

บทที่ 2

ทฤษฎี แนวความคิด และงานวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ในงานวิจัยเรื่องแนวทางพัฒนาการส่งออกสินค้าผ่านเขตชายแดนไทย-ลาวในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1. ความหมายและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ
2. แนวความคิดเกี่ยวกับการจัดการธุรกิจระหว่างประเทศ
3. ประวัติการค้าชายแดนไทย-ลาว
4. การค้าชายแดนไทย-ลาว ในปัจจุบัน
5. การค้าชายแดนไทย-ลาว ในจังหวัดมุกดาหาร
6. ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจการค้าชายแดน
7. โครงการพัฒนาและความร่วมมือระหว่างประเทศ
8. พิธีการศุลกากร ระเบียบวิธีการส่งออก และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
9. งานวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

1. ความหมายและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ

1.1 ความหมายและทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ

1.1.1 การค้าระหว่างประเทศ (International Trade)

การค้าระหว่างประเทศ (International Trade) คือ กิจกรรมที่มีการซื้อขายแลกเปลี่ยน (Exchange) สินค้าและบริการระหว่างประเทศ อาจเป็นการแลกเปลี่ยนสิ่งของกันโดยตรง (Barter System) หรือการค้าโดยใช้เงินเป็นสื่อกลาง ทำให้มีการเคลื่อนย้ายเงินทุนและวิทยาการเทคโนโลยีต่างๆ ระหว่างประเทศ การค้าระหว่างประเทศจะต้องมีการตกลงว่าจะใช้เงินสกุลใดในการค้ำนั้นแล้วจึงมีการแลกเปลี่ยนเงินตามอัตราแลกเปลี่ยนของสกุลที่ตกลงกันแล้วจึงนำมาชำระค่าสินค้าตามที่ตกลงกัน

1.1.2 ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Theory)

1.1.2.1 ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยคลาสสิก (Classic Theory)

ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศในสมัยของคลาสสิกนี้จะถือว่า แรงงานเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในการกำหนดมูลค่าของสินค้า ทฤษฎีที่น่าสนใจคือ ทฤษฎีการได้เปรียบโดยเด็ดขาดและทฤษฎีการได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ซึ่งทั้งสองทฤษฎีจะทำการเปรียบเทียบต้นทุนการ

ผลิตของแต่ละประเทศ และเลือกผลิตในสินค้าที่ประเทศของตนมีความได้เปรียบในการผลิตมากกว่า หรือประเทศจะเลือกผลิตสินค้าที่ตนถนัดโดยเปรียบเทียบระหว่างกัน การแลกเปลี่ยนจะมีขอบเขตอยู่ระหว่างปริมาณสินค้าที่ผลิตได้ โดยเปรียบเทียบของประเทศทั้งสอง เช่น

ทฤษฎีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ของ David Ricardo (1817) กล่าวว่าประเทศที่ไม่มีมีความได้เปรียบโดยสมบูรณ์ในการผลิตสินค้าทุกอย่างกับประเทศอื่น ยังคงสามารถทำการค้าที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ทุกฝ่ายได้ ประเทศที่ด้อยประสิทธิภาพควรผลิตและส่งออกเฉพาะสินค้าที่ประเทศตนมีความเสียเปรียบโดยสมบูรณ์น้อยกว่า ถือได้ว่าสินค้านี้เป็นสินค้าที่ประเทศผลิตด้วยความได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบ ทฤษฎีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบนี้เป็นที่รู้จักแพร่หลายและใช้อธิบายสาเหตุของธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ ณ ปัจจุบัน

ทฤษฎีของการได้เปรียบโดยเด็ดขาด (Principle of absolute advantage) ของ Adam Smith (1776) การประกอบไปด้วยสองประเทศในโลก มีสินค้าสองชนิดในโลก การค้าและความชำนาญ จะเป็นประโยชน์เมื่อประเทศหนึ่งมีความได้เปรียบฯ (หมายถึง การใช้แรงงานน้อยกว่าในการผลิตสินค้าหนึ่งหน่วย) การที่โลกจะได้ประโยชน์จากการแบ่งแยกแรงงานระหว่างประเทศแต่ละประเทศต้องมีสินค้าที่มีความได้เปรียบโดยเด็ดขาดมากกว่าประเทศคู่ค้า ขณะเดียวกันประเทศจะนำเข้าสินค้าที่ตนเสียเปรียบโดยเด็ดขาดทางต้นทุน (absolute cost disadvantage) และจะทำการส่งออกสินค้าที่มีความได้เปรียบโดยเด็ดขาด

1.1.2.2 ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยนีโอคลาสสิก (Neo-classic Theory)

ตำราเศรษฐศาสตร์มหภาค 3 มหาวิทยาลัยรามคำแหง (ม.ป.ป.) ได้ระบุว่า ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศในสมัยนีโอคลาสสิก ได้นำทฤษฎีในสมัยคลาสสิกมาปรับปรุงแก้ไข ทฤษฎีที่น่าสนใจคือ ทฤษฎีการค้าแบบต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) โดยต้นทุนค่าเสียโอกาสจะถูกนำมาเป็นหลักในการพิจารณาเนื่องจากต้นทุนค่าเสียโอกาสในการผลิตสินค้าในแต่ละประเทศสามารถวัดได้จากมูลค่าสูงสุดของสินค้าอื่นที่ประเทศนั้นไม่ได้ผลิต ดังนั้น ประเทศจะได้รับประโยชน์ที่สามารถระบายสินค้าที่ผลิตได้มากและซื้อสินค้าที่ตนผลิตได้ไม่พอกับการบริโภคเข้าประเทศ และทฤษฎีการค้าที่พิจารณาปริมาณทรัพยากรธรรมชาติโดยใช้แนวคิดเส้นความเป็นไปได้ในการผลิต ซึ่งในประเทศต่างๆ จะแตกต่างกันไปตามปริมาณทรัพยากรการผลิตที่มีอยู่ในประเทศ เช่น ทฤษฎีต้นทุนค่าเสียโอกาส หมายถึงการเสียโอกาสที่จะหารายได้จากการนำไปใช้ผลิตอย่างอื่น ศาสตราจารย์ ฮาร์เบอร์เลอร์ (G. Harberler) ได้นำเอาต้นทุนค่าเสียโอกาสดังกล่าวนี้มาเป็นหลักในการพิจารณาการค้าระหว่างประเทศ โดยอธิบายว่า ระหว่างการผลิตข้าวกับผ้า ราคาข้าวในระยะยาวถูกกำหนดขึ้นจากการพิจารณาว่า ถ้าต้องการข้าวเพิ่มขึ้นอีก 1 ถัง จะต้องลดการผลิตผ้า

ลงเท่าใด โดยใช้เส้นการผลิตที่เป็นไปได้ อธิบายว่า ปัจจัยการผลิตที่ประเทศมีอยู่ทั้งหมด จะสามารถใช้ผลิตข้าวได้กี่ถัง ผลิตผ้าได้กี่หลา หรือถ้าจะผลิตทั้งข้าวและผ้าจะผลิตได้ในอัตราต่างๆกันอย่างไร ทฤษฎี Heckscher-Ohlin (H-O) เน้นในเรื่องความแตกต่างกันของปัจจัยการผลิตเริ่มต้น (Factor Endowments) ที่แต่ละประเทศมีอยู่ และราคาปัจจัยการผลิต (Factor Prices) ระหว่างประเทศ ซึ่งถือเป็นตัวแปรที่สำคัญที่สุดของการค้า (โดยมีสมมติฐานว่าเทคโนโลยีและรสนิยมเหมือนกัน) ตามทฤษฎีนี้ แต่ละประเทศจะส่งออกสินค้าเน้นไปที่ปัจจัยการผลิตที่มีมาก โดยเปรียบเทียบซึ่งทำให้ปัจจัยการผลิตนั้นมีราคาถูก และนำเข้าสินค้าเน้นไปที่ปัจจัยการผลิตที่หายาก โดยเปรียบเทียบซึ่งปัจจัยการผลิตดังกล่าวจะมีราคาแพง ทฤษฎี Leontief Paradox เป็นการทดสอบเชิงประจักษ์ของทฤษฎี H-O ทำโดย Leontief ในปี ค.ศ. 1951 โดยใช้ข้อมูลของสหรัฐอเมริกา ปี ค.ศ. 1947 จึงได้พบว่าสหรัฐมีการทดแทนการนำเข้าประมาณร้อยละ 30 เป็นสินค้าที่ใช้ปัจจัยทุนเข้มข้นมากกว่าการที่สหรัฐส่งออก แม้ว่าสหรัฐจะเป็นประเทศที่มีปัจจัยทุนมากที่สุดก็ตาม ผลนี้จึงตรงกันข้ามกับทฤษฎี H-O

1.1.2.3 ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยใหม่ (Modern Theory)

สุพจน์ อนันตธรรม (2548) กล่าวว่า นักเศรษฐศาสตร์ได้ศึกษาและแก้ไขปรับปรุงทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศสมัยคลาสสิกโดยเพิ่มข้อสมมติฐานในการพิจารณา คือ มีปัจจัยการผลิตหลายชนิด การทดแทนกันของปัจจัยไม่สมบูรณ์ การโยกย้ายปัจจัยการผลิตจะเกิดขึ้นทุนเพิ่ม และมีต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) เกิดขึ้น การโยกย้ายปัจจัยการผลิตแยกได้ 3 ลักษณะ คือ ต้นทุนคงที่ ต้นทุนเพิ่มขึ้น และต้นทุนลดลง เช่น ทฤษฎีของ Paul Krugman คำอธิบายที่สำคัญมี 2 ส่วน คือ (ก) ผู้บริโภคสินค้าในประเทศต่างๆมีรสนิยม ในการใช้สินค้าที่มีความแตกต่างหลากหลายแม้ว่าเป็นสินค้าประเภทเดียวกัน (Differentiated products) เช่น รถยนต์ ดังที่เป็นตัวอย่างข้างต้น (ข) ฝ่ายผู้ผลิตสินค้าอุตสาหกรรมประเภทที่กล่าวถึงนั้นๆ มักจะได้เปรียบคู่แข่ง ถ้าผลิตสินค้าได้จำนวนมากๆ นักเศรษฐศาสตร์ใช้คำว่า การประหยัดจากขนาดการผลิต ซึ่งเกิดจากการผลิตสินค้าได้ครั้งละหลายๆของหน่วยผลิต (Firm) หนึ่งๆ หรือเกิดจากการเรียนรู้สะสมที่มาจาก ปฏิสัมพันธ์ของทุกหน่วยผลิตภายในอุตสาหกรรมนั้น ประสบการณ์การผลิตสินค้าที่ต่อเนื่อง มายาวนานของขนาดการผลิตที่ใหญ่ขึ้นของทุกหน่วยผลิตรวมกัน ในอุตสาหกรรม ทำให้ค่าผลิตเฉลี่ยต่อหน่วยลดลงได้ในระยะยาว (internal and external economics of scale)

1.1.3 นโยบายการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Policy)

1.1.3.1 นโยบายการค้าเสรี (Free Trade Policy) เป็นนโยบายที่ดำเนินการค้าโดยปราศจากการกีดกันทางการค้าจากประเทศที่มีอำนาจในการวางกฎเกณฑ์ มาตรการภาษีการค้า และมาตรการศุลกากรเพื่อลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศรวมทั้งไม่มีการเข้าแทรกแซงของรัฐบาลในการค้าระหว่างประเทศด้วย โดยยึดหลักการแบ่งงานกันทำ การให้สิทธิพิเศษที่เท่าเทียมกัน การเก็บภาษีอากรของรัฐไม่เก็บในอัตราสูง

1.1.3.2 นโยบายการค้าแบบคุ้มกัน (Protective Trade Policy) เป็นนโยบายการค้าที่ต้องการให้ประเทศของตนส่งออกสินค้าได้มากขึ้นรวมทั้งการกีดกันการนำเข้าสินค้า รัฐบาลจะเข้ามาแทรกแซงในการค้าระหว่างประเทศโดยวิธีการต่างๆ เช่น

การตั้งกำแพงภาษีศุลกากร (Tariff) เป็นการเก็บภาษีจากสินค้านำเข้าในอัตราที่แตกต่างกันตามความสำคัญของสินค้าและคำนึงถึงประโยชน์หรือผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ

การจำกัดสินค้าเข้า (Import Quota) เป็นการกำหนดโควต้าด้านปริมาณหรือมูลค่าของสินค้าที่จะนำเข้าจากต่างประเทศ

การจำกัดสินค้าออก (Export Restriction) เป็นการกำหนดโควต้าด้านปริมาณหรือมูลค่าของสินค้าที่จะส่งออกเพื่อป้องกันมิให้เกิดการขาดแคลนภายในประเทศและราคาสินค้าในตลาดโลกลดลง

การทุ่มตลาด (Dumping) เป็นการขายสินค้าในตลาดต่างประเทศในราคาต่ำกว่าราคาในตลาดในประเทศหรือต่ำกว่าต้นทุนการผลิตซึ่งจะทำให้ได้ส่วนแบ่งการตลาดเพิ่มขึ้นหรือทำลายคู่แข่งในตลาดการค้า

การให้เงินอุดหนุนสินค้าออก (Export Subsidy) เป็นการให้เงินอุดหนุนแก่ผู้ผลิตหรือเพิ่มราคาสินค้าให้แก่ผู้ผลิตเพื่อส่งเสริมให้ผู้ผลิตผลิตสินค้าและสามารถส่งสินค้าออกไปแข่งขันในตลาดต่างประเทศได้รวมทั้งสามารถขยายปริมาณการผลิตได้มากกว่าเดิม (ทฤษฎีการค้าระหว่างประเทศ, ม.ป.ป.)



2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการจัดการธุรกิจระหว่างประเทศ

2.1 ความหมายของธุรกิจระหว่างประเทศ (International Business)

นิพัทธ์ จิตรประสงค์ (2531) ได้ให้ความหมายธุรกิจระหว่างประเทศว่า เป็นธุรกิจของเอกชนหรือรัฐบาลที่ดำเนินงานข้ามประเทศ ถ้าเป็นธุรกิจเอกชนการประกอบธุรกิจเพื่อหวังผลกำไร แต่ถ้าเป็นธุรกิจของรัฐบาลอาจมีเป้าหมายที่จะหวังกำไรหรือไม่ก็ได้

กัตัญญู หิรัญญสมบุรณ์ (2544) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ธุรกิจระหว่างประเทศเป็นธุรกิจต่างๆ ในภาคเอกชนและรัฐบาล ซึ่งเกี่ยวข้องกับการดำเนินการในประเทศต่างๆ ตั้งแต่สองประเทศขึ้นไปโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งหวังกำไรและไม่มุ่งหวังกำไรจากการดำเนินการ

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ (2543) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ธุรกิจระหว่างประเทศเป็นกิจกรรมองค์กรที่เกิดขึ้นในขอบเขตมากกว่าหนึ่งประเทศโดยเป็นบริษัทซึ่งผูกมัดกับการค้าระหว่างประเทศหรือลงทุนข้ามเขตแดนหรือข้ามประเทศ

Daniels, J.D., and Readebaugh, L. H. (1998) ได้ให้ความหมายไว้ว่า เป็นรายการทางธุรกิจทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐและเอกชน โดยมีการเกี่ยวพันกันตั้งแต่สองประเทศขึ้นไป ขณะที่เอกชนเกี่ยวข้องกับผลกำไร และรัฐบาลจะเกี่ยวข้องกับผลกำไรหรือไม่ก็ตาม

2.2 แนวคิดด้านการจัดการธุรกิจระหว่างประเทศ

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมทางการตลาดเป็นสิ่งสำคัญในการทำธุรกิจ โดยเฉพาะหากผู้ที่ต้องการส่งออกสินค้าจำเป็นต้องเรียนรู้และศึกษาในเรื่องนี้เป็นอย่างมาก เนื่องจากการทำการค้าจะต้องใส่ใจในเรื่องของปัจจัยแวดล้อมต่างๆ ซึ่งจะไม่เหมือนการค้าในประเทศที่ผู้ประกอบการมีความเข้าใจดีในปัจจัยต่างๆ ซึ่งปัจจัยสิ่งแวดล้อมแบ่งเป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ดังนี้

2.2.1 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมภายใน เป็นปัจจัยที่ควบคุมได้ กล่าวคือ เป็นปัจจัยที่หน่วยธุรกิจมีอำนาจสามารถปรับเปลี่ยนปัจจัย (ตัวแปร) นี้ได้ตามเห็นสมควร เช่น ส่วนผสมทางการตลาด เป้าหมายของกิจการ การจัดการ การจัดการทรัพยากรมนุษย์ การเงิน กลยุทธ์ทางการตลาด การผลิต เป้าหมายและวัตถุประสงค์ในการทำธุรกิจส่งออก หน้าที่ทางธุรกิจ (Business function) (ไพรัช ถิ่นธานี, 2546)

2.2.1.1 การจัดการทั่วไป การจัดการตามหลักการจัดการทั่วไป (General principles of management) หน้าที่การจัดการ (management functions) ได้อธิบายถึงกระบวนการจัดการงานว่า ประกอบด้วยหน้าที่ (functions)

Fred, R.D.(1995)การจัดการภายในองค์กร คือตัวแปรสำคัญ

ที่จะทำให้การดำเนินการขององค์กรไปสู่เป้าหมายได้

สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
ห้องสมุดงานวิจัย
วันที่..... 24 ธ.ค. 2555.....
เลขทะเบียน..... 203337.....
เลขเรียกหนังสือ.....

2.2.1.2 การตลาด การตลาดมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิต และยกระดับความเป็นอยู่ของมนุษย์ในสังคม ทำให้เกิดการพึ่งพาอาศัยกันอย่างเป็นระบบในสังคม มนุษย์แต่ละคน สามารถประกอบ อาชีพที่ ตนเองถนัดและได้ใช้ความรู้ความสามารถของแต่ละ บุคคลได้ อย่างเต็มกำลังความสามารถ และการตลาดมีบทบาทต่อความเจริญเติบโต และพัฒนาการ ทางเศรษฐกิจของ ประเทศเนื่องจากการตลาดเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการวิจัย และพัฒนาหาสิ่งแปลก ใหม่ มาสนองความ ต้องการของตลาดและสังคม ทำให้ผู้บริโภคมีโอกาส เลือกใช้ผลิตภัณฑ์ที่ ต้องการ ได้หลายทางและ ผลิตภัณฑ์ที่สามารถตอบสนองความต้องการ สร้างความพึงพอใจให้แก่ ผู้บริโภค จึงมีผลทำให้เกิด การจ้างงาน เกิดรายได้กับแรงงาน และธุรกิจ ทำให้ประชาชน มีกำลังการ ซื้อ และสามารถสนอง ความต้องการ ในการบริโภค ซึ่งทำให้ มาตรฐาน การครองชีพของบุคคล ใน สังคมมีระดับสูงขึ้น และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

Fred, R.D.(1995)กล่าวว่า การตลาดเป็นกิจกรรมที่สามารถสร้าง รายได้ให้แก่องค์กร ได้ หากสามารถวางแผนการตลาดได้ประสบความสำเร็จ

2.2.1.3 ด้านการเงิน บทบาทและความสำคัญของ เงินทุน (money) ที่มี ต่อองค์กร หลักการบริหารเงินทุน บทบาทที่สำคัญของผู้บริหารการเงินขององค์กรแต่ละรูปแบบ หน้าที่ด้านการเงิน ได้แก่ หน้าที่ในการพยากรณ์และวางแผน (Forecasting and Planning) หน้าที่ใน การตัดสินใจลงทุนและจัดหาเงินทุน (Investment and Financing Decision) หน้าที่ในการ ประสานงานและควบคุม (Coordination and Control) หน้าที่ในการเป็นตัวแทนขององค์กรทำการ ติดต่อกับตลาดการเงิน (Dealing with the Financial Market) หน้าที่ในการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) ในการปฏิบัติงานผู้บริหารการเงินจะต้องประสานงานกับฝ่ายต่างๆ ในการดำเนิน กิจกรรมเพื่อมั่นใจว่ากิจการจะมีผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการ ดำเนินการด้านการเงินมีดังนี้ สินเชื่อ บัญชีต้นทุน สินค้าคงคลัง บัญชีการเงิน การบริหารงบลงทุน และภาษี

Fred, R.D.(1995) กล่าวว่า การเงินและบัญชี คือ กิจกรรมที่ทำให้ องค์กรขับเคลื่อนไปได้ หรือการจัดการด้านทรัพยากรการเงินให้เกิดประโยชน์สูงสุด

2.2.1.4 ด้านทรัพยากรมนุษย์ ปัจจุบันการบริหารจัดการและพัฒนา ทรัพยากรมนุษย์มีสำคัญเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ต่อองค์กรต่างๆ ทั้งในภาคธุรกิจเอกชน หรือแม้กระทั่ง ในหน่วยงานภาครัฐราชการเอง เพราะไม่ว่าองค์กรจะปรับปรุงเปลี่ยนแปลงไปในทางใด ย่อมต้อง เกี่ยวข้องกับตัวบุคคลทั้งสิ้น จึงอาจกล่าวได้ว่า ตัวชี้วัดความสำเร็จอย่างยั่งยืนขององค์กรนั้นอยู่ที่ "คุณภาพของคน" ในองค์กรนั้นๆ งานที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรมนุษย์ได้แก่ การวางแผนทรัพยากร มนุษย์ การสรรหาบุคลากร การคัดเลือกบุคลากร การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การบริหาร

ค่าตอบแทน การประเมินผลการปฏิบัติงาน สิทธิประโยชน์และสวัสดิการ การบริหารแรงงานสัมพันธ์ ทรัพยากรที่สำคัญขององค์กร คือทรัพยากรมนุษย์ อันนำมาซึ่ง ความรู้ ความสามารถขององค์กร (ศศิวิมล สุขบท, 2545)

2.2.1.5 การผลิต (Production/Operations) เป็นการสร้างสินค้าและบริการโดยใช้ปัจจัยการผลิตเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า โดยที่ผลผลิตที่ได้จากกระบวนการผลิตต้องมีอัตราประโยชน์ในด้านหน้าที่ใช้สอยที่เกิดประโยชน์ มีรูปร่างลักษณะที่สวยงาม ผลิตในปริมาณที่เพียงพอกับความต้องการ ได้ผลผลิตทันเวลาและอยู่ ณ สถานที่ที่ถูกต้อง การผลิต คือกิจกรรมที่ต้องมีการใช้ทรัพยากรในการผลิตให้เกิดสิทธิภาพมากที่สุด หากการผลิตสามารถจัดสรรวัตถุดิบให้เกิดประโยชน์สูงสุด จะเป็นความแข็งแกร่งขององค์กร(Fred, R.D., 1995)

2.2.2 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมภายนอก เป็นปัจจัยที่ควบคุมไม่ได้ กล่าวคือ เป็นปัจจัยที่อยู่ นอกเหนืออำนาจการควบคุมของบริษัท แต่กิจการสามารถปรับตัวเองให้สอดคล้องกับปัจจัยสิ่งแวดล้อมภายนอกได้ นรา หัตถสิน(2545) กล่าวว่า การวิเคราะห์สถานะแวดล้อมทั่วไปจะไม่มี ความสัมพันธ์กับธุรกิจโดยตรง แต่สามารถส่งผลกระทบต่อทางอ้อมแก่ธุรกิจได้ โดยใช้ PESTE Analysis เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั่วไป เป็นการวิเคราะห์สภาพภายนอกของธุรกิจเพื่อหาโอกาสและภัยคุกคาม ดังนี้

2.2.2.1 การเมืองและกฎหมาย(Law) สิ่งแวดล้อมทางการเมืองของแต่ละประเทศจะมีลักษณะเฉพาะตัว ตลาดที่แสดงออกถึงความร่ำรวยอาจไม่ได้เป็นหลักประกันที่แน่นอนสำหรับกิจการที่เข้าไปในตลาดนั้นถ้าการเมืองไม่มั่นคง ไม่แน่นอนและไม่ต่อเนื่องย่อมมี ผลต่อการทำข้อตกลงกับตลาดประเทศนั้นๆ เช่น การปฏิวัติในอิหร่านสมัยคอมมิวนิสต์ ที่ทำให้บริษัทในอเมริกาต้องสูญเงินไปกว่า 100 ล้านดอลลาร์ อเมริกา ทำให้ต้องม้วนเสื่อกลับบ้าน จึงเป็นตัวอย่าง ชี้ให้เห็นว่ากิจการที่ดำเนินธุรกิจส่งออกจะต้องมีการทบทวนปัจจัยด้านการเมืองด้วย นอกจากนี้ยัง ต้องคำนึงถึงอิทธิพลทางการเมืองความขัดแย้งทางการเมือง ระบบการเมือง การปกครองของประเทศนั้นๆ(ไพรัช ถิ่นธานี, 2546) ในแต่ละประเทศทั่วโลกจะมีสภาพการเมืองที่แตกต่างกัน การเมืองภายในประเทศปกครองด้วยระบบประชาธิปไตย บางประเทศปกครองด้วยระบบสังคมนิยมและบางประเทศปกครองด้วยระบอบคอมมิวนิสต์ บางประเทศมีสถานการณ์ทางการเมืองเอื้ออำนวยต่อการตลาดระหว่างประเทศซึ่งจะต้องเป็นประเทศที่สงบ มีรัฐบาลที่มีเสถียรภาพมีกฎหมายที่เอื้ออำนวยต่อการตลาดระหว่างประเทศส่วนบางประเทศจะมีสถานการณ์ทางการเมืองไม่เอื้ออำนวยต่อการตลาดระหว่างประเทศ ภายในประเทศไม่สงบมีสงครามกลางเมือง รัฐบาลไม่มีเสถียรภาพ หรือมีกฎหมายไม่เอื้ออำนวยต่อการตลาดระหว่างประเทศ เหตุการณ์ทางการเมืองเป็น

เรื่องไม่แน่นอนอาจเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา ดังนั้นนักการตลาดระหว่างประเทศจำเป็นต้องศึกษาสถานการณ์ทางการเมืองของประเทศต่างๆ ที่ตนคิดว่าเป็นลูกค้าเป้าหมายและต้องพิจารณาด้วยว่าสถานการณ์ทางการเมืองของประเทศนั้นๆ มันคงเพียงพอที่จะติดต่อค้าขายด้วยได้หรือไม่(สุณีย์ สุวรรณเดโชไชย, 2536) การพิจารณาปัจจัยทางการเมือง ธุรกิจจำเป็นต้องศึกษาให้ชัดเจน เพราะถือเป็นปัจจัยที่กำหนดความอยู่รอดของธุรกิจ รัฐบาลของประเทศต่างๆ จะเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องและปฏิบัติการเพื่อตอบสนองการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และสังคมของตนเอง ควบคุมการดำเนินงานของธุรกิจระหว่างประเทศ เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศชาติและประชาชนในประเทศของตน(ศศิวิมล สุขบท, 2545)

กฎหมาย ในเรื่องกฎหมายอาจแยกพิจารณาเป็นกฎหมายในประเทศของผู้ส่งออกกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ ดังนั้นจึงต้องคำนึงถึงระบบกฎหมายที่ประเทศนั้นใช้อยู่ กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมการแข่งขัน กฎหมายควบคุมราคาขายปลีก กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมคุณภาพ กฎหมายลิขสิทธิ์ สิทธิบัตร กฎข้อบังคับขององค์การระหว่างประเทศ ประเทศที่มีผลกระทบต่อการค้าเงินธุรกิจส่งออกภาคเอกชน กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับประเพณี เช่น ในประเทศมุสลิม พ่อค้าเราไม่ได้รับอนุญาตให้เห็นหน้าผู้หญิงในบ้านลูกค้า ผู้ส่งออกที่ฉลาดจะต้องหลีกเลี่ยงปัญหาทางด้านกฎหมาย อย่างไรก็ตามถ้าบังเอิญเกิดปัญหาขึ้นมา ก็ไม่นิยมใช้ศาล แต่จะพยายามตกลงประนีประนอมให้มากที่สุด เนื่องจากการขึ้นศาลแต่ละครั้งทำให้เสียค่าใช้จ่ายสูง เสียเวลานานมาก ค่านิยมนาพพจน์และทัศนคติเสีย รวมทั้งอาจระแวงเรื่องความยุติธรรมของกระบวนการยุติธรรมของศาลในประเทศนั้นๆ(ไพรัช ถิ่นธานี, 2546)

2.2.3 สังคมและวัฒนธรรม การดำเนินธุรกิจส่งออกจำเป็นต้องมีปฏิสัมพันธ์

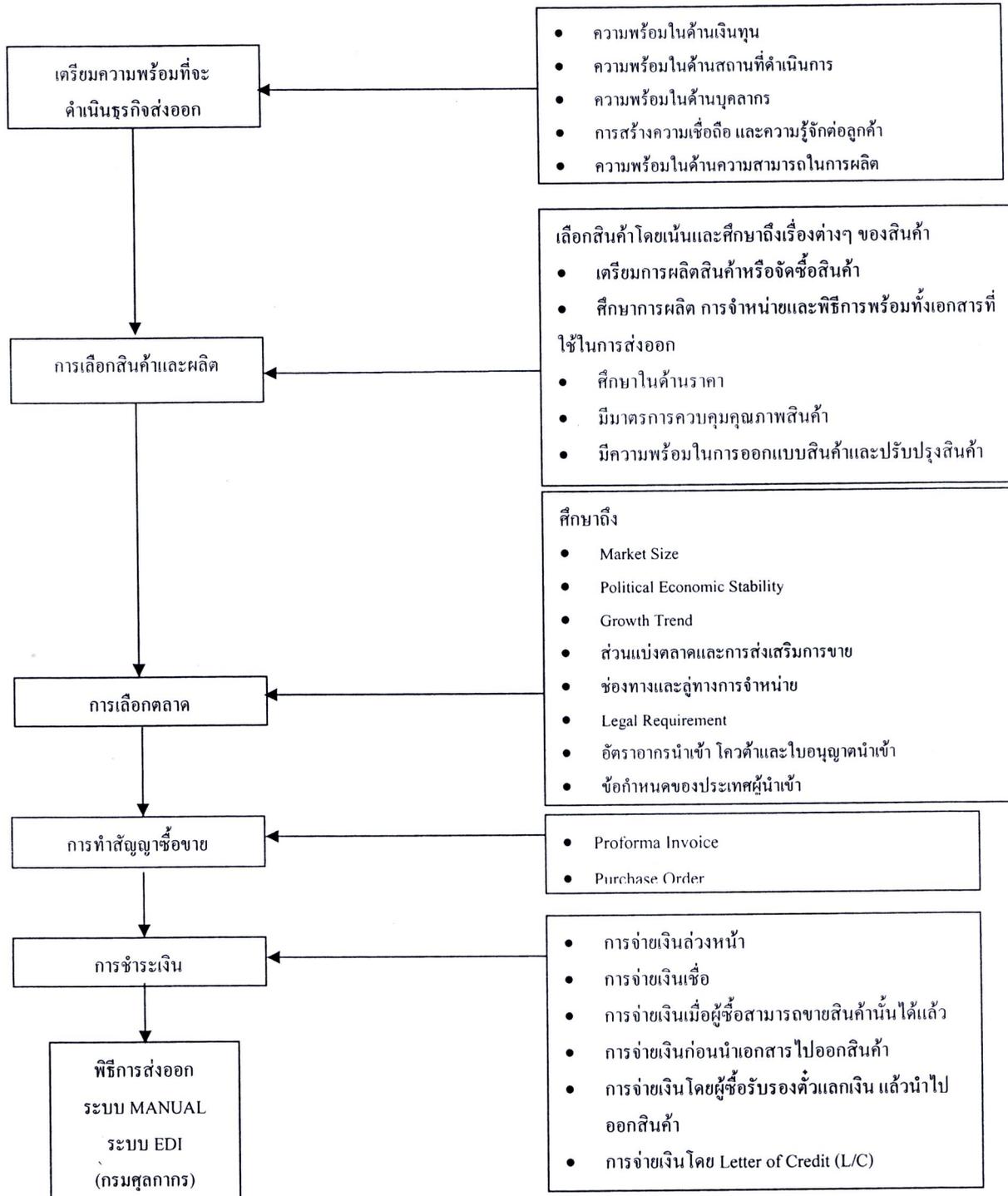
กับคนองค์การและสถาบันที่มีสภาพแวดล้อมทางสังคม และวัฒนธรรมที่แตกต่างกัน ความแตกต่างทางสังคมและวัฒนธรรมส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้บริโภค ดังนั้นต้องวิเคราะห์ถึงโครงสร้างทางสังคมและวัฒนธรรมของประเทศนั้นๆ วัฒนธรรมที่มนุษย์ในสังคมยึดถือปฏิบัติกันมา เป็นสิ่งที่ไม่คงที่และมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ในบางประเทศอาจมากกว่าหนึ่งวัฒนธรรม เช่น ประเทศแคนาดา มีสองวัฒนธรรม คือวัฒนธรรมของคนพูดภาษาอังกฤษกับวัฒนธรรมคนพูดภาษาฝรั่งเศส ทางด้านสังคมก็มีความแตกต่างกัน ตัวอย่างเช่น ในสวีต ผู้หญิงจะออกไปทำงานนอกบ้านในลักษณะแม่บ้าน ในอินเดียมีเรื่องชนชั้นและมีบทลงโทษทางกฎหมาย ในสิงคโปร์ชายจะมีบทบาทมากกว่าหญิงเมื่อเปรียบเทียบกับสหรัฐอเมริกา ก็จะพบความแตกต่างในเรื่องดังกล่าว(ไพรัช ถิ่นธานี, 2546)

