



รายงานการวิจัย

แนวทางการพัฒนาชายแดนสะเดา
Development Approach of Sadoa Border

สุระพรรณ จตุสุวรรณ์

งานวิจัยฉบับนี้ได้รับเงินอุดหนุนการวิจัยจาก กองทุนวิจัย มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา

พ.ศ. 2558

ชื่องานวิจัย แนวทางการพัฒนาด้านชายแดนสะเดา
ผู้วิจัย สุระพรรณ จุลสุวรรณ
ปี พ.ศ. 2557

บทคัดย่อ

ด้านชายแดนสะเดาเป็นด้านชายแดนที่สำคัญที่มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดของประเทศ การศึกษาถึงสภาพปัญหา อุปสรรค และโอกาสในการเข้าสู่ระบบ National Single Window (NSW) จึงเป็นประเด็นที่สำคัญและจำเป็นเป็นอย่างยิ่ง วัตถุประสงค์การวิจัยนี้คือ (1) เพื่อศึกษาความสำคัญ และบทบาทของด้านชายแดนสะเดา (2) เพื่อวิเคราะห์ SWOT ด้านชายแดนสะเดาในเข้าสู่ระบบ NSW และ (3) เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาระบบ NSW ของด้านชายแดนสะเดา โดยทำการศึกษา เนื้อหาเกี่ยวกับการบริหารจัดการเพื่อเข้าสู่ระบบ NSW ของด้านชายแดนสะเดา ด้วยระเบียบวิธีเชิงคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลหลักในการศึกษาครั้งนี้ คือ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับระบบ NSW ของด้านชายแดนสะเดา ผู้วิจัยได้ทำการทบทวนแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่าง ประเทศ ยุทธศาสตร์การค้าระหว่างประเทศ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มาตรการด้านศุลกากร กระบวนการศุลกากร ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับด้านชายแดนสะเดา ชีตความสามารถในการแข่งขัน ระบบ NSW และเนื่องจากเป้าหมายของการวิจัยมุ่งพัฒนา ผู้วิจัยจึงได้ทบทวนแนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ SWOT และการวิจัยเชิงพัฒนา ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องการให้บริการและพิธีการศุลกากร

ผลการศึกษาจำแนกตามวัตถุประสงค์ เป็นดังนี้ (1) ความสำคัญและบทบาทของด้านชายแดนสะเดา พบว่า ด้านชายแดนสะเดามีความสำคัญและบทบาทต่อเศรษฐกิจชายแดนเป็นอย่างยิ่ง เพราะเป็นด้านที่มีมูลค่าการค้าข้ามแดนมากที่สุดของประเทศไทย โดยมีมูลค่าการส่งออกเกือบร้อยละ 60 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด และมีมูลค่านำเข้าสูงถึง 192.7 พันล้านบาทหรือคิดเป็นร้อยละ 83.8 ของมูลค่าการส่งออกรวมของด้านชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย และมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง (2) ผลการวิเคราะห์ SWOT ของด้านชายแดนสะเดาในการเข้าสู่ระบบ NSW พบว่า ด้านชายแดนสะเดาค่อนข้างมีศักยภาพในการเข้าสู่ระบบ NSW เนื่องจากมีจุดแข็งในเรื่องของบุคลากร งบประมาณ และด้านกายภาพ มีโอกาสในเรื่องของกรอบความร่วมมือต่าง ๆ งบประมาณสนับสนุนด้านการพัฒนาระบบ แต่ยังมีอุปสรรคในเรื่องของกระบวนการในการใช้ระบบ ข้อกฎหมายที่ยังไม่เอื้อต่อการใช้ระบบ และจุดอ่อนในการกำหนดผู้รับผิดชอบหลักไม่มีอำนาจเต็มในการบริหารจัดการ และ (3) แนวทางในการพัฒนาด้านชายแดนสะเดาสำหรับรองรับระบบ NSW เพื่อการเป็นประตูสู่อาเซียน ในครั้งนี้เสนอยุทธศาสตร์การพัฒนา 4 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบ NSW เชิงบูรณาการและสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์ให้เพียงพอและได้มาตรฐาน ยุทธศาสตร์ที่ 3 การปรับปรุง

พัฒนาข้อกำหนด ระเบียบ ขั้นตอน ให้เอื้อต่อการดำเนินการและมีความทันสมัยทันต่อการเปลี่ยนแปลง และยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาระบบบริหารจัดการให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง

ผลจากการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ (1) ผู้บริหาร ด้านชายแดนสะเดาและด้านชายแดนอื่น ๆ ควรนำยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และมาตรการต่าง ๆ เป็น ข้อมูลในการกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาเพิ่มศักยภาพในอนาคต (2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ ระบบ NSW ควรนำผลการวิจัยไปใช้เป็นแนวทางการพัฒนาตนเองเพื่อรองรับและสนับสนุนการ พัฒนาระบบ NSW และ (3) สถาบันการศึกษาควรนำข้อมูลและผลการศึกษาไปใช้ประกอบการเรียน การสอน



Title Development Approach of Sadoa Border
Researchers Surapan Junsuwan
Year 2014

Abstract

Sadoa Border is a major border of Thailand. The study of the problems, obstacles and opportunities to National Single Window (NSW) system is an important issue and needs as well. The objectives of this study were (1) to study the importance and role of Sadoa border, (2) to SWOT analysis of the Sadoa border to NSW system, and (3) to provide guidelines for the development of the NSW of Sadoa border. The study about the management to the NSW of Sadoa border used qualitative method, In-depth interviews of key informants who are involved with the NSW Sadoa border. The researcher conducted a review of the theoretical concepts related to international trade, strategic trade of AEC, customs, procedures, information and capabilities, and NSW.

The study by purpose as follows, (1) The importance and role of Sadoa border found that Sadoa boeder is vital to the economy and the role of the border as well. The trade value between a crossing most of the country, the value of exports almost 60 percent of the value of total exports. The import value reached 192.7 billion baht, or 83.8 percent of the value of total exports of the border between Thailand and Malaysia, and the trend continues to grow, (2) the potential and availability of Sadao border to NSW. The SWOT analysis revealed that it has the potential to NSW because there are strengths in terms of personnel, budget and physical. There are opportunities in the framework of budget support for the development. But there are still problems in the process of implementing the system. Laws are not conducive to the system. As well as defining the responsibility of management and have full authority, and (3) the development of cross-border support for NSW. This proposed strategic development of four strategic issues including the one developed NSW integrated networking and international cooperation. The second strategic infrastructure development and to provide

adequate and standardized. The three strategic issues to improve legal procedures to facilitate the implementation and up-to-date with the changes. And four strategic issues to develop management systems to keep pace with the changes.

The results of this study, the researchers have a suggestion for the agencies involved (1) executives Sadao border and other strategic goals and measures should be taken is to set the framework for future development potential, (2) entities associated with research NSW should use to guide their own development to support and encourage the development NSW, and (3) The university should bring information to supplementary teaching.



กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงด้วยดี ผู้วิจัยขอขอบคุณมหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา โดยสถาบันวิจัย และพัฒนาในการสนับสนุนทุนวิจัย และคณะวิทยาการจัดการมหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลาที่เป็น สถานที่ทำงานของผู้วิจัย หน่วยงานเหล่านี้มีบทบาทและสำคัญยิ่งต่อความสำเร็จของงานวิจัยนี้

ขอบคุณคุณพรณทิภา รัตนะ ที่ปรึกษางานวิจัย ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่และผู้ที่เกี่ยวข้องของด้าน ชายแดนสะเดาทุกท่านที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ทั้งเวลาและข้อมูลสำหรับการวิจัย

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่างานวิจัยนี้คงมีประโยชน์ต่อหน่วยงานต่าง ๆ ในการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทยในอนาคต



สุระพรรณ จุลสุวรรณ

กรกฎาคม 2558

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	~ข~
Abstract	~ง~
กิตติกรรมประกาศ	~ฉ~
สารบัญ	~ช~
สารบัญตาราง	~ณ~
สารบัญภาพ	~ญ~
บทที่ 1 บทนำ	1
ความสำคัญและที่มาของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การวิจัย	3
คำถามการวิจัย	3
ขอบเขตของการวิจัย	4
นิยามศัพท์	4
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
บทที่ 2 การตรวจสอบเอกสาร	6
องค์ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับด่านชายแดนสะเดาและการค้าข้ามแดน	6
ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง	17
แนวคิดเกี่ยวกับจัดทำยุทธศาสตร์	22
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	30
กรอบแนวคิดการวิจัย	33
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	34
รูปแบบของการวิจัย	34
ผู้ให้ข้อมูลหลัก	34
การเก็บรวบรวมข้อมูล	34
การวิเคราะห์ข้อมูล	35

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิจัย	42
ความสำคัญและบทบาทของด้านชายแดนสะเดา	42
การวิเคราะห์ SWOT ด้านชายแดนสะเดาในการเข้าสู่ระบบ NSW	47
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ NSW ของด้านชายแดนสะเดา	66
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	69
สรุป	69
ข้อเสนอแนะ	72
บรรณานุกรม	74
บุคลากร	78



สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
3.1 ตัวอย่างตารางสรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายนอก EFAS	37
3.2 ตัวอย่างตารางสรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายใน IFAS	37
3.3 ตัวอย่างตารางสรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์โดยภาพรวม SFAS	38
3.4 สรุปวิธีการดำเนินการวิจัย จำแนกตามวัตถุประสงค์การวิจัย	40
4.1 มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับมาเลเซีย	43
4.2 มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย-มาเลเซีย จำแนกตามสินค้า	44
4.3 มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย-มาเลเซีย จำแนกตามสินค้า	44
4.4 มูลค่าการส่งออกจำแนกตามด่านศุลกากร	45
4.5 มูลค่าการนำเข้าจำแนกตามด่านศุลกากร	46
4.6 ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายใน (IFAS)	57
4.7 ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายนอก (EFAS)	59
4.8 สรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายใน (IFAS)	60
4.9 สรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายนอก (EFAS)	62
4.10 สรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์โดยภาพรวม SFAS	63
4.11 แนวทางในการจัดทำยุทธศาสตร์	66

สารบัญภาพ

ภาพ	หน้า
2.1 ตัวแบบการจัดการเชิงกลยุทธ์	23
2.2 กระบวนการวิเคราะห์ SWOT	29
2.3 กรอบแนวคิดการวิจัย	33
3.1 ขั้นตอนการสร้างแบบสัมภาษณ์	35



บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญและที่มาของปัญหา

ภายใต้แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC) ครอบคลุม 3 มิติ คือ การเชื่อมโยงทางกายภาพทั้งทางบก ทางทะเล ทางอากาศ และเทคโนโลยีสารสนเทศ การเชื่อมโยงองค์กร โดยการกำหนดกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า บริการ และการลงทุน รวมถึงพิธีการข้ามพรมแดนต่างๆ และการเชื่อมโยงประชาชน เพื่อให้มีการท่องเที่ยว การศึกษา และการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมระหว่างกัน เป็นโอกาสพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนให้มีบทบาทเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2556)

ภาคใต้ของประเทศไทยมีแนวเขตแดนตอนใต้ติดอยู่กับประเทศมาเลเซีย จึงมีบทบาทสำคัญในการเป็นจุดเชื่อมโยงกับต่างประเทศทางตอนใต้ และภายใต้กระแสการรวมกลุ่มประเทศทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคีตามกรอบความร่วมมือ JDS (Joint Development Strategy for Border Areas) IMT-GT (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle) และ ASEAN (Association of Southeast Asian Nation) ที่มีแผนงานสำคัญในการพัฒนาด้านชายแดนให้เป็นจุดเชื่อมโยงการค้าคมนาคมขนส่ง การค้าและการท่องเที่ยวระหว่างกัน ซึ่งพื้นที่ชายแดนไทย-มาเลเซียเป็นพื้นที่ในแนวการเชื่อมโยง North-South Corridor เชื่อมโยงจากจีนตอนใต้ผ่านประเทศไทยสู่ประเทศปลายแหลมมลายู ได้แก่ มาเลเซีย และสิงคโปร์ นอกจากนี้ยังเป็นพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจเข้มข้นภายใต้แผนงาน IMT-GT ตามแนวพื้นที่การพัฒนาสงขลา-ปันัง-เมดาน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2556)

ด้านชายแดนไทย-มาเลเซีย ซึ่งประกอบด้วย (1) ด้านตำมะลัง (2) ด้านวังประจัน (3) ด้านปาดังเบซาร์ (4) ด้านสะเดา (5) ด้านบ้านประกอบ (6) ด้านเบตง (7) ด้านบูเก๊ะตา (8) ด้านสุโหงโกลก และ (9) ด้านตากใบ มีบทบาทสำคัญในการเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย โดยเป็นจุดส่งออกสินค้าสำคัญของประเทศและการค้าชายแดนของภาคใต้ โดยปี ๒556 การค้าผ่านด่านชายแดนภาคใต้มีมูลค่า 501,222 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 62 ของมูลค่าการค้าชายแดนทั่วประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่มีการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านชายแดนสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ในจังหวัดสงขลา โดยขนส่งสินค้าจากไทยผ่านประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์และต่อเนื่องไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งเป็นตลาดสินค้าส่งออกสำคัญของภาคใต้ ได้แก่ ยางพารา ไม้ยางพารา และผลไม้

(กรมศุลกากร, 2556) นอกจากนั้นด่านชายแดนไทย-มาเลเซียยังมีบทบาทที่สำคัญของระบบโลจิสติกส์ของภาคใต้และของประเทศ โดยเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนและทางรถไฟเชื่อมโยงกับท่าเรือระหว่างประเทศในประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ เพื่อเชื่อมโยงสู่นานาชาติ

ด่านชายแดนไทย-มาเลเซียยังมีความสำคัญในการเป็นจุดผ่านแดนหลักของนักท่องเที่ยวในภาคใต้ โดยเฉพาะด่านชายแดนสะเตาะและด่านปาดังเบซาร์ ซึ่งเป็นด่านชายแดนที่มีปริมาณการเดินทางเข้า-ออกของนักท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากถึงปีละประมาณ 180,000 คน ที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเมืองสะเตาะ เมืองหาดใหญ่ และจังหวัดอื่นๆ ของภาคใต้ที่เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวสำคัญ ได้แก่ ชายทะเลฝั่งอันดามัน และเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นต้น

จากข้อมูลการค้าข้างต้น ด้านสะเตาะและด่านปาดังเบซาร์จังหวัดสงขลา จึงเป็นด่านที่มีบทบาทสำคัญที่สุดในการเป็นประตูขนส่งสินค้าเชื่อมโยงท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซีย และประเทศสิงคโปร์ เมื่อพิจารณาจากสัดส่วนของมูลค่าการค้ารวมและยังมีแนวโน้มที่จะมีมูลค่าการค้าเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยสินค้าส่งออกที่สำคัญ คือ สินค้ายางพาราและไม้ยางพารา ซึ่งส่วนใหญ่ส่งออกในรูปแบบของวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์แปรรูปขั้นต้น ขณะที่สินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ ไม้แปรรูป เครื่องจักรเก่า เครื่องยนต์เก่า เครื่องใช้และอุปกรณ์ไฟฟ้า ทั้งนี้ สินค้าส่งออกและสินค้านำเข้าดังกล่าวเกือบทั้งหมดเป็นสินค้าที่ผลิตและนำเข้ามาใช้ในพื้นที่ภาคใต้ อีกทั้งด้านทั้ง 2 ยังเป็นด่านสำคัญของการเดินทางของนักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซียและประเทศสิงคโปร์อีกด้วย (สำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ, 2556)

นอกจากนี้การเติบโตของด่านชายแดนยังมีความเชื่อมโยงกับระดับการพัฒนาและแนวโน้มการเติบโตของพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชนเมืองของพื้นที่ตอนใน โดยเฉพาะในพื้นที่จังหวัดสงขลา ที่เป็นศูนย์กลางความเจริญของพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ มีชุมชนศูนย์กลางความเจริญ ได้แก่ เมืองสงขลา เมืองหาดใหญ่และเมืองชายแดนสะเตาะ ซึ่งเป็นกลุ่มเมืองที่มีศักยภาพการเติบโตของชุมชนค่อนข้างสูง โดยเฉพาะสงขลา-หาดใหญ่ มีความพร้อมที่จะพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการพัฒนาของพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ซึ่งปัจจุบันมีบทบาทเป็นศูนย์กลางธุรกิจการค้า การเงินการธนาคาร การท่องเที่ยวและบริการ ฐานการผลิตอุตสาหกรรมและการคมนาคมขนส่งทางถนน รถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ จึงเป็นปัจจัยในการสนับสนุนให้ด่านชายแดนจังหวัดสงขลาที่มีบทบาทสำคัญที่สุดของประเทศ และมีแนวโน้มที่จะมีบทบาทยิ่งขึ้นอีกมากจากการได้รับการกำหนดเป็นพื้นที่เพื่อพัฒนาเป็นเศรษฐกิจพิเศษชายแดนสะเตาะ-บูกิตกาเยฮิตัม ตามแนวเขตพัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridor) สงขลา-สะเตาะ-ปีนัง ภายใต้กรอบแผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle : IMT-GT) ที่จะดึงดูดให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจสู่พื้นที่จังหวัดสงขลาอย่างมาก

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันการให้บริการบริเวณด่านชายแดนไทย-มาเลเซีย ยังมีปัญหาอุปสรรคหลายประการที่ต้องได้รับการปรับปรุงหรือพัฒนาให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทั้งในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณช่องทางเข้า-ออกบริเวณด่าน การตรวจปล่อยสินค้า การเดินทางผ่านเข้า-ออก ของคนและยานพาหนะ ตลอดจนการเฝ้าระวังป้องกันปัญหาที่เกี่ยวกับความมั่นคงทั้งปัญหายาเสพติด สินค้าผิดกฎหมาย ปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ เป็นต้น ซึ่งจะต้องดำเนินการวางแผนการพัฒนาให้มีความสอดคล้องกันและยกระดับการพัฒนาไปสู่มาตรฐานสากลเพื่อให้เป็นที่ยอมรับร่วมกัน สามารถเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ที่สอดคล้องกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่เพื่อรองรับการเจริญเติบโตในระยะต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและเพื่อเตรียมความพร้อมการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและภายใต้กรอบ ASEAN (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2556)

ด้วยเหตุผลและสถานการณ์ข้างต้น จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาและกำหนดแนวทางการพัฒนาด่านชายแดนไทย-มาเลเซีย โดยจะนำร่องในพื้นที่ด่านชายแดนสะเดาซึ่งเป็นด่านชายแดนที่สำคัญที่มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดของประเทศ และมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าออกเป็นจำนวนมาก โดยจะศึกษาสภาพปัญหา อุปสรรค และโอกาสในการเข้าสู่ระบบ National Single Window (NSW) และกำหนดแนวทางการพัฒนาด่านชายแดนสะเดาให้มีศักยภาพในการเข้าสู่ระบบ NSW เพื่อรองรับการเปิดประเทศที่เชื่อมโยงกับอาเซียนและเป็นประตู (Gate Way) ในการเปิดรับนานาประเทศในอนาคต

วัตถุประสงค์การวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาความสำคัญและบทบาทของด่านชายแดนสะเดา
- 2) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ SWOT ด่านชายแดนสะเดาในการเข้าสู่ระบบ NSW
- 3) เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาระบบ NSW ของด่านชายแดนสะเดาสำหรับรองรับการ

เป็นประตูสู่ออาเซียน

คำถามการวิจัย

เพื่อเป็นแนวทางสำหรับการค้นหาคำตอบในการบรรลุวัตถุประสงค์ ผู้วิจัยได้กำหนดคำถามหลักในการวิจัย ดังนี้

- 1) ด่านชายแดนสะเดามีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างไร (วัตถุประสงค์ข้อที่ 1)
- 2) ด่านชายแดนสะเดามีบทบาททางเศรษฐกิจอย่างไร (วัตถุประสงค์ข้อที่ 1)

- 3) ระบบ NSW ของด่านเป็นอย่างไร (วัตถุประสงค์ข้อที่ 2)
- 4) ด่านชายแดนสะเดามีจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในการเข้าสู่ระบบ NSW อย่างไร (วัตถุประสงค์ข้อที่ 2)
- 5) กลยุทธ์ในการพัฒนาระบบ NSW ของด่านชายแดนสะเดาเป็นอย่างไร (วัตถุประสงค์ข้อที่ 3)

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตการวิจัยครั้งนี้กำหนดไว้ 4 ด้าน ดังนี้

- 1) **ขอบเขตด้านเนื้อหา** การวิจัยนี้มุ่งศึกษาเนื้อหาเกี่ยวกับการบริหารจัดการเพื่อเข้าสู่ระบบ NSW ของด่านชายแดนสะเดา จังหวัดสงขลา
- 2) **ขอบเขตด้านประชากร** ประชากรหรือผู้ให้ข้อมูลหลักในการศึกษาค้างนี้ คือ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ และดำเนินการเกี่ยวกับระบบ NSW ของด่านชายแดนสะเดา จังหวัดสงขลา
- 3) **ด้านพื้นที่** การวิจัยนี้ทำการศึกษาเฉพาะด่านชายแดนสะเดา จังหวัดสงขลาเท่านั้น โดยเหตุผลการศึกษาได้กล่าวไปแล้วข้างต้น
- 4) **ขอบเขตด้านเวลา** ทำการศึกษาในช่วงเวลา กันยายน 2557 – สิงหาคม 2558

นิยามศัพท์

ด่านชายแดนประเทศมาเลเซีย หมายถึง ด่านฝั่งประเทศมาเลเซียที่เปิดควบคู่กับด่านประเทศไทย ได้แก่ ด่านปาดังเบซาร์ ด่านบูกิตกายูฮิตัม และด่านคูเรียนบุหรง

ด่านชายแดนสะเดา หมายถึง ด่านที่มีศักยภาพและบทบาททางเศรษฐกิจสูงสุด ซึ่งได้แก่ด่านสะเดา

มาตรฐานสากล หมายถึง มาตรฐานสากลที่กำหนดขึ้นอย่างเป็นทางการเพื่อการบริหารจัดการของด่านโดยกรมศุลกากร ซึ่งได้แก่ ระบบ National Single Window (NSW)

ความสำคัญของด่าน หมายถึง มูลค่าการค้าชายที่ได้ดำเนินการผ่านด่านชายแดนสะเดา

บทบาทของด่าน หมายถึง บทบาทและหน้าที่หลักของด่านชายแดนสะเดาที่ถูกกำหนดโดยรัฐบาลและจังหวัด

ศักยภาพของด่าน หมายถึง ศักยภาพตามเกณฑ์มาตรฐานสากลของด่านชายแดนสะเดาในการรับรองการเข้าสู่อาเซียน

ความพร้อมของด้าน หมายถึง ความพร้อมตามเกณฑ์มาตรฐานสากลของด้านชายแดน
 สะเตาในการรับรองการเข้าสู่อาเซียน

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลจากการวิจัยนี้คาดว่าจะมีประโยชน์กับภาคส่วนต่างๆ ทั้งผู้ปฏิบัติ ภาครัฐ และการเรียน
 การสอน ดังนี้

- 1) เป็นข้อมูลให้ด้านชายแดนไทย-มาเลเซีย นำไปเป็นกรอบแนวทางการพัฒนาเพิ่ม
 ศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558
- 2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้เป็นแนวทางการพัฒนาระบบ NSW ของด้านชายแดนให้ได้
 มาตรฐานสากล
- 3) ใช้ประกอบการเรียนการสอนในรายวิชาการค้าชายแดน เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ
 เศรษฐศาสตร์มหภาค ในหลักสูตรเศรษฐศาสตร์บัณฑิตของมหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลาหรือหลักสูตร
 อื่น



บทที่ 2

การตรวจสอบเอกสาร

กระบวนการศุลกากรเป็นองค์ประกอบสำคัญในการติดต่อกันระหว่างประเทศ ด้านชายแดนเป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการศุลกากรและเป็นส่วนที่สำคัญในการตรวจสอบการเคลื่อนย้ายสินค้าและคน เพื่อเป็นแนวทางในการวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ทำการทบทวนแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ กระบวนการศุลกากร และเนื่องจากเป้าหมายของการวิจัยมุ่งพัฒนา ผู้วิจัยจึงได้ทบทวนแนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ SWOT และการวิจัยเชิงพัฒนา ตามลำดับดังนี้

- องค์ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับด้านชายแดนสะเดาและการค้าข้ามแดน
- ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
- แนวคิดเกี่ยวกับจัดทำยุทธศาสตร์
- งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- กรอบแนวคิด

องค์ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับด้านชายแดนสะเดาและการค้าข้ามแดน

เพื่อเป็นการทำความเข้าใจในเบื้องต้น ในส่วนนี้ผู้วิจัยจะนำเสนอองค์ความรู้เกี่ยวกับด้านชายแดนสะเดาและการค้าข้ามแดน โดยมีรายละเอียดในเรื่อง ข้อมูลเกี่ยวกับด้านสะเดา ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มาตรการด้านศุลกากร และระบบ National Single Window (NSW) ดังต่อไปนี้

1 ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับด้านชายแดนสะเดา

ตามกฎกระทรวงฉบับลงวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2553 ได้นิยามความหมายของคำสำคัญต่างๆ เกี่ยวกับพิธีการศุลกากร ดังนี้ (ด้านศุลกากรสะเดา, 2556)

“ท่า” หรือ “ที่” หมายถึง บริเวณด้านศุลกากรสะเดา หมู่ที่ 2 ตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา มีลักษณะการที่ให้กระทำ ดังนี้ (1) นำของเข้าของทุกประเภท (2) ส่งของออกของทุกประเภท และ (3) ส่งออกซึ่งของที่ขอคืนอากรขาเข้าหรือของที่มีทัณฑ์บนของทุกประเภท

“ทางอนุมัติ” หมายถึง ทางถนน ระหว่างอำเภอสะเดาและบูกิตกายูอิติม

“ด่านพรมแดน” หมายถึง ด่านพรมแดนสะเดา ตั้งอยู่ที่ หมู่ที่ 2 ตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา

“ด่านศุลกากร” หมายถึง ด่านศุลกากรสะเดา ตั้งอยู่ที่ หมู่ที่ 2 ตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา มีเขตอำนาจใน 6 ตำบลของอำเภอสะเดา (อีก 3 ตำบลอยู่ในเขตอำนาจของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์) มีอำนาจในการห้ามมิให้ผู้ใด ทำการขนสินค้าเข้าไปหรือออกมา หรือขนภายในบริเวณพิเศษ เว้นแต่มีใบอนุญาตคนที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรได้ออกให้และต้องแสดงใบอนุญาตคนนั้นเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ศุลกากรเรียกร้อง

ภารกิจและหน้าที่ด่านศุลกากรสะเดาคือ ดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การจัดเก็บภาษีอากรและรายได้อื่นสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออกและของติดตัวผู้โดยสาร การคืนอากรที่มีใช้กรณีตามมาตรา 19 ทวิแห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 และที่แก้ไขเพิ่มเติม รวมทั้งการควบคุมและตรวจสอบสินค้านำเข้า-ส่งออก สินค้าถ่ายลำสินค้าผ่านแดน และของติดตัวผู้โดยสารตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ด้านคลังสินค้าทัณฑ์บนและเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร เขตประกอบการเสรี (เขตอุตสาหกรรมส่งออก) ตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง สืบสวนปราบปรามการกระทำความผิดตามกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการเกี่ยวกับการทบทวนเอกสารต่างๆ หลังผ่านพิธีการทางศุลกากร ดำเนินการเกี่ยวกับคดีทางศุลกากรของกลางและของตกค้าง

2 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

อาเซียนคือกลุ่มประเทศในเขตเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จำนวน 10 ประเทศ ที่มีความตกลงร่วมมือกัน โดยให้ความสำคัญในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจร่วมกันอย่างต่อเนื่อง หลังจากการดำเนินการไปสู่การจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนหรืออาฟตา (ASEAN Free Trade Area: AFTA) ได้บรรลุเป้าหมายในปี 2546 ในการนี้ที่ประชุมสุดยอดอาเซียน (ASEAN summit) ครั้งที่ 8 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2545 ได้เห็นชอบให้อาเซียนกำหนดทิศทางการดำเนินงานเพื่อมุ่งไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community: EEC) และให้อาเซียนปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานภายในของอาเซียนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ ในการประชุมสุดยอดอาเซียนในปี 2546 ผู้นำอาเซียนได้ออกแถลงการณ์ Bali Concord II เห็นชอบให้มีการรวมตัวไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC ภายในปี 2563 (ค.ศ. 2020) และให้เร่งรัดการรวมกลุ่มเพื่อเปิดเสรีสินค้าและบริการสำคัญ 11 สาขา ได้แก่ การท่องเที่ยว การบิน ยานยนต์ ผลิตภัณฑ์ไม้ ผลิตภัณฑ์ยาง สิ่งทอ อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าเกษตร ประมง เทคโนโลยีสารสนเทศ และสุขภาพ

2.1 เป้าหมายของ AEC ในเบื้องต้นอาเซียนมีเป้าหมายจะรวมตัวเป็น AEC ภายในปี 2563 (ค.ศ. 2020) แต่ต่อมาได้เลื่อนระยะเวลาในการบรรลุประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้เร็วขึ้นเป็น

