail and air transport systems in the area to bring more investors and tourists to the area, as well as to improve the service sector in the area, it will result in a better economic growth rate in the future.

Keywords

logistics goods and services system, east-west economic corridor (EWEC), special economic zone

1. คำนำ

ในธุรกิจการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน จะพบว่าสาเหตุที่การค้าชายแดนเกิดจากความแตกต่างของราคาสินค้าของสองประเทศ ซึ่งธรรมชาติราคาสินค้าในประเทศหนึ่งราคาถูกกว่าอีกประเทศ สินค้าจะเกิดการไหลไปประเทศที่มีสินค้าราคาแพงกว่าที่มีพรมแดนติดต่อกัน นอกจากราคายังอาจเกิดจาก สาเหตุอื่นๆ เช่น อัตราภาษี คุณภาพสินค้า เป็นต้น ประเทศไทยมีประเทศเพื่อนบ้านที่ชายแดนติดกัน ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เมียนมา กัมพูชา และมาเลเซีย โดยจังหวัด

ชายแดนที่สำคัญ ได้แก่ หนองคาย เชียงราย ตาก สระแก้ว และสงขลา [1]

โดยจังหวัดตากมีชายแดนติดกับสหภาพเมียนมาจำนวน 5 อำเภอ มีระยะทาง 540 กิโลเมตร [2] เป็นจุดเชื่อมโยง ของเส้นทาง East – West Economic Corridor (EWEC) ในเส้นทางหลวงหมายเลข 12 และเส้นทาง Luangprabang-Indochina-Mawlamyine Economic Corridor (LIMEC) เปรียบเสมือนประตูสู่อาเซียนมีเส้นทางถนนเชื่อมโยงในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากจังหวัดตากเข้าสู่จังหวัดเมียวดี เป็นเส้นทางบกสู่ท่าเรือมะละแหม่ง และกรุงย่างกุ้ง เชื่อมเข้าสู่

จีนตอนใต้และอินเดีย โดยมีระยะห่างจากนิคมอุตสาหกรรมเมียวดีเพียง 11 กิโลเมตร และห่างจากกรุงย่างกุ้ง 560 กิโลเมตร [3] ด้วยประโยชน์ทางภูมิศาสตร์นี้รัฐบาลได้ประกาศให้เป็นพื้นที่เขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จำนวน 3 อำเภอ ดังนั้น การเพิ่มศักยภาพโอกาสในการขยายการส่งออก โอกาสทางการค้า และการบริการให้มีความสามารถในการแข่งขันซึ่งประเทศเมียนมาถือเป็นประเทศคู่ค้าทางชายแดนที่สำคัญของไทยเป็นอันดับ 2 รองจากมาเลเซีย ซึ่งด่านแม่สอด จ.ตากเป็นด่านการค้าชายแดนไทย-เมียนมา ที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุดจึงเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้จังหวัดตากได้รับการจัดตั้งให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ [4] ซึ่งทางสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะฝ่ายเลขานุการ กนพ. ได้กำหนดบทบาท ของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก เป็น “ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศ เครือข่ายอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น” [5] โดยในปัจจุบันแม่สอดยังติดปัญหาหลายอย่างเช่น ปัญหาด้านการขนส่ง การขนส่งสินค้าผ่านด่านศุลกากร เป็นต้น

ดังนั้นคณะผู้วิจัยได้เห็นความสำคัญของเส้นทางการค้าในเส้นทางหลวงหมายเลข 12 ที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างเมืองแม่ละเลิง ประเทศเมียนมา และเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม โดยทางหลวงหมายเลข 12 จะเริ่มที่สะพานมิตรภาพไทย-พม่า ที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เข้าสู่จังหวัดสุโขทัย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดกาฬสินธุ์ และสิ้นสุดที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดหนองคาย ก่อนเข้าสู่แขวงสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จากเส้นทางเศรษฐกิจดังกล่าวจึงสนใจที่จะศึกษาสภาพปัจจุบัน ปัญหาและอุปสรรคพร้อมทำข้อเสนอแนะโลจิสติกส์ด้านสินค้าและบริการ เพื่อเป็นข้อมูลให้กับภาครัฐและเอกชนในการขยายโอกาสในการค้า การลงทุน ต่อไป

2. วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบัน ปัญหาและอุปสรรคของ โลจิสติกส์ด้านสินค้าและบริการในเส้นทางหลวงหมายเลข 12

2. เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะของการพัฒนาโลจิสติกส์ด้านสินค้าและบริการในเส้นทางหลวงหมายเลข 12

3. ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

3.1 การค้าชายแดน

ชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีประวัติมานาน โดยการนำผลผลิตที่ได้มาแลกเปลี่ยนกัน และมีการกำหนดค่าเงินตราของท้องถิ่นตน เพื่อซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าแทนการนำผลผลิตต่อผลผลิตมาแลกเปลี่ยนแบบดั้งเดิม และนำไปสู่การกำหนดพื้นที่ด้วยการกำหนดเส้นเขตแดน ซึ่งกลายมาเป็นประเทศ ประกอบกับเส้นทางคมนาคมขนส่งได้มีการพัฒนาจนสามารถเชื่อมโยง ข้ามประเทศได้หลายประเทศ จึงมีการค้าอีกประเภทหนึ่งที่อาศัยการขนส่งข้ามเขตแดนทางบก เพื่อขนผ่านประเทศที่มีชายแดนติดกันที่เรียกว่า การค้าผ่านแดน ได้แก่

3.1.1 การค้าชายแดน หมายถึง การค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย เมียนมา สปป.ลาว และกัมพูชา โดยการส่งออกและนำเข้าผ่านทางจุดผ่านแดนที่จัดตั้งขึ้นบริเวณชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างเป็นทางการตามประกาศกระทรวงมหาดไทยภายใต้พระราชบัญญัติการตรวจคนเข้าเมืองได้แก่ จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรน

3.1.2 การค้าผ่านแดน หมายถึง การขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออกไทย ผ่านประเทศเพื่อนบ้านประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งอาจจะเป็นการนำไปขนส่งต่อหรือใช้อุปโภคบริโภคในประเทศเองก็ได้ [6]

3.2 ด่านพรมแดน

ด่านพรมแดน หมายความว่า ด่านที่ตั้งขึ้นไว้โดยกฎกระทรวง ณ ทางอนุมัติ เพื่อตรวจของที่ขนส่งโดยทางนั้น

ด่านศุลกากร หมายความว่า ด่านที่ตั้งขึ้นไว้โดยกฎกระทรวง ณ ทางอนุมัติ เพื่อเก็บศุลกากรแก่ของที่ขนส่งโดยทางนั้นและ เพื่อตรวจของด้วย [7] ประกอบด้วย

3.2.1 จุดผ่านแดนถาวร (International Point of Entry) เป็นจุดผ่านแดนที่เปิด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศให้ประชาชนทั้ง 2 ประเทศสามารถสัญจรไป-มา เพื่อการค้าและท่องเที่ยว รวมทั้งการ

เดินทางเข้า-ออกของบุคคลจากประเทศที่สาม ทั้งนี้เป็นไปตามระบบสากลว่าด้วยความตกลงในการสัญจรข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นจุดที่รัฐบาลไทย และรัฐบาลของประเทศที่มีพรมแดนติดกัน ประกาศเปิดให้มีการสัญจรไปมาทั้งบุคคล ยานพาหนะ สิ่งของ และมีการนำเข้าส่งออกส่วนบุคคล เป็นการทั่วไป โดยจะมีการปฏิบัติงานเรื่องตรวจคนเข้าเมือง และพิธีการศุลกากรตามกฎหมายของทั้ง 2 ประเทศ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้มีความอำนาจในการเปิดจุดผ่านแดนถาวร)

3.2.2 จุดผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Point of Entry) เป็นจุดผ่านแดนที่เปิดโดยมีวัตถุประสงค์เป็นการเปิดเฉพาะกิจ เพื่อเหตุฉุกเฉินจำเป็นเฉพาะคราวเท่านั้น เพื่ออำนวยความสะดวกการผ่านแดน โดยเปิดให้มีการสัญจรไปมาของบุคคลยานพาหนะ และสิ่งของ ในช่วงเวลาที่กำหนดแน่นอน และมีระยะเวลาสิ้นสุด โดยปกติจะเปิดเป็นคราว ไปได้ตามแต่ละภารกิจ แต่ละวัตถุประสงค์ ทั้งนี้ต้องไม่กระทบด้านความมั่นคงปลอดภัย เมื่อครบกำหนดเวลาหรือบรรลุวัตถุประสงค์แล้วจะปิดจุดผ่านแดนพื้นที่ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้มีความอำนาจในการเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราว)

3.2.3 จุดผ่อนปรน (Border Area Point of Entry) เป็นจุดที่เปิดตามนโยบายรัฐบาล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อผ่อนปรนช่วยเหลือประเทศ เพื่อนบ้าน ให้ประชาชนชายแดนทั้ง 2 ประเทศ สามารถซื้อ-ขายสินค้า อุปโภค บริโภค และยารักษาโรคที่จำเป็น ในบริเวณพื้นที่ชายแดน ซึ่งกำหนดไว้โดยชัดเจน และห้ามเดินทางออกนอกพื้นที่ที่กำหนด โดยต้องเดินทางกลับภายในวันเดียวกัน (ผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นผู้มีความอำนาจในการอนุมัติเป็นจุดผ่อนปรน) [8]

