

**การศึกษาวเคราะห์สภาพแวดล้อมของการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนประเทศไทย
กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ณ ด่านจังหวัดหนองคาย
เพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
จุฬารักษ์ ขอบใจกลาง**

**The SWOT Analysis of Road Transportation across the Border with Thailand
and Lao People's Democratic Republic (Laos. PDR) at Nongkhai Province
Towards ASEAN Economic Community**

Chulaporn Kobjaiklang

ศูนย์อาเซียนและเอเชียศึกษา สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ เลขที่ 118 ถนนเสรีไทย คลองจั่น บางกะปิ กรุงเทพฯ 10240

ASEAN and Asia Study Center, National Institute of Development Administration, No.118 Seri Thai Road, Bangkok, Bangkok, 10240

Corresponding author. E-mail address: chulaporn.kobjaiklang@gmail.com

Received: 10 May 2016; Accepted: 25 July 2016

บทคัดย่อ

การศึกษาวจัยเรื่อง การศึกษาวเคราะห์สภาพแวดล้อมของการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มวัตถุดิบทางการเกษตรทางถนนผ่านเขตแดนประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ณ ด่านจังหวัดหนองคายเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีวัตถุประสงค์ เพื่อ 1) ศึกษาปัญหาและข้อจำกัดการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับสปป.ลาว 2) ศึกษาสภาพแวดล้อมของการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนประเทศไทยกับ สปป.ลาว ณ ด่านจังหวัดหนองคายเป็นอย่างไร 3) พัฒนาประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ณ ด่านจังหวัดหนองคาย การวิจัยครั้งนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ ผู้ประกอบการที่ใช้บริการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนประเทศไทยกับ สปป.ลาว การเก็บรวบรวมข้อมูลจากการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) การวิจัยภาคสนาม (Field Study) การสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการ (Informal Interview) ควบคู่กับการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participation Observation) และการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) จากการศึกษา พบว่า ปัญหาและข้อจำกัดการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว มีดังนี้: 1) จุดจอดพักรถภายในที่ทำการด่านศุลกากรมีความแออัด และขาดการจัดระเบียบ 2) สถานที่เอ็กซเรย์ตู้สินค้า ตั้งอยู่ทางฝั่งขาเข้าซึ่งไม่สะดวกสำหรับสินค้าส่งออกที่ต้องอ้อมไปเข้าเครื่องเอ็กซเรย์และวนกลับมาใหม่ 3) การใช้สะพานร่วมกันทำให้ต้องเสียเวลา 2 ชั่วโมงต่อวัน และ 4) มีการแออัดของรถบรรทุกสินค้าบริเวณหน้าด่านพรมแดนในช่วงเวลาเร่งด่วน ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อของการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนไทย-สปป. ลาว ณ ด่านจังหวัดหนองคาย คือ 1) สภาพอากาศ 2) ความล่าช้าของศุลกากร 3) ค่าใช้จ่ายแอบแฝง 4) ความแตกต่างระหว่างคมนาคม การพัฒนาประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน 1) การนำเครื่องเอ็กซเรย์เข้ามาใช้ลดเวลาการเปิดตรวจ 2) โครงการก่อสร้างลานตรวจปล่อยสินค้าและด่านศุลกากรแห่งใหม่ 3) ขยายสะพานเพื่อรองรับการขนส่งที่เพิ่มขึ้น และ 4) แนวทางการจัดตั้ง ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จไม่สามารถปฏิบัติงานได้ เพราะขาดบุคลากรสนับสนุนในการปฏิบัติงาน จึงปรับปรุงเป็นระบบ National Single Window ใช้เทคโนโลยีเข้าแทน

คำสำคัญ: ประเทศไทย สปป.ลาว วิเคราะห์สภาพแวดล้อม การขนส่งสินค้าทางถนน เขตแดนไทย-ลาว

Abstract

To study the SWOT analysis of road transport convenience goods and group of agricultural raw materials industrial product through the border of Thailand and Lao People's Democratic Republic (PDR. Laos) at Nongkhai towards ASEAN economic community. The objective of this study were: 1. to study the problems and constraints to transport goods across the border of Lao PDR, 2. to study the environment of freight transport by road through Thailand and Lao PDR border at Nongkhai province, 3. to development efficient transportation across the border between Thailand and Lao PDR at Nongkhai province. This research was qualitative research. The populations were group of entrepreneur who transport goods by road through the border of Thailand and Lao PDR. The primary data have collected from document research and secondary data collected from field study, information interview, participation observation and in-depth interview. The study found that problems and constraints to transport goods across the border with Lao PDR were as follows: 1. the car park at the customs office is crowded and the lack of organization, 2. the X-ray cargo on the inbound side, which is



inconvenient for exports to bypass the X-ray machine and the back, 3. the bridge using together make transportation to waste two hours a day, and 4. the congestion of trucks in front of the border during rush hour. The factors impact of transportation of goods by road through the border Thailand – Lao PDR border at Nongkhai province were delayed by the customs process, hidden costs and difference between Thailand and Lao PDR transportation. The development of efficient transportation across the region by 1. Introduce of X-ray used to reduce the time to open goods to checking, 2. Construct yard inspection and the new customs, 3. Expand the bridge to accommodate the additional transport and 4. Establish guidelines comprehensive service center to support the lack of personnel in the performance National Single Window system by improving the use of technology.

Keywords: Thailand, Lao PDR, SWOT Analysis, Roads Transportation, Boundary Thai-Lao PDR

บทนำ

ปัจจุบันได้มีผู้ประกอบการโลจิสติกส์ (Logistics) ข้ามชาติหลายกลุ่มเข้ามาดำเนินกิจการให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics) และตั้งศูนย์กระจายสินค้าในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก อาทิ กลุ่มทุนจากยุโรป สหรัฐอเมริกาที่เข้ามาลงทุนกับผู้ประกอบการในไทย กลุ่มทุนจากญี่ปุ่นที่เข้ามาดำเนินกิจการในลักษณะถ่ายงานให้ผู้ประกอบการไทยรับช่วงงานต่อ (Sub-Contract) เพื่อให้บริการบริษัทจากญี่ปุ่นด้วยตนเอง นอกจากนี้ ยังได้รับความสนใจอย่างมากจากกลุ่มทุนจีนที่เข้ามาดำเนินธุรกิจรถบรรทุกในไทยโดยใช้วิธีจดทะเบียนรถใน สปป.ลาว ขณะเดียวกันผู้ประกอบการของไทยเองก็ได้มีการเริ่มขยายการกิจการไปยังประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา, สปป.ลาว, เมียนมาร์และเวียดนาม) ที่มีเส้นทางถนนเชื่อมโยงกับไทย นอกจากนี้ ผู้ประกอบการที่อยู่ตามชายแดนก็ได้มีการตื่นตัวจากกิจกรรมการค้าชายแดนที่คึกคัก ส่งผลให้มีการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้านมากยิ่งขึ้น เห็นได้จากจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งออกใหม่ และต่ออายุของรถบรรทุกระหว่างประเทศ (International Truck) ในส่วนภูมิภาคในปีงบประมาณ 2556 มีจำนวนกว่า 155 ฉบับ เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 181 เมื่อเทียบกับปีงบประมาณ 2550 เป็นผลจากการค้าชายแดนและการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ASEAN Economics Community (AEC) ซึ่งหนุนธุรกิจขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ จากการขยายตัวของการค้าชายแดนที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเติบโตตามไปด้วย การดำเนินการในภาคการขนส่งจึงเป็นสาขาที่ได้รับการเร่งรัดจากรัฐให้มีการเปิดเสรีโลจิสติกส์ อีกทั้งยังได้มีการเจรจาในกรอบความร่วมมือเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งในภูมิภาคอาเซียน อาทิ กรอบความตกลงอาเซียน ว่าด้วยการอำนวยความสะดวก

ความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) กรอบความตกลงอาเซียน ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport) ทั้งนี้ หากกรอบความตกลงดังกล่าวมีผลบังคับใช้จะทำให้อาเซียนสามารถขนส่งสินค้าระหว่างกันได้อย่างเสรีผ่านเส้นทางที่กำหนดร่วมกันโดยได้รับการยกเว้นภาษีศุลกากรและค่าบริการอื่นๆ อย่างไรก็ตาม การเจรจาได้ดำเนินการภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services: AFAS) นั้น เนื่องจาก AFAS เป็นกรอบกติกาที่ดำเนินการอย่างเป็นขั้นเป็นตอนในสาขาที่แต่ละประเทศกำหนดไว้ตามตารางข้อผูกพันแนบท้ายซึ่งยังคงอยู่ภายในขอบเขตเงื่อนไขที่แต่ละประเทศกำหนดไว้เพื่อเป็นการปกป้องผู้ประกอบการในประเทศของตน ดังนั้น ในทางปฏิบัติ การเปิดเสรีด้านโลจิสติกส์ (Logistics) จึงยังมีความคืบหน้าค่อนข้างน้อย โดยปัจจุบันมีเพียงความตกลง ว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว เท่านั้น ที่มีผลบังคับใช้โดยอนุญาตให้รถขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับ สปป.ลาว เดินทางระหว่างประเทศได้ตามเส้นทางที่กำหนด สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าข้ามแดน การดำเนินการก็ยังคงเผชิญอุปสรรคสำคัญ ซึ่งผู้ประกอบการไทยต้องทราบกฎระเบียบการขนส่งในประเด็นสำคัญ คือ กรอบความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เพื่อทราบสถานะการดำเนินงานประสานความร่วมมือระหว่างประเทศกลุ่มอาเซียน GMS และกรอบความตกลงการขนส่งทางถนนเฉพาะไทยกับ สปป.ลาว เพื่อเป็นข้อควรปฏิบัติเบื้องต้นสำหรับผู้ประกอบการขนส่งกรณีต้องการนำรถขนส่งเข้า-ออกระหว่างไทยกับ สปป.ลาว กฎระเบียบภายใน สปป.ลาว เนื่องจากเมื่อรถขนส่งเข้าสู่ สปป.ลาว ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติตามกฎหมายของ สปป.ลาว จากการที่ สปป.ลาว กำลังเปิดประเทศเพื่อพัฒนาไปสู่ความ

มั่นคงทางเศรษฐกิจให้ทัดเทียมอารยประเทศ สปป.ลาว จึงได้รับความสนใจจากนักลงทุนต่างชาติเป็นจำนวนมากไม่ว่าจะเป็นประเทศจีน เกาหลีใต้ ประเทศในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะประเทศไทย ซึ่งมีช่องทางการขนส่งสินค้าข้ามแดนถึง 5 เส้นทางด้วยกัน คือ จังหวัดหนองคาย จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดนครพนม และจังหวัดเชียงราย

ดังนั้น ปัญหาที่ต้องการทราบจากการศึกษา ได้แก่ การขนส่งสินค้าชายแดนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว มีปัญหาและข้อจำกัดอย่างไรบ้าง มีปัจจัยอะไรที่สัมพันธ์กับปัญหาดังกล่าว ซึ่งผลของการวิจัยเกี่ยวกับปัญหาของการขนส่งสินค้าข้ามแดนประเทศไทยกับสปป.ลาวจะนำมาซึ่งความรู้ความเข้าใจในการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนไทย-ลาวและประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคอาเซียนได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ การศึกษาถึงปัญหาอุปสรรคต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนไทย-สปป.ลาว เป็นสิ่งที่จะนำมาซึ่งการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อีกทั้ง การเปิดประเทศการค้าเสรีของกลุ่มประเทศอาเซียน ASEAN Economics Community (AEC) ซึ่งเกิดขึ้นใน พ.ศ.2558 จะก่อให้เกิดการขยายตัวของกิจกรรมการค้าและการลงทุนระหว่างกัน ดังจะเห็นได้จากมูลค่าการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม (CLMV) ซึ่งเป็นตลาดส่งออกสำคัญที่สามารถเติบโตได้อย่างมาก

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัญหา และข้อจำกัดการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ณ ด่านจังหวัดหนองคาย
2. เพื่อศึกษาสภาพแวดล้อมที่ส่งผลกระทบของการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนประเทศไทยกับ สปป.ลาว ณ ด่านจังหวัดหนองคาย
3. เพื่อศึกษาการพัฒนาประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ณ ด่านจังหวัดหนองคาย

การทบทวนวรรณกรรม เกี่ยวกับทฤษฎีและแนวคิดที่เกี่ยวข้อง

1. การวิเคราะห์สวอต (SWOT Analysis) หรือการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพ เป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์สำหรับองค์กรหรือโครงการ ซึ่งช่วยผู้บริหารกำหนดจุดแข็งและจุดอ่อนจากสภาพแวดล้อมภายใน โอกาสและอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก ตลอดจนผลกระทบที่มีศักยภาพจากปัจจัยเหล่านี้ต่อการทำงานขององค์กร ความหมาย SWOT คำว่า "สวอต" หรือ "SWOT" นั้นมาจากตัวย่อภาษาอังกฤษ 4 ตัว ได้แก่ S มาจาก Strengths หมายถึง จุดเด่นหรือจุดแข็ง ซึ่งเป็นผลมาจากปัจจัยภายใน เป็นข้อดีที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายใน W มาจาก Weaknesses หมายถึง จุดด้อยหรือจุดอ่อน ซึ่งเป็นผลมาจากปัจจัยภายใน เป็นปัญหาหรือข้อบกพร่องที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในต่างๆ ซึ่งจะต้องหาวิธีในการแก้ปัญหา O มาจาก Opportunities หมายถึง โอกาสซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอก เป็นผลจากการที่สภาพแวดล้อมภายนอกที่เอื้อประโยชน์หรือส่งเสริมการดำเนินงานขององค์กร โอกาสแตกต่างจากจุดแข็งตรงที่โอกาสนั้นเป็นผลมาจากสภาพแวดล้อมภายนอก T มาจาก Threats หมายถึง อุปสรรค ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอก เป็นข้อจำกัดที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอก ซึ่งผู้ประกอบการจำเป็นต้องปรับกลยุทธ์ให้สอดคล้องและพยายามขจัดอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นให้ได้จริง (Kotler, 2004)

2. โซ่อุปทาน (Supply Chain) หรือเครือข่ายโลจิสติกส์ คือ การใช้ระบบของหน่วยงาน คน เทคโนโลยี กิจกรรม ข้อมูลข่าวสารและทรัพยากรมาประยุกต์เข้าด้วยกัน เพื่อการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือบริการจากผู้จัดหาไปยังลูกค้า กิจกรรมของโซ่อุปทาน (Supply Chain) จะแปรสภาพทรัพยากรธรรมชาติ วัตถุดิบและวัสดุอื่นๆ ให้กลายเป็นสินค้าสำเร็จ แล้วส่งไปจนถึงลูกค้าคนสุดท้าย (ผู้บริโภค หรือ End Customer) ในเชิงปรัชญาของโซ่อุปทาน (Supply Chain) นั้น วัสดุที่ถูกใช้แล้ว อาจจะถูกนำกลับมาใช้ใหม่ที่จุดไหนของโซ่อุปทาน (Supply Chain) ก็ได้ ถ้าวัสดุนั้นเป็นวัสดุที่นำกลับมาใช้ใหม่ได้ (Recyclable Materials) โซ่อุปทาน (Supply Chain) มีความเกี่ยวข้องกับโซ่คุณค่า (Value Chain) (Heizer & Render, 2013)

3. ประสิทธิภาพ (Efficiency) คือ ความคุ้มค่าในการใช้ทรัพยากร เช่น แรงงาน เงินทุน ทรัพยากร และเทคโนโลยี



โดยให้บรรลุเป้าหมายของการจัดการการขนส่ง ดังนี้ 1) เพื่อลดต้นทุน 2) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน 3) เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า 4) เพื่อลดระยะเวลา 5) เพื่อสร้างรายได้เพิ่ม 6) เพื่อเพิ่มกำไร 7) เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน (Russell & Taylor, 2013)