2.2.4 เศรษฐกิจ ต้องวิเคราะห์ถึงระบบเศรษฐกิจระดับของการพัฒนาประเทศ เศรษฐกิจ รายได้ประชาชาติ สตักเงิน อัตราการแลกเปลี่ยน การควบคุมปริวรรตเงินตรา อัตราเงินเพื่อ อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ภาวะการว่างงาน(ไพรัช ถิ่นธานี, 2546) ในประเทศที่มี เศรษฐกิจดีจะซื้อขายคล่อง แต่ในทำนองกลับกันประเทศใดมีเศรษฐกิจไม่ดี การเงินจะฝืดเคือง ไม่มีเงินทองที่ประชาชนจะจับจ่ายใช้สอยซื้อสินค้าและบริการที่ฟุ่มเฟือยได้จะต้องซื้อสินค้า ที่จำเป็นเท่านั้นเศรษฐกิจของแต่ละประเทศจะเปลี่ยนแปลงไปตามสิ่งแวดล้อมต่างๆ ดังนั้น นักการตลาดจำเป็นต้องศึกษาเศรษฐกิจของประเทศกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย รวมทั้งศึกษาสิ่งแวดล้อม ต่างๆ ที่จะทำให้เศรษฐกิจในประเทศนั้นเปลี่ยนแปลงด้วย เพื่อนำมาพิจารณาประกอบการตัดสินใจ ในการคัดเลือกหาสินค้าและบริการมาเสนอต่อประชาชนในประเทศกลุ่มลูกค้าเป้าหมายนั้น (สุนีย์ สุวรรณเดโชไชย, 2536)

2.2.5 เทคโนโลยี ในแต่ละประเทศ จะมีระดับเทคโนโลยีที่แตกต่างกันบางประเทศ สินค้าที่จะนำไปเสนอขายจะต้องมีเทคโนโลยีสูง ประชาชนมีการศึกษามีรายได้สูง สาธารณูปโภค พร้อมมูล ที่จะใช้สินค้าที่มีเทคโนโลยีสูงได้ ส่วนบางประเทศต้องการสินค้าที่มีเทคโนโลยี ระดับปานกลาง หรือต้องการสินค้า และบริการที่มีเทคโนโลยีต่ำสาธารณูปโภคที่แตกต่างกันไป ของแต่ละประเทศจะเอื้ออำนวยให้ใช้สินค้าและบริการที่มีเทคโนโลยีที่แตกต่างกันไป ดังนั้นนักการตลาดจำเป็นต้องศึกษาว่าลูกค้ากลุ่มประเทศเป้าหมายมีความสามารถที่จะใช้สินค้าและ บริการที่มีเทคโนโลยีระดับใด จะได้จัดการหาสินค้าและบริการที่เหมาะสมไปเสนอขาย ให้กับประชาชนในประเทศนั้นๆ อย่างเหมาะสม(สุนีย์ สุวรรณเดโชไชย, 2536)

2.3 การดำเนินธุรกิจส่งออก

ลำดับการดำเนินธุรกิจการส่งออกสินค้าอย่างถูกต้องและเหมาะสมสำหรับ
ผู้ประกอบการธุรกิจส่งออกสินค้า แสดงในภาพที่ 2 ดังนี้



ภาพที่ 1 ขั้นตอนการดำเนินการธุรกิจการส่งออก
ที่มา: กรมส่งเสริมการส่งออก, 2547

3. ประวัติการค้าชายแดนไทย-ลาว

สถานเอกอัครราชทูตไทย ณ เวียงจันทน์ (2549) ระบุว่า ก่อนสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นช่วงที่ประเทศลาวตกอยู่ภายใต้การปกครองของประเทศฝรั่งเศสลาวมีการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเวียดนามและกัมพูชา โดยด้านเวียดนามมีถนนเชื่อมกับกรุงฮานอย เมืองไฮฟอง เมืองเว้ และเมืองคานัง และด้านกัมพูชามีถนนเชื่อมต่อระหว่างเวียงจันทน์กับพนมเปญ ดังนั้น สินค้าของลาวส่วนมากจึงส่งผ่านทางท่าเรือที่ฮานอย ไชงฮอน หรือพนมเปญ สินค้าจำนวนน้อยมากที่ได้ส่งผ่านเข้ากรุงเทพฯ หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 ลาวได้เปลี่ยนเส้นทางขนส่งสินค้ามาผ่านประเทศไทยมากขึ้น โดยใช้วิธีการขนส่งลงเรือข้ามแม่น้ำโขงมาขึ้นทางฝั่งไทย หรือใช้แพขนานยนต์ขนสินค้าข้ามไปและมาระหว่าง ฝั่งไทยและลาว ซึ่งวิธีดังกล่าวไม่สะดวกและไม่คล่องตัว ทำให้เสียเวลามาก เพราะมีเรือขนส่งจำกัดและมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าสูง

แนวความคิดในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงเพื่อเชื่อมระหว่างประเทศไทยและประเทศลาว ได้มีโครงการที่ดำเนินการมานาน 35 ปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งเช่นเดียวกับสะพานข้ามแม่น้ำโขงในประเทศจีน ทั้งนี้จะทำให้เกิดประโยชน์ต่อทั้งสองประเทศ โดยเฉพาะลาวซึ่งเป็นประเทศที่ไม่มีเขตแดนติดทะเลทำให้การคมนาคมขนส่งลำบาก แม้ว่าลาวจะใช้แม่น้ำโขงในการออกสู่ทะเลได้แต่ก็มีความยาวถึง 1,600 กิโลเมตร ทั้งยังไม่สามารถเดินเรือได้ตลอดแนว เพราะบางส่วนมีแก่งกลางน้ำกั้นอยู่ที่ผ่านมาลาวต้องอาศัยประเทศเพื่อนบ้านเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านเข้าออกสู่ทะเลติดต่อกับประเทศอื่นๆ ดังนั้นอาจสรุปวัตถุประสงค์ของการสร้างสะพานนี้ นอกจากประโยชน์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและเป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าให้ประเทศลาวได้ขนถ่ายสินค้าผ่านประเทศไทยแล้วยังเป็นการสร้างสัมพันธไมตรีระหว่างไทยกับลาวให้แน่นแฟ้นยิ่งขึ้น

จากแนวความคิดที่จะสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงดังกล่าวในปี พ.ศ. 2499 องค์การยูซอมและการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้เริ่มทำการสำรวจความเป็นไปได้และความเหมาะสมของการสร้างสะพาน และผลการสำรวจได้เสนอการวางแนวสะพานไว้ 3 แห่ง หรือ 3 ทางเลือก แต่มิได้ดำเนินการต่อไป จนถึงในปี พ.ศ. 2508 คณะกรรมการประสานงาน สำรวจลุ่มแม่น้ำโขงตอนล่าง ซึ่งขณะนั้นประกอบด้วย 4 ประเทศ คือ ไทยลาว เวียดนาม และกัมพูชา ก็ได้บรรจุโครงการนี้ไว้ในแผนพัฒนา 10 ปี และในปี พ.ศ. 2510 รัฐบาลญี่ปุ่นได้ให้ความช่วยเหลือด้านการสำรวจและศึกษาความเหมาะสมในการออกแบบก่อสร้าง ซึ่งควรที่จะสร้างเป็นสะพาน โครงสร้างเหล็กที่มีทั้งถนนให้รถยนต์และรถไฟผ่าน และเสนอเลือกเส้นทางหนองคาย-เวียงจันทน์

ในโอกาสที่ ฯพลฯ พลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ นายกรัฐมนตรีได้เดินทางไปเยือนลาวเมื่อเดือนพฤศจิกายน 2530 ผู้นำคณะรัฐบาลของทั้งสองฝ่ายได้เจรจาปรึกษาหารือราชการ เห็นชอบที่จะให้

มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงหนองคาย-เวียงจันทน์ ดังนั้น ทั้งไทยและลาวจึงได้ออกแถลงการณ์ร่วมตกลงในหลักการที่จะมีการก่อสร้าง สะพานข้ามแม่น้ำโขงขึ้น หลังจากนั้นก็ได้มีการดำเนินโครงการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 หนองคาย-เวียงจันทน์จนแล้วเสร็จ

คุณธีร์ ตั้งตระกูล และคณะ (2547) ในปี 2538 รัฐบาลของประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงได้เห็นพ้องกันในการดำเนินการร่วมกันในการพัฒนาพื้นที่อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงภายใต้การสนับสนุนของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชียการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนนี้จะเชื่อมโยง 4 ประเทศ ได้แก่ พม่า ไทย ลาว และเวียดนาม ตามแผนการพัฒนาเชื่อมโยงโครงการระเบียงตะวันออก-ตะวันตก และจัดให้มีการศึกษาความเป็นไปได้ (FEASIBILITY STUDY) และการคมนาคมขนส่งทางบกในแนวระเบียงตะวันออก-ตะวันตก เพื่อเชื่อมระหว่างพม่า ไทย ลาว และเวียดนาม ในแนวเส้นทางเมืองมะละแหม่งของพม่า แม่สอด ตาก พิชณุโลก ขอนแก่น มุกดาหาร สหวันนะเขตในประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และดองฮาในประเทศเวียดนาม ขณะเดียวกันได้มีการประชุมระดับ รัฐมนตรีของโครงการ GMS และมีมติให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ขึ้นที่มุกดาหาร-สหวันนะเขต ซึ่งเชื่อมโยงกับเส้นทางหมายเลข 9 ในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว สู่มืองเว้ ดานัง ของประเทศเวียดนาม

ผลประโยชน์ของโครงการสะพานเชื่อมระหว่างไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จะช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าซึ่งแต่เดิม ขนถ่ายสินค้าใช้แพขนานยนต์ และลดความล่าช้าในการปฏิบัติงานและความสิ้นเปลืองในการขนถ่ายสินค้า อีกทั้งจะช่วยส่งเสริมปริมาณการค้าระหว่างสองประเทศ โดยเฉพาะจะเป็นการเปิดทางออกสู่ทะเลโดยสะดวกให้กับประเทศลาวและพื้นที่จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย

4. การค้าชายแดนไทย-ลาว ในปัจจุบัน

4.1 ภาวะการค้า

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เวียงจันทน์ (2551) ระบุว่า ภาวะการค้าระหว่างประเทศไทยกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในรอบปี 2550 มีมูลค่ารวม 61,503.9 ล้านบาท หรือประมาณ 1,781.91 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.28 โดยประเทศไทยส่งออกไปยัง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีมูลค่า 45,208.1 ล้านบาท หรือประมาณ 1,311.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นร้อยละ 29.04 เป็นอัตราที่ค่อนข้างสูง และไทยนำเข้าจาก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีมูลค่า 16,295.8 ล้านบาท หรือประมาณ 470.1 ล้านดอลลาร์ ลดลงร้อยละ 8.86 โดยไทยยังคงเกินดุลการค้ากับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ประมาณ 28,912.3 ล้านบาท หรือประมาณ 841.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เกินดุลการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 68.07

4.2 สถานการณ์ส่งออก

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เวียงจันทน์ (2551) ระบุว่า การส่งออกไปยัง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่เพิ่มขึ้นในปี 2550 นั้น เกิดจากการส่งออกที่ขยายตัวในทุกกลุ่ม โดยเฉพาะสินค้าอุตสาหกรรม ขยายตัวร้อยละ 32.79 ซึ่งเป็นกลุ่มสินค้าหลักที่ส่งออกไปยัง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นสัดส่วนร้อยละ 60.02 ของการส่งออกทั้งหมด รองลงมาเป็นกลุ่มสินค้าแร่และเชื้อเพลิง ขยายตัวร้อยละ 29.26 สินค้าอุตสาหกรรม การเกษตร เพิ่มขึ้นร้อยละ 23.52 และสินค้าเกษตรกรรม กสิกรรม ปศุสัตว์ ประมง ส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 21.18

สำหรับประเภทของสินค้าส่งออกที่สำคัญ 10 รายการแรกได้แก่ น้ำมันสำเร็จรูป, รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ, เหล็ก เหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์, เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักร, ผ้าผืน, ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ, เคมีภัณฑ์, เครื่องดื่ม, เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์รักษาผิว และปูนซีเมนต์ ตามลำดับ

4.3 สถานการณ์นำเข้า

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เวียงจันทน์ (2551) ระบุว่า ด้านการนำเข้า มีการนำเข้าน้อยลง อันเนื่องมาจาก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีนโยบายปิดป่า ให้ส่งออกได้แต่เฉพาะไม้สำเร็จรูป ส่งผลกระทบต่อ การนำเข้าไม้ซุง ไม้แปรรูป และผลิตภัณฑ์ที่ไทยนำเข้าจาก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยนำเข้าได้เฉพาะสินค้าที่ตกค้างก่อนที่จะมีนโยบายปิดป่าและในระยะต่อไปคงจะมีการตรวจสอบที่เป็นต้นน้ำหลายแหล่งและมีการจัดสรรที่ทำกินแบ่งเขตแบ่งประเภทที่ดิน เพื่อปล่อยกระจายสิทธิทำกินให้แก่ประชาชน มีการปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อมที่เข้มแข็งขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบต่อกฎเกณฑ์การให้สัมปทาน โครงการลงทุนที่จะต้องใช้ที่ดินจำนวนมากของนักลงทุนต่างชาติและต่อนักธุรกิจไทยรายใหญ่ที่เข้าไปลงทุนด้านการเกษตรใน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในปี 2550 มีการนำเข้าสินค้าเชื้อเพลิงอื่นๆ ประเภทกระแสไฟฟ้าและสินค้าพืชและผลิตภัณฑ์จากพืชสินค้าผักผลไม้และของปรุงแต่งที่ทำจากผักผลไม้จาก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ลดลงเพราะเศรษฐกิจของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ขยายตัว มีความต้องการใช้ภายในประเทศมากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าหมวดอาหารพืชผัก และเนื้อสัตว์ ด้านเสบียงอาหารค่อนข้างขาดแคลนต้องมีการนำเข้าจากต่างประเทศเป็นหลัก พืชผลไม้การเกษตรบางชนิดของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ถูกส่งออกไปยัง เวียดนามและจีน มากขึ้น อันเนื่องจากอัตราภาษีที่มีการลดให้แก่กัน ในลักษณะทวี

ภาคี ที่จีนและเวียดนามให้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จำนวนหลายรายการ ในด้านพลังงานไฟฟ้าเป็นช่วงระยะแรกของบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (A Memorandum Of Understanding :MOU) คาดว่าในอีก 5 ปี ข้างหน้า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จะขยายพลังงานไฟฟ้าได้เต็มกำลังการผลิตเพิ่มขึ้น สำหรับสินค้าที่ไทยนำเข้าจาก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพิ่มขึ้น ได้แก่ สินแร่โลหะอื่นๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์ถ่านหิน ลวดและสายเคเบิล เสื้อผ้าสำเร็จรูป เยื่อกระดาษและเศษกระดาษ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าวัตถุดิบและกึ่งสำเร็จรูป ร้อยละ 77.32 และเป็นที่น่าสังเกตว่าการบริการที่สะดวกและรวดเร็วขึ้นของด่านพรมแดนของไทย และ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทำให้การค้าได้ดินนอกระบบที่หลบเลี่ยงภาษีขึ้นมาอยู่บนดินเป็นการค้าที่อยู่ในระบบ ทำให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นไปในตัว ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการนำรายได้จากภาษีไปพัฒนาประเทศ และต่อการเข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ระบียบการค้าโลก มุ่งเน้นไปสู่กติกการค้าสากลมากขึ้น

4.4 ปริมาณการค้ารวม

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เวียงจันทน์ (2551) ระบุไว้ว่า ภาวะการค้าระหว่างประเทศไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในอดีตในช่วงปี 2542-2546 มีปริมาณการค้ารวมประมาณปีละ 406-556 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ แต่ในปี2547-2549 ขยายตัวเป็นปีละ 677-999 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และในปี 2550 นั้นมีมูลค่ารวม 1,781.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพิ่มขึ้นจากปี 2541 เป็น 4 เท่าหรือในรอบ 10 ปี การค้าสองฝ่ายขยายตัว ร้อยละ 338.78 นับได้ว่าในปี 2547-2550 มีการขยายตัวที่รวดเร็วมาก โดยเฉพาะทางด้านการส่งออกของไทยไปยัง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในช่วงปี 2541-2546 ขยายตัวโดยเฉลี่ยปีละร้อยละ 3.6 เท่านั้น แต่ในช่วงปี 2547-2550 ขยายตัวเป็นร้อยละ 28.3 ร้อยละ 32.9 ร้อยละ 31.2 และเป็นร้อยละ 29.04 ตามลำดับ ทั้งนี้เพราะมีการปรับนโยบายในด้านการส่งออกและการทำการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในเชิงสร้างสรรค์มากขึ้น กล่าวคือ การสร้างความไว้วางใจระหว่างกัน การดำเนินธุรกิจการค้าลักษณะบรรลุความต้องการทั้งสองฝ่าย (Win-Win Situation) การสร้างพันธมิตรทางการค้าเป็นหุ้นส่วน (Partner Ship) การจัดให้มีการเจรจาจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) การสร้างเครือข่ายทางการค้าร่วมในลักษณะเครือข่าย (Net Working) เพราะการค้าเป็นพหุภาคีมากขึ้น การเพิ่มฐานการผลิตให้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว การให้การสนับสนุนทางการฝึกอบรม การศึกษาดูงานการให้เข้าร่วมงานแสดงสินค้านานาชาติที่จัดขึ้นในประเทศไทย เพื่อการพัฒนาด้านการส่งออกของลาว การทำโครงการทำการเกษตรแบบมีสัญญา (Contract Farming) การลงบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ ระหว่างพาณิชย์



จังหวัดกับหัวหน้าแผนกการค้าชายแดนไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อเพิ่มเป้าหมายการค้าระหว่างกัน ลดปัญหาอุปสรรคทางการค้าอำนวยความสะดวกให้เกิดความตื่นไหลบริเวณชายแดน นอกจากนี้ ในส่วนของหน่วยงานอื่นๆ ได้แก่ การปรับระบบการบริการของด่านเข้า-ออก ให้เกิดความรวดเร็ว การตรวจคนเข้าเมืองที่ใช้พาสปอร์ตโดยไม่ต้องมีวีซ่าอยู่ได้ 30 วัน การสนับสนุนเงินลงทุนด้าน โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) การสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 และการสร้างความสัมพันธ์ของจังหวัด และแขวงชายแดนไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งทุกฝ่ายล้วนแต่มีส่วนร่วมในการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าระหว่างไทยกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ให้ขยายตัวและเกิดประโยชน์ร่วมกันทั้งสิ้น โดยที่แผนความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างกระทรวงพาณิชย์แห่งราชอาณาจักรไทยกับกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ประชุมเมื่อวันที่ 26-28 ธันวาคม 2549 ณ นครหลวงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ได้กำหนดเป้าหมายให้เพิ่มเป้าหมายมูลค่าการค้า 2 ฝ่าย เป็นสองเท่า และเพิ่มมูลค่าการส่งออกจาก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มายังไทยเป็น 3 เท่าภายในปี 2553 นั้น จากสถานการณ์ในปี 2550 ที่ทำการส่งออกของไทยไปยังโครงการทำการเกษตรแบบมีสัญญา ขยายตัวอย่างรวดเร็วในระดับร้อยละ 29.04 แต่ในระดับเดียวกันการส่งออกจาก สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มายังประเทศไทย กลับลดลงร้อยละ 8.86 ทั้งนี้เพราะเป็นผลจากนโยบายการปิดป่าของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เองทำให้ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์ไม้ส่งออกลดลง ซึ่งวิตกกันว่าจะทำให้มูลค่าการค้าและการส่งออกของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ยังประเทศไทยไม่เป็นที่ไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ ในส่วนนี้สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เวียงจันทน์ ได้เพิ่มมาตรการจัดทำโครงการทำการเกษตรแบบมีสัญญาให้มากขึ้น และผลักดันมาตรการทางด้านภาษีที่จะต้องปรับลดให้แก่ประเทศเพื่อนบ้านเพื่อขยายฐานการผลิตให้แก่ประเทศไทย โดยเฉพาะพืชพลังงานทางเลือกที่ตลาดยังมีความต้องการสูงและเชื่อว่าในระยะต่อไปเมื่อการผลิตไฟฟ้าจากเขื่อนพลังงานน้ำของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทำการผลิตได้มากขึ้นก็จะเกินดุลการค้ากับประเทศไทย และมูลค่าการค้าทั้งสองฝ่ายจะเป็นไปตามเป้าหมาย

4.5 ปัจจัยที่มีผลต่อการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศไทยกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในปี 2550

สำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ เวียงจันทน์ (2551) ได้ระบุเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ดังนี้

4.5.1 ในปี 2550 เศรษฐกิจของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีอัตราการเติบโตในระดับสูง GDP Growth ร้อยละ 7.6 ประชาชนมีกำลังซื้อมากขึ้น มีรายได้ต่อหัวต่อคนเฉลี่ย 678 ดอลลาร์สหรัฐต่อคนต่อปี

4.5.2 รัฐบาลไทยมีนโยบายและกำหนดทิศทางความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านที่ชัดเจน และจริงจัง

4.5.3 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นช่วงเปลี่ยนผ่านจากภูมิประเทศแบบปิด (Land Lock) ไปสู่ภูมิประเทศแบบเปิด (Land Link) ด้วยเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันตก-ตะวันออกเชื่อมระหว่างพม่า-ไทย- ลาว – เวียดนาม ระยะทางในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประมาณ 245 กม. โดยมีสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 เป็นจุดเชื่อมต่อไทย-ลาว ทำให้สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทางออกสู่ทะเล ทั้งที่ท่าเรือคานังของเวียดนามมีทางเลือกในการขนถ่ายสินค้าออกสู่ตลาดโลกและเส้นทางแห่งหนึ่งใน โครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตามระเบียงเหนือ-ใต้ เชื่อมต่อระหว่างไทย อ.เชียงของ จ.เชียงราย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (แขวงบ่อแก้ว, แขวงหลวงน้ำทา)-สาธารณรัฐประชาชนจีน (สิบสองปันนา-คุนหมิง) เส้นทางในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ยาวประมาณ 247 กม.แล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ 2551 และเส้นทางในจีนแล้วเสร็จในปี 2552 โดยมีสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 เป็นจุดเชื่อมต่อไทย-ลาว กำหนดแล้วเสร็จในปี 2554 ทำให้สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กลายเป็นสะพานเชื่อมอินโดจีน (Land Bridge) ดังนั้น ถนนทุกสายจึงหันมาสนใจการลงทุนทำการค้ากับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมากขึ้น เพราะระบบโลจิสติกส์ (Logistics) ที่มีการเปลี่ยนแปลง และการคมนาคมขนส่งที่ถ่ายเทได้สะดวกขึ้นทำให้ผู้ประกอบการเริ่มมองสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ทะลุไปยัง สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม และสาธารณรัฐประชาชนจีนตลาดที่มีอนาคต

4.5.4 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อยู่ท่ามกลางประเทศเศรษฐกิจดาวรุ่งทางเหนือเป็นจีน มีประชากร 1,250 ล้านคน เฉพาะยูนาน 43 ล้านคน ตะวันตกเป็นไทย 65 ล้านคน ด้านตะวันออกเป็นเวียดนาม 83 ล้านคน และทางตอนใต้เป็นกัมพูชา 13 ล้านคน เฉพาะตลาดตามรอยตะเข็บชายแดนมีประชาชนไม่ต่ำกว่า 200 ล้านคน กล่าวได้ว่า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อยู่ท่ามกลาง “ตลาดขนาดใหญ่” รอบด้านเป็นประเทศที่ค่อนข้างมีเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ ดังนั้นหากมีการบริหารจัดการที่ดีเป็น โอกาสในการฟื้นฟูประเทศได้อย่างรวดเร็ว

4.5.5 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวจัดอยู่ในประเทศยากจน แต่มีทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์มีพื้นที่การเกษตรขนาดใหญ่ที่มีค่าเช่าถือครองที่ดินที่ไม่สูงมากและ

สามารถเข้าได้ในระยษณนพอสมคควรมีแร่ชคตุงคค เช่น ถ่านหินลิกไนต์ ดีบุก ยิปซั่ม ตะกั่ว สังกะสี บอกรไซค์ เหล็ก ทองแดง อัญมณี และเหมืองทองค้ำขณคใหญ่ในเอเชีย คือเหมืองทองเซโปนแขวงสะหวันนะเขต เป็นเหตุให้นักลงทุนสนใจเข้าไปลงทุนมากขึ้น

4.5.6 สำชกรณรัฐประชธิปไตยประชชนลาว มีศัทยภพในการผลิตไฟฟ้าจกพลังน้ำ 20,000 เมกกะวัตต์คปี แต่ปัจจุบันมีการนำใช้เพียงร้อยละ 2 เท่านั้น ในขณะนีทงไทยได้เข้าไปลงทุนที่ก้ชอตกลงควมร่วมมือ เพื่อสร้งเชื่อมชื้อไฟฟ้าจกลวหลยโครงการ ในอนาคตมูลค้ำการส่งออกไฟฟ้าของลาวอจจะเกินดุลการค้ำกับประเทศไทย

4.5.7 ด้รับสิทธิพิเศษทางการค้ำที่ประเทศพัฒนาและก้ำล้งพัฒนาทั้งหมด 48 ประเทศ ในส่วนนีเป็นระบบสิทธิพิเศษท้ไปทงด้นการค้ำ หรือให้แบบฝ่ำยเดียว จก 35 ประเทศ และสิทธิพิเศษทางการค้ำแบบเฉพาะ ซึ่งด้รับในกรบคตง ๆ เช่น ภายด้สมชิกอเอเชียในกรบ AFTA สมชิกอเอเชียก้ำให้แก่สมชิกอเอเชียใหม่ ที่ไทยให้จำนวน 300 รยการ อัตราภษี 0-5% เป็นระยะเวลค 3 ปี และไทยให้ สำชกรณรัฐประชธิปไตยประชชนลาว ในกรบ ACMECS ที่มีอัตราภษี 0% จำนวน 11 รยการนอกจกนั้ จินให้ในกรบ ASEAN-China 202 รยการ และในกรบโครงการเร่งเก็บเก็บเกี่ยว และยังมีกรบ 2 ฝ่ำย ลว-เวียคณม ลว-จีน ซึ่งล้ส่วนแต่เป็นประโยชน์ต่อการลงทุนทำธุรกิจ ใน สำชกรณรัฐประชธิปไตยประชชนลาว

4.5.8 โครงการการผลิตสินค้ำเกษตรแบบมีสัญญา ทำให้ธุรกิจการเกษตรไทยเข้าไปลงทุนใน สำชกรณรัฐประชธิปไตยประชชนลาว มากขึ้น

4.5.9 มีการเจรจาแผนควมร่วมมือทงการค้ำระหว่งกระทรวงพาณิชย์แห่งรชอณจกรไทยกับกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้ำสำชกรณรัฐประชธิปไตยประชชนลาว เพื่อลดปัญหอุปสรรคทงการค้ำ อำนวยควมสะดวกให้เกิดควมตื่นไหลทงการค้ำเป็นระยะมกขึ้น

4.5.10 เป็นประเทศเพื่อนบ้านที่มีเสถียรภพทงการเมืองมีควมปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินสูง และมีแรงงานจ้งงานในด้นทุนค่อนข้งต่ำ

4.5.11 การเปิดสะพานมิตรภพแห่งที่ 2 จ้งหวัดมุกคหกร-แขวงสะหวันนะเขต

4.5.12 โครงการสร้งสะพานมิตรภพ-แห่งที่ 3 จ้งหวัดนครพนม-แขวงค้ำม่วน และสะพานมิตรภพแห่งที่ 4 จ.เชียงรย-แขวงบ่อแก้ว รวมถึงโครงการสร้งทงรถไฟพระหว่ง จ.หนองคายกับท้ำนาลั่ง นครหลวงเวียงจันท์ ซึ่งมีความชัดเจนมกขึ้น กระตุ้นนักธุรกิจไทยเข้าไปลงทุนทำธุรกิจมกขึ้น

4.5.13 การจัดตั้งสภธุรกิจไทย-ลาว เป็นส่วนหนึ่งให้ภคเอกชนไทย มีควมมั่นใจในการเปิดตลาดการค้ำกับ สำชกรณรัฐประชธิปไตยประชชนลาว

4.5.14 การแข็งค่าของเงินบาท จะส่งผลดีต่อนักลงทุนไทยที่ขยายฐานการผลิตการค้าไปยัง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และโครงการการพัฒนาการตลาดและยกระดับการค้าสู่สากล (Internationalization) ของกระทรวงพาณิชย์ ส่งผลต่อการส่งออกของไทย ในภูมิภาคนี้ อย่างไรก็ตามการแข็งค่าของเงินไม่ได้ส่งผลกระทบต่อ การส่งออกของไทยไปยัง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวมากนัก เพราะว่าสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีการใช้เงินสกุลบาทไทย เงินสกุลดอลลาร์ และเงินกีบ ในสัดส่วนเท่ากัน

4.5.15 ในปี 2550 มีสินค้าของจีนและเวียดนาม โดยเฉพาะสินค้าลอกเลียนแบบ ที่เป็นภัยคุกคามต่อสินค้าไทย แต่โดยที่ประชาชนชาวลาวส่วนใหญ่นิยมสินค้าไทยถือว่าเป็นสินค้าที่มีคุณภาพเป็นที่ยอมรับของกลุ่มตลาดบนและโดยประชาชนมีรายได้เพิ่มขึ้นสินค้าไทยจึงครองตลาดใน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

4.5.16 สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ไม่ได้อยู่ในฐานะที่ประเทศต่าง ๆ มองเป็นคู่แข่ง เพราะมีขนาดของประชากรที่ไม่ใหญ่มากนักสามารถใช้โอกาสนี้ในการเร่งฟื้นฟูประเทศได้ง่าย