3.2.4 ช่องประเพณี ด่านประเพณี หรือช่องทางธรรมชาติ ณ เขตแดน หรือชายแดนที่ใช้เป็นจุดข้ามประเทศ หรือจุดผ่านแดนเหล่านี้ เมื่อพิจารณาลักษณะทางภูมิศาสตร์สามารถจำแนกได้ 2 ลักษณะ ดังนี้

1) ชายแดนที่มีลักษณะเป็นพื้นดินติดต่อกัน ด่านประเพณี ณ บริเวณนี้ จะเรียกว่า ช่อง เช่น ช่องสะง่า ช่องจอม ช่องเม็ก เป็นต้น

2) ชายแดนที่มีแม่น้ำขวางกั้น พื้นที่บริเวณริมฝั่งแม่น้ำจะเป็นด่านประเพณีที่เรียกว่า จุดรวมเรือ หรือ จุดจอดเรือ เช่น จุดรวมเรือบ้านนาทราย เป็นต้น [9]

3.3 การวิเคราะห์ SWOT

กลยุทธ์เป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นสำหรับองค์การเพราะองค์การใช้กลยุทธ์ในการทำงาน เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ โดยกลยุทธ์ของแต่ละองค์การจะถูกกำหนดตามธรรมชาติและลักษณะขององค์การนั้นๆ ทั้งนี้ องค์การจะกำหนดกลยุทธ์ได้นั้นต้องรู้สถานภาพหรือสถานะขององค์การของตน เสียก่อน

3.1.1 ความหมายของ SWOT เป็นคำย่อมาจากคำว่า Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats

Strengths คือ จุดแข็ง หมายถึง ความสามารถและสถานการณ์ภายในขององค์การที่เป็นบวก ซึ่งองค์การนำมาใช้เป็นประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึงการดำเนินงานภายในที่องค์การทำได้ดี Weaknesses คือ จุดอ่อน หมายถึง สถานการณ์ภายในขององค์การที่เป็นลบและด้อยความสามารถ ซึ่งองค์การไม่สามารถนำมาใช้เป็นประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึงการดำเนินงานภายในที่องค์การทำได้ไม่ดี Opportunities คือ โอกาส หมายถึง โอกาสซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอก เป็นผลจากการที่สภาพแวดล้อมภายนอกของบริษัทเอื้อประโยชน์หรือส่งเสริมการดำเนินงานขององค์การ โอกาส แตกต่างจากจุดแข็งตรงที่โอกาสนั้นเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายนอก แต่จุดแข็งนั้นเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายใน นักการตลาดที่ดีจะต้องเสาะแสวงหาโอกาสอยู่เสมอ และใช้ประโยชน์ จากโอกาสนั้น Threats คือ อุปสรรค หมายถึง อุปสรรค ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอก เป็นข้อจำกัดที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอก ซึ่งธุรกิจจำเป็นต้องปรับกลยุทธ์การตลาดให้สอดคล้องและพยายาม ขจัดอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นให้ได้จริง และในทางกลับกันอุปสรรคอาจกลับกลายเป็นโอกาสได้เช่นกัน ด้วยเหตุนี้้องค์การมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ของตน ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์แวดล้อม [10]

3.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ยุทธศาสตร์ นนอแก้ว 2560 ได้ทำการศึกษา เรื่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร: การพัฒนาศักยภาพภายใน

พื้นที่สู่ความเชื่อมโยงในบริบทของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่าการพัฒนาศักยภาพภายในพื้นที่สู่ความเชื่อมโยงในบริบทของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สามารถเรียงลำดับตามความสำคัญจากมากไปหาน้อย ได้ดังนี้ 1) รัฐบาลควรเร่งรัดการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางรางรถไฟอย่างครอบคลุม 2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้ครอบคลุมทั่วทั้งจังหวัด 3) การกำหนดนโยบายของรัฐบาลและการออกกฎหมายต้องเอื้อต่อการลงทุนภายในพื้นที่ [11]

พชรมณต์ อ่อนเขต 2558 ได้ทำการศึกษา เรื่อง แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก พบว่าการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด จังหวัดตาก โดยมองว่าในอนาคตเศรษฐกิจการค้าโลกได้ เปลี่ยนไปแล้วทุกภูมิภาคของโลกจะเชื่อมโยงกันทางเศรษฐกิจแบบไร้พรมแดน แต่จะพึ่งพาซึ่งกันและกันทางด้านทรัพยากร การเคลื่อนย้ายแรงงานและแหล่งวัตถุดิบการผลิตอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลก ประเทศไทยควรต้องเร่งเตรียมตัวให้พร้อม เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดนี้จะเป็รูปแบบการพัฒนาเศรษฐกิจใหม่ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด (แม่สอด Model) เป็นการบริหารธุรกิจในรูปแบบใหม่ (New Economic City) ซึ่งไม่ใช่ในคมอุตสาหกรรมแบบเดิมแต่จะเป็นการบริหารธุรกิจโดยภาคเอกชนนำการลงทุน โดยใช้หลักการ sharing ภายใต้การกำกับดูแลโดยภาครัฐ ซึ่งจะต้องสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นการส่งเสริมการลงทุนโดยให้สิทธิ พิเศษและประโยชน์ด้านต่างๆ แก่ นักลงทุนแม่สอด Model จึงเป็นโครงการต้นแบบความสำเร็จของ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและจะขยายผลไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดชายแดนอื่น ๆ ทั่ว ประเทศโดยจัดให้มีการบริหารที่ดินด้วยต้นทุนต่ำให้เอกชนเข้าจัดตั้งเป็นเขตอุตสาหกรรมในราคาถูก เพื่อลดต้นทุนสินค้าและสนับสนุนการส่งออก กำหนดเขตพื้นที่จังหวัดตากให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อให้ผู้ประกอบการธุรกิจอยู่เดิม เช่น โรงงานตัดเย็บเสื้อผ้า ห้างสรรพสินค้า ธุรกิจการขนส่งและการ ท่องเที่ยวในอำเภอแม่สอด ควรมีส่วนได้สิทธิประโยชน์พิเศษตามเงื่อนไขที่

คณะกรรมการกำหนด จัดหาพื้นที่บริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะ และที่สำคัญควรมีการพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ให้ดีไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของความพร้อมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและโซ่คุณค่า ระบบการขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ ทั้งหมด กฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ การพัฒนาสังคมเศรษฐกิจ ก็จะทำให้การพัฒนาทางเศรษฐกิจไปได้มากกว่าเดิม และคล่องตัวมากขึ้น [12]

ตารางที่ 1 รายชื่อหน่วยงานที่เก็บข้อมูล

จังหวัด	ชื่อหน่วยงาน	รูปแบบการเก็บข้อมูล
ตาก	สำนักงานหอการค้าสาขาแม่สอด	ลงพื้นที่สัมภาษณ์
	สำนักงานเขตเศรษฐกิจพิเศษตาก	ประชุมสัมภาษณ์
	สำนักงานสถิติจังหวัดตาก	ลงพื้นที่สัมภาษณ์
	สำนักงานขนส่งจังหวัดตาก	ลงพื้นที่สัมภาษณ์
	สำนักงานขนส่งจังหวัดตาก สาขาแม่สอด	ประชุมสัมภาษณ์ online
	สำนักงานจังหวัดตาก	ลงพื้นที่สัมภาษณ์
	สำนักงานขนส่งจังหวัดตาก	ลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากภาพถ่าย
สุโขทัย	สำนักงานจังหวัดสุโขทัย	ประชุมสัมภาษณ์ online
	สำนักงานขนส่งจังหวัดสุโขทัย	ลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากภาพถ่าย
พิษณุโลก	สำนักงานสถิติจังหวัดพิษณุโลก	ประชุมสัมภาษณ์ online
	หอการค้าจังหวัดพิษณุโลก	ประชุมสัมภาษณ์ online
	สถานีขนส่งจังหวัดพิษณุโลก แห่งที่ 1	ลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากภาพถ่าย
	สถานีขนส่งจังหวัดพิษณุโลก แห่งที่ 2	ลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากภาพถ่าย
	สถานีรถไฟจังหวัดพิษณุโลก	ลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากภาพถ่าย
	ท่าอากาศยานจังหวัดพิษณุโลก	ลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากภาพถ่าย
เพชรบูรณ์	สำนักงานขนส่งจังหวัดเพชรบูรณ์	ประชุมสัมภาษณ์ online
	สำนักงานหอการค้าจังหวัดเพชรบูรณ์	ประชุมสัมภาษณ์ online
	สถานีขนส่งจังหวัดเพชรบูรณ์	ลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากภาพถ่าย
ขอนแก่น	สำนักงานจังหวัดขอนแก่น	ลงพื้นที่สัมภาษณ์
	สำนักงานสถิติจังหวัดขอนแก่น	ลงพื้นที่สัมภาษณ์
	หอการค้าจังหวัดขอนแก่น	ลงพื้นที่สัมภาษณ์
	สถานีรถไฟจังหวัดขอนแก่น	ลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากภาพถ่าย
	สถานีขนส่งจังหวัดขอนแก่น	ลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากภาพถ่าย
	ท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดขอนแก่น	ลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากภาพถ่าย
กาฬสินธุ์	สำนักงานจังหวัดกาฬสินธุ์	ลงพื้นที่สัมภาษณ์
	สำนักงานสถิติจังหวัดกาฬสินธุ์	ลงพื้นที่สัมภาษณ์
มุกดาหาร	สำนักงานจังหวัดมุกดาหาร	ลงพื้นที่สัมภาษณ์
	สำนักงานธนารักษ์พื้นที่จังหวัดมุกดาหาร	ลงพื้นที่สัมภาษณ์
	สำนักงานสถิติจังหวัดมุกดาหาร	ลงพื้นที่สัมภาษณ์
	สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดมุกดาหาร	ลงพื้นที่สัมภาษณ์
	หอการค้าจังหวัดมุกดาหาร	ลงพื้นที่สัมภาษณ์
	สถานีขนส่งจังหวัดมุกดาหาร	ลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากภาพถ่าย
	ด่านศุลกากรจังหวัดมุกดาหาร	ลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากภาพถ่าย

4. วิธีดำเนินงานวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ เป็นวิจัยเชิงคุณภาพแบบเจาะจง ผู้วิจัยได้กำหนดพื้นที่ที่ใช้ในการเก็บข้อมูล ใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่ง

โครงสร้าง และสัมภาษณ์แบบเจาะลึกรายบุคคล (In-depth Interview) แต่เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ผู้วิจัยจึงมีการสัมภาษณ์ทั้งรูปแบบ onsite รูปแบบ online และลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากภาพถ่าย ดังตารางที่ 1 โดยมีวิธีการดังนี้

1. เลือกหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน ของกลุ่มจังหวัดที่ตั้งอยู่แนว EWEC ได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดสุโขทัย จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดกาฬสินธุ์ และจังหวัดมุกดาหาร

2. ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเข้าพบในการดำเนินงานวิจัย โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบรายบุคคล โดยจัดทำหนังสือขอความอนุเคราะห์เข้าพบและขอข้อมูลจากหน่วยงานต้นสังกัด พร้อมคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์ ดังแสดงในรูปที่ 1 ถึงรูปที่ 3



รูปที่ 1 การลงพื้นที่สัมภาษณ์เชิงลึกรูปแบบ onsite



รูปที่ 2 การลงพื้นที่สัมภาษณ์เชิงลึกรูปแบบ online



รูปที่ 3 การลงพื้นที่เก็บข้อมูลจากภาพถ่าย

3. เก็บรวบรวมข้อมูลมูลค่าสินค้านำเข้า – ส่งออกของด่านศุลกากรแม่สอด และด่านศุลกากรมุกดาหาร ในปี 2559-2564 เพื่อทำการวิเคราะห์และจัดทำเป็นข้อมูลสำหรับพิจารณาแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการตัดสินใจของนักลงทุน

4. เก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อดำเนินการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) จากข้อมูลที่รวบรวมมาได้ ทั้งนี้คณะนักวิจัยดำเนินการวิเคราะห์ SWOT ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ที่เก็บรวบรวมมาได้ เพื่อให้ได้ผลลัพธ์เชิงคุณภาพ (Qualitative) ที่สื่อถึงความสามารถในการรองรับการพัฒนาด้านสินค้าและบริการของพื้นที่ และสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายหรือ ข้อเสนอแนะต่อไป

5. ผลการศึกษา

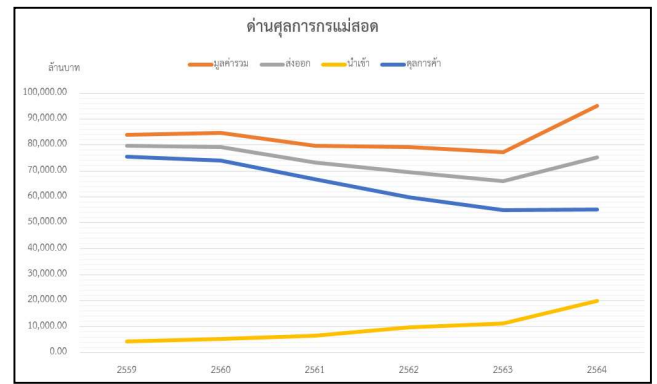
5.1 ข้อมูลมูลค่าสินค้านำเข้า – ส่งออกของด่านศุลกากรแม่สอด และด่านศุลกากรมุกดาหาร ในปี 2559-2564

5.1.1 การวิเคราะห์ข้อมูลมูลค่าสินค้านำเข้า – ส่งออกของด่านศุลกากรแม่สอด ในปี 2559-2564 [13] สำหรับการวิเคราะห์และจัดทำเป็นข้อมูลสำหรับดูแนวโน้มการขยายตัวของเศรษฐกิจและการตัดสินใจของนักลงทุน ซึ่งในปี 2559 มีมูลค่าการค้ารวม 83,806.240 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 79,627.114 ล้านบาท และการนำเข้ามูลค่า 4,179.126 ล้านบาท ในปี 2560 มีมูลค่าการค้ารวม 84,573.627 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 0.92 โดยแบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 79,271.913 ล้านบาท ลดลง -0.446 และการนำเข้า

มูลค่า 5,301.713 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 26.862 ได้ดุลการค้า รวมทั้งสิ้น 767.39 ล้านบาท ในปี 2561 มีมูลค่าการค้ารวม 79,760.900 ล้านบาท ลดลง -5.69 โดยแบ่งเป็นการส่งออก มูลค่า 73,271.675 ล้านบาท ลดลง -7.569 และการนำเข้า มูลค่า 6,489.225 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 22.399 ขาดดุลการค้า รวมทั้งสิ้น -4,812.73 ล้านบาท ในปี 2562 มีมูลค่าการค้ารวม 79,136.187 ล้านบาท ลดลง -0.78 โดยแบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 69,468.094 ล้านบาท ลดลง -5.191 และการนำเข้ามูลค่า 9,668.094 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 48.987 ขาดดุลการค้ารวมทั้งสิ้น -624.71 ล้านบาท ในปี 2563 มีมูลค่าการค้ารวม 77,177.447 ล้านบาท ลดลง -2.48 โดยแบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 65,980.409 ล้านบาท ลดลง -5.02 และการนำเข้ามูลค่า 11,197.037 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 15.81 ไทย ขาดดุลการค้ารวมทั้งสิ้น -1,958.741 ล้านบาท ในปี 2564 มีมูลค่าการค้ารวม 95,131.002 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 13.82 โดยแบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 75,098.506 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 13.82 และการนำเข้ามูลค่า 20,032.496 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 78.91 ไทยได้ดุลการค้ารวมทั้งสิ้น 17,953.556 ล้านบาท แสดงในรูปที่ 4 และรูปที่ 5

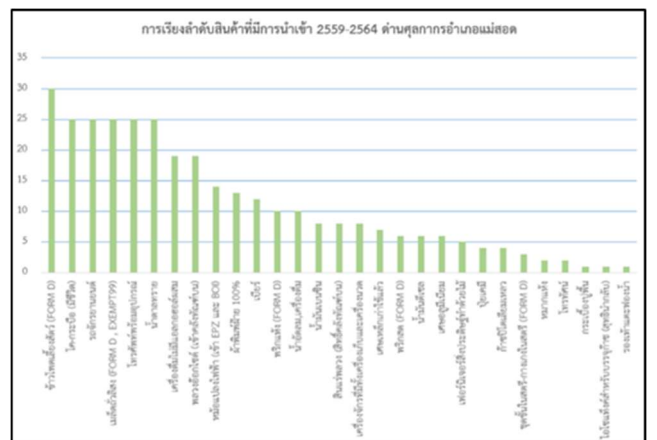


รูปที่ 4 มูลค่าสินค้านำเข้า – ส่งออกของด่านศุลกากรแม่สอด ปี 2559-2564

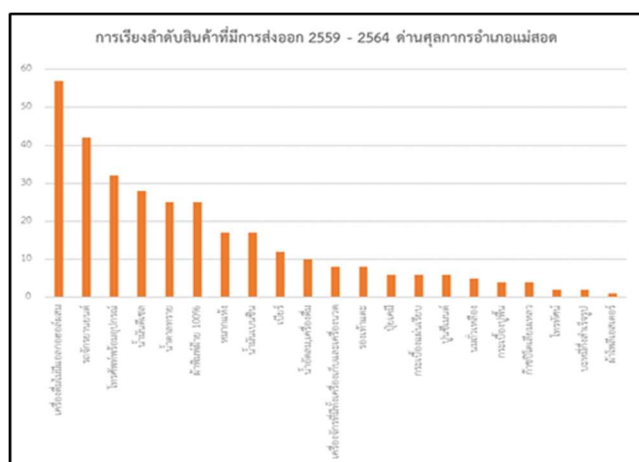


รูปที่ 5 มูลค่าดุลการค้าด่านศุลกากรแม่สอด ปี 2559-2564

รายละเอียดสินค้านำเข้า ส่งออกผ่านด่านศุลกากรแม่สอด ในปี 2559-2564 สำหรับการวิเคราะห์และจัดทำเป็นข้อมูล สำหรับดูแนวโน้มความต้องการของสินค้าจากผู้บริโภคและการตัดสินใจของนักลงทุน โดยมีสินค้าส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ 1. เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ผสม 2. รถจักรยานยนต์ 3. โทรศัพท์พร้อมอุปกรณ์ 4. น้ำมันดีเซล 5. น้ำตาลทราย ส่วนสินค้านำเข้าสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ 1. ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ (FORM D) 2. โค-กระบือ (มีชีวิต) 3. รถจักรยานยนต์ 4. เมล็ดถั่วลิสง (FORM D , EXEMPT99) 5. โทรศัพท์พร้อมอุปกรณ์ แสดงดังรูปที่ 6 และ รูปที่ 7