ปี 2558 (ค.ศ. 2015) สำหรับแนวคิดการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน คือ อาเซียนจะกลายเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน (single market and production base) นั้นหมายถึงจะต้องมีการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตได้อย่างเสรี สามารถดำเนินกระบวนการผลิตที่ไหนก็ได้ โดยสามารถใช้ทรัพยากรจากแต่ละประเทศ ทั้งวัตถุดิบและแรงงานมาร่วมในการผลิต มีมาตรฐานสินค้า กฎเกณฑ์กฎระเบียบเดียวกัน ทั้งนี้ สำคัญของกรอบความร่วมมือด้านเศรษฐกิจซึ่งเกี่ยวข้องกับกรมศุลกากรมี 3 เรื่องหลักได้แก่ การค้าสินค้า การบริการ (ซึ่งรวมถึงการเคลื่อนย้ายแรงงาน) และการลงทุน โดยจะให้เป็นไปอย่างเสรีมากขึ้น โดยลดอุปสรรคในการเข้าสู่ตลาด ซึ่งจะทำให้เกิดการขยายตัวของการค้าและการลงทุนในอาเซียน และเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก

2.2 AEC blueprint และ AEC strategic schedule การขับเคลื่อนไปสู่ AEC จำเป็นต้องมีทิศทางและแผนการดำเนินงานที่ชัดเจน ดังนั้น ที่ประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนจึงเห็นชอบและมอบหมายให้ที่ประชุมเจ้าหน้าที่ระดับอาวุโสจัดทำ AEC blueprint เพื่อเป็นแผนงานภาพรวมที่จะระบุกิจกรรมด้านเศรษฐกิจครอบคลุมทั้งสินค้าและบริการ การลงทุน แรงงาน และเงินลงทุนที่จะเปิดเสรีมากขึ้นในอนาคต เหตุผลที่อาเซียนต้องจัดทำ AEC blueprint ก็เพื่อกำหนดทิศทางและแผนงานในด้านเศรษฐกิจที่ต้องดำเนินงานให้ชัดเจนตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดจนกว่าจะบรรลุเป้าหมายและเพื่อสร้างพันธสัญญาระหว่างประเทศสมาชิกที่จะดำเนินการไปสู่เป้าหมายดังกล่าวร่วมกัน นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดทำตารางเวลาดำเนินกิจกรรมต่างๆ (strategic schedule) ขึ้นมาด้วยเพื่อกำหนดกรอบเวลาในการดำเนินการของแต่ละกิจกรรมภายใต้ AEC blueprint

2.3 บทบาทของศุลกากรภายใต้ AEC เนื่องจากศุลกากรมีหน้าที่หลักในการอำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยทางการค้า รวมทั้งการควบคุมการกระทำผิดทางศุลกากร จึงมีบทบาทสำคัญในการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรีซึ่งเป็นหลักการสำคัญหนึ่งของ AEC blueprint ที่จะส่งเสริมการไปสู่จุดมุ่งหมายของการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน ในการนี้ กรมศุลกากรได้มีคำสั่งกรมฯ ที่ 236/2554 แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อเตรียมการรองรับการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ให้มีอำนาจหน้าที่หลักในการศึกษาวิเคราะห์และพิจารณาเสนอแนะยุทธศาสตร์และแนวทางการดำเนินงานของกรมศุลกากรในการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมทั้งการปรับปรุงกฎหมายระเบียบปฏิบัติแนวทางการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การควบคุมทางศุลกากร การกำหนดที่ทำการด่านพรมแดนเพื่อสนับสนุนและรองรับการรวมตัวดังกล่าวด้วย (กรมศุลกากร, 2557)

3 มาตรการด้านศุลกากร

สำหรับการดำเนินงานเพื่อรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนผ่านยุทธศาสตร์การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกันของอาเซียนโดยเฉพาะในส่วนของการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่าง

เสรีนั้น มีมาตรการที่สำคัญซึ่งกรมศุลกากรดำเนินการแล้วและอยู่ระหว่างการดำเนินการเพื่อสนับสนุนการรวมกลุ่มดังกล่าว ดังนี้ (กรมศุลกากร, 2557)

3.1 มาตรการยกเลิกภาษีศุลกากรและมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี

1) มาตรการยกเลิกภาษีศุลกากร (Elimination of Tariffs) ปัจจุบันความตกลงที่เกี่ยวกับการลดและยกเว้นอากรศุลกากรที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ ความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน (ASEAN Trade in Goods Agreement: ATIGA) โดยในส่วนของประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2553 สินค้าทั้งหมดที่มีถิ่นกำเนิดจากอาเซียนไม่ต้องเสียภาษีศุลกากร ยกเว้นสินค้าอ่อนไหวสินค้า 4 ชนิด เสียภาษีร้อยละ 5 โดยไม่มีรายการสินค้าที่ไม่นำมาลดภาษี

2) มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non-Tariff Barriers: NTB) นอกจากความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน (ASEAN Trade in Goods Agreement: ATIGA) จะกล่าวถึงประเด็นมาตรการการลดภาษีแล้วนั้น ในความตกลงดังกล่าวยังได้กล่าวถึงมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี ซึ่งมีผลทำให้ประเทศไทยต้องดำเนินการตามความตกลงข้างต้น เช่น การปรับปรุงมาตรการจำกัดปริมาณการนำเข้า-ส่งออกของสินค้าประเภทต่างๆ เป็นต้น

3.2 การปรับปรุงแก้ไขกฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้าและระเบียบวิธีปฏิบัติที่ทันสมัย ในการรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่มีการลดภาษีนำเข้าสินค้าระหว่างกันนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการกำหนดแหล่งที่มาของวัตถุดิบที่นำมาผลิตสินค้าหรือที่เรียกว่า “กฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า (rule of origin)” ซึ่งเป็นการกำหนดอัตราสัดส่วนร้อยละของวัตถุดิบที่นำมาผลิตสินค้าว่ามีสัดส่วนมากพอที่จะได้รับเกณฑ์ลดภาษีตาม CEPT หรือไม่ ทั้งนี้ กรมศุลกากรได้ดำเนินการปรับปรุงกฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้ามาตั้งแต่ปี 2550 โดยในปัจจุบันยังอยู่ในระหว่างการปรับขั้นตอนการออกใบรับรองการปฏิบัติให้ง่ายขึ้น รวมถึงการทบทวนการใช้กฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้าของแต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนในภาพรวมเพื่อให้เกิดความสอดคล้องกัน

นอกจากนี้ ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ตกลงร่วมกันในการนำระบบการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าด้วยตนเองโดยผู้ส่งออก (Self-Certification: SC) มาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และเพื่อให้เป็นไปตามหลักการประเมินตนเองของระบบภาษีกรมศุลกากรอยู่ระหว่างการดำเนินโครงการนำร่องที่ 1 (SC1) ร่วมกับภาคีประเทศสมาชิกอาเซียนอีก 3 ประเทศ คือ บรูไน มาเลเซีย และสิงคโปร์ ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2554 นอกจากนี้ สภาผู้แทนราษฎรได้อนุมัติให้กรมศุลกากรเข้าร่วมโครงการนำร่องที่ 2 (SC2) แล้ว และกรมศุลกากรอยู่ในระหว่างการร่างกฎระเบียบเพื่อรองรับโครงการดังกล่าว โดยหลังจากนี้ ประเทศไทยจะสามารถใช้ได้ทั้ง SC1 และ SC2 ซึ่งขึ้นอยู่กับประเทศภาคีว่าใช้ระบบใดในการนำเข้า-ส่งออก

กรมศุลกากรยังได้เตรียมการรับรองระบบการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าด้วยตนเองโดยผู้ส่งออก ทั้งในส่วนของการศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบจากการเข้าร่วมโครงการนำร่องดังกล่าว และ

การเตรียมความพร้อมในการยกร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องดังกล่าว รวมทั้งการประชาสัมพันธ์ เผยแพร่ความรู้ในเรื่องระบบการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าด้วยตนเองให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมดผ่านทางสื่อประชาสัมพันธ์ต่างๆ

3.3 มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อลดต้นทุนทางธุรกรรม ในส่วนของการดำเนินมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อลดต้นทุนทางธุรกรรมแก่ผู้ประกอบการนั้น กรมศุลกากรดำเนินการมาตรการที่สำคัญ ประกอบด้วย (1) การให้คำวินิจฉัยราคาศุลกากรล่วงหน้า (advanced ruling on valuation) (2) บริการจำแนกประเภทพิกัดอัตราศุลกากรล่วงหน้า (advanced ruling on tariff classification) และ (3) โครงการนำร่องการให้บริการการวินิจฉัยถิ่นกำเนิดสินค้าล่วงหน้า (advanced ruling on rules of origin pilot project)

นอกจากนี้ อาเซียนยังได้ตกลงร่วมกันในการใช้ใบขนสินค้าอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD) ที่มีรูปแบบเดียวกัน เพื่อให้สมาชิกใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากร สำหรับการนำเข้า/ส่งออก และใช้ผ่านแดนภายในอาเซียน ซึ่งขณะนี้กรมศุลกากรอยู่ในระหว่างการพัฒนาข้อมูลใบขนสินค้าอาเซียนให้สอดคล้องควบคู่ไปกับการจัดทำระบบ ASEAN Single Window

สำหรับการสร้างความปลอดภัยในห่วงโซ่อุปทานการผลิตระหว่างประเทศ ผ่านโครงการผู้ประกอบการระดับมาตรฐานเออีโอ (Authorized Economic Operators: AEOs) และการจัดทำความตกลงยอมรับร่วมกันระหว่างศุลกากรประเทศคู่เจรจา (Mutual Recognition Arrangements: MRAs) นั้น กรมศุลกากรได้ดำเนินการโครงการ AEOs ของผู้ประกอบการไทย พร้อมทั้งได้เปิดรับสมัครผู้ประกอบการที่จะเข้าร่วมโครงการ AEOs อยู่เป็นระยะ ซึ่งขณะนี้บริษัทที่ได้รับรองสถานะภาพเป็น AEOs สำหรับผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก และตัวแทนออกของแล้ว จำนวนทั้งหมด 22 บริษัท ซึ่งในเดือนกันยายน ปี 2556 กรมศุลกากรจะยกเลิกระบบ Gold Card และ Licensed Customs Broker เพื่อนำโครงการ AEOs มาใช้อย่างเต็มรูปแบบ

นอกจากมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ประเทศสมาชิกอาเซียนได้มีความพยายามร่วมกันพัฒนาระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) มีวัตถุประสงค์ที่จะให้ประเทศสมาชิกอาเซียนอนุญาตให้รถยนต์ขนส่งที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกอื่นสามารถขนส่งสินค้าผ่านประเทศตนได้ โดยกรอบความตกลงนี้มีผลบังคับใช้เมื่อเดือนตุลาคม 2543 แต่ยังไม่เห็นผลในทางปฏิบัติ เนื่องจากต้องรอการลงนามในพิธีสารทั้ง 9 ฉบับ ซึ่งถ้าทุกประเทศให้สัตยาบันครบแล้วจะทำให้สามารถขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างกันได้อย่างเสรีผ่านเส้นทางที่แต่ละประเทศกำหนดโดยได้รับการยกเว้นการจัดเก็บภาษีและค่าบริการอื่นๆ โดยมีการจัดตั้งระบบศุลกากรผ่านแดน มีมาตรการตรวจโรคในคนและพืชและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย ทั้งนี้จะไม่อนุญาตให้ขนส่ง

สินค้าอันตรายผ่านแดนและไม่อนุญาตให้ขนส่งสินค้าต้องห้ามหรือสินค้าที่ถูกจำกัดผ่านดินแดนประเทศอื่น ทั้งนี้ศุลกากรรับผิดชอบพิธีสารจำนวน 2 ฉบับ คือ พิธีสาร 2 : การกำหนดที่ทำกาการพรมแดน (Designation of Frontier Posts) และพิธีสาร 7 : ระบบศุลกากรผ่านแดน (Customs Transit System) ซึ่งอยู่ระหว่างการดำเนินการร่วมกันของสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ

การดำเนินการในปัจจุบันของร่างพิธีสารทั้ง 2 ฉบับมีดังนี้

1) **ร่างพิธีสารที่ 2** ขณะนี้ อยู่ในระหว่างการเจรจาของประเทศสมาชิก ซึ่งได้เสนอข้อแก้ไขที่ทำกาการพรมแดนรวมถึงเนื้อหาในพิธีสารดังกล่าวซึ่งยังไม่เป็นที่ยุติ

2) **ร่างพิธีสารที่ 7** คณะทำงานด้านพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Customs Procedures and Trade Facilitation Working Group: CPTFWG) ได้ดำเนินการแก้ไขและจัดทำร่างพิธีสารที่ 7 และภาคผนวกทางเทคนิคภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนเสร็จสิ้นแล้ว ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามมาตรา 190 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย กรมศุลกากรจึงมีการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็น เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2555 และขณะนี้อยู่ในระหว่างขอความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อขอความเห็นชอบจากรัฐสภาต่อไป

นอกจากนี้ กรมศุลกากรยังได้ดำเนินการพัฒนาพิกัดศุลกากรอาเซียน (ASEAN Harmonized Tariff Nomenclature: AHTN) จากฉบับปี 2550 (ค.ศ. 2007) ให้เป็นฉบับปี 2555 (2012) หรือ AHTN 2012/1 เพื่อให้เกิดความทันสมัย มีความเหมาะสม อีกทั้งให้สอดคล้องกับระบบประเภทพิกัดย่อย 8 หลักและมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555 เป็นต้นไป โดยขณะนี้ประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศได้มีการบังคับใช้ AHTN 2012/1 แล้ว

3.4 ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน สำหรับการอำนวยความสะดวกทางการค้านั้น นอกจากจะมีมาตรการที่กล่าวมาข้างต้นแล้วนั้น เป็นที่ทราบกันดีว่าระบบอิเล็กทรอนิกส์มีความสำคัญเป็นอย่างมากในโลกการค้าปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง สามารถช่วยลดระยะเวลาในการดำเนินธุรกรรมทางการค้าต่างๆ เนื่องจากการนำเข้า - ส่งออกสินค้าจะต้องมีการติดต่อกับหลายหน่วยงาน รวมถึงต้องใช้เอกสารในการติดต่อยื่นเรื่องเพื่อขออนุมัติหรือขออนุญาตในเรื่องต่างๆ ทำให้ผู้ประกอบการเสียเวลาและทำให้ต้นทุนของผู้ประกอบการค่อนข้างสูง ลดความสามารถในการแข่งขันกับต่างประเทศ ทั้งนี้ กรมศุลกากรได้จัดตั้งการให้บริการระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window: NSW) เพื่อบูรณาการการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจไว้ ณ จุดเดียว โดยกรมศุลกากรได้ลงนามในบันทึกข้อตกลง (MOU) ของโครงการนำร่องเชื่อมต่อระบบข้อมูลร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งสิ้น 37 หน่วยงาน และขณะนี้ก็มีหน่วยงานที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับระบบ NSW อย่างเป็นทางการได้แล้ว 12 หน่วยงาน

ในส่วนของการดำเนินการระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window: ASW) นั้น ประเทศสมาชิกอาเซียนอยู่ในระหว่างการดำเนินการโครงการนำร่อง ASW โดยได้เริ่มโครงการเมื่อเดือนมิถุนายน 2554 และได้มีการนำร่องเชื่อมโยงข้อมูลกับประเทศที่มีความพร้อมก่อนแล้วในปลายปี 2555 ซึ่งเป็นการทดสอบแลกเปลี่ยนข้อมูลในส่วนของใบขนสินค้าอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD) และ ATIGA Form D ระหว่างกัน

3.5 มาตรการกระตุ้นการรวมกลุ่มทางศุลกากร ประเทศสมาชิกอาเซียนได้มีการกระตุ้นให้เกิดการรวมกลุ่มทางศุลกากรผ่านมาตรการด้านต่างๆ ที่สำคัญ ประกอบด้วย

1) การปรับปรุงแก้ไขความตกลงอาเซียนด้านศุลกากร (ASEAN Agreement on Customs: AAC) ศุลกากรประเทศสมาชิกอาเซียนได้พิจารณาปรับปรุงแก้ไขความตกลงอาเซียนด้านศุลกากร ซึ่งมีผลบังคับใช้มาตั้งแต่ปี 2540 ให้มีความละเอียด ครบถ้วนในเรื่องพิธีปฏิบัติทางศุลกากร เพื่อให้สอดคล้องกับ ATIGA ในการสนับสนุนการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังอาเซียนได้ลงนามในร่างความตกลงดังกล่าวแล้วระหว่างการประชุมรัฐมนตรีคลังอาเซียนในวันที่ 30 มีนาคม 2555 ณ กรุงพนมเปญ ประเทศกัมพูชา

2) บันทึกความเข้าใจด้านความร่วมมือทางศุลกากรระหว่างอาเซียนกับศุลกากรจีน (Memorandum of Understanding between ASEAN and China on Customs Cooperation) ประเทศสมาชิกอาเซียนได้จัดทำบันทึกความเข้าใจด้านความร่วมมือทางศุลกากรระหว่างอาเซียนกับศุลกากรจีน เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้า พัฒนาเสริมสร้างสมรรถนะด้านบุคลากร สนับสนุนการเผยแพร่ข้อมูลรวมถึงการปรับปรุงด้านกฎระเบียบให้มีความโปร่งใสและเข้าถึงได้ง่ายยิ่งขึ้น รวมถึงขยายความร่วมมือด้านศุลกากรระหว่างอาเซียนและประเทศคู่เจรจาสำคัญ ซึ่งจะแสดงถึงความพร้อมของอาเซียนในการเปิดตลาดการค้าและการลงทุนกับประเทศต่างๆ ที่อยู่นอกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมีขอบเขตความร่วมมือในด้านต่างๆ คือ การพัฒนาเทคนิคที่เกี่ยวข้องกับพิธีการทางศุลกากร การเสริมสร้างสมรรถนะด้านบุคลากร การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารด้านศุลกากร และการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารด้านกฎระเบียบภายในประเทศต่างๆ ทั้งนี้ ศุลกากรประเทศสมาชิกอาเซียนและศุลกากรจีน ได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจดังกล่าวแล้ว ในระหว่างการประชุมอธิบดีศุลกากรอาเซียนครั้งที่ 20 ระหว่างวันที่ 6-9 มิถุนายน 2554 ณ กรุงเนปิดอว์ (Nay Pyi Taw) สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาร์

3) แผนยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาทางศุลกากร ในการกระตุ้นการรวมกลุ่มทางศุลกากรของประเทศสมาชิกอาเซียนนั้น ได้ดำเนินการผ่านแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านศุลกากร (Strategic Plan of Customs Development: SPCD) ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของที่ประชุมอธิบดีศุลกากรอาเซียน (ASEAN Customs Director General Meeting) ทั้งนี้ แผน SPCD ดำเนินการผ่านคณะทำงานที่สำคัญ 3 คณะ ประกอบด้วย คณะทำงานด้านการอำนวยความสะดวก

ทางการค้าและพิธีการศุลกากร (Customs Procedures and Trade Facilitation Working Group: CPTFWG) คณะทำงานด้านป้องกันและปราบปรามศุลกากร (Customs Enforcement and Compliance Working Group: CECWG) และคณะทำงานด้านการเสริมสร้างสมรรถนะศุลกากร (Customs Capacity Building Working Group: CCBWG) ที่ประชุมอธิบดีศุลกากรอาเซียนได้พิจารณาเห็นชอบร่างแผน SPCD ของปี 2554 – 2558 ในการประชุมครั้งที่ 21 ในวันที่ 5 – 8 มิถุนายน 2555 ณ กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์

3.6 แผนงานศุลกากรเพื่อรองรับ AEC

สำหรับมาตรการดังกล่าวข้างต้นซึ่งเป็นมาตรการที่ต้องดำเนินการเพื่อรองรับ AEC นั้น กรมศุลกากรได้นำมาจัดทำเป็นแผนงานเพื่อรองรับ AEC จำแนกเป็น 5 ด้าน ดังนี้

1) **ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน** ประกอบด้วย 3 แผนงาน/โครงการ ดังนี้ (1) โครงการศึกษาการจัดตั้งหน่วยงานศุลกากรเพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่เกี่ยวข้องกับ AEC (2) โครงการพัฒนาด่านพรมแดนหนองคาย เพื่อพัฒนาศักยภาพของสถานที่ให้พร้อมในการรองรับการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศภายใต้กรอบ AEC และ (3) การพัฒนาด่านศุลกากร ได้แก่ โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเครื่องมืออุปกรณ์ รองรับการค้าเชื่อมโยงการค้าชายแดน และภูมิภาคฯ

2) **ด้านพัฒนากฎหมาย กฎ และระเบียบ** ประกอบด้วย 5 แผนงาน/โครงการ ดังนี้ (1) แผนงานการพัฒนาระบบขนส่งผ่านแดน ได้แก่ โครงการจัดทำพิธีสาร 2 ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (2) แผนงานการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายหรือระเบียบใดอื่นๆ ได้แก่ โครงการศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายว่าด้วยศุลกากรกับ AEC Blueprint (3) แผนงานการจัดทำ Legal framework ที่เกี่ยวกับ ASW ได้แก่ โครงการจัดทำความตกลงว่าด้วยกรอบกฎหมายสำหรับระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (4) โครงการศึกษาโครงสร้างภาษีที่เอื้ออำนวยต่อการผลิตต่อเนื่องในอาเซียน เพื่อส่งเสริมการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว (5) โครงการแปลแบบฟอร์มในประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากรเป็นภาษาอังกฤษ

3) **ด้านระบบงาน** ประกอบด้วย 6 แผนงาน/โครงการ ดังนี้ (1) แผนงานการจัดตั้งการให้บริการระบบ NSW ได้แก่ โครงการจัดตั้งการให้บริการระบบ NSW ของประเทศ (2) แผนงานการนำร่องการแลกเปลี่ยนข้อมูล ACDD ได้แก่ โครงการเชื่อมโยงข้อมูลและเอกสารระหว่างประเทศตามระบบ NSW และ ASW เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าในภูมิภาค (3) แผนงานการผ่านพิธีการศุลกากรด้วยใบขนสินค้าอาเซียน (ACDD) ได้แก่ โครงการผ่านพิธีการศุลกากรด้วยใบขนสินค้าอาเซียน (4) แผนงาน Cargo Processing Model ได้แก่ โครงการศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมในการดำเนินการ Cargo Processing Model (Air) (5) โครงการจัดทำฐานข้อมูลและการพัฒนาเพื่อความ

โปร่งใสทางการค้า และ (6) โครงการระบบคลังข้อมูลการค้าของประเทศรองรับ ASEAN Trade Repository

4) ด้านเทคโนโลยี เครื่องมือและอุปกรณ์ ประกอบด้วย 2 แผนงาน/โครงการ ดังนี้

(1) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบติดตามทางศุลกากร (Tracking System) ระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV System) และระบบเทคโนโลยีอื่นที่เหมาะสมกับการควบคุมทางศุลกากรเพื่อใช้ในการตรวจสอบสินค้าผ่านแดน และ (2) โครงการนำระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้าด้วยเครื่องเอ็กซเรย์มาใช้ในการตรวจสอบสินค้าผ่านแดน

5) ด้านการพัฒนาทรัพยากรบุคคล ประกอบด้วย 6 แผนงาน/โครงการ ดังนี้ (1)

แผนงานการฝึกอบรมและการประชุมเรื่องระบบการรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าด้วยตนเองโดยผู้ส่งออก ได้แก่ โครงการสัมมนาหลักสูตร “กฎว่าด้วยถิ่นกำเนิดสินค้า : โครงการนำร่องที่ 1 และ 2 ของ Self-Certification (SC) เตรียมการรองรับ AEC” (2) แผนงานการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับ AEC ได้แก่ โครงการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (3) โครงการการพัฒนาผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัดเพื่อรองรับ AEC (4) แผนงานการประชาสัมพันธ์บทบาทของกรมศุลกากร ได้แก่ โครงการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความตื่นตัวและให้ข้อมูลความรู้แก่สาธารณชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (5) โครงการข้อเสนอการเปลี่ยนแปลงเพื่อสร้างความโปร่งใสในการปฏิบัติราชการ ได้แก่ บทลงโทษตัวแทนออกของที่กระทำความผิดอย่างชัดเจน บทลงโทษของเจ้าหน้าที่ที่กระทำความผิดอย่างชัดเจน การปรับเปลี่ยนกระบวนการทศน์และไม่เสนอสินบน/เงินใต้โต๊ะแก่เจ้าหน้าที่ และ (6) โครงการให้ความช่วยเหลือด้านวิชาการและการเงินแก่ประเทศสมาชิกใหม่

4 Thailand National Single Window

ระบบ National Single Window (NSW) เป็นระบบการให้บริการเพื่ออำนวยความสะดวกในระบอบโลจิสติกส์ของหลายประเทศทั่วโลก ประเทศไทยได้มีข้อตกลงกับประเทศและกลุ่มประเทศต่างๆ เพื่อใช้ระบบนี้ด้วยเช่นกัน โดยมีพัฒนาการตลอดจนรายละเอียดต่างๆ ดังนี้ (THAILAND NATIONAL SINGLE WINDOW, 2557)

4.1 ความเป็นมา ปี พ.ศ. 2541 ประเทศไทยเริ่มพัฒนาบริการศุลกากรให้เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์โดยปรับจากระบบที่ใช้เอกสารกระดาษ เป็นระบบการแลกเปลี่ยนเอกสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) และสามารถให้บริการระบบ EDI ทั่วประเทศ ในปี 2543 ในขณะเดียวกัน ประเทศไทยได้ลงนามในข้อตกลงร่วมมือระหว่างประเทศภายใต้กรอบ APEC (โครงการ APEC Paperless Trading) และกรอบอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window) ซึ่งส่งผลให้กรมศุลกากรได้พัฒนากระบวนการศุลกากรอย่างต่อเนื่อง จนยกระดับเป็นระบบศุลกากร

อิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (Paperless Customs หรือ e-Customs) และให้บริการทั่วประเทศ ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2551

ปี พ.ศ. 2548 มติคณะรัฐมนตรีลงวันที่ 7 ธันวาคม พ.ศ. 2548 มอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดตั้ง National Single Window โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก ให้ความร่วมมือเพื่อร่วมกันผลักดันให้ National Single Window จัดตั้งได้สำเร็จตามเป้าหมาย และให้กรมศุลกากรสามารถจัดทำ MOU กับศุลกากรประเทศสมาชิกอาเซียน ภายใต้กรอบ ASEAN Agreement to Establish and Implement the ASEAN Single Window และ ASEAN Protocol to Establish and Implement the ASEAN Single Window ได้เฉพาะที่อยู่ในกรอบหลักเกณฑ์และแนวปฏิบัติเฉพาะ เพื่อผลักดันให้ ASEAN Single Window จัดตั้งได้สำเร็จตามเป้าหมาย

ปี พ.ศ. 2548 วันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 คณะรัฐมนตรี (พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์) มีมติเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 โดยได้กำหนดให้โครงการจัดตั้งระบบ National Single Window (NSW) เป็นกลยุทธ์หลักภายใต้ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อลดต้นทุนด้านเวลาและค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออกและนำเข้า

ปี พ.ศ. 2552 ผลจากการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องของกรมศุลกากร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้ประสิทธิภาพของระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด โดยในปี 2553 ธนาคารโลกจัดให้ประเทศไทยมีระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีประสิทธิภาพเป็นอันดับที่ 12 ของโลก ซึ่งพัฒนาอย่างรวดเร็วจากอันดับที่ 108 ในปี พ.ศ. 2550 ซึ่งเป็นผลจากการลดระยะเวลาที่ใช้ในการส่งออกและนำเข้าโดยเฉลี่ย จาก 24 และ 22 วันในปี พ.ศ. 2550 เหลือเพียง 14 และ 13 วัน ในปี พ.ศ. 2553 และค่าใช้จ่ายต่อตู้คอนเทนเนอร์ สำหรับการส่งออกและนำเข้า ลดลงประมาณร้อยละ 25 ของค่าใช้จ่ายในปี พ.ศ. 2550 ส่งผลให้ในช่วงปี พ.ศ. 2551-2552 ประเทศไทยสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในกระบวนการส่งออกและนำเข้าแล้วอย่างน้อยประมาณ 46,000 ล้านบาทต่อปี

ปี พ.ศ. 2553 วันที่ 27 เมษายน 2553 มติ ครม.รับทราบผลการประชุมคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจ (กรอ.) ครั้งที่ 3/2553 เมื่อวันที่ 19 เมษายน 2553 เรื่องข้อเสนอเพื่อเร่งรัดการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศไทย มอบหมายให้กระทรวงการคลัง รับไปพิจารณาเร่งรัดดำเนินการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย โดยกำหนดกรอบระยะเวลาและแผนการดำเนินงานให้ชัดเจน แล้วรายงานคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ต่อไป