4.5.17 เป็นสังคมเครือญาติที่มีประเพณีวัฒนธรรมคล้ายคลึงกับประเทศไทย มีภาษาพูดที่สามารถสื่อกัน โดยไม่ต้องใช้ล่ามแปล เป็นโอกาสในการทำธุรกิจการค้าระหว่างผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของทั้งสองประเทศ สำหรับประเทศที่มีภาษาสื่อกันได้ง่ายระหว่าง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เชียงรุ่งหรือสิบสองปันนาของ สาธารณรัฐประชาชนจีน รัฐฉานประเทศพม่าและไทยอาหมในอินเดีย ยังมีโอกาสในการเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวเพื่อส่งเสริมประเพณีวัฒนธรรมร่วมกัน และกรอบการค้าในมิติของสังคมเครือญาติ ได้ในอนาคต

5. การค้าชายแดนไทย-ลาว ในจังหวัดมุกดาหาร

5.1 ด้านศุลกากรมุกดาหาร

5.1.1 ประวัติความเป็นมา

ด้านศุลกากรมุกดาหาร(ม.ป.ป.) ด้านศุลกากรมุกดาหารตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2462 โดยเริ่มต้นจากการเป็นด่านฝักอำเภอมุกดาหาร จังหวัดนครพนม มีนายอำเภอมุกดาหารทำหน้าที่ นายด่านศุลกากรโดยตำแหน่ง ต่อมาปีพ.ศ.2484 ได้มีกฎกระทรวงการคลัง(ฉบับที่ 10) ลงวันที่ 6 ธันวาคม 2484 กำหนดเขตด่านศุลกากรมุกดาหาร และกำหนดให้ด่านศุลกากรมุกดาหารเป็นท่าหรือที่สำหรับการนำเข้าและส่งออก ซึ่งของประเภทใดๆหรือได้ทุกประเภท แต่ยังคงเป็นด่านฝักอำเภอมุกดาหารอยู่เช่นเดิม จนกระทั่งปี พ.ศ.2485 กรมศุลกากรได้แต่งตั้งเจ้าหน้าที่ศุลกากรไปประจำ

ปฏิบัติหน้าที่นายด่านสุลกักรมุกดาหาร แต่เนื่องจากยังไม่มีที่ทำกำรเป็นของตัวเอง จึงยังคงใช้ว่าการอำเภอมุกดาหารเป็นที่ทำการชั่วคราว จนกระทั่งต่อมากรมสุลกักรได้เช่าที่ดินของวัดศรีมงคลใต้ อำเภอมุกดาหาร จังหวัดนครพนม แล้วสร้างที่ทำการด่านสุลกักรมุกดาหารขึ้นเมื่อปีพ.ศ.2486 นับเป็นด่านสุลกักรแห่งแรกและเป็นแห่งเดียวที่มีอาคารด่านสุลกักรอยู่ในบริเวณวัด จนถึงปีพ.ศ. 2531 กรมสุลกักรได้รับการจัดสรรที่ดินราชพัสดุส่วนหนึ่งรวมกับที่ดินของราษฎร ที่ยกให้อีกส่วนหนึ่ง มีเนื้อที่รวมกันประมาณ 6 ไร่ ตั้งอยู่ที่ บ้านนาโปน้อย ตำบลมุกดาหาร อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร (จังหวัดมุกดาหารตั้งขึ้นเมื่อ ปีพ.ศ.2525 โดยแยกตัวมาจากจังหวัดนครพนม) จึงได้ทำการก่อสร้างด่านสุลกักรแห่งใหม่ และได้แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2534 ทำพิธีเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2536 และได้ใช้เป็นที่ทำการมาจนถึงทุกวันนี้ แต่อนาคตข้างหน้า ในปีพ.ศ.2549 นี้ ด่านสุลกักรมุกดาหาร คงจะต้องถึงคราวย้ายอีกครั้ง เมื่อสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 2 สร้างเสร็จ ด่านสุลกักรมุกดาหารก็จะต้องย้ายที่ทำการไปอยู่ที่เชิงสะพานข้ามแม่น้ำโขง บ้านสงเปือย อ.เมือง จ.มุกดาหาร

5.1.2 ด่านพรมแดนมุกดาหาร 2 แห่ง ดังนี้

5.1.2.1 ด่านพรมแดนมุกดาหาร (ท่าเทียบเรือเทศบาล) ตั้งอยู่ที่ อาคาร

ท่าเทียบเรือเทศบาล ถนนสองนางสถิต ต.ในเมือง อ.เมือง จ.มุกดาหาร มีนายตรวจสุลกักรเป็นหัวหน้าชุดคอยตรวจตราการเดินทางผ่านเข้าออกของผู้โดยสารที่เดินทางโดยเรือโดยสาร ระหว่างจังหวัดมุกดาหาร ประเทศไทย กับ แขวงสะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเก็บอากรปากระวางแก่ของคิตตัวผู้โดยสาร ซึ่งสินค้าส่วนใหญ่ที่ผู้ค้ารายย่อย มักนำเข้ามาเพื่อเสี่ยอากร เปิดให้บริการตั้งแต่ 06.00 น – 18.00 น.

5.1.2.2 ด่านพรมแดนมุกดาหาร (สะพานมิตรภาพ 2) ตั้งอยู่ติดกับสะพาน

มิตรภาพ 2 บ้านสงเปือย ต.บางทรายใหญ่ อ.เมือง จ.มุกดาหาร เป็นด่านสาขาของด่านสุลกักรมุกดาหาร มีหน้าที่ตรวจของที่ขนส่งเข้า-ออกโดยทางนั้น หรือที่จะเข้าไปหรือออกมาจากด่านสุลกักรมุกดาหาร รวมถึงหน้าที่ในการตรวจผู้โดยสารและยานพาหนะที่เดินทางเข้าใน หรือจะออกนอกราชอาณาจักร โดยรถยนต์ระหว่างจังหวัดมุกดาหารกับแขวงสะหวันนะเขต ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เปิดทำการระหว่างเวลา 06.00 น. ถึง 22.00 น.ทุกวัน

5.1.3 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย-ลาว ณ ด้านศุลกากรมุกดาหาร

ด้านศุลกากรมุกดาหาร(ม.ป.ป.) การค้าชายแดน ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นทุกปี แต่การขยายตัวมูลค่าการนำเข้าขยายตัวในอัตราที่สูงกว่าการส่งออก ทำให้ไทยขาดดุลการค้าเรื่อยมาตั้งแต่ปี 2550 ไทยขาดดุล 3,459.910 ล้านบาท ถึงปี 2551 ไทยขาดดุล 5,550.766 ล้านบาท โดยแยกตารางออกเป็นรายเดือนของปีงบประมาณนั้นได้แสดงดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 มูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย-ลาว ณ ด้านศุลกากรมุกดาหาร (ตามปีงบประมาณ 2546-2551)

หน่วย : ล้านบาท

ปี	มูลค่าการค้า	นำเข้า	ส่งออก	ดุลการค้า
2546	4,910.517	831.592	4,078.925	3,247.333
2547	5,178.729	525.508	4,653.221	4,127.713
2548	6,576.244	854.982	5,721.262	4,866.280
2549	8,459.776	2,318.955	6,140.821	3,821.866
2550	15,749.980	9,604.945	6,145.035	-3,459.910
2551	24,530.956	15,040.861	9,490.095	-5,550.766

ที่มา: ด้านศุลกากรมุกดาหาร, 2552

ตารางที่ 3 มูลค่าการค้าชายแดนไทย-ลาว ณ ด้านศุลกากรมุกดาหาร ปีงบประมาณ 2546-2551รายเดือน



เดือน	ปี 2546		ปี 2547		ปี 2548		ปี 2549		ปี 2550		ปี 2551	
	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก
ต.ค.	91.99	425.47	70.78	293.06	33.70	607.77	169.36	373.08	315.21	460.07	948.66	473.76
พ.ย.	95.62	398.45	59.00	309.59	55.30	533.07	91.50	463.66	454.88	526.69	1,329.15	569.23
ธ.ค.	86.29	490.49	51.44	355.16	169.86	453.69	97.93	407.53	186.21	535.27	1,727.62	680.51
ม.ค.	105.06	370.16	44.46	292.15	68.04	436.79	344.31	464.68	473.54	477.05	1,333.19	607.76
ก.พ.	62.46	329.86	41.73	293.32	41.26	411.77	182.66	412.68	280.89	407.06	1,071.08	661.78
มี.ค.	7.60	329.05	19.75	426.76	64.00	509.83	54.81	561.47	860.81	500.17	1,279.22	751.17
เม.ย.	12.24	314.06	22.96	338.62	34.46	433.22	128.27	472.75	980.42	566.04	955.29	663.13
พ.ค.	87.60	386.29	56.87	417.20	47.52	530.91	177.11	643.50	1,108.91	610.22	1,127.26	867.15
มิ.ย.	85.68	275.84	48.19	562.11	65.08	506.18	168.51	623.68	1,040.44	564.22	897.50	1,228.66
ก.ค.	79.16	266.89	39.05	554.80	77.06	437.03	206.23	497.96	1,176.02	493.92	1,354.29	1,273.55
ส.ค.	52.09	234.75	31.40	348.67	70.68	453.16	169.49	583.61	1,403.71	497.31	1,403.91	860.92
ก.ย.	65.76	257.55	39.82	461.72	127.97	407.79	528.71	636.18	1,323.84	506.98	1,613.63	852.42
รวม	831.59	4,078.92	525.50	4,653.22	854.98	5,721.26	2,318.95	6,140.82	9,604.94	6,145.03	15,040.86	9,490.09

ที่มา: ด้านศุลกากรมุกดาหาร, 2552

ในการค้าขายแดนผ่านจุดผ่านแดนถาวรของจังหวัดมุกดาหารนั้นมีสินค้าส่งออกและนำเข้าหลายประเภท โดยในปี 2547-2551 มีการจัดลำดับความสำคัญตามมูลค่าการนำเข้าและส่งออกของสินค้า 10 รายการ ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 4 สถิติสินค้านำเข้าและสินค้าส่งออกสูงสุด 10 อันดับ ปีงบประมาณ 2547

ลำดับ ที่	สินค้าส่งออก		ลำดับ ที่	สินค้านำเข้า	
	ชนิดสินค้า	มูลค่า (บาท)		ชนิดสินค้า	มูลค่า (บาท)
1	เครื่องอุปโภคบริโภค	1,716,361,827.89	1	ไม้แปรรูป	382,930,569.02
2	เครื่องใช้ไฟฟ้าและ อุปกรณ์	484,281,548.52	2	กระเทียม	31,906,965.07
3	น้ำมันเชื้อเพลิง	465,317,960.67	3	เส้นไหม	10,673,565.23
4	เหล็ก	463,348,277.54	4	ชัน	10,380,970.24
5	วัสดุและอุปกรณ์ ก่อสร้าง	244,985,007.04	5	หนังโค- กระบือ	6,822,077.77
6	เครื่องจักรและ อุปกรณ์	138,890,734.29	6	ถั่วลิสง	4,876,576.98
7	อะไหล่และอุปกรณ์ รถจักรยานยนต์	116,320,375.41	7	เศษเหล็ก	3,933,686.13
8	รถไถนาเดินตามและ อุปกรณ์	116,049,928.02	8	ซีลี้อย	2,851,606.00
9	รถคัมพ์	106,715,595.26	9	ไฟฉาย	1,610,505.36
10	ปูนซิเมนต์	97,987,540.47	10	ใบชา	656,370.30
	อื่นๆ	702,964,488.27		อื่นๆ	68,865,824.14
	รวมทั้งสิ้น	4,653,223,283.38		รวมทั้งสิ้น	525,508,716.24

ที่มา: ด้านศุลกากรมุกดาหาร, 2552

ตารางที่ 5 สถิติสินค้านำเข้าและสินค้าส่งออกสูงสุด 10 อันดับ ปีงบประมาณ 2548

ลำดับ ที่	สินค้าส่งออก		ลำดับ ที่	สินค้านำเข้า	
	ชนิดสินค้า	มูลค่า (บาท)		ชนิดสินค้า	มูลค่า (บาท)
1	เครื่องอุปโภคบริโภค	2,427,014,629.25	1	ไม้แปรรูป	366,605,263.76
2	น้ำมันเชื้อเพลิง	635,596,352.79	2	ทองแดง	100,665,511.60
3	เครื่องใช้ไฟฟ้าและ อุปกรณ์	577,107,135.39	3	รถเข็น,รถคัม	
4	เหล็ก	332,985,346.69	3	เก้าอี้แล้ว	37,100,261.99
4			4	กระเทียม	16,757,247.07
5	รถไถนาเดินตามและ อุปกรณ์	225,297,859.33	5	ชัน	12,132,285.60
6	อะไหล่รถจักรยานยนต์	212,114,209.65	6	กระจก	9,961,788.22
7	สารเคมี	128,959,884.53	7	เส้นไหม	5,714,076.94
8	เครื่องจักรและอุปกรณ์	122,832,867.84	8	ถั่วลิสง	4,892,446.79
9	ปูนซีเมนต์	98,988,855.10	9	อากาศปาก	
9	วัสดุและอุปกรณ์		9	ระวาง	4,544,274.00
10	ก่อสร้าง	74,336,153.78	10	หนังโค-	
	อื่นๆ	886,028,195.21	10	กระบือ	3,222,152.36
	รวมทั้งสิ้น	5,721,261,489.56		อื่นๆ	293,386,582.22
				รวมทั้งสิ้น	854,981,890.55

ที่มา: ด้านศุลกากรมุกดาหาร, 2552

ตารางที่ 6 สถิติสินค้านำเข้าและสินค้าส่งออกสูงสุด 10 อันดับ ปีงบประมาณ 2549

ลำดับ ที่	สินค้าส่งออก		ลำดับ ที่	สินค้านำเข้า	
	ชนิดสินค้า	มูลค่า (บาท)		ชนิดสินค้า	มูลค่า (บาท)
1	เครื่องอุปโภค บริโภค	1,758,338,074.14	1	ทองแดงบริสุทธิ์	1,807,177,858.41
2	น้ำมันเชื้อเพลิง	809,025,916.06	2	ไม้แปรรูป	319,171,203.19
3	เครื่องใช้ไฟฟ้าและ อุปกรณ์ติดตั้ง	472,129,737.47	3	ชัน	13,534,702.15
4	น้ำตาลทราย	457,500,166.83	4	ถั่วลิสงกระเทาะ เปลือก	7,098,286.32
5	รถไถนาเดินตาม	290,976,953.00	5	เศษทองแดง	6,884,340.36
6	ท่อทำด้วยเหล็ก	184,336,120.93	6	แอปเปิ้ลสด	4,258,432.54
7	เหล็ก	149,924,073.36	7	เส้นไหม	2,855,806.93
8	เครื่องคั้นบารุง กำลัง	113,704,468.00	8	หนังโค-กระบือ หมักเกลือ	2,689,359.37
9	ปูนซิเมนต์เม็ด	113,702,455.05	9	กระเทียมแห้ง	2,294,182.58
10	เคมี	103,517,698.04	10	ปุ๋ย	2,130,208.20
	อื่นๆ	1,687,664,916.59		อื่นๆ	150,860,792.65
	รวมทั้งสิ้น	6,140,820,579.47		รวมทั้งสิ้น	2,318,955,172.70

ที่มา: ด้านศุลกากรมุกดาหาร, 2552

ตารางที่ 7 สถิติสินค้านำเข้าและสินค้าส่งออกสูงสุด 10 อันดับ ปีงบประมาณ 2550

ลำดับ ที่	สินค้าส่งออก		ลำดับ ที่	สินค้านำเข้า	
	ชนิดสินค้า	มูลค่า (บาท)		ชนิดสินค้า	มูลค่า (บาท)
1	เครื่องอุปโภคบริโภค	1,567,579,770.49	1	ทองแดง	7,897,359,487.00
2	น้ำมันเชื้อเพลิง	819,819,005.99	2	รถชุดและชิ้นส่วน อุปกรณ์	472,365,283.07
3	เครื่องใช้ไฟฟ้าและ อุปกรณ์ติดตั้ง	306,840,913.44	3	รถยนต์นั่งพร้อม อุปกรณ์(รถใหม่ พวงมาลัยซ้าย)	284,034,997.18
4	เครื่องดื่มน้ำร้อน ร่างกาย	264,429,606.00	4	ไม้แปรรูป	259,652,548.96
5	รถไถนาเดินตาม พร้อมอุปกรณ์	258,635,252.70	5	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	174,710,621.69
6	รถดัด	173,475,819.00	6	รถเครน,เครนและ อุปกรณ์	72,922,635.60
7	รถยนต์	156,860,396.03	7	เครื่องชุดเจาะ สำรวจแร่เก่าใช้แล้ว	64,949,129.02
8	ผงชูรส	150,019,507.00	8	ผักสด	39,469,035.56
9	รถแทรกเตอร์และ อุปกรณ์	120,745,696.77	9	รถแทรกเตอร์ ดินตะขาบพร้อม อุปกรณ์	39,276,287.82
10	เครื่องชุดเจาะสำรวจ แร่ชนิดขับเคลื่อนได้	120,190,603.66	10	ยางรถยนต์	22,038,807.28
	อื่นๆ	2,206,438,413.71		อื่นๆ	278,166,052.31
	รวมทั้งสิ้น	6,145,034,984.79		รวมทั้งสิ้น	9,604,944,885.49

ที่มา: ด้านศุลกากรมุกดาหาร, 2552

ตารางที่ 8 สถิติสินค้านำเข้าและสินค้าส่งออกสูงสุด 10 อันดับ ปีงบประมาณ 2551

ลำดับ ที่	สินค้าส่งออก		ลำดับ ที่	สินค้านำเข้า	
	ชนิดสินค้า	มูลค่า (บาท)		ชนิดสินค้า	มูลค่า (บาท)
1	เครื่องอุปโภค บริโภค	1,595,606,409.03	1	ทองแดง	13,066,159,769.68
2	น้ำมันเชื้อเพลิง	1,273,073,341.58	2	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	1,149,389,406.73
3	เหล็ก	390,244,623.88	3	ไม้แปรรูป	169,642,929.79
4	สะพานและ ส่วนประกอบ ของสะพาน	365,185,983.63	4	ตัวแปลงกระแส ไฟฟ้า	96,309,552.35
5	เครื่องใช้ไฟฟ้าและ อุปกรณ์	338,898,972.80	5	รถยนต์นั่งพร้อม อุปกรณ์(รถใหม่ พวงมาลัยซ้าย)	71,627,189.42
6	เครื่องดัดมุ้งกิ้ง	254,063,192.00	6	รถแทรกเตอร์	40,398,528.43
7	น้ำตาลทราย	243,740,975.52	7	เครื่องมือช่าง	39,313,793.68
8	ซัลฟามิค เอซิด	211,103,113.83	8	ท่อเหล็กพร้อม อุปกรณ์ติดตั้ง	28,157,211.77
9	ผงชูรส	210,701,200.00	9	เครื่องพิมพ์ทำสำเนา แบบอิงค์เจ็ท	21,316,930.95
10	รถไถนาเดินตาม พร้อมอุปกรณ์ อื่นๆ	203,850,057.21	10	กระเทียม	15,019,589.13
	รวมทั้งสิ้น	3,911,982,771.33		รวมทั้งสิ้น	150,828,051.09
	รวมทั้งสิ้น	9,490,094,807.47		รวมทั้งสิ้น	15,040,860,933.60

ที่มา: ด้านศุลกากรมุกดาหาร, 2552

จากปี 2547 ถึง ปี 2551 พบว่า สินค้าที่ประเทศไทยส่งออกไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว บริเวณชายแดนจังหวัดมุกดาหาร ที่มีมูลค่าการค้ามากที่สุดคือ สินค้าประเภทเครื่องอุปโภคและบริโภค น้ำมันเชื้อเพลิง เหล็ก และเครื่องจักรประเภทต่างๆ สินค้าที่นำเข้าพบว่า ทองแดง ไม้แปรรูป และพาหนะที่ใช้ในการก่อสร้าง จะมีมูลค่าสูงในทุกๆปี

6. ยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจการค้าชายแดน

6.1 ยุทธศาสตร์การจัดระบบเศรษฐกิจตามแนวชายแดน

(ECONOMIC COOPERATION STRATEGY)

สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ (2546) กล่าวว่า สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ ในกำกับของ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้วางยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในเรื่องการจัดระบบเศรษฐกิจตามแนวชายแดนไว้ดังนี้

6.1.1 การคาดการณ์สถานการณ์ในอนาคต

6.1.1.1 การกีดกันทางการค้าในเวทีการค้าโลกจะยิ่งทวีความรุนแรง การรวมกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจจะมีบทบาทสำคัญมากขึ้น โดยเฉพาะเพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและอำนาจในการต่อรองกับกลุ่มต่างๆ คุณภาพของสินค้าและต้นทุนการผลิตจะเป็นปัจจัยสำคัญ ดังนั้นหากไทยสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและลดต้นทุนสินค้าได้ จะช่วยเพิ่มศักยภาพของไทยในเวทีการค้าโลก

6.1.1.2 หากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจและความร่วมมือระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และลักษณะเศรษฐกิจภายในของประเทศเพื่อนบ้านยังคงเป็นไปในทิศทางปัจจุบัน โดยเฉพาะระดับเศรษฐกิจและรายได้ประชากรที่แตกต่างกันมากระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน จะทำให้ช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านห่างกันมากขึ้น และเป็นการเพิ่มปัญหาให้กับประเทศไทย โดยเฉพาะการอพยพของแรงงานต่างด้าวเข้ามายังประเทศไทยก็จะเพิ่มมากขึ้นตามมาด้วย เนื่องจากความต้องการ โอกาสในการหางานทำและรายได้ที่ดีกว่า

6.1.1.3 การเปิดความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะของการพึ่งพาศักยภาพที่เอื้อประโยชน์ต่อกันและกัน จะเป็นการเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทย โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านของไทยที่ยังมีความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติและวัตถุดิบที่หลากหลายหากไทยสามารถเพิ่มโอกาสในการลงทุนและหรือร่วมมือทางการผลิตกับประเทศเพื่อนบ้าน

6.1.1.4 การพัฒนาเขตประกอบการร่วมตามแนวชายแดนจะเป็นแนวทางสำคัญในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจตามแนวชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งเขตประกอบการด้านอุตสาหกรรมการค้า เกษตรกรรม บริการ และการท่องเที่ยว ที่มีกรเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพในลักษณะของเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยการให้สิ่งจูงใจแก่นักลงทุน

6.1.2 เป้าหมาย

6.1.2.1 เพิ่มขีดความสามารถการผลิตตามแนวชายแดนและพื้นที่เชื่อมโยงในลักษณะเกื้อกูลซึ่งกันและกัน (Complementary) ระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งด้านเกษตรอุตสาหกรรม และบริการ

6.1.2.2 ย้ายฐานการผลิตบางประเทศจากไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานมาก อุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบของประเทศเพื่อนบ้าน และธุรกิจการเกษตรเพื่อผลิตวัตถุดิบส่งประเทศไทย

6.1.2.3 สร้างงานและลดช่องว่างของรายได้ประชาชนอย่างยั่งยืนระหว่างไทยกับเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะพื้นที่ตอนในและเมืองหลักของประเทศเพื่อนบ้าน

6.2 ยุทธศาสตร์การค้าชายแดน

สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ (2546) กล่าวเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การค้าชายแดน ดังนี้

6.2.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาการค้าชายแดน

6.2.1.1 เพิ่มปริมาณและมูลค่าการค้าชายแดนและผ่านแดน ให้สามารถสร้างเสริมระบบเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคเติบโตอย่างต่อเนื่อง

6.2.1.2 ปฏิรูประบบการค้าชายแดนให้เข้าสู่ระบบสากล โดยแก้ไขปัญหาอุปสรรคการค้าชายแดนปรับปรุงกระบวนการผ่านแดนให้สะดวกรวดเร็ว ตลอดจนให้ความช่วยเหลือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน จะช่วยอำนวยความสะดวกกิจกรรมการค้า ลดต้นทุนการผลิตสินค้า และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

6.2.1.3 ส่งเสริมการเปิดตลาดการค้าใหม่ การส่งเสริมค้าชายแดน ไม่ได้จำกัดเพียงการค้าบริเวณชายแดนเท่านั้น แต่ยังเชื่อมโยงเพื่อการบริโภคในตลาดภายในของทั้งสองประเทศ และ หรือส่งผ่านไปยังประเทศข้างเคียงที่เป็นตลาดใหญ่ในอนุภูมิภาค การเปิดจุดผ่านแดนที่เหมาะสม และการให้ความช่วยเหลือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้แก่ประเทศเพื่อนบ้าน จะเป็นการเปิดตลาดการค้าใหม่ให้สินค้าไทยและสินค้าที่เกิดจากการผลิตร่วม ได้แก่

- 1) จีนตอนใต้ผ่านเส้นทาง ลาว/พม่า-จีนตอนใต้
- 2) ตลาดเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ผ่านลาว-ท่าเทียบเรือคานัง ประเทศเวียดนาม
- 3) ตลาดสิงคโปร์-ไต้หวัน-เกาหลี-อเมริกา ผ่านทางกรุงเทพฯ-แหลมฉบังและ
- 4) ตลาดเอเชียใต้ผ่าน เส้นทาง พม่า-อินเดีย-บังกลาเทศ-เอเชียใต้ โดยเฉพาะส่งออก กลุ่มสินค้าเกษตรแปรรูปและไม่แปรรูปและกลุ่มสินค้าอุปโภค บริโภค



6.2.2 ปัญหาข้อจำกัด

6.2.2.1 มาตรการกีดกันทางการค้าและเลือกปฏิบัติ ประเทศลาว พม่า มีการปกป้องตลาดภายในประเทศ โดยการห้ามนำสินค้าบางชนิดที่มีการผลิตในประเทศ ตามลักษณะของประเทศที่ดำเนินนโยบายทดแทนการนำเข้า โดยเฉพาะการจำกัดโควตานำเข้า ปูนซีเมนต์ เหล็กเส้น ใน สปป.ลาว และการที่พม่าห้ามนำเข้าสินค้าในรูปแบบปกติผ่านทางชายแดน จำนวน 15 รายการ และการห้ามนำเข้าสินค้าในรูปแบบปกติทางทะเล จำนวน 14 รายการ ตลอดจน มาตรการเลือกปฏิบัติของ สปป.ลาว ในการให้สิทธิพิเศษกับจีน และเวียดนาม เช่น ลดภาษีอากรขา เข้ามากกว่าร้อยละ 50 และยกเว้นภาษีการค้า ทำให้ไทยเสียส่วนแบ่งตลาดสินค้าในจีนและเวียดนาม

6.2.2.2 โครงการให้สิทธิพิเศษทางภาษีที่ไม่เกิดผลในทางปฏิบัติ ประเทศ ไทยให้สิทธิพิเศษทางภาษีแก่ประเทศเพื่อนบ้านเสมือนประเทศ WTO และในกรอบ AISP แต่ ประเทศเพื่อนบ้านยังไม่ได้มีการใช้สิทธิเนื่องจากมีระเบียบขั้นตอนที่ซับซ้อน ความยุ่งยากในการ ออกใบ เอกสารถิ่นกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin: COO) การขาดผู้รวบรวมสินค้ารายใหญ่ และมีปัญหาเรื่องคุณภาพสินค้า ไม่ตรงตามความต้องการของไทย

6.2.2.3 กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าชายแดน การออกใบรับรอง ถิ่นกำเนิดสินค้าหรือหลักฐานอนุญาตให้ส่งออกของประเทศที่ส่งออกแสดงต่อศุลกากร ประกอบการนำเข้า และการจำกัดวงเงินการค้าชายแดนบริเวณจุดผ่อนปรน กระบวนการตรวจ ปล่อยของหลายหน่วยงานที่ซับซ้อนและใช้เวลานาน ตลอดจนความเข้มงวดการตรวจค้นสินค้าใน พื้นที่ทหารที่ประกาศกฎอัยการศึก ทำให้เกิดความไม่สะดวกต่อการค้าชายแดน

6.2.2.4 การค่านอกระบบ การลักลอบนำสินค้าเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน มายังไทยเพื่อหลีกเลี่ยงภาษีและการควบคุมการนำเข้าที่เข้มงวด ตลอดจนความไม่แน่นอนของการ ปิด-เปิดด่าน โดยส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าเกษตร เช่น กระเทียม และไผ่ และการที่ประเทศเพื่อน บ้านนำสินค้าส่งออกโดยใช้โควตาซึ่งจะมีราคาถูกจากไทยกลับเข้ามาขายในไทยอีก ทำให้รัฐบาล ไทยเสียรายได้

6.2.2.5 ประเทศเพื่อนบ้านขาดทักษะประสบการณ์การค้าแบบสากล การค้าส่วนใหญ่เป็นแบบไม่เป็นทางการ อาศัยความเชื่อใจกัน ไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยตรงช่วยภาคเอกชนแก้ปัญหา และไม่มีสถาบันทางการเงินที่ถูกต้องตามกฎหมาย

6.2.2.6 สิ่งอำนวยความสะดวกการค้าชายแดนไม่เพียงพอ ข้อมูล การตลาดที่ไม่เพียงพอ ค่าบริการ โทรคมนาคมระหว่างประเทศที่ราคาสูง เส้นทางคมนาคมที่ยังไม่ พัฒนาในประเทศเพื่อนบ้าน และค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่เพิ่มขึ้นจากการเก็บค่าผ่านทางให้กับกลุ่ม ต่างๆ ที่มีอิทธิพลในพื้นที่ หรือค่าผ่านเข้าเมืองต่างๆ ตามรายทาง ทำให้ต้นทุนสินค้าเพิ่มขึ้น

6.2.2.7 ปัญหาด้านความมั่นคง การสู้รบตามแนวชายแดน การค้า ยาเสพติด การเปิดพรมแดนตามแนวชายแดน การหลบหนีเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ตลอดจนความไม่แน่นอนของการเปิด-ปิดด่านส่งผลให้เกิดความเสียหายทางธุรกิจ (สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่, 2546)

6.2.3 แนวทางการดำเนินงาน

6.2.3.1 การจัดการภายในประเทศ

ระยะเร่งด่วน

1) กำหนดแนวทางผ่อนคลายนโยบายการผ่านแดนในส่วน
ของไทย

1.1) การนำเข้าไม้จากพม่าที่ต้องมีการรับรอง
แหล่งกำเนิด (Certificate of Origin) โดยอาจพิจารณาในลักษณะการผ่อนปรนให้มีการนำเข้าได้ใน
บางพื้นที่ที่ไม่มีปัญหาการตัดไม้สวมตอ

1.2) เร่งรัดกระบวนการคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม
ให้รวดเร็วยิ่งขึ้น

1.3) กำหนดแนวทางปฏิบัติของผู้ปฏิบัติงาน
ด้านความมั่นคงให้มีความยืดหยุ่นในพื้นที่ที่มีปริมาณการค้าชายแดนมาก

2) กำหนดทิศทางการพัฒนาภาคการผลิตให้ชัดเจน
เพื่อให้สามารถปรับปรุงรายการให้สิทธิพิเศษทางภาษีให้ตอบสนองต่อความต้องการของ
ประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างแท้จริง

3) กำหนดมาตรการรักษาส่วนแบ่งการตลาดในประเทศเพื่อน
บ้าน ควบคุมมาตรฐานสินค้าที่ส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้านให้มีคุณภาพ ควบคุมราคาให้มีความเป็น
ธรรม และส่งเสริมให้ภาคเอกชนประกอบกิจการอย่างโปร่งใส