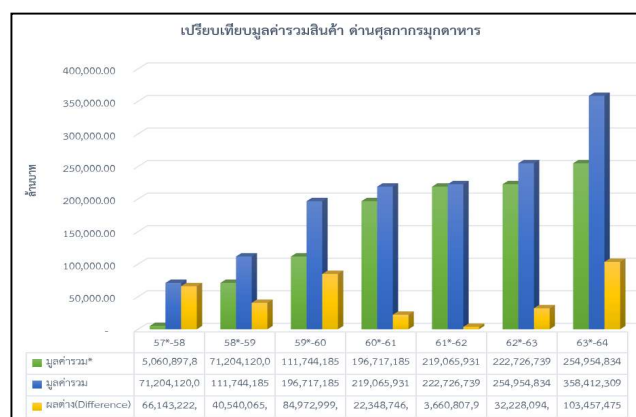
รูปที่ 6 สินค้านำเข้าผ่านด่านศุลกากรแม่สอด ปี 2559-2564



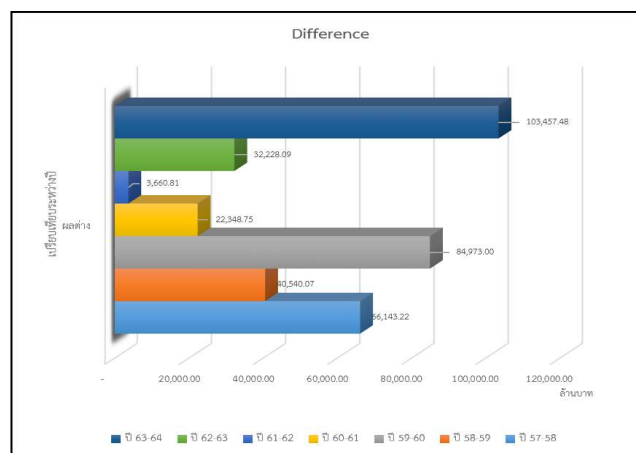
รูปที่ 7 สินค้าส่งออกผ่านด่านศุลกากรแม่สอด ปี 2559-2564

5.1.2 การวิเคราะห์ข้อมูลมูลค่าสินค้านำเข้า – ส่งออก
ของด่านศุลกากรมุกดาหาร ในปี 2559-2564 [14] สำหรับ
การวิเคราะห์และจัดทำเป็นข้อมูลสำหรับดูแนวโน้มการ
ขยายตัวของเศรษฐกิจและการตัดสินใจของนักลงทุน ซึ่งในปี
2559 มีมูลค่าการค้ารวม 111,744,185,285.33 ล้านบาท
โดยแบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 56,445,941,003.95 ล้านบาท
และการนำเข้ามูลค่า 55,298,244,281.38 ล้านบาท ได้
ดุลการค้ารวมทั้งสิ้น 1,147,696,722.57 ล้านบาท ในปี 2560
มีมูลค่าการค้ารวม 111,744,185,285.33 ล้านบาท เพิ่มขึ้น
76.04 โดยแบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 113,061,114,498.28
ล้านบาท เพิ่มขึ้น 100.30 และการนำเข้ามูลค่า
83,656,070,765.59 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 51.28 ได้ดุลการค้า
รวมทั้งสิ้น 84,972,999,978.54 ล้านบาท ในปี 2561 มี
มูลค่าการค้ารวม 219,065,931,505.00 ล้านบาท เพิ่มขึ้น
11.36 โดยแบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 124,735,260,787.00
ล้านบาท เพิ่มขึ้น 10.33 และการนำเข้ามูลค่า
92,345,531,849.45 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 10.39 ได้ดุลการค้า
รวมทั้งสิ้น 22,348,746,241.13 ล้านบาท ในปี 2562 มีมูลค่า
การค้ารวม 222,726,739,427.00 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1.67
โดยแบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 117,557,274,979.00 ล้าน
บาท เพิ่มขึ้น 5.75 และการนำเข้ามูลค่า
105,169,464,448.00 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 13.89 ได้ดุลการค้า
รวมทั้งสิ้น 3,660,807,922.00 ล้านบาท ในปี 2563 มีมูลค่า
การค้ารวม 254,954,834,254.00 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 14.47
โดยแบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 131,274,414,542.00 ล้าน

บาท เพิ่มขึ้น 11.67 และการนำเข้ามูลค่า 123,680,419,712.00 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 17.60 ได้ตุลการค่า รวมทั้งสิ้น 32,228,094,827.00 ล้านบาท ในปี 2564 มีมูลค่าการค้ารวม 358,412,309,653.00 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 40.58 โดยแบ่งเป็นการส่งออกมูลค่า 186,299,899,633.00 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 41.92 และการนำเข้ามูลค่า 172,112,410,020.00 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 39.16 ได้ตุลการค่า รวมทั้งสิ้น 103,457,475,399.00 ล้านบาท แสดงในรูปที่ 8



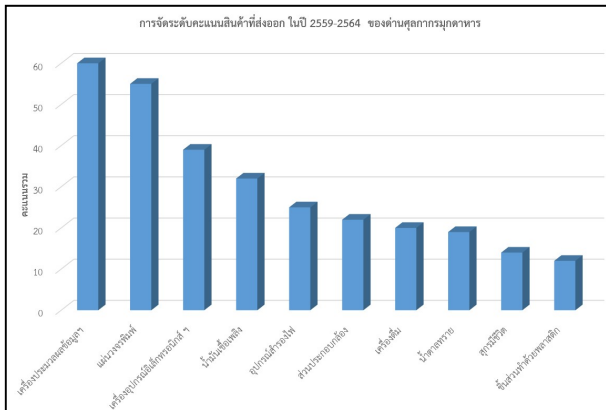
รูปที่ 8 มูลค่าสินค้านำเข้า – ส่งออกของด้านศุลกากรมุกดาหาร ปี 2557-2564



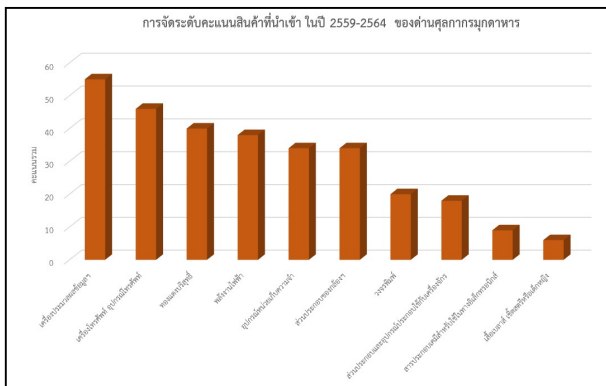
รูปที่ 9 มูลค่าดุลการค้าของด้านศุลกากรมุกดาหาร ปี 2557-2564

รายละเอียดสินค้านำเข้า ส่งออกผ่านด่านศุลกากร
มุกดาหาร ในปี 2559-2564 สำหรับการวิเคราะห์และจัดทำ
เป็นข้อมูลสำหรับดูแนวโน้มความต้องการของสินค้าจาก
ผู้บริโภคและการตัดสินใจของนักลงทุน โดยมีสินค้าส่งออก
สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่

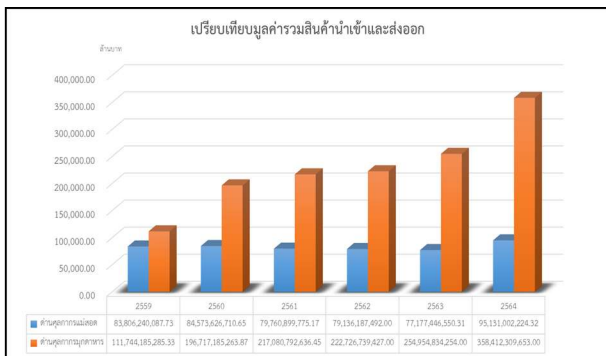
1. เครื่องประมวลผลข้อมูล เครื่องอ่านข้อมูล 2. แผ่นวงจรพิมพ์ 3. เครื่องอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ไดโอดทรานซิสเตอร์ 4. น้ำมันเชื้อเพลิง 5. อุปกรณ์สำรองไฟ ส่วนสินค้านำเข้าสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ 1. เครื่องประมวลผลข้อมูล 2. เครื่องโทรศัพท์ อุปกรณ์โทรศัพท์ 3. ทองแดงบริสุทธิ์ 4. พลังงานไฟฟ้า 5. อุปกรณ์หน่วยเก็บความจำ ดังแสดงในรูปที่ 10 และรูปที่ 11



รูปที่ 10 สินค้าส่งออกผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร ปี 2559-2564



รูปที่ 11 สินค้านำเข้าผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร ปี 2559-2564



รูปที่ 12 เปรียบเทียบมูลค่ารวมสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านด่านศุลกากรแม่สอดและด่านศุลกากรมุกดาหาร ปี 2559-2564

5.2 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค และปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเส้นทางหลวงหมายเลข 12

