

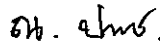
แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีน
บนเส้นทาง R3A

กฤษณะ บุญจิตล้ำ

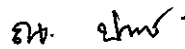
งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการธุรกิจโลก
วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
กรกฎาคม 2559
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

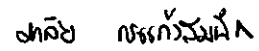
อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบปากเปล่างานนิพนธ์ ได้พิจารณา
งานนิพนธ์ของ กฤษณะ บุญจิตต์ถ้ำ ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม
หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการธุรกิจโลก ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้


อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์

..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(ดร.ณภัคอร ปุณยภักัสสร)


คณะกรรมการสอบปากเปล่า

..... ประธาน
(ดร.ณภัคอร ปุณยภักัสสร)

..... กรรมการ
(ดร.มาลัย กรแก้วสมนึก)

..... กรรมการ
(ดร.ชำนาญ งามมณีอุดม)

วิทยาลัยพาณิชยศาสตร์อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการธุรกิจโลก ของมหาวิทยาลัยบูรพา

..... คณบดีวิทยาลัยพาณิชยศาสตร์
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.บรรพต วิรุณราช)

วันที่ 17 เดือน สิงหาคม พ.ศ. 2559

กิตติกรรมประกาศ

งานนิพนธ์เล่มนี้ สามารถสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความอนุเคราะห์ของบุคคลหลายท่าน ซึ่งไม่อาจจะนำมากล่าวได้ทั้งหมด จากบุคคลหลายฝ่าย ก่อนอื่นผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ดร.ณภัคอร บุญภักดิ์ อธิการบดีที่ปรึกษางานนิพนธ์ที่คอยช่วยเหลือ แก้ไขข้อบกพร่อง ให้คำปรึกษาและคำแนะนำต่าง ๆ มากมาย ตลอดจนใจให้กำลังใจในการทำงานนิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดีในที่สุด

ขอขอบพระคุณ ดร.มาลัย กรแก้วสมนึก ประธานกรรมการสอบ และ ดร.ชำนาญ งามมณี อุดม กรรมการสอบ ที่ได้สละเวลาในการช่วยตรวจทานและให้คำแนะนำอันมีค่ายิ่งต่อการทำวิจัยในครั้งนี้ เพื่อแก้ไขและเติมเต็มให้งานนิพนธ์เล่มนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ ที่สนับสนุนในทุก ๆ ด้านและให้อิสระทางความคิดกับลูกคนนี้อย่างเต็มที่ ขอขอบคุณน้องสาวที่คอยให้ความช่วยเหลือ ให้กำลังใจ ตลอดจนรับฟังปัญหาของพี่คนนี้อย่างใจ ขอขอบคุณ กรมศุลกากรและเจ้าหน้าที่ภาครัฐ กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม บริษัท มูร์เกช อินดัสเทรียล แก๊ส จำกัด บริษัท บุญล้ำ ลีควิด ออกซิเจน จำกัด บริษัท SPY 1688 โลจิสติกส์ จำกัด พนักงานขับรถบรรทุกบนเส้นทางR3A ที่เอื้อเฟื้อข้อมูล สละเวลาอันมีค่ายิ่งเพื่อให้สัมภาษณ์ข้อมูล อีกทั้ง น้ำคนสวย เพื่อน ๆ พี่ ๆ น้อง ๆ ที่คอยช่วยเหลือ ให้กำลังใจ และรับฟังเรื่องราวทุกข์ใจและปัญหาที่เกิดขึ้นในช่วงทำงานนิพนธ์เล่มนี้ตลอดมา ขอขอบพระคุณ คณาจารย์คณะพาณิชยศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพาทุกท่านที่อบรม สั่งสอน ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้ลูกศิษย์คนนี้อย่างดีตลอดระยะเวลาสองปีเต็ม ขอขอบคุณเพื่อน ๆ GBM 4 ทุกคนสำหรับมิตรภาพดี ๆ ที่เกิดขึ้นในตลอดระยะเวลาการเรียนนี้ ขอขอบคุณทุกคนจากใจจริง

ขอขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่งมายังผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ที่ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการทำธุรกรรมทางการค้า ที่ผ่านเส้นทาง R3A ที่กรุณาอำนวยความสะดวกและให้ข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง ในการประกอบรายงานวิจัยฉบับนี้ให้สมบูรณ์ และขอถือโอกาสนี้ขอบพระคุณทุก ๆ ท่านและทุก ๆ หน่วยงานมา ณ ที่นี้ด้วย

สุดท้ายนี้ ผู้ศึกษาหวังอย่างยิ่งว่าการศึกษาโดยอิสระฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจไม่มากนักน้อย หากรายงานฉบับนี้มีข้อบกพร่องประการใด ผู้ศึกษาขอน้อมรับและขออภัยมา ณ ที่นี้

กฤษณะ บุญจิต้า

57710117: สาขาวิชา: การจัดการธุรกิจโลก; บธ.ม. (การจัดการธุรกิจโลก)

คำสำคัญ: ระบบการนำเข้า/ ก๊าซอุตสาหกรรม/ เส้นทางR3A

กฤษฎะ บุญจิตล้ำ: แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรม
จากสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A (THE APPROACH TO OPTIMIZE INDUSTRIAL
GAS IMPORT FROM THE PEOPLE OF REPUBLIC CHINA THROUGH ROUTE R3A)

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์: ฅภักคอร ปุณยภักัสสร, ปร.ค. 205 หน้า, ปี พ.ศ. 2558.

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อค้นหาแนวทางในการพัฒนาระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจาก
สาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A โดยมุ่งเน้นการวิเคราะห์ระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรม และการ
ดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึงศึกษาสภาพปัญหา และประสิทธิภาพ
กระบวนการ โลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A เพื่อให้เป็นงานวิจัยที่แสดงข้อเสนอแนะถึงแนวทางในการแก้ปัญหา
ต่าง ๆ และการสร้างประโยชน์จากเส้นทาง R3A ให้แก่ผู้ประกอบการภาคเอกชนทั้งภายในและต่างประเทศ
ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ สามารถเข้าใจวิธีการในการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรม กระบวนการขนส่ง
สินค้าข้ามแดน โดยการผ่านพิธีการศุลกากรและข้อมูลด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ บนเส้นทาง R3A

การศึกษาในครั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ โดยเน้นการเก็บ
ข้อมูลในภาคสนามจากการสำรวจ การสังเกต และการสัมภาษณ์เชิงลึกผ่านการศึกษาในพื้นที่จริง โดยการ
สัมภาษณ์ทั้งภาคเอกชน ผู้ประกอบการการนำเข้า เจ้าหน้าที่ภาครัฐ รวมทั้งรวบรวมข้อมูลจากตำรางานวิจัยที่
เกี่ยวข้องและนำมาเปรียบเทียบกับผลงานวิจัยอื่นที่ผ่านมา จุดประสงค์เพื่อให้งานวิจัยนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น
และสามารถตอบคำถามของงานวิจัยได้ทั้งสภาพข้อมูลของเส้นทาง R3A ปัญหาและอุปสรรค กระบวนการ โล
จิสติกส์บนเส้นทาง R3A ของภาครัฐและเอกชน เช่น การเปลี่ยนนโยบายตามเจ้าแขวงของสปป.ลาว ปัญหาที่สืบ
เนื่องมาจากเหตุการณ์สารเคมีระเบิดที่เมืองเทียนจิน ประเทศจีน รวมถึงข้อตกลง GMS CBTA ระหว่างประเทศ
สำหรับสภาพถนนบนเส้นทาง R3A ในช่วงของสปป.ลาว ส่วนมากค่อนข้างมีอุปสรรค เช่น ถนนคดเคี้ยว ทาง
แคบวิ่งสวนกัน เป็นพื้นที่ลาดชันและสภาพถนนเป็นหลุมเป็นบ่อชำรุดในบางช่วง ทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิด
อุบัติเหตุได้ง่าย

โดยการศึกษาในครั้งนี้ได้สะท้อนให้เห็นถึงข้อเท็จจริงอันนำไปสู่การสร้างข้อเสนอแนะที่ทั้งภาครัฐ
และภาคเอกชนควรเร่งพัฒนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาในด้านของเส้นทาง R3A เนื่องจากเป็นเส้นทาง
โดยตรงจากประเทศจีนสู่กลุ่มประเทศอินโดจีน หรืออาเซียนสำหรับการพัฒนาเส้นทาง R3A ให้เกิดประโยชน์
สูงสุด อำนาจความสะดวกจะทำให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องเนื่องจากเป็นเส้นทางสำคัญในการ
ขนส่งสินค้า โดยการร่วมมือกันระหว่างประเทศพัฒนาเส้นทาง R3A จะทำให้ ทั้งภาครัฐและเอกชน ประชาชน
ผู้ใช้ถนนเกิดความปลอดภัยอีกทั้งเป็นการพัฒนาขีดความสามารถของประเทศให้เพิ่มขึ้นเพื่อดึงดูดภาคเอกชนจาก
นานาชาติประเทศจนก่อให้เกิดเขตเศรษฐกิจที่ทำให้ตลอดทั้งเส้นทางมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจสูงขึ้น ไม่เพียงแต่
อุตสาหกรรมด้านก๊าซอุตสาหกรรมเท่านั้นจะรวมไปถึงอุตสาหกรรมด้านการท่องเที่ยว การนำเข้า-ส่งออกสินค้า
ทั้งในและต่างประเทศ การคมนาคมการขนส่ง เป็นต้น

57710117: MAJOR: GLOBAL BUSINESS MANAGEMENT; M.B.A. (GLOBAL BUSINESS MANAGEMENT)

KEYWORDS: SYSTEM OF GAS IMPORT/ GAS INDUSTRY/ R3A ROUTE

KRISANA BOONJITLUM: THE APPROACH TO OPTIMIZE INDUSTRIAL GAS IMPORT FROM THE PEOPLE OF REPUBLIC CHINA THROUGH ROUTE R3A. ADVISOR: NAPAKORN POONYAPASSORN, PH.D. 205 P. 2015.

The study had objective to study the approach to optimize industrial gas import from the People of Republic China through Route R3A. The main purpose was to study general information of Route R3A by focusing on the analysis of the import system and the operation of involved agencies which were government or private sectors. The problems and obstacles of logistics process through Route R3A were studied in order to optimize the system of industrial gas import from the People of Republic China through Route R3A and to develop the process of gas import through Route R3A. The results of the study can be used as the recommendations to solve the problems and obstacles of logistics process through Route R3A, and the results can also be used by domestic and foreign private entrepreneurs to take advantage of Route R3A and to understand the customs formalities and relevant regulations of the process of gas import and the transport of goods across the border through Route R3A.

The researcher collected both primary and secondary data, focusing on collecting data through field exploration and observation, and in-depth interview were conducted to collect data of the actual areas. The interviews were conducted to both private gas importers and government officials. The data were also collected from relevant textbooks and researches. Then the current data were compared with the past data in order to make this study more complete so that it could answer the research questions concerning condition and information of Route R3A, government and private sectors' problems and obstacles of logistics process through Route R3A such as the change in policies of Lao PDR, the problem stemming from chemical explosion in Tianjin, China, including GMS and CBTA Cross-Border Transport Agreement. To Lao Route R3A' condition, it was found there were many obstacles. For example, most of the route was tortuous, narrow, and steep, and there were potholes which would be vulnerable to accidents.

This study reflected the facts which led to the suggestions for both government and private sectors to develop Route R3A for the most benefits because it was direct route to China and Indochina countries, or ASEAN. Because it was an important route for transporting goods,

R3A would facilitate constant economic growth. The route was built under the international collaboration, and it enabled private and government sectors and people to have safe route.

The route was developed so that there was the increase in the capacity of the country to attract international private sector to invest along the route and to cause economic growth in all kinds of industry: gas industry, tourism industry, transportation and logistics, export-import industry, manufacture, processing industry or other types of industry.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
สารบัญ	ฉ
สารบัญตาราง	ซ
สารบัญภาพ	ฅ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
คำถามในการวิจัย.....	5
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	5
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	6
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	8
ขอบเขตการวิจัย.....	8
นิยามศัพท์เฉพาะ	10
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	14
ความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ.....	14
ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ.....	20
การเดินทางพิธีการขาเข้า-ขาออก.....	22
พิธีศุลกากรและอัตราภาษี	28
กฎระเบียบในการเดินทางพิธีการ	29
กฎหมายทางศุลกากรและความผิดทางศุลกากร.....	34
สิทธิประโยชน์ทางภาษีตามกฎหมายศุลกากรและเขตปลอดอากร (Free zone).....	36
แนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic corridor) และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Trade Agreement: GMS CBTA).....	41
เส้นทาง R3A/ R3E, R3B/ R3W และเส้นทางแม่น้ำโขง.....	62
ระบบโลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A	71

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
กระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรม.....	75
INCOTERM 2010.....	86
สถิติการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) จากสาธารณรัฐประชาชนจีน	95
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	98
การกำหนดกลุ่มตัวอย่าง	98
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	99
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	102
การวิเคราะห์ข้อมูล	104
4 ผลการศึกษา	106
ข้อมูลจากการสัมภาษณ์.....	113
ปัญหาอุปสรรคของกระบวนการโลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A.....	133
แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการขนส่งบนเส้นทาง R3A.....	139
การพัฒนาระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A.....	157
กระบวนการการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A	159
5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	161
สรุปผลการวิจัย.....	161
อภิปรายผลการวิจัย.....	163
ข้อเสนอแนะในการวิจัย	165
ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป	167
บรรณานุกรม	169
ภาคผนวก	174
ภาคผนวก ก.....	175
ภาคผนวก ข.....	179
ภาคผนวก ค.....	187
ภาคผนวก ง	191
ประวัติย่อของผู้วิจัย	205

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2-1	ประมาณการต้นทุนและระยะเวลาขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ-เมืองคุนหมิงของจีน
	GMS CBTA 60
2-2	สรุประยะทางระยะเวลาและต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่งตามเส้นทาง R3A, R3W และแม่น้ำโขง..... 67
2-3	เปรียบเทียบต้นทุนและระยะเวลาของเส้นทางการขนส่งสินค้าไทย-จีน..... 75
2-4	ขนาดสัดส่วนของรถบรรทุกเปรียบเทียบกฎหมายไทย 78
2-5	INCOTERM 2010..... 86
2-6	สถิติการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) ปี พ.ศ. 2558..... 96
2-7	สถิติการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) ปี พ.ศ. 2556..... 97
4-1	ผลการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีน บนเส้นทาง R3A..... 108
4-2	ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มเป้าหมายผู้ให้ข้อมูลหลัก 112
4-3	ผลสรุปปัญหาและอุปสรรคกระบวนการ โลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A จำนวนผู้ให้ ข้อมูลที่สนับสนุนปัญหาและอุปสรรค และการแก้ไขปัญหา 133
4-4	ข้อมูลของผู้ประกอบการขนส่งการเปรียบเทียบด้านต้นทุน, ระยะทาง, ระยะเวลา ในการนำ นำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีนถึงประเทศไทย ตามเส้นทางต่าง ๆ .. 146

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1-1 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	7
1-2 แผนที่เส้นทางสาย R3 ชายแดนจีน-ลาว และเมียนมา เข้าสู่ไทย.....	9
2-1 แผนที่โครงการ โครงข่ายคมนาคมทางบก ภายในกลุ่มประเทศ.....	19
2-2 ขั้นตอนการนำเข้าของระบบงาน EDI	23
2-3 ผู้นำเข้าส่งออกกระทำการด้วยตนเอง	24
2-4 ผู้นำเข้าส่งออกมอบอำนาจให้ตัวแทนออกของ	25
2-5 ผู้นำเข้าส่งออกลงลายมือชื่อให้ตัวแทนออกของส่งไปรษณีย์.....	26
2-6 ระบบการทำงาน ebXML ซุลกากร	27
2-7 แสดงขั้นตอนการส่งออกสินค้า.....	33
2-8 เส้นทางคมนาคม GMS Economic Corridors	40
2-9 เส้นทางคมนาคมขนส่ง ทั้งสามเส้นทาง ได้แก่ เส้นทาง R3A, R3B และเส้นทางตาม ลำแม่น้ำโขง.....	62
2-10 แสดงเส้นทาง R3A.....	69
2-11 ภาพรวมเกี่ยวกับอุตสาหกรรมก๊าซอุตสาหกรรม.....	76
2-12 ต้นทุนเฉลี่ยในการค้าสินค้านี้ระหว่างประเทศ	77
2-13 ขนาดสัดส่วนของรถบรรทุกลักษณะ 7 (รถกึ่งพ่วง) และ 8 (รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุ ยาว)	79
2-14 การเปลี่ยนรถหัวลากเพื่อขนส่งสินค้านี้ระหว่างไทยกับ สปป.ลาว	80
2-15 การยกตู้สินค้าของไทยกับ สปป.ลาว.....	81
2-16 ขั้นตอนการจัดทำใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์	85
4-1 แผนภาพผลการสรุปแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจาก สาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A	107
4-2 แผนภาพแสดง เส้นทาง ระยะทาง เวลา แสดงจุดสำคัญบนเส้นทาง R3A	118
4-3 กลุ่มเมืองตัวอย่างบนเส้นทาง R3A.....	120
4-4 ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย	123
4-5 สภาพเส้นทางขึ้นเขาระหว่างทางไปเชียงของ ในจังหวัดเชียงราย ประเทศไทย	124
4-6 กรมศุลกากรเชียงของ ในจังหวัดเชียงราย ประเทศไทย.....	124

สารบัญภาพ (ต่อ)

ภาพที่	หน้า
4-7 รถเทรลเลอร์บรรทุก ISO Tank เพื่อเข้าไปขนถ่ายก๊าซอุตสาหกรรม ณ ด้านศุลกากร เชียงของ.....	125
4-8 สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4.....	125
4-9 ยินดีต้อนรับสู่ สปป.ลาว แห่งที่ 4.....	127
4-10 ด้านสากลห้วยทราย ทางเข้าสู่ สปป.ลาว	127
4-11 ด้านตรวจคนเข้าเมือง อัตราค่าผ่านทาง ทางเข้าสู่ สปป.ลาว.....	128
4-12 ใบรับค่าธรรมเนียมผ่านสะพานมิตรภาพ 4	128
4-13 ช่วงต้นเส้นทาง R3A ใน สปป.ลาว มีสัตว์เลี้ยงชาวบ้านกีดขวางการเดินทาง เป็นช่วง ๆ.....	129
4-14 เส้นทาง R3A ในสปป.ลาว เติมน้ำมันเลนขวา สภาพถนนขาดการซ่อมแซม	129
4-15 เส้นทางR3A ในสปป.ลาว ขนาดรถบรรทุกทุกเส้นทาง สภาพถนนค่อนข้างชำรุด เป็นหลุมลึก	130
4-16 เส้นทาง R3A ในสปป.ลาว ห้วยทราย ห่างจากหลวงน้ำทา 171 กม. บ่อเต้ง 216 กม.....	130
4-17 ปิมน้ำมันบนเส้นทาง R3A ใน สปป.ลาว ที่มา : เก็บรวบรวม จากการศึกษาในพื้นที่จริง โดยผู้วิจัย ปี พ.ศ. 2559	131
4-18 จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า บ่อเต้งบนเส้นทาง R3A ในสปป.ลาว.....	131
4-19 การถ่ายสินค้าก๊าซอุตสาหกรรม บนเส้นทาง R3A ในสปป.ลาว.....	132
4-20 โรงงานบรรจุก๊าซอุตสาหกรรม ในสปป.ลาว	132
4-21 แผนภาพแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการขนส่งบนเส้นทาง R3A	140
4-22 บริเวณที่มีผู้ให้บริการแจ้งภาษี (Shipping) ฝั่งไทย อยู่ประมาณ 4-6 ราย	144
4-23 โรงงานบรรจุก๊าซอุตสาหกรรม ในสปป.ลาวภาพผลการศึกษารพัฒนาระบบการนำ เข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A.....	157
4-24 กระบวนการการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A	159

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การพัฒนาเส้นทางคมนาคม เป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยส่งเสริมกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งสินค้าให้เกิดความสะดวกและคล่องตัวมากยิ่งขึ้นในกรอบการดำเนินงานของอาเซียน ในการเชื่อมโยงให้เป็นภูมิภาคเดียวกัน ได้มีการจัดทำแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master plan on ASEAN connectivity) ในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎระเบียบ และด้านประชาชน โดยด้านโครงสร้างพื้นฐานกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ในแผนแม่บท ฯ ให้มีการลงทุนก่อสร้างถนน เส้นทางรถไฟ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ รวมทั้งการเชื่อมโยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ โครงการท่อก๊าซ และระบบสายส่งไฟฟ้าของอาเซียน ในด้านกฎระเบียบกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบริการระหว่างกัน ตลอดจนการเคลื่อนย้ายบุคคลข้ามแดนโดยมุ่งเน้นพิธีการศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง การกักกันพืชและสัตว์ รวมทั้งด้านประชาชน เพื่อช่วยเสริมสร้างการไปมาหาสู่ระหว่างกัน (อุษณีย์ ศรีธัญรัตน์, 2555)

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ซึ่งประกอบด้วย 6 ประเทศ คือ ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนานและมณฑลกว่างสี) เป็นโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เพื่อสนับสนุนให้มีการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจจำนวนทั้งสิ้น 10 เส้นทาง เพื่อเชื่อมโยง 6 ประเทศในกลุ่ม GMS เข้าด้วยกัน โดยอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจ 3 แนว ได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) และระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) การพัฒนานี้มุ่งหวังที่จะนำไปสู่ความร่วมมือในการพัฒนาสาขาต่าง ๆ ที่มีศักยภาพร่วมกัน อาทิ การคมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงานการค้า การลงทุน เกษตร สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งครอบคลุมถึงการค้าผ่านแดนและการเคลื่อนย้ายแรงงาน โดยเฉพาะบนเส้นทางเศรษฐกิจ (North-South Economic Corridor : NSEC) ที่เชื่อมต่อ 3 ประเทศ คือ สปป.ลาว-ไทย-จีน (กรมการค้าต่างประเทศ, 2548)

หนึ่งในเส้นทางที่เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนและอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) คือ เส้นทาง R3A หรือเส้นทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพฯ ๑ (Kunming-Bangkok highway) ซึ่งเรียกในภาษาจีนกลางว่า “คุนหมิงกงถู่” ซึ่งรวมความแล้ว คือ เส้นทางสายเอเชียเชื่อมโยง 3 ประเทศ ไทย-ลาว-จีน เส้นทางหมายเลข R3A เป็นเส้นทางสายใหม่ โดยเริ่มก่อสร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2538 ภายใต้โครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจเมื่อปลายเดือนมีนาคมและเปิดให้ใช้อย่างเป็นทางการปลายปี พ.ศ. 2551 เป็นต้นมา เส้นทางสายนี้สร้างขึ้นบนกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ถือเป็นความร่วมมือสำคัญในการเชื่อมโยงและพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาคอินโดจีน ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบต่าง ๆ โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) ที่จะนำมาซึ่งประโยชน์และก่อให้เกิดรายได้มหาศาลกับกลุ่มประเทศที่อยู่บนเส้นทาง R3A แห่งนี้

ระยะทางของเส้นทาง R3A ระหว่างนครคุนหมิง และกรุงเทพมหานคร โดยเริ่มจากกรุงเทพมหานครถึงเชียงราย 829 กิโลเมตร และเชียงรายถึงเชียงของอีก 137 กิโลเมตร รวมเป็น 966 กิโลเมตร และจากแขวงบ่อแก้วผ่านแขวงหลวงน้ำทา-บ่อเต็น ชายแดนลาว-จีน ด้วยระยะทาง 228 กิโลเมตร และต่อไปถึงโมฮาน-เมืองเสี่ยวเมียนยาง (Xiao men yang) ที่เชียงรุ่ง สิบสองปันนา บนจุดตัดระหว่างเส้นทาง R3A และ R3B เป็นระยะทาง 190 กิโลเมตร และจากเมืองเสี่ยวเมียนยางถึงนครคุนหมิงอีก 525 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งสิ้นจากกรุงเทพมหานครถึงนครคุนหมิงเป็นระยะทาง 1,909 กิโลเมตร จากการเดินทางประมาณ 10 ชั่วโมงในประเทศไทย และ 5 ชั่วโมงภายในประเทศ สปป.ลาว และ ED ภายใน ประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน มณฑลยูนนาน (เกรียงไกร บุญญากาศ, 2548)

ประเทศจีนเป็นหนึ่งในคู่เจรจาที่สำคัญของอาเซียนซึ่งนับตั้งแต่การสร้างสายสัมพันธ์อาเซียน-จีน เมื่อปี พ.ศ. 2534 และเป็นคู่เจรจาที่สมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2539 ความร่วมมือระหว่างอาเซียน-จีนได้มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว เมื่อปี พ.ศ. 2553 ได้สร้างตั้งเขตเสรีการค้าอาเซียน-จีน (FTA ASEAN-CHINA) ยิ่งทำให้มูลค่าการค้าและการลงทุนระหว่างสองฝ่ายเพิ่มขึ้นอย่างมากมาย ซึ่งในขณะนี้การค้าสองฝ่ายอาเซียน-จีน สำคัญที่จะบรรจุอยู่ในร่างพิธีสารเพื่อแก้ไขกรอบความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน และความตกลงในส่วนที่เกี่ยวข้องระหว่างอาเซียนกับจีน โดยมีเป้าหมายเพื่อลดอุปสรรคทางการค้า เพิ่มความโปร่งใส และขยายการค้าสินค้า บริการ และการลงทุนระหว่างกัน ซึ่งร่างพิธีสารดังกล่าวจะเพิ่มข้อบัพด้วยพิธีการศุลกากรและการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการปรับปรุงกฎถิ่นกำเนิดสินค้าอาเซียน-จีน การค้าบริการ ความตกลงด้านการลงทุน รวมทั้งความร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียน-จีน ซึ่งจะเพิ่มโอกาสให้ผู้ประกอบการของ

อาเซียนและจีนได้ใช้ประโยชน์จากความตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีนมากขึ้น และหากยกระดับการเจรจาได้สำเร็จ จะช่วยให้มูลค่าการค้าระหว่างอาเซียนกับจีนน่าจะบรรลุเป้าหมายการค้าสองฝ่ายที่ผู้นำอาเซียนและจีน ได้ตั้งเป้าไว้ให้ขยายตัวถึง 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ในปี พ.ศ. 2563 และให้การลงทุนสองฝ่ายขยายตัวถึง 150,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2564

อย่างไรก็ตาม หากเจรจาแล้วเสร็จ คาดว่าจะช่วยผลักดันการค้าและการลงทุนระหว่างอาเซียนกับจีนให้เติบโตมากขึ้นได้ ปัจจุบันการค้ารวมระหว่างอาเซียนกับจีน ในปี พ.ศ. 2558 ช่วง 8 เดือนแรก (มกราคม-สิงหาคม) มีมูลค่า 302.1 พันล้าน เหรียญสหรัฐ โดยในปี พ.ศ. 2557 การค้ารวมสองฝ่ายมีมูลค่า 479.78 พันล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 14.5 ของ การค้าอาเซียนทั้งหมด มูลค่าการลงทุนสองฝ่ายในปี พ.ศ. 2557 อาเซียนรับการลงทุนโดยตรง (FDI) จากจีนมีมูลค่า 8.9 พันล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 7.1 ของมูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศทั้งหมดของอาเซียน ทั้งนี้ หากการเจรจาสำเร็จ มูลค่าการค้าระหว่างอาเซียนกับจีนน่าจะบรรลุเป้าหมายการค้าสองฝ่ายที่ผู้นำอาเซียนและจีน ได้ตั้งเป้าไว้ให้ขยายตัวถึง 1 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ ในปี พ.ศ. 2563 และให้การลงทุนสองฝ่ายขยายตัวถึง 150,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2564

ประเทศจีนได้กลายเป็นคู่ค้าอันดับแรกของอาเซียน และอาเซียนก็กลายเป็นคู่ค้าอันดับที่ 6 ของประเทศจีนเพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับอาเซียน สปป.ลาว ได้ให้ความสำคัญและเข้าร่วมการจัดตั้งปฏิบัติและแผนงานต่าง ๆ ของซีอาร์ไอเพื่อการเชื่อมโยงอาเซียน (IAI) และเพื่อลดพ้องความแตกต่างกัน ด้านการพัฒนาระหว่างประเทศสมาชิกเก่าและใหม่ของอาเซียน ก็คือการให้ความสำคัญในการพัฒนาประเทศให้สามารถเชื่อมโยงกับภาคพื้น เพื่อเตรียมความพร้อมเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 และนำพาประเทศชาติพ้นออกจากประเทศด้อยพัฒนาในปี พ.ศ. 2563 และการปรับปรุงการเชื่อมต่อ สปป.ลาว เป็นประเทศเดียวในอาเซียนที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล ซึ่งเวลาใดก็ให้ความสำคัญต่อการเปิดกว้างและการร่วมมือที่ดีและการเชื่อมต่อกับ 5 ประเทศใกล้เคียง โดยได้ร่วมมือกับประเทศอาเซียนและได้ทุ่มใส่การพัฒนาพื้นฐาน โครงสร้างต่าง ๆ ของประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่การคมนาคมขนส่งการค้าและการลงทุน

การพัฒนาประสิทธิภาพระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A ผ่านประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน มีวัตถุประสงค์หลัก คือ การพัฒนาประสิทธิภาพระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A ใช้เส้นทางช่วงที่ผ่าน สปป.ลาว โดยมุ่งเน้นการวิเคราะห์ระบบการทำงานและการให้บริการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึงการศึกษาข้อระเบียบปฏิบัติในกรอบข้อตกลงและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานทางการค้าบนเส้นทาง R3A ใน สปป.ลาว และการวิเคราะห์ศักยภาพในการพัฒนาประสิทธิภาพระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A

ทางการค้าของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนว่ามีศักยภาพและการให้บริการที่ดีมากน้อยเพียงใด มีความพร้อมและอุปสรรคมากน้อยเพียงใด เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะถึงแนวทางการแก้ปัญหาต่าง ๆ ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าในเส้นทาง R3A ของประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน (ธิดารัตน์ วนพฤกษาศิลป์, 2556)

เพื่อให้การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีศักยภาพที่ดีขึ้นเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี พ.ศ. 2559 การศึกษาในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมทั้งข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ โดยเน้นการเก็บข้อมูลในภาคสนาม จากการสำรวจ การสังเกตการณ์และการสัมภาษณ์เชิงลึกผ่านการศึกษาในพื้นที่จริง โดยเน้นการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในระดับบริหารทั้งในหน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อให้เห็นภาพเชิงพลวัตมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ประยุกต์ทฤษฎีห่วงโซ่คุณค่า (Value chain analysis) มาช่วยในการวิเคราะห์ ซึ่งผลการพัฒนาประสิทธิภาพระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A ผ่าน ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน มีการอำนวยความสะดวกในระดับค่อนข้างดี มีปัญหาและอุปสรรคอยู่บ้าง เช่น บุคลากรที่ไม่เพียงพอและมีข้อจำกัดในด้านทักษะความสามารถในการดำเนินงาน รวมถึงข้อจำกัดด้านการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการปฏิบัติงาน เช่น การขาดเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพในการตรวจสอบพืชตกค้าง ปัจจุบันยังเน้นการใช้แรงงานในการดำเนินงานและเครื่องมือในการตรวจพืช สัตว์ และสินค้าอุตสาหกรรมที่ยังไม่มีความพร้อม เช่น ห้องแล็บ (Lab) ในการตรวจพืช เนื้อสัตว์ และสินค้าอุตสาหกรรม ที่ยังไม่เอื้ออำนวยสำหรับผู้ประกอบการภาคเอกชน ผู้ประกอบการต้องดำเนินงานในทุก ๆ ขั้นตอนด้วยตนเอง เช่น การซื้อประกันภัย ซึ่งส่งผลถึงความล่าช้าในการแก้ปัญหาจากอุบัติเหตุในศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (บ่อเต็น) ที่ยังไม่มีเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการเปลี่ยนถ่ายสินค้า และยังใช้แรงงานคนเป็นหลัก สำหรับสภาพถนนบนเส้นทาง R3A ส่วนมากค่อนข้างดี มีอุปสรรคอยู่บ้าง เช่น ถนนคดโค้ง ทางแคบวิ่งสวนกันและเป็นพื้นที่ลาดชัน ทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โดยการศึกษาครั้งนี้ได้สะท้อนให้เห็นถึงข้อเท็จจริง อันนำไปสู่การสร้างข้อเสนอแนะ ที่ภาครัฐควรจะต้องเร่งพัฒนาศักยภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าในหลายด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การส่งเสริมพนักงานในแต่ละองค์กรให้มีการพัฒนาตนเอง พร้อมทั้งจัดฝึกอบรม ศึกษาดูงานเกี่ยวกับงานที่เกี่ยวข้องให้มากยิ่งขึ้น สำหรับในภาคเอกชนควรจะมีการเพิ่มระดับความรับผิดชอบในด้านประกันภัย โดยการออกประกันภัยที่ครอบคลุมตามวงเงินที่กำหนดและเพิ่มความรวดเร็วในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น สำหรับศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าควรมีการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการจัดการดำเนินงานให้มากขึ้น เพื่อลดการใช้แรงงานคน และสำหรับเส้นทาง R3A ควรทำสัญลักษณ์บอก

ทางให้ชัดเจนมากกว่าเดิม ควรจัดทำข้อมูลอธิบายให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน ให้มีความเข้าใจในการใช้เส้นทางนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ

ด้วยเหตุนี้การค้นคว้าวิจัยในหัวข้อเรื่อง แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A ที่เกี่ยวข้องนี้ ผู้วิจัยจึงเล็งเห็นความสำคัญของการศึกษาข้อมูลเชิงลึกในพื้นที่ตามเส้นทางดังกล่าว ทั้งในด้านกายภาพสถานการณ์การค้า การขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว และ จีน-สปป.ลาว ตลอดจนกระบวนการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า การขนถ่ายสินค้า อาทิ พิธีการศุลกากร กฎระเบียบประเพณีปฏิบัติของแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนข้อจำกัดและอุปสรรคในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการต่าง ๆ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการและภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ให้สามารถใช้ประโยชน์และเป็นแหล่งอ้างอิงจากข้อมูลเชิงลึกในการพัฒนาเส้นทาง R3A ได้อย่างยั่งยืนในอนาคต

คำถามในการวิจัย

1. ข้อมูลการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A (ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน) เป็นอย่างไรบ้าง
2. ปัญหาอุปสรรคของกระบวนการ โลจิสติกส์การนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A ของภาครัฐและภาคเอกชน แตกต่างกันอย่างไร
3. แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A ควรเป็นอย่างไร
4. แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A

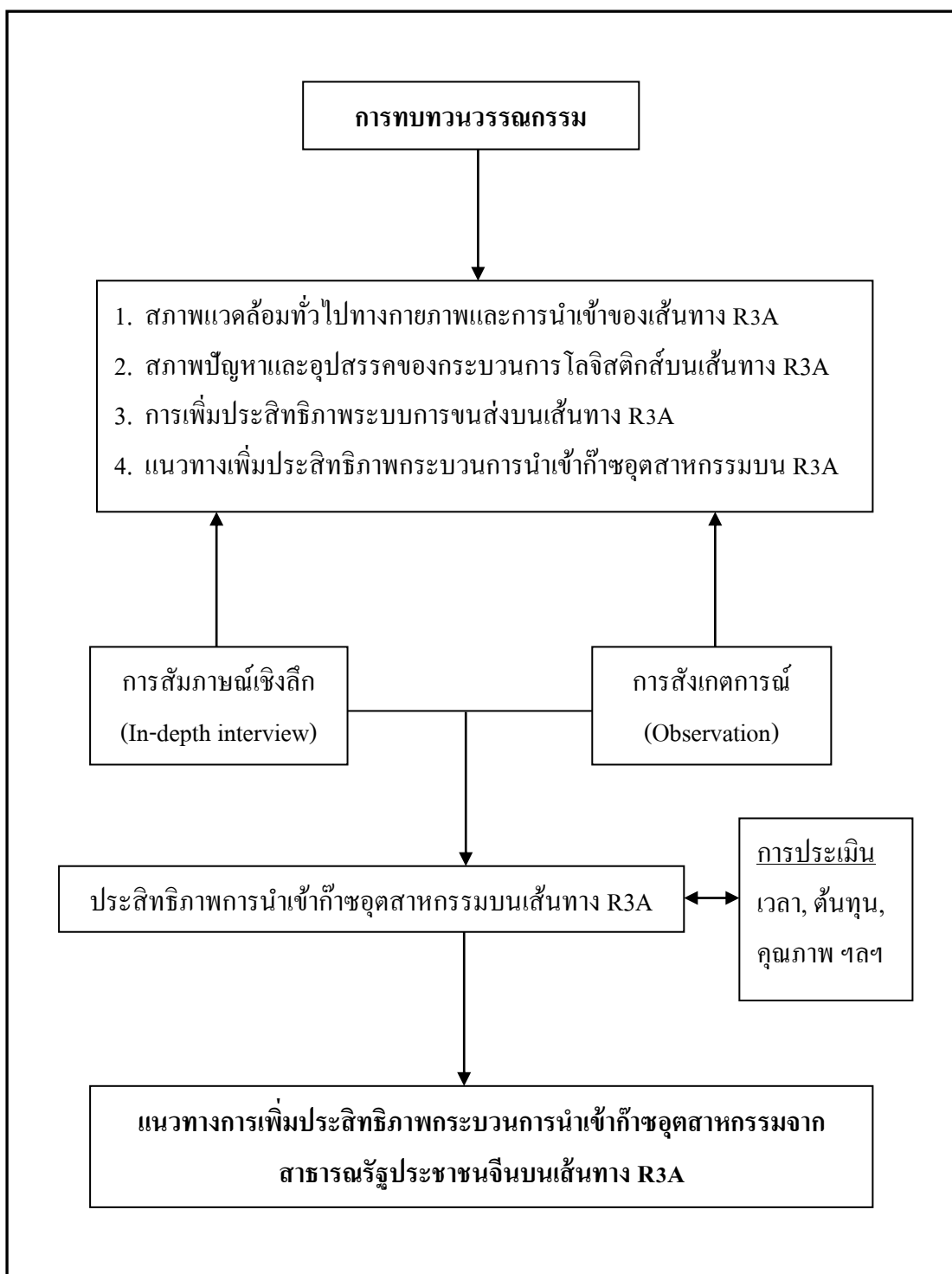
วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาข้อมูลการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A (ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน)
2. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคกระบวนการ โลจิสติกส์การนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A ของภาครัฐและภาคเอกชน
3. เพื่อค้นหาแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A

4. เพื่อศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจาก
สาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเพื่อพัฒนาประสิทธิภาพกระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบน
เส้นทาง R3A (ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน)
ทั้งศึกษาบริบท ด้านเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม การเมือง การปกครอง เทคโนโลยีการสื่อสาร
และการตลาด บนเส้นทาง R3A (ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ
สาธารณรัฐประชาชนจีน) และกลุ่มเมืองตัวอย่างบนเส้นทาง ดังกล่าว ได้แก่ เมืองเชียงของ จังหวัด
เชียงราย ประเทศไทย เมืองหลวงน้ำทา แขวงหลวงน้ำทา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
และเมืองจิ่งหง เขตสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน ประเทศจีน ตลอดจนศึกษาความพร้อมด้านต่าง ๆ
ด้วยการนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์บนเส้นทางยุทธศาสตร์ R3A ที่เหมาะสม
ของทั้งสามประเทศให้สามารถเชื่อมโยงและพัฒนาความร่วมมือบนผลประโยชน์ร่วมกันต่อไปใน
อนาคต



ภาพที่ 1-1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. ผู้ประกอบการภาคเอกชนภายในและต่างประเทศสามารถเข้าใจอย่างลึกซึ้งในด้านกระบวนการ พิธีการในการนำเข้าสินค้าท่าอุตสาหกรรมผ่านเส้นทาง R3A ด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและการผ่านพิธีการศุลกากร รวมทั้งข้อจำกัดปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามเส้นทาง R3A
2. ผู้ให้บริการภาครัฐจะได้รับความรู้จากผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่ได้แสดงออกในข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหาและอุปสรรค รวมทั้งการสร้างประโยชน์จากเส้นทาง R3A ในระบบ Logistics and supply chain management แก่หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง
3. เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องศึกษาเห็นว่า วิจัย พิจารณาใช้ประโยชน์และเป็นแนวทางในการศึกษาเรื่องนี้ต่อไปในอนาคต

ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาขั้นตอนการนำเข้าและลดต้นทุน การนำเข้าท่าอุตสาหกรรม เส้นทาง R3A (ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน) ได้กำหนดขอบเขตของการวิจัยไว้ ดังนี้

ขอบเขตด้านพื้นที่

ครอบคลุมเส้นทาง R3A และเส้นทางที่เกี่ยวข้อง โดยเริ่มจากด่านบ่อหาน เชียงรุ่ง หรือ จิ่งหงในแคว้นสิบสองปันนา นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ของประเทศจีน บ่อแก้ว-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น ด่านสากลสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 ห้วยทราย สปป.ลาว ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประเทศไทย โดยมีระยะทางจากกรุงเทพฯ ถึงคุนหมิงรวมกว่า 1800 กิโลเมตร ดังภาพที่ 1-2



ภาพที่ 1-2 แผนที่เส้นทางสาย R3 ชายแดนจีน-ลาว และเมียนมา เข้าสู่ไทย (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย, 2556)

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ในด้านของเนื้อหา จะเริ่มจากการทบทวนวรรณกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพ การนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมถึงแนวคิดงานวิจัยต่าง ๆ ด้านกฎระเบียบในการเดินพิธีการขาเข้าของกรมศุลกากร กฎหมายทางกรมศุลกากร สิทธิประโยชน์ทางภาษีต่าง ๆ แนวพื้นที่เศรษฐกิจและระบบโลจิสติกส์ เส้นทาง R3A ข้อมูลด้าน INCOTERM 2010 สถิติการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) จากสาธารณรัฐประชาชนจีน กฎระเบียบในการเดินพิธีการ พิภคกรมศุลกากรและอัตราภาษี

ขอบเขตด้านประชากร

เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน ที่กำลังให้บริการ ประกอบกิจการและกำลังทำธุรกรรมทางการค้าอยู่บนเส้นทาง R3A โดยกลุ่มเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ทั้งหมด 2 กลุ่ม ได้แก่

1. เจ้าหน้าที่บุคลากร ที่ปฏิบัติราชการประจำด้านผู้เกี่ยวข้องตลอดเส้นทาง R3A ข้าราชการ พนักงานของรัฐ ที่ดูแลควบคุมกฎระเบียบทางการค้า และการอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน เช่น หน่วยงานตำรวจตรวจตราคนเข้า-ออกเมืองหรือ (ต.ม) หน่วยงานภาษีศุลกากร หน่วยงานกักกันพืชและสัตว์ หน่วยงานโยธาธิการ-ขนส่ง กระทรวงพลังงาน กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมขนส่งทางบก กรมธุรกิจพลังงาน จำนวน 5 คน
2. ผู้รับบริการที่ผ่านพิธีการทางด้านศุลกากรต่าง ๆ เคาเตอร์บริการ ผู้นำเข้า-ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ ตลอดจนภาคขนส่งและผู้ประกอบการหรือพ่อค้าชายแดน (ไทย-ลาว-จีน) ที่ประกอบการค้าเกี่ยวกับสินค้าส่งออก-นำเข้า บริเวณพื้นที่เป้าหมาย จำนวน 5 คน

ขอบเขตด้านระยะเวลา

ระยะเวลาในการดำเนินงานวิจัย ตั้งแต่เดือนมีนาคม ถึง เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2559 รวมเป็นระยะเวลา 4 เดือน โดยผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลในการวิจัย ระยะเวลาเดือนมีนาคม ถึง เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2559 และระยะเวลาในการทำวิจัย ตั้งแต่เดือนมีนาคม ถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2559

นิยามศัพท์เฉพาะ

การพัฒนา (Development) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงทีละเล็กทีละน้อย โดยผ่านลำดับขั้นตอนต่าง ๆ ไปสู่ระดับที่สามารถขยายตัวขึ้น เติบโตขึ้น มีการปรับปรุงให้ดีขึ้น และเหมาะสมกว่าเดิมหรืออาจก้าวหน้าไปถึงขั้นที่อุดมสมบูรณ์เป็นที่น่าพอใจ ส่วนความหมายจากรูปศัพท์ในภาษาไทยนั้น หมายถึง การทำความเจริญ การเปลี่ยนแปลงในทางที่เจริญขึ้น การคลี่คลายไปในทางที่ดี ถ้าเป็นกริยาใช้คำว่า พัฒนา หมายความว่า ทำให้เจริญ คือ ทำให้เติบโตได้ งอกงาม ทำให้งอกงามและมากขึ้น เช่น เจริญทางไมตรี

ระบบ (System) หมายถึง ระเบียบเกี่ยวกับการรวมสิ่งต่าง ๆ ซึ่งมีลักษณะซับซ้อนให้เข้าลำดับประสานเป็นอันเดียวกันตามหลักเหตุผลทางวิชาการ หรือหมายถึงปรากฏการณ์ทางธรรมชาติ ซึ่งมีความสัมพันธ์ประสานเข้ากันโดยกำหนดรวมเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

กระบวนการ (Process) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงที่เป็นลำดับตามระบบของสิ่งที่ดำเนินไปปรากฏการณ์ธรรมชาติที่ค่อย ๆ เปลี่ยนแปลงอย่างมีระเบียบไปสู่ผลอย่างหนึ่ง เช่น กระบวนการ

เจริญเติบโตของเด็ก กรรมวิธีหรือลำดับการกระทำซึ่งดำเนินต่อเนื่องกันไปจนสำเร็จลง ณ ระดับหนึ่ง เช่น กระบวนการเคมีเพื่อผลิตสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

การนำเข้า (Import) หมายถึง การนำเข้าสินค้าเข้ามาจากต่างประเทศโดยสินค้าที่นำเข้ามักเป็นสินค้าที่ไม่มีหรือผลิตในประเทศไม่ได้ เช่น ยารักษาโรค เครื่องจักรต่าง ๆ ที่ใช้ในอุตสาหกรรม การผลิตสินค้าเกษตรบางชนิด เป็นต้น

ก๊าซ (Gas) หมายถึง สารที่มีแรงยึดเหนี่ยวระหว่างอนุภาคน้อยมากทำให้อนุภาคฟุ้งกระจายจนเต็มภาชนะที่บรรจุตลอดเวลา ดังนั้น แก๊สจึงมีปริมาตรและรูปร่างไม่แน่นอน เปลี่ยนแปลงไปตามลักษณะของภาชนะที่บรรจุ เช่น ก๊าซนีออน ก๊าซออกซิเจน และก๊าซคลอรีน เป็นต้น

อุตสาหกรรม (Industry) หมายถึง กระบวนการแปรรูป หรือการผลิตสิ่งของจากวัตถุดิบให้เป็นวัสดุใหม่ เพื่อให้ใช้ประโยชน์ได้ตามวัตถุประสงค์โดยการใช้เครื่องจักรหรือแรงคน เพื่อให้ผลิตได้ครั้งละมาก ๆ จนสามารถนำไปขายเป็นสินค้าได้

ทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพฯ (Kunming-Bangkok highway: R3A) หรือที่เรียกว่า คุน-ม่าน-กง-ลู่ หมายถึง เป็นเส้นทางเศรษฐกิจสำคัญที่เชื่อมภาคตะวันตกของจีนหรือมณฑลยูนนานกับไทย ด้วยระยะทาง 1,887 กม. ผ่านสามประเทศ คือ จีน-ลาว-ไทย เริ่มต้นจากนครคุนหมิง ผ่านเมืองยวี๋ซี เมืองผู่เอ๋อร์ และเขตสิบสองปันนาของจีน ออกที่ด่านบ่อหาน มณฑลยูนนาน เข้าด่านบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทาของลาว และออกที่ด่านห้วยทราย แขวงบ่อแก้วของลาว เข้าไทยที่ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย มุ่งหน้าสู่กรุงเทพฯ โดยเป็นระยะทางในจีน 827 กม. ลาว 247 กม. และไทย 813 กม. R3A เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2551 โดยต้องข้ามพรมแดนยูนนาน-ลาว-ไทย และธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian development bank: ADB) ปัจจุบัน แม้เส้นทางดังกล่าวจะได้รับความนิยมอย่างมากทั้งทางด้าน โลจิสติกส์ การค้า และการท่องเที่ยว แต่นักธุรกิจไทยยังไม่ค่อยรู้จักและใช้ประโยชน์กันมาก

ก๊าซไนโตรเจน (Nitrogen Gas: N_2) เป็นธาตุเคมีในตารางธาตุที่มีสัญลักษณ์ N และเลขอะตอม 7 เป็นอโลหะที่มีสถานะเป็นแก๊สที่มีอยู่ทั่วไป โดยปกติไม่มีสี กลิ่น หรือรส แต่ละโมเลกุลมี 2 อะตอม ไนโตรเจนเป็นส่วนประกอบของบรรยากาศของโลกถึง 78 เปอร์เซ็นต์ และเป็นส่วนประกอบของเนื้อเยื่อในสิ่งมีชีวิต นอกจากนี้ไนโตรเจนยังเป็นส่วนประกอบในสารประกอบที่สำคัญหลายชนิด เช่น กรดอะมิโน แอมโมเนีย กรดไนตริก และสารจำพวกไซยาไนด์

ก๊าซอาร์กอน (Argon Gas) เป็นธาตุเคมีในตารางธาตุที่มีสัญลักษณ์ Ar และเลขอะตอม 18 เป็นก๊าซมีตระกูลตัวที่ 3 อยู่ในกลุ่ม 18 ก๊าซอาร์กอนประกอบเป็น 1% ของบรรยากาศของโลก

อาร์กอนสามารถทำละลายกับน้ำเช่นเดียวกับออกซิเจน และทำละลายกับน้ำมากกว่าไนโตรเจน 2.5 เท่า อาร์กอนเป็นธาตุไม่มีสี ไม่มีกลิ่น ไม่ติดไฟ และปลอดภัย เป็นได้ทั้งสามสถานะ คือ ของแข็ง ของเหลว และแก๊ส อาร์กอนเป็นแก๊สเฉื่อยภายใต้เงื่อนไขและรูปแบบที่ไม่ได้รับการยืนยันว่าเป็นสารประกอบที่มีความเสถียรที่อุณหภูมิห้อง

ก๊าซออกซิเจน (Oxygen Gas: O₂) เป็นธาตุในตารางธาตุที่มีสัญลักษณ์ O และเลขอะตอม 8 ธาตุนี้พบมาก ทั้งบนโลกและทั่วทั้งจักรวาล ออกซิเจนเกิดขึ้นครั้งแรกในโลกจากการสังเคราะห์ด้วยแสงของแบคทีเรียและพืชออกซิเจน เป็นส่วนประกอบที่สำคัญและมีปริมาณเป็นอันดับ 2 ในส่วนประกอบของบรรยากาศโลกคือมีประมาณ 20.947% โดยปริมาตร

ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Dioxide Gas: CO₂) เป็นก๊าซในบรรยากาศ ซึ่งประกอบด้วยคาร์บอน 1 อะตอม และ ออกซิเจน 2 อะตอม ต่อหนึ่งโมเลกุล คาร์บอนไดออกไซด์เป็นหนึ่งในสารประกอบเคมีที่เป็นที่รู้จักมากที่สุด และมักเรียกด้วยสูตรเคมี CO₂ เมื่ออยู่ในสถานะของแข็ง มักจะเรียกว่า น้ำแข็งแห้ง (Dry ice) เป็นก๊าซที่มีปริมาณมากเป็นอันดับ 4 ในอากาศ รองจากไนโตรเจน ออกซิเจน และอาร์กอน คาร์บอนไดออกไซด์เกิดขึ้นได้หลายลักษณะ เช่น ภูเขาไฟระเบิด การหายใจของสิ่งมีชีวิต หรือการเผาไหม้ของสารประกอบอินทรีย์ ก๊าซนี้เป็นวัตถุดิบสำคัญในกระบวนการสังเคราะห์ด้วยแสงของพืช เพื่อใช้คาร์บอนและออกซิเจนในการสังเคราะห์คาร์โบไฮเดรต จากกระบวนการสังเคราะห์ด้วยแสงนี้ พืชจะปล่อยก๊าซออกซิเจนออกมาสู่บรรยากาศ ทำให้สัตว์ได้ใช้ออกซิเจนนี้ในการหายใจ การใช้คาร์บอนไดออกไซด์ของพืชนี้เป็นการลดก๊าซเรือนกระจกได้ เนื่องจากคาร์บอนไดออกไซด์เป็นก๊าซหนึ่งที่เป็นสาเหตุของปรากฏการณ์เรือนกระจก

กรมอุตสาหกรรม หมายถึง ส่วนราชการระดับกรม สังกัดกระทรวงการคลัง ก่อตั้งเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2417 ในสมัยรัชกาลที่ 5 มีหน้าที่เก็บภาษีอากรขาเข้าและขาออกเป็นรายได้ของรัฐ

ผู้ประกอบการ หมายถึง บุคคลที่จัดตั้งธุรกิจใหม่โดยเผชิญกับความเสี่ยงและความไม่แน่นอนทางธุรกิจ เพื่อแสวงหาผลกำไรและความเติบโต มุ่งหาความต้องการของตลาดเพื่อสนองความต้องการในทางเศรษฐศาสตร์ ผู้ประกอบการคือ ผู้รวบรวมปัจจัยการผลิต ได้แก่ ที่ดิน แรงงาน และทุน มาผลิตเป็นสินค้าและบริการ ผู้ประกอบการอาจจะเป็นหน่วยงาน บริษัท ห้างร้าน หรือเอกชนเพียงคนเดียวก็ได้ ทั้งนี้ผู้ประกอบการต้องยอมรับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการผลิตและบริหารจัดการในกระบวนการผลิต ผลตอบแทนที่ได้ คือ กำไร หรือ ขาดทุน

ขนส่ง หมายถึง การเคลื่อนย้ายคนหรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง มีทั้งการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง

เส้นทางการขนส่งก๊าซอุตสาหกรรม หมายถึง เส้นทางการจัดการลำเลียงส่งก๊าซ อุตสาหกรรมและทรัพยากรอย่างอื่นจากจุดต้นทางไปยังจุดบริโภคตามความต้องการของลูกค้า ผู้บริโภค

กระบวนการ โลจิสติกส์ ประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก เป็นระบบสินค้าและข้อมูลที่ไหลเข้ามายังบริษัทหรือโรงงานเพื่อนำมาใช้เป็นวัตถุดิบเพื่อการผลิตสินค้า เรียกว่า การจัดการวัตถุดิบ (Material management) และส่วนที่สอง เมื่อผลิตสินค้าเสร็จและนำสินค้าไปขนส่งไปยังลูกค้า เรียกว่า การจัดการกระจายสินค้า (Physical distribution management) และในแต่ละส่วนก็ยัง ประกอบไปด้วยกิจกรรมต่าง ๆ อีก

ประสิทธิภาพ (Efficiency) หมายถึง การใช้ทรัพยากรในการดำเนินการใด ๆ ก็ตาม โดยมี สิ่งมุ่งหวังถึงผลสำเร็จและผลสำเร็จนั้น ได้มาโดยการใช้ทรัพยากรน้อยที่สุด และการดำเนินการ เป็นไปอย่างประหยัด ไม่ว่าจะเป็ระยะเวลา ทรัพยากร แรงงาน รวมทั้งสิ่งต่าง ๆ ที่ต้องใช้ในการ ดำเนินการนั้น ๆ ให้เป็นผลสำเร็จและถูกต้อง

การพัฒนากระบวนการ หมายถึง การทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงจากสภาพหนึ่งไปสู่อีก สภาพหนึ่งที่ดีกว่าเดิมอย่างเป็นระบบ โดยผ่านลำดับขั้นตอนต่าง ๆ ไปสู่ระดับที่สามารถขยายตัวขึ้น เติบโตขึ้น มีการปรับปรุงให้ดีขึ้นและเหมาะสมกว่าเดิมหรือก้าวหน้าไปถึงขั้นที่สมบูรณ์

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยเรื่อง “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A” ผู้ทำการวิจัยได้ศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและได้นำเสนอตามหัวข้อ ดังนี้

1. ความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ
2. ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ
3. การเดินพิธีการขาเข้า-ขาออก
4. พิธีกรรมศุลกากรและอัตราภาษี
5. กฎระเบียบในการเดินพิธีการ
6. กฎหมายทางศุลกากรและความผิดทางศุลกากร
7. สิทธิประโยชน์ทางภาษีตามกฎหมายศุลกากรและเขตปลอดอากร (Free zone)
8. แนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic corridor) และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Trade Agreement: GMS CBTA)
9. เส้นทาง R3A/ R3E, R3B/ R3W และเส้นทางแม่น้ำโขง
10. ระบบโลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A
11. กระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรม
12. INCOTERM 2010
13. สถิติการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) จากสาธารณรัฐประชาชนจีน

ความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ

ประเทศต่าง ๆ ในโลกได้มีการติดต่อเชื่อมโยงกันในหลายกิจกรรม ทั้งทางสังคม เศรษฐกิจและการเมือง หลายประเทศมีความเกี่ยวข้องกันในระบบเศรษฐกิจโลก เกือบทุกประเทศไม่สามารถแยกออกจากระบบเศรษฐกิจโลกได้ ดังนั้น ความเจริญเติบโตของการค้าระหว่างประเทศเป็นสิ่งที่ชัดเจนมากในปัจจุบัน หลายสิ่งหลายอย่างในโลกปัจจุบันล้วนแล้วแต่เอื้ออำนวยต่อความเจริญเติบโตของการค้าระหว่างประเทศ ปัจจัยสำคัญที่เป็นตัวกำหนดให้เกิดการค้าระหว่างประเทศได้แก่ วิธีการผลิตที่มีประสิทธิภาพขึ้น วิธีการขนส่งที่มีความรวดเร็วและปลอดภัยมากขึ้น อีกทั้งการเพิ่มขึ้นของความสัมพันธ์ระหว่างประเทศในทางการค้า ความสัมพันธ์นี้เกิดขึ้นในทุกระดับ

เช่น ระหว่างองค์กรของรัฐ ระหว่างกลุ่มพ่อค้าและระหว่างพ่อค้ารายย่อย รวมทั้งผู้บริโภค การเคลื่อนไหวของรัฐและเอกชนต่อการค้าระหว่างประเทศทำให้อุปสรรคในเรื่องพรมแดนระหว่างประเทศลดน้อยลง แม้ว่าในทางการเมืองพรมแดนยังมีอยู่ แต่ในทางปฏิบัติแล้วพรมแดนไม่อาจจะขวางกั้นการเคลื่อนไหวของการค้าข้ามพรมแดนได้เลย รัฐพร้อมเสนอที่จะยกเลิกกฎเกณฑ์ที่เคร่งครัดเกี่ยวกับพรมแดน ถ้าการกระทำนั้นจะนำมาเพื่อผลประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ ประเทศต่าง ๆ ทุกประเทศยอมรับการเป็นส่วนหนึ่งของระบบเศรษฐกิจโลก อัตราการพึ่งพากันระหว่างประเทศต่าง ๆ ได้เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ และมีค่ามากกว่าอัตราความเจริญของผลผลิตหรือรายได้ประชาชาติของโลก สำหรับการค้าระหว่างประเทศก่อให้เกิดผลดีต่อประเทศคู่ค้าและประเทศอื่น ๆ ดังนี้

1. ประเทศคู่ค้ามีสินค้าให้เลือกบริโภคจำนวนมากขึ้นและหลากหลายชนิด
2. ประเทศผู้ผลิตมีความชำนาญในการผลิตสินค้ามากขึ้น เกิดการปรับปรุง และพัฒนาการผลิตเพื่อให้สามารถผลิตได้มากขึ้นรวมทั้งขยายการผลิตสินค้าเพื่อการส่งออกด้วย
3. ทำให้มีการพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิต เนื่องจากการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศ ความรู้และเทคโนโลยีในการผลิตต่าง ๆ จะมีการถ่ายทอดไปยังประเทศต่าง ๆ เป็นผลดีต่อการพัฒนาความรู้และเทคโนโลยีในการผลิต มีการพัฒนาปรับปรุงวิธีการผลิตในประเทศให้ดีขึ้น
4. ช่วยให้ผู้บริโภคในประเทศที่ไม่สามารถทำการผลิตสินค้าได้ หรือผลิตได้แต่ต้นทุนการผลิตสูงมีสินค้าเพื่อการบริโภค

การค้าระหว่างประเทศกับการพัฒนาเศรษฐกิจ

การค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันถือได้ว่าเป็นมีความสำคัญกับทุกประเทศ ทั้งประเทศที่กำลังพัฒนาและพัฒนาแล้ว บทบาทสำคัญของการค้าระหว่างประเทศต่อประเทศที่กำลังพัฒนาคือการส่งออกสินค้าขั้นปฐมภูมิซึ่งมีสัดส่วนที่สูง ในประเทศกำลังพัฒนาเล็ก ๆ บางประเทศ การส่งออกสินค้าการเกษตรมีสัดส่วนถึงร้อยละ 25-30 ของมูลค่าผลิตภัณฑ์ประชาชาติ (Gross National Product: GNP) ส่วนประเทศที่กำลังพัฒนาอื่น ๆ ก็พึ่งพาสินค้าขั้นปฐมภูมิและสินค้าทางการเกษตรจากประเทศกำลังพัฒนา แต่สินค้าเหล่านั้นมักจะไม่มีความเสถียรภาพ มีความเสี่ยง และความไม่แน่นอนสูง อีกทั้งประเทศพัฒนายังต้องนำเข้าสินค้าทุติยภูมิ สินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าอุตสาหกรรม และสินค้าทุนจากประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งสินค้าเหล่านั้นโดยทั่วไปมักมีราคาสูง ส่งผลให้เกิดการขาดดุลชำระเงิน ขาดดุลบัญชีเดินสะพัดกับประเทศพัฒนาแล้ว ในปัจจุบันประเทศกำลังพัฒนาประสบปัญหาภาวะหนี้สินจากการกู้ยืมเงินจากต่างประเทศ อีกทั้งผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลก ซึ่งปัญหาเหล่านี้มีผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศกำลังพัฒนา

การศึกษาและวิเคราะห์ถึงความสัมพันธ์การค้าระหว่างประเทศ ควรจะต้องทำความเข้าใจ

เข้าใจถึงความหมายของการค้าระหว่างประเทศในรูปแบบที่กว้างขวางลึกซึ้งซึ่งมากกว่าแค่ความหมายของการเคลื่อนย้ายสินค้า ทุน และเงินตราต่างประเทศ การเปิดประตูสู่การค้าโลกของประเทศกำลังพัฒนาไม่ได้มีการเข้ามาแต่เฉพาะสินค้า บริการ และทรัพยากรการเงินเท่านั้น แต่ได้ก่อให้เกิดอิทธิพลต่าง ๆ ซึ่งมีผลต่อการจัดวางการพัฒนาประเทศเข้ามาด้วย ดังนั้น การค้าระหว่างประเทศอาจก่อให้เกิดทั้งผลดีและผลเสีย ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ทางการเมือง สังคม และเศรษฐกิจ ประเทศกำลังพัฒนาต้องมีความตื่นตัวและเข้าใจอย่างถ่องแท้ถึงสถานการณ์การค้าระหว่างประเทศที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน เพื่อจะสามารถกำหนดแนวทางและวัตถุประสงค์ในการพัฒนาประเทศได้อย่างถูกต้อง

รูจีร์ พนมยงค์ (2552) ได้ทำการวิจัยเรื่อง “กฎระเบียบเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ด้านการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดน กรณีการค้าชายแดนและผ่านแดนระหว่างไทย-จีน” โดยมีวัตถุประสงค์ของงานวิจัย 3 ประการ คือ

1. เพื่อศึกษากฎระเบียบและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการค้าของจีน เวียดนาม สปป.ลาว และไทย
2. เพื่อนำเสนอแนวปฏิบัติของการจัดการข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ กฎระเบียบและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องในการค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนระหว่างไทย-จีนตอนใต้
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์ในการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในอนาคต เพื่อเพิ่มศักยภาพทางด้านโลจิสติกส์สำหรับการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนในอนาคต

ผลจากการศึกษา พบว่า กฎระเบียบของประเทศจีนมีความสมบูรณ์มากที่สุดเมื่อเทียบกับเวียดนาม และสปป.ลาว มีทั้งด้านมาตรการทางภาษีและด้านมาตรการที่ไม่ใช่ภาษีข้อกำหนดครบถ้วนที่สุดทั้งด้านสุขอนามัย ด้านเทคนิค และด้านโควต้าภาษี ในขณะที่เวียดนาม และสปป.ลาว มีน้อยกว่าส่วนประเภทสินค้าต้องห้ามผ่านแดนแต่ละประเทศมีการกำหนดไม่เหมือนกัน ขึ้นตอนการส่งออกเพื่อผ่านแดนจากไทยไปสู่ประเทศจีนจึงขึ้นอยู่กับกฎระเบียบของประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม เมื่อเส้นทางคมนาคมทางบกเชื่อมระหว่างประเทศจีนมาสู่ไทย โดยผ่านเวียดนามและสปป.ลาวเสร็จสิ้น จึงก่อให้เกิดความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement: GMS CBTA) ซึ่งต้องได้รับความเห็นชอบของทั้ง 6 ประเทศสมาชิก ได้แก่ กัมพูชา เวียดนาม สปป.ลาว เวียดนาม ไทย และจีนตอนใต้ ซึ่งมีการประชุมข้อตกลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 เป็นต้นมา จำนวน 20 ฉบับ แต่ละประเทศนำไปทดลองใช้ ซึ่งคาดว่าจะช่วยอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ ถือเป็นหนึ่งในกุญแจสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ ลดต้นทุนและเวลาในการค้าและการทำธุรกิจการค้าผ่าน

แดนจากประเทศไทยไปสู่จีน ผลการศึกษา¹ ได้เสนอแนะว่าประเทศไทยควรมีการเตรียมความพร้อมในการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านกฎระเบียบ เพื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานและความพร้อมของผู้ประกอบการด้าน โลจิสติกส์