4) จัดลำดับความสำคัญจุดผ่านแดนและการเชื่อมโยงเส้นทาง
คมนาคมกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้เป็นแนวทางปฏิบัติเดียวกันของทุกฝ่าย

5) จัดตั้งศูนย์ One Stop Service เพื่ออำนวยความสะดวกการค้า
ชายแดน ในบริเวณด่านชายแดนหลัก และส่งเสริมให้การค้าอยู่ในระบบ

6.2.3.2 ความร่วมมือระหว่างประเทศ

ระยะเร่งด่วน

1) เร่งรัดการเจรจาระดับรัฐ-รัฐ เพื่อแก้ไขมาตรการกีดกันทาง
การค้าและเลือกปฏิบัติของประเทศเพื่อนบ้าน

2) ส่งเสริมความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบตลาด เช่น การช่วยเหลือฝึกอบรม ด้านกฎระเบียบ ถ่ายทอดเทคโนโลยีในการผลิตและหลังการเก็บเกี่ยวเพื่อคุณภาพสินค้า และสร้างเครือข่ายที่เข้มแข็งขององค์กรเอกชนในการรวบรวมผลผลิตในประเทศเพื่อนบ้าน

3) สนับสนุนให้มีการประชุมคณะกรรมการการค้าร่วม (Joint Trade Committee: JTC) อย่างสม่ำเสมอเพื่อเป็นเวทีสำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลและเจรจาการค้าระหว่างกัน

4) เจจ่าให้รัฐบาลประเทศเพื่อนบ้านสนับสนุนการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมสายหลักในช่วงที่ขาดหายไปแล้วเสร็จสมบูรณ์โดยเร็ว โดยเฉพาะเส้นทางแม่สอด-เมียวดี-ปะอั้น-ท่าตอน-ย่างกุ้ง ของไทย-พม่า เส้นทางตราด-เกาะกง-สเรแอมป็ล และเส้นทางช่องสะง่า-อัลลองเวง-เสียมราฐ ของไทย-กัมพูชา และเส้นทาง ไทย-ลาว

ระยะปานกลาง-ระยะยาว

ดำเนินกระบวนการตรวจปล่อย ณ จุดชายแดนเดียว (Single stop inspection) กับประเทศเพื่อนบ้าน ณ ด่านชายแดนหลัก

7. โครงการพัฒนาและความร่วมมือระหว่างประเทศ

ศุลกากรมุกดาหาร (ม.ป.ป.) ได้ระบุโครงการพัฒนาและความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับด้านศุลกากรมุกดาหาร ดังนี้

7.1 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS)

7.1.1 ความเป็นมา

ศุลกากรมุกดาหาร (ม.ป.ป.) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่โขง เป็นแนวคิด ในช่วงการประชุมผู้นำอาเซียนสมัยพิเศษว่าด้วยโรค SARS เมื่อ 29 เมษายน 2546 ที่กรุงเทพฯ และได้รับการสนับสนุนในหลักการจากผู้นำประเทศเพื่อนบ้าน

ผู้นำประเทศกัมพูชา ลาว พม่า และไทยได้ประชุมร่วมกันเป็นครั้งแรกภายใต้กรอบความร่วมมือ ACMECS เมื่อวันที่ 12 พฤศจิกายน 2546 ที่เมืองพุกาม สหภาพพม่า ในการประชุมดังกล่าว ผู้นำประเทศสมาชิกได้ลงนามร่วมกันในปฏิญญาพุกามที่จะมีความร่วมมือระหว่างกันในสาขาความร่วมมือสำคัญ 5 สาขา และให้ความเห็นชอบในแผนปฏิบัติการซึ่งประกอบด้วยโครงการร่วม 46 โครงการ และโครงการทวิภาคี 224 โครงการซึ่งจะมีการดำเนินการภายในระยะเวลา 10 ปี โดยผู้นำประเทศสมาชิกต่างเห็นชอบร่วมกันให้เรียกกรอบความร่วมมือนี้ว่า

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี – เจ้าพระยา – แม่โขง การเข้าร่วมเป็นสมาชิกของ เวียดนามเมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2547 ได้ทำให้ประเทศสมาชิกเพิ่มขึ้นเป็น 5 ประเทศ ซึ่งช่วยเพิ่มความเข้มแข็งให้แก่กรอบความร่วมมือ ACMECS

กิจกรรมภายใต้กรอบ ACMECS จะเน้นการลดความยากจนเพื่อช่วยให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืนตามเป้าหมายเพื่อการพัฒนาแห่งสหัสวรรษของสหประชาชาติ โดยตั้งอยู่บนพื้นฐานของการช่วยเหลือตนเองและการเป็นหุ้นส่วนที่เท่าเทียมกัน

ACMECS เน้นการทำงานที่ส่งเสริมและต่อยอดโครงการความร่วมมือที่มีอยู่แล้วในภูมิภาคเพื่อส่งเสริมให้พื้นที่ชายแดนของประเทศสมาชิกเป็นพื้นที่แห่งการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และความเจริญก้าวหน้าทางสังคมวัฒนธรรม พร้อมทั้งเป็นการประสานผลประโยชน์ทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับชาติ และระดับภูมิภาคให้เป็นผลประโยชน์ร่วมกัน เพื่อสร้างความเจริญ ความเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน ความสงบสุข ความมั่นคงและความเป็นเพื่อนบ้านที่ดีระหว่างประเทศสมาชิก

กิจกรรมภายใต้กรอบ ACMECS ซึ่งส่งเสริมและต่อยอดโครงการความร่วมมือที่มีอยู่แล้วในภูมิภาคนี้ จะเน้นความร่วมมือที่ปฏิบัติได้จริงและก่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยอาศัยความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของแต่ละประเทศสมาชิก มีความเป็นไปได้และเป็นที่ยอมรับโดยทุกประเทศที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ การดำเนินการจะตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสมัครใจ ยึดหลักฉันทามติและการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เท่าเทียมกัน (กองสนเทศเศรษฐกิจ, ม.ป.ป.)

7.1.2 วัตถุประสงค์

ต้องการลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิกเพื่อส่งเสริมความเจริญอย่างยั่งยืนในอนุภูมิภาคความเจริญดังกล่าวไม่เพียงแต่จะเป็นผลประโยชน์ของประเทศสมาชิก แต่ยังส่งเสริมและก่อให้เกิดความเข้มแข็งให้แก่กรอบความร่วมมืออาเซียน ทั้งนี้ เนื่องจากความเข้มแข็งของกัมพูชา ลาว พม่า ไทย และเวียดนาม ย่อมหมายถึงความเข้มแข็งของอาเซียนโดยรวม ดังนั้น กรอบความร่วมมือนี้จึงเปรียบเสมือนกรอบความร่วมมือที่ช่วยส่งเสริมการรวมตัวภายใต้กรอบอาเซียนให้มีความก้าวหน้ารวดเร็วขึ้นบนพื้นฐานของการช่วยเหลือตนเองและการเล็งเห็นถึงผลประโยชน์ร่วมกันกิจกรรมภายใต้กรอบ ACMECS จะเน้นการลดความยากจนเพื่อช่วยให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน (สำนักส่งเสริมการค้าชายแดนและมาตรการพิเศษทางการค้า, 2550)

7.1.3 กลไกการทำงาน

- 7.1.3.1 การประชุมระดับผู้นำทุก 2 ปี
- 7.1.3.2 การประชุมระดับรัฐมนตรีปีละครั้ง
- 7.1.3.3 การประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโสทุก 6 เดือน

7.1.3.4 การประชุมคณะทำงานเพื่อการประสานงานระหว่าง
สถานเอกอัครราชทูตของประเทศสมาชิกที่กรุงเทพฯ ทุก 2 เดือน

7.1.3.5 การประชุมระดับคณะทำงานรายสาขา (กองสนเทศเศรษฐกิจ,
ม.ป.ป.)

7.1.4 นโยบายของไทย

7.1.4.1 นำโครงการความร่วมมือที่ประเทศสมาชิกได้ตกลงร่วมกัน
มาปฏิบัติให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมในระยะเวลาที่เหมาะสม

7.1.4.2 ส่งเสริมความร่วมมือในสาขาที่เป็นประโยชน์สำคัญทั้งของไทย
และของภูมิภาค เช่น พลังงาน สาธารณสุข โดยให้มีการดำเนินการที่สอดคล้องและส่งเสริมกรอบ
ความร่วมมืออื่นๆ ในอนุภูมิภาคโดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุ
ภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

7.1.4.3 เพิ่มพูนความร่วมมือระหว่างไทยกับนานาประเทศและองค์การ
ระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความร่วมมือในลักษณะไตรภาคีในการให้ความช่วยเหลือเพื่อ
การพัฒนาแก่ประเทศเพื่อนบ้าน

7.1.4.4 ส่งเสริมการมีส่วนร่วมระหว่างทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง และความ
ร่วมมือทั้งในระดับรัฐ - รัฐ เอกชน - เอกชน รัฐ-เอกชน ประชาชน-ประชาชน

7.1.5 การประชุมสุดยอดผู้นำว่าด้วยยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ
ACMECS โดยสาระสำคัญ ดังนี้

เป้าหมายหลัก มี 4 ประการ ได้แก่

- 1) เพื่อส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันและก่อให้เกิด
ความเจริญเติบโตมากขึ้นตามแนวชายแดน
- 2) เพื่ออำนวยความสะดวกให้มีการเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมเกษตร
และการผลิตไปยังบริเวณที่มีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ
- 3) เพื่อสร้างโอกาสการจ้างงานและลดความแตกต่างของรายได้
ในหมู่ประเทศสมาชิก
- 4) เพื่อส่งเสริมสันติภาพ เสถียรภาพ และความมั่นคงร่วมกันสำหรับ
ทุกฝ่ายในลักษณะที่ยั่งยืน

กิจกรรมของ ACMECS จะมีลักษณะ 5 ประการ ได้แก่

- 1) สอดคล้องและส่งเสริมความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับทวิภาคี
และภูมิภาคที่มีอยู่แล้ว

2) ปฏิบัติได้โดยมีผลที่เป็นรูปธรรม โดยใช้ความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของแต่ละประเทศ

3) ทำได้จริงและเป็นที่ยอมรับได้โดยประเทศที่เกี่ยวข้อง

4) ยึดหลักการแบ่งปันผลประโยชน์อย่างสมัครใจและทัดเทียมกัน

5) ยึดหลักฉันทามติระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง

7.1.6 ทิศนของเอกชนไทยเกี่ยวกับแนวทาง โอกาส และอุปสรรคการค้าการลงทุนในประเทศ ACMECS

ความเห็นของภาคเอกชนไทยเกี่ยวกับแนวทาง โอกาส และอุปสรรคการค้าการลงทุนในประเทศ ACMECS ซึ่งสรุปจากการสัมภาษณ์นายนิคม ไวยรัชพานิช รองประธานสภาธุรกิจ ACMECS และคณะผู้แทนนักธุรกิจไทยที่ประกอบธุรกิจการค้ากับ สปป.ลาว เมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2550 มีสาระสำคัญดังนี้

7.1.6.1 ควรเน้นการส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในลาว (รวมถึงกิจการ โรงแรม และสนามกอล์ฟ) ซึ่งนอกจากจะเป็นอุตสาหกรรมที่ไทยมีความได้เปรียบแล้ว ยังเป็นอุตสาหกรรมที่รัฐบาลลาวให้การสนับสนุน เนื่องจากช่วยเพิ่มรายได้เข้าประเทศและสร้างงานให้กับประชาชนในพื้นที่พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว ทั้งนี้ การดำเนินธุรกิจในลักษณะสร้างประโยชน์ให้กับประเทศเป้าหมายดังกล่าวจะทำให้ประเทศนั้นๆ ไร้ว่างใจและเลือกที่จะประกอบธุรกิจกับไทย

7.1.6.2 ประเภทธุรกิจอื่น ๆ ที่น่าสนใจ ได้แก่ การทำธุรกิจเกษตรแบบมีสัญญา เช่น พืชไร่(อ้อย) อุตสาหกรรมการเกษตรที่ต้องใช้แรงงานจำนวนมาก และการค้าชายแดน (สินค้าอุปโภคบริโภค)

7.1.6.3 โอกาสการค้าและการลงทุนในลาวมีแนวโน้มที่ดี โดยลาวได้สิทธิพิเศษทางการค้าจากสหรัฐฯ ยุโรป และจีน รวมทั้งเป็นประเทศในกลุ่ม ACMECS ซึ่งได้รับสิทธิประโยชน์ภายใต้โครงการให้สิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรแก่ประเทศสมาชิกอาเซียน นอกจากนี้รัฐบาลลาวมีมาตรการผ่อนปรนกฎระเบียบการลงทุนโดยกระจายอำนาจให้เจ้าแขวงเป็นผู้พิจารณาอนุญาตการประกอบกิจการการลงทุนต่างชาติ

7.1.6.4 ข้อเสนอแนะในการส่งเสริมการค้าการลงทุนไทย-ลาว

(1) ส่งเสริมการทำบริการเส้นทางท่องเที่ยวจากไทยไปลาว

(2) เจรจากับลาวขอให้อนุญาตให้ผู้ถือบัตรผ่านแดนของไทยเดินทางผ่านเข้าพื้นที่ต่าง ๆ ในลาวได้โดยสะดวก (ปัจจุบันผู้ถือบัตรผ่านแดนของไทยสามารถเดินทางเข้าไปท่องเที่ยวได้เฉพาะแขวงคำม่วนนครเวียงจันทน์เท่านั้น ส่วนลาวสามารถเดินทางผ่าน



เข้าไทยที่จังหวัดหนองคายไปยังจังหวัดอุดรธานีได้ รวมทั้งขออนุ โลมให้รัฐบาลลาวยกเลิกระเบียบ ในการกำหนดให้มีมีคฤเทศก์ท้องถิ่นประจำกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติ

(3) จัดตั้งสมาคมนักธุรกิจไทย-ลาวเพื่ออำนวยความสะดวก ในการประกอบธุรกิจ รวมทั้งทำหน้าที่ไกล่เกลี่ยปัญหาข้อพิพาททางธุรกิจไทย-ลาว ทั้งนี้ จัดให้มีการจัดการพบปะระหว่างพันธมิตรธุรกิจ (business partner) ที่เป็นสมาชิกสมาคมของทั้งสองฝ่าย เพื่อทำความรู้จักและเจรจาธุทางธุรกิจ โดยสม่ำเสมอ

(4) ภาครัฐบาลควรมีบทบาทมากขึ้นในการสนับสนุน ภาคเอกชนในการประกอบธุรกิจในลาว อาทิ การให้ค้ำประกันเงินกู้ยืมเพื่อประกอบธุรกิจของ ธนาคารเพื่อการนำเข้าและการส่งออก การเร่งสร้างเส้นทางคมนาคมเชื่อมเส้นทางถนนไปสู่ลาว และการให้ความร่วมมือเพื่อปูทางสำหรับการดำเนินธุรกิจ โดยหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

7.2 โครงการพัฒนาพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Subregion: GMS)

7.2.1 ความเป็นมา

กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ (2550) กล่าวว่าในปี พ.ศ.2535 องค์การสหประชาชาติ ได้มอบหมายให้ แผนงานพัฒนาเครือข่ายโทรคมนาคม เป็นหน่วยงานกำกับ ดูแลการพัฒนาในกลุ่มประเทศในพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งประกอบด้วยประเทศต่างๆ ที่มี แม่น้ำโขงไหลผ่านจำนวน 6 ประเทศ คือ จีนตอนใต้ พม่า ลาว ไทย เวียดนาม และกัมพูชา มี ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย เป็นผู้ให้ความช่วยเหลือทางวิชาการและเงินกู้ โดยมีวัตถุประสงค์ 9 ประการ คือการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่ง การโทรคมนาคม การพลังงาน การค้า การลงทุน การเกษตร การพัฒนาสิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ อันนำไปสู่การ สร้างผลผลิต การสร้างรายได้ การจ้างงานและการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรในพื้นที่ โครงการ ฯ

7.2.2 วัตถุประสงค์

กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ (2550) กล่าวว่าเพื่อส่งเสริมให้ เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตรและการบริการ สนับสนุนการจ้าง งานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้นส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทาง เทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกันตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมี ประสิทธิภาพ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถทั้งโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก

7.2.3 ความร่วมมือ

แผนงานลำดับตามความสำคัญ (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) แผนงานซื้อ-ขายไฟฟ้าและการเชื่อมโยงเครือข่ายสายส่งไฟฟ้า (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)

7.2.4 ความคืบหน้าการดำเนินงาน GMS ที่สำคัญ

7.2.4.1 การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) – เชื่อมโยงไทย-พม่า/ลาว-จีน

- 1) เส้นทางสายแม่สาย-เชียงตุง-เชียงรุ่ง-คุนหมิง ไทยช่วยสร้างสะพานมิตรภาพ ข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 แบบให้เปล่าด้วยวงเงิน 38 ล้านบาท และได้มีการเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 และเส้นทางแม่สาย-เชียงตุง-เชียงรุ่ง

ในเดือน กรกฎาคม 2547

2) เส้นทางสาย เชียงของ-หลวงน้ำทา-เชียงรุ่ง-ขุนหมิง ไทย จีน และ ADB ให้ความช่วยเหลือการก่อสร้างเส้นทางในส่วน ของ สสป. ลาวฝ่ายละ 1 ใน 3 ของค่าก่อสร้าง โดยไทยให้ความช่วยเหลือแบบเงินกู้ผ่อนปรนด้วยวงเงิน 1385 ล้านบาท คาดว่า จะก่อสร้างเสร็จในปี 2548 อนึ่งรัฐบาลไทยได้ประกาศเจตนารมณ์ที่จะช่วยสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่เชียงของ-ห้วยทราย โดยจะรับผิดชอบค่าก่อสร้างครึ่งหนึ่ง และ ADB ก็แสดงความสนใจที่จะให้เงินกู้แก่ฝ่ายลาวส่วนหนึ่งด้วย

3) เส้นทางสาย ห้วยโก๋น-ปากแบ่ง โครงการปรับปรุงเส้นทาง จากห้วยโก๋น (จ. น่าน)-เมืองเงิน (แขวงไชยบุรี)-ปากแบ่ง (แขวงอุดมไซ) ระยะทาง 49.22 กม. ซึ่ง ไทยจะให้ความช่วยเหลือด้วยวงเงิน 840 ล้านบาท โดยเป็นเงินกู้ผ่อนปรน (ร้อยละ 70) และเงินให้เปล่า (ร้อยละ 30) คาดว่าจะก่อสร้างเสร็จในปี 2549 โดยทางนี้จะสามารถเชื่อมต่อจาก จ. น่าน ไปยังประเทศจีน (ผ่านทางไชยบุรี-บ่อเต็น) และเชื่อมต่อไปยังหลวงพระบาง

7.2.4.2 การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เชื่อมโยง พม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม

1) ฟังตะวันออก: มุกดาหาร-สะพานนะเขต-ดองฮา-เว้-คานัง สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ไทยและลาวได้กู้เงิน จาก JBIC มาดำเนินการก่อสร้างเป็นวงเงิน 4,700 ล้านเยน (ส่วนของไทย 2,300 ล้านเยน) ได้มีการลงนามสัญญาจ้างก่อสร้างสะพานเมื่อ 3 ธ.ค. 2546

เส้นทางหมายเลข 9 (ในลาว) การปรับปรุงและซ่อมแซมเส้นทาง สะพานนะเขต-เมืองพิน-แดนสวรรค์ ระยะทางประมาณ 210 กม. โดย JICA และ ADB ให้การสนับสนุนด้านการเงิน ซึ่งได้เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อ 23 เม.ย. 2547

เส้นทางหมายเลข 9 (ในเวียดนาม) และท่าเรือน้ำลึกคานัง ADB JBIC และรัฐบาลเวียดนามให้การสนับสนุนด้านการเงินในการก่อสร้างเส้นทางลาวบ่าว-ดองฮา อุโมงค์ไฮ วัน และการปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกคานังบางส่วนของการก่อสร้างแล้วเสร็จและคาดว่าทั้ง โครงการจะเสร็จสมบูรณ์ในปลายปี 2547

2) ฟังตะวันตก: แม่สอด-เมาะลำไย ไทยจะให้ความช่วยเหลือ เส้นทางช่วงแม่สอด-เมียวดี-กอกะเร็ก-พะอัน-ท่าตอน ระยะทางประมาณ 198 กม (โดยจะสร้างถนน ให้เปล่าในช่วง 18 กม. แรก และให้กู้ในส่วนที่เหลือ) ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางแม่สอด-เมียวดี-เมาะลำไย โดยรัฐบาลไทยตกลงในหลักการที่จะให้เงินกู้สำหรับการก่อสร้างช่วงกอกะเร็ก-เมาะลำไย ในระยะต่อไป

7.2.4.3 การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) – เชื่อมโยง ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม

1) เส้นทาง ตราค-เกาะกง-สเรแอมปิต เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลไทย-กัมพูชา-เวียดนาม (R10) โดยไทยให้ความช่วยเหลือแบบเงินกู้ผ่อนปรน 567.7 ล้านบาท เพื่อการปรับปรุงถนนระยะทาง 151.5 กม. และให้เปล่า 288 ล้านบาท เพื่อการก่อสร้างสะพานขนาดใหญ่ 4 แห่ง

2) เส้นทาง ช่องสง่า-อันลองเวง-เสียมราฐ การปรับปรุงถนนระยะทาง 167 กม. ซึ่งจะเชื่อมโยงระหว่างภาคอีสานใต้ของไทยกับเมืองเสียมราฐ โดยจะเริ่มเจรจาเงื่อนไขสัญญาเงินกู้กลางปี 2547

7.2.4.4 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement) เป็นความตกลงที่ช่วยอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดนของคนและสินค้าใน อนุภูมิภาค ประเทศภาคีสมาชิกทั้ง 6 ประเทศได้ให้สัตยาบันความตกลงฯ แล้ว และได้มีการประกาศการมีผลบังคับใช้ของความตกลงฯ (ส่วนกรอบความตกลง) เมื่อ 30 เม.ย. 47 และตั้งแต่วันที่ 2546 ประเทศภาคีสมาชิกได้เจรจาในรายละเอียดของส่วนภาคผนวกแนบท้ายความตกลงฯ (Annex) 16 ฉบับและพิธีสาร (Protocol) 3 ฉบับ โดยได้รับความช่วยเหลือด้านวิชาการจาก ADB และ ESCAP โดยคาดว่าจะสามารถจัดทำภาคผนวกและพิธีสารให้แล้วเสร็จในปี 2548

7.2.4.5 ความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน (Quadripartite Agreement on Commercial Navigation on Lancang – Mekong River) ไทย ลาว พม่า จีน ได้ลงนามร่วมกันในความตกลงว่าด้วยการเดินเรือในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง เมื่อวันที่ 20 เม.ย. 2543 ณ จังหวัดท่าขี้เหล็ก พม่า และมีผลบังคับใช้เมื่อเดือนเมษา 2544 โดยความตกลงฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อการอำนวยความสะดวกการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำโขงตอนบน และจีนได้ให้การสนับสนุน การปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการเดินเรือ (เคลื่อนย้ายเกาะแก่งและหาดตื้นที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือในลำน้ำโขงตลอดช่องแนวช่องทางเดินเรือ 331 กิโลเมตร เพื่อให้ช่องทางมีขนาดกว้างไม่ต่ำกว่า 35 เมตร และลึกประมาณ 3 เมตร) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทำการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลกระทบด้านต่างๆ ในไทย ผลการศึกษาดังกล่าวได้เสร็จสมบูรณ์แล้ว โดยระบุว่าผลกระทบของโครงการฯ ต่อสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคมและวิถีชีวิต แหล่งท่องเที่ยว โบราณสถานและวัฒนธรรม จะอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตามผลจากการดำเนินการด้าน

การมีส่วนร่วมของประชาชน สะท้อนให้เห็นว่า ประชาชนในพื้นที่ยังมีข้อวิตกกังวลเกี่ยวกับโครงการนี้

7.2.4.6 ความร่วมมือด้านพลังงาน

ประเทศ GMS ได้ลงนามความตกลงว่าด้วยความร่วมมือด้านการซื้อขายไฟฟ้าและการสร้างเครือข่ายสายส่งระหว่างรัฐบาล 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (Inter-Governmental Agreement on Regional Power Trade) เมื่อ 3 พ.ย. 2545 โดยความตกลงนี้มีจุดประสงค์ให้ประเทศสมาชิกร่วมมือและวางแผนพัฒนาระบบส่งไฟฟ้าที่ประหยัด และมีความมั่นคง รวมไปถึงกลไกในการดำเนินการซื้อขายไฟฟ้าในอนุภูมิภาค

7.2.4.7 ความร่วมมือด้านโทรคมนาคม

ประเทศไทยโดยบริษัท ทศท. คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการจัดสร้างโครงข่ายระบบเคเบิลใยแก้วตาม โครงการแผนงานพัฒนาเครือข่ายโทรคมนาคม (Telecommunication Backbone Project) ในส่วนของไทยครบทุกจุดที่เกี่ยวข้อง และยังสามารถเปิดให้บริการในเส้นทางระหว่างอรัญประเทศไทย-ปอยเปต กัมพูชา และระหว่างหนองคายไทย-เวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว แล้ว ขณะนี้รอความพร้อมในการเชื่อมโยงกับจีน พม่า และจุดเชื่อมโยงอื่นๆ ของลาว

7.2.4.8 ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว

โครงการจัดทำแผนการตลาดท่องเที่ยวที่วคราวครั้งเดียวหกประเทศ (Six Countries One Destination) โดยมีศูนย์ประสานงานด้านการท่องเที่ยวของอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (Agency for Coordinating Mekong Tourism Activities: AMTA) ซึ่งตั้งสำนักงานอยู่ที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเป็นศูนย์ประสานงานหลักด้านการตลาดเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างประเทศในรูปแบบของแพ็คเกจท่องเที่ยวโดยจะเน้นตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ 3 แนวหลัก ตลอดจนการศึกษาวิจัยอนุภูมิภาคเพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวจากนอกอนุภูมิภาค

7.2.4.9 ความร่วมมือด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

ไทยส่งเสริมให้มีการดำเนินตามแผนงานพนมเปญ (Phnom Penh Plan) ซึ่งเป็นแผนงานพัฒนาผู้บริหารระดับสูงและระดับกลาง อย่างต่อเนื่อง และยังยื่นโดยเฉพะการดำเนินงานของสถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (Asian Institute of Technology: AIT) และ สถาบันลุ่มแม่น้ำโขง (Mekong Institute) ซึ่งก่อตั้งเมื่อปี 2537 โดยเป็นความร่วมมือระหว่างรัฐบาลนิวซีแลนด์กับรัฐบาลไทย (กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ, 2550)

7.2.5 ความคืบหน้าเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) เชื่อม โยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคมที่ 2551 กรมทางหลวงได้ประกาศเปลี่ยนหมายเลขเส้นทางที่เชื่อมระหว่าง อ.แม่สอด กับ อ.เมือง จ.ตาก (เส้น 105 เดิม) เริ่มตั้งแต่จุดกึ่งกลางสะพานมิตรภาพไทย-พม่า ต่อเนื่องไปถึง จ.สุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น (เส้น 12 เดิม) จนถึงมุกดาหาร ไปสิ้นสุดที่ กึ่งกลางสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 โดยให้เรียกเป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 พิเศษ ตลอดเส้นทาง กรมทางหลวงเปลี่ยนหมายเลขเส้นทางตลอดสายให้เป็นเลขเดียวกัน เพื่อจะได้เห็นภาพที่ต่อเนื่องกัน และจะได้สะดวกในการดูแล การของบประมาณในการบำรุงรักษา เป็นความเคลื่อนไหวที่แสดงถึงความคืบหน้าเล็กๆ ของหน่วยราชการไทย ตามความร่วมมือในโครงการระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งเกิดให้เห็นไม่มากนัก นับตั้งแต่ได้เปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2 ที่ จ.มุกดาหาร เมื่อปลายปี 2549 (เปิดทพ ตั้งศรีวงศ์, เอกรัตน์ บรรณเลข, 2551)

7.2.6 ความคืบหน้าและการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับโครงการ GMS จังหวัดมุกดาหาร

โครงการ GMS ได้ดำเนินงานด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่ง และการอำนวยความสะดวกด้านการค้าการขนส่งเป็นหลัก ผลงานที่โดดเด่นทาง ด้านจังหวัดมุกดาหาร ได้แก่ การพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกในแนว EWEC และ การก่อสร้างสะพานมิตรภาพ 2 ซึ่งเป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เชื่อมแผ่นดินระหว่างจังหวัดมุกดาหาร กับแขวงสะหวันนะเขต ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวโดยสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี ได้เสด็จแทนพระองค์ เพื่อทรงประกอบพระราชพิธีเปิดสะพานมิตรภาพ 2 เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2549 ความคืบหน้า/การดำเนินการของด่านศุลกากรมุกดาหาร หรือที่ด่านศุลกากรมุกดาหารได้ร่วมดำเนินการที่เกี่ยวกับโครงการ GMS โดยมีผู้แทนธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB.) สำนักงานจังหวัดมุกดาหาร ด่านศุลกากรมุกดาหาร พาณิชย์จังหวัดมุกดาหาร อุตสาหกรรมจังหวัดมุกดาหาร ด่านตรวจคนเข้าเมืองมุกดาหาร ขนส่งจังหวัดมุกดาหาร แขวงการทางมุกดาหาร กรมทางหลวง ฯ ล ฯ เป็นหน่วยงานร่วมดำเนินการ

ภายหลังการเปิดให้ยานพาหนะสัญจรไปมาบนสะพานมิตรภาพ 2 ตั้งแต่วันที่ 9 มกราคม 2550 เป็นต้นมา ได้มีการประชุมผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งฝ่ายไทย ลาว และ เวียดนามเพื่อหาแนวทางและข้อยุติ อันนำไปสู่การลงนามในความตกลงระหว่างประเทศต่างๆ ดังนี้คือ

7.2.6.1 บันทึกความเข้าใจในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่ง

ข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง(THE INITIAL IMPLEMENTATION OF CROSS-BORDER TRANSPORT AGREEMENT: IICBTA)ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ แคนสะหวัน-ลาวบาว และ มุกดาหาร-สะหวันนะเขต ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2550 โดยมีสาระสำคัญคือการจัดให้มีการดำเนินการต่างๆ ในการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดน แคนสะหวัน-ลาวบาว และจุดผ่านแดน มุกดาหาร-สะหวันนะเขต ได้แก่ สิทธิการจราจร การยอมรับรถ การขนส่งบุคคลข้ามแดนการขนส่งสินค้าข้ามแดนการอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน Single Window Inspection หรือ SWI. Single Stop Inspection หรือ SSI .