จากข้อมูลการสัมภาษณ์เบื้องต้น และแหล่งข้อมูลประเภทเอกสาร[15] สามารถนำมาวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค และปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเส้นทางหลวงหมายเลข 12 เพื่อเชื่อมโยงและรองรับยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก – ตะวันตก ได้ดังตารางที่ 2 – 8

ตารางที่ 2 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ด้านสินค้าและบริการของ จังหวัดตาก

จุดแข็ง
1. เส้นทางคมนาคมทางหลวงหมายเลข 12 มีความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง 2. มีสนามบินนานาชาติที่มีเที่ยวบินไปประเทศจีน 3. มีพื้นที่ชายแดนที่เป็นฐานการค้าชายแดน และการพัฒนาการประกอบการร่วมกัน กับประเทศเมียนมา และมีด่านศุลกากร 2 แห่งเพื่อช่วยลดความแออัดในการขนส่ง 5. มีฐานเศรษฐกิจที่เข้มแข็ง และมีแนวโน้มความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง 6. มีศักยภาพในการส่งเสริมการปลูกพืช ผัก ผลไม้เมืองหนาว/ การเกษตรบนพื้นที่สูง และการปศุสัตว์ เพื่อการบริโภคในประเทศและเพื่อการส่งออก 7. มีแม่น้ำสายใหญ่สายสำคัญที่ช่วยในภาคการ เกษตร และมีระบบชลประทานรองรับภาคการ เกษตร การอุปโภคและบริโภค 8. มีที่ตั้งเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคม ที่สามารถเชื่อมโยงกับภาคเหนือ ภาคกลาง และประเทศเมียนมา 9. เป็นตลาดการค้าและแหล่งทุนโค กระบือส่งออกทั้งในและต่างประเทศ
จุดอ่อน
1. รถบรรทุกไม่สามารถวิ่งเข้าไปในประเทศเมียนมาได้ส่งผลให้เกิดต้นทุนในการการขนถ่ายสินค้าที่สูงขึ้น 2. ระบบการจัดคิวรถข้ามแดนยังไม่เป็นระบบเท่าที่ควรจึงยังพบความแออัดของรถบรรทุกที่ด่านชายแดน 3. จุดพักรถไม่เพียงพอ รถบรรทุกสินค้าบางคันต้องรอส่งสินค้า 2-3 วัน 4. ต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งสินค้าสูง 5. ประชากรส่วนใหญ่ของจังหวัดยังมีการเพิ่มผลผลิตด้านการเกษตรด้วยการใช้ปุ๋ย/สารเคมี ทำให้ผลผลิตบางอย่างไม่สามารถส่งขายต่างประเทศ 6. ขาดการบริหารจัดการแหล่งน้ำเพื่อการเกษตร แหล่งน้ำอุปโภคบริโภคเพื่อใช้ในการเกษตรไม่เพียงพอ

ตารางที่ 2 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ด้านสินค้าและบริการของ จังหวัดตาก (ต่อ)

โอกาส
1. มีโอกาสที่จะผลักดันให้เกิดการบริการแบบ One stop service ที่ช่วยให้การขนส่งสินค้าและบริการมีความสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น 2. มีโอกาสสูงที่จะเพิ่มสายการบินในประเทศและต่างประเทศเพื่อให้นักลงทุนและนักท่องเที่ยวเข้ามาในพื้นที่ สามารถช่วยให้เศรษฐกิจในพื้นที่มีความเจริญเติบโตรวมถึงการพัฒนาภาคบริการในพื้นที่ให้ดียิ่งขึ้น 3. มีโอกาสสูงที่จะเป็นฐานรองรับการย้ายฐานการลงทุนด้านอุตสาหกรรม ประเภทใช้แรงงานสูง (พื้นที่ลงทุนใหม่) ตามนโยบายการปรับโครงสร้างการผลิต ภาคอุตสาหกรรม และการพัฒนาการประกอบการร่วมกัน (Co-Production Area) กับประเทศเมียนมา 4. มีโอกาสได้รับผลการพัฒนาจากการเป็นพื้นที่จุดตัดระหว่างเส้นทางพัฒนามตามแนว EWEC และ NSEC และการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน
อุปสรรค
1. กฎหมายและกฎระเบียบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนมีจำนวนมาก และยังไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน 2. เหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดความเปลี่ยนแปลงของประเทศเพื่อนบ้าน 3. มีความล่าช้าในการดำเนินการตามนโยบายเขตเศรษฐกิจชายแดน เมื่อเปรียบเทียบกับพื้นที่อื่นในประเทศไทย ส่งผลให้เสียโอกาสทางการพัฒนาในระยะยาวได้ 4. การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่เมืองห้วยของเมียร์มาร์ อาจจะส่งผลกระทบต่อการค้าชายแดนด้านจังหวัดตาก 5. ภาครัฐยังไม่ให้ความสำคัญกับเขตเศรษฐกิจพิเศษแบบจริงจัง 6. หน่วยงานของภาครัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและบริการมีหลายหน่วยงานด้วยกันทำให้การติดต่อประสานงานต้องไปหลายที่

ตารางที่ 3 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ด้านสินค้าและบริการของ จังหวัดสุโขทัย

จุดแข็ง
1. เส้นทางคมนาคมทางหลวงหมายเลข 12 มีความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง 2. มีสนามบินภายในประเทศ 3. เป็นแหล่งขุมโค กระบือส่งออกทั้งในและต่างประเทศ 4. มีสินค้าพื้นเมืองประเภทเครื่องประดับ ผ้าทอมือ และขนม มีความเป็นเอกลักษณ์ที่โดดเด่น และ สะท้อนภูมิปัญญาท้องถิ่นของชาวสุโขทัย
จุดอ่อน
1. เน้นด้านการท่องเที่ยวส่งผลให้ภาคการผลิตสินค้าและบริการยังไม่โดดเด่น 2. ภาคการเกษตรยังประสบปัญหาอุทกภัยและภัยแล้ง เช่น อำเภอบ้านด่านลานหอย อำเภอเมือง อ.สวรรคโลก อ.ศรีนคร อ.ศรีสำริด เป็นต้น 3. การบริการด้านขนส่งยังไม่สะดวกและครบวงจร
โอกาส
1. มีโอกาสในการดำเนินการตามข้อตกลงเปิดการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ในเรื่องการเดินทางเข้าออกของนักท่องเที่ยว การให้บริการ การลงทุน และการเคลื่อนย้ายแรงงาน 2. โอกาสที่จะเป็นแหล่งขุมโค กระบือที่ใหญ่ที่สุดในประเทศ เพื่อส่งออกทั้งในและต่างประเทศ

ตารางที่ 3 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ด้านสินค้าและบริการของ จังหวัดสุโขทัย (ต่อ)

อุปสรรค
1. จังหวัดใกล้เคียงมีศักยภาพด้านการบริการ เช่น การคมนาคม สถานที่พัก อาหาร และการประชาสัมพันธ์ที่มีคุณภาพ และได้มาตรฐานมากกว่า 2. ปัจจัยเสี่ยงด้านภัยธรรมชาติในรูปแบบต่างๆ ซึ่งจังหวัดเป็นพื้นที่ที่ประสบปัญหาอุทกภัย และภัยแล้งเป็นประจำทุกปี

ตารางที่ 4 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ด้านสินค้าและบริการของ จังหวัดพิษณุโลก

จุดแข็ง
1. เส้นทางคมนาคมทางหลวงหมายเลข 12 มีความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง 2. มีที่ตั้งเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภาคเหนือตอนล่าง ที่สามารถเชื่อมโยงกับทุกภูมิภาคของประเทศ ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้ แยก “อินโดจีน” 3. มีสนามบินภายในประเทศที่จะพัฒนาเป็นสนามบินนานาชาติได้ 4. เป็นศูนย์กลางสินค้าการเกษตร พืชผักผลไม้ 5. มีสถานประกอบการธุรกิจการค้าขนาดใหญ่ทั้งค้าส่งและค้าปลีกที่ทันสมัยครบวงจร 6. มีระบบขนส่งทางรางและระบบขนส่งสาธารณะที่ดี 7. มีศักยภาพด้านการบริการ ในด้านการคมนาคม สถานที่พัก อาหาร ที่มีมาตรฐาน
จุดอ่อน
1. พื้นที่เกษตรบางพื้นที่ ประสบปัญหาอุทกภัยซ้ำซาก เช่น อำเภอบางระกำ อำเภอบางกระทุ่ม 2. ไม่มีศูนย์กลางการขนส่งที่ครบวงจร 3. ไม่มีตลาดกลางสินค้าการเกษตรที่เป็นระบบครบวงจร 4. ขาดการสร้างแบรนด์ของพิษณุโลก 5. ขาดการผลักดันให้จังหวัดเป็นโมเดลที่ดี
โอกาส
1. โอกาสมีการพัฒนาเป็นพื้นที่แนวเศรษฐกิจเชื่อมโยงตะวันออกตะวันตก (East-West Economic Corridor) และเชื่อมโยงการคมนาคมทางบกในภูมิภาคสี่แยก อินโดจีนและอาเซียน 2. โอกาสพัฒนาด้านการคมนาคมจะส่งผลให้สามารถเพิ่มตลาดการค้าได้มากขึ้น 3. โอกาสเป็นศูนย์กลางการขนส่งและฐานการผลิตทางการเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปครบวงจร 4. โอกาสที่จะตั้งจังหวัดเป็นโมเดลที่ดี 5. โครงการยกระดับสนามบินพิษณุโลกให้เป็นสนามบินนานาชาติ
อุปสรรค
1. ธุรกิจท้องถิ่นถูกคุกคามโดยทุนต่างชาติ 2. ข้อกำหนดและมาตรการกีดกันทางการค้าในเรื่องคุณภาพและความปลอดภัย จากสารตกค้าง 3. ขาดแคลนผู้เชี่ยวชาญ ด้านธุรกิจไม่ช้ ในการขับเคลื่อนเนื่องจากมีความต้องการบุคลากรสนับสนุนการจัดงานไม่ช้เพิ่มสูงขึ้น