จากการทำวิจัยเรื่อง Trade and trade facilitation in Greater Mekong sub-region ได้ระบุว่า โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง Greater Mekong Sub-region (GMS) ยังได้รับการยอมรับในช่วงแรก จำเป็นที่จะต้องทำระบบ “ซอฟต์แวร์” (การปฏิรูปสถาบันและนโยบาย) ให้ดีขึ้น เพื่อเติมเต็มและให้เกิดประโยชน์สูงสุดจากการลงทุนใน “ฮาร์ดแวร์” (ทางกายภาพโครงสร้างพื้นฐาน) โดยเฉพาะอย่างยิ่งได้รับการปรับปรุงการค้าและการอำนวยความสะดวกการขนส่ง (TTF) ในระบียงเศรษฐกิจทุกระเบียงของ GMS เพื่อให้สินค้าและยานพาหนะที่จะย้ายข้ามพรมแดนมากขึ้นได้อย่างราบรื่น และด้วยต้นทุนที่ต่ำ การอำนวยความสะดวกการค้า ยังหมายถึง ความสะดวกที่สินค้าที่สามารถย้ายข้ามพรมแดนและรวมถึงมาตรการทางพิธีกรรมด้านการค้าต่าง ๆ เช่น สุลกากรและมาตรการตรวจคนเข้าเมืองรวมทั้งการควบคุมสุขอนามัยพืช และมาตรการและอุปสรรคที่ไม่ใช่ภาษีได้รับการลดลง การอำนวยความสะดวกการค้าเป็นเครื่องมือในการส่งเสริมการค้าได้รับความร่วมมือหรือเอามาเป็นประเด็นมากยิ่งขึ้นในการประชุมทวิภาคีและพหุภาคีกับอุปสรรคในการค้าในบริบทของที่ดิน การค้าข้ามพรมแดนในกลุ่มประเทศ GMS เช่น การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง เช่น การแลกเปลี่ยนสิทธิจราจร มาตรฐานยานพาหนะ เป็นสิ่งสำคัญอย่างเท่าเทียมกันในการลดค่าใช้จ่ายของการค้า (Srivastava and Kumar, 2012)

กรอบยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงต่าง ๆ ของ สปป.ลาว

“บทกล่าวคำปราศรัยของ ฯพณฯ ท่าน ทองสิง ทามะวง นายกรัฐมนตรี แห่ง สปป.ลาว ในกลองประชุมเวทีเศรษฐกิจโลกเกี่ยวกับเอเชียตะวันออกเฉียง ครั้งที่ 22 ที่นครหลวงเนปีดอ ของเมียนมาร์ เมื่อวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2556”

โดยมีเนื้อในว่า “การเชื่อมโยงเศรษฐกิจเป็นท่าเอียงโดยรวมของยุคสมัยโลกาภิวัตน์ที่บรรดาประเทศในภาคพื้นและสากลที่ได้พึ่งพากัน ตั้งเป็นกลุ่มยิ่งเยอะมากยิ่งขึ้นสำหรับอาเซียน กำลังเตรียมความพร้อมเพื่อรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนภายในปี พ.ศ. 2558 และในอนาคตอาจก้าวไปสู่การเตรียมเป็นเอเชียตะวันออกเฉียง ประชาคมเศรษฐกิจเอเชีย และประชาคมเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิก ดังที่ มีข้อริเริ่มต่าง ๆ ในหลายปีที่ผ่านมา เพื่อเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจอาเซียน สปป.ลาวได้เอาใจใส่เข้าร่วมการจัดตั้งปฏิบัติยุทธศาสตร์และแผนงานต่าง ๆ ของข้อริเริ่มเพื่อการเชื่อมโยงอาเซียน (IAI) เพื่อลดข้อแตกต่างกันด้านการพัฒนาระหว่างประเทศสมาชิกเก่าและใหม่ของอาเซียน ก็คือการร่วมใส่พัฒนาประเทศให้สามารถเชื่อมโยงกับภาคพื้นเพื่อเตรียมความพร้อมเข้าร่วมประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 และนำพาประเทศชาติพ้นออกจากประเทศ

ค้อยพัฒนาในปี พ.ศ. 2563 ผ่านการจัดตั้งปฏิบัติแผนพัฒนาเศรษฐกิจ-สังคมในระยะผ่านมา สังเกตเห็นว่า ได้รับผลสำเร็จเป็นก้าว ๆ เช่น อัตราการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจเฉลี่ยเพิ่มจาก 7.9% ในระยะระหว่างปี พ.ศ. 2549-2553 มาเป็น 8% ในปี พ.ศ. 2554 และ 8.3% ในปี พ.ศ. 2555 และ อัตราครอบครัวยุคที่ทุกข์ยากได้ลดลงจาก 27.7% ในปี พ.ศ. 2546 มาเป็น 17.7% ในปี พ.ศ. 2554 และ 13% ในปี พ.ศ. 2555

การปรับปรุงการเชื่อมโยง สปป.ลาว เป็นประเทศเดียวในอาเซียนที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล ซึ่งเวลาใดก็ให้ความสำคัญต่อการเปิดกว้างความสัมพันธ์ร่วมมือที่ดี และการเชื่อมจอดกับ 5 ประเทศใกล้เคียง โดยได้ร่วมมือกับประเทศอาเซียนในการผันขยายแผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงอาเซียนและได้ร่วมใส่การพัฒนาพื้นฐาน โครงสร้างต่าง ๆ ของประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ การคมนาคมขนส่ง การค้า และการลงทุน โดยเฉพาะได้ปรับปรุงและขยายเครือข่ายเส้นทางคมนาคมทางบก ทางน้ำและทางอากาศยาน และเชื่อมจอดกับประเทศใกล้เคียง ในนี้ได้สร้างสะพาน 4 แห่ง และเตรียมจะสร้างอีก 1 แห่ง ระหว่าง สปป.ลาว และไทย และกำลังสร้างสะพาน 1 แห่ง ระหว่างสปป.ลาว-เมียนมาร์ ได้เปิดด่านสากล 24 ด่านเชื่อมจอดทางอากาศยานกับเมืองสำคัญต่าง ๆ และส่งเสริมการขนส่งทางน้ำตามลำแม่น้ำโขงกับประเทศใกล้เคียง ในกรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ก็มีหลายโครงการที่ช่วยหนุนในการเชื่อมโยง เช่น ได้สร้างเส้นทาง R3A เชื่อมต่อคุนหมิง จีน กับ ภาคเหนือของไทยผ่านแขวงภาคเหนือของลาวตามแนวเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ เส้นทางเชื่อมต่อแหลมฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ-มุกดาหารของไทยผ่านเส้นทาง R9 แขวงสะหวันเขต ภาคกลางของสปป.ลาวไปหาบรรดาแขวงภาคกลางของเวียดนาม-ฮานอย-ท่าเรือฮายฟอง ตามแนวเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก นอกจากนี้ได้เอาใจใส่การปรับปรุงเส้นทางเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่การจราจรและการขนส่งระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์กับบางกอก ฮานอย พนมเปญ และคุนหมิง และก็ยังมีการสร้างความตกลงจะสร้างเส้นทางรถไฟจากชายแดน ลาว-จีน ถึงนครหลวงเวียงจันทน์และเชื่อมต่อกับไทย และจะกลายเป็นส่วนหนึ่งของการเชื่อมต่อทางรถไฟระหว่างอาเซียนและคุนหมิง นอกจากนี้แล้วยังมีแผนสร้างเส้นทางรถไฟเพื่อเชื่อมต่อระหว่างชายแดนลาว-ไทย ถึงชายแดนลาวเวียดนามผ่านแขวงสะหวันเขตสปป.ลาว จะสืบต่อเปิดกว้างและเสริมขยายสายสัมพันธ์ร่วมมือที่ทั้งในกรอบสองฝ่ายอนุภาคพื้น เช่น กัมพูชา-ลาว-เวียดนาม (CLV) และกัมพูชา-ลาว-เมียนมาร์-เวียดนาม (CLMV) (AMECS) กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคุ่มน้ำโขง (GMS) กับคู่ร่วมมือพัฒนาต่าง ๆ ก็คือในกรอบของอาเซียน เพื่อส่งเสริมการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมและเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับภาคพื้นและสากล

สรุปได้ว่า เกือบทุกประเทศไม่สามารถแยกออกจากระบบเศรษฐกิจโลกได้ ดังนั้น ความเจริญเติบโตของการค้าระหว่างประเทศเป็นสิ่งที่มีความสำคัญมากในปัจจุบัน หลายสิ่งหลาย

อย่างในโลกปัจจุบันล้วนแล้วแต่เอื้ออำนวยต่อความเจริญเติบโตของการค้าระหว่างประเทศ การค้าระหว่างประเทศในปัจจุบันถือได้ว่ามีความสำคัญกับทุกประเทศ ทั้งประเทศที่กำลังพัฒนาและพัฒนาแล้ว การเชื่อมโยงเศรษฐกิจโดยรวมของยุคสมัยโลกาภิวัตน์ที่บรรดาประเทศในภาคพื้นและสากลที่ได้พึ่งพากันตั้งเป็นกลุ่มยิ่งเยอะมากยิ่งขึ้น เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอนาคตอาจก้าวไปสู่การเตรียมเป็นเอเชียตะวันออก ประชาคมเศรษฐกิจเอเชียและประชาคมเศรษฐกิจเอเชีย-แปซิฟิกเพื่อเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจ และนำพาประเทศชาติพ้นออกจากประเทศด้อยพัฒนาและพัฒนาประเทศให้เจริญรุ่งเรืองมากขึ้น ดังภาพที่ 2-1



ภาพที่ 2-1 แผนที่โครงการโครงข่ายคมนาคมทางบก ภายในกลุ่มประเทศ GMS (Thailand Board of Investment, 2008)

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ (International trade theory)

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศพยายามอธิบายถึงชนิดของสินค้าที่ซื้อขาย และประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศ

1. ทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยสมบูรณ์ อัดัม สมิท นักเศรษฐศาสตร์คลาสสิกในปลายศตวรรษที่ 18 ได้เสนอทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยสมบูรณ์ โดยยึดหลักการแบ่งงานกันทำตามความถนัดมาใช้ เขาเห็นว่าการค้าระหว่างประเทศจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศคู่ค้าเมื่อแต่ละประเทศยึดหลักในเรื่องการแบ่งงานกันทำ หมายความว่า ประเทศใดที่ถนัดในการผลิตสินค้าอย่างใดก็ควรผลิตสินค้านั้นแล้วนำมาแลกเปลี่ยนกันจะส่งผลให้เพิ่มความมั่งคั่งในรูปของผลผลิตหรือรายได้ที่แท้จริงเพิ่มขึ้น

สาระสำคัญของทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยสมบูรณ์ คือ ประเทศหนึ่งจะได้เปรียบโดยสมบูรณ์ ถ้าประเทศนั้นสามารถผลิตสินค้าชนิดหนึ่งได้มากกว่าอีกประเทศหนึ่งด้วยปัจจัยการผลิตจำนวนเท่ากันหรือผลิตได้จำนวนเท่ากันได้ โดยการใช้อย่างที่น้อยกว่า ดังนั้น ประเทศควรทำการผลิตสินค้าที่ตนได้เปรียบโดยสมบูรณ์ เพื่อการส่งออกแล้วซื้อสินค้าที่ตนเสียเปรียบโดยสมบูรณ์เป็นสินค้าเข้า

2. ทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของ เดวิด ริคาร์โด (David Ricardo) นักเศรษฐศาสตร์สมัยคลาสสิกได้พัฒนาทฤษฎีต่อจากทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยสมบูรณ์ของ อัดัม สมิท โดยเขาไม่เห็นด้วยกับ อัดัม สมิท ในประเด็นต่อไปนี้คือ

2.1 ประเทศคู่ค้าที่ผลิตสินค้าและส่งออกนั้นควรจะเป็นประเทศที่มีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ได้เสมอไป

2.2 ประเทศสามารถผลิตสินค้าและส่งออกอย่างใดอย่างหนึ่งที่มีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ได้ ถ้าประเทศนั้นมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบประเทศคู่ค้า

2.3 ประเทศที่มีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ของประเทศคู่ค้าในทุกกรณีของการผลิตสินค้า ก็มีได้หมายความว่า ประเทศนั้นสมควรผลิตสินค้าเสียทุกอย่าง หากแต่สมควรที่จะเลือกผลิตสินค้าส่งออกชนิดที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบมากกว่า

2.4 ในทางปฏิบัติการค้าระหว่างประเทศยังคงเกิดขึ้น แม้ว่าประเทศหนึ่งมีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ (เสียเปรียบโดยสมบูรณ์) เหนืออีกประเทศหนึ่งและประโยชน์จากการค้าระหว่างประเทศยังคงเกิดขึ้นในรูปผลผลิตรวมที่เพิ่มขึ้น

แนวคิดมีสาระสำคัญพอสรุปได้ คือ พยายามให้ประเทศรองความได้เปรียบทางการค้าระหว่างประเทศ ด้วยนโยบายปกป้องทางการค้า ทั้งนี้เพื่อให้มีดุลการค้าเกินดุล สาระสำคัญของ

ทฤษฎีความได้เปรียบ คือ การที่ประเทศมีต้นทุนเปรียบเทียบแตกต่างกันทำให้เกิดการค้าระหว่างประเทศ โดยแต่ละประเทศจะผลิตสินค้าที่มีต้นทุนเปรียบเทียบต่ำที่สุด

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยคลาสสิก (Classic theory)

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศในสมัยของคลาสสิกนี้จะถือว่า แรงงานเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในการกำหนดมูลค่าของสินค้า ทฤษฎีที่น่าสนใจ คือ ทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยเด็ดขาดและทฤษฎีการค้าได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ซึ่งทั้งสองทฤษฎีจะทำการเปรียบเทียบต้นทุนการผลิตของแต่ละประเทศ และเลือกผลิตในสินค้าที่ประเทศของตนมีความได้เปรียบในการผลิตมากกว่า หรือประเทศจะเลือกผลิตสินค้าที่ตนถนัดโดยเปรียบเทียบระหว่างกัน การแลกเปลี่ยนจะมีขอบเขตอยู่ระหว่างปริมาณสินค้าที่ผลิตได้ โดยเปรียบเทียบของประเทศทั้งสอง

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยนีโอคลาสสิก (Neo-classic theory)

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศในสมัยนีโอคลาสสิก ได้นำทฤษฎีในสมัยคลาสสิกมาปรับปรุงแก้ไข ทฤษฎีที่น่าสนใจ คือ ทฤษฎีการค้าแบบต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity cost) โดยต้นทุนค่าเสียโอกาสจะถูกนำมาเป็นหลักในการพิจารณาเนื่องจากต้นทุนค่าเสียโอกาสในการผลิตสินค้าในแต่ละประเทศสามารถวัดได้จากมูลค่าสูงสุดของสินค้าอื่นที่ประเทศนั้น ไม่ได้ผลิต ดังนั้นประเทศจะได้รับประโยชน์ที่สามารถระบายสินค้าที่ผลิตได้มากและซื้อสินค้าที่ตนผลิตได้ไม่พอกับการบริโภคเข้าประเทศ และทฤษฎีการค้าที่พิจารณาปริมาณทรัพยากรธรรมชาติ โดยใช้แนวคิดเส้นความเป็นไปได้ในการผลิต ซึ่งในประเทศต่าง ๆ จะแตกต่างกันไปตามปริมาณทรัพยากรการผลิตที่มีอยู่ในประเทศ

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยใหม่ (Modern theory)

นักเศรษฐศาสตร์ได้ศึกษาและแก้ไขปรับปรุงทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยคลาสสิก โดยเพิ่มข้อสมมุติฐานในการพิจารณา คือ มีปัจจัยการผลิตหลายชนิด การทดแทนกันของปัจจัยไม่สมบูรณ์ การโยกย้ายปัจจัยการผลิตจะเกิดต้นทุนเพิ่ม และมีต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity cost) เกิดขึ้น การโยกย้ายปัจจัยการผลิตแยกได้ 3 ลักษณะ คือ ต้นทุนคงที่ ต้นทุนเพิ่มขึ้น และต้นทุนลดลง

กล่าวโดยสรุป คือ ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยคลาสสิก (Classic theory) ถือว่า แรงงานเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในการกำหนดมูลค่าของสินค้า ต่อมาในยุคทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยนีโอคลาสสิก (Neo-classic theory) ปรับปรุงแก้ไขทฤษฎีการค้าแบบต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity cost) โดยต้นทุนค่าเสียโอกาสจะถูกนำมาเป็นหลักในการพิจารณา เนื่องจากต้นทุนค่าเสียโอกาสในการผลิตสินค้าและทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยใหม่ (Modern theory) โดยเพิ่มข้อสมมุติฐานในการพิจารณา คือ มีปัจจัยการผลิตหลายชนิด การทดแทนกันของปัจจัยไม่สมบูรณ์ การโยกย้ายปัจจัยการผลิตจะเกิดต้นทุนเพิ่มและมีต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity cost)

การเดินทางพิธีการขาเข้า-ขาออก

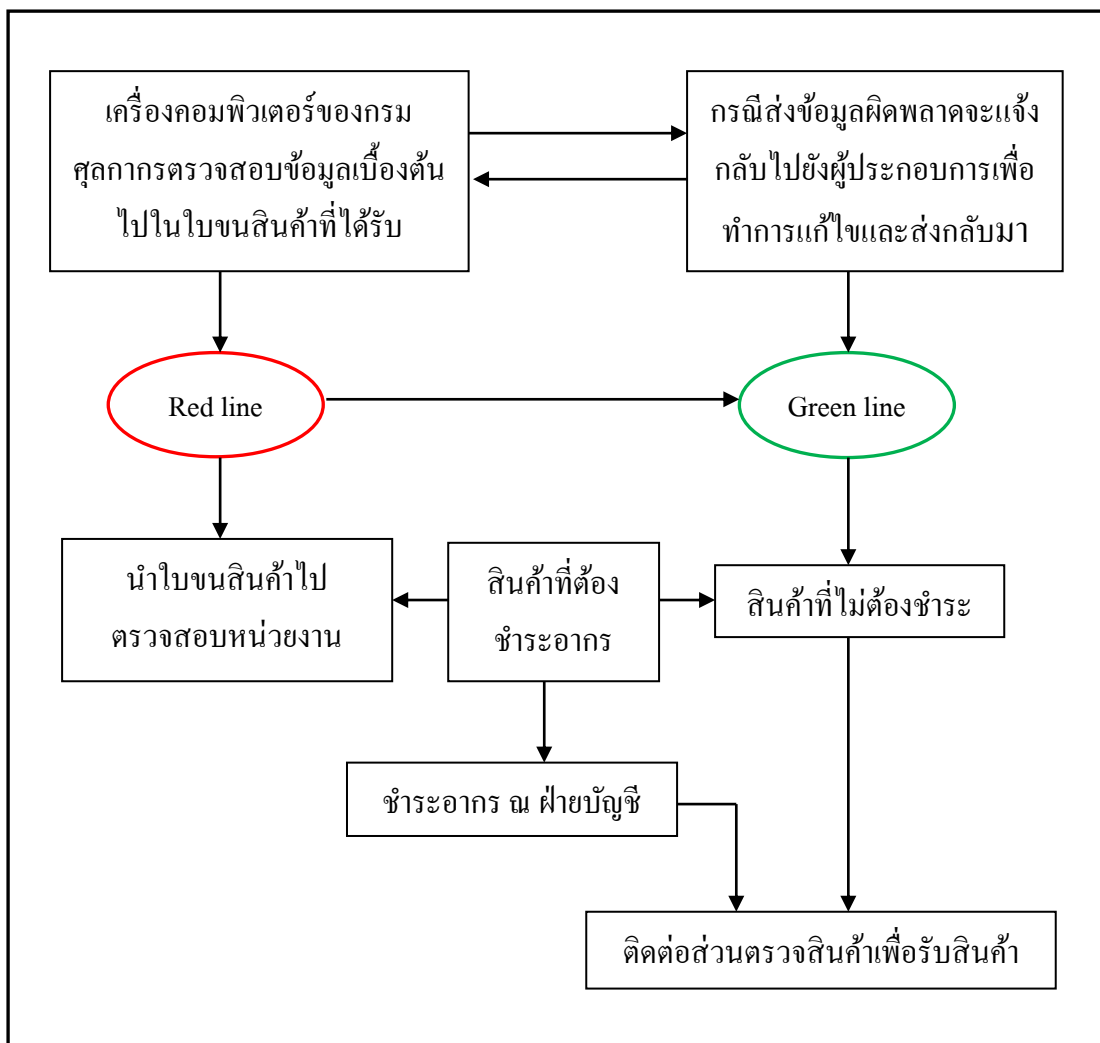
สำนักงานศุลกากร (2559) กล่าวว่า การส่งข้อมูลใบขนสินค้าไปยังกรมศุลกากรข้อมูลจะถูกส่งเข้าไปผ่าน VAN และ VAN จะทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางสำหรับรับและส่งระหว่างผู้ส่งข้อมูลกับกรมศุลกากร ระบบจะทำการตรวจสอบเอกสาร เมื่อตรวจสอบเอกสารเสร็จแล้วกรมศุลกากรจะส่งข้อความกลับไปยังผู้ใช้บริการที่ VAN เรียกว่า Response message หลังจากที่ผู้ใช้บริการทำการรับส่งข้อมูลเสร็จสิ้น

การนำเข้าในระบบงานศุลกากร EDI

กระบวนการนำเข้าของระบบงานศุลกากร EDI ผู้นำเข้าส่งข้อมูลการนำเข้าด้วยตนเองหรือผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์กรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลที่ส่งเข้ามาโดยตรวจสอบเลขประจำตัวผู้เสียภาษี พิกัดอัตราศุลกากร เป็นต้น หากพบว่าข้อมูลไม่ถูกต้องเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะแจ้งกลับไปยังผู้นำเข้าหรือผู้ส่งข้อมูลเพื่อแก้ไขให้ถูกต้อง หากข้อมูลที่ส่งเข้ามาถูกต้องและครบถ้วนแล้ว จะออกเลขใบขนสินค้าให้พร้อมตรวจสอบเงื่อนไขตาม Central profile ที่กรมศุลกากรกำหนด โดยจัดกลุ่มออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. Green line คือ ใบขนสินค้าที่ไม่ต้องมีการตรวจสอบพิธีการ โดยเครื่องคอมพิวเตอร์จะทำการส่งการตรวจโดยที่ผู้นำเข้าสามารถไปชำระภาษีและออกของได้ทันที

2. Red line คือ ใบขนสินค้าที่ต้องตรวจสอบพิธีการ โดยผู้นำเข้าต้องไปติดต่อที่หน่วยงานประเมินอากรของท่าที่นำเข้า เช่น สินค้าถูกลากมายังด่านศุลกากรลาดกระบัง ผู้นำเข้าก็ต้องมาติดต่อด่านประเมินอากรที่ด่านศุลกากรลาดกระบัง ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการแสดงให้เห็นจากแผนภาพที่ 2-2 ดังนี้



ภาพที่ 2-2 ขั้นตอนการนำเข้าของระบบงาน EDI (กรมศุลกากร, 2559)

การส่งออกในระบบงานศุลกากร EDI

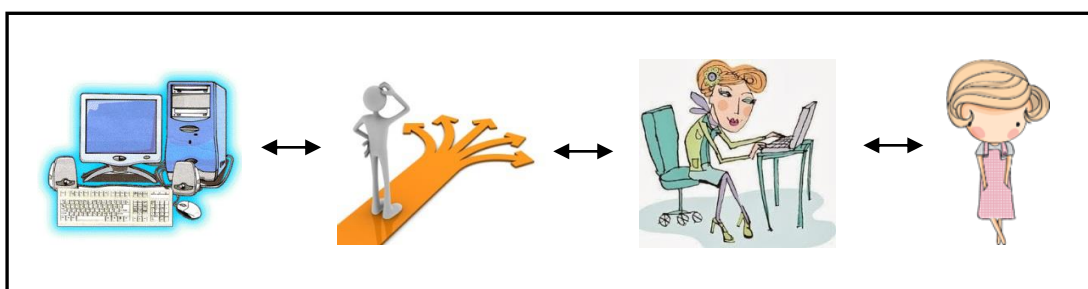
กระบวนการส่งออกด้วยระบบงานศุลกากร EDI ผู้ส่งออกส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออก จากเครื่องคอมพิวเตอร์ของตนมายังกรมศุลกากร โดยผ่านผู้ให้บริการ VAN เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ กรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลที่ส่งมาว่าถูกต้องแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าพร้อมตรวจสอบ เงื่อนไขโดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท เช่นเดียวกับใบขนสินค้าขาเข้า ดังนี้

1. Red line ใบขนสินค้าที่ต้องตรวจสอบพิธีการ ใบขนสินค้านี้ผู้ส่งออกนำไปยังหน่วยงานประเมินอากรที่ทำที่ผ่านพิธีการ
2. Green line ผู้ส่งออกสามารถชำระค่าอากรสินค้านำออก และสามารถนำสินค้าไปตรวจปล่อยสินค้านำออกและส่งออกไปได้เลย (สำนักงานศุลกากร, 2559)

ระบบงานศุลกากร ebXML หรือ e-Customs

ก่อนที่จะทำธุรกรรมต่าง ๆ กับกรมศุลกากรในระบบ ebXML นั้น ผู้ประกอบการจะต้องเตรียมความพร้อมและพิจารณากิจการของตนว่ามีความจำเป็นต่อการติดต่อกับกรมศุลกากรบ่อยครั้งหรือไม่ เมื่อพิจารณาความจำเป็นของผู้ประกอบการแล้วจะพบว่ามึวิธีการติดต่อกับกรมศุลกากร ดังนี้

1. ผู้นำเข้าและส่งออก เตรียมใบขนสินค้าและลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์กับกรมศุลกากรด้วยตนเอง



ภาพที่ 2-3 ผู้นำเข้าส่งออกกระทำการด้วยตนเอง (กรมศุลกากร, 2559)

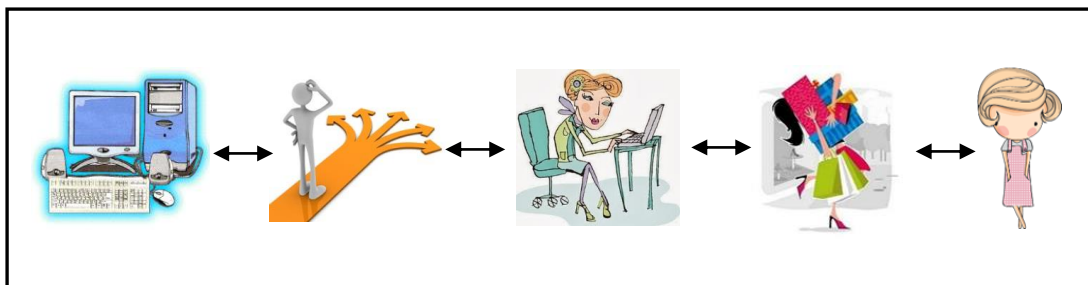
สิ่งที่ผู้นำเข้าต้องเตรียม คือ

- 1.1 ขอใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์เพื่อใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์
- 1.2 เลือกผู้ให้บริการรับ-ส่งข้อมูล
- 1.3 ยื่นแบบคำขอลงทะเบียนเพื่อใช้ระบบ ebXML กับกรมศุลกากร ได้แก่ แบบแนบ

ท้ายประกาศหมายเลข 1

- 1.4 เตรียมระบบคอมพิวเตอร์ คือ Window XP, Internet Explorer Version 6 และ Internet account

2. ผู้นำเข้าและส่งออกมอบอำนาจให้ตัวแทนออกของกระทำการแทน



ภาพที่ 2-4 ผู้นำเข้าส่งออกมอบอำนาจให้ตัวแทนออกของ (กรมศุลกากร, 2559)

ผู้นำเข้าต้องเตรียม คือ ยื่นแบบคำขอลงทะเบียนเพื่อใช้ระบบ ebXML กับกรมศุลกากร (ตามประกาศกรมศุลกากรที่ 20/ 2550) ได้แก่ แบบแนบท้ายประกาศหมายเลข 1

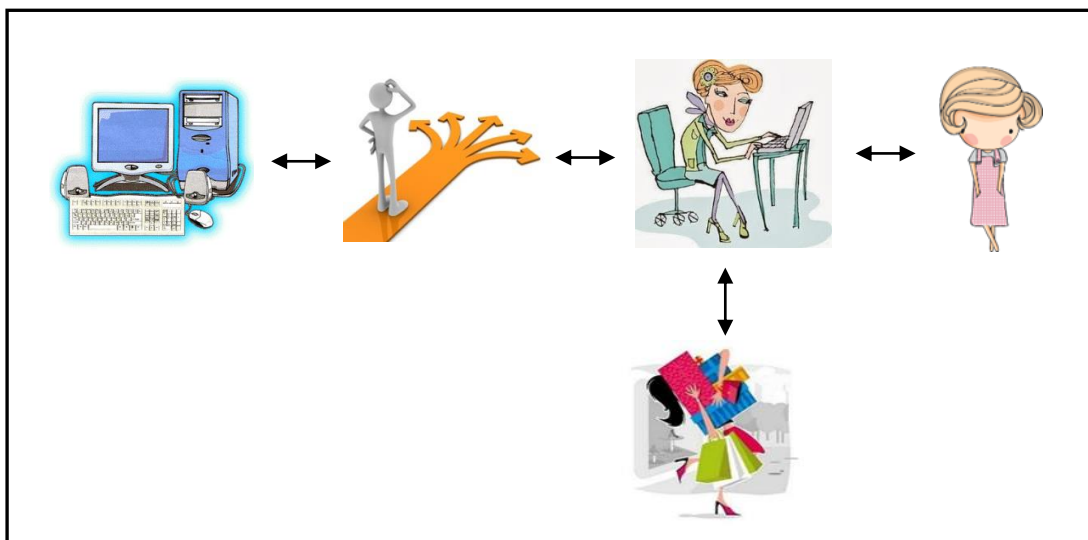
สิ่งที่ตัวแทนออกของต้องเตรียม คือ

- 2.1 ขอใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์เพื่อใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์
- 2.2 เลือกผู้ให้บริการรับส่งข้อมูล
- 2.3 ยื่นแบบคำขอลงทะเบียนเพื่อใช้ระบบ ebXML กับกรมศุลกากร ได้แก่ แบบแนบ

ท้ายประกาศหมายเลข 2

2.4 เตรียมระบบคอมพิวเตอร์ คือ Window XP, Internet Explorer Version 6 และ Internet account

3. ตัวแทนออกของเตรียมใบขนสินค้า และผู้นำเข้า-ส่งออกกลางมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์



ภาพที่ 2-5 ผู้นำเข้าส่งออกกลางมือชื่อให้ตัวแทนออกของส่งใบขนสินค้า (กรมศุลกากร, 2559)

ผู้นำเข้าต้องเตรียม คือ

3.1 ขอใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์เพื่อใช้สร้างลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์

3.2 ยื่นแบบคำขอลงทะเบียนเพื่อใช้ระบบ ebXML กับกรมศุลกากร ได้แก่ แบบแนบ

ท้ายประกาศหมายเลข 1

3.3 เตรียมระบบคอมพิวเตอร์ คือ Window XP, Internet explorer version 6 และ

Internet account

ตัวแทนออกของต้องเตรียม คือ

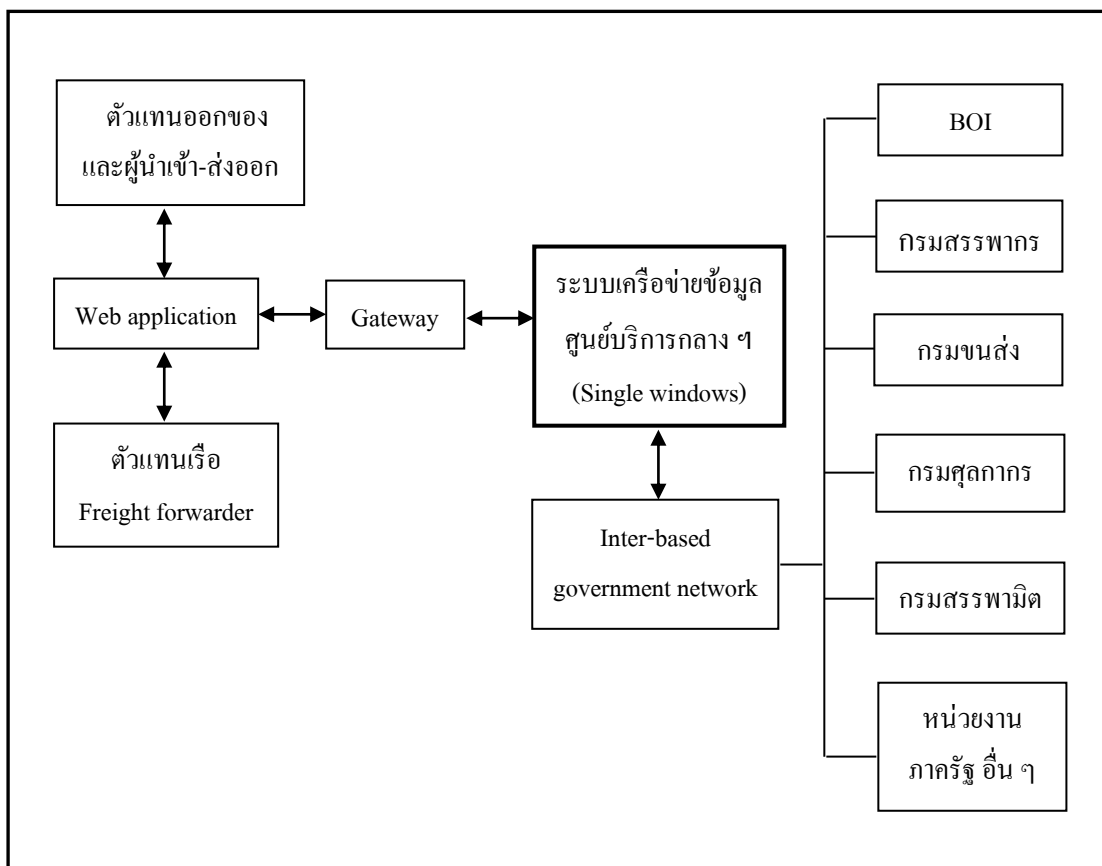
3.4 เลือกผู้ให้บริการรับส่งข้อมูล

3.5 ยื่นแบบคำขอลงทะเบียนเพื่อใช้ระบบ ebXML กับกรมศุลกากร ได้แก่ แบบแนบ

ท้ายประกาศหมายเลข 2

3.6 เตรียมระบบคอมพิวเตอร์ คือ Window XP, Internet Explorer Version 6 และ

Internet account



ภาพที่ 2-6 ระบบการทำงาน ebXML ศุลกากร (กรมศุลกากร, 2559)

4. กระบวนการนำเข้าระบบงานศุลกากร ebXML ทั่วไป

การส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมชำระค่าภาษีอากร

ผู้ประกอบการและตัวแทนออกของส่งข้อมูล และ Invoice ที่เกี่ยวข้องกับสินค้าซึ่ง

ปริมาณข้อมูลใน Invoice มีจำนวนมาก การนำเข้าข้อมูลจึงประสบปัญหาอย่างมาก Software house ได้ทำโปรแกรมที่สามารถแปลงข้อมูลจาก Invoice ส่งเข้าไปเป็นข้อมูลใบขนสินค้าได้และต้องกรอกข้อมูลการนำเข้าอย่างรอบคอบ โดยเฉพาะพิกัดศุลกากร 8 หลัก ดังนั้น การกรอกข้อมูลต้องรอบคอบและตรวจทานก่อนส่งทุกครั้งและลงลายมือชื่อดิจิทัลหลังจากส่งข้อมูลไปยังกรมศุลกากร และได้รับการตรวจสอบเรียบร้อยแล้ว ระบบจะทำการจับใบขนสินค้าที่ส่งมากับ Manifest ของสายเรือที่ส่งเข้ามาและแจ้งสถานการณ์ยื่นเอกสาร ไปยังผู้ใช้บริการ รวมทั้งจะมีขั้นตอนการตัดบัญชีธนาคารด้วยระบบธนาคาร Electronic fund transfer ในระบบนี้ผู้นำเข้าสามารถยกเลิกใบขนสินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ เมื่อได้รับเลขที่ใบขนสินค้าแล้วกรมศุลกากรตรวจสอบ Profile เพื่อกำหนดการตั้งการตรวจกับใบขนสินค้าต่อไป

อภิรักษ์ ศรีศิริ, ประดิษฐ์ เป้าทอง และมณฑิรา เตียประเสริฐ (2554) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องปัญหาการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าชายแดน ไทย-สปป.ลาว ศึกษากรณีสินค้าที่จำกัดกับสินค้าที่ไม่ได้ควบคุม งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ในการศึกษา 2 ประการ คือ ศึกษาปัญหาระบบและวิธีการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว และเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา โดยมีขอบเขตพื้นที่ศึกษา คือ ด้านศุลกากรหนองคายและมุกดาหาร ซึ่งระเบียบวิธีวิจัยประกอบด้วย การวิจัยเอกสารการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกและการจัดประชุมระดมสมอง ผลการศึกษาพบว่า ปัญหาของการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าชายแดนมี ดังนี้

1. ปัญหาในขั้นตอนของการขออนุญาตนำเข้า-ส่งออกสินค้า พบว่า การพัฒนาเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องยังไม่สมบูรณ์ ขาดกลไกในการบริหารพัฒนาและอำนาจหน้าที่ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One stop service)

2. ปัญหาในขั้นตอนของการผ่านพิธีการศุลกากรระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-custom) พบว่า มีความล่าช้าในการแก้ไขข้อมูลที่ผิดพลาด และในขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้า มีความล่าช้าในการพัฒนาระบบ National Single Window และระบบ ASEAN single window และบุคลากรยังไม่พร้อม กับระบบ

3. ปัญหาจากหน่วยงานที่สนับสนุน ในการนำเข้า-ส่งออกสินค้าในพื้นที่ อาทิ งบประมาณในการสนับสนุนส่งเสริมไม่เพียงพอ ขาดการทำงานแบบบูรณาการและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน

4. ปัญหาทางกฎหมายมีความล่าช้าในการแก้ไขกฎหมายการออกใบอนุญาตตาม พ.ร.บ. การส่งออกสินค้าไปนอก และการนำเข้ามาในราชอาณาจักร

5. ปัญหาของ สปป.ลาว คือ ระบบการค้าระหว่างประเทศยังไม่เป็นระบบสากลและไม่มี ความแน่นอน มีการเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้ง ภาพรวมของปัญหา คือ ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในด้านของการจัดสรรทรัพยากรการพัฒนาบุคลากรและการแก้ไขปัญหาเชิงบูรณาการ การบริหารจัดการด่านพรมแดนและการบังคับใช้กฎหมายที่สร้างอุปสรรคต่อการค้าชายแดน

พิกัดกรมศุลกากรและอัตราภาษี

กรมศุลกากร (2546) กฎหมายพิกัดกรมศุลกากรได้จำแนกประเภทสินค้าพิกัดกรมฯ สำหรับสินค้าที่ส่งออกไว้ 9 ประเภท ดังนี้

ประเภทที่ 1 ข้าวเจ้า ข้าวเหนียว ไม่ว่าจะเป็นข้าวเปลือก ข้าวขาว ข้าวกล้อง ข้าวนี้

ปลายข้าวหรือรำ

ประเภทที่ 2 เศษโลหะทุกชนิดอัตราอากร 50% ปัจจุบันมี ป.คลังที่ ศก. 1/ 2542

กำหนดให้ไม่ต้องเสียอากร

ประเภทที่ 3 หนังสือนั่งและหนังสือมือไม่ว่าคียบหรือฟอกแล้ว (ไม่รวมถึงเศษด้วย) เศษที่ใช้ไม่ได้และผง ซึ่งไม่สามารถนำไปใช้ในอุตสาหกรรมทำหนังสือและอุตสาหกรรมผลิตหนังสือ

1. หนังสือนั่ง อัตรา กก.ละ 5.00 บาท

2. อื่น ๆ อัตรา กก.ละ 4.00 บาท

(ในปัจจุบันนี้หนังสือนั่งและหนังสือมือเฉพาะที่ฟอกสมบูรณ์แล้วไม่ต้องเสียอากรตาม ป.คลังที่ ศก. 1/ 2528)

ประเภทที่ 4 ยาง เสียอากรในอัตราต่าง ๆ ตามลักษณะของยาง

ประเภทที่ 5 ไม้ ไม้แปรรูป และของทำด้วยไม้

1. ไม้และไม้แปรรูป อัตราอากร 40% (เฉพาะไม้ยูคาลิปตัสไม้สนประติพัทธ์ ไม้ไผ่เลี้ยง และไม้ไผ่สีสุก ไม่ต้องเสียภาษีอากร

2. ของทำด้วยไม้

2.1 ชนิดที่ไม่เหมาะที่จะนำไปแปรรูปเป็นอย่างอื่นอัตรา 10%

2.2 อื่น ๆ อัตรา 20%

ประเภทที่ 6 เส้นไหมคียบที่ยังไม่ได้ดีเกลียว และเส้นด้ายที่ทำด้วยไหม จี๋ไหม หรือเศษไหม

ประเภทที่ 7 ปลาป่นหรือปลาอบแห้งที่ยังมิได้ป่น อันไม่เหมาะสำหรับเป็นอาหารของมนุษย์เสียอากรอัตรา 50% ถึง 75% แล้วแต่ราคาต่อกิโลกรัมที่แตกต่างกัน

ประเภทที่ 8 ของที่ส่งออกจากพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย อัตราอากร 10%

ประเภทที่ 9 ของซึ่งยังมีได้ระบุหรือรวมไว้ในประเภทอันใดในพิกัดอากรขาออกฉบับนี้ ไม่ต้องเสียอากร

สำหรับในด้านภาษีการค้าขาออก มีสินค้าหลายชนิดที่จะต้องเสียภาษีการค้าซึ่งได้กำหนดไว้ตั้งแต่ 1.5% ถึง 2% (โดยคิดภาษีการค้าตามราคา FOB) ทั้งนี้ แล้วแต่ชนิดของสินค้า เช่น สัตว์น้ำที่มีชีวิตและไม่มีชีวิตเสียในอัตรา 15% ข้าวโพคเสีย 2% สินค้าที่ได้รับการชดเชยค่าภาษีส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่จัดเข้าประเภทที่ 9

กฎระเบียบในการเดินพิธีการ

สำนักงานศุลกากร (2559) สามารถใช้สิทธิ์ Free zone, I-EAT Free zone, Bond

เพียงอย่างเดียวหนึ่งในแต่ละรายการของใบขนสินค้า (บันทึกการขอใช้สิทธิในส่วนของ Export declaration detail)

รายการบันทึกในส่วนของ Export declaration detail เมื่อบันทึกขอใช้สิทธิชดเชยอากร (Compensation) แล้วไม่สามารถบันทึกขอใช้สิทธิ (Y) ในส่วนของ 19 ทวิ, BOI, สุทธินำกลับ, Re-export อีกได้

การสำแดงพิกัดศุลกากร (Tariff code) ให้สำแดงตรงกับชนิดของของที่ส่งออก (ยกเลิกการสำแดงพิกัดศุลกากร 99.... ทุกกรณี)

ใบขนสินค้าขาออก ถ้า Export tariff เป็น PART 3 (ภาค 3 พิกัดอัตราศุลกากรขาออก) ต้องระบุรหัสสิทธิพิเศษ Privilege code = 003 เว้นแต่ กรณีใบขนสินค้าขาออกถ้า Export tariff เป็น PART 4 (ภาค 4 ของที่ได้รับยกเว้นอากร) ต้องระบุรหัสสิทธิพิเศษ Privilege code = 004 เสมอ

กฎระเบียบในการเดินพิธีการขาออก

ในการส่งออกสินค้า ผู้ส่งออกก็ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการส่งออกกำหนดไว้ให้ครบถ้วน เช่นเดียวกับการนำเข้า โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสารและปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการส่งออกสินค้า ดังนี้

1. ประเภทใบขนสินค้าขาออก เป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้ส่งออกต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการส่งออกสินค้า ซึ่งจำแนกออกเป็น 4 ประเภท ตามลักษณะการส่งออก ดังนี้

1.1 แบบ กศก. 101/ 1 ใบขนสินค้าขาออก ใช้สำหรับการส่งออกในกรณี ดังต่อไปนี้

1.1.1 การส่งออกสินค้าทั่วไป

1.1.2 การส่งออกของส่วนบุคคลและเอกสิทธิ์

1.1.3 การส่งออกสินค้าประเภทส่งเสริมการลงทุน (BOI)

1.1.4 การส่งออกสินค้าจากคลังสินค้าทัณฑ์บน

1.1.5 การส่งออกสินค้าที่ขอชดเชยค่าภาษีอากร

1.1.6 การส่งออกสินค้าที่ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

1.1.7 การส่งออกสินค้าที่ต้องการใบสุทธินำกลับ

1.1.8 การส่งสินค้ากลับออกไป (Re-export)

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

1.3 แบบ A.T.A. Carnet ใบขนสินค้าสำหรับนำของเข้าหรือส่งของออกชั่วคราว ใช้

สำหรับพิธีการส่งออกชั่วคราวในลักษณะที่กำหนดในอนุสัญญา

1.4 ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับส่งออกรถยนต์และจักรยานยนต์ชั่วคราว

2. เอกสารที่ผู้ส่งออกควรจัดเตรียมในการส่งออกสินค้า

2.1 ใบขนสินค้าขาออก ประกอบด้วยต้นฉบับและสำเนา 1 ฉบับ

2.2 บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 2 ฉบับ

2.3 แบบธุรกิจต่างประเทศ (Foreign transaction form): ฑต. 1 จำนวน 2 ฉบับ กรณีสินค้าส่งออกมีราคา FOB เกิน 500,000 บาท

2.4 ใบอนุญาตส่งออกหรือเอกสารอื่นใดสำหรับสินค้าควบคุมการส่งออก

2.5 เอกสารอื่น ๆ (ถ้ามี)

3. ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการส่งออกสินค้า

3.1 ผู้ส่งออกหรือตัวแทนส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกและบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทูกรายการจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งออกหรือตัวแทนมายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยผ่านบริษัทผู้ให้บริการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

3.2 เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าขาออกส่งมาถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาออกและตรวจสอบเงื่อนไขต่าง ๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาออกเป็น 2 ประเภท ดังต่อไปนี้และแจ้งกลับไปยังผู้ส่งออกหรือตัวแทน เพื่อจัดพิมพ์ใบขนสินค้า

3.2.1 ใบขนสินค้าขาออกที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Red line) สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ ผู้ส่งออกหรือตัวแทนต้องนำใบขนสินค้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรของท่าที่ผ่านพิธีการ

3.2.2 ใบขนสินค้าขาออกที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green line) สำหรับใบขนสินค้าขาออกประเภทนี้ ผู้ส่งออกสามารถชำระค่าอากร (ถ้ามี) และดำเนินการนำสินค้าไปตรวจปล่อยเพื่อส่งออกได้เลยโดยไม่ต้องไปพบเจ้าหน้าที่ประเมินอากร

4. ข้อควรทราบเพิ่มเติมในการส่งออกสินค้า

4.1 ถ้าสินค้าที่ส่งออกเป็นสินค้าที่ผู้ส่งออกประสงค์จะนำกลับเข้ามาในประเทศไทยอีกภายในหนึ่งปีโดยขอยกเว้นอากรขาเข้า ให้เพิ่มคู่ฉบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับเพื่อใช้เป็นหลักฐานที่เรียกว่า “ใบสุทธินำกลับ” เพื่อเป็นหลักฐานในการนำสินค้ากลับเข้ามา

4.2 การส่งน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตในราชอาณาจักรไปจำหน่ายยังต่างประเทศและผู้ส่งออกต้องการขอคืนภาษีน้ำมันของกรมสรรพสามิต ให้เพิ่มคู่ฉบับใบขนสินค้า

ขาออกอีกหนึ่งฉบับและเขียนหรือประทับตราข้อมีข้อความว่า “ขอคืนภาษีน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมัน” ไว้ตอนบนใบขนสินค้าขาออกและคู่ฉบับ

4.3 สำหรับท่ากรุงเทพ ฯ การส่งสินค้า Re-export ไปยังประเทศ สปป.ลาว และ ประสงค์จะขอคืนอากรขาเข้า ให้เพิ่มคู่ฉบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับแนบติดกับต้นฉบับใบขนสินค้าขาออกด้วย

4.4 การส่งออกที่ผู้ส่งออกประสงค์จะได้เอกสารส่งออกจากกรมศุลกากร เพื่อขอรับเงินชดเชยอากร จะต้องยื่นคู่ฉบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับ ซึ่งมีลักษณะพิเศษคือมีสีน้ำเงินที่มุมทั้ง 4 มุม

5. สินค้าส่งออกที่ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ จะต้องยื่นใบแนบใบขนสินค้าขาออกเพื่อขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

6. สถานที่สำหรับตรวจสินค้าขาออก มีดังนี้

6.1 ท่าศุลกากรสถาน (ท่ากองตรวจสินค้าขาออกเดิม) หรือ ณ ทำเนียบท่าเรือที่ได้รับอนุมัติสำหรับการนำเข้า-ส่งออก

6.2 งานตรวจคอนเทนเนอร์และสถานีตรวจสอบขาออก (Main gate) ฝ่ายตรวจสินค้าที่ 2 ภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ

6.3 สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ เพื่อการส่งออก (สตส. LCY.)

6.4 สำหรับข้าว แร่ ยาง ณ โรงเก็บข้าว โรงสีข้าว โรงเก็บแร่ โรงเก็บ ยาง อันได้รับอนุมัติตามมาตรา 7(4) แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469

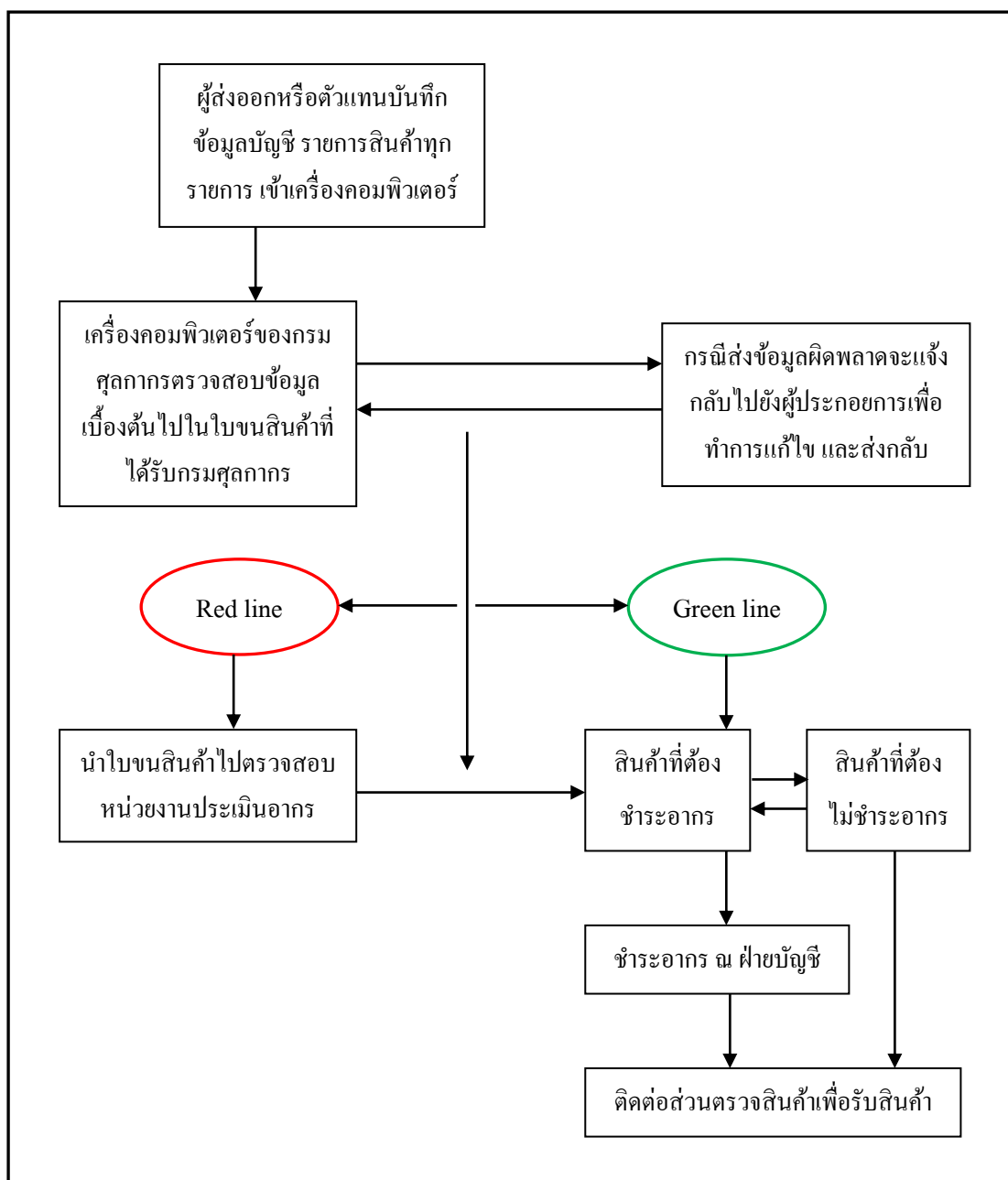
6.5 โรงพักสินค้าสำหรับตรวจของขาเข้า และบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์ นอกเขตท่าทำเนียบท่าเรือ (รพท. หรือ I.C.D./INLAND CONTAINER DEPOT)

6.6 ทำเนียบท่าเรือเอกชน

6.7 เขตอุตสาหกรรมส่งออกต่าง

6.8 โรงงานหรือสถานประกอบการของผู้ส่งออก

6.9 ด้านศุลกากรภูมิภาคต่าง ๆ



ภาพที่ 2-7 แสดงขั้นตอนการส่งออกสินค้า (กรมศุลกากร, 2559)

กล่าวโดยสรุป การนำเข้า-ส่งออกสินค้า ผู้นำเข้า-ส่งออกจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบและประกาศกรมศุลกากรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้นำเข้า-ส่งออกหรือตัวแทนส่งข้อมูลและเอกสารต่าง ๆ ใบขนสินค้าและบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทุกรายการจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้นำเข้า-ส่งออกหรือตัวแทนมายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยผ่านบริษัทผู้ให้

บริการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลและใบขนสินค้าส่งมาถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าและตรวจสอบเงื่อนไขต่าง ๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ สถานะในการตรวจสอบสินค้าจะแบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ Red line และ Green line โดย Red line ผู้ส่งออกหรือตัวแทนต้องนำใบขนสินค้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรของท่าที่ผ่านพิธีการ อาจเป็นเพราะกรณีส่งข้อมูลผิดพลาดจะแจ้งกลับไปยังผู้ประกอบการเพื่อทำการแก้ไขและส่งกลับ ในส่วนของ Green line ผู้นำเข้า-ส่งออกหรือตัวแทนสามารถชำระค่าอากรและดำเนินการนำสินค้าไปตรวจปล่อยเพื่อส่งออกได้เลย

กฎหมายทางศุลกากรและความผิดทางศุลกากร

การลักลอบหนีศุลกากร

การลักลอบหนีศุลกากร หมายถึง การนำของที่ยังไม่ได้เสียค่าภาษีอากรหรือของที่ควบคุมการนำเข้า หรือของที่ยังไม่ได้ผ่านพิธีการศุลกากร โดยถูกต้องเข้ามาหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักรไทย โดยของที่ลักลอบหนีศุลกากรอาจเป็นของที่ต้องเสียภาษีหรือไม่ต้องเสียภาษีก็ได้หรืออาจเป็นของต้องห้ามหรือของต้องกักตุนหรือไม่ก็ได้ หากไม่นำมาผ่านพิธีการศุลกากร ก็มีความผิดฐานลักลอบหนีศุลกากร ทั้งนี้ กฎหมายศุลกากรได้กำหนดโทษผู้กระทำความผิดฐานลักลอบหนีศุลกากร สำหรับความผิดครั้งหนึ่ง ๆ ไว้อย่างสูงสุด คือ ให้อำนาจของที่ลักลอบหนีศุลกากรและปรับเป็นเงิน 4 เท่าของราคารวมค่าภาษีอากร หรือจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือทั้งปรับและจำ

การหลีกเลี่ยงภาษี

การหลีกเลี่ยงภาษีอากร หมายถึง การนำของที่ต้องชำระค่าภาษีอากรเข้ามาหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักรไทยโดยนำมาผ่านพิธีการศุลกากร โดยถูกต้อง แต่ใช้วิธีการอย่างใดอย่างหนึ่งโดยมีเจตนาเพื่อมิให้ต้องชำระค่าภาษีอากรหรือชำระในจำนวนที่น้อยกว่าที่จะต้องชำระ เช่น สำแดงปริมาณ น้ำหนัก ราคา ชนิดสินค้า หรือพิกัดอัตราศุลกากรเป็นเท็จ เป็นต้น ดังนั้น ผู้นำเข้าหรือส่งออกที่มีความผิดฐานหลีกเลี่ยงภาษีอากรจึงมีความผิดฐานสำแดงเท็จอีกฐานหนึ่งด้วยกฎหมายศุลกากรได้กำหนดโทษผู้กระทำความผิดฐานหลีกเลี่ยงภาษีอากรไว้อย่างสูงสุด คือ ให้อำนาจของที่หลีกเลี่ยงภาษีอากรและปรับเป็นเงิน 4 เท่าของของราคารวมค่าภาษีอากร หรือจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือทั้งปรับและจำ แต่ในกรณีที่มีการนำของชุกช่อนมากับของที่สำแดงเพื่อหลีกเลี่ยงภาษีอากรสำหรับของชุกช่อนโทษสำหรับผู้กระทำความผิด คือ ปรับ 4 เท่าของอากรที่ขาดกับอีก 1 เท่าของภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต และภาษีเพื่อมหาดไทยที่ขาด (ถ้ามี) และให้ยกของที่ชุกช่อนมาให้เป็นของแผ่นดิน

การสำแดงเท็จ

การสำแดงเท็จหมายถึง การสำแดงใด ๆ เกี่ยวกับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าไม่ตรงกับ

หลักฐานเอกสารและข้อเท็จจริงในการนำเข้าและส่งออก การกระทำผิดฐานสำแดงเท็จมีหลายลักษณะ ดังนี้

1. การยื่นใบขนสินค้า คำสำแดง ใบรับรอง บันทึกเรื่องราว หรือตราสารอย่างอื่นต่อกรมศุลกากรเป็นความเท็จ หรือไม่บริบูรณ์หรือชักพาให้หลงผิดในรายการใด ๆ ก็ตาม
2. การไม่ตอบคำถามของเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายด้วยความสัตย์จริง
3. การไม่ยอมหรือละเลย ไม่ทำ ไม่รักษานบันทึกเรื่องราว หรือทะเบียน หรือสมุดบัญชี หรือเอกสาร หรือตราสารอย่างอื่น ๆ ซึ่งกฎหมายศุลกากรกำหนดไว้
4. การปลอมแปลงหรือใช้เอกสาร บันทึกเรื่องราว หรือตราสารอย่างอื่นที่ปลอมแปลงแล้ว
5. การแก้ไขเอกสาร บันทึกเรื่องราว หรือตราสารอย่างอื่นภายหลังที่ทางราชการออกให้แล้ว
6. การปลอมดวงตรา ลายมือชื่อ ลายมือชื่อย่อ หรือเครื่องหมายอย่างอื่นของพนักงานศุลกากรซึ่งพนักงานศุลกากร นั้น ๆ ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย

การกระทำตามลักษณะนี้ให้ถือเป็นความผิด โดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าผู้กระทำผิดมีเจตนาหรือกระทำโดยประมาทเลินเล่อหรือไม่ ทั้งนี้ กฎหมายศุลกากรได้กำหนดโทษผู้กระทำผิดฐานสำแดงเท็จไว้สูงสุดคือ ปรับเป็นเงินไม่เกิน 50,000 บาท หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน

นำเข้าของต้องห้ามต้องจำกัดเข้ามาในหรือส่งออกนอกราชอาณาจักร

ของต้องห้าม คือ ของที่มีกฎหมายห้ามมิให้นำเข้าหรือส่งออก เช่น วัตถุลามก ของที่มีการแสดงถื่นกำเนิดเป็นเท็จ ของที่ละเมิดลิขสิทธิ์ หรือทรัพย์สินทางปัญญา เป็นต้น ส่วนของต้องจำกัด คือ ของที่จะนำเข้า-ส่งออกได้ ต้องได้รับอนุญาตหรือปฏิบัติให้ครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวข้องนั้น ๆ เช่น ต้องมีใบอนุญาตนำเข้าหรือส่งออกของกระทรวงอุตสาหกรรมหรือกระทรวงสาธารณสุข ต้องปฏิบัติตามประกาศอันเกี่ยวกับฉลากหรือใบรับรองการวิเคราะห์หรือเอกสารกำกับยา เป็นต้น ของต้องจำกัดเหล่านี้หากปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กฎหมายอื่น ๆ กำหนดแล้วก็สามารถนำเข้าหรือส่งออกได้

กฎหมายศุลกากรได้กำหนดโทษผู้กระทำผิดในการนำเข้าของต้องห้ามต้องจำกัดเข้าประเทศไทยโดยไม่ได้รับอนุญาตสำหรับความผิดครั้งหนึ่ง ๆ ไว้สูงสุด คือ ให้ปรับของที่หลีกเลี่ยงข้อห้ามข้อจำกัดและปรับเป็นเงิน 4 เท่าของราคารวมค่าภาษีอากร หรือจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือทั้งปรับและจำ

ความผิดฐานฝ่าฝืนพิธีการศุลกากร

ในการนำเข้าและส่งออกสินค้าแต่ละครั้ง ผู้นำเข้าและส่งออกจะต้องปฏิบัติให้ครบถ้วน

ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การบริหารและการควบคุมการจัดเก็บภาษีอากรและการนำเข้า-ส่งออกเป็นไปด้วยความเรียบร้อย

กล่าวโดยสรุป คือ การนำของที่ยังไม่ได้เสียค่าภาษีอากรหรือของที่ควบคุมการนำเข้าหรือของที่ยังไม่ได้ผ่านพิธีการศุลกากร โดยถูกต้องเข้ามาหรือส่งออกไปนอกประเทศ ถือเป็นความผิดทางศุลกากร ดังนี้

1. ความผิดฐานลักลอบหนีศุลกากร ทั้งนี้ กฎหมายศุลกากรได้กำหนดโทษผู้กระทำผิดฐานลักลอบหนีศุลกากรสำหรับความผิดครั้งหนึ่ง ๆ ไว้สูงสุด คือ หาริบของที่ลักลอบหนีศุลกากรและปรับเป็นเงิน 4 เท่าของของราคารวมค่าภาษีอากร หรือจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือทั้งปรับและจำ
2. ความผิดฐานหลีกเลี่ยงภาษีอากรสำหรับของชุกช่อน โทษสำหรับผู้กระทำผิด คือ ปรับ 4 เท่าของอากรที่ขาด กับอีก 1 เท่าของภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต และภาษีเฟื้องมหาดไทยที่ขาด (ถ้ามี) และให้ยกของที่ชุกช่อนมาให้เป็นของแผ่นดิน
3. ความผิดฐานการสำแดงเท็จ กฎหมายศุลกากรได้กำหนดโทษผู้กระทำผิดฐานสำแดงเท็จไว้สูงสุด คือ ปรับเป็นเงินไม่เกิน 50,000 บาท หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน
4. ความผิดฐานนำของต้องห้ามต้องจำกัดเข้ามาในหรือส่งออกนอกราชอาณาจักร โทษ หาริบของที่หลีกเลี่ยงข้อห้ามข้อจำกัดและปรับเป็นเงิน 4 เท่าของราคารวมค่าภาษีอากร หรือจำคุกไม่เกิน 10 ปี หรือทั้งปรับและจำ (กรมศุลกากร, 2558)

สิทธิประโยชน์ทางภาษีตามกฎหมายศุลกากรและเขตปลอดอากร (Free zone)

กรมศุลกากร (2557) เขตปลอดอากร (Free zone) หมายถึง เขตพื้นที่ที่กำหนดไว้สำหรับการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ โดยของที่นำเข้าไปในเขตดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากรตามที่กฎหมายบัญญัติ

สิทธิประโยชน์

1. ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับของที่ได้นำเข้าในราชอาณาจักรเพื่อนำเข้าในเขตปลอดอากรในกรณี ดังต่อไปนี้
 - 1.1 ของที่เป็นเครื่องจักร อุปกรณ์ เครื่องมือและเครื่องใช้ รวมทั้งส่วนประกอบของของดังกล่าวที่จำเป็นต้องใช้ในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศตามที่อธิบดีอนุมัติ
 - 1.2 ของที่นำเข้าในราชอาณาจักรและนำเข้าไปในเขตปลอดอากร สำหรับใช้ในการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการอื่นใดที่เป็นประโยชน์แก่การเศรษฐกิจของประเทศ

- 1.3 ของที่ปล่อยออกมาจากเขตปลอดอากรอื่น
2. ยกเว้นอากรขาออก สำหรับของที่ปล่อยไปจากเขตปลอดอากร เพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักร
3. ยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับการนำสินค้าจากต่างประเทศเข้าไปในเขตปลอดอากร
4. ใช้อัตราภาษีร้อยละ 0 ในการคำนวณภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับการนำสินค้าในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากรเฉพาะสินค้าที่ต้องเสียอากรขาออกหรือที่ได้รับยกเว้นอากรขาออกตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร
5. ยกเว้นภาษีสรรพสามิต สำหรับการนำเข้าและการผลิตของที่กระทำในเขตปลอดอากร
6. ยกเว้นภาษีสุรา การปิดแสตมป์และค่าธรรมเนียมตามกฎหมายว่าด้วยสุรา กฎหมายยาสูบ และกฎหมายว่าด้วยไฟ สำหรับการนำเข้าและการผลิตที่กระทำในเขตปลอดอากร
7. การนำของเข้ามาในราชอาณาจักรหรือการนำวัตถุดิบภายในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากรเพื่อผลิต ผสม ประกอบบรรจุ หรือดำเนินการอื่นใดกับของนั้น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้ของนั้นได้รับยกเว้นไม่อยู่ภายในบังคับกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมมาตรฐานหรือคุณภาพการประทับตราหรือเครื่องหมายใด ๆ แก่ของนั้น
8. ของใดที่มีกฎหมายบัญญัติให้ได้รับยกเว้นหรือคืนเงินอากรเมื่อส่งออกไปนอกราชอาณาจักร หากนำของนั้นเข้าไปในเขตปลอดอากรให้ได้รับยกเว้นหรือคืนเงินอากรโดยให้ถือว่าของนั้นได้ส่งออกไปนอกราชอาณาจักรในเวลาที่นำของเช่นนั้นเข้าไปในเขตปลอดอากร
9. การนำของออกจากเขตปลอดอากรเพื่อใช้หรือจำหน่ายภายในราชอาณาจักร หรือเพื่อโอนเข้าไปในคลังสินค้าทัณฑ์บน หรือจำหน่ายให้แก่ผู้นำของเข้าตามมาตรา 19 ทวิ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 หรือผู้มีสิทธิได้รับยกเว้นอากรตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากรหรือกฎหมายอื่น ให้ถือว่าเป็นการนำเข้ามาในราชอาณาจักรหรือนำเข้าสำเร็จในเวลาที่น่าจะเช่นนั้นออกจากเขตปลอดอากร
10. การนำของในเขตปลอดอากรไปใช้เพื่อการบริโภคหรือเพื่อประโยชน์อย่างอื่น นอกเหนือจากวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตปลอดอากร ให้ถือว่าเป็นการนำของออกจากเขตปลอดอากรเพื่อใช้หรือจำหน่ายภายในราชอาณาจักรดังกล่าวในข้อ 9 เว้นแต่จะเป็นการกำจัดหรือทำลายเศษวัสดุ ของที่เสียหาย ของที่ใช้ไม่ได้หรือของที่ไม่ได้ใช้ ซึ่งอยู่ภายในเขตปลอดอากร โดยได้รับอนุญาตจากอธิบดี
11. ของที่ปล่อยจากเขตปลอดอากรเพื่อนำเข้ามาในราชอาณาจักรให้คำนวณค่าภาษีตามสภาพของ ราคาของ และพิกัดอัตราศุลกากร ที่เป็นอยู่ในเวลาซึ่งได้ปล่อยของเช่นนั้นออกไปจากเขตปลอดอากร แต่ในกรณีที่ได้นำของที่มีอยู่ในราชอาณาจักรเข้าไปในเขตปลอดอากร โดยของที่