Single Window Inspection หรือ SWI. หมายถึง การตรวจปล่อยหรือปฏิบัติงานร่วมกันในบริเวณเดียวกัน ที่ด่านพรมแดนของแต่ละประเทศของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก

Single Stop Inspection หรือ SSI.หมายถึง การตรวจแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียวโดยเจ้าหน้าที่ทั้งสองฝ่ายปฏิบัติงานในหน้าที่ร่วมกันและพร้อมกัน ที่จุดตรวจในประเทศขาเข้า ดังเช่นการปฏิบัติงานในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area) ณ จุดผ่านแดน มุกดาหาร- สะหวันนะเขต ซึ่งตั้งอยู่ทางด้านขาเข้าของแต่ละประเทศ สำหรับให้เจ้าหน้าที่ของอีกฝ่ายหนึ่งร่วมตรวจสินค้าขาออก, ยานพาหนะบรรทุกสินค้าและผู้ควบคุมยานพาหนะซึ่งมาจากประเทศฝ่ายตนพร้อมกับการตรวจสินค้าขาเข้า ฯลฯ ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายเจ้าของที่ตั้ง Common Control Area

7.2.6.2 ข้อตกลงในการดำเนินการขนส่งทางถนนเพื่อการท่องเที่ยวระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2550

วัตถุประสงค์: เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางถนนในระหว่างประเทศภาคี

สาระสำคัญ

- 1) การกำหนดเส้นทาง และสิทธิการจราจร
- 2) การประกันภัย
- 3) การใช้หนังสือเดินทาง และใบอนุญาตขับขี่
- 4) การนำเข้ายานพาหนะเป็นการชั่วคราว
- 5) กฎหมายที่ใช้บังคับ

7.2.7 การดำเนินงานของด่านศุลกากรมุกดาหารที่เกี่ยวกับโครงการ GMS ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2551 มีดังนี้

7.2.7.1 ร่วมกับเจ้าหน้าที่ Asian Development Bank จัดทำคู่มือการปฏิบัติงาน ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

7.2.7.2 ร่วมกับเจ้าหน้าที่ Asian Development Bank ศึกษาเกี่ยวกับระยะเวลาที่ผู้ขนส่งสินค้าข้ามแดน ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากร (TIME RELEASE STUDY)

7.2.7.3 จัดให้เจ้าหน้าที่ด้านศุลกากรมุกดาหารเข้ารับการฝึกอบรมร่วมกับ เจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงาน ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต อย่างเต็มรูปแบบของ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

7.2.7.4 การเตรียมงานเพื่อรองรับการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ GMS ได้แก่การเสนอแนวทางร่างกฎหมายและระเบียบ เพื่อการปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งกรมศุลกากรได้ร่างกฎหมายดังกล่าวเสร็จแล้ว ขณะนี้อยู่ในระหว่างกระทรวงการคลังเสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเข้าสู่การดำเนินการในระดับรัฐบาลและระดับรัฐสภา เพื่อตราเป็นกฎหมายต่อไป

7.2.7.5 เตรียมความพร้อมของบุคลากรและระบบไอที เพื่อรองรับการปฏิบัติงาน ในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area) ในรูปแบบของ Single Window Inspection (SWI) และ Single Stop Inspection (SSI)

7.3 เขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA)

กรมอาเซียน (2548) ได้ระบุเรื่องเขตการค้าเสรีอาเซียนไว้ในเนื้อความดังต่อไปนี้
หลักการ

7.3.1 AFTA มีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอาเซียน ในฐานะที่เป็นฐานการผลิตที่สำคัญเพื่อป้อนสินค้าสู่ตลาดโลก โดยอาศัยการเปิดเสรีด้านการค้าและการลดภาษีและอุปสรรคข้อกีดขวางทางการค้าที่มีใช้ภายใน รวมทั้งการปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษีศุลกากรเพื่อเอื้ออำนวยต่อการค้าเสรี

7.3.2 กลไกการลดภาษีที่สำคัญของ AFTA คือระบบความตกลงว่าด้วยการใช้มาตรการกำหนดอัตราอากรร่วม (Common Effective Preferential Tariff Scheme: CEPT) ซึ่งกำหนดให้ประเทศสมาชิกให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีศุลกากรแก่กันแบบต่างตอบแทน กล่าวคือ การที่จะได้สิทธิประโยชน์จากการลดภาษีของประเทศอื่นสำหรับสินค้าชนิดใด ประเทศสมาชิคนั้นจะต้องประกาศลดภาษีสำหรับสินค้าชนิดเดียวกันด้วย ทั้งนี้ CEPT ได้กำหนดให้สินค้าที่ได้รับประโยชน์จากการลดภาษีจะต้องมีส่วน มูลค่าที่เกิดขึ้นในอาเซียน (ASEAN Local Content)

อย่างน้อย 40% และสามารถคำนวณวัตถุดิบในอาเซียนแบบสะสม (Cumulative Rules of Origin) โดยกำหนดอัตราขั้นต่ำของวัตถุดิบเท่ากับ 20%

7.3.3 อาเซียนตกลงที่จะเร่งรัดการลดภาษีใน AFTA ดังนี้

7.3.3.1 ประเทศสมาชิกเดิม 6 ประเทศลดภาษีสินค้าในบัญชีรายการสินค้าลดภาษีทั่วไป (Inclusion List: IL) ให้เหลือ 0-5% ภายใน วันที่ 1 มกราคม ค.ศ.2003 และจะลดให้เป็น 0 % ภายในปี ค.ศ. 2010

7.3.3.2 ประเทศสมาชิกใหม่จะพยายามลดภาษีลงเหลือ 0-5% ให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ในปี 2006 สำหรับเวียดนาม ปี 2008 สำหรับลาวและพม่า และปี 2010 สำหรับกัมพูชา

7.3.3.3 ประเทศสมาชิกจะลดภาษีลงเหลือ 0% ทุกรายการใน IL ภายในปี 2010 สำหรับสมาชิกเดิม และภายในปี 2015 สำหรับสมาชิกใหม่ทั้งนี้ ตั้งแต่ ม.ค. 2003 กำหนดให้ 60% ของรายการสินค้าทั้งหมดของสมาชิกเดิม 6 ประเทศมีอัตราภาษีเท่ากับ 0%

7.3.3.4 ภายใต้กรอบความตกลงสำหรับการรวมกลุ่มสินค้าและบริการสำคัญ (ลงนามระหว่างการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 10 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2547) กำหนดว่าจะเร่งลดภาษีสินค้าใน 9 สาขาหลัก (เกษตร ประมง ผลิตภัณฑ์ไม้ ผลิตภัณฑ์ยาง สิ่งทอ ยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ เทคโนโลยีสารสนเทศ และสาขาสุขภาพ) ให้เร็วขึ้นจากกรอบ AFTA เดิม 3 ปี กล่าวคือจากปี 2010 เป็น 2007 สำหรับสมาชิกเดิม และจากปี 2015 เป็น 2012 สำหรับสมาชิกใหม่

7.3.3.5 นอกจากสินค้าในบัญชี IL แล้ว ยังมีการกำหนดเวลาการลดภาษีสำหรับบัญชีกเว้นภาษีชั่วคราว (Temporary Exclusion List: TEL) บัญชีอ่อนไหว (Sensitive List: SL) และบัญชีอ่อนไหวสูง (Highly Sensitive List: HSL) ซึ่งมีกำหนดเวลาการลดภาษีที่แตกต่างกัน ส่วนบัญชีกเว้นทั่วไป (General Exclusion List: GE) เป็นสินค้าที่แต่ละประเทศไม่สามารถนำมาลดภาษีได้

7.3.4 นอกเหนือจากข้อกำหนดในการลดภาษีแล้ว AFTA ยังกำหนดให้ประเทศสมาชิกยกเลิกมาตรการจำกัดปริมาณ (Quantitative Restriction) ทันทีเมื่อสินค้าได้นำเข้าแผนการลดภาษีแล้ว และได้รับประโยชน์จากการลดภาษีของอาเซียนอื่นแล้ว และยกเลิกมาตรการที่มีใช้ภายใน (NTB) ภายใน 5 ปี หลังจากได้รับประโยชน์จากการลดภาษีของอาเซียนอื่น ขณะนี้ อาเซียนกำลังดำเนินการอย่างจริงจังเพื่อยกเลิกอุปสรรคทางการค้าที่มีใช้ภายในอาเซียน โดยให้มีกระบวนการแจ้งข้ามประเทศ (cross-notification) ซึ่งประเทศสมาชิกและภาคเอกชนสามารถแจ้งมาตรการที่มีใช้ภายในที่ประเทศอื่นๆ ใช้อยู่ต่อสำนักเลขาธิการอาเซียน เพื่อรวบรวม ตรวจสอบ แล้วให้ประเทศ

สมาชิกที่ถูกเจ้านั้นชี้แจงและดำเนินการยกเลิกต่อไปหากพบว่าเป็นอุปสรรคทางการค้าและไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติของความตกลง CEPT

7.3.5 การดำเนินการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนได้มีความก้าวหน้าไปมาก โดยสถานะ ณ วันที่ 1 มกราคม 2548 คือ (1) รายการสินค้าในบัญชี IL ซึ่งประเทศสมาชิกทั้ง 10 ประเทศ ได้นำมาลดภาษีในปี 2547 มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 86,359 รายการ (2) 98.98% ของสินค้าของประเทศสมาชิกเดิม 6 ประเทศ และ 81.35% ของประเทศสมาชิกใหม่ มีอัตราภาษีระหว่าง 0-5 % (3) อัตราภาษีเฉลี่ยสำหรับสินค้าใน CEPT สำหรับสมาชิกเดิม 6 ประเทศ เท่ากับ 2.0% (จาก 12.76% ในปี ค.ศ. 1993 ซึ่งเป็นปีที่เริ่มลดภาษี) และ (4) 64.12% ของสินค้าใน IL ของสมาชิกเดิม 6 ประเทศ มีอัตราภาษี 0% ในปี 2547 และ 92.99% ของสินค้าในบัญชี IL ของสมาชิกทั้ง 10 ประเทศมีอัตราภาษีระหว่าง 0-5%

7.3.6 ที่ประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 9 ได้ตกลงให้มีการจัดตั้งระบบเพื่อการปฏิบัติตามความตกลงทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้กรอบ AFTA เป็นไปอย่างเหมาะสม และเพื่อช่วยเร่งรัดการแก้ไขข้อพิพาท ประกอบด้วยกลไก 3 ระดับ

7.3.6.1 กลไกให้คำแนะนำ (Advisory Mechanism) ได้แก่ (1) กลไกระงับข้อพิพาทและหน่วยงานกำกับดูแลแก้ไขปัญหาการค้าการลงทุนของอาเซียน (ASEAN Consultation to Solve Trade and Investment Issues: ACT) เพื่อทำหน้าที่ประสานและให้คำปรึกษาแก่ภาคเอกชนและภาครัฐในการแก้ไขปัญหากเกี่ยวกับการค้าภายในอาเซียน โดยกลไกของ ACT ไม่มีผลบังคับตามกฎหมาย เน้นการให้บริการทางระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ต กำหนดให้การแก้ไขปัญหายภายใต้กลไก ACT ดำเนินการแล้วเสร็จภายใน 30 วัน โดยในส่วนของประเทศไทย ACT ได้จัดตั้งขึ้นที่สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง ซึ่งเป็น National AFTA Unit และ (2) การจัดตั้ง ASEAN Legal Unit ในสำนักเลขาธิการอาเซียน เพื่อให้ความช่วยเหลือในการตีความและให้คำแนะนำประเด็นข้อพิพาททางการค้า (ตามคำร้องขอของประเทศสมาชิก)

7.3.6.2 กลไกให้คำปรึกษา ได้แก่ ASEAN Compliance Body (ACB) ในกรณีที่ประเทศใดไม่ปฏิบัติตามความตกลง ประเทศที่เป็นกลาง จะได้รับการร้องขอให้ตรวจสอบข้อเท็จจริงภายในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งผลการตรวจสอบจะไม่มีข้อผูกพันทางกฎหมาย ACB มีกำหนดเวลาพิจารณา 90 วัน

7.3.6.3 กลไกบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ Enhanced ASEAN Dispute Settlement Mechanism ได้มีการลงนามในพิธีสาร ASEAN Protocol on Enhanced ASEAN DSM โดย AEM ในช่วงการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 10 ซึ่งจะใช้แทน Protocol on DSM (1996) ของอาเซียน เป็นการปรับปรุงกลไกการระงับข้อพิพาทของอาเซียนตามแบบ WTO อาทิ การจัดตั้งคณะ

พิจารณา (Panels) และองค์กรอุทธรณ์ (Appellate Body) นอกจากนี้ ได้มีการจัดตั้ง ASEAN DSM Fund เป็นเงิน 330,000 เหรียญสหรัฐ

7.3.7 นับแต่มีการจัดตั้ง AFTA การค้าระหว่างไทยและอาเซียนขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างมากโดยเพิ่มขึ้นจาก 10,031.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2535 อันเป็นปีก่อนเริ่มก่อตั้ง AFTA เป็น 28,946 ดอลลาร์สหรัฐ ในปี 2546 ทั้งนี้ ไทยได้ดุลการค้ากับอาเซียนในภาพรวม

7.3.8 มูลค่าการส่งออก 16,537.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 21.9 สินค้าส่งออกที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ แผงวงจรไฟฟ้า รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เคมีภัณฑ์ เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ เป็นต้น ส่วนการนำเข้านั้น มูลค่าการนำเข้าประมาณ 12,490.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพิ่มขึ้น ร้อยละ 15.5 เป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของการนำเข้าสินค้าสำคัญ ได้แก่ เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ แผงวงจรไฟฟ้า เคมีภัณฑ์ เครื่องจักรใช้ในอุตสาหกรรม และหลอดภาพโทรทัศน์ เป็นต้น

7.3.9 สินค้าที่ไทยได้รับผลกระทบจากการจัดตั้ง AFTA ส่วนใหญ่คือ สินค้าที่ไม่มีศักยภาพในการปรับตัวเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและสินค้าที่ใช้เวลาในการปรับตัวนาน เช่น เหล็ก สิ่งทอ และสินค้าประเภทที่มีการลดภาษีใน AFTA แล้ว แต่เป็นสินค้าที่ต้องใช้วัตถุดิบนำเข้าจากนอกอาเซียนซึ่งไทยมีอัตราภาษีศุลกากรอยู่ในระดับสูง เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เฟอร์นิเจอร์ เป็นต้น

7.4 สะพานข้ามแม่น้ำโขงไทย-ลาว แห่งที่ 2 มุกดาหาร-สะหวันนะเขต

หอการค้าจังหวัดมุกดาหาร (ม.ป.ป.) ได้กล่าวเกี่ยวกับสะพานข้ามแม่น้ำโขงไทย-ลาว แห่งที่ 2 มุกดาหาร-สะหวันนะเขตไว้ดังความต่อไปนี้

7.4.1 ความเป็นมา

รัฐบาลของประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้เห็นพ้องกันในการดำเนินการร่วมกันในการพัฒนาพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงภายใต้การสนับสนุนของธนาคาร เพื่อการพัฒนาแห่งเอเชียการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนนี้จะเชื่อมโยง 4 ประเทศ ได้แก่ พม่า ไทย ลาว และเวียดนาม ตามแผนการพัฒนาเชื่อมโยงโครงการระเบียงตะวันออก-ตะวันออก อันจะนำไปสู่ความร่วมมือในการพัฒนาสาขาที่มีศักยภาพร่วมกันซึ่งครอบคลุมถึงการค้าผ่านแดน การลงทุน และการเคลื่อนย้ายแรงงาน เอื้ออำนวยให้ตอนกลางของเวียดนาม ลาว และไทย รวมถึงภาคใต้ของพม่า กลายเป็นตลาดจำหน่ายสินค้าโดยตรงกับด้านตะวันออก ได้แก่ ภาคใต้ของจีน ฟิลิปปินส์ เกาหลี และญี่ปุ่น และในด้านตะวันตกได้แก่ บังคลาเทศ และภาคใต้ของอินเดีย

7.4.2 ตำแหน่งสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สอง

ตำแหน่งของสะพานฝั่งไทยอยู่ที่ระหว่างบ้านบางทรายใหญ่ กับบ้านสงเปือย อ.เมือง จ.มุกดาหาร และฝั่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อยู่ระหว่างบ้านท่าอูม กับบ้านนาแก เมืองกันทะบุลี แขวงสะหวันนะเขต รูปแบบสะพานใช้สำหรับรถยนต์อย่างเดียว

7.4.3 ระยะเวลาการดำเนินงาน

ปี พ.ศ. 2533 ธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ได้ให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิคแก่ประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ศึกษาโครงการก่อสร้างสะพานฯ แต่ยังไม่ได้ขออนุมัติ

ปี พ.ศ. 2535 – 2538 รัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วย จีน พม่า เวียดนาม ลาว กัมพูชา และ ประเทศไทย ได้เห็นพ้องต้องกันในการดำเนินโครงการพัฒนาพื้นที่อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงร่วมกันภายใต้ความร่วมมือช่วยเหลือของธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย และจัดให้มีการศึกษา FEASIBILITY STUDY และการคมนาคมขนส่งทางบกในแนว EWEC ด้วยเพื่อเชื่อมระหว่างพม่า ไทย ลาว และเวียดนาม ในแนวเส้นทางเมืองมะละหมั่งของพม่า แม่สอด ตาก พิษณุโลก ขอนแก่น มุกดาหาร สะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และดองฮา ประเทศเวียดนาม ขณะเดียวกันได้มีการประชุมระดับ รัฐมนตรีของโครงการ GMS และมีมติให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 2 ขึ้นที่มุกดาหาร – สะหวันเขต ซึ่งเชื่อมโยงกับเส้นทางหมายเลข 9 ใน สปป.ลาว สู่มืองเว้ ดานัง ของเวียดนาม

ปี พ.ศ. 2539 – 2541 ได้จัดให้มีการประชุมผลการศึกษาเพื่อหาจุด (ตำแหน่ง) ของสะพานของทั้งสองประเทศ จนได้ขออนุมัติและตกลงร่วมกันให้ตำแหน่งสะพานฝั่งไทยอยู่ที่บ้านสงเปือย ตำบลบางทรายใหญ่ อำเภอเมืองมุกดาหาร ห่างจากตัวจังหวัดไปทางทิศเหนือประมาณ 7 กิโลเมตร และจุดก่อสร้างฝั่งลาวอยู่ที่บ้านนาแก เมืองกันทะบุลี อยู่ห่างจากตัวแขวงสะหวันนะเขตไปทางทิศเหนือประมาณ 5 กิโลเมตร

ปี พ.ศ. 2542 – 2543 รัฐบาลญี่ปุ่น โดย JAPAN INTERNATIONAL COOPERATION AGENCY: JICA ให้ความช่วยเหลือในการสำรวจ ออกแบบ โครงการ ตั้งแต่เดือน มีนาคม 2542 พร้อมส่งแบบก่อสร้างฉบับสุดท้ายให้รัฐบาลไทยและรัฐบาลลาวเมื่อเดือน สิงหาคม 2543

เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2544 ได้มีการจัดพิธีลงนามข้อตกลงระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลลาวขึ้นที่โรงแรมมุกดาหารแกรนด์ไฮเทล โดยตกลงสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง มุกดาหาร-สะหวันนะเขต โดยใช้เงินกู้จาก JBIC วงเงินค่าก่อสร้าง 2,550 ล้านบาท โดยฝ่ายไทยและลาวออกฝ่ายละครึ่ง

7.4.4 รูปแบบสะพาน

เป็นสะพานคอนกรีต 2 ช่องจราจร ไม่มีทางรถไฟ ลักษณะเป็นสะพานคอนกรีตอัดแรง ช่องการจราจรผิวจราจรกว้าง 8 เมตร ไหล่ทางข้างละ 1.50 เมตร ทอดข้ามแม่น้ำโขงยาว 1,600 เมตร กว้าง 12 เมตร ระยะระหว่างช่องตอม่อยาว 80 เมตร ช่องการจราจรทางน้ำยาว 110 เมตร โครงสร้างคอสระพานด้านฝั่งไทยยาว 250 เมตร ด้านฝั่งลาวยาว 200 เมตร รวมความยาวของสะพานทั้งสิ้น 2,050 เมตรซึ่งสามารถสรุปรายละเอียดของโครงการแบ่งออกเป็น 3 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นงานก่อสร้างตัวสะพานด้านฝั่งไทยและฝั่งลาว ค่าก่อสร้างประมาณ 2,000 ล้านบาท ประกอบด้วย ตัวสะพาน คอสระพาน ถนนคอสระพานถนนเปลี่ยนทิศการจราจร

ส่วนที่ 2 เป็นงานก่อสร้างอาคารด่านควบคุมและถนนเชื่อม ตลอดจนสิ่งปลูกสร้างด้านฝั่งลาว มีความยาว 2,514 เมตร ค่าก่อสร้าง 300 ล้านบาท

ส่วนที่ 3 เป็นงานก่อสร้างอาคารด่านควบคุมและถนนเชื่อม ตลอดจนสิ่งปลูกสร้างด้านฝั่งไทย มีความยาว 951 เมตร ค่าก่อสร้าง 250 ล้านบาท

7.4.5 ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สอง

จากการที่สำนักพัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่ชายแดน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งได้รับความช่วยเหลือทางด้านวิชาการจาก JICA ดำเนินโครงการศึกษาเพื่อวางแผนพัฒนาแบบเบ็ดเสร็จพื้นที่ชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดชายแดนต่อเนื่อง 4 จังหวัด ได้แก่ นครพนม มุกดาหาร กาฬสินธุ์ และ สกลนคร รวมทั้ง JICA ยังได้ให้ความช่วยเหลือทางด้านวิชาการในรูปแบบเดียวกันดำเนินโครงการศึกษาวางแผนพัฒนาพื้นที่แขวงสะหวันนะเขตและแขวงคำม่วน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ให้สามารถพัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงในลักษณะ พื้นที่เขตเศรษฐกิจการผลิตร่วม(CO-PRODUCTION AREA) ซึ่งมีการประชุมภายในประเทศ จำนวน 2 ครั้ง เมื่อเดือน พฤษภาคม 2543 ที่ กรุงเทพฯ และเดือนมีนาคม 2543 ที่จังหวัดขอนแก่น และการประชุมระหว่างไทย – ลาว จำนวน 2 ครั้ง เมื่อเดือนสิงหาคม 2543 ที่จังหวัดมุกดาหาร และเดือน พฤษภาคม 2544 ที่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ในการศึกษาได้มีการเสนอโครงการพัฒนาพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย คือ

- 1) จังหวัดนครพนม มีความเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางการผลิต/อุตสาหกรรม
 - 2) จังหวัดกาฬสินธุ์ มีความเหมาะสมที่จะเป็น นครอุตสาหกรรม
- สีเขียวหรือศูนย์แปรรูปผลผลิตการเกษตร

3) จังหวัดสกลนคร เหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางการพัฒนา
ทรัพยากรมนุษย์ โดยจัดตั้งเป็นนครวิทยาศาสตร์การเกษตร

4) จังหวัดมุกดาหาร เหมาะสมที่จะเป็นศูนย์กลางธุรกิจจัดจำหน่าย
สินค้าต่าง ๆ หรือนครการค้าชายแดน

ผลการศึกษาของ สำนักพัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านพื้นที่ชายแดน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ JICA ได้คัดเลือกให้จังหวัดมุกดาหาร เป็น ประตูด้านตะวันออกคู่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและเวียดนามตอนกลาง โครงการก่อสร้างสะพานข้าม แม่น้ำโขงแห่งที่สองขึ้นที่จังหวัดมุกดาหาร-แขวงสะหวันนะเขต เป็นโครงการหนึ่งที่ได้รับรองรับการพัฒนาพื้นที่เชื่อมโยง ในทางเศรษฐกิจการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว กับประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่ชายแดน สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 นี้จะรองรับการเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 9 ของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวในทางด้าน แขวงสะหวันนะเขต ไปเชื่อมต่อกับเวียดนามตอนกลาง ตลอดไปถึงชายแดนทะเลเข้าบรรจบเส้นทางหมายเลข 1 โดยมีหัวเมืองที่สำคัญของเวียดนาม คือ เมืองกวางตรี เมืองเว้ และเมืองดานัง ซึ่งเป็นท่าเรือที่สำคัญสามารถรองรับเรือขนาด 30,000 ตัน ได้ ซึ่งจะทำให้จังหวัดมุกดาหารกลายเป็นเมืองศูนย์กลางทางการค้า และพาณิชย์กรรมของภาคตะวันออกเฉียงเหนืออีกเมืองหนึ่ง

7.4.6 โครงการรองรับการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ได้แก่

- 1) โครงการก่อสร้างทางเลียยมืองมุกดาหาร สายที่ 1 แยกทางหลวงหมายเลข 212 ที่หลักกิโลเมตร 167 กับ 575 ระยะทาง 8 กม. แล้วเสร็จประมาณ เดือนตุลาคม 2544
- 2.) โครงการก่อสร้างทางหลวงสายหลัก มุกดาหาร-คำชะอี ระยะทาง 35 กิโลเมตร
- 3.) โครงการก่อสร้างทางหลวงสายหลัก นิคมคำสร้อย-เลิงนกทา จังหวัดยโสธร ระยะทาง 21 กิโลเมตร
- 4.) โครงการก่อสร้างทางหลวง 4 ช่องจราจร เชื่อมตะวันออก-ตะวันตก จากสะพานข้ามแม่น้ำเมย อำเภอแม่สอดจังหวัดตาก มายัง พิชณุโลก ขอนแก่นสิ้นสุดที่มุกดาหาร
- 5) โครงการก่อสร้างทางหลวง 4 ช่องจราจร เชื่อมชายฝั่งตะวันออก จากโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกแหลมฉบัง มายังสระแก้ว สุรินทร์ ยโสธร สิ้นสุดที่มุกดาหาร

7.4.7 บทบาทของมุกดาหารหลังจากมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สอง

ผลจากการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างชาติ จังหวัดมุกดาหาร - สะหวันนะเขต และโครงการต่าง ๆ ที่จะมารองรับข้างต้นจะส่งผลให้มุกดาหารมีความสำคัญ



และมีบทบาทในด้านต่าง ๆ มากขึ้นคือ

- 1) บทบาทในฐานะเป็นประการการค้าและการลงทุนสู่อินโดจีน
- 2) บทบาทในฐานะเป็นฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมที่จะเชื่อมโยงสู่กลุ่มประเทศอินโดจีน และประคองไปสู่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกเฉียงของไทย (Eastern Seaboard Development Programme)
- 3) บทบาทในฐานะศูนย์กลางการฟื้นฟูบูรณะอินโดจีน ในแง่การเงิน การธนาคาร การบริการด้านวิชาการ การวิจัยและศูนย์กลางการถ่ายทอดเทคโนโลยี
- 4) บทบาทในฐานะเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาคนี้ เชื่อมโยงสู่แหล่งท่องเที่ยวระดับโลกของกลุ่มประเทศอินโดจีน เช่น นครวัด นครธม ในประเทศกัมพูชา น้ำตกหลี่ผิงของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญ ๆ ของประเทศเวียดนาม เป็นต้น

7.4.8 โครงการพัฒนาสำคัญๆที่จะเกิดขึ้นในมุกดาหารและพื้นที่ใกล้เคียง

7.4.8.1 การพัฒนาเป็นศูนย์กลางเมือง มุกดาหารจะเป็นประตู (Gateway) ด้านตะวันออกเฉียงใต้ของ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและเวียดนามตอนกลาง ผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 และเป็น "เขตเศรษฐกิจพิเศษ" โดยเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรม และการจัดจำหน่าย

- 1) การจัดตั้งสวนอุตสาหกรรมการรับและการจัดส่งสินค้า
- 2) การส่งเสริมอุตสาหกรรมเกษตร
- 3) การจัดตั้งระบบการค้าชายระหว่างประเทศ

กำหนดให้มุกดาหารเป็นเมืองศูนย์กลางการจัดส่งสินค้าและแปรรูป และการจัดทำเครือข่ายข้อมูลเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในท้องถิ่น ศูนย์เทคโนโลยีอุตสาหกรรม พัฒนาแหล่งการท่องเที่ยว

7.4.8.2 ระบบ พันธมิตรชุมชนในเขตพื้นที่ชายแดนตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อเชื่อมโยงสกลนคร มุกดาหารและนครพนมให้มีความใกล้ชิดกันด้วยระบบเครือข่ายความเร็วสูง (สายเคเบิลใยแก้วนำแสง) และทางหลวงขนาดใหญ่

7.4.8.3 การพัฒนาเมืองแฝดในมุกดาหารและสหัสวันนะเขต อาทิ การใช้ประโยชน์จากสนามบินสหัสวันนะเขตร่วมกัน โดยปรับปรุงให้เป็นสนามบินนานาชาติ การพัฒนาท่าเรือรองรับขนาดเล็กข้ามแม่น้ำ การพัฒนาประตูระบบโทรคมนาคมและการบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน

7.5 เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน (Savan-Seno Special Economic Zone)

สถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต (ม.ป.ป.) ได้ระบุเนื้อความเกี่ยวเนื่องกับเรื่องเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน (Savan-Seno Special Economic Zone) ของ สปป.ลาว ดังต่อไปนี้

7.5.1 วัตถุประสงค์ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน

เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และการบริการแห่งหนึ่งในภูมิภาค โดยอาศัย จุดเด่นในด้านที่ตั้งของเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ซึ่งตั้งอยู่บนเส้นทางหมายเลข 9 อันเป็นส่วนหนึ่งของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ในการดึงดูด และส่งเสริมการลงทุน และสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเอื้ออำนวยให้เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน เป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่ทันสมัยของประเทศ ช่วยสร้างอาชีพและยกระดับความรู้ความสามารถด้านฝีมือแรงงานในอุตสาหกรรมของสปป.ลาว

7.5.2 การลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน

สปป.ลาวมีเสถียรภาพทางการเมือง และความสงบปลอดภัยในสังคมสูง การลงทุนของ นักลงทุนต่างชาติมักเป็นการย้ายฐานการผลิตมายังแหล่งที่มีต้นทุนการผลิตต่ำกว่าประเทศตน (วัตถุดิบและแรงงาน) นักลงทุนต่างชาติยังสามารถใช้ประโยชน์จากสิทธิพิเศษ (GSP) ที่ สปป.ลาว ได้รับในการส่งออกไปยังประเทศพัฒนาแล้วต่างๆ อาทิ สหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และประเทศอื่นๆ

รัฐบาล สปป.ลาวได้มีนโยบายส่งเสริมการลงทุนภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน โดยผู้ลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโนจะได้รับสิทธิพิเศษ อาทิ

1) ได้รับการยกเว้นภาษีกำไร (อากรกำไร) เป็นระยะเวลา 2-10 ปี นับตั้งแต่เริ่มมีผลกำไร หลังจากนั้นจะเสียในอัตราร้อยละ 8-10 ตามปกติจะยกเว้นภาษีกำไร เป็นระยะเวลา 2-7 ปี หลังจากนั้นจะเสียในอัตราร้อยละ 10-20 สำหรับนักลงทุนต่างชาติ และในอัตราร้อยละ 35 สำหรับนิติบุคคลลาว

2) เสียภาษีรายได้ส่วนบุคคล (อากรรายได้ส่วนบุคคล) สำหรับคนต่างชาติในอัตราร้อยละ 5 ตามปกติคนต่างชาติเสียในอัตราร้อยละ 10

3) ได้รับการยกเว้นภาษีทางอ้อม ได้แก่ ภาษีการค้า (อากรตัวเลขธุรกิจ) และ ภาษีสรรพสามิต (อากรخمไซ้) ตามปกติจะเสียภาษีการค้าในอัตราร้อยละ 5-10 และภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 5-90

4) ได้รับการยกเว้นภาษีในการส่งออก และยกเว้นภาษีในการนำเข้า วัตถุดิบ เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างและอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิต

5) ได้รับสัมปทานเช่าที่ดินมีระยะเวลาสิ้นสุดถึง 75 ปีและสามารถ
ขอต่อสัมปทานได้ นอกจากนี้ หากเช่าที่ดินเกิน 30 ปี จะได้รับการยกเว้นค่าเช่าเป็นระยะเวลา 12 ปี