4.2 การพัฒนาระบบ แนวคิดการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทยพัฒนาตามกรอบแนวคิดขององค์การสหประชาชาติ องค์การศุลกากรโลก และความตกลง ASEAN สำหรับการ จัดตั้ง ASEAN Single Window ภายใต้กรอบความร่วมมือของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ภายในปี 2558 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ระบบ National Single Window (NSW) เป็นระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2G, G2B และ B2B) สำหรับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศในภูมิภาคอื่นๆ ซึ่งเป็นระบบบริการแบบอัตโนมัติและกึ่งอัตโนมัติควบคู่ไปกับการปฏิรูปกระบวนการและขั้นตอนการให้บริการ และการลดรูปเอกสาร โดยอำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการ (เช่น ผู้ประกอบการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์) สามารถทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐ และภาคธุรกิจทางอิเล็กทรอนิกส์แบบปลอดภัยและไร้เอกสาร เช่น การจัดเตรียมข้อมูลเพียงครั้งเดียวในการขอใบอนุญาตและใบรับรองทางอิเล็กทรอนิกส์ และการปฏิบัติพิธีการศุลกากรใบขนสินค้าและชำระค่าภาษีอากรแบบอัตโนมัติ การใช้ข้อมูลร่วมกันกับทุกองค์กรที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยผู้ใช้บริการทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจ สามารถติดตามผลในทุกๆ ขั้นตอนของการดำเนินงานนำเข้า ส่งออกและการอนุมัติต่างๆผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้ (e-Tracking) ทุกวันและตลอดเวลา 24 ชั่วโมง

2) องค์ประกอบหลักของการพัฒนาระบบ NSW ของประเทศไทย โดยกรมศุลกากร เป็นเจ้าภาพหลัก ประกอบด้วย (1) ศูนย์กลางการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ รองรับการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศในภูมิภาคอื่นๆ (2) พัฒนามาตรฐานข้อมูลของประเทศ สำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์หน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ รวมถึงมาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศในภูมิภาคอื่น ๆ (3) กลไกกำกับดูแล กำหนดราคา และการประกันคุณภาพการบริการระบบ NSW ของประเทศ (4) ระบบทะเบียนหน่วยงานออกใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ ภายในประเทศไทยประมาณ 35 หน่วยงาน (5) ระบบทะเบียนผู้ใช้บริการภาคธุรกิจภายในประเทศไทยประมาณ 125,000 บริษัท (6) โครงสร้างพื้นฐานระบบ National Single Window มาตรฐานทางเทคนิคและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (7) การบริการขอและออกใบอนุญาตและใบรับรองทางอิเล็กทรอนิกส์แบบปลอดภัย สำหรับส่วนราชการที่ไม่มีระบบของตนเอง (8) การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐไทยกับหน่วยงานในต่างประเทศ เช่น กรมศุลกากร กรมปศุสัตว์ กรมวิชาการเกษตร กรมการค้าต่างประเทศ กรมป่าไม้ กรมโรงงานอุตสาหกรรม และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย เป็นต้น และ (9) การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาคธุรกิจไทยและภาคธุรกิจต่างประเทศ (เป็นทางเลือกหนึ่งของภาคธุรกิจ)

3) ผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับเมื่อระบบ NSW พัฒนาเป็นระบบที่สมบูรณ์ คือ (1) ลดภาระในการกรอกข้อมูลซ้ำซ้อนของผู้เกี่ยวข้องโดยสามารถกรอกข้อมูลเพียงชุดเดียวแล้วสามารถส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทางอิเล็กทรอนิกส์แบบอัตโนมัติ รวมถึงการใช้ข้อมูลร่วมกันทั้งหน่วยงานภายในประเทศและหน่วยงานต่างประเทศ (2) ลดระยะเวลาการให้บริการของภาครัฐที่เกี่ยวกับการนำเข้าส่งออก และ (3) ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในกระบวนการนำเข้าและส่งออกในภาพรวมของประเทศได้ประมาณ 82,000 - 100,000 ล้านบาทต่อปี (เปรียบเทียบกับการใช้ระบบเอกสาร)

4.3 ผู้ใช้บริการ NSW ผู้ใช้บริการระบบ NSW ในประเทศไทยประกอบส่วนองค์กรต่างๆ ดังต่อไปนี้

- 1) ส่วนราชการไทยที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ จำนวน 36 ส่วนงาน
- 2) ผู้ประกอบการค้าไทยและบุคคลทั่วไปที่มีการนำเข้าหรือส่งออก ซึ่งได้แก่ ผู้ประกอบการนำเข้า ส่งออก ตัวแทน และการขนส่งสินค้าและบริการต่างๆ ท่าเรือ สนามบิน ธนาคาร บริษัทประกันภัยที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น
- 3) ผู้ใช้บริการ ประกอบด้วย ภาครัฐ ผู้ประกอบการ ประชาชน นักท่องเที่ยว เป็นต้น

ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

การค้าระหว่างประเทศมีวิวัฒนาการมายาวนาน มีการคิดค้นและพัฒนาแนวคิด ดังนั้นเพื่อแนวทางในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยขอเสนอทฤษฎีที่เกี่ยวข้องดังนี้

1. ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศมีจุดเริ่มต้นมาจากแนวความคิดเสรีนิยมในกลางคริสต์ศตวรรษที่ 18 โดยมีวิวัฒนาการทางแนวคิดดังนี้

1.1 ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ นักเศรษฐศาสตร์หลายคนมีแนวคิดเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศตรงกัน เช่น อדם สมิท เดวิด ริคาร์โด จอห์น สจ๊วต มิลล์ เป็นต้น โดยแบ่งทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศเป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ (สุกัญญา ตันธนะวัฒน์ และคณะ, 2553)

1) **ทฤษฎีความได้เปรียบโดยเด็ดขาด** เสนอโดยอดัม สมิท ในหลักคิดว่า ประเทศหนึ่งจะได้เปรียบอีกประเทศหนึ่งอย่างเด็ดขาดถ้าประเทศนั้นสามารถผลิตสินค้าชนิดหนึ่งได้ในจำนวนที่มากกว่าอีกประเทศหนึ่ง ภายใต้เงื่อนไขที่ใช้ปัจจัยการผลิตเหมือนกันและจำนวนเท่ากัน

2) **ทฤษฎีการได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ** แม้ประเทศหนึ่งผลิตสินค้าต่ำกว่าอีกประเทศหนึ่งทุกประเภท แต่ทั้งสองประเทศก็ยังคงมีการค้าระหว่างกัน เดวิด ริคาร์โด ได้สร้างทฤษฎีการได้เปรียบโดยเปรียบเทียบขึ้นเพื่ออธิบายว่า เหตุใดการค้าระหว่างประเทศจึงยังเกิดขึ้นได้ กล่าวคือ แม้ว่าประเทศ ก จะมีความชำนาญในการผลิตสินค้าทั้งชนิดที่หนึ่งและชนิดที่สองกว่าประเทศ ข แต่หากอัตราส่วนของความได้เปรียบโดยเด็ดขาดระหว่างสินค้าทั้งสองนั้นไม่เท่ากัน ก็จะมีการค้าระหว่างประเทศขึ้นได้เช่นกัน

1.2 นโยบายการค้าระหว่างประเทศ ในการค้าระหว่างประเทศ แต่ละประเทศมีศักยภาพในการแข่งขันแตกต่างกัน ดังนั้นการค้ากับประเทศอื่นจึงต้องกำหนดแนวทางที่แตกต่างกัน เพื่อประโยชน์สูงสุดให้กับตนเอง นโยบายการค้าระหว่างประเทศ เป็นแนวทางในการทำการค้ากับต่างประเทศ แบ่งเป็น 2 ลักษณะคือ การส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศหรือนโยบายการค้าแบบเสรี และการจำกัดขอบเขตการค้าระหว่างประเทศหรือนโยบายการค้าแบบคุ้มกัน ดังนี้

1) **นโยบายการค้าเสรี** นโยบายการค้าเสรี เป็นนโยบายการค้าที่ส่งเสริมให้เกิดการค้าระหว่างประเทศ เป็นการดำเนินนโยบายตามแนวคิดของสำนักคลาสสิก ยึดหลักการแบ่งงานกันทำตามความชำนาญของแรงงาน ปริมาณทรัพยากรธรรมชาติ และสภาพดินฟ้าอากาศที่เหมาะสมในการผลิตสินค้าของแต่ละประเทศ เมื่อมีการค้าระหว่างประเทศเกิดขึ้น ประชาชนในแต่ละประเทศจะมีสินค้าบริโภคมากขึ้นหรือสินค้ามีราคาถูกลง การใช้นโยบายการค้าเสรีจะทำให้แต่ละประเทศนั้นผลิตสินค้าที่มีความได้เปรียบ เกือบทุกอุตสาหกรรมในอัตราต่ำเพื่อเป็นรายได้ของรัฐบาลเท่านั้นและไม่มีข้อจำกัดทางการค้า

2) **นโยบายการค้าแบบคุ้มกัน** นโยบายการค้าแบบคุ้มกัน เป็นนโยบายการค้าที่จำกัดขอบเขตการค้ากับต่างประเทศ ซึ่งจะทำให้ผู้บริโภคต้องซื้อสินค้าในราคาแพงขึ้นและเกิดการขาดแคลนบางช่วง แต่หลายประเทศยังมีความจำเป็นต้องกำหนดนโยบายการค้าแบบคุ้มกัน ด้วยเหตุผลที่สำคัญ 3 ประการคือ (1) เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมเกิดใหม่ในประเทศ อุตสาหกรรมใหม่มีศักยภาพในการแข่งขันต่ำ ซึ่งหากไม่มีการคุ้มกันอุตสาหกรรมก็ไม่สามารถแข่งขันกับสินค้าเข้าจากต่างประเทศที่ทำการผลิตมานานได้ เมื่อรัฐบาลเห็นว่าจำเป็นต้องมีอุตสาหกรรมประเภทนี้ในประเทศ จึงต้องให้ความคุ้มครองให้มีอุตสาหกรรมประเภทนั้นคงอยู่ จนกว่าจะสามารถแข่งขันกับสินค้าต่างประเทศได้ (2) เพื่อแก้ปัญหาการขาดดุลการชำระเงิน ประเทศที่มีการขาดดุลการชำระเงินติดต่อกันเป็นเวลานาน จำเป็นต้องใช้วิธีกีดกันสินค้าเข้าจากต่างประเทศ เพื่อลดการขาดดุลการค้าและดุลการชำระเงิน และ (3) เพื่อแก้ไขปัญหาการว่างงานในประเทศ การกีดกันสินค้าจาก

ต่างประเทศทำให้ประชาชนต้องใช้สินค้าที่ผลิตภายในประเทศ เป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมในประเทศ ซึ่งส่งผลให้เกิดการจ้างงานในประเทศต่อไป

มาตรการที่ใช้เป็นเครื่องมือในการดำเนินการตามนโยบายแบบคุ้มกันประกอบด้วย

(1) การตั้งกำแพงภาษี (2) การควบคุมปริมาณการนำเข้า (3) การควบคุมการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (4) การให้เงินอุดหนุนผู้ส่งออก (5) การทุ่มตลาด และ (6) การทำข้อตกลงทางการค้ากับบางประเทศ

2 ยุทธศาสตร์การค้าระหว่างประเทศ

การค้าระหว่างประเทศ หมายถึง การซื้อขายสินค้าและบริการระหว่างรัฐต่อรัฐ รัฐกับเอกชน หรือเอกชนกับเอกชนที่อยู่คนละประเทศ ซึ่งมีกฎหมาย ระบบเงินตรา ระบบภาษีและนโยบายเศรษฐกิจที่ต่างกัน และเนื่องจากความต้องการของผู้บริโภคในประเทศนั้นวันยังเพิ่มทั้งในเชิงปริมาณและความหลากหลายของสินค้า ทำให้ไม่มีประเทศใดในโลกสามารถผลิตสินค้าได้ทุกชนิดตามความต้องการได้ ประกอบกับต้นทุนการผลิตสินค้าของแต่ละประเทศแตกต่างกัน เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดการค้าระหว่างประเทศ

ในปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศมีความสำคัญกับเศรษฐกิจและสังคมของทุกประเทศทั่วโลก ดังนั้นทุกประเทศจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องกำหนดทิศทางและนโยบายเพื่อให้ตนเองได้ประโยชน์สูงสุดจากการค้า ประเทศไทยมีการค้ากับต่างประเทศมายาวนานและนับวันยิ่งทวีความสำคัญ เพื่อประโยชน์สูงสุดประเทศไทยได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศเช่นเดียวกันนานาประเทศ ในส่วนของยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์เป็นหน่วยงานหลักในการดูแลรับผิดชอบเรื่อง จึงได้ทำการเชื่อมโยงประเด็นยุทธศาสตร์ประเทศเป็นยุทธศาสตร์การพาณิชย์ เพื่อขับเคลื่อนเป้าหมายของการพัฒนาประเทศต่อไป

ยุทธศาสตร์การพาณิชย์ พ.ศ. 2555-2564 โดยกระทรวงพาณิชย์ ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ต่างๆ ดังนี้ (กระทรวงพาณิชย์, 2557) (1) ยุทธศาสตร์การสร้างขีดความสามารถให้กับผู้ประกอบการและวิสาหกิจ (Smart Enterprise) สู่การเป็น Trading Nation (2) ยุทธศาสตร์การใช้อาเซียนเป็นฐานไปสู่เวทีโลก (ASEAN One) (3) ยุทธศาสตร์การยกระดับประเทศเข้าสู่เศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่า (Value Creation Economy) (4) ยุทธศาสตร์การสร้างสภาพแวดล้อมภายในประเทศที่เอื้อต่อการแข่งขันและเป็นธรรม (Pro Competitive Environment) และ (5) ยุทธศาสตร์การส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการค้า (New Trade Infrastructure)

ในยุทธศาสตร์ที่ 5 โดยเฉพาะกลยุทธ์ที่ 5.2 การส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจบริการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานทางการค้าต่างๆ เช่น การให้บริการโลจิสติกส์ การให้บริการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเป็นช่องทางการทำการค้าที่สำคัญ โดยส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีสื่อสารและสารสนเทศ (ICT) ในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งและซื้อขายสินค้า ถือเป็นกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านชายแดนโดยตรง เพราะด้านคือการให้บริการโลจิสติกส์

3 ชีตความสามารถในการแข่งขัน

3.1 ความหมายของความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ความสามารถในการแข่งขันแบ่งเป็น 3 ด้าน คือ ด้านปัจจัยนำเข้า (Input) ด้านประสิทธิภาพของกระบวนการทำงานขององค์กร (Process) และด้านผลลัพธ์จากการแข่งขัน (Output) การพิจารณาความสามารถในการแข่งขันต้องเน้นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันจากการเพิ่มผลิตภาพหรือประสิทธิภาพการผลิต (Productivity) ซึ่งวัดจากมูลค่าเพิ่มของสินค้าและบริการที่ผลิตได้เทียบกับปริมาณปัจจัยการผลิตที่ใช้ไปหนึ่งหน่วย ดังนั้นผลิตภาพของประเทศจึงขึ้นอยู่กับทั้งราคาของสินค้าและบริการที่ประเทศขายได้และประสิทธิภาพในการใช้ปัจจัยการผลิต ประเทศที่มีผลิตภาพสูง จะมีค่าเงินแข็งและท้ายสุดก็มีมาตรฐานการครองชีพที่สูงขึ้นตาม ดังนั้นการยกระดับผลิตภาพจึงเป็นเป้าหมายของการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

สำหรับค่านิยมขีดความสามารถในการแข่งขันที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทยเป็นการผสมผสานนิยามของ Michael E. Porter, OECD WEF และ IMD โดยใช้นิยามของ M.E. Porter และ WEF เป็นกรอบในการพัฒนาขีดความสามารถในระดับจุลภาค ส่วน OECD และ IMD เป็นกรอบในการพัฒนาในระดับมหภาค ทั้งนี้การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันมีวัตถุประสงค์ในภาพรวมเพื่อยกระดับความเป็นอยู่และสวัสดิการของประชาชนให้ดีขึ้นทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม ตลอดจนครอบคลุมถึงสิทธิเสรีภาพที่ประชาชนพึงได้รับเป็นสำคัญด้วย

3.2 กรอบการวิเคราะห์ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

การวิเคราะห์ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศเป็นการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลในการขับเคลื่อนผลิตภาพการผลิต ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนแรกเป็นการวิเคราะห์ผลกระทบของบริบทการเปลี่ยนแปลงของโลกต่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจเพื่อการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย รวมทั้งการเตรียมความพร้อมและนำศักยภาพที่มีอยู่มาปรับใช้ให้เป็นประโยชน์ ส่วนที่สอง เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยฐานรากระดับมหภาคเพื่อการพัฒนา

(Macro Foundation for Development) จะเป็นการวิเคราะห์โครงสร้างและสมรรถนะทางเศรษฐกิจ การเมือง บริบททางสังคม และการศึกษาของประเทศไทยในภาพรวม โดยพิจารณาจากการดำเนินนโยบายพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และการศึกษาที่ผ่านมาที่มีผลต่อการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจและสมรรถนะทางเศรษฐกิจ จนทำให้ระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยดีขึ้นหรือแย่ลงในปัจจุบัน และส่วนสุดท้ายเป็นการวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานระดับจุลภาค เพื่อการพัฒนาเป็นการวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยกระดับความสามารถในการแข่งขันหรือผลิตภาพการผลิตในระดับหน่วยธุรกิจ เพราะหน่วยธุรกิจเป็นผู้สร้างผลิตภาพการผลิต และรัฐบาลมีหน้าที่สร้างบรรยากาศให้เอื้อต่อการแข่งขันของหน่วยธุรกิจ ซึ่งถ้าหากหน่วยธุรกิจในประเทศมีผลิตภาพสูง ประเทศนั้นจะมีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น ดังนั้นการวิเคราะห์ในระดับจุลภาคจึงเป็นวิเคราะห์ใน 2 ประเด็นคือ (1) ความซับซ้อนในการดำเนินธุรกิจและกลยุทธ์ของหน่วยธุรกิจ เป็นการวิเคราะห์ถึงระดับพัฒนาการของกลยุทธ์หน่วยธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงจากการอาศัยความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ไปสู่ความได้เปรียบเชิงแข่งขัน (Competitive Advantage) (2) คุณภาพของปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจในระดับจุลภาค เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยที่กำหนดระดับผลิตภาพในปัจจุบันขององค์กร ซึ่งแบ่งความตามกรอบแนวคิด Diamond Model ของ Michael E. Porter ได้แก่ เงื่อนไขของปัจจัยการผลิต อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและสนับสนุนกัน เงื่อนไขทางด้านอุปสงค์ และบริบทของการแข่งขันและกลยุทธ์ทางธุรกิจ

3.3 ดัชนีความสามารถในการแข่งขัน

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 World Economic Forum ได้นำเสนอดัชนีความสามารถในการแข่งขัน (Global Competitiveness Index) ซึ่งเป็นดัชนีวัดความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งระดับมหภาคและจุลภาค โดยนิยาม “ความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness)” ไว้ว่า เป็นการวัดความมีประสิทธิภาพของสถาบัน นโยบาย และปัจจัยที่บ่งชี้ถึงประสิทธิภาพของประเทศ ซึ่งความมีประสิทธิภาพของประเทศจะส่งผลถึงความอยู่ดีกินดีของประชากรและการเติบโตของเศรษฐกิจประเทศ โดยดัชนี GCI วิเคราะห์ 12 ปัจจัยหลัก ซึ่งแบ่งเป็น 3 กลุ่มดังนี้ (สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์, 2557)

1) กลุ่มปัจจัยพื้นฐาน ซึ่งเป็นกุญแจสำคัญสู่การผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจประเทศ ประกอบด้วย (1) สภาพแวดล้อมด้านสถาบัน (Institutions) (2) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) (3) สภาพเศรษฐกิจมหภาค (Macroeconomic environment) (4) สุขภาพและการศึกษาพื้นฐาน (Health and primary education)

2) กลุ่มเสริมประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นกุญแจสำคัญสู่การผลักดันความมีประสิทธิภาพของประเทศ ประกอบด้วย (1) การศึกษาขั้นสูงและการฝึกอบรม (Higher education and training) (2) ประสิทธิภาพของตลาดสินค้า (Goods market efficiency) (3) ประสิทธิภาพของตลาดแรงงาน (Labor market efficiency) (4) ระดับการพัฒนาของตลาดการเงิน (Financial market development) (5) ความพร้อมด้านเทคโนโลยี (Technological readiness) และ (6) ขนาดของตลาด (Market size)

3) กลุ่มนวัตกรรมและระดับการพัฒนา ซึ่งเป็นกุญแจสำคัญสู่การผลักดันระดับนวัตกรรมของประเทศ ประกอบด้วย (1) ระดับการพัฒนาของธุรกิจ (Business sophistication) และ (2) นวัตกรรม (Innovation)

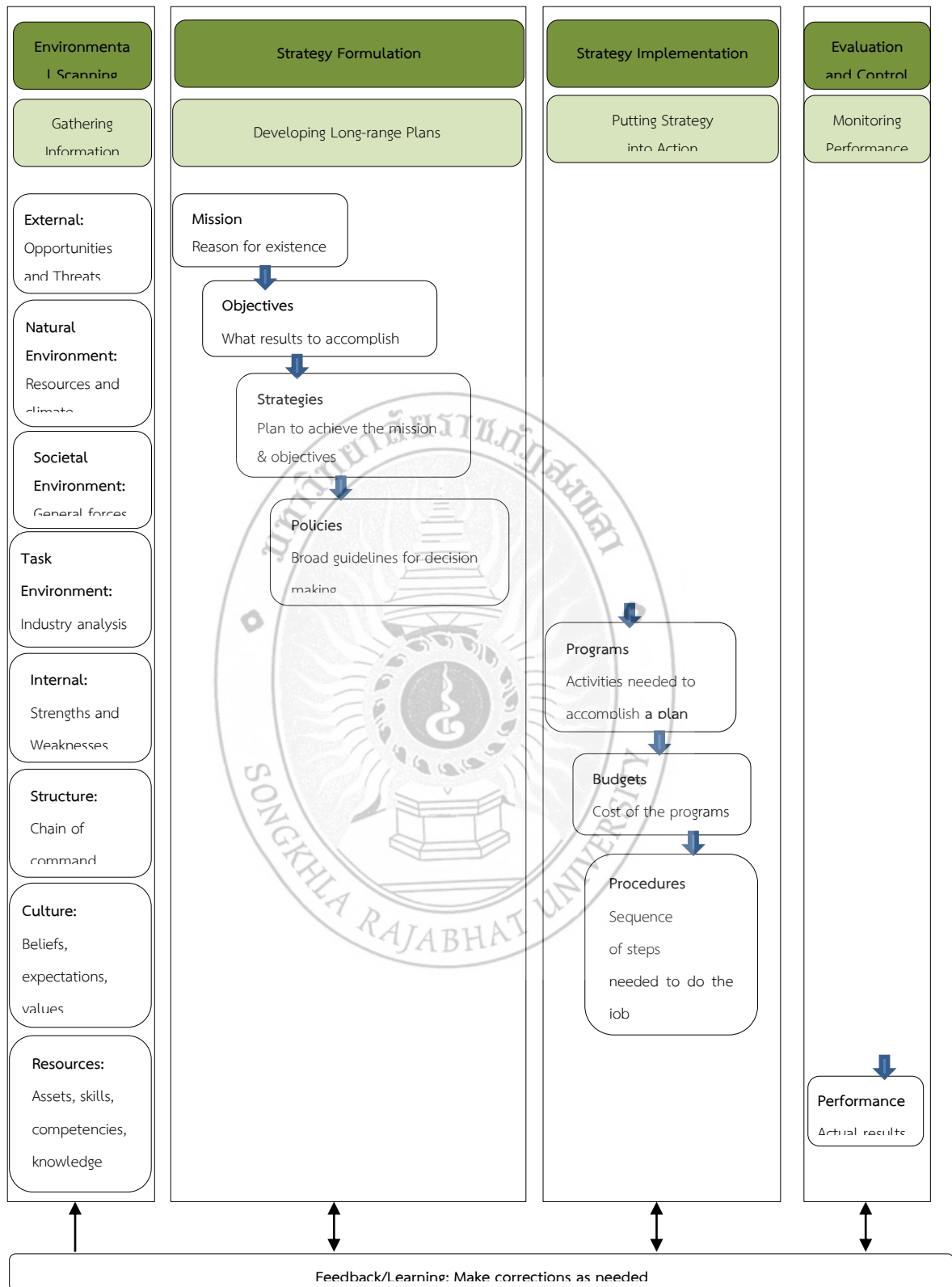
แนวคิดเกี่ยวกับจัดทำยุทธศาสตร์

1 ตัวแบบการจัดการเชิงกลยุทธ์

Wheelen and Hunger (2012) ได้เสนอตัวแบบการจัดการเชิงกลยุทธ์ (strategic management model) ซึ่งเป็นขั้นตอนแสดงความสัมพันธ์ในการพัฒนาและการใช้ยุทธศาสตร์ โดยมีขั้นตอนหลัก 4 ขั้นตอน ดังนี้ (1) การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (environmental scanning) (2) การกำหนดยุทธศาสตร์ (strategy formulation) (3) การนำยุทธศาสตร์ไปใช้ (strategy implementation) และ (4) การประเมินและควบคุมยุทธศาสตร์ (evaluation and control) ดังภาพ 2.1

1.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (environment scanning) หมายถึง การศึกษาเพื่อข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพทั่วไปขององค์กรที่จะศึกษา ประกอบด้วย การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก (external environment scanning) และการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน (internal environment scanning) ขององค์กรหรือการดำเนินงาน ดังนี้

1) การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก หมายถึง การวิเคราะห์โอกาส (opportunities) และอุปสรรค (threats) ซึ่งเป็นสถานการณ์จากภายนอกองค์กรที่องค์กรไม่สามารถควบคุมได้แต่มีผลกระทบต่อองค์กรหรือการดำเนินงานขององค์กรประกอบด้วย สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ (natural environment) สภาพแวดล้อมทั่วไป (societal environment) สภาพแวดล้อมในการดำเนินงาน (task environment) เป็นต้น



ภาพ 2.1 ตัวแบบการจัดการเชิงกลยุทธ์
 ที่มา: Wheelen and Hunger (2012)

2) การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน หมายถึง การวิเคราะห์จุดแข็ง (strengths) และจุดอ่อน (weaknesses) ซึ่งเป็นสถานการณ์ภายในองค์กรที่องค์กรสามารถควบคุมได้ซึ่งมีผลต่อผลการดำเนินงานขององค์กร ประกอบด้วย โครงสร้างองค์กร (structure) วัฒนธรรมองค์กร (culture) ทรัพยากรขององค์กร (resources) เป็นต้น

1.2 การกำหนดยุทธศาสตร์ (strategy formulation) คือการวางแผนระยะยาวเพื่อการบริหารองค์กร โดยเริ่มจากภาระธุรกิจ (mission) วัตถุประสงค์ (objective) ยุทธศาสตร์ (strategy) และการกำหนดนโยบาย (policy)

1.3 การนำยุทธศาสตร์ไปใช้ (strategy implementation) คือการจัดทำระบบและกลไกเพื่อขับเคลื่อนให้สามารถดำเนินการตามเป้าหมายที่วางไว้ ซึ่งประกอบด้วยโครงการ งบประมาณ และผู้รับผิดชอบ

1.4 การประเมินและควบคุมยุทธศาสตร์ (evaluation and control) คือการติดตามและประเมินว่าโครงการต่างๆ ได้มีการดำเนินการไปตามแผนหรือไม่ ตลอดจนการควบคุมให้การดำเนินงานเป็นไปตามแผนงานโครงการที่ได้วางไว้ ผลจากการประเมินสิ่งต่างๆ เหล่านี้จะเป็นข้อมูลสำหรับการปรับปรุงเพื่อพัฒนาองค์กรหรือดำเนินงานในโอกาสต่อไป

2 ยุทธศาสตร์การพัฒนา

ยุทธศาสตร์ของหน่วยงานหรือองค์กรเป็นเหมือนการฉายภาพความคิดในทิศทางและวิธีการดำเนินงานของหน่วยงานไปสู่สิ่งที่วางไว้ เกิดจากความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียส่วนใดส่วนหนึ่งหรือร่วมกันสร้างจากหลายส่วนก็ได้ แต่เพื่อให้เกิดพลังในการขับเคลื่อนสู่เป้าหมายแล้วโดยส่วนมากนิยมสร้างขึ้นแบบมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน ในการวิจัยนี้มุ่งพัฒนายุทธศาสตร์แบบมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย จึงมีขั้นตอนที่ไปเกี่ยวข้องกับหลายฝ่าย และต้องมีความเป็นตรรกะวิชาการ ดังนั้นในการศึกษาส่วนนี้จึงเป็นการนำเสนอหลักคิดและแนวทางในการวิจัยเพื่อพัฒนายุทธศาสตร์แบบมีส่วนร่วมเป็นสำคัญ