การศึกษาเรื่องวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนไทย-สปป.ลาว ณ ด่านจังหวัดหนองคายเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้ศึกษาได้ค้นคว้าโครงสร้างเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ในปี พ.ศ.2555 ภาคบริการมีสัดส่วนร้อยละ 37.4 ภาคอุตสาหกรรมมีสัดส่วนร้อยละ 34.8 ภาคเกษตรกรรมมีสัดส่วนร้อยละ 27.8 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) มีมูลค่าเท่ากับ 9,418 พันล้านเหรียญสหรัฐ อัตราการขยายตัวของ GDP ในปี พ.ศ.2558 สูงถึงร้อยละ 7.4 ไทยเป็นนักลงทุนต่างชาติอันดับ 3 ใน สปป.ลาว (รองจากจีนและเวียดนาม) เมื่อพิจารณาจากมูลค่าการลงทุนสะสมในช่วงปี พ.ศ.2553-2557 จำนวน 115 โครงการ มูลค่ารวม 1,515.12 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในสาขาสำคัญ ได้แก่ พลังงานไฟฟ้า ขนส่งและโทรคมนาคม ธุรกิจโรงแรมและการท่องเที่ยว ธนาคาร อุตสาหกรรมไม้แปรรูป เครื่องนุ่งห่ม และหัตถกรรม (Royal Thai Embassy, Vientiane, Lao PDR, 2016) สปป.ลาว มีความอุดมสมบูรณ์ด้านทรัพยากรธรรมชาติ มีพื้นที่และแหล่งน้ำสำหรับการสร้างเขื่อนเพื่อผลิตกระแสไฟฟ้า จึงมีศักยภาพเหมาะในการเป็นฐานการผลิตของภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นปัจจัยสำคัญที่กระตุ้นให้รัฐบาล สปป.ลาวให้ความสำคัญกับการพัฒนาประเทศโดยการพัฒนาอุตสาหกรรมภายในประเทศมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เช่น การคมนาคมขนส่ง การสื่อสารและการไฟฟ้า

ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เมืองหลวงคือ นครหลวงเวียงจันทน์ มีพื้นที่ 236,800 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณครึ่งหนึ่งของประเทศไทย การปกครองระบบสังคมนิยม โดยพรรคการเมืองเดียว คือ พรรคประชาชนปฏิวัติลาว เป็นพรรคการเมืองเดียวและมีอำนาจสูงสุดประชากร 6.3 ล้านคน (ประมาณการปี พ.ศ.2554) สกุลเงิน

กีบ (Kip) 1 บาท = 251.07 กีบ (กรกฎาคม พ.ศ.2556) ทรัพยากรสำคัญ คือ ไม้ ข้าว ข้าวโพด ถ่านหิน เหล็ก ทองคำ ทองแดง และแหล่งน้ำผลิตไฟฟ้า สินค้าเกษตร คือ ข้าว ข้าวโพด มันสำปะหลัง ถั่วเขียว ถั่วเหลือง ถั่วลิสง ยาสูบ ชา กาแฟ สินค้าอุตสาหกรรม คือ อุตสาหกรรมพลังงาน เหมืองแร่ สิ่งทอ การท่องเที่ยว สินค้าส่งออกหลัก คือ ไม้ซุง ไม้แปรรูป กาแฟ ไฟฟ้า ดีบุก ทองแดง ทองคำ และมันสำปะหลัง สถานการณ์สำคัญ สปป.ลาว อยู่ในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 และได้ตั้งเป้าไว้ว่าจะพาตนเองออกมาจากบัญชีรายชื่อประเทศที่พัฒนาน้อยที่สุด (Least Development Countries: LDCs ให้ได้ภายในปี พ.ศ.2563) การนำเข้าและการส่งออก ตลาดที่ส่งออกหลัก ได้แก่ ประเทศไทย เฉลี่ยร้อยละ 32.8 ประเทศจีน ร้อยละ 20.7 และประเทศเวียดนาม เฉลี่ยร้อยละ 14.0 โดยสินค้าส่งออก ได้แก่ ไม้ซุง ไม้แปรรูป กาแฟ ไฟฟ้า ดีบุก ทองแดง และทองคำ ตลาดนำเข้าหลักของ สปป.ลาว คือ ประเทศไทย ค่าเฉลี่ยร้อยละ 63.2 ประเทศจีน ค่าเฉลี่ยร้อยละ 16.5 และประเทศเวียดนาม ค่าเฉลี่ยร้อยละ 5.6 โดยสินค้านำเข้า ได้แก่ เครื่องจักร ส่วนประกอบยานพาหนะ เชื้อเพลิงและของใช้ทั่วไป โดย สปป.ลาว มีแนวชายแดนติดต่อกับประเทศไทย ที่จังหวัดเชียงรายกับ สปป.ลาว คือ แขวงบ่อแก้ว แขวงอุดมไซ จังหวัดพะเยา น่าน อุตรดิตถ์ พิษณุโลก และจังหวัดเลยติดกับ สปป.ลาว ที่แขวงไชยบุรี จังหวัดเลยติดกับ สปป.ลาว ที่แขวงไชยบุรี จังหวัดหนองคาย ติดกับ สปป.ลาว คือ นครหลวงเวียงจันทน์ จังหวัดบึงกาฬ ติดกับ สปป.ลาว คือ แขวงบอลิคำไซ จังหวัดนครพนม ติดกับแขวงคำม่วน จังหวัดมุกดาหารและจังหวัดอำนาจเจริญ ติดกับแขวงสะหวันนะเขต และจังหวัดอุบลราชธานี ติดกับ สปป.ลาว คือ แขวงจำปาสัก จังหวัดที่มีมูลค่าการค้าขายชายแดนมากที่สุด คือ จังหวัดหนองคาย อันดับต่อมา คือ จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดเชียงราย จังหวัดเลย จังหวัดน่าน จังหวัดนครพนม จังหวัดบึงกาฬ และจังหวัดอื่นๆ เนื่องจากมูลค่าการนำเข้าและส่งออกของแนวชายแดนของจังหวัดหนองคายมีมูลค่าสูงที่สุด ผู้วิจัยจึงเลือกให้ความสำคัญกับจุดผ่านแดนดังกล่าว



รูปที่ 1 เส้นทางหนองคาย-เวียงจันทน์



รูปที่ 2 สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 1



รูปที่ 3 แผนที่ประเทศไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม-จีน

วิเคราะห์จุดแข็งและจุดอ่อนของ สปป.ลาว

จุดแข็ง

1. ลาวตั้งอยู่ท่ามกลางกลุ่มประเทศอาเซียนและมีพรมแดนติดกับประเทศไทย จีน เวียดนาม พม่าและกัมพูชา จึงมีความได้เปรียบในการเป็นประตูทางการค้าไปสู่ประเทศดังกล่าว
2. เป็นประเทศที่อุดมสมบูรณ์ทางด้านชีวภาพ ด้านพลังงานไฟฟ้าและทรัพยากรธรรมชาติเหมาะแก่การเป็นฐานผลิตด้านอุตสาหกรรมในอนาคต
3. เนื่องจากลาวเป็น 1 ใน 10 ประเทศที่ยากจนที่สุดในโลกจึงทำให้ลาวได้รับการช่วยเหลือจากต่างประเทศในหลายๆ ด้าน
4. แรงงานส่วนใหญ่ของ สปป.ลาว มีค่าจ้างถูก จึงเหมาะสำหรับเป็นฐานการผลิตให้แก่ประเทศอื่นๆ

จุดอ่อน

1. พื้นที่ของ สปป.ลาว ส่วนใหญ่เป็นภูเขาและที่ราบสูง เป็นประเทศที่ไม่มีทางออกทางทะเล (Land Lock) จึงทำให้การคมนาคมขนส่งไม่สะดวก
2. เงินกีบของลาวขาดเสถียรภาพ (แกว่งขึ้น-ลง) ทำให้ยากต่อการวางแผนด้านการตลาดและการลงทุน

3. ข้อกฎหมายต่างๆ ของ สปป.ลาว เป็นกฎหมายเชิงคุ้มครองมากกว่าเชิงส่งเสริมและขาดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจึงทำให้ไม่คล่องตัวต่อการลงทุน

4. สปป.ลาว ขาดระบบฐานข้อมูลที่ใช้ในการวางแผนและขาดระบบการจัดการที่ดี

5. ขาดแคลนสาธารณูปโภคพื้นฐานและไม่มีการนำทรัพยากรที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

6. แรงงานส่วนใหญ่ของ สปป.ลาว เป็นแรงงานไร้ฝีมือ อาเซียนก่อตั้งขึ้นตามปฏิญญากรุงเทพฯ (Bangkok Declaration) เมื่อ พ.ศ.2510 ปัจจุบันมีประเทศสมาชิก 10 ประเทศ อาเซียนเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ใน พ.ศ.2558 ซึ่งส่งผลให้ประเทศไทยและประเทศสมาชิกอื่นๆ มีโอกาสแสวงหาประโยชน์จากการเปิดเสรีด้านการค้าการลงทุนมากขึ้น ด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญจากการจัดอันดับของ IMD (International Institute for Management Development) และ WEF (World Economic Forum) พบว่า ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคอาเซียน (ASEAN) มีความสามารถในการแข่งขันค่อนข้างต่ำ ซึ่งต้องรีบเร่งพัฒนาปัจจัยดังกล่าวรวมถึงด้านการขนส่งหรือด้านสาธารณูปโภคพื้นฐาน ประเทศไทย-สปป.ลาว ในฐานะที่มีอาณาเขตติดกันในหลายพื้นที่ มีความจำเป็นต้องให้



ความสนใจในด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะด้านการขนส่งทางถนน เนื่องจากการขนส่งที่สะดวก ประหยัด และรวดเร็วที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทย – สปป.ลาว ที่เหมาะกับการขนส่งทางถนนและจังหวัดหนองคาย เป็นจังหวัดที่มีการนำเข้าและการส่งออกสินค้ามากที่สุดระหว่างไทย-สปป.ลาว จากข้อมูลกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ เป็นสาเหตุให้ผู้วิจัยสนใจศึกษาในจังหวัดหนองคาย

การศึกษา เรื่อง การศึกษาวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนไทย-สปป.ลาว ณ ด่านจังหวัดหนองคายเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผู้ศึกษาได้ค้นคว้าแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการศึกษา ดังนี้

1. ความสำคัญของการขนส่งต่อความมั่นคงของประเทศ

1.1 ระบบขนส่งและถนนที่ครอบคลุมพื้นที่ทางไกล ความเจริญและพื้นที่ที่เสี่ยงต่อการถูกคุกคาม จากผู้รุกรานนอกประเทศช่วยให้ประเทศเกิดความมั่นคงและมีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น

1.2 ถนนที่เข้าสู่หมู่บ้านที่ห่างไกลบริเวณแนวชายแดนช่วยให้หน่วยงานรัฐสามารถเข้าถึงพื้นที่เหล่านี้ได้สะดวกขึ้น ส่งผลให้ผู้คนในชุมชนดังกล่าวเกิดความอุ่นใจ อีกทั้งยังทำให้สามารถดำเนินการปกป้องพื้นที่ได้อย่างทันทั่วทั้งเมื่อมีเหตุการณ์ไม่สงบ

1.3 การขนส่งที่ทั่วถึงเป็นปัจจัยหนึ่งซึ่งช่วยให้การปกครองบ้านเมืองเป็นไปอย่างราบรื่น เนื่องจากรัฐสามารถเข้าถึงทุกพื้นที่ของประเทศได้อย่างทั่วถึง ทำให้ทราบความเป็นไปของคนในพื้นที่และสามารถวางแผนทางในการพัฒนาชุมชนและกลยุทธ์ในการป้องกันประเทศได้อย่างเหมาะสม

2. ความสำคัญของการขนส่งต่อเศรษฐกิจของประเทศ

2.1 ช่วยลดต้นทุนในการผลิต ส่งผลให้ราคาสินค้าต่ำลง

2.2 การขนส่งที่ครอบคลุมไปถึงพื้นที่ชนบทช่วยให้เกษตรกรสามารถเข้าถึงระบบขนส่งได้สะดวก ทำให้สามารถขายผลผลิตทางการเกษตรได้ง่ายขึ้นเป็นการกระจายรายได้สู่ชนบท

2.3 ช่วยขยายโอกาสการจ้างงาน การทำงานและการค้าให้กระจายไปสู่ชุมชนอย่างทั่วถึง ทำให้คนในชุมชนมีรายได้ มีการจ้างงาน เพิ่มรายได้และลดปัญหาการว่างงาน

2.4 การขนส่งระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพไม่จะเป็นการขนส่งคนหรือสินค้าล้วนสร้างรายได้ให้กับประเทศเป็นเงินจำนวนมากในแต่ละปี ไม่ว่าจะเป็นรายได้จากการท่องเที่ยวการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าและภาษี

3. การขนส่งทางถนนความสำคัญของการขนส่งต่อชุมชนและสังคม

3.1 ช่วยขยายโอกาสทางการศึกษาและการจ้างงานให้กับคนในชุมชน ช่วยให้ผู้คนที่อยู่ห่างไกลเมืองได้มีโอกาสศึกษาหาความรู้และประกอบอาชีพการงานได้ทัดเทียมกับคนที่อยู่ในเมือง

3.2 ช่วยลดช่องว่างของสถานะทางสังคมของคนในชุมชน ระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพจะทำให้คนในชุมชนทุกระดับชั้นสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างทั่วถึงและอย่างเท่าเทียมกัน

3.3 ช่วยให้ผู้คนไปมาหาสู่กันได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว เป็นการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ระหว่างคนในชุมชนให้เป็นปึกแผ่นและก่อให้เกิดความสามัคคีกันของคนในชุมชน

3.4 ช่วยให้เกิดการสื่อสารแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมระหว่างชุมชน ไม่ว่าจะเป็นภายในภูมิภาคระหว่างภูมิภาคหรือระหว่างประเทศการแลกเปลี่ยนดังกล่าวเป็นการลดช่องว่างและความแตกต่างทางวัฒนธรรมช่วยให้คนที่อยู่ต่างพื้นที่กันเกิดความเข้าใจกันมากขึ้น

4. การขนส่งทางถนน การผ่านเขตแดนไทยกับสปป.ลาว

4.1 นโยบายการจัดการคลังสินค้า มีความสำคัญต่อองค์กรธุรกิจ เป็นแนวทางในการปฏิบัติที่ผู้บริหารองค์กรจะกำหนดขึ้น โดยให้ทราบเกี่ยวกับพันธกิจ และขอบข่ายความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งบริษัท ดังนั้นผู้ปฏิบัติตามจะต้องทำให้บรรลุตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่ผู้บริหารองค์กรตั้งไว้แบบเป็นไปตามทิศทางที่ถูกกำหนดขึ้นอย่างถูกต้องตามหลักการและวิสัยทัศน์ของผู้บริหารองค์กร

4.2 การกำหนดแหล่งที่ตั้งของโรงงานหรือบริษัทจะต้องพิจารณาถึงการเชื่อมโยงกับกระบวนการผลิต ตั้งแต่แหล่งของวัตถุดิบที่ใช้ในกระบวนการผลิต แหล่งของตลาดกฎระเบียบข้อบังคับของพื้นที่ที่ตั้งโรงงาน ความพร้อมของระบบสาธารณูปโภคต่างๆ สิ่งต่างๆ ล้วนส่งผลต่อต้นทุน

ของสินค้าโดยตรง และมีผลต่อประสิทธิภาพรวมของการดำเนินงานในระบบโลจิสติกส์ของโรงงานด้วย

4.3 ผู้บริหารจะต้องมีการวางแผนทางด้านการดำเนินงาน เริ่มตั้งแต่การวางแผนวัตถุดิบ การวางแผนกำลังการผลิตและการวางแผนในการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ หรือวัสดุไปสู่คลังสินค้าและไปจนถึงมือลูกค้า

4.4 การวางแผนการเคลื่อนย้ายวัสดุระหว่างการผลิตและการวางแผนโรงงานจำเป็นต้องดำเนินการควบคู่กัน ต้องมีหลักการในการจัดการที่สอดคล้องกับแนวคิดการจัดการโลจิสติกส์ที่มุ่งเน้นการจัดการด้านเวลาและสถานที่ในการเคลื่อนย้ายวัสดุในกระบวนการผลิต

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับคลังสินค้า

องค์กรที่ดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์ที่มีความจำเป็นที่จะต้องมียุทธศาสตร์คลัง เพราะธุรกิจมีการเปลี่ยนแปลงไปตามความต้องการตามสภาพเศรษฐกิจหรือในขณะที่มีความต้องการสินค้าปริมาณสูงเกิดคู่แข่งเพิ่มขึ้นมา โดยสามารถตอบสนองความต้องการให้แก่ลูกค้าที่มีการเปลี่ยนแปลงจากสินค้าจากที่เคยเป็นผู้นำลดลงได้อย่างรวดเร็ว หรือในกรณีที่เกิดภัยธรรมชาติจะกระทบกระเทือนต่อชีวิตและความเป็นอยู่ของลูกค้าหรือเกิดอุปสรรคต่อการขนส่ง ทำให้ความต้องการของลูกค้าผิดพลาดไปจากแผนที่ได้วางไว้ในกรณีที่ความต้องการของลูกค้ามีต่อสินค้าสูงขึ้น จนเกินกำลังการผลิตที่มีอยู่ขององค์กร ผู้ผลิตสามารถนำสินค้าที่เก็บไว้ในคลังสินค้ามาให้บริการแก่ลูกค้าเมื่อมีความต้องการ (Chinokun, 2005)

ภาพรวมระบบโลจิสติกส์ (Logistic) ด้านการขนส่งนั้น ธุรกิจขนส่งทางถนน ถือว่าเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งในประเทศไทย เนื่องจากการที่ต้องขนส่งสินค้าไปตามภูมิภาคต่างๆ ของประเทศรวมทั้งตามแนวชายแดน ในปัจจุบันมีนักลงทุนชาวต่างประเทศจำนวนมากจากทั้งประเทศในประชาคมอาเซียนและจากภายนอกเข้าไปลงทุนใน สปป.ลาว ส่งผลให้ธุรกิจขนส่งสินค้าเป็นธุรกิจที่ได้รับความนิยมและเป็นธุรกิจที่น่าจับตามองใน สปป.ลาว โดยการขนส่งสินค้าเป็นช่องทางในการเชื่อมโยงภาคการผลิตและการบริโภคเข้าด้วยกัน ธุรกิจบริการขนส่งสินค้าจึงเปรียบเสมือนเส้นเลือดหลักที่คอยหล่อเลี้ยงระบบเศรษฐกิจของ สปป.ลาว

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ภายใต้ระบบเศรษฐกิจโลกในปัจจุบันซึ่งมีการแข่งขันสูงขึ้น อันเป็นผลมาจากการพัฒนาด้านเทคโนโลยี การสื่อสารที่ไร้พรมแดน การกระจายสินค้า การเคลื่อนย้ายทุน และแรงงานที่สะดวกขึ้น ประเทศต่างๆ มีความจำเป็นต้องพัฒนาประเทศของตนโดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันและเป็นการเพิ่มศักยภาพด้านการขนส่งให้กับประเทศนั้น ๆ ซึ่งในส่วนของอาเซียนได้รวมกลุ่มกันมาตั้งแต่ พ.ศ.2510 ในปัจจุบันก้าวเข้าสู่บริบทใหม่ของการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ใน พ.ศ. 2558 จะส่งเสริมให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการและทุนอย่างเสรี ทั้งนี้ การขยายฐานการผลิตสินค้ามีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีวัตถุดิบและแรงงานสำหรับการผลิตในราคาถูก ดังนั้น ผู้ประกอบการหรือนักลงทุนที่วางแผนขยายฐานการผลิตไปหาแหล่งวัตถุดิบ แรงงานที่ถูกลง ประเทศที่ผู้ประกอบการพิจารณา คือ สปป.ลาว ความท้าทายและโอกาสในการลงทุนใน สปป.ลาว คือ เป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจเติบโตอย่างต่อเนื่องเฉลี่ยร้อยละ 7 ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (Royal Thai Embassy, Vientiane, Lao PDR, 2016) ตั้งแต่ พ.ศ.2552-2557 นับตั้งแต่ สปป.ลาว เข้าเป็นสมาชิก WTO ได้มีการปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศ ให้มีความเป็นมาตรฐานสากลมากขึ้น มีการปรับกฎหมายเป็นฉบับเดียวสำหรับคนลาวและคนต่างชาติ โดยระบบกฎหมายในปัจจุบันจะเน้นความโปร่งใส เพื่อดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ โดยเน้นให้ความคุ้มครองนักลงทุนและ สปป.ลาว ยังได้เข้าเป็นภาคี New York Convention ซึ่งหากมีกรณีพิพาทสามารถใช้ระบบอนุญาโตตุลาการได้ นอกจากนี้ สปป.ลาวยังอยู่ระหว่างจัดทำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับใหม่ จึงเป็นโอกาสดีของผู้ประกอบการไทยที่จะเข้าไปลงทุน โดยธุรกิจที่รัฐบาลส่งเสริมและสนับสนุน ได้แก่ สุขภาพ (โรงพยาบาลคลินิก) การศึกษา สินค้าอุปโภคบริโภคและเครื่องใช้ไฟฟ้า โอกาสของไทย คือ ตลาดสินค้าอุปโภคบริโภค โดยเฉพาะสินค้าแปรรูป ซึ่งเป็นสินค้าที่ไทยมีศักยภาพและยังมีความต้องการอย่างมาก ใน สปป.ลาว ยังไม่มีความสามารถในการผลิตสินค้าแปรรูป แต่ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นคือ เมื่อสินค้าไทยเป็นที่นิยมและติดตลาดแล้วควรจะได้รับจดลิขสิทธิ์ก่อน เพื่อป้องกันไม่ให้คนอื่นมาจดลิขสิทธิ์ก่อนเรา ในส่วนของแรงงานหรือพนักงานประชาชนใน สปป.ลาว ถือว่า



มีความจงรักภักดี (Royalty) ในสินค้าของไทยสูง ถือว่าเป็นข้อดีแต่ข้อควรระวัง คือ นักธุรกิจ ผู้ประกอบการต้องมีการศึกษากฎหมายแรงงานให้รอบคอบ (Kontein, 2014)

นโยบายการค้าการลงทุนของ สปป.ลาว รูปแบบการลงทุนใน สปป.ลาว สามารถเข้าไปลงทุนในลักษณะที่คนในประเทศหรือคนต่างประเทศเป็นเจ้าของค่าเฉลี่ยร้อยละ 100 การร่วมทุนระหว่างนักลงทุนในประเทศและต่างประเทศที่ระบุว่า นักลงทุนต่างชาติจะต้องถือหุ้นรวมไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุน หรือการร่วมลงทุนธุรกิจตามสัญญา โดยนักลงทุนสามารถลงทุนได้ในธุรกิจ 3 ประเภท คือ ธุรกิจทั่วไป ธุรกิจสัมปทาน และธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะ สำหรับการลงทุนในธุรกิจทั่วไป คือ การลงทุนในภาคเศรษฐกิจทั่วไป ไม่จำเป็นต้องได้รับสัมปทานจากรัฐ โดยบริษัทที่ลงทุนในธุรกิจทั่วไปต้องมีทุนจดทะเบียนไม่น้อยกว่า 125,000 เหรียญสหรัฐฯ (1 พันล้านกีบ) และ ณ วันที่มีการจัดตั้งบริษัทจะต้องจ่ายเงินลงทุนเป็นสัดส่วนของทุนจดทะเบียนจำนวนร้อยละ 40 (ธุรกิจการเกษตร) ร้อยละ 60 (ธุรกิจบริการ) ส่วนที่เหลือจะต้องชำระภายใน 1 ปี

การลงทุนในธุรกิจสัมปทาน คือ การลงทุนที่ได้รับการอนุญาตจากรัฐในการใช้ทรัพย์สินและสิทธิอื่นๆ ของรัฐ เช่น การใช้ที่ดินของรัฐ การทำเหมืองแร่ไฟฟ้า การบิน การสื่อสาร โทรคมนาคม การประกันภัย โดยทุนจดทะเบียนของธุรกิจสัมปทานจะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของทุนทั้งหมด และในการจัดตั้งบริษัทจะต้องจ่ายไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของทุนจดทะเบียน ส่วนที่เหลือให้ชำระภายใน 2 ปี สำหรับธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะนั้น

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ หมายถึง การสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ครอบคลุมเพื่อที่จะจัดตั้งเป็นเมืองใหม่ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ สะหวัน เซโน เขตเศรษฐกิจพิเศษ Boten Dankham เขตเศรษฐกิจพิเศษสามเหลี่ยมทองคำ

การพัฒนาทางเศรษฐกิจพิเศษเฉพาะ หมายถึง การสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ครอบคลุมเพื่อที่จะจัดตั้งเขตเฉพาะ เช่น เขตอุตสาหกรรม เขตส่งออก เขตพัฒนาด้านการท่องเที่ยว

พื้นที่ (Zone) ได้รับการสนับสนุน มี 3 พื้นที่ แบ่งแยกตามสภาพแวดล้อมของพื้นที่ ได้แก่ 1) พื้นที่ที่มีโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมยังไม่พัฒนา และตั้งอยู่ในพื้นที่ห่างไกล เป็นพื้นที่ที่ให้สิทธิพิเศษสูงสุด 2) พื้นที่ที่มี

โครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมค่อนข้างดี และตั้งอยู่ในพื้นที่ที่ไม่ห่างไกลหรือเป็นอันตราย เป็นพื้นที่ที่ให้สิทธิพิเศษบางอย่าง และ 3) พื้นที่ที่มีโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคมที่ดี เป็นพื้นที่ที่ให้สิทธิพิเศษต่ำ ทั้งนี้ ในแต่ละเขตพื้นที่รัฐบาลได้ยกเว้นภาษี (Tax Holiday) ในระยะเวลาที่ต่างกันไป 2-6 ปี ขึ้นอยู่กับแต่ละสาขาที่มีการลงทุน อย่างไรก็ตาม สปป.ลาว ยังคงมีข้อจำกัดในการถือครองที่ดิน นักลงทุนต่างชาติสามารถเช่าที่ดินจากรัฐหรือเช่าจากเอกชน/หน่วยงานได้ โดยในการเช่าที่ดินหรือได้รับสัมปทานจากที่ดินของรัฐมีระยะเวลาสูงสุดไม่เกิน 50 ปี และสามารถต่อสัญญากับรัฐบาลได้หรือเช่าจากเอกชน 30 ปีและสามารถขยายระยะเวลาได้เมื่อได้รับอนุมัติจากผู้มีอำนาจในการจัดการที่ดินแห่งชาติ นอกจากนี้ สปป.ลาว ได้มีการเปิดตลาดหลักทรัพย์ (Lao Securities Market) อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 10 ตุลาคม พ.ศ.2555 โดยปัจจุบันมีบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์จำนวน 2 บริษัท ได้แก่ EDL Gen (ไฟฟ้า) และ BCEL (ธนาคาร) (Department of Trade Negotiations, Ministry of Commerce, 2014)

สิ่งสำคัญของการจัดการโลจิสติกส์ในส่วนที่เป็นคลังสินค้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยการรักษาลูกค้าเดิมและเพิ่มฐานลูกค้าใหม่ ก็คือ การลดต้นทุนให้ต่ำ สินค้ามีคุณภาพไม่ชำรุดเสียหาย ขณะการเคลื่อนย้ายหรือการส่งมอบ มีความรวดเร็วตรงต่อเวลาและการให้บริการแก่ลูกค้า เมื่อมีความต้องการให้ได้รับความพึงพอใจและกลับมาซื้อซ้ำ โดยการจัดการโลจิสติกส์จะต้องพิจารณาในด้านอื่นๆ ร่วมด้วย การเดินทางหรือการขนส่งที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งต้องอ้างอิงกับกิจกรรมของผู้ที่ทำให้เกิดการเดินทางหรือขนส่งนั้น ด้วยเหตุนี้ การเดินทางหรือขนส่งจึงเป็นสิ่งที่สืบเนื่องมาจากกิจกรรมที่ผู้ก่อให้เกิดการเดินทางมีความประสงค์ที่จะกระทำ โดยทั่วไปสามารถจำแนกการเดินทางตามวัตถุประสงค์ต่างๆ ได้ 7 ประเภท คือ การเดินทางเพื่อประกอบอาชีพ การเดินทางเพื่อกลับบ้าน การเดินทางเพื่อไปศึกษา การเดินทางเพื่อซื้อสินค้า การเดินทางเพื่อธุรกิจส่วนตัว การเดินทางเพื่อติดต่อสังสรรค์กับผู้อื่น และการเดินทางเพื่อท่องเที่ยว จึงกล่าวได้ว่า การขนส่งเป็นองค์ประกอบหลักของชุมชนที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาทางสังคมและเศรษฐกิจบทบาทสำคัญของการขนส่ง คือ การให้บริการหรืออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายคนหรือสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งที่ต้องการ

เนื่องจากระบบขนส่งทำหน้าที่เชื่อมโยงกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชนเข้าด้วยกันกับระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะส่งผลให้การดำเนินงานหรือการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ในชุมชนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพตามไปด้วย ปัจจุบันการขนส่งทางถนนได้พัฒนารุดหน้าไปมาก ทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค ประเทศไทยในฐานะศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จึงจำเป็นต้องพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งให้เท่าเทียมกับมาตรฐานสากล เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงเส้นทางการค้าและขนส่งในภูมิภาคเข้าด้วยกัน (Choocharukul, 2002)

การศึกษาเส้นทางการค้าใหม่ระหว่างไทยและ สปป.ลาว เพื่อรองรับการเปิดประชาคมอาเซียนกรณีศึกษาสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) เป็นการศึกษาถึงการขยายตัวเส้นทางใหม่ระหว่างไทยและ สปป.ลาว เพื่อให้ภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ตามพรมแดนของทั้งสองประเทศได้รับประโยชน์จากการสร้างสะพาน ทั้งในด้านการค้าขายแดน การลงทุน การคมนาคม ซึ่งในปัจจุบันจังหวัดบึงกาฬยังประสบปัญหาเรื่องการขนส่งสินค้าทางแพขนานยนต์ ปัญหาโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัด และความไม่พร้อมของประชาชนในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน (Ritsakulchai, 2014)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ ผู้ประกอบการที่ใช้บริการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนประเทศไทยกับ สปป.ลาว จำนวน 20 คน และผู้บริหารระดับสูงของที่ดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนประเทศไทยกับ สปป.ลาว จำนวน 5 คน โดยบริษัทฯ มีสาขที่ตั้งอยู่ที่จังหวัดหนองคายและเวียงจันทน์ใน สปป.ลาว

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) โดยทำการศึกษาวิจัยในพื้นที่บริเวณถนนผ่านเขตแดนของประเทศไทยกับ สปป.ลาว ณ ด่านจังหวัดหนองคาย เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการเก็บข้อมูล ดังนี้ 1) การเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารหรือการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) เป็นการรวบรวม

ข้อมูลชั้นแรกเมื่อทำการวิจัย โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาผลงานที่เกี่ยวข้องอย่างละเอียดทั้งหนังสือ งานวิจัย บทความทางวิชาการ เอกสารทางราชการ เอกสารสัมมนา ตัวเลขสถิติ เอกสารออนไลน์และสิ่งตีพิมพ์ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาประกอบการวิจัย การศึกษาเอกสารจะช่วยให้การกำหนดประเด็นที่จะศึกษา กำหนดแนวคิดนำ รวมทั้งนำมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล 2) การวิจัยภาคสนาม (Field Study) การสัมภาษณ์แบบไม่เป็นทางการ (Informal Interview) ควบคู่กับการสังเกตแบบมีส่วนร่วม (Participation Observation) โดยมีการเตรียมคำถามแบบ กว้าง ๆ มาล่วงหน้าแบบไม่จำกัดคำตอบ โดยใช้วิธีการตะล่อมกล่อมเกล่า (Probe) โดยต้องมีการจดบันทึกข้อมูล (Note-Taking) ซึ่งอาจจดบันทึกในระหว่างการสังเกตหรือในภายหลังก็ได้ และการเงี่ยหูฟัง (Eavesdropping) ซึ่งเป็นการฟังคำสนทนาของผู้ให้ข้อมูลโดยผู้วิจัยไม่ต้องตั้งคำถามเอง 3) การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เป็นการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informant Interview) ซึ่งเป็นผู้ที่มีความรู้หรือมีข้อมูลในเรื่องที่ผู้วิจัยกำลังศึกษาดีที่สุด หรือมีความเกี่ยวข้องมากที่สุด โดยกำหนดตัวผู้ตอบบางคนแบบเจาะจงเอาไว้ล่วงหน้า ซึ่งเป็นการพูดคุยสนทนาตามธรรมชาติ (Naturalistic Inquiry) โดยการใช้ประเด็น แนวคำถามกว้าง ๆ เพื่อกระตุ้นให้ผู้สนทนาเล่าเรื่องราวอย่างมีเป้าหมาย ประเด็นสัมภาษณ์ ได้แก่ 1) ปัญหาและข้อจำกัดการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว มีอะไรบ้าง 2) สภาพแวดล้อมมีผลกระทบของการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนประเทศไทย กับ สปป.ลาว ณ ด่านจังหวัดหนองคายมีอะไรบ้าง 3) จะพัฒนาประสิทธิภาพระบบของการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศไทย กับ สปป.ลาว ณ ด่านจังหวัดหนองคาย

การเก็บรวบรวมข้อมูลผู้วิจัยมีการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้ 1) ออกหนังสือขอความร่วมมือจากผู้เชี่ยวชาญและผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อทดลองใช้เครื่องมือวิจัย 2) ผู้วิจัยดำเนินการสัมภาษณ์โดยนำประเด็นข้อคำถามที่ผ่านการทดลอง (Try Out) ก่อนลงวิจัยภาคสนาม

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยเชิงคุณภาพครั้งนี้ ได้นำข้อมูลที่ได้จากเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเชิงคุณภาพ คือการสัมภาษณ์แบบปลายเปิด (Open-Ended) มาทำการวิเคราะห์ ดังนี้ 1) ข้อมูลจากเอกสาร ใช้การวิเคราะห์เนื้อหา (Content



Analysis) เพื่อให้ทราบถึงบริบทประเด็นที่ศึกษา และกำหนดแนวทางในการเก็บรวบรวมข้อมูล 2) ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลแบบการจำแนกและจัดระบบข้อมูล (Typological Analysis) การวิเคราะห์โดยการเปรียบเทียบข้อมูล (Constant Comparison) การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

จากผลการวิจัยเรื่องการศึกษาวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ณ ด่านจังหวัดหนองคายเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีประเด็นที่สำคัญที่ผู้วิจัยได้จากการศึกษา ดังนี้

1. เพื่อศึกษาปัญหาและข้อจำกัดการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว พบว่า ปัญหาและอุปสรรค ดังนี้

1.1 ในเรื่องจุดจอดพักรถภายในที่ทำการด่านศุลกากรมีความแออัด และขาดการจัดระเบียบทำให้เสียโอกาสในการใช้งานพื้นที่

1.2 สถานที่เอ็กซเรย์ตู้สินค้า ตั้งอยู่ทางฝั่งขาเข้าซึ่งไม่สะดวกสำหรับสินค้าส่งออกที่ต้องอ้อมไปเข้าเครื่องเอ็กซเรย์และวนกลับมาใหม่

1.3 การใช้สะพานร่วมกับรถไฟ ทำให้ต้องเสียเวลา 2 ชั่วโมงต่อวันที่ไม่สามารถใช้สะพานได้ซึ่งเวลา 1 ชั่วโมงอยู่ในช่วงเวลาเร่งด่วน

1.4 มีการแออัดของรถบรรทุกสินค้าบริเวณหน้าด่านพรมแดนในช่วงเวลาเร่งด่วนปัจจุบันกำลังขยายถนนเพื่อเพิ่มช่องทางสำหรับรถบรรทุก (Stock Lane)

1.5 เริ่มมีการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์บนเส้นทางสำหรับรถบรรทุกสินค้า ส่งผลให้ต้องเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่และปริมาณของรถเพิ่มขึ้นเนื่องจากการขยายตัวของชุมชนบนเส้นทางที่ได้รับการพัฒนา

2. เพื่อการศึกษาสภาพแวดล้อมของการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนประเทศไทยกับ สปป.ลาว ณ ด่านจังหวัดหนองคาย

2.1 ผู้ส่งออกสินค้าของไทยไป สปป.ลาว ส่วนใหญ่เป็นพ่อค้าชายแดน ขาดความเป็นนักการตลาดเชิงรุกมืออาชีพ จึงเสียเปรียบประเทศคู่แข่งเช่น เวียดนาม สิงคโปร์ มาเลเซีย และได้หวัน เป็นต้น

2.2 ปัญหาค่าจ้างแรงงานที่มีระดับสูงขึ้น ทำให้ราคาสินค้าของไทยมีราคาสูงขึ้น เป็นเหตุให้ไทยเสียตลาดบางส่วนให้กับเวียดนามและจีน

2.3 สินค้าไทยระดับล่างมีราคาสูงกว่าสินค้าจากจีนและเวียดนาม เนื่องจากการจัดเก็บอัตราภาษีนำเข้าวัตถุดิบและเครื่องจักรของกรมศุลกากรไทย มีอัตราสูงทำให้ต้นทุนในการผลิตเพิ่มสูงขึ้นสินค้าไทยในระดับล่างจึงไม่สามารถแข่งขันด้านราคากับคู่แข่งได้

2.4 มีการลักลอบการค้าตามแนวชายแดนไทย – สปป.ลาว ปริมาณเพิ่มขึ้น ทำให้สินค้าไทยที่ลักลอบเข้าไปใน สปป.ลาว มีราคาถูกกว่าสินค้าที่นำเข้าโดยถูกต้อง ส่งผลให้สินค้าไทยเข้าไปแข่งขันกันเองในตลาดของ สปป.ลาว

2.5 สินค้าไทยจะถูกปลอมแปลงและเลียนแบบจากประเทศคู่แข่ง เช่น จีน ส่งจักรยานยนต์และชิ้นส่วนลอกเลียนแบบที่มีราคาต่ำกว่าของไทยมาก และเวียดนามส่งสินค้าคุณภาพที่ต่ำกว่าทำให้ผู้บริโภคลาวเข้าใจผิดคิดว่าเป็นสินค้าไทย นอกจากนี้ยังมีผู้ส่งออกไทยบางรายนำสินค้าหมดอายุเข้าไปจำหน่ายใน สปป.ลาว ทำให้สินค้าไทยเสียชื่อเสียง

2.6 การขยายตัวทางเศรษฐกิจที่รวดเร็วส่งผลกระทบต่อความแออัดของการจราจร

2.7 ฝั่งประเทศ สปป.ลาว ขาดการรองรับด้านโครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่งทางถนน

ประเด็นปัญหาภายในของ สปป.ลาว

1. ปัญหาด้านนโยบายการค้าของ สปป.ลาว

1.1 การนำเข้าสินค้าของลาวจะต้องกระทำผ่านหน่วยงานของรัฐที่ใช้ชื่อว่า ลาวขาเข้า-ขาออก (Society Lao Import-Export) โดยกระทรวงการค้าของลาวเป็นผู้ดูแลและกำกับ โดยนำเข้าและส่งออกสินค้าที่จำเป็นต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ และผ่านบริษัทเอกชน (Private Company) ที่ได้รับอนุญาตจากกระทรวงการค้าให้เป็นผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้าตามประเภทหรือหมวดที่ได้รับอนุญาตจากรัฐแล้วเท่านั้น สำหรับผู้นำเข้ารายย่อยที่ไม่มีใบอนุญาต จะอาศัยการนำเข้า-ส่งออกผ่านบริษัทที่มีใบอนุญาตซึ่งต้องเสียค่านายหน้าร้อยละ 1-3 ขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้า

1.2 การลดและจำกัดจำนวนบริษัทผู้นำเข้า-ส่งออกของ สปป.ลาว ทำให้มีผู้ค้าขายลดลง โดยใน สปป.ลาว จะมีบริษัทที่จดทะเบียนเป็นผู้นำเข้าและส่งออกประมาณ 150 บริษัท

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 นอกจากนั้น 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 เส้นทางคมนาคมยังทุรกันดาร ต้องใช้เวลานาน และทำให้สินค้าได้รับความเสียหายได้ง่าย เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้า นอกจากนั้น การกำหนด

น้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกสินค้าในแต่ละแขวงไม่เท่ากัน ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

2.3 การขนถ่ายสินค้าของ สปป.ลาว เน้นการ ใช้แรงงานคนมากกว่าเครื่องจักร ทำให้เกิดการเสียเวลา และสินค้าเสียหาย เป็นเหตุให้การขนถ่ายสินค้าไม่เสร็จทัน ตามกำหนด ส่งผลให้บริษัทรับขนส่งสินค้าขาดทุนและไม่ ยอมรับงาน

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

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

3.1 การนำเครื่องเอ็กซเรย์เข้ามาใช้ลดเวลาการ 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. สามารถลดต้นทุนการผลิตและรักษาสินแวดล้อมได้จุดอ่อน

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. เชื่อมโยงตลาดสินค้าใหม่ในภูมิภาคต่างๆ ของอาเซียน (ASEAN)

4. มีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการลงทุนและการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศ

5. กระแสความตื่นตัวของโลก ทำให้เกิดการพัฒนาและขยายตลาดสินค้าและการนำเข้าส่งออกมีความต้องการเพิ่มขึ้น

อุปสรรค

1. ความไม่แน่นอนของการบังคับใช้กฎระเบียบ

2. มาตรการของรัฐมีการเลือกปฏิบัติ

3. ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติตามกฎระเบียบสูง

4. ความล่าช้าในการประกาศใช้มาตรฐาน/ใบอนุญาตต่างๆ

5. ขั้นตอนการติดต่อกัน 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 นอกจากนั้นควรแยกพื้นที่บริเวณด้านพรมแดนสำหรับการท่องเที่ยวรถโดยสารออกจากพื้นที่ในการตรวจตราและขนส่งสินค้าสำหรับรถบรรทุกควรแยกพื้นที่สำหรับกิจกรรมการขนส่ง

สินค้าออกนอกชุมชนเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยว ประชาชนในเมืองอีกทั้งช่วยให้เกิดความรวดเร็วในการปฏิบัติงาน และลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่จำเป็นในช่วงเวลาเร่งด่วน ทำให้เกิดความชัดเจนในการจัดระเบียบการจราจร

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

ด้านการพัฒนาระบบสิ่งอำนวยความสะดวก: ผลการวิจัยบ่งชี้ว่า ASEAN Single Window Inspection เพียงอย่างเดียวเพิ่มมูลค่าการส่งออกได้ไม่มาก เนื่องจากการลดเวลาการตรวจปล่อยเฉพาะในฝั่งไทย 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. รักษามาตรฐานด้านสินค้าคุณภาพ และระมัดระวังในเรื่องของความไม่แน่นอนของการบังคับใช้กฎระเบียบใน สปป.ลาว	1. ผู้ใช้บริการการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ขาดความไวใจในการใช้บริการ หากมีการพัฒนาเส้นทางขนส่งจะสามารถสร้างความไวใจได้มากขึ้น	1. ก่อนส่งสินค้าต้องมีการติดต่อล่วงหน้าเพื่อป้องกันความล่าช้า และขั้นตอน กฎระเบียบต่างๆ ที่อาจเกิดการเปลี่ยนแปลง
2. การขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐานของลาว ซึ่งเป็นประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย ในฝั่งจังหวัดหนองคาย เกิดความได้เปรียบในเรื่องของแหล่งกระจายสินค้า โดยเส้นทางถนนเกิดความสะดวก และรวดเร็ว	2. ศึกษาเรื่องของการระเบียบต่างๆ 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. จัดการวางแผนการสินค้าของไทยบริเวณเขตแดนประหยัดค่าการขนส่ง		

ที่มา: ผู้วิจัย



ความสำคัญของการขนส่ง เนื่องจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ประเทศไทยและ สปป.ลาว ถือเป็นประเทศที่มีพรมแดนสำคัญในการขนส่งสินค้า ซึ่ง สปป.ลาว ต้องเร่งดำเนินการในด้านการอำนวยความสะดวกในเรื่องต่อไป

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ควรให้ความสำคัญในเรื่อง

1. ระบบขนส่งและถนนที่ครอบคลุมพื้นที่ทางไกลความเจริญมากยิ่งขึ้นและเร่งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ
2. ถนนที่เข้าสู่หมู่บ้านที่ทางไกลบริเวณแนวชายแดนช่วยให้หน่วยงานรัฐเร่งพัฒนาเพื่อสามารถเข้าถึงพื้นที่เหล่านี้ได้สะดวกขึ้น
3. การขนส่งที่ทั่วถึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่จะช่วยให้เกิดรายได้เข้าสู่ประเทศให้เกิดการหมุนเวียนด้านเศรษฐกิจ
4. ด้านกฎหมายหรือกฎระเบียบด้านศุลกากร ควรมีความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น
5. มีการดูแลและบริหารจัดการเรื่องความโปร่งใสในกระบวนการนำเข้า (Import) และส่งออก (Export)
6. นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามาช่วยพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน

ประเทศไทย ควรให้ความสำคัญในเรื่อง ดังต่อไปนี้:

1. กระทรวงพาณิชย์หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องจัดอบรมให้ความรู้กับผู้ประกอบการที่จะไปลงทุนใน สปป.ลาว ว่าต้องมีการเตรียมการอะไรบ้าง
2. สินค้าควรจัดสิทธิ เพื่อป้องกันการลอกเลียนแบบจากประเทศคู่แข่งทางการค้า
3. ควรให้ความรู้กับผู้ประกอบการในเรื่องของขั้นตอนศุลกากร และปัญหาความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้นว่ามีสาเหตุมาจากอะไรบ้าง และควรหาวิธีป้องกัน

ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Ritsakulchai (2014) ได้ทำการศึกษาเส้นทางการค้าใหม่ระหว่างไทยและ สปป.ลาว เพื่อรองรับการเปิดประชาคมอาเซียนกรณีศึกษาสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) เป็นการศึกษาถึงการขยายตัวเส้นทางใหม่ระหว่างไทยและ สปป.ลาว เพื่อให้ภาครัฐและภาคเอกชนตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ตามพรมแดนของทั้งสองประเทศได้รับประโยชน์จากการสร้างสะพาน ทั้งในด้านการค้าชายแดน การลงทุน การคมนาคม ซึ่งในปัจจุบันจังหวัดบึงกาฬยังประสบปัญหาเรื่องการขนส่งสินค้าทางแพขนานยนต์ ปัญหาโครงสร้าง

พื้นฐานที่รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจของจังหวัด และความไม่พร้อมของประชาชนในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

การนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้

จากการศึกษาวิเคราะห์ SWOT ของเกี่ยวกับการขนส่งทางถนนของด่านที่จังหวัดหนองคาย ทั้งด้านจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและภัยคุกคามที่จะส่งผลกระทบต่อทางถนนระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว ที่ด่านจังหวัดหนองคายที่จะส่งผลกระทบต่ออนาคตซึ่งประเทศ สปป.ลาว มีแผนพัฒนาให้ประชาชนในประเทศมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นผ่านประเทศจากพัฒนาย่อยที่สุดให้เป็นประเทศที่พัฒนา เปลี่ยนแปลงจากประเทศเกษตรกรรมให้เป็นประเทศอุตสาหกรรม มีประชาธิปไตยที่สมบูรณ์แบบ พัฒนาประเทศสู่การเป็น “เศรษฐกิจสีเขียว” และพัฒนาการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเห็นได้ชัดว่าประเทศไทยหรือผู้ประกอบการไทยต้องใส่ใจในเรื่องของการกำหนดทิศทางและปรับตัวของผู้ประกอบการให้สอดคล้องกับศักยภาพและปัจจัยแวดล้อมต่าง ๆ โดยใช้หลักการวิเคราะห์จัดทำยุทธศาสตร์ (TOWS Matrix) ดังนี้

- 1) SO Strategy (Strength–opportunity Strategies–เติบโต) เป็นการคิดหาแนวในการใช้จุดแข็งที่มีอยู่เพื่อสร้างความได้เปรียบจากโอกาสที่เอื้ออำนวยให้
- 2) WO Strategy (Weakness–opportunities Strategy–ปรับปรุง) เป็นแนวทางการหาแนวทางเพื่อปรับปรุงจุดอ่อนให้ดีขึ้น ด้วยการใช้ประโยชน์จากโอกาสที่เกิดขึ้นภายนอก
- 3) ST Strategies (Strength–threat Strategies–ปรับตัว) เป็นแนวทางในการใช้จุดแข็งที่มีอยู่เพื่อหาทางหลีกเลี่ยงหรือลดผลกระทบจากอุปสรรคหรือภัยคุกคามจากภายนอก และ
- 4) WT Strategies (Weakness– threat Strategies–เปลี่ยนแปลง) มีจุดมุ่งหมายเพื่อลดจุดอ่อนภายในให้เหลือน้อยที่สุด และเพื่อหลีกเลี่ยงอุปสรรคหรือภัยอันตรายที่เกิดขึ้นจากภายนอก ดังนั้น ทางภาครัฐฯ ผู้ประกอบการและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องควรให้ความสำคัญในเรื่องของการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมที่มีผลกับการขนส่งสินค้าผ่านเขตแดนประเทศไทยกับ สปป.ลาว และกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีเขตแดนติดกับประเทศไทย

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาผลกระทบการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนประเทศไทย กับ สปป.ลาว ณ ด่านจังหวัดหนองคายให้สอดคล้องกับสภาพที่เป็นอยู่จริง



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

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

4. ควบคู่ศึกษาบริษัท หรือผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจด้านการขนส่งอื่นๆ เพิ่มเติมในแนวการศึกษาวิจัยด้านปริมาณ (Quantitative Research)

5. ควบคู่ศึกษาผลกระทบการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนไทย 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)