ตารางที่ 5 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ด้านสินค้าและบริการของ จังหวัดเพชรบูรณ์

จุดแข็ง
1. เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการทำเกษตรกรรมที่มีความหลากหลายและผลผลิตสินค้าทางการเกษตรที่สำคัญมีปริมาณเพียงพอ 2. เป็นจุดศูนย์กลางสินค้าการเกษตร พืชผักผลไม้ 3. สภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศเอื้อต่อพืชผลทางการเกษตรและสุขภาพ 4. ที่ตั้งของจังหวัด สามารถเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคและเชื่อมโยงเศรษฐกิจในการเปิด ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (East-West Economic Corridor)
จุดอ่อน
1. ระบบคมนาคมขนส่งที่จะเอื้อต่อการลดต้นทุนการผลิตยังไม่ครบวงจร 2. ขาดการบูรณาการในการเพิ่มมูลค่าสินค้าทางการเกษตรอย่างครบวงจร และปัญหาการแปรรูปผลผลิตทางการเกษตรยังขาดการเชื่อมโยงผลผลิตการเกษตรไปสู่ ระบบกลางน้ำและปลายน้ำ 3. สภาพภูมิประเทศที่ส่งผลต่อเส้นทางการคมนาคมขนส่ง
โอกาส
1. โอกาสที่จะมีการสร้างเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคอื่นๆ 2. มีโอกาสที่รัฐจะส่งเสริมสินค้าเกษตร โดยตั้งเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นครัว ของโลก 3. โอกาสที่จะได้รับนโยบายอาหาร ปลอดภัย (Food Safety) เพื่อเพิ่มมูลค่าและรายได้จากผลผลิตการเกษตรกรรม 4. การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และระบบการค้าระหว่างประเทศ 5. โอกาสที่จะขยายเส้นทาง East-West Economic Corridor เพื่อการค้าและการท่องเที่ยว
อุปสรรค
1. ถนน R12 บางช่วงเป็นถนน 2 เลน ซึ่งอยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ 2. ผลกระทบและข้อจำกัดในการแข่งขันของสินค้าการเกษตร อันสืบเนื่องจากนโยบาย การเปิดการค้าเสรี

ตารางที่ 6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ด้านสินค้าและบริการของ จังหวัดขอนแก่น

จุดแข็ง
1. เป็นศูนย์กลางการคมนาคมในประเทศและอนุภูมิภาคอินโดจีน มีภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ EWEC และ NSEC 2. เป็นศูนย์บริการทางการแพทย์และสาธารณสุขที่ทันสมัย และ มีสถาบันการศึกษาหลายแห่งที่เข้มแข็ง โดยเฉพาะระดับอุดมศึกษา 3. มีโรงแรมที่ทันสมัยและได้มาตรฐานพร้อมศูนย์ประชุมขนาดใหญ่ 4. เป็นแหล่งผลิตพืชอาหาร/พลังงานทดแทนที่สำคัญ เช่น ข้าว อ้อย โรงงานมันสำปะหลัง และแหล่งผลิตสัตว์ที่สำคัญ รวมทั้งเป็นแหล่งแปรรูปอาหาร/เครื่องดื่ม 5. เป็นศูนย์กลางการบริหารและบริการภาครัฐของภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ รวมทั้งเป็นที่ตั้งสถานกงสุลใหญ่จีน เวียดนาม และลาว 6. หน่วยงานภาครัฐและเอกชนร่วมมือกันพัฒนาจังหวัดไปในทิศทางเดียวกัน

ตารางที่ 6 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ด้านสินค้าและบริการของ จังหวัดขอนแก่น (ต่อ)

จุดอ่อน
1. บางพื้นที่เกิดภัยแล้ง ทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนน้ำ 2. ภาคเกษตรผลผลิตเฉลี่ยต่อไร่ต่ำ เมล็ดพันธุ์ไม่เพียงพอต่อความต้องการของเกษตรกร เนื่องจากระบบชลประทานยังไม่ทั่วถึง ประกอบกับดินขาดความอุดมสมบูรณ์
โอกาส
1. โอกาสในการเป็นเมือง SMART City 2. เป็น MICE CITY แห่งที่ 5 ของ ประเทศไทย 3. เป็นประตูเปิดสู่อินโดจีนและจีนตอนใต้ ตามโครงการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) 4. โอกาสในการประสานความร่วมมือ ระหว่างประเทศด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว 5. โอกาสที่สามารถผลิตอาหารปลอดภัย ทำให้ผู้บริโภคเพิ่มขึ้นทำให้มีความต้องการสินค้า และบริการ และการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น
อุปสรรค
1. ผลกระทบทางภูมิอากาศ ได้แก่ ภัยแล้ง อุทกภัย และอัคคีภัย ส่งผลกระทบต่อประชาชน ภาคการเกษตร และภาคอุตสาหกรรม 2. ต้นทุนเกษตรปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและราคาเกษตรมีความผันผวน

ตารางที่ 7 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ด้านสินค้าและบริการของ จังหวัดกาฬสินธุ์

จุดแข็ง
1. มีสภาพพื้นที่ สภาพภูมิอากาศเหมาะสมต่อการ เพาะปลูกพืช และทำนาปรัง ซึ่งอยู่ในเขตชลประทานมากกว่า 338,000 ไร่ สามารถที่จะทำได้ตลอดปี 2. มีโรงสีข้าวขนาดใหญ่ที่มีกำลังการผลิตมากกว่า 700 ตัน และ เป็นศูนย์รวมข้าวจาก จ.สกลนคร นครพนม สุนทร ศรีสะเกษ มุกดาหาร เพื่อขนส่งสู่ภาคกลาง และ ภาคใต้ 3. เป็นแหล่งผลิตสินค้า OTOP และผลิตภัณฑ์ชุมชนที่มี ชื่อเสียงและมีคุณภาพ เช่น ผ้าไหมแพรวา ไส้กรอกปลา กาฬสินธุ์ หมูหลุม หมูทุบ หมูเค็ม อาหารปลอดภัย(KS) ข้าวเหนียวขาว มะม่วงมหาชนก พุทราณมสด
จุดอ่อน
1. ระบบด้านการบริการยังไม่ครอบคลุม เช่นโรงแรมที่พักมีจำนวนน้อย การขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ยังไม่ครอบคลุมเชื่อมโยงในทุกพื้นที่ 2. ระบบชลประทานยังมีไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุมพื้นที่ทางการเกษตร 3. ผลผลิตภาคการเกษตรอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับปริมาณต่อไร่ 4. การขาดแคลนแรงงานในภาคการเกษตรกรรม
โอกาส
1. โอกาสในการพัฒนาภูมิปัญญาท้องถิ่น ผลิตภัณฑ์ชุมชน และการส่งเสริมการท่องเที่ยววิถีไทย จากภาครัฐ 2. โอกาสในการพัฒนาเส้นทางสาย EWEC ผ่านจังหวัดส่งผลการค้า การลงทุนของผู้ประกอบการ เพื่อการผลิตสินค้า มุ่งสู่ตลาดอาเซียน 3. โอกาสในการเป็นจังหวัดในการผลิตอาหารปลอดภัย หรือเกษตรปลอดภัย

ตารางที่ 7 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ด้านสินค้าและบริการของ จังหวัดกาฬสินธุ์(ต่อ)

อุปสรรค
1. การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะส่งผล กระทบ ต่อภาคการผลิตและการแข่งขันสินค้าเกษตรมี การไหลเข้า ของแรงงานต่างชาติ
2. ปัจจัยการผลิตมีการปรับราคาสูงขึ้นส่งผลให้ต้นทุน การผลิตภาคเกษตรปรับสูงขึ้น

ตารางที่ 8 จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ด้านสินค้าและบริการของ จังหวัดมุกดาหาร