6) นักลงทุนที่มีทุนจดทะเบียนตั้งแต่ 100,000 เหรียญสหรัฐขึ้นไป
พร้อมคู่สมรสและ บุตรอายุต่ำกว่า 21 ปี จะได้รับ Foreign ID Card ซึ่งอนุญาตให้ทำงานใน สปป.
ลาวได้และได้รับวีซ่าประเภทเข้าออกได้หลายครั้ง มีอายุอย่างน้อย 1 ปี หากมีทุนจดทะเบียนตั้งแต่
10 ล้านเหรียญสหรัฐขึ้นไป จะได้รับ Permanent Resident ID Card หรือได้รับวีซ่าประเภทเข้าออก
ได้หลายครั้ง มีอายุอย่างน้อย 1 ปี หรือได้รับหนังสือเดินทางลาว

7.5.3 ประเภทธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน

ธุรกิจการผลิตและการแปรรูป เช่น การผลิตสินค้าสำเร็จรูปเพื่อการส่งออก
การผลิตชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ การประกอบชิ้นส่วนให้เป็นสินค้าสำเร็จรูป การแปรรูปสินค้านำเข้า
เพื่อส่งขายต่อภายในหรือต่างประเทศ การแปรรูปสินค้าเกษตร การผลิตสินค้าหัตถกรรม โรงงาน
รับบรรจุหีบห่อสินค้าและผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป

ธุรกิจการค้า เช่น ร้านค้าปลอดภาษี การขายส่งสินค้าผ่านแดนปลอดภาษี
การขายส่งสินค้าและผลิตภัณฑ์ภายใน (เช่น สินค้าหัตถกรรม ไม้เนื้อหอม และอื่นๆ) ศูนย์แสดง
สินค้า ห้างสรรพสินค้า ศูนย์ประชุม การส่งออก นำเข้า และการค้าผ่านแดน

ธุรกิจบริการและ การจัดส่งกระจายสินค้า (Logistics) เช่น ระบบโกดังเก็บ
สินค้า ศูนย์กระจายสินค้า บริษัทรับเหมาขนส่ง โรงแรม อาคารหรือสำนักงานให้เช่า บ้านจัดสรร
บริษัทนำเที่ยว การพัฒนาแหล่งพักผ่อน สถานที่เล่นกีฬา สวนสนุก แหล่งท่องเที่ยว ธนาคารหรือ
สถาบันการเงิน การประกันภัย กองทุนสวัสดิการสังคม โรงเรียนวิชาชีพและพัฒนาฝีมือแรงงาน
โรงเรียนสามัญศึกษา มหาวิทยาลัย โรงพยาบาล ร้านอาหาร ไปรษณีย์

สำนักงานตัวแทนและสาขาบริษัทภายในหรือต่างประเทศ เช่น สำนักงาน
ตัวแทนการค้าเพื่อส่งเสริมการส่งออก ด้านการท่องเที่ยว สาขาบริษัทที่ปรึกษาต่างประเทศ สาขา
บริษัทการบินและการขนส่งต่างประเทศ

7.5.4 การแบ่งขอบเขตที่ดินในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน

แรกเริ่มมีการแบ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโนออกเป็น Zone A และ
Zone B ต่อมา ได้มีการขยายออกเป็น Zone B1, Zone C และ Zone D ดังนี้

Zone A หรือ Savan City

เป็นเขตศูนย์กลางการค้าและบริการ มีเนื้อที่ 305 เฮกตาร์ ตั้งอยู่ติดกับ
สะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เมืองไกสอน พมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต ซึ่งจะ
ประกอบด้วย ร้านค้าปลอดภาษี โรงพยาบาล โรงแรม ร้านอาหาร ศูนย์ประชุม และสวนสนุก เป็น

ต้น โดยเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2550 บริษัท TAGS (Thai Airport Ground Services) ของไทยได้ลงนามร่วมทุนกับรัฐบาล สปป.ลาว ในการพัฒนาพื้นที่รับผิดชอบ 270 เฮกตาร์ โดย TAGS จะใช้เวลา 3 ปี ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ ปรับพื้นที่ จัดระบบไฟฟ้าและน้ำประปา และ TAGS ต้องหาบริษัทเอกชนเพื่อเป็นคู่พัฒนา โดยต้องเสนอให้รัฐบาลพิจารณาเห็นชอบ

Zone B หรือ Logistic Park

เป็นเขตบริการจัดส่งและกระจายสินค้า มีเนื้อที่ 20 เฮกตาร์ ตั้งอยู่ที่เมืองอุทุมพอน แขวงสะหวันนะเขต รัฐบาลลงทุนพัฒนาเอง ปัจจุบันพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน (อาทิ การติดตั้งระบบไฟฟ้าและน้ำประปาภายในโซน การสร้างถนนดินแดง) คิดเป็นร้อยละ 50 นอกจากนี้ สปป.ลาวได้ขอให้ JBIC ศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาพื้นที่ซึ่งอาจขยายพื้นที่ออกไปอีกได้ (Zone B1) รวมทั้งการขอ soft loans เพื่อพัฒนาจุดนี้ร่วมกับญี่ปุ่น ปัจจุบันมีบริษัทจำนวน 2 บริษัทเข้าไปลงทุน ได้แก่ บริษัท Double A logistics (ไทย) และบริษัท Logitem (ญี่ปุ่น)

Zone C หรือ Savan Park

เป็นเขตอุตสาหกรรมและการค้า มีเนื้อที่ 211 เฮกตาร์ ตั้งอยู่ที่หลัก 10 เมืองไกสอน พมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต มีบริษัทเข้ามาลงทุนทั้งหมด 6 บริษัท ได้แก่

บริษัท Savan Pacifica (รัฐบาลลาวร่วมทุนกับมาเลเซีย) พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน ปัจจุบันพัฒนาพื้นที่ได้ร้อยละ 90

บริษัท Lao tin (ญี่ปุ่น) ได้มาลงทุนสร้างโรงงานผลิตและหลอมเส้นตะกั่ว คาดว่าจะสามารถเริ่มสร้างโรงงานได้ในเดือนสิงหาคม 2552

บริษัท DKLS (มาเลเซีย) พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ อาทิ สร้างอาคารสำนักงานให้เช่า

บริษัท OM (ญี่ปุ่นและมาเลเซีย และเป็นเจ้าของเดียวกับบริษัท Lao tin) พัฒนา อสังหาริมทรัพย์ อาทิ สร้างอาคารสำนักงานให้เช่า

บริษัทสุขพัฒนา (ลาว) นำเข้าพาหนะและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างมือสองทุกชนิด

บริษัท PPSKG (ลาวและมาเลเซีย) นำเข้าพาหนะและเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างมือสองทุกชนิด

Zone D หรือ Resettlement

เป็นเขตบ้านจัดสรร มีเนื้อที่ 118 เฮกตาร์ ตั้งอยู่ที่หลัก 8 เมืองไคซอน พมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต เป็นพันธมิตรผูกพันของ TAGS ในการสร้างบ้านจัดสรรเพื่อรองรับการโยกย้ายประชาชนออกจากพื้นที่ที่จะสร้าง โครงการ Savan City โดยสร้างบ้านจำปา 30 หลัง เรือนชนวนชม 96 หลัง เรือนवासนา 96 หลัง รวมทั้งหมด จำนวน 222 หลัง สร้างโรงเรียนกสิกรรมและตลาด ซึ่งรัฐบาล สปป.ลาวสร้างเสร็จในเดือนมิถุนายน 2552

8. พิจารณาทางศุลกากร ระเบียบวิธีการส่งออก และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กรมส่งเสริมการส่งออก (2547) ได้ระบุเนื้อความเกี่ยวกับเรื่อง พิจารณาทางศุลกากร ระเบียบวิธีการส่งออก และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

8.1 พิจารณาทางศุลกากร

กรมส่งเสริมการส่งออก (2547) ในการส่งออกสินค้า ผู้ส่งออกก็ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการส่งออกกำหนดไว้ให้ครบถ้วนเช่นเดียวกับการนำเข้า โดยมีคำแนะนำในการจัดเตรียมเอกสาร และปฏิบัติตามขั้นตอนพิจารณาทางศุลกากรในการส่งออกสินค้า ดังนี้

8.1.1 ประเภทใบอนุญาตสินค้าขาออก เป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้ส่งออกต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการส่งออกสินค้า ซึ่งจำแนกออกเป็น 4 ประเภท ตามลักษณะการส่งออก ดังนี้

8.1.1.1 แบบ กศก.101/1 ใบอนุญาตสินค้าขาออก ใช้สำหรับการส่งออก
ในกรณี ดังต่อไปนี้

- 1) การส่งออกสินค้าทั่วไป
- 2) การส่งออกของส่วนบุคคลและเอกสิทธิ์
- 3) การส่งออกสินค้าประเภทส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- 4) การส่งออกสินค้าจากคลังสินค้าทัณฑ์บน
- 5) การส่งออกสินค้าที่ขอชดเชยค่าภาษีอากร
- 6) การส่งออกสินค้าที่ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ
- 7) การส่งออกสินค้าที่ต้องการใบสุทธินำกลับ
- 8) การส่งสินค้ากลับออกไป (RE-EXPORT)

8.1.1.2 แบบ กศก.103 คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน

ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าออกไปก่อนปฏิบัติพิธีการใบขนสินค้าขาออกในลักษณะที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ ในประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากร พ.ศ. 2544

8.1.1.3 แบบ A.T.A. Carnet ใบขนสินค้าสำหรับนำของเข้าหรือส่งของออกชั่วคราว ใช้สำหรับพิธีการส่งของออกชั่วคราวในลักษณะที่กำหนดในอนุสัญญา

8.1.1.4 ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการส่งออกรถยนต์และจักรยานยนต์ชั่วคราว

8.1.2 เอกสารที่ผู้ส่งออกควรจัดเตรียมในการส่งออกสินค้า

8.1.2.1 ใบขนสินค้าขาออก ประกอบด้วยต้นฉบับและสำเนา 1 ฉบับ

8.1.2.2 บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 2 ฉบับ

8.1.2.3 แบบธุรกิจต่างประเทศ (Foreign Transaction Form) : ๓๓. 1 จำนวน 2 ฉบับ กรณีสินค้าส่งออกมีราคาสินค้าที่ส่งมอบ ณ ด่านศุลกากร (Free on Board: FOB) เกิน 500,000 บาท

8.1.2.4 ใบอนุญาตส่งออกหรือเอกสารอื่นใดสำหรับสินค้าควบคุมการส่งออก

8.1.2.5 เอกสารอื่น ๆ (ถ้ามี)

8.1.3 ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการส่งออกสินค้า

8.1.3.1 ผู้ส่งออกหรือตัวแทนส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกและบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทุกรายการจากเครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งออกหรือตัวแทนมายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยผ่านบริษัทผู้ให้บริการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

8.1.3.2 เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าขาออกส่งมาถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาออกและตรวจสอบเงื่อนไขต่างๆที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาออกเป็น 2 ประเภท ดังต่อไปนี้และแจ้งกลับไปยังผู้ส่งออกหรือตัวแทน เพื่อจัดพิมพ์ใบขนสินค้า

ใบขนสินค้าขาออกที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) สำหรับใบขนสินค้าประเภทนี้ ผู้ส่งออกหรือตัวแทนต้องนำใบขนสินค้าไปติดต่อกับหน่วยงานประเมินอากรของท่าที่ผ่านพิธีการ

ใบขนสินค้าขาออกที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) สำหรับใบขนสินค้าขาออกประเภทนี้ ผู้ส่งออกสามารถชำระค่าอากร (ถ้ามี) และดำเนินการนำสินค้าไปตรวจปล่อยเพื่อส่งออกได้เลยโดยไม่ต้องไปพบเจ้าหน้าที่ประเมินอากร

8.1.4 ข้อควรทราบเพิ่มเติมในการส่งออกสินค้า

8.1.4.1 ถ้าสินค้าที่ส่งออกเป็นสินค้าที่ผู้ส่งออกประสงค์จะนำกลับเข้ามาในประเทศไทยอีกภายในหนึ่งปีโดยขอยกเว้นอากรขาเข้า ให้เพิ่มกลุ่มบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับเพื่อใช้เป็นหลักฐานที่เรียกว่า “ใบสุทธินำกลับ” เพื่อเป็นหลักฐานในการนำสินค้ากลับเข้ามา

8.1.4.2 การส่งน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมันที่ผลิตในราชอาณาจักรไปจำหน่ายยังต่างประเทศและผู้ส่งออกต้องการขอคืนภาษีน้ำมันของกรมสรรพสามิต ให้เพิ่มกลุ่มบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับและเขียนหรือประทับตราขางมีข้อความว่า “ขอคืนภาษีน้ำมันหรือผลิตภัณฑ์น้ำมัน” ไว้ตอนบนใบขนสินค้าขาออกและกลุ่มบับ

8.1.4.3 สำหรับท่ากรุงเทพ การส่งสินค้าพิธีการการส่งสินค้ากลับคืนไปยังต่างประเทศ (Re-Export) สปป.ลาวและประสงค์จะขอคืนอากรขาเข้า ให้เพิ่มกลุ่มบับใบขนสินค้าขาออก อีกหนึ่งฉบับแนบติดกับต้นฉบับใบขนสินค้าขาออกด้วย

8.1.4.4 การส่งออกที่ผู้ส่งออกประสงค์จะได้เอกสารส่งออกจากกรมศุลกากรเพื่อขอรับเงินชดเชยอากร จะต้องยื่นกลุ่มบับใบขนสินค้าขาออกอีกหนึ่งฉบับ ซึ่งมีลักษณะพิเศษคือมีสีน้ำเงินที่มุมทั้ง 4 มุม

8.1.4.5 สินค้าส่งออกที่ขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ จะต้องยื่นใบแนบใบขนสินค้าขาออก เพื่อขอคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ

8.1.4.6 สถานที่สำหรับตรวจสินค้าขาออก มีดังนี้
ท่าศุลกากรสถาน (ท่ากองตรวจสินค้าขาออกเดิม) หรือ
ณ ทำเนียบท่าเรือที่ได้รับอนุมัติสำหรับการนำเข้า-ส่งออก
งานตรวจคอนเทนเนอร์และสถานีตรวจสอบขาออก (Main Gate)
ฝ่ายตรวจสินค้าที่ 2 ภายในบริเวณท่าเรือกรุงเทพ
สถานีตรวจและบรรจุสินค้าเข้าคอนเทนเนอร์ เพื่อการส่งออก
สำหรับข้าว แร่ ยาง ฅ โรงเก็บข้าว โรงสีข้าว โรงเก็บแร่ โรงเก็บ
ยาง อันได้รับอนุมัติตามมาตรา 7(4) แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469

โรงพักสินค้าสำหรับตรวจของขาเข้า และบรรจุของขาออก
ที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์ นอกเขตท่าทำเนียบท่าเรือ (รพท. หรือ INLAND CONTAINER
DEPOT: I.C.D.)ท่าเนียบท่าเรือเอกชน เขตอุตสาหกรรมส่งออกต่าง ๆ โรงงานหรือสถาน
ประกอบการของผู้ส่งออกด้านศุลกากรภูมิภาคต่างๆ

8.2 ระเบียบวิธีและขั้นตอนการส่งออก

กรมส่งเสริมการส่งออก (2547) เนื่องจากขั้นตอนการส่งออกสินค้า เป็นสิ่งสำคัญที่ผู้ประกอบการธุรกิจส่งออก จะต้องทำความเข้าใจและศึกษาข้อปฏิบัติให้ถูกต้อง เพื่อให้การประกอบธุรกิจส่งออก เป็นไปอย่างสะดวกและได้รับผลสำเร็จคุ้มค่ากับความตั้งใจการลงทุน

ขั้นตอนการส่งออกประกอบด้วย

1. การจดทะเบียนพาณิชย์
2. การจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม และการขอมีเลขและบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากร

3. เสนอขายและรับการสั่งซื้อ
4. การเตรียมสินค้า
5. ติดต่อขนส่ง
6. จัดเตรียมเอกสารเพื่อการส่งออก
7. ติดต่อผ่านพิธีการศุลกากร
 - พิธีการตรวจเอกสาร
 - พิธีการตรวจสินค้า
8. การส่งมอบสินค้า
9. การเรียกเก็บเงินค่าสินค้า
10. ขอรับสิทธิประโยชน์

โดยทำการจดทะเบียนธุรกิจ ซึ่งมีการจดได้หลายลักษณะ ได้แก่

1. กิจการร้านค้าเจ้าของคนเดียว ห้างหุ้นส่วนสามัญ
2. นิติบุคคล แบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ
 - 2.1 บริษัทจำกัด
 - 2.2 ห้างหุ้นส่วน แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ
 - 2.2.1 ห้างหุ้นส่วนจำกัด
 - 2.2.2 ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล

เมื่อจดทะเบียนธุรกิจแล้ว ต้องติดต่อกรมสรรพากรเพื่อขอมีเลข และบัตรประจำตัวผู้เสียภาษีอากร หากมีรายรับจากการขายสินค้า หรือให้บริการเกินกว่า 1.2 ล้านบาทต่อปี ต้องยื่นคำขอจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่ม แต่มีผู้ประกอบการบางประเภท ที่ไม่ต้องจดทะเบียน หรือ ได้รับ

การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม เช่น การส่งออกของผู้ประกอบการในเขตอุตสาหกรรมส่งออก ตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย จะได้รับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม ตามกฎหมาย แต่ก็สามารถขอจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มได้ เป็นต้น

การประกอบธุรกิจส่งออกในสินค้าบางตัวเป็นสินค้าที่มีความสำคัญและอาจส่งผล ด้านเศรษฐกิจแก่ประชาชน จึงมีกฎเกณฑ์ และระเบียบอันเกี่ยวข้องกับการส่งออก โดยเฉพาะ กฎหมายเกี่ยวกับศุลกากร กฎหมายพิทักษ์อัตราอากรขาเข้าขาออกของสินค้าที่ได้รับการยกเว้นอากร กฎหมายควบคุมสินค้าออกเฉพาะ

การส่งออกแบ่งสินค้าตามกลุ่มของสินค้าเป็น 3 กลุ่ม คือ

1. สินค้ามาตรการ ที่กำหนดคมี 12 ชนิด ได้แก่ ปอฝอก ข้าวโพด เมล็ดละหุ่ง ปุยนุ่น ไม้สัก แปรรูป ข้าวฟ่าง ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ถั่วเขียว ปลาป่น ถั่วเขียวผัดดำ แป้งมันสำปะหลัง ข้าวหอม มะลิไทย

การส่งออกสินค้าในกลุ่มนี้ ผู้ส่งออกจะต้องจดทะเบียนเป็นผู้ทำการค้าขาออก ซึ่งสินค้า มาตรฐานและต้องได้รับใบรับรองมาตรฐานสินค้าจาก

-สำนักงานมาตรฐานสินค้า

-สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

เพื่อนำไปแสดงต่อกรมศุลกากร จึงจะได้รับการตรวจปล่อยสินค้าออกไปได้

2. สินค้าควบคุม เป็นสินค้าที่มีมาตรการจัดระเบียบการส่งออก เป็นสินค้า ที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคง ความสงบและความเรียบร้อยภายในประเทศ ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศ สินค้าประเภทนี้ การส่งออกสินค้าเหล่านี้ จะต้องปฏิบัติตามขั้นตอนที่ กำหนดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสียก่อน จึงจะทำการส่งออกได้

จดทะเบียนเป็นผู้ส่งออก ได้แก่ กาแฟ ข้าว ทูเรียน ปลาทุนาบรรจุกาชาชนะอัดลม กุ้ง ปลาหมึกแช่เย็นแช่แข็ง และผลิตภัณฑ์ ลำไยสด สิ่งทอ ดอกกล้วยไม้ ผลิตภัณฑ์- มันสำปะหลัง

ขอใบอนุญาตส่งออก ได้แก่ กากถั่วเหลือง (ในหลักการไม่อนุญาตให้ส่งออก) กาแฟ กุ้งกุลาดำ ข้าว ช้าง ชากเต่าบางชนิด ชากสัตว์บางชนิด สินค้า RE-EXPORT ถ่านไม้ ถ่านหิน ทองคำ น้ำมันเชื้อเพลิง ปุ๋ย ผลิตภัณฑ์หอยมุก พระพุทธรูป ไม้และไม้แปรรูป (เฉพาะไม้ยางพารา ไม้สน และไม้ ยูคาลิปตัส) แร่ที่มีทราย สัตว์ป่าบางชนิด หอยมุก ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง

ขอรับการจัดสรรปริมาณ (โควตา) การส่งออก ได้แก่ ข้าว สิ่งทอ

ห้ามส่งออก/ในหลักการไม่อนุญาตให้ส่งออก ได้แก่ กระเต กากถั่วเต่าจักร ทราย ปลาทะเล สวายงาม ปะการัง ม้า ลา ล่อ เมล็ดปอ สัตว์น้ำ 258 ชนิด สินค้าปลอม สินค้าลิขสิทธิ์ หวาย การส่งออกไปยัง 3 ประเทศที่กล่าวข้างต้น

3. สินค้าเสรี (ทั่วไป) ไม่มีกฎเกณฑ์ใดเป็นข้อห้าม จึงส่งออกได้ตามปกติ สินค้ากลุ่มนี้มีมากมาย ผู้ส่งออกสามารถเลือกทำการค้าได้โดยเสรี

ขั้นต่อไปในการขายสินค้าส่งออก คือ การหาลูกค้าซึ่งก็มีหลายวิธี เช่น ลงโฆษณาในสื่อต่างๆ ในประเทศของผู้ซื้อ หรือสื่อทางการค้าของหน่วยงานด้านการค้าของไทย ได้แก่ Export Directory ซึ่งจะจัดพิมพ์รายชื่อผู้ผลิต-ส่งออกสินค้าแยกเป็นชนิดสินค้าการส่ง Direct Mail ไปยังผู้นำเข้าในประเทศเป้าหมาย การเข้าร่วมงานแสดงสินค้าในต่างประเทศ เป็นต้น

เมื่อผู้ซื้อในต่างประเทศได้รู้จักสินค้าและให้ความสนใจจะมีการสอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม ในเรื่องราคา ปริมาณ หรือเงื่อนไขอื่นๆ

ผู้ขายสินค้าก็ต้องยื่นข้อเสนอราคาที่เหมาะสมและกำหนดเวลาในการจัดส่ง หรือรายละเอียดอื่นตามที่ผู้ซื้อต้องการทราบ หากผู้ซื้อพอใจในสินค้าและราคาแล้ว จึงจะเกิดการสั่งซื้อ ด้วยการออกคำสั่งซื้อสินค้า (Purchase Order) มายังผู้ขาย เพื่อให้ผู้ขายออกเอกสารใบเสนอขาย (Pro-forma Invoice)

เมื่อผู้ขายจัดส่ง Pro-forma Invoice ไปให้แล้ว ผู้ซื้อก็จะนำไปใช้เป็นหลักฐานในการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตทางการค้า (Letter of Credit :L/C) ต่อธนาคารของผู้ซื้อ และเมื่อธนาคารของผู้ซื้อรับคำสั่งซื้อแล้วก็ทำการจัดส่ง Letter of Credit มายังธนาคารในประเทศของผู้ขาย

หลังจากนั้นธนาคารในประเทศผู้ขายก็จะแจ้งมายังผู้ขายว่าลูกค้าในต่างประเทศได้เปิด L/C มาแล้ว โดยให้ผู้ขายติดต่อกลับ เพื่อนำหลักฐานตามที่ตกลงใน L/C ไปเตรียมการจัดส่งสินค้าตามข้อตกลงที่ผู้ซื้อกำหนดมาใน L/C หากมีข้อความใน L/C ไม่ชัดเจน ควรปรึกษากับธนาคารผู้รับคำสั่งซื้อ L/C ให้ชัดเจนก่อนที่จะนำไปดำเนินการในขั้นตอนต่อไป

ในกรณีที่ผู้ขายเป็นผู้ผลิตสินค้าเอง ต้องเตรียมการผลิตสินค้าให้พร้อมเสร็จสิ้นก่อนกำหนดส่งสินค้า หากผู้ขายไม่ได้ผลิตเอง ก็จะต้องทำสัญญากับผู้ผลิตให้กำหนดการส่งมอบสินค้า ตามเวลาที่กำหนดก่อนการจัดส่งให้ผู้ซื้อ จากนั้นทำการทดสอบคุณภาพสินค้าให้เป็นไปตามข้อตกลงที่ได้ให้กับผู้ซื้อไว้ และตรวจสอบกำหนดการในการขนส่งสินค้าว่า ตารางการเดินทางหรือเที่ยวบินในช่วงที่ต้องการส่งสินค้านั้นมีตามต้องการหรือไม่ ควรจองระวางบรรทุกสินค้าไว้ล่วงหน้า เพื่อความสะดวกแก่ผู้ทำการขนส่ง ซึ่งจะได้จัดเตรียมระวางบรรทุกในเที่ยว ที่ต้องการได้ถูกต้องครบถ้วน

ต่อมาต้องจัดทำใบกำกับสินค้า หรือ บัญชีราคาสินค้า (Invoice) เพราะต้องนำไปใช้ทั้งก่อนการส่งออก และหลังการส่งออก เช่น ขออนุญาตสินค้าที่ควบคุมต้องปฏิบัติล่วงหน้าเพื่อความถูกต้อง การจัดทำใบรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) จะต้องจัดทำเมื่อทราบขนาดของหีบ



ห่อที่ใช้บรรจุสินค้า หรืออาจจัดทำก่อนยื่นเอกสารผ่านพิธีศุลกากร การขออนุญาตสินค้าควบคุม สินค้ามาตรฐานและการรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร

นอกจากนี้ อาจต้องขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (COO) ตามข้อกำหนดของประเทศผู้ซื้อ หนังสือรับรองนี้มี 2 แบบ

แบบที่ 1 เป็นหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดทั่วไปที่ออกให้กับประเทศผู้ซื้อ เพื่อยืนยันว่าสินค้านั้นผลิตขึ้นในประเทศที่ส่งออกรจริง ผู้ออกให้มี

- 1) กองสิทธิประโยชน์ทางการค้า กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
- 2) สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
- 3) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

แบบที่ 2 เป็นหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าที่ออกให้กับประเทศผู้ซื้อตามข้อตกลงว่าด้วยการใช้สิทธิพิเศษต่างๆ

- 1) สิทธิพิเศษทางด้านภาษีศุลกากร GSP
- 2) สิทธิประโยชน์ทางการค้าภายใต้ AFTA/CEPT
- 3) สิทธิประโยชน์ทางการค้า GSTP

เอกสารประกอบอื่นๆ ตามความต้องการของผู้ซื้อ เช่น เอกสารประกันภัย และเอกสารรับรองต่างๆ ซึ่งผู้ส่งออกส่วนใหญ่ มักใช้บริการว่าจ้างผู้แทนออกของ (Shipping) ให้ดำเนินการ ดังนั้น จึงควรแจ้งให้เขาทราบว่าต้องการเอกสารประกอบชนิดใด เพื่อเขาจะได้ปฏิบัติตามความต้องการ ได้อย่างถูกต้อง

เมื่อเตรียมเอกสารประกอบการส่งออกครบแล้ว และถึงเวลาตามที่ได้สัญญากับผู้ซื้อไว้แล้ว สินค้าพร้อมแล้ว ก็ทำการผ่านพิธีศุลกากร เพื่อทำการตรวจสอบสินค้าว่าตรงกับใบกำกับสินค้า ใบรายการบรรจุหีบห่อ แหล่งกำเนิดสินค้า การชำระภาษีอากร การออกใบขนสินค้า การควบคุม การบรรจุสินค้าเข้าสู่ ตู้ขึ้นเรือ หรือขึ้นพาหนะที่ใช้ขนสินค้าส่งออก จากนั้น นำสินค้าที่จะส่งออกส่งมอบแก่ผู้ทำการขนส่ง ซึ่งได้จองระวางไว้ล่วงหน้าแล้ว และรับใบตราส่งเมื่อส่งมอบสินค้าเรียบร้อยแล้ว ใบตราส่งมี 5 ประเภทด้วยกันซึ่งขึ้นอยู่กับพาหนะที่ท่านใช้ขนส่ง เช่น

- 1) ใบตราส่งทางเรือ Bill of Lading (B/L)
- 2) ใบตราส่งทางอากาศ Airways Bill (AWB.)
- 3) ใบตราส่งทางรถไฟ Railways Receipt
- 4) ใบตราส่งทางรถบรรทุก Truck's Receipt
- 5) ใบตราส่งทางไปรษณีย์ Parcel's Receipt

ผู้ส่งออกจะต้องตรวจสอบใบตราส่งให้ละเอียดตามเงื่อนไข ก่อนนำไปยื่นขอรับเงินกับธนาคาร

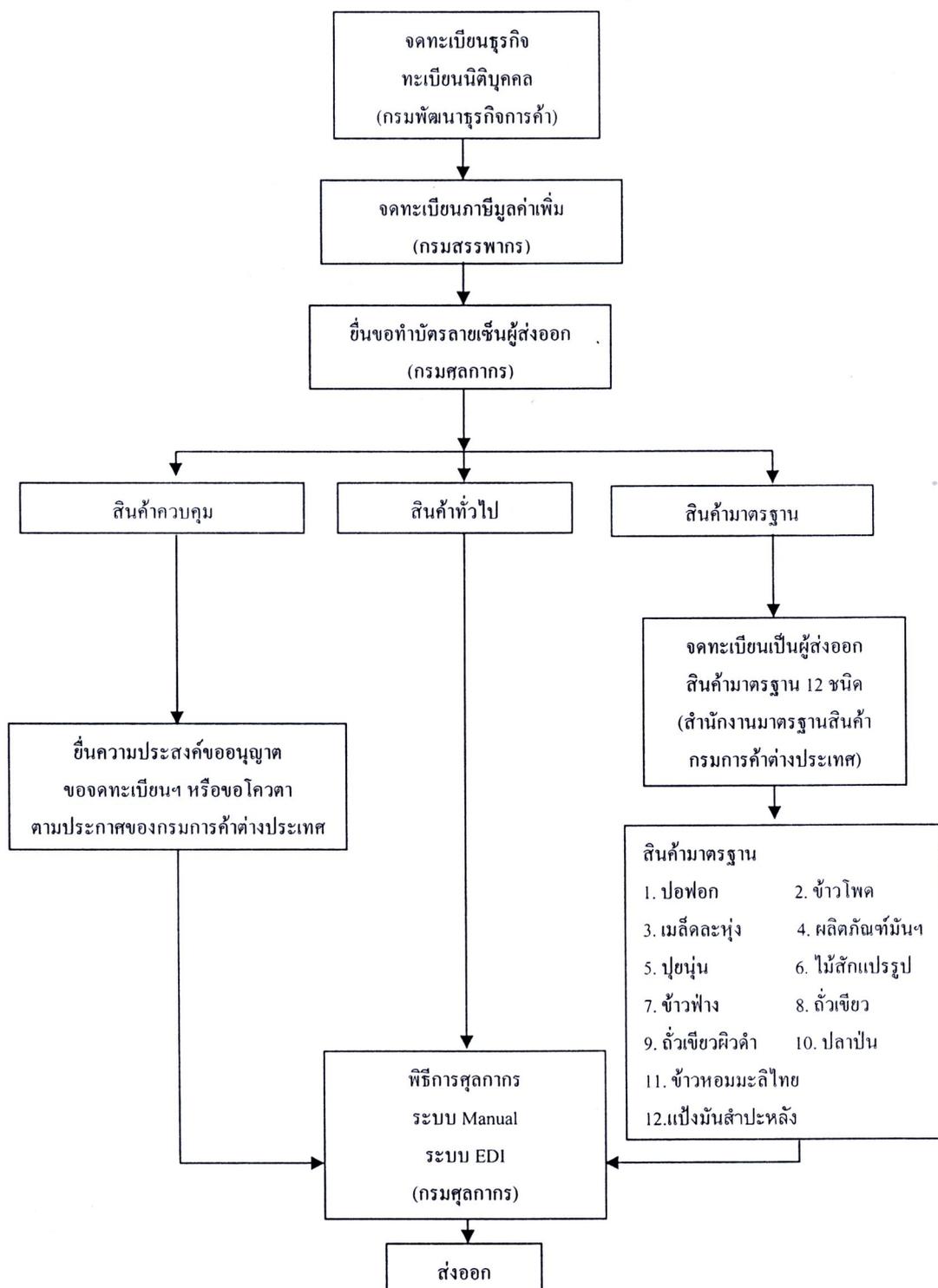
เมื่อเสร็จสิ้นการตรวจปล่อยสินค้าแล้วก็ถึงขั้นตอนสำคัญ คือ การเรียกเก็บและชำระเงินค่าสินค้า

