

1.3 ระบบการค้าระหว่างประเทศของ สปป.ลาว ยังไม่เป็นสากลและไม่มีความแน่นอน มีการเปลี่ยนแปลง นโยบาย กฎระเบียบบ่อยครั้งและในแต่ละแขวงมีการจัดเก็บ อัตราภาษีที่แตกต่างกัน ทำให้ผู้ส่งออกมีความสับสนและ ไม่สามารถวางแผนระยะยาวได้

1.4 มีการเข้มงวดในการนำเข้าสินค้า โดย กำหนดเงื่อนไขให้บริษัทผู้นำเข้าต้องมีสัดส่วนการนำเข้า ต่อการส่งออกเท่ากับ 60:40 ทำให้ผู้นำเข้าของ สปป.ลาว บางรายนำเข้าสินค้าจากไทยลดลง เนื่องจากไม่สามารถหา สินค้าส่งออกได้ครบตามสัดส่วนที่รัฐบาลกำหนด นอกจากนี้ ยังจำกัดโควตาสินค้าที่จะนำเข้าบางรายการ เช่น น้ำมัน เชื้อเพลิง ปูนซีเมนต์ทุกชนิด ข้าวสารทุกชนิด เหล็กเส้นทุก ชนิดและรถบรรทุก เป็นต้น โดยการนำเข้าปูนซีเมนต์ต้อง แลกเปลี่ยนเป็นเงินเหรียญสหรัฐฯ เป็นสาเหตุให้เสียเวลา และเพิ่มความยุ่งยาก

1.5 ขั้นตอนการนำเข้าและการออกเอกสาร ของ สปป.ลาว มีความยุ่งยาก ซับซ้อน ลำช้ารวมทั้งต้อง ยื่นขอใบอนุญาตนำเข้าหลังจากที่สินค้ามาถึงแล้วเท่านั้น และต้องยื่นขออนุญาตจากหลายหน่วยงาน ได้แก่ กรม ไปรษณีย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการเงิน การค้า กำแพงนครเวียงจันทน์ กรมภาษี กรมอากร และต้องวาง เงินค้ำประกันการนำเข้า-ส่งออก

1.6 การดำเนินนโยบายการค้าของ สปป.ลาว เน้นการเสริมสร้างความสัมพันธ์และให้ความสำคัญกับ ประเทศจีนและประเทศเวียดนามมากกว่าประเทศไทยโดย ให้สิทธิพิเศษต่างๆ เช่น คิดอัตราภาษีนำเข้าสินค้าจากจีน และเวียดนามต่ำกว่าสินค้าที่นำเข้าจากไทยร้อยละ 50 เป็นต้น

2. ด้านการคมนาคมขนส่ง

2.1 ค่าขนส่งและค่าบริการในการนำเข้า- ส่งออก ค่อนข้างสูง ประกอบกับความตกลงขนส่งสินค้า ผ่านแดนไทย-สปป.ลาว ยังมีปัญหา เนื่องจากสินค้าจาก ลาวผ่านไทยไปประเทศที่สามไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียม แต่ในทางกลับกัน สินค้าจากไทยผ่าน สปป.ลาว ไปยัง ประเทศที่สาม ยังถูกเก็บค่าธรรมเนียม

2.2 การขนส่งสินค้าทางบกของ สปป.ลาว จะ ใช้ทางรถยนต์ เนื่องจาก สปป.ลาว ยังไม่มีระบบการขนส่ง ทางรถไฟ และเป็นลักษณะผูกขาด เส้นทางคมนาคมยังทุกรันดาร์ ต้องใช้เวลานาน และทำให้สินค้าได้รับความเสียหายได้ง่าย เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ การกำหนด

น้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกสินค้าในแต่ละแขวงไม่เท่ากัน ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

2.3 การขนถ่ายสินค้าของ สปป.ลาว เน้นการใช้แรงงานคนมากกว่าเครื่องจักร ทำให้เกิดการเสียเวลา และสินค้าเสียหาย เป็นเหตุให้การขนถ่ายสินค้าไม่เสร็จทัน ตามกำหนด ส่งผลให้บริษัทรับขนส่งสินค้าขาดทุนและไม่ ยอมรับงาน