จุดแข็ง
1. เส้นทางคมนาคมทางหลวงหมายเลข 12 มีความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง
2. มีพื้นที่ชายแดนที่เป็นฐานการค้าชายแดน และการพัฒนาการประกอบการร่วมกัน กับประเทศลาว
3. มีอุตสาหกรรมที่เด่นในด้านอุตสาหกรรมแปรรูปทางการเกษตรที่มีขนาดใหญ่
4. มีโรงงานที่รับซื้อผลผลิตทางการเกษตร จำนวนทั้งสิ้น 15 โรงงานและส่วนใหญ่ เกษตรกรภายในจังหวัดมุกดาหารจะทำการปลูก อ้อยมันสำปะหลัง ยางพารา และเลี้ยงวัวเป็นหลัก
5. มีการแปรรูปยางพารา ที่สามารถส่งเป็นสินค้าส่งออกได้ ยังในประเทศและต่างประเทศ
จุดอ่อน
1. เกษตรกรขาดความรู้ในการนำเทคโนโลยีใช้ในการเพิ่มผลผลิต พื้นที่การเกษตรน้อย ขาดการบริหารจัดการที่ดี การวางแผนการผลิตและการส่งเสริมด้านการตลาด
2. ประชากรส่วนใหญ่ประสบปัญหาความยากจน การเข้าถึงบริการด้านสาธารณสุขที่ได้คุณภาพยังไม่ทั่วถึงทุกพื้นที่
3. มีปัญหาการลักลอบเข้าเมือง สินค้าหนีภาษี ของผิดกฎหมายสิ่งเสพติดตามแนวชายแดน และแรงงานผิดกฎหมาย
โอกาส
1. โอกาส ในการเชื่อมโยงสู่ลาว เวียดนามและประเทศ ในแถบตะวันออกไกล เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ หวัน เนื่องจากตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor)
2. โอกาสในการพัฒนาระบบคมนาคมเพราะเป็นช่องทางสำคัญในการขนส่งสินค้าไปยังเวียดนามและจีนตอนใต้
3. โอกาสในการร่วมดำเนินกิจการในลักษณะ อุตสาหกรรมการผลิตร่วมกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน (สปป.ลาว) ที่มีการลงทุนการจากหลากหลายประเทศ
อุปสรรค
1. ชุมชนมีทัศนคติ ด้านลบต่อโรงงานอุตสาหกรรมโดยมองว่าจะส่งผลกระทบต่อชุมชนทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมภายในจังหวัดทำได้ล่าช้าหรือทำได้ยาก
2. โรงงานอุตสาหกรรมมีน้อย เนื่องจากโรงงานที่จะมาตั้งเพื่อผลิตสินค้า และส่งต่อไปยังอุตสาหกรรมอื่นๆ ส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งที่เพิ่มขึ้น

จากการวิเคราะห์ SWOT ด้านสินค้าและบริการในเส้นทางหลวงหมายเลข 12 ที่ตั้งอยู่บริเวณเส้นทางระเบียง

เศรษฐกิจฯ ทั้ง 7 จังหวัด พบว่า ในแต่ละจังหวัดมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ที่ช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า เช่นการคมนาคมขนส่งทางถนน จะเป็นถนน 4 เลน ยกเว้นเส้นทางหล่มสัก-น้ำหนาว จังหวัดเพชรบูรณ์ที่ยังเป็นถนน 2 เลน เนื่องจากอยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ การขนส่งทางอากาศ มีเพียงจังหวัดกาฬสินธุ์และมุกดาหารที่ยังไม่มีสนามบิน (อยู่ในระหว่างการสำรวจพื้นที่ในการจัดสร้างสนามบิน) เป็นต้น ในส่วนของสินค้าทางการเกษตรหรือผลผลิตทางการเกษตร ในบางแห่งยังมีการใช้สารเคมีส่งผลให้ไม่สามารถส่งออกต่างประเทศได้ และส่วนใหญ่จะประสบปัญหาเดียวกันคือภัยแล้งทั้งที่บางจังหวัดมีแม่น้ำสายใหญ่ที่สำคัญ แต่ก็ยังประสบปัญหาภัยแล้งอยู่ บางพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ไม่เอื้ออำนวยต่อการผลิตสินค้าและด้านการบริการ แต่กลับโดดเด่นในด้านศิลปวัฒนธรรมและการท่องเที่ยว เช่น จังหวัดสุโขทัย จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดกาฬสินธุ์ จึงควรนำจุดเด่นดังกล่าวมาพัฒนาเมืองเพื่อการเติบโตด้านเศรษฐกิจในจังหวัด โดยในภาพรวมดังกล่าวการส่งเสริมพัฒนาจุดเด่นต่าง ๆ ของแต่ละจังหวัด การพัฒนาด้านสินค้าและบริการในพื้นที่ให้ดียิ่งขึ้น ก็จะส่งผลให้เศรษฐกิจมีอัตราการเติบโตที่ดีขึ้นในอนาคต

6. สรุปผลการศึกษา

การพัฒนาสินค้าและบริการของเมืองชายแดนแม่สอด จังหวัดตาก เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบัน ปัญหาและอุปสรรคของโลจิสติกส์ด้านสินค้าและบริการในเส้นทางหลวงหมายเลข 12 และ เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะของการพัฒนา โลจิสติกส์ด้านสินค้าและบริการในเส้นทางหลวงหมายเลข 12 มีข้อสรุปตามแนวความคิดของคณะผู้วิจัยดังนี้

6.1 สภาพปัจจุบัน ปัญหาและอุปสรรคของโลจิสติกส์ด้านสินค้าและบริการในเส้นทางหลวงหมายเลข 12

1. การขนส่งสินค้าทั้งส่งออกและสินค้านำเข้ามีขั้นตอนในการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานของภาคส่วนต่างๆ มากเกินไป ส่งผลให้เกิดความล่าช้า

2. อัตราภาษี การกำหนดค่าธรรมเนียม ต่างๆ ยังขาดความชัดเจน

3. การคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศยังไม่มี ความแตกต่างกัน รถไม่สามารถวิ่งเข้าออกระหว่างประเทศได้ และ ยังไม่มีกฎระเบียบการข้ามระหว่างประเทศที่เป็นข้อตกลง ระหว่างกัน

4. นโยบายการส่งเสริมการนำเข้า-ส่งออกสินค้า รวมทั้ง การท่องเที่ยวยังไม่ชัดเจน

5. การเติบโตของเมืองในประเทศเพื่อนบ้านมีผลกระทบ ต่อการค้าชายแดน

6. สินค้าในท้องถิ่นหรือสินค้าประจำถิ่นขาดการพัฒนา และขาดการสนับสนุน

7. การพัฒนาด้านการบริการ และการท่องเที่ยว ยังขาด ความพร้อมในหลายๆด้าน

8. การให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และระบบโลจิสติกส์บนเส้นทาง EWEC ยังไม่ชัดเจน

9. ที่ดินในเขตเศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่ใกล้เคียงปรับราคา ที่ดินสูงเกินไปส่งผลให้นักลงทุนไม่คุ้มที่จะลงทุนในพื้นที่

10. ปัญหาอุทกภัย และภัยแล้งส่งผลกระทบด้านการตัดสินใจ ลงทุนในพื้นที่

11. การลงทุนในประเทศมีเงื่อนไขมาก ต้องยื่นเรื่องขอ ดำเนินการหลายหน่วยงาน

12. การกำหนดพื้นที่ให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษยังไม่ พิเศษจริง

13. สิทธิประโยชน์ในการส่งเสริมการลงทุนยังไม่ดึงดูดนัก ลงทุนเท่าที่ควร

14. ขาดความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ใน ด้านการคมนาคมขนส่ง และการบริการ เพื่อรองรับการ ขยายตัวและการเติบโตของเศรษฐกิจ ในอนาคต

6.2 ข้อเสนอแนะของการพัฒนาโลจิสติกส์ด้านสินค้าและ บริการในเส้นทางหลวงหมายเลข 12

1. ควรรวมขั้นตอนการจัดส่งสินค้าหรือบริการแบบจุด เดียวเบ็ดเสร็จ (One-Stop Service) เพื่ออำนวยความสะดวก ในการจัดการด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ให้ลดระยะเวลา หรือขั้นตอนในการติดต่อประสานงานกับหน่วยงานภาคส่วน ต่างๆ

2. ควรมีความชัดเจนในเรื่องอัตราภาษีควรให้สอดคล้อง กันให้มีการรวมกันเป็นจุดเดียวเพื่อการอำนวยความสะดวก

และการกำหนดค่าธรรมเนียม ให้ทุกด่านประกาศราคา ที่ ชัดเจน และควรมีมาตรฐานในการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม ที่ ตรงกันโดยใช้เครื่องมือที่สามารถตรวจสอบกันได้ทั้ง 2 ฝ่าย

3. ควรมีการยกระดับการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ ให้มีความเท่าเทียมกัน และให้ทั้งสองประเทศสามารถวิ่งถึงกัน ได้เป็นปกติ และร่วมกันออกกฎระเบียบการข้ามระหว่าง ประเทศที่เหมือนกัน

4. ควรปรับปรุงนโยบายเพื่อส่งเสริมการนำเข้า-ส่งออก สินค้า รวมทั้งการท่องเที่ยวให้มีความรวดเร็ว ให้ทุกด่านตาม เส้นทาง EWEC ทำจุดบริการให้เป็นมาตรฐาน

5. ควรมีการจัดตั้งนิคมเศรษฐกิจชายแดนและการบริการ เพื่อรองรับการลงทุนจากต่างประเทศ เช่นการพัฒนาการ บริการต่าง ๆ ที่อำเภอแม่สอดเพื่อรองรับเขตนิคม อุตสาหกรรมเมืองโกกโก่ เนื่องจากประเทศไทยมีความมั่นคง และมีความปลอดภัย

6. ควรให้จังหวัดต่างๆ ที่ตั้งอยู่บนเส้นทาง EWEC ให้ ให้ความสำคัญในการพัฒนาสินค้าในท้องถิ่นหรือสินค้าประจำถิ่น เพื่อถือโอกาสในการจำหน่ายสินค้า พัฒนาด้านการบริการ การลงทุน และการท่องเที่ยว เช่น ป้ายบอกทาง สถานบริการ น้ำมันเชื้อเพลิง จุดพักรถ ร้านอาหาร โรงแรม รวมถึงการจัด ระเบียบเมืองให้สอดคล้องตามความแตกต่างทางเศรษฐกิจ และศักยภาพของแต่ละจังหวัด