2.1 ความหมายของยุทธศาสตร์พัฒนา

เฉลียว บุรีภักดี (2546) ได้นิยามคำว่ายุทธศาสตร์การพัฒนา (development strategy) ว่าเป็นการรวมคำระหว่างคำว่า “ยุทธศาสตร์” กับ “การพัฒนา” เข้าด้วยกัน โดยมีความหมายรวมว่า แผนการอันชาญฉลาดสำหรับใช้ทำงานพัฒนาเรื่องใดเรื่องหนึ่งที่มีความยากเป็นพิเศษ ซึ่งไม่อาจทำให้บรรลุได้ด้วยวิธีปกติธรรมดาที่รู้จักกันโดยทั่วไป เป็นแผนการที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลักวิชา ทฤษฎี แนวความคิด และข้อมูลตามสภาพจริงที่ถูกต้อง เหมาะสมกับเรื่องที่จะทำการพัฒนาในครั้งนั้น แผนการดังกล่าวประกอบด้วย

- 1) เป้าหมายปลายทางที่ดี คือ เป็นเป้าหมายของยุทธศาสตร์ซึ่งตรงต่อการแก้ปัญหาและไม่ก่อผลเสียหายข้างเคียง
- 2) วิธีการที่ดี คือ เหมาะสมกับเป้าหมายที่วางไว้ และเหมาะสมกับทรัพยากรที่จัดหามาให้
- 3) ระบบการทำงานที่ดี คือ มีปัจจัยนำเข้า มีกระบวนการ และมีผลผลิตที่ดีพอกับบริบทและมีประสิทธิภาพ

การวิจัยยุทธศาสตร์การพัฒนา หมายถึง การนำเอายุทธศาสตร์การพัฒนาที่ได้มาจากการค้นหาครั้งแรกและมีคุณค่าควรแก่การตรวจสอบอีกครั้ง มีการตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจว่าเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาที่ใช้ได้ดีจริงมี 8 รูปแบบดังนี้

- รูปแบบที่ 1 การวิจัยตรวจยุทธศาสตร์การพัฒนา
- รูปแบบที่ 2 การวิจัยปรับปรุงยุทธศาสตร์การพัฒนา
- รูปแบบที่ 3 การวิจัยถ่ายโอนยุทธศาสตร์การพัฒนา
- รูปแบบที่ 4 การวิจัยปรับใช้ยุทธศาสตร์การพัฒนา
- รูปแบบที่ 5 การวิจัยสร้างยุทธศาสตร์การพัฒนา
- รูปแบบที่ 6 การวิจัยวิเคราะห์เพื่อประเมินความต้องการพัฒนา
- รูปแบบที่ 7 การวิจัยตรวจสอบวิชาหรือทฤษฎี
- รูปแบบที่ 8 การวิจัยวิเคราะห์หรือประเมินโครงการพัฒนา

โดย 5 รูปแบบแรกเป็นการวิจัยยุทธศาสตร์โดยตรง ส่วนที่เหลือเป็นวิจัยเสริมยุทธศาสตร์ ในการวิจัยนี้ผู้วิจัยต้องการสร้างยุทธศาสตร์จึงสอดคล้องกับการวิจัยในรูปแบบที่ 5

การวิจัยสร้างยุทธศาสตร์เป็นการวิจัยเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ขั้นใหม่ ไม่มีการนำของเดิมมาทำการศึกษา การวิจัยในลักษณะนี้จำเป็นต้องมีหลักวิชาและเมื่อเสร็จแล้วต้องมีการทดลองจนแน่ใจ โดยมีขั้นตอนในการดำเนินการดังนี้

- ขั้นที่ 1 การเลือกหน่วยท้องถิ่นที่มีปัญหาเชิงพัฒนา คือ ระบุที่ตั้ง ขอบเขต และลักษณะปัญหาของหน่วยท้องถิ่น
- ขั้นที่ 2 การวิเคราะห์ปัญหาเชิงพัฒนา คือ สำรวจและวิเคราะห์ปัญหาของท้องถิ่นเพื่อระบุให้ได้ว่าปัญหาคืออะไร เกิดจากเหตุปัจจัยใดบ้าง ปัญหาสืบเนื่องเกิดขึ้นหรือไม่อย่างไร และควรแสดงด้วยแผนภาพ
- ขั้นที่ 3 การระบุปัญหาเป้า คือ การเลือกประเด็นปัญหาขึ้นมาจากผลการวิเคราะห์ในขั้นที่ 2 ปัญหาเป้าหมายนี้ผู้วิจัยเลือกตามที่เห็นว่าอยู่ในวิสัยจะแก้ได้ และถ้าแก้ได้แล้วจะนำความคลี่คลายมาสู่ท้องถิ่น ทำให้ปัญหาทุกข้อน้อยลงแม้จะไม่หมดไป

ขั้นที่ 4 การสร้างยุทธศาสตร์การพัฒนา คือ การกำหนดแผนการดำเนินงานเชิงยุทธศาสตร์เพื่อแก้ปัญหาเป้า มี 3 ชั้น ได้แก่

- 4.1 การกำหนดเป้าหมายของยุทธศาสตร์
- 4.2 การสร้างหน่วยระบบทำงาน
- 4.3 การจัดทรัพยากร

ขั้นที่ 5 การทดลองต่อไป คือ เขียนระบุว่า จะทำการทดลองใช้ยุทธศาสตร์ที่สร้างแล้วนี้อย่างไร ใช้อะไรเป็นกลุ่มเป้าหมายการทดลอง จะเก็บข้อมูลประเด็นใด จะวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อสรุปประเด็นใด มีสมมติฐานอะไรบ้าง

ซึ่งในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้อาศัยหลักการข้างต้นในการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านชายแดนสะเตา

2.2 การกำหนดยุทธศาสตร์

การกำหนดยุทธศาสตร์คือการวางแผนระยะยาวเพื่อไปสู่เป้าหมายขององค์กร โดยเริ่มจากการกำหนดภารกิจ วัตถุประสงค์ และวิธีการ ดังนี้

- 1) ภารกิจ (mission) คือ จุดมุ่งหมายที่แสดงให้เห็นว่าองค์กรจะทำอะไร ทำทำไม เช่น จะให้บริการ จะขายสินค้า จะผลิตนักศึกษา เป็นต้น
- 2) วัตถุประสงค์ (objectives) คือ ผลที่องค์กรต้องการตามแผนที่วางไว้ โดยระบุว่า จะทำอะไร เมื่อไร อย่างไร กับใคร อย่างไร และวัดจากสิ่งใด
- 3) ยุทธศาสตร์ (strategy) คือ แผนการรวมที่แสดงให้เห็นว่าองค์กรสามารถบรรลุภารกิจและวัตถุประสงค์ที่วางไว้ได้อย่างไร ยุทธศาสตร์แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ

(1) ยุทธศาสตร์ระดับองค์กร (corporate strategy) เป็นยุทธศาสตร์ที่แสดงให้เห็นถึงทิศทางโดยรวมว่าองค์กรจะมุ่งไปทางใด ยุทธศาสตร์ระดับองค์กรมี 3 ประเภทคือ ยุทธศาสตร์เพื่อความเจริญเติบโต เพื่อความมั่นคง และเพื่อการตัดทอน

(2) ยุทธศาสตร์ระดับธุรกิจ (business strategy) เป็นยุทธศาสตร์ที่ใช้สำหรับการแข่งขันทั้งในระดับผลิตภัณฑ์และระดับหน่วยงาน ยุทธศาสตร์ระดับธุรกิจจะชี้ให้เห็นว่าองค์กรจะพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันได้ด้วยกลยุทธ์แบบใด ตัวอย่างเช่น การเป็นผู้นำด้านต้นทุน (cost leadership) การสร้างความแตกต่าง (differentiation) การมุ่งเน้นต้นทุน (cost focus) และการมุ่งเน้นความแตกต่าง (differentiation focus) เป็นต้น

(3) ยุทธศาสตร์ระดับปฏิบัติการ (functional strategy) เป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นประสิทธิภาพของการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ในองค์กร เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ในระดับที่สูงกว่า ยุทธศาสตร์ระดับปฏิบัติแบ่งออกเป็นกลยุทธ์ที่แยกย่อยได้ตามหน้าที่ ได้แก่ ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน

ยุทธศาสตร์การตลาด ยุทธศาสตร์การเงิน ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรมนุษย์ ยุทธศาสตร์การวิจัยและพัฒนา และยุทธศาสตร์การจัดการสารสนเทศ

4) นโยบาย (policy) คือ แนวทางแบบกว้างๆ เพื่อใช้ในการตัดสินใจและเป็นตัวเชื่อมโยงยุทธศาสตร์สู่การปฏิบัติ นโยบายเป็นสิ่งที่สร้างความมั่นใจให้กับผู้ปฏิบัติงานขององค์กรในระดับต่างๆ สามารถเข้าใจและปฏิบัติงานได้ตามที่องค์กรต้องการ

3 การวิเคราะห์ SWOT

องค์กรที่ต้องการพัฒนาสู่เป้าหมายจำเป็นต้องมียุทธศาสตร์และกลยุทธ์ที่ชัดเจน โดยแต่ละองค์กรอาจมีวิธีการกำหนดกลยุทธ์แตกต่างกันตามธรรมชาติและลักษณะขององค์กรนั้น ๆ แต่สิ่งที่เหมือนกันทุกองค์กรคือก่อนกำหนดกลยุทธ์องค์กรต้องรู้สถานภาพหรือสถานะขององค์กรเป็นการเบื้องต้น จากนั้นจึงสร้างกระบวนการกำหนดกลยุทธ์ที่เหมาะสมสำหรับองค์กร วิธีการและเทคนิคในการวิเคราะห์สถานะขององค์กรและกระบวนการกำหนดกลยุทธ์มีหลายวิธี วิธีที่เป็นที่นิยมจนกำหนดไว้ในหลักสูตรการเรียนการสอนในเกือบทุกสถาบันการศึกษาคือ กระบวนการวิเคราะห์ SWOT

3.1 ความหมายของ SWOT

SWOT เป็นคำย่อมาจากคำว่า Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats โดย

Strengths คือ จุดแข็ง หมายถึง ความสามารถและสถานการณ์ภายในองค์กรที่เป็นบวก ซึ่งองค์กรนำมาใช้เป็นประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึง การดำเนินงานภายในที่องค์กรทำได้ดี

Weaknesses คือ จุดอ่อน หมายถึง สถานการณ์ภายในองค์กรที่เป็นลบและด้อยความสามารถ ซึ่งองค์กรไม่สามารถนำมาใช้เป็นประโยชน์ในการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึง การดำเนินงานภายในที่องค์กรทำไม่ได้ดี

Opportunities คือ โอกาส หมายถึง ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่เอื้ออำนวยให้การทำงานขององค์กรบรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึง สภาพแวดล้อมภายนอกที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินการขององค์กร

Threats คือ อุปสรรค หมายถึง ปัจจัยและสถานการณ์ภายนอกที่ขัดขวางการทำงานขององค์กรไม่ให้บรรลุวัตถุประสงค์ หรือหมายถึงสภาพแวดล้อมภายนอกที่เป็นปัญหาต่อองค์กร

3.2 กรอบการวิเคราะห์ SWOT

ก่อนทำการวิเคราะห์ SWOT ผู้วิเคราะห์ต้องกำหนดเรื่อง หัวข้อ หรือประเด็น (Area) ในการวิเคราะห์ให้ชัดเจนเพราะจะทำให้การวิเคราะห์และประเมินจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส

และอุปสรรคถูกต้อง การกำหนดกรอบการวิเคราะห์ SWOT ใด ๆ ขึ้นอยู่กับลักษณะของกิจกรรมและธรรมชาติขององค์กรนั้น โดยมีผู้เสนอกรอบในการวิเคราะห์ SWOT ดังนี้ (นันทิยา หุตานุวัตรและณรงค์ หุตานุวัตร, 2545)

MacMillan (1986, อ้างถึงใน นันทิยา หุตานุวัตรและณรงค์ หุตานุวัตร, 2545) เสนอ 5 ประเด็นสำหรับกรอบการวิเคราะห์ SWOT คือ (1) เอกลักษณะขององค์กร (2) ขอบเขตปัจจุบันของธุรกิจ (3) แนวโน้มสภาพแวดล้อมที่จะเป็นโอกาสและอุปสรรค (4) โครงสร้างของธุรกิจ และ (5) รูปแบบการเติบโตที่คาดหวัง Goodstein et al (1993, อ้างถึงใน นันทิยา หุตานุวัตรและณรงค์ หุตานุวัตร, 2545) เสนอ 5 ประเด็นที่ต้องวิเคราะห์ คือ (1) ความสำเร็จของแต่ละประเภทธุรกิจขององค์กรและทรัพยากรขององค์กรที่ยังไม่ถูกใช้ (2) ระบบติดตามประเมินผลสำหรับธุรกิจแต่ละประเภท (3) กลยุทธ์ขององค์กรในแง่ความคิดริเริ่ม การเผชิญกับความเสี่ยง และการขับเคลื่อนทางการแข่งขัน (4) โครงสร้างและระบบการบริหารขององค์กรที่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติแผนกลยุทธ์ให้บรรลุเป้าหมาย และ (5) วัฒนธรรมองค์กรและวิธีการทำธุรกิจ Edwards (1994, อ้างถึงใน นันทิยา หุตานุวัตรและณรงค์ หุตานุวัตร, 2545) เสนอปัจจัยภายนอก 9 ประการ คือ การเมือง , เศรษฐกิจ , วิทยาศาสตร์ , การแข่งขัน , กฎหมาย , โครงสร้างพื้นฐาน , สังคม , เทคโนโลยี และประชากร

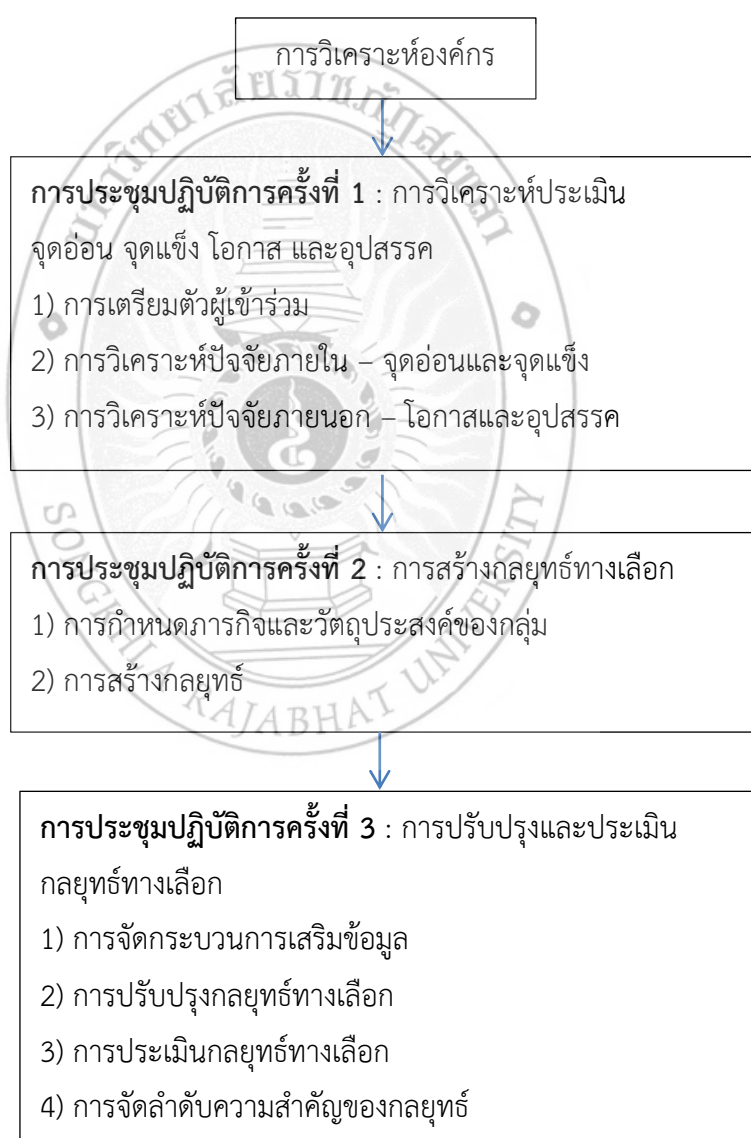
3.3 ข้อควรคำนึงในการทำกระบวนการวิเคราะห์ SWOT

การวิเคราะห์ SWOT ขององค์กรมีข้อที่ควรคำนึง ดังนี้

- 1) องค์กรต้องกำหนดก่อนว่า องค์กรต้องการที่จะทำอะไร
- 2) การวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคต้องกระทำในช่วงเวลาขณะนั้น
- 3) องค์กรต้องกำหนดปัจจัยหลัก (key success factors) ที่เกี่ยวกับการดำเนินงานให้ถูกต้อง
- 4) องค์กรต้องประเมินความสามารถของตนให้ถูกต้อง
- 5) การระบุจุดอ่อนต้องกระทำอย่างซื่อสัตย์ และบางครั้งจุดอ่อนเฉพาะอย่างเป็นของเฉพาะบุคคล
- 6) การจัดการกับกลไกการป้องกันตนเองต้องกระทำอย่างรอบคอบ
- 7) แนวโน้มการขยายจุดแข็งที่เกินความเป็นจริง
- 8) ความใกล้ชิดกับสถานการณ์ทำให้มอง สถานการณ์ขององค์กรไม่ชัดเจน
- 9) การกำหนดบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรวบรวมข้อมูลต้องระบุให้ชัดเจน
- 10) ข้อมูลไม่เพียงพอ และข้อมูลสิ่งแวดล้อมภายนอกเพียงเบนนอกจากนี้การเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมภายนอกอาจเป็นโอกาสหรืออุปสรรคก็ได้

3.4 ขั้นตอนกระบวนการวิเคราะห์ SWOT

การวิเคราะห์ SWOT เป็นการร่วมกันวิเคราะห์ของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องขององค์กร เพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมทั้งการรับรู้ถึงสภาพขององค์กร การวิเคราะห์ การกำหนดกลยุทธ์ในการพัฒนา และการลงมือปฏิบัติ ดังนั้นขั้นตอนการดำเนินการในการวิเคราะห์ SWOT จึงมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอน โดยมีขั้นตอนหลัก 3 ขั้นตอนคือ ขั้นตอนแรก การวิเคราะห์ประเมิน จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส และอุปสรรค ขั้นตอนที่สอง การสร้างกลยุทธ์ทางเลือก และขั้นตอนสุดท้าย การปรับปรุงและประเมินกลยุทธ์ทางเลือก (ภาพ 2.2)



ภาพ 2.2 กระบวนการวิเคราะห์ SWOT

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ดวงฤดี เสือสิงห์ (2548) ทำการศึกษาการพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการพิธีการศุลกากร ในการให้บริการส่งสินค้าออกไปต่างประเทศ ณ ด้านศุลกากรป่าดงเบงชาร์ อำเภอสะเตา จังหวัด สงขลาเพื่อวัดระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการที่มีต่อการส่งสินค้าออก รวมทั้งรับทราบถึงปัญหาในการให้บริการด้านต่าง ๆ และเพื่อเป็นแนวทางในการปรับความเข้าใจของผู้รับบริการที่มีต่อขั้นตอน พิธีการส่งออก โดยกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย คือ ตัวแทนออกของซึ่งเป็นผู้ติดต่อกับด้านศุลกากรป่า ดงเบงชาร์แทนผู้นำสินค้าเข้าโดยตรงจำนวน 110 คน พบว่า ตัวแทนออกของมีความพึงพอใจในการ ให้บริการในทุกด้าน โดยมีข้อเสนอแนะให้ทำการปรับปรุงการให้บริการในเรื่องการประชาสัมพันธ์ โดยมุ่งให้ตัวแทนออกของรับรู้ บทบาท ผลประโยชน์ที่ได้รับทางตรงและทางอ้อม ส่วนเรื่องตัวบท กฎหมาย ระเบียบ และคำสั่งต่าง ๆ ที่ไม่เหมาะสม สอดคล้องกับการปฏิบัติ เพราะความเปลี่ยนแปลง ของสถานะแวดล้อม สังคม และการเมือง ให้เสนอผู้มีอำนาจปรับปรุงแก้ไขลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็นออก แก่ปัญหาความซ้ำซ้อน เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและประหยัดเวลาในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพ มากขึ้น

ธิดาวรรณ คุ่มเนตร (2550) ศึกษาการเตรียมความพร้อมและทัศนคติของผู้ประกอบการ ส่งออกสินค้า, บริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้า/ตัวแทนออกของ และทัศนคติของเจ้าหน้าที่ศุลกากร เขต อุตสาหกรรมส่งออก นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ต่อระบบการผ่านพิธีการศุลกากรทาง อิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร พบว่าผู้ประกอบการส่งออกสินค้า และบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้า/ ตัวแทนออกของ มีการเตรียมความพร้อมในทุก ๆ ด้านเป็นอย่างดีเพื่อให้สามารถทำงานกับระบบฯ ใหม่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่วนการศึกษาด้านทัศนคติและความคิดเกี่ยวกับระบบฯ พบว่า ผู้ประกอบการส่งออกสินค้ามีความเห็นด้วยมาก บริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้า/ตัวแทนออกของและ เจ้าหน้าที่ศุลกากรมีความเห็นด้วยปานกลาง ซึ่งมีเหตุผลสองประการคือ การที่มีเวลาศึกษาระบบ น้อย และระบบยังไม่มีคุณสมบัติ

พเยี่ย ชลานุเคราะห์ (2550) ศึกษาเรื่อง ระบบพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้ เอกสารเพื่อการสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ เพื่อวิเคราะห์หาตัวแปรสำคัญที่จำแนกกลุ่ม ผู้ประกอบการที่เห็นด้วยและไม่เห็นด้วยกับระบบดังกล่าวใน 4 ด้าน คือ ด้านข้อมูล ด้านความรวดเร็ว ด้านต้นทุน และด้านความสามารถในการแข่งขัน พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อความคิดเห็นของผู้ประกอบการในแต่ละด้านเป็นดังนี้ (1) ปัจจัยด้านข้อมูล ได้แก่ ความสามารถในการลดการใส่ข้อมูล ซ้ำ ความสามารถในการแบ่งปันข้อมูลแบบทันทีทันใด (Real time) ระหว่างผู้ประกอบการและคู่ค้า และความมั่นใจในความปลอดภัยของข้อมูลจากการลงลายมือชื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ (Digital Signature) กับใบรับรอง อิเล็กทรอนิกส์ Certificate Authority (CA) (2) ด้านความรวดเร็ว ได้แก่

ตำแหน่งงาน ประเภทธุรกิจ ความรวดเร็วในการดำเนินพิธีการศุลกากร ความรวดเร็วในการจัดเก็บค่าภาษีอากร และความรวดเร็วในการติดต่อประสานงาน (3) ด้านต้นทุน ได้แก่ ตำแหน่งงาน ต้นทุนการดำเนินงาน (Operation cost) ต้นทุนในการเก็บเอกสารที่ซ้ำซ้อน และต้นทุนสินค้าคงคลัง และ (4) ด้านความสามารถในการแข่งขันได้ ได้แก่ ตำแหน่งงาน ประเภทธุรกิจ ความสามารถในการสร้างความเชื่อมั่นให้กับคู่ค้าในต่างประเทศ และความสามารถในการยกระดับประสิทธิภาพของกระบวนการการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) ของศุลกากร

กชกร ว่องมงคลเดช (2552) ทำการวิเคราะห์การบริหารจัดการด้วยระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ของกรมศุลกากร เพื่อศึกษาปัญหา แนวทางการเพิ่มศักยภาพ และแนวโน้มของการบริหารจัดการ พบว่า ปัญหาที่สำคัญคือ การขาดการประเมินผลแผนในการนำระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์มาให้บริการ แนวทางการเพิ่มศักยภาพในการบริหารจัดการคือผู้บริหารของกรมศุลกากรควรกำหนดแผนและมาตรการที่ชัดเจนและต่อเนื่อง และภาพแนวโน้มในการบริหารจัดการในอนาคตคือ ประสิทธิภาพในการบริหารจัดการด้วยระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ของกรมศุลกากรในอนาคตมีแนวโน้มสูงกว่าในปัจจุบัน

เจริญชัย คำยอด (2553) ศึกษาปัญหา อุปสรรค และแนวทางในการส่งเสริมการค้าชายแดนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรณีศึกษาเทศบาลตำบลเขมราฐ อำเภอเขมราฐ จังหวัดอุบลราชธานี โดยการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ที่เกี่ยวข้อง ผลการศึกษาพบว่า ในส่วนของปัญหาและอุปสรรคของผู้ประกอบการต้องการให้พัฒนาจุดผ่อนปรนการค้าไทย-ลาวเป็นด่านถาวรและให้หน่วยภาครัฐให้ความรู้ด้านการค้าชายแดนกับผู้ประกอบการรายย่อยเพิ่มเติม ในส่วนของเทศบาลตำบลพบว่ารูปแบบการค้ายังเป็นแบบดั้งเดิมจึงไม่สามารถจัดรูปแบบการค้าส่งเสริมได้อย่างชัดเจน เทศบาลควรทำความเข้าใจกฎหมาย ข้อตกลงต่างๆ ให้ชัดเจนและส่งเสริมให้ความรู้กับผู้ประกอบการ และควรหาทางแก้ไขปัญหาระหว่างเรื่องข้อจำกัดเรื่องจุดผ่อนปรน และสำหรับแนวทางในการส่งเสริมการค้าชายแดนของเทศบาลตำบลประกอบด้วย (1) ผลักดันให้เป็นด่านถาวร พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และหารือกับสปป.ลาว เพื่อให้ย้ายด่านมาอยู่เยื้องกัน (2) ให้ความรู้เกี่ยวกับเรื่องการค้าชายแดนกับผู้ประกอบการ และ (3) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกระดับต้องทำงานกันแบบบูรณาการ

ธนุ อาทร (2553) ศึกษาศักยภาพการใช้ระบบการผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Customs) ที่มีต่อการค้าระหว่างประเทศของด่านศุลกากร ในจังหวัดเชียงราย จากผู้ประกอบการและบุคลากรของด่านศุลกากร พบว่า ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ศักยภาพสูงสุด ด้านขีดความสามารถทางการแข่งขันทางการค้ามีศักยภาพต่ำที่สุด ในขณะที่ปัญหาของการใช้ระบบได้แก่ ระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตไม่ดี ประเทศเพื่อนบ้านยังไม่มีมีการนำระบบ E-Customs มาใช้ เจ้าหน้าที่ยังขาดความชำนาญในการใช้ระบบ บันทึกข้อมูลผิดพลาด และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องยังไม่มีมีการปรับปรุง

สุนีย์รัตน์ กิตติกาญจนรักษ์ (2553) ศึกษาถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารมาใช้ในการผ่านพิธีการนำเข้า ณ สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ จากเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ปฏิบัติงานที่สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารมาใช้ คือ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการ ได้แก่ นโยบายและกลยุทธ์ระบบภายในองค์กร ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ งบประมาณ ประชาสัมพันธ์ การติดตามประเมินผล และภาวะผู้นำ ปัจจัยด้านบุคลากร ได้แก่ ความรู้ความเข้าใจ บทบาทเจ้าหน้าที่ ทัศนคติ และการมีส่วนร่วม ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ได้แก่ การมีส่วนร่วมของประชาชน วัฒนธรรมองค์กร/ค่านิยมร่วม และการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่น และได้เสนอแนะแนวทางในการที่จะปรับปรุงให้การนำระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารเกิดผลสำเร็จ ดังนี้ ด้านบริหารจัดการ ควรกำหนดกฎระเบียบโดยจัดทำเป็นคู่มือการปฏิบัติงานไว้อย่างชัดเจน จัดหาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย ผลักดันพิธีการนำเข้า-ส่งออกให้เข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารอย่างเต็มรูปแบบ ด้านบุคลากร ควรให้ข้าราชการที่ปฏิบัติงานผ่านพิธีการนำเข้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารได้เรียนรู้เทคโนโลยีใหม่ๆ และวิธีการทำงานเป็นทีม สร้างจิตสำนึกที่ดีต่อผู้ประกอบการ มีความสุจริต และด้านสภาพแวดล้อม ควรประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้ความร่วมมือกันแก้ไขปัญหาและดำเนินการไปในแนวทางเดียวกัน ตลอดจนทั้งมีการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง

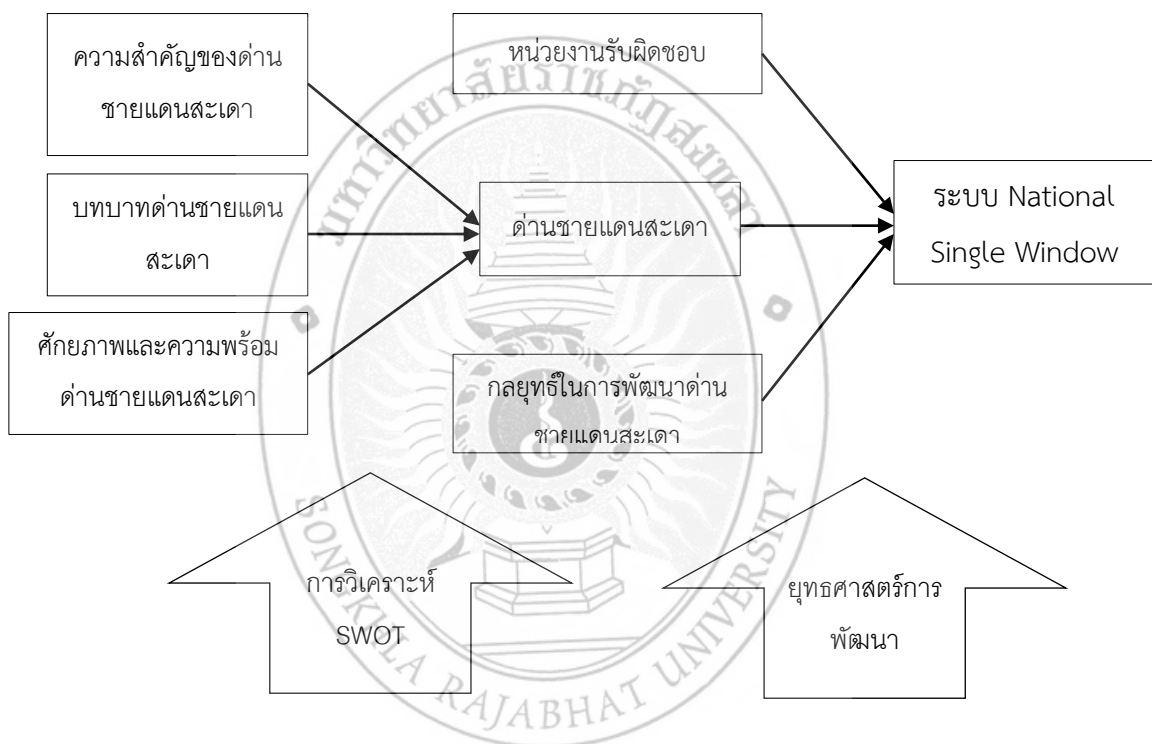
เกรียงศักดิ์ สุวรรณทรัพย์ (2554) ทำการศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีต่อระบบพิธีการศุลกากร อิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (e-Customs) ในการผ่านพิธีการศุลกากรของด่านศุลกากรหนองคาย พบว่า ผู้ประกอบการเห็นด้วยกับระบบฯ ในระดับมาก โดยเห็นด้วยในด้านการอำนวยความสะดวกมากที่สุด ผลของการเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีต่อระบบพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ แบบไร้เอกสาร ในการผ่านพิธีการศุลกากรของด่านศุลกากรหนองคาย พบว่าความคิดเห็นของผู้ประกอบการไม่ว่าจะเป็นประเภท ร้านค้า ห้างหุ้นส่วน และบริษัทที่มีต่อระบบพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารในการผ่านพิธีการศุลกากรของด่านศุลกากรหนองคายไม่แตกต่างกัน

หทัยภรณ์ อินตา (2554) ศึกษาปัญหาและปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จในการนำระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์มาใช้งานด้านการเงินและบัญชีของด่านศุลกากรในสังกัดสำนักงานศุลกากรจากเจ้าพนักงานการเงินและบัญชี ผู้ปฏิบัติงานในระบบ e-customs ด้านการเงินและบัญชีของด่านศุลกากรภาคที่ 1, 3 และ 4 พบว่า พนักงานที่เกี่ยวข้องมีปัญหาในการนำระบบมาใช้เพียงเล็กน้อย ในขณะที่ปัจจัยแห่งความสำเร็จของการนำระบบมาใช้ประกอบด้วย ด้านนโยบายของผู้บริหาร ด้านโปรแกรม ด้านคู่มือปฏิบัติงาน ด้านเทคโนโลยี ด้านบุคลากร ด้านการควบคุมภายใน และด้านข้อมูล

ศิรนนท์ กังวานกัมปนาท (2556) ศึกษาเรื่องการรับรู้ของพนักงานศุลกากรเกี่ยวกับระบบ National Single Window ของสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง โดยมุ่งศึกษาถึงการรับรู้ของ

พนักงานในด้านประโยชน์และความสะดวกในการใช้ พบว่า การรับรู้สารสนเทศระบบ NSW ของพนักงานศุลกากรมีระดับการรับรู้ในระดับปานกลางถึงน้อยที่สุด การรับรู้ในด้านประโยชน์และด้านความสะดวกในการใช้อยู่ในระดับน้อย และมีปัญหาในการรับรู้สารสนเทศระบบ NSW โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ปัญหาที่พบมากคือ จุลสารไม่เพียงพอ ทรัพยากรสารสนเทศที่มีให้ไม่ตรงกับความต้องการ และขาดรู้ด้านอุปกรณ์และเทคโนโลยี

กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพ 2.3 กรอบแนวคิดการวิจัย

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

เพื่อให้การวิจัยในครั้งนี้บรรลุวัตถุประสงค์และได้ผลการศึกษาที่ถูกต้อง เชื่อถือได้ สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้จริง ผู้วิจัยจึงกำหนดระเบียบวิธีวิจัย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

รูปแบบของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งเป็นระเบียบวิธีที่เหมาะสมกับเป้าประสงค์ของงานวิจัยที่มุ่งเน้นศึกษาหาหนทางในการพัฒนาการให้บริการด้านชายแดนสะเดาเพื่อเข้าสู่ระบบ NSW ที่ต้องใช้ประสบการณ์ความรู้ ความคิด ของผู้ที่มีความชำนาญและปฏิบัติจริง ตลอดจนผู้ที่มีส่วนได้เสีย ดังนั้นระเบียบวิธีเชิงคุณภาพจึงมีความเหมาะสม โดยเฉพาะเทคนิคในการสัมภาษณ์เชิงลึก จะทำให้ข้อมูลที่ได้เป็นที่น่าสนใจ เชื่อถือ และเป็นประโยชน์กับผู้ที่เกี่ยวข้องมากที่สุด

ผู้ให้ข้อมูลหลัก

ผู้ให้ข้อมูลหลักในการศึกษาครั้งนี้คือผู้ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการระบบ NSW ของด่านชายแดนสะเดา ซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารด่านชายแดนสะเดา เจ้าหน้าที่ด่าน เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบหลักระบบ NSW หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการ นักท่องเที่ยว เป็นต้น

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในขั้นต้นผู้วิจัยได้ทำการศึกษาจากเอกสารของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อค้นหาองค์ความรู้ และข้อมูล เพื่อเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์การวิจัย ในการขั้นตอนนี้ผู้วิจัยใช้เทคนิคในการศึกษา วิเคราะห์ และสังเคราะห์เนื้อหาผลงาน เพื่อใช้ในการกำหนดวิธีการวิจัยและวิเคราะห์เนื้อหาเพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัย ในขั้นตอนต่อมาเป็นส่วนของการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม ในครั้งนี้ผู้วิจัยใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นเครื่องมือหลักในการเก็บรวบรวมข้อมูลตามคำถามการวิจัยที่ได้กำหนดไว้ข้างต้น โดยผู้วิจัยมีขั้นตอนการกำหนดขั้นตอนการสร้างแบบสัมภาษณ์ โดยเริ่มจากการทบทวนวรรณกรรม และบริบทของพื้นที่ ออกแบบสัมภาษณ์ตามวัตถุประสงค์และนิยามศัพท์

เพื่อนำไปให้ที่ปรึกษาโครงการตรวจสอบความเหมาะสม ความสอดคล้อง และความถูกต้องเชิงเนื้อหา จากนั้นผู้วิจัยนำแบบสัมภาษณ์มาทำการปรับแก้ และจัดทำเป็นแบบสัมภาษณ์ต่อไป (ภาพ 3.1)



ภาพ 3.1 ขั้นตอนการสร้างแบบสัมภาษณ์

การวิเคราะห์ข้อมูล

เนื่องจากลักษณะของการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ เทคนิคในการวิเคราะห์ข้อมูลหลักได้แก่ การค้นคว้าเอกสารและการสัมภาษณ์เชิงลึก ดังนั้นในการวิเคราะห์ข้อมูลจึงแบ่งได้เป็นสองลักษณะ ดังนี้

1 การวิเคราะห์เนื้อหา

ในส่วนนี้เป็นการศึกษาเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อ 1 ข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าเอกสาร ซึ่งหากเป็นข้อมูลเชิงคุณภาพ ทำการวิเคราะห์โดยเทคนิควิเคราะห์เนื้อหา แต่หากเป็นข้อมูลในเชิงปริมาณ ทำการวิเคราะห์โดยใช้เทคนิควิธีการพรรณนาข้อมูล

2 การวิเคราะห์ SWOT

ผู้วิจัยได้ใช้เทคนิคการวิเคราะห์ SWOT เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อ 2 ข้อมูลครั้งนี้เป็นการเก็บรวบรวมจากเอกสารของหน่วยงานต่าง ๆ และการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับระบบ NSW ของด้านชายแดนสะเดา ผู้วิจัยนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์เนื้อหา โดยในส่วนของจุดแข็งและจุดอ่อนซึ่งเป็นเรื่องภายในของหน่วยงานหรือระบบ ใช้หลัก 4M ตามหลักการบริหารจัดการเป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ ซึ่งประกอบด้วย บุคลากร (Man) งบประมาณ (Money) วัสดุครุภัณฑ์ (Material) และ การบริหารจัดการ (Management) ในขณะที่ด้านโอกาสและอุปสรรคซึ่งเป็นเรื่องที่เกิดจากภายนอกหน่วยงานหรือระบบ ผู้วิจัยใช้หลัก PEST ประกอบด้วย นโยบายภาครัฐ การเมือง (Political) สภาพเศรษฐกิจ (Economic) สภาพทางสังคม (Social) และ เทคโนโลยี (Technology) เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์

ผลการจากการวิเคราะห์ SWOT ข้างต้นผู้วิจัยได้นำข้อมูลไปสรุปในตารางสรุปปัจจัยยุทธศาสตร์ซึ่งเป็นตารางที่นำเสนอปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ในทุกมิติทั้งภายในและภายนอกและทั้งเชิงบวกและเชิงลบ โดยมีการสรุปประเด็นเชิงยุทธศาสตร์ และทำการให้น้ำหนักความสำคัญหรือผลกระทบและความระดับความเป็นจริงของแต่ละประเด็นโดยผู้ที่เชื่อถือ จากนั้นเป็นวิเคราะห์เพื่อเสนอยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาหรือแก้ปัญหาให้กับองค์กร ดังนี้

1) ตารางสรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายนอก (External Factor Analysis Summary: EFAS) เป็นตารางที่แสดงถึงปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายนอกทั้งที่เป็นโอกาสและอุปสรรค น้ำหนัก คะแนนประเมิน คะแนนถ่วงน้ำหนัก และข้อเสนอแนะในแต่ละประเด็น โดยผลรวมของของคะแนนน้ำหนักมีค่าเท่ากับ 1.00 คะแนนถ่วงน้ำหนักยังมีค่ามากแสดงถึงความสำคัญและจำเป็นของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ต้องเร่งดำเนินการ (ดังตาราง 3.1)

2) ตารางสรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายใน (Internal Factor Analysis Summary: IFAS) เป็นตารางที่แสดงถึงปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายในทั้งที่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อน โดยมีรายละเอียดการจัดทำเช่นเดียวกับ EFAS (ดังตาราง 3.2)

3) ตารางสรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์โดยภาพรวม (Strategic Factor Analysis Summary: SFAS) เป็นตารางที่แสดงปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ทั้งหมดในภาพรวม เป็นตัดปัจจัยบางปัจจัยที่มีความสำคัญน้อยออก แล้วดำเนินการปรับค่าใหม่ (ดังตาราง 3.3)

ตาราง 3.1 ตัวอย่างตารางสรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายนอก EFAS

①	②	③	④	⑤
ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์	น้ำหนักความสำคัญ	ระดับผลกระทบ	คะแนนถ่วงน้ำหนัก	ข้อเสนอแนะ
ปัจจัยที่เป็นโอกาส				
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค				
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
รวม	1.00			

ตาราง 3.2 ตัวอย่างตารางสรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายใน IFAS

①	②	③	④	⑤
ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์	น้ำหนักความสำคัญ	ระดับผลกระทบ	คะแนนถ่วงน้ำหนัก	ข้อเสนอแนะ
ปัจจัยที่เป็นจุดแข็ง				
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
ปัจจัยที่เป็นจุดอ่อน				
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
รวม	1.00			

ผู้วิเคราะห์ดำเนินการตามรายละเอียดและขั้นตอนดังนี้

คอลัมน์ ① ให้ผู้วิเคราะห์ดำเนินการค้นหาโอกาสที่เกิดขึ้นกับองค์กรแล้วทำการคัดเลือกให้เหลือจำนวนที่เหมาะสมซึ่งไม่ควรมากเกินไป ซึ่งควรสำรวจจากบุคคลหรือกลุ่มบุคคลผู้ที่เกี่ยวข้องหรือมีความรู้ความชำนาญในประเด็นที่กำลังวิเคราะห์

คอลัมน์ ② ผู้วิเคราะห์ บุคคลหรือกลุ่มบุคคลผู้ที่เกี่ยวข้องให้น้ำหนักถึงความสำคัญ ดังนั้นตัวเลขในช่องนี้จะสะท้อนถึงระดับความสำคัญของแต่ละปัจจัย ปัจจัยที่มีความสำคัญมากจะได้น้ำหนักมาก โดยน้ำหนักรวมมีค่าเท่ากับ 1.00

คอลัมน์ ③ ผู้วิเคราะห์ บุคคลหรือกลุ่มบุคคลผู้ที่เกี่ยวข้องประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากประเด็นต่าง ๆ คะแนนประเมินจาก 1-5 เรียงลำดับผลกระทบจากน้อยไปหามาก

คอลัมน์ ④ เป็นผลคูณของคอลัมน์ ② กับ ③

คอลัมน์ ⑤ เป็นข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ของแต่ละปัจจัย

ตาราง 3.3 ตัวอย่างตารางสรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์โดยภาพรวม SFAS

①	②	③	④	⑤
ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์	น้ำหนักความสำคัญ	ระดับผลกระทบ	คะแนนถ่วงน้ำหนัก	ข้อเสนอแนะ
ปัจจัยที่เป็นโอกาส				
1.				
2.				
ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค				
1.				
2.				
ปัจจัยที่เป็นจุดแข็ง				
1.				
2.				
ปัจจัยที่เป็นจุดอ่อน				
1.				
2.				
รวม			1.00	

3 การจัดทำยุทธศาสตร์โดยเทคนิคการวิเคราะห์ TOWS

ในขั้นตอนนี้เป็นการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาด้านชายแดนสะเดาตามวัตถุประสงค์การวิจัยข้อ 3 ซึ่งเป็นการเสนอในเชิงยุทธศาสตร์ โดยผู้วิจัยได้ใช้เทคนิคการวิเคราะห์ TOWS ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

3.1 วิธีการวิเคราะห์

การวิเคราะห์ทาวส์ (TOWS matrix) เป็นคำเรียกใช้อีกด้านหนึ่งของ SWOT โดย TOWS เป็นการแสดงความสัมพันธ์ระหว่าง อุปสรรค โอกาส จุดแข็ง และจุดอ่อน โดยการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกซึ่งได้แก่ โอกาสและอุปสรรคที่องค์กรหรือหน่วยงานเผชิญอยู่ นำมาจับคู่เพื่อให้สอดคล้องกับปัจจัยภายในที่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กร เพื่อนำมาเป็นยุทธศาสตร์ทางเลือก 4 ชุด

ภายนอก ภายใน	โอกาส (O)	อุปสรรค (T)
จุดแข็ง (S)	1. ยุทธศาสตร์เชิงรุก (SO) ภายในมีจุดแข็ง ภายนอกมีโอกาส	2. ยุทธศาสตร์เชิงรับ (ST) ภายในมีจุดแข็ง ภายนอกมีอุปสรรค
จุดอ่อน (W)	3. ยุทธศาสตร์เชิงปรับ (WO) ภายในมีจุดอ่อน ภายนอกมีโอกาส	4. ยุทธศาสตร์เชิงถอย (WT) ภายในมีจุดอ่อน ภายนอกมีอุปสรรค

3.2 ลักษณะยุทธศาสตร์

จากตาราง TOWS สามารถสร้างกลยุทธ์ได้ดังนี้

- 1) ยุทธศาสตร์เชิงรุก (SO) เป็นยุทธศาสตร์ที่ใช้ประโยชน์จากจุดแข็งขององค์กรหรือหน่วยงานเพื่อสร้างความได้เปรียบจากโอกาส และเป็นยุทธศาสตร์ที่องค์กรหรือหน่วยงานต้องการจะไปมากที่สุด
- 2) ยุทธศาสตร์เชิงรับ (ST) เป็นยุทธศาสตร์ที่ต้องการเอาชนะอุปสรรคเพื่อสร้างข้อได้เปรียบจากจุดแข็งที่มีอยู่
- 3) ยุทธศาสตร์เชิงปรับ (WO) เป็นยุทธศาสตร์ที่ต้องการเอาชนะจุดอ่อนจากข้อได้เปรียบจากโอกาสที่มีอยู่
- 4) ยุทธศาสตร์เชิงถอย (WT) เป็นยุทธศาสตร์ที่ต้องการให้เกิดจุดอ่อนและอุปสรรคต่ำที่สุดเท่าที่สามารถจะทำได้ หรือยอมรับอย่างมีชั้นเชิง

ตาราง 3.4 สรุปวิธีการดำเนินการวิจัย จำแนกตามวัตถุประสงค์การวิจัย

วัตถุประสงค์การวิจัย	คำถามการวิจัย	ประเด็นคำถาม	แหล่งข้อมูล	เครื่องมือในการเก็บข้อมูล	วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล
1 เพื่อศึกษาความสำคัญและบทบาทของด่านชายแดนสะเดา	1. ด่านชายแดนสะเดามีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างไร	1. ด่านชายแดนสะเดามีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยด้านใดบ้าง 2. ด่านชายแดนสะเดามีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยในแต่ละด้านระดับใด	- กรมการค้าระหว่างประเทศ - การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย - ด่านชายแดนสะเดา - สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	ข้อมูลทุติยภูมิ	- พรรณนาข้อมูล - วิเคราะห์เนื้อหา - วิเคราะห์เอกสาร
	2. ด่านชายแดนสะเดามีบทบาททางเศรษฐกิจอย่างไร	1. ด่านชายแดนสะเดามีบทบาททางเศรษฐกิจอย่างไร	- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ - ด่านชายแดนสะเดา	ข้อมูลทุติยภูมิ	- วิเคราะห์เนื้อหา - วิเคราะห์เอกสาร
2 เพื่อเพื่อศึกษา	1. ระบบ National Single Window	1. ระบบ National Single Window	- กรมศุลกากร	ข้อมูลทุติยภูมิ	- วิเคราะห์

วัตถุประสงค์ การวิจัย	คำถามการวิจัย	ประเด็นคำถาม	แหล่งข้อมูล	เครื่องมือใน การเก็บข้อมูล	วิธีการวิเคราะห์ ข้อมูล
วิเคราะห์	ของด้านเป็นอย่างไร	ของด้านเป็นอย่างไร			เอกสาร
SWOT ด้าน ชายแดนสะเดา ในการเข้าสู่ ระบบ NSW	2. ด้านชายแดนสะเดามีจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคใน การเข้าสู่ระบบ National Single Window อย่างไร	1. ด้านชายแดนสะเดามีจุดแข็งใน ประเด็นใดบ้าง อย่างไร 2. ด้านชายแดนสะเดามีจุดอ่อนใน ประเด็นใดบ้าง อย่างไร 3. ด้านชายแดนสะเดามีโอกาสใน ประเด็นใดบ้าง อย่างไร 4. ด้านชายแดนสะเดามีอุปสรรคใน ประเด็นใดบ้าง อย่างไร	- เจ้าหน้าที่ด้าน ชายแดนสะเดา - ผู้บริหารด่านสะเดา - ผู้ใช้บริการด่าน สะเดา (นักท่องเที่ยว, แรงงาน, นักธุรกิจ, คนขับรถ, ผู้ประกอบการด้าน การท่องเที่ยว ฯลฯ) ผู้วิจัย	สัมภาษณ์เชิง ลึก	- วิเคราะห์ SWOT
3 เพื่อเสนอ แนวทางในการ พัฒนาศักยภาพ ของด่านชาย แดนสะเดาสำหรับ รองรับการเป็น ประตูสู่อาเซียน	1. กลยุทธ์ในการพัฒนาด่านชายแดน สะเดาเป็นอย่างไร 2. หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบในการ พัฒนาด่านชายแดนสะเดา และ รับผิดชอบอย่างไร	1. กลยุทธ์ในการพัฒนาด่านชายแดน สะเดาเป็นอย่างไร 1. หน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบในการ พัฒนาด่านชายแดนสะเดา และ รับผิดชอบอย่างไร	- เจ้าหน้าที่ด้าน ชายแดนสะเดา - เจ้าหน้าที่ด้าน ชายแดนสะเดา		- TOWS metric - วิเคราะห์เนื้อหา



บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์ 3 ข้อ คือ (1) เพื่อศึกษาความสำคัญและบทบาทของด่านชายแดนสะเดา (2) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ SWOT ด่านชายแดนสะเดาในการเข้าสู่ระบบ NSW และ (3) เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาระบบ NSW ของด่านชายแดนสะเดาสำหรับรองรับการเป็นประตูสู่อาเซียน จากการวิจัยตามระเบียบวิธีดังกล่าวไว้แล้ว ผลการวิจัยเรียงลำดับตามวัตถุประสงค์การวิจัยเป็นดังนี้

ความสำคัญและบทบาทของด่านชายแดนสะเดา

ด่านชายแดนสะเดาเป็นด่านศุลกากรทางบก ตั้งอยู่ในตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา อยู่ติดเขตแดนไทย-มาเลเซีย ตรงข้ามกับด่านบูกิตกาโยอิตัม รัฐเคดาห์ ประเทศมาเลเซีย เปิดดำเนินการมายาวนานร่วม 100 ปี โดยในอดีตเป็นด่านเก็บภาษี สังกัดกรมศุลกากร รับผิดชอบในเขตควบคุมศุลกากรพื้นที่อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา เป็นด่านศุลกากรทางบกที่ใหญ่ที่สุดของภาคใต้และของประเทศไทย (สำนักงานความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ, 2556) โดยมีความสำคัญและบทบาททางเศรษฐกิจ ดังนี้

1. ความสำคัญทางเศรษฐกิจของด่านชายแดนสะเดา

ด่านชายแดนสะเดามีความสำคัญในการเป็นจุดเชื่อมโยงที่จะสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่เมืองชายแดน พื้นที่ตอนในของภาคใต้ และของประเทศ เป็นประตูเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกและการเดินทางทางรถยนต์ของนักท่องเที่ยวระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้ตอนล่างกับพื้นที่เศรษฐกิจภาคเหนือของมาเลเซีย (Northern Corridor Economic Region: NCER) ได้แก่ ปะลิส เคดาห์ เประ และปีนัง โดยเน้นการพัฒนาธุรกิจการเกษตร (Agribusiness) การคมนาคมขนส่งและการท่องเที่ยว รวมทั้งให้เป็นศูนย์กลางการพัฒนาของ IMT-GT และในอนาคตหลังเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) จะมีการเชื่อมโยงของระบบการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ตลอดจนการค้า การลงทุนของพื้นที่ระหว่างประเทศสมาชิกเข้าด้วยกัน ซึ่งจะทำให้ด่านชายแดนสะเดาซึ่งเป็นด่านเก่าแก่และมีบทบาททางเศรษฐกิจการค้าชายแดนสูงสุดของประเทศมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น

ประเทศไทยกับมาเลเซียเป็นคู่ค้าที่สำคัญมีมูลค่าการค้าระหว่างประเทศสูงมากที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านอื่นที่มีชายแดนติดกัน โดยในปี 2557 มีมูลค่ารวมสูงถึง 824.8 พันล้านบาท ซึ่งเป็นมูลค่าที่เพิ่มขึ้นทุกปี ในภาพมูลค่าการค้ารวมไทยเสียดุลการค้ามาเลเซียในทุกปี แต่เป็นไปในสัดส่วนที่ไม่สูงมากนัก และมีแนวโน้มจะเสียดุลลดลง ในขณะที่มูลค่าการค้าโดยส่วนมากกว่าร้อยละ 60 เป็นการค้าชายแดน และเมื่อพิจารณาเฉพาะมูลค่าการค้าที่ชายแดนกลับพบว่าประเทศไทยได้เปรียบดุลการค้ามาเลเซียอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามมูลค่าการค้าชายแดนกลับมีแนวโน้มที่ลดลง ทั้งนี้เป็นเพราะสินค้าส่งออกส่วนมากเป็นยางพารา เมื่อราคายางพาราได้ปรับตัวลดลงจึงส่งผลให้มูลค่าการค้าชายแดนลดลงไปด้วย (ตาราง 4.1)

สำหรับสินค้าส่งออกของไทยไปมาเลเซียพบว่า ร้อยละ 60 เป็นยางพารา ซึ่งหากรวมถึงผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับยางพาราแล้วมีมูลค่าส่งออกไปประเทศมาเลเซียสูงถึงเกือบร้อยละ 80 อย่างไรก็ตาม การลดลงของราคายางพาราส่งผลให้มูลค่าส่งออกของยางพารามีแนวโน้มลดลงอย่างมากและอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่สินค้าประเภทอื่นมีมูลค่าการส่งออกที่ไม่สูงมากนักแต่กลับมีแนวโน้มที่ดีกว่า (ตาราง 4.2) ในส่วนของสินค้านำเข้า พบว่า โดยส่วนมากเป็นสินค้าอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องกล โดยเฉพาะสินค้าที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยี และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ตาราง 4.3) ซึ่งให้เห็นว่าประเทศไทยเสียเปรียบการค้ามาเลเซียทั้งในประเด็นมูลค่าและประเภทสินค้า

ตาราง 4.1 มูลค่าการค้าระหว่างไทยกับมาเลเซีย

รายการ	มูลค่า (พันล้านบาท)				อัตราการเปลี่ยนแปลง (%)				สัดส่วน (%)			
	2554	2555	2556	2557	54/53	55/54	56/55	57/56	2554	2555	2556	2557
การค้าระหว่างประเทศไทย-มาเลเซีย												
มูลค่ารวม	749.8	793.3	800.1	824.8	10.5	5.8	0.9	3.1	100.0	100.0	100.0	100.0
ส่งออก	373.6	383.7	393.6	410.3	11.7	2.7	2.6	4.3	100.0	100.0	100.0	100.0
นำเข้า	376.2	409.6	406.6	414.5	9.4	8.9	-0.7	2.0	100.0	100.0	100.0	100.0
ดุลการค้า	-2.6	-25.9	-13.0	-4.2					100.0	100.0	100.0	100.0
การค้าชายแดน ไทย-มาเลเซีย												
มูลค่ารวม	560.7	515.9	501.4	507.7	12.7	-8.0	-2.8	1.2	74.8	65.0	62.7	61.6
ส่งออก	379.4	303.0	288.1	275.0	18.4	-20.1	-4.9	-4.5	101.5	79.0	73.2	67.0
นำเข้า	181.3	212.9	213.4	232.7	2.3	17.4	0.2	9.1	48.2	52.0	52.5	56.1
ดุลการค้า	198.1	90.1	74.7	42.3								

ที่มา: ดัดแปลงจาก ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ และ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

ตาราง 4.2 มูลค่าการส่งออกชายแดนไทย-มาเลเซีย จำแนกตามสินค้า

ลำดับ	สินค้า	(พันล้านบาท)				
		2554	2555	2556	2557	%Δ 57/56
1	ยางพารา	207.3	139.4	123.0	91.3	-25.8
2	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์	29.8	19.4	25.7	25.9	0.7
3	ผลิตภัณฑ์ยางอื่น ๆ	25.9	26.2	20.5	16.4	-19.8
4	ไม้แปรรูป	12.4	12.7	15.1	14.8	-1.9
5	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	4.9	6.8	9.5	9.4	-0.9
6	เครื่องโทรสาร โทรพิมพ์ โทรศัพท์	-	-	-	8.5	-
7	เครื่องตัดต่อและป้องกันวงจรไฟฟ้า	1.9	1.7	2.2	7.1	227.9
8	มอเตอร์และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	8.1	6.2	5.5	6.3	15.4
9	ถุงมือยาง	6.1	6.3	5.7	5.9	3.3
10	เครื่องยนต์สันดาปภายในลูกสูบ	1.6	1.7	2.1	4.8	125.9
รวม 10 ลำดับ		298.1	220.3	209.2	190.4	-9.0
อื่นๆ		81.3	82.7	78.8	84.6	7.3
มูลค่ารวม		379.4	303.0	288.0	275.0	-4.5
ที่มา: ดัดแปลงจาก ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ และ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ						

ตาราง 4.3 มูลค่าการนำเข้าชายแดนไทย-มาเลเซีย จำแนกตามสินค้า

ลำดับ	สินค้า	(พันล้านบาท)				
		2554	2555	2556	2557	%Δ 57/56
1	สื่อบันทึกข้อมูล ภาพ เสียง	23.5	14.1	19.4	23.6	21.4
2	แท็บเล็ต จานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์	17.1	9.6	19.2	22.5	17.4
3	เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	20.1	-	28.4	20.3	-28.5
4	ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์	17.4	31.2	16.7	18.4	10.6
5	เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรม	9.2	11.4	11.5	17.6	52.8
6	แผงวงจรไฟฟ้า	6.6	8.7	10.6	12.9	21.4
7	วงจรพิมพ์	1.4	1.7	5.8	9.1	58.5
8	เครื่องจักรไฟฟ้าอื่นและส่วนประกอบ	5.4	33.9	4.5	8.7	94.1
9	เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ โทรเลข โทรศัพท์	5.4	7.0	6.9	8.2	18.6
10	อะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์	2.1	3.0	5.0	5.9	18.6
รวม 10 ลำดับ		108.2	120.7	127.9	147.3	15.1
อื่นๆ		73.1	92.2	85.5	85.4	-0.1
มูลค่ารวม		181.3	212.9	213.4	232.7	9.1
ที่มา: ดัดแปลงจาก ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ และ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ						

ด้านศุลกากรสะเดาถือเป็นด้านที่สำคัญที่สุดในบรรดาด้านศุลกากรทั้งหมด ทั้งนี้เป็นเพราะเป็นด้านที่มีบทบาทที่สำคัญที่สุดทั้งในแง่ของมูลค่าการค้าและพิธีการผ่านแดน เนื่องจากในด้านเศรษฐกิจ ด้านศุลกากรสะเดาเป็นด้านที่มูลค่าการค้าสูงสุดและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี ในขณะที่ด้านป่าดงเบงกาลีซึ่งเคยมีมูลค่าสูงสุด กลับมีแนวโน้มที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง ส่วนด้านที่เหลือนับว่ามีมูลค่าการค้าชายแดนน้อยมาก โดยในปี 2557 ด้านชายแดนสะเดามีมูลค่าการส่งออกเกือบร้อยละ 60 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด (ตาราง 4.4) และมีมูลค่านำเข้าสูงถึง 192.7 พันล้านบาทหรือคิดเป็นร้อยละ 83.8 ของมูลค่าการส่งออกรวมของด้านชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย (ตาราง 4.5) และมีแนวโน้มมีมูลค่าเพิ่มขึ้นทั้งในด้านการส่งออกและนำเข้า

ในขณะที่เมื่อพิจารณาในด้านการดำเนินการด้านพิธีการและการให้บริการของหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน ทั้งส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น ก็พบว่าด้านชายแดนสะเดามีความสำคัญศูนย์กลางและมีลักษณะเป็นเมืองมากกว่าด้านอื่น จึงถือได้ด้านศุลกากรสะเดาเป็นด้านที่มีความสำคัญที่สุดเมื่อเทียบกับทุกด้านในเขตชายแดนของภาคใต้ หรือแม้แต่จะเปรียบเทียบกับในระดับประเทศ ด้านชายแดนสะเดากียังคงเป็นด้านที่มีบทบาททั้งทางเศรษฐกิจและสังคมมากกว่าทุกด้านชายแดนทั้งประเทศ

ตาราง 4.4 มูลค่าการส่งออกจำแนกตามด้านศุลกากร

					(พันล้านบาท)
ด้านศุลกากร	2554	2555	2556	2557	%Δ 57/56
สะเดา	167.7	144.2	149.0	156.1	4.7
ป่าดงเบงกาลี	204.3	152.1	133.5	114.3	-14.3
เบตง	5.8	5.3	4.3	3.4	-22.6
สุโขทัย โภ-ลก	1.1	1.0	0.8	0.7	-3.2
ตากใบ	0.2	0.2	0.2	0.3	75.7
สตูล	0.1	0.1	0.1	0.1	12.5
ส่วนกลาง	0.2	0.2	0.2	0.1	-58.4
วังประจัน	0.0	0.0	0.0	0.0	-
ปัตตานี	0.0	0.0	0.0	0.0	-
รวม	379.4	303.0	288.1	275.0	-4.3

ที่มา: ดัดแปลงจาก ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ และ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

ตาราง 4.5 มูลค่าการนำเข้าจำแนกตามด้านศุลกากร

	(พันล้านบาท)				
ด้านศุลกากร	2554	2555	2556	2557	%Δ 57/56
สะดวก	139.5	165.8	181.0	192.7	6.5
ปาดังเบซาร์	37.5	42.7	29.9	37.6	26.0
สุโขทัย โภ-ลก	2.3	2.4	2.2	2.0	-6.8
เบตง	0.2	0.2	0.2	0.2	4.4
วังประจัน	0.2	0.1	0.1	0.1	7.8
สตูล	0.1	0.1	0.1	0.0	-44.5
ตากใบ	0.0	0.0	0.0	0.0	-23.9
ปัตตานี	0.0	0.0	0.0	0.0	202.9
ส่วนกลาง	1.5	1.6	0.0	0.0	-100.0
รวม	181.3	212.9	213.4	232.7	9.1

ที่มา: ดัดแปลงจาก ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ และ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมการค้าต่างประเทศ

2. บทบาทของด่านชายแดนสะดวก

ด้านศุลกากรสะดวกมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

2.1 ดำเนินการเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากร การจัดเก็บภาษีอากรและรายได้อื่นสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก และของติดตัวผู้โดยสาร การคืนอากรที่ไม่ใช้กรณีตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พุทธศักราช 2482 และแก้ไขเพิ่มเติม รวมทั้งการควบคุมและตรวจสอบสินค้านำเข้าและส่งออก สินค้าถ่ายลำ สินค้าผ่านแดน และของติดตัวผู้โดยสารตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

2.2 ดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ ด้านคลังสินค้าทัณฑ์บนและเขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร เขตประกอบการเสรี (เขตอุตสาหกรรมส่งออก) ตามกฎหมายว่าด้วยนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสิทธิประโยชน์ตามกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

2.3 สืบสวนปราบปรามการกระทำความผิด ตามกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการเกี่ยวกับการทบทวนเอกสารต่างๆ หลังผ่านพิธีการทางศุลกากร

2.4 ดำเนินการเกี่ยวกับคดีทางศุลกากร ของกลาง และของตกค้าง

2.5 วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยง ในการกระทำความผิดตามกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก ซึ่งสินค้าและของติดตัวของผู้โดยสาร รวมทั้งจัดทำประเมินผลพัฒนา และปรับปรุงฐานข้อมูลด้านศุลกากรเพื่อใช้ในการบริหารความเสี่ยง

2.6 ประสานงาน ให้ความร่วมมือ และให้คำปรึกษา แนะนำในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าชายแดน

2.7 ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุน การปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

การวิเคราะห์ SWOT ด้านชายแดนสะเดาในการเข้าสู่ระบบ NSW

1 ระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศ

ด้านศุลกากรสะเดาเป็นหนึ่งในเป้าหมายการดำเนินการจัดตั้งระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศ โดยรัฐบาลได้มอบหมายให้กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง เป็นเจ้าภาพจัดตั้งตามความตกลงภายใต้ความร่วมมือประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สำหรับจัดตั้ง ASEAN Single Window ซึ่งปัจจุบัน NSW ของประเทศให้บริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก ทางบก ทางเรือและทางอากาศ ประกอบด้วย บริการหลักๆ ดังนี้

1.1 เชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้าและส่งออกระหว่างกรมศุลกากร และผู้ประกอบการ เช่น ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ บริษัทเรือ สายการบิน ท่าเรือ คลังสินค้า เขตปลอดอากร และธนาคารต่างๆ โดยมีทะเบียนผู้ใช้บริการประมาณ 9,400 ราย ซึ่งทำหน้าที่เป็นตัวแทนผู้ประกอบการค้าประมาณ 100,000 ราย

1.2 เชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ ระหว่าง 12 ส่วนราชการ ประกอบด้วยกรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ กรมโรงงานอุตสาหกรรม การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย กรมปศุสัตว์ กรมประมง กรมสรรพสามิต สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ กรมศิลปากร และกรมธุรกิจพลังงาน

1.3 บริการข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการให้บริการ NSW และ ASEAN Single Window รวมถึงกิจกรรมและความร่วมมือระหว่างประเทศ

1.4 บริการมาตรฐานข้อมูลของประเทศ (National Standard Data Set) สำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้า การส่งออก และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศอาเซียน และนอกภูมิภาคอาเซียน สอดคล้องตามมาตรฐานสากล (WCO Data Set, ASEAN DATA Set และ UN/CEFACT Core Component Library)

1.5 บริการยื่นคำขอและออกใบอนุญาตและใบรับรองสำหรับการนำเข้า และส่งออกผ่าน NSW Website เช่น กรมศุลกากร เป็นต้น

1.6 บริการติดตามสถานภาพ

2 การวิเคราะห์ SWOT

ในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ศักยภาพและความพร้อมของด่านชายแดนสะเดาสำหรับรองรับระบบ National Single Window ผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์ SWOT เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ เพื่อจะนำผลการวิเคราะห์ไปเสนอแนวทางหรือกลยุทธ์ด้วยเทคนิค TOWS metric ในโอกาสต่อไป ข้อมูลครั้งนี้เป็นการเก็บรวบรวมจากเอกสารของหน่วยงานต่างๆ และการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับระบบ NSW ของด่านชายแดนสะเดา ผู้วิจัยนำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์เนื้อหา โดยในส่วนของจุดแข็งและจุดอ่อนซึ่งเป็นเรื่องภายในของหน่วยงานหรือระบบ ใช้หลัก 4M ตามหลักการบริหารจัดการเป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ ซึ่งประกอบด้วย บุคลากร (Man) งบประมาณ (Money) วัสดุครุภัณฑ์ (Material) และการบริหารจัดการ (Management) ในขณะที่ด้านโอกาสและอุปสรรคซึ่งเป็นเรื่องที่เกิดจากภายนอกหน่วยงานหรือระบบ ผู้วิจัยใช้หลัก PEST ประกอบด้วย นโยบายภาครัฐ การเมือง (Political) สภาพเศรษฐกิจ (Economic) สภาพทางสังคม (Social) และ เทคโนโลยี (Technology) เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ดังนี้

2.1 จุดแข็ง

1) ด้านบุคลากร

- (1) เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการมีทักษะในการใช้อุปกรณ์คอมพิวเตอร์และอินเทอร์เน็ต ซึ่งถือเครื่องมือสำคัญในการใช้ระบบ NSW ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันเจ้าหน้าที่โดยส่วนมากใช้อุปกรณ์เหล่านี้ในการทำงานปกติ (สาโรจน์ ลักษณะวิลาศ, 2558, สัมภาษณ์)
- (2) เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการมีความเข้าใจระบบ NSW ในระดับปฏิบัติการเป็นอย่างดี เนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ให้เจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบเข้ารับการอบรมจากส่วนกลางอย่างต่อเนื่อง (กุลยา สุวรรณรัตน์, 2558, สัมภาษณ์)
- (3) เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการมีความพร้อมและยอมรับระบบ NSW โดยมองว่าระบบจะเพิ่มความสะดวกในการทำงานให้กับทั้งเจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการ
- (4) ผู้ประกอบการสามารถใช้ระบบได้เป็นอย่างดี เนื่องจากผู้ประกอบการที่ติดต่อหน่วยงานที่ด่านส่วนมากเป็นรายเก่าที่ใช้บริการการรับส่งเอกสารการนำเข้า-ส่งออกโดยคอมพิวเตอร์เป็นหลักอยู่แล้ว ดังนั้นการเปลี่ยนมาใช้ระบบ NSW จึงไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการทางเอกสารแต่อย่างใด

นอกจากนี้ ผู้ประกอบการรายใหม่ส่วนมากมักจะเป็นรายเดิมที่แยกตัวออกไปดำเนินกิจการใหม่ จึงมีความเข้าใจและทักษะในการใช้ระบบเป็นอย่างดี (สารโจน์ ลักษณะวิลาศ, 2558, สัมภาษณ์)

- (5) ผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความเข้าใจและสนับสนุนให้มีการใช้ระบบ NSW เป็นอย่างดี และมองว่าระบบนี้จะทำให้การทำงานมีความสะดวกรวดเร็วเพิ่มขึ้น ตลอดจนสามารถลดความผิดพลาดในขั้นตอนการบันทึกข้อมูลได้เป็นอย่างดี

2) ด้านงบประมาณ

- (1) รัฐบาลมีแนวทางในการจัดสรรงบประมาณผ่านกรมศุลกากรในการพัฒนาระบบและพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับระบบ
- (2) ด้านชายแดนสะเดาได้รับงบประมาณในการดำเนินการระบบโดยผ่านกรมศุลกากร

3) ด้านวัสดุ ครุภัณฑ์ อาคารสถานที่ และสาธารณูปโภค

- (1) ด้านชายแดนสะเดามีอุปกรณ์ อาคารสถานที่ที่สนับสนุนในการดำเนินงานอย่างเพียงพอและทันสมัย
- (2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีอุปกรณ์ อาคารสถานที่ที่รองรับในการดำเนินงานอย่างเพียงพอ
- (3) มีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและโปรแกรมให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และหน่วยงานต่าง ๆ สามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก

4) ด้านบริหารจัดการ

- (1) มีการพัฒนาระบบบริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) ที่ด้านชายแดนสะเดา ทำให้มีการลดขั้นตอน และเวลาที่ใช้สำหรับการตรวจปล่อยสินค้าและการให้บริการร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว รวมถึงการให้บริการตรวจปล่อยสินค้าแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว

2.2 จุดอ่อน

1) ด้านบุคลากร

- (1) ตัวแทนที่เข้าร่วมประชุมของบางหน่วยงานขาดความรู้ด้าน IT หรือส่งผู้ที่ไม่ได้รับผิดชอบโดยตรงมาร่วมโครงการ หรือมาเพียงคนเดียว จึงทำให้เกิดปัญหาในการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ (สารโจน์ ลักษณะวิลาศ, 2558, สัมภาษณ์)
- (2) บุคลากรทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจยังขาดความเข้าใจในระบบ ในบางกลุ่มยังเข้าใจว่า NSW คือ เว็บไซต์เพื่อการส่งออกเท่านั้น
- (3) บุคลากรทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจที่รับผิดชอบยังมีไม่เพียงพอ และยังขาดความชำนาญ
- (4) ขาดแคลนบุคลากรด้าน ICT สำหรับใช้ในการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับระบบ NSW ซึ่งทุกหน่วยงานจำเป็นต้องใช้ทรัพยากรเพื่อพัฒนาระบบบริการอย่างต่อเนื่อง (วีระศักดิ์ ลอยสายอ และจิตต์ลดา สุขกมลวัฒนา, 2557)
- (5) ระบบพื้นฐานที่จำเป็นต่อคุณภาพชีวิตและการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ยังไม่เพียงพอ

2) ด้านงบประมาณ

- (1) ขาดแคลนงบประมาณเพื่อบูรณาการภาพรวมระบบ NSW ของประเทศให้ครอบคลุมทุกด้าน เช่น การจัดการระบบ ICT การจัดทำกฎระเบียบ การเสริมสร้างความรู้ให้กับหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจเป็นต้น (วีระศักดิ์ ลอยสายอ และจิตต์ลดา สุขกมลวัฒนา, 2557)

3) ด้านวัสดุ ครุภัณฑ์ อาคารสถานที่ และสาธารณูปโภค

- (1) ปัญหาความล่าช้าบริเวณด่านพรมแดนเนื่องจากช่องทางการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้ามีเพียง 1 ช่องทางเท่านั้น (กรกรณ์ ชีวะตระกูลพงษ์, 2555)
- (2) มีสภาพพื้นที่คับแคบและแออัดรวมทั้งมีพื้นที่ไม่เพียงพอต่อการพัฒนา สิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น เช่น อาคารให้บริการ ถนนภายในด่าน พื้นที่จอดรถ สถานที่ตรวจสอบสินค้า ที่พักรถผู้เดินทางผ่านด่าน รวมทั้ง เส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงกับด่านชายแดนมีไม่เพียงพอและมีสภาพคับแคบ ทำให้ประสบปัญหาด้านการจราจรและขนส่ง

- (3) พื้นที่ด้านชายแดนส่วนใหญ่มีสิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอและไม่ได้มาตรฐาน เช่น ระบบให้บริการไม่แยกการขนส่งสินค้าและการเดินทางผ่านด่าน อาคารสถานที่รองรับ ผู้เดินทางผ่านแดนไม่เพียงพอ เครื่องมือตรวจสอบสินค้าและบุคคลไม่ได้มาตรฐาน

4) ด้านบริหารจัดการ

- (1) ปริมาณการการเติบโตการค้าชายแดนที่เติบโตอย่างรวดเร็ว ในขณะที่การพัฒนาด้านชายแดนและเส้นทางคมนาคมมีความล่าช้า ทำให้เกิดปัญหาความแออัด และความล่าช้าในการให้บริการข้ามแดนของนักท่องเที่ยวและสินค้า ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้น
- (2) ยังไม่สามารถขนส่งสินค้าข้ามแดน/ผ่านแดนไปประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ได้ เนื่องจากความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน และความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังไม่มีผลบังคับใช้
- (3) การเขียนใบเสร็จด้วยมือ ทำให้บริการล่าช้า ไม่เพียงพอต่อปริมาณรถ เกิดการจราจรติดขัด (กรกรณ์ย์ ชีวะตระกูลพงษ์, 2555)
- (4) การเจรจากับมาเลเซียไม่ต่อเนื่อง ไม่เป็นเอกภาพ ทำให้การแก้ปัญหา/อุปสรรคด้านการค้าการขนส่งระหว่างกัน การปรับปรุงกฎระเบียบเครื่องมือ/อุปกรณ์และพัฒนาทักษะผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการอนุญาต/การตรวจรับรองและการตรวจปล่อยสินค้า การตรวจคนเข้าเมือง การป้องกันอาชญากรรมข้ามชาติ ไม่เป็นไปตามเป้าหมาย
- (5) การออกใบอนุญาต/ใบรับรองและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับกระบวนการนำเข้า การส่งออกและโลจิสติกส์ พัฒนา/ปรับปรุงระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานด้วยอิเล็กทรอนิกส์กับระบบ NSW ยังไม่ครอบคลุมทุกประเภทสินค้า ระหว่างภาครัฐด้วยตนเอง (G2G)
- (6) การออกใบอนุญาต/ใบรับรองและหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับกระบวนการนำเข้า การส่งออกและโลจิสติกส์ พัฒนาระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับผู้ประกอบการด้วยอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ของประเทศ (B2G) ยังดำเนินการได้น้อย ไม่ครอบคลุม

- (7) หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องติดขัดเรื่องบุคลากรและงบประมาณ เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการตามที่กรมศุลกากรซึ่งเป็นเจ้าภาพหลักต้องการให้ดำเนินการ

2.3 โอกาส

1) ปัจจัยด้านการเมือง นโยบาย กฎหมาย

- (1) รัฐบาลมีนโยบายการเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ มีนโยบายในการพัฒนาพื้นที่ให้มีศักยภาพรองรับการเชื่อมโยงเศรษฐกิจชายแดนเพื่อสร้างแหล่งลงทุนและแหล่งจ้างงานใหม่ๆขึ้นในพื้นที่ ได้แก่ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนสะเดา – บุกิตกายูฮิตัม พัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมแห่งใหม่ๆ
- (2) กรมศุลกากรอยู่ระหว่างดำเนินโครงการปรับปรุงด่านศุลกากรสะเดา วงเงิน 100.325 ล้านบาท เพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ลานจอดรถ พื้นที่บริการ บริเวณพื้นที่ขาเข้า ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง กำหนดแล้วเสร็จเดือนกันยายน 2558
- (3) ประเทศสมาชิกอาเซียนลงนามความตกลง ASEAN Single Window (ASW) (ลงนามครบทั้ง 10 ประเทศเมื่อ 21 กรกฎาคม 2554) สำหรับ ASW Pilot Project โดยมีประเทศสมาชิกอาเซียน 7 ประเทศเข้าร่วมโครงการนำร่อง ประกอบด้วย บรูไน, อินโดนีเซีย, มาเลเซีย, ฟิลิปปินส์, สิงคโปร์, ไทย และเวียดนาม โดยได้รับทุนสนับสนุนจาก USAID สำหรับโครงการนำร่องเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าของอาเซียน (ATIGA Form D) และข้อมูล ใบขนสินค้าอาเซียน (ASEAN Customs Declaration Document: ACDD) ปัจจุบันอยู่ในระหว่างเตรียมทดสอบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างระบบ NSW ของประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีความพร้อมตามลำดับก่อนหลัง โดยระบบ NSW ของประเทศไทยได้เริ่มทดสอบทางเทคนิคกับประเทศอินโดนีเซียตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2555 (เจษฎา อริยฉัตรกุล, 2555)
- (4) มีการกำหนดกรอบการทำงานในหลายระดับ ทั้งระดับรัฐมนตรี คณะกรรมการ คณะทำงานด้านเทคนิค คณะทำงานด้านกฎหมาย และเวทีการเจรจาอื่นๆ ทำให้การขับเคลื่อนระบบในภาพรวมเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

- (5) หน่วยงานต่าง ๆ ได้รับงบประมาณสนับสนุนจากกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศในการพัฒนาระบบและอุปกรณ์ (สมนึก ศิริโต, 2553)

2) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ

- (1) ระบบ NSW เป็นระบบที่มีประโยชน์ในแง่ของการตรวจสอบ ควบคุม และลงโทษต่อผู้กระทำผิดกฎระเบียบเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ ทำให้ระบบการค้ามีความโปร่งใส สามารถเก็บภาษีได้เพิ่มขึ้น
- (2) กรอบความร่วมมือของประชาคม ASEAN ทำให้ประเทศไทยต้องเร่งรัดพัฒนาระบบ NSW (สมนึก ศิริโต, 2553)
- (3) ศักยภาพในการแข่งขันของประเทศไทยเพิ่มขึ้น จากที่เคยอยู่ในลำดับที่ 38 ในปี 2553-2554 เป็นลำดับที่ 31 ในปี 2557-2558 (World Economic Forum, 2015) และเป็นอันดับที่ 10 ในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก
- (4) รัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาระบบโครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างด้านชายแดนกับชุมชนเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณด่าน
- (5) การพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนเป็นการกระตุ้นการลงทุนเพิ่มอย่างมาก เช่น การพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนสะเดา – บุกิตกายูฮิตัม พัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมแห่งใหม่ ๆ เป็นต้น
- (6) รัฐบาลมีนโยบายด้านเศรษฐกิจในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการค้าระหว่างประเทศ เช่น ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ในพื้นที่อำเภอสะเดา หาดใหญ่ และบางกล่ำ กระตุ้นให้ปริมาณการค้าชายแดนเพิ่มขึ้น

3) ปัจจัยด้านสังคม

- (1) ความร่วมมือระหว่างประเทศของประเทศไทยและมาเลเซียเป็นไปในทิศทางที่ดีและจริงจัง
- (2) ชุมชนมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ประชาชนเข้าใจ ยอมรับ และปรับตัวให้เข้ากับบริบทในการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- (3) ลักษณะของประชาชนในชุมชนมีความเป็นพหุวัฒนธรรม มีความกลมกลืนกันระหว่างคนทั้ง 2 ประเทศ

4) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี

- (1) ได้มีการนำระบบการจัดการที่ไม่ใช้เอกสาร (Paperless) มาใช้ ทำให้สามารถลดเวลาได้ค่อนข้างมาก
- (2) มีการพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่องและสอดคล้องกับสถานการณ์การค้า

- (3) ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีด้านระบบเครือข่ายมีค่อนข้างสูงทั้งในด้านคุณภาพและปริมาณ รองรับต่อการใช้งานที่มีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นทั้งในเชิงปริมาณและความเร็ว

2.4 อุปสรรค

1) ปัจจัยด้านการเมือง นโยบาย กฎหมาย

- (1) หน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพหลักไม่มีอำนาจเด็ดขาดในการดำเนินงานอย่างเบ็ดเสร็จเด็ดขาด ทำให้ระบบการบริหารจัดการไม่สามารถทำได้อย่างรวดเร็ว ทั้งนี้เป็นเพราะแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีกฎหมาย และอำนาจของตนเอง
- (2) ที่ดินไม่เพียงพอต่อการพัฒนาด้านในระดับมาตรฐานสากลรวมทั้งปรับปรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดเชื่อมโยงชายแดนให้ได้มาตรฐาน สอดคล้องต่อสภาพการใช้ประโยชน์ และมีความปลอดภัยต่อการใช้บริการ
- (3) กฎระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องยังมีความคลุมเครือ ชัดแย้ง ซ้ำซ้อน การเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านยังขาดความโปร่งใส ยังมีปัญหาข้อร้องเรียน
- (4) กฎหมายและระเบียบของแต่ละหน่วยงานยังไม่รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารหน่วยงาน การออกใบอนุญาต/ใบรับรองและหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า การส่งออกและโลจิสติกส์ ยังไม่มีการปรับปรุง จึงอาจเป็นอุปสรรคสำคัญในการทำธุรกรรมการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานด้วยอิเล็กทรอนิกส์ (เกษภา อริยฉัตรกุล, 2555; วีระศักดิ์ ลอยสายอ และจิตต์ลดา สุขกมลวัฒนา, 2557)
- (5) งบประมาณเพื่อบูรณาการภาพรวมระบบ NSW ของประเทศไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุมทุกด้าน เช่น การจัดการระบบ ICT การจัดทำกฎระเบียบ การเสริมสร้างความรู้ให้กับหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ เป็นต้น (เกษภา อริยฉัตรกุล, 2555)
- (6) หน่วยงานราชการต่างๆ ยังไม่เข้าใจระบบกฎหมายศุลกากรที่เกี่ยวกับการแยกพิกต์อัตราศุลกากร หรือแม้จะเข้าใจแต่ก็คิดว่าเป็นการลำบากในการจำแนกสินค้า (หยก แสงตะวัน, 2553)

2) ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ

- (1) การมีปริมาณรถบรรทุกสินค้ามากขึ้นบนถนนสายหลักที่เข้าสู่ด่านศุลกากร ทำให้นานพาหนะชนิดอื่นขับขึ้นได้ลำบากและเป็นจุดเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ (กรกรณีย์ ชีวะตระกูลพงษ์, 2555)
- (2) การใช้พื้นที่บริเวณด้านชายแดนไม่เหมาะสมต่อการเป็นประตูเข้า-ออกของประเทศ ได้แก่ การปรับปรุงรั้วชายแดน และการปรับแต่งสภาพภูมิทัศน์ทุกด้านชายแดน
- (3) โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ยังไม่พร้อมและไม่มีระบบที่จะสนับสนุนด้านชายแดนเป็นประตูเศรษฐกิจสำคัญของประเทศ
- (4) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า/ส่งออก และโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ ยังไม่ได้ปรับปรุงกระบวนการงาน เพื่อลดขั้นตอนเอกสาร ระยะเวลาของการทำงานด้วยวิธีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ทั้งแบบ B2G และ G2G ผ่านระบบ NSW จึงอาจเป็นอุปสรรคให้การนำระบบ NSW มาใช้งาน ไม่เกิดประโยชน์สูงสุด (วีระศักดิ์ ลอยสายออ และจิตต์ลดา สุขกมลวัฒนา, 2557)

3) ปัจจัยด้านสังคม

- (1) มาเลเซียมีการปิดด่านเพื่อทำพิธีทางศาสนา ส่งผลให้การจราจรติดขัดล้นมายังฝั่งไทย (กรกรณีย์ ชีวะตระกูลพงษ์, 2555)
- (2) ชุมชนบริเวณด้านชายแดนมีความแออัด ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการไม่เพียงพอและไม่มีคุณภาพได้มาตรฐาน สภาพภูมิทัศน์ขาดความเป็นเอกลักษณ์ ไม่เอื้อกับการท่องเที่ยวบริเวณชายแดนและมีปัญหาด้านภาพลักษณ์ที่ดีของประเทศ
- (3) หน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจไม่ได้มีการร่วมมือกันอย่างจริงจังในการพัฒนาระบบ
- (4) แม้จะมีกฎหมายเกี่ยวกับอิเล็กทรอนิกส์แต่ในประเทศไทยกลับยังไม่ยอมรับในเชิงปฏิบัติ ทำให้ระบบ e-Licensing ไม่สมบูรณ์ ยังใช้งานไม่ได้มีรูปแบบ อีกทั้งหลายหน่วยงานยังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ (หยก แสงตะวัน, 2553)
- (5) สภาพพื้นที่ที่มีความคับแคบไม่เพียงพอต่อการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นอุปสรรคต่อการรองรับการขยายตัวของการค้าและการท่องเที่ยวในอนาคต

- (6) สภาพการจราจรที่แออัด และการวางผังการพัฒนาพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาชุมชนบริเวณด้านชายแดนยังไม่สามารถทำได้เต็มที่

4) ปัจจัยด้านเทคโนโลยี

- (1) ขาดระบบที่เอื้อต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูล เพื่อให้การปฏิบัติงานตรวจสอบ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) เป็นไปได้อย่างคล่องตัว และเพื่อช่วยในการตรวจตราสินค้าและลดกิจกรรมการทำงานที่ซ้ำซ้อน โดยปัจจุบันมีเพียงบางด้านที่เจ้าหน้าที่ทั้งสองฝ่ายมีระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลกัน
- (2) การใช้ระบบที่จะทำให้ระยะเวลาการตรวจปล่อยลดลง เช่น ระบบ EDI ยังดำเนินการไม่ได้อย่างเต็มที่
- (3) ขาดแคลนบุคลากรด้าน ICT สำหรับใช้ในการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับระบบ NSW ซึ่งทุกหน่วยงานจำเป็นต้องใช้ทรัพยากรเพื่อพัฒนาระบบบริการอย่างต่อเนื่อง (เฉษฏา อริยฉัตรกุล, 2555)
- (4) โครงสร้างพื้นฐานด้าน ICT และห้องทดลองปฏิบัติการของภาครัฐยังมีน้อย ไม่เพียงพอที่รองรับระบบ
- (5) ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (G2G) หน่วยงานภาครัฐ และภาคธุรกิจ (G2B) และหน่วยงานภาคธุรกิจและภาคธุรกิจ (B2B) ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มรูปแบบ
- (6) หลายฝ่ายยังไม่มั่นใจในระบบรักษาความปลอดภัยของข้อมูลของการทำธุรกรรม เนื่องจากข้อมูลที่ทำการรับส่ง หรือแลกเปลี่ยนกันนั้น เป็นการดำเนินการผ่านเครือข่าย ซึ่งอาจถูกคุกคามได้ง่าย เช่น การแก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือทำลายข้อมูลการเข้าถึงโดยผู้ไม่มีสิทธิ์ การปฏิเสธความรับผิดชอบในการทำธุรกรรม เป็นต้น (หยก แสงตะวัน, 2553)

3 ตารางสรุปปัจจัยยุทธศาสตร์

ตารางสรุปปัจจัยยุทธศาสตร์เป็นตารางที่นำเสนอปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ในทุกมิติทั้งภายในและภายนอกและทั้งเชิงบวกและเชิงลบ โดยผู้วิจัยได้รวบรวม วิเคราะห์ สังเคราะห์ และสรุปประเด็นจากการวิเคราะห์ SWOT และทำการให้นำหน้าหน้าที่สำคัญหรือผลกระทบและความระดับความเป็นจริงของแต่ละประเด็นเรียงตามลำดับคะแนนถ่วงน้ำหนัก จากนั้นเป็นวิเคราะห์เพื่อเสนอยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาหรือแก้ปัญหาให้กับองค์กร ดังนี้

3.1 ตารางสรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายใน (Internal Factor Analysis Summary: IFAS) เป็นตารางที่แสดงถึงปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายในทั้งที่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อน น้ำหนัก คะแนนประเมิน และคะแนนถ่วงน้ำหนักในแต่ละประเด็น โดยผลรวมของของคะแนนน้ำหนักรวมเท่ากับ 1.00 คะแนนถ่วงน้ำหนักยิ่งมีค่ามากแสดงถึงความสำคัญและจำเป็นของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ต้องเร่งดำเนินการ (ดังตาราง 4.6)

ตาราง 4.6 ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายใน (IFAS)

ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์	น้ำหนัก ความสำคัญ	ระดับ ผลกระทบ	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
ปัจจัยที่เป็นจุดแข็ง			
1. เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการมีทักษะในการใช้อุปกรณ์คอมพิวเตอร์และอินเทอร์เน็ต มีความเข้าใจระบบ NSW ในระดับปฏิบัติการเป็นอย่างดี มีความพร้อมและยอมรับระบบ NSW	0.10	5	0.50
2. ผู้บริหารหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความเข้าใจและสนับสนุนให้มีการใช้ระบบ NSW เป็นอย่างดี	0.10	5	0.50
3. ด้านงบประมาณ รัฐบาลมีแนวทางในการจัดสรรงบประมาณผ่านกรมศุลกากรในการพัฒนาระบบและพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับระบบ ด้านชายแดนสะเดาได้รับงบประมาณในการดำเนินการระบบโดยผ่านกรมศุลกากร	0.10	5	0.50
4. มีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและโปรแกรมให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และหน่วยงานต่าง ๆ สามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก	0.10	5	0.50
5. ผู้ประกอบการสามารถใช้ระบบได้เป็นอย่างดี	0.05	5	0.25
6. มีการพัฒนาระบบบริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) ที่ด่านชายแดนสะเดา ทำให้มีการลดขั้นตอน และเวลาที่ใช้สำหรับการตรวจปล่อยสินค้าและการให้บริการร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว รวมถึงการให้บริการตรวจปล่อยสินค้าแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว	0.06	4	0.24
7. ด่านชายแดนสะเดามีอุปกรณ์ อาคารสถานที่ที่สนับสนุนในการดำเนินงานอย่างเพียงพอและทันสมัย หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีอุปกรณ์ อาคารสถานที่ที่รองรับในการดำเนินงานอย่างเพียงพอ	0.03	4	0.12
ปัจจัยที่เป็นจุดอ่อน			
1. การออกใบอนุญาต/ใบรับรอง ยังไม่ครอบคลุมทุกประเภทสินค้า	0.09	5	0.45

ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์	น้ำหนัก ความสำคัญ	ระดับ ผลกระทบ	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
(G2G) (B2G)			
2. ตัวแทนที่เข้าร่วมประชุมของบางหน่วยงานขาดความรู้ด้าน IT หรือส่งผู้ที่ไม่ได้รับผิดชอบโดยตรงมาร่วมโครงการ หรือมาเพียงคนเดียว บุคลากรทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจที่รับผิดชอบยังมีไม่เพียงพอ และยังขาดความชำนาญ ขาดแคลนบุคลากรด้าน ICT สำหรับใช้ในการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับระบบ NSW	0.08	5	0.40
3. ด้านงบประมาณขาดแคลนงบประมาณเพื่อบูรณาการภาพรวมระบบ NSW ของประเทศให้ครอบคลุมทุกด้าน	0.10	3	0.30
4. การเจรจากับมาเลเซียไม่ต่อเนื่อง ไม่เป็นเอกภาพ ยังไม่สามารถขนส่งสินค้าข้ามแดน/ผ่านแดนไปประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ได้	0.05	4	0.20
5. บุคลากรทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจยังขาดความเข้าใจในระบบ ในบางกลุ่มยังเข้าใจว่า NSW คือ เว็บไซต์เพื่อการส่งออกเท่านั้น	0.05	3	0.15
6. การพัฒนาด่านชายแดนและเส้นทางคมนาคมมีความล่าช้า การเขียนใบเสร็จด้วยมือ ทำให้บริการล่าช้า ไม่เพียงพอต่อปริมาณรถเกิดการจราจรติดขัด	0.04	3	0.12
7. มีสภาพพื้นที่คับแคบและแออัดรวมทั้งมีพื้นที่ไม่เพียงพอต่อการพัฒนา พื้นที่ด่านชายแดนส่วนใหญ่มีสิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอและไม่ได้มาตรฐาน ปัญหาความล่าช้าบริเวณด่านพรมแดน	0.03	3	0.09
8. ระบบพื้นฐานที่จำเป็นต่อคุณภาพชีวิตและการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ยังไม่เพียงพอ	0.02	2	0.04
รวม	1.00		4.36

3.2 ตารางสรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายนอก

ตารางสรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายนอก (External Factor Analysis Summary: EFAS) เป็นตารางที่แสดงถึงปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายนอกทั้งที่เป็นโอกาสและอุปสรรค น้ำหนัก คะแนนประเมิน และคะแนนถ่วงน้ำหนักในแต่ละประเด็น โดยผลรวมของคะแนนน้ำหนักมีค่าเท่ากับ 1.00 คะแนนถ่วงน้ำหนักยิ่งมีค่ามากแสดงถึงความสำคัญและจำเป็นของประเด็นยุทธศาสตร์ที่ต้องเร่งดำเนินการ (ดังตาราง 4.7)

ตาราง 4.7 ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายนอก (EFAS)

ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์	น้ำหนัก ความสำคัญ	ระดับ ผลกระทบ	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
ปัจจัยที่เป็นโอกาส			
1. มีการกำหนดกรอบการทำงานในหลายระดับ หน่วยงานต่าง ๆ ได้รับงบประมาณสนับสนุน กรมศุลกากรอยู่ระหว่างดำเนินโครงการปรับปรุงด่านศุลกากรสะเดา	0.1	5	0.50
2. รัฐบาลมีนโยบายการเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ ประเทศสมาชิกอาเซียนลงนามความตกลง ASEAN Single Window	0.09	4	0.36
3. ได้มีการนำระบบการจัดการที่ไม่ใช้เอกสาร (Paperless) มาใช้ มีการพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่องและสอดคล้องกับสถานการณ์การค้า ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีด้านระบบเครือข่าย	0.07	4	0.28
4. รัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาระบบโครงข่ายการขนส่ง รัฐบาลมีนโยบายด้านเศรษฐกิจในการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนเป็นการกระตุ้นการลงทุนเพิ่ม	0.05	5	0.25
5. ระบบ NSW เป็นระบบที่มีประโยชน์ในแง่ของการตรวจสอบ ควบคุม และลงโทษ	0.07	3	0.21
6. กรอบความร่วมมือของประชาคม ASEAN ทำให้ประเทศไทยต้องเร่งรัดพัฒนาระบบ NSW ศักยภาพในการแข่งขันของประเทศไทยเพิ่มขึ้น ความร่วมมือระหว่างประเทศของประเทศไทยและมาเลเซียเป็นไปในทิศทางที่ดีและจริงจัง	0.05	4	0.20
7. ชุมชนมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ประชาชนเข้าใจ ยอมรับ และปรับตัว ลักษณะของประชาชนในชุมชนมีความเป็นพหุวัฒนธรรม	0.05	3	0.15
ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค			
1. ระบบ e-Licensing ไม่สมบูรณ์ หลายฝ่ายยังไม่มั่นใจในระบบรักษาความปลอดภัยของข้อมูล ยังใช้งานไม่ได้มีรูปแบบ ขาดแคลนบุคลากรด้าน ICT โครงสร้างพื้นฐานด้าน ICT และห้องทดลองปฏิบัติการของภาครัฐยังมีน้อย	0.12	5	0.60
2. กฎระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องยังมีความคลุมเครือ ขัดแย้ง ซับซ้อน กฎหมายและระเบียบของแต่ละหน่วยงานยังไม่รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร หน่วยงานราชการต่างๆ ยังไม่เข้าใจระบบกฎหมายศุลกากรที่เกี่ยวกับการแยกพิกัดอัตราศุลกากร	0.11	5	0.55
3. หน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพหลักไม่มีอำนาจเด็ดขาดในการดำเนินงาน	0.1	5	0.50

ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์	น้ำหนัก ความสำคัญ	ระดับ ผลกระทบ	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
งบประมาณเพื่อบูรณาการภาพรวมระบบ NSW ของประเทศไม่เพียงพอ			
4. ขาดระบบที่เอื้อต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูล เพื่อให้การปฏิบัติงานตรวจสอบ ณ จุดเดียว ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มรูปแบบ	0.07	4	0.28
5. โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ยังไม่พร้อม การใช้พื้นที่บริเวณด้านชายแดนไม่เหมาะสมต่อการเป็นประตูเข้า-ออกของประเทศ การมีปริมาณรถบรรทุกสินค้ามากขึ้นบนถนนสายหลักที่เข้าสู่ด่านศุลกากร หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า/ส่งออก และโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ยังไม่ได้ปรับปรุงกระบวนการ	0.06	4	0.24
6. ชุมชนบริเวณด้านชายแดนมีความแออัด ระบบสาธารณสุขปศุสัตว์ สาธารณูปการไม่เพียงพอและไม่มีคุณภาพ หน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจไม่ได้มีการร่วมมือกันอย่างจริงจังในการพัฒนาระบบสภาพพื้นที่ที่มีความคับแคบไม่เพียงพอต่อการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก	0.04	3	0.12
7. การใช้ระบบที่จะทำให้ระยะเวลาการตรวจปล่อยลดลง ยังดำเนินการไม่ได้อย่างเต็มที่	0.02	3	0.06
รวม	1		4.30

3.3 ตารางสรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์โดยภาพรวม (Strategic Factor Analysis Summary: SFAS) เป็นตารางที่แสดงปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ทั้งหมดในภาพรวม โดยตัดปัจจัยบางปัจจัยที่มีความสำคัญน้อยออกหรือยุบรวมกับประเด็นใกล้เคียง แล้วดำเนินการปรับค่าใหม่ (ดังตาราง 4.8 - 4.10)

ตาราง 4.8 สรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายใน (IFAS)

ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์	น้ำหนัก ความสำคัญ	ระดับ ผลกระทบ	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
ปัจจัยที่เป็นจุดแข็ง			
1. เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ ผู้บริหาร ผู้ประกอบการ มีทักษะ มีความเข้าใจ มีความพร้อมและยอมรับระบบ NSW	0.18	5	0.90
2. รัฐบาลมีแนวทางในการจัดสรรงบประมาณผ่านกรมศุลกากรใน	0.16	5	0.80

ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์	น้ำหนัก ความสำคัญ	ระดับ ผลกระทบ	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
การพัฒนาระบบและพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับระบบ ด้าน ชายแดนสะเดาได้รับงบประมาณในการดำเนินการระบบโดยผ่าน กรมศุลกากร			
3. มีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและโปรแกรมให้สามารถ ดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และหน่วยงานต่าง ๆ สามารถ เข้าถึงได้โดยสะดวก มีการพัฒนาระบบบริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) ที่ด่านชายแดนสะเดา	0.14	5	0.70
ปัจจัยที่เป็นจุดอ่อน			
1. ตัวแทนที่เข้าร่วมประชุมของบางหน่วยงานขาดความรู้ด้าน IT หรือส่งผู้ที่ไม่ได้รับผิดชอบโดยตรงมาร่วมโครงการ หรือมาเพียง คนเดียว บุคลากรทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจที่รับผิดชอบยังมีไม่ เพียงพอ และยังขาดความชำนาญ ขาดแคลนบุคลากรด้าน ICT สำหรับใช้ในการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน กับระบบ NSW บุคลากรทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจยังขาดความ เข้าใจในระบบ ในบางกลุ่มยังเข้าใจว่า NSW คือ เว็บไซต์เพื่อการ ส่งออกเท่านั้น	0.16	5	0.80
2. การออกใบอนุญาต/ใบรับรอง ยังไม่ครอบคลุมทุกประเภทสินค้า (G2G) (B2G) การเจรจากับมาเลเซียไม่ต่อเนื่อง ไม่เป็นเอกภาพ ยัง ไม่สามารถขนส่งสินค้าข้ามแดน/ผ่านแดนไปประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ได้	0.14	5	0.70
3. ด้านงบประมาณขาดแคลนงบประมาณเพื่อบูรณาการภาพรวม ระบบ NSW ของประเทศให้ครอบคลุมทุกด้าน	0.12	4	0.48
4. การพัฒนาด่านชายแดนและเส้นทางคมนาคมมีความล่าช้า การ เขียนใบเสร็จด้วยมือ ทำให้บริการล่าช้า ไม่เพียงพอต่อปริมาณรถ เกิดการจราจรติดขัด มีสภาพพื้นที่คับแคบและแออัดรวมทั้งมี พื้นที่ไม่เพียงพอต่อการพัฒนา พื้นที่ด่านชายแดนส่วนใหญ่มีสิ่ง อำนวยความสะดวกไม่เพียงพอและไม่ได้มาตรฐาน ปัญหาความ ล่าช้าบริเวณด่านพรมแดน	0.10	3	0.30
รวม	1		4.68

ตาราง 4.9 สรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นปัจจัยภายนอก (EFAS)

ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์	น้ำหนัก ความสำคัญ	ระดับ ผลกระทบ	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
ปัจจัยที่เป็นโอกาส			
1. มีการกำหนดกรอบการทำงานในหลายระดับ หน่วยงานต่าง ๆ ได้รับงบประมาณสนับสนุน กรมศุลกากรอยู่ระหว่างดำเนินโครงการปรับปรุงด้านศุลกากรสะเดา	0.18	5	0.90
2. รัฐบาลมีนโยบายการเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาระบบโครงข่ายการขนส่ง พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนเป็นการกระตุ้นการลงทุนเพิ่ม กรอบความร่วมมือของของประชาคม ASEAN ทำให้ประเทศไทยต้องเร่งรัดพัฒนาระบบ NSW ความร่วมมือระหว่างประเทศของประเทศไทยและมาเลเซีย เป็นไปในทิศทางที่ดีและจริงจัง ศักยภาพในการแข่งขันของประเทศไทยเพิ่มขึ้น	0.16	4	0.64
3. ได้มีการนำระบบการจัดการที่ไม่ใช้เอกสาร (Paperless) มาใช้ มีการพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่องและสอดคล้องกับสถานการณ์การค้า ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีด้านระบบเครือข่าย ระบบ NSW เป็นระบบที่มีประโยชน์ในแง่ของการตรวจสอบ ควบคุม และลงโทษ	0.14	4	0.56
ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค			
1. ระบบ e-Licensing ไม่สมบูรณ์ หลายฝ่ายยังไม่มั่นใจในระบบรักษาความปลอดภัยของข้อมูล ยังใช้งานไม่ได้มีรูปแบบ ขาดแคลนบุคลากรด้าน ICT โครงสร้างพื้นฐานด้าน ICT และห้องทดลอง ปฏิบัติการของภาครัฐยังมีน้อย การใช้ระบบที่จะทำให้ระยะเวลาการตรวจปล่อยลดลง ยังดำเนินการไม่ได้เต็มที่	0.18	5	0.90
2. กฎระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องยังมีความคลุมเครือ ขัดแย้ง ซับซ้อน กฎหมายและระเบียบของแต่ละหน่วยงานยังไม่รองรับการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร หน่วยราชการต่างๆ ยังไม่เข้าใจระบบกฎหมายศุลกากรที่เกี่ยวกับการแยกพิกัดอัตราศุลกากร	0.15	5	0.75
3. หน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพหลักไม่มีอำนาจเด็ดขาดในการดำเนินงานงบประมาณเพื่อบูรณาการภาพรวมระบบ NSW ของประเทศไม่เพียงพอ ขาดระบบที่เอื้อต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูล เพื่อให้การปฏิบัติงานตรวจสอบ ณ จุดเดียว ระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มรูปแบบ	0.11	5	0.55

ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์	น้ำหนัก ความสำคัญ	ระดับ ผลกระทบ	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
4. โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ยังไม่พร้อม การใช้พื้นที่บริเวณด้านชายแดนไม่เหมาะสมต่อการเป็นประตูเข้า-ออกของประเทศ การมีปริมาณรถบรรทุกสินค้ามากขึ้นบนถนนสายหลักที่เข้าสู่ด่านศุลกากร หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า/ส่งออก และโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ยังไม่ได้ปรับปรุงกระบวนการ	0.08	4	0.32
รวม	1.00		4.62

ตาราง 4.10 สรุปปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์โดยภาพรวม SFAS

ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์	น้ำหนัก ความสำคัญ	ระดับ ผลกระทบ	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
ปัจจัยที่เป็นจุดแข็ง			
S1. เจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ ผู้บริหาร ผู้ประกอบการ มีทักษะ มีความเข้าใจ มีความพร้อมและยอมรับระบบ NSW	0.09	5	0.45
S2. รัฐบาลมีแนวทางในการจัดสรรงบประมาณผ่านกรมศุลกากรในการพัฒนาระบบและพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับระบบ ด้านชายแดนสะเตาได้รับงบประมาณในการดำเนินการระบบโดยผ่านกรมศุลกากร	0.08	5	0.40
S3. มีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและโปรแกรมให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และหน่วยงานต่าง ๆ สามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก มีการพัฒนาระบบบริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) ที่ด้านชายแดนสะเตา	0.07	5	0.35
ปัจจัยที่เป็นจุดอ่อน			
W1. ตัวแทนที่เข้าร่วมประชุมของบางหน่วยงานขาดความรู้ด้าน IT หรือส่งผู้ที่ไม่ได้รับผิดชอบโดยตรงมาร่วมโครงการ หรือมาเพียงคนเดียว บุคลากรทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจที่รับผิดชอบยังมีไม่เพียงพอ และยังคงขาดความชำนาญ ขาดแคลนบุคลากรด้าน ICT สำหรับใช้ในการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานกับระบบ NSW บุคลากรทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจยังขาดความเข้าใจในระบบ ในบางกลุ่มยังเข้าใจว่า NSW คือ เว็บไซต์เพื่อการส่งออกเท่านั้น	0.08	5	0.40
W2. การออกใบอนุญาต/ใบรับรอง ยังไม่ครอบคลุมทุกประเภทสินค้า (G2G) (B2G) การเจรจากับมาเลเซียไม่ต่อเนื่อง ไม่เป็นเอกภาพ	0.07	5	0.35

ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์	น้ำหนัก ความสำคัญ	ระดับ ผลกระทบ	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
ยังไม่สามารถขนส่งสินค้าข้ามแดน/ผ่านแดนไปประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ได้			
W3 ด้านงบประมาณขาดแคลนงบประมาณเพื่อบูรณาการภาพรวม ระบบ NSW ของประเทศให้ครอบคลุมทุกด้าน	0.06	4	0.24
W4 การพัฒนาด้านชายแดนและเส้นทางคมนาคมมีความล่าช้า การ เขียนใบเสร็จด้วยมือ ทำให้บริการล่าช้า ไม่เพียงพอต่อปริมาณรถ เกิดการจราจรติดขัด มีสภาพพื้นที่คับแคบและแออัดรวมทั้งมี พื้นที่ไม่เพียงพอต่อการพัฒนา พื้นที่ด้านชายแดนส่วนใหญ่มีสิ่ง อำนวยความสะดวกไม่เพียงพอและไม่ได้มาตรฐาน ปัญหาความ ล่าช้าบริเวณด่านพรมแดน	0.05	3	0.15
ปัจจัยที่เป็นโอกาส			
O1. มีการกำหนดกรอบการทำงานในหลายระดับ หน่วยงานต่าง ๆ ได้รับงบประมาณสนับสนุน กรมศุลกากรอยู่ระหว่างดำเนิน โครงการปรับปรุงด้านศุลกากรสะเดา	0.09	5	0.45
O2. รัฐบาลมีนโยบายการเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาระบบ โครงข่ายการขนส่ง พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนา เศรษฐกิจชายแดนเป็นการกระตุ้นการลงทุนเพิ่ม ครอบคลุม ร่วมมือของของประชาคม ASEAN ทำให้ประเทศไทยต้องเร่งรัด พัฒนาระบบ NSW ความร่วมมือระหว่างประเทศของประเทศไทย และมาเลเซียเป็นไปในทิศทางที่ดีและจริงจัง ศักยภาพในการ แข่งขันของประเทศไทยเพิ่มขึ้น	0.08	4	0.32
O3. ได้มีการนำระบบการจัดการที่ไม่ใช้เอกสาร (Paperless) มาใช้ มี การพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่องและสอดคล้องกับสถานการณ์ การค้าความก้าวหน้าของเทคโนโลยีด้านระบบเครือข่าย ระบบ NSW เป็นระบบที่มีประโยชน์ในแง่ของการตรวจสอบ ควบคุม และลงโทษ	0.07	4	0.28
ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค			
T1. ระบบ e-Licensing ไม่สมบูรณ์ หลายฝ่ายยังไม่มั่นใจในระบบ รักษาความปลอดภัยของข้อมูล ยังใช้งานไม่เต็มรูปแบบ ขาดแคลน บุคลากรด้าน ICT โครงสร้างพื้นฐานด้าน ICT และห้องทดลอง ปฏิบัติการของภาครัฐยังมีน้อย การใช้ระบบที่จะทำให้ระยะเวลา การตรวจปล่อยลดลง ยังดำเนินการไม่ได้เต็มที่	0.08	5	0.40
T2. กฎระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องยังมีความคลุมเครือ ขัดแย้ง ซับซ้อน กฎหมายและระเบียบของแต่ละหน่วยงานยังไม่รองรับ	0.07	5	0.35

ปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์	น้ำหนัก ความสำคัญ	ระดับ ผลกระทบ	คะแนนถ่วง น้ำหนัก
การทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร หน่วยราชการ ต่างๆ ยังไม่เข้าใจระบบกฎหมายศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการแยกพิกัด อัตราศุลกากร			
T3. หน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพหลักไม่มีอำนาจเด็ดขาดในการดำเนินงาน งบประมาณเพื่อบูรณาการภาพรวมระบบ NSW ของประเทศไม่ เพียงพอ ขาดระบบที่เอื้อต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูล เพื่อให้การ ปฏิบัติงานตรวจสอบ ณ จุดเดียว ระบบการเชื่อมโยงข้อมูล ระหว่างหน่วยงาน ยังไม่สามารถดำเนินการได้อย่างเต็มรูปแบบ	0.06	5	0.30
T4. โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ยังไม่พร้อม การใช้พื้นที่ บริเวณด่านชายแดนไม่เหมาะสมต่อการเป็นประตูเข้า-ออกของ ประเทศ การมีปริมาณรถบรรทุกสินค้ามากขึ้นบนถนนสายหลักที่ เข้าสู่ด่านศุลกากร หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า/ ส่งออก และโลจิสติกส์ส่วนใหญ่ยังไม่ได้ปรับปรุงกระบวนการ	0.05	4	0.20
รวม	1.00		4.64

4 การวิเคราะห์ทาวส์

การวิเคราะห์ทาวส์ (TOWS matrix) เป็นคำเรียกใช้อีกด้านหนึ่งของ SWOT โดย TOWS เป็นการแสดงความสัมพันธ์ระหว่าง อุปสรรค โอกาส จุดแข็ง และจุดอ่อน โดยการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกซึ่งได้แก่ โอกาสและอุปสรรคที่องค์กรหรือหน่วยงานเผชิญอยู่ นำมาจับคู่เพื่อให้สอดคล้องกับปัจจัยภายในที่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กร เพื่อนำมาเป็นยุทธศาสตร์ทางเลือก 4 ชุด

จากตาราง TOWS สามารถสร้างยุทธศาสตร์ได้ดังนี้

(1) **ยุทธศาสตร์เชิงรุก (SO)** เป็นยุทธศาสตร์ที่ใช้ประโยชน์จากจุดแข็งขององค์กรหรือหน่วยงานเพื่อสร้างความได้เปรียบจากโอกาส และเป็นยุทธศาสตร์ที่องค์กรหรือหน่วยงานต้องการจะ
ไปมากที่สุด

(2) **ยุทธศาสตร์เชิงรับ (ST)** เป็นยุทธศาสตร์ที่ต้องการเอาชนะอุปสรรคเพื่อสร้างข้อ
ได้เปรียบจากจุดแข็งที่มีอยู่

(3) **ยุทธศาสตร์เชิงปรับ (WO)** เป็นยุทธศาสตร์ที่ต้องการเอาชนะจุดอ่อนจากข้อ
ได้เปรียบจากโอกาสที่มีอยู่

(4) **ยุทธศาสตร์เชิงถอย (WT)** เป็นยุทธศาสตร์ที่ต้องการให้เกิดจุดอ่อนและอุปสรรคต่ำ
ที่สุดเท่าที่สามารถจะทำได้ หรือยอมรับอย่างมีชั้นเชิง

แนวทางในการจัดทำยุทธศาสตร์ครั้งนี้ แสดงได้ดังตาราง 4.11

ตาราง 4.11 แนวทางในการจัดทำยุทธศาสตร์

ภายนอก ภายใน	ปัจจัยที่เป็นโอกาส	ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค
	O1. (0.45) O2. (0.32) O3. (0.28)	T1. (0.40) T2. (0.35) T3. (0.30) T4. (0.20)
ปัจจัยที่เป็นจุดแข็ง S1 (0.45) S2 (0.40) S3 (0.35)	ยุทธศาสตร์เชิงรุก (SO) S1-O1-O3 S2-O2-O3 S3-O1-O3	ยุทธศาสตร์เชิงรับ (ST) S1-T3 S2-T1-T3 S2-T2 S2-T4 S3-T1
ปัจจัยที่เป็นจุดอ่อน W1 (0.40) W2 (0.35) W3 (0.24) W4 (0.15)	ยุทธศาสตร์เชิงปรับ (WO) W1-W2-O1-O3 W3-O1 W4-O1-O3	ยุทธศาสตร์เชิงถอย (WT) W1-T1 W2-T2 W3-T3 W4-T4

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ NSW ของด่านชายแดนสะเดา

จากการวิเคราะห์ศักยภาพ การวิเคราะห์ปัจจัยทั้งภายในและภายนอกของระบบ NSW ของด่านชายแดนสะเดา ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ สังเคราะห์ ประเมินสภาพต่าง ๆ โดยวิธี TOWS metric และกำหนดความสำคัญจำเป็นของศักยภาพและปัญหาด้านต่าง ๆ ดังได้แสดงแล้วนั้น ในส่วนนี้ผู้วิจัยได้นำเอาข้อมูลดังกล่าวมาทำการวิเคราะห์เพื่อเสนอเป็นแนวทางในการพัฒนาระบบ NSW ของด่านชายแดนสะเดาในรูปแบบของประเด็นยุทธศาสตร์ จำนวน 4 ประเด็นยุทธศาสตร์ โดยแต่ละยุทธศาสตร์ประกอบด้วยเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์และมาตรการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบ NSW เชิงบูรณาการและสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างประเทศ

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

1. มีระบบ NSW ที่ครอบคลุมทุกประเภทสินค้า
2. ผู้ประกอบการใช้ระบบ NSW ในการธุรกรรมมากขึ้น
3. มีโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศ

มาตรการ

1. เร่งรัดให้มีการสำรวจและนำรายการสินค้าเข้าสู่ระบบ NSW
2. เพิ่มบุคลากรและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบ NSW
3. กำหนดกรอบความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับภาครัฐ และภาครัฐกับภาคเอกชน
4. สร้างมาตรการจูงใจให้ผู้ประกอบการใช้ระบบ NSW
5. จัดโครงการพบปะแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน ผู้ประกอบการคนไทย และคนต่างประเทศ
6. เจรจาแลกเปลี่ยนข้อมูล กำหนดนโยบายร่วมกัน ระหว่างภาครัฐต่อภาครัฐ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์ให้เพียงพอและได้มาตรฐาน

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

1. มีโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อระบบ NSW เพิ่มขึ้น
2. มีโครงสร้างพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกสำหรับการค้าและการขนส่งเพิ่มขึ้น

มาตรการ

1. พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานสำหรับระบบ NSW
2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งระบบโลจิสติกส์สินค้า
3. พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและภูมิทัศน์บริเวณด่านให้มีความสะดวก สวยงาม
4. จัดระบบการให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว ประหยัด และตรวจสอบได้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การปรับปรุง พัฒนาข้อกำหนด ระเบียบ ขั้นตอน ให้เอื้อต่อการดำเนินการและมีความทันสมัยทันต่อการเปลี่ยนแปลง

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

1. ปรับปรุงและออกข้อกำหนดที่เอื้อต่อการค้าและมีความทันสมัย
2. มีแนวปฏิบัติที่กระชับ ร่นระยะเวลา ตรวจสอบได้

มาตรการ

1. ปรับปรุงและออกข้อกำหนดที่เอื้อต่อการค้าและมีความทันสมัย
2. จัดตั้งส่วนงานที่รับผิดชอบในการปรับปรุงและพัฒนากฎหมาย ระเบียบ แนวปฏิบัติ โดยเฉพาะ
3. จัดทำแนวปฏิบัติในทุกงาน ทุกขั้นตอน และสื่อสารให้ผู้เกี่ยวข้องทราบและสามารถปฏิบัติได้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาระบบบริหารจัดการให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

1. มีระบบบริหารจัดการเชิงบูรณาการและมีอำนาจในการบริหารจัดการ
เต็มที่
2. มีองค์กรที่รับผิดชอบงานระบบ NSW โดยเฉพาะ

มาตรการ

1. พัฒนาระบบบริหารจัดการเชิงบูรณาการ
2. จัดสรรงบประมาณเชิงยุทธศาสตร์และยึดหลักการมีส่วนร่วมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
3. ปรับโครงสร้างการบริหารโดยมีการจัดตั้งหน่วยงานที่เป็นองค์กรอิสระเพื่อรับผิดชอบโดยตรง และมีอำนาจเต็มในการบริหารจัดการทั้งระบบ
4. ประชาสัมพันธ์หลักเกณฑ์ วิธีการ เกี่ยวกับระบบ NSW

บทที่ 5

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

ภาคใต้ของประเทศไทยมีแนวเขตแดนตอนใต้ติดอยู่กับประเทศมาเลเซีย มีด่านชายแดนไทย-มาเลเซีย ซึ่งประกอบด้วย (1) ด่านตำมะลัง (2) ด่านวังประจัน (3) ด่านปาดัง เบซาร์ (4) ด่านสะเดา (5) ด่านบ้านประกอบ (6) ด่านเบตง (7) ด่านบูเก๊ะตา (8) ด่านสุโหงโกลก และ (9) ด่านตากใบ การค้าผ่านด่านชายแดนภาคใต้มีมูลค่า 501,222 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 62 ของมูลค่าการค้าชายแดนทั่วประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่มีการนำเข้า-ส่งออกผ่านด่านชายแดนสะเดาและด่านปาดังเบซาร์ในจังหวัดสงขลา โดยขนส่งสินค้าจากไทยผ่านประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์และต่อเนื่องไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งเป็นตลาดสินค้าส่งออกสำคัญของภาคใต้ ได้แก่ ยางพารา ไม้ยางพารา และผลไม้ นอกจากนี้ด่านชายแดนไทย - มาเลเซียยังมีบทบาทที่สำคัญของระบบโลจิสติกส์ของภาคใต้และของประเทศ โดยเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนและทางรถไฟเชื่อมโยงกับท่าเรือระหว่างประเทศในประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ เพื่อเชื่อมโยงสู่นานาชาติ

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันการให้บริการบริเวณด่านชายแดนไทย - มาเลเซีย ยังมีปัญหาอุปสรรคหลายประการที่ต้องได้รับการปรับปรุงหรือพัฒนาให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทั้งในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณช่องทางเข้า - ออกบริเวณด่าน การตรวจปล่อยสินค้า การเดินทางผ่านเข้า - ออก ของคนและยานพาหนะ ตลอดจนการเฝ้าระวังป้องกันปัญหาที่เกี่ยวกับความมั่นคงทั้งปัญหาอาชญากรรมผิดกฎหมาย ปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ เป็นต้น ซึ่งจะต้องดำเนินการวางแผนการพัฒนาให้มีความสอดคล้องกันและยกระดับการพัฒนาไปสู่มาตรฐานสากลเพื่อให้เป็นที่ยอมรับร่วมกัน สามารถเป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ที่สอดคล้องกับศักยภาพของแต่ละพื้นที่เพื่อรองรับการเจริญเติบโตในระยะต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและเพื่อเตรียมความพร้อมการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและภายใต้กรอบ ASEAN

ด้วยเหตุผลและสถานการณ์ข้างต้น จึงจำเป็นต้องมีการศึกษาและกำหนดแนวทางการพัฒนาด่านชายแดนไทย - มาเลเซีย โดยจะนำร่องในพื้นที่ด่านชายแดนสะเดาซึ่งเป็นด่านชายแดนที่สำคัญที่มูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดของประเทศ และมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าออกเป็นจำนวนมาก โดยจะศึกษาสภาพปัญหา อุปสรรค และโอกาสในการเข้าสู่ระบบ National Single Window (NSW) และกำหนดแนวทางการพัฒนาด่านชายแดนให้มีความสามารถในการเข้าสู่ระบบ NSW เพื่อรองรับการเปิดประเทศที่เชื่อมโยงกับอาเซียนและเป็นประตู (Gate Way) ในการเปิดรับนานาชาติในอนาคต

วัตถุประสงค์การวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วย (1) เพื่อศึกษาความสำคัญและบทบาทของด้านชายแดนสะเดา (2) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ SWOT ด้านชายแดนสะเดาในการเข้าสู่ระบบ NSW และ (3) เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาด้านชายแดนสะเดาสำหรับรองรับการเป็นประตูสู่อาเซียน โดยทำการศึกษาเนื้อหาเกี่ยวกับการบริหารจัดการเพื่อเข้าสู่ระบบ National Single Window ของด้านชายแดนสะเดา จังหวัดสงขลา จากผู้ให้ข้อมูลหลักในการศึกษาครั้งนี้ คือ ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการ และดำเนินการเกี่ยวกับระบบ National Single Window ของด้านชายแดนสะเดา จังหวัดสงขลา

ผลจากการวิจัยนี้คาดว่าจะมีประโยชน์กับภาคส่วนต่างๆ ทั้งผู้ปฏิบัติ ภาครัฐ และการเรียนการสอน ดังนี้ (1) เป็นข้อมูลให้ด้านชายแดนไทย - มาเลเซีย นำไปเป็นกรอบแนวทางการพัฒนาเพิ่มศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558 (2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้เป็นแนวทางการพัฒนาด้านชายแดนให้ได้มาตรฐานสากล (3) ใช้ประกอบการเรียนการสอนในรายวิชาการค้าชายแดน เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ เศรษฐศาสตร์มหภาค ในหลักสูตรเศรษฐศาสตรบัณฑิตของมหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลาหรือหลักสูตรอื่น เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดตามเจตนารมณ์ของการสนับสนุนเงินทุนเพื่อการวิจัยของมหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา เมื่อการวิจัยเสร็จสิ้นแล้ว ผู้วิจัยจะนำผลการวิจัยไปถ่ายทอดสู่กลุ่มเป้าหมาย ดังนี้ (1) จัดทำเล่มวิจัยสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ด้านชายแดนไทย-มาเลเซียทุกด้าน สำนักงานจังหวัดสงขลา สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคใต้ กรมการค้าระหว่างประเทศ กรมศุลกากร กรมโยธาธิการและผังเมือง และกรมทางหลวง เป็นต้น (2) ตีพิมพ์บทความวิจัยอย่างน้อย 1 ฉบับ และ (3) นำไปใช้เป็นกรณีศึกษาในรายวิชาการค้าชายแดนใต้ เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ หรือวิชาอื่นที่เกี่ยวข้อง

เพื่อเป็นแนวทางในการวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ทำการทบทวนแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ ยุทธศาสตร์การค้าระหว่างประเทศ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มาตรการด้านศุลกากร กระบวนการศุลกากร ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับด้านชายแดนสะเดา ชีตความสามารถในการแข่งขัน ระบบ National Single Window และเนื่องจากเป้าหมายของการวิจัยมุ่งพัฒนา ผู้วิจัยจึงได้ทบทวนแนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์ SWOT และการวิจัยเชิงพัฒนา ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การให้บริการแบบไร้กระดาษและแบบเบ็ดเสร็จของพิธีการศุลกากร

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งเป็นระเบียบวิธีที่เหมาะสมกับเป้าประสงค์ของงานวิจัยที่มุ่งเน้นศึกษาหาหนทางในการพัฒนาการให้บริการด้านชายแดนสะเดาเพื่อเข้าสู่ระบบ NSW ที่ต้องใช้ประสบการณ์ความรู้ ความคิด ของผู้ที่มีความชำนาญและปฏิบัติจริง ตลอดจนผู้ที่มีส่วนได้เสีย ดังนั้นระเบียบวิธีเชิงคุณภาพจึงมีความเหมาะสม โดยเฉพาะเทคนิคในการสัมภาษณ์เชิงลึก จะทำให้ข้อมูลที่ได้เป็นที่น่าเชื่อถือ และเป็นประโยชน์กับผู้ที่เกี่ยวข้องมากที่สุด โดยผู้ให้ข้อมูลหลักในการศึกษาครั้งนี้คือผู้ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการระบบ NSW ของด้านชายแดนสะเดา ซึ่ง

ประกอบด้วยผู้บริหารด้านชายแดนสะเดา เจ้าหน้าที่ด่าน เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบหลักระบบ NSW หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการ นักท่องเที่ยว เป็นต้น ผู้วิจัยกำหนดกลุ่มตัวอย่างและขนาดตัวอย่างโดยการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง และไม่สามารถกำหนดขนาดตัวอย่างไว้ล่วงหน้า เนื่องจากผู้วิจัยต้องการให้คำตอบที่ได้มีความน่าเชื่อถือ จากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยตรง

ในส่วนของการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาจากเอกสารของหน่วยงานต่างๆ เพื่อค้นหาองค์ความรู้และข้อมูลต่างๆ เพื่อเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์การวิจัย ในการขั้นตอนนี้ผู้วิจัยใช้เทคนิคในการศึกษา วิเคราะห์ และสังเคราะห์เนื้อหาผลงานต่างๆ เพื่อใช้ในการกำหนดวิธีการวิจัยและวิเคราะห์เนื้อหาเพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัย ในขั้นตอนต่อมาเป็นส่วนของการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม ในครั้งนี้ผู้วิจัยใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึกเป็นเครื่องมือหลักในการเก็บรวบรวมข้อมูลตามคำถามการวิจัยที่ได้กำหนดไว้ข้างต้น โดยผู้วิจัยมีขั้นตอนการกำหนดขั้นตอนการสร้างแบบสัมภาษณ์ โดยเริ่มจากการทบทวนวรรณกรรม และบริบทของพื้นที่ ออกแบบสัมภาษณ์ตามวัตถุประสงค์และนิยามศัพท์ เพื่อนำไปให้ที่ปรึกษาโครงการตรวจสอบความเหมาะสม ความสอดคล้อง และความถูกต้องเชิงเนื้อหา จากนั้นผู้วิจัยนำแบบสัมภาษณ์มาทำการปรับแก้ และจัดทำเป็นแบบสัมภาษณ์ต่อไป

เทคนิคในการวิเคราะห์ข้อมูลหลักของการวิจัยนี้แบ่งได้เป็นสองลักษณะ คือ ลักษณะแรก ข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าเอกสาร ซึ่งหากเป็นข้อมูลเชิงคุณภาพ ทำการวิเคราะห์โดยเทคนิค วิเคราะห์เนื้อหา แต่หากเป็นข้อมูลในเชิงปริมาณ ทำการวิเคราะห์โดยใช้เทคนิคการประมวลผลข้อมูล ด้วยสถิติพรรณนา และลักษณะที่สอง ข้อมูลได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลหลัก ทำการวิเคราะห์โดยการเทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการศึกษำแนกตามวัตถุประสงค์ เป็นดังนี้

(1) ความสำคัญและบทบาทของด่านชายแดนสะเดา พบว่า ด่านชายแดนสะเดามีความสำคัญและบทบาทต่อเศรษฐกิจชายแดนเป็นอย่างยิ่ง เพราะเป็นด่านที่มีมูลค่าการค้าข้ามแดนมากที่สุดของประเทศไทย และมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ด่านชายแดนสะเดายังเป็นด่านที่มีนักท่องเที่ยวผ่านมากที่สุด ลักษณะทางกายภาพอยู่ในเกณฑ์ มีสังคมและธุรกิจบริเวณด่านที่เอื้อต่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และกรอบความร่วมมือของอาเซียนยังเป็นส่วนกระตุ้นสำคัญให้ด่านชายแดนสะเดายังเพิ่มความสำคัญและมีบทบาทมากขึ้น

(2) ผลการวิเคราะห์ SWOT ทำให้ทราบว่าด่านชายแดนสะเดาค่อนข้างมีศักยภาพในการเข้าสู่ระบบ NSW เนื่องจากมีจุดแข็งในเรื่องของบุคลากร งบประมาณ และด้านกายภาพ มีโอกาสในเรื่องของกรอบความร่วมมือต่าง ๆ งบประมาณสนับสนุนด้านการพัฒนาระบบ แต่ยังมีจุดอ่อนในเรื่องของกระบวนการในการใช้ระบบ และอุปสรรคเรื่องข้อกฎหมายที่ยังไม่เอื้อต่อการใช้ระบบ ตลอดจนการกำหนดผู้รับผิดชอบหลักไม่มีอำนาจเต็มในการบริหารจัดการ

(3) แนวทางในการพัฒนาด้านชายแดนสะเดาสำหรับรองรับระบบ NSW เพื่อการเป็นประตูสู่อาเซียน ในครั้งนี้เสนอประเด็นยุทธศาสตร์การพัฒนา 4 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบ NSW เชิงบูรณาการและสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างประเทศ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์ให้เพียงพอและได้มาตรฐาน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การปรับปรุง พัฒนาข้อกำหนด ระเบียบ ขั้นตอน ให้เอื้อต่อการดำเนินการและมีความทันสมัยทันต่อการเปลี่ยนแปลง และประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาระบบบริหารจัดการให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง

ข้อเสนอแนะ

จากกระบวนการวิจัย ข้อมูลเบื้องต้น และผลการศึกษาค้นคว้า ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสำหรับผู้ที่ศึกษาในโอกาสต่อไป ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(1) จากผลการศึกษาที่ได้มีการวิเคราะห์ศักยภาพของระบบ NSW ของด้านชายแดนสะเดา การนำเสนอยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และมาตรการต่าง ๆ ในการพัฒนาด้านชายแดนสะเดาเป็นข้อมูลสำคัญให้ผู้บริหารด้านชายแดนสะเดาและด้านชายแดนอื่น ๆ นำไปเป็นกรอบแนวทางการพัฒนาเพิ่มศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2558

(2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระบบ NSW เช่น ด้านชายแดนไทย-มาเลเซียทุกด่าน สำนักงานจังหวัดสงขลา สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคใต้ กรมการค้าระหว่างประเทศ กรมศุลกากร กรมโยธาธิการและผังเมือง และกรมทางหลวง สามารถนำผลการวิจัยไปใช้เป็นแนวทางการพัฒนาตนเองเพื่อรองรับและสนับสนุนการพัฒนาระบบ NSW ให้ได้มาตรฐานสากลและเป็นที่ยอมรับในวงกว้าง

(3) สถาบันการศึกษา โดยเฉพาะที่มีทิศทางหลักสูตรหรือเนื้อหาวิชาที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศสามารถนำข้อมูลและผลการศึกษาไปใช้ประกอบการเรียนการสอน โดยเฉพาะรายวิชาการค้าชายแดน เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ เศรษฐศาสตร์มหภาค ในหลักสูตร เศรษฐศาสตร์บัณฑิตของมหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลาหรือหลักสูตรอื่น

2. ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ที่จะศึกษาต่อไป

(1) การศึกษาครั้งนี้ยังไม่ได้วิเคราะห์ถึงปัญหาและความต้องการที่แท้จริงของผู้ประกอบการ ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไป ผู้ศึกษาความทำการศึกษามุ่งเน้นในภาคส่วนนี้ เนื่องจากเป็นภาคส่วนที่เกี่ยวข้องโดยตรงในฐานะผู้ใช้บริการ

(2) แม้จะได้ข้อมูลในเชิงลึกแต่ข้อจำกัดสำคัญของการศึกษาเชิงคุณภาพคือสำรวจจากแหล่งข้อมูลเพียงไม่กี่ราย ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไปผู้สนใจศึกษาควรทำการศึกษาในเชิงปริมาณร่วมด้วยเนื่องจากการศึกษาในลักษณะการพรรณนาถึงข้อมูลในภาพรวมในดีกว่า

(3) เพื่อให้ได้เห็นข้อมูลเชิงเปรียบเทียบระหว่างประเทศ ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไปควรมีการศึกษาการดำเนินงานของระบบ NSW เปรียบเทียบระหว่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศในอาเซียน



บรรณานุกรม

- กชกร ว่องมงคลเดช. 2552. การวิเคราะห์การบริหารจัดการด้วยระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์
ของกรมศุลกากร. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราชา.
- กรกรณ์ ชีวะตระกูลพงษ์. 2555. สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้ากับการขนส่งสินค้าข้ามแดน
และการค้าผ่านแดน. ในการประชุมเวที สกว. (TRF Forum) เรื่อง “ระบบโลจิสติกส์
และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้ากับการก้าวสู่ประชาคมอาเซียน” ในวันที่
พฤหัสบดีที่ 5 มกราคม 2555 เวลา 13.00 - 16.00 น. ณ ห้องประชุม 1 สำนักงาน
กองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
- กรมการค้าต่างประเทศ. 2558. สถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย ปี 2554
– 2557 (ออนไลน์) เข้าถึงเมื่อ 22 พ.ค. 2558.
<http://bts.dft.go.th/btsc/index.php/overview>
- กรมศุลกากร, 2556. บทบาทของศุลกากรไทยกับการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.
(ออนไลน์) เข้าถึงเมื่อ 23 มีนาคม 2557.
<http://www.customs.go.th/wps/wcm/connect/Library>
- กระทรวงพาณิชย์, 2557. แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพาณิชย์ พ.ศ. 2556-2559. (ออนไลน์) ค้น
เมื่อ 27 มีนาคม 2557
[http://www2.moc.go.th/ewt_dt_link.php?nid=6613&filename=index_desi
gn4](http://www2.moc.go.th/ewt_dt_link.php?nid=6613&filename=index_desi
gn4)
- เกรียงศักดิ์ สุวรรณทรัพย์. 2554. ศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีต่อระบบพิธีการ
ศุลกากร อิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (c-Customs) ในการผ่านพิธีการศุลกากร
ของด่านศุลกากรหนองคาย. วิทยานิพนธ์ครุศาสตรบัณฑิตสาขารัฐศาสตร์มหาบัณฑิต
สาขาวิชาคอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอม
เกล้าธนบุรี.
- จิว สุเทียรี 2555 การศึกษาสภาพและปัญหาการประกอบธุรกิจการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา
กรณีศึกษาตลาดช่องจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ วิทยานิพนธ์
มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี
- เจริญชัย คำยอด 2553 แนวทางการส่งเสริมการค้าชายแดนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น:
กรณีศึกษาเทศบาลตำบลเขมราฐ อำเภอเขมราฐ จังหวัดอุบลราชธานี วิทยานิพนธ์

- มหาวิทยาลัยขอนแก่น
- เจษฎา อริยฉัตรกุล. 2555. **ความคืบหน้าการจัดตั้งระบบ NSW ของประเทศ.** (ออนไลน์) เข้าถึงเมื่อ 26 มิถุนายน 2558. <http://www.freightmaxad.com/magazine/?p=4240>
- เฉลียว บุรีภักดิ์. 2546. **หลักการพัฒนาและการสร้างยุทธศาสตร์การพัฒนา.** เพชรบุรี:สถาบันราชภัฏเพชรบุรี
- ดวงฤดี เสือสิงห์. 2548. **การพัฒนารูปแบบการบริหารจัดการพิธีการศุลกากรในการให้บริการส่งสินค้าออกไปต่างประเทศ ณ ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา.** วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขายุทธศาสตร์การพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา.
- ด้านศุลกากรสะเดา, 2556, **รายงานประจำปี ปีงบประมาณ 2556.** (ออนไลน์) ค้นเมื่อ 23 มีนาคม 2557
<http://www.sadaocustoms.org/index.php?lay=show&ac=article&id=539663152>
- ทวีชัย มาเสาวภาคย์ 2554 **ความพร้อมในการให้บริการของด่านศุลกากรแม่สาย จังหวัดเชียงราย ต่อการค้าชายแดนไทย-พม่า** วิทยานิพนธ์ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย
- ธนู อาทร. 2553. **ศักยภาพการใช้ระบบการผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ (E-Customs) ที่มีต่อการค้าระหว่างประเทศของด่านศุลกากร ในจังหวัดเชียงราย.** การศึกษาพิเศษ รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย.
- ธิดาวรรณ คุ่มเนตร. 2550. **การศึกษาความพร้อมของผู้ปฏิบัติการระบบผ่านพิธีการศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารสำหรับการส่งออก.** วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- นครเรศ รั้งควัด;สายรุ่ง เสาร์ปิ่น;ปิยะ พลปัญญา 2549 **การจัดการฐานข้อมูลด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศกับการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนไทยกับกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง** งานวิจัย มหาวิทยาลัยแม่โจ้
- นันทิยา หุตานุกวัตร และ รศ.ดร.ณรงค์ หุตานุกวัตร. 2545.**SWOT : การวางแผนกลยุทธ์ธุรกิจชุมชน.** คณะเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี.
- ผกายมาศ พรหมประสิทธิ์ 2552 **สถานภาพ ผลกระทบและความคาดหวังต่อการค้าชายแดนระหว่างไทย - สปป.ลาว: กรณีศึกษาตลาดนัดไทย-ลาวและด่านศุลกากรบึงกาฬอำเภอบึงกาฬ จังหวัดหนองคาย** วิทยานิพนธ์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น
- มูฮำหมัดกัฟดาฟี มะทา 2555 **ผลกระทบของปัญหาอาชญากรรมและความรุนแรงในจังหวัดชายแดนภาคใต้ต่อการค้าชายแดน** วิทยานิพนธ์ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์

- วีระศักดิ์ ลอยสายอ และจิตต์ลดา สุขกมลวัฒนา. 2557. **กิจกรรมเสริมสร้างวัฒนธรรมการเรียนรู้ให้กับบุคลากรของกระทรวงพาณิชย์.** (ออนไลน์) เข้าถึงเมื่อ 26 มิถุนายน 2558. <http://www.km.moc.go.th/download/doc/KS2557>
- ศิรนนท์ กังวานกัมปนาท. 2556. **การรับรู้ของพนักงานศุลกากรเกี่ยวกับระบบ National Single Window กรณีศึกษา สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง.** วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สมนึก ศิริโต, 2553. National Single Window ให้สัมภาษณ์ในวิดีโอออนไลน์ เข้าถึงเมื่อ 12 มิถุนายน 2558. <https://www.youtube.com/watch?v=PSBS1Npfqlc&noredirect=1>
- สร้งพงศ์ สิทธิชัย, 2558 **การค้าผ่านด่านศุลกากรชายแดนไทย-มาเลเซีย.** เอกสารประกอบการนำเสนอเมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2558.
- สำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน, กรมการค้าระหว่างประเทศ. 2557. **สถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย ปี 2553-2556.** เอกสารอัดสำเนา (ผู้แต่ง).
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2556. **เส้นทางประเทศไทยสู่ประชาคมอาเซียน.** การประชุมประจำปี 2556 ของ สคช. วันจันทร์ที่ 16 กันยายน 2556, ศูนย์แสดงสินค้าและการประชุม อิมแพค เมืองทองธานี กรุงเทพมหานคร.
- สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์, 2557, **เปรียบเทียบขีดความสามารถในการแข่งขัน.** (ออนไลน์) ค้นเมื่อ 27 มีนาคม 2557 http://tps0.moc.go.th/web/tps0-preview.php?page_id=142
- สำนักนายกรัฐมนตรี, 2557. **THAILAND NATIONAL SINGLE WINDOW** (ออนไลน์) ค้นเมื่อ 27 มีนาคม 2557 <http://www.thainsw.net/INSW/index.jsp?nswLang=T>
- สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคใต้. 2556. **รายงานผลการดำเนินงานและการขับเคลื่อนแผนพัฒนาด่านชายแดนไทย – มาเลเซีย ในระยะ 10 ปี (2556 – 2565)** รายงานการศึกษาสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- สุกัญญา ตันธนวัฒน์ และคณะ, 2553. **เศรษฐศาสตร์ทั่วไป.** กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สุนีย์รัตน์ กิตติกาญจนรักษ์. 2553. **ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารมาใช้ในการผ่านพิธีการนำเข้า ณ สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ** จากเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ปฏิบัติงานที่สำนักงานศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ. วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

- สุรพงษ์ ปิยะโชติ 2554 บทบาทของกลุ่มผลประโยชน์ท้องถิ่นกับการส่งเสริมพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษการค้าชายแดนขององค์การบริหารส่วนจังหวัดกาญจนบุรี
วิทยานิพนธ์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- สุรีย์พร พานิชอัครา และ ธงชัย ศรีเบญจโชติ 2553 ผลกระทบของการเปิดเสรีการค้าอาเซียน (AFTA) ต่อมูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา กรณีศึกษาจังหวัดจันทบุรี งานวิจัย มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี
- หทัยภรณ์ อินต๋า. 2554. ปัญหาและปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จในการนำระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์มาใช้งานด้านการเงินและบัญชีของด่านศุลกากรในสังกัดสำนักงานศุลกากร. การค้นคว้าอิสระ บัณฑิตมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- หยก แสงตะวัน. 2553. NATIONAL SINGLE WINDOW คืออะไร. (ออนไลน์) เข้าถึงเมื่อ 26 มิถุนายน 2558. <http://www.fleth.co.th/index.php/article/295-295>
- อัมราภรณ์ ศรีกาญจนพัฒน์ 2555 ผลกระทบการค้าชายแดนภาคเหนือตอนบน ด้านอำเภอเชียงของที่มีต่อภาวะเศรษฐกิจท้องถิ่นภายใต้การเตรียมสู่ประชาคมอาเซียน
วิทยานิพนธ์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- อาธิ ครูศากยวงศ์ 2545 การค้าชายแดนไทย – มาเลเซีย รายงานการวิจัย
มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
- World Economic Forum. 2015. The Global Competitiveness Report 2014 - 2015 (ออนไลน์) เข้าถึงเมื่อ 26 มิถุนายน 2558. <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014-2015>

บุคคลานุกรม

กุลยา สุวรรณรัตน์ (2558, สัมภาษณ์) เจ้าหน้าที่ด้านตรวจพืช ด้านสะเดา

จณิสตา จุลสุวรรณ (2558, สัมภาษณ์) นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สำนัก
พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคใต้ สำนักงานคณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติ

พรรณทิภา รัตน์ะ (2558, สัมภาษณ์) นักวิเคราะห์นโยบายและแผนเชี่ยวชาญ สำนักพัฒนา
เศรษฐกิจและสังคมภาคใต้ สำนักงานคณะกรรมการการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ

พิภพ พุทธสุข (2558, สัมภาษณ์) นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ ด้านสะเดา

ศิวกฤษฏี เจนวินิชย์ (2558, สัมภาษณ์) ผู้ช่วยนายด่านสะเดา

สาโรจน์ ลักษณะวิลาศ (2558, สัมภาษณ์) หัวหน้าด่านตรวจพืช ด้านสะเดา