3. การค้าอนุกรมตามแนวชายแดน สืบเนื่อง จากการที่ไทยและสปป.ลาว มีชายแดนที่ยาวติดต่อกัน ทำให้ มีช่องทางผ่านแดนธรรมชาติหลายช่องทาง ที่ประชาชนอาศัย เดินทางเข้า-ออก และมีการลักลอบนำสินค้าข้ามแดน ซึ่ง สินค้าที่ลักลอบข้ามแดนมีมูลค่าเกือบเท่ากับการค้าปกติ ส่งผลกระทบต่อผู้ที่เป็นตัวแทนจำหน่ายสินค้าของไทยที่อยู่ใน สปป.ลาว เนื่องจากสินค้าที่ลักลอบนำเข้ามีต้นทุนต่ำกว่า ตัวแทนจำหน่ายที่ถูกต้องในระบบไม่สามารถแข่งขันได้ส่งผล ให้ผู้ทำการค้าลาวไม่สนใจที่จะเป็นตัวแทนจำหน่ายสินค้า ที่มาจากประเทศไทย เว้นแต่สินค้าที่มีข้อจำกัดไม่สามารถ ขนถ่ายโดยใช้เรือเล็กได้

3. เพื่อการพัฒนาประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้า ข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาว (สปป.ลาว) ณ ด้านจังหวัดหนองคาย

3.1 การนำเครื่องเอ็กซ์เรย์เข้ามาใช้ลดเวลาการ เปิดตรวจจาก 45-60 นาที เหลือ 10-30 นาที

3.2 มีโครงการก่อสร้างลานตรวจปล่อยสินค้าและ ด้านศุลกากรแห่งใหม่ (อยู่ระหว่างการก่อสร้าง)

3.3 แนวทางการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จไม่ สามารถปฏิบัติงานได้ เพราะขาดบุคลากรสนับสนุนในการ ปฏิบัติงาน จึงปรับปรุงเป็นระบบ “National Single Window” ใช้เทคโนโลยีเข้าแทน

ผลการวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis) ข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางถนน

จุดแข็ง

1. ประเทศไทยเป็นแหล่งนำเข้าสินค้าที่มีคุณภาพ และ ได้รับความนิยมนจากผู้ใช้บริการของประชาชน สปป. ลาว

2. มีแผนพัฒนาที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมซึ่งได้รับความเห็นชอบจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุก ภาคส่วน

3. ประเทศไทยมีการพัฒนากระบวนการนำเข้า ตั้งแต่ กระบวนนำเข้า การตลาด และการบริโภค สปป. ลาว



4. มีการพัฒนาระบบควบคุมคุณภาพและระบบตรวจสอบรับรองตามมาตรฐานสินค้า

5. สามารถลดต้นทุนการผลิตและรักษาสิ่งแวดล้อมได้จุดอ่อน

1. ผู้ใช้บริการการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ขาดความไว้วางใจในการใช้บริการ

2. กระบวนการนำเข้ายังใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ

3. ราคาปัจจัยการผลิตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทำให้ต้นทุนการขนส่งสูง

4. ราคาสินค้าที่เสื่อมสภาพหรือ มีตำหนิและทำให้ไม่สามารถกำหนดราคาที่เหมาะสม

5. กระบวนการขนถ่ายสินค้ายังใช้แรงงานคน ซึ่งมีข้อจำกัดด้านประสิทธิภาพ

โอกาส

1. ประเทศไทยกับ สปป.ลาว มีแผนการเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางถนน

2. ประเทศไทยมีศักยภาพและเครือข่ายในการทำตลาดต่างประเทศ ทำให้ทราบถึงความต้องการของ สปป.ลาว



รูปที่ 4 ด้านพรมแดนหนองคายประเทศไทย

3. เชื่อมโยงตลาดสินค้าใหม่ในภูมิภาคต่าง ๆ ของอาเซียน (ASEAN)

4. มีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการลงทุนและการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศ

5. กระแสความตื่นตัวของโลก ทำให้เกิดการพัฒนาและขยายตลาดสินค้าและการนำเข้าส่งออกมีความต้องการเพิ่มขึ้น

อุปสรรค

1. ความไม่แน่นอนของการบังคับใช้กฎระเบียบ

2. มาตรการของรัฐมีการเลือกปฏิบัติ

3. ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามกฎระเบียบสูง

4. ความล่าช้าในการประกาศใช้มาตรฐาน/ใบอนุญาตต่าง ๆ

5. ขั้นตอนการติดต่อมาก ยุ่งยาก ใช้เวลา ช้าซ้อน

6. ต้องขอใบรับรองหลายใบในการส่งออก

7. ด้านอัตราภาษีที่ประเทศไทยจ่ายสูงมากกว่าประเทศจีนและประเทศเวียดนามสูงถึงร้อยละ 50 ทำให้ขาดความสามารถในการแข่งขันกับทั้ง 2 ประเทศ คือประเทศจีนและประเทศเวียดนาม



รูปที่ 5 สะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว หนองคาย

อภิปรายผล

ด้านการพัฒนาพื้นที่: การออกแบบพื้นที่ควรต้องทำให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของการใช้งาน ควรมีการจัดพื้นที่เพื่อรองรับรถที่จะมาเปิดตรวจให้เพียงพอ และไม่ใช้พื้นที่บนถนนสาธารณะในการดำเนินงาน การจัดจำนวนช่องทางจราจร จำนวนช่องจอดรถควรต้องทำการศึกษาจำนวนยานพาหนะที่จะเข้ามาใช้บริการเพื่อให้พื้นที่ที่มีอยู่สามารถรองรับปริมาณยานพาหนะที่เกิดขึ้นได้ นอกจากนั้นควรแยกพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนสำหรับการท่องเที่ยวรถโดยสารออกจากพื้นที่ในการตรวจตราและขนส่งสินค้าสำหรับรถบรรทุกควรแยกพื้นที่สำหรับกิจกรรมการขนส่ง

สินค้าออกนอกชุมชนเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยว ประชาชนในเมืองอีกทั้งช่วยให้เกิดความรวดเร็วในการปฏิบัติงาน และลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่จำเป็นในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้เกิดความชัดเจนในการจัดระเบียบการจราจร

ด้านการประสานงาน: ควรสร้างระบบที่เอื้อต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูล เพื่อให้การปฏิบัติงานตรวจสอบ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) เป็นไปได้อย่างคล่องตัว และเพื่อช่วยในการตรวจตราสินค้าและลดกิจกรรมการทำงานที่ซับซ้อน โดยปัจจุบันมีเพียงบางด่านที่เจ้าหน้าที่ทั้งสองฝ่ายมีระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลกัน ซึ่งในอนาคตควรขยายให้ครอบคลุมทุกด่าน

ด้านการพัฒนาระบบสิ่งอำนวยความสะดวก: ผลการวิจัยบ่งชี้ว่า ASEAN Single Window Inspection เพียงอย่างเดียวเพิ่มมูลค่าการส่งออกได้ไม่มาก เนื่องจากเป็นการลดเวลาการตรวจปล่อยเฉพาะในฝั่งไทย ซึ่งหลังจากการนำระบบการจัดการที่ไม่ใช้เอกสาร (Paperless) มาใช้ก็สามารถลดเวลาได้ค่อนข้างมากอยู่แล้ว ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของไทยจึงควรเจรจาให้ประเทศเพื่อนบ้าน (โดยเฉพาะ สปป.ลาว พม่า และกัมพูชา) สร้างระบบที่จะทำให้ระยะเวลาการตรวจปล่อยลดลง เช่น ระบบ EDI ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Ritsakulchai (2014) เรื่องการศึกษาเส้นทางการค้าใหม่ระหว่างไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเพื่อรองรับการเปิดประชาคม

อาเซียนกรณีศึกษาสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) เป็นการศึกษาถึงการขยายตัวเส้นทางใหม่ระหว่างไทยและสปป.ลาวเพื่อให้ภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ตามพรมแดนของทั้งสองประเทศได้รับประโยชน์จากการสร้างสะพาน ทั้งในด้านการค้าชายแดน การลงทุน การคมนาคม

ด้านการพัฒนาเชิงสถาบัน: รัฐบาลอาจทำได้ด้วยการปรับแก้กฎระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เกิดความโปร่งใสของเจ้าหน้าที่ฝ่ายไทย และหากเป็นไปได้ควรมีการเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านให้สร้างระบบสถาบันที่อำนวยความสะดวกการค้าชายแดนให้มีความโปร่งใส ลดการคอร์รัปชัน

ตารางที่ 1 เรื่องจัดทำยุทธศาสตร์ (TOWS Matrix) จับคู่จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ที่มีต่อการขนส่งทางถนนของประเทศไทยต่อ สปป.ลาว

SO Strategies (Strengthen-Opportunity Strategies-เติบโต)	ST Strategies (Strengthen-Threat Strategies- ปรับตัว)	WO Strategies (Weakness-Opportunity Strategies-ปรับปรุง)	WT Strategies (Weakness - Threat Strategies -เปลี่ยนแปลง)
1. จากแผนพัฒนาที่สอดคล้องในเรื่องของการขยายตัวด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย และสปป.ลาว ซึ่งประเทศไทยมีสินค้าที่มีคุณภาพ และได้รับความนิยมใน สปป.ลาว เป็นโอกาสในการส่งออกสินค้าไปยัง สปป.ลาว	1. รักษามาตรฐานด้านสินค้า คุณภาพ และระมัดระวังในเรื่องของความไม่แน่นอนของการบังคับใช้กฎระเบียบใน สปป.ลาว	1. ผู้ใช้บริการการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ขาดความไวใจในการใช้บริการ หากมีการพัฒนาเส้นทางขนส่งจะสามารถสร้างความไวใจได้มากขึ้น	1. ก่อนส่งสินค้าต้องมีการติดต่อล่วงหน้าเพื่อป้องกันความล่าช้า และขั้นตอน กฎระเบียบต่างๆ ที่อาจเกิดการเปลี่ยนแปลง
2. การขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐานของลาว ซึ่งเป็นประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย ในฝั่งจังหวัดหนองคาย เกิดความได้เปรียบในเรื่องของแหล่งกระจายสินค้า โดยเส้นทางถนนเกิดความสะดวก และรวดเร็ว	2. ศึกษาเรื่องของกฎระเบียบต่างๆ ให้ดีว่ากฎระเบียบใดที่ต้องจ่ายค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม	2. ด้านกระบวนการนำเข้า ความยุ่งยากด้านศุลกากรยังต้องปรับปรุง หากมีการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้จะสามารถพัฒนาได้	2. หากต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง โดยไม่ได้วางแผน ต้องมีการคำนวณต้นทุนล่วงหน้าไว้
3. สินค้าคุณภาพและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมจากกระแสตื่นตัวของการดำเนินธุรกิจแบบ“เศรษฐกิจสีเขียว”	3. ดูแลในเรื่องของสินค้าที่มีโอกาสเสื่อมสภาพให้ดีโดยออกแบบผลิตภัณฑ์ให้สอดคล้องกับการเดินทางหรือการขนย้าย	3. ปัจจัยการผลิตมีแนวโน้มที่สูงขึ้น หากมีการพัฒนาด้านระบบขนส่งที่ทันสมัย สามารถลดต้นทุนด้านการขนส่งได้	3. นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้แทนแรงงานคนในกรณีที่คำนวณความคุ้มค่าเมื่อเทียบกับแรงงานคน
4. พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางราง ทางน้ำ ควบคู่ไปกับการขนส่งทางถนน	4. ภาครัฐร่วมให้ความรู้ทางการค้าการลงทุนและการพัฒนาระบบขนส่งกับผู้ประกอบการอย่างต่อเนื่อง	4. นำเทคโนโลยีมาพัฒนาใช้แทนแรงงานคนในขั้นตอนการขนถ่ายสินค้า	
	5. รวมกลุ่มการค้าหรือกลุ่มผู้ประกอบการเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันกับประเทศจีนและประเทศเวียดนาม	5. ต่อรองขอสิทธิพิเศษกับทางรัฐบาล สปป.ลาว ด้านอัตราภาษีนำเข้าสินค้าจากไทยให้เท่าเทียมกับการนำเข้าสินค้าจากประเทศจีนและประเทศเวียดนาม	
	6. จัดคาราวานการค้าของไทย บริเวณเขตแดนประหัดการค้าการขนส่ง		

ที่มา: ผู้วิจัย



2. คว้าศึกษาผลกระทบการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนประเทศไทย กับ สปป.ลาว ณ ด้านอื่นๆ ที่จังหวัดที่มีศักยภาพ เช่น จังหวัดเชียงราย ซึ่งเชื่อมต่อกับแขวงบอลิคำไซ และแขวงอุดมไซ และมีความสำคัญเนื่องจากเป็นทางของสินค้าที่มาจากประเทศจีน และศึกษาถึงจังหวัดอื่น ๆ อาทิ จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดบึงกาฬ และจังหวัดนครพนม ซึ่งมีตัวเลขนำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว มีตัวเลขการนำเข้าและส่งออกค่อนข้างสูง

3. คว้าศึกษาปัจจัยในการใช้บริการการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนประเทศไทย กับ สปป.ลาว ณ ด้านจังหวัดหนองคาย และปัจจัยแทรกซ้อนอะไรบ้างในการพัฒนาประสิทธิภาพในด้านโลจิสติกส์ (Logistic) ระหว่างประเทศ

4. คว้าศึกษาบริษัทฯ หรือผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งอื่นๆ เพิ่มเติมในแนวการศึกษาวิจัยด้านปริมาณ (Quantitative Research)

5. คว้าศึกษาผลกระทบการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนไทย กับกลุ่มประเทศอื่นๆ ที่มีเขตชายแดนติดต่อกับประเทศไทย

References

Chinokun, C. (2005). *Seminars and Workshops the Regulatory Context of Trade and Investment Under the ASEAN Economic Community*. A Challenge that Can Not be overlooked in Laos PDR, the Department of Trade Negotiations. Ministry of Commerce.

Choocharukul, K. (2005). *Road Transport Linking Thailand and Neighboring Countries* (Research report). Bangkok: Transportation Institution of Chulalongkorn University.

Department of Trade Negotiations, Ministry of Commerce. (2014). *ASEAN Investment Guide Book: Lao People's Democratic Republic*. Bangkok: Author.

Heizer, J., & Render, B. (2013). *Operations Management* (C. Praisan, K. Kumbun, A. Chitsunthornchaikul, P. Petluk, S. Changruksakul, A. Atittikul, & S. Sanit Wong Na Ayutthaya, Trans). Bangkok: New Edition Siam Book Co., Ltd. (Original work publish 1999)

Kontein, K. (2014). *South East Asia Law, Trade and Investment Opportunities and Obstacles of Thailand to the Lao PDR*. Bangkok: Department of Trade Negotiations Book.

Kotler, P. (2004). *Marketing management* (T. Sangsuwan, Y. Fupongsiripun, Y. Thumjaroen, U. Yamniyom, & A. Pongyeela, Trans) . Bangkok: Pearson Education Indochina.

Ritsakulchai, S. (2014). The New trade Route Between Thailand and Laos. PDR to Support the ASEAN Economic Community: A Case Study of the 5th Friendship Bridge (Buengkan-Bolikhamxai). In 10th Mahasarakham University Research Conference “MUS to World Class”, 11 September 2014. Mahasarakham: Faculty of Humanities and Social Sciences Department, Mahasarakham University.

Royal Thai Embassy, Vientiane, Lao PDR. (2016). *Basic Information of Lao PDR*. Retrieved from <http://vientiane.thaiembassy.org/th/about/>

Russell, R. S., & Taylor, B. W. (2013). *Operations management* (P. Wonglorsaichon, Trans) . Bangkok: Top Publishing. (Original work publish 2005)