เอกสารที่ต้องส่งเรียกเก็บเงินจากผู้ซื้อนั้นกำหนดได้จากเอกสารที่สั่งซื้อเป็นสำคัญ เอกสารที่จำเป็น คือ

ตั๋วแลกเงิน (Bill of Exchange) เป็นตราสารที่ผู้รับประโยชน์ตาม L/C หรือผู้ขายสินค้า เป็นผู้ออกตั๋วเงินเพื่อสั่งให้ผู้ซื้อสินค้าจ่ายเงินตามตั๋วแลกเงินภายในเวลาที่ตกลงไว้ในสัญญา

8.3 ขั้นตอนการส่งออกสินค้า

ลำดับขั้นตอนการส่งออกสินค้าผ่านหน่วยงานต่างๆตามลำดับผังแผนภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 2 ขั้นตอนการส่งออกสินค้า

ที่มา: ศูนย์สารสนเทศการค้าระหว่างประเทศ, 2548

8.4 กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

กฤษฎีกา ทอจธรรมชาติ (2540) กล่าวว่า กฎหมายศุลกากร เกี่ยวกับพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 เป็นหลักและกฎหมายที่เกี่ยวข้องคือ กฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร รวมทั้งกฎหมายว่าด้วยของต้องห้ามต้องจำกัดลักษณะพิเศษที่กฎหมายศุลกากรแตกต่างกับกฎหมายอื่น ลักษณะพิเศษเกี่ยวกับเจตนา ลักษณะพิเศษเกี่ยวกับหน้าที่นำสืบ ลักษณะพิเศษเกี่ยวกับการลงโทษ ผู้สนับสนุนการกระทำความผิด ลักษณะพิเศษเกี่ยวกับการลงโทษฐานพยายามกระทำความผิด ลักษณะพิเศษเกี่ยวกับการรับโทษแทนกันและลักษณะพิเศษในการระงับคดี การกำหนดทำหรือที่เพื่อการนำเข้าหรือการส่งออก กำหนดสนามบินศุลกากร กำหนดประเภทที่นำเข้าและส่งออก การกำหนดด้านศุลกากร ด้านพรมแดน ด้านตรวจทางบก ทางอนุมัติ ทางอนุมัติชั่วคราว เขตควบคุมศุลกากรบริเวณพิเศษ การจัดตั้งทำเนียบท่าเรือและคลังสินค้า การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน เวลาที่เกิดความรับผิดชอบในอันที่จะเสียค่าภาษีสำหรับของขาเข้าและของขาออก เวลาที่ต้องชำระค่าภาษี การคำนวณค่าภาษีสำหรับของขาเข้าและของขาออก การคืนค่าภาษีศุลกากร การคืนอากรกรณีคำนวณเงินอากรผิด การคืนอากรกรณีข้อเท็จจริงเกี่ยวข้องของผิด การคืนอากรกรณีไม่มีความรับผิดชอบเกิดขึ้น การคืนอากรกรณีที่ เสียภาษีไว้แล้วปรากฏว่าของสูญหายหรือถูกทำลายโดยอุบัติเหตุอันมีอาจหลีกเลี่ยงได้ การคืนอากรตามมาตรา 19 และมาตรา 19 ทวิแห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482 ของตกค้างตามกฎหมายศุลกากรเป็นของตกค้างธรรมดาและของตกค้างเพราะขาดผู้นำ พนักงานศุลกากรกับพนักงาน เจ้าหน้าที่ความผิดที่สำคัญ ๆ ในกฎหมายศุลกากร การดำเนินคดีและการระงับคดี รวมทั้งกฎหมายพิกัดอัตราศุลกากร เนื้อหาของกฎหมายศุลกากรมีสาระที่สำคัญดังนี้

กฎหมายศุลกากร ความหมายของกฎหมายศุลกากร กฎหมายว่าด้วยของต้องห้ามต้องจำกัด และลักษณะพิเศษของกฎหมายศุลกากร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของ “เจตนา” หน้าที่นำสืบของโจทก์ในการดำเนินคดีและข้อสันนิษฐานของกฎหมาย การลงโทษผู้สนับสนุนการกระทำความผิด การพยายามกระทำความผิด การรับโทษแทนกันและลักษณะพิเศษในการระงับคดี ทำหรือที่เพื่อการนำเข้าและส่งออก เกี่ยวกับ “ท่าทางทะเล” ที่คนส่วนมากชอบเรียกว่า “ด่านศุลกากร” ซึ่งในแง่ของกฎหมายแล้วคำสองคำนี้มีความหมายแตกต่างกัน ส่วนคำว่า “ที่” หมายถึงสถานที่ทางบกซึ่งกำหนดให้นำของเข้าหรือส่งออกได้ โดยที่ ดังกล่าวจะตั้งอยู่บริเวณเขตแดนทางบกซึ่งติดต่อกับต่างประเทศ โดยความหมายที่แท้จริงของ “ที่” นั้นจะเรียกว่า “ด่านศุลกากร” เพื่อเก็บศุลกากรแก่ของที่ส่งโดยทางนั้นและเพื่อตรวจของด้วย จึงเป็นหลักที่ว่า การนำเข้าหรือส่งออกทางบกจะมีคำว่า ด่านศุลกากรนำหน้าหมดทุกที่ ความหมายของคำว่า “สนามบินศุลกากร” นอกจากนี้ยังรวมถึงความหมายของ “ด่านพรมแดน” “ด่านตรวจทางบก” “ทางอนุมัติ” “ทางอนุมัติเฉพาะคราว” “เขตควบคุมศุลกากร” และคำว่า “บริเวณพิเศษ”

กฤษฎา ทงธรรมชาติ (2540) การจัดตั้งทำเนียบท่าเรือและคลังสินค้า ความหมายของคำว่า “ทำเนียบท่าเรือ” ไว้สำหรับนำของขึ้นจากเรือที่เข้ามา คำว่า “คลังสินค้า” คำว่า “โรงพักสินค้า” เป็นที่พักของและปล่อยของ คำว่า “คลังสินค้าทัณฑ์บน” และ การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนให้จัดตั้งขึ้นเพื่อประโยชน์แก่เจ้าของคลังสินค้าและประชาชนใช้เป็นที่รกรักฝากสิ่งของหรือสินค้าซึ่งเป็นของต้องอากร โดยยังไม่ต้องเสียอากร สามารถทยอยการชำระอากรได้หลายเที่ยว

การเสียค่าภาษี เวลาที่เกิดความรับผิดชอบในอันที่จะต้องเสียค่าภาษีสำหรับ ของที่นำเข้าเกิดขึ้นในเวลาที่นำของเข้าสำเร็จ ความหมายของคำว่า “เวลาที่นำของเข้าสำเร็จ” และ “เวลาที่ส่งของออกสำเร็จ” คำว่า “เขตท่าซึ่งได้ออกเรือเป็นขั้นที่สุด” เวลาที่ต้องชำระค่าภาษีเมื่อเจ้าพนักงานได้ออกใบขนสินค้าให้ การคำนวณค่าภาษีสำหรับของนำเข้าและขาออก ขั้นตอนการส่งออก

การคืนค่าภาษีศุลกากร การคืนค่าภาษีศุลกากรในกรณีต่าง ๆ เช่น การคืนอากรณีสืบค้นเงินผิดพลาด การคืนอากรกรณีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับของผิด การคืนอากรกรณีไม่มีความรับผิดชอบเกิดขึ้น การคืนอากรกรณีที่เสียภาษีไว้แล้ว ปรากฏว่าของสูญหายหรือถูกทำลายโดย อุบัติเหตุ อันมิอาจหลีกเลี่ยงได้ และการคืนอากรตามมาตรา 19 และมาตรา 19 ทวิ แห่ง พ.ร.บ. ศุลกากร (ฉบับที่ 9) พ.ศ. 2482

ของตกค้างตามกฎหมายศุลกากร เกี่ยวกับประเภทของตกค้างและการดำเนินการเกี่ยวกับของตกค้างนั้น ในกรณีของตกค้างธรรมดากับกรณีของตกค้างเพราะบุดเน่า

พนักงานศุลกากร/พนักงานเจ้าหน้าที่ “พนักงานศุลกากร” และอำนาจหน้าที่ กับ คำว่า “พนักงานเจ้าหน้าที่” และอำนาจหน้าที่ อำนาจตามกฎหมายของพนักงานเจ้าหน้าที่ศุลกากรในการป้องกันและปราบปราม อาทิจ การตรวจค้น ยานพาหนะ การจับกุม ยึดและริบ

ความผิดที่สำคัญ ในกฎหมายศุลกากร ได้แก่ ความผิดฐานลักลอบหนีศุลกากร ฐานนำของต้องห้ามต้องกำกัดเข้ามาในหรือส่งออกนอกราชอาณาจักรฐานหลีกเลี่ยงค่าภาษีอากร ฐานนำของเข้าหรือส่งของออกนอกทางอนุมัติฐานสำแดงเท็จ และความผิดเกี่ยวกับการทุจริตในการส่งของออกและการขอชดเชยค่าภาษีอากรอันเป็นเท็จ

การดำเนินคดีและระงับคดี ขั้นตอนการดำเนินคดีของเจ้าพนักงาน การพิจารณาคดีของพนักงานอัยการ การเปรียบเทียบระงับคดีโดยอธิบดีกรมศุลกากร และการเปรียบเทียบระงับคดีโดยคณะกรรมการเปรียบเทียบ การเปรียบเทียบระงับคดีโดยพนักงาน สอบสวน และความผิดที่เปรียบเทียบระงับคดีได้ วิธีการเปรียบเทียบระงับคดี เช่น อำนาจให้ใช้ ค่าปรับ อำนาจทำความตกลง อำนาจให้ทำทัณฑ์บน และอำนาจให้ประกัน

กฤษฎา ทองธรรมชาติ (2540) กฎหมายพิกัดอัตราศุลกากร เป็น “พระราชกำหนด พิกัดอัตราศุลกากร พ.ศ. 2530” ในเรื่องของบทบัญญัติทั่วไปและภาคผนวกท้ายพระราชกำหนด อาทิหลักเกณฑ์การตีความ พิกัดอัตราอากรขาเข้า พิกัดอัตราอากรขาออก และของที่ได้รับการยกเว้นอากร

9. งานวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ทิพวรรณ อินทรศัพท์ (2533) ได้ศึกษาโอกาสและแนวทางการขยายการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ได้พบว่า การลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านเหล่านี้มีความเสี่ยงค่อนข้างสูงด้วยความขาดเสถียรภาพ ด้านการเมือง และไร้เสถียรภาพของเงินตรา และความขาดแคลนเงินตราต่างประเทศ ความคืบหน้าในระบบการเงิน และโครงสร้างทางภาษีที่ล่าช้า รัฐบาลควรมีแผนส่งเสริมการค้าและการลงทุนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างชัดเจน โดยใช้เครือข่ายของกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการต่างประเทศและคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เพื่อให้บรรลุตามแผนรัฐบาลควรกำหนดแผนพัฒนาจังหวัดชายแดนที่มีศักยภาพสูงและภูมิประเทศที่ตั้งอย่างเหมาะสมที่จะเป็นแหล่งท่องเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้าน

ธัญญาทิพย์ ศรีพนา (2535) ได้ศึกษาการค้าไทย-อินโดจีน ซึ่งเป็นการศึกษาลู่ทางการค้าระหว่างไทยกับประเทศเวียดนาม ลาว กัมพูชา พบว่าประเทศลาวมีศักยภาพที่จะเป็นคู่ค้าของประเทศไทยได้และเอื้อประโยชน์ทางเศรษฐกิจระหว่างกันต่อไปในอนาคต เนื่องจากไทยและลาวมีวัฒนธรรมที่คล้ายคลึงกัน ลาวต้องพึ่งพาสินค้าอุปโภคและบริโภคจากไทย ประกอบด้วยนโยบายทั้งสองประเทศผ่อนปรนเข้าหากันได้ นอกจากนี้แล้วลาวยังมีดินแดนที่เชื่อมต่อไปยังประเทศจีนตอนใต้ เวียดนามและกัมพูชาต่อไป นอกจากนี้ยังมีปัญหาที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าไทย-ลาว เช่น ปัญหาด้านการชำระเงิน ปัญหาด้านการขนส่งสินค้า และปัญหาเกี่ยวกับสาธารณสุขโรคที่ไม่เพียงพอของจังหวัดชายแดนไทยและแขวงต่างๆของประเทศลาว

นิสิต พันธนิมิตร (2542) ศึกษาปัญหาการค้าชายแดนภาคเหนือตอนบน พบว่า การค้านอกระบบศุลกากรนั้น มีสาเหตุมาจากพิธีการนำเข้าและส่งออกที่มีขั้นตอนซับซ้อน หน่วยงานชายแดนมีหลายหน่วยงานมากเกินไป ใช้กฎระเบียบต่างฉบับกัน ทำให้เกิดช่องทางการแสวงหาผลประโยชน์ส่วนตัว ระบบการค้ามีความผูกพันต่อกันค่อนข้างเหนียวแน่นระหว่างกลุ่มพ่อค้ากลุ่มเดิมที่ทำการค้าต่อกันมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน มีความเชื่อถือกันจนเป็นกลุ่มอิทธิพลการค้าท้องถิ่น พ่อค้ารุ่นใหม่เข้าไปเจาะระบบได้ยาก ส่วนปัญหาที่เกิดขึ้นนั้นมีความแตกต่างกัน เช่น อำเภอแม่สายมีปัญหาด้านคมนาคมระหว่างชายแดนไทยกับพม่า ปัญหาความมั่นคง ภาคเอกชนของพม่าไม่มีความพร้อม ความเคลงใจที่พม่าเข้าใจว่าไทยสนับสนุนชนกลุ่มน้อย สกุลเงินจาคมีอัตราแลกเปลี่ยน

ที่ไม่แน่นอน การขาดบุคลากรทางธุรกิจ สภาพเศรษฐกิจตกต่ำ อำเภอเชียงแสน คือยังไม่มีท่าเทียบเรือ เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองมีความเข้มงวดและใช้กฎระเบียบที่มีอยู่หาผลประโยชน์ส่วนตัว พิธีการนำเข้า-ส่งออกมีขั้นตอนมากทำให้เสียเวลา ส่วนปัญหาการค้าชายแดนด้านอำเภอเชียงของ ได้แก่ ทัศนคติของคนลาวที่มีต่อคนไทยเป็นไปในแง่ลบ กฎระเบียบของลาวยังไม่เป็นสากล ปัญหาทางมาตรการภาษีค่อนข้างซับซ้อน ปัญหาทางด้านคมนาคม สินค้าจากจีนที่มาขึ้นฝั่งมีคุณภาพน้อย

ชื่นจิตร อังวรารวงศ์ และเอกพงษ์ ทองธีรภาพ (2543) ได้ศึกษาเรื่องปัญหาการส่งออกชายแดนไทย กรณีศึกษา: การส่งออกไทย-สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว บริเวณด่านสะพานสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว จังหวัดหนองคาย โดยการใช้การเก็บข้อมูลภาคสนาม(Field Survey Research) จากกลุ่มประชากร 2 กลุ่ม คือ ผู้บริหารและตัวแทนของสถานประกอบการที่ทำธุรกิจเกี่ยวกับการส่งออกไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และเจ้าหน้าที่ของรัฐหรือผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกไปยังสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จากผลการศึกษาพบว่า ปัญหาการส่งออกอยู่ในระดับปานกลางถึงมาก โดยปัญหาที่พบในระดับมาก ได้แก่ นโยบายและมาตรการของฝ่ายรัฐบาลไทย ประกอบด้วยความยุ่งยากซับซ้อนของกฎระเบียบต่างๆและความล่าช้าในการคืนภาษีส่งออก ส่วนมาตรการและนโยบายของฝ่ายรัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประกอบด้วยนโยบายการค้าที่ไม่ชัดเจน ความไม่แน่นอนของกฎระเบียบ ขั้นตอนทางด้านศุลกากรที่ยุ่งยากและล่าช้า ขั้นตอนการนำสินค้าเข้ายุ่งยาก มาตรการตรวจสินค้าเข้ายุ่งยาก และซับซ้อน วิธีการชั่งน้ำหนักบรรทุกทุกสินค้าต่างจากไทยอัตราภาษีค่าผ่านด่านศุลกากรสูงเกินไป หน่วยงานรับผิดชอบด้านการค้าชายแดนสูงเกินไป หน่วยงานรับผิดชอบด้านการค้าชายแดนยังไม่เพียงพอ ปัจจัยที่มีระดับปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง คือ ปัญหาด้านการค้า การขนส่งและโทรคมนาคม การเงิน และนโยบายของรัฐบาลไทย อัตราภาษีค่าผ่านด่านศุลกากรสูงเกินไป หน่วยงานรับผิดชอบด้านการค้าชายแดนยังไม่เพียงพอ และเจ้าหน้าที่ชายแดนกับส่วนกลางไม่ประสานงานกัน แนวโน้มในการส่งออกพบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีความเห็นว่าแนวโน้มเท่าเดิม แต่เจ้าหน้าที่ของรัฐและผู้เชี่ยวชาญก็เห็นว่าแนวโน้มที่ดีขึ้น โดยประชากรทั้งสองกลุ่มมีความเห็นว่า ความสามารถในการแข่งขันของสินค้าไทยดีกว่าประเทศคู่แข่งอื่นๆ สินค้าของไทยมีจุดเด่นในเรื่องคุณภาพ และจุดอ่อนของสินค้าไทยคือการปลอมปนสินค้า คู่แข่งของสินค้าไทยในสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวส่วนใหญ่ คือ จีน และเวียดนาม

ผ่องศรี คุณยศยิ่ง (2543) ได้ศึกษาถึงความต้องการการใช้บริการของธนาคารพาณิชย์ทางการค้าระหว่างประเทศสำหรับผู้ส่งออก ในจังหวัดเชียงใหม่ และปัจจัยที่มีผลต่อการพิจารณาเลือกใช้บริการของธนาคารพาณิชย์ทางการค้าระหว่างประเทศรวมทั้งผู้ส่งออกพบจากการไปใช้บริการทางการค้าระหว่างประเทศกับธนาคารพาณิชย์ ได้พบว่า ผู้ส่งออกในจังหวัด

เชียงใหม่ส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจการส่งออกประเภทเซรามิกและเครื่องปั้นดินเผาและของประดับ และของตกแต่ง มีมูลค่าการจดทะเบียนของธุรกิจต่ำกว่า 5 ล้านบาท ระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ อยู่ในช่วง 5- 10 ปี โดยในการประกอบกิจการส่งออกผู้ส่งออกส่วนใหญ่ใช้วิธีการชำระเงินในด้านการค้าระหว่างประเทศด้วยวิธีเลตเตอร์ออฟเครดิต และใช้วิธีการจัดจำหน่ายสินค้าเพื่อการส่งออก โดยการจำหน่ายให้ลูกค้าต่างประเทศโดยตรงและต้องการบริการทางด้านการค้าระหว่างประเทศที่ต้องการมากที่สุดได้แก่ บริการโอนเงินระหว่างประเทศ และบริการเลตเตอร์ออฟเครดิตเพื่อการส่งออกตามลำดับ ปัจจัยที่ผู้ส่งออกในจังหวัดเชียงใหม่ให้ความสำคัญในการเลือกใช้บริการคือ ปัจจัยด้านผลิตภัณฑ์ ปัจจัยด้านราคา ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยด้านเทคโนโลยี ปัญหาที่ผู้ส่งออกให้ความสำคัญจากการไปใช้บริการทางด้านการค้าระหว่างประเทศกับธนาคารพาณิชย์ โดยปัญหาที่สำคัญในระดับมาก ได้แก่ อัตราค่าธรรมเนียมในการให้บริการและอัตราดอกเบี้ย ตามลำดับ

ประคอง รักษ์วงศ์ (2543) ศึกษาอุปสรรคทางการค้าในสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ พบว่า อุปสรรคทางด้านการค้าดังกล่าวเกิดขึ้นจากสองปัจจัยได้แก่ ปัจจัยที่เกิดขึ้นในประเทศไทย และปัจจัยที่เกิดขึ้นจากประเทศคู่ค้าในสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ พบว่า มีปัญหาการเสียค่าใช้จ่ายนอกระบบมากเกินไป ภาษีนำเข้าบางชนิดสูง การห้ามนำเข้าและส่งออกสินค้าบางชนิดจึงทำให้เกิดการค้ำนอกระบบ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติไม่มีความรู้ความสามารถจึงทำให้เกิดความล่าช้าและการคืนภาษีค่อนข้างล่าช้า พบว่ากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบนมีแนวโน้มผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดขยายตัวสูงขึ้น แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีศักยภาพทางการค้าในภูมิภาคนี้ ถึงแม้ว่า การค้าชายแดนที่ผ่านมาไม่มีระบบที่แน่นอน และมีอุปสรรคหลายประการส่งผลให้การค้าขยายตัวอย่างไม่มีเสถียรภาพและไร้ทิศทาง ดังนั้นเพื่อให้การค้าขยายตัวอย่างมีเสถียรภาพจึงควรพัฒนาการค้าชายแดนเป็นการค้าระหว่างประเทศ

อรภัทร ทิมพิทักษ์ (2543) ทำการศึกษาการค้าตามแนวชายแดนไทย-กัมพูชาในเขตจังหวัดสระแก้ว มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยด้านการเมือง เศรษฐกิจ ที่ส่งผลต่อการค้าตามแนวชายแดนไทยและกัมพูชาในเขตจังหวัดสระแก้ว พบว่า ปัจจัยด้านการเมืองมีแนวโน้มลดความรุนแรงลงทำให้เกิดเสถียรภาพในนโยบายต่างๆมากขึ้น ทางด้านเศรษฐกิจมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นเนื่องจากนโยบายฟื้นฟูประเทศ โดยมุ่งเน้นการส่งเสริมการค้าการลงทุนจากต่างประเทศ ในขณะที่พฤติกรรมการบริโภคสินค้าของชาวกัมพูชาเปลี่ยนจากการบริโภคในครัวเรือนมาเป็นการทำค้าขายมากขึ้นด้านความพึงพอใจในการบริโภคสินค้านั้นหือเดิมมากกว่าตอนนี้หือใหม่ แม้ว่ามีการปลอมแปลงสินค้าไม่ได้คุณภาพแต่หากว่าสินค้านั้นมีราคาถูกและคุณภาพอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ สินค้าดังกล่าวก็จะ เป็นสินค้าทดแทนสินค้าของเดิม

Chutip Maneepong (2003) ทำการศึกษาเรื่อง Dynamics of Industrial Development in Border Towns: Case Studies of Thailand ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับพลวัตของการพัฒนาอุตสาหกรรมในเมืองชายแดนของไทย ผลการศึกษาได้สรุปว่าการประยุกต์ใช้แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรม โดยอาศัยความได้เปรียบเทียบเมืองชายแดนเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมในเมืองชายแดนของไทยมีความเหมาะสมน้อยและนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมในเมืองชายแดนของรัฐบาลและองค์กรความช่วยเหลือ ต่างประเทศจึงควรเปิดกว้างและพิจารณาอื่นมาเหมาะสม เช่น แนวทางในการพัฒนาโดยอาศัยเครือข่ายการผลิต และแผนงานของรัฐก็ควรจะปรับเปลี่ยนเพื่อรองรับความต้องการ และเงื่อนไขของอุตสาหกรรมท้องถิ่นขนาดเล็กและขนาดย่อมให้มีมากขึ้น และควรส่งเสริมบทบาทของหน่วยงานท้องถิ่นและภาคเอกชนท้องถิ่นในการลดข้อจำกัดของการผ่านแดน

ทานตะวัน มโนรมย์ (2544) ทำการศึกษาเรื่องการศึกษาลักลอบทำการค้าชายแดนไทย-ลาว กรณีของ 3 จังหวัดภาคเหนือตอนบน (เชียงราย พะเยา และน่าน) พบว่า ผู้ประกอบการส่งออกวัสดุก่อสร้างและนำเข้าไม้แปรรูปเป็นส่วนใหญ่ ส่วนผู้ประกอบการรายย่อยส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคและนำเข้าผ้าทอ ส่วนปัญหาและอุปสรรคต่างๆของการค้าชายแดนนั้นพบว่า มีปัญหาในด้านการชำระเงินค่าสินค้า ปัญหาด้านคมนาคมขนส่ง และปัญหาในการเดินทางเข้า-ออกประเทศ

ประดิษฐ์ กระจ่างงาน (2544) ศึกษาสถานการณ์ และวิถีการค้า และการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยค้นคว้าถึงสภาพข้อเท็จจริงถึงการค้าชายแดน การนำสินค้าเข้า ออกผ่านด่านศุลกากรและไม่ผ่านด่านศุลกากร โดยได้สรุปผลการวิจัยว่า เป็นการค้าที่ประเทศไทยจะขยายการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านไม่ว่าจะเป็นประเทศลาว พม่า กัมพูชา มาเลเซีย โดยเฉพาะต้องรู้ถึงสภาพการค้าชายแดนของไทย รูปแบบ กระบวนการค้าชายแดน ช่องทางผ่านเข้าออกของสินค้า ด่านศุลกากรโดยรอบชายแดน ปัญหาและอุปสรรคของการค้าชายแดน ซึ่งจะนำไปสู่การขยายการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน

นิจดา เตชะเจริญวิกุล (2545) ทำการศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจบริเวณชายแดนไทย-พม่า อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย พบว่า ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อธุรกิจได้แก่ ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ปัจจัยทางการเมืองและกฎหมาย ปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรม และปัจจัยทางกายภาพ มีผลทุกปัจจัย ปัจจัยหลักที่มีค่าเฉลี่ยของปัจจัยย่อยที่สูงสุดต่อธุรกิจ ปัจจัยทางการเมืองและกฎหมาย ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ปัจจัยทางกายภาพ ปัจจัยทางด้านสังคมและวัฒนธรรม ตามลำดับ

มาลินี หาญบุญทรง (2545) ศึกษาเรื่องประเทศไทยศูนย์กลางเชื่อมเส้นทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน พบว่า เมื่อมีการพัฒนาระบบขนส่ง ทั้งภายในประเทศและระบบเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านในกรอบเหลี่ยมเศรษฐกิจต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้ไทยเป็นศูนย์กลาง

ของกรอบความร่วมมือ เหลี่ยมเศรษฐกิจได้ทั้งทางบก อากาศ และทางน้ำ ยิ่งปัจจุบัน รัฐบาลกำลังดำเนินนโยบายการจัดระบบเศรษฐกิจตามแนวชายแดนรอบบ้าน เพื่อแก้ไขปัญหาการค้าชายแดนระหว่างประเทศ ขณะเดียวกันก็มีการส่งเสริมการส่งออกผลผลิตของท้องถิ่น เพื่อเป็นการสร้างรายได้ให้แก่ท้องถิ่น และยังเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจจังหวัดชายแดน

กฤษณ์ ตั้งตระกูล และคณะ (2547) ได้ศึกษา ผลกระทบทางสังคมของระเบียบตะวันออก-ตะวันตก และผลกระทบทางสังคมของการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ระยะที่หนึ่ง มีวัตถุประสงค์ของการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ส่วนที่ 1 เพื่อสำรวจโครงสร้างพื้นฐานและประชากร คุณภาพชีวิตทางสังคมและวัฒนธรรม สำหรับสร้างฐานข้อมูล (base line data) ในการติดตามผลกระทบ รวมทั้งประเด็นปัญหาต่างๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ส่วนที่ 2 เพื่อศึกษาทัศนคติและความคิดเห็นของประชากรในพื้นที่ที่จะสร้างสะพานและจังหวัดใกล้เคียงต่อโครงการพัฒนา ระเบียบตะวันออก-ตะวันตก พบว่า ด้านโครงสร้างพื้นฐาน เส้นทางคมนาคมในการติดต่อระหว่างจังหวัดมีหลายเส้นทางแต่บางเส้นทางยังขาดคุณภาพ การให้สัมปทานในการบริการเดินรถยังมีลักษณะผูกขาด บริการทางอากาศที่ไม่สะดวกเนื่องจากต้องไปใช้สนามบินร่วมกับจังหวัดใกล้เคียง การอพยพของประชากรบางส่วนไปทำงานที่อื่นทั้งในและต่างประเทศและการเคลื่อนย้ายแรงงานจากต่างถิ่นและแรงงานต่างด้าว ปัญหาการขาดที่ดินทำการเกษตร รวมทั้งขาดแคลนแหล่งน้ำเพื่อการบริโภคและการเกษตรในฤดูแล้ง ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากขยะ ปัญหาน้ำเสียจากชุมชนขนาดใหญ่และชุมชนแออัด ดึงเซาะพังและการรุกรานพื้นที่ริมฝั่งแม่น้ำโขง ปัญหาสาธารณสุขปศุสัตว์ในพื้นที่ห่างไกล ปัญหาด้านชาติพันธุ์ที่ขาดการเชื่อมโยงระหว่างวัฒนธรรมกระแสหลักกับวัฒนธรรมชาติพันธุ์ ทัศนคติที่เกิดจากความไม่ไว้วางใจระหว่างกลุ่มชาติพันธุ์บางกลุ่ม

คุณภาพชีวิตด้านสังคม พบว่า สถาบันสังคมและความสัมพันธ์ทางสังคมของกลุ่มต่างๆ มีเครือข่ายความสัมพันธ์ตั้งอยู่บนฐานของผลประโยชน์ซึ่งกันและกัน ปัญหาวิกฤตผู้นำชุมชน รวมทั้งความเข้มแข็งขององค์กรชุมชนที่โตจากการสนับสนุนจากภาครัฐทำให้ความเข้มแข็งขององค์กรมีน้อย ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินปัญหาที่สำคัญ คือ ปัญหาด้านยาเสพติด และการค้านอกระบบชายแดน ปัญหาการย้ายถิ่นไปทำงานที่อื่น และปัญหาแรงงานต่างด้าวผิดกฎหมาย การขาดแคลนบุคลากรทางการแพทย์ และการบริการสาธารณสุขที่พอเพียง เกษตรกรมีรายได้น้อย การขาดทุนและการส่งเสริมอาชีพอย่างต่อเนื่อง การขาดสถานศึกษาในระดับอุดมศึกษา

คุณภาพชีวิตด้านวัฒนธรรม พบว่า มีความขัดแย้งของสื่อมวลชนท้องถิ่นจากการขาดผลประโยชน์ในการธุรกิจผิดกฎหมาย มีสถานบริการทางเพศที่มีลักษณะแอบแฝง ไม่มีพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติในจังหวัด และการเก็บรวบรวมโบราณวัตถุมีค่าที่สำคัญของจังหวัดอย่างเป็นระบบ สนามกีฬาจังหวัดอยู่ในลักษณะที่ทรุดโทรมไม่ได้มาตรฐาน ปัญหาขนบธรรมเนียมประเพณียังขาด