7. ควรมีการร่วมมือกับบริษัทนักลงทุนต่างๆ เพื่อให้เกิด การช่วยเหลือในการประชาสัมพันธ์เส้นทางเช่น การจัด นิทรรศการงานแสดงสินค้านร่วมกัน

8. รัฐบาลควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ พิเศษและระบบโลจิสติกส์บนเส้นทาง EWECเนื่องจากสถิติ มูลค่าการค้าชายแดนทั้งประเทศมีมูลค่านับ ล้าน ๆบาท ต่อปี

9. ควรมีนโยบายที่ชัดเจนในการดึงดูดการลงทุนจาก ต่างประเทศและส่งเสริมความร่วมมือทางธุรกิจเพื่อให้เกิด ความเชื่อมั่นกับนักลงทุน

6.3 อภิปรายผล

ผลการวิจัยสินค้าที่ผ่านด่านศุลกากรแม่สอด ในปี 2564 เทียบกับปี 2563 เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกัน 23.26 % คิดเป็น มูลค่า 17,953.556 ล้านบาท และมูลค่ารวมสินค้านำเข้า ส่งออกผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร ในปี 2564 เทียบกับปี

2563 เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกัน 40.58% คิดเป็นมูลค่า 103,457.475 ล้านบาท แสดงให้เห็นว่าแนวโน้มมูลค่ารวมสินค้านำเข้า-ส่งออกของด่านศุลกากรทั้งสอง มีทิศทางขยายตัวขึ้นถึงแม้จะมีสถานการณ์โรคระบาดโควิด-19 และเหตุการณ์ความไม่สงบในเมียนมาก็ตาม จากข้อมูลในการทำ SWOT ประเด็นของแต่ละจังหวัดมีหลายประเด็นที่ตรงกับงานวิจัยของยุทธศาสตร์ หน่อแก้ว (2560) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร: การพัฒนาศักยภาพภายในพื้นที่สู่ความเชื่อมโยงในบริบทของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผลการวิจัยว่า รัฐบาลควรเร่งรัดการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางการคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางรางรถไฟอย่างครอบคลุม พร้อมกับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้ครอบคลุมและการกำหนดนโยบายของรัฐบาลและการออกกฎหมายต้องเอื้อต่อการลงทุนภายในพื้นที่ และมีความสอดคล้องกับ พัชรมณต์ อ่อนเขต (2558) ได้ทำการศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก พบว่าการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด จังหวัดตาก โดยมองว่าในอนาคตเศรษฐกิจการค้าโลกได้ เปลี่ยนไปแล้วทุกภูมิภาคของโลกจะเชื่อมโยงกันทางเศรษฐกิจแบบไร้พรมแดนแต่จะพึ่งพาซึ่งกัน และกันทางด้านทรัพยากร การเคลื่อนย้ายแรงงาน และแหล่งวัตถุดิบการผลิตอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อม และการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลกประเทศไทยควรต้องเร่งเตรียมตัวให้พร้อมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่ จะเกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอดนี้จะรูปแบบการพัฒนาเศรษฐกิจใหม่การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด (แม่สอด Model) เป็นการบริหารธุรกิจในรูปแบบใหม่ (New Economic City) ซึ่งไม่ใช่นิคมอุตสาหกรรมแบบเดิมแต่จะเป็นการบริหารธุรกิจโดยภาคเอกชนนำการลงทุน โดยใช้หลักการ Sharing ภายใต้การกำกับดูแลโดย ภาครัฐซึ่งจะต้องสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นการส่งเสริมการลงทุนโดยให้สิทธิพิเศษ และประโยชน์ด้านต่างๆ แก่การลงทุนแม่สอด Model จึงเป็นโครงการต้นแบบความสำเร็จของ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ และจะขยายผลไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดชายแดนอื่นๆ ทั่วประเทศ โดยจัดให้มีการบริหารที่ดินด้วยต้นทุนต่ำให้เอกชนเข้าจัดตั้งเป็นเขต

อุตสาหกรรมในราคาถูก เพื่อลดต้นทุนสินค้า และสนับสนุนการส่งออก และที่สำคัญควรมีการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ให้ดีไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของความพร้อมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและใช้คุณค่า ระบบการขนส่ง ระบบโลจิสติกส์ ทั้งหมดกฎหมายกฎระเบียบข้อบังคับต่างๆ การพัฒนาสังคมเศรษฐกิจก็จะทำให้การพัฒนาทางเศรษฐกิจไปได้มากกว่าเดิม และคล่องตัวมากขึ้น

กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้วิจัยขอขอบคุณสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมวิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (สกสว.) สำหรับการสนับสนุนงบประมาณการทำวิจัย กลุ่ม Basic Research Fund ประจำปีงบประมาณ 2564 ภายใต้โครงการ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มศักยภาพการค้าเมืองชายแดนเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด จังหวัดตาก

เอกสารอ้างอิง

- [1] มณีรัตน์ การรักษ์. การพัฒนาตลาดการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา กรณีศึกษาตลาดการค้าชายแดนช่องจอม จังหวัดสุรินทร์. *วารสารมหาวิทยาลัยนครพนม*. 2558; 5(1): 35-43.
- [2] จังหวัดตาก. เข้าถึงได้จาก: <http://web.tak.go.th/page/information/2> [เข้าถึงเมื่อ 9 พฤษภาคม 2564]
- [3] นันทพร เมธาคุณวุฒิ. การศึกษาวิจัยความต้องการแรงงานใน 5 เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ใน 5 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2560 - 2564) เพื่อรองรับประชาคมอาเซียน. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย; 2559.
- [4] ศูนย์ข้อมูลข่าวสารอาเซียน กรมประชาสัมพันธ์. ประตูกค้าชายแดนไทย-เมียนมา สู่การพัฒนาที่เชื่อมโยงในอนาคต พ.ศ. 2560. กรุงเทพฯ : สำนักข่าวกรมประชาสัมพันธ์; 2560.
- [5] เขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด จังหวัดตาก. เข้าถึงได้จาก: <https://ipc2.dip.go.th/th/category/2016-11-09-08-51-32/2018-02-14-04-01-35> [เข้าถึงเมื่อ 9 พฤษภาคม 2564]
- [6] นิยามที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน. เข้าถึงได้จาก: https://www.nesdc.go.th/ewt_w3c/ewt_dl_link.php?nid=6211 [เข้าถึงเมื่อ 9 พฤษภาคม 2564]

- [7] พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 7) พุทธศักราช 2480 เข้าถึงได้จาก: http://www.customs.go.th/data_files/c4126ed412e94ebb17a3144aa77a4d42.pdf [เข้าถึงเมื่อ 11 พฤษภาคม 2564]
- [8] คณะทำงานศึกษาและเตรียมความพร้อมในการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBM), 2557. รายงานผลการศึกษาการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน. เข้าถึงได้จาก: http://planinter.customs.go.th/data_files/160324143922414789017.pdf [เข้าถึงเมื่อ 11 พฤษภาคม 2564]
- [9] พิชิต พรหมประศรี. จุดผ่านแดน : ความหมายและประเภทของจุดผ่านแดน.รายงานประจำปี ด้านตรวจสัตว์น้ำจังหวัดอุบลราชธานี ปีงบประมาณ 2559. หน้า 20-23.
- [10] เอกชัย บุญยาธิฐาน. *คู่มือการวิเคราะห์ SWOT อย่างมืออาชีพ*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ปัญญาชน; 2553.
- [11] ยุทธศาสตร์ นน่อแก้ว. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร: การพัฒนาศักยภาพภายในพื้นที่สู่ความเชื่อมโยงในบริบทของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน *การประชุมวิชาการระดับชาติ ด้านการบริหารกิจการสาธารณะ ครั้งที่ 4 “การบริหารกิจการสาธารณะภายใต้ประเทศไทย 4.0”*, 4 สิงหาคม 2560. วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น; 2560. หน้า 1122-1136.
- [12] พัชรณธ์ อ่อนเขต. แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก. *การประชุมวิชาการระดับชาติครั้งที่ 2. สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร วันที่ ณ หอประชุมที่ปงกรรศรีมิโชติ ชั้น 3 มหาวิทยาลัยราชภัฏกำแพงเพชร*; 2558 หน้าที่ 891-899
- [13] สถิติการนำเข้า-ส่งออก-ผ่านแดน.ด่านศุลกากรแม่สอด. เข้าถึงได้จาก: http://maesot.customs.go.th/list_strc_download.php?ini_content=statistic_and_report_180205_01&lang=th&left_menu=menu_statistics_report [เข้าถึงเมื่อ 30 เมษายน 2564]
- [14] สถิติการนำเข้า-ส่งออก-ผ่านแดน.ด่านศุลกากรมุกดาหาร. เข้าถึงได้จากhttp://mukdahan.customs.go.th/list_strc_download.php?ini_content=statistic_and_report_180205_01&lang=th&left_ menu=menu_statistics_report/ [เข้าถึงเมื่อ 30 เมษายน 2564]
- [15] สำนักงานจังหวัดตาก กลุ่มงานยุทธศาสตร์และข้อมูลเพื่อการพัฒนาจังหวัด.แผนพัฒนาจังหวัดตาก ปี2561-2564 ฉบับทบทวน.