นำเข้าไปนั้นไม่มีสิทธิได้รับคืนหรือยกเว้นอากร ไม่ต้องนำราคาของดังกล่าวมาคำนวณค่าภาษี

เชษฐา อินทวิทักษ์, สุเมธ องกิตติกุล และณัฐวุฒิ ลักษณะปัญญากุล (2555) ได้วิจัยเรื่องการค้าสินค้าและการอำนวยความสะดวกทางการค้า การศึกษาวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อนำเสนอและวิเคราะห์ประเด็นสำคัญ (Issues) ในเรื่องเกี่ยวกับการค้าสินค้าและการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในภูมิภาคอาเซียน โดยเราจะทำการวิเคราะห์ในสามประเด็นหลักคือเรื่องการลดภาษีศุลกากร (Tariff reduction) เรื่องการขจัดอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี (Elimination of non-tariff measures) และเรื่องการค้าอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (Trade and transport facilitation) โดยมองว่า ประเด็นเหล่านี้ มีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อการค้าสินค้า (Trade in goods) ของไทยและเราควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษกว่าอีกอันหนึ่ง คือ เราคิดว่าประเด็นเหล่านี้เป็น “ความเป็นจริง (Reality)” และเป็น “ความท้าทาย (Challenges)” ที่ไทยต้องเผชิญและควรมีการเตรียมความพร้อม เพื่อให้ไทยสามารถได้รับประโยชน์สูงสุดจากการเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN economic community)

เนื้อหาในตอนที่ 2 เป็นการวิเคราะห์เรื่อง การลดภาษีศุลกากร โดยประเด็นหลักที่ได้นำเสนอ คือ ภาษีศุลกากรของประเทศในอาเซียน ส่วนใหญ่ได้ลดเป็นศูนย์หมดแล้วตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 ภาษีที่ยังหลงเหลืออยู่ในปัจจุบัน ปี พ.ศ. 2555 เป็นภาษีนำเข้าของประเทศ CLMV เป็นหลัก โดยภาษีของประเทศเหล่านี้มีกำหนดที่จะลดเป็นศูนย์ภายในปี พ.ศ. 2558 ประโยชน์ด้านการประหยัดภาษีที่ไทยควรจะได้รับ ส่วนใหญ่จึงน่าจะเกิดขึ้นไปแล้วอย่างไรก็ตามในตอนที่เราจะนำเสนอด้วยว่าแม้การลดภาษีของประเทศในอาเซียนจะเกิดขึ้นแล้วเป็นส่วนมากแต่ “การใช้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีศุลกากร” ของผู้ประกอบการไทย ยังไม่สูงนักและไทยจะสามารถประหยัดภาษีได้อีกมาก หากเรากระตุ้นให้มีการใช้สิทธิประโยชน์อย่างเต็มที่ เนื้อหาในตอนที่ 3 เป็นการนำเสนอภาพความเป็นจริงของอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีของประเทศในอาเซียน ประเด็นหลักที่เราต้องการนำเสนอในตอนนี้ คือ มาตรการเหล่านี้ถูกนำมาใช้ค่อนข้างมากและจะมีนัยสำคัญต่อการค้าสินค้าเป็นอย่างยิ่ง กล่าวอีกอันหนึ่ง คือ แม้ว่าภาษีของประเทศในอาเซียนจะเป็นศูนย์เกือบหมดแล้ว แต่มาตรการที่ไม่ใช่ภาษีเหล่านี้ยังคงอยู่และน่าจะเป็นอุปสรรคต่อการค้าสินค้า ไม่น้อยไปกว่า มาตรการด้านภาษี เนื้อหาในตอนที่ 4 ซึ่งเป็นประเด็นหลักของการทำวิจัยนี้ คือ การนำเสนอแนวความคิดสถานะแนวโน้มและประเด็นทางนโยบายที่สำคัญเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง โดยประเด็นหลักในตอนนี้ คือ การเน้นให้เห็นความสำคัญของการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยเฉพาะระบบ National single window ซึ่งอาจมีการยกระดับไปสู่การเป็น ASEAN single window ในอนาคตรวมถึงความสำคัญของการเชื่อมโยงการขนส่งทางบก ระหว่างประเทศไทย ประเทศ CLMV และจีนตอนใต้ เนื้อหาในตอนที่ 5 จะเป็นการประมาณการ

ผลกระทบที่น่าจะเกิดขึ้นกับเศรษฐกิจไทยโดยเปรียบเทียบสามกรณี คือ กรณีแรกคือการลดภาษีนำเข้าของประเทศ CLMV เป็นศูนย์หมดทุกรายการสินค้ากรณีที่สอง คือ การการการปรับปรุงการขนส่งทางบกระหว่างประเทศไทยประเทศ CLMV และจีนตอนใต้ และกรณีที่สาม คือ การปรับปรุงกระบวนการศุลกากรของประเทศไทยและประเทศในอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปรับให้กระบวนการศุลกากรเป็นระบบ National single Window ซึ่งจะส่งผลมากต่อการลดค่าขนส่งระหว่างประเทศอาเซียนด้วยกันเองและประเทศอาเซียนกับประเทศอื่น ๆ นอกภูมิภาค การวิเคราะห์ในส่วนนี้ จะใช้แบบจำลอง Global trade analysis project (GTAP) เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ประเด็นหลักที่เราต้องการนำเสนอในส่วนนี้ คือ ประโยชน์ที่ไทยจะได้รับจากการปรับปรุงการขนส่งทางบกและกระบวนการศุลกากรมีนัยสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าประโยชน์ที่ไทยจะได้รับจากการลดภาษีของประเทศ CLMV เนื้อหาในตอนี่ 6 ซึ่งเป็นตอนสุดท้ายจะเป็นการสรุปประเด็นและเสนอแนะนโยบาย

ผลการศึกษาพบว่า การลดภาษีศุลกากรของประเทศในอาเซียน ส่วนใหญ่ได้เกิดขึ้นไปแล้วกล่าวคือ ภาษีนำเข้าของประเทศอาเซียนเดิม สำหรับสินค้าที่อยู่ใน Inclusion list ได้ลดเป็นศูนย์หมดแล้วตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 ภาษีที่เหลืออยู่จะเป็นภาษีของประเทศอาเซียนใหม่ (CLMV) เป็นหลักซึ่งมีกำหนดที่จะลดภาษีของสินค้าที่อยู่ใน Inclusion list ให้เป็นศูนย์ในปี พ.ศ. 2558 ผลกระทบของการลดภาษีที่เกิดกับไทย จึงน่าจะเกิดขึ้นแล้วเป็นส่วนใหญ่อย่างไรก็ตามเราพบว่า “การใช้สิทธิประโยชน์ด้านภาษี” ของผู้ประกอบการไทยยังอยู่ในระดับต่ำ (40-50%) หากเราสามารถกระตุ้นให้มีการใช้สิทธิอย่างเต็มที่ประเทศไทยจะสามารถประหยัดภาษีได้เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก เพื่อให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนในไทยสามารถใช้ประโยชน์จากการลดภาษีศุลกากรภายใต้ความตกลงการค้าเสรีอาเซียนได้มากขึ้นหน่วยงานภาครัฐควรดำเนินการ ดังต่อไปนี้

1. ควรเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการพิจารณาการใช้สิทธิประโยชน์
2. ควรให้ข้อมูลคำปรึกษาพร้อมทั้งจัดทำคู่มือการใช้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการในประเด็นต่าง ๆ

นอกจากนี้จากการประมาณการโดยใช้แบบจำลองเราพบว่า ภาษีนำเข้าของประเทศกัมพูชาลาว เวียดนาม สำหรับสินค้าหลัก ๆ ที่ไทย ส่งออกไปประเทศเหล่านี้ ยังอยู่ในอัตราค่อนข้างสูงและการลดภาษีสินค้าเหล่านี้เป็นศูนย์จะส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อการส่งออกสินค้าเหล่านี้ไปยังประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เวียดนามมาก หน่วยงานของรัฐจึงควรผลักดันให้ประเทศกัมพูชา สปป.ลาวเวียดนาม ลดภาษีศุลกากรให้ได้ตามกำหนด สำหรับประเด็นอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีเราพบว่าอุปสรรคเหล่านี้ถูกใช้ค่อนข้างมากในกลุ่มประเทศอาเซียนและน่าจะมีนัยสำคัญต่อการจำกัดการค้าสินค้าระหว่างประเทศสมาชิก กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ แม้ว่าอุปสรรคด้านภาษีของประเทศ

สมาชิกอาเซียนจะถูกลดไปเกือบหมดแล้ว แต่อุปสรรคที่ไม่ใช่ภาษียังคงอยู่และควรได้รับความสนใจจากทุกฝ่ายให้มากขึ้น โดยเรามีข้อเสนอแนะเพื่อจัดอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีดังต่อไปนี้

1. ควรผลักดันให้ประเทศสมาชิกยกเลิกอุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีที่คณะกรรมการประสานงานด้านการค้าสินค้าภายในอาเซียน (Coordinating committee on ASEAN trade in goods agreement) เคยได้ระบุไว้

2. ควรสนับสนุนให้มีการกำหนดมาตรฐานระดับสากลที่จะให้หน่วยงานในประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถนำมาใช้ร่วมกันได้ในการตรวจสอบสินค้ารวมทั้งมาตรฐานความปลอดภัยและสุขอนามัยของสินค้า

3. ควรวางกลไกการเฝ้าระวังการบังคับใช้อุปสรรคทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี ในกรณีที่สินค้าไทยถูกกีดกันการเข้าสู่ตลาด

สำหรับประเด็นเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง พบว่า หากไทยสามารถปรับปรุงในเรื่องดังกล่าวได้ ผลกระทบที่เกิดต่อเศรษฐกิจไทยในทางบวกจะมีค่อนข้างมาก (มากกว่าสองเท่าของผลเชิงบวกที่น่าจะเกิดขึ้นจากการที่ประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม ลดภาษีจะลดภาษีเป็นศูนย์) โดยในฝั่งส่งออกเราจะสามารถเพิ่มการส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ ในอาเซียนได้อย่างมีนัยสำคัญและในฝั่งนำเข้าไทยจะสามารถนำเข้าสินค้าที่เป็นวัตถุดิบได้ในราคาที่ถูกลง ซึ่งจะช่วยให้อุตสาหกรรมปลายน้ำที่ใช้วัตถุดิบเหล่านี้มีความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้นในส่วนของ การอำนวยความสะดวกทางการค้าเรา พบว่า พิธีการศุลกากรเป็นส่วนที่มีความสำคัญมากที่สุดต้นทุนในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า ต้องผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งมีต้นทุนการนำเข้า-ส่งออกที่สูง การพัฒนาระบบศุลกากรที่ผ่านมาของประเทศไทยได้ลดต้นทุนการนำเข้าส่งออกได้ส่วนหนึ่งแล้ว อย่างไรก็ตาม ระบบ NSW ซึ่งกำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบันจะช่วยให้ต้นทุนด้านการนำเข้า-ส่งออกลดลงได้อีก ซึ่งผลของการพัฒนา NSW ดังกล่าวจะทำให้ต้นทุนของการประกอบธุรกิจในประเทศไทยต่ำลงและเป็นที่ดึงดูดให้มีการลงทุนภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น การเร่งพัฒนา NSW จึงเป็นนโยบายที่จำเป็นต้องปฏิบัติอย่างเร่งด่วน

ในส่วนของ การอำนวยความสะดวกทางการขนส่งนั้นเรา พบว่า การขนส่งทางถนนจะเป็นปัจจัยหลักในการเชื่อมโยงโครงข่ายการผลิตของประเทศไทยกับประเทศอื่นในอาเซียน ครอบคลุมความตกลงในปัจจุบันที่มีความคืบหน้ามาก คือ ครอบคลุมความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS-CBTA) โดยที่การเชื่อมโยงการขนส่งทางบกนี้สามารถทำได้ถ้ามีการกำหนดแนวทางการช่วยเหลือประเทศที่ไม่ได้ประโยชน์จากการเป็นทางผ่านของสินค้า ซึ่งอาจจะอยู่ในรูปของการช่วยเหลือด้านงบประมาณของประเทศไทยในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้น

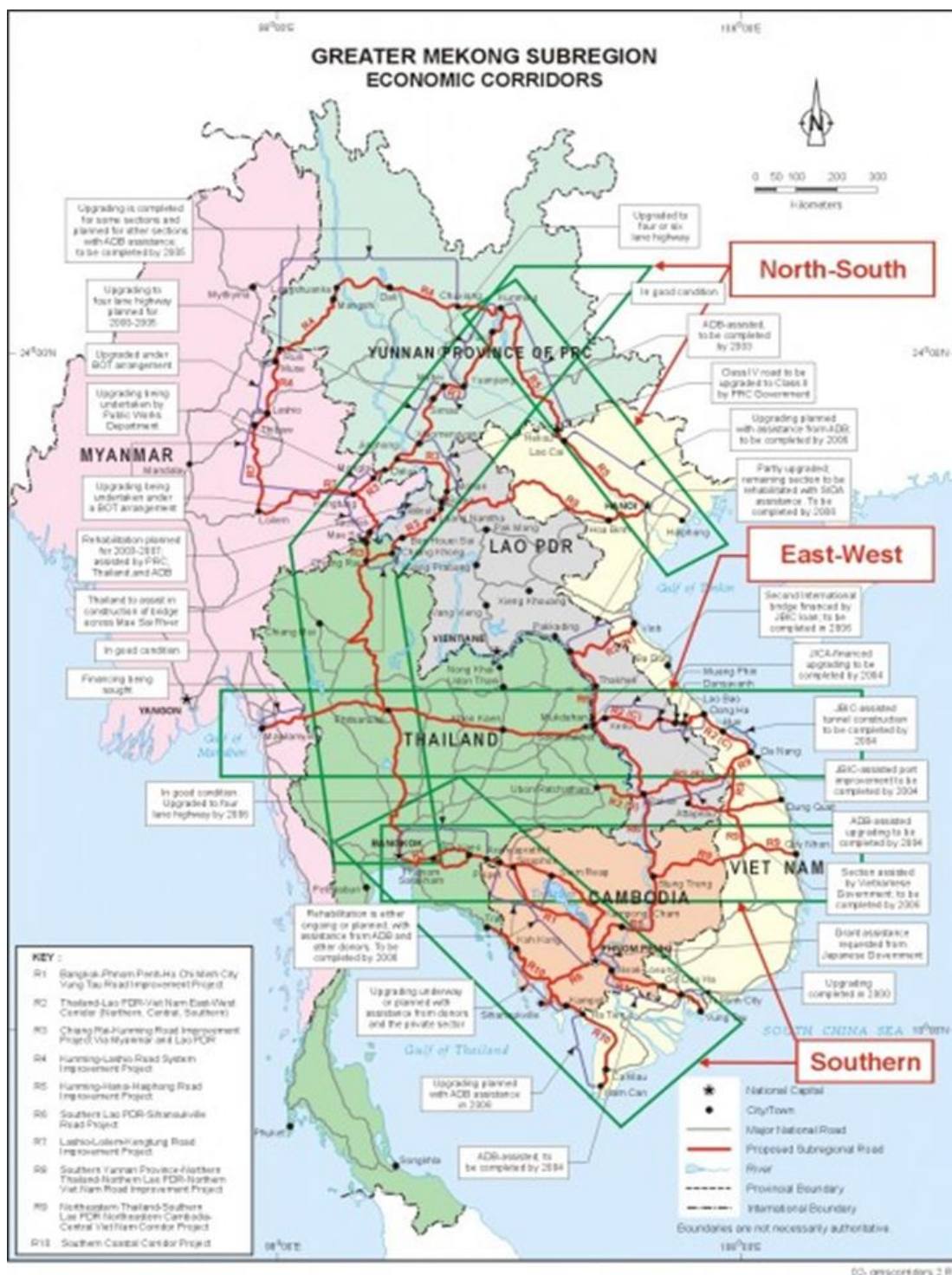
ฐานหรือให้ความช่วยเหลือในด้านอื่น ทั้งความช่วยเหลือด้านการเงินและความช่วยเหลือด้านเทคนิคแต่ในระยะยาวควรมีการพัฒนา รูปแบบการเก็บค่าใช้โครงสร้างพื้นฐานอย่างเป็นระบบ โดยการเก็บค่าโครงสร้างพื้นฐานนี้ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการใช้งานเป็นหลัก (User pay principle) ซึ่งอาจจะอยู่ในรูปของภาษีรถยนต์ประจำปี (เฉพาะยานพาหนะที่ใช้ขนส่งข้ามแดน) หรือการเก็บค่าผ่านทางยานพาหนะที่ใช้ทาง เป็นต้น

กล่าวโดยสรุปการใช้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีของผู้ประกอบการไทยยังอยู่ในระดับหากเราสามารถกระตุ้นให้มีการใช้สิทธิอย่างเต็มที่ประเทศไทยจะสามารถประหยัดภาษีได้เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก เพื่อให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนในไทยสามารถใช้ประโยชน์จากการลดภาษีศุลกากรภายใต้ความตกลงการค้าเสรีอาเซียนได้มากขึ้น หน่วยงานภาครัฐควรเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการพิจารณาการใช้สิทธิประโยชน์และควรให้ข้อมูลคำปรึกษาพร้อมทั้งจัดทำคู่มือการใช้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการในประเด็นต่าง ๆ

แนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic corridor) และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้าม

พรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS cross border Trade Agreement: GMS CBTA)

กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong sub-region cooperation: GMS) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 โดยเป็นโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian development bank: ADB) ประกอบด้วย ประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม สหภาพพม่า และจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) มีพื้นที่ร่วมกันประมาณ 2 ล้าน 3 แสนตารางกิโลเมตร หรือประมาณพื้นที่ของยุโรปตะวันตก มีประชากรรวมกันประมาณ 250 ล้านคน อุดมไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติ อีกทั้งเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงติดต่อระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



ภาพที่ 2-8 เส้นทางคมนาคม GMS Economic Corridors

Asian development bank (2014) โครงการ GMS มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ สนับสนุนการจ้างงาน และ

ยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมทั้งเปิดโอกาสทางเศรษฐกิจในตลาดโลก

สาขาความร่วมมือของ GMS มี 9 สาขา ได้แก่ คมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงาน การค้า การลงทุน เกษตร สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ แผนงานที่มีความสำคัญในลำดับสูง (Flagship programs) จำนวน 11 แผนงาน ได้แก่

1. แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South economic corridor)
2. แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West economic corridor)
3. แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern economic corridor)
4. แผนงานพัฒนาเครือข่ายโทรคมนาคม (Telecommunications backbone)
5. แผนงานซื้อขายไฟฟ้าและการเชื่อมโยงเครือข่ายสายส่งไฟฟ้า (Regional power interconnection and trading arrangements)
6. แผนงานการอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดน (Facilitating cross-border trade and investment)
7. แผนงานเสริมสร้างการมีส่วนร่วมและความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชน (Enhancing private sector participation and competitiveness)
8. แผนงานพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และทักษะความชำนาญ (Developing human resources and skills competencies)
9. กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งแวดล้อม (Strategic environment framework)
10. แผนงานการป้องกันน้ำท่วมและการจัดการทรัพยากรน้ำ (Flood control and water resource management)
11. แผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยว (GMS tourism development)

ปัจจุบันแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic corridor) ใน GMS แบ่งออกเป็น 3 แนว ได้แก่ แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West economic corridor: EWEC) แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South economic corridor: NSEC) และแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern economic corridor)

1. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West economic corridor: EWEC)

เชื่อมโยงเวียดนาม-ลาว-ไทย-พม่า แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West economic corridor: EWEC) เป็นการเชื่อมโยงพื้นที่ด้านตะวันออกจากเวียดนามผ่านสปป.ลาว บนเส้นทาง R 9 ข้ามสะพานแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เข้าสู่ไทยและไปสู่สหภาพพม่า หรืออาจเรียกได้ว่าเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน โดยมีระยะทางรวมประมาณ 1,450 กิโลเมตร เส้นทาง R9 มีจุดเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่าง ๆ ดังนี้ เมาะละเหม่ง-เมียวะดี (พม่า)-แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร (ไทย)-สะหวันนะเขต-แคนสะหวัน (ลาว)-ลาวบาว-เว้-ดองฮา-ดานัง (เวียดนาม)

แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (R 9)

เป็นเส้นทางที่อยู่บนถนน: แม่สอด-มุกดาหาร ระยะทาง 770 กม. แล้วยกระดับให้เป็นทางด่วน 4 เลน ซึ่งเป็นทางด่วน 4 เลนแล้ว ระยะทาง 233 กม. อยู่ระหว่างก่อสร้าง 75 กม. มีการวางแผนที่จะยกระดับภายใน 5 ปี อีกเป็นระยะทาง 262 กม.

ส่วนด้านสะพาน: เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) สร้างเสร็จแล้ว โดยได้รับเงินกู้จาก JBIC เปิดใช้เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2549

โครงการด้านการขนส่งภายใต้ EWEC ที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาเส้นทางขนส่งตะวันออก-ตะวันตก การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ การพัฒนาเส้นทางรถไฟ การปรับปรุงท่าอากาศยานสะหวันนะเขต การอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าและคนข้ามพรมแดน การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการขนส่ง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ได้แก่ การเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้า การส่งเสริมการจัดทำความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม การพัฒนาการท่องเที่ยว การริเริ่มเขตเศรษฐกิจ การริเริ่มของคณะทำงาน AMEICC (Japan) ในการพัฒนาพื้นที่ตะวันตก-ตะวันออก

การริเริ่ม EWEC จำเป็นต้องมีการสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ การยกระดับในด้านตะวันออกจากเมาะละเหม่ง-เมียวะดี ในพม่า รัฐบาลไทยจะให้เงินกู้ผ่อนปรนแก่รัฐบาลพม่า เส้นทางในส่วนที่อยู่ในไทยอยู่ในสภาพดี และอยู่ระหว่างการบำรุงรักษาและปรับปรุงให้ดีขึ้น โดยรัฐบาลไทยการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงจากมุกดาหารไปสะหวันนะเขตได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้วโดยใช้เงินกู้จาก Japan bank for international cooperation (JBIC) และได้เปิดใช้เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม พ.ศ. 2549 ส่วนเส้นทางที่อยู่ในลาวได้รับการยกระดับโดยได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจาก Japan international cooperation agency (JICA) และ ADB เส้นทางในเวียดนามจากลาวบาวถึงดองฮาและต่อไปยังดานัง บนทางด่วนหมายเลข 1 ได้ถูกปรับปรุงโดยรัฐบาลเวียดนาม โดยได้รับความช่วยเหลือจาก ADB และ JBIC จุดปลายทั้งสองฝั่ง

ของ EWEC เป็นที่ตั้งของเมืองขนาดกลาง คือ เมาะละແມ່ງ ในพม่าทางด้านตะวันตก และคานัง ในเวียดนาม ทางด้านตะวันออก การฟื้นฟูท่าเรือน้ำลึกคานังและการปรับปรุงทางเข้าได้รับความช่วยเหลือจาก JBIC ถึงแม้ว่าพม่าจะมีข้อเสนอให้มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ทางด้านทะเลอันดามัน ใกล้เมืองเมาะละແມ່ງ แต่ยังไม่มีการศึกษาความเป็นไปได้อย่างจริงจังทั้งทางด้านกายภาพและด้านเศรษฐกิจ ส่วนลาวได้เสนอโครงการปรับปรุงท่าเรือบนฝั่งแม่น้ำโขงระหว่างเวียงจันทน์และสะหวันนะเขต นอกจากนี้ เส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิงในส่วนของ Spur line ยังถือเป็นส่วนหนึ่งของ EWEC นอกจากนี้ยังมีโครงการสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างเมาะละແມ່ງ-Thanbyuzayat-ด้านเจดีย์สามองค์ ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างพม่ากับไทย โดยเส้นทางในส่วน เมาะละແມ່ງ-Thanbyuzayat ได้รับการยกระดับโดยรัฐบาลพม่าลาวได้เสนอโครงการปรับปรุงท่าอากาศยานสะหวันนะเขต เพื่อให้เป็นท่าอากาศยานในอนุภูมิภาคที่สามารถรองรับเครื่องบินขนาดกลางได้ขณะนี้ไทยโดยบริษัท TAG เข้ารับสัมปทานอยู่ระหว่างปรับปรุงสถานที่ และประสานการดำเนินการด้านการบินในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน EWEC รัฐบาลไทยได้มีส่วนร่วม ดังนี้

1. ฝั่งตะวันออก: มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ดองฮา-เว้-คานัง

1.1 สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ไทยและลาว ได้กู้เงินจาก JBIC มาดำเนินการก่อสร้างเป็นวงเงิน 4,700 ล้านดอลลาร์ (ส่วนของไทย 2,300 ล้านดอลลาร์) ได้มีการลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างสะพานเมื่อวันที่ 3 ธันวาคม พ.ศ. 2546

1.2 เส้นทาง R9 ในลาว การปรับปรุงและซ่อมแซมเส้นทางสะหวันนะเขต-เมืองพินแดนสะหวัน ระยะทางประมาณ 210 กิโลเมตร โดย JICA และ ADB ให้การสนับสนุนด้านการเงินซึ่งได้เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 23 เมษายน พ.ศ. 2547

1.3 เส้นทาง R 9 ในเวียดนาม และท่าเรือน้ำลึกคานัง ADB JBIC และรัฐบาลเวียดนามให้การสนับสนุนด้านการเงินในการก่อสร้างเส้นทางลาวบาว-ดองฮา อุโมงค์ไฮวัน และการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกคานัง

2. ฝั่งตะวันตก: แม่สอด-เมียวดี-เมาะล่ำโย

2.1 รัฐบาลไทยจะให้ความช่วยเหลือเส้นทางช่วงแม่สอด-เมียวดี-กอกะเร็ก-พะอัน-ท่าตอนระยะทางประมาณ 198 กิโลเมตร โดยจะสร้างถนนให้เปล้าในช่วง 18 กิโลเมตรแรก และให้เงินกู้ค่าก่อสร้างในส่วนที่เหลือ

โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษ-นิคมอุตสาหกรรมบน EWEC บนเส้นทาง R9 มีเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตนิคมอุตสาหกรรม 6 แห่ง ได้แก่

1. เขตนิคมอุตสาหกรรมผาอัน ในสหภาพพม่า
2. เขตนิคมอุตสาหกรรมเมาะละແມ່ງ ในสหภาพพม่า

3. เขตนิคมอุตสาหกรรมเมียวดี ในสหภาพพม่า
4. เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน ในสปป.ลาว
5. เขตการค้าเสรีบ้านแดนสะหวัน ในสปป.ลาว
6. เขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ในเวียดนาม

สภาพการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R9

1. ด้านการค้า การขนส่งสินค้ามีความสะดวก เนื่องจากสภาพถนนตั้งแต่มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-เว้-คานัง-วินท์-ฮานอย เป็นถนน 2 เลนตลอดทาง และมีการเจาะอุโมงค์ระหว่างเว้ไปคานัง ชื่อ อุโมงค์ไฮวัน ลอดภูเขายาว 7 กิโลเมตร เพื่อย่นระยะทางในการอ้อมขึ้นเขา 25 กิโลเมตร ปัจจุบัน สินค้าไทยจะส่งออกโดยขนส่งลงเรือข้ามแม่น้ำโขงจากมุกดาหารไปสะหวันนะเขตและขนส่งทางถนนต่อไปยังจุดผ่านแดนลาวบาว ของเวียดนาม โดยจะมีบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าของเวียดนาม รับขนส่งกระจายเข้าไปในตลาดในเมืองต่าง ๆ ของเวียดนามต่อไป สาเหตุที่ผู้ประกอบการไทยไม่ประสงค์ที่จะขนส่งสินค้าเองในเวียดนาม เนื่องจากไม่มีสินค้าให้ขนในเที่ยวกลับ ซึ่งจะทำให้ต้นทุนการขนส่งสูงขึ้นและเนื่องจากการขับขี้อยนต์/ รถบรรทุกในลาวและเวียดนามใช้พวงมาลัยซ้าย และมีการจำกัดน้ำหนักรถบรรทุกให้บรรทุกได้ไม่เกิน 21 ตัน ในขณะที่ไทยให้บรรทุกได้ไม่เกิน 24 ตัน นอกจากนี้ เวียดนามยังจำกัดความเร็วของรถยนต์/ รถบรรทุกไว้ไม่เกิน 30 และ 50 กิโลเมตร/ ชั่วโมง สำหรับการขับในเมืองและนอกเมือง ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังไม่มีการขนส่งสินค้าบนเส้นทาง R9 ไปยังท่าเรือน้ำลึกคานัง เนื่องจากท่าเรือมีสภาพเก่าและมีขนาดไม่ใหญ่นัก รวมทั้งยังอยู่ระหว่างการพัฒนา แต่มีการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือไฮฟอง ซึ่งอยู่ใกล้กับฮานอย ไปยังท่าเรือหยางพู ของมณฑลไหหลำ

2. ด้านการลงทุน ในปัจจุบันยังไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง R9 เช่น ปั้มน้ำมันร้านอาหาร โรงแรม ศูนย์บริการนักท่องเที่ยว และร้านจำหน่ายของที่ระลึก เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นป่าเขาและพื้นที่เกษตรกรรม นอกจากนี้ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน และเขตการค้าเสรีบ้านแดนสะหวันในสปป.ลาว ยังไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากยังไม่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ทำให้ไม่มีนักลงทุนต่างชาติสนใจเข้าไปลงทุน อย่างไรก็ตาม รัฐบาลลาวได้ตระหนักถึงความสำคัญและโอกาสทางการค้าและการลงทุนในแขวงสะหวันนะเขต จึงได้กำหนดให้เป็น 1 ใน 4 แขวง (สะหวันนะเขต เวียงจันทน์ หลวงพระบาง จำปาสัก) ที่เจ้าแขวงมีอำนาจในการอนุมัติโครงการลงทุนในแขวงที่มีมูลค่าไม่เกิน 2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ฯ โดยไม่ต้องได้รับความเห็นชอบจากส่วนกลาง เฉพาะในโครงการที่รัฐบาลส่งเสริม เช่น การก่อสร้าง และการขุดค้นทรัพยากรธรรมชาติ เป็นต้น ในขณะที่แขวงอื่น ๆ สามารถอนุมัติโครงการลงทุนได้เองในโครงการที่มีมูลค่าไม่เกิน 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ฯ จึงเป็นโอกาสที่นักลงทุนไทยที่สนใจเข้าร่วม

พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโนจะสามารถใช้เป็นฐานเชื่อมโยงการลงทุนด้านตะวันออกของ ไทยและช่วยสร้างงานแก่ประชาชนลาว ซึ่งจะสร้างความรู้สึที่ดีของลาวที่ต่อไทยที่ได้แสดงความ จริงใจในการร่วมมือกันพัฒนาเศรษฐกิจลาว

ส่วนเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ในเวียดนาม ยังมีนักลงทุนเข้าไปลงทุนจำนวนไม่ มากนักแต่มีนักลงทุนไทยเข้าไปลงทุนบ้างแล้ว คือ บริษัทเครื่องคั้มและผ้าเย้น Super Horse และ โรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งเป็นโรงงานที่ผลิตเพื่อป้อนตลาดภายในเวียดนามที่มีผู้บริโภค 83 ล้านคน

สำหรับประเทศไทย การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ได้ริเริ่มโครงการ พัฒนานิคมอุตสาหกรรมมุกดาหาร เพื่อรองรับการค้าชายแดน ไทย-ลาว (มุกดาหาร-สะหวันเซโน) และเป็นประตูการค้าสู่ลาวกัมพูชาและเวียดนาม โดยอาศัยสะพานข้ามแม่น้ำโขงเป็นแรงผลักดันให้ เกิดการลงทุนในนิคมอุตสาหกรรมมุกดาหาร ตั้งศูนย์กระจายสินค้า โดยกำหนดให้อุตสาหกรรม การผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตร เป็นอุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งสินค้าหลัก ได้แก่ ยางพารา ซึ่งจะมี การผลิตทั้งน้ำยางข้น ยางแผ่นดิบรมควัน การแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางพารา ส่วนสินค้ารอง คือ เอธานอล เนื่องจากจังหวัดมุกดาหารและจังหวัดใกล้เคียงมีโรงงานน้ำตาลหลายแห่ง สามารถนำกาก ชานอ้อยจากโรงงานน้ำตาลมาผลิตเป็นเอธานอลเพื่อส่งออกไปอินโดจีนได้ นอกจากนี้ยังมีพื้นที่เพื่อ รวบรวมและกระจายสินค้า โดยมีสินค้าหลัก ได้แก่ สินค้าเกษตร สินค้าอุปโภคบริโภค และสินค้า อุตสาหกรรม คือ เครื่องใช้ไฟฟ้าพื้นฐาน

3. ด้านการท่องเที่ยว ในปัจจุบัน มีนักท่องเที่ยวไทยจำนวนมากเดินทางบนเส้นทาง R9 เพื่อไปยังเมืองเว้ ดานัง และฮอยอัน ซึ่งเป็นเมืองมรดกโลกทางวัฒนธรรม มีอาคารสถาปัตยกรรม สมัยฝรั่งเศสอยู่หลายแห่ง และเป็นที่ตั้งของเมืองโบราณสมัยจักรพรรดิของเวียดนาม ไทยจึงควร เสนอยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวและนำไปสู่การขยายโอกาสทาง การค้าและการลงทุนในลาวและเวียดนามต่อไป

2. แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South economic corridor: NSEC)

เชื่อมโยงไทย-พม่า/ ลาว-จีน NSEC ประกอบด้วยเส้นทางหลัก 3 เส้นทาง ได้แก่

2.1 เส้นทาง R3E : คุณหมิง-ยฺหฺซี-หยวนเจียง-โมเฮย-ซีมา-เฉียวเมิงหยาง-บ่อหาน (จีน)-บ่อเต็น-ห้วยทราย (ลาว)-เชียงของ-เชียงราย-ตาก-กรุงเทพฯ ฯ (ไทย)

2.1.1 จุดข้ามแดน: บ่อหาน (จีน)-บ่อเต็น (ลาว)

2.1.2 จุดข้ามแดน: ห้วยทราย (ลาว)-เชียงของ (ไทย)

2.2 เส้นทาง R3W: เชียงตุง-ท่าจี้เหล็ก (พม่า)-แม่สาย-เชียงราย-ตาก-กรุงเทพฯ ฯ (ไทย)

2.2.1 จุดข้ามแดน: ท่าจี้เหล็ก (พม่า)-แม่สาย (ไทย)

2.3 เส้นทาง R5: คุณหมิง-หมีเหลอ-หยินซอ-โคหยวน-เม่งซื่อ-เฮียโค้ว (จีน)-ลาวโค-ฮานอย-ไฮฟอง (เวียดนาม)

2.3.1 จุดข้ามแดน: เฮียโค้ว (จีน)-ลาวโค (เวียดนาม)

วัตถุประสงค์ของการริเริ่ม NSEC คือ (1) เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าและการพัฒนาระหว่างลาว พม่า ไทย เวียดนาม และจีน (2) เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่งในพื้นที่ภายใต้โครงการและทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและคนมีประสิทธิภาพ และ (3) เพื่อลดความยากจน สนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและชายแดน เพิ่มรายได้ของกลุ่มคนรายได้ต่ำ สร้างโอกาสในการจ้างงานสำหรับสตรี และส่งเสริมท่องเที่ยวในพื้นที่

โครงการด้านการขนส่งภายใต้ NSEC ที่สำคัญ ได้แก่

1. โครงการปรับปรุงถนน เชียงราย-คุณหมิง ผ่านลาว
2. โครงการปรับปรุงถนน เชียงราย-คุณหมิง ผ่านพม่า
3. โครงการปรับปรุงถนน ห้วยโก๋น (จ.น่าน)-ปากแบ่ง-อุดมไชย-บ่อเต็น-เชียงรุ่ง-คุณ

หมิง

4. โครงการเส้นทางคมนาคม คุณหมิง-ฮานอย-ไฮฟอง
5. การยกระดับเส้นทางรถไฟคุณหมิง-ไฮฟอง-อินเวียน-ลาวโค และเส้นทางรถไฟต้าลี่-

หลู่ลี่

6. การพัฒนาท่าอากาศยานที่หลวงน้ำทาและห้วยทราย
7. การพัฒนาพื้นที่ตอนบนของ Lancang / ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือเชิงพาณิชย์ใน

แม่น้ำโขง

8. การอำนวยความสะดวกข้ามพรมแดนในการเคลื่อนย้ายสินค้าและคน
9. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการขนส่ง

โครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ

10. การเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้า
11. การส่งเสริมการจัดทำความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค
12. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม
13. การพัฒนาการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขง
14. การศึกษาก่อนการลงทุนในเขตเศรษฐกิจเหนือ-ใต้
15. การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจชายแดนพิเศษในจังหวัดเชียงราย

โครงการที่มีความสำคัญเป็นลำดับแรก ได้แก่ โครงการปรับปรุงถนนสาย เชียงราย-

คุณหมิง ผ่านลาว/ ผ่านพม่า ทั้งนี้ การยกระดับเส้นทางส่วนใหญ่ที่อยู่ในจีนได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้วอยู่ระหว่างดำเนินการ ส่วนเส้นทางในไทยมีสภาพดี ในขณะที่เส้นทางในพม่าอยู่ระหว่างการยกระดับโดยรัฐบาลพม่าโดยมีภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม เส้นทางในลาวจากบ่อเต็น-ห้วยทราย จะถูกปรับปรุง โดยการช่วยเหลือเงินกู้ 3 ฝ่าย จาก ADB จีน และไทย ในวงเงินฝ่ายละ 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

นอกจากนี้ รัฐบาลไทยได้เสนอให้มีเส้นทางเลือกที่เชื่อมต่อด้านเหนือ-ใต้ โดยเริ่มต้นจากจังหวัดน่าน ให้เป็นส่วนหนึ่งภายใต้กรอบความร่วมมือเพื่อการพัฒนาลุ่มแม่น้ำโขง-อาเซียน (ASEAN-Mekong basin development cooperation: AMBDC) และรวมอยู่ในโครงการของ NSEC

นอกจากนี้ ยังมีโครงการพัฒนาเส้นทางขนส่งหลายรูปแบบคุณหมิง-ฮานอย-ไฮฟอง ซึ่งเป็นโครงการด้านการขนส่งใน GMS อีกโครงการที่มีความสำคัญในลำดับแรก โดยได้รับความช่วยเหลือทางเทคนิคจาก ADB ในการศึกษาความเป็นไปได้ในการปรับปรุงถนน ทางรถไฟ หรือเส้นทางขนส่งทางน้ำและให้ข้อเสนอแนะเรื่องการเลือกรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสม ซึ่งได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการเลือกเส้นทางสำหรับทางด่วนและทางรถไฟ

โครงการเส้นทางรถไฟ 3 โครงการภายใต้ NSEC มี 1 โครงการที่เป็นส่วนหนึ่งในเส้นทางที่มีความสำคัญในลำดับแรกของเส้นทางที่ริเริ่มโดยอาเซียน ภายใต้โครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุณหมิง (ส่วนอีก 2 โครงการที่เชื่อมต่อไทยกับยูนิานาน โดยผ่านลาว ถูกเสนอโดยรัฐบาลไทยและเป็นส่วนหนึ่งภายใต้ความริเริ่มของ AMBDC)

นอกจากนี้ ประเทศที่ได้เสนอโครงการด้านการขนส่ง ภายใต้ NSEC ได้แก่ ลาว ซึ่งได้เสนอโครงการพัฒนาท่าอากาศยานหลวงน้ำทาและท่าอากาศยานห้วยทราย ซึ่งอยู่ในภาคเหนือของลาว เพื่อให้สามารถรองรับเครื่องบินขนาดกลางได้และจีนได้เสนอโครงการพัฒนาพื้นที่ตอนบนของ Lancang ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือเชิงพาณิชย์ในแม่น้ำโขง ซึ่งได้ลงนามร่วมกันแล้วระหว่างรัฐบาลจีน ลาว พม่า และไทย ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2543 และอยู่ระหว่างการให้สัตยาบันของประเทศสมาชิก

ในการดำเนินโครงการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานจำเป็นต้องมีการวางนโยบายและกฎระเบียบซึ่งเอื้อประโยชน์ต่อการค้าและการลงทุน จึงมีความริเริ่มเรื่องการอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดนรวมเป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ GMS ซึ่งการดำเนินการตามความตกลงเรื่องการอำนวยความสะดวกการขนส่งทางบกข้ามพรมแดนถือเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนา NSEC เช่นเดียวกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจอื่น โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

ทำให้พิธีการทางศุลกากรง่ายขึ้น อำนวยความสะดวกการเดินทางข้ามพรมแดน และลดความจำเป็นในการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ

แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (R3) : ไทย-สปป.ลาว-จีน (R3E) หรือ (R3A)

เป็นเส้นทางที่อยู่บนถนนกรุงเทพฯ-เชียงราย ระยะทาง 830 กม. แล้วยกระดับ ถนน 4 เลนหรือมากกว่า เชียงราย-เชียงของ ระยะทาง 110 กม. ทางด่วน 2 เลน จะยกระดับภายใน 5 ปี ถนนในสปป.ลาว ระยะทาง 228 กม. อยู่ระหว่างก่อสร้างได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากประเทศไทย+ADB+จีน) ส่วนด้านสะพาน : สะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชียงของ ทางด้าน ADB ให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค

ประเทศไทย-เมียนมา-จีน (R3W) หรือ (R3B)

เป็นเส้นทางที่อยู่บนถนนกรุงเทพฯ-แม่สาย ระยะทาง 890 กม. เป็นถนนมากกว่า 4 เลน และ New Mae Sai Bypass ระยะทาง 8 กม. สะพาน: เป็นสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน NSEC รัฐบาลไทยได้มีส่วนร่วม ดังนี้

1. เส้นทาง (R3W) หรือ (R3B) แม่สาย-เชียงตุง-เชียงรุ่ง-คุนหมิง ไทยช่วยสร้างสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำแม่สายแห่งที่ 2 แบบเงินให้เปล่าด้วยวงเงิน 38 ล้านบาทและได้มีการเปิดใช้สะพานดังกล่าวและเส้นทาง แม่สาย-เชียงตุง-เชียงรุ่ง ในเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2547

2. เส้นทาง (R3E) หรือ (R3A) เชียงของ-หลวงน้ำทา-เชียงรุ่ง-คุนหมิง ไทย จีน และ ADB ให้ความช่วยเหลือการก่อสร้างเส้นทางในส่วนที่อยู่ในลาว ฝ่ายละ 1 ใน 3 ของค่าก่อสร้าง โดยไทยได้ให้ความช่วยเหลือในรูปแบบของเงินกู้แบบผ่อนปรนด้วยวงเงิน 1,385 ล้านบาท นอกจากนี้ในการประชุมระดับรัฐมนตรี 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 14 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2550 ณ ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ ได้มีการลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน (Memorandum of understanding on GMS North South economic corridor international bridge) ซึ่งได้ตกลงร่วมกันกำหนดแนวทางการพัฒนาและก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ณ เมืองเชียงของ-ห้วยทราย ซึ่งเป็นโครงการตัวอย่างของความสำเร็จที่ประเทศสมาชิกของกรอบความร่วมมือ GMS ร่วมมือเพื่อช่วยเหลือกันเอง โดยไทยให้ความช่วยเหลือในการศึกษาออกแบบรายละเอียด (วงเงิน 35 ล้านบาท) และร่วมกับจีนออกค่าก่อสร้างฝ่ายละครึ่งหนึ่ง (วงเงินประมาณ 1,000 ล้านบาท) เริ่มก่อสร้างสะพานในปี พ.ศ. 2552 คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2554

3. เส้นทางห้วยโก๋น-ปากแบ่ง โครงการปรับปรุงเส้นทางจากห้วยโก๋น (จ.น่าน)-เมืองเงิน (แขวงไชยบุรี)-ปากแบ่ง (แขวงอุดมไซ) ระยะทาง 49.22 กิโลเมตร รัฐบาลไทยจะให้ความช่วยเหลือด้วยวงเงิน 840 ล้านบาท โดยเป็นเงินกู้ผ่อนปรน 70% และเงินให้เปล่า 30% ซึ่งเส้นทาง

ดังกล่าวจะสามารถเชื่อมต่อจากจังหวัดน่าน ไปยังประเทศจีน โดยผ่านทางไชยบุรี-บ่อเต็น และ
เชื่อมต่อไปยังหลวงพระบาง

3. แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern economic
Corridor: SEC) เป็นการพัฒนาแนวเส้นทางเชื่อมระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม มีเส้นทางสำคัญ 2
เส้นทาง คือ เส้นทาง R1 และ R10

3.1 เส้นทาง R1 มีจุดเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่าง ๆ ดังนี้

กรุงเทพฯ-กบินทร์บุรี-สระแก้ว-อรัญประเทศ หรือกรุงเทพฯ-แหลมฉบัง-พนมสาร
คาม-กบินทร์บุรี-สระแก้ว-อรัญประเทศ (ไทย)-ปอยเปต-ศรีโสภณ-เปือย-พนมเปญ-นาคหลวง-
บาเวด (กัมพูชา)-มอกไป-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา (เวียดนาม)

จุดข้ามแดน: อรัญประเทศ (ไทย)-ปอยเปต (กัมพูชา)

จุดข้ามแดน: บาเวด (กัมพูชา)-มอกไป (เวียดนาม)

3.2 เส้นทาง R10 มีจุดเชื่อมโยงเมืองสำคัญต่าง ๆ ดังนี้

กรุงเทพฯ-ตราด-หาดเล็ก (ไทย)-แซมแซม-เกาะกง-สระแรมเปิด-กำพด-ลอก
(กัมพูชา)-ฮาเตียน-คาเมา-นามคาน (เวียดนาม)

จุดข้ามแดน: หาดเล็ก (ไทย)-แซมแซม (กัมพูชา)

วัตถุประสงค์ของการริเริ่ม SEC คือ 1) เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาค สนับสนุน
การรวมกลุ่มเศรษฐกิจ สนับสนุนการขยายตัวของการค้าและการลงทุน และอำนวยความสะดวก
การแลกเปลี่ยนและการพัฒนาตามแนวพื้นที่ด้านตะวันออก-ตะวันตก ระหว่างไทย กัมพูชา
เวียดนามและบางส่วนของตอนใต้ของลาว และ 2) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจที่
ครอบคลุมเมืองสำคัญในไทย กัมพูชา และเวียดนามโดยผ่านโครงสร้างเครือข่ายถนนและทางรถไฟ
โครงการด้านการขนส่งภายใต้ SEC ที่สำคัญ ได้แก่

1. โครงการปรับปรุงเส้นทาง R1 กรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา

2. โครงการพัฒนาเส้นทาง R10 กรุงเทพฯ-เกาะกง-กำพด (กัมพูชา)-ฮาเตียน-คาเมา-นาม
คาน (เวียดนาม)

3. โครงการปรับปรุงเส้นทางตอนใต้ของลาว-สีหนุวิลล์

4. โครงการพัฒนาเส้นทางตะวันตกตอนกลางของกัมพูชา-ตะวันออก

5. โครงการพัฒนาทางรถไฟ ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม

6. โครงการปรับปรุงท่าเรือในพนมเปญและสีหนุวิลล์ (กัมพูชา) และในวังเตา
(เวียดนาม)

7. โครงการยกระดับท่าอากาศยานปากเซ (ลาว) และท่าอากาศยานรัตนคีรีและสะตริงเต็ริง (กัมพูชา)

8. การอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าและคนข้ามพรมแดน

9. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในสาขาการขนส่ง

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ได้แก่

10. การเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้า

11. การส่งเสริมการจัดทำความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค

12. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม

13. การพัฒนาการท่องเที่ยวแม่น้ำโขง

14. แผนความร่วมมือทางเศรษฐกิจไทย-กัมพูชา

โครงการที่มีความสำคัญในลำดับแรก คือ โครงการปรับปรุงเส้นทาง R1 กรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา และ R10 กรุงเทพฯ-เกาะกง-กำพัต (กัมพูชา)-ฮาเตียน-คาเมา-นามคาน (เวียดนาม) ส่วนสำคัญหลายจุดบนเส้นทาง R1 ในกัมพูชาและเวียดนามอยู่ระหว่างดำเนินการ โดยได้รับความช่วยเหลือจาก ADB ในขณะที่ส่วนของเส้นทาง R10 ในเวียดนามได้รับเงินกู้ค่าก่อสร้างจาก ADB

โครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟ ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม เป็นการฟื้นฟู และ/หรือ สร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงจากบอยเปต ที่ชายแดนไทย-กัมพูชา ไปยังโฮจิมินห์ซิตี้ โดยมีเส้นทางจากพนมเปญถึงสีหนุวิลล์ เส้นทางรถไฟหลักเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงถึงคโปร้-คุนหมิง ส่วนการปรับปรุงท่าเรือในพนมเปญและสีหนุวิลล์ในกัมพูชา และท่าเรือในวังเตาในเวียดนามเป็นโครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางเรือของประเทศและในอนุภูมิภาค

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานใน SEC ได้แก่ 1) การยกระดับท่าอากาศยานปากเซในภาคใต้ของลาว เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวแหล่งมรดกโลกของ UNESCO ในอนุภูมิภาค และ 2) การยกระดับท่าอากาศยานรัตนคีรีและสะตริงเต็ริงในกัมพูชา ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการพัฒนาการท่องเที่ยวในแม่น้ำโขงที่ได้รับความช่วยเหลือจาก ADB

ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน SEC รัฐบาลไทยได้มีส่วนร่วม ดังนี้

เส้นทาง R10 ตราด-เกาะกง-สะแอมป์เปิล ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลไทย-กัมพูชา-เวียดนาม ไทยได้ให้ความช่วยเหลือแบบเงินกู้ผ่อนปรน 567.7 ล้านบาท เพื่อปรับปรุงถนนระยะทาง 151.5 กิโลเมตร และแบบเงินให้เปล่า 288 ล้านบาท เพื่อการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่ 4 แห่ง

4. แนวพื้นที่เศรษฐกิจอื่น

4.1 เส้นทาง: คุณหมิง-ฉุฉง-ต้าลี่-เป่าซาน-หลู่ลี่ (จีน)-มุเซ-ลาซิโอ (พม่า)

4.1.1 จุดข้ามแดน: หลู่ลี่ (จีน)-มุเซ (พม่า)

4.2 เส้นทาง: เวียงจันทน์-บ้านลาว-ท่าแขก-เซโน-ปากเซ (ลาว)-สะตริงเต็ง-Kratie-พนมเปญ-สีหนุวิลล์

4.2.1 จุดข้ามแดน: ชายแดนเวียนขาม (ลาว)-คองกระลอ (กัมพูชา)

4.3 เส้นทาง: นาเดย-อุดมไซ-ปักมอ-หลวงพระบาง-เวียงจันทน์-ท่านาแล้ง (ลาว)-หนองคาย-อุดรธานี-ขอนแก่น-กรุงเทพฯ ฯ (ไทย)

4.3.1 จุดข้ามแดน: ท่านาแล้ง (ลาว)-หนองคาย (ไทย)

4.4 เส้นทาง: เวียงจันทน์-ปอลิคัมไซ (ลาว)-ฮาติน (เวียดนาม)

4.4.1 จุดข้ามแดน: นำพา (ลาว)-เคาโทร (เวียดนาม)

4.5 เส้นทาง: จำปาสัก (ลาว)-อุบลราชธานี (ไทย)

4.5.1 จุดผ่านแดน: วังเตา (ลาว)-ช่องเม็ก (ไทย)

สรุปได้ว่า ในการดำเนินโครงการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานจำเป็นต้องมีการวางนโยบายและกฎระเบียบซึ่งเอื้อประโยชน์ต่อการค้าและการลงทุน จึงมีความริเริ่มเรื่องการค้า ความสะดวกการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดนเป็นส่วนหนึ่งของโครงการอำนวยความสะดวก การขนส่งทางบกข้ามพรมแดนถือเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาประเทศและพัฒนาเขตเศรษฐกิจ โดยมีประโยชน์หลากหลาย เพื่อลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพ ทำให้พิธีการทางศุลกากรง่ายขึ้น อำนวยความสะดวกการเดินทางข้ามพรมแดน และลดความจำเป็นในการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ ทำให้การขนส่งรวดเร็วมากยิ่งขึ้น

5. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement)

ประเทศสมาชิก ในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ได้เห็นชอบที่จะร่วมมือทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เพื่อความเจริญร่วมกันในภูมิภาค โดยความร่วมมือทางเศรษฐกิจเริ่มจากการก่อสร้าง โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง โดยเน้นการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางถนนเป็นหลัก ตลอดจนการลดอุปสรรคในการขนส่งข้ามพรมแดน จึงได้จัดทำความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่าง ไทย-ลาว-เวียดนาม เป็นโครงการนำร่อง โดยธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ได้ให้ความช่วยเหลือในการร่างความตกลงฯ และได้ประชุมเพื่อพิจารณาร่างความตกลงฯ หลายครั้ง จนกระทั่งมีการลงนามความตกลงสามฝ่าย โดย ไทย ลาว และเวียดนาม เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน

พ.ศ. 2542 ณ กรุงเวียงจันทน์ ต่อมา ได้มีการแก้ไขความตกลง ฯ เพื่อเปิดให้สมาชิกอื่นในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง สามารถเข้าร่วมเป็นภาคีในความตกลง ฯ ปัจจุบันมีประเทศต่าง ๆ เข้าร่วมในการเจรจาความตกลง 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา พม่า ลาว เวียดนาม ไทย และจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) และได้เปลี่ยนชื่อความตกลงที่ดำเนินการเจรจากันเป็นความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement: GMS CBTA)

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Trade Agreement: GMS CBTA)

ประเทศไทยได้ทำความตกลงร่วมกันกับกลุ่มประเทศอาเซียน เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยความตกลงนี้ครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าอันตรายซึ่งรวมถึงวัตถุอันตรายด้วย ประกอบไปด้วยความตกลง 3 เรื่อง ได้แก่

1. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน ในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement หรือ GMS-CBTA)
2. กรอบความตกลงว่าด้วยการรวมกลุ่มสาขาสำคัญของอาเซียน
3. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit หรือ AFAFGT)

โดยเฉพาะพิธีสารฉบับที่ 9 (Protocol 9) ว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย

สรุปเพื่อความเข้าใจสำหรับความตกลงร่วมมือทั้ง 3 ฉบับข้างต้น ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross Border Transport Agreement : GMS: CBTA)

ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion หรือ GMS) เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดนเมื่อปี พ.ศ. 2542 ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนชื่อความตกลงเป็น “ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง” (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement หรือ GMS-CBTA) มี ซึ่งเป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ คือ ไทย เมียนมา ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนาน) โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุน CBTA เป็นความ ตกลงที่ช่วยอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดนของคนและสินค้าในอนุภูมิภาค ประเทศสมาชิก ทั้ง 6 ประเทศได้ให้สัตยาบันความตกลง CBTA และได้มีการประกาศมีผลบังคับใช้ CBTA (ส่วนกรอบความตกลง) เมื่อวันที่ 30 เมษายน พ.ศ. 2547 โดยมี

วัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศภาคีทั้ง 6 ประเทศ ทั้ง การขนส่งสินค้าและการขนส่งคนโดยสาร รวมทั้งเพื่อให้กฎหมาย กฎระเบียบ กระบวนการ และ ข้อบังคับทั้งหลาย ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและคนโดยสารมีความเรียบง่าย (Simplified) และ เป็นไปในแนวทางเดียวกัน (Harmonized) เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

สาระสำคัญของความตกลง

1. การอำนวยความสะดวกเรื่องพิธีการข้ามแดน ได้แก่

1.1 Single Window Inspection: SWI หมายถึง การตรวจปล่อยสินค้าในบริเวณ เดียวกันประกอบด้วย

1.1.1 การตรวจสอบและควบคุมด้านต่าง ๆ สำหรับ

1.1.1.1 ในกรณีบุคคลดำเนินการตรวจสอบในเรื่อง Passport/ Visa ใบอนุญาต ข้ามประเทศ เงินตราต่างประเทศ ศุลกากร สาธารณสุข/ โรคระบาด)

1.1.1.2 ในกรณียานพาหนะ มีการตรวจสอบทะเบียน สภาพรถประกันภัย

1.1.1.3 ในกรณีสินค้า มีการตรวจสอบเรื่อง พิธีการศุลกากร คุณภาพสินค้า การ ป้องกันโรคพืช โรคสัตว์

1.1.2 เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการร่วมกันและในเวลา เดียวกัน (เช่น ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง)

1.2 Single Stop Inspection: SSI หมายความว่า การตรวจเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว

1.2.1 เจ้าหน้าที่ของทั้งสองประเทศ ต้องให้ความช่วยเหลือต่อกันเท่าที่จะเป็นไปได้ ในการปฏิบัติงานของตน

1.2.2 เจ้าหน้าที่ของประเทศที่มีพรมแดนติดกันจะดำเนินการเกี่ยวกับการ ตรวจสอบของตรวจร่วมกันและพร้อมกัน

1.2.3 กรณีสภาพพื้นที่ไม่เอื้อต่อการจัดตั้งด่านควบคุมที่มีลักษณะหลังชนกันตรง พรมแดนได้ เจ้าหน้าที่ควบคุมของภาคีหนึ่งจะต้องได้รับอนุญาตให้ไปปฏิบัติหน้าที่ของตนใน ดินแดนของภาคีอื่นได้

ปัจจุบันเพื่อเป็นการรองรับการดำเนินการแบบ SSI ตามพันธกรณี ตามความตกลงว่าด้วย การขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง พ.ศ. 2556 กระทรวงคมนาคม ได้ออก พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556 โดยมีผลใช้บังคับ แล้วตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2556 ที่ผ่านมา

2. การขนส่งคนโดยสารข้ามแดน ได้แก่ Visa สำหรับบุคคลด้านการขนส่ง

3. การขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน ได้แก่ การยกเว้นการตรวจจากศุลกากร กรณีผ่าน

แดน การตรวจสอบนามยี่ห้อและสัตว์ การขนส่งสินค้าอันตราย สินค้าเน่าเสียง่าย

ประเทศภาคีความตกลง CBTA ได้เจรจาในรายละเอียดของภาคผนวกและพิธีสาร แนบท้ายความตกลงเสร็จเรียบร้อยแล้วทั้ง 20 ฉบับ และได้มีการลงนามครบทุกฉบับเมื่อปี พ.ศ. 2550 ซึ่งข้อตกลง CBTA จะมีผลในทางปฏิบัติต่อเมื่อประเทศสมาชิกทุกประเทศให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารครบทุกฉบับ โดยประเทศไทยได้ให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแล้วจำนวน 14 ฉบับ สำหรับภาคผนวกและพิธีสารที่เหลืออยู่ระหว่างดำเนินการออกกฎหมายเพื่ออนุมัติการภาคผนวกก่อนการดำเนินการให้สัตยาบันในระหว่างที่แต่ละประเทศยังไม่สามารถให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารที่ลงนามไปแล้ว ธนาคารพัฒนาเอเชียเห็นว่าควรมีการเริ่มดำเนินการตามความตกลง CBTA ที่บริเวณจุดผ่านแดนนำร่องระหว่างประเทศภาคีสัญญามีดินแดนติดต่อกัน ได้แก่ ลาว-เวียดนาม ไทย-ลาว และไทย-กัมพูชา ประเทศไทยได้จัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (The Initial Implementation of the CBTA: IICBTA) ดังนี้

1. บันทึกความเข้าใจเริ่มใช้ความตกลง ไทย-ลาว (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต ลงนามเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2548)
2. บันทึกความเข้าใจเริ่มใช้ความตกลงไทย-กัมพูชา (อรัญประเทศ-ปอยเปต) ลงนามเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2548
3. บันทึกความเข้าใจเริ่มใช้ความตกลงไทย-ลาว-เวียดนาม (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน-ลาวบาว) ลงนามเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2550 ซึ่งเป็นการดำเนินการตามความตกลง CBTA ในแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) โดยได้มีการเปิดเดินรถขนส่งระหว่างกันอย่างเป็นทางการบนเส้นทาง EWEC เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน พ.ศ. 2552

ในการนี้ได้มีการริเริ่มระบบการค้ำประกันสินค้าผ่านแดน (Customs Transit System: CTS) เนื่องจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจบนเส้นทาง EWEC ยังมีไม่มากนัก จึงทำให้การใช้งานเส้นทางยังอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหา ทั้ง 3 ประเทศจึงได้ขยายเส้นทางเดินรถให้ครอบคลุม 3 เมืองหลวง (ฮานอย กรุงเทพฯ และเวียงจันทน์) และ 2 ท่าเรือ (ท่าเรือไฮฟองและท่าเรือแหลมฉบัง)

2. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit)

ในการประชุมอย่างเป็นทางการของผู้นำรัฐบาลกลุ่มประเทศอาเซียน ครั้งที่ 6 เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2541 ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม รัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนได้ร่วมลงนาม

ในกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และที่ประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน ได้เห็นชอบกับแผนปฏิบัติการฮานอย (Hanoi plan of action) ซึ่งกำหนดให้ประเทศสมาชิกเริ่มดำเนินการตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ภายในปี พ.ศ. 2543 (ค.ศ. 2000) โดยให้ดำเนินการจัดทำพิธีสารที่เกี่ยวข้อง (9 ฉบับ) ให้แล้วเสร็จ ภายในเดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2542 (ค.ศ. 1999)

วัตถุประสงค์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศ สมาชิกอาเซียนให้มีระบบการขนส่งผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

1. กรอบความตกลงฉบับนี้จะใช้กับการขนส่งสินค้าผ่านแดน ส่วนการขนส่งข้ามแดน จะแยกจัดทำเป็นกรอบความตกลงอีกฉบับหนึ่ง
2. ภาคิคู่สัญญาจะได้รับสิทธิพิเศษในการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยได้รับการยกเว้นการ จัดเก็บภาษีและค่าบริการอื่น ๆ เว้นแต่ที่เก็บเพื่อบริการเฉพาะอย่างที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง
3. ภาคิคู่สัญญาจะกำหนดเส้นทางของการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยจัดทำพิธีสารแนบท้าย กรอบความตกลง
4. ภาคิคู่สัญญาจะประสานกฎระเบียบจราจรที่ใช้บังคับในดินแดนของตนให้เป็นไปตาม บทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนน ค.ศ. 1968 และอนุสัญญาว่าด้วยป้ายและ สัญญาณทางถนน ค.ศ. 1968
5. พาหนะที่ใช้ในการขนส่งผ่านแดนทางถนนจะเป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิคของ รถเกี่ยวกับขนาดรถ น้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุกสูงสุด การปล่อยไอเสียตามที่กำหนดไว้ในพิธีสาร แนบท้ายกรอบความตกลงฯ
6. ภาคิคู่สัญญาจะยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถ ซึ่งออกให้โดยภาคิคู่สัญญาอื่นตามความคค ลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ภายในประเทศที่ออกให้โดยประเทศสมาชิกอาเซียน
7. ให้จัดตั้งคณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ (National Transit Transport Coordinating Committee: NTTCC) ในภาคิคู่สัญญาแต่ละฝ่าย เพื่อให้การประสานงาน และดำเนินการตามกรอบความตกลงฯ มีประสิทธิภาพ
8. ความตกลงนี้จะมีผลใช้บังคับเมื่อภาคิคู่สัญญาทั้งหมดได้ส่งสัตยาบันสารหรือสารการ ยอมรับให้เลขธิการอาเซียนเก็บรักษาไว้
9. ภายหลังกการลงนามกรอบความตกลงฯ คณะทำงานอาเซียนที่เกี่ยวข้องจะต้องจัดทำ พิธีสารแนบท้ายความตกลง 9 ฉบับ ดังนี้

พิธีสาร 1 การกำหนดเส้นทางรถขนส่งผ่านแดนและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

(Designation of transit transport routes and facilities)

พิธีสาร 2 การกำหนดที่ทำกรพรมแดน (Designation of frontier posts)

พิธีสาร 3 ประเภทและปริมาณรถ (Types and quantity of road vehicles)

พิธีสาร 4 ข้อกำหนดทางเทคนิคของรถ (Protocol 4-technical requirements of vehicles)

พิธีสาร 5 แผนการประกันภัยรถภาคบังคับอาเซียน (ASEAN scheme of compulsory motor vehicle insurance)

พิธีสาร 6 พรมแดนสำหรับรถไฟและสถานีชุมทาง (Railway border and interchange stations)

พิธีสาร 7 ระบบศุลกากรผ่านแดน (Customs transit system)

พิธีสาร 8 มาตรการด้านสุขอนามัยพืช (Sanitary and phytosanitary measures)

พิธีสาร 9 สินค้าอันตราย (Dangerous goods)

Asian Development Bank (ADB) (2014) ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย ร่วมมือกับ 6 ประเทศประกอบด้วย ไทย เมียนมา สปป.ลาว เวียดนาม กัมพูชา และจีน (มณฑลยูนนาน และเขตปกครองตนเอง กวางสี) จัดตั้งกลุ่มความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong subregion: GMS) เมื่อปี 2535 เพื่อพัฒนาความร่วมมือด้านการค้า การลงทุน การขนส่ง และอื่น ๆ โดยอาศัยโอกาสจากเส้นทางที่เชื่อมต่อแต่ละประเทศเข้าเป็นหนึ่งเดียวกันที่เรียกว่า GMS economic corridors มีทั้งสิ้น 9 เส้นทาง ซึ่งคาดว่าจะช่วยย่นระยะเวลาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในกลุ่มลงได้มาก อาทิ ระยะเวลาขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปมณฑลยูนนานของจีนที่จะลดลงถึงร้อยละ 30-60 จากเวลาเดิมที่ใช้ อย่างไรก็ตาม ประสิทธิภาพด้านการขนส่งที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวมิได้ขึ้นอยู่กับเพียงความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ถนนหรือสะพานข้ามแม่น้ำเท่านั้น แต่ยังคงอาศัยกฎระเบียบการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนที่มีความสะดวกมากขึ้น เพื่อลดความซ้ำซ้อนและลดขั้นตอนยุ่งยากลงจากที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน จึงเกิดเป็นความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS cross border trade agreement: GMS CBTA) เมื่อปี พ.ศ. 2542 ซึ่งประกอบด้วยภาคผนวกและพิธีสารจำนวน 20 ฉบับ มีประเด็นสำคัญ ดังนี้

1. การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างประเทศในกลุ่ม
2. การตรวจปล่อยสินค้าในบริเวณเดียวกัน (Single stop inspection) และการตรวจสินค้าแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single window inspection)
3. การรวมระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของประเทศในกลุ่มเข้าด้วยกัน อาทิ ระบบศุลกากร ระบบตรวจคนเข้าเมือง และระบบตรวจสอบความปลอดภัยและมาตรฐานสินค้า เพื่อลดขั้น

ตอนดำเนินการลง

4. การแลกเปลี่ยนสิทธิด้านการจราจร โดยอนุญาตให้รถยนต์ของประเทศในกลุ่มสามารถเข้ามารับส่งสินค้าในประเทศได้ อาทิ รถขนส่งสินค้าของไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ได้รับอนุญาตให้เข้ามาขนส่งสินค้าตามแนวเส้นทาง R9 (มุกดาหาร-สะพานนะเขต-คานัง) ภายใต้จำนวน โควตารถยนต์ที่แต่ละประเทศกำหนดไว้

5. การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Transit) อาทิ การตรวจสินค้าผ่านแดนเท่าที่จำเป็นตามหลัก Single stop inspection และการไม่เก็บภาษีสินค้าผ่านแดน

6. การอำนวยความสะดวกการข้ามพรมแดนของบุคคล

ปัจจุบันมี 4 ประเทศ ได้แก่ จีน กัมพูชา สปป.ลาว และเวียดนาม ที่ลงนามในภาคผนวกและพิธีสารของ GMS CBTA ครบทั้ง 20 ฉบับแล้ว ขณะที่ไทยลงนามไปเพียง 11 ฉบับ ส่วนเมียนมาให้คำมั่นว่าจะลงนาม ครบทั้ง 20 ฉบับ เมื่อ GMS CBTA พร้อมที่จะบังคับใช้ ซึ่งหาก GMS CBTA มีการบังคับใช้อย่างสมบูรณ์จะช่วยให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางของประชาชนระหว่างประเทศในกลุ่มมีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น เพิ่มโอกาสทางการค้า การลงทุน รวมถึงธุรกิจโลจิสติกส์ ทั้งนี้ ADB ประเมินการว่าหากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบังคับใช้ GMS CBTA เกิดขึ้นอย่างสมบูรณ์ จะช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในกลุ่ม โดย ADB ศึกษากรณีการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ฯ-เมืองคุนหมิงของจีน ดังนี้

ตารางที่ 2-1 ประมาณการต้นทุนและระยะเวลาขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ-เมืองคุนหมิงของจีน
GMS CBTA (ADB, 2006)

เส้นทาง	ต้นทุนขนส่ง (ดอลลาร์ต่อตัน)	ระยะเวลาขนส่ง (ชั่วโมง)
R3A (ผ่าน สปป.ลาว)		
2543	593	78
2549	392	51
2558	210	30
R3B (ผ่านพม่า)		
2543	639	77
2549	470	46
2558	269	30
แม่น้ำโขง		
2543	406	128
2549	270.5	88
2558	107	70

สำหรับการบังคับใช้ GMS CBTA ในปัจจุบันยังเป็นไปอย่างล่าช้า เนื่องจากติดขัดข้อกฎหมายภายในประเทศสมาชิกและข้อจำกัดอื่น ๆ อาทิ กฎหมายไทยไม่อนุญาตให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรต่างชาติเข้ามาปฏิบัติหน้าที่ในด้านศุลกากรของไทย กฎหมายจีนไม่อนุญาตให้รถยนต์ต่างชาติเข้ามาขนส่งภายในประเทศ กฎหมายเวียดนามจำกัดความเร็วของรถยนต์ไว้ที่ 40-50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เวลาในการเปิด/ปิดด่านศุลกากรของแต่ละประเทศไม่ตรงกัน เจ้าหน้าที่ท้องถิ่นยังขาดความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติงาน เอกสารที่เกี่ยวข้องยังไม่เป็นภาษาสากล และช่องทางการเดินรถของแต่ละประเทศแตกต่างกัน อย่างไรก็ตาม แม้การบังคับใช้ข้อตกลงอย่างเต็มรูปแบบอาจต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่ง แต่ผู้ประกอบการไม่ควรละเลยความสำคัญของ ความตกลง GMS CBTA เพราะจะทำให้เสียโอกาสในการเจาะตลาดหรือลดต้นทุนขนส่งสินค้าจากการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญนี้

สรุปได้ว่า แนวพื้นที่เศรษฐกิจ เส้นทาง GMS และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekhong Subregion Cross Border Transport Agreement: GMS CBTA) มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการขนส่ง

ผู้โดยสารและสินค้าทั้งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิก เพื่อประสานกฎระเบียบ ข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนของสินค้าและผู้โดยสาร และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ภายใต้ความตกลง ฯ มีการจัดทำรายละเอียดของการปฏิบัติในเรื่องต่าง ๆ ที่เรียกว่า ภาคนวกและพิธีสาร จำนวน 20 ฉบับ เรื่องการอำนวยความสะดวก ณ จุดข้ามแดน การกำหนดเส้นทางจุดเข้า-ออก เกณฑ์ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าเบาเสียง่าย เงื่อนไขการขนส่ง เป็นต้น และได้มีการประกาศการมีผลบังคับใช้ความตกลง ฯ ในส่วนกรอบความตกลงประเทศไทยให้สัตยาบันต่อภาคนวกและพิธีสารภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงหรือ GMS Cross Border Transport Agreement (CBTA) ครบถ้วนทั้ง 20 ฉบับ ตั้งแต่วันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2558

เส้นทาง R3A/ R3E, R3B/ R3W และเส้นทางแม่น้ำโขง



ภาพที่ 2-9 เส้นทางคมนาคมขนส่ง ทั้งสามเส้นทางไว้แก่ เส้นทาง R3A, R3B และเส้นทางตามลำแม่น้ำโขง (อักษรศรี พานิชสาส์น, 2554)

ศูนย์ข้อมูลธุรกิจไทยในจีน ณ นครคุนหมิง ได้อ้างอิงจากเว็บไซต์

www.yn.xinhuanet.com เมื่อวันที่ 2 มีนาคม ปี พ.ศ. 2554 พบว่า ยอดการค้าและการขนส่งสินค้าในปี พ.ศ. 2553 โดยใช้ถนน R3A เป็นยุทธศาสตร์หนึ่งที่จีนต้องการเปิดมณฑลยูนนานและจีนตะวันตกสู่ทะเล และตลาดที่มีศักยภาพภายในปี พ.ศ. 2558 เนื่องจากเส้นทางหลวงคุนหมิง-กรุงทเพช ได้ส่งเสริมให้การค้าทางบกระหว่างจีน-ไทยและ สปป.ลาว มีการพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยปี พ.ศ. 2553 ธุรกิจของมณฑลยูนนานได้นำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านเส้นทางดังกล่าวรวม 552,000

ตัน คิดเป็นมูลค่า 7,800 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2552 ร้อยละ 64.3 และร้อยละ 98.3 ตามลำดับ ข้อมูลสถิติจากด่านศุลกากรระบุว่าช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 มีสินค้าเงินที่ส่งออกไปยังต่างประเทศ โดยผ่านเส้นทางหลวงคูนหมิง-กรุงเทพฯฯ สูงถึง 1.77 ล้านตัน คิดเป็นมูลค่าการค้า 39,000 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2553 ด่านกวางหล่ย์ มีปริมาณการนำเข้า-ส่งออกสินค้าโดยผ่านช่องทางการขนส่งทางน้ำนานาชาติ (แม่น้ำโขง) จำนวน 134,200 ตัน คิดเป็นมูลค่า 5,200 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2552 ร้อยละ 19.7 และร้อยละ 9.5 ตามลำดับขณะเดียวกันปี พ.ศ. 2553 ด่านบ่อหานมีปริมาณการขนส่งสินค้าที่นำเข้า-ส่งออก รวมทั้งสิ้น 754,000 ตัน (เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2552 ร้อยละ 37.6) คิดเป็นมูลค่าการค้านำเข้า-ส่งออก 22,530 ล้านบาท (สูงกว่ามูลค่าการค้านำเข้า-ส่งออกของสนามบินเขตสิบสองปันนา) ซึ่งเป็นด่านที่มีมูลค่าการค้านำเข้าส่งออกสูงเป็นอันดับที่ 3 ของด่านการค้าระหว่างประเทศในมณฑลยูนนาน

เดือนมกราคม ปี พ.ศ. 2554 มณฑลยูนนานมีมูลค่าการค้ากับกลุ่มประเทศอาเซียนรวม 14,340 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเวลาเดียวกันของปี ที่แล้วร้อยละ 58.9 โดยด่านบ่อหานมีปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออกด่านจำนวน 72,078 ตัน คิดเป็นมูลค่าเท่ากับ 1,103.1 ล้านบาทและข้อมูลรายงานจากคณะกรรมการด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ของกรมพาณิชย์มณฑลยูนนานระบุว่าปี พ.ศ. 2553 มณฑลยูนนานได้อนุมัติให้วิสาหกิจต่างๆเข้าไปลงทุนในต่างประเทศรวมทั้งสิ้น 49 รายโดยมีมูลค่าการลงทุนสุทธิเท่ากับ 14,220 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2552 ร้อยละ 75.57 ซึ่งมีมูลค่าการลงทุนสูงเป็นอันดับที่ 10 ของจีนและสูงเป็นอันดับที่ 1 ของมณฑลทางภาคตะวันตกของประเทศทั้งนี้ ในปี พ.ศ. 2553 มณฑลยูนนานได้เข้าไปก่อตั้งบริษัทใหม่ใน 3 ประเทศดังกล่าว จำนวนรวม 32 รายโดยมีมูลค่าการลงทุนสุทธิเท่ากับ 9,120 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 64.2 ของมูลค่าการลงทุนในต่างประเทศสุทธิทั้งหมดของมณฑล ด้วยเหตุดังกล่าว จึงทำให้พม่า สปป.ลาว และเวียดนามกลายเป็นกลุ่มประเทศหลักที่มณฑลยูนนานเข้าไปลงทุนมากที่สุดขณะเดียวกันได้อนุมัติให้วิสาหกิจ 9 รายเข้าไปลงทุนในทวีปอเมริกาและทวีปแอฟริกาด้วยเช่นกัน ข้อมูลสถิติล่าสุดจนถึงปลายเดือนธันวาคม พ.ศ. 2553 ระบุว่ามณฑลยูนนานมีวิสาหกิจที่เข้าไปลงทุนในต่างประเทศแล้วรวมทั้งสิ้น 304 รายซึ่งมีสัญญาการลงทุนคิดเป็นมูลค่าสูงถึง 295,500 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นมูลค่าการลงทุนสุทธิของฝ่ายจีนเท่ากับ 39,900 ล้านบาท

ผุสดี พลสารัมย์, ลิศรา เตชะเสริมสุขกุล และปิยะรัตน์ พิพิชฌณิชชรรณ (2555) งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนที่มีความสัมพันธ์ถึงเส้นทาง R3A สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา ระยะเวลาโครงการ 6 เดือน (วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2555 ถึงวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2555) ชื่อโครงการ: การค้าระหว่างประเทศทางบกด้านเหนือ วัตถุประสงค์ของการวิจัย คือ เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศทางบกด้านเหนือของไทยกับประเทศ

เพื่อนบ้าน (สปป.ลาว และเมียนมา) เช่น ยังมีการกำหนดโควตาหรือเพดานการนำเข้า (Balance trade) ในสินค้าบางชนิดการคมนาคมขนส่งไม่สะดวกขาดสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เพื่อศึกษาวิเคราะห์ แนวโน้มรูปแบบและโอกาสของการค้าระหว่างประเทศทางบกด้านเหนือของไทยที่เกิดจากการพัฒนา และการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศคู่ค้าและเพื่อเสนอแนะแนวทาง และกลยุทธ์การพัฒนาการค้าระหว่างประเทศทางบกด้านเหนือสำหรับหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชน โดยมีพื้นที่เป้าหมายที่ศึกษา คือ จังหวัดเชียงราย และจังหวัดอุตรดิตถ์ วิธีดำเนินการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เน้นวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ใช้ข้อมูลทฤษฎีและปฐมภูมิ ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้จำแนกได้เป็น 4 กลุ่ม คือ

1. พ่อค้าชายแดนไทยที่ประกอบการค้าเกี่ยวกับสินค้าส่งออก-นำเข้า 10 อันดับแรก บริเวณพื้นที่เป้าหมาย
2. นักธุรกิจที่ดำรงตำแหน่ง ประธาน/ รองประธานหอการค้า/ สภาอุตสาหกรรมจังหวัด/ สมาคมการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีบทบาทในการขับเคลื่อน การค้าระหว่างประเทศรวมถึงทำหน้าที่รับฟังปัญหาและนำเสนอแนวทางการแก้ปัญหาต่าง ๆ ในฐานะผู้แทนของกลุ่มธุรกิจท้องถิ่น
3. ผู้บริหาร/ พนักงาน ที่ทำหน้าที่อำนวยความสะดวกทางการค้าจากบริษัท โลจิสติกส์ บริษัทขนส่งระหว่างประเทศ ธนาคารที่มีสาขาบริเวณชายแดน
4. ข้าราชการ/ พนักงานของรัฐที่ดูแลควบคุมกฎระเบียบทางการค้าและการอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดน และการค้าผ่านแดน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลได้แก่การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) การประชุมระดมความคิดเห็นกลุ่ม (Focus group) และการสังเกต (Observation) ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัยนี้ คือ ได้รับองค์ความรู้เกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรค การแสดงให้เห็นถึงองค์ความรู้ที่ข้องเกี่ยวกับแนวโน้ม รูปแบบ และโอกาส แนวทางในการเสริมสร้างกลยุทธ์การพัฒนาการค้าระหว่างประเทศทางบกด้านเหนือของประเทศไทย สำหรับหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการ ภาคเอกชนและได้องค์ความรู้เพื่อนำไปพัฒนา เป็นองค์ประกอบของหลักสูตรฝึกอบรม ของสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา สำหรับการศึกษาค้นคว้าและอุปสรรค การค้าระหว่างประเทศทางบกด้านเหนือ คณะผู้วิจัยพัฒนารอบแนวคิด สำหรับการวิเคราะห์ปัญหาการค้าระหว่างประเทศ และแนวโน้มการค้าระหว่างประเทศ จากการประยุกต์แนวคิดด้านการค้าระหว่างประเทศทางด้านบริหารธุรกิจ และเศรษฐศาสตร์มาใช้เป็นเกณฑ์การวิเคราะห์ครั้งนี้ โดยกรอบแนวคิดที่พัฒนาขึ้น ประกอบด้วยปัจจัยหลักสำคัญ 2 ประการ คือ ปัจจัยขับเคลื่อนความร่วมมือของ 2 ประเทศ บริเวณชายแดนและปัจจัยขับเคลื่อนในพื้นที่การค้าชายแดนปัจจัยต่าง ๆ ข้างต้นสามารถพิจารณาได้ทั้ง 2 ด้าน คือ ด้านที่ส่งเสริมโอกาสทางการค้า และด้านที่ก่อให้เกิดปัญหา/ อุปสรรค ในการดำเนินการค้าเป็นปัจจัยที่

อาจส่งผลกระทบต่อแนวโน้มทางการค้าในอนาคต

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร (2554) ได้ทำการศึกษาโอกาสและผลกระทบจากการจัดตั้งเขตการค้าเสรีไทย-จีน กรณี Early harvest พบว่าในด้านการขนส่งสินค้าไปจีนสามารถเลือกเส้นทางการขนส่งได้ 3 วิธี คือ ทางบก ทางเรือ และทางอากาศในการขนส่งทางบกใช้เส้นทางผ่าน สปป.ลาว เวียดนาม และสหภาพเมียนมาร์ไปยังเมืองสิบสองป่านามณฑลยูนนานและหนานหนิง เขตการปกครองอิสระกวางสีส่วนการขนส่งทางเรือจากไทยไปจีนยังมีปัญหา เนื่องจากจีนมีการเก็บภาษีนำเข้าสูงจึงต้องใช้เส้นทางแม่น้ำโขงจากอำเภอเชียงแสนและเชียงของจังหวัดเชียงรายไปยังเมืองสิบสองป่านาและเส้นทางทะเลจีนใต้ส่งผ่านฮ่องกงและเซินเจิ้น เพื่อกระจายสินค้าไปยังเมืองต่าง ๆ ของประเทศจีนและเส้นทางอากาศจากประเทศไทยไปยังมณฑลยูนนาน

ทวงมาลี พิมพาไซ (2557) เส้นทาง R3A สร้างสมบูรณ์และเปิดใช้งานแล้วสภาพถนนมีความสมบูรณ์ แม้ว่าระดับมาตรฐานอาจด้อยกว่าเส้นทางในส่วนประเทศไทย ที่ไปสู่กรุงเทพฯ และประเทศจีนที่เชื่อมโยงไปยังคุนหมิง แต่ด้วยระดับการจราจรการขนส่งและเดินทางในปัจจุบันยังถือว่ายังให้ความสะดวกและปลอดภัยได้ดี ถึงแม้ต้นทุนค่าขนส่งบนเส้นทาง R3A อาจจะสูงกว่าการขนส่งทางแม่น้ำโขง แต่ปัจจุบันผู้ประกอบการเลือกใช้ R3A ด้วยเหตุผลที่สะดวกและรวดเร็ว เนื่องจากลดต้นทุนด้านเวลาในการขนส่งและลดภาระการขนถ่ายสินค้าหลายทอด เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางแม่น้ำโขงจึงเหมาะกับสินค้าที่มีอายุการเก็บรักษาสั้นหรือเน่าเสียง่าย และการขนส่งสินค้ามาทาง R3A ยังสามารถกระจายสินค้ามายังสามประเทศได้อย่างรวดเร็ว โดยใช้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งภายใต้ยุทธศาสตร์สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ สำหรับการพัฒนเส้นทาง R3A ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการค้าระหว่างสามประเทศ จำเป็นจะต้องพัฒนาสาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกมารองรับไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาจุดพักรถระหว่างทาง ซึ่งต้องครอบคลุมถึงปั้มน้ำมัน สุขาและการพัฒนาป้ายสัญญาณจราจร รวมทั้งการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งหากผู้ประกอบการทั้งสามประเทศ สามารถเข้ามาลงทุนในธุรกิจนี้ได้ น่าจะส่งผลเชิงบวกต่อการค้าบนเส้นทาง R3A นอกจากนี้ในอนาคตเมื่อการค้าและการเดินทางที่เกี่ยวข้องกับความตกลงเดินรถตรงระหว่างไทย-ลาว-จีนบนเส้นทาง R3A แล้วเสร็จ ก็จะทำให้การคมนาคมขนส่งบนเส้นทาง R3A คึกคักเป็นทวีคูณซึ่งจะทำให้การเชื่อมโยงทางกายภาพจะทำให้เกิดการเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างไทย- สปป.ลาว และจีนตอนใต้มากขึ้นหลายเท่า ส่วนในอนาคตการเชื่อมโยงทางกายภาพโดยระบบรางจะเป็นอีกทางเลือกหนึ่ง ของการขนส่งคนและสินค้าระหว่างไทย-ลาว และจีนตอนใต้ที่จะเพิ่มความสะดวกปลอดภัยมากขึ้นอีกหนทางหนึ่ง ถึงอย่างไรก็ตาม เส้นทางสายนี้ ก็มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากมาย เช่น สัญญาณลักษณะบอกทาง ปั้มน้ำมัน ร้านซ่อมรถยนต์ รวมทั้งร้านอาหาร ที่พักโรงแรมต่าง ๆ ก็เป็นอีกทางหนึ่งในการสนับสนุนให้เส้นทางสายนี้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น แต่

ก็ยังมีอุปสรรคอยู่บ้าง เช่น ถนนคดโค้ง แคบ วิวสวนกัน ไม่มีจุดพักรถ และมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่แขวงหลวงน้ำทาบอกว่า สภาพรถเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเป็นรถขนส่งสินค้าของจีนและไทย โดยเฉลี่ยต่อปี ประมาณ 5-6 ครั้ง สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเกิดจากสภาพของเส้นทางเอง เช่น คดโค้ง แคบ วิวสวนกัน และขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กำหนด สรุปรวมเกิดขึ้นจากความไม่ชำนาญเส้นทางนั่นเอง

คุนหมิง (Kunming) เป็นศูนย์กลางทางการเมืองเศรษฐกิจและวัฒนธรรมของมณฑลยูนนาน เป็นเมืองที่ติดกับพม่าเวียดนาม สปป.ลาว ในปี 2553 คุนหมิงมีอัตราการเจริญเติบโต GDP เท่ากับ 12.7% สินค้าที่มณฑลยูนนาน นำเข้าจากประเทศไทย เช่น สินแร่ทองแดงยางผสมคาร์บอน ยางผสมชั้นต้นดอกไม้สดและเพชรเส้นทางการขนส่งไปได้ทั้งทางบก (R3) และกระจายไปสู่เมืองหนานหนิง ฉิงตู ฉงชิ่งและซีอาน ทางทะเลขึ้นจากท่าเรือกวางโจวและทางอากาศ เมื่อนักวิจัยได้วิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ โดยเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าชนิดและปริมาณเดียวกันเส้นทางบกไปทาง R3E ไทย-สปป.ลาว-จีนใช้เวลา 2-3 วัน รวมระยะทาง 1,858 กิโลเมตร คิดเป็นต้นทุนการขนส่งสินค้า 243,040 บาทส่วนเส้นทาง R3W ไทย-พม่า-จีนใช้เวลาเท่ากันแต่มีค่าขนส่งสินค้าสูงกว่าราว 291,400 บาท ซึ่งทางคณะวิจัยแนะนำให้ใช้เส้นทาง R3E เข้า สปป.ลาว สู่อิน เพราะไม่มีด่านตรวจสินค้าเท่ากับเส้นทาง R3W ที่เข้าทางพม่า

สมพร อิศวิลานนท์ และกนก คดีการ (2552) ได้ศึกษาโครงการศึกษาวิจัยระบบ Logistics และ Supply chain ผลไม้และผลิตภัณฑ์เพื่อขยายตลาดส่งออกในประเทศในเอเชียปี พ.ศ. 2552 (กรณีศึกษาเส้นทาง R3E และ R3W) โดยมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อศึกษาสภาพทางเศรษฐกิจสังคม การผลิตการตลาด ความต้องการผลไม้และผลิตภัณฑ์ ตลอดจนกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าผ่านแดนของสินค้าผลไม้และผลิตภัณฑ์ของประเทศต่างๆตามเส้นทาง R3W, R3E และแม่น้ำโขงรวมทั้งศึกษาเปรียบเทียบต้นทุน Logistics ผลไม้และผลิตภัณฑ์ตามเส้นทาง R3E, R3W และตามแม่น้ำโขงและผลจากการวิเคราะห์ต้นทุนโลจิสติกส์ผลไม้ตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขงจากแหล่งผลิตผลไม้ภาคเหนือ ภาคตะวันออก และภาคใต้ไปยังปลายทางประเทศจีนตอนล่าง เส้นทาง R3E ที่บ่อห่านเส้น R3W ที่ต้าหลี่ ตามเส้นทางแม่น้ำโขงที่ทำเรือกวานหลาย ในการเปรียบเทียบศักยภาพการขนส่งค่านึงถึงระยะทาง (Space) เวลา (Time) และคุณภาพของสินค้า ตลอดจนข้อจำกัด (Constrain limitation) ในการขนส่งโดยภาพรวมแล้วระยะทางจากต้นทางถึงปลายทาง เส้นทาง R3W กับเส้นทางแม่น้ำโขงใกล้เคียงกันแต่เส้นทาง R3W สั้นกว่าเล็กน้อยขณะที่ระยะเวลาในการขนส่งผลไม้เส้นทาง R3E กับเส้นทาง R3W ใกล้เคียงกันแต่ R3E ใช้เวลาน้อยกว่า R3W เฉลี่ยประมาณ 1 ชั่วโมงส่วนการขนส่งทางเรือแม่น้ำโขงใช้เวลา 3 เท่าของการใช้เวลานบนเส้นทาง R3E และ R3W ส่วนต้นทุนโลจิสติกส์รวมถึงค่าขนส่งพบว่าเส้นทาง R3W ต่ำกว่าการ

ขนส่งบนเส้นทาง R3E และแม่น้ำโขง แต่ข้อจำกัดสำคัญของเส้นทาง R3W คือ ต้องผ่านชนกลุ่มน้อยในประเทศพม่าและยังไม่เปิดใช้เส้นทางอย่างเป็นทางการ เช่นเดียวกับ R3E การใช้เส้นทางดังกล่าว เป็นความสัมพันธ์กับผู้ขนส่งและด่านที่สินค้าผ่าน ซึ่งมีหลายด่านและค่าใช้จ่ายค่อนข้างจะผันแปรสูง

ดังนั้นพอจะสรุปได้ว่า ถ้าไม่คำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่เป็นทางการ (ที่เปลี่ยนแปลงค่อนข้างสูง) เส้นทาง R3W เป็นเส้นทางที่ได้เปรียบในการขนส่งผลไม้จากไทยไปประเทศจีนตอนล่าง แต่ถ้าหากคำนึงถึงข้อจำกัดดังกล่าวการขนส่งทางแม่น้ำโขงจะต่ำกว่าเส้นทาง R3E และเสียค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นทางการน้อยกว่าเส้นทาง R3E แต่ต้องใช้เวลาขนส่ง 3 เท่าของเวลาขนส่งบนเส้นทาง R3E ดังนั้น ถ้าหากคำนึงถึงคุณภาพของสินค้า ชนิดของสินค้าที่เป็นของสด เช่น ผลไม้ ผัก ที่ต้องการคุณภาพที่ตลาดปลายทางเส้นทาง R3E จะได้เปรียบกว่าเส้นทางแม่น้ำโขง เส้นทางแม่น้ำโขง เหมาะสำหรับสินค้าที่เป็นของแห้งไม่เน่าเสีย เช่น ยางพารา ถั่วไหม้แห้ง เป็นต้น

เส้นทาง	ระยะทางจากต้นทางถึงปลายทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชม.)	ต้นทุนโลจิสติกส์ (บาท/ ตัน)
ภาคเหนือ			
R3A	552	12	3,332-3,832
R3W	499	12	3,368-2,702
แม่น้ำโขง	503	52	2,545-3,545
ภาคตะวันออก			
R3A	1,402	23	5,042-5,545
R3W	1,349	24	4,300-4,634
แม่น้ำโขง	1,353	64	4,477-5,477
ภาคใต้			
R3A	1,602	26	5,592-6,092
R3W	1,567	27	4,795-5,129
แม่น้ำโขง	1,571	65	4,973-5,973

ตารางที่ 2-2 สรุประยะทางระยะเวลาและต้นทุน โลจิสติกส์ในการขนส่งตามเส้นทาง R3A, R3W และแม่น้ำโขง (สมพร อธิวิธานนท์ และกนก คดีการ, 2552)

ผลการศึกษาของศูนย์วิจัยโลจิสติกส์มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย ที่ได้ศึกษาเส้นทางกระจายสินค้าในจีน สอดคล้องกับโครงการการศึกษา ระบบ โลจิสติกส์ของการค้า ไทย-จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กรณีศึกษา การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน (รุธิร์พนมยงค์, 2552) ที่พบว่า การขนส่งสินค้าผ่าน R3E มีต้นทุนโดยรวมที่ต่ำกว่าการขนส่งสินค้าผ่าน R3W ในขณะการศึกษาของ (สมพร อิศวิลานนท์ และกนก คติการ, 2552) ถึงแม้จะระบุว่า การขนส่งสินค้า R3W จะมีต้นทุนที่ต่ำกว่าจากการศึกษา แต่มีต้นทุนแปรปรวนที่สูงมาก และยังต้องมีความเสี่ยงที่ต้องผ่านพื้นที่ของชนกลุ่มน้อยดังนั้น R3E จึงมีความเหมาะสมในการขนส่งมากกว่าเมื่อพิจารณาถึงความแน่นอนและต้นทุนและเป็นทางเลือกที่ดีกว่า การขนส่งทางแม่น้ำโขงสำหรับสินค้าการเกษตรเนื่องจากใช้ระยะเวลาขนส่งที่ต่ำกว่ามาก

นิภา หวังสินทวีกุล (2550) ศึกษาห่วงโซ่อุปทานของมะม่วงสายพันธุ์น้ำดอกไม้ เพื่อการส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่นในจังหวัดฉะเชิงเทรา ผลการศึกษาได้แสดงถึงความเชื่อมโยงของส่วนต่าง ๆ ในห่วงโซ่อุปทาน และการไหลของข้อมูลและสินค้าภายในห่วงโซ่ ปัญหาในการจัดการห่วงโซ่อุปทาน คือ เกษตรกรมีลักษณะผลึกอุปทานไปหาอุปสงค์ในขณะที่ผู้ส่งออกมีการขายสินค้าแบบการดึงอุปสงค์เข้าหาอุปทาน ส่งผลให้เกิดการล้นตลาดของผลผลิตในบางช่วงเวลา นอกจากนี้ยังพบการขาดการควบคุมคุณภาพของผลผลิตที่ไม่ดีพอ ก่อให้เกิดความไม่เพียงพอของมะม่วงคุณภาพไทยสำหรับการส่งออก นอกจากนี้ยังพบความไม่ถี่ถ้วนไหลของข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการกับบริษัทขนส่ง ทำให้เกิดความไม่เข้าใจและข้อมูลผิดพลาด ผลที่ตามมา คือ ผลผลิตเกิดความเสียหายจนไม่สามารถส่งออกได้รวมไปถึงปัญหาด้านต้นทุนค่าอุปโภคบริโภคและค่าขนส่งไปยังปลายทางที่สูงโดยเฉพาะค่าขนส่งทางอากาศทำให้ผู้ประกอบการต้องตั้งราคามะม่วงน้ำดอกไม้ในราคาที่สูงตามไปด้วยต่อมา (ศูนย์วิจัยเศรษฐศาสตร์ประยุกต์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2553) ได้ทำการศึกษาวิจัยระบบ Logistics และ Supply chain ผลไม้และผลิตภัณฑ์เพื่อขยายตลาดส่งออกในประเทศในเอเชีย ปี 2552 กรณีศึกษาเส้นทาง R3E และ R3W โดยสมพร อิศวิลานนท์, กนก คติการ, 2553) ผลการศึกษาพบว่า ผลไม้สดที่ไทยส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ทุเรียน ลำไย และมังคุด ส่วนผลไม้แห้งที่สำคัญ คือ ลำไย และมะขามแห้ง โดยการขนส่งสินค้าไปจีนสามารถดำเนินการได้ทั้งทางน้ำทางบก และทางอากาศ โดยผ่านสปป.ลาว และสหภาพเมียนมาร์ภายใต้กฎระเบียบการค้าตามเส้นทาง R3E, R3W และแม่น้ำโขง การศึกษาได้เปรียบเทียบระยะเวลาและต้นทุน โลจิสติกส์ในการขนส่งทั้ง 2 เส้นทางและแม่น้ำโขง และต้นทุนใน Value chain ข้อเสนอแนะของการวิจัย คือ ควรให้ความสำคัญกับคุณภาพของผลไม้ตามแนวทาง GAP โดยการรวมกลุ่มและสร้างเครือข่ายในการถ่ายทอดความรู้ แลกเปลี่ยนข่าวสาร และสร้างความเชื่อถือในการเตรียมการส่งมอบผลไม้คุณภาพควรมีการสร้างเครือข่ายเกษตรกรสถาบันเกษตรกรทั้งสหกรณ์และกลุ่มเกษตรกรชาว

สวนผลไม้เพื่อให้มีการบริหารจัดการที่เชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ

กล่าวโดยสรุป ปัญหาการขาดการควบคุมคุณภาพของผลผลิตที่ไม่ดีพอ ก่อให้เกิดความไม่เพียงพอของมะม่วงคุณภาพไทย ความไม่ตื่นไหวของข้อมูลระหว่างผู้ประกอบการกับบริษัทขนส่ง ทำให้เกิดความไม่เข้าใจ และข้อมูลผิดพลาด ผลที่ตามมา คือ ผลผลิตเกิดความเสียหายรวมไปถึงปัญหาด้านต้นทุนค่าอบน้ำ และค่าขนส่งไปยังปลายทางที่สูง จึงควรให้ความสำคัญกับคุณภาพของผลไม้ตามแนวทาง GAP โดยการรวมกลุ่มและสร้างเครือข่ายในการถ่ายทอดความรู้ แลกเปลี่ยนข่าวสาร และสร้างความเชื่อถือในการเตรียมการส่งมอบผลไม้คุณภาพควรมีการสร้างเครือข่ายเกษตรกรชาวสวนผลไม้เพื่อให้มีการบริหารจัดการที่เชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ

เส้นทาง R3A

เส้นทาง R3A เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงระหว่าง จีน ลาวและไทย ซึ่งเริ่มก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. 2538 ภายใต้ชื่อโครงการ “สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ” ซึ่งเส้นทางนี้ได้เริ่มเปิดใช้มาตั้งแต่ปลายเดือนมีนาคม พ.ศ. 2551 แล้ว



ภาพที่ 2-10 แสดงเส้นทาง R3A

เส้นทาง R3A หรือถนน กงตุ เริ่มตั้งแต่ อ.เชียงของ จ.เชียงราย ตัดเข้าสู่ สปป.ลาว ที่เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว เส้นทางยาวไปจนถึงเมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา ก่อนตัดเข้าจีนที่บ่อหาน อ.เชียงรุ่ง ในแคว้นสิบสองปันนา มณฑลคุนหมิง ประเทศจีน

สิริมาศ สุขประสงค์ (2555) กล่าวว่า เส้นทาง R3A ระหว่างเชียงของ-คุนหมิง ระยะประมาณ 830 กิโลเมตร โดยระยะทางเชียงของถึงด่านบ่อเต็น ในส่วนของลาว 240 กิโลเมตร ถนน 4 เลน เส้นทางช่วงแขวงหลวงน้ำทาเป็นถนนคดเคี้ยว วิ่งบนไหล่เขา บางช่วงถนนรุดจากดินถล่ม สองข้างทางเป็นพื้นที่ป่าและพื้นที่เกษตร ที่นาและสวนยางพาราและระหว่างด่านบ่อเต็น-นครคุนหมิง ในส่วนของจีน 590 กิโลเมตร เป็นถนนทางด่วน 4 เลน ตลอดเส้นทางสองข้างทางเป็นพื้นที่ป่า พื้นที่เกษตร สวนยางพารา พืชผักผลไม้ และไม้ดอก ซึ่งพืชผัก ผลไม้ และ ไม้ดอก กุหลาบ และกล้วยไม้ ผลิตเพื่อจำหน่ายในตลาดจีนและส่งออกมายังไทย

บนเส้นทาง R3A มีด่านถาวร 2 ประเทศ ดังนี้

1. ด่านเชียงของ-ห้วยทราย (ชายแดนไทย-ลาว)
2. ด่านบ่อเต็น-โมหาน (ชายแดนลาว-จีน)

เส้นทางยุทธศาสตร์ทางการค้าสายใหม่ GMS R3A จะสร้างประโยชน์ให้กับทุกประเทศในกลุ่มอนุภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งเป้าหมายหลักของการร่วมมือกัน ดังนี้

1. การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว ที่จะเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สร้างเครือข่ายด้านการท่องเที่ยวในภูมิภาค
2. ด้านการค้า การลงทุน และ โลจิสติกส์ ส่งเสริมการพัฒนาสินค้าและบริการให้มีคุณภาพเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการ และการแสวงหา ตลาดใหม่ ๆ ให้เพิ่มขึ้น ตลอดจนพัฒนาด้าน โลจิสติกส์ และ Supply chain รองรับการค้าเชื่อมโยงประเทศในอนุภาคลุ่มน้ำโขง
3. การสร้างความแข็งแกร่งให้ภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม เพื่อเพิ่มมูลค่าทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ รวมทั้งส่งเสริมศักยภาพด้านการศึกษาวิจัย การสร้างนวัตกรรม และการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น
4. ดำรงฐานวัฒนธรรมและทุนทาง สังคมของล้านนาที่มีความหลากหลาย ทั้งเชื่อมโยงทางวัฒนธรรมกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภาคลุ่มน้ำโขงไปพร้อม ๆ กัน

โกสุมภ์ สายจันทร์ (2550) ศึกษาวิจัยเรื่อง “อุปสรรคด้านกฎระเบียบการค้าผ่านแดนไทย-พม่า/ ลาว-จีนตอนใต้ และการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งในกรอบ GMS North-South Corridor” งานวิจัยนี้ได้รับทุนสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและทำการพยากรณ์ปริมาณการซื้อขายของสินค้าชายแดน และสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทยและจีนตอนใต้ เพื่อที่จะรวบรวม ประเมินผล และนำเสนอแนวทางในการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานของระบบ โลจิสติกส์ ผลการศึกษาสรุปได้ว่า ยังมีความหลากหลายในมุมมอง ด้านมาตรการและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการค้าไทย-จีนอยู่มากพอสมควรแต่ส่วนใหญ่เห็นว่าจีน

ยังไม่พัฒนาไปสู่ความเป็นสากลในด้านกฎระเบียบและมาตรการต่าง ๆ ทั้ง ๆ ที่เข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลกและทำ FTA กับไทยแล้ว เนื่องจากยังมีกฎระเบียบของแต่ละมณฑลหรือท้องถิ่นที่มีลักษณะเป็นการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษีอยู่ในด้านการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งในกรอบ GMS North-South Economic Corridor นั้นการขนส่งสินค้าทางเส้นทาง R3E หรือบางครั้งเรียกว่า R3A ผ่าน สปป. ลาว ไปยังนครคุนหมิงซึ่งการก่อสร้างคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2551 นั้นเส้นทางนี้ส่งผลต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจ การค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนเส้นทางหนึ่งนอกเหนือจากการขนส่งทางน้ำเพราะเส้นทาง R3E ใช้ระยะเวลาการขนส่งน้อยกว่าการขนส่งทางเรืออีกทั้งเงื่อนไขในการขนส่งผ่านประเทศลาวยังยืดหยุ่นกว่าผ่านเส้นทาง R3W หรืออีกชื่อ R3B ในเมียนมาร์ แต่ปัจจัยความสำเร็จของการขนส่งทางบกผ่าน สปป.ลาว นั้นขึ้นอยู่กับภาวะราคาน้ำมันในตลาดโลก หากมีราคาสูง การขนส่งทางเรือยังถือเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญในภูมิภาคนี้ แต่ถ้าน้ำมันมีราคาต่ำ หรือสามารถพัฒนาหาพลังงานทดแทนน้ำมัน ที่มีราคาต่ำลงได้ตลอดจนมีการจัดทำข้อตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่ง และพิธีการศุลกากรควบคู่กันไปด้วยจะทำให้ผู้ประกอบการหันมาใช้เส้นทางขนส่งทางบกผ่าน สปป.ลาว มากขึ้น

สรุปได้ว่า เส้นทาง R3A คือ เส้นทางขนส่งสินค้าและเส้นทางท่องเที่ยวระหว่างประเทศ 3 ประเทศ ที่สมบูรณ์แบบที่สุดเส้นหนึ่ง ในการเชื่อมต่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเข้าด้วยกันถือเป็นเส้นทางเศรษฐกิจสายสำคัญ

ระบบโลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A

สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน) ประเทศไทย ปีงบประมาณ พ.ศ. 2554 โครงการวิจัยเรื่อง “การพัฒนาศักยภาพเส้นทาง R3A/ E และผลกระทบต่อประเทศไทย” วัตถุประสงค์ของการวิจัยนี้วัตถุประสงค์หลักในการทำวิจัย การพัฒนาศักยภาพเส้นทาง R3A/E และผลกระทบต่อประเทศไทย” คือ การค้นหาข้อจำกัดและอุปสรรคต่อการประกอบการค้า ในการนำใช้เส้นทางคมนาคมทางบก R3A/E ภายใต้กฎหมาย กฎระเบียบ สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตลอดวิถีปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง การศึกษาวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ การรวบรวมข้อมูลดำเนินการ โดยการค้นคว้าจากเอกสาร การเก็บข้อมูลภาคสนาม การสัมภาษณ์เชิงลึกและการประชุมระดมความคิดเห็นในการศึกษานี้มีประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องในการค้นหาคำตอบ 2 ประเด็น คือ

1. สภาพการณ์การผลิตการค้า และการลงทุนในพื้นที่ศึกษา และพื้นที่เชื่อมโยง เพื่อนำไปสู่ความเข้าใจในการไหลเวียนของสินค้าและบริการที่เป็นอยู่ และแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในการพัฒนาเส้นทาง

2. การบริหารจัดการ กิจกรรมทางโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการบนเส้นทางที่ศึกษา เพื่อให้เกิดความเข้าใจกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้า และบริการบนเส้นทาง

กรอบแนวคิดและทฤษฎีที่นำมาใช้ในการวิเคราะห์ในการศึกษานี้ คือ ทฤษฎีการวิเคราะห์ปัจจัย 4 ด้าน (Diamond of advantage) และทฤษฎีห่วงโซ่คุณค่า (Value chain) ผลการศึกษาพบว่า ผู้ใช้ประโยชน์เส้นทางนี้เป็นการค้าระหว่างประเทศของไทยกับจีนตอนใต้ ผลการศึกษาพบว่า จีนมีความสามารถในการดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจการค้า และการส่งเสริมในการประกอบธุรกิจในประเทศเพื่อนบ้านในพื้นที่เชื่อมโยง เช่น สปป.ลาว ได้ดีกว่าไทย สรุปเป็นประเด็นสำคัญ ดังนี้

1. กลยุทธ์ธุรกิจ โครงสร้างและการแข่งขัน

1.1 ในแง่โครงสร้างการค้า และโลจิสติกส์ พบว่า จีนมีการใช้มาตรการควบคุมผ่านกฎระเบียบ ทางกฎหมาย และอื่น ๆ ทั้งด้านภาษี การตรวจควบคุมโรคพืช รวมถึงการควบคุมการนำเข้าและส่งออกอย่างได้ผล ในขณะที่ไทย มีการควบคุมน้อยกว่าต่อการประกอบการค้าและชิปปิ้ง รวมถึงการประกอบการขนส่งจีนที่เข้ามาดำเนินธุรกิจในไทยเป็นผลทำให้ผู้ประกอบการไทย เกิดความเสียเปรียบในด้าน โครงสร้างการค้า การตลาดและการประกอบการ โลจิสติกส์ ต่อผู้ประกอบการฝ่ายจีน

1.2 ในด้านโครงสร้างการตลาด พบว่า การแข่งขันมีลักษณะโครงสร้างการแข่งขันไม่สมบูรณ์ (Imperfect competition) โดยผู้ประกอบการฝ่ายจีนมีอำนาจในการต่อรองด้านราคา ที่เหนือกว่าจากการนำเข้าสินค้าจากไทยไปจีนตอนใต้ พบว่าต้องทำการผ่านบริษัทของจีนเพียง 5 บริษัท ขณะที่การขนส่งสินค้าจากจีนมาไทยมีการดำเนินที่เป็นไปอย่างเสรีและพ่อค้าจีนยังสามารถเข้ามาประกอบการในไทยโดยตรงด้วย ลักษณะดังกล่าวยังพบเห็นในกิจการขนส่งด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านการขนส่งทางเรือ ลักษณะโครงสร้างตลาดดังกล่าว จึงมีลักษณะโครงสร้างผูกขาด โดยผู้ซื้อและผู้ขายน้อยราย (Oligo-poly) จากผู้ประกอบการจากจีนตอนใต้

2. เงื่อนไขอุปสงค์ในพื้นที่ การเปิดประเทศและการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจของจีนทำให้พฤติกรรมและอุปสงค์ของผู้บริโภคชาวจีนในสินค้าต่างประเทศเพิ่มขึ้น สินค้าไทยจึงสามารถขยายไปยังจีนตอนใต้ได้ในขณะที่สินค้าจีนตอนใต้ ประเภทผลไม้เมืองหนาวก็สามารถขยายเข้ามายังในตลาดไทยเนื่องจากความแตกต่างของประเภท สินค้า และต้นทุนด้านโลจิสติกส์ที่ลดลงจึงเกิดจากความสะดวก ความรวดเร็วในการขนส่งส่ง ผลทำให้ราคาสินค้าถูกลง ดังนั้น การค้าระหว่างประเทศทั้งสองจึงมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

3. ระบบเศรษฐกิจที่เกี่ยวข้องและสนับสนุน ระบบเศรษฐกิจที่สนับสนุนของจีนตอนใต้ และไทยสำหรับเส้นทางนี้คือระบบเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ที่เป็นพื้นที่เชื่อมโยงและเส้นทางผ่าน

ระหว่างประเทศทั้งสอง สิ่งที่ได้นำเสนอมาแล้วแสดงให้เห็นถึงการเข้ามาสัมปทานเช่าพื้นที่ใน สปป.ลาว ที่บ่อเต็นและสามเหลี่ยมทองคำโดยนักลงทุนชาวจีน ปรากฏการณ์เช่นนี้มีความเกี่ยวข้อง และสนับสนุนความได้เปรียบของจีนเหนือทั้ง สปป.ลาว และไทย รวมทั้งสร้างความได้เปรียบในการนำใช้ประโยชน์บนเส้นทาง R3A/ E เพื่อการแลกเปลี่ยนกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนระหว่างกันต่อไปในอนาคต

4. เงื่อนไขด้านปัจจัยการผลิต ความเชื่อมโยงของพื้นที่ และข้อตกลงภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในภูมิภาค มีผลทำให้ปัจจัยการผลิตต่าง ๆ ในอนุภูมิภาคเคลื่อนย้ายอย่างเสรี เส้นทาง R3A/ E มีส่วนส่งเสริมและเป็นเงื่อนไขสำคัญทำให้ต้นทุนการผลิตลดลง และความร่วมมือที่ดีหากเกิดขึ้น ประกอบกับความได้เปรียบเชิงพื้นที่ด้านการผลิตได้ส่งผลให้มีการขยายตลาดในพื้นที่ไปยังอนุภูมิภาคอื่น ๆ ของโลก อย่างไรก็ดีตามประเด็นที่ค้นพบแสดงให้เห็นว่าจีนมีความได้เปรียบในด้านปัจจัยการผลิตในพื้นที่บริเวณเส้นทาง R3A/ E โดยเฉพาะใน สปป.ลาวหรือการเข้ามาทำธุรกิจในประเทศไทย

Arvis et al. (2010) ได้ระบุในรายงาน Connecting to compete 2010 trade and logistics in the global economy (2010) ที่ได้สำรวจประสิทธิภาพด้าน โลจิสติกส์ (Logistics performance index: LPI) ของบริษัทต่าง ๆ มากกว่า 5,000 บริษัท และบริษัทที่เป็นผู้จ้างขนส่งสินค้าระดับสากลอีกกว่า 1,000 บริษัทที่กระจายอยู่ 155 ประเทศทั่วโลก ได้ระบุว่า “ประสิทธิภาพของโลจิสติกส์มีความสำคัญต่อการค้า และการขยายตัวทางเศรษฐกิจ” และจากการวิเคราะห์ด้วยฐานข้อมูล LPI ปี ค.ศ. 2007 ซึ่งเป็นปีแรกของการสำรวจด้วย LPI พบว่าประสิทธิภาพที่ดีกว่าของโลจิสติกส์มีความสัมพันธ์กับการขยายตัวทางการค้าการส่งออกและการดึงดูดการลงทุนจากชาวต่างชาติรวมทั้ง การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ

รุธิร์ พนมยงค์ (2552) โครงการการศึกษาาระบบ โลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กรณีศึกษาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน ได้ทำการศึกษาใน 3 เส้นทางคือ (1) เส้นทาง R3W ไทย-พม่า-จีน (2) เส้นทาง R3E หรือ R3 ไทย-สปป.ลาว-จีนและ (3) เส้นทางผ่านแม่น้ำโขงวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อพยากรณ์ประมาณการซื้อ-ขายสินค้าชายแดน และสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทยและจีนตอนใต้ และนำเสนอแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเส้นทางเชื่อมต่อออกทะเลและระบบการขนส่งต่อเนื่องรวมทั้งเสนอแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับ โลจิสติกส์ กฎระเบียบและข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น จากผลการศึกษาโดยสรุปพบว่า การค้าชายแดน (Border trade) ส่วนใหญ่เป็นการค้าในรูปแบบที่ไม่เป็นทางการ คือ ไม่มีเอกสาร-หลักฐานรองรับ ขณะที่จุดอ่อนสำคัญซึ่งเป็นอุปสรรคของการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน คือ มีต้นทุนในการข้ามพรมแดนค่อนข้างสูง โดยเฉพาะอยู่ที่ 60% ของต้นทุน

ทั้งหมด ซึ่งเป็นตัวเลขที่สูงกว่าต้นทุนในการขนส่งและกระจายสินค้าซึ่งเส้นทาง R3W มีต้นทุนข้ามพรมแดนสูงถึง 51% หรือประมาณ 8,130 บาทต่อตัน เส้นทาง R3E หรือ R3A 60% หรือประมาณ 6,960 บาทต่อตัน และทางแม่น้ำโขง 97% หรือประมาณ 4,245 บาทต่อตัน ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบต้นทุนโดยรวมของทั้ง 3 เส้นทางพบว่า การขนส่งผ่านแม่น้ำโขงมีต้นทุนโดยรวมถูกที่สุด คือ ประมาณ 8,100 บาทต่อตัน รองลงมาคือ เส้นทาง R3E หรือ R3A ประมาณ 11,760 บาทต่อตัน และเส้นทาง R3W ประมาณ 14,100 บาทต่อตัน ขณะที่ระยะเวลาในการขนส่งนั้นเส้นทาง R3W ใช้เวลาน้อยที่สุด คือ 46 ชั่วโมง ส่วนเส้นทาง R3E หรือ R3A ใช้เวลา 51 ชั่วโมง และผ่านแม่น้ำโขงใช้เวลา 88 ชั่วโมง “เวลาการขนส่งที่เป็นไปได้ในตอนนี้คือ 46 ชั่วโมง แต่จีนตั้งเป้าไว้ว่าเส้นทาง กรุงเทพฯ-คุนหมิงน่าจะใช้เวลาประมาณ 20 ชั่วโมง” นอกจากนี้ในการศึกษาผู้วิจัยได้ให้คำนิยาม Corridor เป็น 4 ระดับ คือ

1. Transport corridor คือ การมีถนนเชื่อมโยกัน
2. Multimodal transport corridor มีกิจกรรมมากขึ้นและมีขนส่งมากกว่า 1 รูปแบบเชื่อมโยระหว่างประเทศที่อยู่ในเส้นทางนี้
3. Logistics corridor นอกจากทางกายภาพเชื่อมโยกันแล้ว เรื่องกฎระเบียบต้องสามารถช่วยให้การค้าขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น
4. Economics corridor คือ นอกจากมีเส้นทางขนส่งทางกายภาพกฎระเบียบรองรับทำให้การค้าเป็นไปได้โดยสะดวก สิ่งที่สำคัญที่สุด คือ ต้องมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทาง เช่น การสร้างนิคมอุตสาหกรรมรองรับการจ้างแรงงาน

จากการวิเคราะห์เส้นทางเพื่อหาระดับตามนิยามดังกล่าว พบว่า ปัจจุบันยังอยู่ที่ระดับ 1 คือ Transport corridor มีเพียงถนนที่เชื่อมโยกัน แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์ที่อำนวยความสะดวกทางการค้า รวมถึงการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ การผสมผสานรูปแบบการขนส่งเพื่อให้มีต้นทุนน้อยที่สุดและมีประสิทธิภาพสูงสุด ยกตัวอย่างเช่น สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ซึ่งมีโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพพร้อม แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์รองรับในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน ดังนั้นข้อมูลในงานวิจัยสะท้อนให้เห็นว่า โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพเป็นเพียงส่วนหนึ่งเท่านั้นแต่ความร่วมมือทางเศรษฐกิจจะบรรลุผลเป็นรูปธรรม ก็ต่อเมื่อต้องมีการอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน โดยเฉพาะด้านกฎระเบียบระหว่างประเทศที่ส่งผลต่อต้นทุนและความสะดวกในการขนส่ง-เคลื่อนย้ายสินค้า และจากผลการศึกษานักวิจัยได้สรุปเป็นตารางเพื่อเปรียบเทียบต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งสินค้า ดังตารางที่ 2-3

เส้นทาง	ต้นทุนข้ามพรมแดน	ต้นทุนโดยรวม	ระยะเวลาในการขนส่ง
R3W	51% (8,130 บาทต่อตัน)	14,100 บาทต่อตัน	46 ชั่วโมง
R3A/E	60% (6,960 บาทต่อตัน)	11,760 บาทต่อตัน	51 ชั่วโมง
ผ่านแม่น้ำโขง	97% (4,245 บาทต่อตัน)	8,100 บาทต่อตัน	88 ชั่วโมง

ตารางที่ 2-3 เปรียบเทียบต้นทุนและระยะเวลาของเส้นทางขนส่งสินค้าไทย-จีน

ศูนย์วิจัยโลจิสติกส์มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย ได้ศึกษาเส้นทางกระจายสินค้าในจีน โดยรวบรวมข้อมูลเส้นทางขนส่ง ต้นทุนการขนส่งสินค้าประเภทอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม ระยะเวลาการขนส่งทั้งทางน้ำ ทางถนนและทางอากาศ ตลอดจนศึกษาเจาะลึกแต่ละเส้นทางขนส่งสู่ 9 เมืองหลักได้แก่ กุหนิง ฉิงตู ฉงชิ่ง เซี่ยงไฮ้ หานหนิง เซี่ยเหมิน ซืออัน กวางโจวและกรุงปักกิ่งในนี้ข้อมูลสรุปเฉพาะสาย R3A

กระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรม

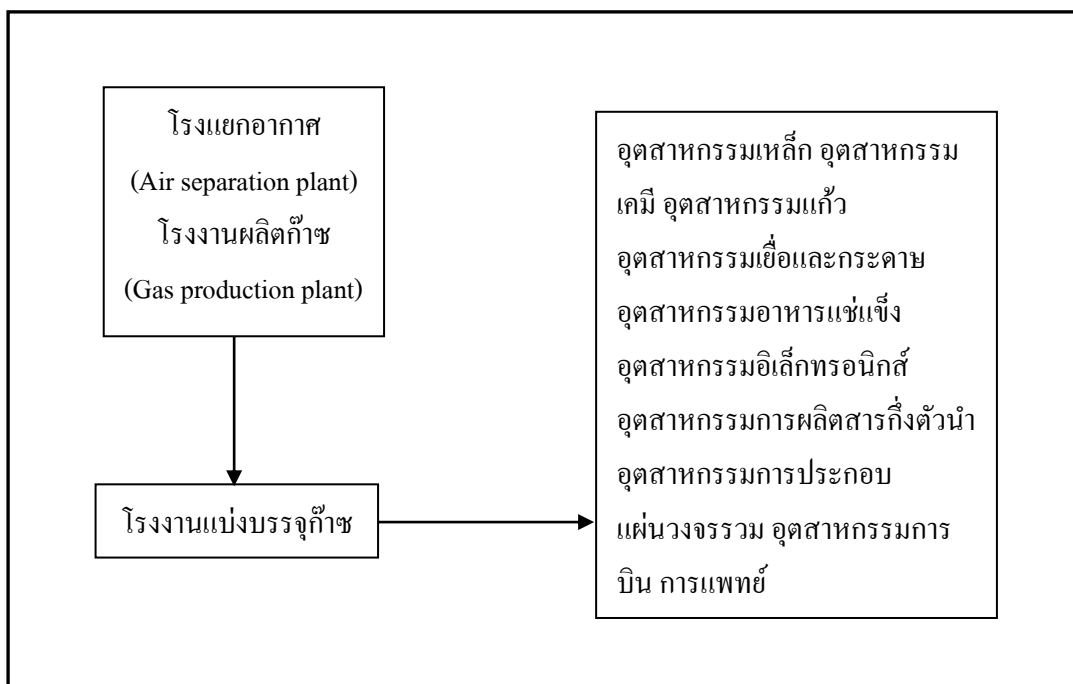
ภาพรวมเกี่ยวกับอุตสาหกรรมก๊าซอุตสาหกรรม

อุตสาหกรรมแบ่งบรรจุก๊าซอุตสาหกรรม (Gas filling industry) เป็นอุตสาหกรรมที่นำเอาก๊าซอุตสาหกรรมที่บรรจุอยู่ในภาชนะที่มีขนาดใหญ่มาแบ่งบรรจุลงในภาชนะที่มีขนาดเล็ก ภายใต้ความดันที่สูงกว่าความดันบรรยากาศตามความต้องการของอุตสาหกรรมที่ต้องใช้ก๊าซอุตสาหกรรม

ก่อนที่จะมาเป็นก๊าซอุตสาหกรรมได้นั้นจะต้องมีโรงงานผลิตก๊าซอุตสาหกรรมซึ่งอาจเป็นโรงแยกอากาศ (Air separation plant) ที่ทำการผลิตก๊าซไนโตรเจน ก๊าซออกซิเจน และก๊าซอาร์กอน หรือโรงงานผลิตก๊าซ (Gas production plant) เช่น โรงงานผลิตก๊าซไฮโดรเจนจากปฏิกิริยาการแตกตัวของน้ำ เป็นต้น อุตสาหกรรมผลิตก๊าซหรือโรงแยกอากาศจัดเป็นอุตสาหกรรมต้นน้ำ โดยส่วนใหญ่แล้วก๊าซที่ผลิตหรือแยกได้จะถูกส่งไปตามท่อเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมที่มีความต้องการใช้ก๊าซที่ผลิตหรือแยกได้ซึ่งโดยทั่วไปมักจะตั้งในพื้นที่ใกล้เคียงกัน โดยเฉพาะภายในนิคมอุตสาหกรรมที่มีอุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ก๊าซที่ผลิตหรือแยกได้ในส่วนที่เหลือจะถูกส่งต่อไปยังโรงงานแบ่งบรรจุก๊าซเพื่อแบ่งบรรจุในภาชนะบรรจุก๊าซที่มีขนาดเล็กเพื่อกระจายไปรายย่อยที่ใช้งานในอุตสาหกรรมอื่น ๆ

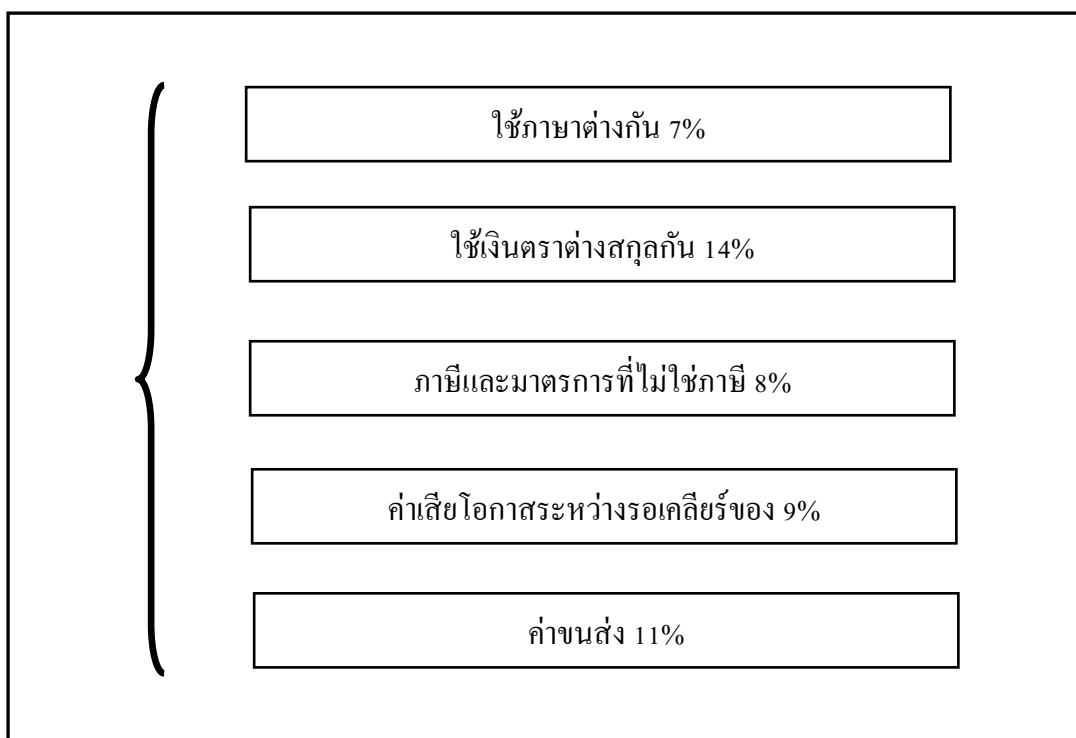
ดังนั้น อุตสาหกรรมแบ่งบรรจุก๊าซจึงจัดเป็นอุตสาหกรรมกลางน้ำที่ทำหน้าที่แบ่งบรรจุก๊าซเพื่อส่งต่อไปยังอุตสาหกรรมปลายน้ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมเคมี

อุตสาหกรรมแก้ว อุตสาหกรรมเยื่อและกระดาษ อุตสาหกรรมอาหารแช่แข็ง อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมการผลิตสารกึ่งตัวนำ อุตสาหกรรมการประกอบแผ่นวงจรรวม อุตสาหกรรมการบิน นอกจากนี้ยังมีการนำก๊าซไปใช้ในทางการแพทย์ การควบคุมสิ่งแวดล้อม และการวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ



ภาพที่ 2-11 ภาพรวมเกี่ยวกับอุตสาหกรรมก๊าซอุตสาหกรรม

Anderson and Van Wincoop (2004) ใช้แบบจำลองทางเศรษฐศาสตร์เพื่อประมาณการต้นทุนในการค้าสินค้าระหว่างประเทศว่า เกิดจากต้นทุนด้านใดบ้างการศึกษาพบว่า กำแพงภาษีศุลกากร มาตรการทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษี ค่าเสียโอกาสระหว่างการรอนำของออกจากร้านศุลกากร และค่าขนส่งสินค้า คิดเป็นต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากต้นทุนการผลิตสินค้าอีก คิดเป็นอัตราเทียบเท่ากับอัตราภาษีศุลกากรที่ระดับร้อยละ 28



ภาพที่ 2-12 ต้นทุนเฉลี่ยในการค้าสินค้าระหว่างประเทศ (Anderson & Van Wincoop, 2004)

นอกจากนี้ยังมีการศึกษาอื่น ๆ ที่กล่าวถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการปฏิรูประบบการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดนหรือการอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น (BaGai, Newfarmer, & Wilson, 2004) กล่าวว่า หากลดเวลาที่เสียไปที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนลง 1 วันในประเทศกำลังพัฒนาจะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายต่อปีลงได้ 240 พันล้านเหรียญสหรัฐ

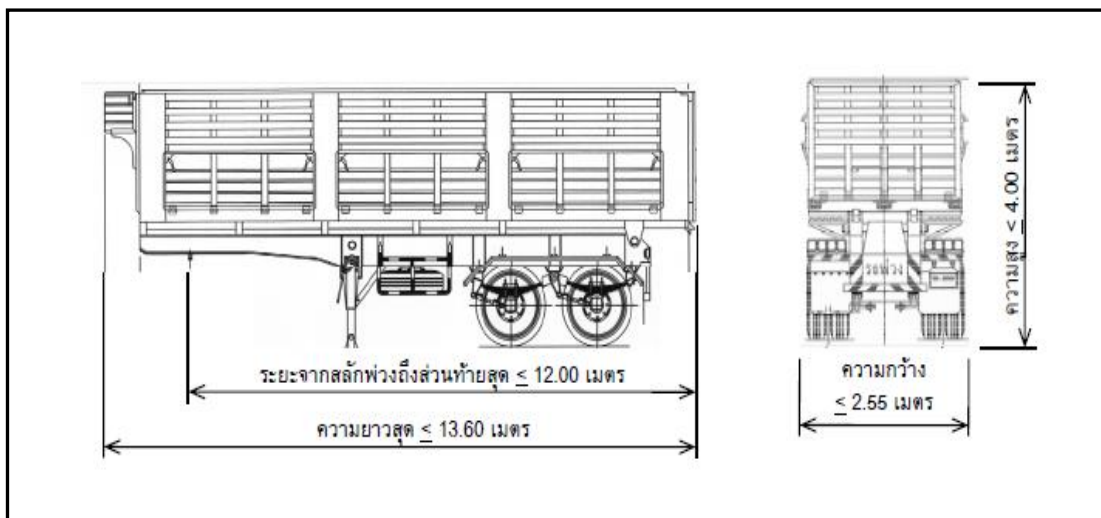
มาตรฐานการบรรทุกในอาเซียน

มาตรฐานการบรรทุกในอาเซียนระบุว่าด้วยน้ำหนักรวมสำหรับ เพื่อกำหนดน้ำหนักรวมสำหรับรถบรรทุกที่วิ่ง เพื่อการบำรุงรักษาดถนนให้อยู่ในสภาพดีและใช้ประโยชน์ได้นานรวมทั้งเพื่อลดอุบัติเหตุ และลดงบประมาณของรัฐบาลในการบำรุงรักษาดถนน ข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกของแต่ละประเทศกับไทยแตกต่างกัน โดยของแต่ละประเทศน้ำหนักบรรทุกตามกฎหมายต่ำกว่าของไทย สรุปการเปรียบเทียบข้อกำหนดน้ำหนักบรรทุกของไทย แต่ละประเทศ สำหรับรถบรรทุกบางประเภท

ขนาดสัดส่วน	กฎหมายไทย กฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 60	อาเซียน
กว้าง (เมตร)	ไม่เกิน 2.55 เมตร	2.50 เมตร
ยาว (เมตร)	ไม่เกิน 13.60 เมตร	12.20 เมตร 16.0 เมตร (รถลากจูง/ รถกึ่งพ่วง)
สูง (เมตร)	ไม่เกิน 4.00 เมตร (ตัวรถ) ไม่เกิน 4.20 เมตร (การบรรทุกตู้)	4.20 เมตร
ระยะยื่นท้าย (Rear overhang: ROH)	50% ของช่วงล้อ (กรณีรถกระบะบรรทุก) 66% ของช่วงล้อ (กรณีรถตู้บรรทุก)	60%

ตารางที่ 2-4 ขนาดสัดส่วนของรถบรรทุกเปรียบเทียบกับกฎหมายไทย (จักรกฤษ ตั้งใจตรง, 2555)

ขนาดสัดส่วนของรถบรรทุกเปรียบเทียบกับกฎหมายประเทศไทย และรถบรรทุกที่ใช้ในอาเซียนจะสังเกตได้ว่ามาตรฐานขนาดสัดส่วนของรถบรรทุกตามกฎหมายประเทศไทยสูงกว่ารถบรรทุกที่ใช้ในอาเซียน ทั้งในด้านของขนาดสัดส่วนของรถบรรทุกและน้ำหนักที่สามารถบรรทุกสินค้าได้



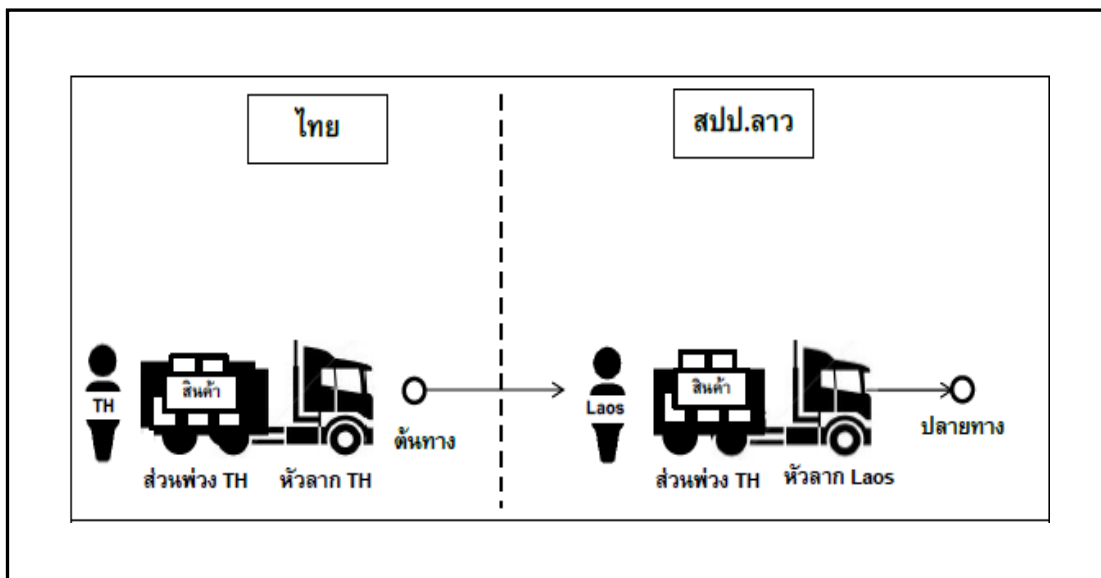
ภาพที่ 2-13 ขนาดสัดส่วนของรถบรรทุกลักษณะ 7 (รถกึ่งพ่วง) และ 8 (รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว)
(กรมการขนส่งทางบก, 2558)

การเปลี่ยนรถหัวลากของรถขนส่งสินค้า

การเปลี่ยนรถหัวลากเป็นวิธีการที่คล้ายกับการยก ตู้คอนเทนเนอร์ (รูปที่ 2-17) มีข้อเด่นคือ การเปลี่ยนรถหัวลากนั้นใช้พื้นที่น้อย สามารถดำเนินการได้สะดวกกว่าการยก ตู้คอนเทนเนอร์ที่ต้องมีเครื่องมือหรืออุปกรณ์ช่วย

หากผู้ประกอบการที่ขนส่งสินค้าโดยรถพ่วงต้องการขนส่งสินค้าไปยังปลายทางใน สปป.ลาว สามารถดำเนินการโดย

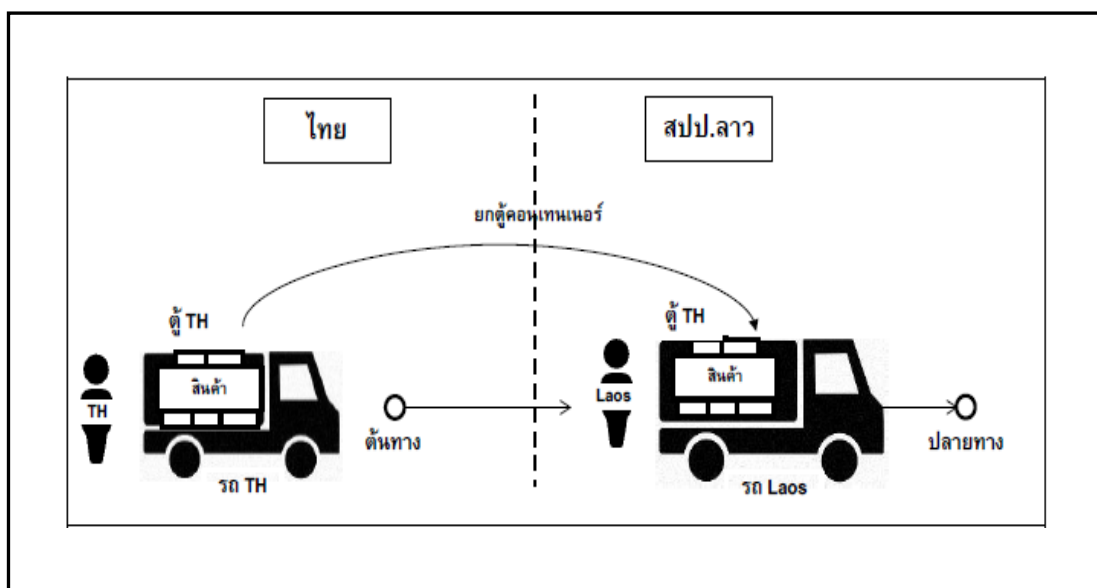
1. สำหรับรถหัวลาก ต้องเปลี่ยนรถหัวลากไทยเป็นรถหัวลากลาวเพื่อให้สะดวกกับการขับรถภายใน สปป.ลาวที่ถนนแคบกว่าไทยและบางพื้นที่ผ่านแนวเทือกเขาสูง ส่วนรถหัวลากไทยให้จอดคอยที่ชายแดนเพื่อรอสินค้าเที่ยวกลับ (ถ้ามี)
2. สำหรับส่วนพ่วง (หาง) สามารถใช้รถไทยได้



ภาพที่ 2-14 การเปลี่ยนรถหัวลากเพื่อขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว (กรมการขนส่งทางบก, 2558)

การเปลี่ยนรถหัวลากนี้มีข้อควรพิจารณาหากผู้ประกอบการใช้แนวทางนี้ เช่น 1) การบริหารจัดการหัวลากและส่วนพ่วงต้องดำเนินการอย่างเป็นระบบ ผู้ประกอบการควรมีสินค้าสำหรับขนส่งสม่ำเสมอ เพื่อช่วยบริหารจัดการส่วนพ่วงและสินค้าที่ขากลับได้ 2) ระบบการประกันภัยที่ยังไม่ครอบคลุมกรณีรถหัวลากกับส่วนพ่วงจดทะเบียนคนละประเทศกัน 3) ส่วนพ่วงถือเป็นสินทรัพย์ของบริษัทในแต่ละประเทศ การที่ส่วนพ่วงของประเทศหนึ่งถูกนำไปใช้ในอีกประเทศหนึ่งพันธมิตรที่ดำเนินการขนส่งอยู่ต้องช่วยดูแล บำรุงรักษาด้วย เช่น ระมัดระวังไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ ระมัดระวังการแอบเปลี่ยนอะไหล่ เป็นต้น

2.1 การขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างผู้ประกอบการไทยกับ สปป.ลาว รูปแบบนี้เหมาะสมสำหรับสินค้าที่มีการบรรจุสินค้าจำนวนเต็มอัตรามีรอบการขนส่งสม่ำเสมอ และการขนส่งต่อไปยังประเทศที่สาม เช่น จีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน กุหนิง และมณฑลกว่างสี) หากผู้ประกอบการต้องการขนส่งสินค้าจากไทยไปยัง สปป.ลาว แทนการนำรถขนส่งของตัวเองเดินทางเข้าไปใน สปป.ลาว ผู้ขนส่งสามารถขนส่งสินค้าของไทยข้ามพรมแดน สปป.ลาวได้ตามกรอบความตกลงทวิภาคีไทย-สปป.ลาว และเปลี่ยนไปใช้รถหัวลากของ สปป.ลาวลากตู้คอนเทนเนอร์นั้นเข้าไปขนส่งต่อไปใน สปป.ลาว ดังรูปที่ 2-15 วิธีการนี้เหมาะกับสินค้าที่สามารถบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ได้มีปลายทางของสินค้าไกลจากด่านศุลกากรไทย-สปป.ลาว ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งเห็นว่าเหมาะสมกับการบริหารจัดการรถขนส่ง การทำรอบ พนักงานขับรถ เป็นต้น



ภาพที่ 2-15 การยกตู้สินค้าของไทยกับ สปป.ลาว (กรมการขนส่งทางบก, 2558)

การเตรียมความพร้อมการดำเนินการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ในส่วนนี้เป็นการแสดงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับวิธีการ ขั้นตอน และรายละเอียดในการเข้าสู่การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยผู้ประกอบการที่มีความประสงค์จะดำเนินงานขนส่งสินค้าทางถนนต้องมีความพร้อมทั้งในส่วนของผู้ประกอบการเองยานพาหนะ ผู้ขับขี่ และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับสินค้า โดยมีการขออนุญาตอย่างถูกต้องตามกฎหมาย

1. กรณีใช้ GMS CBTA

1.1 ความพร้อมผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการที่มีความต้องการจะดำเนินการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศจะต้องเตรียมความพร้อมในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การขอประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ และการขอใบอนุญาต (GMS road transport permit)

1.1.1 การขอประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ ประกอบไปด้วย การขนส่งส่วนบุคคลระหว่างประเทศ (ประเภทรถ 40 และ 80) และการขนส่งไม่ประจำทางระหว่างประเทศ (ประเภทรถ 30 และ 70)

1.1.1.1 การขนส่งส่วนบุคคลระหว่างประเทศ ประเภทรถ 40 และ 80 หมายถึง การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่า 1,600 กิโลกรัม หรือผู้ประกอบการที่นำรถขนส่งไปใช้ในวัตถุประสงค์ที่ไม่ใช่เพื่อการให้บริการหรือรับจ้าง แต่มีไว้เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของผู้ประกอบการเอง

คุณสมบัติ:

ต้องเป็นผู้ใช้รถสำหรับทางการขนส่งสินค้าในกิจการค้าหรือธุรกิจของตน
เท่านั้น โดยจะไม่นำรถหรือยินยอมให้บุคคลอื่นนำรถไปทำการรับจ้างขนส่งสินค้าแต่ประการใด

ต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถที่ใช้ในการ
ขนส่งสัตว์หรือสิ่งของซึ่งมีท้องที่ทำการขนส่งทั่วราชอาณาจักร

ต้องเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ห้างหุ้นส่วนจำกัด บริษัทจำกัด หรือ
บริษัทมหาชนจำกัด

ถ้ามีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ ต้องมีสำนักงานสาขาหรือสำนักงาน
ตัวแทนจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและตั้งอยู่ในประเทศไทย

1.1.1.2 การขนส่งไม่ประจำทางระหว่างประเทศ (ประเภทรถ 30 และ 70)
หมายถึง การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง หรือผู้ประกอบการที่นำรถขนส่งไปใช้ใน
วัตถุประสงค์เพื่อให้บริการหรือรับจ้างให้แก่บุคคลภายนอก

คุณสมบัติ:

ต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถที่ใช้ในการ
ขนส่งสัตว์หรือสิ่งของซึ่งมีท้องที่ทำการขนส่งทั่วราชอาณาจักร

ต้องเป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ที่จดทะเบียนตามกฎหมายไทย
หรือเป็นองค์กรของรัฐตามกฎหมายว่าด้วยการจัดตั้งองค์กรของรัฐบาลหรือตามกฎหมายว่าด้วย
การนั้น

ถ้ามีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในต่างประเทศ ต้องมีสำนักงานสาขาหรือสำนักงาน
ตัวแทนจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและตั้งอยู่ในประเทศไทย

1.2 ใบอนุญาตขนส่ง (GMS road transport permit)

ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS
cross-border transport agreement: GMS CBTA) ระบุว่า ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตให้
ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศจะมีสิทธิประกอบการขนส่งข้ามพรมแดนเข้าไปในอาณาเขต
ประเทศภาคีอื่น ๆ ได้เฉพาะกรณีที่ผู้ประกอบการนั้นได้รับใบอนุญาตขนส่ง (GMS road transport
permit) โดยใบอนุญาตดังกล่าว

1.2.1 มีอายุใช้ได้เป็นเวลา 1 ปี (นับจากวันออกใบอนุญาต)

1.2.2 ใช้ได้เฉพาะผู้ที่รับการระบุชื่อในใบอนุญาตจะซื้อขายหรือโอนให้แก่กัน
ไม่ได้

1.2.3 มีผลใช้ได้ตราบเท่าที่ใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ

ของผู้ประกอบการ ฯ ยังคงมีผลใช้ได้ยู่เท่านั้น

1.2.4 แต่ละใบให้ผู้ประกอบการ ฯ ใช้กับรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งข้ามแดนได้ 1 คัน โดยระบุหมายเลขทะเบียนรถไว้ในใบอนุญาต และอาจสับเปลี่ยนไปใช้กับรถอีกคันหนึ่งได้โดยเลิกใช้กับรถคันเดิมและระบุหมายเลขทะเบียนรถคันใหม่ต่อจากหมายเลขทะเบียนรถคันเดิม ทั้งนี้ถือว่าใบอนุญาตนั้นใช้กับรถที่ระบุหมายเลขทะเบียนไว้ในลำดับหลังที่สุด จำนวนใบอนุญาตสำหรับการขนส่งสินค้าและการขนส่งคนโดยสารไม่ประจำทางให้คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนและขนส่งข้ามแดนแห่งชาติ (National Transport Facilitation committee: NTFC) ของภาคีแต่ละประเทศออกได้รวมทั้งหมดไม่เกินประเทศละ 500 ใบ และให้มีการพิจารณาทบทวนจำนวนใบอนุญาตในคณะกรรมการร่วม (Joint committee) ของทั้ง 6 ประเทศ ทุกปี

2. ความพร้อมของยานพาหนะ

การเตรียมความพร้อมสำหรับยานพาหนะสำหรับขนส่งทางถนนระหว่างประเทศจะต้องมีการเตรียมความพร้อมใน 5 ส่วน ได้แก่

- 2.1 หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศและเครื่องหมายแสดงประเทศ
- 2.2 หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถเพื่อใช้นอกราชอาณาจักร
- 2.3 แผ่นป้ายทะเบียน
- 2.4 หนังสือรับรองการจดทะเบียนรถที่แปลเป็นภาษาอังกฤษ
- 2.5 กรมธรรม์ประกันภัยบุคคลที่สาม

3. ความพร้อมของผู้ขับขี่

การเตรียมความพร้อมสำหรับผู้ขับขี่ สำหรับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ จะต้องเตรียมความพร้อมใน 2 ส่วน ได้แก่

- 3.1 ใบอนุญาตขับขี่ที่แปลเป็นภาษาอังกฤษ
- 3.2 หนังสือเดินทาง

4. ความพร้อมของเอกสารที่เกี่ยวข้องกับสินค้า

ในการที่จะส่งออกหรือนำสินค้าเข้าแต่ละครั้ง ผู้ประกอบการจะต้องมีการปฏิบัติพิธีการศุลกากรให้ครบถ้วน ไม่ว่าสินค้านั้นจะต้องเสียภาษีอากรในการส่งออกหรือนำเข้าหรือไม่ก็ตาม ซึ่งตามระเบียบที่กรมศุลกากรกำหนดจะต้องสำแดงรายละเอียดให้ศุลกากรรับทราบตามที่กฎหมายศุลกากรกำหนด โดยในการดำเนินการนำเข้าหรือส่งออกกรมศุลกากร การดำเนินพิธีการไว้เฉพาะ

การจัดเอกสารทำใบขนย้ายสินค้า

การผ่านพิธีการศุลกากรสามารถกระทำได้โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (Paperless) โดยส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์พร้อมลงลายมือชื่ออิเล็กทรอนิกส์ (Digital signature) ของ

เจ้าของลายมือชื่อผ่านบุคคลที่เป็นสื่อกลางผู้ให้บริการรับส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Value added network services: VANS) เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด (ebXML/ XML format) แทนการจัดทำ ขึ้น ส่ง รับเอกสาร และการลงลายมือชื่อในกระดาษ

การยื่นใบขนสินค้าขาออกให้ผู้ส่งของออกจัดทำข้อมูลใบขนสินค้าขาออกตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนดและเป็นผู้ส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรเมื่อระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรผู้รับข้อมูลได้ทำการตอบรับข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์นั้นในการผ่านพิธีการถือเป็นการยื่นเอกสารนั้น ๆ ตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการศุลกากรแล้ว

ขั้นตอนการจัดทำใบขนสินค้าขาออกทางอิเล็กทรอนิกส์

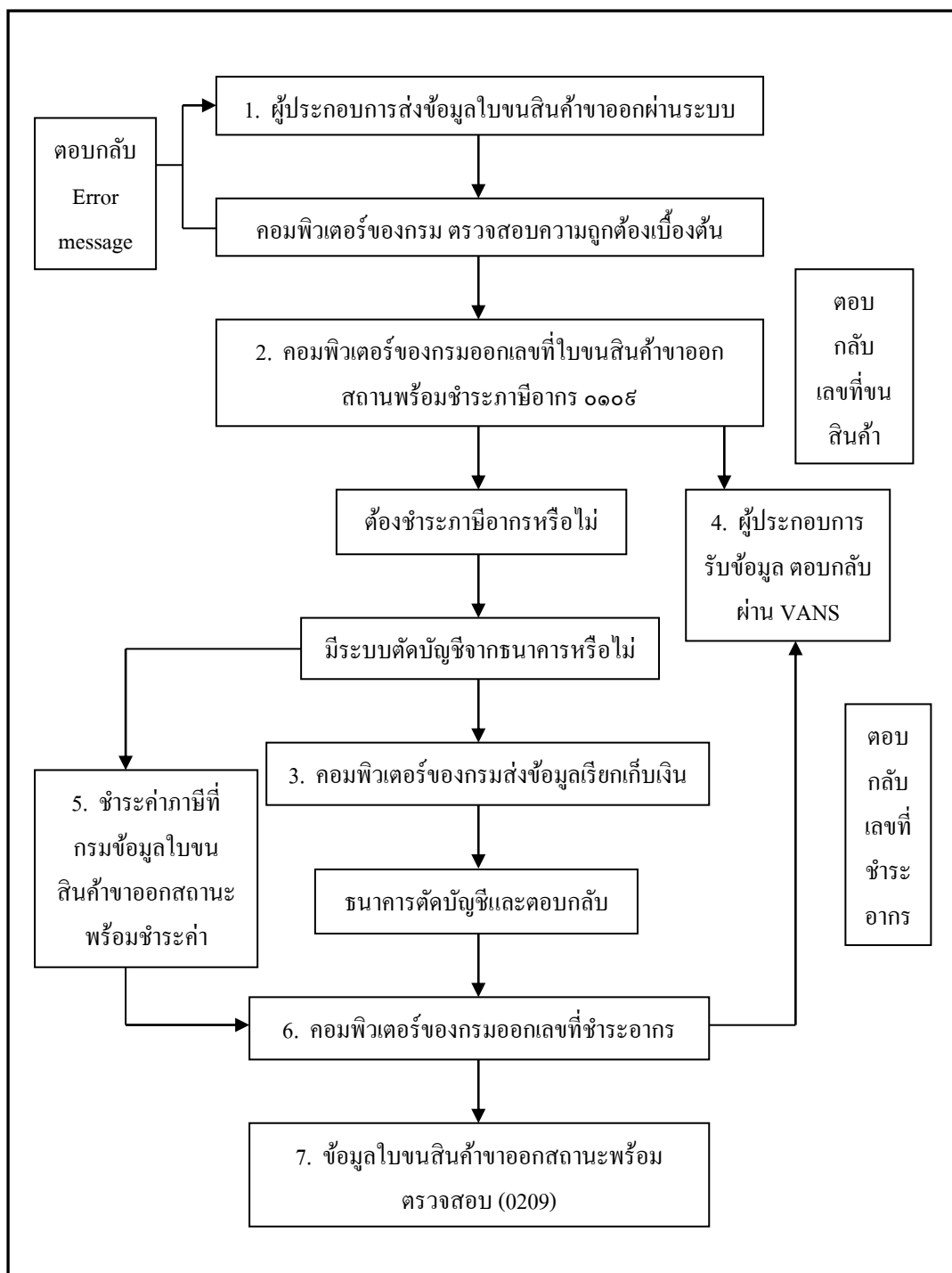
ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของจัดทำข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนดและส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ทางอิเล็กทรอนิกส์ของศุลกากรผ่าน VANS ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบความถูกต้องเบื้องต้นกับแฟ้มข้อมูลอ้างอิงและกับข้อมูลการอนุมัติ/ อนุญาตตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ตรวจสอบพบความผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตอบรหัสข้อผิดพลาดทุกข้อกลับไปให้ผู้ส่งข้อมูลทำการแก้ไขและส่งข้อมูลใหม่

หากไม่พบข้อมูลผิดพลาดระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะกำหนดเลขที่ใบขนสินค้าขาออกทางอิเล็กทรอนิกส์จำนวน 14 หลักในสถานะพร้อมชำระค่าภาษีอากร (Status=0109) และตอบให้ผู้ส่งข้อมูลทราบเมื่อผู้ส่งออกชำระภาษีอากรแล้วระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะออกเลขชำระภาษีอากรและกรณียกเว้นภาษีอากรระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะออกวันที่ยกเว้นอากรพร้อมเปลี่ยนสถานะใบขนส่งสินค้าขาออกเป็นสถานะพร้อมตรวจปล่อย (Status=0209)

เครื่องคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลในใบขนส่งสินค้าขาออกตามเงื่อนไขขาออกตามที่กรมศุลกากรกำหนดแล้วจัดกลุ่มใบขนส่งสินค้าขาออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มที่ต้องการตรวจสอบสินค้า (Red line) และกลุ่มที่ไม่ต้องการตรวจสอบสินค้า (Green line) กรณีตรวจสอบสินค้าระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรจะแจ้งชื่อนายตรวจให้ทราบในคราวเดียวกันกับแจ้งเลขที่ใบขนสินค้าขาออก

ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของจัดทำข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนดและส่งข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ทางอิเล็กทรอนิกส์ของศุลกากรผ่าน VANS



ภาพที่ 2-16 ขั้นตอนการจัดทำใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์

วิธีการการส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกกระทำได้ 4 ช่องทาง

1. ผู้ส่งออกส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกด้วยตนเอง
2. ผู้ส่งออกมอบหมายให้ตัวแทนออกของ (Custom broker) เป็นผู้ส่งข้อมูลแทน

3. ผู้ส่งออกใช้เคาน์เตอร์บริการ (Service counter) ในการส่งข้อมูล
4. ผู้ส่งออกยื่นใบขนสินค้าขาออกพร้อมแบบรายละเอียดข้อมูลใบขนสินค้า และชำระค่าธรรมเนียมกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ท่าที่สนามบินที่ส่งของออก

INCOTERM 2010

สภาหอการค้านานาชาติ (International chamber of commerce - ICC) ได้มีการประชุมบรรดาสมาชิกของสภาการค้าระหว่างประเทศทุก 10 ปี เพื่อวางกฎเกณฑ์ข้อตกลงในการส่งมอบสินค้าระหว่างประเทศ (International commercial terms: INCOTERMS) เริ่มใช้ในปี ค.ศ. 1936 (พ.ศ. 2479) ต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายครั้ง ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1953, 1967, 1980, 1990, 2000 และฉบับปัจจุบันปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อปี ค.ศ. 2010 (เริ่มใช้เมื่อ 1 มกราคม 2011) เพื่อให้กฎเกณฑ์ดังกล่าวสอดคล้องกับหลักปฏิบัติทางการค้าเทคโนโลยีการสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์ และระบบ Logistic and supply chain ที่พัฒนาและเปลี่ยนแปลงไป โดยกำหนดให้ขอบเขตของ INCOTERMS 2010 จำกัดอยู่เฉพาะเรื่องที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาซื้อขายในเรื่องการส่งมอบสินค้าที่ขาย ประกอบด้วย 11 ข้อตกลง ซึ่งได้แก่ EXW (Ex works), FCA (Free carrier), FAS (Free alongside ship), FOB (Free on board), CFR (Cost and freight), CIF (Cost insurance and freight), CPT (Carriage paid to), CIP (Carriage insurance paid to), DAT (Delivered at terminal), DAP (Delivered at place), DDP (Delivered duty paid)

ตารางที่ 2-5 INCOTERM 2010

	Loading on truck (carrier)	Export-Customs declaration	Carriage to port of export	Unloading of port of export	Loading charges in port of export	Carriage to port of import	Unloading charges in port of import	Loading on truck in port of import	Carriage to place of destination	Insurance	Import customs clearance	Import taxes
EXW	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
FCA	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No	No	No	No	No
FAS	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No	No	No
FOB	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No	No	No
CFR	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No	No
CIF	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	Yes	No
DAT	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No	No	No
DAP	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No
CPT	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	No
CIP	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No
DDP	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No	Yes

1. EXW (Ex works) ผู้ขายส่งมอบของให้แก่ผู้ซื้อ ณ ที่ทำการของผู้ขาย เช่น โรงงาน หรือโรงพักสินค้า ฯลฯ โดยผู้ซื้อรับภาระในการดำเนินการค่าใช้จ่าย ความเสี่ยงหลังจากการส่งมอบของแล้ว เช่น การขนของขึ้นพาหนะขนส่ง การผ่านพิธีการส่งออก เป็นต้น ข้อตกลงนี้เหมาะสำหรับการค้าในประเทศ อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย: ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายไม่มีภาระในการขนถ่ายสินค้าให้กับผู้ซื้อ ไม่มีภาระในการดำเนินการผ่านพิธีการส่งออก ผู้ขายไม่มีภาระที่จะทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งและสัญญาประกันภัย ทั้งนี้ ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับการบรรจุหีบห่อสินค้า การดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) และรับภาระความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ขายต้องให้ความช่วยเหลือจัดหาเอกสาร และให้ข้อมูลตามที่ผู้ซื้อต้องการเพื่อการส่งออก เช่น ใบอนุญาตการตรวจสอบด้านความปลอดภัยของสินค้าหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ ที่จำเป็นสำหรับการส่งออก การนำเข้าและเพื่อการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ: ผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว หรือวันที่ได้ตกลงกันไว้หรือวันที่สิ้นสุดของระยะเวลาสำหรับการส่งมอบ ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จ่ายค่าจัดหาใบอนุญาตส่งออกและนำเข้า หรือการมอบอำนาจใด ๆ รวมทั้งชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ที่ถูกกำหนดให้ต้องดำเนินการก่อนการส่งออก การตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ซื้อทำหน้าที่ผ่านพิธีการส่งออกชำระค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด

2. FCA (Free carrier) ผู้ขายส่งมอบของให้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้บริหารจัดการขนส่ง ณ สถานที่ส่งมอบซึ่งผู้ซื้อเป็นผู้กำหนด ต้องผ่านพิธีการส่งออก ข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย: ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายมีภาระในการขนสินค้าขึ้นบนพาหนะขนส่งที่ผู้ซื้อกำหนด ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ที่ถูกกำหนดให้ต้องดำเนินการก่อนการส่งสินค้าออก การตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า จัดหาใบอนุญาตส่งออก และผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งชำระค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด แต่ผู้ขายไม่มีภาระที่จะทำสัญญา

จัดการขนส่ง และสัญญาประกันภัย ทั้งนี้ผู้ขายต้องรับประกันความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ขายต้องให้ความช่วยเหลือ จัดหาเอกสาร และให้ข้อมูลใด ๆ รวมทั้งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับด้านความปลอดภัยที่ผู้ซื้อต้องการเพื่อการนำเข้าสินค้า และ/หรือเพื่อการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ: ผู้ซื้อต้องรับประกันความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว หรือวันที่ได้ตกลงกันไว้หรือวันที่สิ้นสุดของระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้สำหรับการส่งมอบ โดยผู้ซื้อต้องทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบที่ระบุด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย ชำระค่าตรวจสอบ ค่าจัดหาใบอนุญาตสำหรับการนำเข้า ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ เพื่อการนำเข้าตลอดจนชำระค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการนำเข้า รวมทั้งค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมดสำหรับการนำเข้า

3. CPT (Carriage paid to) ผู้ขายส่งมอบของให้แก่ผู้รับจัดการขนส่งตามที่ตกลงกันไว้ ผู้ขายมีหน้าที่ชำระค่าขนส่งไปจนถึงสถานที่ปลายทางที่ระบุไว้ โดยผู้ซื้อจะเป็นผู้รับประกันความเสี่ยงต่อการเสียหายหรือสูญหาย รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุใด ๆ หลังจากที่ของได้ส่งมอบให้กับผู้รับจัดการขนส่งแล้ว ข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย: ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายมีหน้าที่ทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุ ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ขาย ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับจัดการขนส่งในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ แต่ไม่มีหน้าที่ที่จะทำสัญญาประกันภัย ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัดการชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ที่ถูกกำหนดให้ดำเนินการก่อนการส่งออก การตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า จัดหาใบอนุญาตส่งออกและผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ ก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ขาย โดยชำระค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด ทั้งนี้ผู้ขายต้องรับประกันความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ขายต้องให้ความช่วยเหลือ จัดหาเอกสารและให้ข้อมูลใด ๆ รวมทั้งข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ผู้ซื้อต้องการเพื่อการนำเข้าสินค้าและเพื่อการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ: ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จัดหาใบอนุญาตนำเข้าหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ ผ่านพิธีการนำเข้า และการขนส่ง

สินค้าผ่านประเทศใด ๆ เพื่อการนำเข้าด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง ผู้ซื้อต้องรับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว จากผู้รับจัดการขนส่ง ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุ รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว แต่ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญาจัดการขนส่งและอาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง

4. CIP (Carriage insurance paid to) ผู้ขายส่งมอบของแก่ผู้รับจัดการขนส่ง โดยมีภาระรับผิดชอบเช่นเดียวกับ CPT โดยต้องทำสัญญาและชำระค่าประกันภัยด้วยตนเอง และรับผิดชอบความเสี่ยงต่อความเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่งจนถึงสถานที่ปลายทางที่ระบุไว้ ข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย: ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายมีหน้าที่ทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ขาย ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับจัดการขนส่งในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ ผู้ขายต้องทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า จัดหาใบอนุญาตส่งออกและผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ ก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ขาย ชำระค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นและค่าภาระใด ๆ ในการขนถ่ายสินค้าลง ณ สถานที่ปลายทาง ชำระค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ เพื่อการส่งออก โดยผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ขายต้องให้ความช่วยเหลือ จัดหาเอกสาร และให้ข้อมูลใด ๆ รวมทั้งข้อมูลด้านความปลอดภัยที่ผู้ซื้อต้องการเพื่อการนำเข้าสินค้า และ/ หรือเพื่อการขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ซื้อ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ: ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อ ขยายจัดหาใบอนุญาตนำเข้าหรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ และผ่านพิธีการนำเข้า รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ เพื่อการนำเข้าด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง ผู้ซื้อต้องรับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว และรับสินค้าจากผู้รับจัดการขนส่ง ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุ รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญาจัดการขนส่งและไม่มีหน้าที่ทำสัญญาประกันภัย

5. DAT (Delivered at terminal) ผู้ขายส่งมอบของ ณ สถานที่ปลายทางตามที่ได้ตกลงกันไว้ ซึ่งสถานที่ปลายทางอาจเป็นชื่อท่าเทียบเรือ คลังสินค้า คลังสินค้าของท่าเทียบเรือ (CY: Container yard) หรือ ชื่อถนน รถไฟ หรือ คลังสินค้าทางอากาศยานและขนของลงจากพาหนะขนส่ง โดยค่าใช้จ่ายในการขนของทั้งหมดเป็นภาระของผู้ขาย ข้อตกลงนี้อาจนำไปใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย: ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายมีภาระทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุ ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ขาย ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขนส่ง ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ ผู้ขายอาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง (แล้วแต่จะตกลงกัน) ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า จัดหาใบอนุญาตส่งออกและผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ ก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ขาย ผู้ขายต้องทำสัญญาสำหรับการขนส่งสินค้าไปยังท่าเทียบพาหนะขนส่ง (Terminal) ที่ระบุ ณ ท่าเรือที่ได้ตกลงกันไว้ หรือ ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง หากมิได้มีการตกลงหรือมิได้กำหนดไว้ในทางปฏิบัติถึงท่าเทียบพาหนะขนส่ง (Terminal) ที่เฉพาะเจาะจง ผู้ขายอาจเลือกท่าเทียบพาหนะขนส่ง (Terminal) ณ ท่าเรือที่ได้ตกลงกันไว้ หรือ ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุที่ตนเห็นว่าเหมาะสมที่สุด ต้องขนถ่ายสินค้าลงจากพาหนะขนส่งที่มาถึง แล้วต้องส่งมอบสินค้าโดยนำไปวางไว้ตามที่ตกลงไว้กับผู้ซื้อ ณ ท่าเทียบพาหนะขนส่ง (Terminal) ที่ระบุ ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว โดยผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ขายมีหน้าที่ผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมดที่ต้องชำระเมื่อส่งออก ตลอดจนค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ (เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน) ที่จำเป็นเพื่อการส่งมอบสินค้า รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ก่อนการส่งสินค้าที่ถูกกำหนดโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศที่ส่งออก แต่ผู้ขายไม่มีหน้าที่ทำสัญญาประกันภัย

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ: ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ และผ่านพิธีการนำเข้าด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง ต้องรับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว โดยผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยง

ทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว แต่ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่ง ทั้งนี้ผู้ซื้ออาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง ผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด

6. DAP (Delivered at place) ผู้ขายส่งมอบของให้กับผู้ซื้อ ณ สถานที่ตามที่ได้ตกลงกันไว้โดยพร้อมที่จะขนลงจากพาหนะขนส่ง ผู้ขายมีความเสี่ยงในความเสี่ยงของสินค้าและต้องชำระค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าจนถึงสถานที่ของผู้ซื้อ รวมทั้งมีหน้าที่ผ่านพิธีการส่งออก แต่ไม่ต้องรับผิดชอบการผ่านพิธีการนำเข้า ข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย: ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายมีหน้าที่ทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าจากสถานที่ส่งมอบไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุ ด้วยค่าใช้จ่ายของผู้ขาย ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับจัดการขนส่ง ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ ผู้ขายต้องทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า จัดหาใบอนุญาตส่งออกและผ่านพิธีการส่งออกด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใดๆ ก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของผู้ขาย ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าบนพาหนะขนส่งที่มาถึง ซึ่งพร้อมจะให้ทำการขนถ่าย ณ สถานที่ปลายทาง ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ นอกจากนี้ ผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ: ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ และผ่านพิธีการนำเข้าด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ก่อนการส่งสินค้า ต้องรับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว โดยผู้ซื้อต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญา รับผิดชอบขนส่ง ผู้ซื้อได้รับมอบสินค้าจากพาหนะขนส่งที่มาถึง ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุ โดยต้องชำระค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมทั้งหมดในการขนถ่ายสินค้าลงจากพาหนะขนส่ง ผู้ซื้ออาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง ผู้ซื้อ มีหน้าที่ต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด

7. DDP (Delivered duty paid) ผู้ขายส่งมอบของ ณ สถานที่ที่ผู้ซื้อระบุในสัญญา

โดยผู้ขายรับประกันความเสี่ยง และค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับการขนส่งของไปยังสถานที่ปลายทาง ผู้ขายเป็นผู้ผ่านพิธีการส่งออก และพิธีการนำเข้า รวมทั้งชำระค่าภาษีอากร และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งมอบของดังกล่าวจนถึงสถานที่ปลายทาง ข้อตกลงนี้อาจใช้ในกรณีที่มีการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบ

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย: ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขาย ต้องทำสัญญาสำหรับการขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุ หรือ ณ สถานที่ปลายทางที่ได้ตกลงกันด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง โดยส่งมอบบนพาหนะขนส่งที่มาถึง พร้อมทั้งจะให้ทำการขนถ่าย ณ จุดที่ได้ตกลงกันไว้ที่สถานที่ปลายทางที่ระบุ ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ ผู้ขายต้องสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออกและประเทศนำเข้า ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้าและชำระค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออกและนำเข้า รวมทั้งค่าอากรภาษีและค่าธรรมเนียมอื่น ๆ ทั้งหมดที่ต้องชำระเมื่อส่งออกและนำเข้า นอกจากนี้ ผู้ขายต้องรับประกันความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ: ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย รับประกันความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว และต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมทั้งหมดในการขนถ่ายสินค้าลงเพื่อการรับมอบสินค้าจากพาหนะขนส่งที่มาถึง ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุ ผู้ซื้อต้องรับมอบสินค้าเมื่อสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่ง และสัญญาประกันภัย ผู้ซื้อไม่มีหน้าที่ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออกและประเทศนำเข้า

8. FAS (Free alongside ship) ผู้ขายส่งมอบของไว้ข้างเรือ เช่น บนหน้าท่า หรือในเรือลำเลียง ณ ท่าส่งออกที่ได้ระบุไว้ ผู้ซื้อต้องรับประกันภัยรวมทั้งความเสี่ยงต่อความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นเมื่อของได้ส่งมอบแล้ว ข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย: ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าโดยการนำไปวางไว้ที่ข้างเรือ ณ ท่าเรือต้นทางที่ระบุ โดยผู้ซื้อ ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการ

โดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้า และค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออก รวมทั้งค่าอากรภาษีและค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมดที่ต้องชำระเมื่อส่งออก นอกจากนี้ ผู้ขายต้องรับประกันความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว แต่ไม่มีหน้าที่ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งและสัญญาประกันภัย

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ: ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ และผ่านพิธีการนำเข้า และการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง โดยต้องทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางที่ระบุ ผู้ซื้ออาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองและต้องรับประกันความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว โดยผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าภาษีอากรและค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด

9. FOB (Free on board) ผู้ขายส่งมอบของลงเรือ ณ ท่าส่งออกที่ได้รับระบุไว้ ผู้ซื้อต้องรับประกันค่าใช้จ่ายทั้งหมดรวมทั้งความเสี่ยงต่อความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นเมื่อของอยู่บนเรือ ข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย: ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายต้องส่งมอบสินค้าโดยการนำไปวางไว้บนเรือ ณ จุดขนถ่ายที่ท่าเรือต้นทางที่ระบุโดยผู้ซื้อ ในวันที่หรือภายในระยะเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบซึ่งถูกกำหนดให้ดำเนินการโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศส่งออก ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้าและค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออก รวมทั้ง ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมดที่ต้องชำระเมื่อส่งออก นอกจากนี้ ผู้ขายต้องรับประกันความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว แต่ไม่มีหน้าที่ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งและสัญญาประกันภัย

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ: ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย จัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ ผ่านพิธีการนำเข้า และการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ ด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง โดยผู้ซื้อต้องทำสัญญาเพื่อขนส่งสินค้าจากท่าเรือต้นทางที่ระบุ ผู้ซื้ออาจทำสัญญาประกันภัยด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง และผู้ซื้อรับประกันความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ทั้งนี้ผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่เวลาที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ผู้ซื้อมีหน้าที่ชำระค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ทั้งหมด

10. CFR (Cost and freight) ผู้ขายส่งมอบของโดยนำไปวางไว้บนเรือ ณ ท่าเรือปลายทางที่ระบุ หรือ ณ จุดใด จุดหนึ่งที่ท่าเรือนั้น ผู้ขายชำระค่าใช้จ่าย และค่าขนส่งเพื่อการส่งของถึงปลายทางตามที่ระบุไว้ ผู้ซื้อรับประกันความเสี่ยงต่อการเสียหายหรือสูญหาย รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นเนื่องจากเหตุใด ๆ หลังจากที่ได้นับของขึ้นบนเรือ ณ ท่าส่งออก ข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย: ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายในการดำเนินการตรวจสอบ เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ก่อนการส่งสินค้าที่ถูกกำหนดโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศที่ส่งออก ผู้ขายต้องทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้าโดยการนำไปวางไว้บนเรือ ณ ท่าเรือปลายทางที่ระบุ หรือ ณ จุดใดจุดหนึ่งที่ท่าเรือนั้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านประเทศใด ๆ ที่ได้กำหนดให้เป็นภาระของผู้ขายภายใต้สัญญาบริหารจัดการขนส่ง แต่ผู้ขายไม่มีหน้าที่ทำสัญญาประกันภัย นอกจากนี้ ผู้ขายเป็นผู้รับประกันความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว และต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้าจนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าระวางและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ทั้งหมดอันเป็นผลมาจากการขนส่งสินค้าจากจุดส่งมอบที่ได้ตกลงกันไว้ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นบนเรือและค่าภาระใด ๆ ในการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าเรือขนถ่ายสินค้าปลายทาง และค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออก ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ที่ต้องชำระเมื่อส่งออก

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ: ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย ผู้ซื้อต้องจัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ และการผ่านพิธีการนำเข้าด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง ทั้งนี้ ผู้ซื้อเป็นผู้รับประกันความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว และผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ รวมทั้งค่าใช้จ่ายเรือลำเลียง และค่าภาระการใช้ท่า ค่าภาษีอากร ค่าภาระอื่นๆ

11. CIF (Cost insurance and freight) ผู้ขายส่งมอบของที่ทำเรือปลายทางที่กำหนด ผู้ขายมีภาระเช่นเดียวกับ CFR ผู้ขายเป็นผู้ทำสัญญาบริหารจัดการขนส่งสินค้า และทำสัญญาประกันภัยเพื่อความเสี่ยงภัยต่อ การเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่งจนถึงท่าปลายทางด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง ข้อตกลงนี้ใช้กับการขนส่งทางทะเลหรือทางน้ำในแผ่นดินเท่านั้น

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขาย : ผู้ขายต้องจัดเตรียมสินค้า ใบกำกับสินค้า และหลักฐานอื่นใดตามที่กำหนดไว้ในสัญญา ผู้ขายต้องบรรจุหีบห่อสินค้าด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง จัดหาใบอนุญาต

ส่งออก หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่นๆ เพื่อการส่งออก ผู้ขายต้องชำระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดำเนินการตรวจสอบ เช่น การตรวจสอบคุณภาพ การวัด การชั่งน้ำหนัก การนับจำนวน เพื่อการส่งมอบสินค้า ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ก่อนการส่งสินค้า ที่ถูกกำหนดโดยหน่วยงานที่มีอำนาจของประเทศที่ส่งออก ตลอดจนผ่านพิธีการส่งออกและการขนส่งสินค้า ผ่านประเทศใด ๆ ก่อนการส่งมอบด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง นอกจากนี้ ผู้ขายต้องทำสัญญาหรือจัดหาสัญญาเพื่อการขนส่งสินค้า ทำสัญญาประกันภัย และผู้ขายต้องรับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า จนกระทั่งสินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว รวมทั้งชำระค่าระวางและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ณ สถานที่ส่งมอบไปยังท่าเรือปลายทางที่ระบุ ผู้ขายต้องจ่ายค่าประกันภัย ค่าใช้จ่ายในการผ่านพิธีการส่งออก ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ ที่ต้องชำระเพื่อส่งออก

หน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ซื้อ: ผู้ซื้อต้องชำระราคาสินค้าตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขาย ชำระค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบใด ๆ ก่อนการส่งสินค้าตามที่กำหนดไว้ตามสัญญา จัดหาใบอนุญาตนำเข้า หรือการมอบอำนาจอย่างเป็นทางการอื่น ๆ และดำเนินการทางพิธีการนำเข้าด้วยความเสี่ยงและค่าใช้จ่ายของตนเอง ทั้งนี้ ผู้ซื้อเป็นผู้รับภาระความเสี่ยงทั้งหมดต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว และผู้ซื้อต้องชำระค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับสินค้านับตั้งแต่วันที่สินค้าได้ถูกส่งมอบแล้ว ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการขนถ่ายสินค้า ลงจากเรือ รวมทั้งค่าใช้จ่ายเรือลำเลียงและค่าภาระการใช้ท่า ค่าภาษีอากร และค่าภาระอื่น ๆ

สถิติการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) จากสาธารณรัฐประชาชนจีน

สถิติการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) นำเข้ามาภายในประเทศไทยจำนวน 3 ปีย้อนหลัง ดังนี้

ตารางที่ 2-6 สถิติการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) ปี พ.ศ. 2558

COUNTRY	Dec 2015	Jan-Dec 2015
	CIF value (Baht)	CIF value (Baht)
China (ประเทศจีน)	14,088,298	171,239,570
Germany (ประเทศเยอรมันนี)	24,428	24,428
United Kingdom (ประเทศอังกฤษ)	0	23,695
Korea, DPR (ประเทศเกาหลีเหนือ)	0	298,574
Korea, R (ประเทศเกาหลีใต้)	0	297,223
Malaysia (ประเทศมาเลเซีย)	5,566,324	87,406,079
Singapore (ประเทศสิงคโปร์)	11,624	9,161,025
Taiwan (ประเทศไต้หวัน)	0	2,877,274
Grand total	19,690,674	271,813,472

จากตารางที่ 2-6 สถิติการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) นำเข้ามาภายในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2558 แสดงให้เห็นข้อเท็จจริงว่า ประเทศไทยมีการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) จากสาธารณรัฐประชาชนจีนมากที่สุด มูลค่าเท่ากับ 171,239,570 บาท ในอันดับที่สอง ประเทศไทยมีการนำเข้าก๊าซอาร์กอน(Ar) จากประเทศมาเลเซีย มูลค่าเท่ากับ 87,406,079 บาท ในอันดับที่สาม ประเทศไทยมีการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) จากประเทศสิงคโปร์ มูลค่าเท่ากับ 9,161,025 บาท โดยรวมทั้งหมดแล้ว ประเทศไทยมีการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) นำเข้ามาภายในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2558 มีมูลค่า เท่ากับ 271,813,472 บาท

ตารางที่ 2-7 สถิติการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) ปี พ.ศ. 2556

COUNTRY	Dec 2015	Jan-Dec 2015
	CIF value (Baht)	CIF value (Baht)
China (ประเทศจีน)	6,636,177	142,212,675
United Kingdom (ประเทศอังกฤษ)	0	7,556
Korea, R (ประเทศเกาหลีใต้)	305,639	3,771,589
Lao Republic (ประเทศลาว)	0	2,791,650
Malaysia (ประเทศมาเลเซีย)	2,985,071	99,263,731
Singapore (ประเทศสิงคโปร์)	1,053,110	16,322,728
Taiwan (ประเทศไต้หวัน)	0	1,177,442
United States (ประเทศอังกฤษ)	13,726	509,650
Grand total	10,993,723	266,306,970

จากตารางที่ 2-7 สถิติการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) นำเข้ามาภายในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2556 แสดงให้เห็นข้อเท็จจริงว่าประเทศไทยมีการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) จากสาธารณรัฐประชาชนจีนมากที่สุด มูลค่าเท่ากับ 142,212,675 บาท ในอันดับที่สอง ประเทศไทยมีการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) จากประเทศมาเลเซียมูลค่าเท่ากับ 99,263,731 บาท ในอันดับที่สาม ประเทศไทยมีการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) จากประเทศสิงคโปร์มูลค่าเท่ากับ 16,322,728 บาท โดยรวมทั้งหมดแล้ว ประเทศไทยมีการนำเข้าก๊าซอาร์กอน (Ar) นำเข้ามาภายในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2556 มีมูลค่าเท่ากับ 266,306,970 บาท

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A” มีวิธีการดำเนินงานวิจัย ดังนี้

วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) การนำเสนอรายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินการวิจัย ในการพัฒนาระบบกระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A (ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน) ครั้งนี้ใช้ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) และข้อมูลตติยภูมิ (Tertiary source) เป็นองค์ประกอบในการวิเคราะห์เพื่อให้ได้ข้อสรุปตรงกับวัตถุประสงค์ โดยมีผลของการวิจัยเป็นตัวสนับสนุน ซึ่งจะทำให้การวิจัยครั้งนี้มีเหตุผลและความน่าเชื่อถือมากยิ่งขึ้น โดยได้คัดเลือกงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ การศึกษาขั้นตอนการนำเข้าและลดต้นทุน การนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรม เส้นทาง R3A (ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน) การค้าชายแดนระหว่าง สปป.ลาว-ไทยทางบก การค้าผ่านแดน ระหว่าง สปป.ลาว-ไทย ทางบก การค้าระหว่าง ไทย- จีน ทางบก (ที่ผ่านเส้นทาง R3A) หรือการค้าชาย (นำเข้า-ส่งออก) บริเวณชายแดนระหว่าง สปป.ลาว-จีน และระหว่าง สปป.ลาว-ไทย ตามเส้นทางเชื่อมต่อ R3A ผู้วิจัยได้สรุปประเด็นความแตกต่างของงานวิจัยที่ผ่านมา กับงานวิจัยที่ศึกษาในครั้งนี้พร้อมทั้งได้นำงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มาใช้ประกอบในการอ้างอิงและทำให้งานวิจัยนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มเป้าหมายผู้ให้ข้อมูลหลัก
2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การกำหนดกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มเป้าหมายผู้ให้ข้อมูลหลัก

การเลือกประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ จำแนกได้เป็น 2 กลุ่มที่มีการดำเนินธุรกิจหรือปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่เป้าหมาย ณ ด่านบ่อหาน เชียงรุ่งหรือจิ่งหงในแคว้นสิบสองปันนา นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน ของประเทศจีน ที่ทำการด่านสากลที่บ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา-ด่านสากลสะพานมิตรภาพ 4 (แขวงบ่อแก้ว) ห้วยทราย สปป.ลาว ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงรายประเทศ

ไทย ที่เป็นหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานภาคเอกชน เนื่องจากว่าการค้าชายแดน และการค้าผ่านแดนมันกระจุกตัวอยู่ที่ ณ บริเวณศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ ดังนี้

1. เจ้าหน้าที่ศุลกากร ที่ปฏิบัติราชการประจำด่านผู้เกี่ยวข้องตลอดเส้นทาง R3A ข้าราชการ พนักงานของรัฐที่ดูแลควบคุมกฎระเบียบทางการค้า และการอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน เช่น หน่วยงานภาษีศุลกากร กระทรวงธุรกิจพลังงาน กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กรมการขนส่งทางบกหน่วยงานโยธาธิการ-ขนส่ง จำนวนประชากร 35 คน กลุ่มเป้าหมายจำนวน 5 คน
2. ผู้ประกอบการภาคเอกชน ผู้รับบริการที่ผ่านพิธีการทางด้านศุลกากรต่าง ๆ เคนเตอร์บริการผู้นำเข้า-ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ ตลอดจนผู้ประกอบการหรือพ่อค้าชายแดน (ไทย-ลาว-จีน) ที่ประกอบการค้า เกี่ยวกับสินค้าส่งออก-นำเข้า บริเวณพื้นที่เป้าหมาย จำนวนประชากร 50 คน กลุ่มเป้าหมายจำนวน 5 คน
3. พนักงานขับรถบนเส้นทาง R3A พนักงานขนถ่ายสินค้าท่าเรืออุตสาหกรรม พนักงานชิปปิ้งผู้ให้บริการด้านการเดินพิธีการ กรมศุลกากรผู้ปฏิบัติการและดำเนินงานบนตลอดเส้นทาง R3A ที่เกี่ยวข้องกับสินค้าท่าเรืออุตสาหกรรมในการนำเข้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีนตลอดเส้นทาง R3A บริเวณพื้นที่เป้าหมายจำนวนประชากร 70 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้เครื่องมือในการเก็บข้อมูล คือ การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) และการสังเกตการณ์ (Observation) โดยมีประเด็นการเก็บข้อมูลในแต่ละวิธี ดังนี้

1. การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) หรือการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก ครอบคลุมเป็นการสัมภาษณ์ที่มีการกำหนดประเด็นคำถามในเบื้องต้น แต่การเรียงลำดับหัวข้อต่าง ๆ ในการสนทนาเป็นไปตามสถานการณ์ของการพูดคุย เป็นการสอบถามในประเด็นที่ต้องการทราบและสอบถามย้อนไปถึงสาเหตุและผลที่เกิดตามมา การสัมภาษณ์เชิงลึกนี้ มีข้อดีทำให้ได้คำตอบที่สามารถอธิบายความเป็นมาและเหตุผลประกอบได้และหากผู้ให้สัมภาษณ์สามารถสร้างความเป็นกันเองสร้างความคุ้นเคย มีบรรยากาศของความเป็นมิตรกับผู้สัมภาษณ์ได้รวดเร็ว ทำให้ได้รับข้อมูลเชิงลึกมากขึ้นแนวคำถามสัมภาษณ์เชิงลึกในแต่ละกลุ่มเป้าหมายที่ผู้วิจัยกำหนดไว้ ดังต่อไปนี้

โครงสร้างเครื่องมือในการวิจัย

เครื่องมือในการวิจัย ใช้แบบคำถามในการสัมภาษณ์ แบบกึ่งมีโครงสร้าง เป็นคำถามปลายเปิด มีการกำหนดแนวทางสัมภาษณ์ที่มีลักษณะคล้ายกับการใช้แบบสอบถาม ซึ่งคำถามต่าง ๆ ได้กำหนดขึ้นเป็นแบบสัมภาษณ์ไว้ล่วงหน้า เป็นการสัมภาษณ์ที่มีคำถามและข้อกำหนดที่แน่นอน

ตายตัว จะสัมภาษณ์ผู้ใดก็ได้ใช้คำถามแบบเดียวกันทั้งหมด และมีการลำดับขั้นตอนเรียงคำถามเหมือนกัน ไม่มีการข้ามข้อคำถามหรือไม่ถามคำถามแก่ผู้ใดเป็นพิเศษเพื่อให้ได้ข้อมูลตามกรอบแนวคิด ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพทั่วไปในการสัมภาษณ์ ประกอบด้วย ชื่อ-สกุล ผู้ให้สัมภาษณ์ สถานที่สัมภาษณ์ วัน/ เดือน/ ปี ที่สัมภาษณ์ เวลาที่เริ่มสัมภาษณ์

ตอนที่ 2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งปัจจุบัน อายุราชการหรืออายุการทำงาน ที่ตั้งสถานประกอบการ ระยะเวลาประกอบการ และภูมิลำเนาเดิม เป็นต้น

ตอนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A (ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน) สถานการณ์และแนวโน้มด้านเศรษฐกิจสังคมและวัฒนธรรมการเมือง การปกครอง เทคโนโลยีการสื่อสาร การตลาดและระบบโลจิสติกส์ บนเส้นทาง R3A รวมถึงกระบวนการขั้นตอนในการนำเข้าผ่านพิธีการศุลกากร ขั้นตอนในการดำเนินงาน ความยากง่ายในการดำเนินการ ระเบียบปฏิบัติในการผ่านพิธีการของด่านศุลกากร และสภาพการเดินทางการขนส่งตลอดเส้นทาง R3A

2. การสังเกตการณ์ (Observation)

นอกจากการเก็บข้อมูลภาคสนามด้วยการลงพื้นที่ (Field survey) ด้วยตัวเองเพื่อสัมภาษณ์นักธุรกิจภาคเอกชน ภาคขนส่งและข้าราชการในพื้นที่เป้าหมายแล้ว การศึกษาครั้งนี้ได้ดำเนินการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสังเกต (Observation) ซึ่งเป็นวิธีที่ได้รับความนิยมมากในการวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งการศึกษานี้ใช้การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วมอย่างใกล้ชิด (Non-participant observation) เป็นวิธีที่ผู้วิจัยไม่ได้เข้าไปมีส่วนร่วมเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน หรือกลุ่มที่ทำการศึกษา เป็นเพียงเข้าไปเฝ้าดูพฤติกรรมทางการค้า การให้บริการที่เกิดขึ้น ณ สถานที่เป้าหมายและนำมาเขียนอธิบายประกอบการสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อเป็นการยืนยันข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ หรือสามารถอธิบายข้อมูลเพิ่มเติมได้นอกเหนือจากข้อมูลการสัมภาษณ์ต่าง ๆ ที่ได้เก็บรวบรวมมา เพราะบางครั้งผู้ให้สัมภาษณ์อาจไม่ตอบคำถามหรือเต็มใจให้ข้อมูล ได้มีข้อมูลจากการสังเกตประกอบเพิ่มเติมการเก็บข้อมูล โดยการสังเกต (Observation) ในการศึกษาครั้งนี้ได้ดำเนินการสังเกตใน 3 พื้นที่ ดังนี้

1. การสังเกตสภาพแวดล้อมทั่วไป ของด่านภาษีศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมือง ในพื้นที่เป้าหมาย เพื่อสังเกตการปฏิบัติงาน ของเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองและขั้นตอนพิธีการศุลกากรจำนวนประชาชนหรือกลุ่มผู้ประกอบการค้าสภาพสินค้าบริเวณด่าน

2. การสังเกตเกี่ยวกับ กระบวนการขนส่งสินค้าและสภาพพื้นที่การให้บริการขนส่งขนถ่ายสินค้าสำรวจสภาพแวดล้อมทางกายภาพ โดยรอบ ๆ อาทิ ความหนาแน่นของรถบรรทุกสินค้า ประเภทของรถบรรทุก สภาพการบรรทุกสินค้า สภาพถนนด้านข้างน้ำหนัก พื้นที่จอดรถและการขนถ่ายสินค้า คลังสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ

3. การสังเกตสภาพแวดล้อมบริษัท ร้านค้าบริเวณชายแดน การสังเกตซึ่งทำให้เห็นสภาพเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ที่ศึกษา ประเภทของร้านหรือบริษัทของผู้ประกอบการ วิถีความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่เป้าหมาย ประเภทสินค้าที่ซื้อหรือนำเสนอขายในระดับท้องถิ่นสถานที่ที่ใช้ในการให้บริการชำระเงิน ภาษาที่ใช้ในการสื่อสาร ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกที่อาจมีผลต่อการดำเนินการค้าการเปิดช่องทางการค้าในปัจจุบันและอนาคต

ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือ

เป็นแบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง (Structured interview) โดยการกำหนดคำถามไว้ล่วงหน้า เพื่อให้การสัมภาษณ์เป็นมาตรฐานมีเนื้อหาครอบคลุมประเด็นตรงกับเรื่องที่ศึกษา สำหรับกลุ่มเป้าหมายทั้งหมด วิธีการสร้างเครื่องมือ

1. ศึกษาหลักการทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
2. สร้างแบบสัมภาษณ์
3. นำแบบสัมภาษณ์ที่สร้างเสร็จขึ้นให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบความเหมาะสม
4. นำเครื่องมือไปให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบ แล้วนำมาปรับปรุงแก้ไขจนกระทั่งได้เครื่องมือที่เหมาะสมโดยผ่านความเห็นชอบของอาจารย์ที่ปรึกษา
5. นำแบบสัมภาษณ์มาปรับปรุง โดยได้รับความเห็นชอบจากอาจารย์ที่ปรึกษา แล้วจึงนำมาแบบสอบถามไปใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

1. การทดสอบความเที่ยงตรง (Validity) ผู้วิจัยนำแบบคำถามในการสัมภาษณ์ที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 คน พิจารณาและตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) ด้วยวิธีการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of consistency: IOC) และความเหมาะสมของภาษาที่ใช้ (Wording) เพื่อนำไปปรับปรุงแก้ไขก่อนนำไปสอบถามในการเก็บข้อมูลจริง (Rovinelli & Hambleton, 1976) โดยหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of consistency หรือ IOC) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

- | | | |
|-------------|---------|---|
| ให้คะแนน +1 | หมายถึง | แน่ใจว่าข้อคำถามสอดคล้องกับประเด็นที่ศึกษา |
| ให้คะแนน 0 | หมายถึง | ไม่แน่ใจว่าข้อคำถามสอดคล้องกับประเด็นที่ศึกษา |
| ให้คะแนน -1 | หมายถึง | แน่ใจว่าข้อคำถามไม่สอดคล้องกับประเด็นที่ศึกษา |

จากนั้นจึงนำข้อมูลที่ได้จากการพิจารณาของผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ท่าน หาดัชนีความสอดคล้องระหว่างแบบสอบถามและวัตถุประสงค์ในการวิจัย โดยคำนวณจากสูตร ดังนี้

$$IOC = \sum R / N$$

$\sum R$ = ผลรวมของคะแนนในการพิจารณาของผู้เชี่ยวชาญ

N = จำนวนผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด

2. การให้ผู้เชี่ยวชาญพิจารณา

การให้ผู้เชี่ยวชาญพิจารณา เป็นการนำข้อคำถามหรือข้อความแต่ละข้อในแบบวัดไปให้ผู้เชี่ยวชาญ พิจารณาว่าข้อคำถามแต่ละข้อวัดเนื้อหาที่ต้องการวัดหรือไม่ หรือมีความเที่ยงตรงตามเนื้อหาที่ต้องการวัดหรือไม่

การหาความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา โดยการให้ผู้เชี่ยวชาญพิจารณา มีขั้นตอนดังนี้

2.1 นำข้อคำถามหรือข้อความแต่ละข้อในแบบวัดไปให้ผู้เชี่ยวชาญไม่น้อยกว่า 3 คน พิจารณาว่า แบบวัดแต่ละข้อวัดเนื้อหาหรือสิ่งที่ต้องการวัดหรือไม่ หรือมีความเที่ยงตรงตามเนื้อหาที่ต้องการวัดหรือไม่

2.2 นำผลการตัดสินของผู้เชี่ยวชาญทุกคนมาสรุป โดยการแจกความถี่ในแต่ละข้อคำถามว่ามีผู้เชี่ยวชาญเห็นว่า วัดได้ตรงกับเนื้อหาที่ต้องการวัดกี่คน ไม่ตรงกี่คน

2.3 ตัดสินความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาแต่ละข้อคำถาม โดยอาจใช้เกณฑ์การพิจารณา จากความเห็นของผู้เชี่ยวชาญอย่างน้อย 2 ใน 3 ว่าวัดได้ตรงกับเนื้อหาที่ต้องการวัดจึงจะถือว่าแต่ละข้อคำถามในแบบวัดมีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้ทำการวิจัยได้แบ่งวิธีการเข้าถึงข้อมูลและเก็บรวบรวมข้อมูลออกเป็น 2 ส่วน คือ การเก็บรวบรวมข้อมูลด้านเอกสาร (Review data) และการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม (Field data) โดยรวบรวมข้อมูล จาก 3 แหล่ง คือ ข้อมูลตติยภูมิ (Tertiary source) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) และข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) ดังนี้

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) เป็นการศึกษาข้อมูลด้วยตัวเองที่จะต้องลงพื้นที่และใช้การเก็บข้อมูล ด้วยการสัมภาษณ์จากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องเช่น หน่วยงานตำรวจตรวจตราคนเข้า-ออกเมืองหรือ (ต.ม) หน่วยงานภาษีศุลกากร หน่วยงานกักกันพืชและสัตว์

และหน่วยงานให้การอำนวยความสะดวกทางการค้าภาคเอกชน เช่น บริษัทชิปปิ้ง (ทั้งของลาวและจีน) หน่วยงานประกันภัย ทั้งสองแห่ง ที่ด่านสากลสะพานมิตรภาพ 4 (แขวงบ่อแก้ว) และด่านสากลบ่อเต็น (แขวงหลวงน้ำทา) นอกจากนี้ จะเป็นการสำรวจ (Survey) และสังเกตการณ์ (Observation) ตามเส้นทางดังกล่าวด้วยตัวเอง เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลเชิงลึก เพื่อนำมาวิจัยประสานประสมกับงานวิจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) ข้อมูลทุติยภูมิที่ใช้ในการศึกษานี้ ประกอบด้วย แนวทางความร่วมมือความเชื่อมโยงทางด้านการคมนาคมของ สปป.ลาว กับประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน นโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ ข้อตกลงระหว่างประเทศ ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับอนุภูมิภาค สิ้นค้าผ่านแดน สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า นโยบายและกฎระเบียบ การขนส่งข้ามแดน รวบรวมข้อมูลจากผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แล้วนำเอาข้อมูลเหล่านั้นมาทำการวิเคราะห์ เพื่อค้นหาสิ่งที่มีความสะดวกทางการค้า พร้อมทั้งปัญหา และอุปสรรคและรวบรวมข้อเสนอแนะ และแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

3. ข้อมูลตติยภูมิ (Tertiary source) เป็นข้อมูลที่จัดทำในลักษณะรวบรวมขึ้น เพื่อใช้ค้นหาข้อมูลจากแหล่งตติยภูมิ ได้แก่ บรรณานุกรม สารานุกรม หนังสือแนะนำวรรณกรรมเฉพาะสาขาวิชาและบรรณนิทัศน์ ข้อมูลประเภทตติยภูมิมีลักษณะการจัดทำที่คล้ายกับข้อมูลทุติยภูมิ ดังนั้น ในตำราบางเล่มจึงจัดข้อมูลตติยภูมิรวมไว้เป็นประเภทข้อมูลทุติยภูมิ และข้อมูลทั้งสองแบบนี้ ปัจจุบันมีการจัดทำบันทึกข้อมูลไว้ในสื่อคอมพิวเตอร์ออกเผยแพร่อย่างแพร่หลาย โดยเฉพาะ สารานุกรม พจนานุกรม บรรณานุกรม วรรณกรรมและสาระสังเขป ซึ่งจัดเก็บข้อมูลไว้ในซีดี-รอมและฐานข้อมูลคอมพิวเตอร์ให้บริการทางออนไลน์

การเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม (Field data)

ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) แบบตัวต่อตัวเพื่อเปิดเผยสิ่งจูงใจ ความเชื่อ ทัศนคติของผู้ตอบ โดยเตรียมคำถามกึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) ลักษณะการสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการ โดยการกำหนดคำถามออกเป็นประเด็นให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับเรื่องที่ท้าวิจัย ก่อนเริ่มการทำการสัมภาษณ์ผู้ทำการวิจัยได้แสดงถึงวัตถุประสงค์ของการสัมภาษณ์ โดยขออนุญาตในการจดบันทึกและระหว่างการสัมภาษณ์ผู้ทำการวิจัยได้มีปฏิสัมพันธ์แบบต่อหน้ากับผู้ให้สัมภาษณ์ เพื่อเกิดการแลกเปลี่ยน แสดงความคิดเห็นอย่างอิสระ และมีการทดสอบคำถามและคำตอบเพื่อเป็นแนวทางในการถามคำถามต่อไป โดยจะใช้เวลาในการสัมภาษณ์ประมาณ 15-30 นาที ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความร่วมมือของผู้ให้สัมภาษณ์ การสัมภาษณ์แต่ละรายจะทำการสัมภาษณ์จนกว่าจะไม่พบ ข้อสงสัยหรือไม่มีข้อมูลใหม่เกิดขึ้น ที่เรียกว่า ข้อมูลอิ่มตัว (Data saturation) จึงหยุดการสัมภาษณ์ ซึ่ง (องอาจ นัยพัฒน์, 2548) อธิบายว่า

การอ้อมตัวของข้อมูล อาจเกิดจากข้อมูลที่รวบรวมมาได้มีลักษณะแบบแผนเป็นอย่างเดียวกัน (Emergence of regularities) หรืออีกนัยหนึ่งคือข้อมูลที่เก็บรวบรวมมาได้ ส่วนใหญ่มีลักษณะทับซ้อนสาระในประเด็นเดียวกัน

1. ในขณะที่สัมภาษณ์ผู้ทำการวิจัยจะใช้การจดบันทึกสรุปสั้น ๆ เฉพาะประเด็นที่สำคัญ และเมื่อจบการสัมภาษณ์จะทำการบันทึกข้อมูลอื่น ๆ ทันทที เช่น ลักษณะท่าทาง ลักษณะน้ำเสียง ตามความเป็นจริง โดยไม่การตีความ นอกจากนี้ยังได้บันทึกเกี่ยวกับความคิด ความรู้สึก หรือปัญหาที่เกิดขึ้นกับผู้ทำการวิจัยขณะที่รวบรวมข้อมูล ซึ่งการเขียนบันทึกสรุปสั้น ๆ ดังกล่าว มีประโยชน์สำหรับผู้วิจัยในการมองเห็นความเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มหัวข้อสรุป (องอาจ นัยพัฒนา, 2548; อรุณี ออนสวัสดิ์, 2551, หน้า 282)

2. ข้อมูลจะถูกนำมาทำการบันทึก เพื่อทำการตรวจสอบข้อมูล ที่ไม่ชัดเจนหรือไม่ครบถ้วน เพื่อนำไปศึกษาเพิ่มเติมในการสัมภาษณ์ครั้งต่อไป และตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ กำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนกลุ่มประชากรทั้ง 3 กลุ่มและวิธีการเก็บข้อมูล 2 ส่วนแรก คือ การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) และการสังเกต (Observation) เพื่อให้ได้ข้อมูลตามที่ตั้งวัตถุประสงค์ไว้

หลังจากเก็บข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสังเกตในพื้นที่เป้าหมายเรียบร้อยแล้ว จะได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลสรุปได้ ดังต่อไปนี้

1. วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ (Qualitative research) และโดยการใช้ทฤษฎี Value chain analysis ในการวิเคราะห์ข้อมูล หรือการแก้ไขปัญหา โดยได้แบ่งการวิเคราะห์ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบนเส้นทางที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งปัญหา อุปสรรคการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน ดังนี้

1.1 โครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เกี่ยวข้องของเส้นทาง R3A ว่าจะมีความสะดวกมากน้อยเพียงใด (เช่น ขั้นตอนหรือกระบวนการทางภาษีศุลกากรการชำระเงิน โอนเงินคลังสินค้า สถานที่พักรถเวลาเปิด-ปิดด่าน ฯลฯ)

1.2 นโยบายและกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับการค้าสินค้าและบริการ ที่เคลื่อนย้ายผ่านจุดผ่านแดนความรู้ความเข้าใจของผู้ประกอบการ และการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A ของภาคเอกชน ภาครัฐ และภาคประชาชน

1.3 กระบวนการด้านพิธีการศุลกากรในการนำเข้าสินค้าก้ำซออุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A มีการกำหนดมาตรฐานสินค้าการตรวจสอบสินค้าและแหล่งกำเนิดสินค้าหรือขบวนการต่าง ๆ อย่างไร ของผู้นำเข้า ผู้ประกอบการ และภาคการขนส่ง

การที่นำเอาทฤษฎี ห่วงโซ่คุณค่า (Value chain) นี้มาใช้ เพราะสามารถศึกษาโดยรอบทั้ง กระบวนการ ด้วยเหตุที่ภาครัฐอยู่ในภาคส่วนกิจกรรมสนับสนุนมีหน้าที่เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า หรือผู้มาใช้บริการ กิจกรรมสนับสนุนที่นำมาวิเคราะห์นี้ ได้แก่

1. สภาพเส้นทาง (ตัวถนน R3A ผ่าน สปป.ลาว ว่าการใช้มีข้อสะดวก มีข้อจำกัดหรือมีอุปสรรค ประการใด เพื่อจะได้เสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา)

2. กระบวนการบริหารจัดการ (วิเคราะห์การทำงานขององค์กรภาครัฐ ความสามารถ และความตอบสนองของบุคลากรในองค์กร และวิเคราะห์กระบวนการทำงานของผู้ประกอบการ ภาคเอกชน ที่ทำธุรกรรมทางการค้าที่เกี่ยวข้อง)

3. การพัฒนาเทคโนโลยีจะได้วิเคราะห์สภาพของความคล่องตัว ของการใช้ระบบ NSW National single window) ในการทำธุรกรรม ของการแจ้งภณำนำเข้า-ส่งออก และการใช้เทคโนโลยีอื่น ๆ เข้าในการทำงานว่ามันมีประสิทธิภาพ ข้อสะดวก หรืออุปสรรคประการใด

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษานี้ผู้วิจัยได้ลงพื้นที่เป้าหมายของการศึกษารวบรวมข้อมูลตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย เพื่อสัมภาษณ์เชิงลึกกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้วยตัวเอง ทั้งหน่วยงานของภาครัฐ และหน่วยงานของภาคเอกชน นอกจากนี้แล้วยังสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม รวมถึงรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสารทางวิชาการ ตำรา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและหน่วยงานภาครัฐ ในการพัฒนาระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A หลังจากนั้นได้นำมาประยุกต์ใช้ และเปรียบเทียบกับผลงานวิจัยอื่น ๆ ที่ผ่านมา โดยจุดประสงค์ก็เพื่อให้ผลงานวิจัยชิ้นนี้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยผลการศึกษาที่ได้เป็นบทสรุปเพื่อตอบคำถามของการวิจัย การศึกษาวิจัยนี้ ยังใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดทิศทางในการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ให้ดียิ่งขึ้น บนผลประโยชน์ต่อหน่วยงานของภาครัฐและหน่วยงานของภาคเอกชน โดยผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลบนพื้นที่เส้นทาง R3A (ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สาธารณรัฐประชาชนจีน) โดยมีรายละเอียดผลการศึกษาดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มเป้าหมายผู้ให้ข้อมูลหลัก

ส่วนที่ 2 ผลการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐ

ประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A

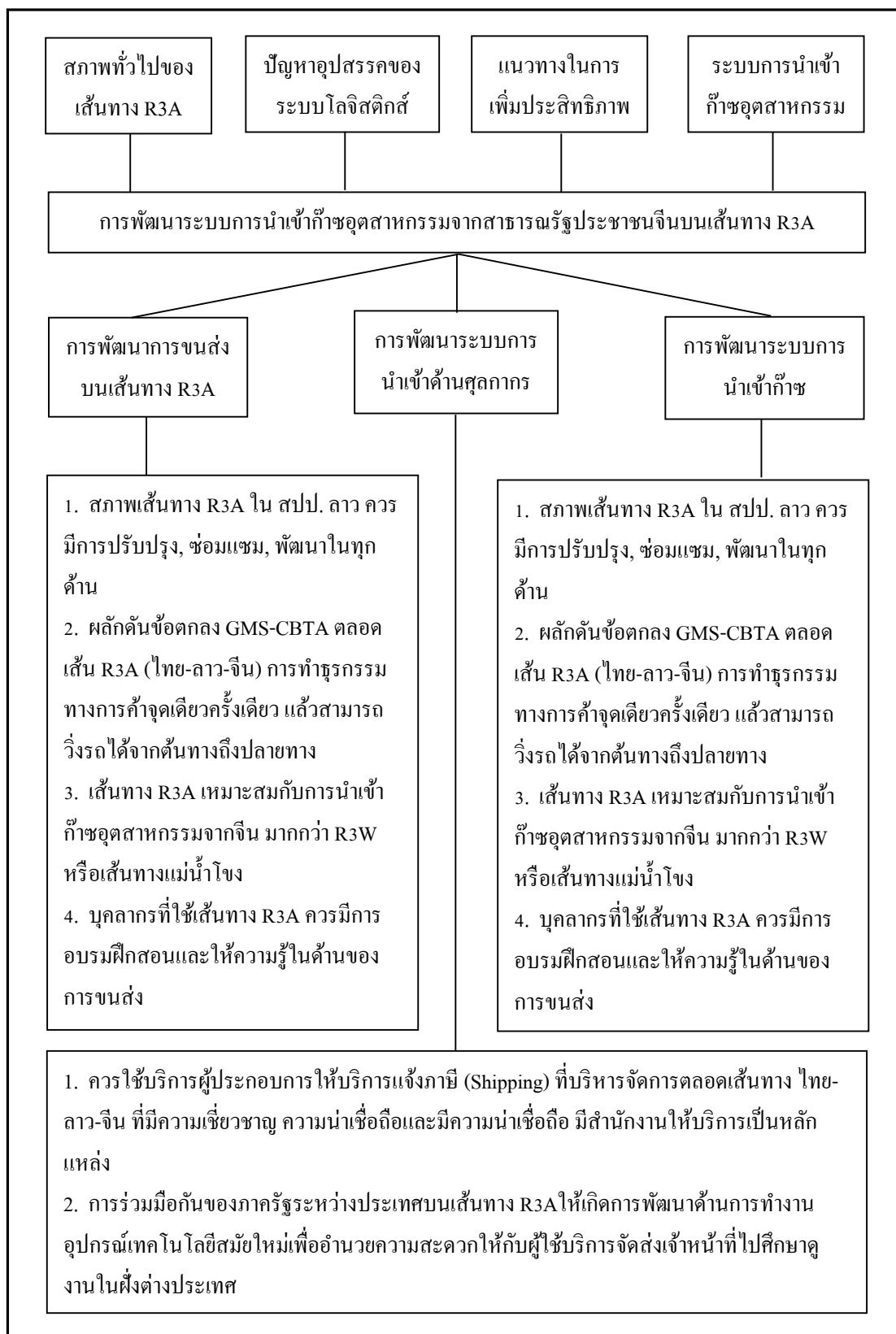
2.1 ผลการศึกษาสภาพทั่วไปของเส้นทาง R3A

2.2 ผลการศึกษาปัญหาอุปสรรคของกระบวนการ โลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A

2.3 ผลการศึกษาเพื่อค้นหาแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการขนส่งบน

เส้นทาง R3A

2.4 ผลการศึกษาการพัฒนาระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A



ภาพที่ 4-1 แผนภาพผลการสรุปแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A

ตารางที่ 4-1 ผลการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐ
ประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A

ประเด็น	ผลการศึกษา: เพื่อพัฒนาระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจาก สาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A
1. สภาพทั่วไปของ เส้นทาง R3A	<p>1.1 สภาพเส้นทาง R3A ในประเทศไทย มีสภาพเส้นทางจัดว่าดี มาก มีสิ่งอำนวยความสะดวกครบ มีบางช่วงที่เป็นโค้งตามช่อง ระหว่างภูเขา</p> <p>1.2 สภาพเส้นทาง R3A ในสปป.ลาวบางช่วงมีการทรุดตัวมีดิน ถล่มปิดเส้นทาง (โดยเฉพาะในฤดูฝน) เป็นหลุม เป็นบ่อ มีความ คดเคี้ยว รถใหญ่ต้องใช้ความชำนาญและระวังในการขับขี่ มี บ้านเรือนปลูกอยู่ติดกับเส้นทางมากเกินไป อาจเกิดอันตรายหาก ใช้ความเร็ว บางช่วงมีการใช้ยานพาหนะเล็กวิ่งร่วมเส้นทางและมี สัตว์เลี้ยงข้ามถนน ทำให้ต้องใช้ความระมัดระวังมากเป็นพิเศษ บางช่วงไม่มีไฟทางและไฟจราจรวงดการเดินทางในเวลา กลางคืน</p> <p>1.3 สภาพเส้นทาง R3A ในจีนถือว่าสภาพดีกว่าในลาวมากอีกทั้ง เส้นทางตัดผ่านภูเขาอุโมงค์ ไม่อ้อมคดเคี้ยวเช่นเส้นทางในลาว มี ถนนขนาด 2 ช่องจราจรกว้าง 7 เมตร มีไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร ถึง 1 เมตร ผิวจราจรลาดยางแอสฟัลท์ สภาพทางปัจจุบันค่อนข้าง ดี มีช่วงที่ขึ้นเนินที่ความลาดชันไม่มากนัก มีช่องจราจรให้รถหนัก (Climbing lane)</p>
2. สภาพปัญหาอุปสรรค ของกระบวนการโล จิสติกส์บนเส้นทาง R3A	<p>2.1 สภาพเส้นทาง R3A ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชน ลาว ค่อนข้างชำรุดและไม่มีการซ่อมแซม ปรับปรุง</p> <p>2.2 การเปลี่ยนนโยบายตามเจ้าแขวงที่มาประจำการ ค่าธรรมเนียม ในสปป.ลาว ที่มีความเปลี่ยนแปลงตามแต่เจ้าแขวงที่มาประจำ</p> <p>2.3 กรมศุลกากรมีข้อสงสัยว่าผู้ประกอบการนำเข้าสินค้าก๊าซ อุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีน สัมแดงราคาสินค้าไม่ ตรงตามความเป็นจริง</p>

ตารางที่ 4-1 (ต่อ)

ประเด็น	ผลการศึกษา: เพื่อพัฒนาระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจาก สาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A
	<p>2.4 เหตุการณ์สารเคมีระเบิดในเมืองอุตสาหกรรม ท่าเรือจีน เมืองเทียนจินทำให้ทางรัฐบาลของสาธารณรัฐประชาชนจีน ได้ปิดเส้นทางการนำเข้า-ส่งออก ด้านทางชายแดนจีน</p> <p>2.5 อุปสรรคด้านกฎระเบียบการค้าผ่านแดนไทย-ลาว-จีนตอนใต้ ยังไม่พัฒนาไปสู่ความเป็นสากลในด้านกฎระเบียบและมาตรการต่างๆ และกฎระเบียบของแต่ละมณฑล หรือท้องถิ่นที่มีลักษณะเป็นการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษีอยู่</p> <p>2.6 ขนาดของ ISO Tank ที่ใช้สำหรับบรรจุเพื่อขนส่งก๊าซอุตสาหกรรมระหว่างไทยกับจีนมีขนาดที่แตกต่างกันสำหรับจีนขนส่งก๊าซอุตสาหกรรมใน 1 คันรถ เป็นจำนวน 30 คัน แต่ของประเทศไทยมีขนาดที่ใช้สำหรับขนส่งก๊าซอุตสาหกรรมใน 1 คันรถ เป็นจำนวน 20 คัน</p> <p>2.7 ปัญหา GMS-CBTA ตลอดเส้น R3A เนื่องจากว่าการค้าระหว่างจีน-ไทยและไทย-จีนที่นำใช้เส้นทาง R3A เป็นการค้าผ่านพรมแดนสปป.ลาว ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งของทั้งไทยและจีนจำเป็นต้องได้เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บ่อเต็นไม่สามารถวิ่งตรงหากันได้ เป็นเพราะด้านระเบียบการณ้ของแต่ละประเทศไม่เอื้ออำนวยต่อกัน</p>
3. แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งบนเส้นทาง R3A	<p>3.1 พิธีการด้านภาษีศุลกากร รวมถึงขั้นตอนการแจ้งภาษีนำเข้าสินค้า ถ้ามีการดำเนินการอย่างถูกต้อง ครบถ้วน รวดเร็ว จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ลดต้นทุนลดเวลาการนำเข้าเป็นอย่างมาก</p> <p>3.2 ผู้ประกอบการให้บริการแจ้งภาษี (Shipping) บริษัทชิปปิงของจีน มีจำนวนมากและหลากหลาย ควรหา (Shipping) ที่รับให้บริการตลอดเส้นทาง ไทย-ลาว-จีน ที่มีความเชี่ยวชาญ ความ</p>

ตารางที่ 4-1 (ต่อ)

ประเด็น	ผลการศึกษา: เพื่อพัฒนาระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจาก สาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A
	<p data-bbox="639 528 1337 622">นำเข้าเชื้อถ่านและมีความน่าเชื่อถือ มีสำนักงานให้บริการเป็นหลัก แหล่ง</p> <p data-bbox="639 645 1382 1025">3.3 ผู้ประกอบการขนส่งฝ่าย สปป.ลาว ก็มีความพร้อมที่จะ ให้บริการขนส่ง ให้แก่ฝ่ายไทยและฝ่ายจีนได้ดีพอสมควร แต่ ส่วนมากแล้วการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากจีนบนเส้นทางR3A จะได้ถ่ายลำหรือเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บ่อเต็น ของลาว เพราะเนื่องจากไม่สามารถนำรถบรรทุกนำเข้าก๊าซ อุตสาหกรรมจากจีนเข้ามาในไทยได้และรถฝั่งไทยก็ไม่สามารถ ข้ามไปยังจีนได้เช่นกัน</p> <p data-bbox="639 1048 1362 1317">3.4 ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่(บ่อเต็น)ที่ให้บริการด้านการ เปลี่ยนถ่ายสินค้า ถ่ายลำระหว่างรถขนส่งสินค้า ทั้งของลาว-จีน- ไทย นอกจากนี้ยังให้บริการฝากสินค้าใน โกดัง และบริการยกตู้ คอนเทนเนอร์ ในการถ่ายลำของรถบรรทุกสินค้าการเปลี่ยนถ่าย สินค้า ระหว่าง ของไทย มายังรถบรรทุกของลาวหรือของจีน</p> <p data-bbox="639 1339 1385 1720">3.5 ผู้ประกอบการด่านประกันภัย โดยระเบียบหรือกฎหมาย ของ สปป.ลาว แล้ว รถยนต์ หรือรถบรรทุก ทุกประเภทที่มีจุดประสงค์ เข้ามายังดินแดนของ สปป.ลาว ต้องซื้อประกันภัยกับด่าน รวมทั้งด่าน สากลและด่านระหว่างชาติ อย่างน้อยสุด 7 วัน หรือตามกำหนด ของเอกสารเข้าเมืองชั่วคราว (Temporary border pass) และตาม กำหนดของวิชาที่แจ้งเข้ามายัง สปป.ลาว สำหรับผู้ใช้ (Passport) อีกทั้งตม.ค่อนข้างกีดกันถ้าไม่มีเอกสารประกันภัย</p> <p data-bbox="639 1742 1374 1883">3.6 ข้อตกลงนโยบายการค้าเสรี สิทธิพิเศษและ GMS CBTA นั้น ถ้าสามารถดำเนินการปฏิบัติตามกรอบของ GMS-CBTA ได้ก็จะ สามารถวิ่งรถจากจีนมายังไทยได้ในเที่ยวเดียว อีกทั้งนโยบาย</p>

ตารางที่ 4-1 (ต่อ)

ประเด็น	ผลการศึกษา: เพื่อพัฒนาระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจาก สาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A
4. การพัฒนาระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A	<p>การค้าเสรี สิทธิพิเศษต่าง ๆ จะช่วยส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ทำให้เส้นนี้ยังมีมูลค่าการค้าเพิ่มมากขึ้น</p> <p>4.1 การลงทุนติดตั้ง Storage tank สร้างเป็น Warehouse ในการจัดเก็บก๊าซอุตสาหกรรมที่นำเข้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อเป็นจุดพัก Stock สินค้าก๊าซอุตสาหกรรม ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว</p> <p>4.2 การลงทุนติดตั้ง Storage tank สร้างเป็น Warehouse ในการจัดเก็บก๊าซอุตสาหกรรมที่นำเข้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อเป็นจุดพัก Stock สินค้าก๊าซอุตสาหกรรม ในประเทศไทย จังหวัดเชียงราย หรือบริเวณใกล้เคียงที่สะดวก</p> <p>4.3 การลงทุนติดตั้ง Storage tank สร้างเป็น Warehouse ในการจัดเก็บก๊าซอุตสาหกรรมที่นำเข้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อเป็นจุดพัก Stock สินค้าก๊าซอุตสาหกรรม ณ ที่บริษัทหรือโรงงานของตนเองเพิ่ม แทนที่จะไปลงทุนในสถานที่อื่น</p> <p>4.4 การนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A โดยใช้รถเทรนเลอร์ บรรทุก ISO Tank เพื่อขนถ่ายสินค้าก๊าซอุตสาหกรรมของจีน ณ สถานที่ขนถ่ายสินค้าห้วยทรายหรือบ่อเต็นเช่นเดิม</p>

โดยผู้วิจัยมีสัญลักษณ์หรือการกำหนดรหัส เพื่อแทนข้อมูลของกลุ่มเป้าหมายผู้ให้ข้อมูลหลักในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการขนส่งก๊าซอุตสาหกรรมนำเข้า บริเวณพื้นที่เป้าหมาย ผู้รับบริการที่ผ่านพิธีการทางด้านศุลกากรต่าง ๆ เคาน์เตอร์บริการ ผู้นำเข้า-ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของ ตลอดจนภาคขนส่งและผู้เกี่ยวข้องกับสินค้าส่งออก-นำเข้า บริเวณพื้นที่เป้าหมาย เจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ปฏิบัติราชการประจำด่านผู้เกี่ยวข้องตลอดเส้นทาง R3A ข้าราชการ พนักงานของรัฐ ที่ดูแลควบคุมกฎระเบียบทางการค้า และการอำนวยความสะดวกทางการค้าชายแดนและ

การข้ามแดน เช่น หน่วยงานภาษีศุลกากร กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กรมโรงงาน สำนักงาน
ขนส่ง ผู้ที่ให้ข้อมูลคือผู้ที่มีความสำคัญต่อข้อมูลในงานวิจัย

ตารางที่ 4-2 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มเป้าหมายผู้ให้ข้อมูลหลัก

ประเภท	การกำหนดรหัส	ตำแหน่งผู้ให้ข้อมูล	สถานที่ตั้ง
ผู้ประกอบการ (ภาคเอกชน)	S01	ผู้จัดการ	บจก.มูเร็กซ์ อินดัสเทรียล แก๊ส 15/5 ม.1 ต.หนองรี อ.เมือง จ. ชลบุรี
	S02	ผู้ประกอบการ	บจก.บุญล้ำ ลิกวิค ออกซิเจน 115/26 ม.9 ต.เจ้าพระยาสุรศักดิ์ อ. ศรีราชา จ.ชลบุรี
	S03	ผู้ประกอบการ	บจก.SPY 1688 โลจิสติกส์ 174 ม. 4 ต.ศรีดอนชัย อ.เชียงของ จ. เชียงราย
	S04	ผู้ประกอบการ	โรงบรรจุภัณฑ์อุตสาหกรรม เมือง เวียงจันทร์ สปป.ลาว
ผู้รับราชการ	G01	ราชการ	ด่านกรมศุลกากรเชียงของ
	G02	ราชการ	กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
	G03	ราชการ	กรมโรงงาน
	G04	ราชการ	สำนักงานขนส่ง
ผู้ปฏิบัติงาน	E01	พนักงานขับรถ	พนักงานขับรถ 1 บนเส้นทาง R3A
	E02	พนักงานขับรถ	พนักงานขับรถ 2 บนเส้นทาง R3A
	E03	ชิปปิ้ง	ชิปปิ้งด่านศุลกากร ไทย-ลาว
	E04	พนักงานขับรถ	พนักงานขนถ่ายก๊าซอุตสาหกรรม

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์

สภาพเส้นทาง R3A ที่พาดผ่านประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จนถึงเมืองคุนหมิงสาธารณรัฐประชาชนจีน ในปัจจุบันสภาพเส้นทาง R3A นี้ถือว่าค่อนข้างมีความสะดวก ในด้านของความปลอดภัย เนื่องจากสภาพเส้นทางเป็นภูเขาค่อนข้างคดเคี้ยว เป็นเส้นทางขนส่งหลายประเทศ รถขนส่งรถบรรทุก รถแทนเลอร์ ค่อนข้างจะเยอะ มีทั้งรถจากประเทศไทย รถในสปป.ลาว และรถในประเทศจีนวิ่งอยู่บนเส้นทาง R3A เป็นจำนวนมาก และในช่วงที่เวลาที่มีฝนตกบนเส้นทาง R3A จะมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยเนื่องจากจราจรขนส่งมีจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่แล้วรถขนส่งจะขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังสปป.ลาว สูดที่ชายแดนลาวด่านบ่อเต็น

ในด้านของสิ่งอำนวยความสะดวก จุดพักแรมตลอดเส้นทางจะมีที่เมืองใหญ่ ๆ อย่างเช่น เมืองหลวงน้ำทา ถ้าเป็นในภูเขาก็คงไม่ค่อยมีสิ่งอำนวยความสะดวกหรือที่พัก บิมน้ำมันมากเหมือนอย่างตัวเมืองใหญ่

ในด้านของความปลอดภัยระหว่างการปฏิบัติการหรือการขนส่งเดินทางเส้นทาง R3A นั้นจะไม่ค่อยมีไฟจราจร ป้ายบอกสัญลักษณ์ระหว่างทางหรือไฟทางที่ให้แสงสว่างในระหว่างทาง ค่อนข้างจะน้อย การเดินทางเนื่องจากเส้นทางในสปป.ลาว จะเป็นเส้นทางคดเคี้ยวบนภูเขาเสียเป็นส่วนใหญ่ การปฏิบัติงานหรือการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะขนส่งในเวลากลางวัน ไม่ขนส่งในเวลากลางคืน หรือหลังจากพระอาทิตย์ตกดินแล้วก็จะไม่ค่อยมีรถวิ่งขนส่งสินค้าและเนื่องจากด่านศุลกากรก่อนจะปิดทำการในช่วงเวลาห้าถึงหกโมง

ในด้านของพิธีการศุลกากรส่วนใหญ่แล้วจะใช้เป็น เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ปฏิบัติงานผ่านคอมพิวเตอร์ มีการยื่นเอกสารผ่านทางคอมพิวเตอร์ และจะปรีนเอกสารที่ปลายทางโดยตรงถึงเจ้าหน้าที่ที่อิกทั้งกรมศุลกากรในการทำงานมีการประกันเวลา คือ ในแต่ละช่วงการทำงานนั้นจะมีการประกันเวลาว่าจะใช้เวลาในการดำเนินงานต่อหนึ่งชิปมันต์ไม่เกิน กี่นาทีที่จะทำให้กระบวนการทำงานของกรมศุลกากรมีความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ยกตัวอย่างเช่น การตรวจปล่อยสินค้าของเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะต้องไม่เกินระยะเวลา 30 นาที กระบวนการตรวจสินค้าโดยการเอ็กซ์เรย์ จะใช้เวลาไม่เกิน 10 นาที และกระบวนการส่วนใหญ่จะใช้คอมพิวเตอร์ซึ่งทำให้เกิดความรวดเร็วในการปฏิบัติงาน ในการปฏิบัติงานตั้งแต่เริ่มต้นการยื่นเอกสารระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะตรวจจับเวลาทุก ๆ ขั้นตอนในการปฏิบัติงาน

ในด้านของกฎระเบียบกรมศุลกากร เจ้าหน้าที่จะดูเอกสารว่าถูกต้องครบถ้วน สำแดงสินค้าตรงกับ รถที่บรรทุกสินค้านำเข้ามาก็จะเข้าสู่ Green line โดยศุลกากรจะอำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการซึ่งจะมี Red Line กับ Green line ซึ่งเป็นช่องทางที่ คำนวณผ่านระบบคอมพิวเตอร์ศุลกากรว่าผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกรายนี้จะเข้าสู่กรณีใด ซึ่งถ้าเป็น Green line ก็จะไม่ถูก

เจ้าหน้าที่ศุลกากรสั่งเปิดตรวจ สินค้าที่นำเข้าหรือส่งออกซึ่งถือว่าเป็นจุดที่ค่อนข้างจะเสียเวลาพอสมควรก็จะสามารถเดินเอกสารปล่อยตัวได้เลย แต่ถ้าเป็นในกรณีของ Red Line จะจำเป็นต้องเปิดตรวจโดยเจ้าหน้าที่ของกรมศุลกากรว่าได้นำเข้าสินค้าหรือส่งออกสินค้าอะไรจำเป็นต้องเปิดตู้คอนเทนเนอร์หรือ Package ของสินค้าเพื่อดูว่าสำแดงตรงกับเอกสารหรือไม่ โดยกระบวนการทำงานถือว่าใช้หลักบริหารความเสี่ยงและดูจากโปรไฟล์ของ ผู้นำเข้าส่งออกว่ามีประวัติการนำเข้าส่งออกอะไรบ้างสินค้าอะไรบ้างที่ไต่บ้าง

สิทธิประโยชน์ทางภาษีหรือพิกัดกรมศุลกากรอัตราภาษีสินค้าก๊าซอุตสาหกรรมนำเข้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีนจะมีสิทธิประโยชน์ คือ สิทธิประโยชน์อาเซียน-จีน คือในกรณีที่สินค้านำเข้ามีถิ่นกำเนิดแหล่งหรือแหล่งกำเนิดจากประเทศจีนและรัฐบาลจีนออกเอกสารยืนยันว่าสินค้าดังกล่าวผลิตจากประเทศจีนหรือมาจากประเทศจีนจะสามารถใช้สิทธิพิเศษนำเข้าอาเซียน-จีนสามารถลดหย่อนอัตราภาษีได้จนถึง 10-0% แต่ถ้าสินค้าใดไม่มีประกาศใช้สิทธิพิเศษก็จะเสียภาษีอากรนำเข้าตามประกาศของกระทรวงการคลังที่ได้กำหนดภาษีอากร ยกตัวอย่างเช่น สินค้านำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมนั้น ตามประกาศกระทรวงการคลังในการนำเข้าสินค้าจากอุตสาหกรรมนั้นไม่ต้องเสียภาษีอากรนำเข้าแต่เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม

ด้านกฎหมายของกรมศุลกากรซึ่งเรียกว่าระเบียบปฏิบัติของกรมศุลกากรซึ่งแม้แต่เจ้าหน้าที่กรมศุลกากรก็จำเป็นต้องปฏิบัติตามระเบียบของกรมศุลกากรอย่างเคร่งครัด อีกทั้งเจ้าหน้าที่ศุลกากรก็ต้องปฏิบัติตามระเบียบกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วยเช่นกันอีกทั้งประมวลระเบียบปฏิบัติที่ให้เจ้าหน้าที่ของกรมศุลกากรปฏิบัติตามหน้าส่วนใหญ่ประมวลกฎระเบียบปฏิบัติของศุลกากรนั้นจะมีประกาศจากกรมศุลกากรแจ้งให้กับทางผู้ประกอบการ ทราบอยู่แล้วว่าคุณจะนำสินค้านำเข้าตัวนี้เข้ามาคุณจะต้องมีระเบียบปฏิบัติอย่างไรชัดเจน แต่ถ้าทางผู้ประกอบการทำผิดและมีเจตนาไม่ซื่อสัตย์หรือสุจริตก็就会有การติดแบล็คลิสต์ของกรมศุลกากร

กรณีตัวอย่าง ก๊าซอุตสาหกรรมการนำเข้ามีการสำแดงราคาไม่ต่ำหรือสูงเกินไปและราคาสินค้าจะต้องตรงกับความเป็นจริงในการซื้อขาย ระหว่างประเทศมีเอกสารยืนยันถูกต้องในการซื้อขายในเวลาที่เจ้าหน้าที่ขอตรวจสอบจะต้องมีเอกสารในการซื้อขายแสดงให้กับเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรก่อนพิจารณาและสามารถให้ดูได้โดยตรงและในกรณีของสินค้าอื่นก็จะมีสำแดงปริมาณหรือน้ำหนักขาดหรือเกินบ้างหรือถ้ามีเจตนาสำแดงราคาเท็จเพื่อที่จะลดการจ่ายภาษีศุลกากรก็ มีความจำเป็นจะต้องแจ้งกรมศุลกากรและรับบทลงโทษตาม กระบวนการดำเนินการคดีความของศุลกากร

ด้านสิทธิประโยชน์ทางภาษีก็ คือ สิทธิประโยชน์ทางภาษี FTA โดยใช้เอกสารฟอร์มดีโดยใช้เอกสารฟอร์มอี ซึ่งเป็นสิทธิ พิเศษอาเซียน-จีนและเอกสารฟอร์มดี ส่วนใหญ่จะเป็น

สินค้าจากทางสปป.ลาว ในการนำเข้าสินค้าเข้ามาในประเทศไทย

ในด้านของ Incoterm 2010 จะเป็นในเรื่องของข้อตกลงในการซื้อขายร่วมประเทศในการขนส่งสินค้าการชำระเงินและความรับผิดชอบของผู้ซื้อและผู้ขายสิ้นสุดอยู่ในขั้นตอนการใดในการดำเนินการซื้อขาย อีกทั้งผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะมีความไม่เข้าใจในด้านของ Incoterm 2010 ยกตัวอย่างเช่น ว่าการนำเข้าของประเทศไทยจำเป็นจะต้อง สำแดงราคาเป็นแบบ CIF ซึ่งส่วนใหญ่แล้วผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกไม่ค่อยมีความเข้าใจหรือการสำแดงราคาต่ำ อย่างเช่น FOB จะมาเป็น CIF ก็จะมีส่วนเพิ่มเติมเป็นอินชัวร์นซ์หรือการประกันภัย อีกทั้งในการส่งออกต้องสำแดงเป็น FOB ซึ่งทางกรมศุลกากรค่อนข้างให้ความสำคัญ โดยเฉพาะในการนำเข้าในส่วนขาออกผู้ส่งออกอาจจะไม่ต้องเสียภาษีเนื่องจากประเทศไทยมีการส่งเสริมการส่งออกเป็นส่วนใหญ่

ในด้านความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ บนเส้นทาง R3A ถือได้ว่าเป็นสิ่งที่ควบคุมกันกับกรมศุลกากรเพราะศุลกากรมีหน้าที่ในการดำเนินงานเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ

ในด้านของนโยบายการค้าเสรีบนเส้นทาง R3A จะมีความคิดเห็นของทางผู้ประกอบการไทยมีความเห็นกับประเทศจีนที่มีการตั้งกำแพงภาษีค่อนข้างสูงในการนำเข้าสินค้าหรือส่งออกสินค้ากับทางประเทศจีน หรือการนำเข้าสินค้าของผู้ประกอบการไทยนำสินค้าเข้าไปขายในจีนก็จะต้องเสียภาษีค่อนข้างสูง

ในด้านของนโยบายการค้าเสรีประเทศไทยค่อนข้างที่จะส่งเสริมสินค้าส่งออกเพื่อที่จะนำสินค้าไทยไปยังต่างประเทศได้ง่ายและส่งเสริมสินค้าไทยไปแข่งขันยังต่างประเทศ ภาครัฐ จึงมีนโยบายในการส่งเสริมสินค้าไทยตลอดเวลา

ด้านระบบโลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A ส่วนใหญ่จะอยู่ที่สปป.ลาว เช่น รถจากประเทศไทยจะเข้าไปยังประเทศจีนก็จำเป็นจะต้องจอด ณ จุดขนถ่ายของสปป.ลาว และรถจาก จีนก็เช่นกัน ซึ่งมีข้อตกลงที่ยังไม่เรียบร้อยดี จึงทำให้รถของทางจีนก็ยังเข้าประเทศไทยไม่ได้รวมถึงรถของประเทศไทยก็ยังเข้าข้ามฝากไปฝั่งจีนไม่ได้เช่นกันเพราะว่ายังไม่มีความตกลงความร่วมมือกันอย่างเป็นทางการทำให้ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ณ จุดขนส่งสินค้าบ่อเต็นที่สปป.ลาว จึงเป็นจุดขนถ่ายสินค้าของประเทศไทยและประเทศจีน ไปโดยปริยาย ถือได้ว่าตรงจุดนี้เป็นอุปสรรคในการขนส่งก๊าซอุตสาหกรรม บนเส้นทาง R3A ที่ต้องหยุดขนถ่ายสินค้า ณ จุดขนถ่ายสินค้าบ่อเต็นที่สปป.ลาว

ด้านเส้นทาง R3A, R3B หรือเส้นทางแม่น้ำโขงจะมีความแตกต่างกัน เช่น เส้นทาง R3A จะเป็นเส้นทางที่ข้ามจากประเทศไทยผ่านประเทศลาวไปยังประเทศจีน ส่วนเส้นทาง R3A จะเป็นเส้นทางจากประเทศไทยสู่ เมียนมาและข้ามไปยังประเทศจีน

ในด้านของภาษีการผ่าน แคนสปป.ลาว ซึ่งไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าหรือส่งออกจากประเทศไทยไปสู่ประเทศจีน บนเส้นทาง R3A ก็จะผ่านสปป.ลาว ซึ่งทำให้จะต้องเสีย

ภานีนำเข้าส่งออกที่ด่านศุลกากรสปป.ลาว ทั้งขาเข้าและขาออก

ในการเปรียบเทียบการขนส่งทางเรือกับการขนส่งผ่านบนเส้นทางการขนส่งทางเรือ มีต้นทุนต่ำ ค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่าแต่ใช้ระยะเวลาในการเดินทางช้ากว่า มากเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งสินค้าทางบกผ่านเส้นทาง R3A ซึ่งรวดเร็วกว่าทางเรือที่ขนส่งพระแม่ น้ำ โงงสามถึงสี่เท่า การที่จะเลือกการขนส่งว่าจะขนส่งทางเรือพระแม่ น้ำ โงงหรือทางบกผ่านเส้นทางอาสามเอ จะพิจารณาจากสินค้าจากความต้องการของลูกค้าว่าต้องการจะถึงเมื่อไหร่ต้องการเร็วหรือไม่หรือนั่นที่การประหยัดต้นทุน ถ้าสินค้าเป็นผักหรือผลไม้ซึ่งเป็นสินค้าที่เสียหายง่ายแล้วก็เร็ว ก็จะขนส่งทางเส้นทาง R3A มากกว่าที่จะขนส่งธรรมดาผ่านทางแม่ น้ำ โงงซึ่งในการขนจากรถบรรทุก ลงเรือก็ยังใช้แรงงานคนอยู่ในปัจจุบันแต่ถ้าเป็นการขนส่งทางเส้นทาง R3A รถสามารถเดินทางและขนส่งสินค้าได้เลย แต่ในทางของแม่ น้ำ โงงยังเหลืออยู่ก็จะเพราะผ่านเมืองโดยที่เส้นทางแม่ น้ำ โงงก็จะไม่ต้องผ่านสปป.ลาว และไม่เสียภาษีที่สปป.ลาว เป็นอีกข้อดีหนึ่งจึงมีการขนส่งสินค้าทางแม่ น้ำ โงงอยู่ในปัจจุบัน

การนำเข้าสินค้าให้เงินก็ต้องเสียภาษีหลายครั้งตั้งแต่ด่านสากลบ่อหาน ผังเงินเสียภาษีส่งออกแล้วก็มาเสียภาษีนำเข้าที่ด่านบ่อเต็นฝั่งสปป.ลาว และเดินทางต่อจนถึงสุดชายแดนสปป.ลาว ด่านสากลห้วยทรายซึ่งจะต้องเสียภาษีส่งออกไปยังประเทศไทยปลายทางในด่านศุลกากร เชียงของ ประเทศไทยก็ยังคงต้องเสียภาษีนำเข้าอีกหนึ่งครั้งเพื่อที่จะนำเข้าท่าซออุตสาหกรรมจากประเทศจีน

ปัญหาท่าซออุตสาหกรรมในการนำเข้ามายังประเทศไทยก็ยังมีปัญหาในเรื่องของการลำแครงราคาต่ำกว่าความเป็นจริง

ด้านของแนวนพื้นที่เศรษฐกิจด้านศุลกากรเชียงของถือว่าเป็นเขตเศรษฐกิจระยะที่สองของประเทศไทยซึ่งระยะที่หนึ่งก็คือด่านแม่สอด โดยเชียงรายถือว่าเป็นเขตเศรษฐกิจระยะที่สองโดยเกิดจากการกำหนดของศทช.ที่พิจารณาในหลายหลายปัจจัยในด้านของความพร้อมของแต่ละเขตเศรษฐกิจว่ามีความพร้อมเพียงใด โดยจะเริ่มดูจากระยะที่หนึ่งก่อนว่ามีผลในการดำเนินงานดีมีด้านความพร้อมปริมาณในการนำเข้าส่งออกจนถึงระดับหนึ่งอีกทั้งการส่งเสริมทางด้านธุรกิจด้านการค้าการลงทุนใน เขตเศรษฐกิจพิเศษ เช่นว่าในระยะที่สองจะมีการก่อสร้างเขตเทศบาลเศรษฐกิจพิเศษที่มีสิทธิพิเศษ เช่น ปลอดอากรและหลังจากนั้นจะมี ผู้ลงทุนเข้ามามีความเจริญเข้ามาชาวบ้านในบริเวณก็จะมึงงานทำมีทั้งนิคมอุตสาหกรรมและบริษัทเข้ามาลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยเขตเศรษฐกิจพิเศษจะมีทั้งหมดสามระยะ ซึ่งเป็นเหตุทำให้ที่ดินมีราคาสูงขึ้นทั้งแม่สอด มุกดาหาร แม่ฮ่องสอน อีกทั้งเชียงของยังมีแนวโน้มน้ำที่จะสร้างนิคมอุตสาหกรรมบนเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะที่สองแต่ในพื้นที่ที่จะตั้งเหมือนยังไม่มี การเปิดเผยเนื่องจากกังวลว่าจะมีการปั่นราคาที่ดิน

ในด้านสถิติการนำเข้าท่าซออุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีนถือได้ว่ามีแนว

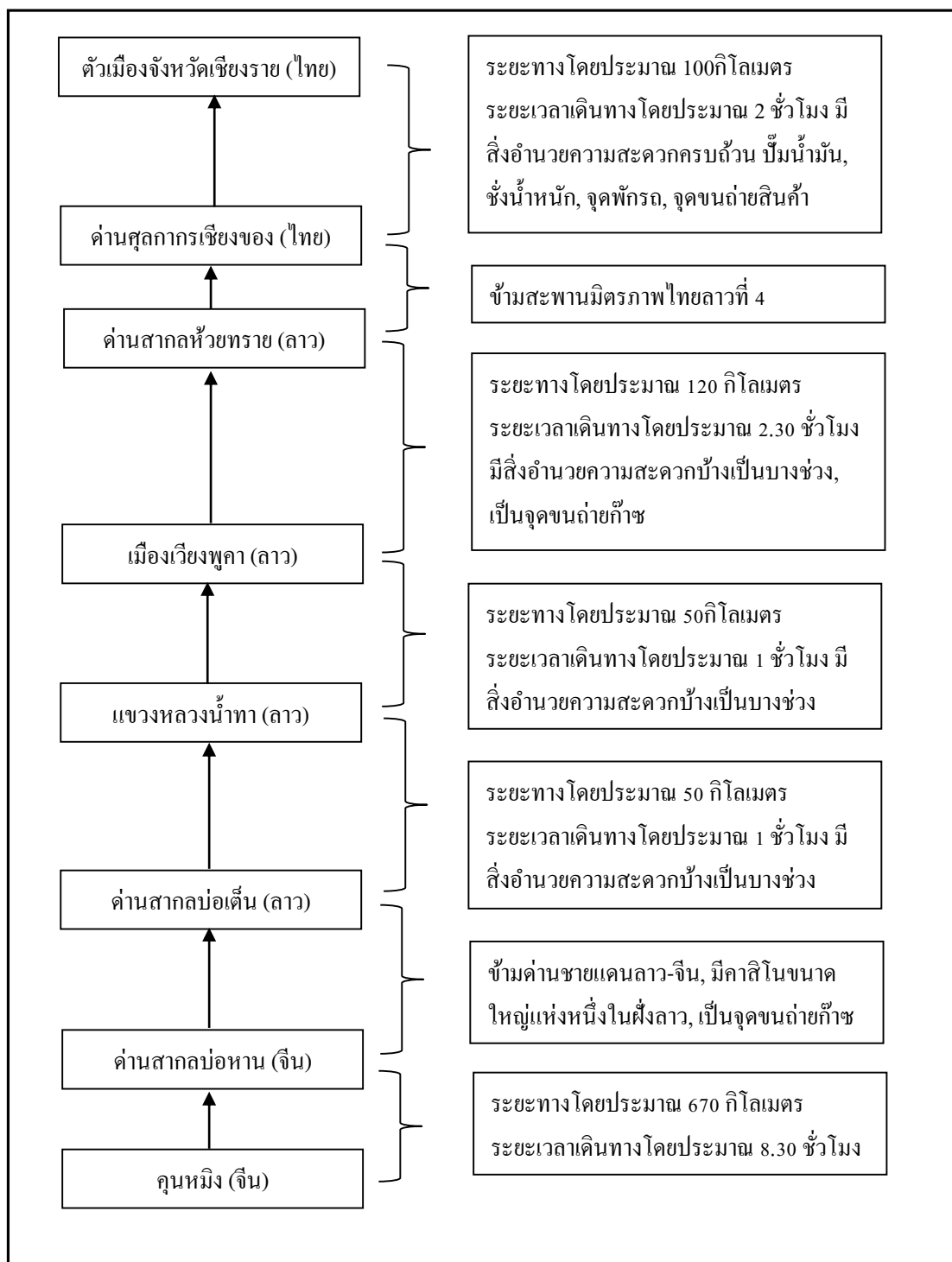
แนวโน้มในการนำเข้าเติบโตขึ้นเมื่อก่อนจะมีอยู่จำนวนประมาณสองบริษัทใหญ่นำเข้าก๊าซอุตสาหกรรม จากจีนผ่านทางอาเซียนต่อมามีเพิ่มบริษัทอีกสองบริษัทที่นำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากจีน โดยรถก๊าซอุตสาหกรรมจะผ่านด่านศุลกากรเชียงของและไปยังคนไทยการ์ดเพื่อบรรทุกก๊าซอุตสาหกรรมกลับเข้ามายังประเทศไทยจะใช้ระยะเวลาโดยประมาณ 24 ชั่วโมง ใช้เวลาในการเดินทางไปยังจุดขนถ่ายได้โดยประมาณ 6 ชั่วโมง

ระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3Aควรพัฒนาไปในด้านของการร่วมมือกันระหว่างประเทศความร่วมมือระหว่างประเทศไทยกับทราบว่าสปป.ลาวและประเทศจีนยังไม่ค่อยอาจจะไม่ดีเท่าที่ควร ในปัจจัยต่าง ๆ ทั้งในด้านของการค้าเสรี ด้าน Incoterm 2010 ด้านสิทธิพิเศษทางภาษี ความพร้อมของเส้นทาง R3A ความปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวก บนเส้นทาง R3A

ในด้านของปัญหาที่ได้พบจากการนำเข้า ก๊าซอุตสาหกรรม จากสาธารณรัฐประชาชนจีน คือ การสำแดงราคาต่ำกว่าปกติ โดยวิธีแก้ไขของกรมศุลกากรจะกำหนดสิ่งที่เรียกว่าราคากลางของสินค้าโดยกรมศุลกากรจัดทำผังราคากลางของสินค้าทุก ๆ อย่างทุกประเภทเอาไว้เพื่อให้เจ้าหน้าที่กรมศุลกากร สามารถทราบได้ว่าสินค้าใดหรือผู้นำเข้าส่งออกรายใดมีการสำแดงราคาสินค้าเท็จหรือราคาสินค้าที่ต่ำกว่าปกติอย่างมีพิรุณและเจตนาให้เกิดการทุจริตหรือผิดกฎระเบียบของกรมศุลกากร

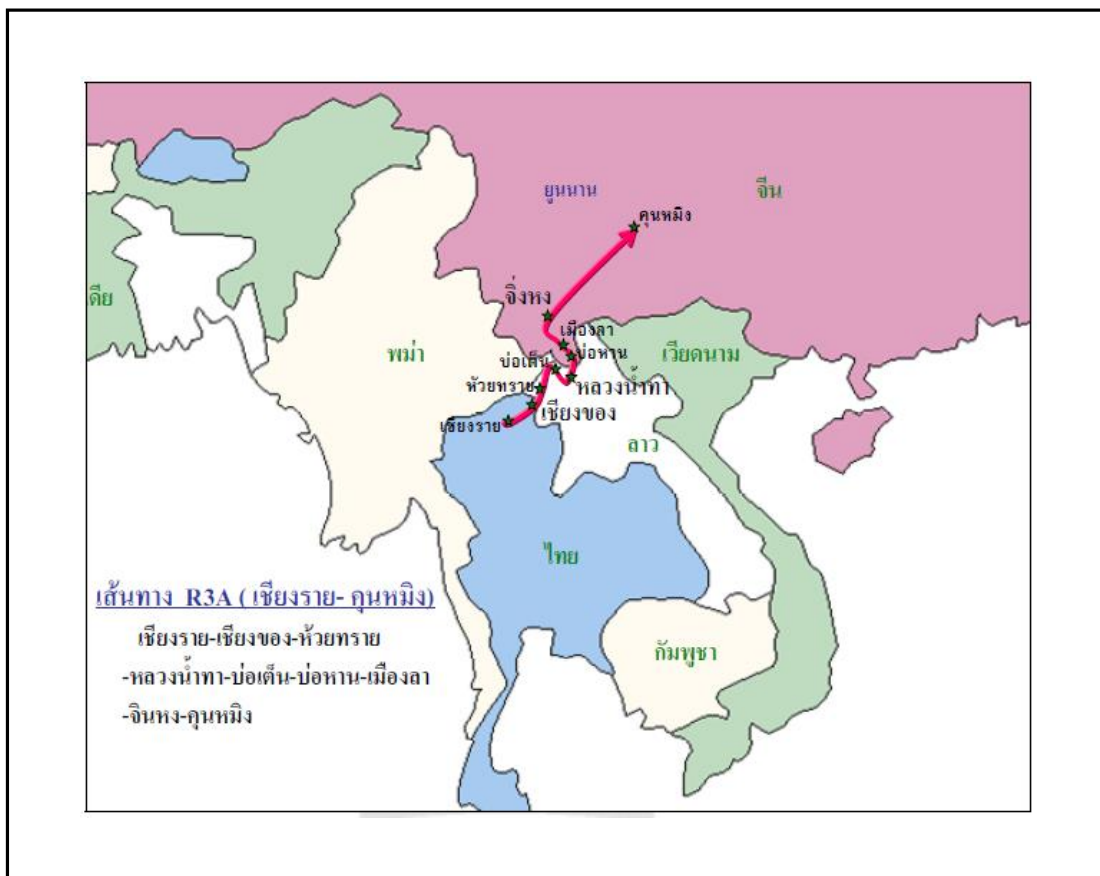
ข้อเสนอแนะก็คือด้านความร่วมมือระหว่างประเทศ เพราะจะสามารถทำให้แก้ไขปัญหาในด้านต่าง ๆ ได้อย่างลุล่วงเมื่อแต่ละประเทศหันหน้าคุยกันนะร่วมมือกัน ในการแก้ไขปัญหาเนื่องจากหลาย ๆ ปัญหา จะเกี่ยวข้องกับภาษี ข้อตกลงระหว่างประเทศ จึงทำให้การร่วมมือกันระหว่างประเทศในการช่วยกันหาทางออกและตกลงดำเนินงานไปด้วยกัน จะส่งผลดีกับทุก ๆ ฝ่ายทุก ๆ ภาคส่วน

สภาพทั่วไปของเส้นทาง R3A (ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน)



ภาพที่ 4-2 แผนภาพแสดง เส้นทาง ระยะทาง เวลา แสดงจุดสำคัญบนเส้นทาง R3A

สรุปโดยรวมแล้ว จากผลการศึกษาพบว่า ระยะเวลาโดยประมาณจากท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงรายจนถึงด่านศุลกากรเชียงของ ระยะเวลาประมาณ 100 กิโลเมตรโดยใช้ระยะเวลาเดินทางโดยประมาณ 2 ชั่วโมง ในช่วงของด่านศุลกากรเชียงของฝั่งประเทศไทยนั้นมีสิ่งอำนวยความสะดวกครบครันทั้งปั้มน้ำมัน ร้านค้า ห้องน้ำ ด่านชั่งน้ำหนัก จุดพักรถ จุดขนถ่ายสินค้าของบริษัท ดอยตุงขนส่ง จำกัด โดยรวมแล้วสภาพเส้นทางจัดว่าดีมากหลังจากข้ามสะพานมิตรภาพไทยลาวที่ 4 ไปยังด่านสากลห้วยทรายฝั่งลาว ในบริเวณด่านสากลห้วยทรายนั้นจะมีจุดพักรถหรือสถานที่ที่สามารถเช่าเพื่อฝากรถยนต์และรถมอเตอร์ไซด์ได้ในส่วนของปั้มน้ำมัน จุดพักรถ โรงแรม ร้านค้าจะอยู่ค่อนข้างห่างจากด่านสากลห้วยทรายอีกทั้ง จุดขนถ่ายก๊าซอุตสาหกรรมจะอยู่ห่างจากด่านสากลห้วยทรายประมาณ 30 กิโลเมตร เป็นจุดหนึ่งที่ใช้สำหรับคนถ่ายก๊าซอุตสาหกรรม ต่อมาเดินทางเป็นระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตรใช้ระยะเวลาเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมงจะถึงเมืองเวียงพูกาของประเทศลาวซึ่งถือว่าเป็นเมืองที่มี สิ่งอำนวยความสะดวกค่อนข้างดี ต่อจากนั้นเดินทางโดยประมาณ 50 กิโลเมตรใช้ระยะเวลาเดินทาง 1 ชั่วโมงจะถึงแขวงหลวงน้ำทา ซึ่งเป็นอีกหนึ่งสถานที่ท่องเที่ยวนิยมในประเทศลาวมีสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณแขวงหลวงน้ำทา และเดินทางต่อมาจนถึงด่านสากลบ่อเต็งฝั่งลาวระยะเวลาโดยประมาณ 50 กิโลเมตรใช้ระยะเวลาเดินทางโดยประมาณ 1 ชั่วโมงจะถึงด่านสากลบ่อเต็งฝั่งลาวซึ่งเป็น ชายแดนเชื่อมต่อระหว่าง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวกับสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งในบริเวณนั้นมีทั้งคาสีโนขนาดใหญ่แห่งหนึ่งในฝั่งลาวและอีกทั้งยังเป็น จุดขนถ่ายก๊าซอุตสาหกรรม ถ้าข้ามจากด่านสากลบ่อเต็ง ฝั่งลาวจะถึงด่านสากลบ่อห่านของจีนซึ่งในนี้ก็มีสิ่งอำนวยความสะดวก และด่านสากลบ่อห่านไปถึงคุนหมิงจะใช้ระยะทางโดยประมาณ 600 ถึง 900 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางโดยประมาณ 8 ชั่วโมงถึง 10 ชั่วโมง ซึ่งสภาพเส้นทางในจีนถือว่าสภาพดีกว่าในลาวมากอีกทั้งเส้นทางตัดผ่านภูเขาสูงชัน ไม่อ้อมคดเคี้ยวเส้นทางในลาว



ภาพที่ 4-3 กลุ่มเมืองตัวอย่างบนเส้นทาง R3A (ธงชัย ภูวนาถวิจิตร, 2554)

ภูมิหลังเส้นทาง R3A

1. ตุลาคม 2535 เริ่มแนวคิดการสร้าง “ทางหลวงคุนหมิง-กรุงเทพฯ” (R3A) ในการประชุมความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong sub region-GMS) ครั้งที่ 1 ณ กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์
2. พฤศจิกายน พ.ศ. 2544 ได้เจรจาข้อตกลงการก่อสร้าง R3A 3 ประเทศ 4 ฝ่าย คือ จีน ลาว ไทย และธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ที่กรุงเทพฯ โดยถนนในลาวรับผิดชอบร่วมกัน 3 ประเทศ คือ จีน ไทย และลาว โดยธนาคาร ADB ให้ลาวกู้ยืม
3. เมษายน พ.ศ. 2547 เริ่มการก่อสร้าง R3A ในลาว โดยจีนเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง
4. ปี พ.ศ. 2550 จีน ไทย และลาว เสร็จข้อตกลงร่วมกันสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4
5. ปี พ.ศ. 2551 เปิดการเดินรถบนเส้นทาง R3A อย่างเป็นทางการ ช่วงห้วยทรายในลาว-เชียงทองในไทย ใช้เรือเล็กและเรือแพขนานยนต์

6. ตุลาคม พ.ศ. 2552 ลงนามข้อตกลงด้านเงินทุนการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4

7. มิถุนายน พ.ศ. 2553 สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) เริ่มการก่อสร้างอย่างเป็นทางการ

8. วันที่ 12 ธันวาคม พ.ศ. 2555 สะพานฝั่งเชียงของ และฝั่งห้วยทราย เชื่อมต่อกัน

9. วันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556 สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เปิดการเดินรถอย่างเป็นทางการ

เส้นทางที่ศึกษาในครั้งนี้ เป็นการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีนตามเส้นทาง R3A ภายใน สปป.ลาว ที่ได้เชื่อมโยงแหล่งเศรษฐกิจที่สำคัญสองแห่ง คือ ไทยกับจีนทางตอนใต้ (คุนหมิง) ดังนั้น ในการศึกษาจึงพิจารณาโครงข่ายการเชื่อมโยงระหว่าง ไทย-สปป.ลาว-จีนตอนใต้ ที่ได้เริ่มต้นตรงจุดด้านชายแดนระหว่าง ด้านสากลสะพานมิตรภาพ 4 และด้านสากลบ่อเต็นที่ปัจจุบันมีการเดินทางได้สะดวก และใช้ได้ทั้งการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าผ่านแดน ก็คือช่องทางที่ออกจากไทยผ่านทางด่านอำเภอเชียงของ ผ่านด่านบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา ของ สปป.ลาว และเข้าทางจีนที่ด่านบ่อหานไปสู่เมืองเชียงรุ่ง แคว้นสิบสองปันนาและเมืองคุนหมิง

สภาพเส้นทาง R3A ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว)

เส้นทางจาก สปป.ลาว ไปชายแดนจีน เริ่มจากเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว โดยใช้ทางหมายเลข R3 ผ่านเมืองหลวงน้ำทาดังบ้านนาเตยบรรจบทางหมายเลข R 13 ไปชายแดน สปป.ลาว ที่บ้านบ่อเต็นระยะทางประมาณ 228 กิโลเมตรทางหมายเลข R3 โดย สปป.ลาว ได้รับความช่วยเหลือจากต่างประเทศในการก่อสร้างโดยแบ่งเป็น 3 ตอน

ตอนที่ 1 โครงการเริ่มต้นจากบ้านห้วยทรายแขวงบ่อแก้วฝั่งตรงข้ามกับ อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะทาง 85 กิโลเมตร เส้นทาง R3 ในส่วนนี้อยู่ภายใต้การสนับสนุนด้านงบประมาณจากรัฐบาลไทยผ่านสำนักความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.)

ตอนที่ 2 เริ่มต้นที่บ้านเวียงภูคา แขวงบ่อแก้ว-บ้านน้ำหลวง แขวงหลวงน้ำทา ระยะทาง 74 กิโลเมตร อยู่ภายใต้การสนับสนุนงบประมาณจาก ADB

ตอนที่ 3 ได้รับการสนับสนุนงบประมาณจากรัฐบาลจีนจากบ้านน้ำหลวง-บ่อเต็น ระยะทาง 70 กิโลเมตร ซึ่งทำให้ลักษณะของทางแตกต่างกันออกไป แต่โดยรวมจะเป็นทางขนาด 2 ช่องจราจรกว้าง 7 เมตร มีไหล่ทางข้างละ 0.50 เมตร ถึง 1 เมตร ผิวจราจรลาดยางแอสฟัลท์ สภาพทางปัจจุบันค่อนข้างดี มีช่วงที่ขื่นเนินที่ความลาดชันไม่มากนัก แต่มีช่องจราจรให้รถหนัก

(Climbing lane) ทางหมายเลข R3 มาบรรจบกับทางหมายเลข R13 บ้านนาเตย-ด่านบ่อเต็นชายแดน สปป.ลาว ระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร สภาพเส้นทางทางหมายเลข R13 เป็นทางขนาด 2 ช่องจราจรกว้าง 7 เมตรไหล่ทางข้างละ 1.50 เมตร ผิวจราจรลาดยางแอสฟัลท์สภาพดีสภาพ

เส้นทางภายใน สปป.ลาว ก่อนข้างแตกต่างเส้นทางในจีนมากบางช่วงมีการทรุดตัวมีดินถล่มปิดเส้นทาง (โดยเฉพาะในฤดูฝน) เป็นหลุม เป็นบ่อ มีความคดเคี้ยว รถใหญ่ต้องใช้ความชำนาญและระวังในการขับขี่ มีบ้านเรือนปลูกอยู่ติดกับเส้นทางมากเกินไป อาจเกิดอันตรายหากใช้ความเร็ว บางช่วงมีการใช้ยานพาหนะเล็กร่วมเส้นทางและมีสัตว์เลื้อยข้ำมถนน ทำให้ต้องใช้ความระมัดระวังมากเป็นพิเศษ สภาพการจราจร โดยทั่วไปเส้นทาง R3A ใน สปป.ลาว การจราจรยังไม่หนาแน่นส่วนใหญ่จะเป็นรถของนักท่องเที่ยวและรถขนส่งสินค้า ซึ่งจะนำสินค้าจากไทยผ่านไปจีน และจากจีนกลับมาไทย การจราจรยังไม่ถือว่าติดขัด อาจจะมีชะลอตัวบ้าง เมื่อมีรถหนักวิ่งข้างหน้าแต่เมื่อแซงพ้นไปก็จะไปได้สะดวก ความเร็วเฉลี่ยที่ใช้อยู่ประมาณ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ผลการสังเกตเส้นทาง R3A (ประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และ สาธารณรัฐประชาชนจีน)

เส้นทาง “R3A” ในไทยเริ่มต้นที่ อ.เชียงของ จ.เชียงราย ตัดเข้าสู่ สปป.ลาว ที่เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว เส้นทางยาวไปจนถึงเมืองบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา ก่อนตัดเข้าจีนที่บ่อหาน อ.เชียงรุ่ง ในแคว้นสิบสองปันนา มณฑลคุนหมิง

สภาพถนนในไทยจากสนามบินเชียงราย ไปยัง อ.เชียงของ อยู่ในสภาพดี รถยนต์ส่วนตัวใช้เวลาเดินทางราว 2 ชั่วโมงจะมาถึงยังริมฝั่งโขง จุดที่ต้องนั่งรถยนต์ข้ามฝั่งไปยังเมืองห้วยทรายฝั่ง สปป.ลาว ข้ามโขงด้วยเรือใช้เวลาราว 5-7 นาทีเท่านั้น



ภาพที่ 4-4 ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย

เส้นทางถนนจากฝั่งไทยข้ามไปลาวบริเวณนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น เนื่องจาก “สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4” เปิดใช้ในเดือนมิถุนายน 2556 ด้วยงบประมาณ 1,800 ล้านบาท ซึ่งจะสามารถลดระยะเวลาการขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์จากที่ใช้ระยะเวลา 42 ชั่วโมง มาเป็นขนส่งทางรถยนต์ลดลงเหลือ 20 ชั่วโมง



ภาพที่ 4-5 สภาพเส้นทางขึ้นเขาระหว่างทางไปเชียงของ ในจังหวัดเชียงราย ประเทศไทย



ภาพที่ 4-6 กรมศุลกากรเชียงของ ในจังหวัดเชียงราย ประเทศไทย



ภาพที่ 4-7 รถเทรลเลอร์บรรทุก ISO Tank เพื่อเข้าไปขนถ่ายก๊าซอุตสาหกรรม ณ ด้านศาลากลาง
เซียงของ



ภาพที่ 4-8 สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 4

เข้าไปที่ฝั่ง สปป.ลาว จากเมืองห้วยทราย ไปจนถึงชายแดนติดจีนที่เมืองบ่อเต็น สภาพถนน R3A ระยะทาง 240 กิโลเมตรนี้ สภาพทางค่อนข้างดี มีเพียงบางช่วงที่เป็นหลุมเป็นบ่อเพียงเล็กน้อยบ้างลึกบ้าง บรรยากาศสองข้างทางใน สปป.ลาวมีหมู่บ้านและชุมชนเป็นระยะ ไม่ค่อยมีไฟทาง หลังพระอาทิตย์ตกไม่ควรเดินทาง

หากการเดินทางคึกคักมากขึ้นในอนาคต เมืองที่มีศักยภาพสามารถพัฒนาเป็นเมืองเศรษฐกิจได้ คือ เวียงพูกา เพราะเป็นเมืองเดียวซึ่งมีที่พัก รถ ร้านค้า และห้องน้ำสะอาด ทั้งยังเป็นเมืองเดียวระหว่างทางที่มีฟุตบอลในระยะเวลาสั้น ๆ ไม่กี่กิโลเมตรบนเส้นทาง R3A

หากต้องมองในแง่การขนส่งสินค้าแล้ว คนขับรถบรรทุกคงต้องระมัดระวังมีสมาธิเป็นพิเศษ เนื่องจากเส้นทางคดเคี้ยวมาก โดยจากการบอกเล่าของไกด์ชาวลาว R3A ในลาวมีจำนวน 3,008 โค้ง คดเคี้ยวมากพอชนิดที่จะทำให้คนขับหลุดจากสมาธิไม่ได้เด็ดขาด ยิ่งถ้าฝนตกเลี้ยวได้ควรเลี้ยง

R3A พาดผ่าน สปป.ลาวมาสุดที่ชายแดนลาว-จีน ใช้เวลารวม 4 ชั่วโมง จากนั้นเราต้องผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองฝั่งลาว ก่อนเข้าไปยังด่านของฝั่งจีน ด่านทางฝั่งลาวเป็นขาออกจากประเทศ จึงใช้เวลาสั้น ๆ ส่วนการขึ้นเรื่องผ่านแดนเข้าฝั่งจีน ใช้ระยะเวลาพอควร เนื่องจากเดินทางไปถึงด่านเวลา 18.45 น. และมีพนักงานตรวจคนข้ามแดนของจีน ทำงานอยู่เพียงคนเดียว

แต่สภาพเส้นทาง R3A ในฝั่งจีนนั้นดีเยี่ยม แม้ตัดผ่านเขา แต่ไม่ได้คดเคี้ยวเหมือนฝั่งลาว เพราะเงินเลือกเจาะอุโมงค์ผ่านภูเขา เส้นทางจึงตรงเข้าสู่เมืองสิบสองปับนา คุณหมิงอย่างราบรื่น

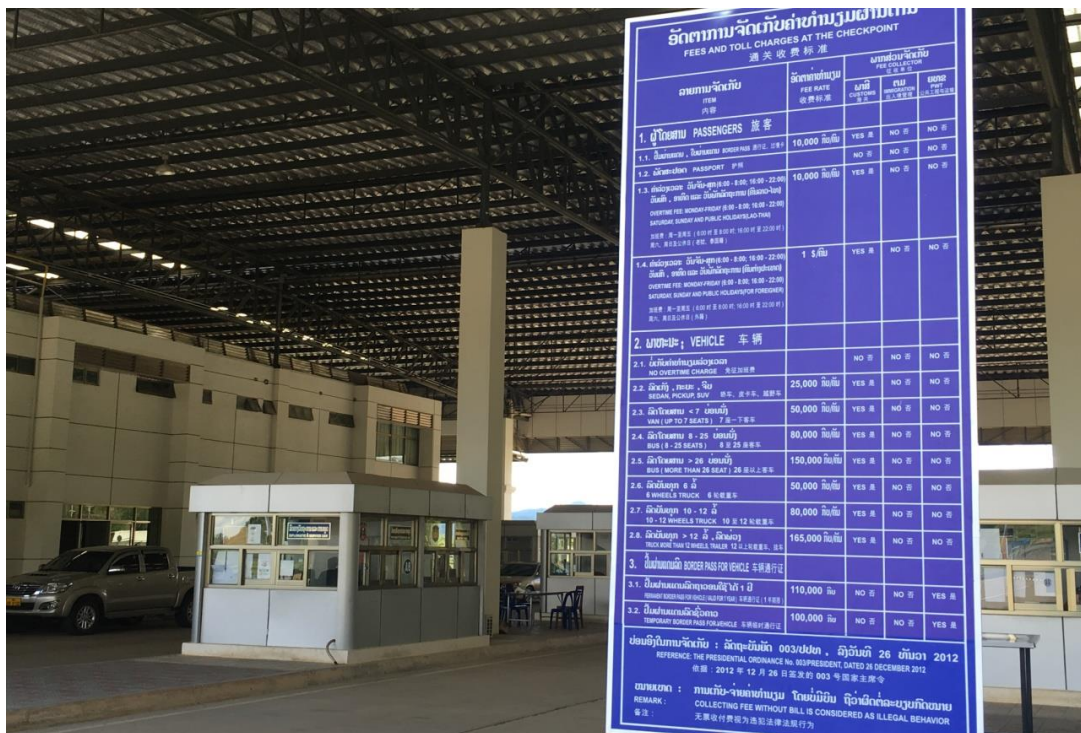
จากการลงศึกษาจริงในภาคสนาม พบว่า รถบรรทุกสินค้า นับตั้งแต่รถปิคอัพส่วนบุคคล รถบรรทุก 6 ล้อ จนถึงรถบรรทุก 22 ล้อ ที่สามารถวิ่งผ่านถนน R3A แห่งนี้ได้ รถบรรทุกสินค้าที่วิ่งผ่านบ่อยในถนนเส้นนี้ส่วนมาก ได้แก่ รถบรรทุก 6 ล้อ รถพ่วง รถตู้คอนเทนเนอร์ และรถบรรทุกน้ำมัน เป็นต้น



ภาพที่ 4-9 ยินดีต้อนรับสู่ สปป.ลาว แห่งที่ 4



ภาพที่ 4-10 ด้านสากลห้วยทราย ทางเข้าสู่ สปป.ลาว



ภาพที่ 4-11 ด้านตรวจคนเข้าเมือง อัตราค่าผ่านทาง ทางเข้าสู่ สปป.ลาว



ภาพที่ 4-12 ใบรับค่าธรรมเนียมผ่านสะพานมิตรภาพ 4



ภาพที่ 4-13 ช่วงต้นเส้นทาง R3A ใน สปป.ลาว มีสัตว์เลี้ยงชาวบ้านกีดขวางการเดินทางเป็นช่วง ๆ



ภาพที่ 4-14 เส้นทาง R3A ในสปป.ลาว เติรรถถนนเลนขวา สภาพถนนขาดการซ่อมแซม



ภาพที่ 4-15 เส้นทาง R3A ในสปป.ลาว ขนาดรถบรรทุกทุกเดินทาง สภาพถนนค่อนข้างชำรุด เป็นหลุม
ลึก



ภาพที่ 4-16 เส้นทาง R3A ในสปป.ลาว ห้วยทราย ห่างจากหลวงน้ำทา 171 กม. ป่อเต็ง 216 กม.



ภาพที่ 4-17 ป้อมน้ำมันบนเส้นทาง R3A ใน สปป.ลาว



ภาพที่ 4-18 จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า บ่อเต็งบนเส้นทาง R3A ใน สปป.ลาว



ภาพที่ 4-19 การถ่ายสินค้าก๊าซอุตสาหกรรม บนเส้นทาง R3A ในสปป.ลาว



ภาพที่ 4-20 โรงงานบรรจุก๊าซอุตสาหกรรม ในสปป.ลาว

ปัญหาอุปสรรคของกระบวนการโลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A

ตาราง 4-3 ผลสรุปปัญหาและอุปสรรคกระบวนการโลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A จำนวนผู้ให้ข้อมูลที่สนับสนุนปัญหาและอุปสรรค และการแก้ไขปัญหา

ปัญหาและอุปสรรค กระบวนการโลจิสติกส์บน เส้นทาง R3A	จำนวนผู้ให้ข้อมูลที่สนับสนุน			การแก้ไขปัญหา
	ปัญหาและอุปสรรค			
	รหัส S*	รหัส G*	รหัส E*	
1. กรมศุลกากรมีข้อสงสัยว่าผู้ประกอบการ นำเข้าสินค้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ตำแดงราคาสินค้าไม่ตรงตามความเป็นจริง	3	1	0	ราคาของสินค้านำเข้าเพื่อใช้เป็นฐานในการประเมินภาษีอากร ปัจจุบันประเทศไทยใช้ราคาศุลกากรที่เรียกว่า “ระบบราคาเกตต์ (GATT valuation)” ขององค์การศุลกากรโลก (World Trade Organization: WTO) ในการกำหนดราคาสินค้านำเข้าสำหรับการคำนวณค่าภาษีอากร
2. การเปลี่ยนแปลงนโยบายตามเจ้าแขวงที่มาประจำการค้าธรรมเนียมในสปป.ลาวที่มีความเปลี่ยนแปลงตามแต่เจ้าแขวงที่มาประจำ	4	0	1	การรวบรวมรายชื่อผู้ประกอบการทำหนังสือร้องเรียน เพื่อ ขอให้ภาครัฐไทยช่วยเหลือจากกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทำเรื่องร้องเรียนไปที่เจ้าแขวง
3. สภาพเส้นทาง R3A ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ก่อนข้ามชำรุดและไม่มีการซ่อมแซม ปรับปรุง	4	3	4	สปป.ลาว มีโครงการที่จะซ่อมแซม ขยายเส้นทาง R3A ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้ และพัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งและคมนาคม ในประเทศ เพราะเป็นเส้นทาง

ตาราง 4-3 (ต่อ)

ปัญหาและอุปสรรค กระบวนการโลจิสติกส์บน เส้นทาง R3A	จำนวนผู้ให้ข้อมูลที่สนับสนุน			การแก้ไขปัญหา
	ปัญหาและอุปสรรค			
	รหัส S*	รหัส G*	รหัส E*	
				ขนส่งสำคัญระหว่างประเทศ เส้นทางหนึ่ง
4. เหตุการณ์สารเคมี ระเบิดในเมือง อุตสาหกรรม ท่าเรือจีน เมืองเทียนจินทำให้ทาง รัฐบาลของสาธารณรัฐ ประชาชนจีน ได้ปิด เส้นทางการนำเข้า-ส่งออก ด้านทางชายแดนจีน	4	3	4	ผู้ประกอบการ และผู้นำเข้า- ส่งออก ร้องขอให้ทาง ภาครัฐ ทางสปป.ลาวและประเทศไทย ช่วยเหลือจากกับ ภาครัฐของ สาธารณรัฐประชาชนจีนให้เปิด ด่านชายแดนเพื่อเพิ่มปริมาณ การนำเข้า-ส่งออกสินค้า
5. อุปสรรคด้าน กฎระเบียบการค้าผ่านแดน ไทย-ลาว-จีนตอนใต้ยังไม่ พัฒนาไปสู่ความเป็นสากล ในด้านกฎระเบียบและ มาตรการต่าง ๆ และ กฎระเบียบของแต่ละ มณฑล หรือท้องถิ่นที่มี ลักษณะเป็นการกีดกันทาง การค้าที่ไม่ใช่มาตรการทาง ภาษีอยู่	4	2	1	ผู้ประกอบการเอกชนและผู้ นำเข้า-ส่งออกทำหนังสือร้อง ขอให้ทางภาครัฐของประเทศ ไทย ช่วยเหลือจากกับ ภาครัฐของ สาธารณรัฐประชาชนจีนใน ด้านกฎระเบียบและมาตรการ ต่างๆ และก่อให้เกิดความ ร่วมมือกันระหว่างประเทศ
6. ขนาดของ ISO Tank ที่ ใช้สำหรับบรรจุเพื่อขนส่ง ก๊าซอุตสาหกรรมระหว่าง ไทยกับจีนมีขนาดที่	3	1	3	ในการสั่งสินค้า 1 ครั้ง ทาง ผู้ประกอบการไทยจึง จำเป็นต้องสั่งก๊าซอุตสาหกรรม จากจีนในจำนวน 60 ตัน โดยมา

ตาราง 4-3 (ต่อ)

ปัญหาและอุปสรรค กระบวนการโลจิสติกส์บน เส้นทาง R3A	จำนวนผู้ให้ข้อมูลที่สนับสนุน			การแก้ไขปัญหา
	ปัญหาและอุปสรรค			
	รหัส S*	รหัส G*	รหัส E*	
แตกต่างกันสำหรับจีน ขนส่งก๊าซอุตสาหกรรมใน 1 คันรถ เป็นจำนวน 30 ตัน แต่ของประเทศไทยมีขนาด ที่ใช้สำหรับขนส่งก๊าซ อุตสาหกรรมใน 1 คันรถ เป็นจำนวน 20 ตัน				เป็นจำนวน 2 คันรถ และทาง ผู้ประกอบการไทย นำรถไป จำนวน 3 คันเพื่อที่จะสามารถ เปลี่ยนถ่ายสินค้าในจำนวน 60 ตันพอดี
7. ปัญหา GMS-CBTA ตลอดเส้นทาง R3A เนื่องจากว่าการค้าระหว่าง จีน-ไทยและไทย-จีนที่นำ ใช้เส้นทาง R3A เป็น การค้าผ่านพรมแดน สปป. ลาว ดังนั้นผู้ประกอบการ ขนส่งของทั้ง ไทยและจีน จำเป็นต้องได้เปลี่ยนถ่าย สินค้าที่ขบ่เต็ม ไม่สามารถ วิ่งตรงหากันได้ เป็นเพราะ ด้านระเบียบการณ้ของแต่ละ ประเทศไม่เอื้ออำนวย ต่อกัน	2	2	0	กรมศุลกากรได้ทำการก่อสร้าง และพัฒนาด่านศุลกากรเชียง ของแห่งใหม่แล้วบริเวณ ด่าน พรมแดนก่อนถึงสะพานข้าม แม่น้ำโขง และมีการนำ เครื่องมือ อุปกรณ์เทคโนโลยี สมัยใหม่ไปทำการติดตั้งเพื่อ อำนวยความสะดวกให้กับ ผู้ใช้บริการ รวมทั้งมีการจัดส่ง เจ้าหน้าที่ไปศึกษาดูงานในฝั่ง ประเทศเพื่อนบ้านเพื่อผลักดัน ให้เกิดการให้บริการที่จุดเดียว หรือ One stop service

หมายเหตุ: รหัส S* หมายถึง การกำหนดรหัสของกลุ่มเป้าหมายผู้ให้ข้อมูลหลัก โดย S คือ ผู้ประกอบการภาค (เอกชน)
รหัส G* หมายถึง การกำหนดรหัสของกลุ่มเป้าหมายผู้ให้ข้อมูลหลัก โดย G คือ ผู้รับราชการ
รหัส E* หมายถึง การกำหนดรหัสของกลุ่มเป้าหมายผู้ให้ข้อมูลหลัก โดย E คือ ผู้ปฏิบัติงานบนเส้นทาง R3A

ซึ่งปัญหาอุปสรรคของกระบวนการโลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A ได้จากข้อมูลผู้ให้สัมภาษณ์ และวิธีแก้ไขปัญหาก็ได้ข้อมูลจากการสัมภาษณ์อีกเช่นกัน โดยได้นำคำถามของปัญหาอุปสรรคของกระบวนการโลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A ไปหาคำตอบจากผู้ให้สัมภาษณ์ต่ออีกทอดหนึ่ง อีกทั้งมีการหาข้อมูลเพิ่มเติมจากงานวิจัยและตำราต่าง ๆ เพิ่มเติม

ปัญหาอุปสรรค: กรมศุลกากรมีข้อสงสัยว่าผู้ประกอบการ นำเข้าสินค้าก้ำกึ่งอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีน สำแดงราคาสินค้าไม่ตรงตามความเป็นจริง ส่งผลให้ผู้ประกอบการ นำเข้าสินค้าก้ำกึ่งอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีน ชำระภาษีอากรขาเข้า และภาษีมูลค่าเพิ่มขาด หรือต่ำกว่าเกณฑ์

วิธีแก้ไข: ราคากลาง ราคาศุลกากร หรือราคาแห่งของอย่างใดนั้น ในกรณีของนำเข้า หมายถึง ราคาของสินค้านำเข้าเพื่อใช้เป็นฐานในการประเมินภาษีอากร ปัจจุบันประเทศไทยใช้ราคาศุลกากรที่เรียกว่า “ระบบราคาเกดต์ (GATT valuation)” ขององค์การศุลกากรโลก (World Trade Organization: WTO) ในการกำหนดราคาสินค้าขาเข้าสำหรับการคำนวณค่าภาษีอากร ปกติการกำหนดราคาศุลกากรจะอยู่บนพื้นฐานของราคาซื้อขายของที่นำเข้าซึ่งเป็นราคาที่ผู้ซื้อจ่ายหรือพึงจ่ายจริงให้กับผู้ขายในต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ราคาสินค้าที่นำเข้านั้น จะอยู่ภายใต้เงื่อนไขบางประการ เช่น การซื้อขายผู้ซื้อและผู้ขายต้องไม่มีความสัมพันธ์กัน หรือการชื้อขายนั้นต้องไม่มีเงื่อนไขอย่างอื่นอีก

การกำหนดราคาศุลกากรตามหลักการของเกดต์มี 6 วิธี ดังนี้

วิธีที่ 1 ราคาสินค้าที่นำเข้า หมายถึงราคาสินค้าที่ผู้ซื้อสินค้าได้ชำระจริงหรือที่จำเป็นต้องชำระให้กับผู้ขายในต่างประเทศสำหรับของที่นำเข้า ซึ่งได้มีการปรับราคาหรือได้นำมูลค่าหรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ไปรวมด้วย เช่น ค่าวัสดุเสริม ค่านายหน้า หรือค่าสิทธิ เป็นต้น

วิธีที่ 2 ราคาสินค้าที่เหมือนกัน หมายถึงราคาสินค้าที่เหมือนกันทุกอย่าง เช่น ลักษณะทางกายภาพ คุณภาพและชื่อเสียง ซึ่งผลิตในประเทศเดียวกันและเป็นผู้ผลิตเดียวกันกับของที่กำลังประเมินราคา

วิธีที่ 3 ราคาสินค้าที่คล้ายกัน หมายถึงราคาสินค้าที่คล้ายกันกับของที่กำลังประเมินราคา เช่น วัสดุ ส่วนประกอบ และลักษณะ ทางกายภาพต่าง ๆ สามารถทำหน้าที่ได้เหมือนกันและแลกเปลี่ยนระหว่างกันในการค้าได้กับของที่กำลังประเมินราคา นอกจากนี้ยังต้องผลิตในประเทศเดียวกันและเป็นผู้ผลิตเดียวกันกับของที่กำลังประเมินราคา

วิธีที่ 4 ราคาหักทอน หมายถึงราคาที่กำหนดขึ้นโดยใช้ราคาสินค้าที่กำลังประเมิน หรือสินค้าที่เหมือนหรือคล้ายคลึงกันที่กำหนดอยู่ใน ประเทศไทย โดยหักทอนค่าใช้จ่ายบางส่วน

ออกไป เช่น ค่าขนหน้า ค่าขนส่ง ค่าประกันภัย ค่าภาษีอากรในประเทศไทย มูลค่าเพิ่มของสินค้าที่เกิดขึ้นจากการประกอบหรือผ่านกระบวนการเพิ่มเติม

วิธีที่ 5 ราคาคำนวณ หมายถึงราคาที่กำหนดขึ้นตามต้นทุนการผลิตของสินค้าที่กำลังประเมินราคาบวกกับกำไรและค่าใช้จ่ายทั่วไปที่รวมอยู่ตามปกติในการขายจากประเทศส่งออกมายังประเทศไทย

วิธีที่ 6 ราคาย้อนกลับ หมายถึง การกำหนดราคาโดยใช้วิธียืดหยุ่นของวิธีใด ๆ ก็ตามจากวิธีที่ 1-5 เพื่อให้สามารถกำหนดราคาสินค้า

ปัญหาอุปสรรค: การเปลี่ยนนโยบายตามเจ้าแขวงที่มาประจำการ ค่าธรรมเนียมในสปป.ลาว ที่มีความเปลี่ยนแปลงตามแต่เจ้าแขวงที่มาประจำ ทำให้เป็นปัญหากับทางผู้ประกอบการ ผู้นำเข้า-ส่งออก ขิปบิ่ง ทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มมากและไม่แน่นอน

วิธีแก้ไข: การรวบรวมรายชื่อผู้ประกอบการทำหนังสือ ร้องเรียน เพื่อ ขอให้ภาครัฐไทย ช่วยเจรจากับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทำเรื่องร้องเรียนไปที่เจ้าแขวง

ปัญหาอุปสรรค: สภาพเส้นทาง R3A ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ก่อนข้างชำรุดและไม่มีการซ่อมแซม ปรับปรุง

วิธีแก้ไข: สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีโครงการที่จะซ่อมแซม ขยายเส้นทาง R3A ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้ และพัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งและคมนาคมในประเทศ เพราะเป็นเส้นทางขนส่งสำคัญระหว่างประเทศเส้นทางหนึ่ง

ปัญหาอุปสรรค: เนื่องจากเหตุการณ์สารเคมีระเบิดในเมืองอุตสาหกรรม ทำเรือทางตะวันออกเฉียงเหนือของจีน เมืองเทียนจิน บริเวณ โกดังเก็บสินค้าสารเคมีและวัตถุอันตราย เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 158 ราย และผู้บาดเจ็บมากกว่า 500 ราย เมื่อวันที่ 12 สิงหาคม พ.ศ. 2558 และเหตุการณ์ระเบิดที่ ทำให้ทางรัฐบาลของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ปิดเส้นทางนำเข้า-ส่งออก ด้านทางชายแดนจีนจากที่เปิดบริการเส้นทางนำเข้า-ส่งออก ตลอด 7 วัน ต่อสัปดาห์ เหลือเพียง 1 วัน ต่อสัปดาห์ วันอังคาร

วิธีแก้ไข: บรรดา ผู้ประกอบการ และผู้นำเข้า-ส่งออก ร้องขอให้ทาง ภาครัฐ ทางสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและประเทศไทย ช่วยเจรจากับ ภาครัฐของสาธารณรัฐประชาชนจีน ให้เปิดด่านชายแดนเพื่อเพิ่มปริมาณการนำเข้า-ส่งออก สินค้า เนื่องจากมีสินค้าก๊าซอุตสาหกรรมขาดตลาดในประเทศไทยก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ประกอบการไทยเป็นอย่างมาก

ปัญหาอุปสรรค: อุปสรรคด้านกฎระเบียบการค้าผ่านแดนไทย-พม่า/ ลาว-จีนตอนใต้มีความหลากหลายในมุมมองด้านมาตรการและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการค้าไทย-จีนอยู่มากพอสมควรแต่ส่วนใหญ่เห็นว่าจีนยังไม่พัฒนาไปสู่ความเป็นสากลในด้านกฎระเบียบและมาตรการ

ต่าง ๆ ทั้ง ๆ ที่เข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลกและทำ FTA กับ ไทยแล้ว และเนื่องจากยังมีกฎระเบียบของแต่ละมณฑล หรือท้องถิ่นที่มีลักษณะเป็นการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษีอยู่

วิธีแก้ไข: บรรดาผู้ประกอบการเอกชน และผู้นำเข้า-ส่งออก ทำหนังสือร้องขอให้ทางภาครัฐ ของประเทศไทย ช่วยเจรจากับ ภาครัฐของสาธารณรัฐประชาชนจีนในด้านกฎระเบียบและมาตรการต่างๆ และก่อให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างประเทศ

ปัญหาอุปสรรค: ขนาดของ ISO Tank ที่ใช้สำหรับบรรจุเพื่อขนส่งก๊าซอุตสาหกรรมระหว่างประเทศไทย กับสาธารณรัฐประชาชนจีนมีขนาดที่แตกต่างกัน โดยของสาธารณรัฐประชาชนจีน มีขนาดที่ใช้สำหรับขนส่งก๊าซอุตสาหกรรมใน 1 คันรถ เป็นจำนวน 30 ตัน แต่ของประเทศไทยมีขนาดที่ใช้สำหรับขนส่งก๊าซอุตสาหกรรมใน 1 คันรถ เป็นจำนวน 20 ตัน และขนาดในการบรรจุเพื่อขนส่งนี้ เป็นขนาดมาตรฐานกำหนดของแต่ละประเทศเพื่อใช้ในการขนส่งจึงไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้

วิธีแก้ไข: ในการส่งสินค้า 1 ครั้ง ทางผู้ประกอบการไทยจึงจำเป็นต้องส่งก๊าซอุตสาหกรรมจากจีนในจำนวน 60 ตัน โดยมาเป็นจำนวน 2 คันรถ และทางผู้ประกอบการไทย นำรถไปจำนวน 3 คัน เพื่อที่จะสามารถเปลี่ยนถ่ายสินค้าก๊าซอุตสาหกรรมจากจีนในจำนวน 60 ตันพอดี

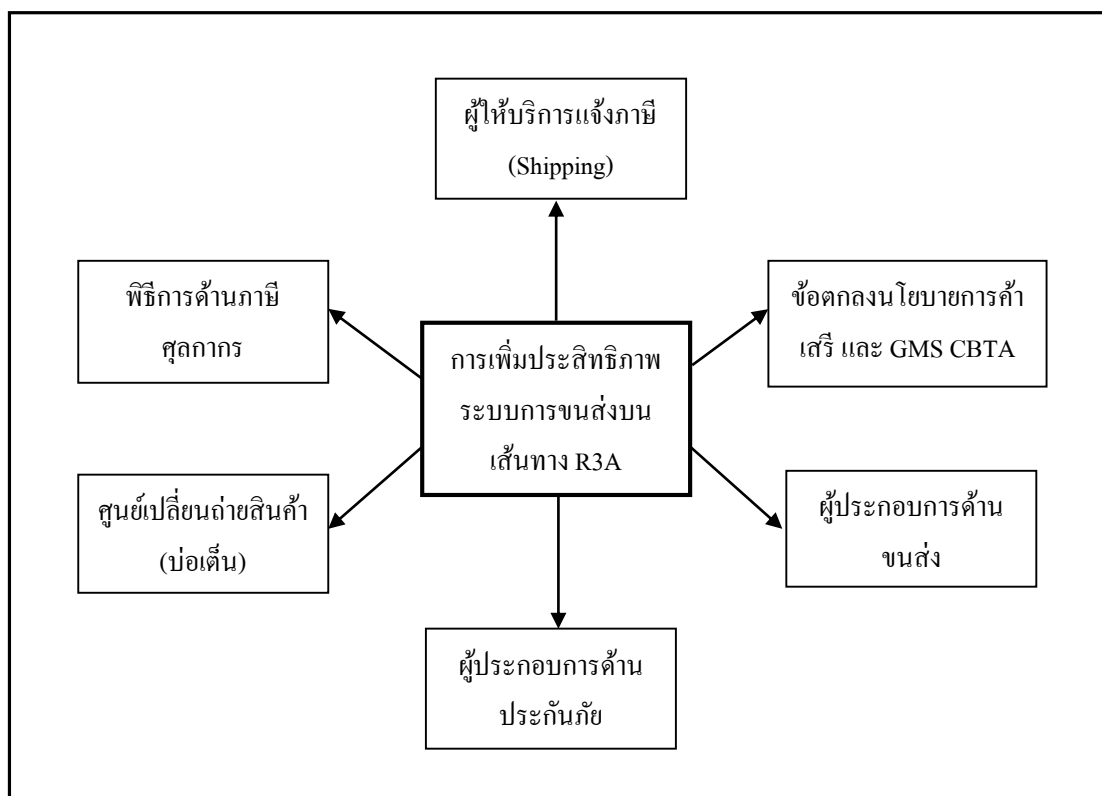
ปัญหาอุปสรรค: สำหรับ GMS-CBTA ตลอดเส้น R3A นั้น เนื่องจากการค้าระหว่างจีน-ไทย และ ไทย-จีน ที่นำใช้เส้นทาง R3A เป็นการค้าผ่านพรมแดนสปป.ลาว ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งของทั้งไทยและจีน จำเป็นต้องได้เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บ่อเต็น ไม่สามารถวิ่งตรงหากันได้ เป็นเพราะด้านระเบียบการของแต่ละประเทศไม่เอื้ออำนวยต่อกัน การค้าระหว่างจีน-ลาว จะต่างกับการค้า ไทย-ลาว อยู่เล็กน้อย เช่น การให้สิทธิพิเศษทางการค้าแก่ประเทศด้อยพัฒนา เป็นต้นประเภทสินค้า ที่ลาวทำการค้าส่งออกโดยนำใช้เส้นทาง R3A นั้นถ้าหากมีการนำใช้หรือปฏิบัติตามกรอบของ GMS-CBTA ได้เหมือนสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 วิ่งจากไทยเข้าลาว ไปยังเวียตนามได้ โดยการใช้ ระบบ One stop service คือ การทำธุรกรรมทางการค้าอยู่จุดเดียวครั้งเดียว แล้วก็สามารถวิ่งรถได้จากต้นทางถึงปลายทางได้ ถ้าทำอย่างนี้ได้เส้นทางเส้นนี้ยังมีมูลค่าการค้าเพิ่มมากขึ้นมากในแต่ละปี

วิธีแก้ไข: กรมศุลกากรได้ทำการก่อสร้างและพัฒนาด่านศุลกากรเชิงของแห่งใหม่แล้วบริเวณ ด่านพรมแดนก่อนถึงสะพานข้ามแม่น้ำโขง และมีการนำเครื่องมือ อุปกรณ์เทคโนโลยีสมัยใหม่ไปทำการติดตั้งเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ รวมทั้งมีการจัดส่งเจ้าหน้าที่ไปศึกษาดูงานในฝั่งประเทศเพื่อนบ้านเพื่อผลักดันให้เกิดการให้บริการที่จุดเดียว หรือ Single Stop

Inspection (SSI) ร่วมกันตามความร่วมมือระหว่างประเทศ จากการรายงานตัวเลขมูลค่าการนำเข้า-ส่งออกแล้ว สามารถยืนยันได้ว่า สภาพแวดล้อมโดยรวมทางการค้า ของ สปป.ลาวและไทยมูลค่าการค้าขาเข้า-ขาออก มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จึงเหมาะสมผลักดันให้เกิดการให้บริการที่จุดเดียว หรือ Single Stop Inspection (SSI) ร่วมกันตามความร่วมมือระหว่างประเทศบนเส้นทาง R3A

แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการขนส่งบนเส้นทาง R3A

โดยแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการขนส่งบนเส้นทาง R3A ผู้วิจัยได้วิเคราะห์จากข้อมูลของผู้ให้สัมภาษณ์ การสังเกตและข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการขนส่งบนเส้นทาง R3A โดยแบ่งเป็นด้านพิธีการด้านภาษีศุลกากร ด้านผู้ให้บริการแจ้งภาษี (Shipping) ด้านผู้ประกอบการด้านประกันภัย ด้านผู้ประกอบการภาคขนส่ง โดยการเพิ่มประสิทธิภาพในแต่ละด้านนั้นมีความสำคัญแตกต่างกัน และมีความสัมพันธ์กัน เช่น การใช้บริการของผู้ให้บริการแจ้งภาษีหรือชิปปิ้งในการช่วยเดินพิธีการด้านภาษีศุลกากร ทำให้ผู้นำเข้า-ส่งออก ช่วยประหยัดต้นทุน ลดระยะเวลาในการดำเนินงานเพิ่ม คุณภาพงาน มีความถูกต้อง ในการดำเนินงานเพราะว่าในการนำเข้าส่งออกขั้นตอนในการขนส่งบนเส้นทาง R3A ตั้งแต่ด้าน เดินพิธีการด้านภาษีศุลกากรจะประกอบไปด้วยด้านงานเอกสารของผู้นำเข้าส่งออก ด้านประกันภัย ด้านเอกสารของภาคขนส่ง ฉะนั้นถ้ามีจุดบกพร่องในจุดใดจุดหนึ่ง จะทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินงานตลอดทั้ง ทั้งกระบวนการการนำเข้าส่งออกทั้งหมด ดังนั้นรูปแบบในการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการขนส่งบนเส้นทาง R3A จึงมีดังนี้



ภาพที่ 4-21 แผนภาพแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการขนส่งบนเส้นทาง R3A

สรุปผลการศึกษา

1. ผู้ประกอบการการขนส่ง ผู้ประกอบการ มีความพร้อมมากทั้งผู้ประกอบการขนส่งในลาว-ไทย-จีน สามารถตอบสนองทั้งจำนวนปริมาณสินค้าในการขนส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าได้เป็นอย่างดี แต่ก็ยังมีอุปสรรคอยู่บ้าง เช่น ความต่อเนื่องของการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง ยังต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บ่อเต็นแขวงหลวงน้ำทา เนื่องจากเป็นเพราะว่า ด้านระเบียบของแต่ละประเทศไม่สอดคล้องกันหรือไม่เอื้อต่อกัน จึงทำให้มีการถ่ายลำก่อนจะนำเอาสินค้าผ่านไปยังปลายทางได้

2. ผู้ประกอบการด้านประจักษ์ มีอุปสรรคบางอย่างไม่ค่อยเอื้อต่อการค้ามากนัก เช่น ความรวดเร็วในการแก้คดีอุบัติเหตุ เมื่อรถบรรทุกสินค้า หรือรถขนส่งสินค้าเกิดอุบัติเหตุแล้ว มีความซ้กซ้ามากในการเข้าถึงจุดเกิดอุบัติเหตุ การประเมินความเสียหาย เพื่อให้ความช่วยเหลือ ของบริษัทผู้ออกประกันภัย นอกจากนี้ยังมีความซ้กซ้าในการพิสูจน์หลักฐานในการแก้ไขคดี จึงเป็นเหตุทำให้ ความไว้วางใจ ของผู้มาใช้บริการนั้นลดลงและอีกประเด็น คือ บุคลากรของบริษัทประกันภัย ขาดความชำนาญงาน ขาดประสบการณ์ในการแก้ไขคดี แก้ไขอุบัติเหตุได้ทันเวลาและยังขาดบุคลากร ทั้งทางด้านจำนวนและคุณภาพ

3. ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (บ่อเต็น) โดยภาพรวมแล้วเห็นว่า การบริการของศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ดำเนินไปได้ค่อนข้าง คล่องตัว เนื่องจากสถานที่กว้างขวาง และปัจจุบันนี้ ยังได้เพิ่มเนื้อที่ออกอีก แม้ว่าสถานที่จอดรถบรรทุกจะกว้าง แต่แนวโน้มของรถก็เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ถึงจะมีข้อดี แต่ก็ยังมีอุปสรรคอยู่บ้างเช่น ความทันสมัย ความรวดเร็วของการเปลี่ยนถ่ายสินค้า เนื่องจากว่า การเปลี่ยนถ่ายสินค้า ระหว่าง ตู้คอนเทนเนอร์ของไทย มายังรถบรรทุกของลาวหรือของจีน นั้น ส่วนมากแล้วจะใช้แรงงานคน ในการขนถ่ายสินค้า ทำให้เสียเวลา ในการถ่ายลำและจะทำให้สินค้าบอบช้ำได้ง่าย และอีกประเด็น ความตอบสนองด้านที่พัก ให้แก่คนขับรถบรรทุกในบริเวณใกล้กับศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้านั้น มิใช่เพียงพอ เป็นเหตุทำให้คนขับรถ สร้างที่พักชั่วคราว ใกล้ ๆ กับศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ดูแล้วไม่ค่อยสวยงามและไม่เป็นระเบียบและอีกประเด็น โกดังฝากของยังไม่พอกับความต้องการของลูกค้า ทำให้ผู้ขนส่งต้องเอาสินค้าของตนไว้ที่รถเหมือนเดิม เพื่อรอการเปลี่ยนถ่าย

4. ผู้ให้บริการแจ้งภาษี (Shipping) จากผลการศึกษาในภาคสนามจริง ก็ไม่ค่อยเจอปัญหาอะไร มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้เป็นอย่างดี มีความเชื่อมั่นและความไว้วางใจของผู้มาใช้บริการอยู่ในระดับดี

พิธีการด้านภาษีศุลกากร

ผู้ประกอบการค้า หรือผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ที่มีจุดประสงค์นำเอาสินค้าของตน ผ่านด่านตลอดเส้นทาง R3A เช่น ด่านศุลกากรเชียงของ ด่านสากลมิตรภาพ 4 ด่านสากลบ่อเต็นและด่านสากลบ่อหาน โดยหลักการแล้วพิธีการด้านภาษีศุลกากร จำเป็นต้องจัดเตรียมเอกสารที่จำเป็น ดังนี้

1. รายการสินค้า (Invoice)
2. รายการบรรจุหีบห่อ (Packing list)
3. รายการบรรทุก (Load list)
4. เอกสารแสดงแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of origin)
5. ใบส่งสินค้าทางบก
6. ใบเก็บเงินและสัญญาซื้อ-ขายสินค้า ระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อ
7. เอกสารทางด้านเทคนิคของผู้ขับรถและรถบรรทุกสินค้า รวมทั้งใบขับขี่บัตรผ่าน

แดนประจำรถ ใบกำกับทางด้านเทคนิคต่างๆ ของรถ

ขั้นตอนการแจ้งภาษีนำเข้า

ขั้นตอนที่ 1 เอกสารการขนส่งต้องได้ส่งให้ด่านภาษีภายใน 24 ชั่วโมง นับจากสินค้ามาถึงชายแดน

ขั้นตอนที่ 2 เอกสารการขนส่ง ต้องเป็นเอกสารทางการค้า ที่ให้รายละเอียดเกี่ยวกับ สิ่งของที่บรรจุอยู่ในยานยนต์ หรือพาหนะที่ขนส่งสินค้า และมาถึงชายแดนสิ่งเหล่านี้สามารถเป็น รายการสินค้า (ในกรณี การขนส่งทางอากาศ) ใบแจ้งการขนส่ง รายการบรรทุก หรือรายการหุ้มห่อ หรือสำเนาของใบแจ้งการส่งออก (ในกรณีของพาหนะทางบก)

ขั้นตอนที่ 3 ใบแจ้งภานำเข้าต้องได้ส่งภายใน 24 วัน นับจากวันที่ได้ยื่นเอกสารการขนส่ง

ขั้นตอนที่ 4 ใบอนุญาตนำเข้าออกให้โดยกรมนำเข้าและส่งออก ของกระทรวง อุตสาหกรรมและการค้าสำหรับสินค้าที่เป็นต้องมีใบอนุญาต

ขั้นตอนที่ 5 ผู้นำเข้าที่ใบแจ้งสินค้าได้ถูกเลือกให้ไปตาม “ช่องสีเขียว” อาจดำเนินการ แจ้งสินค้าโดยไม่มี การตรวจตราสินค้า และภายหลังที่การแจ้งได้เสร็จสิ้นแล้ว สินค้าจะสามารถ จราจรอย่างอิสระภายในประเทศ ผู้นำเข้าสินค้าที่ใบแจ้งสินค้าได้ถูกเลือกให้ไปตาม “ช่องสีน้ำเงิน” อาจดำเนินการแจ้งสินค้าโดยที่ไม่ต้องมีการตรวจตราสินค้าคล้ายกับ “ช่องสีเขียว” แต่จะมีการ ตรวจสอบการดำเนินการแจ้งสินค้า ผู้นำเข้าสินค้าที่ใบแจ้งสินค้าได้ถูกเลือกให้ไปตาม “ช่องสีแดง” จะมีการตรวจตราสินค้า ถ้าไม่พบความผิดปกติ ผู้ประกอบการอาจดำเนินการแจ้ง สินค้า แต่ถ้าหากตรวจพบความผิดปกติ เจ้าหน้าที่ภาษีประจำด่าน อาจสั่งให้ผู้ประกอบการต้อง ปรับแก้เอกสารแจ้งสินค้าก่อนที่จะดำเนินการแจ้งสินค้า

ขั้นตอนที่ 6 ถ้ามีความผิดระเบียบใดระเบียบหนึ่งที่ว่า เป็นความผิดร้ายแรง ด่านภาษีอาจ ตัดสินดำเนินการบังคับใช้กฎหมายอย่างเหมาะสม

ขั้นตอนที่ 7 ในปัจจุบันการชำระภาษีอยู่ด่านศุลกากร อาจทำการแจ้งหรือชำระภาษีอยู่ที่ ธนาคารที่ตั้งอยู่ด่านชายแดน หรือชำระเป็นเงินสดก็ได้ ธนาคารจะออกใบเสร็จรับเงินให้ซึ่งจะยื่น แสดงต่อให้ด่านภาษีดูก่อนที่จะออกใบชำระภาษีให้

จากการลงศึกษาจริงในภาคสนาม พบว่า พิธีการด้านภาษีศุลกากร รวมถึงขั้นตอนการ แจ้งภานำเข้าสินค้า ถ้ามีการดำเนินการอย่างถูกต้อง ครบถ้วน รวดเร็ว จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ลด ต้นลดเวลาการนำเข้าเป็นอย่างมาก เพราะตลอดเส้นทาง R3A มีด่านศุลกากร เช่น ด่านศุลกากร เชียงของ ด่านสากลมิตรภาพ 4 ด่านสากลบ่อเต็น ด่านสากลบ่อหาน เป็นต้น ยิ่งการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์แทนการใช้เอกสารตัวจริงในพิธีการด้านภาษีศุลกากร จะช่วยลดต้นทุนและขั้นตอนที่ เสียเวลาได้อย่างมาก และเป็นการสะดวก ลดความสูญหาย ความผิดพลาดได้เป็นอย่างดี และจะ สะดวกมากถ้าผู้ประกอบการใช้บริการผู้ให้บริการแจ้งภาษีหรือบริการเดินพิธีการด้านภาษีศุลกากร (Shipping)

ผู้ให้บริการแจ้งภาษี (Shipping)

จากผลจากการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการให้บริการแจ้งภาษี (Shipping) มีทั้งผู้ประกอบการภาครัฐและเอกชน ของ สปป.ลาว และมีความพร้อมและสามารถอำนวยความสะดวกในการแจ้งภาษีให้แก่ ลูกค้านักท่องเที่ยวและจีน ที่มาใช้บริการได้เป็นอย่างดี รวดเร็วและมีประสิทธิภาพสูง บริษัทตัวแทนแจ้งภาษี หรือชิปปิ้ง มีทั้งอยู่ที่ด่านศุลกากรเชียงของ ด่านสากลสะพานมิตรภาพ 4 และมากที่สุดอยู่ที่ด่านสากลบ่อเต็นแขวงหลวงน้ำทา

ผู้ประกอบการให้บริการแจ้งภาษี (Shipping) ของจีน ก็มาทำธุรกิจประเภทนี้อยู่ที่ลาว โดยเฉพาะอยู่ที่ด่านสากลบ่อเต็นและให้บริการแจ้งภาษี ให้แก่ สินค้าจีนที่จะเข้ามาลาว และสินค้าจากลาวและไทย ที่จะเข้าไปจีน ส่วนมากแล้วจะแจ้งผ่านบริษัทจีน เป็นจำนวนมาก

สำหรับผู้ประกอบการให้บริการแจ้งภาษี (Shipping) ของไทย ที่มาทำธุรกิจประเภทนี้ อยู่ที่ลาว ยังไม่มี ส่วนมากแล้วจะใช้บริการแจ้งภาษีเข้าลาวโดยผ่านบริษัทของลาวมากกว่า

สรุปรวมแล้ว จากผลการศึกษาพบว่า สิ่งที่น่าสังเกตก็คือ บริษัทชิปปิ้งของจีน จะได้เปรียบมากกว่า เพราะบริษัทของลาว บริการภายในลาว และแจ้งภาษีให้แก่สินค้าจากลาวจะเข้าไปจีนนั้นมีสัดส่วนน้อยมาก ส่วนใหญ่เป็นชิปปิ้งจีน แต่บริษัทของจีนที่อยู่ในลาว ให้บริการแจ้งภาษีเข้าไปจีน ให้แก่ทั้งสินค้าลาว และสินค้าจีน รวมทั้งสินค้าของไทยคล้ายเหมือนกับว่าสินค้าที่จะเข้าไปจีนต้องแจ้งผ่านจากบริษัทชิปปิ้งของจีนเท่านั้น จึงทำให้ลาวเสียเปรียบ ส่วนไทยในส่วนของการนี้ถือว่ามิบริการอยู่ในระดับปานกลาง



ภาพที่ 4-22 บริเวณที่มีผู้ให้บริการแจ้งภาษี (Shipping) ส่งไทย อยู่ประมาณ 4-6 ราย

ผู้ประกอบการด้านประกันภัย

ผลจากการศึกษา พบว่า โดยระเบียบหรือกฎหมาย ของ สปป.ลาว แล้ว รถยนต์ หรือ รถบรรทุก ทุกประเภทที่มีจุดประสงค์เข้ามายังดินแดนของ สปป.ลาว ต้องซื้อประกันภัยกับด่าน รวมทั้ง ด่านสากลและด่านระหว่างชาติ อย่างน้อยสุด 7 วัน หรือตามกำหนดของเอกสารเข้าเมืองชั่วคราว (Temporary border pass) และตามกำหนดของวีซ่าที่แจ้งเข้ามายัง สปป.ลาว สำหรับผู้ใช้ (Passport) จากการศึกษาพบว่า บริษัทประกันภัยของ สปป.ลาว ที่ขายประกันภัยกับด่าน สำหรับรถยนต์ส่วนตัว รวมถึงรถบรรทุกขนาดเล็กและกลางมูลค่าสินค้าไม่มาก จะไม่ค่อยพบปัญหา ในการออกประกันภัยให้ ไปตามนโยบายของบรรดาบริษัทประกันภัยเหล่านั้น แต่ถ้าเป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่เป็นประเด็น แก้ไขยากหน่อย เพราะเนื่องจากว่า บริษัทประกันภัยของลาวเองก็ไม่ค่อยออกประกันภัยให้ในวงเงินที่สูง และค่อนข้างมีความเสี่ยงมาก เนื่องจากการขับขี่ของแต่ละประเทศไม่เหมือนกัน เช่น สปป.ลาว และจีน ขับรถชิดขวา สำหรับ ประเทศไทยขับรถชิดซ้าย และ เฉพาะเส้นทาง R3A ภายใน สปป.ลาว เส้นทางนี้ เป็นเส้นทางที่ลาดชัน เป็นภูเขา เส้นทางคดโค้ง มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ส่วนมากผู้ขนส่งได้ซื้อประกันทั้งต้นทาง กลางทาง และปลายทาง

ผู้ประกอบการการขนส่ง

จากผลจากการศึกษา พบว่า ผู้ประกอบการฝ่ายลาว มีความพร้อมในการให้บริการ ด้านรถบรรทุกสินค้าตั้งแต่รถบรรทุกขนาดเล็กไปจนถึงรถบรรทุกขนาดกลาง สำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ นั้น ก็มีแต่ไม่มาก ส่วนมากจะให้การบริการขนส่งสินค้าไทย ไปยังประเทศจีน ณ ตรงจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา และบริการขนส่งสินค้าของจีนกระจายไปยังที่ต่างๆของ สปป.ลาว โดยสภาพรวมแล้ว การบริการด้านการขนส่งของผู้ประกอบการของลาว มีความพร้อมเพียงพอ และสามารถตอบสนองความต้องการของผู้มาใช้บริการได้เป็นอย่างดี

ผู้ประกอบการฝ่ายจีน ถ้านำสินค้าของตนเข้ามาใน สปป.ลาว จะสามารถขนส่งสินค้าไปได้ทุกๆ แขวงทั่วประเทศลาว แต่ถ้าจะนำสินค้าของตน เข้ามายังประเทศไทย จะต้องได้เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บ่อเต็น มีบางครั้งอาจเปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์บ้าง เพื่อสะดวกในการที่ไม่จำเป็นต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าแล้วก็รถบรรทุกของไทยขนส่งกลับมายังไทยอีกทอดหนึ่ง

ผู้ประกอบการฝ่ายไทย ส่วนมากแล้ว จะนำเอาสินค้าของตน ไปส่งหรือไปถ่ายลำที่บ่อเต็น แล้วก็กลับเที่ยวเปล่า มีบางบริษัทก็มีสัญญาแลกเปลี่ยนการขนส่ง ระหว่างบริษัทไทยและจีนในการขนส่งสินค้าระหว่างกัน เช่น บริษัทขนส่งสินค้าจากไทย ก็ไปเปลี่ยนตู้คอนเทนเนอร์จากรถบรรทุกสินค้าของจีนแล้วก็กลับ หมายความว่าไม่ได้กลับเที่ยวเปล่าระหว่างสองบริษัท

กล่าวโดยสรุปแล้วเห็นว่า การอำนวยความสะดวกของผู้ประกอบการขนส่งฝ่ายลาว ก็มีความพร้อมที่จะให้บริการการขนส่ง ให้แก่ฝ่ายไทยและฝ่ายจีนได้ดีพอสมควร สำหรับฝ่ายจีนและฝ่ายไทย ส่วนมากแล้วการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากจีนบนเส้นทาง R3A จะได้ถ่ายลำหรือเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บ่อเต็นของลาว มีน้อยมากที่จะได้ขนส่งสินค้าระหว่าง สินค้าของจีนกลับไทย โดยรถขนส่งของไทย และสินค้าของไทยกลับจีน โดยรถขนส่งสินค้าของจีน และยังมีความเสี่ยงที่จะกลับรถเที่ยวเปล่าคิดเป็นร้อยละ 80 ระหว่างรถบรรทุกไทย และจีน เนื่องจากว่ากฎระเบียบของทั้ง 2 ประเทศยังไม่เอื้ออำนวยต่อกัน

ตารางที่ 4-4 ข้อมูลของผู้ประกอบการขนส่งการเปรียบเทียบด้านต้นทุน, ระยะทาง, ระยะเวลา ในการ นำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีนถึงประเทศไทย ตามเส้นทางต่าง ๆ

เส้นทาง	ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง (บาท)	ระยะทาง (กิโลเมตร)	ระยะเวลา (โดยประมาณ)
1. เส้นทางขนส่งทางน้ำ ท่าเรือกวางโจว-ท่าเรือ คลองเตย (กทม.)	90,150-106,150	4,825	10-14 วัน
2. เส้นทางขนส่งทางน้ำ ท่าเรือกวางโจว-ท่าเรือ แหลมฉบัง (ชลบุรี)	78,150-85,200	4,367	10-14 วัน
3. เส้นทางการขนส่ง สินค้าทางถนน (ไทย-ลาว- จีน) (R3A)	120,000	1,863	2-3 วัน
4. เส้นทางการขนส่ง สินค้าทางถนน (ไทย- เมียนมา-จีน) (R3W)	132,000	1,817	2-3 วัน
5. เส้นทางการขนส่ง สินค้าทางเรือแม่น้ำโขง (ไทย-ลาว/เมียนมา-จีน)	100,000	1,768	4-5 วัน

หมายเหตุ: * เป็นค่าใช้จ่ายต่อ Shipment (ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง+ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการพิธีการ
ศุลกากร)

สรุป เส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างจีนตอนใต้ (คุนหมิง)-ไทย พบว่าการขนส่งสินค้าทาง
ถนนโดยเส้นทางไทย-ลาว-จีน (R3A) มีศักยภาพเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าก๊าซอุตสาหกรรม
ที่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง เนื่องจากมีระยะเวลาในการขนส่งน้อยที่สุด และมีความปลอดภัย
ของเส้นทางสูง ยิ่งใช้เวลาในการขนส่งรวดเร็ว ยิ่งสามารถขนส่งจำนวนรอบได้เพิ่มมากขึ้น ส่วน
เส้นทางการขนส่งสินค้าทางเรือแม่น้ำโขง (ไทย-ลาว/เมียนมา-จีน) มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าที่
ต้องการมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่ำ แต่ไม่สามารถขนส่งได้ตลอดทั้งปี ขึ้นอยู่กับปริมาณระดับน้ำ
ในแม่น้ำโขง

โดยเส้นทางไทย-ลาว-จีน (R3A) มีความรวดเร็วและมีความน่าเชื่อถือของเส้นทางมากที่สุด คือ ใช้ระยะเวลาประมาณ 2-3 วัน ถึงแม้ว่าจะใช้ระยะเวลาเท่ากับเส้นทางไทย-เมียนมาร์-จีน (R3W) และมีระยะทางขนส่ง 1,863 กิโลเมตร แต่ใช้ต้นทุน 120,000 บาท ซึ่งมีต้นทุนที่ต่ำกว่าเส้นทางไทย-เมียนมาร์-จีน (R3W) อยู่ 12,000 บาท เนื่องจากเส้นทางขนส่ง R3W มีการเสียค่าธรรมเนียมผ่านแดนค่อนข้างสูง เพราะมีด่านจำนวนมาก โดยเฉพาะช่วงเส้นทางระหว่างท่าจีเหล็ก-เชียงตุง มีด่านมากกว่า 10 จุด รวมถึงมีการเก็บค่าธรรมเนียมทั้งในและนอกระบบ ส่งผลให้ผู้ขนส่งต้องเสียต้นทุนการขนส่งที่สูง รวมทั้งความปลอดภัยและความน่าเชื่อถือของเส้นทาง R3W ค่อนข้างต่ำ เนื่องจากเส้นทางนี้อยู่ในความดูแลของชนกลุ่มน้อยและสภาพภูมิประเทศเป็นเทือกเขาสูง สภาพถนนไม่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งสินค้า อาจส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ดังนั้นผู้ขนส่งส่วนใหญ่จึงเลี่ยงการใช้เส้นทางดังกล่าว และมาใช้เส้นทาง R3A มากกว่า

การขนส่งสินค้าก๊าซอุตสาหกรรมจีนทาง R3A นั้น ดีกว่าการที่จะเข้ามาที่ด่านศุลกากรท่าเรือแหลมฉบังของไทย เพราะใช้ระยะเวลาอย่างมากเพียง 3 วัน เทียบกับ 14 วัน ในการขนส่งทางเรือ การขนส่งทางบกสามารถขนส่งได้ถึงหลายรอบแล้ว

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (บ่อเต็น)

ผลจากการศึกษา พบว่า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บ่อเต็น เป็นธุรกิจส่วนบุคคลหรือเป็นของนักธุรกิจลาวได้รับสัมปทานจากรัฐบาลลาว ที่ให้บริการด้านการเปลี่ยนถ่ายสินค้า ถ้ายาลระหว่างรถขนส่งสินค้า ทั้งของลาว-จีน-ไทย นอกจากนี้ยังให้บริการฝากสินค้าในโกดังและบริการยกตู้คอนเทนเนอร์ในการถ่ายลำของรถบรรทุกสินค้า

จากการศึกษา พบว่า ยังพบปัญหา เช่น การเปลี่ยนถ่ายสินค้า ระหว่าง ของไทย มายังรถบรรทุกของลาวหรือของจีน นั้นส่วนมากแล้วจะใช้แรงงานคน ในการขนถ่ายสินค้า ทำให้เสียเวลาสินค้าบอบช้ำหรือเสียหายได้

ข้อตกลงนโยบายการค้าเสรี สิทธิพิเศษหรือกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศด้านแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (GMS) และการขนส่งที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา

การเปิดเสรีการค้า

ความตกลงที่มีการลงนามร่วมกัน ว่าด้วยการค้าสินค้าทำการครอบคลุมการเปิดเสรีสินค้าทั้งหมดและมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 และเริ่มลดภาษีในวันที่ 1 กรกฎาคม ปี พ.ศ. 2548 ทั้งนี้สามารถแบ่งกลุ่มการลดภาษีสินค้าได้เป็น 2 กลุ่ม คือ

สินค้าปกติ (Normal products) รายการสินค้าปกติครอบคลุมสินค้าเกือบทุกรายการของประเทศสมาชิกทุกประเทศเริ่มลดภาษีสินค้าปกติในวันที่ 20 กรกฎาคม ปี พ.ศ. 2548 และลด

ภาษีลงเป็นลำดับจนเหลือ 0% ภายในวันที่ 1 มกราคม ปี พ.ศ. 2553 สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม และจีน ภายในวันที่ 1 มกราคม ปี พ.ศ. 2558 สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ การลดภาษีสินค้า ปกติแบ่งสินค้าตามอัตราภาษีที่เก็บจริงกับประเทศสมาชิกองค์การการค้าโลก (MFN applied rate) ณ วันที่ 1 กรกฎาคม ปี พ.ศ. 2546 เป็นกลุ่มแต่ละกลุ่มจะมีขั้นตอนการลด เลิกภาษีต่างกันสินค้าที่มีอัตรา ภาษีสูงจะลดภาษีเป็น 0% ซ้ำกว่าสินค้าที่มีอัตราภาษีต่ำอยู่แล้ว ทั้งนี้ประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม และ จีนสามารถมีรายการสินค้าที่ได้รับความยืดหยุ่นในหยักเลิกภาษีได้ภายในวันที่ 1 มกราคม ปี พ.ศ. 2553 ไม่เกิน 150 รายการ ขณะที่ประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่จะได้รับความยืดหยุ่นให้มีรายการสินค้า มากกว่าและระยะเวลาลดภาษีที่นานกว่า นอกจากต้องปฏิบัติตามตารางการลดภาษี ประเทศสมาชิกยังมีข้อผูกพันเพิ่มเติมที่ต้องปฏิบัติในการดำเนินการลด เลิกภาษีสินค้าปกติ ดังนี้

1. ต้องลดภาษีสินค้าปกติอย่างน้อย 40% ของสินค้าปกติทั้งหมดให้มีอัตราภาษีที่ 0-5% ภายในวันที่ 1 มกราคม ปี พ.ศ. 2548
2. ต้องลดภาษีสินค้าปกติอย่างน้อย 60% ของสินค้าปกติทั้งหมดให้มีอัตราภาษีที่ 0-5% ภายในวันที่ 1 มกราคม ปี พ.ศ. 2550

สินค้าอ่อนไหว (Sensitive products) สินค้าที่ประเทศสมาชิกยังไม่พร้อมที่จะเปิดเสรีพร้อม กับสินค้าปกติ ให้กำหนดเป็นสินค้าอ่อนไหว โดยกำหนดเงื่อนไข เพดานสินค้าอ่อนไหว เพื่อจำกัด จำนวน สินค้าดังกล่าว ดังนี้

1. ประเทศอาเซียนเดิม 6 ประเทศมีรายการสินค้าอ่อนไหวไม่เกิน 400 รายการ (พิกัด 6 หลัก)
2. มูลค่าการนำเข้าของรายการสินค้าอ่อนไหวทั้งหมดไม่เกิน 10% ของมูลค่าการนำเข้ารวม สินค้าอ่อนไหวจะเริ่มลดอัตราภาษีซ้ำกว่าสินค้าปกติโดยจะลดภาษีมาอยู่ที่ไม่เกิน 20 ภายในวันที่ 1 มกราคม ปี พ.ศ. 2555 และจะลดเป็น 0-5% ภายในวันที่ 1 มกราคม ปี พ.ศ. 2558

สินค้าอ่อนไหวสูง (Highly sensitive products) ในรายการสินค้าอ่อนไหว ยังแบ่งเป็นสินค้า อ่อนไหวและสินค้าอ่อนไหวสูง โดยประเทศสมาชิกอาเซียนเดิม 6 ประเทศต้องจำกัดรายการสินค้า อ่อนไหวสูงไม่เกิน 100 รายการหรือ 40% ของจำนวนรายการสินค้าอ่อนไหวแล้วแต่เงื่อนไขใด ส่งผลให้มีรายการสินค้าอ่อนไหวสูงน้อยกว่า สำหรับการลดภาษีของสินค้าอ่อนไหวสูงกำหนดให้ลด ภาษีมาอยู่ที่อัตราไม่เกิน 50% ภายในวันที่ 1 มกราคม ปี พ.ศ. 2558

กรอบความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีการค้าบริการระหว่างอาเซียน-จีน

การเจรจาเพื่อการเปิดเสรีการค้า บริการระหว่างอาเซียน-จีน เป็นไปภายใต้กรอบความตกลง ว่าด้วยความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่าง อาเซียน-จีน (Framework agreement on comprehensive economic cooperation between ASEAN and the people's republic of China) เมื่อเดือนพฤศจิกายน

พ.ศ. 2545 ณ กรุงพนมเปญ เนื่องจากกรอบความตกลงข้างต้นจะครอบคลุมถึงการเจรจาในด้านสินค้า การค้าบริการการลงทุนและความร่วมมือทางเศรษฐกิจด้วยในส่วนของการค้าบริการนั้น มีเป้าหมาย เพื่อเร่งรัดการขยายตัวด้านการค้าบริการ โดยสมาชิก จะเจรจาเปิดเสรีการค้าบริการอย่างก้าวหน้า (Progressively liberalize) ซึ่งครอบคลุมสาขาต่างๆ มากมาย (Substantial sectoral coverage) และมี ลักษณะ GATS plus โดยมีกรอบเวลาทำให้สรุปผลการเจรจาโดยเร่งตามเวลาที่จะตกลงร่วมกัน โดย คำนึงถึงสาขาบริการ ที่มีความอ่อนไหวของสมาชิกและให้มีการปฏิบัติที่เป็นพิเศษและแตกต่าง (Special & Differential treatment) แก่สมาชิกใหม่ของอาเซียนที่ประชุมคณะเจรจาเขตการค้าเสรี อาเซียน-จีน (ASEAN-China Trade Negotiating Committee: TNC) เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2546 ณ เมืองกู่หยลัน สาธารณรัฐประชาชนจีน ได้มีมติให้จัดตั้งคณะทำงานด้านการค้าบริการของ อาเซียน-จีน (TNC Working Group on Services: TNC-WGS) ขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อเจรจาเปิดเสรีการค้า บริการของอาเซียน-จีน

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) และระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor)

แผนงานพัฒนา แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้นี้ เป็นหนึ่งในแผนงานที่มีความสำคัญมาก ใน ลำดับสูง (Flagship Programs) จากทั้งหมด 11 แผนงานของ โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งเป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศคือไทยพม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนานและกวางซี) ก่อตั้งในปี พ.ศ. 2535 โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลักกลุ่มประเทศ GMS มีพื้นที่รวมกันประมาณ 2.3 ล้านตารางกิโลเมตร หรือประมาณพื้นที่ของยุโรปตะวันตกมีประชากรรวมกันประมาณ 250 ล้าน คน และอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติอีกทั้งยังเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงติดต่อ ระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้เอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้ เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน อุตสาหกรรมเกษตร บริการสนับสนุนการจ้างงานและ ยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยี และการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพและ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถ รวมทั้ง โอกาสทางเศรษฐกิจ ในเวทีการค้าโลก โดยมีสาขาความร่วมมือ 9 สาขา ได้แก่ คมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงาน การค้า การลงทุนเกษตร สิ่งแวดล้อม การ ท่องเที่ยวและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ในปัจจุบัน ได้มีการประชุมหารือเพื่อให้โครงการเกิดการ พัฒนาอย่างเป็นรูปธรรม แต่ยังมีปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนา ได้แก่ 1) โครงสร้างพื้นฐานยังไม่ พัฒนา กระบวนการผ่านแดนของคนและสินค้าเพื่อสนับสนุน กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ณ ด่านพรมแดนยังซับซ้อนใช้เวลานานมาก ธรรมชาติที่ดินเรื่องกฎระเบียบที่เปลี่ยนแปลงบ่อย ของ

ประเทศเพื่อนบ้าน ความไม่มั่นใจของนักลงทุนเป็นต้น 2) ประเด็นที่ประเทศ GMS และไทย ให้ ความสำคัญลำดับสูงในการผลักดันให้เกิดผลเป็นรูปธรรมได้แก่ การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม กับ จีน ทั้งในทางถนนและทางรถไฟ การอำนวยความสะดวกการผ่านแดนเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ในอนุภูมิภาคการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศการส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยทำ การตลาดร่วมและการอำนวยความสะดวกการผ่านแดน ของนักท่องเที่ยว การสนับสนุนภาคเอกชน โดยเฉพาะในระดับ SMEs โดยการจัดตั้ง SMEs development fund และบทบาทจังหวัดและภาคเอกชน ท้องถิ่นในการพัฒนา 3) การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ ต้องเริ่มที่การพัฒนาประสิทธิภาพโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศ ซึ่งจุดอ่อนคือ บริเวณด่านพรมแดน ภาครัฐยังต้องเร่งอำนวยความสะดวก เพื่อลด ต้นทุนการขนส่งสร้างประสิทธิภาพ ในเรื่องการเชื่อมโยงซัพพลายเชน (สำนักงานคณะกรรมการ พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2552)

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA)

เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2542 ณ เวียงจันทน์ สปป.ลาว รัฐมนตรีว่าการกระทรวง คมนาคมของไทย สปป.ลาว และเวียดนามได้ลงนามความตกลงสามฝ่าย เพื่ออำนวยความสะดวกใน การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามพรมแดน ระหว่างประเทศภาคีสัญญา ทั้งสามหรือเรียกชื่อย่อว่า “ความตกลงสามฝ่าย” หรือ “Tripartite agreement” ซึ่งความตกลงนี้เป็นความร่วมมือในสาขาค้า การคมนาคมขนส่งภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และใน ปี พ.ศ. 2544 ในการประชุมคณะทำงานสาขาคมนาคมขนส่งครั้งที่ 6 ภายใต้โครงการพัฒนาความร่วมมือทาง เศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ที่ประชุมเห็นชอบให้มีการแก้ไขความตกลงสามฝ่าย เพื่อเปิดให้ประเทศสมาชิก GMS อื่น ๆ สามารถเข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงสามฝ่ายได้ซึ่งมีผลให้ ประเทศสมาชิก GMS เข้าเป็นภาคีครบทั้ง 6 ประเทศและได้มีการเปลี่ยนชื่อความตกลงสามฝ่าย เป็น “ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA)” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

1. อำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างภาคีสมาชิก 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา จีน สปป.ลาว พม่า ไทย และเวียดนาม
2. เพื่อให้กฎหมายกฎระเบียบ กระบวนการและข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้า และผู้โดยสารมีความเรียบง่ายและเป็นไปในทางเดียวกัน
3. เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport)

เส้นทางภายใต้ความตกลงสามฝ่าย

ความตกลง ฯ ได้กำหนดเส้นทางการเดินรถ โดยมีเส้นทางหลักที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. เส้นทางเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นเส้นทางระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว-จีนตอนใต้ เรียกว่าเส้นทาง R3A
2. เส้นทางเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ระหว่างประเทศไทย-พม่า-จีนตอนใต้เรียกว่า เส้นทาง R3W หรือ R3B
3. เส้นทางเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งเป็นเส้นทางระหว่างประเทศพม่า-ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม เรียกว่าเส้นทาง R2
4. เส้นทางเศรษฐกิจแนวใต้ ซึ่งเป็นเส้นทางระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา-เวียดนาม เรียกว่าเส้นทาง R1
5. เส้นทางระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา ได้แก่ เส้นทางจากกรุงเทพ-ตราด-เกาะกง-สะแรมเปิล-คามาเรียกว่าเส้นทาง R10

ประเภทของรถที่ได้รับอนุญาตภายใต้ความตกลง ฯ

รถที่ได้รับอนุญาตให้เดินทางข้ามไป-มาระหว่างกันภายใต้ความตกลงจะครอบคลุมถึง

1. รถยนต์ส่วนบุคคล (น้ำหนักรวมไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม และจำนวนที่นั่งผู้โดยสารไม่เกิน 8 ที่นั่ง)
2. รถโดยสาร (ที่นั่งผู้โดยสารเกินกว่า 7 ที่นั่ง)
3. รถบรรทุก (น้ำหนักรถไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม)
4. รถลากจูงและรถกึ่งพ่วง

ทั้งนี้ สำหรับรถที่อยู่ระหว่างการผ่อนชำระ จะต้องได้รับความยินยอม จากสถาบันการเงินนั้น ๆ ก่อนการนำรถออกนอกประเทศ

การดำเนินงานและการมีผลบังคับใช้ของความตกลงสามฝ่าย

1. ความตกลงฯจะมีผลบังคับใช้ เมื่อประเทศสมาชิกอย่างน้อย 2 ประเทศ ได้ให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารภายใต้ความตกลงฯ ซึ่งมีทั้งสิ้น 20 ฉบับ (โดยจะมีผลบังคับใช้เฉพาะกับประเทศที่ได้ให้สัตยาบัน) ดังนั้น ในระหว่างการรอให้ประเทศสมาชิก ให้สัตยาบันสารต่อภาคผนวกและพิธีสารดังกล่าว ประเทศสมาชิก จึงได้จัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Memorandum of Understanding for the Initial Implementation of the CBTA; MOU on the IICBTA) ณ จุดผ่านแดนที่สำคัญปัจจุบันมีการจัดทำบันทึกความเข้าใจที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย ได้แก่

- 1.1 ไทย-สปป.ลาว (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต/ ช่องเม็ก-วังเต่า)
- 1.2 ไทย-กัมพูชา (อรัญประเทศ-ปอยเปต)
- 1.3 ไทย-พม่า (แม่สอด-เมียวดี/แม่สาย-ท่าจี้เหล็ก)

1.4 ไทย-สปป.ลาว-เวียตนาม (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน-ลาวบาว)

2. เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2548 ณ เมืองคุนหมิง ประเทศจีน ได้มีการลงนามสองฝ่ายใน MOU on the IICBTA ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันเขต

3. เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2550 ณ แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ได้มีการลงนาม 3 ฝ่ายใน MOU on the IICBTA ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันเขต-แดนสะหวัน-ลาวบาว

4. การดำเนินงานตาม MOU-IICBTA และบันทึกความเข้าใจว่าด้วย การแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจร (MOU on Exchange of Traffic Right) รวมทั้ง Single Window Inspection (SWI) และ Single Stop Inspection (SSI) ณ จุดนำร่อง 4 แห่งของไทย

4.1 แม่สาย-ท่าจี้เหล็ก (พม่า) เสร็จแล้วเสร็จแต่ไม่สามารถลงนามได้เนื่องจากพม่าติดปัญหาบางประการ

4.2 แม่สอด-เมียวดี (พม่า) เสร็จแล้วเสร็จ แต่ไม่สามารถลงนามได้ เนื่องจากพม่าติดปัญหาบางประการ

4.3 อรัญประเทศ-ปอยเปต (กัมพูชา) เสร็จแล้วเสร็จลงนามใน MOU-IICBTA และ MOU Exchange of Traffic Right ตั้งแต่ มีนาคม พ.ศ. 2551

4.4 มุกดาหาร-สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) ลงนามใน MOU-IICBTA แล้วและได้ดำเนินงานในรูปแบบ SWI แล้วแต่ยังคงติดปัญหาในการดำเนินงานในลักษณะ SSI เนื่องจากไม่มีกฎหมายรองรับการปฏิบัติงานร่วมกัน ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ของประเทศภาคีสมาชิกในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) อย่างไรก็ตามความตกลงสามฝ่ายยังไม่มีผลบังคับใช้ในทางปฏิบัติ ดังนั้น เพื่อให้ประเทศสมาชิกที่มีความพร้อมและมีพรมแดนติดกันสามารถนำสาระในความตกลงไปใช้ดำเนินการได้ก่อน

ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เห็นควรว่า ควรเริ่มดำเนินการได้ ก่อนที่บริเวณจุดผ่านแดนนำร่องระหว่างประเทศภาคีสัญญา ที่มีดินแดนติดต่อกัน ได้แก่ ไทย-สปป.ลาว สปป.ลาว-เวียตนาม ไทย-กัมพูชา และไทย-พม่า โดยที่ประชุมเห็นชอบให้มีการดำเนินการ เริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (The Initial Implementation of The Cross-Border Transport Agreement: IICBTA) ณ จุดผ่านแดนนำร่องระหว่างประเทศภาคีสัญญา ที่มีดินแดนติดต่อกัน 7 จุด ได้แก่ 1) เทอโคว (จีน)-ลาวบาว (เวียตนาม)ลาวบาว (เวียตนาม)-แดนสะหวัน (สปป.ลาว) ปอยเปต (กัมพูชา)-อรัญประเทศ (ไทย) มุกดาหาร(ไทย)-สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) บาวเวต (กัมพูชา)-ม็อกไป (เวียตนาม) แม่สอด (ไทย)-เมียวดี(พม่า) และแม่สาย (ไทย)-ท่าจี้เหล็ก (พม่า) โดยจัดทำเป็นบันทึกความเข้าใจในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วย การขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

น้ำโขง เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามพรมแดน ณ จุดนำร่องทั้ง 7 จุด ด้วยการนำรูปแบบ Single Window Inspection (SWI) หรือการดำเนินการร่วมกันและพร้อมกัน ระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออกที่ด่านพรมแดนของแต่ละประเทศ และ Single Stop Inspection (SSI) หรือการตรวจสอบสินค้าขาเข้า-ขาออกร่วมกัน และพร้อมกันเบ็ดเสร็จที่ จุดตรวจในประเทศขาเข้าจุดเดียวระหว่างเจ้าหน้าที่ของภาคีสัญญามาใช้ปฏิบัติงานร่วมกัน ในบริเวณ ที่เรียกว่า เขตพื้นที่ที่ควบคุมร่วมกันหรือ Common Control Area (CCA) ด้านศุลกากรมุกดาหารเป็นด่าน นำร่องในการนำระบบพิธีการศุลกากรผ่านแดนที่เรียกว่า Greater Mekong Sub-region Customs Transit Systems: GMSCTS มาปฏิบัติภายใต้ข้อตกลง GMS-IICBTA ระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และ เวียดนาม โดยมีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการพร้อมกันทั้ง 3 ประเทศ ในวันที่ 11 มิถุนายน พ.ศ. 2552 โดย จัดพิธีหลักที่ด่านสะพานมิตรภาพ ด่านพรมแดนมุกดาหาร ในด้าน สปป.ลาว ดังนี้

วิธีการควบคุมสินค้าผ่านแดน

1. การควบคุม ใบอนุญาตรถ โคเวต้ารถที่อนุญาตให้ขนส่งผ่านแดน ใบขับขี่และการ ประกันภัย ซึ่งควบคุมโดยกรมการขนส่งทางบก
2. การควบคุมโดยใช้เอกสารผ่านแดน ร่วมกันตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง โดยมีการ แลกเปลี่ยนตราประทับหน่วยงาน ชื่อและลายเซ็นเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจและ Seal ประทับผู้คอนเทนเนอร์ เพื่อเป็นหลักฐานในการตรวจสอบความถูกต้องในแต่ละพรมแดนกรณีนี้ไม่มีปัญหาแต่อย่างใด
3. ยุทธศาสตร์ในการลดเวลาและค่าใช้จ่ายของระบบ CTS คือการใช้ระบบ SWI และระบบ SSI ซึ่งระบบ SWI คือ การรวมหน่วยงาน CIQ ของแต่ละประเทศให้มาทำงานร่วมกันที่แต่ละพรมแดน ในการตรวจคนและสินค้าร่วมกันเพียงครั้งเดียวในลักษณะ One Stop Service โดยมีการเชื่อมโยงระบบ คอมพิวเตอร์ ในการผ่านพิธีการการอนุมัติการอนุญาตเพื่อความรวดเร็วและใช้ฐานข้อมูลร่วมกันนำมา ปฏิบัติ

ความตกลงว่าด้วยการริเริ่มการดำเนินการขนส่งข้ามแดน (Initial Implementation of the Cross-Border Transport Agreement: IICBTA)

ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะพานมิตรภาพ-แดนสะพาน-ลาว บาวภายหลังจากการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ 2 มีการลงนามกันระหว่างผู้แทนฝ่าย ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ที่นำไปสู่ความตกลงระหว่างประเทศภายใต้กรอบข้อตกลง IICBTA ดังนี้

1. บันทึกความเข้าใจ ในการเริ่มใช้ความตกลง ว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่ม แม่น้ำโขงในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ แดนสะพาน-ลาวบาว และมุกดาหาร-สะพานมิตรภาพ ไทย-สปป.ลาว และเวียดนาม เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2550 ในสาระสำคัญในการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและ ผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดนแดนสะพาน-สปป.ลาว และจุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะพานมิตรภาพ ไทย-สปป.ลาว ได้แก่

1.1 สิทธิการจราจร

1.2 การขอมรืบรรด

1.3 การขนส่งบุคคลข้ามแดน

1.4 การขนส่งสินค้าข้ามแดน

4.5 การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน ได้แก่ Single window inspection หรือ SWI

และ Single stop inspection หรือ SSI

2. ข้อตกลงในการดำเนินการขนส่งทางถนนเพื่อการท่องเที่ยวระหว่างไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ซึ่งลงนามในวันที่ 2 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางถนนในระหว่างประเทศภาคีทั้งสามโดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

2.1 การกำหนดเส้นทางและสิทธิการจราจร

2.2 การประกันภัย

2.3 การใช้หนังสือเดินทางและใบอนุญาตขับขี่

2.4 การนำเข้ายานพาหนะเป็นการชั่วคราว

2.5 กฎหมายที่บังคับใช้

การดำเนินการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกันซึ่งเป็นส่วนสำคัญของโครงการ CBTA ยังอยู่ในขั้นตอนการเสนอร่างกฎหมายและระเบียบ เพื่อการปฏิบัติในพื้นที่ ดังกล่าว ที่กรมศุลกากรได้ร่างกฎหมายเสร็จแล้วและกำลังนำเสนอรัฐสภา เพื่อเป็นกฎหมายต่อไปเนื่องจากสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 เชียงของ-ห้วยทราย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง R3A (กรุงเทพฯ-คุนหมิง) ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงมีกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2555 เพื่อให้ประเทศสมาชิก GMS จะสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3A (กรุงเทพฯ-สปป.ลาว-คุนหมิง) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ในการช่วยย่นระยะเวลา ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และทำให้ประชาชนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้สะดวกยิ่งขึ้น เรื่องดังกล่าวได้มีการดำเนินงานนำเสนอไปในที่ประชุมคณะรัฐมนตรี วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2554 ให้มีการเตรียมความพร้อมในการเปิดการเดินรถขนส่งสินค้าและคนโดยสารระหว่าง ไทย-สปป.ลาว-จีน ในเส้นทาง กรุงเทพฯ-สปป.ลาว-คุนหมิง โดยให้มีการดำเนินการจัดทำความตกลงระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน ในลักษณะเดียวกับที่ไทยได้จัดทำบันทึกความเข้าใจ ICBTA ระหว่าง ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ทั้งนี้การดำเนินการเจรจาจัดทำความตกลงสามฝ่ายจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จ ภายในปี พ.ศ. 2554 เพื่อให้ทั้งสามประเทศจะสามารถเตรียมการในการดำเนินการตามความตกลงฯ ได้ทันทีที่มีการเปิดใช้สะพานดังกล่าวสาระสำคัญของเรื่องนี้ ได้แก่

1. วัตถุประสงค์เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนและอำนวยความสะดวก ในการขนส่งสินค้าและคนโดยสารระหว่าง ไทย-สปป.ลาว-จีน ในเส้นทาง R3 (กรุงเทพฯ-สปป.ลาว-คุนหมิง)

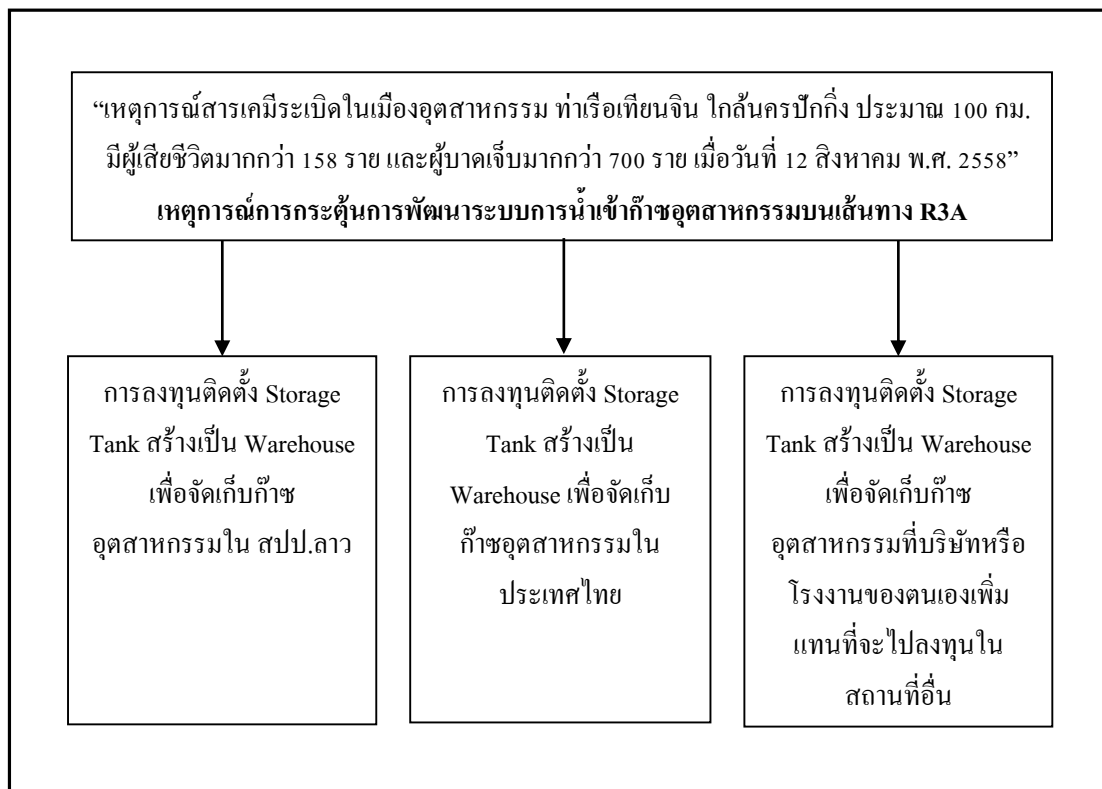
2. สิทธิการจราจร การอนุญาต ให้มีการประกอบการขนส่งทางถนนของสินค้าและบุคคลระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และให้มีการยอมรับผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่รับผิดชอบของแต่ละภาค
 3. การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน การยอมรับการตรวจพร้อมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และตั้งเป้าหมายให้มีการตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียวต่อไปในอนาคต
 4. การขนส่งบุคคลข้ามแดน การนำหลักเกณฑ์ขององค์การอนามัยโลกมาใช้ สำหรับการขนส่งบุคคลข้ามแดน
 5. การขนส่งสินค้าข้ามแดน การยกเว้นการจัดเก็บภาษีศุลกากร สำหรับสินค้า หรือคอนเทนเนอร์ ที่ติดตราประทับศุลกากร ที่ใช้ในการขนส่งผ่านแดน สำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายจะอนุญาตเป็นกรณี ๆ ไปและการให้สิทธิพิเศษในการตรวจปล่อยสินค้านำเข้าอย่างข้ามแดน
 6. การยอมรับรถ การยอมรับหนังสือรับรองการจดทะเบียน/ แผ่นป้ายทะเบียน และหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถของภาคีอื่นการยอมรับใบอนุญาตขับรถในประเทศซึ่งกันและกัน
 7. บทเปิดเตล็ดการกำหนดอัตราค่าบริการการขนส่ง ให้เป็นไปตามกลไกตลาด การจัดตั้งคณะทำงานร่วม ไทย-สปป.ลาว-จีนเพื่อควบคุมและติดตามการปฏิบัติตามความตกลง ฯ CBTA เป็นส่วนสนับสนุนให้เกิดกรอบงานพื้นฐาน เช่น การตรวจทางศุลกากรข้อตกลงด้านการเดินรถระหว่างประเทศ และมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐาน เป็นต้น
- ซึ่งกรอบงานพื้นฐานเหล่านี้ เป็นสิ่งที่ประเทศสมาชิกต้องการให้เกิดขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า และคนข้ามพรมแดนระหว่างกันกรอบข้อตกลงดังกล่าวได้มีการลงนามร่วมกัน เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2548 ทั้งนี้ข้อตกลงได้นำไปสู่การสร้างกระบวนการตรวจสอบสินค้าข้ามพรมแดนให้สะดวกรวดเร็วขึ้นรวมทั้งการยกเว้นการตรวจสอบสินค้าผ่านแดน และการอนุญาตให้นำรถยนต์ไปขับขี่ในต่างประเทศของสมาชิกอาเซียนสอดคล้องกับ

สรุปผลของการศึกษาเกี่ยวกับบรรดาข้อตกลงต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ผ่านการศึกษาด้านระเบียบการภายในและกรอบความตกลงต่าง ๆ ระหว่างประเทศที่ ไทย สปป.ลาว จีน ได้เป็นภาคีสมาชิก เช่น กรอบความตกลงภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน AFTA กรอบความตกลงเขตการค้าเสรี อาเซียน-จีน (ASEAN-China Free Trade Agreement) และกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 6 (GMS Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA) เป็นต้น จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในภาคสนามตัวจริงแล้ว ได้คำตอบว่าการจัดตั้งปฏิบัติกรอบข้อตกลงต่าง ๆ ที่ สปป.ลาว ได้เข้าเป็นภาคีนั้นค่อนข้างเข้มงวด เนื่องจากว่าเป็นพันธะสากล และอีกประเด็นหนึ่งจะต้องปรับระเบียบภายในตัว ไม่สอดคล้องกับกรอบข้อตกลงต่าง ๆ แล้วจำเป็นต้องปรับให้สอดคล้องมากยิ่งขึ้น อิงตามมูลค่า และปริมาณการค้า ขาเข้า-ขาออก ที่ผ่าน

เส้นทาง R3A แล้ว ไม่ค่อยมีปัญหาในเรื่องของการปฏิบัติกฎ ระเบียบ หรือกรอบข้อตกลงของสากล เนื่องจากว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ ทราบและเข้าใจในเรื่องนี้ในระดับค่อนข้างดีพอสมควร และไม่มีอะไรซับซ้อน ในการจัดตั้งระเบียบปฏิบัติ จึงส่งผลให้การปฏิบัติระเบียบ กรอบข้อตกลงต่าง ๆ ดำเนินไปด้วยความราบรื่น ผ่านจากการสัมภาษณ์และสังเกตการณ์ ในภาคสนามแล้ว ผู้วิจัยเห็นว่า ไม่ค่อยมีปัญหาในการจัดตั้งระเบียบปฏิบัติ หรือกรอบข้อตกลงต่าง ๆ แต่ก็จะมีปัญหาบ้างเล็กน้อย เช่น ความโปร่งใส ของการบังคับใช้กฎหมาย เจ้าหน้าที่บางรายและผู้ประกอบการบางรายยังไม่เข้าใจอย่างถ่องแท้ในด้านระเบียบ และกรอบข้อตกลง ในเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นแล้ว ส่วนภาครัฐจะต้องขอความเห็นจากผู้บังคับบัญชาก่อน จึงทำให้มีความซักช้าในการแก้ไขปัญหาเล็กน้อย ในภาคของผู้ประกอบการมีบางรายยังไม่เข้าใจในเรื่องของกฎระเบียบหรือกรอบข้อตกลงเช่นกัน เช่น เรื่องของการทำธุรกรรมทางการค้า ในเวลาถึงด่านพรมแดน จึงเป็นเหตุทำให้มีการแจ้ง หรือแก้ไขเอกสารคืน เพื่อความถูกต้อง และอีกประเด็นคือ ความมีเสถียรภาพในการดำเนินการในการจัดตั้งระเบียบปฏิบัติ กรอบข้อตกลงต่าง ๆ ที่เข้าเป็นภาคี เรื่องนี้ก็มีปัญหาบ้าง เช่น การแจ้งระเบียบเพิ่มของส่วนกลางมายังหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ที่เป็นเรื่องเกี่ยวกับระเบียบภายในประเทศ มีบางครั้งอาจส่งผลกระทบต่อความรู้ความเข้าใจของผู้ประกอบการ ในเรื่องของการเปลี่ยนแปลงระเบียบการ สำหรับ GMS-CBTA ตลอดเส้น R3A นั้น เนื่องจากการค้าระหว่าง จีน-ไทย และ ไทย-จีน ที่นำใช้เส้นทาง R3A เป็นการค้าผ่านพรมแดน ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งของทั้ง ไทยและจีนจำเป็นต้องได้เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บ่อเต็นไม่สามารถวิ่งตรงหากันได้ เป็นเพราะด้านระเบียบการของแต่ละประเทศไม่เอื้ออำนวยต่อกัน การค้าระหว่าง จีน-ลาว จะต่างกับการค้า ไทย-ลาว อยู่เล็กน้อย เช่น การให้สิทธิพิเศษทางการค้าแก่ประเทศด้อยพัฒนา เป็นต้น ประเภทสินค้าที่ลาวทำการค้าส่งออกโดยนำใช้เส้นทาง R3A นั้นถ้าหากมีการนำใช้หรือปฏิบัติตามกรอบของ GMS-CBTA ได้เหมือนสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 วิ่งจากไทยเข้าลาวไปยังเวียตนามได้ โดยการใ้ระบบ One stop service คือ การทำธุรกรรมทางการค้าอยู่จุดเดียวครั้งเดียวแล้วก็สามารถวิ่งรถได้จากต้นทางถึงปลายทางได้ ถ้าทำอย่างนี้ได้เส้นทางเส้นนี้จะมีมูลค่าการค้าเพิ่มมากขึ้นมากในแต่ละปี

การพัฒนากระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A



ภาพที่ 4-23 ภาพผลการศึกษาการพัฒนากระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A

การขนส่งสินค้าจากจีนเข้ามายัง สปป.ลาว ตรงด่านสากลบ่อหาร-ด่านสากลบ่อเต็น โดยใช้เส้นทาง R3A เพื่อที่จะขนถ่ายลำเลียงก๊าซอุตสาหกรรม ยังรถบรรทุกฝั่งไทยเพื่อนำเข้าประเทศไทยโดยผ่านเส้นทาง R3A ด้านสะพานมิตรภาพที่ 4-23 ด้านศุลกากรเชียงของ โดยก่อนเข้าและออกมีการขังน้ำหนักสินค้าบนรถบรรทุกเสมอเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการ เติมน้ำมันทางศุลกากร ในการขนส่งสินค้าก๊าซอุตสาหกรรมผ่านแดน และใช้เรียก ชำระเงินจากผู้ซื้อสินค้าก๊าซอุตสาหกรรม

เนื่องจากเหตุการณ์สารเคมีระเบิดในเมืองอุตสาหกรรม ท่าเรือเทียนจิน บริเวณโกดังเก็บสินค้าสารเคมีและวัตถุอันตราย เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 158 ราย และผู้บาดเจ็บมากกว่า 700 ราย เมื่อวันที่ 12 สิงหาคม พ.ศ. 2558 และเหตุการณ์ระเบิดที่ ทำให้ทางรัฐบาลของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ปิดเส้นทางนำเข้า-ส่งออก ด้านทางชายแดนเงินจากที่เปิดบริการเส้นทางนำเข้า-ส่งออก ตลอด 7 วัน ต่อสัปดาห์ เหลือเพียง 1 วันต่อสัปดาห์ (วันอังคาร) ผลให้สินค้าก๊าซอุตสาหกรรมขาดตลาดในประเทศไทยก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ประกอบการไทยเป็น

อย่างมาก

ถือเป็นเหตุการณ์ในการกระตุ้นการพัฒนากระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A ทั้งเป็นการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาไปในแนวทางเดียวกัน โดยมีผู้ประกอบการไทย และบริษัทมหาชนซึ่งเป็นผู้ลงทุนจากต่างประเทศ ต่างมีแนวทาง นโยบายในการดำเนินงานของบริษัท แตกต่างกัน แนวทางการพัฒนากระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A ก็แตกต่างกันไปด้วย ดังนี้

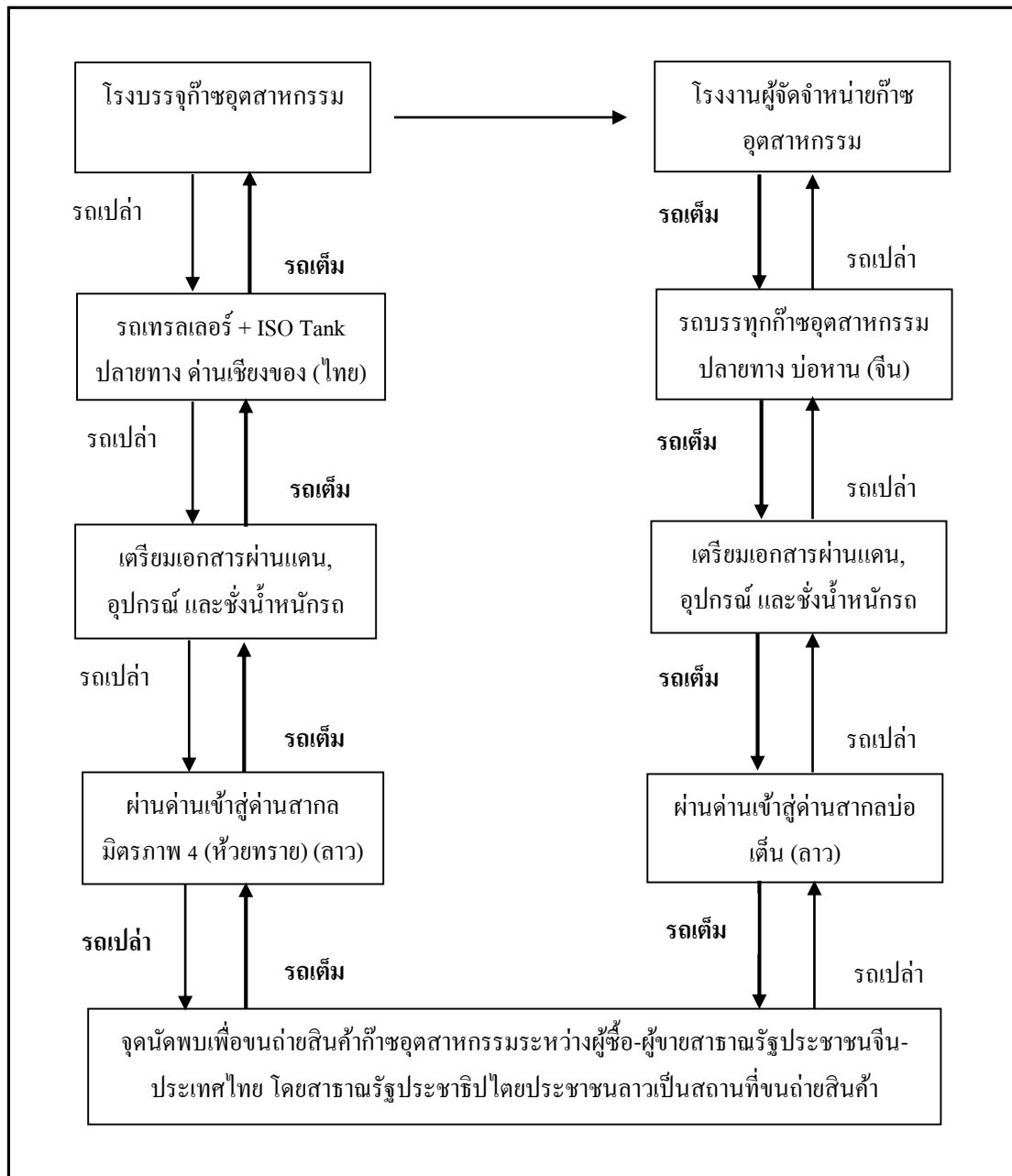
1. การลงทุนติดตั้ง Storage tank สร้างเป็น Warehouse ในการจัดเก็บก๊าซอุตสาหกรรมที่นำเข้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อเป็นจุดพัก Stock สินค้าก๊าซอุตสาหกรรมในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

2. การลงทุนติดตั้ง Storage tank สร้างเป็น Warehouse ในการจัดเก็บก๊าซอุตสาหกรรมที่นำเข้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อเป็นจุดพัก Stock สินค้าก๊าซอุตสาหกรรมในประเทศไทย จังหวัดเชียงราย อำเภอเชียงของ

3. การลงทุนติดตั้ง Storage tank สร้างเป็น Warehouse ในการจัดเก็บก๊าซอุตสาหกรรมที่นำเข้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อเป็นจุดพัก Stock สินค้าก๊าซอุตสาหกรรม ณ ที่บริษัทหรือโรงงานของตนเองเพิ่ม แทนที่จะไปลงทุนในสถานที่อื่น

สรุปได้ว่า จากการลงศึกษาจริงในภาคสนาม พบว่า การลงทุนติดตั้ง Storage tank สร้างเป็น Warehouse ในการจัดเก็บก๊าซอุตสาหกรรมที่นำเข้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อเป็นจุดพัก Stock สินค้าก๊าซอุตสาหกรรม ณ ที่บริษัทหรือโรงงานของตนเองเพิ่ม แทนที่จะไปลงทุนในสถานที่อื่น จะไม่จำเป็นต้องลงทุนค่าที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ใช้จ่ายเวลาและงบประมาณในการก่อสร้างสูง แต่ในแง่ของการลงทุนติดตั้ง Storage tank ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นการสร้างใกล้โรงงานผลิตมากที่สุด สอดคล้องกับผู้จัดจำหน่าย หรือการลงทุนติดตั้ง Storage tank ในประเทศไทย จังหวัดเชียงราย อำเภอเชียงของ ก็เป็นการสร้างช่องทางใหม่ ๆ ในการจัดเก็บและสามารถเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่ายในประเทศไทยไปในตัวเอง ซึ่งการพัฒนาในแต่ละรูปแบบมีข้อดี ข้อเสียแตกต่างกันแล้วแต่ ความเหมาะสมในการลงทุนของแต่ละบริษัท ความเหมาะสมของนโยบายในการดำเนินงานของบริษัทแตกต่างกัน แนวทางการพัฒนากระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A ก็แตกต่างกันไปด้วย

กระบวนการการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A



ภาพที่ 4-24 กระบวนการการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A

ระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A โดยเริ่มต้นจากผู้ประกอบการโรงบรรจุก๊าซอุตสาหกรรมทางฝั่งไทย นำรถเทรลเลอร์ บรรทุก ISO Tank ที่พร้อมสำหรับการบรรจุก๊าซอุตสาหกรรมหรือเป็น ISO Tank เปล่า เดินทางไปยังด่านศุลกากรเชียงของ เตรียมพร้อมเอกสารผ่าน

แดนอุปกรณ์ในการขนถ่ายก๊าซอุตสาหกรรม ชั่งน้ำหนักลดขาเข้าก่อนเข้าสู่สปป.ลาว แล้วดำเนินการผ่านแดนเข้าสู่ด่านสากลมิตรภาพไทย-ลาวที่ 4 (ด่านห้วยทราย) เพื่อไปยังจุดนัดพบในการขนถ่ายสินค้าก๊าซอุตสาหกรรมของจีน ณ สถานที่ขนถ่ายสินค้าห้วยทรายหรือบ่อเต็นตามแต่การตกลงหรือความสะดวกของทั้ง 2 ฝ่าย ทางด้านฝ่ายผู้ประกอบการผู้จัดจำหน่ายก๊าซอุตสาหกรรมในประเทศจีนจะเป็นผู้นำรถบรรทุกก๊าซอุตสาหกรรมที่บรรทุกก๊าซอุตสาหกรรมเต็มคันรถมายัง ด่านสากลบ่อเต็น พร้อมทั้งเตรียมเอกสารผ่านแดนอุปกรณ์ในการขนถ่ายก๊าซอุตสาหกรรมและชั่งน้ำหนักลดเต็ม ก่อนข้ามไปยังด่านสากลบ่อเต็นฝั่ง สปป.ลาว เมื่อดำเนินการพิธีการศุลกากร ก่อนเพื่อเข้าไปยังสปป.ลาว เรียบร้อยแล้วก็จะเดินทางไปยังจุดนัดพบเพื่อขนถ่าย สินค้าก๊าซอุตสาหกรรมระหว่างผู้ประกอบการของไทยและจีนหลังจากขนถ่ายก๊าซอุตสาหกรรม เสร็จเรียบร้อยแล้วแต่ละคันก็จะกลับ ไปยังโรงงานของตนรถบรรทุกฝ่ายไทยก็จะกลับ ไปยัง โรงบรรจุฝั่งไทยหรืออาจจะนำสินค้าไปส่งลูกค้าต่อไป

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A” โดยใช้ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) และข้อมูลตติยภูมิ (Tertiary source) เป็นองค์ประกอบในการวิเคราะห์เพื่อให้ได้ข้อสรุปตรงกับวัตถุประสงค์ หลังจากนั้นผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลการวิจัย เพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A โดยสามารถสรุปผลตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยได้ ดังนี้

1. ผลการศึกษาข้อมูลของเส้นทาง R3A ทั้งเส้นทางในประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคกระบวนการ โลจิสติกส์ภาครัฐและภาคเอกชนบนเส้นทาง R3A
3. เพื่อค้นหาแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งบนเส้นทาง R3A
4. เพื่อพัฒนากระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A

ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมโดยสังเกต สัมภาษณ์ และรวบรวมข้อมูลจากแหล่งข้อมูลเผยแพร่ที่น่าเชื่อถือ ใช้วิธีวิจัยแบบเชิงคุณภาพ คือ การสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ประกอบการและภาครัฐได้สรุปเป็นประเด็นจากผลการศึกษา ดังต่อไปนี้

สรุปผลการวิจัย

วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ในอนาคตเมื่อการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับข้อตกลงการเดินรถระหว่างไทย-ลาว-จีน GMS-CBTA บนเส้นทาง R3A แล้วเสร็จ ก็จะทำให้การคมนาคมขนส่งบนเส้นทาง R3A คึกคักเป็นทวีคูณ ซึ่งจะทำให้การเชื่อมโยงทางกายภาพจะทำให้เกิดการเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจระหว่างไทย- สปป.ลาว และจีนตอนใต้มากขึ้นหลายเท่า ส่วนในอนาคตการเชื่อมโยงทางกายภาพโดยระบบรางจะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการขนส่งคนและสินค้าระหว่างไทย-ลาว และจีนตอนใต้ที่จะเพิ่มความสะดวกรวดเร็วมากขึ้นอีกหนทางหนึ่ง เส้นทางสายนี้ก็มีสิ่งอำนวยความสะดวกไม่มากมาย เช่น สัญญาณลักษณะบอกทาง ป้ายน้ำมัน ร้านซ่อมรถยนต์ รวมทั้งร้านอาหาร ที่พักโรงแรมต่าง ๆ ก็เป็นอีกทางหนึ่ง ที่ควรแก่การสนับสนุนให้เส้นทางสายนี้ มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น แต่ก็ยังมีอุปสรรคอยู่บ้างเช่น ถนนคดโค้ง แคบ วิวสวนกัน ไม่มีจุดพักรถ และมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย จากการ

สอบถามคนขับรถบนเส้นทาง บอกว่า สภาพรถเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ จะเป็นรถชนส่งสินค้าของจีน และไทย โดยเฉลี่ยต่อปี ประมาณ 5-6 ครั้ง สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เกิดจากสภาพของเส้นทางเอง เช่น คดโค้ง แคบ วิ่งสวนกัน และขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กำหนด ไม่ระมัดระวังเส้นทางขณะฝนตก สรุปรวมเกิดขึ้นจากความไม่ชำนาญเส้นทาง

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคกระบวนการโลจิสติกส์ภาครัฐและภาคเอกชนบนเส้นทาง R3A นั้น ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมโดยการลงพื้นที่ภาคสนามสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ประกอบการและภาครัฐได้สรุปเป็นประเด็นจากผลการศึกษาตามที่กล่าวมาในบทที่ 4 จะเห็นได้ว่า ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานนั้นเกิดขึ้นกับทุก ๆ ฝ่าย ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้ประกอบการ ภาคขนส่ง บุคคลที่จับสัมภาระ โดยตรงบนเส้นทาง R3A จะสังเกตได้ว่าปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานนั้นจากทุก ๆ ฝ่าย นั้นมีว่าเกี่ยวเนื่องกัน ไม่มากก็น้อย เช่น ภาครัฐมีปัญหากับผู้ประกอบการ เอกชนที่เจตนาบิดเบือนข้อมูล ชำระค่าภาษี ค่าอากรค่าเข้าไม่เต็มจำนวน ผู้ประกอบการเอกชนมีปัญหา กับภาครัฐต่างประเทศในการเปลี่ยนนโยบายตามเจ้าแขวงบ่อยเกินไป ภาคขนส่งมีปัญหา กับสภาพเส้นทาง R3A ที่อำนวยความสะดวกในการขนส่งและคมนาคมได้ไม่เต็มที่ มีการชำรุดทรุดโทรมและไม่ปรับปรุงแก้ไขในบางช่วง ทำให้เกิดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุขณะปฏิบัติงานได้ ฉะนั้นจะเห็นได้ว่า ทุก ๆ ฝ่ายจะมีปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวเนื่องกันทั้งสิ้น จึงควรให้ทุก ๆ ฝ่ายหันหน้าเข้าหากันเพื่อปรึกษาหารือในปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานของแต่ละฝ่ายให้ราบรื่น ยกตัวอย่าง ให้ภาครัฐมีการรวบรวมหนังสือขอความร่วมมือจากทุกภาคส่วนมาประชุมกันในระยะเวลาหนึ่งร่วมกันแจ้งปัญหา และหาทางออก หนทางแก้ไขที่ลงตก ทุก ๆ ฝ่ายสามารถยินยอมรับได้ทุกฝ่ายและประกาศเป็นระเบียบปฏิบัติไป เป็นต้น

วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 ปัญหาในการจัดตั้งระเบียบปฏิบัติ หรือกรอบข้อตกลงต่าง ๆ ก็มี ปัญหาบ้างเล็กน้อย เช่น ความโปร่งใส ของการบังคับใช้กฎหมาย เจ้าหน้าที่บางรายและผู้ประกอบการ บางรายยังไม่เข้าใจอย่างถ่องแท้ในด้านระเบียบและกรอบข้อตกลง ในเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้นแล้ว ส่วน ภาครัฐจะต้องขอความเห็นจากผู้บังคับบัญชา ก่อน จึงทำให้มีความซักไซ้ในการแก้ไขปัญหาลittle ในภาคของผู้ประกอบการมีบางรายยังไม่เข้าใจในเรื่องของกฎระเบียบหรือกรอบข้อตกลงเช่นกัน เช่น เรื่องของการทำธุรกรรมทางการค้าในเวลาถึงด่านพรมแดนจึงเป็นเหตุทำให้มีการแจ้ง หรือแก้ไขเอกสาร คินเพื่อความถูกต้องและอีกประเด็น คือ ความมีเสถียรภาพในการดำเนินการในการจัดตั้งระเบียบ ปฏิบัติ กรอบข้อตกลงต่าง ๆ ที่เข้าเป็นภาคี เรื่องนี้ก็มีปัญหาบ้าง เช่น การแจ้งระเบียบเพิ่มของ ส่วนกลาง มายังหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ที่เป็นเรื่องเกี่ยวกับระเบียบภายในประเทศ มีบางครั้งอาจ ส่งผลต่อความรู้ความเข้าใจของผู้ประกอบการ ในเรื่องของการเปลี่ยนแปลงระเบียบการ สำหรับ GMS-CBTA ตลอดเส้น R3A นั้น เนื่องจากว่าการค้าระหว่าง จีน-ไทย และ ไทย-จีน ที่นำใช้เส้นทาง R3A

เป็นการค้าผ่านพรมแดน ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งของทั้งไทยและจีนจำเป็นต้องได้เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บ่อเต็น ไม่สามารถวิ่งตรงหากันได้ เป็นเพราะด้านระเบียบการณของแต่ละประเทศไม่เอื้ออำนวยต่อกัน การค้าระหว่าง จีน-ลาว จะต่างกับการค้า ไทย-ลาว อยู่เล็กน้อย เช่น การให้สิทธิพิเศษทางการค้าแก่ประเทศด้อยพัฒนา เป็นต้น ประเภทสินค้า ที่ลาวทำการค้าส่งออกโดยนำใช้เส้นทาง R3A นั้นถ้าหากมีการนำใช้หรือปฏิบัติตามกรอบของ GMS-CBTA ได้เหมือนสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 วิ่งจากไทยเข้าลาวไปยังเวียงจันทน์ได้ โดยการ ใช้ ระบบ One stop service คือ การทำธุรกรรมทางการค้าอยู่จุดเดียวครั้งเดียว แล้วก็สามารถวิ่งรถได้จากต้นทางถึงปลายทางได้ ถ้าทำอย่างนี้ได้ เส้นทางเส้นนี้จะมีมูลค่าการค้าเพิ่มมากขึ้นมากในแต่ละปี

วัตถุประสงค์ข้อที่ 4 ปัจจุบันการพัฒนา ควรมีการลงทุนติดตั้ง Storage tank สร้างเป็น Warehouse ในการจัดเก็บก๊าซอุตสาหกรรมที่นำเข้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อเป็นจุดพัก Stock สินค้าก๊าซอุตสาหกรรม ณ ที่บริษัทหรือโรงงานของตนเองเพิ่ม แทนที่จะไปลงทุนในสถานที่อื่น จะไม่จำเป็นต้องลงทุนค่าที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง ใช้ระยะเวลาและงบประมาณในการก่อสร้างสูง แต่ในแง่ของการลงทุนติดตั้ง Storage tank ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นการสร้างใกล้โรงงานผลิตมากที่สุด สอดคล้องกับผู้จัดจำหน่าย หรือการลงทุนติดตั้ง Storage tank ในประเทศไทย จังหวัดเชียงราย อำเภอเชียงของ ก็เป็นการสร้างช่องทางใหม่ ๆ ในการจัดเก็บและสามารถเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่ายในประเทศไทยไปในตัวเอง ซึ่งการพัฒนาในแต่ละรูปแบบมีข้อดี ข้อเสียแตกต่างกันแล้วแต่ความเหมาะสมในการลงทุนของแต่ละบริษัท ความเหมาะสมของนโยบายในการดำเนินงานของบริษัทแตกต่างกัน แนวทางการพัฒนาระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A ก็จะแตกต่างกันไปด้วย

อภิปรายผลการวิจัย

จากผลการวิจัยเรื่อง แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพกระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A พบว่าสอดคล้องกับแนวคิดเกี่ยวกับงานวิจัยการค้าชายแดนที่มีความสัมพันธ์ถึงเส้นทาง R3A ของสุสติ พลสารัมย์ และคณะ (2555) และแนวคิดของ ทวงมาลี พิมพาไช (2557) เส้นทาง R3A ที่สร้างและเปิดใช้งานแล้วสภาพถนนมีความสมบูรณ์ แม้ว่าเส้นทางในสปป.ลาว ระดับมาตรฐานอาจดีน้อยกว่าเส้นทางในส่วนประเทศไทย ที่ไปสู่กรุงเทพ ฯ และประเทศจีนที่เชื่อมโยงไปยังคุนหมิง แต่ด้วยระดับการจราจรขนส่งและเดินทางในปัจจุบันยังถือว่ายังให้ความสะดวกและปลอดภัยได้ดี ถึงแม้ต้นทุนค่าขนส่งบนเส้นทาง R3A อาจจะสูงกว่าการขนส่งทางแม่น้ำโขงแต่ปัจจุบันผู้ประกอบการเลือกใช้ R3A ด้วยเหตุผลที่สะดวกและรวดเร็ว

แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการขนส่งบนเส้นทาง R3A สอดคล้องกับ

การวิเคราะห์จากข้อมูลของผู้ให้สัมภาษณ์ การสังเกตและข้อมูลจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้องของศิริมาศ สุขประสงค์ (2555) การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการขนส่งบนเส้นทาง R3A โดยแบ่งเป็นด้านพิธี การด้านภาษีศุลกากร ด้านผู้ให้บริการแจ้งภาษี (Shipping) ด้านผู้ประกอบการด้านประกันภัย ด้าน ผู้ประกอบการภาคขนส่ง โดยการเพิ่มประสิทธิภาพในแต่ละด้านนั้นมีความสำคัญแตกต่างกัน และมีความสัมพันธ์กัน เช่น การใช้บริการของผู้ให้บริการแจ้งภาษีหรือชิปปิงในการช่วยบริการเดินพิธีการ ด้านภาษีศุลกากรพิธีการศุลกากรระบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-custom) ทำให้ผู้นำเข้า-ส่งออกช่วยประหยัด ต้นทุน ลดระยะเวลาในการดำเนินงานเพิ่ม คุณภาพงาน มีความถูกต้อง ในการดำเนินงาน อีกทั้งปัญหา ของ สปป.ลาว คือ ระบบการค้าระหว่างประเทศ ยังไม่เป็นระบบสากลและไม่มีความแน่นอน มีการ เปลี่ยนแปลงบ่อยครั้ง การให้ผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินงานจะมีประสิทธิภาพมากกว่า

ปัญหาอุปสรรคของกระบวนการโลจิสติกส์บนเส้นทาง R3A ซึ่งปัญหาและอุปสรรคในการ ดำเนินงานนั้นเกิดขึ้นกับทุก ๆ ฝ่าย ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนผู้ประกอบการ ภาคขนส่ง ทุก ๆ ฝ่ายจะมี ปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวเนื่องกันทั้งสิ้น จึงควรให้ทุก ๆ ฝ่ายหันหน้าเข้าหากันเพื่อปรึกษาหารือใน ปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานของแต่ละฝ่ายให้ราบรื่น ได้พบว่ามีความสะดวกคล่องกับ โกสุมภ์ สาย จันท์ (2550) ศึกษาวิจัยเรื่อง “อุปสรรคด้านกฎระเบียบการค้าผ่านแดน ไทย-พม่า/ ลาว-จีนตอนใต้ และ การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งในกรอบ GMS North-South Corridor” สรุปได้ว่า ยังมีความหลากหลาย ในมุมมองด้านมาตรการและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการค้าไทย-จีนอยู่มากพอสมควรแต่ส่วนใหญ่ เห็นว่าจีนยังไม่พัฒนาไปสู่ความเป็นสากลในด้านกฎระเบียบและมาตรการต่าง ๆ ทั้ง ๆ ที่เข้าเป็น สมาชิกองค์การการค้าโลกและทำ FTA กับไทยแล้ว เนื่องจากยังมีกฎระเบียบของแต่ละมณฑล หรือ ท้องถิ่นที่มีลักษณะเป็นการกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่มาตรการทางภาษีอยู่ และสอดคล้องกับงานวิจัย ของอภิรักษ์ ศรีศิริ และคณะ (2554) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัญหาการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าชายแดน ไทย-สปป.ลาว ศึกษากรณีสินค้าที่จำกัดกับสินค้าที่ ไม่ได้ควบคุม มีปัญหาในขั้นตอนของการขออนุญาตนำเข้า-ส่งออกสินค้าพบว่า การพัฒนาเชื่อมโยง ข้อมูล ระหว่าง หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องยังไม่สมบูรณ์ขาดกลไกในการบริหารพัฒนา

เนื่องจากการพัฒนากระบวนการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A การลดต้นทุน ด้านเวลาในการขนส่งและลดภาระการขนถ่ายสินค้าหลายทอด เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางอื่น ๆ เช่น แม่น้ำโขง เส้นทาง R3A จึงเหมาะกับสินค้าที่มีความเร่งรีบอย่างก๊าซอุตสาหกรรมอย่างยิ่งหมุนเวียนได้ เร็ว ก็จะมีโอกาสในการเติบโตในการขนส่งสินค้า และการขนส่งสินค้ามาทาง R3A ยังสามารถกระจาย สินค้าก๊าซอุตสาหกรรมมายังสามประเทศได้อย่างรวดเร็วหรือการลงทุนติดตั้ง Storage tank สร้างเป็น Warehouse ในการจัดเก็บก๊าซอุตสาหกรรมที่นำเข้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อเป็นจุดพัก Stock สินค้าก๊าซอุตสาหกรรมในการกระจายสินค้าก๊าซอุตสาหกรรมบนเส้นทาง R3A อีกทางเลือกหนึ่ง ซึ่ง

สอดคล้องกับ “ทฤษฎีการได้เปรียบโดยสมบูรณ์” อคัม สมิธ นักเศรษฐศาสตร์คลาสสิกในปลายศตวรรษที่ 18 ได้เสนอทฤษฎีการได้เปรียบโดยสมบูรณ์ โดยยึดหลักการแบ่งงานกันทำตามความถนัดมาใช้ เขาเห็นว่าการค้าระหว่างประเทศจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศคู่ค้าเมื่อแต่ละประเทศยึดหลักในเรื่องการแบ่งงานกันทำ” สำหรับการพัฒนาเส้นทาง R3A ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการค้าระหว่างสามประเทศ ซึ่งพบว่าสอดคล้องกับแนวคิดของ BaGai (2004) ที่กล่าวว่า “หากลดเวลาที่เสียไปที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนลง 1 วันในประเทศกำลังพัฒนาจะทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายต่อปีลงได้ 240 พันล้านเหรียญสหรัฐ ฯ” จึงเป็นจะต้องพัฒนาสาธารณูปโภคและสิ่งอำนวยความสะดวกมารองรับ ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาจุดพักระหว่างทางซึ่งต้องครอบคลุมถึงไฟให้ความสว่าง บนถนน บำรุงน้ำมัน และสุขาและการพัฒนาป้ายสัญญาณจราจร รวมทั้งการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งหากผู้ประกอบการทั้งสามประเทศ สามารถเข้ามาลงทุนในธุรกิจนี้ได้ น่าจะส่งผลเชิงบวกต่อทั้งทางภาครัฐและเอกชนบนเส้นทาง R3A ทำให้เกิดการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง

ข้อเสนอแนะในการวิจัย

จากการวิจัยเรื่อง “การพัฒนาระบบการนำเข้าก๊าซอุตสาหกรรมจากสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A” ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพื่อใช้ประโยชน์ในด้านต่าง ๆ และเพื่อการวิจัยครั้งต่อไปว่า ควรมีการศึกษาถึงประเด็นต่อไปนี้ อย่างไร

ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

เชิงนโยบาย

1. ภาครัฐอำนวยความสะดวกทางการค้าแก่ผู้ประกอบการ ภาคเอกชน และส่งเสริมการส่งออก จัดเก็บภาษีที่นำเข้าต่อเมื่อมีการใช้ประโยชน์หรือบริ โภคภายในประเทศ แต่ถ้ายังไม่มีการใช้ประโยชน์หรือบริ โภคในประเทศก็จะคืนภาษีที่เก็บให้ รวมถึงการร่วมมือกับภาคเอกชนเพื่อช่วยเหลือในด้านที่ภาคเอกชนไม่สามารถจัดการได้ เช่น การเจรจา การร้องเรียนระหว่างประเทศ เป็นต้น

2. ดำเนินโครงการที่จะซ่อมแซมพัฒนา ขยายเส้นทาง R3A ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้ และพัฒนาเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งและคมนาคม ในประเทศ เพราะเป็นเส้นทางขนส่งสำคัญระหว่างประเทศเส้นทางหนึ่ง ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการขนส่ง ประชาชนใช้รถใช้ถนนเกิดความปลอดภัยในการเดินทางมากขึ้น

3. พัฒนาด้านศุลกากรเชิงขีงของแล้วบริเวณ ด่านพรมแดนก่อนถึงสะพานข้ามแม่น้ำโขง และบริเวณอื่น ๆ ให้มีการนำเครื่องมือ อุปกรณ์เทคโนโลยีสมัยใหม่ไปทำการติดตั้งเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการ รวมทั้งมีการจัดส่งเจ้าหน้าที่ไปศึกษาดูงานในฝั่งประเทศเพื่อนบ้านเพื่อผลักดันให้เกิดข้อตกลง GMS-CBTA บนเส้นทาง R3A การให้บริการที่จุดเดียว หรือ Single stop

inspection และการไม่เก็บภาษีสินค้าผ่านแดนร่วมกันตามความร่วมมือระหว่างประเทศ เป็นการพัฒนาขีดความสามารถของประเทศให้เพิ่มขึ้น เพื่อดึงดูดภาคเอกชนจากต่างประเทศ

4. ภาครัฐเป็นกำลังสำคัญ ในการช่วยเจรจา ร้องขอ ร้องเรียน ให้กับประชาชน

ผู้ประกอบการภาคเอกชน กับนานาประเทศ ในการช่วยเหลือความเดือดร้อน ส่งเสริมการดำเนินงานในหลายๆ ด้าน เช่น ในด้านธุรกิจการลงทุนการค้าขาย การคมนาคม การติดต่อสื่อสารกับภาครัฐของประเทศต่าง ๆ เป็นต้น

เชิงบริหาร

1. ผู้ประกอบการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยภาษีและกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้แก่ การสำแดงสินค้าอย่างถูกต้อง การชำระภาษีต่าง ๆ อย่างถูกต้อง เช่น ภาษีเงินได้ ภาษีอากรต่าง ๆ และปกป้องสังคมจากสินค้าที่ไม่พึงประสงค์ เช่น สินค้าที่ไม่ได้มาตรฐาน ยาเสพติด สินค้าหนีภาษี ซึ่งจะมีการตรวจสอบอย่างละเอียดไม่ให้นำเข้ามาแพร่กระจายในประเทศ

2. บริษัทประกันภัยของ สปป.ลาว ที่ขายประกันภัยกับด่าน สำหรับรถยนต์ส่วนตัว รวมถึงรถบรรทุกขนาดเล็กและกลางมูลค่าสินค้าไม่มาก รถบรรทุกขนาดใหญ่บริษัทประกันภัยของลาวเองก็ไม่ค่อยออกประกันภัยให้ในวงเงินที่สูง และมีปัญหาอยู่บ้าง ในเรื่อง ความรวดเร็วในการ แก่คดีอุบัติเหตุของบริษัทประกันภัย ประเด็นนี้ ก็มีความสำคัญ เนื่องจากว่าผู้ประกอบการ ไม่สามารถคาดการณ์ผลตอบแทนได้เลย ในเมื่อเกิดอุบัติเหตุว่าจะได้รับช้าหรือเร็ว ทุกกรณีขึ้นอยู่กับพิจารณาตามนโยบายของบริษัทประกันภัย และผสมผสานกับกฎระเบียบภายในของลาว ถ้าแก้ไขปัญหานี้ได้ จะมีความราบรื่นมากขึ้น

3. ภาคเอกชนผู้ประกอบการนำเข้าส่งออก ให้มีการศึกษาหาความรู้ในด้านของกฎระเบียบกรมศุลกากร/กฎหมายกรมศุลกากร รวมถึงสิทธิพิเศษทางภาษีในการนำเข้าส่งออกสินค้า Incoterm 2010 ในการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศกับผู้ซื้อและผู้ขายจะช่วยให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนได้ดำเนินพิธีการศุลกากร การนำเข้า-ส่งออก ได้อย่างถูกต้องตามกฎระเบียบข้อบังคับของกรมศุลกากร อีกทั้งประโยชน์จากสิทธิพิเศษด้านภาษีจะทำให้ผู้ประกอบการภาคเอกชน สามารถประหยัดต้นทุนในด้านของภาษีอากรนำเข้า-ส่งออกสินค้าช่วยให้ลดต้นทุนของสินค้า อีกทั้งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการนานาประเทศในการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าทั้งในและต่างประเทศ

เชิงปฏิบัติการ

1. ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้นำเข้า-ส่งออก ปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับในการใช้รถบรรทุก เช่น ไม่บรรทุกสินค้าน้ำหนักเกินกว่ามาตรฐานกำหนด เนื่องจากอาจทำให้เกิดความชำรุดเสียหาย และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

2. คนขับรถบรรทุกใช้ความเร็วที่กำหนด ห้ามแซงในบริเวณที่บังคับ เพราะอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่นหรือประชาชนผู้อยู่อาศัยในบริเวณนั้น และในช่วงเวลากลางคืนควรจับจีด้วยความระมัดระวังเพราะบางช่วงเส้นทางไม่มีไฟให้แสงสว่างระหว่างทางทาง ไม่ประมาทมีสติ สภาพร่างกายพร้อมอยู่ตลอด จับจีปฏิบัติงานด้วยความปลอดภัย

3. ภาคขนส่งควรมีการให้ความรู้อบรมและฝึกสอน ผู้ปฏิบัติงานด้านการขนส่งหรือคนขับรถ บนเส้นทาง R3A เนื่องจากการขนส่งระหว่างประเทศ ฉะนั้นควรมีการอบรมฝึกสอน และให้ความรู้ในด้านของการขนส่งเป็นพิเศษทั้งใบขับขี่หรือเอกสารที่ใช้ในการปฏิบัติงานและประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ ควรมีอย่างครบถ้วน ทั้งความหมายของป้ายจราจรกฎจราจรในต่างประเทศ ต่างแดนมีความแตกต่างกันกับประเทศไทยความรู้ในด้านของ สินค้าและขั้นตอนในการตรวจสอบสินค้าระหว่างดำเนินพิธีการศุลกากรเพราะว่าคนขนส่งหรือคนขับรถบรรทุกจะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับของกรมศุลกากรก่อน การยื่นเอกสารการเปิดตรวจของเจ้าหน้าที่ของกรมศุลกากรการนำรถบรรทุกเข้าเครื่องเอ็กซเรย์ของกรมศุลกากรการเปลี่ยนถ่ายสินค้าในขณะที่อยู่ในบริเวณกรมศุลกากรของ กรมศุลกากรในประเทศและกรมศุลกากรของต่างประเทศก็จะมีข้อบังคับการปฏิบัติซึ่งแตกต่างกันเนื่องจากหากผิดข้อบังคับใดอย่างหนึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายและอาจโดนกักกันสินค้า

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ผู้ที่จะศึกษาต่อยอด ผู้วิจัยเสนอให้ศึกษาในเรื่องของการพัฒนาการนำเข้า-ส่งออกสินค้าชนิดอื่น ๆ จากกลุ่มประเทศใกล้เคียงหรือกลุ่มประเทศอาเซียน ทั้งด้านข้อกำหนดหรือกรอบข้อตกลงที่น่าสนใจ เนื่องจาก ประเทศไทย เพิ่งจะได้เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน มีความจำเป็นหรือจะต้องปรับตัวอย่างไร ในการบังคับใช้กฎหมาย รวมทั้งข้อจำกัดทางด้านกฎหมายในการจัดตั้งปฏิบัติการรอบข้อตกลงของ อาเซียนและ GMS-CBTA และ รายละเอียดของสินค้าต่าง ๆ ในอาเซียนที่มีความน่าสนใจ

2. สำหรับผู้ที่ศึกษาต่อเสนอให้ศึกษาในด้านของประสิทธิภาพของเส้นทางอื่น ๆ ว่า เพราะเหตุใดถึงมีประสิทธิภาพในการนำเข้าน้อยกว่าเส้นทางในการนำเข้าสินค้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีนบนเส้นทาง R3A

3. เสนอแนะศึกษาต่อในด้านของกฎหมายการค้าการนำเข้า-ส่งออกสินค้าประเภทต่าง ๆ ของสาธารณรัฐประชาชนจีนมายังประเทศไทยในเส้นทางต่าง ๆ และในกระบวนการนำเข้าที่หลากหลายมากขึ้น

4. แนะนำให้ศึกษาต่อมาตรการด้านภาษีและไม่ใช่ภาษีในการนำเข้า-ส่งออกสินค้า

ต่าง ๆ ระหว่างประเทศไทยสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและ สาธารณรัฐประชาชนจีน

บรรณานุกรม

กรมการค้าต่างประเทศ. (2548). *เส้นทางเศรษฐกิจที่เชื่อมต่อ 3 ประเทศ คือ สปป.ลาว-ไทย-จีน.*

เข้าถึงได้ จาก www.dft.moc.go.th

กรมการค้าต่างประเทศ. (2550). *สภาพการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวบนเส้นทาง R9.* เข้าถึง
ได้จาก www.dft.moc.go.th

กรมการค้าต่างประเทศ. (2557). *สถิติการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของประเทศไทย.* เข้าถึง
ได้จาก www.dft.moc.go.th

กรมศุลกากร. (2557). *พิธีการศุลกากร.* เข้าถึงได้จาก

<http://www.internet1.customs.go.th/ext/Formality/ExportFormalities.jsp>

กรมศุลกากร. (2558). *กฎหมายทางศุลกากรและความผิดทางศุลกากร.* เข้าถึงได้จาก

<http://internet1.customs.go.th>

กรมศุลกากร. (2559). *ข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศ (Incoterms 2010).* เข้าถึงได้จาก

<http://webcache.googleusercontent.com>

กรมศุลกากร. (2559). *ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการส่งออก.* เข้าถึงได้จาก

<http://internet1.customs.go.th>

เกรียงไกร ปัญญาศ. (2548). *แต้มต่อการค้าชายแดนไทย.* เข้าถึงได้จาก

www.bts.dft.go.th/btsc/files/Documentanalysiselse/4.pdf

โกสุมภ์ สายจันทร์. (2550). *รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์การศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน เพื่อรับรองข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กรณีการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน.*
กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.

โกสุมภ์ สายจันทร์. (2550). *อุปสรรคด้านกฎระเบียบการค้าผ่านแดนไทย-พม่า/ลาว-จีนตอนใต้ และการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งในกรอบ GMS North-South Corridor.* กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.

ชาติชาย ศุภศิษกร. (2552). *การเตรียมการของกรมศุลกากรเพื่อรองรับการค้าชายแดนในปี พ.ศ. 2560.* กรุงเทพฯ: กรมศุลกากร.

เชษฐา อินทวิทักษ์, สุเมธ องกิตติกุล และ ณิชวุฒิ ลักษณะปัญญากุล. (2555). *การค้าสินค้าและการอำนวยความสะดวกทางการค้า.* กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.

- ธิดารัตน์ วณพฤชาศิลป์. (2556). *ทัศนคติของนักบัญชีของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ กลุ่มธนาคารและกลุ่มเงินทุนหลักทรัพย์ที่มีต่อคณะกรรมการตรวจสอบ*. วิทยานิพนธ์ บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบัญชี, คณะบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- นิยม ไวยรัชพานิช. (2550). *เอกสารประกอบคำบรรยาย ความรู้เกี่ยวกับการค้าชายแดน*. กรุงเทพฯ: สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย.
- นิภา หวังสินทวีกุล. (2550). *ห่วงโซ่อุปทานของมะม่วงสายพันธุ์น้ำดอกไม้ เพื่อการส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่นในจังหวัดฉะเชิงเทรา*. วิทยานิพนธ์ บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการบัญชี, คณะบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยราชภัฏฉะเชิงเทรา.
- สุสติ พลสารัมย์, อรรถพล สืบพงศกร และ เดิมธรรม สิทธิเลิศ. (2553). *การจัดทำแผนที่การตลาดสำหรับ SMEs ผู้ตลาดอาเซียน (ASEAN Niche Market Mapping) กลุ่มที่ 1 ประเทศพม่าและลาว*. กรุงเทพฯ: สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม SMEs.
- รุธีร์ พนมยงค์. (2548). *การจัดการโลจิสติกส์ในประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: เวลาดี.
- สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน). (2554). *โครงการวิจัยเรื่อง การพัฒนาศักยภาพเส้นทาง R3A/E และผลกระทบต่อประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน).
- สมพงษ์ วนภา, ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, สุพจน์ ชววิวรรณ และปรีดา อุดมะมงคล. (2550). *รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์การศึกษารูปแบบและมาตรการส่งเสริมสนับสนุนกิจการบริษัทการค้าระหว่างประเทศ*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย. (2556). *แผนที่เส้นทางสาย R3 ชายแดนจีน-ลาว และเมียนมาเข้าสู่ไทย*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2552). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- สุเทพ นิมสาย, พัฒชนะ บุญชู, ไพรัช พิบูลย์รุ่งโรจน์, ณัฐ หัสชู, พรวิศิน ศิริสวัสดิ์, ภัทพร กัลยา และณัฐพันธุ์ กองบัวใหม่. (2555). *รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์โอกาสและอุปสรรคของสินค้าไทยในอาเซียน: กรณีการนำเข้า-ส่งออกระหว่างไทย สหภาพเมียนมาร์ และสปป.ลาว*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- องอาจ นัยพัฒน์. (2548). *วิธีวิทยาการวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

- อภิรักษ์ ศรีศิริ, ประดิษฐ์ เป้าทอง และมณฑิรา เตียประเสริฐ. (2554). *ปัญหาการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกสินค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว ศึกษากรณีสินค้าที่จำกัดกับสินค้าที่ไม่ได้ควบคุม*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.).
- อภิญา เพ็ญฟูสกุล. (2550). *อัตลักษณ์ (Identity) การทบทวนทฤษฎีและกรอบแนวคิด*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, 2546.
- อรุณี อ่อนสวัสดิ์. (2551). *ระเบียบวิธีวิจัย*. ภาควิชาการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- อุษณีย์ ศรีธัญรัตน์. (2555). *ความเชื่อมโยงระหว่างกัน ในอาเซียน*. เข้าถึงได้จาก <http://www.prd.go.th/ewtUn1dlUn1link.php?nid=39779>
- Anderson, J. E., & Van Wincoop, E. (2004). *Gravity with gravitas: a solution to the border puzzle (No. w8079)*. National bureau of economic research.
- Asian Development Bank. (2006). *Great Mekong Subregion Development Effectiveness Brief*. Philippines: Asian Development Bank.
- Asian Development Bank. (2010). *Connecting Great Mekong Subregion Railways A Strategic Framework*. Philippines: Asian Development Bank.
- Asian Development Bank. (2012a). *Great Mekong Subregion Atlas of the Environment*. Manila, Philippines: Asian Development Bank.
- Asian Development Bank. (2012b). *Great Mekong Subregion Power Trade and Interconnection 2 Decades of Cooperation*. Philippines: Asian Development Bank.
- Asian Development Bank. (2012c). *Greater Mekong Subregion Power Trade and Interconnection*. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank.
- Asian Development Bank. (2012d). *Greater Mekong Subregion: Twenty years of partnership*. Manila, Philippines: Asian Development Bank.
- Asian Development Bank. (2012e). *Overview Great Mekong Subregion Economic Cooperation Program*. Philippines: Asian Development Bank.
- Asian Development Bank. (2012f). *The Greater Mekong Subregion at 20: Progress and prospects*. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank.

- Asian Development Bank. (2012g). *The Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program Strategic Framework (2012-2022)*. Mandaluyong City, Philippines: Asian Development Bank.
- Asian Development Bank. (2013). *Asian Development Bank (ADB)*. Retrieved from <http://www.adb.org/>
- Bagai, Newfarmer, and Wilson, J. S. (2004). "Trade Facilitation Using WTO Disciplines to Promote Development." Trade Note 15.
- Krugman, P. R., & Maurice, O. (2005). *International economics: Theory and policy* (7th ed.). Boston: Addison-Wesley.
- Lindert, P. H. (2005). *Monthly statistics of international trade: International economic* (9th ed.). Homewood: Irwin.
- Ricardo, D. (1978). Ricardo. In Chacholiades M. (Ed.), *International trade theory and policy*. Tokyo: McGraw-Hill.
- Robbins, S. P., & Coulter, M. (1999). *Management* (6th ed.). New Jersey: Practice-Hall.
- Robbins, S. P., & Coulter, M. (2002). *Management* (6th ed.). Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Rovinelli, R. J., & Hambleton, R. K. (1976). On the use of content specialists in the assessment of criterion-referenced test item validity. *Dutch Journal of Educational Research*, 2, 49-60.
- Smith, A. (1937). *An inquiry into the nature and causes of wealth of nations*. New York: Modern Library.
- Srivastava, P. (2011). *Regional corridors development in regional cooperation*. Philippines: Asian Development Bank.
- Srivastava, P., & Kumar, U. (Eds). (2012). *Trade and trade facilitation in the Greater Mekong Subregion*. Philippines: Asian Development Bank.
- Thailand Board of Investment. (2008). *Thailand: the world's electronics industry investment destination*. Retrieved from http://www.boi.go.th/english/why/electronics_summary.pdf

- Wilson, J. S., Mann, C. L., & Otsuki, T. (2003). *Trade facilitation and economic development: measuring the impact, policy research working paper series 2988*. Washington, DC: World Bank.
- World Bank. (1998). *Assessing aid. What works, What doesn't, and Why*. New York: Oxford University Press.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม

ภาคผนวก ข
ใบสรุปค่า IOC

ภาคผนวก ค
ตรวจสอบอัตราวิสุทธิ

ภาคผนวก ง
ข้อมูลเพิ่มเติม