การส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีบทบาทและส่วนรวมในการค้นคว้าวัฒนธรรมประเพณีของชาติพันธุ์ต่างๆ ปัญหาการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว สภาพของแหล่งท่องเที่ยวบางแห่งเริ่มเสื่อมโทรมลง และมีข้อจำกัดที่ไม่สามารถใช้ได้ตลอดปีรวมทั้งปัญหาขยะและความสกปรก การจัดการธุรกิจท่องเที่ยวยังไม่มีระบบ

ทัศนคติของชาวมุกดาหารและจังหวัดใกล้เคียงต่อโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 พบว่า ประชาคมมีทัศนคติทั้งในเชิงบวกและเชิงลบต่อโครงการสร้างสะพาน การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการสร้างสะพานมีน้อยมาก การตัดสินใจเกี่ยวกับการสร้างสะพานขึ้นอยู่กับหน่วยงานส่วนกลางที่เป็นฝ่ายกำหนดนโยบายและดำเนินการ โดยทางจังหวัดไม่ได้มีส่วนในการตัดสินใจและรับรู้ข่าวสารที่มีการตัดสินใจไปแล้วเท่านั้น ทัศนคติเชิงบวกต่อโครงการฯ หลายฝ่ายเห็นว่าโครงการนี้จะทำให้การคมนาคมขนส่งระหว่างพื้นที่ต่าง ๆ มีความสะดวกรวดเร็ว ช่วยให้มุกดาหารมีสภาพเศรษฐกิจที่ดีขึ้น ทัศนคติเชิงลบต่อโครงการฯ หลายฝ่ายมีข้อกังวลในเรื่องเกี่ยวกับผลกระทบทางสังคม อาทิ ปัญหาคุณภาพชีวิต ปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาอาชญากรรม และปัญหาสาธารณสุข ทัศนคติต่อประเทศเพื่อนบ้าน ไม่มีทัศนคติในทางลบต่อคนลาวมีความรู้สึกว่าเป็นบ้านพี่เมืองน้อง ทัศนคติต่อคนเวียดนาม ในอดีตมีความหวาดระแวงต่อคนเวียดนาม แต่ปัจจุบันได้เปลี่ยนไปบ้างแล้ว มีความรู้สึกว่าคนเวียดนามเป็นส่วนหนึ่งของคนไทย

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในทางสังคมให้แก่ชาวมุกดาหารสำหรับรองรับโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 จากข้อค้นพบเกี่ยวกับสภาพปัญหาของจังหวัดมุกดาหารและทัศนคติของชาวมุกดาหารต่อการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายมีดังนี้ รมรณรงค์และการจัดการด้านข้อมูลเกี่ยวกับโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เสริมสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และประชาชน การประสานความสัมพันธ์และปรับเปลี่ยนทัศนคติระหว่างไทย - ลาว - เวียดนาม การเร่งจัดทำแผน และพัฒนาทรัพยากรมนุษย์อย่างเป็นระบบและบูรณาการ และการจัดทำแผน และพัฒนาการท่องเที่ยว

เกรียงศักดิ์ ภูศรีโสม (2547) ได้ศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่คาดว่าไทยจะได้รับจากการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ไทย-ลาว แห่งที่ 2 พบว่า ผลประโยชน์ที่คาดว่าประเทศไทยจะได้รับจากการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 นอกจากจะเกิดประโยชน์ด้านการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศไทยและประเทศสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามแล้ว ในอนาคตจะก่อให้เกิดการเชื่อมโยงขนส่งสินค้าจากทั้งสองประเทศไปสู่ประเทศพม่า และขณะเดียวกันที่ประเทศพม่าและขณะเดียวกันที่ประเทศพม่าก็สามารถที่จะขนส่งสินค้ามายังประเทศไทย สปป.ลาว และเวียดนามได้อีกทั้งยังช่วยเพิ่มพูนความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดกันของทั้งสี่ประเทศ และความร่วมมือในการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งผลการศึกษาดังกล่าวจะได้รับทางด้านเศรษฐกิจใน

ระยะสั้นจะเป็นการสร้างรายได้ให้แก่แรงงาน ผู้รับเหมารายย่อย ผู้ประกอบการค้าขายรายย่อยในท้องถิ่นที่ให้บริการและสนับสนุนต่อการสร้างสะพานฯ แต่เป็นการได้รับรายได้ชั่วคราวระหว่างการก่อสร้างสะพานฯ ในระยะยาว

กลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตามแนว East-West Economic Corridor จะได้รับผลประโยชน์โดยตรงจากนักลงทุนในกรุงเทพฯ และนักลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ในขณะที่ประโยชน์ที่ได้รับจากสาขาการคมนาคมขนส่ง คือการใช้เส้นทางของผู้ประกอบการขนส่งและผู้โดยสาร การได้รับประโยชน์จากการปล่อยบุคลากร ณ จุดเดียวในสาขาท่องเที่ยวจะได้รับประโยชน์จากการเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาค ส่วนสาขาการเกษตรจะได้รับประโยชน์จากกระบวนการผลิตอุตสาหกรรมเกษตรแบบใหม่ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับทางด้านสังคม คือ การแก้ปัญหาความยากจนของประชาชนตามแนวพื้นที่ โดยเฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ การลดปัญหาของแรงงานต่างชาติที่เข้ามาอย่างผิดกฎหมาย การเป็นศูนย์กลางด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และการพัฒนาด้านสาธารณสุข ซึ่งสะพานจะช่วยย่นระยะเวลาการเดินทาง โดยเฉพาะการมาใช้บริการรักษาพยาบาลบาดเจ็บหรือป่วยฉุกเฉิน ของประชาชนจากสปป.ลาว

สุรศักดิ์ เลี่ยมเลิศ (2547) การค้าชายแดนจังหวัดเชียงรายในปัญหาการลักลอบนำเข้าสินค้าและการป้องกันและปราบปรามของกรมศุลกากร พบว่า ผู้ประกอบการค้าชายแดนจังหวัดเชียงรายส่วนมากจะทำการค้าโดยใช้ช่องทางผ่านทางผ่านเชียงแสนและอำเภอแม่สาย โดยการติดต่อธุรกิจกระทำโดยใช้ความสัมพันธ์ส่วนตัว พบสินค้าประเภทอุปโภคบริโภคมากที่สุด รองลงมาเป็นพืชผลทางการเกษตร ธุรกิจทางการเงินใช้เงินสดเป็นสกุลเงินบาท ปัญหาและอุปสรรคของการค้าชายแดนของผู้ประกอบการนั้น พบว่าปัญหาในเรื่องของแข่งขันในตลาดมากที่สุด รองลงมาเป็นปัญหาของข้อจำกัดและขั้นตอนในการขออนุญาตนำเข้า-ส่งออกสินค้า และปัญหาของการเก็บค่าธรรมเนียมทั้งในระบบและนอกระบบ จะมีปัญหาและอุปสรรคที่แตกต่างจากผู้ประกอบการ คือ ปัญหาทางด้านขั้นตอนและกฎระเบียบของประเทศคู่ค้า และปัญหาของความซ้ำซ้อนของหน่วยงานทางราชการ มากที่สุด การลักลอบนำเข้าพบว่าผู้ประกอบการส่วนมากจะมีปัญหาทางด้านภาษีอากรนำเข้ารวมทั้งหลักเกณฑ์การประเมินราคาของเจ้าหน้าที่มากที่สุด นโยบายหรือโครงการทางภาครัฐต่างๆ ที่เกิดขึ้นนั้นพบว่าผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่รัฐส่วนมากทราบแต่ไม่เข้าใจในรายละเอียดและผู้ประกอบการต้องการเวลาการปรับเปลี่ยนรูปแบบการค้าให้เป็นสากลภายในสองถึงสามปี

สุวดีชัย ธิสุจริยกุล (2547) ได้ศึกษาสภาพปัญหาและความต้องการของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผลิต ผลิตภัณฑ์เซรามิกกลุ่มเครื่องปั้นดินเผาเพื่อการส่งออก พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะประสบปัญหาด้านการผลิต ปัญหาในการส่งออก มีเรื่องค่าใช้จ่ายในการส่งออกและมี



ความต้องการที่จะปรับค่าใช้จ่ายให้ลดลง ปัญหาด้านการจัดการในเรื่องของขั้นตอนการกู้ยืมเงินและมีความต้องการที่จะให้มีการควบคุมการผันผวนของค่าเงินได้ดีมากยิ่งขึ้น และเมื่อเปรียบเทียบปัญหาโดยจำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ พบว่า ภาพรวมของสถานประกอบการขนาดกลาง มีปัญหาด้านการผลิต ด้านการจัดการ มากกว่าสถานประกอบการขนาดย่อม และเมื่อเปรียบเทียบปัญหาในการส่งออก พบว่าไม่มีความแตกต่างกัน

กัลปพฤกษ์ ผิวทองงาม (2548) ได้ศึกษาโครงสร้างทางการตลาดการค้าชายแดนไทยลาว กรณีศึกษาด้านมุกดาหาร พบว่า อุปสรรคที่สำคัญในการเข้าสู่ตลาดนี้คือประสิทธิภาพของผู้ประกอบการ และการประหยัดต่อขนาด เนื่องจากคู่ค้ารายใหญ่แต่ละรายทำการค้าร่วมกันมาเป็นเวลานาน จึงสามารถแก้ไขเรื่องความยุ่งยากซับซ้อนของระบบ และพิธีการทางกฎหมายได้เป็นอย่างดี ความต้องการสินค้าของสปป.ลาวอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำการซื้อจำนวนน้อยทำให้ไม่คุ้มค่าขนส่ง ผู้ประกอบการรายใหม่จึงมีโอกาสน้อยที่จะเข้ามาในตลาดนี้ ผู้ประกอบการรายใหญ่จึงประสบความสำเร็จในตลาด การแก้ไขปัญหาคือ รัฐควรสนับสนุนให้เศรษฐกิจลาวมีการขยายตัวมากขึ้น เพื่อกระตุ้นให้เกิดความต้องการของสินค้าและบริการ

นฤมล นาคา (2548) ได้ศึกษาเรื่องการค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ปัจจุบันรัฐบาลไทยมีนโยบายช่วยเหลือเพื่อนบ้านให้มีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจที่ดีขึ้น และเพิ่มขีดความสามารถในการผลิตและบริการที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน พบว่าไทยได้เปรียบ การค้าชายแดนกับลาวในเรื่องสิ่งทอและเชื้อเพลิง และไทยเสียเปรียบการค้าชายแดนกับลาวในเรื่องการนำเข้าสินค้าที่ไม่ใช่อุปกรณ์ไฟฟ้า อุปกรณ์และส่วนประกอบ

ศศิพงษ์ อุ่นใจ (2548) ศึกษาสภาพและปัญหาการดำเนินงานของธุรกิจอุตสาหกรรมเครื่องใช้ที่ทำด้วยอลูมิเนียมบน โต๊ะอาหารและในครัวเพื่อการส่งออก พบว่า ปัญหาของธุรกิจอุตสาหกรรมเครื่องใช้ที่ทำด้วยอลูมิเนียมบน โต๊ะอาหาร และในครัวเพื่อการส่งออก อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ปัญหาด้านการตลาด ปัญหาด้านการผลิต ปัญหาด้านบุคลากร ปัญหาด้านการเงินการลงทุน และปัญหาด้านการส่งออกอยู่ในระดับปานกลางเมื่อเปรียบเทียบความแตกต่างค่าเฉลี่ยระดับความสำคัญของปัญหาในการดำเนินการของธุรกิจอุตสาหกรรมเครื่องใช้ที่ทำด้วยอลูมิเนียมบน โต๊ะอาหาร และในครัวเพื่อการส่งออกโดยภาพรวมไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 และเมื่อพิจารณาเป็นรายด้านแล้วพบว่า แตกต่างกันได้แก่ด้านการเงินการลงทุน

ประณีต ชาประดิษฐ์ (2549) ได้ศึกษาเรื่องการค้าชายแดนของจังหวัดเชียงราย กรณีศึกษาจังหวัดเชียงราย กับประเทศพม่า ลาว และจีนตอนใต้ พบว่า การค้ารายย่อยประเภทการส่งออกสินค้าที่ทำการค้าข้ามแดนส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าอุปโภคบริโภค ส่วนใหญ่ใช้เรือเป็นพาหนะขนส่ง

เพราะสะดวกที่สุด สำหรับวิธีการชำระเงินในการทำการค้าข้ามแดนส่วนใหญ่ชำระด้วยเงินสด และใช้เงินบาทเป็นสกุลเงินหลักในการทำการค้า ในด้านการช่วยเหลือจากรัฐ ผู้ค้าส่วนใหญ่ต้องการให้มีการประสานงานและแนะนำจากเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องให้รวดเร็วและถูกต้อง และต้องการความช่วยเหลือด้านภาษีอากร และค่าธรรมเนียม เป็นต้น

ชลิศา รัตสาร และวรรณรัตน์ วัฒนานามิตกุล (2550) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาการค้าไทย-ลาว ณ จุดที่มีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ในบริบทของวัฒนธรรมเศรษฐกิจ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลประโยชน์ทางการค้าที่จะเกิดขึ้น จาการพัฒนาโครงการข้ายการคมนาคม (Land Bride) ภายใตโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ในจังหวัดนครพนม จากผลการศึกษาพบว่า ความต้องการที่จะมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 เป็นความต้องการของ 1) นักธุรกิจและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไทยที่มีความต้องการขยายกิจการออกไปนอกประเทศเวียดนาม ตลอดจนกลุ่มที่ต้องการผลักดันสินค้าไทยส่วนเกินสั้นความต้องการในประเทศสู่เวียดนาม ในขณะที่ระบบเศรษฐกิจของประเทศเวียดนามกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว 2) ความต้องการที่จะไปมาหาสู่ระหว่างกันของญาติมิตรของชาวเวียดนามที่ตั้งรกรากในจังหวัดนครพนมนับจากสงครามเวียดนาม กับชาวเวียดนามที่สืบเชื้อสายกันมา 3) ความต้องการของชาวลาว 4) ความต้องการของผู้ประกอบการลาว

ณัฐธิดา นิลไสล (2550) ได้ศึกษาเรื่องแนวทางในการพัฒนาศักยภาพการส่งออกของโรงสีข้าวหอมมะลิในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบว่า ควรมีการพัฒนาศักยภาพด้านการตลาด ความรู้ในการทำการตลาดระหว่างประเทศ ความรู้เกี่ยวกับระเบียบ วิธีในการส่งออก ความรู้ด้านพิธีการและเอกสารในการส่งออก ความรู้ในเรื่องเงื่อนไขสัญญาการซื้อขายกับต่างประเทศที่ชัดเจน และความรู้ที่เกี่ยวกับมาตรฐานการนำเข้าสินค้าแต่ละประเทศ นอกจากนี้ควรมีการพัฒนาการสร้างความน่าเชื่อถือและการรู้จักกับลูกค้า และหากภาครัฐจะเข้าแทรกแซงด้านราคาข้าวเปลือกควรพิจารณาที่จะทำให้ต้นทุนสูง

มนทิรา จิตต์วิบูลย์(2550) ได้ศึกษาเรื่องกลยุทธ์การส่งเสริมการส่งออกผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความต้องการความช่วยเหลือด้านการส่งออก ปัญหาการส่งออกและ ระดับการรับรู้กิจกรรมส่งเสริมการส่งออก ของธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ประกอบกิจการผลิต โดยใช้การทดสอบ t-test และ F-test วิเคราะห์ความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีการ Least Significant Difference (LSD) ผลการศึกษาพบว่า ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมมีปัญหาส่งออกทุกด้านในระดับปานกลาง มีความต้องการความช่วยเหลือ และเข้าถึงบริการของรัฐในระดับมาก มีความรับรู้กิจกรรมการส่งเสริมการส่งออกในระดับปานกลาง โดยกำหนดกลยุทธ์การส่งออกโดย ธุรกิจขนาด

ย่อมควรให้ความรู้ในการส่งออก การผลิต การตลาด การเงินและบัญชี กิจกรรมการส่งออก เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการส่งออกให้กับผู้ประกอบการ ภาครัฐควรให้ความช่วยเหลือ จัดหน่วยงานให้คำปรึกษาและสนับสนุน ส่วนธุรกิจขนาดกลาง ควรเตรียมความพร้อมและประมาณการในการส่งออก ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยี ให้ความรู้เรื่องมาตรฐานในการผลิต การเงิน ภาครัฐควรให้แนวทางในการส่งออกและแก้ไขปัญหา รวมทั้งประชาสัมพันธ์กิจกรรมส่งเสริมการส่งออก และจัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง กลยุทธ์การส่งเสริมจะทำให้เกิดการกระตุ้นให้ธุรกิจมีการส่งออกมากขึ้นและจะทำให้เกิดประสิทธิภาพที่ดีขึ้น

มัทวีณา ขวนยี (2550) ได้ศึกษาการประกอบธุรกิจการค้าชายแดนไทย-ลาวในตลาดช่องเม็ก อำเภอสิริธร จังหวัดอุบลราชธานี พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ที่จำหน่ายสินค้าอุปโภค บริโภค มีปัญหาในการประกอบธุรกิจ ที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายในด้านการตลาด ได้แก่ ด้านผลิตภัณฑ์ ด้านราคา ด้านช่องทางจัดจำหน่าย อยู่ในระดับปานกลาง ยกเว้นรายด้านการส่งเสริมการตลาดอยู่ในระดับน้อย และมีปัญหาในการประกอบธุรกิจที่เกิดจากสภาพแวดล้อมภายนอก ได้แก่ ด้านสังคม และวัฒนธรรม ด้านกฎหมายและการเมือง ด้านเศรษฐกิจ ด้านเทคโนโลยีอยู่ในระดับปานกลาง

เรืองศักดิ์ ไชยอุดม (2550) ศึกษาปัญหาการค้าชายแดนไทย-พม่าในอำเภอแม่สะเรียง พบว่า สินค้านำเข้าสินที่นำเข้าส่วนใหญ่เป็นผลิตผลทางการเกษตร สินค้าที่ส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทเครื่องอุปโภค บริโภค ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานการค้าชายแดนอำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน ได้แก่ สภาพเส้นทางที่เป็นถนนดิน ลูกรัง เต็มไปด้วยฝุ่น ทำให้การสัญจรและการขนส่งสินค้าลำบาก ปัญหาแรงงานต่างด้าวลักลอบหลบหนีเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย ความไม่แน่นอนของรัฐบาลในการกำหนดนโยบายการค้าชายแดน เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันระหว่างรัฐบาลไทยกับพม่า การพัฒนาระบบสาธารณูปโภคพื้นฐาน และมีปัญหาการสู้รบระหว่างรัฐบาลกับชนกลุ่มน้อย เป็นต้นนอกจากนี้ในพื้นที่อำเภอแม่สะเรียง จังหวัดแม่ฮ่องสอน ยังมีปัญหาการค้านอกระบบ ซึ่งสาเหตุที่ทำให้เกิดการลักลอบนำเข้าและส่งออกสินค้านอกระบบ เพราะภาษีทางการค้าสูงขึ้นตอนของพิธีการทางศุลกากรมีความซับซ้อน ยุ่งยาก และทำให้ผู้ประกอบการมีกำไรมากกว่าการค้าในระบบ โดยปัจจัยที่เอื้อต่อการค้านอกระบบ คือ พฤติกรรมการปฏิบัติงานของหน่วยงานราชการบางหน่วยงานที่รับเงินใต้โต๊ะจากผู้ประกอบการ เพื่อแลกเปลี่ยนกับการปล่อยให้มีการค้านอกระบบหรืออำนวยความสะดวกเปิดช่องทางให้มีการลำเลียงสินค้านอกระบบในพื้นที่ เป็นต้น

Yaowalak Apichatvullop & Panadda Phucharoenailp (2550) ได้ศึกษาโครงการเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก กรณีมุมมองและความคาดหวังในประเทศไทย โดยศึกษาจากผู้มีส่วนร่วมของโครงการมี 3 กลุ่ม ได้แก่ องค์กรในท้องถิ่น ผู้ประกอบการส่วนตัว และผู้อาศัยในท้องถิ่น พบว่าองค์กรในท้องถิ่นต้องการการพัฒนาสิ่งแวดลอมและปิดช่องโหว่ในสังคมที่เกี่ยวข้อง

กับโครงการระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โดยพิจารณาผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมในแผนกลยุทธ์ต่างๆที่จะส่งผลในแง่ลบต่ออนาคต และผลกระทบที่สำคัญต่อผู้อยู่อาศัยในท้องถิ่นได้แก่ อุบัติเหตุบนท้องถนนและอาชญากรรมจากแรงงานต่างด้าว ก็ควรศึกษาให้เกิดการตระหนักในเรื่องนี้มากขึ้น และกลุ่มผู้มีส่วนร่วมทั้ง 3 กลุ่ม ได้พบจุดร่วมสิ่งสำคัญที่จะเปลี่ยนแปลงให้เกิดการพัฒนาในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก จะต้องอาศัยกลยุทธ์ดังนี้ 1. การสื่อสาร 2.การสร้างเครือข่ายทางสังคมและวัฒนธรรม 3.การดำเนินนโยบายการค้าระหว่างประเทศ 4.สิ่งก่อสร้างที่จะช่วยส่งเสริมและสนับสนุนเศรษฐกิจ 5.ความสามารถของรัฐกิจ 6.การศึกษาวิจัยในด้านกลยุทธ์ ที่จะทำให้โครงการไปถึงเป้าหมายโดยการวางแผน ออกแบบและการพัฒนาทางตรง

Shilu, W., Zhu Zhenming, Kong Jianxun, He Jinsong, and Yu Haiqui. (2550) ได้ศึกษาเกี่ยวกับการรวบรวมผล ปัญหา และนโยบายของการก่อสร้างโครงการระเบียงเศรษฐกิจในจังหวัดยูนนาน มณฑลคุนหมิง ประเทศจีน โดยศึกษาทั้งด้านบวกและด้านลบแบ่งการพัฒนาเป็นสามระยะ โดยระยะยาวได้วางแผนการถึงปี 2050 โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก การบริการท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดยูนนานกับประเทศต่างๆในระเบียงเศรษฐกิจ เช่น การพัฒนาจุดตรวจคนทางใต้กับตะวันออกเฉียงใต้ กระบวนการสนับสนุนที่เกี่ยวข้อง การปกป้องสิ่งแวดล้อม การพัฒนาธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ การพัฒนาเมือง การเปลี่ยนแปลงความเป็นอยู่ของคนในพื้นที่ และสิ่งที่เป็นปัญหาที่ไม่ใช่วัฒนธรรมเช่นการขนถ่ายยาเสพติด ของหนีภาษี การค้ามนุษย์ โดยได้สรุปนโยบายที่ จังหวัดยูนนานควรมีดังนี้ 1. พัฒนาทางรถไฟจากคุนหมิงเชื่อมโยงไปยังกรุงเทพมหานคร 2.สนับสนุนการสร้างอาคารส่วนต่างๆและบุคคลในจุดตรวจคนสินค้าเข้าเมือง 3.ทำข้อตกลงในการขนถ่ายสินค้าและคนระหว่าง 6 ประเทศภูมิภาคลุ่มน้ำโขง 4.พึงระวังเกี่ยวกับอาชญากรรมระหว่างประเทศ 5.สร้างความแข็งแกร่งในการป้องกันระวังสัตว์และพืชพาหะ 6.กระตุ้นประเทศต่างๆให้มีการพัฒนาและพัฒนาระดับความเป็นอยู่ของคนในประเทศ 7.สร้างกระบวนการสนับสนุนประเทศในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

จุฑาลักษณ์ ชันทะชา และศิริรักษ์ ชาวไชยมหา (2551) ได้ศึกษาแนวทางการพัฒนาการส่งออกสินค้า ผ่านเขตชายแดนไทย-ลาวในพื้นที่จังหวัดนครพนม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาค้นคว้าสภาพทั่วไปในการค้าชายแดนไทย-ลาว ผ่านด่านศุลกากรนครพนม ในระยะเวลาระหว่างปี 2545- ปี 2550 ตลอดจนศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการค้าเพื่อศึกษาแนวทางในการพัฒนาการส่งออกสินค้าผ่านเขตชายแดนไทย-ลาว ในพื้นที่จังหวัดนครพนม พบว่า การค้าชายแดนไทย-ลาวในจังหวัดนครพนมมีมูลค่าการค้าสูงเป็นอันดับที่ 4 และเป็นการค้าแบบเกินดุลโดยตลอดแต่ยังคงมีปัญหาในการส่งออกสินค้าได้แก่ การปลอมแปลงสินค้า การลักลอบขนสินค้าหนีภาษี

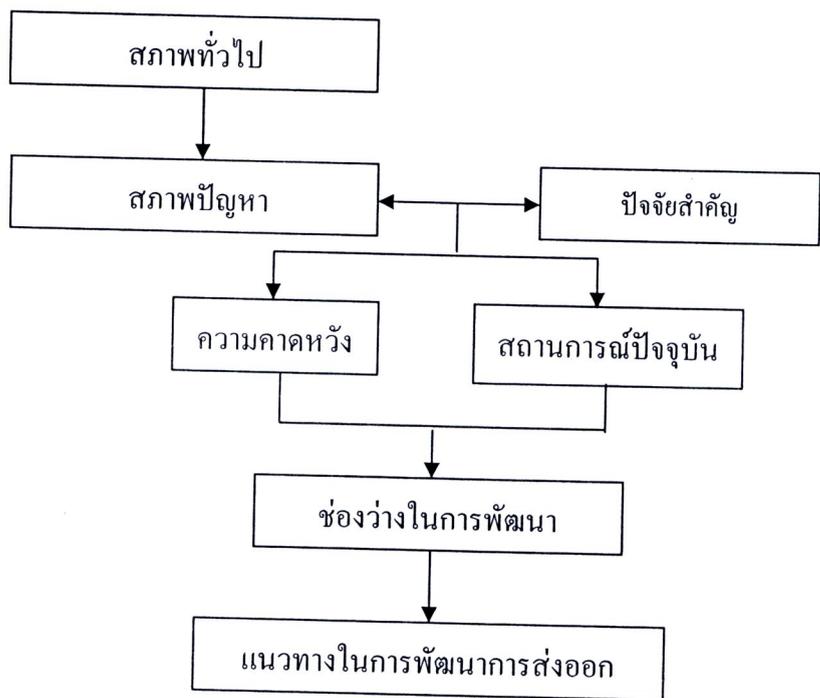
ระเบียบพิธีศุลกากรที่ต่างกันระหว่างไทยและสปป.ลาว ระเบียบพิธีศุลกากรที่หลายขั้นตอน ข้อจำกัดของการขยายตลาดเนื่องจากกำลังซื้อของประชากรลาวมีน้อย ระบบทางการศานการยังไม่มีความพร้อม และการแข่งขันอย่างรุนแรงด้วยกลไกการค้าราคา โดยผู้วิจัยได้เสนอแนวทาง พัฒนาการส่งออกสินค้าผ่านเขตชายแดนไทยลาวในพื้นที่จังหวัดนครพนม โยการอบรมให้ความรู้ ในเรื่องบริหารจัดการส่งออกแก่ผู้ประกอบการส่งออกสินค้า รวมทั้งเตรียมความพร้อมในการ ดำเนินงานเพื่อรองรับสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 รัฐบาลทั้งสองประเทศควรส่งเสริมให้มี ช่องทางการจัดจำหน่ายที่สามารถเข้าถึงผู้บริโภคได้มากขึ้น เช่น การจัดแสดงสินค้าเพื่อกระตุ้นให้ ประชาชนลาวหันมาซื้อสินค้าจากไทยมากขึ้น รัฐบาลควรให้การสนับสนุนด้านภาษีแก่ผู้ส่งออก ช่วยเหลือด้านการลงทุนแก่นักลงทุนไทย ส่งเสริมการโฆษณาผ่านสื่อในสปป.ลาวให้มากขึ้น รักษา คุณภาพการส่งออกให้สามารถแข่งขันกับสินค้าจากประเทศเวียดนามและจีนได้ กฎระเบียบและพิธี การทางศุลกากรที่ยู่ยากควรได้รับการปรับปรุงอย่างจริงจัง

เฉลิมศักดิ์ วงศ์อุทะ (2551) ได้วิจัยเรื่อง อิทธิพลของการรับรู้เกี่ยวกับการส่งออกและ ทักษะคติเกี่ยวกับเส้นทางระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ต่อพฤติกรรมการส่งออกของผู้ ประกอบธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ กลุ่มตัวอย่าง คือ ธุรกิจขนาด กลางและขนาดย่อมที่ประกอบกิจการผลิต ทั้งส่งออกและยังไม่ได้ส่งออกในภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ เฉพาะจังหวัดที่อยู่บนเส้นทางระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ได้แก่ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร พบว่า ผู้ประกอบธุรกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีการรับรู้ เกี่ยวกับการส่งออกโดยรวมอยู่ในระดับมาก มีความเห็นด้วยกับยุทธศาสตร์บนเส้นทางระเบียบ เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกโดยรวม อยู่ในระดับมาก และยังพบว่าลักษณะของธุรกิจ ลักษณะของ ผู้ประกอบธุรกิจ การรับรู้เกี่ยวกับการส่งออก และทัศนคติเกี่ยวกับยุทธศาสตร์บนเส้นทางระเบียบ เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการส่งออกรัฐควรจัดสัมมนาให้ความรู้ แก่ผู้ประกอบการเพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับเส้นทางระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก- ตะวันตกให้มากขึ้น และเสนอถึงโอกาสการทำธุรกิจที่จะได้รับจากการค้าขายบนเส้นทางนี้ และ ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการได้รับข้อมูลและการอำนวยความสะดวกในการค้าขายกับประเทศคู่ค้า เข้าใจถึงวัฒนธรรม ระบบการค้าของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะก่อให้เกิดความไว้วางใจซึ่ง กันและกัน

ศิริพร ทองคนารักษ์ (2551) ได้ศึกษาเกี่ยวกับพลวัตรชุมชนชายแดนไทย-ลาว ในกระแสโลกาภิวัตน์ โดยศึกษาในพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม พบว่า ชุมชนชายแดนไทย-ลาวยังคงดำรง ความสัมพันธ์ข้ามพรมแดนรัฐชาติที่สะท้อนอยู่ในวิถีชีวิต เป็นความสัมพันธ์ที่มีฐานรากมาจากการ มีประวัติศาสตร์ร่วมชาติพันธุ์และการก่อตั้งชุมชนสองฝั่งโขงก่อนการเกิดชาติรัฐ ในปัจจุบันรัฐยัง

ใช้นโยบายด้านเศรษฐกิจจากกระแสโลกาภิวัตน์ด้วยแผนการพัฒนาพื้นที่แนวพรมแดน ชุมชนชายแดนในพื้นที่ศึกษาจึงปรับใช้โอกาสจากการสนับสนุนของรัฐ เพื่อเปิดจุดอ่อนปรนจึงเป็นโอกาสแลกเปลี่ยนทางเศรษฐกิจอย่างเป็นทางการแล้ว จึงเป็นการดำรงความสัมพันธ์ข้ามพรมแดนที่สอดคล้องกับนโยบายรัฐด้านการส่งเสริมความสัมพันธ์จากประเทศเพื่อนบ้าน

10. กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 3 กรอบแนวคิดในการวิจัย

แนวความคิดในการวิจัย โดยการศึกษาถึงสภาพทั่วไปที่พบสภาพปัญหาที่มีปัจจัยสำคัญ หรือมีระดับของความสำคัญแล้วเปรียบเทียบความคาดหวังการส่งออกสินค้ากับสถานการณ์ปัจจุบันของการส่งออกสินค้าในปัจจุบันนำมาสู่การทราบถึงช่องว่างในการพัฒนา เพื่อหาแนวทางในการพัฒนาการส่งออกสินค้าผ่านเขตชายแดนไทย-ลาว ในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร