รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ: ผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามข้อตกลงประชาคมอาเซียนที่มีต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนและการค้าผ่านแดน

โดย

อาจารย์ ดร. กรกรัณย์ ชีวะตระกูลพงษ์
คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ
ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ธันวาคม 2554 (ปรับปรุงครั้งที่ 1)

สัญญาเลขที่ RDG5310021

รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ: ผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามข้อตกลงประชาคมอาเซียนที่มีต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนและการค้าผ่านแดน

ผู้วิจัย	สังกัด
1. อ. ดร.กรกรัณย์ ชีวะตระกูลพงษ์	คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
2. ผศ.ดร.จิตติชัย รุจนกนกนาฏ	ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย
ฝ่ายนโยบายชาติและความสัมพันธ์ข้ามชาติ (ฝ่าย 1)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทคัดย่อภาษาไทย

ชื่อโครงการ: ผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามข้อตกลงประชาคมอาเซียนที่มีต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนและการค้าผ่านแดน

ชื่อผู้วิจัย: อาจารย์ ดร. กรกรัณย์ ชีวะตระกูลพงษ์, ผศ.ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ

เดือนและปีที่ทำวิจัยเสร็จ: สิงหาคม 2554 (ปรับปรุงครั้งที่ 1 ธันวาคม 2554)

บทคัดย่อ

โครงการนี้เป็นการศึกษาผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ตามข้อตกลงประชาคมอาเซียนที่มีต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนและการค้าผ่านแดน โดยเก็บข้อมูลปฐมภูมิถึงสถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่ด่านศุลกากรหลักทางบกจำนวน 6 จุด ครอบคลุมจุดผ่านแดนสำคัญที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ของไทย คือ 1) ด่านบ้านคลองลึก อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว 2) ด่านมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร 3) ด่านนครพนม จังหวัดนครพนม 4) ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดหนองคาย 5) ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา และ 6) ด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา ในแต่ละด่านนั้นได้ทำการเก็บข้อมูลต่าง ๆ ได้แก่ ขั้นตอน ประสิทธิภาพ และการให้บริการของจุดผ่านแดน สถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้าข้ามแดน ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ แนวโน้มการขยายตัวในอนาคต และศึกษาแผนการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าที่ด่านเพื่อให้สอดคล้องกับข้อตกลงการรวมเป็นภูมิภาคเดียวกันของอาเซียน แล้วจึงทำแบบจำลองเพื่อประเมินผลกระทบของการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าที่จุดผ่านแดน ตามกรอบข้อตกลงของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อพิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าการค้าที่คาดว่าจะเกิดขึ้นและประเมินผลการดำเนินงานของแต่ละด่านภายหลังการรวมตัวเป็นภูมิภาคเดียวกันของอาเซียนในปีค.ศ. 2015 จากนั้นจึงทำการสรุปผลและเสนอแนะนโยบายในแนวทางการสนับสนุนการขนส่งสินค้าข้ามแดนให้เกิดประสิทธิภาพสำหรับประเทศไทย

จากการศึกษาพบว่าการปฏิบัติตามกรอบความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนจะช่วยทำให้มูลค่าการส่งออก ณ จุดผ่านแดนจากประเทศไทยไปยังประทศที่มีด่านพรมแดนติดกันมีมูลค่าสูงขึ้น หากมีการใช้ ASEAN Single Window Inspection เพียงอย่างเดียวจะทำให้มูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านพรมแดนของไทยเพิ่มขึ้น 308.88 ล้านบาท แต่หากมีการใช้ระบบ EDI ในประเทศเพื่อนบ้านด้วย มูลค่าการส่งออกจะเพิ่มสูงถึง 723.97 ล้านบาท นอกจากนี้หากลดเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรของประเทศพม่า ลาว และกัมพูชาด่านละ 1 ชม. จะทำให้มูลค่าการส่งออก ณ จุดผ่านแดนของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้น 1,029.33 ล้านบาทในกรณีที่ยังไม่มีการใช้ระบบ EDI ในประเทศดังกล่าว และเพิ่มขึ้นถึง 4,109.92 ล้านบาทในกรณีที่ประเทศเพื่อนบ้านมีการใช้ระบบ EDI แล้ว

นอกจากนี้ จากการสำรวจภาคสนามพบว่า ด่านพรมแดนในปัจจุบันยังมีการออกแบบที่ไม่เหมาะสม จึงควรมีการพัฒนาปรับปรุงให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการ อีกทั้งควรแยกกิจกรรมการขนส่งสินค้าออกจากการท่องเที่ยวและพื้นที่ชุมชน เพื่อให้กิจกรรมต่าง ๆ สามารถดำเนินได้อย่างต่อเนื่องเหมาะสม ท้ายที่สุดนี้เจ้าหน้าที่ฝั่งไทยในระดับปฏิบัติการยังขาดการประสานงานร่วมกับเจ้าหน้าที่ฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน จึงทำให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติงาน และอาจเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานตามข้อตกลงของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้

คำสำคัญ: การขนส่งข้ามแดน, สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า, จุดผ่านแดน, ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ABSTRACT

PROJECT TITLE: The effect of improvement in trade facilitation according to ASEAN Economic Community on cross-border freight and trans-border trade

NAME OF INVESTIGATOR: Dr. Kornkarun Cheewatrakoolpong,
Assistant Professor Dr. Jittichai Rudjanakanoknad

MONTH AND YEAR: August 2011 (1st Revision – December 2011)

Abstract

This paper studies the effect of improvement in trade facilitation according to ASEAN Economic Community (AEC) on cross-border freight and trans-border trade. To this end, field surveys were conducted at six strategic border checkpoints for cross-border transportation. These include 1) Aranyaprathet checkpoint, Sa Kaew; 2) Mukdahan checkpoint, Mukdahan; 3) Nakhon Panom checkpoint, Nakhon Panom; 4) 1st Thai-Lao Friendship Bridge, Nong Kai; 5) Sadao, Song Khla; and 6) Padang Besar, Song Khla. At each checkpoint, several primary and secondary data regarding cross-border procedures, efficiency, service satisfaction, future improvement plans for AEC, etc were collected. Then, the economic models were created to evaluate how the improvement in trade facilitation according to AEC in 2015 would affect trade values in each individual checkpoint. Lastly, the recommendations to support more efficient cross-border trade for Thailand's export goods were developed.

The findings show that the implementation of ASEAN Framework Agreement on the facilitation of goods in transit and inter-state transit will improve the export values at the border locations of Thailand. If only ASEAN Single Window Inspection is implemented, the exports passing all border locations of Thailand will increase 308.88 million baths. If the EDI system is installed in all neiboring countries, an increase in exports will be 723.97 million baths. Furthermore, if the CLM countries can reduce the time used in their custom procedures for one hour, the export values at all border locations of Thailand will rise by 1,029.33 million baths without the implementation of EDI system in the mentioned countries and 4,109.92 million baths with the implementation of EDI system.

The findings from field survey show that existing designs of trade facilitation infrastructure at each border checkpoint are inefficient. They would be designed according to user's types, volumes, and demands. Furthermore, the logistics activities at the border would be separated from tourist and urban activities for smoother operations. It was found that Thai operating officers at the border do not have collaborated with neighboring countries' officers well resulting in operational problems. This could be one of main obstacles once AEC agreements become effective.

Key Words: Cross Border Transportation, Trade Facilitation, Border Checkpoint, ASEAN Economic Community.

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (EXECUTIVE SUMMARY)

1. บทนำ

โครงการนี้เป็นการศึกษาผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ตามข้อตกลงประชาคมอาเซียนที่มีต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนและการค้าผ่านแดน โดยเก็บข้อมูลปฐมภูมิถึงสถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่ด่านศุลกากรหลักทางบกจำนวน 6 จุด ครอบคลุมจุดผ่านแดนสำคัญที่มีความสำคัญทางยุทธศาสตร์ของไทย คือ 1) ด่านบ้านคลองลึก อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว 2) ด่านมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร 3) ด่านนครพนม จังหวัดนครพนม 4) ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จังหวัดหนองคาย 5) ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา และ 6) ด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา ในแต่ละด่านนั้นได้ทำการเก็บข้อมูลต่าง ๆ ได้แก่ ขั้นตอน ประสิทธิภาพ และการให้บริการของจุดผ่านแดน สถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้าข้ามแดน ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ แนวโน้มการขยายตัวในอนาคต และศึกษาแผนการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าที่ด่านเพื่อให้สอดคล้องกับข้อตกลงการรวมเป็นภูมิภาคเดียวกันของอาเซียน แล้วจึงทำแบบจำลองเพื่อประเมินผลกระทบของการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าที่จุดผ่านแดน ตามกรอบข้อตกลงของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อพิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าการค้าที่คาดว่าจะเกิดขึ้นและประเมินผลการดำเนินงานของแต่ละด่านภายหลังการรวมตัวเป็นภูมิภาคเดียวกันของอาเซียนในปีค.ศ. 2015 จากนั้นจึงทำการสรุปผลและเสนอแนะนโยบายในแนวทางการสนับสนุนการขนส่งสินค้าข้ามแดนให้เกิดประสิทธิภาพสำหรับประเทศไทย

งานวิจัยชิ้นนี้แบ่งวิธีการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ ณ จุดผ่านแดน เพื่อทราบถึงสถานการณ์ปัจจุบัน ระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ จุดผ่านแดนของประเทศไทยและประเทศที่มีพรมแดนติดกัน รวมถึงความพึงพอใจของผู้ขนส่งสินค้าที่ต้องใช้เส้นทางเพื่อขนส่งสินค้าข้ามแดน และ 2) การจัดทำแบบจำลองเพื่อประเมินผลกระทบของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport) ที่มีต่อมูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดนของไทยไปยังประเทศที่มีพรมแดนติดกัน

2. วิธีการศึกษา

ผู้วิจัยได้พิจารณาคัดเลือกจุดผ่านแดน เพื่อทำการเก็บข้อมูลโดยเลือกจุดผ่านแดนที่มีความสำคัญต่อมูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดนของประเทศไทยและเพื่อให้สามารถเป็นตัวแทนของการขนส่งสินค้าข้ามแดนของทั้งประเทศได้จุดผ่านแดนที่เลือกต้องมีความหลากหลายในด้านกายภาพทั้งภูมิศาสตร์ สถานที่ตั้ง และลักษณะพรมแดนที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านรวม 6 ด่าน ดังนี้

1) ด่านบ้านคลองลึก อรัญประเทศ จ. สระแก้ว

2) ด่านมุกดาหาร จ. มุกดาหาร

3) ด่านนครพนม จ. นครพนม

4) ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จ. หนองคาย

5) ด่านสะเดา จ. สงขลา

6) ด่านปาดังเบซาร์ จ. สงขลา

ในแต่ละด่านนั้นได้ทำการสำรวจเก็บข้อมูลโดยเน้นที่การขนส่งสินค้าส่งออกจากด่านในฝั่งของประเทศไทยเป็นหลัก (ไม่ได้สำรวจจากด่านฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน) โดยแต่ละด่านได้ทำการสังเกตการณ์เก็บข้อมูลขั้นตอน โดยทำการบันทึกปริมาณ/ประเภทรถขนส่งที่ผ่าน และเวลาที่ใช้ในการผ่านแดนสำหรับรถขนส่งสินค้าประเภทต่างๆ กัน เป็นเวลา 3 ชั่วโมง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการขนส่งมาก เพื่อประเมินประสิทธิภาพและความสามารถในการให้บริการของจุดผ่านแดน สัมภาษณ์ผู้ใช้บริการด่านโดยใช้แบบสอบถามและสัมภาษณ์ โดยทำการสุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถขนส่ง ได้จำนวนรวม 192 ชุด และทำการสัมภาษณ์เชิงลึกเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรของไทย เจ้าหน้าที่แขวงการทาง และผู้บริหารหอการค้าจังหวัดที่ด่านพรมแดนตั้งอยู่ นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้ติดต่อสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่บริษัทตัวแทนออกของ (ชิปปิ้ง) ที่ปฏิบัติหน้าที่ที่ด่านศุลกากรอีกด้วย

ในอีกส่วนหนึ่ง ผู้วิจัยได้ทำการพิจารณาถึงผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและการขนส่งสินค้าข้ามแดนโดยอาศัยการปรับปรุงแบบจำลองแรงโน้มถ่วง (Gravity Model) ที่ใช้อธิบายมูลค่าการค้าระหว่างประเทศให้สามารถอธิบายการค้าข้ามแดนโดยปรับปรุงให้มีปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ จากนั้นจะพิจารณาถึงความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดจากกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและการขนส่งสินค้าข้ามแดน และจำลองผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวที่จะมีต่อมูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากตัวแปรที่ใช้ในการอธิบายการค้าระหว่างประเทศได้อย่างมีนัยสำคัญนั้นมีมากกว่าขนาดเศรษฐกิจและระยะทาง ซึ่งรวมไปถึงตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับนโยบายการค้าระหว่างประเทศและตัวแปรด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยในงานศึกษานี้จะทำการปรับปรุงแบบจำลอง Gravity เป็นแบบจำลอง Augmented Gravity โดยเพิ่มตัวแปรด้านระยะเวลาและต้นทุนทางการค้า รวมถึงตัวแปรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลที่ใช้ในการประมาณการสมการ Augmented gravity นั้นจะประกอบไปด้วยทั้งข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจและสัมภาษณ์ ณ จุดผ่านแดนจำนวน 10 ด่าน ประกอบไปด้วยการลงพื้นที่สำรวจโดยคณะผู้วิจัยจำนวน 6 ด่าน และการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอีก 4 ด่าน หลังจากนั้นจึงได้ทำการจำลองผลกระทบของการจัดทำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและการขนส่งสินค้าข้ามแดนโดยการปรับเปลี่ยนค่าระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการผ่านแดนทั้งหมด โดยลดเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรของประเทศคู่ค้าที่มีพรมแดนติดกัน และปรับให้ประเทศคู่ค้ามีการใช้ระบบ e-customs เพื่อใช้พิจารณาถึงผลกระทบดังกล่าวต่อมูลค่าการค้าในการส่งออกสินค้าข้ามแดนของไทย

3. ระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน

ระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนขาออกเป็นองค์ประกอบของระบบ 3 ส่วน ซึ่งทั้งสามส่วนนี้ก่อให้เกิดกระบวนการขนส่งสินค้าข้ามแดน ดังนี้

1. **โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical Infrastructure)** หมายถึงสิ่งก่อสร้างทางกายภาพได้แก่ตัวอาคาร ลานจอดรถ ตลอดจนถนนหรือสะพานซึ่งในระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนมีโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ที่สำคัญคือ ด่านพรมแดน อาคารด่านศุลกากร อาคารด่านตรวจคนเข้าเมือง ทางอนุมัติ และโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศ
2. **หน่วยงานปฏิบัติการและกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมือง (Government Organizations, Procedures and Regulations)** หมายถึงบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่มีหน้าที่จัดระเบียบและอำนวยความสะดวกให้กับการขนส่งสินค้าข้ามแดน ที่สำคัญได้แก่ เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร เจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนเข้าเมือง ตัวแทนออกของ และพิธีการที่เกี่ยวข้อง คือพิธีการศุลกากรและพิธีการตรวจคนเข้าเมือง
3. **ผู้ผลิตและผู้ประกอบการขนส่งสินค้า (Transport Operators and Export Manufacturers)** คือกลุ่มคนที่ก่อให้เกิดกิจกรรมการขนส่งสินค้าข้ามแดน และถือเป็นผู้ใช้บริการของระบบการขนส่งข้ามแดนนี้ ได้แก่ ผู้ผลิต ผู้ประกอบการขนส่ง พนักงานขับรถขนส่งสินค้า และยานพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้าข้ามแดน

กระบวนการที่ใช้ในการขนส่งสินค้าข้ามแดนนั้น เริ่มต้นจากผู้ส่งออกจะทำการติดต่อกับตัวแทนออกของและ ผู้ขนส่งสินค้าเพื่อทำการตกลงในบริการ และขออนุญาตส่งออกสินค้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและยื่นเอกสารเพื่อขอรับเลขที่ใบขนจากกรมศุลกากรทั้งนี้ ถ้าหากไม่มีข้อผิดพลาดผู้ส่งออกสินค้าอาจมอบหมายให้ตัวแทนออกของเป็นผู้เสียภาษี(ถ้ามี)และค่าธรรมเนียมต่างๆ หลังจากนั้น กรมศุลกากรจะออกเลขที่ใบขนและใบกำกับการขนย้ายให้เพื่อให้ผู้ขนส่งสินค้าสามารถดำเนินการขนส่งสินค้าส่งออกไปยังท่าที่กำหนดไว้ โดยการดำเนินเอกสารทางศุลกากรนั้นโดยส่วนมากเป็นหน้าที่ของตัวแทนออกของ ต่อมาที่บริเวณพรมแดน เมื่อรถบรรทุกสินค้าซึ่งมีเอกสารใบกำกับการขนย้ายเดินทางมาถึงยังด่านศุลกากร (หรือจุดปฏิบัติงานศุลกากร) พนักงานขับรถบรรทุกก็จะยื่นเอกสารดังกล่าวให้กับตัวแทนออกของไปส่งยังเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร เพื่อจับคู่ใบขน ตรวจปล่อยสินค้าและตัดบัญชี หลังจากขั้นตอนตัดบัญชี รถบรรทุกสินค้าที่ได้รับการตัดบัญชีแล้วจะทำการเดินทางไปยังด่านพรมแดนนั้นๆ เพื่อมาดำเนินพิธีการศุลกากรขั้นตอนสุดท้ายคือการลงบันทึกการรับบรรทุก พนักงานขับรถก็จะต่อจากนั้นก็จะดำเนินพิธีการตรวจคนเข้าเมืองของประเทศไทยเพื่อนำทั้งคนและรถขนสินค้าออกนอกราชอาณาจักรต่อไป

ประเทศไทยเป็นประเทศที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีพรมแดนทางบกติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ ซึ่งมีความยาวรวมกัน ถึง 5,640 กิโลเมตร และมีจังหวัดชายแดนที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 30 จังหวัด ที่ผ่านมากระทรวงมหาดไทยได้สนับสนุนความร่วมมือในการผ่านแดนเพื่อขยายการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน ส่งเสริมความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างประชาชนคนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งกระทรวงมหาดไทยได้กำหนดแนวทางปฏิบัติเพื่อสนองนโยบายดังกล่าวในการเปิดจุดผ่านแดน 3 ประเภท คือ จุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว

และจุดผ่อนปรน โดยการขนส่งสินค้าข้ามแดนส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นที่จุดผ่านแดนถาวร ซึ่งเป็นจุดหลักที่ใช้เพื่อการค้าและการสัญจรของบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งการเดินทางเข้าออกของบุคคลจากประเทศที่สาม ตามระบบสากลว่าด้วยความตกลงในการสัญจรข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ปัจจุบันประเทศไทยมีจุดผ่านแดนถาวรรวม 30 จุด

4. ข้อมูลภาคสนาม ณ.จุดผ่านแดนที่ได้ทำการสำรวจ

ในที่นี้จะทำการสรุปปัญหาเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่จุดผ่านแดนทั้ง 6 แห่งที่ทำการสำรวจและแผนการพัฒนาในอนาคตเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังต่อไปนี้

1) ด่านบ้านคลองลึก อรัญประเทศ จ. สระแก้ว

อาคารด่านพรมแดนปัจจุบันไม่มีพื้นที่รองรับรถบรรทุกสินค้าทำให้เกิดแถวคอยของรถบรรทุกสินค้าจากจุดบริการตรวจคนเข้าเมืองซึ่งใช้เวลามากกว่า นอกจากนี้ จากการที่เวลาเริ่มอนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าผ่านชายแดนของด่านปอยเปตเริ่มช้ากว่าด่านอรัญประเทศ (10:00-11:00 น.) ทำให้รถบรรทุกสินค้าที่ผ่านพิธีศุลกากรส่งออกเสร็จแล้วต้องจอดรออยู่ฝั่งไทย และเมื่อทางกัมพูชาเปิดให้รถบรรทุกสินค้าผ่านด่านชายแดนได้ก็จะมีรถเป็นจำนวนมากออกพร้อมกัน สถานที่ตั้งด่านศุลกากรในปัจจุบันก็มีความคับแคบ เนื่องจากมีการพัฒนาพื้นที่รอบข้างในเชิงพาณิชย์ รถบรรทุกส่วนที่ไม่มีที่จอดต้องไปจอดที่อื่นซึ่งไกลจากด่านศุลกากรทำให้กระบวนการผ่านพิธีการศุลกากรเกิดความล่าช้าเพิ่มขึ้น เส้นทางอนุมัติจากด่านศุลกากรไปสู่ด่านพรมแดนมีจุดตัดหรือทางเชื่อมเข้าสู่ถนนในระยะกระชั้นมากเกินไปทำให้ไม่เหมาะสำหรับการระบายรถบรรทุกสินค้า ส่วนเชื่อมต่อระหว่างด่านพรมแดนคลองลึกและด่านปอยเปตมีการใช้ถนนบริเวณหน้าด่านและบริเวณพรมแดนร่วมกันระหว่างรถบรรทุกสินค้า นักท่องเที่ยว และรถเข็นสินค้า ทำให้การระบายรถติดขัดเป็นอย่างมาก จุดจอดพักรถบรรทุกระหว่างรอพิธีการศุลกากรและการผ่านแดนนั้นเป็นลักษณะจอดรถบนไหล่ทาง ซึ่งรบกวนการจราจรทำให้เส้นทางอนุมัติไม่สามารถใช้ระบายรถบรรทุกสินค้าได้อย่างเต็มที่

แผนการพัฒนาด่านพรมแดนบ้านคลองลึกนั้นได้แก่ แผนการจัดตั้งจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่เพื่อแยกระหว่างการส่งออกสินค้ากับการท่องเที่ยวและผู้ค้ารายย่อย ซึ่งทางส่วนราชการ ฝ่ายปกครองและฝ่ายทหาร ได้มีการพิจารณาจัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์แห่งใหม่พร้อมกับการตั้งจุดผ่านแดนถาวรที่บ้านหนองเอี่ยน ต.ท่าข้าม อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ทั้งนี้โครงการอยู่ในระหว่างการศึกษา ในส่วนของกรมทางหลวงก็มีแผนการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 3446 โดยเป็นถนนเลียบชายแดนซึ่งสภาพผิวทางในปัจจุบันคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานให้เป็นถนนที่รองรับการจราจรของศูนย์โลจิสติกส์แห่งใหม่ และกำลังพิจารณาขยายทางหลวงหมายเลข 359 (กระเทพฯ-สระแก้ว)ให้เป็นถนน 4 ช่องจราจร (จากเดิม 2 ช่องจราจร) ซึ่งในขณะนี้อยู่ในระหว่างขั้นตอนพิจารณาหาผู้รับเหมา

2) ด่านมุกดาหาร จ. มุกดาหาร

ปัจจุบันปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่เข้ามาใช้บริการยังมีไม่มากทำให้ด่านพรมแดนมุกดาหารไม่ประสบปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการ แต่หากในอนาคตมีปริมาณรถบรรทุกมากขึ้นจะทำให้ประสบปัญหาสำหรับพื้นที่จอดพักรถบรรทุกสินค้าภายในด่านพรมแดนเพื่อรอเอกสารผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งมีพื้นที่รองรับได้เพียง 10-12 คันเท่านั้น อย่างไรก็ดี การที่รถบรรทุกสามารถผ่านฝั่งไทยได้โดยสะดวก ขณะที่ต้องเสียเวลาจอดรอพิธีการนำเข้า/ส่งออกในฝั่งสปป.ลาว ทำให้เกิดรายได้แก่ร้านค้าท้องถิ่นในฝั่งลาว ดังนั้น กิจกรรมด้านการขนส่งไม่ว่าจะเป็นการจอดพักรถ การเปลี่ยนถ่ายสินค้า เกิดขึ้นที่ฝั่งลาวซึ่งปัจจุบันมีการพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่นอย่างมากแตกต่างกับทางฝั่งไทยซึ่งรถบรรทุกสินค้าวิ่งผ่านโดยไม่เกิดกิจกรรมกระจายรายได้ให้กับเศรษฐกิจท้องถิ่น

ด่านศุลกากรมุกดาหารมีแผนการก่อสร้างอาคารที่ทำการด่านศุลกากรแห่งใหม่บริเวณใกล้กับด่านพรมแดนมุกดาหารเพื่อรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่ควบคุมร่วมกันระหว่างไทย-ลาว และเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างก่อสร้าง ภายหลังการก่อสร้างเสร็จสิ้นจะทำการย้ายศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ(Single Stop Service)และด่านศุลกากรมุกดาหารมายังอาคารหลังใหม่ทั้งหมด และมีแผนที่จะพัฒนาพื้นที่ความคุมร่วม (Common Control Area:CCA) ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับการตรวจสินค้าร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ทั้งสองประเทศซึ่งจะทำให้รถบรรทุกสินค้าไม่ต้องถูกตรวจซ้ำซ้อนซึ่งในปัจจุบันด่านพรมแดนของลาวได้มีการจัดเตรียมพื้นที่ไว้แล้ว แต่ทางฝั่งไทยยังขาดการสนับสนุนด้านนโยบายและการปรับปรุงกฎหมายรองรับ

3) ด่านนครพนม จ. นครพนม

ปัจจุบันการข้ามแดนที่ด่านนี้ยังคงใช้แพขนานยนต์อยู่ โดยรถบรรทุกสินค้าจะต้องเสียเวลารอคอยแพซึ่งมีการให้บริการอย่างจำกัด และเสียเวลาที่ใช้ในการขึ้นแพขนานยนต์ของรถบรรทุกสินค้า จุดขึ้นและลงแพขนานยนต์ยังไม่มีการก่อสร้างให้ได้มาตรฐานเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งทางฝั่งไทยและลาว ที่ตั้งของด่านพรมแดนนครพนมก็อยู่ภายในตัวเมือง ทำให้การเข้าออกของรถบรรทุกไม่สะดวกและเกิดอุบัติเหตุกับรถบรรทุกสินค้าบ่อย และอาคารศุลกากรปัจจุบันยังใช้พื้นที่ของอาคารเทศบาล ไม่มีพื้นที่เพื่อใช้สำหรับการตรวจสอบสินค้าขณะผ่านพิธีการศุลกากร หรือทำคลังสินค้า ที่ตั้งก็อยู่ห่างจากแพขนานยนต์ ไม่สะดวกต่อเจ้าหน้าที่ในการติดต่อประสานงาน ในส่วนของพรมแดนด้านลาวนั้นก็ใช้เวลานานในการรับสินค้า ทำให้รถบรรทุกสินค้าของไทยไม่สามารถข้ามกลับมาได้ในวันเดียว เป็นการเพิ่มต้นทุนให้กับผู้ประกอบการขนส่งแต่ไม่สามารถแก้ไขได้ นอกจากนี้ยังไม่มีพื้นที่เพื่อเป็นจุดพักรถสำหรับพนักงานขับรถขนส่งสินค้าในการหยุดพักที่เป็นระเบียบเรียบร้อยและได้มาตรฐาน

รัฐบาลไทยได้ร่วมมือกับสปป.ลาวเพื่อก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ขึ้นและถือเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) สาย AH15 เชื่อมโยง อุดรธานี-นครพนม-หลักซาว-เมืองวินห์ (Route 12) ตั้งอยู่ที่บ้านห้อมของฝั่งไทยและบ้านเวินไต้ ของฝั่ง

สปป.ลาว โดยตำแหน่งดังกล่าวจะอยู่เหนือตัวเมืองนครพนมประมาณ 8 กิโลเมตร นอกจากตัวสะพานแล้วโครงการดังกล่าวยังครอบคลุมถึงการสร้างด่านพรมแดนและถนนที่เข้าสู่สะพานอีกด้วย ได้มีแนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อการขนส่งข้ามแดน ได้แก่ การตัดทางเลี่ยงเมือง เพื่อเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 22 กับทางหลวงหมายเลข 212 การพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบด่านศุลกากร สะพานข้ามแม่น้ำโขง ให้เป็นพื้นที่การค้า การจัดตั้งศูนย์ระบบขนส่งโลจิสติกส์ เพื่อเป็นที่จอดรถตู้คอนเทนเนอร์ และเป็นศูนย์กระจายสินค้าจำพวกผลไม้และยางพารา บริเวณใกล้สะพาน และวางแผนให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการการจัดอาคารร่วมเพื่อแสดงสินค้าและเป็นศูนย์ข้อมูลสารสนเทศในการค้าระหว่างประเทศของกลุ่มจังหวัด รวมถึงการก่อสร้างอาคารที่ว่าการด่านศุลกากรแห่งใหม่ อย่างไรก็ดี โครงการต่าง ๆ เหล่านี้ยังอยู่ในขั้นตอนการวางแผน และรอการจัดสรรงบประมาณ ซึ่งคาดว่าจะยังไม่เห็นเป็นรูปธรรมจนกว่าการก่อสร้างสะพานจะแล้วเสร็จในปลายปีพ.ศ. 2554 และได้เปิดการจราจรมาเป็นระยะเวลาหนึ่ง

4) ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จ. หนองคาย

ด่านสะพานมิตรภาพ 1 มีปัญหาการขาดแคลนจุดพักรถ เนื่องจากมีรถบรรทุกสินค้าเข้ามาใช้ปริมาณเป็นจำนวนมากทำให้การใช้บริการของจุดพักรถบริเวณด่านศุลกากรแออัดและไม่เพียงพอ จึงควรมีการปรับปรุงพัฒนา เพื่อให้พนักงานขับรถได้ผ่อนคลายและเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่ได้อย่างเต็มที่ ในส่วนของด่านพรมแดนนั้น พบว่าพบมีช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกสินค้าเพียงช่องทางเดียวทำให้เกิดการติดขัดบริเวณทางเข้าส่วนบริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออก และจุดให้บริการเอ็กซ์เรย์นั้นตั้งอยู่ทางฝั่งสินค้านำเข้า ทำให้สินค้าส่งออกที่ต้องเปิดตรวจโดยเครื่องเอ็กซ์เรย์ต้องเสียเวลามากขึ้นในการวนรถสำหรับเข้าช่องตรวจ การติดขัดของด่านพรมแดนปัจจุบันพบเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเท่านั้น โดยขึ้นอยู่กับความพร้อมด้านเอกสารของรถบรรทุกสินค้าในการผ่านพรมแดนเป็นหลัก อีกปัญหาหนึ่งคือการปิดการจราจรบนสะพานเพื่อให้รถไฟวิ่งผ่าน กิจกรรมดังกล่าวจะทำให้เกิดแถวคอยสะสม ซึ่งเมื่อเปิดการจราจรบนสะพานอีกครั้ง จะทำให้อัตราการให้บริการไม่มากเท่าที่ควรเนื่องจากปริมาณรถที่ติดอยู่มีมากทำให้เคลื่อนตัวเป็นไปได้ช้า

ด่านศุลกากรหนองคายได้มีแผนการวางระบบ National Single window เพื่อรองรับการเปิดเสรีด้านการขนส่งสินค้า แต่ยังต้องรอความพร้อมของหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อที่จะทำการเปิดระบบจัดส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงาน นอกจากนี้ยังมีโครงการก่อสร้างจุดปฏิบัติการศุลกากรหนองคายแห่งใหม่โดยสร้างลานสำหรับจอดรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่และติดตั้งเครื่องมือที่ช่วยในการตรวจปล่อยสินค้า เช่น เครื่องเอ็กซเรย์และเครื่องชั่งน้ำหนัก เพื่อให้เป็นจุดบริการเบ็ดเสร็จสำหรับการผ่านพิธีศุลกากร ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนการของบประมาณ และมีแผนการปรับปรุงระบบการยื่นเอกสารสำหรับรถบรรทุกและยานพาหนะอื่นในการเข้าออกมาเป็นวิธียื่นสแกนรหัสบาร์โค้ดแทน เพื่อลดเวลาการให้บริการ นอกเหนือจากนี้

ยังมีโครงการจะสร้างสะพานคู่ขนานเพื่อรองรับปริมาณจราจรให้มากขึ้น แต่ยังไม่มีการผลักดันเพื่อเข้าเป็นแผนงานการพัฒนาอย่างจริงจัง

5) ด่านสะเดา จ. สงขลา

ปัจจุบันปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกผ่านด่านสะเดานั้นมีมากเกินกว่าความสามารถของการให้บริการของด่านจะรองรับได้ ส่งผลทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัดบนถนนบริเวณด่าน สาเหตุความคับคั่งนั้นเกิดจาก การผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองบริเวณด่านพรมแดนใช้เวลานานมากเกินไป และมีจุดให้บริการเพียงจุดเดียว ให้บริการได้ทีละคันเท่านั้น และยังใช้การเขียนใบเสร็จด้วยลายมือ นอกจากนั้นยังมีการจอดรถริมทางของรถยนต์ส่วนบุคคลทำให้เหลือช่องจราจรเพียง 1 ช่อง สภาพพื้นที่ลานจอดรถภายในด่านศุลกากรสะเดาก็เริ่มมีการเสียหายและขาดการบำรุง

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีกผนการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ได้แก่ การก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ โดยตำแหน่งที่ตั้งอยู่ใกล้กับด่านพรมแดนสะเดา ซึ่งจะใช้เป็นด่านพรมแดนสำหรับรถบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ และจะมีการตัดถนนทางหลวงหมายเลข 4 บริเวณบ้านพรุเตียว (กม.77+600) มายังด่านพรมแดนแห่งใหม่ระยะทางประมาณ 6.6 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันได้มีการอนุมัติงบประมาณการก่อสร้างแล้ว แต่ยังติดปัญหาเรื่องการเวนคืนที่จากชาวบ้านที่เข้าไปทำสวนยางภายในพื้นที่โครงการ นอกจากนี้ยังมีแผนการก่อสร้างด่านศุลกากรบ้านประกอบ เนื่องจากทางฝั่งมาเลเซียจะมีการพัฒนาพื้นที่ด้านตรงข้ามเช่นกัน เพื่อให้เป็นจุดรองรับการขนส่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและแบ่งเบาปริมาณการขนส่งจากด่านศุลกากรสะเดาด้วย ในส่วนของกรมทางหลวงนั้นก็มีการศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนมาเลเซีย เพื่อเชื่อมระหว่างนิคมอุตสาหกรรมของจังหวัดสงขลากับด่านพรมแดนสะเดาที่บริเวณบ้านพรุเตียว และธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชียได้เริ่มเข้ามาศึกษาโครงการแล้ว อย่างไรก็ดี แผนเหล่านี้ยังอยู่ในช่วงร่างโครงการ และยังไม่มีความชัดเจนเท่าที่ควรในปัจจุบัน

6) ด่านปาดังเบซาร์ จ. สงขลา

ในปัจจุบันด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ไม่มีปัญหาในด้านอัตราการให้บริการ กล่าวคือด่านศุลกากรยังสามารถให้บริการได้โดยไม่ก่อให้เกิดความล่าช้าแต่ปัญหาหลักกลับอยู่ที่ความสะดวกสบายในการรับบริการเนื่องจากพื้นที่ที่ค่อนข้างจำกัด ได้แก่ การขาดพื้นที่พักรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า ทำให้รถบรรทุกสินค้าต้องใช้การจอดริมทางซึ่งก่อให้เกิดการกีดขวางการจราจรและอุบัติเหตุ และการที่เจ้าหน้าที่ด่านพรมแดน ประเทศมาเลเซียต้องปิดพักการให้บริการเพื่อทำละหมาดซึ่งทำให้เกิดการสะสมของปริมาณรถบรรทุกสินค้าทางฝั่งประเทศไทย

ในส่วนของการปรับปรุงด่านนั้น ส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นไปที่ระบบรางมากกว่า โดยมีแผนที่จะก่อสร้างลานตรวจตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อใช้เป็นสถานที่ตรวจปล่อยสินค้า โดยมีแผนติดตั้งเครื่องเอ็กซเรย์เพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าเมื่อปริมาณการใช้บริการเพิ่ม

มากขึ้น ซึ่งลานตรวจตู้คอนเทนเนอร์ตั้งอยู่บนเส้นทางที่เชื่อมระหว่างด่านพรมแดนปาดังเบซาร์และสถานีรถไฟปาดังเบซาร์ มีกำหนดแล้วเสร็จเดือนมีนาคม พ.ศ. 2554 ที่ผ่านมา และก็มีแผนสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนมาเลเซีย เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรบนถนนเพชรเกษมที่เข้าสู่ด่านปาดังเบซาร์และด่านสะเดา

5. การเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ.จุดผ่านแดนที่ได้ทำการสำรวจ

เมื่อเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนทั้ง 6 แห่งและพิจารณาข้อได้เปรียบเสียเปรียบของการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในแต่ละแบบแล้ว พบประเด็นข้อเสนอแนะสำหรับการวางแผนออกแบบรูปแบบจุดผ่านแดนที่ดี ดังนี้

รูปแบบทางกายภาพ การจัดกิจกรรมที่จุดผ่านแดนโดยแยกด่านศุลกากรออกจากด่านพรมแดนนั้นมีความเหมาะสมสำหรับการให้บริการมากกว่า เนื่องจากเป็นการช่วยลดความหนาแน่นของรถบรรทุกสินค้าบริเวณด่านพรมแดน เป็นการเพิ่มพื้นที่จอดพักสำหรับรถบรรทุกสินค้า รวมถึงช่วยในเรื่องของการอำนวยความสะดวกในการพักผ่อนให้กับพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าอีกด้วย

รูปแบบจุดปฏิบัติการ (บริเวณด่านพรมแดน) รูปแบบที่เหมาะสมที่สุดคือ รูปแบบการบริการแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส ซึ่งจะช่วยให้จุดบริการมีอัตราการให้บริการสูงสุดได้ แต่จะไม่เหมาะสมในกรณีที่ปริมาณรถบรรทุกสินค้าน้อยซึ่งควรจะใช้แบบขับผ่านจะดีกว่า

องค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณจุดผ่านแดนที่เหมาะสม มีดังนี้

1. เส้นทางอนุมัติและถนนทางเข้าสู่ด่านพรมแดน ควรเป็นถนนเส้นเดี่ยว จากด่านศุลกากรไปยังด่านพรมแดนโดยไม่มีจุดตัด พื้นผิวถนนควรกว้างพอให้มีการจอดรถริมทางได้โดยไม่รบกวนผิวการจราจรมากนัก นอกจากนี้ควรมีระยะห่างจากด่านศุลกากรพอสมควร เพื่อให้มีพื้นที่รองรับแถวคอยสำหรับรถบรรทุกสินค้า มีการกันเขตทาง เพื่อป้องกันกิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่จะมารบกวนกระแสจราจร และควรแยกส่วนระหว่างรถบรรทุกสินค้าและรถท่องเที่ยว บริเวณทางเข้าด่านพรมแดน

2. ด่านศุลกากร ควรมีพื้นที่จอดพักรถบรรทุกสินค้าในลักษณะของลานจอด มีการจัดการการจราจรภายในที่ดี จุดเอ็กซเรย์ สามารถเข้าถึงได้สะดวก และควรมีจุดบริการสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าเช่น ร้านอาหาร, ห้องน้ำ ห้องอาบน้ำ เป็นต้น โดยเฉพาะด่านที่ไกลจากต้นทางของสินค้ามาก

3. ด่านพรมแดน ควรมีลานจอดพักรถบรรทุกสินค้าแยกส่วนกันระหว่างรถบรรทุกสินค้าขาเข้า/ขาออก และลานจอดพักก่อนผ่านพิธีการและหลังผ่านพิธีการ ลักษณะจุดบริการควรเป็นแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส และควรแยกส่วนช่องให้บริการอย่างชัดเจนระหว่ารถบรรทุกสินค้าและรถท่องเที่ยว

6. แบบจำลองเพื่อประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

จากการประมาณค่าสมการ Augmented Gravity จะแสดงให้เห็นว่าการลดลงของเวลาที่ใช้ในพิธีการศุลกากร การมีระบบ EDI ใช้ในพิธีการศุลกากรของประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย และการลดระดับการคอรัปชั่น ล้วนแล้วแต่มีบทบาทในการเพิ่มมูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

จากประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้นการจัดทำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนจะช่วยเพิ่มมูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านพรมแดนของประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ ซึ่งจากการจำลองผลกระทบจะพบว่า หากมีการใช้ ASEAN Single Window Inspection เพียงอย่างเดียวจะทำให้มูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านพรมแดนของไทยเพิ่มขึ้น 308.88 ล้านบาท แต่หากมีการใช้ระบบ EDI ในประเทศเพื่อนบ้านด้วย มูลค่าการส่งออกจะเพิ่มสูงถึง 723.97 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ปัจจัยที่จะส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้า ณ จุดผ่านแดนของประเทศไทยมากที่สุดคือการลดเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งผลของการจำลองผลกระทบจากการลดลงของเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรของประเทศพม่า ลาว และกัมพูชาด่านละ 1 ชม. จะทำให้มูลค่าการส่งออก ณ จุดผ่านแดนของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้น 1,029.33 ล้านบาทในกรณีที่ยังไม่มีการใช้ระบบ EDI ในประเทศดังกล่าว และเพิ่มขึ้นถึง 4,109.92 ล้านบาทในกรณีที่ประเทศเพื่อนบ้านมีการใช้ระบบ EDI แล้ว

7. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ลักษณะการค้าภายในภูมิภาคของกลุ่มประเทศอาเซียนจะประกอบด้วยการค้าระหว่างอุตสาหกรรมเดียวกันเป็นสำคัญ ดังนั้นการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าจึงมีบทบาทเป็นอย่างมากในการเพิ่มมูลค่าการส่งออกระหว่างกัน โดยเฉพาะกรณีของการส่งออกสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนที่มีต้นทุนทางธุรกรรมการค้าเป็นสัดส่วนที่สูง ดังนั้นที่ประชุมอาเซียนได้มีการตกลงในการจัดทำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport) เพื่อเพิ่มระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในการค้าสินค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่ม ซึ่งผลจากการจัดทำแบบจำลอง Augmented Gravity แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยสำคัญที่จะทำให้กรอบความตกลงฯ ดังกล่าวมีผลดีต่อการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการส่งออก ณ จุดผ่านแดนของประเทศไทยคือการใช้ระบบ EDI ในพิธีการศุลกากร และการลดเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งปัจจัยทั้งสองมีความสำคัญยิ่งไปกว่าการมี ASEAN Single Window Inspection เพราะในปัจจุบัน อุปสรรคในการผ่านพิธีการศุลกากรของประเทศเพื่อนบ้านได้แก่ กัมพูชา พม่า และลาว มีสูงกว่าประเทศไทยเป็นอย่างมาก หลังการนำระบบ paperless มาใช้ในพิธีการศุลกากรของประเทศไทย

ในส่วนทางกายภาพนั้น หลังจากการสำรวจด่านพรมแดนทั้ง 6 ด่าน พบว่าการวางแผนออกแบบพัฒนารูปแบบจุดผ่านแดนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการ จะมีส่วนช่วยให้เกิดการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยรูปแบบที่เหมาะสมควรมีลักษณะดังนี้

- ควรแยกด่านศุลกากรออกจากด่านพรมแดน
- ในบริเวณด่านพรมแดนนั้น ควรให้บริการแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส ซึ่งจะช่วยให้อัตราการให้บริการสูงขึ้น

นอกจากนี้ การออกแบบที่เหมาะสมขององค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ควรมีลักษณะดังนี้

1) เส้นทางอนุมัติและถนนทางเข้าสู่ด่านพรมแดน ควรเป็นถนนเส้นเดี่ยว จากด่านศุลกากรไปยังด่านพรมแดนโดยไม่มีจุดตัด ควรมีระยะห่างจากด่านศุลกากรพอสมควร เพื่อให้มีพื้นที่รองรับแถวคอยสำหรับรถบรรทุกสินค้า ควรมีการกันเขตทาง เพื่อป้องกันกิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่จะมารบกวนกระแสจราจร และควรแยกส่วนระหว่างรถบรรทุกสินค้าและรถท่องเที่ยว บริเวณทางเข้าด่านพรมแดน ทั้งนี้อาจพิจารณาทำการขยายช่องจราจรให้มากกว่า 4 ช่องบริเวณถนนทางเข้าด่านพรมแดน

2) ด่านศุลกากร ควรมีพื้นที่จอดพักรถบรรทุกสินค้าในลักษณะของลานจอด มีการจัดการการจราจรภายในที่ดี จุดเอ็กซเรย์ สามารถเข้าถึงได้สะดวก และควรมีจุดบริการสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าเช่น ร้านอาหาร, ห้องน้ำ ห้องอาบน้ำ เป็นต้น โดยเฉพาะด่านที่ไกลจากต้นทางของสินค้ามาก

3) ด่านพรมแดน ควรมีลานจอดพักรถบรรทุกสินค้าแยกส่วนกันระหว่างรถบรรทุกสินค้าขาเข้า/ขาออก และลานจอดพักก่อนผ่านพิธีการและหลังผ่านพิธีการ ลักษณะจุดบริการควรเป็นแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส และควรแยกส่วนช่องให้บริการอย่างชัดเจนระหว่ารถบรรทุกสินค้าและรถท่องเที่ยว

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้สำเร็จได้ด้วยการอุดหนุนจากทุนวิจัยและพัฒนา ของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย ฝ่ายนโยบายชาติและความสัมพันธ์ข้ามชาติ (ฝ่าย 1) ในชุดโครงการวิจัยยุทธศาสตร์เรื่อง “การรวมเป็นภูมิภาคเดียวกันของอาเซียน ในปีค.ศ. 2015 และผลกระทบต่อประเทศไทย” สัญญาเลขที่ RDG5310021 ผู้วิจัยต้องขอขอบคุณคณะกรรมการพิจารณาทุน คณะกรรมการพิจารณาและประเมินคุณภาพผลงานวิจัย ผู้ทรงคุณวุฒิจากที่ต่าง ๆ ที่เข้าร่วมรับฟังการนำเสนอของโครงการ และให้คำแนะนำ เสนอแนะความคิดเห็นอันมีประโยชน์ ต่อโครงการวิจัยนี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากกรมการค้าต่างประเทศ กรมการขนส่งทางบก และสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ในส่วนของข้อมูลที่ใช้ ผู้วิจัยขอขอบคุณผู้ประสานงานจากหน่วยงานต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- <u>กรมศุลกากร</u> ผู้วิจัยขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรทั้ง 6 แห่ง ได้แก่ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ด่านศุลกากรมุกดาหาร ด่านศุลกากรนครพนม ด่านศุลกากรหนองคาย ด่านศุลกากรสะเดา และด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ที่ได้ให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้วิจัย แนะนำการให้บริการของด่าน และอนุญาตให้ผู้วิจัยสอบถามพนักงานขับรถบรรทุกบริเวณด่านชายแดน
- <u>หอการค้าจังหวัด</u> ผู้วิจัยขอขอบคุณผู้บริหารหอการค้าจังหวัดต่าง ๆ ที่ช่วยให้ข้อมูลกับผู้วิจัยเกี่ยวกับสภาพการค้าและประเด็นปัญหาในการขนส่งข้ามแดน ได้แก่ หอการค้าจังหวัดสระแก้ว หอการค้าจังหวัดมุกดาหาร หอการค้าจังหวัดนครพนม หอการค้าจังหวัดหนองคาย และหอการค้าจังหวัดสงขลา
- <u>แขวงการทาง กรมทางหลวง</u> ผู้วิจัยขอขอบคุณเจ้าหน้าที่แขวงการทาง กรมทางหลวงที่ให้ข้อมูลกับผู้วิจัยเกี่ยวกับการปรับปรุงและบูรณะเส้นทาง เพื่อพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศ ได้แก่ แขวงการทางสระแก้ว แขวงการทางนครพนม แขวงการทางหนองคาย แขวงการทางสงขลา เป็นต้น

ผู้วิจัยขอขอบคุณผู้ช่วยวิจัยหลักโครงการนี้ คือคุณปิลันธ์ พรายทองแย้ม และคุณลาวัลย์ ธนาสว่างกุลที่ได้ช่วยรวบรวมข้อมูล ติดต่อประสานงานและช่วยจัดทำรายงานและการนำเสนอต่าง ๆ ทำให้โครงการนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี นอกจากนี้ ขอขอบคุณนายชาญชัย อัครวรกุลชัย นางสาววิรชา สุขสิริวรบุตร นางสาวปภานันท์ ปรารมภ์ นายสุกฤษฎ์ โชคชัยรุ่งโรจน์ และนายวรพงศ์ วัจนะเสถียรกุล ที่ได้ช่วยในการเก็บข้อมูลภาคสนามที่ด่านชายแดนต่าง ๆ

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย

บทคัดย่อภาษาอังกฤษ

บทคัดย่อสำหรับผู้บริหาร (EXECUTIVE SUMMARY) ก-i

กิตติกรรมประกาศ

สารบัญ i

สารบัญตาราง vi

สารบัญรูป viii

บทที่ 1 บทนำ **1-1**

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา 1-1

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย 1-5

1.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา 1-6

1.4 วรรณกรรมปริทัศน์ 1-6

1.4.1 งานศึกษาเชิงทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า 1-6

1.4.2 งานศึกษาเกี่ยวกับประโยชน์ของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อปริมาณการค้าระหว่างประเทศ 1-7

1.4.3 งานศึกษาเกี่ยวกับประโยชน์ของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม 1-8

1.5 องค์ประกอบของรายงาน 1-9

บทที่ 2 วิธีการศึกษา **2-1**

2.1 การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ ณ จุดผ่านแดน 2-1

2.1.1 การสังเกตการณ์การปฏิบัติงานที่จุดผ่านแดน 2-2

2.1.2 การสัมภาษณ์พนักงานขับรถขนส่งสินค้าโดยใช้แบบสอบถาม 2-2

2.1.3 การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง 2-2

2.2 การทำแบบจำลองผลกระทบของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและการขนส่งสินค้าข้ามแดน 2-5

2.2.1 แหล่งที่มาของข้อมูล 2-6

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.2.2 ขอบเขตในการศึกษา	2-7
2.2.3 การจำลองผลกระทบของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและการขนส่งสินค้าข้ามแดน	2-7
บทที่ 3 ระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน	**3-1**
3.1 โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ	3-1
3.2 หน่วยงานปฏิบัติงานและกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมือง	3-2
3.3 ผู้ผลิตและผู้ประกอบการขนส่งสินค้า	3-5
3.4 กระบวนการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ขาออก)	3-6
3.5 จุดผ่านแดนของไทย สำหรับการขนส่งสินค้าทางบก	3-9
3.5.1 พรมแดนทางบกของประเทศไทย	3-9
3.5.2 จุดผ่านแดนเพื่อการค้าการลงทุน	3-10
3.5.3 ช่องทางตามกฎหมายศุลกากร	3-11
3.5.4 นโยบายของภาครัฐเกี่ยวกับจุดผ่านแดน	3-11
3.5.5 จุดผ่านแดนถาวรที่สำคัญ	3-13
บทที่ 4 ข้อมูลภาคสนาม ณ.จุดผ่านแดน	**4-1**
4.1 ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก และด่านศุลกากรอรัญประเทศ	4-1
4.1.1 ข้อมูลทั่วไป	4-1
4.1.2 องค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า	4-7
4.1.3 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง	4-10
4.1.4 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุก	4-11
4.1.5 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค	4-13
4.1.6 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ	4-14
4.1.7 แผนการพัฒนาในอนาคต	4-15
4.2 ด่านพรมแดนมุกดาหารและด่านศุลกากรมุกดาหาร	4-16
4.2.1 ข้อมูลทั่วไป	4-16
4.2.2 องค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า	4-19
4.2.3 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง	4-23
4.2.4 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุก	4-25
4.2.5 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ	4-27

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.2.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค	4-28
4.2.7 แผนการพัฒนาในอนาคต	4-29
4.3 ด่านพรมแดนนครพนมและศุลกากรนครพนม	4-30
4.3.1 ข้อมูลทั่วไป	4-30
4.3.2 องค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า	4-32
4.3.3 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง	4-35
4.3.4 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุก	4-36
4.3.5 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ	4-37
4.3.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค	4-38
4.3.7 แผนการพัฒนาในอนาคต	4-39
4.4 ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว และด่านศุลกากรหนองคาย	4-42
4.4.1 ข้อมูลทั่วไป	4-42
4.4.2 องค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า	4-46
4.4.3 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง	4-49
4.4.4 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุก	4-51
4.4.5 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ	4-53
4.4.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค	4-53
4.4.7 แผนการพัฒนาในอนาคต	4-54
4.5 ด่านพรมแดนสะเดา และด่านศุลกากรสะเดา	4-55
4.5.1 ข้อมูลทั่วไป	4-55
4.5.2 องค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า	4-58
4.5.3 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง	4-62
4.5.4 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุก	4-63
4.5.5 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ	4-65
4.5.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค	4-66
4.5.7 แผนการพัฒนาในอนาคต	4-67
4.6 ด่านปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา	4-68
4.6.1 ข้อมูลทั่วไป	4-68
4.6.2 องค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า	4-72
4.6.3 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง	4-75
4.6.4 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุก	4-76

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.6.5 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ	4-77
4.6.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค	4-78
4.6.7 แผนการพัฒนาในอนาคต	4-78
บทที่ 5 การเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ในจุดผ่านแดนที่ทำการสำรวจ	**5-1**
5.1 ลักษณะของการใช้บริการ	5-1
5.1.1 ประเภทและปริมาณของสินค้าส่งออก	5-1
5.1.2 จุดต้นทาง-ปลายทางของการขนส่ง	5-1
5.1.3 กิจกรรมการข้ามแดนอื่น ๆ	5-2
5.2 รูปแบบการให้บริการของจุดผ่านแดน	5-2
5.2.1 รูปแบบจุดผ่านแดนทางกายภาพของจุดผ่านแดน	5-3
5.2.2 รูปแบบการให้บริการของจุดปฏิบัติการ	5-7
5.3 โครงสร้างพื้นฐานสำหรับจุดผ่านแดน	5-10
5.4 สรุปแนวทางการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่จุดผ่านแดน	5-11
บทที่ 6 แบบจำลองผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า	**6-1**
6.1 ข้อมูลและแหล่งข้อมูล	6-1
6.2 แบบจำลอง Augmented Gravity	6-6
6.3 การจำลองผลกระทบจากกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนที่จะมีต่อมูลค่าการค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทย	6-8
บทที่ 7 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ	**7-1**
7.1 สรุปผลการศึกษา	7-1
7.2 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า	7-3
7.3 ข้อจำกัดของงานศึกษาและข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในอนาคต	7-4
บรรณานุกรม	**8-1**

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

ภาคผนวก

ก. ตารางการเดินทางของผู้วิจัย และบุคคลที่ได้ทำการสัมภาษณ์ ก-1

ก.1 การเก็บข้อมูลที่ด่านบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว (3-5 พ.ย. 53) ก-1

ก.2 การเก็บข้อมูลที่ด่านมุกดาหาร-นครพนม-หนองคาย (21-26 พ.ย. 53) ก-2

ก.3 การเก็บข้อมูลที่ด่านสะเดา-ปาดังเบซาร์ (15-20 พ.ย. 53) ก-5

ข. แบบฟอร์มสำหรับการสำรวจภาคสนาม ข-1

ข.1 ตัวอย่างแบบฟอร์มสำหรับจดบันทึกเวลาเข้าออกของยานพาหนะ ข-1

ข.2 ตัวอย่างแบบสอบถามสัมภาษณ์พนักงานขับรถขนส่งสินค้า ข-2

ข.3 ประเด็นสัมภาษณ์เชิงลึก ข-4

ค. รูปถ่ายการสำรวจด่านพรมแดน ค-1

ค.1 ด่านบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ค-1

ค.2 ด่านมุกดาหาร จ.มุกดาหาร ค-3

ค.3 ด่านนครพนม จ.นครพนม ค-5

ค.4 ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จ.หนองคาย ค-7

ค.5 ด่านสะเดา อ.สะเดา จ.สงขลา ค-9

ค.6 ด่านปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา ค-11

ง. ข้อมูลที่ใช้ในการสร้างแบบจำลอง ง-1

ง.1 การทดสอบ Heteroskedasticity ของข้อมูล ง-1

จ. การนำงานวิจัยนี้ไปใช้ประโยชน์ จ-1

จ.1 การเปรียบเทียบวัตถุประสงค์และผลที่ได้รับ จ-1

จ.2 การเผยแพร่งานวิจัยไปสู่สาธารณชนผ่านการประชุมสัมมนา จ-2

จ.3 การเผยแพร่งานวิจัยโดยการตีพิมพ์บทความทางวิชาการ จ-4

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 1-1 คะแนนดัชนีด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศอาเซียนและเอเปคในปีค.ศ. 2010 1-2

ภาพที่ 3-1 แผนภาพขั้นตอนพิธีศุลกากรโดยสรุป 3-8

ภาพที่ 4-1 แผนที่ตั้งจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนของด่านศุลกากรอรัญประเทศ 4-2
ภาพที่ 4-2 การขนส่งสินค้าแบบรถเข็น 4-5
ภาพที่ 4-3 การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก 4-5
ภาพที่ 4-4 ผังแสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านบ้านคลองลึก 4-7
ภาพที่ 4-5 จุดจอดรถบรรทุกสินค้าที่รอการผ่านพิธีศุลกากรที่ด่านบ้านคลองลึก 4-8
ภาพที่ 4-6 ผังการให้บริการของด่านพรมแดนบ้านคลองลึก 4-9
ภาพที่ 4-7 เวลาในแต่ละขั้นตอนสำหรับการผ่านพรมแดนบ้านคลองลึก 4-14
ภาพที่ 4-8 ที่ตั้งจุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพ 2 ท่าเทียบเรือเทศบาลและที่ทำการศุลกากร 4-16
ภาพที่ 4-9 มูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่ผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร 4-18
ภาพที่ 4-10 ผังแสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านมุกดาหาร 4-20
ภาพที่ 4-11 ลักษณะการจอดริมทางของรถบรรทุกสินค้า (ล่าง) และแนวเขตจอดรถ (บน) 4-21
ภาพที่ 4-12 ผังการให้บริการรถบรรทุกสินค้าส่งออกของด่านพรมแดนมุกดาหาร 4-22
ภาพที่ 4-13 แผนภูมิการเพิ่มขึ้นของรถบรรทุกสินค้าที่ด่านพรมแดนมุกดาหาร 4-24
ภาพที่ 4-14 เวลาในแต่ละขั้นตอนสำหรับการผ่านพรมแดนมุกดาหาร 4-27
ภาพที่ 4-15 ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและลานฝากตู้คอนเทนเนอร์ของสปป.ลาว 4-29
ภาพที่ 4-16 พื้นที่ตรวจร่วม (CCA) ของสปป.ลาว 4-29
ภาพที่ 4-17 ตำแหน่งที่ตั้งของด่านพรมแดนนครพนม 4-30
ภาพที่ 4-18 ผังแสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านนครพนม 4-33
ภาพที่ 4-19 เขตแนวจอดรถของด่านพรมแดนนครพนม 4-34
ภาพที่ 4-20 เวลาในแต่ละขั้นตอนของด่านพรมแดนนครพนม 4-38
ภาพที่ 4-21 ตำแหน่งที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 4-40
ภาพที่ 4-22 ตำแหน่งที่ตั้งด่านศุลกากรหนองคายและด่านพรมแดนหนองคาย 4-43
ภาพที่ 4-23 ผังแสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านสะพานมิตรภาพ 1 4-46
ภาพที่ 4-24 จุดสำหรับจอดรถบรรทุกสินค้าขาออกสำหรับด่านสะพานมิตรภาพ 1 4-48
ภาพที่ 4-25 เวลาในแต่ละขั้นตอนของด่านสะพานมิตรภาพ 1 4-53
ภาพที่ 4-26 ตำแหน่งที่ตั้งด่านพรมแดนสะเดาและด่านศุลกากรสะเดา 4-55
ภาพที่ 4-27 ผังแสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านสะเดา 4-58

สารบัญภาพ (ต่อ)

หน้า

ภาพที่ 4-28 ผังแสดงส่วนประกอบของที่ทำการด่านศุลกากรสะเดา 4-59
ภาพที่ 4-29 แถวคอยของรถบรรทุกบริเวณทางเข้าสู่พรมแดนด่านสะเดา 4-61
ภาพที่ 4-30 เวลาในแต่ละขั้นตอนของด่านสะเดา 4-66
ภาพที่ 4-31 ตำแหน่งที่ตั้งด่านพรมแดนและด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ 4-69
ภาพที่ 4-32 ผังแสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า 4-72
ภาพที่ 4-33 ผังแสดงการปฏิบัติงานของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ 4-73
ภาพที่ 4-34 ลักษณะการจอดรถบริเวณจุดปฏิบัติการสถานีรถไฟปาดังเบซาร์ 4-75
ภาพที่ 4-35 เวลาในแต่ละขั้นตอนของด่านปาดังเบซาร์ 4-77

ภาพที่ 5-1 สรุปผังกระบวนการส่งออกสินค้าข้ามแดน ณ จุดผ่านแดน 5-3
ภาพที่ 5-2 แผนผังของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนกลุ่มที่ 1 5-4
ภาพที่ 5-3 แผนผังของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนกลุ่มที่ 2 5-6
ภาพที่ 5-4 รูปแบบการให้บริการแบบ Counter-Service (บน) และ Drive-Thru (ล่าง) 5-7
ภาพที่ 5-5 ผังการจัดบริการสำหรับจุดผ่านแดนที่เหมาะสม 5-13

ภาพที่ 6-1 มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนผ่านด่านศุลกากรไทยแยกตามด่าน 6-2
ภาพที่ 6-2 การแจกแจงความถี่ของระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรของผู้ประกอบการ 6-6

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4-1 สถิติการค้าชายแดนด่านศุลกากรอรัญประเทศ	4-4
ตารางที่ 4-2 รายการสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 10 อันดับ ที่ด่านศุลกากรอรัญประเทศ	4-6
ตารางที่ 4-3 เส้นทางเข้าสู่จุดผ่านแดนสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ด่านบ้านคลองลึก	4-7
ตารางที่ 4-4 เวลาการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ด่านบ้านคลองลึก	4-10
ตารางที่ 4-5 ต้นทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่ด่านบ้านคลองลึก	4-12
ตารางที่ 4-6 เวลารอคอยของรถบรรทุกสินค้าก่อนเดินทางไปยังด่านบ้านคลองลึก	4-12
ตารางที่ 4-7 การให้ความสำคัญต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่านบ้านคลองลึก	4-13
ตารางที่ 4-8 ค่าคะแนนความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ด่านบ้านคลองลึก	4-13
ตารางที่ 4-9 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนบ้านคลองลึก	4-14
ตารางที่ 4-10 สถิติการค้าชายแดนด่านศุลกากรมุกดาหาร	4-18
ตารางที่ 4-11 รายการสินค้าส่งออกสูงสุด 10 อันดับ ในปีงบประมาณ 2553 ที่ด่านมุกดาหาร	4-19
ตารางที่ 4-12 เวลาการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้า ณ ด่านพรมแดนมุกดาหาร	4-23
ตารางที่ 4-13 ต้นทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่ด่านมุกดาหาร	4-25
ตารางที่ 4-14 เวลารอคอยของรถบรรทุกสินค้าก่อนเดินทางไปยังด่านมุกดาหาร	4-26
ตารางที่ 4-15 การให้ความสำคัญต่อสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งที่ด่านมุกดาหาร	4-26
ตารางที่ 4-16 ค่าคะแนนความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ด่านมุกดาหาร	4-27
ตารางที่ 4-17 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนมุกดาหาร	4-28
ตารางที่ 4-18 สถิติการค้าชายแดนด่านศุลกากรนครพนม	4-31
ตารางที่ 4-19 สินค้าส่งออกสำคัญที่ผ่านด่านศุลกากรนครพนม	4-32
ตารางที่ 4-20 เวลาการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ด่านนครพนม	4-35
ตารางที่ 4-21 ต้นทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่ด่านนครพนม	4-36
ตารางที่ 4-22 เวลารอคอยของรถบรรทุกสินค้าก่อนข้ามพรมแดนที่ด่านนครพนม	4-36
ตารางที่ 4-23 การให้ความสำคัญต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่านนครพนม	4-37
ตารางที่ 4-24 ค่าคะแนนความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ด่านนครพนม	4-37
ตารางที่ 4-25 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนนครพนม	4-38
ตารางที่ 4-26 สถิติการค้าชายแดนด่านศุลกากรหนองคาย	4-44
ตารางที่ 4-27 รายการสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 10 อันดับ ที่ด่านสะพานมิตรภาพ 1	4-45
ตารางที่ 4-28 ต้นทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่มายังสะพานมิตรภาพ 1	4-51
ตารางที่ 4-29 เวลารอคอยของรถบรรทุกสินค้าก่อนเดินทางไปยังด่านสะพานมิตรภาพ 1	4-52
ตารางที่ 4-30 การให้ความสำคัญต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่านสะพานมิตรภาพ 1	4-52
ตารางที่ 4-31 คะแนนความพึงพอใจสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ด่านสะพานมิตรภาพ 1	4-53

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 4-32 สถิติการค้าชายแดนด่านศุลกากรสะเดา 4-56
ตารางที่ 4-33 รายการสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 10 อันดับที่ด่านสะเดา 4-57
ตารางที่ 4-34 ต้นทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่ด่านสะเดา 4-64
ตารางที่ 4-35 เวลารอคอยของรถบรรทุกสินค้าก่อนเดินทางไปยังด่านพรมแดนสะเดา 4-64
ตารางที่ 4-36 การให้ความสำคัญต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่านสะเดา 4-65
ตารางที่ 4-37 คะแนนความพึงพอใจของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ด่านสะเดา 4-65
ตารางที่ 4-38 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนสะเดา 4-66
ตารางที่ 4-39 สถิติการค้าชายแดนด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ 4-70
ตารางที่ 4-40 รายการสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 10 อันดับที่ด่านปาดังเบซาร์ 4-71
ตารางที่ 4-41 เวลาที่ใช้ในการให้บริการ 4-73
ตารางที่ 4-42 ต้นทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่ด่านปาดังเบซาร์ 4-76
ตารางที่ 4-43 การให้ความสำคัญต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่านปาดังเบซาร์ 4-76
ตารางที่ 4-44 คะแนนความพึงพอใจของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ด่านปาดังเบซาร์ 4-77
ตารางที่ 4-45 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนปาดังเบซาร์ 4-78

ตารางที่ 5-1 ข้อมูลเปรียบเทียบลักษณะของผู้ใช้บริการจุดผ่านแดนแต่ละแห่ง 5-2
ตารางที่ 5-2 ตารางเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดน 5-9

ตารางที่ 6-1 Corruption Perception Index ของประเทศไทยและประเทศที่มีด่านพรมแดนติดกัน 6-3
ตารางที่ 6-2: ระยะทางระหว่างด่านศุลกากร ณ ฝั่งไทย ไปยังเมืองสำคัญที่สินค้าจะส่งไปถึง 6-4
ตารางที่ 6-3 ระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรแยกตามรายด่าน 6-5
ตารางที่ 6-4 ผลการประมาณแบบจำลอง Augmented Gravity 6-7
ตารางที่ 6-5 ผลกระทบจากกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนที่มีต่อมูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทย 6-10

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบัน ประเทศในภูมิภาคอาเซียนมีการค้าขายระหว่างกัน (Intra-regional trade) เพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมากเมื่อเปรียบเทียบกับอดีต อันเป็นผลมาจากความสำเร็จในการจัดทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน (ASEAN Free Trade Agreement: AFTA) และข้อตกลงความร่วมมือทางการค้าและการลงทุนอื่น ๆ ระหว่างประเทศสมาชิกในกลุ่ม ตั้งแต่ปีค.ศ. 1992 ดังจะเห็นได้จากสัดส่วนการค้าของประเทศภายในภูมิภาคอาเซียนซึ่งอยู่ที่ระดับร้อยละ 19 ของมูลค่าการค้าทั้งหมดในกลุ่มประเทศอาเซียนในปีค.ศ. 1992 มาอยู่ที่ระดับร้อยละ 26.8 และ 24.5 ในปี ค.ศ. 2008 และค.ศ. 2009 ตามลำดับ[1] อัตราการเติบโตของมูลค่าการส่งออกสินค้าไปยังประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนนับตั้งแต่ปีค.ศ. 1993 จะอยู่ที่ประมาณร้อยละ 28.3[2] ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงความสำเร็จของการสนับสนุนการค้าของประเทศภายในภูมิภาคผ่านการลดข้อกีดกันทางการค้าทั้งที่เป็นภาษีและมิใช่ภาษี (Non-tariff barriers) จากข้อตกลงการค้าเสรีที่ได้กล่าวมาในข้างต้น

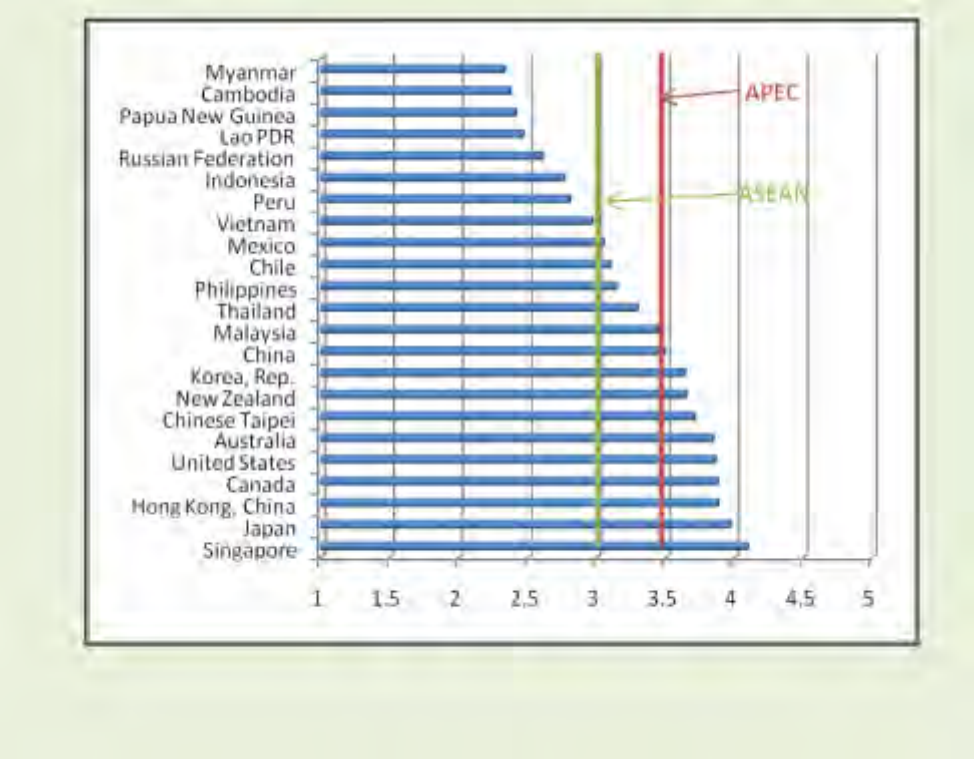
รูปแบบการค้าภายในภูมิภาคอาเซียนมักเป็นลักษณะการเป็นเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ (International production network) ให้กับบริษัทข้ามชาติขนาดยักษ์เป็นสำคัญ ทำให้มีการค้าขายสินค้าขั้นกลางระหว่างกันเป็นสัดส่วนที่สูง จากงานศึกษาของ ADB (2007) พบว่ากว่าร้อยละ 70 ของการค้าภายในภูมิภาคเอเชีย เป็นผลมาจากการค้าในสินค้าขั้น ซึ่งแสดงถึงลักษณะการเป็นเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศอาเซียน งานศึกษาของ Chia (2010) Authukorala และ Kohpaiboon (2009) และ Singapore Ministry of Trade and Industry (2009) พบว่าการค้าในชิ้นส่วนและส่วนประกอบระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย เป็นผลมาจากลักษณะการผลิตของอุตสาหกรรมที่เป็นเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ จึงมีการค้าในชิ้นส่วนและส่วนประกอบเพื่อนำมาใช้ในการประกอบเป็นสินค้าขั้นสุดท้ายส่งไปจำหน่ายยังตลาดภายนอกภูมิภาค ซึ่งได้แก่กลุ่มประเทศ G3 ซึ่งสอดคล้องกับสถิติการค้าของภูมิภาคเอเชียที่พบว่าการค้าในชิ้นส่วนและส่วนประกอบคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30.6 ของมูลค่าการค้าทั้งหมดของภูมิภาค (Total regional trade) ในปีค.ศ. 2006

การค้าในลักษณะดังกล่าวของภูมิภาคอาเซียน จำเป็นต้องอาศัยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับที่สูง เพื่อลดเวลาที่ใช้ในการส่งผ่านสินค้าและเกิดความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าระหว่างฐานการผลิตในแต่ละประเทศ และตอบสนองต่อระบบการจัดการการผลิตที่ต้องอาศัยประสิทธิภาพที่สูง เช่น ระบบ Just-in-time ที่ช่วยลด lead time ในการผลิต และทำให้ต้นทุนในการเก็บสินค้าคงคลังลดต่ำลง อีกทั้งยังต้องมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์ (Logistics) ในระดับที่ต่ำ เพื่อสร้างความได้เปรียบในการผลิตสินค้าแต่ละขั้นตอน

[1] ASEAN Merchandise Trade Statistics Database

[2] ASEAN Secretariat (2009)

หากพิจารณาระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศอาเซียนจะพบว่าทุกประเทศ ยกเว้นสิงคโปร์มีสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับที่ไม่ดีนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในกลุ่มประเทศอาเซียนใหม่ (CLMV) ได้แก่ กัมพูชา ลาว พม่า และเวียดนาม โดยดัชนีแสดงประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของ World Bank (2008) ได้จัดให้ประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 31 จาก 155 ประเทศ ในขณะที่เวียดนาม ลาว กัมพูชา และพม่า จะอยู่ที่ลำดับ 53, 118, 129 และ 133 ตามลำดับ



ภาพที่ 1-1: คะแนนดัชนีด้านโลจิสติกส์ของกลุ่มประเทศอาเซียนและเอเปคในปีค.ศ. 2010
ที่มา: World Trade Indicator (2010)

ดังนั้นการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า จึงนับเป็นปัจจัยที่สำคัญในการส่งเสริมการค้าภายในภูมิภาค โดยเฉพาะการเป็นฐานการผลิตร่วม (Co-production base) ของกลุ่มประเทศอาเซียนเพื่อเพิ่มระดับการค้าและการลงทุนในกับภูมิภาค อันจะเป็นปัจจัยส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจ การจ้างงาน และสวัสดิการสังคมของประเทศในภูมิภาคอาเซียน

หากพิจารณาในกรณีของประเทศไทยแล้วจะพบว่า ในปัจจุบันการค้าระหว่างไทยกับกลุ่มประเทศอาเซียนนับว่ามีความสำคัญเป็นอย่างมาก โดยประเทศไทยมีสัดส่วนการค้าภายในภูมิภาคอาเซียนคิดเป็นร้อยละ 79.3 ของมูลค่าการค้าทั้งหมด ซึ่งเป็นการส่งออกไปยังประเทศในกลุ่มอาเซียน

คิดเป็นร้อยละ 21.3 และการนำเข้าจากประเทศในกลุ่มอาเซียนคิดเป็นร้อยละ 80[3] อันจะแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของประเทศไทยในฐานะที่เป็นฐานประกอบสินค้าหลายชนิดของบริษัทข้ามชาติ เช่น เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ ยานยนต์และชิ้นส่วน แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ นอกจากนี้ สัดส่วนการค้าของประเทศไทยกับกลุ่มประเทศ CLMV ยังเพิ่มสูงขึ้น โดยสัดส่วนการค้าของไทยกับกลุ่มประเทศ CLMV คิดเป็นร้อยละ 14.52 ของมูลค่าการค้าของประเทศไทยทั้งหมดในปีค.ศ. 2008 ทั้งนี้เป็นผลมาจากทั้งการส่งออกสินค้าขั้นสุดท้ายไปยังกลุ่มประเทศ CLMV และการสร้างเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ โดยการเข้าไปลงทุนของบริษัทในประเทศไทย และบริษัทข้ามชาติจากประเทศอื่นที่มีฐานการผลิตในไทย เพื่ออาศัยข้อได้เปรียบจากการมีแรงงานที่ถูกและทรัพยากรธรรมชาติจำนวนมาก โดยการค้ากับกลุ่มประเทศ CLMV โดยเฉพาะกัมพูชา ลาว และพม่า จะมาจากการค้าข้ามแดนเป็นสำคัญ ซึ่งส่งผลให้สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์บริเวณจุดผ่านแดนมีความสำคัญเป็นอย่างมาก ทั้งในแง่ของการกระตุ้นการค้าระหว่างประเทศและลดต้นทุนโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้น จึงนับได้อุปสรรคอันสืบเนื่องจากระดับการพัฒนาของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ไม่เพียงพอนับได้เป็นปัญหาหลัก ที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าของกลุ่มประเทศดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่ของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่ง

ที่ประชุมอาเซียนได้มีการตกลงในการจัดทำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport) เพื่อเพิ่มระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในการค้าสินค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่ม อีกทั้งการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยเฉพาะด้านโลจิสติกส์เป็นเป้าหมายที่สำคัญของ ASEAN Economic Community (AEC) ที่ต้องการลดต้นทุนและข้อกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษีลง เพื่อส่งเสริมการค้าเสรีภายในภูมิภาคและการเป็นฐานการผลิตร่วมกันสำหรับภูมิภาค ซึ่งข้อตกลงดังกล่าวได้มีการร่างแผนการในส่วนของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสรุปได้ดังนี้[4]

- การพัฒนาการใช้มาตรฐานสินค้า และขั้นตอนพิธีการศุลกากรร่วมกัน
- การจัดตั้งคณะกรรมการร่วมเกี่ยวกับการรายงานการปฏิบัติงานที่ผิดแปลกไปจากแนวทางที่วางไว้ในเรื่องการอำนวยความสะดวก ณ จุดผ่านแดน
- การจัดหมวดหมู่ภาษีและกระบวนการในการคำนวณศุลกากร รวมถึงการพิจารณาแหล่งกำเนิดของสินค้าร่วมกัน
- การร่วมมือควบคุมการปฏิบัติงาน ณ จุดผ่านแดน ระหว่างประเทศสมาชิก โดยขึ้นอยู่กับเวลาทำการ ประเภทของการบริการด้านการตรวจสอบ ณ จุดผ่านแดน และชนิดของสินค้า

[3] ASEAN Merchandise Trade Statistics

[4] สรุปจากภาคผนวก 4: การอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งข้ามแดน ในกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

โดยจะต้องมีการบริการตรวจปล่อยที่สามารถปฏิบัติได้ตลอด 24 ชั่วโมง ทั้ง 7 วัน ไม่ว่าจะเป็นการปฏิบัติงานประจำหรือกรณีที่มีการร้องขอและจั้งให้ทราบล่วงหน้า

- การจัดตั้ง ASEAN Single Window Inspection ซึ่งจะเป็นการตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียวของศุลกากรระหว่างประเทศสมาชิกเมื่อข้ามแดนระหว่างประเทศคู่สัญญาที่มีอาณาเขตติดกัน โดยอาจจะอยู่ในรูปแบบของการตรวจร่วมกัน การแบ่งหน้าที่กัน การปฏิบัติงานในเขตแดนต่างประเทศของเจ้าหน้าที่ศุลกากรจากประเทศหนึ่งในเขตแดนของประเทศคู่สัญญา การมอบอำนาจหรือการร่วมมือซึ่งกันและกันในการตรวจ หรือผสมผสานรูปแบบต่าง ๆ เข้าด้วยกัน
- การนำระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์หรือการสื่อสารส่งผ่านข้อมูลด้วยวิธีอื่น ๆ รวมทั้งเครื่องมือที่ใช้เกี่ยวกับข้อมูลและการปรับรูปแบบของคอมพิวเตอร์ในระบบทั้งหมด พร้อมทั้งริเริ่มในการนำระบบดังกล่าวมาใช้แทนที่หรือปรับปรุงให้มีคุณภาพดีขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับระบบอิเล็กทรอนิกส์ที่อีกประเทศหนึ่งใช้อยู่
- การกำหนดวิธีการตรวจปล่อยทุกอย่างในเวลาเดียวกัน และดำเนินการได้พร้อมกันภายใต้อำนาจบของเจ้าหน้าที่ หรือการกำหนดทางเลือกอื่นในการมอบอำนาจกระทำการแทน โดยเจ้าหน้าที่ของอีกหน่วยงานหนึ่งซึ่งปฏิบัติงานอยู่ที่จุดผ่านแดนนั้น
- การลดหรือกำจัดจำนวนเอกสารที่เพิ่มขั้นตอนการผ่านพิธีการข้ามแดนและพิธีการปฏิบัติงานที่ยุ่งยากซ้ำซ้อน และใช้เอกสารที่เกี่ยวข้องเป็นแบบเดียวกันตามมาตรฐานระหว่างประเทศที่กำหนด เช่น UN Layout Key อีกทั้งเอกสารทั้งหมดจะต้องทำภาษาอังกฤษกำกับ
- การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันผ่านทางคณะกรรมการร่วม ทั้งในด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการข้ามแดน ระเบียบปฏิบัติ ข้อบังคับ พิธีการ ขั้นตอน และการปฏิบัติงาน โดยจะต้องใช้ภาษาอังกฤษ รวมถึงควรมีการเผยแพร่ข้อมูลทางอินเตอร์เนต และควรมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลล่วงหน้าเกี่ยวกับการตรวจปล่อยสินค้า

กรอบความตกลงอาเซียนดังกล่าวมีจุดมุ่งหมายเพื่อยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน ดังนั้นคำถามที่น่าสนใจคือการมีกรอบความตกลงดังกล่าวจะส่งผลดีต่อระดับการค้าของประเทศไทยกับประเทศในภูมิภาคมากน้อยเพียงใด โดยเฉพาะการค้าในสินค้าข้ามแดนซึ่งจำเป็นต้องอาศัยการพัฒนาระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างประเทศที่มีพรมแดนติดกันเป็นอย่างมาก

งานศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาถึงระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยในส่วนของการขนส่งสินค้าข้ามแดน (cross-border trade) โดยเน้นไปที่สินค้าส่งออก และพิจารณาผลกระทบที่จะเกิดจากการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามกรอบความตกลงอาเซียนและการรวมตัวเป็น AEC ที่จะมีต่อต้นทุนทางการค้า และระดับการค้าระหว่างประเทศกับประเทศที่มีพรมแดนติดกัน และได้ทำการสำรวจเก็บข้อมูลปฐมภูมิและทำการสำรวจด่านผ่านแดนหลักที่มี

ความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์รวม 6 ด่าน ในประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกับประเทศไทย 3 ประเทศ คือ กัมพูชา ลาวและมาเลเซีย ดังนี้

พรมแดนด้านกัมพูชา

1. ด่านศุลกากรอรัญประเทศ จ.สระแก้ว (เป็นด่านที่มีมูลค่าสินค้าส่งออกสูงสุด)

พรมแดนด้านลาว

2. ด่านศุลกากรมุกดาหาร (เป็นด่านที่มีมูลค่าสินค้าส่งออกสูงเป็นอันดับที่ 2)
3. ด่านศุลกากรนครพนม (เป็นด่านที่อยู่ระหว่างการพัฒนา มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 เพื่อต่อเชื่อมกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ R12 จึงคาดการณ์ว่ามูลค่าสินค้าส่งออกที่ด่านนี้จะเพิ่มสูงขึ้นมาก เมื่อสะพานนี้เปิดใช้งาน)
4. ด่านศุลกากรหนองคาย (เป็นด่านที่มีมูลค่าสินค้าส่งออกสูงสุด)

พรมแดนด้านมาเลเซีย

5. ด่านศุลกากรสะเดา จ.สงขลา (เป็นด่านที่มีมูลค่าสินค้าส่งออกสูงสุด)
6. ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ จ.สงขลา (เป็นด่านที่มีมูลค่าสินค้าส่งออกสูงเป็นอันดับที่ 2)

ด่านศุลกากรเหล่านี้ตั้งอยู่ที่จุดผ่านแดนถาวรที่มีความสำคัญมากด้านการขนส่งสินค้าส่งออกกับด่านศุลกากรอื่น ที่อยู่ติดกับประเทศภาคีเดียวกัน และเป็นจุดยุทธศาสตร์มีหน้าที่ตรวจปล่อยสินค้านำเข้าและส่งออกจากประเทศไทยไปยังประเทศภาคี ในการศึกษานี้จึงมุ่งเน้นไปที่การเปรียบเทียบระหว่างด่านเนื่องจากแต่ละด่านนั้นมีระบบที่มีระดับการพัฒนาไม่เท่ากัน สินค้าที่ผ่านแดนก็แตกต่างกันด้วย

ในการศึกษานี้มุ่งเน้นที่พรมแดนด้านประเทศสปป.ลาวเป็นพิเศษ (รวม 3 ด่าน) เนื่องจากมีความสำคัญสูงสำหรับการขนส่งไปยังประเทศจีนและประเทศเวียดนาม เนื่องจากเป็นพรมแดนที่จะมีการเปลี่ยนแปลงจากกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนมาก สำหรับการศึกษาพรมแดนด้านกัมพูชาและมาเลเซียนั้นใช้เพื่อเป็นการเปรียบเทียบเนื่องจากมีระบบที่แตกต่างกัน สำหรับประเทศพม่านั้น ไม่ได้ไปทำการสำรวจโดยตรง เนื่องจากปัญหาสำคัญที่ด่านคือการตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งอยู่นอกขอบเขตข้อเสนอโครงการนี้ อย่างไรก็ดี ผู้วิจัยยังได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์เพิ่มเติมอีก 6 ด่านศุลกากร รวม 10 ด่าน เพื่อใช้ในการจำลองผลกระทบของการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าที่จุดผ่านแดน ตามกรอบข้อตกลงของอาเซียนและ AEC

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วัตถุประสงค์ของการวิจัยนี้ มี 3 ข้อ คือ

1. เก็บข้อมูลสถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่จุดผ่านแดนถาวรที่สำคัญ ได้แก่
    - ขั้นตอน ประสิทธิภาพ และความสามารถในการให้บริการของจุดผ่านแดน

- สถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้า ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการและแนวโน้มการขยายตัวในอนาคต
- แผนการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าที่ด่านเพื่อให้สอดคล้องกับข้อตกลงการรวมเป็นภูมิภาคเดียวกันของอาเซียน

2. จำลองผลกระทบของการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าที่จุดผ่านแดน ตามกรอบข้อตกลงของอาเซียนและ AEC เพื่อพิจารณาถึงการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าการค้าที่จะเกิดขึ้นภายหลังการรวมตัวเป็นภูมิภาคเดียวกันของอาเซียนในปีค.ศ. 2015
3. สรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบายถึงแนวทางการสนับสนุนการขนส่งสินค้าข้ามแดนให้เกิดประสิทธิภาพ สำหรับประเทศไทย

1.3 ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา

1. เพื่อทราบถึงระดับของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและปัญหาที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าข้ามแดนจากประเทศไทยไปยังประเทศที่มีพรมแดนติดกัน
2. เพื่อทราบถึงผลได้ที่เกิดจากการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยและประเทศที่มีพรมแดนติดกันที่มีต่อมูลค่าการค้าสินค้าข้ามแดน
3. เพื่อทราบถึงผลได้จากการจัดทำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและสินค้าข้ามแดนที่จะมีต่อมูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดนจากประเทศไทยไปยังประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกัน
4. เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าสินค้าข้ามแดนของประเทศไทย

1.4 วรรณกรรมปริทัศน์

งานศึกษาที่เกี่ยวข้องเป็นงานศึกษาถึงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและผลกระทบที่เกิดขึ้น ซึ่งจะแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่ งานศึกษาเชิงทฤษฎีถึงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า งานศึกษาที่พิจารณาถึงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อปริมาณการค้าระหว่างประเทศ และงานศึกษาที่พิจารณาประโยชน์ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อเศรษฐกิจโดยรวม

1.4.1 งานศึกษาเชิงทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

งานศึกษาเชิงทฤษฎีที่พิจารณาถึงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยมากจะเป็นงานศึกษาที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมทางการค้า ทั้งนี้เนื่องจากสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าจัดเป็นต้นทุนธุรกรรมการค้า (Transaction cost) ประเภทหนึ่ง Samuelson (1954) ได้ใช้แบบจำลอง iceberg ในการศึกษาถึงผลของต้นทุนธุรกรรมการค้าที่มีต่อการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งแบบจำลองนี้จะเป็นการสมมติต้นทุนธุรกรรมการค้าเป็นส่วนหนึ่งของมูลค่าสินค้าที่สูญเสียไประหว่างการเคลื่อนย้ายซึ่งจะมีผลทำให้ราคาสินค้าที่

ประเทศผู้ส่งออกและผู้นำเข้ามีความแตกต่างกัน แบบจำลอง iceberg ถูกใช้ในการศึกษาถึงต้นทุนค่าขนส่ง ต้นทุนสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า และสิ่งกีดกันทางการค้าที่ไม่ใช่ภาษีอย่างกว้างขวาง

Sengupta (2007) ได้ใช้ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์การค้าแนวใหม่ของ Krugman และ Dixit ที่อธิบายการค้าระหว่างประเทศจากผลได้ต่อขนาดที่เพิ่มขึ้นและรสนิยมของผู้บริโภคที่ชอบความหลากหลายมาอธิบายผลกระทบของต้นทุนธุรกรรมทางการค้า โดยเพิ่มต้นทุนธุรกรรมทางการค้าเข้าไปในแบบจำลอง และพบว่าผลของการมีต้นทุนธุรกรรมทางการค้าจะทำให้ประเทศสูญเสียสัดส่วนในการผลิตสินค้าที่มีความหลากหลายบางส่วน ซึ่งจะทำให้สวัสดิการสังคมโดยรวมลดลง และหากต้นทุนธุรกรรมทางการค้าอยู่ในระดับที่สูงเป็นอย่างมากจะทำให้ 2 ประเทศผลิตสินค้าที่มีความหลากหลายเหมือนกันแทน

Alchian และ Allen (1964) แสดงให้เห็นว่าหากมีการเพิ่มขึ้นของต้นทุนค่าขนส่งหรือต้นทุนธุรกรรมการค้าในสินค้า 2 ชนิดเป็นสินค้าที่ทดแทนกันได้ เช่น สินค้าที่มีคุณภาพต่ำและสินค้าที่มีคุณภาพสูง จะส่งผลให้ประเทศทำการส่งออกสินค้าที่มีคุณภาพสูง และขายสินค้าที่มีคุณภาพต่ำในประเทศ

Hummels และ Skiba (2004) ทำการขยายแบบจำลองของ Alchian และ Allen (1964) โดยพิจารณาต้นทุนทั้งในลักษณะที่เป็นอัตราค่าขนส่งต่อหน่วย (per unit freight rate) และต้นทุนค่าขนส่งที่คิดตามมูลค่า (ad valorem costs) และพบว่าอัตราการนำเข้าสินค้าคุณภาพสูงต่อคุณภาพสินค้าคุณภาพต่ำจะเพิ่มขึ้นตามอัตราค่าขนส่งต่อหน่วย และลดลงตามต้นทุนค่าขนส่งที่คิดตามมูลค่า ซึ่งงานศึกษานี้จะชี้ให้เห็นถึงจุดอ่อนของการใช้แบบจำลองต้นทุนค่าขนส่งแบบ iceberg ที่บิดเบือนอุปสงค์โดยเปรียบเทียบต่อคุณภาพของสินค้า และแนะนำให้ใช้ต้นทุนค่าขนส่งแบบต่อหน่วยในแบบจำลองแทน

1.4.2 งานศึกษาเกี่ยวกับประโยชน์ของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อปริมาณการค้าระหว่างประเทศ

งานศึกษาประเภทนี้จะเป็นการจำลองผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีต่อปริมาณการค้าระหว่างประเทศ งานศึกษาประเภทนี้จะเน้นใช้แบบจำลอง 2 ชนิดด้วยกัน ได้แก่ 1) งานศึกษาที่ใช้แบบจำลอง Gravity เพื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของปริมาณการค้าเมื่อมีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า และ 2) งานศึกษาที่ใช้แบบจำลอง probit ในการประมาณผลกระทบของระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินธุรกรรมการค้าทั้งหมดที่เปลี่ยนไปที่จะมีต่อความน่าจะเป็นในการเกิดการค้าระหว่างประเทศ

งานศึกษาประเภทนี้จะใช้แบบจำลอง Gravity เป็นหลักเพื่อศึกษาถึงผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีต่อระดับการค้าระหว่างประเทศ (trade flow) โดย Wilson Mann และ Otsuki (2004) ได้ทำการศึกษาการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าใน 75 ประเทศทั้ง 4 ด้านดังที่กล่าวในส่วนที่ 3.1 ที่มีต่อระดับการค้าระหว่างประเทศ โดยงานศึกษานี้พบว่าการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้ง 4 ด้านนี้จะทำให้เกิดการค้าเพิ่มขึ้นถึง 377 พันล้านเหรียญ โดยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานภาคบริการจะมีความสำคัญมากที่สุด ตามมาด้วยประสิทธิภาพของท่าเรือ ท่ารถ และท่าอากาศยาน

Hausman Lee และ Subramanian (2005) ทำการพิจารณาถึงผลกระทบของระบบโลจิสติกส์ที่มีต่อปริมาณการค้าระหว่างประเทศ โดยพิจารณาถึงการตรวจผ่านพิธีการศุลกากร การควบคุมทางเทคนิค (Technical Control) กระบวนการทางเอกสาร ระยะเวลาขนส่งภายในประเทศจากแหล่งผลิตจนถึงท่า การรอพาหนะในการขนส่ง และค่าธรรมเนียมทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจากการศึกษาโดยใช้แบบจำลอง Gravity จะพบว่าระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการโลจิสติกส์และการดำเนินธุรกรรมทางการค้าทั้งหมดมีผลต่อมูลค่าการค้าเป็นอย่างมาก โดยระยะเวลาที่ใช้ในฝั่งของผู้ส่งออกจะมีผลมากกว่าฝั่งของผู้นำเข้า นอกจากนี้ การลดลงของต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้าทั้งหมดของผู้นำเข้าสามารถเพิ่มมูลค่าการค้าได้อย่างมีนัยสำคัญ

ในส่วนของงานศึกษาที่พิจารณาถึงผลกระทบของระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินธุรกรรมการค้าที่มีต่อระดับการค้าระหว่างประเทศโดยใช้แบบจำลอง Hummels (2001) ศึกษาผลกระทบของระยะเวลาในการขนส่งที่มีต่อระดับการค้าระหว่างประเทศ โดยใช้แบบจำลอง selection corrected probit โดยประโยชน์ของแบบจำลองนี้คือจะทำการพิจารณาการตัดสินใจของผู้ส่งออกเป็น 2 ขั้นตอน คือ การเลือกประเทศที่จะส่งสินค้าไปขาย และการเลือกวิธีที่ใช้ในการขนส่ง โดยงานศึกษาของ Hummels (2001) พบว่าระยะเวลาการขนส่งที่ลดลง 1 วันจะทำให้ความน่าจะเป็นในการส่งสินค้ามาขายในสหรัฐอเมริกาเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1-1.5 และเวลาในการขนส่ง 1 วันจะสามารถเทียบได้กับภาษีที่อัตราร้อยละ 0.9 สำหรับสินค้าในภาคการผลิต

Nordas Pinali และ Grosso (2006) ทำการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ใช้ในการส่งออก นำเข้า และระบบโลจิสติกส์กับการค้าระหว่างประเทศ โดยใช้แบบจำลอง probit เพื่อประมาณผลกระทบของเวลาที่จะมีต่อความน่าจะเป็นในการส่งออกและมูลค่าการค้า และแบ่งการพิจารณาระหว่างมูลค่าการค้าทั้งหมด มูลค่าการค้าในสินค้าขั้นกลาง และในกรณีของสินค้าอิเล็กทรอนิกส์และเสื้อผ้าแฟชั่น ซึ่งจากการศึกษาพบว่าเวลามีความสำคัญอย่างมากต่อความน่าจะเป็นในการส่งออก และผลกระทบจะมีมากที่สุดในกรณีของสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ นอกจากนี้งานศึกษาชิ้นนี้ยังพบว่าประเทศกำลังพัฒนาจะได้ประโยชน์จากการลดเวลาที่ใช้ในการค้าและระบบโลจิสติกส์มากกว่าประเทศที่พัฒนาแล้ว

1.4.3 งานศึกษาเกี่ยวกับประโยชน์ของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวม

งานศึกษาประเภทนี้จะใช้แบบจำลอง CGE เพื่อหาผลประโยชน์ในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าต่อตัวแปรทางเศรษฐกิจต่าง ๆ ได้แก่ มูลค่าการค้า การผลิต การเติบโตทางเศรษฐกิจ รายได้ และสวัสดิการสังคม ซึ่งงานศึกษาแต่ละชิ้นจะมีความแตกต่างในแง่ของกลุ่มประเทศที่คลอบคลุมในการศึกษา และวิธีในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในแบบจำลอง

การศึกษาในกลุ่มนี้โดยมากจะใช้การวิเคราะห์ผ่านแบบจำลองดุลยภาพทั่วไป เช่นการศึกษาของ Mirza (2009), Dennis (2006) และ OECD (2003) การศึกษาผ่านแบบจำลองดุลยภาพทั่วไปนั้น มีข้อดีในแง่ของการวิเคราะห์ที่ครอบคลุมในรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลง ทั้งในรายตัวแปร และรายประเทศ การศึกษาดังกล่าวเห็นตรงกันว่า การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า กล่าวคือการลด

ค่าใช้จ่ายทางด้านการขนส่ง (Transaction Costs) จะส่งผลดีต่อการค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในกลุ่มประเทศที่กำลังพัฒนา (Mirza: 2009, OECD: 2003) ค่าใช้จ่ายทางการขนส่งนั้นสามารถแบ่งได้เป็น 2 กลุ่มคือ กลุ่มที่เป็นต้นทุนทางตรง เช่น ค่าศุลกากร และต้นทุนทางอ้อม เช่น เวลาที่ต้องกักสินค้าไว้เพื่อการตรวจสอบ ซึ่งผลกระทบที่เกิดจากต้นทุนในแต่ละแบบนั้น ส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจต่างกัน ผลการศึกษาที่ได้จากการศึกษาต่าง ๆ ดังกล่าวได้ข้อสรุปที่ใกล้เคียงกันว่า การพัฒนาสิ่งอำนวยสะดวกทางการค้าช่วยให้ประเทศคู่ค้ามี สวัสดิการทางเศรษฐกิจ (Economic Welfare)โดยรวมสูงขึ้น หากแต่ข้อสรุปดังกล่าวต้องนำไปเปรียบเทียบกับต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งถือว่าเป็นต้นทุนต่อสังคมโดยรวม เนื่องจากการลงทุนเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้านั้นต้องทำโดยรัฐบาล (OECD 2003)

Minor และ Tsigas (2008) ศึกษาผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในกลุ่มประเทศกำลังพัฒนาโดยใช้แบบจำลอง CGE โดยใช้ฐานข้อมูลระดับ HS4 และพบว่าการลดเวลาในการขนส่งมีผลกระทบต่อ GDP ของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ โดยขนาดของผลกระทบขึ้นอยู่กับตลาดและชนิดของสินค้า

งานศึกษาที่สำคัญเกี่ยวกับประโยชน์ของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าคือ Fox, Francois และ London-Kent (2003) และ Walkenhorst และ Yasui (2003) เนื่องจากงานศึกษาทั้ง 2 ชิ้นนี้ ได้พยายามแยกพิจารณาผลจากต้นทุนจากสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าทางตรง และทางอ้อมออกจากกัน โดยต้นทุนจากสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าทางตรงจะตีค่าเป็นภาษี และต้นทุนทางอ้อมจะคิดเป็นต้นทุนการขนส่งแบบ iceberg cost กล่าวคือ จะคำนึงถึงสัดส่วนของมูลค่าสินค้าที่หายไปเนื่องจากความล่าช้าของขั้นตอนธุรกรรมทางการค้าและการขนส่ง

งานศึกษาของ Walkenhorst และ Yasui (2003) สมมติให้การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าทำให้ต้นทุนจากธุรกรรมทางการค้าลดลงร้อยละ 1 ของมูลค่าการค้า ซึ่งงานศึกษาพบว่าการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าจะทำให้เกิดสวัสดิการเพิ่มขึ้นทั้งหมดเท่ากับ 40 พันล้านเหรียญสหรัฐทั่วโลก โดยประเทศที่ไม่ได้อยู่ในกลุ่ม OECD จะได้ประโยชน์มากที่สุดโดยเปรียบเทียบ

งานศึกษานี้จะเป็นการนำแบบจำลองแรงโน้มถ่วงมาประยุกต์ใช้เพื่อทราบถึงผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีต่อมูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดน ซึ่งงานศึกษาชิ้นนี้มีความแตกต่างจากงานศึกษาในอดีตในประเด็นของการจำกัดการศึกษาเฉพาะสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน ไม่ใช่การส่งออกสินค้าโดยระบบทางการ (Formal trade) อีกทั้งยังอาศัยข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจและสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อทราบถึงระดับปัจจัยที่จัดเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณจุดผ่านแดนที่สำคัญของประเทศไทย

1.5 องค์ประกอบของรายงาน

รายงานฉบับสมบูรณ์นี้ มุ่งเน้นที่จะนำเสนอวิธีการศึกษาโดยละเอียด ผลการรวบรวมเอกสาร และนำเสนอข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิเบื้องต้นที่ได้จากด่านพรมแดนรวม 6 ด่าน การเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่ด่านพรมแดน แบบจำลองที่ใช้ในการวิเคราะห์ผลกระทบและผลการวิเคราะห์ สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านพรมแดน

ลำดับของเนื้อหาในรายงานฉบับสมบูรณ์นี้ มีดังนี้

บทที่ 1 บทนำ: ประกอบด้วย ที่มาและความสำคัญของปัญหา วัตถุประสงค์ของการศึกษา ประโยชน์ที่ได้รับจากการศึกษา วรรณกรรมปริทัศน์

บทที่ 2 วิธีการศึกษา: ประกอบด้วย รายละเอียดวิธีการศึกษาทั้งในส่วนการเก็บข้อมูลปฐมภูมิ และการสร้างแบบจำลองผลกระทบของการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าที่จุดผ่านแดน

บทที่ 3 ระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน: ประกอบด้วย การอธิบายระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน กระบวนการและบุคคลที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 4 ผลการเก็บข้อมูลภาคสนาม: ประกอบด้วย ข้อมูลภาคสนามที่ได้จากการสำรวจสังเกตการณ์การปฏิบัติงาน สัมภาษณ์เชิงลึก และแบบสอบถามพนักงานขับรถ ใน 6 ด่านพรมแดนสำคัญ

บทที่ 5 การเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านพรมแดน: ประกอบด้วย การเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านพรมแดนสำคัญ 6 แห่งที่ทำการสำรวจ ในแง่มุมต่าง ๆ

บทที่ 6 แบบจำลองผลกระทบจากการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า: ประกอบด้วย การพัฒนาแบบจำลอง

บทที่ 7 สรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ: ประกอบด้วย สรุปผลการศึกษา ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดน และแนวทางการวิจัยขั้นต่อไป

ในส่วนของภาคผนวกนั้น จะแสดงข้อมูลการเดินทางเก็บข้อมูล บุคคลที่ได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก แบบสอบถามที่ใช้ และภาพถ่ายจากการเก็บข้อมูลภาคสนาม ข้อมูลดิบที่ใช้ในการทำแบบจำลอง และการนำงานวิจัยนี้ไปใช้ประโยชน์

บทที่ 2
วิธีการศึกษา

งานวิจัยชิ้นนี้แบ่งวิธีการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือ 1) การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ ณ จุดผ่านแดน เพื่อทราบถึงสถานการณ์ปัจจุบัน ระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ จุดผ่านแดนของประเทศไทยและประเทศที่มีพรมแดนติดกัน รวมถึงความพึงพอใจของผู้ขนส่งสินค้าที่ต้องใช้เส้นทางเพื่อขนส่งสินค้าข้ามแดน และ 2) การจัดทำแบบจำลองเพื่อประเมินผลกระทบของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport) ที่มีต่อมูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดนของไทยไปยังประเทศที่มีพรมแดนติดกัน

2.1 การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ ณ จุดผ่านแดน

ประเทศไทยมีจุดผ่านแดนถาวร โดยจำแนกตามด่านศุลกากรทั้งหมด 18 แห่งโดยมีขอบเขตพรมแดนมีลักษณะเป็นทั้งทางน้ำและทางบก การคัดเลือกจุดผ่านแดนเพื่อทำการเก็บข้อมูลในการศึกษานี้นั้น ผู้ทำการวิจัยได้พิจารณาโดยเลือกจุดผ่านแดนที่มีความสำคัญต่อมูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดนของประเทศไทยและเพื่อให้สามารถเป็นตัวแทนของการขนส่งสินค้าข้ามแดนของทั้งประเทศได้จุดผ่านแดนที่เลือกต้องมีความหลากหลายในด้านกายภาพทั้งภูมิศาสตร์ สถานที่ตั้ง และลักษณะพรมแดนที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านโดยยึดหลักดังนี้

- จุดผ่านแดนที่เลือกต้องมีมูลค่าการส่งออกของสินค้าข้ามแดนมาก ซึ่งจะแสดงถึงเกิดปริมาณการขนส่งจำนวนมากโดยจุดผ่านแดนที่เลือกต้องมีการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสินค้าเป็นส่วนใหญ่และมีการค้าขายแบบชาวบ้านในปริมาณที่เล็กน้อย หรือเป็นจุดผ่านแดนที่คาดว่าจะมีความสำคัญในอนาคต
- จุดผ่านแดนทั้งหมดที่เลือกมา จะต้องมีเขตพรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบทุกประเทศเพื่อความหลากหลายของลักษณะจุดผ่านแดนซึ่งจะทำให้ดัชนีชี้วัดที่ได้มีความเป็น สากล มากขึ้นโดยทำการยกเว้นพรมแดนที่ติดกับประเทศพม่า เนื่องมาจากช่วงที่ทำการศึกษา (ปลายปีพ.ศ. 2553) ประเทศพม่ามีปัญหาทางการเมืองและส่งผลกระทบต่อจุดผ่านแดน

จากเงื่อนไขข้างต้นนี้ คณะผู้วิจัยได้เดินทางเพื่อเก็บข้อมูลปฐมภูมิที่ด่านศุลกากรที่จุดผ่านแดนยุทธศาสตร์หลักของประเทศไทยที่เชื่อมต่อกับพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านรวม 6 ด่าน ในช่วงเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม พ.ศ. 2553 ดังรายละเอียดในภาคผนวก ก ตามลำดับ ดังนี้

1) ด่านบ้านคลองลึก อรัญประเทศ จ. สระแก้ว

2) ด่านมุกดาหาร จ. มุกดาหาร

3) ด่านนครพนม จ. นครพนม

4) ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จ. หนองคาย

5) ด่านสะเดา จ. สงขลา

6) ด่านปาดังเบซาร์ จ. สงขลา

ในแต่ละด่านนั้นได้ทำการสำรวจเก็บข้อมูลโดยเน้นที่การขนส่งสินค้าส่งออกจากด่านในฝั่งของประเทศไทยเป็นหลัก (ไม่ได้สำรวจจากด่านฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน) โดยแต่ละด่านได้ดำเนินการ 3 ส่วน ดังนี้

2.1.1 การสังเกตการณ์การปฏิบัติงานที่จุดผ่านแดน

ผู้วิจัยได้ทำการสังเกตการณ์ เก็บข้อมูลขั้นตอน โดยทำการบันทึกปริมาณ/ประเภทรถขนส่งที่ผ่าน และเวลาที่ใช้ในการผ่านแดนสำหรับรถขนส่งสินค้าประเภทต่างๆ กัน เป็นเวลา 3 ชั่วโมง ในช่วงเวลาที่มีปริมาณการขนส่งมาก เพื่อประเมินประสิทธิภาพและความสามารถในการให้บริการของจุดผ่านแดน

นอกจากนี้ หากพบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่บริเวณใกล้เคียงกับจุดผ่านแดน เช่น สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์กระจายสินค้า ผู้วิจัยก็ได้ทำการรวบรวมข้อมูลด้วย

รายละเอียดของการสังเกตการณ์ได้แสดงไว้ในบทที่ 4 ส่วนแบบฟอร์มที่ใช้นั้นได้แสดงไว้ในภาคผนวก ข.1

2.1.2 การสัมภาษณ์พนักงานขับรถขนส่งสินค้าโดยใช้แบบสอบถาม

ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการด่านโดยใช้แบบสอบถามและสัมภาษณ์ เพื่อสอบถามถึงประเภทสินค้า จุดเริ่มต้น-จุดหมายของการขนส่งสินค้า ความถี่ในการขนส่ง แนวโน้มการเพิ่มปริมาณสินค้าในอนาคต ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งสินค้าที่ด่านทั้งฝั่งไทยและฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน ความพึงพอใจในการใช้บริการ และข้อเสนอแนะในการปรับปรุง โดยทำการสุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถขนส่งด่านละอย่างน้อย 25 คน (ยกเว้นด่านนครพนม ที่มีจำนวนรถขนส่งสินค้าน้อยในแต่ละวัน) ทั้งนี้ขึ้นกับปริมาณการจราจรที่ด่าน

การสัมภาษณ์พนักงานขับรถนั้นทำโดยให้ผู้วิจัยสอบถามตามประเด็นในแบบสอบถามที่แสดงไว้ในภาคผนวก ข.2

2.1.3 การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าที่จุดผ่านแดน โดยประเด็นสัมภาษณ์เชิงลึกได้แสดงไว้ในภาคผนวก ข.3 ทั้งนี้หน่วยงานที่ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกมี 3 หน่วยงานหลักคือ

1. เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรของไทย เพื่อขอข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าข้ามด่าน ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติงานที่ด่าน รวมไปถึงความร่วมมือกับด่านของประเทศเพื่อนบ้าน และแผนการในการปรับปรุงด่านให้สอดรับกับข้อตกลงอาเซียนในอนาคต

2. เจ้าหน้าที่แขวงการทาง เพื่อขอข้อมูลเกี่ยวกับการปรับปรุงถนน ทางเข้าด่านพรมแดน สะพาน ฯลฯ

3. ผู้บริหารหอการค้าจังหวัดที่ด่านพรมแดนตั้งอยู่ เพื่อสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับสถานการณ์การขนส่งสินค้าข้ามแดน การให้บริการที่ด่านพรมแดนในมุมมองของนักธุรกิจที่ขนส่งสินค้าข้ามแดน อีกทั้งแสวงหาข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงด่านให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งาน

นอกจากนี้ ผู้วิจัยได้ติดต่อสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่บริษัทตัวแทนออกของ (ชิปปิ้ง) ที่ให้บริการด้านเอกสาร ขั้นตอนการขนส่งสินค้าผ่านแดน ในแต่ละจุดผ่านแดนอีกด้วย

2.2 การทำแบบจำลองผลกระทบของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและการขนส่งสินค้าข้ามแดน

ในส่วนนี้จะเป็นการพิจารณาถึงผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามกรอบความตกลงอาเซียน ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและการขนส่งสินค้าข้ามแดนโดยอาศัยการปรับปรุงแบบจำลองแรงโน้มถ่วง (Gravity Model) ที่ใช้อธิบายมูลค่าการค้าระหว่างประเทศให้สามารถอธิบายการค้าข้ามแดนโดยปรับปรุงให้มีปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ จากนั้นจะพิจารณาถึงความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดจากกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและการขนส่งสินค้าข้ามแดน และจำลองผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวที่จะมีต่อมูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดน

แบบจำลอง Gravity เป็นการอธิบายปัจจัยที่ส่งผลต่อมูลค่าการค้าระหว่างประเทศโดยใช้กฎแรงดึงดูดของนิวตันกล่าวคือมูลค่าการค้าระหว่างประเทศจะแปรผันตรงกับขนาดของประเทศที่ทำการค้าขายกัน (ขนาดของมวล) และระยะทางระหว่างสองประเทศ (ระยะห่าง) ดังสมการต่อไปนี้

$$F_{ij} = R_j \frac{M_i M_j}{D_{ij}^2} \qquad (1)$$

โดยที่ F_{ij} คือมูลค่าการค้าจากประเทศ *i* ไปยังประเทศ *j*

M_i คือขนาดเศรษฐกิจของประเทศ *i*

M_j คือขนาดเศรษฐกิจของประเทศ *j*

D_{ij} คือระยะทางระหว่างประเทศ *i* ไปยังยังประเทศ *j*

R_j คือปัจจัยอื่น ๆ ที่เป็นตัวอธิบายการค้าระหว่างประเทศ *(Variation)*

ทำการใส่ฟังก์ชั่น Logarithm ทั้ง 2 ข้างของสมการที่ *(1)* จะได้

$$lnF_{ij} = \propto lnM_i + \beta lnM_j - \gamma lnD_{ij} + lnR_j + \varepsilon_{ij} \quad (2)$$

อย่างไรก็ตาม ตัวแปรที่ใช้ในการอธิบายการค้าระหว่างประเทศได้อย่างมีนัยสำคัญนั้นมีมากกว่าขนาดเศรษฐกิจและระยะทาง ซึ่งรวมไปถึงตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับนโยบายการค้าระหว่างประเทศและตัวแปรด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ดังนั้นในงานศึกษานี้จะทำการปรับปรุงแบบจำลอง Gravity เป็นแบบจำลอง Augmented Gravity โดยเพิ่มตัวแปรด้านระยะเวลาและต้นทุนทางการค้า รวมถึงตัวแปรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามรูปแบบที่เสนอใน Nordas Pinali และ Grosso (2006) ซึ่งจะมีรูปแบบสมการ Gravity ดังต่อไปนี้

$$lnEXP_{ij} = \alpha_1 lnGDP_i + \alpha_2 lnGDP_j + \alpha_3 lnD_{ij} + \alpha_4 lny_i + \alpha_5 lny_j + \alpha_6 lncost_i + \alpha_7 time_i + \alpha_8 CPI_i + \varepsilon_{ij} \quad (3)$$

โดยที่ EXP_{ij} คือมูลค่าการส่งออกจากประเทศ *i* ไปยังประเทศ *j*

GDP_i คือผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติของประเทศ *i*

GDP_j คือผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติของประเทศ *j*

y_i คือรายได้ต่อหน่วยประชากรของประเทศ *i*

y_j คือรายได้ต่อหน่วยประชากรของประเทศ *j*

$cost_i$ คือค่าธรรมเนียมที่ใช้ในการส่งออกสินค้าทั้งหมด ได้แก่ ค่าจัดเตรียมเอกสาร ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร ค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบมาตรฐานสินค้า ค่าธรรมเนียมนายหน้าในการดำเนินพิธีการศุลกากร (Custom brokerage fees) ค่าใช้จ่ายที่ท่าขนส่งสินค้า ค่าขนส่งภายในประเทศ (Inland transport)

$time_i$ คือระยะเวลาที่ใช้ในการส่งออกสินค้าไม่รวมเวลาที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งจะพิจารณานับตั้งแต่เวลาที่สินค้าออกจากโรงงานจนถึงขึ้นเรือพร้อมที่จะขนส่งไปยังประเทศคู่ค้า

CPI_i คือดัชนีชี้วัดระดับการคอรัปชั่นภายในประเทศ (Corruption Perception index)

ในกรณีของงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ทำการปรับปรุงสมการ Augmented gravity ตามสมการที่ (3) ให้เป็นการศึกษามูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดนของประเทศไทยและประเทศที่มีพรมแดนติดกัน โดยจะ

พิจารณาปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เปลี่ยนแปลงไปจากการมีกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและการขนส่งสินค้าข้ามแดน ซึ่งได้แก่

- การจัดตั้ง ASEAN Single Window Inspection ซึ่งจะทำให้มีการตรวจปล่อยสินค้าเพียงครั้งเดียวของศุลกากรของประเทศที่มีพรมแดนติดกัน ซึ่งจะเป็นการลดระยะเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรซ้ำซ้อนในประเทศผู้นำเข้าหรือประเทศที่ผ่านแดนให้เหลือเพียงการผ่านพิธีการศุลกากรจากประเทศไทยซึ่งเป็นประเทศผู้ส่งออกเท่านั้น
- การนำระบบสื่อสารทางอิเลคทรอนิกส์มาใช้เพื่อให้สอดคล้องกับระบบอิเลคทรอนิกส์ที่ประเทศสมาชิกที่เป็นคู่ค้าใช้อยู่ ในกรณีของประเทศ CLMV ซึ่งในปัจจุบันยังมีเทคโนโลยีสารสนเทศในพิธีการศุลกากรในระดับที่ต่ำกว่าประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคอาเซียน

ดังนั้น ผู้วิจัยจะทำการปรับปรุงสมการ Augmented gravity ตามสมการที่ (3) ให้อยู่ในรูปต่อไปนี้

$$lnEXP_{ij} = \alpha_1 lnGDP_i + \alpha_2 lnGDP_j + \alpha_3 lnD_{ij} + \alpha_4 lny_i + \alpha_5 lny_j + \alpha_6 lnEC_i + \alpha_6 lnEC_j + \alpha_7 (time_i time_j) + \alpha_8 CPI_i + \alpha \ CPI_i + \varepsilon_{ij} \quad (4)$$

โดยที่ EXP_{ij} คือมูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดนจากประเทศไทยไปยังประเทศที่มีพรมแดนติดกันโดยเป็นข้อมูลสินค้าข้ามแดนรายด่านที่สำคัญจำนวนทั้งสิ้น 10 ด่าน

GDP_i คือผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติของประเทศไทย

GDP_j คือผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติของประเทศที่มีพรมแดนติดกับไทยในด่านที่ทำการพิจารณา

D_{ij} คือระยะทางจากจุดผ่านแดนของประเทศไทยไปยังปลายทางที่สินค้าจะถูกส่งออกไปขาย

y_i คือรายได้ต่อหน่วยประชากรของประเทศไทย

y_j คือรายได้ต่อหน่วยประชากรของประเทศที่มีพรมแดนติดกับไทยในด่านที่ทำการพิจารณา

EC_i คือตัวแปรหุ่นระบุการมีระบบ E-customs ใช้ในประเทศไทย

EC_j คือตัวแปรหุ่นระบุการมีระบบ E-customs ใช้ในประเทศที่มีพรมแดนติดกับไทยในด่านที่ทำการพิจารณา

$time_t + time_j$ คือระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการผ่านแดน ณ จุดผ่านแดนของประเทศไทย รวมกับระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการผ่านแดน ณ จุดผ่านแดนของประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทยในด่านที่ทำการพิจารณา ซึ่งระยะเวลาดังกล่าวจะประกอบไปด้วยกระบวนการผ่านพิธีการศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองของคนขับรถบรรทุกของทั้ง 2 ประเทศ และระยะเวลาที่ใช้ในการขับผ่านจากจุดผ่านแดนของประเทศไทยไปยังจุดผ่านแดนของประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทยในด่านที่ทำการพิจารณา

CPI_t คือดัชนีชี้วัดระดับการคอรัปชั่นภายในประเทศ (Corruption Perception index)

2.2.1 แหล่งที่มาของข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการประมาณการสมการ Augmented gravity ตามสมการที่ (4) จะประกอบไปด้วยทั้งข้อมูลทุติยภูมิและข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจและสัมภาษณ์ ณ จุดผ่านแดนจำนวน 121 ด่าน ประกอบไปด้วยการลงพื้นที่สำรวจโดยคณะผู้วิจัยจำนวน 6 ด่าน และการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอีก 4 ด่าน โดยข้อมูลต่าง ๆ ที่ใช้ในการประมาณการสมการที่ (4) จะมีดังนี้

i) ข้อมูลทุติยภูมิ
   - ข้อมูลมูลค่าสินค้าข้ามแดน ณ จุดผ่านแดนต่าง ๆ ที่ทำการศึกษาจากกรมศุลกากร
   - ข้อมูล GDP และรายได้ต่อหัวประชากรของประเทศไทยและประเทศที่มีพรมแดนติดกับด่านที่ทำการศึกษาจาก World Bank
   - ข้อมูลดัชนี CPI จาก Transparency International
   - ข้อมูลระยะห่างระหว่างจุดผ่านแดนไปถึงเมืองปลายทางของสินค้า (ใช้เมืองที่ส่วนมากสินค้าส่งออกของไทยไปถึง) จาก Google map

ii) ข้อมูลทุติยภูมิ
   - ข้อมูลการมีระบบ e-customs ใช้ของประเทศไทยและประเทศที่มีพรมแดนติดกัน ณ จุดผ่านแดนที่สนใจจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ศุลกากร
   - ข้อมูลระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการผ่านพิธีการศุลกากร การตรวจคนเข้าเมืองของประเทศไทยและประเทศที่มีพรมแดนติดกัน และการเคลื่อนย้ายรถขนส่งจากจุดผ่านแดนไทยไปยังประเทศที่มีพรมแดนติดกัน อาศัยข้อมูลจากการสังเกตของคณะผู้วิจัย ณ จุดผ่านแดน ประกอบกับการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ คนขับรถขนส่งที่ใช้บริการจุดผ่านแดน และเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่จุดผ่านแดน

2.2.2 ขอบเขตในการศึกษา

ใช้ข้อมูล 10 ด่าน จากช่วงเวลา พ.ศ. 2543-2553 [5] ประกอบด้วย

ด่านที่ได้ทำการสำรวจปฐมภูมิในหัวข้อที่ 2.1 รวม 6 ด่าน คือ

1. ด่านบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ. สระแก้ว (ติดกับกัมพูชา)
2. ด่านมุกดาหาร จ. มุกดาหาร (ติดกับลาว)
3. ด่านนครพนม จ. นครพนม (ติดกับลาว)
4. ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จ. หนองคาย (ติดกับลาว)
5. ด่านสะเดา จ. สงขลา (ติดกับมาเลเซีย)
6. ด่านปาดังเบซาร์ จ. สงขลา (ติดกับมาเลเซีย)

และด่านที่ทำการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทางโทรศัพท์ อีก 4 ด่าน คือ

7. ด่านแม่สาย จ. เชียงราย (ติดกับพม่า)
8. ด่านแม่สอด จ. ตาก (ติดกับพม่า)
9. ด่านระนอง จ. ระนอง (ติดกับพม่า)
10. ด่านบึงกาฬ จ. บึงกาฬ (ติดกับลาว)

2.2.3 การจำลองผลกระทบของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและการขนส่งสินค้าข้ามแดน

ในขั้นตอนถัดไปหลังจากที่ผู้วิจัยได้สมการที่ (4) จากการประมาณการด้วยวิธีการ pooled regression แล้ว ทางคณะผู้วิจัยจึงได้ทำการจำลองผลกระทบของการจัดทำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและการขนส่งสินค้าข้ามแดนโดยการปรับเปลี่ยนค่าดังต่อไปนี้

- ระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการผ่านแดนทั้งหมด โดยลดเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรของประเทศคู่ค้าที่มีพรมแดนติดกัน
- ปรับให้ประเทศคู่ค้ามีการใช้ระบบ e-customs

หลังจากนั้นจะพิจารณาถึงผลกระทบดังกล่าวที่จะมีต่อมูลค่าการค้าในการส่งออกสินค้าข้ามแดนของประเทศไทย

[5] ได้มีการปรับเปลี่ยนกลุ่มตัวอย่างตามความเหมาะสมของแบบจำลอง

บทที่ 3
ระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน

บทนี้เป็นการนำเสนอการวิเคราะห์และอธิบายระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนโดยจะอธิบายส่วนประกอบต่างๆ ของระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนโดยแยกส่วนและอธิบายกระบวนการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่เกิดขึ้นจากส่วนประกอบต่างๆ เหล่านั้น เพื่อความสะดวกในการทำความเข้าใจ จึงขอแบ่งการวิเคราะห์ระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนขาออกเป็นองค์ประกอบของระบบ 3 ส่วน กล่าวคือโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical Infrastructure) หน่วยงานปฏิบัติการและกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมือง (Government Organizations, Procedures and Regulations) ส่วนสุดท้ายคือผู้ผลิตและผู้ประกอบการขนส่งสินค้า (Transport Operators and Export Manufacturers) ซึ่งทั้งสามส่วนนี้ก่อให้เกิดกระบวนการขนส่งสินค้าข้ามแดนจึงมีความสำคัญที่จะต้องนิยามและให้ความหมายไว้เพื่อความเข้าใจในการอธิบายต่อไป

3.1 โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ

โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพหมายถึงสิ่งก่อสร้างทางกายภาพได้แก่ตัวอาคาร ลานจอดรถ ตลอดจนถนนหรือสะพานซึ่งในระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนมีโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ ดังนี้

ด่านพรมแดน (Border Gate)

ด่านพรมแดนหมายถึง ด่านที่อยู่บนขอบพรมแดนของประเทศไทยและติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งได้มีการกำหนดให้เป็นด่านเข้า-ออกของคน ยานพาหนะ หรือสินค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ ณ จุดผ่านแดนจะเป็นสถานที่ตั้งจุดปฏิบัติงานสำหรับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเข้า-ออกประเทศของ คน ยานพาหนะ และสินค้า เช่น กรมศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมควบคุมโรค เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อควบคุมการเข้า-ออกดังกล่าว ให้มีความเรียบร้อยและเป็นไปตามกฎหมายของประเทศไทย

อาคารด่านศุลกากร (Customs Building)

อาคารด่านศุลกากร คือสถานที่ซึ่งเป็นศูนย์กลางการทำงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากรในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับพิธีศุลกากรบริเวณพรมแดนนั้นๆ ทั้งนี้ในบางพื้นที่ อาจมีการกำหนดจุดปฏิบัติงานในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับพิธีศุลกากรภายนอกด่านศุลกากรได้ โดยมีศูนย์กลางการสั่งการตั้งอยู่ที่ด่านศุลกากร

อาคารด่านตรวจคนเข้าเมือง (Immigration Building)

อาคารด่านตรวจคนเข้าเมือง หมายถึงด่านหรือจุดตรวจสำหรับคนในการขออนุญาตเข้าหรือออกนอกประเทศไทย โดยจะเป็นจุดดำเนินกระบวนการตรวจคนเข้าเมืองเพื่อรับรองการเข้าหรือออกนอก

ประเทศไทยของผู้เดินทางโดยปกติจะตั้งอยู่ใกล้กับบริเวณด่านพรมแดน และมีการแยกส่วนปฏิบัติการสำหรับคนขับรถบรรทุกสินค้ากับนักท่องเที่ยว

ทางอนุมัติ

ทางอนุมัติ หมายถึงเส้นทางการขนส่งที่ได้รับการกำหนดให้เป็นเส้นทางสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ทางด่านศุลกากรรับรองการส่งออกสินค้าแล้ว(ผ่านกระบวนการตัดบัญชีซึ่งเป็นหนึ่งในพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าส่งออกเรียบร้อยแล้ว) โดยรถบรรทุกสินค้าที่ได้รับการรับรองการส่งออกแล้วตามกฎหมายจะไม่อนุญาตให้ใช้เส้นทางอื่นนอกจาก “ทางอนุมัติ” ที่กำหนดไว้แล้วเท่านั้น

ทั้งนี้ในการจัดตั้งด่านพรมแดนในพื้นที่หนึ่งๆ นั้นคณะรัฐมนตรีจะอนุมัติหลักการร่างกฎกระทรวงฯ ออกตามความใน พรบ.ศุลกากร (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๔๘๐ (ซึ่งกำหนดการตั้งด่านศุลกากร, ตั้งด่านพรมแดน และกำหนดทางอนุมัติ) และร่างกฎกระทรวงเพื่อออกตามความในพรบ. ศุลกากร พ.ศ. ๒๔๖๙ (โดยกำหนดหน้าที่ของด่านศุลกากร) ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจ พิจารณา แล้วดำเนินการต่อเพื่อให้เป็นประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีอากร ตลอดจนป้องกันและปราบปรามการลักลอบหนีภาษีตามแนวแขตแดนทางบกในพื้นที่ดังกล่าว

โครงสร้างพื้นฐานส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศ

โครงสร้างพื้นฐานส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศ หมายถึง โครงสร้างพื้นฐานส่วนที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่รถบรรทุกสินค้าต้องเดินทางผ่านโดยถือเอาช่วงที่ออกจากด่านพรมแดนไทยไปจนถึงด่านพรมแดนของประเทศเพื่อนบ้านซึ่งหากจำแนกตามลักษณะที่มีอยู่ในปัจจุบันมีอยู่ 4 ประเภท คือ สะพานคอนกรีต, ถนน, แพขนานยนต์ และทางรถไฟ

3.2 หน่วยงานปฏิบัติงานและกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมือง

ด่านศุลกากร คือหน่วยงานที่ได้รับการแต่งตั้งให้กำกับดูแลการเข้า-ออกของสินค้าหรือยานพาหนะที่ด่านพรมแดนหนึ่งๆ ซึ่งมีอำนาจในการปฏิบัติหน้าที่ทั้งด้านพิธีการศุลกากรและด้านการป้องกันและปราบปรามการลักลอบ และหลีกเลี่ยงหนี ศุลกากรในพื้นที่ที่กำหนด[6] ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดังนี้ดังนี้

- ดำเนินการด้านพิธีการนำเข้า – ส่งออก, จัดเก็บภาษีอากรและการตรวจปล่อยของด่านศุลกากรให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ
- นำเงินรายได้ทุกประเภท ส่งคลังจังหวัดในพื้นที่ตามระเบียบข้อบังคับ
- ดำเนินการเกี่ยวกับการพิจารณาคืนค่าภาษีอากร

[6] เว็บไซต์กรมศุลกากร (http://www.customsclinic.org), มกราคม 2554

- เก็บรักษาสินค้าที่นำเข้า – ส่งออก รวมถึงการเก็บรักษาและจำหน่ายของกลางและของตกค้าง ให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ
- ดำเนินการเกี่ยวกับคดี และจ่ายเงินสินบนรางวัลในคดีที่เกี่ยวกับศุลกากร
- ทำหน้าที่ป้องกันและปราบปรามลักลอบหนีศุลกากรภายในเขตอำนาจของด่านฯ หรือตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากกรมศุลกากร
- ร่วมมือประสานงานกับส่วนราชการต่าง ๆ

ด่านตรวจคนเข้าเมือง คือหน่วยงานซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง ,กฎหมายว่าด้วยการทะเบียนคนต่างด้าว ,กฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการค้าผู้หญิงและเด็ก หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องในเขตพื้นที่จังหวัดที่กำหนดรวมถึงการอำนวยความสะดวกแก่ผู้มาติดต่อราชการเกี่ยวกับงานตรวจคนเข้าเมืองและการทะเบียนคนต่างด้าว นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมายโดยแบ่งเป็น 5 ลักษณะงานได้แก่ งานอำนวยการและสนับสนุน, งานตรวจบุคคลและพาหนะทั้งปวงที่เดินทางเข้า-ออกราชอาณาจักร, งานควบคุมคนต่างด้าวอยู่ในราชอาณาจักร, งานด้านความมั่นคงและงานกิจการ-พิเศษ(งานอื่น ๆ)

ตัวแทนออกของ (Shipping Agent) คือนิติบุคคลซึ่งทำหน้าที่ให้บริการแก่ผู้ที่ประกอบกิจการหรือบุคคลที่เป็นผู้นำเข้าสินค้าจากต่างประเทศและผู้ส่งสินค้าออกนอกประเทศในด้านพิธีการต่างๆ เกี่ยวกับศุลกากร เช่น การจัดเตรียมเอกสารศุลกากร, การผ่านพิธีการและชำระภาษีสินค้านำเข้า-ส่งออก นอกจากนี้อาจจะมีบริการอื่นๆ เพิ่มเติมเช่น การติดต่อกับตัวแทนขนส่งสินค้า, การขอรับรองเครดิตจากธนาคาร เป็นต้น

พิธีการศุลกากร (Customs procedure) โดยปกติแล้วพิธีการศุลกากรจะเริ่มตั้งแต่มีการขออนุญาตการส่งออกสินค้าและยื่นข้อมูลรายละเอียดกับส่วนกลางของกรมศุลกากร แต่ในงานวิจัยนี้สนใจเฉพาะพิธีการทางศุลกากรที่เกิดขึ้นบริเวณพรมแดนเท่านั้นซึ่งพอจะสรุปโดยสังเขปได้ดังนี้

<u>ขั้นตอนที่ 1</u> การจับคู่ใบขน (Matching) เริ่มขึ้นเมื่อรถบรรทุกสินค้าเดินทางมาถึงบริเวณด่านศุลกากร หรือจุดที่กำหนดเป็นสถานที่ปฏิบัติการของด่านศุลกากรโดยกระบวนการดังกล่าวต้องใช้เอกสาร 3 ส่วนคือ

- ใบขน เป็นเอกสารที่ทางกรมศุลกากรออกให้แก่ผู้สิ่งออกเพื่อการรับรองการส่งออกสินค้าในครั้งนั้นๆ ซึ่งในเอกสารใบขนหนึ่งใบอาจครอบคลุมรถบรรทุกสินค้าหลายคัน โดยใบขนจะแสดงรายละเอียดต่างๆ ของสินค้าตลอดจนรายละเอียดการบรรทุก ซึ่งใบขนแต่ละชุดจะมีเลขที่กำกับเพื่อให้ยืนยันกับระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรเรียกว่า “เลขที่ใบขน”

- ใบกำกับการขนย้าย เป็นเอกสารที่ทางกรมศุลกากรออกให้ซึ่งรถบรรทุกสินค้าแต่ละคันจะมีใบกำกับการขนย้ายเป็นของตัวเอง เพื่อใช้แสดงว่าสินค้าหรือการขนส่งสินค้าของรถบรรทุกคันดังกล่าวได้รับการรับรองจากกรมศุลกากรแล้ว
- ใบอนุญาตอื่นๆ ในกรณีที่สินค้าจำเป็นต้องขออนุญาตส่งออกจากหน่วยงานอื่นเช่น กรมควบคุมโรค กรมป่าไม้ สำนักงานพาณิชย์จังหวัดฯลฯ จำเป็นต้องมีใบอนุญาตการส่งออกสินค้าแต่ละประเภทมากำกับเพื่อให้การตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเป็นไปโดยถูกต้อง

เมื่อรถบรรทุกสินค้ามาถึงครบจำนวนตามที่ระบุในเอกสารใบขน ตัวแทนออกของจะทำหน้าที่รวบรวมใบกำกับการขนย้ายและใบอนุญาตส่งออก ยื่นต่อเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเพื่อทำการจับคู่ใบขน ซึ่งหลังจากยื่นเอกสารแล้วเจ้าหน้าที่จะทำการตรวจสอบเบื้องต้นว่ารถบรรทุกสินค้าที่มาถึง ณ ด่านศุลกากรตรงกับที่แจ้งมาในใบขนหรือไม่หลังจากนั้นทางระบบคอมพิวเตอร์ส่วนกลางของกรมศุลกากรจะแจ้งว่าใบขนดังกล่าวจำเป็นต้องทำการเปิดตรวจหรือไม่ ถ้าต้องมีการเปิดตรวจจะเรียกว่าเป็นสินค้าที่จำเป็นต้องเปิดตรวจ (Red Line) แต่ถ้าไม่ต้องมีการเปิดตรวจจะเรียกว่าเป็นสินค้าที่ไม่จำเป็นต้องเปิดตรวจ (Green Line) ซึ่งจะมีข้อปฏิบัติที่แตกต่างกันในขั้นตอนต่อไป

ขั้นตอนที่ 2 การตรวจปล่อยสินค้า

การตรวจปล่อยสินค้าจากอารักขาของศุลกากร ในขั้นนี้ผู้ทำการขนส่ง (Freight Forwarder) ได้ทำการบรรจุสินค้าในตู้สินค้าและส่งรายงานสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรมาก่อนหน้านี้แล้ว ข้อมูลจะได้รับจะถูกตรวจสอบในกรณีที่ข้อมูลที่ตรวจสอบแล้วไม่ปรากฏข้อผิดพลาดใดๆระบบจะสร้างเลขที่กำกับการขนย้ายสินค้าและส่งข้อความไปยัง ผู้ทำการขนส่งต่อ หลังจากนั้น ผู้ทำการขนส่งต่อพิมพ์ใบกำกับการขนย้ายที่ระบุหมายเลขและเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังด่านศุลกากรที่ส่งออก ในขั้นนี้ข้อมูลของสินค้าถูกตรวจสอบความถูกต้องโดยละเอียดเพื่อระบุว่าสินค้าดังกล่าวต้องผ่านการเปิดตรวจ (Red Line) หรือยกเว้นการตรวจ (Green Line) หากเป็นใบขนสินค้าที่ได้รับการยกเว้นการตรวจจะใช้เวลาน้อยมาก ขณะที่ใบขนสินค้าที่ต้องเปิดให้ตรวจจะถูกเคลื่อนย้ายมายังพื้นที่ที่ด่านศุลกากรกำหนดเพื่อเตรียมให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจซึ่งลำดับขั้นของพิธีการในการตรวจปล่อยสินค้าพอจะสรุปได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 ลงบัญชีการตรวจปล่อย ผู้ทำการขนส่งต่อ ยื่นเอกสารเพื่อขอรับการตรวจปล่อยสินค้า

ลำดับที่ 2 กำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อย ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทและปริมาณของสินค้าว่าต้องใช้เจ้าหน้าที่ระดับไหนในการให้การรับรองการตรวจปล่อยโดยระบบคอมพิวเตอร์ส่วนกลางของกรมศุลกากรจะทำการกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจ

ลำดับที่ 3 ดำเนินการ ตรวจปล่อยและควบคุมการบรรจุ หลังจากสินค้าผ่านการตรวจแล้วจะทำการบรรจุใหม่โดยต้องอยู่ในการควบคุมของกรมศุลกากรเพื่อป้องกันการกระทำผิด ทั้งนี้ในทางปฏิบัติอาจเป็นเพียงการเปิดดูตู้บรรทุกสินค้าและสุ่มเปิดบรรจุภัณฑ์บางชิ้นเท่านั้น ขึ้นอยู่กับชนิดและมาตรการที่กรมศุลกากรกำหนดไว้

ลำดับที่ 4 ประทับตรา กศก. “ปิด” ถือเป็นการรับรองการตรวจสินค้าเป็นที่เรียบร้อย โดยตรานี้ต้องสมบูรณ์ตลอดการเดินทางออกนอกราชอาณาจักร เมื่อรถบรรทุกสินค้าจะผ่านพรมแดนจะถูกตรวจสอบความสมบูรณ์ของตราอีกครั้งหนึ่ง

ขั้นตอนที่ 3 การตัดบัญชี

ขั้นตอนนี้เปรียบเสมือนขั้นตอนอัตโนมัติ ซึ่งจะเป็นการรับรองจากทางด่านศุลกากรว่าสินค้าส่งออกชุดดังกล่าวได้รับการตรวจสอบถูกต้องจากทางด่านศุลกากร และพร้อมที่จะขนส่งออกนอกราชอาณาจักรแล้ว หลังจากระบบทำการตัดบัญชี รถบรรทุกสินค้าก็จะเดินทางต่อไปตามทางอนุมัติ (รถบรรทุกสินค้าไม่ได้รับอนุญาตให้เดินทางในเส้นทางอื่น หลังจากได้รับการตัดบัญชีแล้ว) สู่ด่านพรมแดนหรือท่าที่ต้องการส่งออก

ขั้นตอนที่ 4 รับบรรทุก (Goods Loaded)

ตามระเบียบแล้ว การรับบรรทุกหมายถึงการนำสินค้าที่ผ่านกระบวนการตรวจปล่อยแล้วบรรทุกลงยานพาหนะ โดยยานพาหนะดังกล่าวต้องเป็นยานพาหนะที่ผ่านการยื่นขออนุญาตออกนอกประเทศอย่างถูกต้องแล้วพร้อมกับจัดเตรียมใบกำกับการขนย้ายสินค้าเป็นบัญชีสินค้า (แบบ ศ.บ.3 สำหรับการขนส่งทางบก) เพื่อยื่นต่อด่านพรมแดนในการนำยานพาหนะผ่านเขตแดนทางบก แต่ในทางปฏิบัติขั้นตอนการรับบรรทุกคือการที่รถบรรทุกสินค้าได้ลงบันทึก ณ ด่านพรมแดนเพื่อออกนอกราชอาณาจักร เมื่อได้ที่เกิดกระบวนการนี้จะถือว่ารถบรรทุกสินค้าและสินค้าส่งออกดังกล่าวได้ออกนอกราชอาณาจักรเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

พิธีการตรวจคนเข้าเมือง สำหรับสินค้าส่งออก คนขับรถบรรทุกสินค้าทั้งที่ถือสัญชาติไทยและต่างประเทศจำเป็นต้องผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองภายหลังจากที่สินค้าได้ผ่านพิธีศุลกากรมาเรียบร้อยแล้วโดยขั้นตอนพิธีการตรวจคนเข้าเมืองสำหรับการออกนอกประเทศพอจะสรุปโดยสังเขปได้ดังนี้

- รถบรรทุกสินค้ามาถึง ณ ด่านพรมแดน คนขับรถจอดรถบริเวณจุดบริการของด่านตรวจคนเข้าเมือง ขาออก สำหรับรถบรรทุก
- คนขับรถบรรทุกยื่นเอกสารให้เจ้าหน้าที่ประกอบด้วย หนังสือเดินทาง(Passport)หรือหนังสือผ่านแดนชั่วคราว (Border Pass) ของคนขับรถและผู้ติดตาม
- ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ของประเทศคู่ภาคีพร้อมฉบับที่แปลเป็นภาษาอังกฤษ
- เอกสารอนุญาตนำยานพาหนะออกนอกราชอาณาจักรจากศุลกากร (ศบ.3)
- เอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งอาจมีความต้องการต่างกันในแต่ละพื้นที่

หลังจากคนขับรถบรรทุกได้ยื่นเอกสารและได้รับการรับรองจากด่านตรวจคนเข้าเมืองเรียบร้อยแล้วก็จะเข้าสามารถเดินทางออกนอกราชอาณาจักรได้อย่างสมบูรณ์ ทั้งนี้การให้บริการของด่านตรวจคนเข้าเมืองแต่ละพื้นที่จะมีลักษณะทางกายภาพที่แตกต่างกันไปบางแห่งจุดบริการอาจอยู่ภายในอาคารทำให้คนขับรถต้องเดินลงจากรถในขณะที่บางแห่งอาจตั้งเป็นตู้บริการแบบยกสูงโดยคนขับรถไม่จำเป็นต้องลง-จากรถ เป็นต้น

3.3 ผู้ผลิตและผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

ผู้ส่งออกสินค้า หมายถึงผู้ที่มีความประสงค์จะส่งออกสินค้าใดๆ โดยอาจเป็นผู้ผลิต ตัวแทนจัดจำหน่ายหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าของสินค้าให้จัดการสินค้าเพื่อการส่งออก ทั้งนี้ผู้ประกอบการที่ต้องการเป็นผู้ส่งออกสินค้าจะต้องจดทะเบียนกับกระทรวงพาณิชย์เพื่อขออนุญาตเป็นผู้ส่งออกด้วย

ผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หมายถึงผู้ที่ทำหน้าที่ในการขนส่งสินค้า จากจุดต้นทางไปยังประเทศปลายทางตามความต้องการของผู้ส่งออก ซึ่งถ้าสินค้ามีการขนส่งหลายช่วงจะถือผู้ขนส่งสินค้าช่วงสุดท้ายที่มีการผ่านพรมแดนเป็นหลักซึ่งหน้าที่หลักของผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะเป็นการขนส่งสินค้าแล้วผู้ประกอบการบางรายอาจดำเนินธุรกิจแบบเสร็จสรรพคือเป็นทั้งตัวแทนออกของและผู้ขนส่งสินค้าด้วย หรืออาจรับเตรียมการขอใบอนุญาตส่งออกสำหรับสินค้าบางประเภทหรือกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก ยกเว้นแต่เพียงการผลิตและบรรจุสินค้าเท่านั้น

พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ หมายถึงผู้ที่ทำหน้าที่ขับรถบรรทุกสินค้าส่งออกนั้นๆ ไปยังประเทศปลายทางซึ่งอาจถือสัญชาติไทยหรือต่างประเทศก็ได้ขึ้นอยู่กับลักษณะการขนส่งของสินค้าในเที่ยวนั้น ๆ ซึ่งหากปลายทางอยู่ในประเทศที่สองและไม่ไกลมากนัก มักใช้พนักงานขับรถสัญชาติไทยแต่ถ้าหากเป็นการขนส่งที่ปลายทางอยู่ในประเทศที่สาม หรือต้องเข้าไปในประเทศที่สองเป็นระยะทางไกล ในปัจจุบัน (พ.ศ. 2554) นิยมเปลี่ยนตัวพนักงานขับรถเป็นพนักงานสัญชาติท้องถิ่นนั้น ๆ

รถบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ หมายถึง ยานพาหนะที่ทำหน้าที่บรรทุกสินค้าส่งออกเพื่อนำไปส่งยังจุดปลายทางโดยรถบรรทุกสินค้าระหว่าประเทศนั้นต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของข้อตกลงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศภาคี ซึ่งนอกจากตัวรถแล้วน้ำหนักบรรทุกยังต้องไม่เกินเกณฑ์ที่กำหนดด้วย ทั้งนี้กฎระเบียบดังกล่าวจะแตกต่างกันไปตามพื้นที่และประเทศคู่ภาคี โดยสรุปข้อมูลพอสังเขปได้ดังนี้

<u>ชนิดของรถบรรทุก</u>

ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 4 ออกตามความในพรบ.การขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ สำหรับประเทศไทย ประกอบกับข้อตกลงความร่วมมือด้านการขนส่งสินค้ากับประเทศภาคี สามารถจำแนกประเภทรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งได้เป็น 7 ลักษณะ ได้แก่ รถกระบะบรรทุก, รถตู้บรรทุก, รถกึ่งพ่วง, รถบรรทุกของเหลว, รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว, รถลากจูงนอกจากนี้อาจมีรถบรรทุกที่มีลักษณะเฉพาะกิจโดยต้องอาศัยความตกลงกับประเทศภาคีเป็นกรณีไป

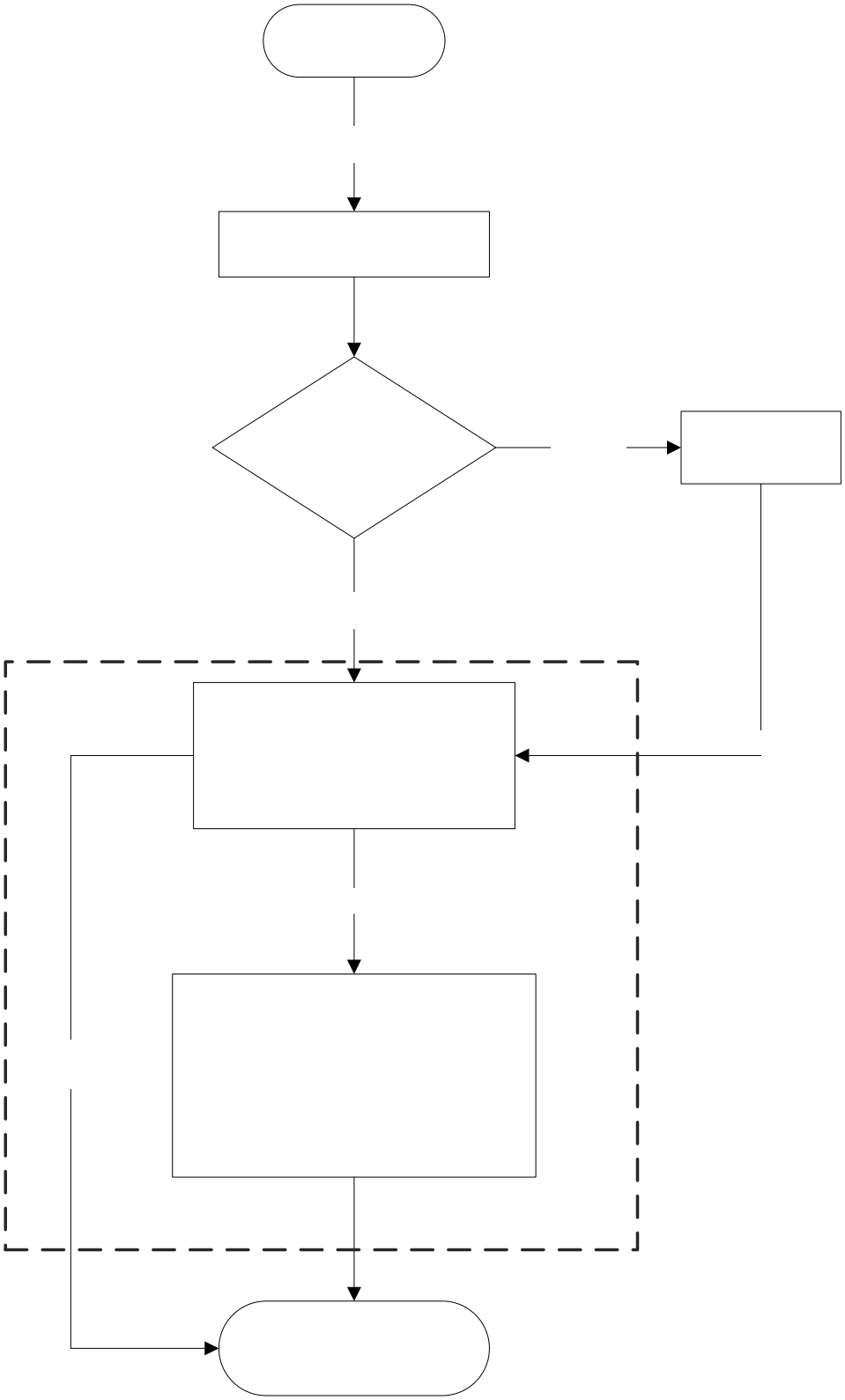
<u>น้ำหนักบรรทุก</u> ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้นมีข้อจำกัดเนื่องมาจากโครงสร้างพื้นฐานที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ ดังนั้นระหว่างประเทศภาคีจะต้องมีการกำหนดเกณฑ์น้ำหนักบรรทุกระหว่างกัน ซึ่งโดยส่วนมากรถขนส่งสินค้าออกจะต้องทำการชั่งน้ำหนักบรรทุกก่อนออกจากด่านพรมแดนไทยเพื่อป้องกันปัญหาในการขนส่งผ่านโครงสร้างพื้นฐานส่วนเชื่อมต่อเช่นสะพาน หรือ แพขนานยนต์อยู่แล้วรถบรรทุกสินค้าส่งออกจึงไม่ค่อยมีปัญหาเรื่องน้ำหนักบรรทุกมากนัก

3.4 กระบวนการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ขาออก)

กระบวนการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ขาออก) แบ่งเป็นสองส่วนใหญ่ๆ คือส่วนที่เกิดขึ้นก่อนรถบรรทุกขนส่งสินค้ามาถึงยังด่านศุลกากรบริเวณที่ต้องการส่งออก กับส่วนที่เกิดขึ้นภายหลังรถบรรทุกสินค้ามาถึงยังด่านศุลกากรแล้วโดยมีรายละเอียดดังนี้

1. กระบวนการก่อนการขนส่งรถบรรทุกสินค้า ในส่วนนี้กระบวนการจะเริ่มตั้งแต่ ผู้ส่งออกสินค้ามีความประสงค์จะส่งสินค้าออกไปยังประเทศปลายทาง(หลังจากเจรจากับคู่ค้าทางธุรกิจในต่างประเทศแล้ว) ผู้ส่งออกจะทำการติดต่อกับตัวแทนออกของและ ผู้ขนส่งสินค้าเพื่อทำการตกลงในบริการ หลังจากนั้นก็จะเป็นขั้นตอนการขออนุญาตส่งออกสินค้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและยื่นเอกสารเพื่อขอรับเลขที่ใบขนจากกรมศุลกากรทั้งนี้ ถ้าหากไม่มีข้อผิดพลาดผู้ส่งออกสินค้าอาจมอบหมายให้ตัวแทนออกของเป็นผู้เสียภาษี(ถ้ามี)และค่าธรรมเนียมต่างๆ หลังจากนั้น กรมศุลกากรจะออกเลขที่ใบขนและใบกำกับการขนย้ายให้เพื่อให้ผู้ขนส่งสินค้าสามารถดำเนินการขนส่งสินค้าส่งออกไปยังท่าที่กำหนดไว้ โดยการดำเนินเอกสารทางศุลกากรนั้นโดยส่วนมากเป็นหน้าที่ของตัวแทนออกของ โดยมีกระบวนการดังภาพที่ 3-1

2. กระบวนการหลังการขนส่งของรถบรรทุกสินค้า กระบวนการในส่วนถัดมาเกิดขึ้น บริเวณพรมแดนของประเทศไทยที่ติดกับประเทศปลายทาง (หรือประเทศที่รถบรรทุกสินค้าต้องเดินทางผ่าน) โดยกระบวนการจะเริ่มจาก รถบรรทุกสินค้าซึ่งมีเอกสารใบกำกับการขนย้าย เดินทางมาถึงยังด่านศุลกากร(หรือจุดปฏิบัติงานศุลกากรที่ได้รับมอบหมาย) พนักงานขับรถบรรทุกสินค้ายื่นเอกสารดังกล่าวให้กับตัวแทนออกของซึ่งต้องมีเจ้าหน้าที่ประจำอยู่บริเวณด่านศุลกากร เจ้าหน้าที่ของตัวแทนออกของจะทำการรวบรวมใบกำกับการขนย้ายเพื่อยื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร เพื่อให้ดำเนินพิธีศุลกากรคือ จับคู่ใบขน ตรวจปล่อยสินค้าและตัดบัญชี หลังจากขั้นตอนตัดบัญชี รถบรรทุกสินค้าที่ได้รับการตัดบัญชีแล้วจะทำการเดินทางไปยังด่านพรมแดนนั้นๆ เพื่อมาดำเนินพิธีการศุลกากรขั้นตอนสุดท้ายคือการลงบันทึกการรับบรรทุก พนักงานขับรถก็จะต่อจากนั้นก็จะดำเนินพิธีการตรวจคนเข้าเมืองของประเทศไทยเพื่อนำทั้งคนและรถขนสินค้าออกนอกราชอาณาจักรต่อไป ดังภาพที่ 3-1



ภาพที่ 3-1 แผนภาพขั้นตอนพิธีศุลกากรโดยสรุป

3.5 จุดผ่านแดนของไทย สำหรับการขนส่งสินค้าทางบก

3.5.1 พรมแดนทางบกของประเทศไทย[7]

ประเทศไทยเป็นประเทศที่ตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และมีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ คือ สหภาพพม่า สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรกัมพูชา และมาเลเซีย แนวเขตแดนทางบกมีความยาวรวมกัน ถึง 5,640 กิโลเมตร และมีจังหวัดชายแดนที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 30 จังหวัด ดังนี้

1. ชายแดนด้านประเทศพม่า เริ่มจากเหนือสุดที่จังหวัดเชียงราย (อำเภอแม่สาย) ไปในทางทิศตะวันตก และจดลงทางใต้ที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน ไปสิ้นสุดจังหวัดระนอง ระยะทางเขตแดนยาว 2,387 กิโลเมตร มีทิวเขาแดนลาว ถนนธงชัย และตะนาวศรี เป็นเส้นกั้นพรมแดน นอกจากนี้ มีแม่น้ำเมย แม่น้ำกระบุรี และแม่น้ำสาละวิน เป็นแนวกั้นพรมแดน ในพื้นที่ชายแดนตอนบนจะติดกับพื้นที่ชนกลุ่มน้อยในพม่า 3 รัฐ คือ รัฐฉาน รัฐคะยา และรัฐกะเหรี่ยง ส่วนตอนล่างเกือบทั้งหมดเป็นพื้นที่ของชนชาติพม่า จังหวัดชายแดนที่ติดต่อกับพม่ามี 10 จังหวัด คือ เชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง

2. ชายแดนด้านประเทศลาว เป็นเขตแดนเหนือสุดติดต่อกับอำเภอเชียงแสนไปทางตะวันออกวกลงทางใต้ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เข้าสู่จังหวัดพะเยา ไปสิ้นสุดที่จังหวัดที่จังหวัดอุบลราชธานีมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นพรมแดนทางน้ำที่สำคัญ ระยะทางยาวประมาณ 1,810 กิโลเมตร ส่วนพรมแดนทางบกมีระยะทางยาวประมาณ 702 กิโลเมตร โดยมีทิวเขาหลวงพระบางกั้นทางตอนบน และทิวเขาพนมดงรักบางส่วนกั้นเขตแดนตอนล่าง จังหวัดชายแดนที่ติดต่อกับลาว มี 11 จังหวัด คือ เชียงราย พะเยา น่าน อุตรดิตถ์ พิษณุโลก เลย หนองคาย นครพนม มุกดาหาร อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี

3. ชายแดนด้านประเทศกัมพูชา เป็นเขตแดนพื้นที่บางส่วนของภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง จากอำเภอน้ำยืน จังหวัดอุบลราชธานี ไปทางทิศตะวันตก แล้ววกลงใต้ที่จังหวัดบุรีรัมย์ สิ้นสุดที่จังหวัดตราด มีทิวเขาพนมดงรัก และทิวเขาบรรทัด เป็นเส้นกั้นพรมแดน มีระยะทางยาวประมาณ 796 กิโลเมตร จังหวัดชายแดนที่ติดต่อกับกัมพูชามี 7 จังหวัด คือ อุบลราชธานี ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ สุรินทร์ สระแก้ว จันทบุรี และตราด

4. ชายแดนด้านประเทศมาเลเซีย เป็นเขตแดนทางใต้สุดของประเทศ มีแนวเทือกเขาสันกลาคีรีและแม่น้ำโก-ลก เป็นเส้นกั้นพรมแดน ระยะทางเขตแดนยาวประมาณ 647 กิโลเมตร จังหวัดชายแดนที่ติดต่อกับมาเลเซียมี 4 จังหวัด คือ สตูล สงขลา ยะลา และนราธิวาส โดยพื้นที่ชายแดนด้านนี้จะรวมจังหวัดปัตตานีเป็นพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้

[7] ญัตติเรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อพิจารณาศึกษาจุดผ่อนปรน จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่านแดนถาวร ลงวันที่ 18 ธันวาคม 2554 เว็บไซต์สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา (http://www.senate.go.th/senate/motion_detail.php?motion_id=34), กุมภาพันธ์ 2554

3.5.2 จุดผ่านแดนเพื่อการค้าการลงทุน

นโยบายรัฐบาลไทยที่ผ่านมาได้กำหนดให้กระทรวงมหาดไทยสนับสนุนความร่วมมือในการผ่านแดนเพื่อขยายการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน ส่งเสริมความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างประชาชนคนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งกระทรวงมหาดไทยได้กำหนดแนวทางปฏิบัติเพื่อสนองนโยบายดังกล่าวในการเปิดจุดผ่านแดน 3 ประเภท คือ

1. จุดผ่านแดนถาวร

เป็นจุดผ่านแดนที่กำหนดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนทั้งสองประเทศ นักท่องเที่ยวและยานพาหนะ สามารถสัญจรไป – มา เพื่อการค้า การท่องเที่ยวและอื่น ๆ โดยคำนึงถึงความพร้อมในด้านต่าง ๆ ของทั้งสองประเทศ และได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลของทั้งสองประเทศ โดยในส่วนของประเทศไทย ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี

ผู้มีอำนาจในการเปิดจุดผ่านแดนถาวร ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ซึ่งอาศัยอำนาจตามมาตรา ๑๑ และมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. ๒๕๒๒ ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศเปิดจุดผ่านแดนถาวร และจะมีผลใช้บังคับเมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา

2. จุดผ่านแดนชั่วคราว

เป็นจุดผ่านแดนที่กำหนดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อการใดการหนึ่งโดยเฉพาะ ภายในห้วงเวลาที่กำหนดไว้แน่นอน เฉพาะกิจ สอดคล้องกับสถานการณ์ระหว่างประเทศ และความเหมาะสมทางการเมือง เมื่อครบกำหนดเวลาหรือบรรลุวัตถุประสงค์เฉพาะแล้ว จะปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวทันที

ผู้มีอำนาจในการเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราว ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ซึ่งอาศัยอำนาจตามมาตรา ๑๑ และมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. ๒๕๒๒ ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวตามความเห็นชอบ/หลักการของคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนของสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ

3. จุดผ่อนปรนเพื่อการค้า

เป็นจุดผ่านแดนที่กำหนดขึ้นเพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านในด้านมนุษยธรรมและส่งเสริมความสัมพันธ์ของประชาชนในระดับท้องถิ่น โดยการผ่อนปรนให้มีการค้าขายสินค้าอุปโภค – บริโภค และยารักษาโรคที่จำเป็น ทั้งนี้ เพื่อผลทางด้านจิตวิทยา

ผู้มีอำนาจในการเปิดจุดผ่อนปรน ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัด โดยความเห็นชอบจากกระทรวงมหาดไทย ในบางกรณีหากสถานการณ์บริเวณชายแดนในเขตประเทศเพื่อนบ้านตรงข้ามพื้นที่จังหวัดเสนอความเห็นชอบเปิดจุดผ่อนปรนยังปรากฏปัญหาต่าง ๆ อาทิ ปัญหาการปะทะกันของกองกำลัง/สถานการณ์การสู้รบในประเทศเพื่อนบ้าน กระทรวงมหาดไทยจะนำเสนอคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนของสภาความมั่นคงแห่งชาติพิจารณาก่อน

อย่างไรก็ดี การประกาศเปิดจุดผ่อนปรนของผู้ว่าราชการจังหวัด ให้ดำเนินการกำหนดประเภทสินค้าบริเวณที่ซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า ระยะเวลาในการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า หลักฐานการเข้า – ออก และวงเงินการค้าขาย มูลค่าไม่เกิน 500,000 บาท/คน/วัน สำหรับบริษัทจดทะเบียนให้เป็นไปโดย

เสรีไม่จำกัดจำนวน ทั้งนี้ การส่งออกและนำเข้าสินค้าให้กระทำ ณ จุดผ่านแดนที่กรมศุลกากรกำหนดและมีเจ้าหน้าที่ประจำอยู่ โดยปฏิบัติตามระเบียบทางด้านกรมศุลกากร กระทรวงพาณิชย์ และธนาคารแห่งประเทศไทยและให้มีการประสานการปฏิบัติของหน่วยงานในพื้นที่ชายแดนที่เกี่ยวข้องด้วย

นอกจากนี้ เนื่องจากพรมแดนไทยมีความยาวมาก และผ่านพื้นที่ภูเขาสลับซับซ้อน จึงอาจจะพบช่องทางตามธรรมชาติ เป็นช่องทางที่ประชาชนในพื้นที่ใช้เดินทางเข้า – ออกข้ามไปมาอย่างไม่ถูกต้องตามกฎหมายได้อีก

3.5.3 ช่องทางตามกฎหมายศุลกากร

เป็นช่องทางที่กรมศุลกากรมีอำนาจในการเปิดและควบคุม เพื่อมุ่งเน้นเพื่อประโยชน์การค้าเป็นหลัก ช่องทางตามกฎหมายศุลกากร แบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

1. ทางอนุมัติ ด่านพรมแดน และด่านศุลกากร

เป็นเส้นทาง ด่านพรมแดนและด่านศุลกากรที่ตั้งขึ้น ตามมาตรา ๓ และมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๘๐ ปัจจุบันเฉพาะช่องทางด่านพรมแดนทางบก และพื้นที่ทางน้ำที่มีพรมแดนต่อเนื่องใกล้เคียง จำนวน 39 ช่องทาง

2. ช่องทางอนุมัติเฉพาะคราว

เป็นช่องทางอนุมัติที่ตั้งขึ้นเป็นการชั่วคราว ตามมาตรา ๕ ทวิ (ฉบับที่ ๗) แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๘๐ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการในการนำสินค้าเข้า – ส่งสินค้าออกมาเป็นครั้งคราว และจะหมดสถานะทันทีเมื่อการดำเนินการเสร็จสิ้นในแต่ละครั้ง

3.5.4 นโยบายของภาครัฐเกี่ยวกับจุดผ่านแดน

ในการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ 28 วันอังคารที่ 21 มิถุนายน พ.ศ. 2548 ได้มีการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับจุดผ่านแดนประเภทต่าง ๆ ไว้ดังนี้

1. จุดผ่านแดนถาวร ควรเป็นไปเพื่อการค้าและการสัญจรของบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งการเดินทางเข้า – ออกของบุคคลจากประเทศที่สาม ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามระบบสากลว่าด้วยความตกลงในการสัญจรข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยพิจารณาจากหลักเกณฑ์ ดังนี้

- จุดดังกล่าวมีปริมาณการค้าและการเดินทางเข้า – ออกของบุคคลมาก และสม่ำเสมอ หรือเป็นพื้นที่ที่ทั้งสองประเทศมีโครงการพัฒนาด้านเศรษฐกิจการค้าหรืออื่น ๆ ที่สำคัญ
- มีความพร้อมด้านการคมนาคม ณ บริเวณดังกล่าว โดยเฉพาะการเป็นจุดหรือช่องทางเชื่อมโยงด้านคมนาคมกับเมืองหลักของแต่ละประเทศ หรือเป็นเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมในระดับภูมิภาคหรืออนุภูมิภาค
- มีความพร้อมของส่วนราชการและหน่วยงานที่จะเข้าไปดูแลอำนวยความสะดวกและปฏิบัติงาน รวมทั้งความพร้อมของเจ้าหน้าที่รัฐ สถานที่ปฏิบัติงาน ระเบียบ กฎเกณฑ์และ

อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การบริหารจัดการ ณ บริเวณดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพทั้งของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

- เป็นการตกลงใจในระดับนโยบายของรัฐบาล และเป็นความเห็นพ้องต้องกันของทั้งสองประเทศอย่างเป็นทางการ
- เป็นจุดที่ไม่มีปัญหาต่าง ๆ ที่กระทบต่อความมั่นคงทั้งก่อนและหลังเปิดจุดผ่านแดนถาวรแล้ว หรือหากมีก็ต้องได้รับการแก้ไขจนไม่เป็นปัญหาอีกต่อไป
- มีการพิจารณาประกอบกับการพิจารณาในจุดอื่น ๆ ที่ใกล้เคียง หรือมีความเกี่ยวพันพร้อมกันในภาพรวมเพื่อให้การจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด หรือการลงทุนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- การก่อสร้างหรือดำเนินการใด ๆ ตามบริเวณจุดผ่านแดนให้ระมัดระวังมิให้เกิดผลกระทบต่อสันปันน้ำและหลักเขตแดน

2. จุดผ่านแดนชั่วคราว ควรมีการพิจารณาดังนี้

- การเปิดเป็นการเฉพาะกิจเพื่อเหตุฉุกเฉินจำเป็นเฉพาะคราวเท่านั้น ไม่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจการค้า และในบริเวณนั้น หรือบริเวณใกล้เคียงไม่มีจุดผ่านแดนประเภทอื่น หรือมีแต่ไม่สามารถใช้หรือไม่เหมาะกับการใช้ด้วยเหตุผลต่าง ๆ
- ให้อำนาจการเปิดเป็นของกระทรวงมหาดไทย โดยการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- การก่อสร้างหรือดำเนินการใด ๆ ตามบริเวณจุดผ่านแดนให้ระมัดระวัง มิให้เกิดผลกระทบต่อสันปันน้ำและหลักเขตแดน

3. จุดผ่านปรนทางการค้า ควรมีการพิจารณาดังนี้

- การเปิดจุดผ่อนปรนต้องเป็นไปตามเจตนารมณ์ของการมีจุดผ่อนปรนการค้าอย่างแท้จริง กล่าวคือ เพื่อการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้าเครื่องอุปโภคบริโภคเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่จำเป็นในชีวิตประจำวันของประชาชนในพื้นที่ชายแดนทั้งสองประเทศ โดยผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นผู้ประกาศเปิดและพิจารณาตามความเหมาะสมในการกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ วัน เวลา ประเภท และมูลค่าการค้าของการผ่อนปรนการค้า
- เป็นนโยบายสำคัญในการส่งเสริมให้มีจุดผ่อนปรนการค้า ทั้งนี้ นอกจากเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ การค้า และการท่องเที่ยวระดับประชาชนกับประชาชนแล้ว ยังถือเป็นการส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนของทั้งสองประเทศอีกด้วย
- การก่อสร้างหรือดำเนินการใด ๆ ตามบริเวณจุดผ่านแดนให้ระมัดระวัง มิให้เกิดผลกระทบต่อสันปันน้ำและหลักเขตแดน

สำหรับช่องทางตามกฎหมายศุลกากรนั้น ให้การเปิดและการปฏิบัติเป็นไปตามอำนาจหน้าที่ของกรมศุลกากรตามพระราชบัญญัติศุลกากร แต่เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสงบเรียบร้อยและ

ป้องกันปัญหาที่อาจกระทบต่อความมั่นคง จึงให้กรมศุลกากรได้ประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่เพื่อดำเนินการในเรื่องการส่งออก – นำเข้าสินค้าด้วย

3.5.5 จุดผ่านแดนถาวรที่สำคัญ

ปัจจุบันประเทศไทยได้มีการเปิดจุดผ่านแดนสากลรวม 30 จุด[8] ดังนี้

พรมแดนด้านพม่า

1. ด่านสะพานข้ามแม่น้ำสาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย
2. ด่านสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 บ.สันผักฮี้ ต.แม่สาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย
3. ด่านอ.เมือง จ.ระนอง
4. ท่าเทียบเรือสะพานปลา ต.บางริ้น อ.เมือง จ.ระนอง
5. ด่านปากน้ำระนอง ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.ระนอง
6. ด่านท่าเทียบเรือของบจก.อันดามันคลับ ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.ระนอง
7. ด่านบ้านริมเมย อ.แม่สอด จ.ตาก

พรมแดนด้านลาว

8. ด่านอ.เชียงของ จ.เชียงราย
9. ด่านบ้านเชียงแสน อ.เชียงแสน จ.เชียงราย
10. ด่านบ้านปากแซง กิ่งอำเภอนาคาล จ.อุบลราชธานี
11. ด่านช่องเม็ก อ.สิรินธร จ.อุบลราชธานี
12. ด่านบ้านนากระเซ็ง ต.อาฮี อ.ท่าลี่ จ.อุบลราชธานี
13. ด่านอ.เชียงคาน จ.อุบลราชธานี
14. ด่านบ้านกกไผ่ ต.ปากซม อ.ปากซม จ.อุบลราชธานี
15. ด่านท่าเสร็จ อ.เมือง จ.หนองคาย
16. ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว บ้านเหล่าจอมมณี ต.มีชัย อ.เมือง จ.อุบลราชธานี
17. ด่านบึงกาฬ จ.บึงกาฬ
18. ด่านอ.เมือง จ.นครพนม
19. ด่านบ้านห้วยโก๋น อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน
20. ด่านอ.เมือง จ.มุกดาหาร

พรมแดนด้านกัมพูชา

21. ด่านบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว
22. ด่านบ้านหาดเล็ก อ.คลองใหญ่ จ.ตราด

พรมแดนด้านมาเลเซีย

[8] กองการต่างประเทศ. จุดผ่านแดนทั่วประเทศ [สายตรง]. สำนักปลัดกระทรวงมหาดไทย, ปีที่จัดทำ 2553. แหล่งที่มา: http://www.fad.moi.go.th [20 ธันวาคม 2553].

23. ด่านสะเดา อ.สะเดา จ.สงขลา
24. ด่านปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา
25. ด่านสุไหลโกลก จ.นราธิวาส
26. ด่านตากใบ จ.นราธิวาส
27. ด่านท่าเรือปัตตานี จ.ปัตตานี
28. ด่านเบตง จ.ยะลา
29. ด่านสตูล จ.สตูล
30. ด่านรับประจัน อ.กวนโดม จ.สตูล

สำหรับการศึกษานี้ ได้ทำการเก็บข้อมูลปฐมภูมิ 6 ด่าน และเก็บข้อมูลทุติยภูมิและสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์เพื่อทำการวิเคราะห์แบบจำลองอีก 6 ด่าน รวม 10 ด่าน โดยรายละเอียดของข้อมูลทุติยภูมิที่เก็บได้นั้น จะแสดงในบทที่ 4 ต่อไป

บทที่ 4
ข้อมูลภาคสนาม ณ.จุดผ่านแดน

บทนี้จะเป็นการนำเสนอข้อมูลที่ได้จากการสำรวจภาคสนามที่จุดผ่านแดนทั้ง 6 ด่าน โดยจะนำเสนอข้อมูลทั่วไปของจุดผ่านแดน และผลการสำรวจทั้งผลจากการสังเกตการณ์และผลจากการสัมภาษณ์ ตลอดจนการวิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุก การนำเสนอสรุปประเด็นปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนแผนการปรับปรุงจุดผ่านแดนเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและให้เป็นไปตามข้อตกลงของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และท้ายที่สุดจะเป็นการนำเสนอข้อมูลเวลาที่ใช้ในการผ่านแดน

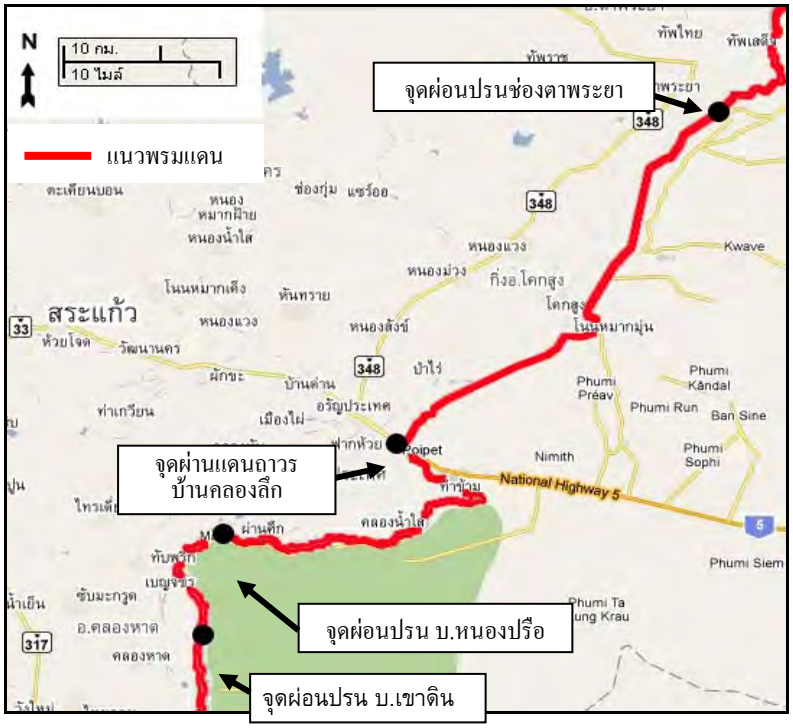
4.1 ด่านพรมแดนบ้านคลองลึกและด่านศุลกากรอรัญประเทศ

ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก (หรือด่านพรมแดนคลองลึก) เป็นด่านพรมแดนที่อยู่ในเขตรับผิดชอบของด่านศุลกากรอรัญประเทศซึ่งถือว่าเป็นด่านพรมแดนทางบกที่มีการส่งออกสินค้ามากที่สุดระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา[9] ในการสำรวจด่านศุลกากรอรัญประเทศในครั้งนี้ได้ทำการสำรวจจุดผ่านแดนเฉพาะด่านพรมแดนบ้านคลองลึก เนื่องจากเป็นจุดหลักสำหรับการเดินทางของรถบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งนอกจากด่านพรมแดนคลองลึกแล้วยังมีจุดผ่อนปรนที่อยู่ในเขตรับผิดชอบของด่านศุลกากรอรัญประเทศอีก 3 แห่งคือ จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา จุดผ่อนปรนบ้านเขาดิน และจุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ ซึ่งสภาพการณ์การค้าในจุดผ่อนปรนเหล่านี้เป็นการค้าขายระดับชาวบ้านและแทบไม่ได้ใช้รถบรรทุกสินค้า

4.1.1 ข้อมูลทั่วไป

ด่านศุลกากรอรัญประเทศซึ่งรับผิดชอบพิธีการศุลกากรสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่จะต้องผ่านด่านพรมแดนบ้านคลองลึก มีพื้นที่รับผิดชอบด้านการให้บริการและปฏิบัติงานป้องกันและปราบปรามในเขตพื้นที่รับผิดชอบ จำนวน 2 จังหวัด คือจังหวัดสระแก้ว และจังหวัดปราจีนบุรี ที่มีแนวพรมแดนติดกับประเทศกัมพูชาเป็นเขตแดนทางบกทั้งสิ้นยาวถึง 165 กม. ซึ่งตลอดแนวเขตรับผิดชอบมีจุดผ่านแดนถาวรคือด่านพรมแดนบ้านคลองลึกและจุดผ่อนปรนอีก 3 แห่งดังภาพที่ 4-1

[9] ข้อมูลจาก เว็บไซต์สถิติธนาคารแห่งประเทศไทย (www.bot.or.th)



ภาพที่ 4-1 แผนที่ตั้งจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนของด่านศุลกากรอรัญประเทศ

ที่ตั้ง

ด่านศุลกากรอรัญประเทศนั้นตั้งอยู่ที่ถนนสุวรรณศร ตำบลอรัญประเทศ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้วโดยห่างจากด่านพรมแดนคลองลึกประมาณ 1 กิโลเมตร

เวลาทำการ

ที่ทำการด่านศุลกากรเปิดทำการตั้งแต่เวลา 6:00 – 18:00 น.

จุดปฏิบัติงาน

ด่านศุลกากรอรัญประเทศมีจุดปฏิบัติงานประจำ 6 จุดซึ่งแต่ละจุดจะมีหน้าที่รับผิดชอบแตกต่างกันไปโดยสำหรับจุดปฏิบัติงานที่อยู่บริเวณด่านพรมแดนบ้านคลองลึกได้แก่

- จุดปฏิบัติงาน ณ ที่ทำการด่านศุลกากรอรัญประเทศมีหน้าที่และความรับผิดชอบให้บริการด้านงานธุรการ รับ-ส่งหนังสือ และเอกสาร การผ่านพิธีการใบขนสินค้า การประเมินราคาค่าภาษีอากร การชำระเงินค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ การดำเนินการด้านคดีและของกลาง การเก็บรักษาและการจำหน่ายของกลาง และของตกค้าง รวมทั้งการติดต่อประสานงานต่าง ๆ
- จุดปฏิบัติงาน ณ ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก (จุดผ่านแดนถาวร/ทางอนุมัติ)ตั้งอยู่ตรงข้ามบ้านปอยเปต อำเภอโอโจรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศกัมพูชา ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรปอยเปต ของประเทศกัมพูชา เปิดทำการทุกวัน ตั้งแต่เวลา 07:00- 20:00 น. เป็นจุดควบคุมการเข้าออกของรถบรรทุกสินค้า

นอกจากนี้ ด่านศุลกากรอรัญประเทศยังมีจุดปฏิบัติงานที่รับผิดชอบซึ่งอยู่นอกบริเวณพื้นที่ด่านพรมแดนคลองลึกอีก 4 จุดดังนี้

1. จุดปฏิบัติงาน ณ จุดผ่อนปรนการค้าบ้านตาพระยาตั้งอยู่ที่ตำบลตาพระยา อำเภอตาพระยา จังหวัดสระแก้ว ห่างจากด่านศุลกากรอรัญประเทศประมาณ 57 กม. อยู่ตรงข้าม บ้านบึงตากวน อำเภอทมอพวก จังหวัดบันเตียเมียนเจย ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรบึงตากวน ของประเทศกัมพูชา เปิดทำการทุกวันอังคาร ถึงวันศุกร์ ตั้งแต่เวลา 09:00-16:00 น.
2. จุดปฏิบัติงาน ณ จุดผ่อนปรนการค้าบ้านเขาดินตั้งอยู่ที่ ตำบลเขาดิน อำเภอคลองหาด จังหวัดสระแก้ว ห่างจากด่านศุลกากรอรัญประเทศประมาณ 58 กม. อยู่ตรงข้ามบ้านกิโล 13 อำเภอสำเภาลูน จังหวัดพระตะบอง ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรพนมไดของประเทศกัมพูชา เปิดทำการทุกวันตั้งแต่เวลา 09:00–16:00 น.
3. ณ จุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ ตั้งอยู่ที่ตำบลหนองปรือ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ห่างจากด่านศุลกากรอรัญประเทศ ประมาณ 36 กิโลเมตร อยู่ตรงข้าม ตำบลมาลัย อำเภอมาลัย จังหวัดบันเตียเมียนเจย ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรพนมมาลัย ของประเทศกัมพูชา เปิดทำการวันอังคารถึงวันศุกร์ ตั้งแต่เวลา 09:00 – 16:00 น.
4. จุดปฏิบัติงาน ณ คลังสินค้าทัณฑ์บน บริษัทไทยการ์เมนต์เอ๊กซปอร์ตจำกัด ตั้งอยู่ที่ ตำบลท่าตูม อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี ห่างจากด่านศุลกากรอรัญประเทศ ประมาณ 130 กม.ซึ่งมีหน้าที่ ควบคุม ตรวจสอบ และกำกับดูแลของที่นำเข้า – ส่งออก ตลอดจนดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ ด้านคลังสินค้าทัณฑ์บน เขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และเขตอุตสาหกรรมส่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยในเขตพื้นที่รับผิดชอบ ได้แก่ คลังสินค้าทัณฑ์บน บริษัทไทยการ์เมนต์เอ๊กซปอร์ตจำกัด ตั้งอยู่ที่ ตำบลท่าตูม อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี ห่างจากด่านศุลกากรอรัญประเทศ ประมาณ 130 กม.

สภาพการค้า

ด่านพรมแดนอรัญประเทศมีการผ่านเข้าออกของสินค้าในสองลักษณะคือการขนส่งสินค้าในรูปแบบของรถบรรทุกซึ่งผ่านพิธีการศุลกากร (มักจะเป็นการขนส่งจากไทยไปยังกัมพูชา) และการขนส่งสินค้าด้วยแรงงานและรถเข็นนับเป็นการค้าในรูปแบบชาวบ้านซึ่งมีมูลค่าการค้าไม่มาก (มักจะเป็นการขนส่งจากกัมพูชามาไทย หรือแค่บริเวณตลาดโรงเกลือ) ในการศึกษานี้จึงจะนำเสนอในส่วนของการขนส่งสินค้าในรูปแบบของรถบรรทุกสินค้าเท่านั้น

ในการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสินค้าผ่านด่านพรมแดนคลองลึกเกือบทั้งหมดไม่ได้ใช้การบรรทุกลงตู้คอนเทนเนอร์แต่เป็นการใช้รถยนต์บรรทุกแบบตู้และกระบะแทน[10] ซึ่งรถบรรทุกสินค้า

[10] เอกสารประกอบการบรรยาย,ด่านศุลกากรอรัญประเทศ 2553

เหล่านี้โดยส่วนมากมาจากจังหวัดอื่น โดยรถบรรทุกสินค้าจะวิ่งเข้าไปส่งหรือถ่ายสินค้าที่ฝั่งกัมพูชาและจะกลับเข้ามาประเทศไทยภายในวันเดียวกัน

สิ่งแวดล้อมอีกสิ่งหนึ่งที่สำคัญต่อระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนก็คือบ่อนกาสิโนซึ่งตั้งอยู่บริเวณติดพรมแดนในกัมพูชาซึ่งในปัจจุบันมีเปิดให้บริการถึง 9 บ่อนด้วยกัน โดยการมีบ่อนกาสิโนดังกล่าวทำให้มีนักท่องเที่ยวชาวไทยออกไปเล่นพนันที่ฝั่งกัมพูชาเป็นจำนวนมาก จึงเกิดการก่อสร้างลานจอดพักรถสำหรับผู้ที่จะเดินทางไปเล่นพนันที่ฝั่งกัมพูชาแต่กลับไม่มีการก่อสร้างลานจอดพักรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า นอกจากนี้การที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเพื่อเล่นพนันเป็นจำนวนมากนั้นก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรของรถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งทำให้กระแสจราจรของรถบรรทุกสินค้าถูกรบกวนด้วยรถยนต์ส่วนบุคลเป็นจำนวนมาก

การส่งออกสินค้าผ่านด่านพรมแดนบ้านคลองลึกมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปีดังตารางที่ 4-1 โดยสินค้าส่งออกส่วนใหญ่จะมี 2 กลุ่มคือ กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม ได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบที่เกี่ยวข้อง เช่น อะไหล่และเครื่องยนต์ และกลุ่มสินค้าปศุสัตว์ เช่น อาหารสัตว์และสุกร นอกจากนี้ยังมีวัสดุส่งออกที่มีปริมาณมากต่อเนื่องกันหลายปี คือปูนซีเมนต์ เนื่องจากทางกัมพูชายังมีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เป็นจำนวนมาก โดยมูลค่าการส่งออกดังแสดงในตารางที่ 4-2

ตารางที่ 4-1 สถิติการค้าชายแดนด่านศุลกากรอรัญประเทศ[11]

รายการ	ปีงบประมาณ		
	2550	2551	2552
มูลค่าการนำเข้าสินค้า (พันล้านบาท)	1,306.82	2,136.81	1,518.69
มูลค่าการส่งออกสินค้า (พันล้านบาท)	17,161.53	26,126.46	21,576.12
จำนวนใบขนสินค้านำเข้า (ใบ)	3,882	4,703	3,047
จำนวนใบขนสินค้าส่งออก (ใบ)	17,567	19,175	18,304

ที่มา: เอกสารประกอบการบรรยาย, ด่านศุลกากรอรัญประเทศ 2553

[11] มูลค่าการค้ารวม สำหรับพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรอรัญประเทศ

ภาพที่ 4-2 การขนส่งสินค้าแบบรถเข็น

ภาพที่ 4-3 การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

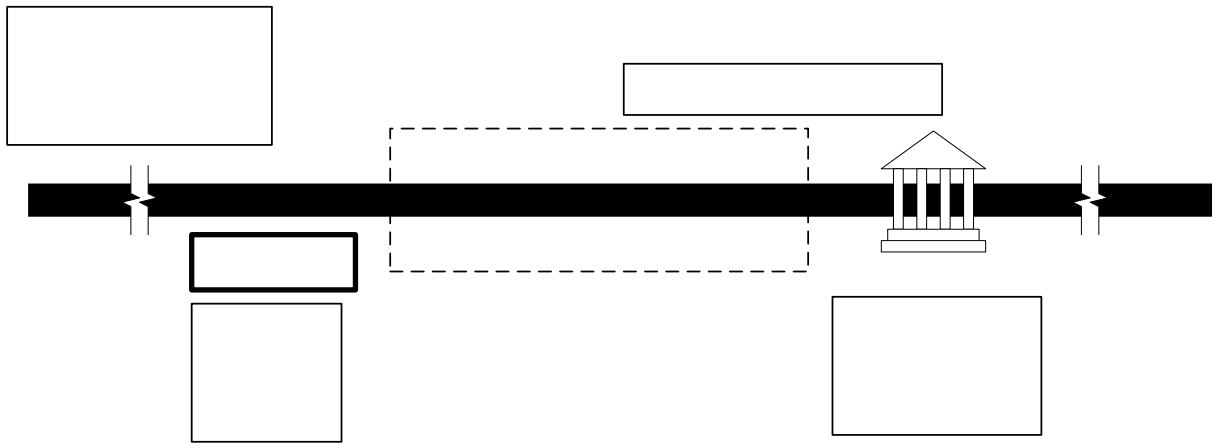
ตารางที่ 4-2 รายการสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 10 อันดับ ที่ด่านศุลกากรอรัญประเทศ

ลำดับ	ปีงบประมาณ					
	2550		2551		2552	
	รายการ	มูลค่า(ล้านบาท)	รายการ	มูลค่า(ล้านบาท)	รายการ	มูลค่า(ล้านบาท)
1	รถจักรยานยนต์	1,443.05	รถจักรยานยนต์	2,095.29	สุกร	1,384.62
2	ปูนซีเมนต์	1,069.55	เครื่องยนต์	1,675.66	อาหารสัตว์	1,229.71
3	เครื่องยนต์	937.69	รถยนต์	1,576.78	ปูนซีเมนต์	1,062.93
4	อาหารสัตว์	839.01	อะไหล่รถจักรยานยนต์	1,314.46	เครื่องยนต์	868.53
5	อะไหล่รถจักรยานยนต์	835.99	อาหารสัตว์	1,195.92	รถยนต์	856.04
6	ก๊าซปิโตรเลียม	537.45	ปูนซีเมนต์	939.95	อะไหล่รถจักรยานยนต์	813.91
7	ผ้าทอลายขัด	436.95	รถไถ	739.87	ผ้าถัก	798.99
8	ผ้าพิมพ์	347.68	ผ้าถัก	633.15	รถจักรยานยนต์	564.71
9	ผงชูรส	310.50	สุกร	529.96	ปุ๋ยเคมี	472.22
10	ปุ๋ยเคมี	265.24	เสาโทรคมนาคม	456.13	ยางรถยนต์	458.10
	อื่นๆ	10,138.43	อื่นๆ	14,969.29	อื่นๆ	13,066.39
	รวม	17,161.53	รวม	26,126.46	รวม	21,576.12

ที่มา: ด่านศุลกากรอรัญประเทศ (2553)

4.1.2 องค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

ในการสำรวจด้วยการสังเกตการณ์คณะวิจัยได้ทำการสำรวจส่วนประกอบต่าง ๆของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ บริเวณจุดผ่านแดนอรัญประเทศ โดยมีผลการสำรวจแยกตามส่วนประกอบได้ดังนี้



ภาพที่ 4-4 ผังแสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านบ้านคลองลึก

สภาพถนนเข้าสู่จุดผ่านแดน ถนนสายหลักสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ใช้ในการเดินทางเข้าสู่จุดผ่านแดนอรัญประเทศได้แก่ทางหลวงหมายเลข 33, 359 และ 3395 ซึ่งทั้งสามเส้นทางเป็นถนนลาดยางขนาดสี่ช่องจราจรซึ่งรถยนต์ทั่วไปสามารถทำความเร็วได้ถึง 100-120 กม.ต่อชั่วโมงขึ้นอยู่กับลักษณะของสภาพจราจร โดยเส้นทางดังกล่าวได้มีการจัดสรรงบประมาณบำรุงรักษาโดยสม่ำเสมอทำให้สภาพผิวถนนอยู่ในสภาพค่อนข้างสมบูรณ์ซึ่งจากการสำรวจเส้นทางที่รถบรรทุกสินค้าใช้ในการขนส่งสินค้ามายังด่านอรัญประเทศสรุปได้ดังตารางที่ 4-3

ตารางที่ 4-3 เส้นทางเข้าสู่จุดผ่านแดนสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ด่านบ้านคลองลึก

หมายเลขทางหลวง	ประเภททาง	ต้นทางการขนส่ง
33	ผิวลาดยาง, 4 ช่องจราจร	ปราจีนบุรี, สระบุรี
359	ผิวลาดยาง, 4 ช่องจราจร	กรุงเทพฯ, นครปฐม, อยุธยา, สมุทรปราการ

ถนนเข้าสู่ด่านพรมแดน
ทางหลวงหมายเลข
33,359,3395

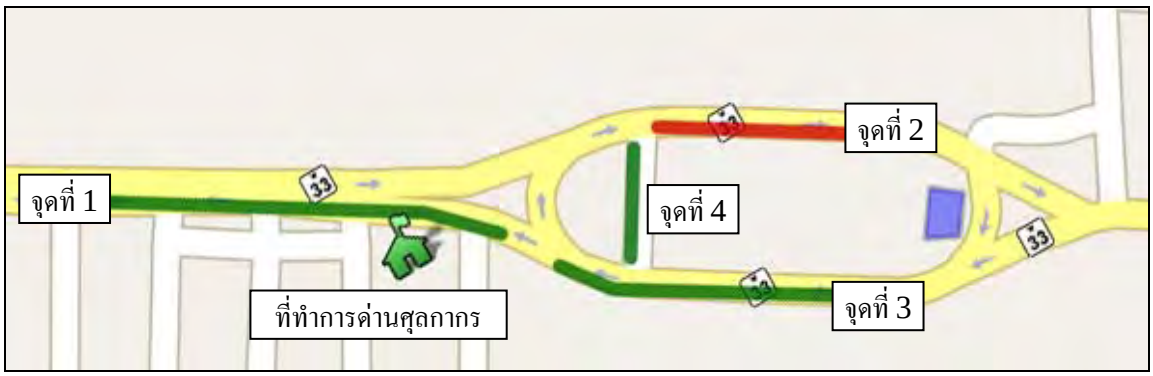
บริเวณที่ทำการด่านศุลกากร ที่ทำการด่านศุลกากรอรัญประเทศมีลักษณะเป็นอาคารสำนักงานชั้นเดียวซึ่งไม่มีลานจอดรถบรรทุกสินค้าหรือลานตรวจสินค้า ในการให้บริการนั้นรถบรรทุกสินค้าจะอาศัยการจอดตามไหล่ทางบนถนนบริเวณใกล้เคียงหลังจากนั้นพนักงานของตัวแทนออกของ (Shipping Staff) จะเป็นผู้ทำหน้าที่รวบรวมใบกำกับการขนย้ายสินค้าและใบขน มายื่นที่อาคารที่ทำการด่านศุลกากรอรัญประเทศซึ่งถ้าหากเป็นสินค้าที่ต้องเปิดตรวจ (Red Line) เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะเดินทาง

ด่านศุลกาก

ไปทำการเปิดตรวจ ณ จุดที่จอดรถซึ่งกระบวนการตรวจปล่อยดังกล่าวจะใช้เวลาประมาณ 20-30 นาที ขึ้นอยู่กับจุดที่รถบรรทุกสินค้าจอดอยู่

ทางอนุมัติ สำหรับด่านพรมแดนบ้านคลองลึกนั้นมีเส้นทางอนุมัติคือทางหลวงหมายเลข 33 ช่วงบริเวณตั้งแต่หน้าด่านศุลกากรอรัญประเทศไปจนถึงด่านพรมแดนบ้านคลองลึกระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร โดยสภาพทางเป็นถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจรแต่มีไหล่ทางที่แคบ ประกอบกับมีการใช้ประโยชน์ที่ดินข้างทางในเชิงพาณิชย์เป็นจำนวนมากจึงมีเชื่อมต่อกับทางอนุมัติเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้เกิดการรบกวนกระแสจราจร

พื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้า เนื่องจากสำหรับด่านศุลกากรอรัญประเทศไม่มีลานจอดสำหรับรถบรรทุกสินค้าทั้งจากภาครัฐและเอกชน ทำให้รถบรรทุกสินค้าที่มารอการผ่านพิธีศุลกากรต้องจอดรถบริเวณไหล่ทางซึ่งรองรับการจอดได้จำกัด ดังภาพที่ 4-5 ซึ่งมีรายละเอียดจุดจอดรถบรรทุกสินค้าดังนี้



ภาพที่ 4-5 จุดจอดรถบรรทุกสินค้าที่รอการผ่านพิธีศุลกากรที่ด่านบ้านคลองลึก

จุดที่ 1 แนวถนนบริเวณหน้าด่านศุลกากร (ฝั่งมุ่งหน้าออกจากด่านชายแดน) สามารถรองรับรถบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 25 คัน

จุดที่ 2 แนวถนนด้านข้างสถานีตำรวจบ้านคลองลึก (ฝั่งมุ่งหน้าสู่ด่านชายแดน) รองรับรถบรรทุกได้ประมาณ 4 คัน และไม่สามารถจอดได้ในช่วงเวลา 9:00-11:00 น.

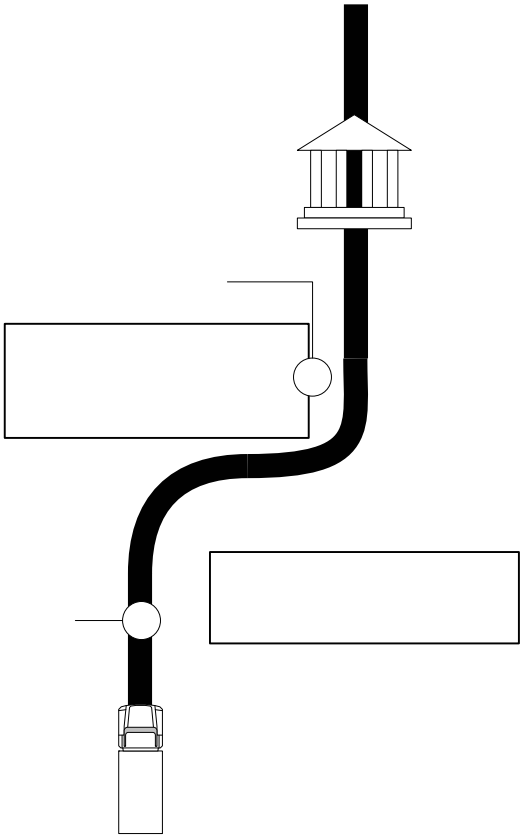
จุดที่ 3 แนวถนนบริเวณด้านข้างสถานีตำรวจบ้านคลองลึก (ฝั่งมุ่งหน้าออกจากด่านชายแดน) สามารถรองรับรถบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 7 คัน

จุดที่ 4 แนวถนนบริเวณช่องทางกลับรถสามารถรองรับรถบรรทุกได้ 4 คัน

ปริมาณที่จอดรถบรรทุกสินค้ารวมทั้งสิ้นประมาณ 40 คัน (ทั้งนี้ใช้การเปรียบเทียบระยะที่ใช้ในการจอดสำหรับรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ชนิดไม่มีพ่วง) จากการสอบถามพนักงานขับรถพบว่าโดยส่วนมากการจอดเพื่อรอการผ่านพิธีศุลกากรนั้นใช้เวลาไม่นาน หากไม่ต้องเปิดตรวจสินค้า โดยใช้เวลายื่นเอกสารจนกระทั่งปล่อยรถบรรทุกสินค้าประมาณ 5 – 10 นาทีเท่านั้น แต่สำหรับการจอดที่ต้องใช้เวลาจอดนานได้แก่ การจอดเพื่อรอรถบรรทุกสินค้าคันอื่นที่ระบุบนใบขนเดียวกัน การจอดรอคำยืนยัน

ตอบรับการขนส่งสินค้าจากทางฝั่งกัมพูชาและการจอดรอเนื่องมาจากรถบรรทุกสินค้ามาถึงด่านศุลกากรก่อนเวลาเปิดทำการ

ด่านพรมแดน สำหรับด่านพรมแดนบ้านคลองลึกมีลักษณะเป็นซุ้มอาคาร โดยมีช่องทางผ่านพิเศษสำหรับรถบรรทุกสินค้าซึ่งการเคลื่อนที่ของรถบรรทุกสินค้าจะเป็นไปตามภาพที่ 4-6



ภาพที่ 4-6 ผังการให้บริการของด่านพรมแดนบ้านคลองลึก

จากภาพที่ 4-6 หลังจากรถบรรทุกสินค้าเข้ามาสู่ด่านพรมแดนตัวรถต้องจอดเพื่อบันทึกการรับบรรทุกสำหรับพิธีศุลกากรที่จุดรับบรรทุกศุลกากร หลังจากนั้นรถจะเคลื่อนตัวออกไปจอดที่ใกล้อาคารตรวจคนเข้าเมือง เพื่อให้คนขับลงจากรถเดินไปยื่นและตรวจสอบเอกสารสำหรับตรวจคนเข้าเมืองซึ่งแต่ละขั้นตอนใช้เวลาดังตารางที่ 4-4 จากข้อมูลจะพบว่าเวลาที่ใช้ในการผ่านจุดตรวจคนเข้าเมืองจะใช้เวลานานกว่า เนื่องจากคนขับต้องเดินลงจากรถ แต่ค่าที่ได้แตกต่างกันน้อยเนื่องจากในบางครั้งรถคันที่จอดต่อแถวอยู่สามารถเดินลงจากรถมารอการยื่นเอกสารได้ก่อน ส่วนเวลารวมที่ใช้ในการผ่านด่านพรมแดนเฉลี่ยคันละ 6.0 นาทีนั้น เนื่องจากมีการรอเกิดขึ้นในระบบดังกล่าวรวมถึงเวลาการเคลื่อนที่ของรถในช่วงสั้น ๆ ด้วย

ตารางที่ 4-4 เวลาการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ด่านบ้านคลองลึก

จุดที่ทำการจับเวลา	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
เวลาผ่านจุดศุลกากร (วินาที)	41.9	8.2
เวลาผ่านจุดตรวจคนเข้าเมือง (วินาที)	51.9	8.5
เวลารวมที่ใช้ในระบบ (นาที)	6.0	1.7

4.1.3 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง

เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร

ด้านการปฏิบัติงาน

ในปัจจุบันด่านพรมแดนอรัญประเทศได้ปรับให้มีเวลาทำการตรงกันกับด่านปอยเปตของกัมพูชา โดยให้มีเวลาทำการคือ 7:00-20:00 น. โดยด่านศุลกากรอรัญประเทศมีเวลาทำการ 6:00 – 18:00 น. สามารถผ่านพิธีการศุลกากรให้กับรถบรรทุกสินค้าที่เดินทางมากถึงก่อนเวลาเปิดทำการของด่านพรมแดนก่อนได้ แต่รถบรรทุกสินค้าจะยังไม่สามารถผ่านด่านพรมแดนได้ในเวลาด่านเปิด (7:00 น.) เพราะต้องรอการยืนยันพิธีการนำเข้าจากตัวแทนออกของทางฝ่ายกัมพูชาก่อนซึ่งปกติแล้วจะเปิดอนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าเข้าได้ประมาณ 10:00-11:00 น. โดยถ้ารถบรรทุกสินค้าฝ่าฝืนข้ามพรมแดนไปยังกัมพูชาก่อนที่จะได้รับอนุญาตจากด่านศุลกากรปอยเปตจะถือเป็นการกระทำผิดระเบียบและเสียค่าปรับให้กับทางกัมพูชาประมาณ 3,000-10,000 บาท จึงทำให้มีรถบรรทุกสินค้าจอดรอค้างในพื้นที่ชายแดนฝั่งไทยเป็นจำนวนมากเกิดปัญหาแถวคอยสำหรับรถบรรทุกสินค้าขาออกจากประเทศไทย

ทางด้านการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออกของด่านศุลกากรอรัญประเทศนั้นใช้เวลาเดินเอกสารประมาณ 3-5 นาทีต่อใบขน หลังจากนั้นรถบรรทุกสินค้าก็พร้อมที่จะเดินทางออกนอกประเทศ (สำหรับสินค้ายกเว้นการตรวจ) แต่หากเป็นสินค้าที่ต้องเปิดตรวจก็จะใช้เวลาเพิ่มขึ้นประมาณ 20-30 นาทีทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของสินค้า รายละเอียดใบขนและตำแหน่งที่จอดรถบรรทุกสินค้า ซึ่งโดยรวมแล้วสินค้าขาออกที่ต้องเปิดตรวจในปัจจุบันมีน้อยกว่า 8% ของจำนวนใบขน

ด้วยการผ่านพิธีศุลกากรที่รวดเร็วสำหรับด่านศุลกากรอรัญประเทศทำให้ในช่วงเวลาเปิดทำการก่อนที่ทางกัมพูชาจะอนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าผ่านพรมแดนได้คือช่วง 6:00 น. ถึง 10:00 น. ทำให้มีรถที่ผ่านพิธีการศุลกากรจากทางฝั่งไทยเสร็จจำนวนมากเคลื่อนตัวไปยังด่านพรมแดนพร้อมกันทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมาก ซึ่งข้อมูลจาการการสัมภาษณ์พนักงานขับรถพบว่าบางครั้งต้องใช้เวลา 30 – 45 นาทีในการเคลื่อนรถจากจุดจอดไปยังด่านพรมแดน

ความสัมพันธ์ระหว่างด่านศุลกากรไทย-กัมพูชา

ภายหลังการประชุม RBC[12] ครั้งที่ 18 ได้มีการกำหนดนโยบายการแลกเปลี่ยนรายชื่อและเบอร์โทรศัพท์เพื่อการติดต่อประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรและด่านปอยเปตด้านโครงการ

[12] Regional Border Committee : ***RBC 18th***, Pattaya, Thailand

Single Stop Inspection (SSI) ที่เริ่มเจรจาตั้งแต่ปี 2548 ณ ปัจจุบันยังไม่มีความคืบหน้าใด ๆ โดยในปี 2549 ด่านพรมแดนบ้านคลองลึกได้จัดเตรียม ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เพื่อรองรับการเปิดโครงการ SSI แต่ปัจจุบันได้ยกเลิกศูนย์บริการเบ็ดเสร็จไปแล้วเนื่องจากสินค้าขาออกไม่มีความหลากหลายและโดยส่วนใหญ่ผู้ส่งออกดำเนินการขอเอกสารจากส่วนกลางมาแล้วและไม่มีความจำเป็นต้องติดต่อขออนุญาตกับหน่วยงานบริเวณจุดผ่านแดนอีก

หอการค้าจังหวัดสระแก้ว

สถานการณ์ของประเทศกัมพูชาในปัจจุบันมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจการค้าอยู่ มีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและโรงงานอุตสาหกรรมจึงมีความต้องการในการนำเข้าวัสดุก่อสร้างจากประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ในปัจจุบันต้นทุนการขนส่งสินค้าทางบกผ่านทางด่านอรัญประเทศยังสูงกว่าขนส่งทางเรือผ่านด่านคลองใหญ่ จ.ตราดซึ่งอาจใช้เวลานานกว่า หากพัฒนาในจุดนี้ได้จะทำให้เพิ่มโอกาสทางการค้าของด่านอรัญประเทศได้อีกมาก

ในด้านสภาพปัญหาของพื้นที่โดยหลักคือมีการนำพื้นที่รอบด่านพรมแดนของรัฐไปพัฒนาในเชิงพาณิชย์ เช่น ขยายตลาดโรงเกลือ ทำให้ขาดพื้นที่สำหรับการขยายด่านพรมแดนเพื่อรองรับปริมาณรถบรรทุกที่เพิ่มขึ้นทำให้ในปัจจุบันมีปัญหาด้านการจราจรอย่างมากในช่วงเวลาเร่งด่วน

4.1.4 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุก

ในการสัมภาษณ์พนักงานขับรถสำหรับด่านอรัญประเทศผู้วิจัยได้ทำการลงพื้นที่สำรวจสองวัน คือ 4 และ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2553 โดยทำการเก็บข้อมูลในช่วงเวลา 7:00 – 12:00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีปริมาณรถจอดรอเพื่อผ่านด่านพรมแดนมากที่สุดโดยทำการสัมภาษณ์รถบรรทุกสินค้าจำนวน 41 คัน ซึ่งข้อมูลเบื้องต้นที่ได้มีดังนี้

<u>ข้อมูลด้านการขนส่ง</u> จากการสัมภาษณ์พบว่ารถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มีต้นทางอยู่ที่จังหวัดสระบุรี (39%) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทปูนซีเมนต์และกระเบื้อง รองลงมาคือ กรุงเทพมหานคร(22%) ซึ่งเป็นสินค้าประเภทเครื่องยนต์และอะไหล่ของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ สำหรับที่เหลือแสดงดังตารางที่ 4-5

ตารางที่ 4-5 ต้นทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่ด่านบ้านคลองลึก

ต้นทาง	ประเภทสินค้า	จำนวน	ร้อยละ
สระบุรี	ปูนซีเมนต์,กระเบื้อง	16	39.0
กทม	เครื่องยนต์ รถยนต์	9	22.0
สมุทรปราการ	นม ไม้แขวนเสื้อ	4	9.8
ปราจีนบุรี	กระดาษ	6	14.6
นครปฐม	สินค้าอุปโภคบริโภค	3	7.3
อื่นๆ	รถเกี่ยวข้าว,ยางมะตอย รถไถ	3	7.3

ในการมาถึงของรถขนส่งสินค้านั้นโดยส่วนใหญ่เดินทางมาถึงด่านศุลกากรอรัญประเทศในช่วงเช้า หลังจาก 6:00 น. ของวันที่จะเดินทางข้ามด่านพรมแดน (66%) นอกจากนี้ยังมีรถบรรทุกขนส่งสินค้าอีกส่วนหนึ่งเดินทางมาถึงบริเวณด่านศุลกากรอรัญประเทศในช่วงกลางคืนหรือหลังเวลา 18:00 น. จนถึง 6:00 น. ของวัดถัดไป (34%) จากการสำรวจไม่พบกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางมาถึงในช่วงเวลาบ่าย (ก่อน 18:00 น.) ของวันก่อนวันข้ามด่านพรมแดน

ลักษณะของการมาถึงดังกล่าวมีข้อน่าสังเกตคือรถบรรทุกสินค้าที่มาจากสระบุรีและปราจีนบุรีจะมาถึงในช่วงเช้า ส่วนรถบรรทุกสินค้าที่มาจากกรุงเทพมหานครมักจะเดินทางมาถึงในช่วงกลางคืนซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วรถบรรทุกสินค้าจะใช้เวลารอคอยประมาณ 6 ชั่วโมง 48 นาทีโดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 4-6

ตารางที่ 4-6 เวลารอคอยของรถบรรทุกสินค้าก่อนเดินทางไปยังด่านบ้านคลองลึก

เวลารอคอย	จำนวน	ร้อยละ
ตั้งแต่ 12 ชม. ขึ้นไป	10	24.4
น้อยกว่า 12 ชม.- 6 ชม.	8	19.5
น้อยกว่า 6 ชั่วโมง	23	56.1

<u>ข้อมูลด้านความคิดเห็น</u> จากการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าพบว่าพนักงานขับรถให้ความสำคัญกับจุดพักรถบริเวณด่านศุลกากรมากที่สุด (44.3%) ทั้งนี้เป็นเพราะโดยส่วนมากรถบรรทุกสินค้าต้องใช้เวลาในการจอดรอก่อนเดินทางไปยังด่านพรมแดนเป็นเวลานานจึงต้องการจุดพักรถที่สามารถใช้พักผ่อน ประกอบอาหาร และอาบน้ำได้ แต่ในปัจจุบันยังไม่มีการจัดจุดพักรถสำหรับรถบรรทุกสินค้าทำให้เกิดความลำบากแก่พนักงานขับรถ รองลงมามีความเห็นว่าการจัดการจราจรบริเวณด่านพรมแดนก็เป็นสิ่งสำคัญ 17.9%)

ตารางที่ 4-7 การให้ความสำคัญต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่านบ้านคลองลึก

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้า	เปอร์เซนต์ที่ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก
จุดพักรถบริเวณด่านศุลกากร	44.3
การจราจรบริเวณด่านพรมแดน	17.9
สภาพถนนเข้าสู่พรมแดน	17.5
สถานีบริการเชื้อเพลิง	10.2
ขั้นตอนการตรวจปล่อยของเจ้าหน้าที่ศุลกากร	10.1

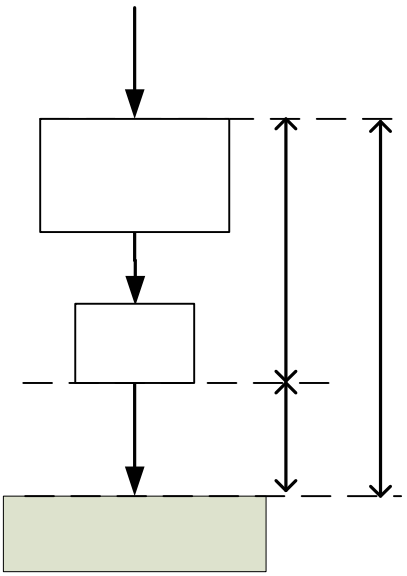
ซึ่งจากประเด็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้าดังกล่าวพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าได้ให้ความคะแนนความพึงพอใจ โดยใช้ระดับเกณฑ์คะแนนจาก 4-พึงพอใจมาก จนถึง 1-น้อยที่สุด/ต้องแก้ไข ในแต่ละประเด็น ซึ่งสรุปได้ดังค่าเฉลี่ยในตารางที่ 4-8 จะพบว่าส่วนที่ได้คะแนนต่ำที่สุดคือการจัดการจราจรบริเวณด่านพรมแดนและจุดพักรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า ซึ่งจากการสำรวจบริเวณด่านพรมแดนพบปัญหาดังกล่าวจริงซึ่งจะกล่าวรายละเอียดในหัวข้อ 4.1.6 ต่อไป

ตารางที่ 4-8 ค่าคะแนนความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ด่านบ้านคลองลึก

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้า	คะแนนความพึงพอใจ
สภาพถนนเข้าสู่พรมแดน	3.05
จุดพักรถบริเวณด่านศุลกากร	2.46
สถานีบริการเชื้อเพลิง	3.22
การจราจรบริเวณด่านพรมแดน	2.15
สภาพถนนเชื่อมต่อบริเวณพรมแดน	2.49
ภาพรวมของด่านพรมแดนและด่านศุลกากร	2.71

4.1.5 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ

สำหรับด่านพรมแดนบ้านคลองลึกนั้นระบบการให้บริการทั้งจุดบริการรับบรรทุก (ศุลกากร) และจุดปฏิบัติการตรวจคนเข้าเมืองสำหรับสินค้าขาออกเป็นแบบ First In First Out (FIFO) โดยสำหรับจุดบริการรับบรรทุกเป็นการให้บริการแบบขับผ่าน (Drive-Through) และจุดบริการสำหรับตรวจคนเข้าเมืองเป็นการให้บริการแบบ Counter Service ซึ่งพนักงานขับรถบรรทุกจะต้องจัดพักและลงจากรถมาผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมือง โดยเวลาในการให้บริการในแต่ละส่วนดังภาพที่ 4-7 แสดงดังตารางที่ 4-9



ภาพที่ 4-7 เวลาในแต่ละขั้นตอนสำหรับการผ่านพรมแดนบ้านคลองลึก

ตารางที่ 4-9 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนบ้านคลองลึก

เวลา	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
T_1 (วินาที)	41.9	8.9
T_2 (วินาที)	51.9	8.2
T_3 (นาที)	6.0	1.7
T_4 (นาที)	1.6	1.1
T_{ALL} (นาที)	7.6	1.9

4.1.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค

- ความคับแคบของอาคารด่านพรมแดนซึ่งภายในอาคารไม่มีพื้นที่สำหรับรองรับรถบรรทุกสินค้าทำให้แถวคอยของรถบรรทุกสินค้าจากจุดบริการตรวจคนเข้าเมืองซึ่งใช้เวลาเฉลี่ยในการให้บริการมากกว่า (ดังตารางที่ 4-9) เกินมารบกวนการเข้าใช้บริการของจุดรับบรรทุก
- เวลาเริ่มอนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าผ่านชายแดนของด่านปอยเปตเริ่มช้ากว่าด่านอรัญประเทศ (10:00-11:00 น.) ทำให้รถบรรทุกสินค้าที่ผ่านพิธีศุลกากรส่งออกเสร็จแล้วต้องจอดรออยู่ฝั่งไทยเป็นจำนวนมาก ทำให้เมื่อมีการอนุญาตจากทางกัมพูชาให้รถบรรทุกสินค้าผ่านด่านชายแดน ปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่ต้องการผ่านชายแดน ณ ขณะนั้นจะเป็นปริมาณอิ่มตัวเมื่อเทียบกับทางเข้าด่านชายแดนเป็นถนนช่วงสั้น (250 เมตร) ที่ปลายด้านขาเข้าเป็นสามแยก ทำให้เมื่อมีรถบรรทุกสินค้าอยู่ในแถวคอยเกินความสามารถรองรับของ

ถนน[13] รถบรรทุกส่วนที่เกินจะไปรบกวนการจราจรบริเวณสามแยกทำให้เกิดการจราจรติดขัดและส่งผลกระทบต่อถนนที่มาเชื่อมต่ออื่น ๆ

- สถานที่ตั้งด่านศุลกากรในปัจจุบันมีความคับแคบ เนื่องจากมีการพัฒนาพื้นที่รอบข้างในเชิงพาณิชย์ ทำให้มีการใช้สอยพื้นที่เต็มบริเวณ ประกอบกับจำนวนรถบรรทุกสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นทำให้มีที่จอดรถสินค้าไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทั้งนี้หากมีรถบรรทุกเกินพื้นที่รองรับในหัวข้อที่ 4.1.2 รถบรรทุกส่วนที่ไม่มีที่จอดต้องไปจอดที่อื่นซึ่งไกลจากด่านศุลกากรทำให้กระบวนการผ่านพิธีการศุลกากรเกิดความล่าช้าเพิ่มขึ้น
- เส้นทางอนุมัติจากด่านศุลกากรไปสู่ด่านพรมแดนมีจุดตัดหรือทางเชื่อมเข้าสู่ถนนในระยะกระชั้นมากเกินไปทำให้ไม่เหมาะสำหรับการระบายรถบรรทุกสินค้า
- ช่วงส่วนเชื่อมต่อระหว่างด่านพรมแดนคลองลึกและด่านปอยเปตมีการใช้ถนนบริเวณหน้าด่านและบริเวณพรมแดนร่วมกันระหว่างรถบรรทุกสินค้า นักท่องเที่ยว และรถเข็นสินค้า ทำให้การระบายรถติดขัดเป็นอย่างมาก
- จุดจอดพักรถบรรทุกระหว่างรอพิธีการศุลกากรและการผ่านแดนนั้นเป็นลักษณะจอดรถบนไหล่ทาง (Off-Street Parking) ซึ่งรบกวนการจราจรทำให้เส้นทางอนุมัติไม่สามารถใช้ระบายรถบรรทุกสินค้าได้อย่างเต็มที่

4.1.7 แผนการพัฒนาในอนาคต

สำหรับด่านพรมแดนบ้านคลองลึกได้มีแผนการพัฒนาในอนาคตเพื่อรองรับการเติบโตของการค้าและการขนส่งข้ามแดนดังนี้

- การจัดตั้งจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่เพื่อแยกระหว่างการส่งออกสินค้ากับการท่องเที่ยวและผู้ค้ารายย่อย ซึ่งทางส่วนราชการ ฝ่ายปกครองและฝ่ายทหาร ได้มีการพิจารณาจัดตั้งศูนย์โลจิสติกส์แห่งใหม่พร้อมกับการตั้งจุดผ่านแดนถาวรที่บ้านหนองเอี่ยน ต.ท่าข้าม อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ทั้งนี้โครงการอยู่ในระหว่างการศึกษา
- หมวดการทางที่ 8 มีแผนการปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 3446 โดยเป็นถนนเลียบชายแดนซึ่งสภาพผิวทางในปัจจุบันคุณภาพต่ำกว่ามาตรฐานเพื่อให้ทางหลวงเส้นนี้เป็นถนนที่รองรับการจราจรของศูนย์โลจิสติกส์แห่งใหม่
- มีการพิจารณาขยายทางหลวงหมายเลข 359 (กระเทพฯ-สระแก้ว)ให้เป็นถนน 4 ช่องจราจร (จากเดิม 2 ช่องจราจร) ซึ่งในขณะนี้อยู่ในระหว่างขั้นตอนพิจารณาหาผู้รับเหมา

[13] ถนนทางเข้าด่านพรมแดนยาว 250 เมตร รองรับแถวคอยรถบรรทุกได้ประมาณ 13 คัน (โดยคิดความยาวฉลี่ยคันละ 18.0 เมตร).

4.2 ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 และด่านศุลกากรมุกดาหาร

ช่วงก่อนปีพ.ศ. 2550 ซึ่งยังไม่มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 รถบรรทุกสินค้าที่ต้องการผ่านด่านมุกดาหารต้องใช้บริการท่าแพขนานยนต์ที่บ้านนาโปน้อยเพื่อข้ามไปยังฝั่งสปป.ลาว แต่ภายหลังการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ 2 แล้วรถบรรทุกสินค้าทั้งหมดเปลี่ยนมาใช้สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 แทนและยกเลิกแพขนานยนต์บ้านนาโปน้อย ส่วนจุดผ่านแดนท่าเทียบเรือเทศบาลในปัจจุบันก็ยังใช้เป็นสำหรับการค้าขายระดับชาวบ้าน ในการสำรวจข้อมูลสำหรับด่านชายแดนในครั้งนี้ได้ทำการสำรวจเฉพาะด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพ 2 ซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งหลักเท่านั้น

ภาพที่ 4-8 ที่ตั้งจุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพ 2 ท่าเทียบเรือเทศบาลและที่ทำการศุลกากร

4.2.1 ข้อมูลทั่วไป

ที่ตั้ง

ด่านศุลกากรมุกดาหารอยู่ตรงข้ามกับเมืองไกสอน พมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดนความยาว 72 กิโลเมตร ในปัจจุบันที่ทำการด่านศุลกากรตั้งใกล้กับท่าแพขนานยนต์เก่าบริเวณถนนสำราญชายโขงเหนือ บ้านนาโป

น้อย อ.เมือง จ.มุกดาหาร โดยด่านศุลกากรนี้มีเขตพื้นที่รับผิดชอบ 3 จังหวัด ได้แก่จังหวัดมุกดาหาร กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และมีด่านพรมแดน 2 แห่งคือ ด่านพรมแดนท่าเรือขนส่งผู้โดยสาร (ท่าเทียบเรือท่าข้ามเทศบาลเมืองมุกดาหาร) และด่านพรมแดนมุกดาหาร (สะพานมิตรภาพ 2)[14]

เวลาทำการ

ที่ทำการด่านศุลกากรเปิดทำการตั้งแต่เวลา 6:00 – 18:00 น.

จุดปฏิบัติงาน

ด่านศุลกากรมุกดาหารมีจุดปฏิบัติงานประจำ 3 จุดโดยมีด่านพรมแดนมุกดาหารเป็นจุดหลัก สำหรับการขนส่งสินค้าทางบกซึ่งลักษณะพิเศษของด่านศุลกากรมุกดาหารคือมีจุดยื่นใบขนอยู่ที่จุดปฏิบัติงานด่านพรมแดน[15] (ยกเว้นสินค้าผ่านแดนและสินค้าส่งออกประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง) ซึ่งแตกต่างกับด่านศุลกากรที่มีลักษณะพรมแดนคล้ายคลึงกันจะทำการยื่นใบขน ณ ที่ทำการด่านศุลกากร

- ที่ทำการด่านศุลกากรมุกดาหาร ในปัจจุบันใช้เป็นอาคารสำนักงานและเป็นจุดยื่นใบขน พร้อมตรวจสอบสำหรับสินค้าสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าส่งออกประเภทน้ำมันเชื้อเพลิงนอกจากนี้ยังเป็นอาคารที่ตั้งสำหรับศูนย์บริการเบ็ดเสร็จอีกด้วย
- ด่านพรมแดนท่าเรือขนส่งคนโดยสาร (ท่าเทียบเรือท่าข้ามเทศบาลเมืองมุกดาหาร) อยู่ตรงข้ามกับด่านท่าเรือโดยสารสะหวันนะเขตของลาวโดยท่าเรือดังกล่าวใช้สำหรับการค้าในระดับชาวบ้าน เปิดให้บริการตั้งแต่ 06:00 - 18:00 น.
- ด่านพรมแดนมุกดาหาร (สะพานมิตรภาพ 2) อยู่ตรงข้ามกับด่านพาสี สะพานมิตรภาพ 2 แขวงสะหวันนะเขต เปิดให้บริการตั้งแต่ 06:00 - 22:00 น.

สภาพการค้า

สำหรับด่านพรมแดนมุกดาหาร(สะพานมิตรภาพ 2) นั้นผู้ใช้บริการส่วนใหญ่จะเป็นรถบรรทุกสินค้าข้ามแดนโดยลักษณะของการขนส่งคือ รถบรรทุกสินค้าจะนำสินค้าไปส่งยังจุดกระจายสินค้าในฝั่งสปป.ลาว และตีรถเที่ยวเปล่ากลับมา เที่ยวการขนส่งส่วนใหญ่จึงเป็นลักษณะของเที่ยวไป-กลับภายในวันเดียว ในด้านของสินค้านำเข้าโดยส่วนใหญ่ก็มักจะเป็นรถบรรทุกสินค้าของไทยวิ่งรถบรรทุกเที่ยวเปล่าเข้าไปรับสินค้าจากฝั่งลาวกลับเข้ามาประเทศไทย[16] เนื่องจากการใช้บริการของรถบรรทุกสินค้าจากฝั่งไทยสะดวกกว่า สภาพการขนส่งดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาเรื่องการพัฒนาพื้นที่ท้องถิ่นซึ่งจะกล่าวรายละเอียดในหัวข้อ 4.2.7

มูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดนในปีพ.ศ. 2553 ได้เพิ่มขึ้นอย่างมากจากปีก่อนหน้าดังตารางที่ 4-10 และจะเห็นว่าทางด้านสินค้าส่งออกส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าอุตสาหกรรมเช่นอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์สำหรับแท่นขุดเจาะน้ำมัน ส่วนสินค้ารองก็ได้แก่เครื่องอุปโภคบริโภคต่าง ๆ รวมถึงน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งมีการส่งออกมากดังตารางที่ 4-11

[14] รายงานประจำปีงบประมาณ 2553,ด่านศุลกากรมุกดาหาร

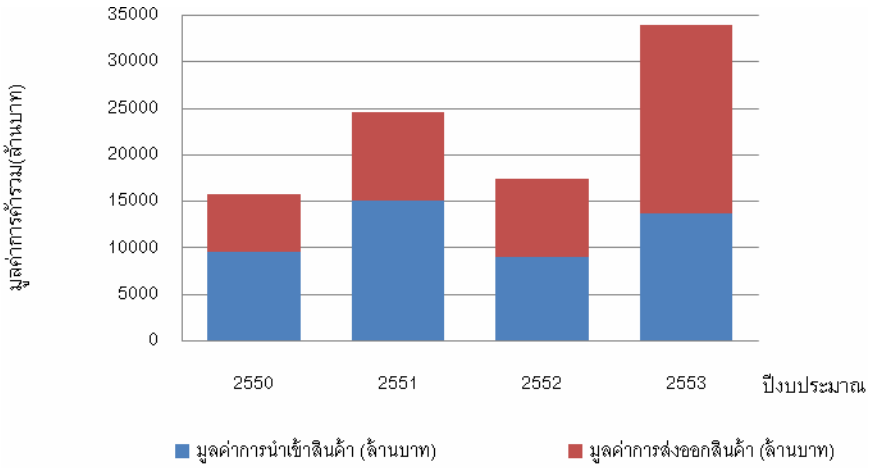
[15] สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรมุกดาหาร,ด่านศุลกากร 22 พ.ย. 2553

[16] สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรมุกดาหาร,ด่านศุลกากร 22 พ.ย. 2553

ตารางที่ 4-10 สถิติการค้าชายแดนด่านศุลกากรมุกดาหาร[17]

รายการ	ปีงบประมาณ			
	2550	2551	2552	2553
มูลค่าการนำเข้าสินค้า (ล้านบาท)	9,604.945	15,040.861	9,015.283	13,747.701
มูลค่าการส่งออกสินค้า (ล้านบาท)	6,145.035	9,490.095	8,343.433	20,270.991

ที่มา: ด่านศุลกากรมุกดาหาร (2553) หน่วย: ล้านบาท



ภาพที่ 4-9 มูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่ผ่านด่านศุลกากรมุกดาหาร

[17] มูลค่าการค้ารวม สำหรับพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรมุกดาหาร

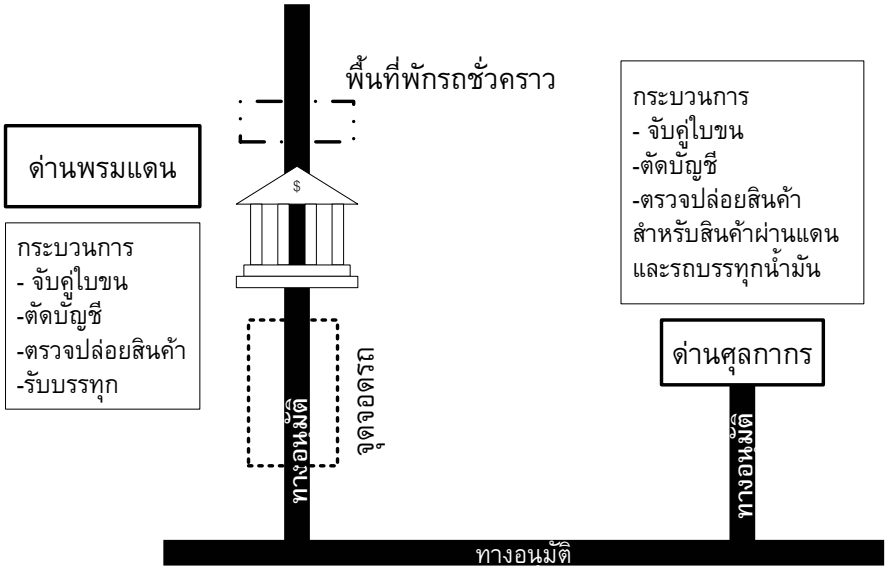
ตารางที่ 4-11 รายการสินค้าส่งออกสูงสุด 10 อันดับ ในปีงบประมาณ 2553 ที่ด่านมุกดาหาร

ลำดับ	รายการ	มูลค่า (ล้านบาท)
1	เครื่องเก็บข้อมูลคอมพิวเตอร์	7,328.56
2	หน่วยประมวลผลข้อมูลในฮาร์ดดิสก์	2,258.26
3	น้ำมันเชื้อเพลิง	1,444.43
4	เครื่องอุปกรณ์ที่ใช้ในแท่นขุดเจาะปิโตรเลียมและตู้คอนเทนเนอร์สำหรับนอน	1,362.54
5	เครื่องอุปโภคบริโภค	1,275.12
6	เครื่องใช้ไฟฟ้าพร้อมอุปกรณ์	492.27
7	โค-กระบือมีชีวิต	488.07
8	รถยนต์นั่ง	285.57
9	ผงชูรส	249.75
10	เครื่องดื่มชูกำลัง	234.13
	อื่นๆ	4,852.29
	รวมทั้งสิ้น	20,270.99

ที่มา: ด่านศุลกากรมุกดาหาร (2553)

4.2.2 องค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ด่านพรมแดนมุกดาหารมี 2 ลักษณะที่แตกต่างกันคือ สำหรับรถบรรทุกสินค้าข้ามแดนปกติจะเดินทางไปยังด่านพรมแดนมุกดาหาร(สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2) เพื่อยื่นใบขนและใบกำกับการขนย้ายสินค้า ณ จุดปฏิบัติการของศุลกากรบริเวณด่านพรมแดนมุกดาหาร ดังนั้นการผ่านพิธีการทางศุลกากรของรถบรรทุกสินค้าปกติจะเกิดที่ด่านพรมแดน แต่สำหรับรถบรรทุกสินค้าประเภทสินค้าผ่านแดนจะต้องมาทำการยื่นใบขนและใบกำกับการขนย้ายสินค้า ณ ที่ทำการด่านศุลกากรมุกดาหาร เนื่องจากต้องมีการตรวจสอบการผนึกตราศุลกากรของตู้สินค้าว่ามีร่องรอยการเปิดหรือไม่ นอกจากนี้สินค้าส่งออกชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องมายื่นใบขน ณ ที่ทำการด่านศุลกากรมุกดาหารด้วยเช่นกัน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นสินค้าที่ต้องได้รับการตรวจสอบจากศุลกากรและสรรพสามิตร่วมกันจึงต้องมาทำการตรวจที่ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่สรรพสามิตประจำการอยู่ จากลักษณะดังกล่าวสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออกที่สนใจจะอยู่บริเวณด่านพรมแดนมุกดาหารทั้งหมด



ภาพที่ 4-10 ผังแสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านมุกดาหาร

สภาพถนนเข้าสู่จุดผ่านแดน ถนนสายหลักที่รถบรรทุกขนส่งสินค้าใช้ในการขนส่งสินค้าเข้าสู่ด่านพรมแดนมุกดาหารคือทางหลวงหมายเลข 212 ซึ่งด่านพรมแดนมุกดาหารตั้งอยู่บนถนนเส้นนี้ทำให้รถบรรทุกสินค้าจากทุกต้นทางต้องใช้ถนนเส้นเดียวกัน พื้นผิวถนนช่วงเข้าสู่ด่านพรมแดนมุกดาหาร (15-20 กม.ก่อนถึงจุดผ่านแดน) เป็นถนนลาดยาง 4 ช่องจราจรมีสภาพสมบูรณ์และมีลักษณะเป็นถนนนอกตัวเมือง พื้นที่โดยรอบยังไม่มีการพัฒนาทำให้ไม่มีจุดตัดมารบกวนการจราจรมากนัก

บริเวณที่ทำการด่านศุลกากร ที่ทำการด่านศุลกากรมุกดาหารนั้นมีลักษณะเป็นอาคารขนาดเล็กและไม่มีลานจอดรถ ทำให้รถบรรทุกสินค้าผ่านแดนและรถบรรทุกน้ำมันต้องจอดรอการตรวจตามแนวถนนท่าเรือซึ่งเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร

ทางอนุมัติ เนื่องจากมีเฉพาะรถบรรทุกน้ำมันและรถบรรทุกสินค้าผ่านแดนเท่านั้นที่ต้องผ่านพิธีการศุลกากรนอกด่านพรมแดน ดังนั้นทางอนุมัติจึงมีไว้สำหรับรถบรรทุกทั้งสองประเภทเท่านั้น โดยเริ่มจากถนนท่าเรือบริเวณหน้าด่านศุลกากรออกมาสู่ทางหลวงหมายเลข 212 ตามทิศทางมุ่งสู่ด่านพรมแดนมุกดาหารโดยถนนท่าเรือบริเวณหน้าที่ทำการด่านศุลกากรใช้เป็นจุดจอดพักรถและตรวจปล่อยสินค้าสำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากร

พื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้า ในปัจจุบันด่านพรมแดนมุกดาหารยังไม่มีการก่อสร้างลานจอดรถบรรทุกสินค้าทำให้รถบรรทุกสินค้าต้องจอดบนถนนทางเข้าด่านพรมแดนซึ่งมีความยาวประมาณ 400 เมตร ดังภาพที่ 4-11 โดยการจอดรถในลักษณะนี้สามารถรองรับรถบรรทุกสินค้าได้ทั้งหมดประมาณ 40 คันโดยใช้พื้นที่ไหล่ทางของถนนทั้งสองฝั่ง และเนื่องจากถนนทางเข้าด่านพรมแดนมีไหล่ทางกว้างทำให้การจอดรถริมทางไม่รบกวนการใช้ถนนของรถที่จะเดินทางเข้าสู่ด่านพรมแดน

ภาพที่ 4-11 ลักษณะการจอดริมทางของรถบรรทุกสินค้า (ล่าง) และแนวเขตจอดรถ (บน)

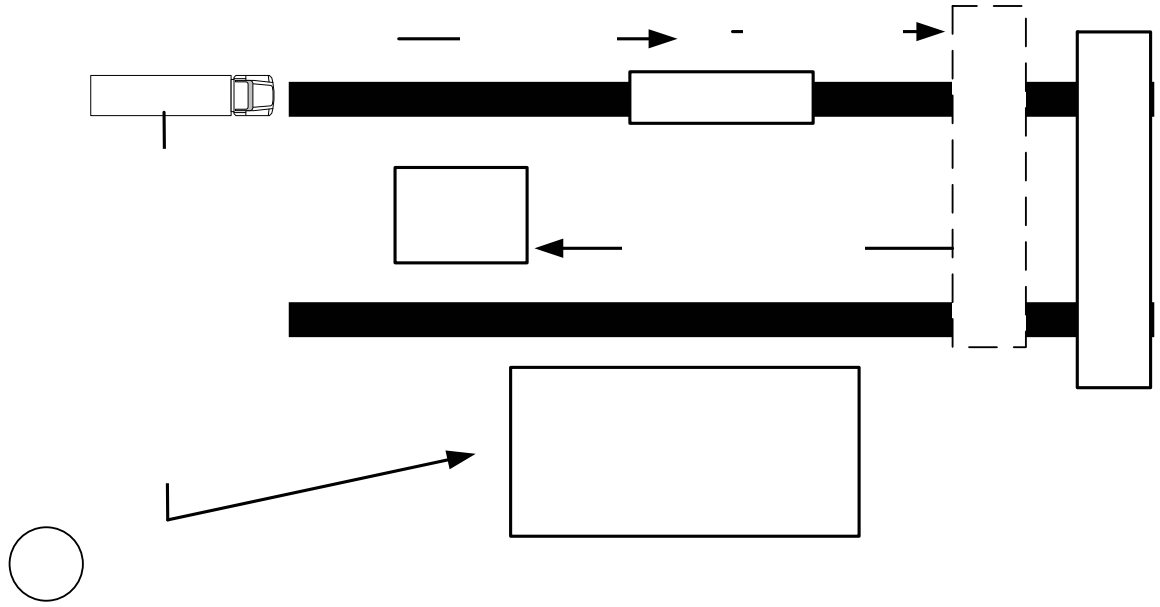
จากการสำรวจพบว่ารถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่เดินทางมาถึงก่อนวันเดินทางและใช้พื้นที่บริเวณนี้ในการจอดพักเพื่อรอที่จะข้ามพรมแดนในวันต่อไป จึงทำให้มีรถบรรทุกสินค้าจอดอยู่มากในช่วงเช้า ส่วนในช่วงเวลากลางวันมักไม่มีรถบรรทุกสินค้าจอด เนื่องจากรถบรรทุกสินค้าที่มาถึงสามารถเข้าไปในด่านพรมแดนเพื่อทำการผ่านพิธีศุลกากรได้ทันที ในช่วงฤดูกาลที่มีปริมาณรถบรรทุกสินค้ามากเกินกว่าที่พื้นที่จอดรถรองรับ รถบรรทุกสินค้าจะอาศัยจอดตามสถานีบริการเชื้อเพลิงรอบนอกของจังหวัดมุกดาหารเพื่อรอให้ถึงเวลาที่ด่านพรมแดนเปิดทำการแล้วจึงเดินทางเข้ามายังด่านพรมแดน[18]

ด่านพรมแดน สำหรับอาคารด่านพรมแดนมุกดาหารนั้น มีลักษณะคล้ายคลึงกับด่านพรมแดนหนองคายคือตัวอาคารมีลักษณะเป็นซุ้มขนาดใหญ่ในรายงานฉบับนี้จะขอบรรยายองค์ประกอบของด่านพรมแดนเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุกสินค้าส่งออกเท่านั้น

อาคารด่านพรมแดนมุกดาหารได้มีช่องทางเฉพาะสำหรับรถบรรทุกสินค้าขาออกแยกส่วนออกจากช่องของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสาร โดยช่องผ่านสำหรับรถบรรทุกมี 2 ช่องคือช่องสำหรับรถบรรทุกที่มีสินค้า (Loaded Truck) และช่องสำหรับรถบรรทุกที่ไม่มีสินค้า (Unloaded Truck) ทั้งนี้

[18] จากการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุก,ด่านพรมแดนมุกดาหาร พ.ย. 2553

เนื่องจากรถบรรทุกสินค้าที่ไม่มีสินค้าไม่จำเป็นต้องเข้ารับการชั่งน้ำหนักก่อนขึ้นสะพาน โดยผังการให้บริการเป็นไปดังภาพที่ 4-12



ภาพที่ 4-12 ผังการให้บริการรถบรรทุกสินค้าส่งออกของด่านพรมแดนมุกดาหาร

โดยทั่วไปแล้วรถบรรทุกสินค้าจะจอดรออยู่บริเวณถนนทางเข้าภายนอกด่านพรมแดน เพื่อรอรถบรรทุกสินค้าคันอื่นที่ขนสินค้าในใบขนเดียวกันให้เดินทางมาครบแล้วจึงเข้ามาในด่านพรมแดน เมื่อรถบรรทุกสินค้าเข้ามาสู่ด่านพรมแดนตัวแทนออกของจะทำการยื่นใบขนเพื่อให้เจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบเพื่อผ่านพิธีศุลกากรหากเป็นใบขนที่ได้รับยกเว้นการเปิดตรวจรถบรรทุกสินค้าจะทยอยชั่งน้ำหนักทีละคันซึ่งจากการสำรวจพบว่ารถบรรทุกสินค้า (10-18 ล้อ) ใช้เวลาโดยเฉลี่ยประมาณ 71 วินาทีต่อคันและหลังจากชั่งน้ำหนักเรียบร้อยแล้วรถบรรทุกสินค้าจะเคลื่อนตัวไปจอดยังพื้นที่จอดพักชั่วคราวซึ่งอยู่ระหว่างอาคารด่านพรมแดนกับทางขึ้นสะพานมิตรภาพ 2 พื้นที่ส่วนนี้สามารถรองรับรถบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 10-12 คัน[19] หลังจากนั้นพนักงานขับรถจะลงจากรถมาทำพิธีการตรวจคนเข้าเมืองขาออกซึ่งจากการสังเกตการพบว่าใช้เวลาเฉลี่ยต่อคนประมาณ 52 วินาที (ในกรณีที่เอกสารครบและถูกต้อง) หลังจากนั้นกลุ่มรถบรรทุกสินค้าที่เป็นใบขนเดียวกันจะเดินทางออกนอกด่านพรมแดนมุกดาหารด้วยกันเมื่อการผ่านพิธีการศุลกากรเสร็จสิ้นซึ่งโดยปกติใช้เวลาประมาณ 3 – 5 นาที[20] หากเอกสารครบถ้วนสมบูรณ์ ในขณะที่ทำการจับเวลาพบว่ามีบางกรณีรถบรรทุกสินค้าต้องจอดรอนานกว่า

[19]ทำการสำรวจพื้นที่จอดรถ 23 พ.ย. 2011

[20]สอบถามจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรปฏิบัติงาน

30 นาทีหลายรายเนื่องจากตัวแทนออกของเตรียมเอกสารสำหรับผ่านพิธีการศุลกากรมาไม่ครบเช่น ใบอนุญาตส่งออกสำหรับสินค้าบางประเภท

สำหรับใบขนสินค้าส่งออกที่ต้องเปิดตรวจ เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะแจ้งให้ตัวแทนออกของนำรถบรรทุกสินค้าไปตรวจด้วยเครื่องเอ็กซ์เรย์[21] ซึ่งตั้งอยู่ภายในพื้นที่ด่านพรมแดนหลังจากนั้นจะมีขั้นตอนตรวจสอบด้วยการอ่านฟิล์มเอ็กซ์เรย์ซึ่งหากนับเวลาตั้งแต่มีการสั่งตรวจจนถึงการรับรองการตรวจปล่อยสินค้าและรับบรรทุกทางกรมศุลกากรได้ตั้งมาตรฐานให้ใช้เวลาไม่เกิน 30 นาที ซึ่งเวลาการให้บริการในจุดต่าง ๆ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4-12

ตารางที่ 4-12 เวลาการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้า ณ ด่านพรมแดนมุกดาหาร

บริการ	เวลาที่ใช้ (เฉลี่ย)	หมายเหตุ
การชั่งน้ำหนักรถบรรทุก (วินาทีต่อคัน)	70.9	SD = 23.1
การผ่านพิธีตรวจคนเข้าเมือง (วินาทีต่อคน)	51.8	SD = 9.0
การผ่านพิธีศุลกากร (นาทีต่อใบขน)	3-5	จากการสอบถาม
การตรวจด้วยเครื่องเอ็กซเรย์ (นาทีต่อคัน)	20-30	จากการสอบถาม

4.2.3 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง

เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร

ผลการเปลี่ยนแปลงจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ 2

ก่อนการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ 2 รถบรรทุกสินค้าต้องอาศัยแพขนานยนต์ข้ามไปยังฝั่ง สปป.ลาว ซึ่งท่าของแพขนานยนต์อยู่ใกล้กับที่ทำการด่านศุลกากรในปัจจุบันเนื่องจากพื้นที่บริเวณนั้นเป็นถนนที่คับแคบทำให้มีความแออัดมากประกอบกับลักษณะการให้บริการของแพขนานยนต์ที่ต้องรอนานกว่า 45 นาทีต่อเที่ยวซึ่งรวมเวลาที่รถบรรทุกสินค้าคันหนึ่งต้องใช้ในการข้ามด้วยแพขนานยนต์โดยเฉลี่ยใช้เวลา 90 นาที – 2 ชั่วโมงอีกทั้งยังมีค่าใช้จ่ายประมาณ 1,500-5,000 บาทต่อคัน (ขึ้นอยู่กับชนิดรถและน้ำหนักบรรทุก)

ภายหลังจากการเปิดใช้สะพานมิตรภาพ 2 เมื่อวันที่ 9 มกราคม พ.ศ. 2550 ปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่เข้าสู่ด่านนี้เพิ่มขึ้นมากอย่างเห็นได้ชัดจากเดิมที่มีปริมาณรถบรรทุกสินค้าเข้าออกประมาณ 17,000-18,000 คันต่อปีในช่วงปีพ.ศ. 2546-2549 เพิ่มขึ้นมาเป็น 24,063 คันในปีพ.ศ.2550 และเพิ่มเป็น 42,446 ในปีพ.ศ. 2551 ซึ่งนับเป็นการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งนี้เป็นอาจเป็นเพราะการเติบโตของเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ ประกอบกับเกิดการลดต้นทุนด้านการขนส่งด้วยการเปิดใช้สะพานซึ่งทำให้ผู้ประกอบการขนส่งเสียค่าใช้จ่ายถูกกว่าการใช้แพขนานยนต์ จึงทำให้ปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นอย่างมากดังภาพที่ 4-13

[21] สินค้าบางประเภทเจ้าหน้าที่ศุลกากรอาจเปิดตรวจเองด้วยตนเองขึ้นอยู่กับความเหมาะสม

ภาพที่ 4-13 แผนภูมิการเพิ่มขึ้นของรถบรรทุกสินค้าที่ด่านพรมแดนมุกดาหาร
ที่มา: ศุลกากรมุกดาหาร (2553)

ด้านการปฏิบัติงาน

สำหรับด่านพรมแดนมุกดาหารในปัจจุบันถือว่าปริมาณรถบรรทุกสินค้าส่งออกยังไม่มากหากเทียบกับความสามารถในการให้บริการของด่าน ทำให้ไม่ค่อยมีปัญหาด้านความล่าช้าในการให้บริการ ส่วนใหญ่ปัญหาจะเกิดจากความบกพร่องของตัวแทนออกของที่เตรียมเอกสารมาไม่ครบ ประกอบกับมีสำนักงานอยู่ไกลจากด่านพรมแดนมาก ทำให้เสียเวลาในการประสานงานและเดินทาง

ความสัมพันธ์ระหว่างด่านศุลกากรไทย-ลาว

เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรทั้งสองได้มีการจัดเลี้ยงอาหารร่วมกันตามโอกาส มีความคุ้นเคยกัน แต่ในเรื่องของการทำงานที่เป็นทางการนั้น ยังไม่มีการประสานงานการทำงานกันอย่างเป็นรูปธรรม แต่มีบางครั้งที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรของลาวอาจใช้ผลการอ่านฟิล์มเอ็กซเรย์จากทางฝั่งไทยประกอบการพิจารณานำเข้า ซึ่งทำให้รถบรรทุกสินค้าส่งออกจากไทยไม่ต้องเสียเวลาในการเข้าตรวจด้วยเครื่องเอ็กซเรย์ที่ฝั่งลาวซ้ำอีก

หอการค้าจังหวัดมุกดาหาร

ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านทางด่านพรมแดนมุกดาหารมีความสะดวก ทำให้มีปริมาณรถบรรทุกสินค้าผ่านเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ปัญหาและอุปสรรคที่พบสำหรับรถบรรทุกสินค้าโดยหลักแล้วมีดังนี้

- ในปัจจุบันด่านพรมแดนมุกดาหารยังไม่มีลานพักรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า ดังนั้น รถบรรทุกสินค้าจึงต้องอาศัยจอดตามสถานีบริการน้ำมันโดยรอบจังหวัดมุกดาหาร

เนื่องจากรถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มาถึงก่อนเวลาเปิดทำการของด่านพรมแดน ทั้งนี้ในการจอดพักตามสถานที่ต่างๆ ทำให้เกิดความสุ่มเสี่ยงต่อการถูกโจรกรรมสินค้าและน้ำมันเชื้อเพลิงจากรถบรรทุกสินค้า

- พื้นที่รอบด่านพรมแดนขาดการพัฒนา ไม่มีร้านค้าหรือจุดบริการเพื่อรองรับผู้มาใช้บริการด่านพรมแดน
- การพัฒนากระบวนการผ่านแดนให้เกิดความสะดวกสำหรับรถขนส่งสินค้าของประเทศไทย ทำให้เกิดการเสียเปรียบทางด้านเศรษฐกิจท้องถิ่นซึ่งจะกล่าวถึงในหัวข้อที่ 4.2.6 ต่อไป

ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนาพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนเพื่อพัฒนาเป็นที่จอดพักสำหรับรถบรรทุกสินค้า โดยมีร้านค้าคอยรองรับผู้ที่มาใช้บริการ

4.2.4 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุก

ในการสัมภาษณ์พนักงานขับรถสำหรับด่านมุกดาหารผู้วิจัยได้ทำการลงพื้นที่สำรวจสองวันคือ 22 และ 23 พฤศจิกายน พ.ศ. 2553 โดยทำการเก็บข้อมูลในช่วงเวลา 8:00-13:00น. ซึ่งได้ทำการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าจำนวน 36 คัน ซึ่งข้อมูลเบื้องต้นที่ได้มีดังนี้

ข้อมูลด้านการขนส่ง จากการสัมภาษณ์พบว่ารถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มีต้นทางมาจากกรุงเทพมหานคร(33%) ซึ่งมีทั้งสินค้าอุปโภคบริโภคและอุตสาหกรรมที่เหลือส่วนใหญ่เป็นจังหวัดภายในภาคตะวันออกเฉียงใต้และซึ่งเป็นสินค้าด้านการเกษตรกรรมและปศุสัตว์แสดงดังตารางที่ 4-13

ตารางที่ 4-13 ต้นทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่ด่านมุกดาหาร

ต้นทาง	ประเภทสินค้า	จำนวน	ร้อยละ
กทม.	สินค้าอุปโภค,เครื่องจักร,ปูนซีเมนต์	12	33
กาฬสินธุ์	อ้อย	3	8
มุกดาหาร	อาหาร, ถังน้ำ, สุกร	3	8
ลพบุรี	กระเบื้อง	3	8
อุบลราชธานี	ปูนซีเมนต์	3	8
อื่นๆ*	สินค้าอุปโภค,น้ำมัน	12	33
รวมจำนวน		36	100

*ส่วนใหญ่เป็นจังหวัดทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

การมาถึงของรถขนส่งสินค้านั้นโดยส่วนใหญ่เดินทางมาถึงด่านศุลกากรมุกดาหารในช่วงเช้า (หลังเวลา 6:00 น.) ของวันที่จะเดินทางข้ามด่านพรมแดน (50%) ซึ่งเกือบทั้งหมดมีต้นทางเป็นจังหวัดที่อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนี้ยังมีรถบรรทุกขนส่งสินค้าอีกส่วนหนึ่งเดินทางมาถึงบริเวณด่านศุลกากรมุกดาหารในช่วงกลางคืน หรือหลังเวลา 18:00 น.จนถึง 6:00 น. ในวันถัดไป (36%) และ

บางส่วนเดินทางมาถึงในช่วงเวลาเย็น (ก่อน 18:00 น.) ของวันก่อนวันข้ามด่านพรมแดน (14%) ซึ่งทั้งสองกรณีหลังส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกสินค้าที่มีต้นทางมาจากจังหวัดในภาคกลาง โดยเฉลี่ยแล้วรถบรรทุกสินค้าจะใช้เวลารอคอยประมาณ 7 ชั่วโมง โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 4-14

ตารางที่ 4-14 เวลารอคอยของรถบรรทุกสินค้าก่อนเดินทางไปยังด่านมุกดาหาร

เวลารอคอย	จำนวน	ร้อยละ
ตั้งแต่ 12 ชม. ขึ้นไป	11	30
น้อยกว่า 12 ชม.- 6 ชม.	6	17
น้อยกว่า 6 ชั่วโมง	19	53

ข้อมูลด้านความคิดเห็น จากการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าพบว่าพนักงานขับรถให้ความสำคัญกับจุดพักรถบริเวณด่านศุลกากรมากที่สุด (47.3%) ทั้งนี้เป็นเพราะโดยส่วนมากรถบรรทุกสินค้าที่จะต้องข้ามไปยังฝั่งลาวไม่สามารถพาครอบครัวหรือผู้ติดตามที่มาด้วยกันไปได้เนื่องจากจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่ม ดังนั้นผู้ที่ต้องรอจึงเกิดความลำบากเนื่องจากไม่มีสถานที่รองรับรองลงมามีความเห็นว่าการจัดการจราจรบริเวณด่านพรมแดนก็เป็นสิ่งสำคัญ (21.3%)

ตารางที่ 4-15 การให้ความสำคัญต่อสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งที่ด่านมุกดาหาร

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้า	เปอร์เซนต์ที่ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก
สภาพถนนเข้าสู่พรมแดน	14.0
การจราจรบริเวณด่านพรมแดน	21.3
จุดพักรถบริเวณด่านพรมแดน	47.3
สถานีบริการเชื้อเพลิง	5.3
โครงสร้างพื้นฐานส่วนเชื่อมต่อระหว่าประเทศ (สะพาน)	12.1

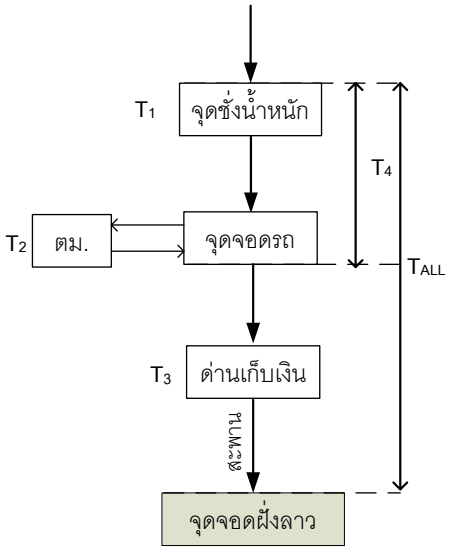
ซึ่งจากประเด็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้าดังกล่าวพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าได้ให้คะแนนความพึงพอใจ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4-16 โดยใช้ระดับเกณฑ์คะแนนจาก 4-พึงพอใจมาก จนถึง 1-น้อยที่สุด/ต้องแก้ไข แล้วจึงหาค่าเฉลี่ย ซึ่งจะพบว่าส่วนที่ได้คะแนนต่ำที่สุดคือจุดพักรถบริเวณด่านซึ่งจากการสำรวจบริเวณด่านพรมแดนพบปัญหาดังกล่าวจริงซึ่งจะกล่าวรายละเอียดในหัวข้อ 4.2.7 ต่อไป

ตารางที่ 4-16 ค่าคะแนนความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ด่านมุกดาหาร

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้า	คะแนนความพึงพอใจ
สภาพถนนเข้าสู่พรมแดน	3.58
จุดพักรถบริเวณด่านพรมแดน	2.75
สถานีบริการเชื้อเพลิง	3.61
การจราจรบริเวณด่านพรมแดน	3.47
โครงสร้างพื้นฐานส่วนเชื่อมต่อระหว่าประเทศ (สะพาน)	3.86
สภาพโดยรวมของด่านพรมแดน	3.69

4.2.5 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ

สำหรับจุดผ่านแดนมุกดาหารนั้น จุดให้บริการผ่านพิธีการศุลกากรตั้งอยู่ภายในด่านพรมแดน ทำให้การให้บริการรับบรรทุกนั้น ถูกรวมเข้ากับขั้นตอนอื่นๆ ของการผ่านพิธีการศุลกากรซึ่งในการพิจารณาระบบการให้บริการสำหรับรถบรรทุกแต่ละคัน จึงจะพิจารณาเฉพาะการผ่านพิธีการศุลกากร การชั่งน้ำหนัก และการผ่านด่านเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพาน เท่านั้น จากการสำรวจพบว่าการให้บริการสำหรับพิธีการตรวจคนเข้าเมืองเป็นลักษณะ Counter Service โดยพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าจะต้องจอดรถไว้และเดินมาผ่านพิธีการ ณ จุดการให้บริการ แล้วกลับไปที่รถบรรทุกเพื่อรอเอกสารจากการผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งเวลานับตั้งแต่รถบรรทุกสินค้าเข้าสู่ด่านชั่งน้ำหนักจนรถบรรทุกสินค้าเคลื่อนที่ออกจากด่านพรมแดนฝั่งไทยมีค่าเฉลี่ย T_4 (แสดงในภาพที่ 4-14) ดังตารางที่ 4-17



ภาพที่ 4-14 เวลาในการให้บริการของด่านพรมแดนมุกดาหาร

ตารางที่ 4-17 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนมุกดาหาร

เวลา	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
T_1 (วินาที)	70.9	23.0
T_2 (วินาที)	51.8	9.0
T_3 (นาที)	2.1	0.9
T_4 (นาที)	16.1	9.7
T_{ALL} (นาที)	20.2	4.6

4.2.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค

- เวลาที่ใช้ในการรอคอยเอกสารเพื่อผ่านพิธีการศุลกากรโดยเฉลี่ย 16.1 นาทีนั้นคิดเป็นประมาณ 75% ของเวลาที่ใช้ข้ามแดนจากฝั่งไทย ซึ่งในปัจจุบันปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่เข้ามาใช้บริการยังมีไม่มากทำให้ด่านพรมแดนมุกดาหารไม่ประสบปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการ แต่หากในอนาคตมีปริมาณรถบรรทุกมากขึ้น จะทำให้ประสบปัญหาสำหรับพื้นที่จอดพักรถบรรทุกสินค้าภายในด่านพรมแดนเพื่อรอเอกสารผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งมีพื้นที่รองรับได้เพียง 10-12 คันเท่านั้น
- ในปัจจุบันรถบรรทุกสินค้าสามารถผ่านด่านพรมแดนของฝั่งประเทศไทยไปได้โดยสะดวก ทำให้ไม่เกิดการหยุดพักของรถบรรทุกสินค้าทางฝั่งไทย แต่เมื่อรถบรรทุกสินค้าไปถึงยังฝั่งลาวรถบรรทุกสินค้าจะต้องจอดรอพิธีการนำเข้า/ส่งออก ช่วงระยะเวลาหนึ่งทำให้เกิดรายได้แก่ร้านค้าท้องถิ่นในฝั่งลาวนอกจากนั้นการที่รถบรรทุกสินค้าของไทยสามารถเข้าไปส่งสินค้าถึงศูนย์กระจายสินค้าเอกชนของลาวซึ่งรัฐบาลสปป.ลาวได้สนับสนุนให้มีการพัฒนาศูนย์บริการเปลี่ยนถ่าย/รับฝากตู้สินค้าขึ้นมารองรับการค้าชายแดน ดังตัวอย่างภาพที่ 4-15 ซึ่งเป็นรูปของจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า บริเวณด่านพรมแดน(ซ้าย) กับลานเปลี่ยนถ่ายสินค้าและลานฝากตู้คอนเทนเนอร์ของบริษัท Lao Freight Forwarder จำกัด(กลางและขวา) ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้ก่อให้เกิดรายได้กับทางฝั่งลาว นอกจากนี้หากปลายทางของการขนส่งสินค้าทำการขนถ่ายหรือรับสินค้าล่าช้าทำให้เกินเวลาทำการของส่วนราชการสปป.ลาว รถบรรทุกสินค้าของไทยก็จะต้องค้างคืนที่ฝั่งลาวเนื่องจากไม่อยากเสียค่าล่วงเวลาให้กับทางด่านพรมแดนฝั่งลาว ด้วยสภาพการณ์เช่นนี้นี้ทำให้กิจกรรมด้านการขนส่งไม่ว่าจะเป็นการจอดพักรถ การเปลี่ยนถ่ายสินค้า เกิดขึ้นที่ฝั่งลาวซึ่งปัจจุบันมีการพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่นอย่างมากแตกต่างกับทางฝั่งไทยซึ่งรถบรรทุกสินค้าวิ่งผ่านโดยไม่เกิดกิจกรรมกระจายรายได้ให้กับเศรษฐกิจท้องถิ่น

ภาพที่ 4-15 ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและลานฝากตู้คอนเทนเนอร์ของสปป.ลาว

4.2.7 แผนการพัฒนาในอนาคต

- ด่านศุลกากรมุกดาหารมีแผนการก่อสร้างอาคารที่ทำการด่านศุลกากรแห่งใหม่บริเวณใกล้กับด่านพรมแดนมุกดาหารเพื่อรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่ควบคุมร่วมกันระหว่างไทย-ลาว และเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างก่อสร้าง ภายหลังการก่อสร้างเสร็จสิ้นจะทำการย้ายศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ(Single Stop Service)และด่านศุลกากรมุกดาหารมายังอาคารหลังใหม่ทั้งหมด
- การพัฒนาพื้นที่ความคุมร่วม (Common Control Area:CCA) ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับการตรวจสินค้าร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ทั้งสองประเทศซึ่งจะทำให้รถบรรทุกสินค้าไม่ต้องถูกตรวจซ้ำซ้อนซึ่งในปัจจุบันด่านพรมแดนของลาวได้มีการจัดเตรียมพื้นที่ไว้แล้วดังภาพที่ 4-16 แต่ทางฝั่งไทยยังขาดการสนับสนุนด้านนโยบายและการปรับปรุงกฎหมายรองรับ

ภาพที่ 4-16 พื้นที่ตรวจร่วม (CCA) ของสปป.ลาว

4.3 ด่านพรมแดนนครพนมและด่านศุลกากรนครพนม

ด่านศุลกากรนครพนมเป็นด่านศุลกากรทางบกอยู่ติดเขตแดนไทยกับสปป.ลาวโดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดน โดยตามประกาศกระทรวงการคลังลงวันที่ 28 มกราคม พ.ศ. 2551 ได้ปรับกำหนดพื้นที่รับผิดชอบของด่านนครพนมใหม่คือ พื้นที่จังหวัดนครพนมและสกลนคร

4.3.1 ข้อมูลทั่วไป

ภาพที่ 4-17 ตำแหน่งที่ตั้งของด่านพรมแดนนครพนม

ที่ตั้ง

ด่านศุลกากรนครพนมตั้งอยู่ตรงข้ามกับเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน สปป.ลาวโดยมีระยะพรมแดนซึ่งกั้นโดยแม่น้ำโขงยาวประมาณ 153 กิโลเมตร โดยที่ทำการด่านศุลกากรนั้นอยู่ที่อาคารท่าเทียบเรือเทศบาลจังหวัดนครพนม

เวลาทำการ

ที่ทำการด่านศุลกากรเปิดทำการตั้งแต่เวลา 6:00 – 18:00 น.

จุดปฏิบัติงาน[22]

ด่านศุลกากรนครพนมมีจุดปฏิบัติงานประจำ 5 จุดโดยมีด่านพรมแดนนครพนมเป็นจุดหลักสำหรับการขนส่งสินค้าโดยแพขนานยนต์นอกจากนี้ยังมีจุดผ่อนปรนซึ่งอยู่ในเขตรับผิดชอบอีก 4 จุด ดังนี้

[22] เอกสารประกอบการบรรยาย, ด่านศุลกากรนครพนม 24 พ.ย. 2553

- จุดผ่อนปรนอำเภอบ้านแพง จังหวัดนครพนม ตั้งอยู่ที่ท่าน้ำบ้านดอนแพง หมู่ที่ 7 ต.บ้านแพง อ.บ้านแพง จว.นครพนม ตรงกับบ้านบุ่งกวาง เมืองปากกระดิ่ง แขวงบอลิคำไซ สปป.ลาว เปิดทำการเวลา 09:00 – 13:00 น. ตั้งแต่วันจันทร์ - วันศุกร์
- จุดผ่อนปรนอำเภอท่าอุเทน จังหวัดนครพนมตั้งอยู่ที่ถนนเลียบแม่น้ำโขง หน้าที่ทำการด่านตรวจคนเข้าเมืองอำเภอท่าอุเทน (เดิม) ต.ท่าอุเทน อ.ท่าอุเทน จว.นครพนมตรงกับบ้านหินบูน เมืองหินบูน แขวงคำม่วน สปป.ลาว เปิดทำการตั้งแต่เวลา 09:00 – 13:00 น. ของวันจันทร์ และวันพฤหัสบดี
- จุดผ่อนปรนบ้านหนาดท่า อำเภอเมือง จังหวัดนครพนมตั้งอยู่ที่ท่าน้ำบ้านหนาดท่า ต.บ้านกลาง อ.เมือง จ.นครพนม ตรงกับบ้านปากเป่ง เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน สปป.ลาว เปิดทำการตั้งแต่เวลา 08:00 – 14:00 น. ของวันอังคาร และวันศุกร์
- จุดผ่อนปรนอำเภอธาตุพนม จังหวัดนครพนมตั้งอยู่ที่ถนนริมเขื่อนหน้าเทศบาลตำบลธาตุพนม อ.ธาตุพนม จว.นครพนม ตรงกับบ้านด่าน เมืองหนองบก แขวงคำม่วน และบ้านปากเซบั้งไฟ เมืองไชยบุรี แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว เปิดทำการตั้งแต่เวลา 07:00 – 15:00 น. ของวันจันทร์ และวันพฤหัสบดี

สภาพการค้า

ด่านพรมแดนนครพนมมีแนวโน้มปริมาณรถบรรทุกสินค้าส่งออกเข้าใช้บริการเพิ่มมากขึ้นในไม่กี่ปีมานี้ เนื่องมาจากทางฝั่งลาวมีการก่อสร้างเขื่อน (เขื่อนน้ำเทิน 2) ทำให้มีการนำเข้าวัสดุก่อสร้างและอุปกรณ์สำหรับก่อสร้างเขื่อนเข้าจากทางประเทศไทย โดยมักเป็นการนำเข้าสินค้ารายย่อยซึ่งมีปริมาณไม่มากและไม่คุ้มทุนสำหรับการขนส่งระยะไกลด้วยเส้นทางอื่น[23]

ในปัจจุบันด่านพรมแดนนครพนมได้รับผลกระทบจากการพัฒนาจุดข้ามแดนอื่นใกล้เคียงเช่น ด่านบึงกาฬ ด่านมุกดาหาร ทำให้ปริมาณการขนส่งน้อยกว่าในอดีต

ตารางที่ 4-18 สถิติการค้าชายแดนด่านศุลกากรนครพนม[24]

	ปีงบประมาณ		
	2551	**2552**	**2553**
มูลค่าการส่งออก (ล้านบาท)	4,711.25	2,921.41	2,776.36
มูลค่าการนำเข้า (ล้านบาท)	1,187.28	1,502.60	1,546.74

มูลค่าการค้าผ่านด่านศุลกากรนครพนม- คำม่วน (ขณะกำลังก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สาม) ยังไม่สูงมากนักโดยมีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยปี พ.ศ. 2546 – 2552 เป็นจำนวน 2,860.8 ล้านบาท และมีมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยปี พ.ศ. 2546 – 2552 เป็นจำนวน 951.88 ล้านบาท โดยสินค้าส่งออกที่

[23] สัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุก, 24 พ.ย. 2553

[24] มูลค่าการค้ารวม สำหรับพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรนครพนม

สำคัญที่ผ่านด่านนี้ ได้แก่ น้ำมันดีเซล รถยนต์และส่วนประกอบ และเหล็ก โดยรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4-19 โดยพบว่า มูลค่าสินค้าส่งออกที่ด่านนครพนมมีปริมาณไม่มากนัก (ประมาณ 2,500-5,000 ล้านบาท/ปี) โดยส่วนใหญ่ในปีพ.ศ. 2552 จะมีปริมาณลดลงกว่าปีพ.ศ. 2551 เนื่องจากการก่อสร้างเขื่อนน้ำเทิน 2 ใกล้แล้วเสร็จ ส่วนสินค้านำเข้านั้นมีปริมาณเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยมูลค่าสินค้าที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นเสื้อผ้าสำเร็จรูป ทั้งนี้การเพิ่มลดของปริมาณสินค้าชนิดต่างๆ ที่ด่านนครพนมนั้นคาดว่าน่าจะเกิดจากวิกฤตการณ์เศรษฐกิจโลกในปลายปีพ.ศ. 2551 หรือเกิดจากการที่ผู้ขนส่งสินค้าบางส่วนหันไปใช้เส้นทางคมนาคมอื่นแทน (เช่น สาย R8 ผ่านจ.บึงกาฬ หรือ R9 ผ่านจ.มุกดาหาร เป็นต้น)

ตารางที่ 4-19 สินค้าส่งออกสำคัญที่ผ่านด่านศุลกากรนครพนม[25]

รายการสินค้า	มูลค่า (ล้านบาท)		สัดส่วน		อัตราการขยายตัว	
	2551	2552	2551	2552	2551	2552
1.น้ำมันดีเซล	861.72	440.18	18.29	15.07	-	-48.92
2.รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	458.29	192.04	9.73	6.57	-	-58.10
3.เหล็กและเหล็กกล้า	356.94	279.88	7.58	9.58	-	-21.59
4.ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	336.65	186.86	7.15	6.40	-	-44.49
5.อาหารสัตว์อื่นๆ	186.3	102.9	3.95	3.52	-	-44.77
6.น้ำมันเบนซิน	179.53	87.28	3.81	2.99	-	-51.38
7.เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและส่วนประกอบ	142.53	269.93	3.03	9.24	-	89.38
8.สินค้าปศุสัตว์อื่นๆ	120.3	123.75	2.55	4.24	-	2.87
9.เครื่องจักรกลและส่วนประกอบอื่นๆ	83.18	34.76	1.77	1.19	-	-58.21
10.ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ	73.82	124.33	1.57	4.26	-	68.42
อื่นๆ	1911.99	1079.5	40.58	36.95	-	-43.54
รวม	**4,711.2**	**2,921.4**	**100.0**	**100.0**	**-**	**-38.0**

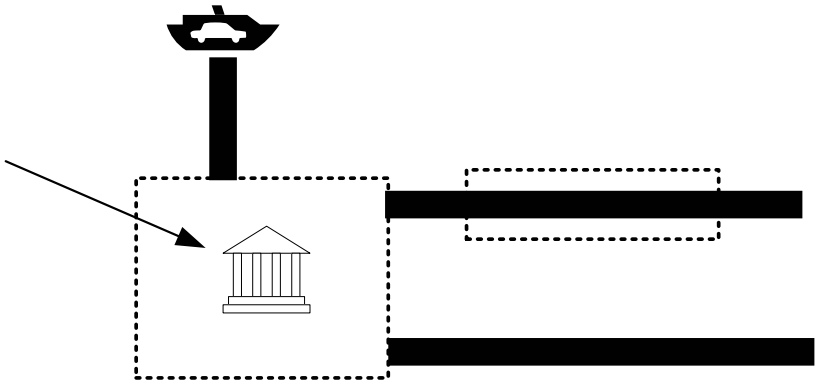
4.3.2 องค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

ลักษณะของด่านพรมแดนนครพนมเป็นลักษณะที่คล้ายคลึงกับด่านพรมแดนมุกดาหารคือจุดผ่านพิธีการศุลกากรอยู่บริเวณด่านพรมแดน แต่สำหรับด่านพรมแดนนครพนมนั้น รถบรรทุกสินค้าทุก

[25] กรมการค้าต่างประเทศ (2553) [ออนไลน์] http://bordertrade.dft.go.th (สืบค้นเมื่อ 10 พ.ย. 53)

ชนิดจะเข้าใช้บริการผ่านพิธีการศุลกากรบริเวณด่านพรมแดนทั้งหมด ส่วนสำนักงานที่ทำการของด่านศุลกากรนครพนมซึ่งตั้งอยู่ที่อาคารท่าเทียบเรือเทศบาลนั้นใช้เป็นสำนักงานสำหรับฝ่ายบริหารเท่านั้น

องค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับจุดผ่านแดนนครพนมนั้นสามารถจำแนกได้ดังต่อไปนี้



ภาพที่ 4-18 ผังแสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านนครพนม

สภาพถนนเข้าสู่จุดผ่านแดน ถนนสายหลักที่เข้าสู่ด่านพรมแดนนครพนม คือทางหลวงหมายเลข 22 และ 212 ซึ่งทางหลวงหมายเลข 22 จะเชื่อมมาจากจังหวัดสกลนคร ส่วนทางหลวงหมายเลข 212 จะเชื่อมมาจากจังหวัดบึงกาฬและนครพนม สภาพทางเป็นถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจรผิวถนนสมบูรณ์ แต่ในช่วงก่อนเข้าถึงด่านพรมแดนประมาณ 5 – 8 กม. ถนนทั้งสองเส้นจะต้องตัดผ่านตัวเมืองซึ่งมีทางแยกสัญญาณไฟจราจรหลายจุด อีกทั้งยังมีรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์อยู่ในกระแสจราจรจำนวนมาก ซึ่งลักษณะเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

บริเวณที่ทำการด่านศุลกากร ที่ทำการด่านศุลกากรนครพนมตั้งอยู่ในอาคารท่าเทียบเรือเทศบาลห่างจากจุดพรมแดนนครพนมประมาณ 550 เมตร ซึ่ง ณ ที่ทำการด่านศุลกากรนี้จะไม่ถือเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับด่านพรมแดนนครพนมเนื่องจากกิจกรรมการส่งออกจะเกิดขึ้นบริเวณจุดผ่านแดนเท่านั้น

ทางอนุมัติ เนื่องจากสำหรับด่านพรมแดนนครพนมจุดผ่านพิธีการศุลกากรอยู่ที่ด่านพรมแดนจึงไม่มีทางอนุมัติสำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออก

พื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้า จากการสำรวจบริเวณด่านพรมแดนนครพนมพบว่ามีที่จอดรถสองจุดหลักคือภายในพื้นที่ด่านพรมแดน และถนนทางหลวงหมายเลข 212 บริเวณด่านพรมแดนซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

จุดบริการพิธีศุลกากร
-จับคู่ใบขน
ตัวบัญชี

- จุดจอดรถภายในด่านพรมแดน ในด่านพรมแดนนั้นได้มีการออกแบบพื้นที่การเดินรถเป็นสองส่วนคือทางสำหรับลงแพขนานยนต์และทางสำหรับขึ้นมาจากแพขนานยนต์ มีอาคารปฏิบัติการสำหรับด่านพรมแดนตั้งอยู่ตรงกลางเป็นจุดแยกทั้งสองออกจากกัน โดยทางทั้งสองมีขนาดกว้าง 10 เมตร ทำให้รถบรรทุกสินค้าสามารถใช้ทางจอดรอได้ 1 แถวโดยไม่รบกวนรถบรรทุกสินค้าที่ขึ้น/ลง ท่าแพขนานยนต์ การจอดรถในลักษณะดังกล่าวรองรับรถบรรทุกสินค้าได้ 10 – 15 คัน แต่โดยปกติแล้วรถบรรทุกสินค้าที่มาถึงจะไปใช้แพขนานยนต์ตามลำดับก่อน-หลัง ทำให้การจอดรอไม่มีการเว้นช่องทางจึงสามารถรองรับรถบรรทุกสินค้าได้เพิ่มขึ้นเป็น 20 – 25 คัน
- พื้นที่จอดบริเวณริมทางหลวงหมายเลข 212 เนื่องจากทางหลวงดังกล่าวเป็นขนาด 4 ช่องจราจร รถบรรทุกสินค้าจึงสามารถอาศัยจอดได้ 1 ช่องจราจรโดยไม่รบกวนการจราจรมากนัก แต่ในปัจจุบันรถบรรทุกสินค้าไม่นิยมที่จอดรถลักษณะดังกล่าวเพราะกลัวปัญหาเรื่องอุบัติเหตุซึ่งเกิดบ่อย[26] ทั้งนี้แนวถนนที่สามารถจอดได้ยาวประมาณ 500 เมตร รองรับรถบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 25 คัน

ภาพที่ 4-19 เขตแนวจอดรถของด่านพรมแดนนครพนม

ด่านพรมแดน ในการให้บริการของด่านพรมแดนจะเริ่มจากรถบรรทุกสินค้าเข้ามาจอดภายในจุดจอดในด่านพรมแดนนครพนมหลังจากนั้นตัวแทนออกของจะทำการรวบรวมใบกำกับการขนย้ายและนำใบขนยื่นที่จุดบริการเพื่อผ่านพิธีศุลกากรและรวบรวมหนังสือเดินหรือบัตรผ่านแดนของคนขับรถเพื่อนำไปยื่นต่อเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองเพื่อขออนุญาตออกนอกประเทศ หลังจากผ่านพิธีการศุลกากร

[26] สัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุก, 24 พ.ย. 2553

และตรวจคนเข้าเมืองเรียบร้อยแล้ว รถบรรทุกสินค้าจะต้องรอขึ้นแพขนานยนต์ต่อไป ซึ่งในระหว่างรอจะต้องมีการเลื่อนตำแหน่งจอดรถเป็นระยะ เพื่อเพิ่มช่องจอดให้กับรถบรรทุกสินค้าคันอื่น

การให้บริการของแพขนานยนต์นั้น มีผู้ให้บริการหลายราย ซึ่งในปัจจุบันมีแพขนานยนต์ให้บริการ 3 ลำซึ่งมีขนาดแตกต่างกัน ใช้เวลาในการเดินทางข้ามไปฝั่งลาว ครั้งละประมาณ 15-20 นาที ขึ้นอยู่กับกระแสน้ำในแม่น้ำและน้ำหนักบรรทุก ในการสำรวจที่ด่านนครพนมมีรถบรรทุกสินค้าไม่มากนัก ไม่เหมาะสมต่อการสังเกตการณ์และจับเวลาการให้บริการ ผู้สำรวจจึงทำการหาเวลาการให้บริการจากการสอบถามตัวแทนออกของ พนักงานขับรถ พนักงานควบคุมแพ และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานได้ผลดังตารางที่ 4-20

ตารางที่ 4-20 เวลาการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ด่านนครพนม

บริการ	เวลาที่ใช้
การผ่านพิธีศุลกากร	3-5 นาทีต่อใบขน
การผ่านพิธีตรวจคนเข้าเมือง	5-7 นาทีต่อกลุ่ม
เวลาในการข้ามแม่น้ำด้วยแพขนานยนต์	15-20 นาทีต่อเที่ยว
เวลาในการขึ้นแพขนานยนต์	3-5 นาทีต่อคัน

4.3.3 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง

เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร

ด่านพรมแดนนครพนมในปัจจุบันมีความไม่สะดวกในหลายๆ ด้านต่อการรองรับรถบรรทุกสินค้าซึ่งจุดด้อยและปัญหาสำหรับด่านพรมแดนนครพนมคือ

- ที่ตั้ง การตั้งด่านหรือจุดผ่านแดนอยู่ในบริเวณที่มีตัวเมืองและพื้นที่พาณิชย์ล้อมรอบทำให้การขยายพื้นที่ทำไม่ได้ และการเข้า/ออก จุดผ่านแดนทำได้ลำบากสำหรับรถบรรทุกสินค้า
- การใช้แพขนานยนต์มีข้อจำกัดทั้งทางด้านเวลา และประสิทธิภาพการให้บริการยังต้องขึ้นอยู่กับสภาพธรรมชาติด้วย (ระดับน้ำในแม่น้ำโขง) ซึ่งหากมีปริมาณรถบรรทุกสินค้าเพิ่มขึ้นจะไม่สามารถรองรับได้ นอกจากนี้ยังมีความเสี่ยงในการเกิดอันตรายจากการที่รถบรรทุกขนาดใหญ่ต้องขึ้นลงทางลาดเข้าสู่แพ และถ้าหากมีอุบัติเหตุเกี่ยวกับแพเกิดขึ้นก็จะเกิดความเสียหายต่อสินค้า และหากสินค้านั้นเป็นสินค้าอันตรายก็อาจจะรั่วไหลลงสู่แม่น้ำโขง เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมตามมาได้

สำหรับจุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพ 3 ที่กำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้างนั้น ควรมีการพิจารณาทำลานจอดสำหรับรถบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ เพื่อให้เป็นจุดปฏิบัติการสำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากรในการตรวจปล่อยสินค้า เพราะเมื่อการค้าชายแดนขยายตัวและปริมาณการขนส่งเพิ่มมากขึ้นการทำลานตรวจสินค้าภายหลังอาจทำได้ยาก จึงควรสร้างไว้รองรับตั้งแต่แรก

4.3.4 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุก

ในการสัมภาษณ์พนักงานขับรถสำหรับด่านนครพนมผู้วิจัยได้ทำการลงพื้นที่สำรวจสองวันคือ 23 และ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2553 โดยในช่วงที่ทำการเก็บข้อมูล มีรถบรรทุกสินค้าเข้ามาใช้บริการไม่มากนักซึ่งจากการสัมภาษณ์พนักงานขับรถจำนวน 10 คัน ได้ผลดังนี้

ข้อมูลด้านการขนส่ง จากการสัมภาษณ์พบว่ารถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มาใช้บริการในวันสำรวจมาจากจังหวัดระยองโดยขนปูนซีเมนต์เพื่อที่จะไปส่งยังสถานที่ก่อสร้างฝั่งลาวโดยมีรายละเอียดดังแสดงดังตารางที่ 4-21

ตารางที่ 4-21 ต้นทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่ด่านนครพนม

ต้นทาง	ประเภทสินค้า	จำนวน
ระยอง	ปูนซีเมนต์	7
อื่นๆ	ข้าวสาร,หม้อแปลงไฟฟ้า	3
รวมจำนวน		10

ในการขนส่งสินค้าออกนั้นปัจจัยที่สำคัญต่อเวลาการผ่านแดนคือ ความพร้อมของตัวแทนออกของฝั่งลาว ซึ่งหากยังไม่มีการติดต่อกลับมา ตัวแทนออกของฝั่งไทยจะยังไม่ให้รถบรรทุกสินค้าข้ามไป เนื่องจากเสี่ยงต่อการต้องติดพิธีการศุลกากรนำเข้าของฝั่งลาวจึงเป็นสาเหตุให้รถบรรทุกสินค้ากลุ่มนี้มีการรอคอยค่อนข้างนานดังตารางที่ 4-22 แต่จากการสอบถามพบว่าโดยปกติแล้วรถบรรทุกสินค้าจะไม่เข้ามายังด่านพรมแดนก่อนเวลาเดินทางนานมากนักเนื่องจากมีปัญหาเรื่องที่จอดรถซึ่งไม่มีรองรับ

ตารางที่ 4-22 เวลารอคอยของรถบรรทุกสินค้าก่อนข้ามพรมแดนที่ด่านนครพนม

เวลารอคอย	จำนวน	ร้อยละ
ตั้งแต่ 12 ชม. ขึ้นไป	1	10
น้อยกว่า 12 ชม.- 6 ชม.	7	70
น้อยกว่า 6 ชั่วโมง	2	20

ข้อมูลด้านความคิดเห็น จากการสัมภาษณ์พบว่าพนักงานขับรถต้องการจุดจอดพักที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับ เช่น ห้องน้ำ ห้องอาบน้ำ เนื่องจากสถานที่ในปัจจุบันห้องน้ำที่ให้บริการไม่ได้มาตรฐาน นอกจากนี้เมื่อมีรถบรรทุกเข้ามาใช้บริการด่านพรมแดนเป็นจำนวนมาก จะทำให้การเคลื่อนตัวของรถในบริเวณจุดผ่านแดน เกิดการติดขัดซึ่งการให้ความสำคัญต่อสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ แสดงได้ดังตารางที่ 4-23

ตารางที่ 4-23 การให้ความสำคัญต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่านนครพนม

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้า	เปอร์เซนต์ที่ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก
สภาพถนนเข้าสู่พรมแดน	5.3
การจราจรบริเวณด่านพรมแดน	22.8
จุดพักรถบริเวณด่านศุลกากร	50.9
สถานีบริการเชื้อเพลิง	3.5
โครงสร้างพื้นฐานส่วนเชื่อมต่อระหว่าประเทศ (สะพาน)	17.5

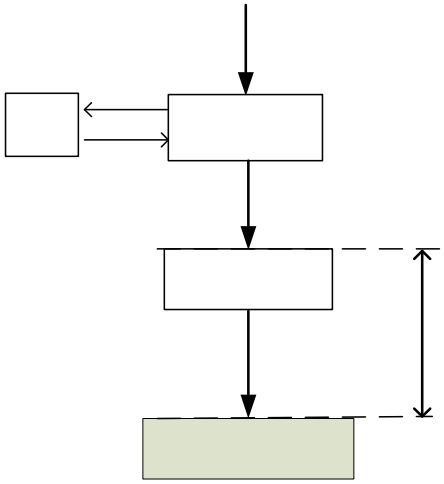
จากประเด็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้าดังกล่าวพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าได้ให้ความคะแนนความพึงพอใจ โดยใช้ระดับเกณฑ์คะแนนจาก 4-พึงพอใจมาก จนถึง 1-น้อยที่สุด/ต้องแก้ไข ในแต่ละประเด็น ซึ่งสรุปได้ดังค่าเฉลี่ยในตารางที่ 4-24 ซึ่งจะพบว่าส่วนที่ได้คะแนนต่ำที่สุดคือจุดพักรถ ส่วนคะแนนในด้านอื่นๆ ค่อนข้างสูง

ตารางที่ 4-24 ค่าคะแนนความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ด่านนครพนม

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้า	คะแนนความพึงพอใจ
สภาพถนนเข้าสู่พรมแดน	4.0
จุดพักรถบริเวณด่านศุลกากร	2.2
สถานีบริการเชื้อเพลิง	3.6
การจราจรบริเวณด่านพรมแดน	2.3
การให้บริการของแพขนานยนต์	3.6
สภาพโดยรวมของด่านพรมแดน	3.3

4.3.5 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ

สำหรับด่านพรมแดนนครพนมนั้นมีลักษณะการให้บริการที่คล้ายคลึงกับด่านพรมแดนมุกดาหาร กล่าวคือการให้บริการผ่านพิธีตรวจคนเข้าเมืองเป็นลักษณะของเคาน์เตอร์บริการ โดยพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าจะจอดรถลงมาผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองที่จุดให้บริการ หลังจากนั้นจะเป็นการรอคอยเวลาสำหรับการเข้าใช้บริการแพขนานยนต์ ซึ่งเวลาในการเข้าใช้บริการแพขนานยนต์ในการข้ามไปยังฝั่งประเทศลาวจากการสำรวจพบว่าใช้เวลาเฉลี่ยประมาณ 16.7 นาที



ภาพที่ 4-20 เวลาในการให้บริการของด่านพรมแดนนครพนม

ตารางที่ 4-25 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนนครพนม

เวลา	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
T_1 (วินาที)	67.9	10.0
T_2 (วินาที)	122.6	50.5
T_{ALL} (นาที)	16.7	4.5

4.3.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค

- ในการใช้แพขนานยนต์นั้น รถบรรทุกสินค้าจะต้องเสียเวลารอคอยแพซึ่งมีการให้บริการอย่างจำกัด และเสียเวลาที่ใช้ในการขึ้นแพขนานยนต์ของรถบรรทุกสินค้า ทำให้สามารถข้ามแดนได้ไม่เกิน 30 คันต่อชั่วโมง
- สำหรับที่ตั้งด่านพรมแดนนครพนมนั้นปัญหาหลักคือการอยู่ภายในตัวเมือง ทำให้การเข้าออกของรถบรรทุกไม่สะดวกและเกิดอุบัติเหตุกับรถบรรทุกสินค้าบ่อย เนื่องจากรถบรรทุกสินค้าวิ่งด้วยความเร็วและความคล่องตัวต่างจากยานพาหนะชนิดอื่นๆ การใช้ถนนร่วมกันจึงเกิดอุบัติเหตุได้
- อาคารศุลกากรปัจจุบันยังใช้พื้นที่ของอาคารเทศบาล ไม่เป็นสัดส่วน ที่ตั้งก็อยู่ห่างจากแพขนานยนต์ซึ่งเป็นจุดสำคัญในการผ่านของสินค้า และไม่สะดวกต่อเจ้าหน้าที่ในการติดต่อประสานงาน นอกจากนี้ ยังไม่มีพื้นที่เพื่อใช้สำหรับการตรวจสอบสินค้าขณะผ่านพิธีการศุลกากร หรือทำคลังสินค้าเพื่อใช้ในการเปลี่ยนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ และเป็นพื้นที่กระจายสินค้า

- ด้านการใช้แพขนานยนต์นำรถบรรทุกสินค้าข้ามไปยังฝั่งตรงข้ามนั้น จุดขึ้นและลงแพขนานยนต์ยังไม่มีการก่อสร้างให้ได้มาตรฐานเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งทางฝั่งไทยและลาว และใช้เวลานานในการเดินทาง
- สินค้าส่งออกประเภทสินค้าอุปโภคมีปลายทางเป็นร้านค้าหรือโกดังเก็บสินค้าในฝั่งลาวซึ่งมักมีพฤติกรรมหน่วงเวลาในการรับสินค้า ทำให้รถบรรทุกสินค้าของไทยไม่สามารถข้ามกลับมาได้ทันภายในวันเดียว เป็นการเพิ่มต้นทุนให้กับผู้ประกอบการขนส่งซึ่งปัญหาดังกล่าวเป็นที่ทราบกันของผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดจนเจ้าหน้าที่แต่ไม่สามารถแก้ไขได้
- ในส่วนของการอำนวยความสะดวกกับพนักงานขับรถนั้น ยังไม่มีพื้นที่เพื่อเป็นจุดพักรถสำหรับพนักงานขับรถขนส่งสินค้าในการหยุดพักที่เป็นระเบียบเรียบร้อยและได้มาตรฐาน

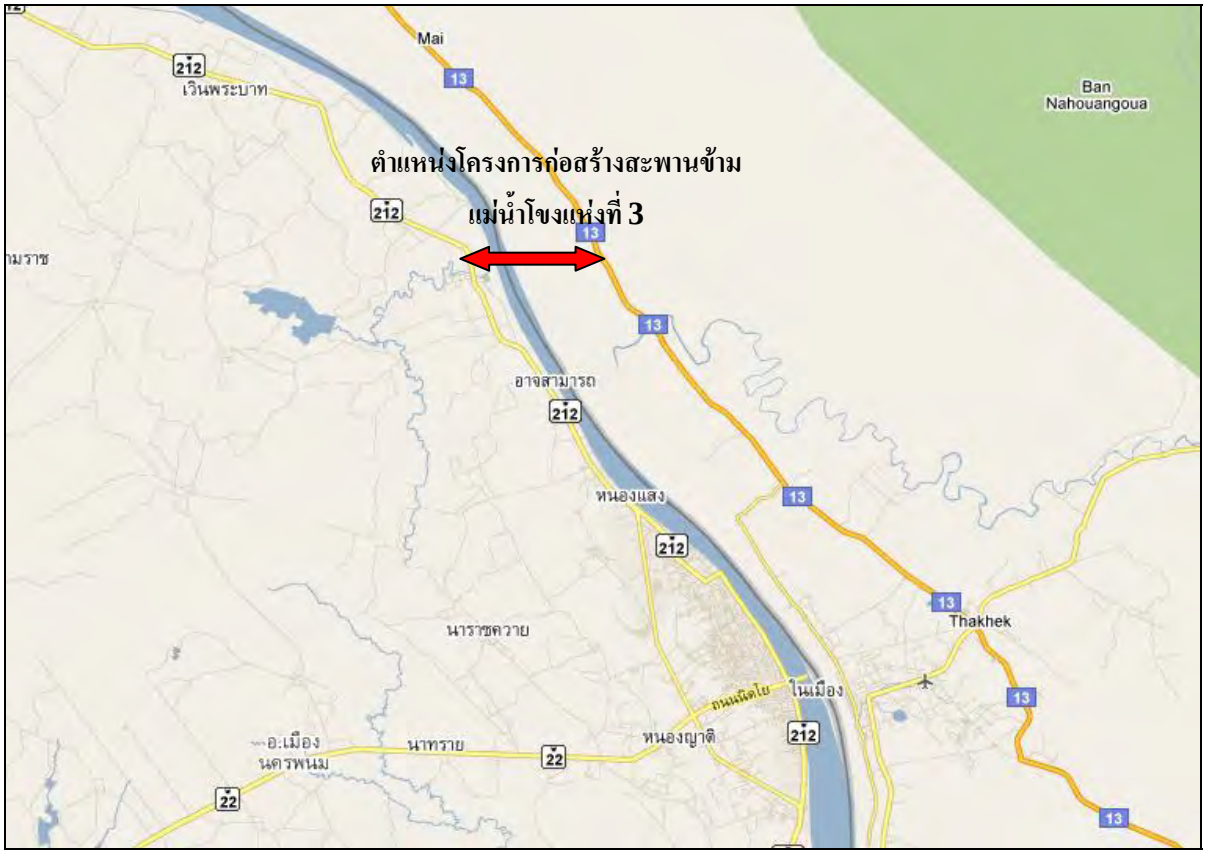
4.3.7 แผนการพัฒนาในอนาคต

จากสภาพปัญหาในปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงตระหนักถึงการพัฒนาด่านพรมแดนนครพนมเนื่องจากเป็นจุดที่อยู่บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งเป็นการพัฒนาร่วมกันทั้งประเทศไทยและสปป.ลาวซึ่งการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ในส่วนของประเทศไทย ได้แก่ สะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 และด่านศุลกากรนครพนม โดยมีรายละเอียดดังนี้

สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3[27] เกิดขึ้นจากการศึกษาเพื่อวางแผนพัฒนาแบบเบ็ดเสร็จของพื้นที่สะหวันนะเขตและคำม่วน ของ สปป.ลาว และชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย 4 จังหวัด (นครพนม สกลนคร มุกดาหาร และกาฬสินธุ์) โดยได้รับความช่วยเหลือจากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) ซึ่งโครงการดังกล่าวศึกษาแล้วเสร็จในปีพ.ศ. 2544 โดยโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดนครพนมนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) สาย AH15 เชื่อมโยง อุดรธานี-นครพนม-หลักซาว-เมืองวินห์

จากการทบทวนผลการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่าตำแหน่งที่เหมาะสมของการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 คือบริเวณบ้านห้อมของฝั่งไทยและบ้านเวินใต้ ของฝั่ง สปป.ลาว โดยตำแหน่งดังกล่าวจะอยู่เหนือตัวเมืองนครพนมประมาณ 8 กิโลเมตร (ดังภาพที่ 4-21) ห่างจากบ้านท่าแขก สปป.ลาว ประมาณ 13 กิโลเมตร ซึ่งความกว้างของแม่น้ำโขงช่วงนี้จะมีความกว้างประมาณ 700 เมตร ค่อนข้างแคบเมื่อเทียบช่วงอื่น ๆ ในบริเวณใกล้เคียง นอกจากตัวสะพานแล้วโครงการดังกล่าวยังครอบคลุมถึงการสร้างด่านพรมแดนและถนนเชื่อมต่อในรูปแบบการสลับทิศทาง (Traffic Changeover) เนื่องจากทิศทางการจราจรของฝั่งไทยและสปป.ลาว ไม่เหมือนกัน โดยโครงสร้างของสะพานแห่งนี้เป็นสะพานเป็นคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง (Box Grider) ข้ามลำน้ำกว้าง 780 เมตร มีช่องลอดกว้าง 60 เมตร สูง 10 เมตร 2 ช่วง และมีความกว้างสะพาน 13 เมตร

[27] เว็บไซต์ของแขวงการทางนครพนม, เอกสารจากแขวงการทางนครพนมและโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 3 (2553)



ภาพที่ 4-21 ตำแหน่งที่มีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3

สะพานดังกล่าวนี้จะเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 212 ในฝั่งไทย ซึ่งเป็นเส้นทางขนานกับแม่น้ำโขง และเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 22 (อุดรธานี-สกลนคร-นครพนม) ที่จ.นครพนม ในฝั่งสปป.ลาวนั้น สะพานนี้เชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 13 ซึ่งเป็นทางหลวงที่เชื่อมต่อระหว่างนครเวียงจันทน์ กับแขวงสะหวันนะเขตไปยังภาคใต้ของสปป.ลาว

โครงการนี้เริ่มต้นสัญญา ณ.วันที่ 26 พฤษภาคม พ.ศ. 2552 มีระยะเวลาการก่อสร้างรวม 900 วัน ซึ่งตามกำหนดสัญญาจะแล้วเสร็จในวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ. 2554 และจะมีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการในวันดังกล่าว ซึ่งจากการตรวจสอบความคืบหน้าล่าสุด (กลางเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2554) การก่อสร้างคืบหน้าไปแล้วมากกว่าร้อยละ 90 เร็วกว่าแผนงานประมาณร้อยละ 10 และคาดว่าจะก่อสร้างเสร็จในช่วงเดือนกันยายน-ตุลาคม พ.ศ. 2554 มีมูลค่าการก่อสร้างรวม 1,723 ล้านบาท โดยบริษัทอิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์เป็นผู้รับเหมา และควบคุมการก่อสร้างโดยสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง

ด่านศุลกากรนครพนม เป็นส่วนหนึ่งของโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 โดยบริเวณที่ตั้งอาคารจะอยู่ในพื้นที่ของสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 นี้ นอกจากนี้แล้ว ด่านศุลกากรนครพนมยังมีโครงการที่จะขอความร่วมมือจากกระทรวงคมนาคมเพื่อจัดสร้างอาคารและสถานที่ตรวจสินค้าร่วมกันระหว่างศุลกากรไทยและลาว (SSI) ซึ่งโครงการดังกล่าวจะเป็นการอำนวยความสะดวกในการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างแนวชายแดนในอนาคต

นอกเหนือจากการก่อสร้างสะพานและด่านศุลกากรแห่งใหม่บริเวณสะพานแล้ว หน่วยงานภาครัฐในไทย ได้มีแนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อการขนส่งข้ามแดน ดังนี้

- การตัดทางเลี่ยงเมือง เพื่อเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 22 กับทางหลวงหมายเลข 212 โดยไม่ต้องเข้ามายังตัวเมือง จ.นครพนม เพื่อลดปริมาณจราจรติดขัดในพื้นที่เมือง (แขวงการทาง กรมทางหลวง)
- การพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบด่านศุลกากร สะพานข้ามแม่น้ำโขง ให้เป็นพื้นที่การค้า (กรมทางหลวง)
- การจัดตั้งศูนย์ระบบขนส่งโลจิสติกส์ เพื่อเป็นที่จอดรถตู้คอนเทนเนอร์ และเป็นศูนย์กระจายสินค้าจำพวกผลไม้และยางพารา บริเวณใกล้สะพาน และวางแผนให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ (จ.นครพนม ร่วมกับด่านศุลกากรนครพนม)
- การจัดอาคารร่วมเพื่อแสดงสินค้าและเป็นศูนย์ข้อมูลสารสนเทศในการค้าระหว่างประเทศของกลุ่มจังหวัด เพื่ออำนวยความสะดวกในการซื้อขายสินค้าท้องถิ่น (OTOP) ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกระบวนการศุลกากร (จ.นครพนม)
- การก่อสร้างอาคารที่ว่าการด่านศุลกากรแห่งใหม่ ทางกรมศุลกากรได้พยายามประสานงานกับกรมทางหลวงเพื่อขอใช้พื้นที่บริเวณก่อนเข้าอาคารด่านฯ พรมแดนให้เป็นที่ทำการแห่งใหม่ เพื่อให้การบริการแก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้ารวดเร็วขึ้น และสามารถตรวจสอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ (แผนปฏิบัติราชการประจำปี พ.ศ. 2535 กรมศุลกากร)

อย่างไรก็ดี โครงการต่าง ๆ เหล่านี้ยังอยู่ในขั้นตอนการวางแผน และรอการจัดสรรงบประมาณ ซึ่งคาดว่าจะยังไม่เห็นเป็นรูปธรรมจนกว่าการก่อสร้างสะพานจะแล้วเสร็จในปลายปีพ.ศ. 2554 และได้เปิดการจราจรมาเป็นระยะเวลาหนึ่ง

ในส่วนของสปป.ลาวนั้น ก็ได้มีแผนที่จะปรับปรุงด่านท่าแขกเช่นกัน เพื่อให้การใช้งานเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ R12 สามารถดำเนินได้สะดวกขึ้น โดยมีแผนการพัฒนาดังนี้

1) การพัฒนาบริเวณริมสะพานข้ามแม่น้ำโขง รัฐบาลกลาง สปป.ลาว และรัฐบาลแขวงคำม่วน นั้นได้ให้ความร่วมมือกับประเทศไทยเป็นอย่างดี ในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 นี้ เนื่องจากมองว่าจะเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน เป็นการสร้างงานและการท่องเที่ยวให้เกิดขึ้น โดยอนุญาตให้รถขนส่งวัสดุก่อสร้างจากไทยสามารถเดินทางมายังสถานที่ก่อสร้างได้ และให้แรงงานลาวมาช่วยเหลือในการก่อสร้างนี้

จากการสอบถามเจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการในแขวงคำม่วน พบว่า สปป.ลาวได้ขอความช่วยเหลือจากรัฐบาลไทยในการลงทุนพัฒนาเส้นทางทางหลวงหมายเลข 13 ที่เชื่อมต่อกับสะพานข้ามแม่น้ำโขง ซึ่งปัจจุบันเป็นเพียงถนนสองช่องทางจราจรเท่านั้น ให้ได้รับการปรับปรุงเป็นถนน 4 ช่องทางจราจร อีกทั้งให้รัฐบาลไทยลงทุนในการพัฒนาพื้นที่บริเวณริมฝั่งสะพานข้ามแม่น้ำโขงด้วย ซึ่งขณะนี้ยังอยู่ในขั้นตอนการเจรจาต่อรองกับทางรัฐบาลไทยอยู่ และยังไม่ได้ข้อสรุปที่ชัดเจน

2) การพัฒนาเส้นทาง R12 จากเมืองท่าแขก ไปด่านนาพาว เส้นทางหมายเลข 12 จากเมืองท่าแขกไปด่านนาพาว ได้รับการปรับปรุงเป็นอย่างดี ซึ่งในอดีตนั้นเคยเป็นเส้นทางลำเลียงอาวุธในช่วงสงคราม แต่ปัจจุบันได้รับการพัฒนาเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องทางจราจร ตลอดเส้นทาง และเส้นทางหมายเลข 12 นี้ปัจจุบันได้ใช้เป็นเส้นทางลำเลียงวัสดุก่อสร้างเพื่อไปใช้ในการก่อสร้างเขื่อนน้ำเทิน 2 อีกด้วย

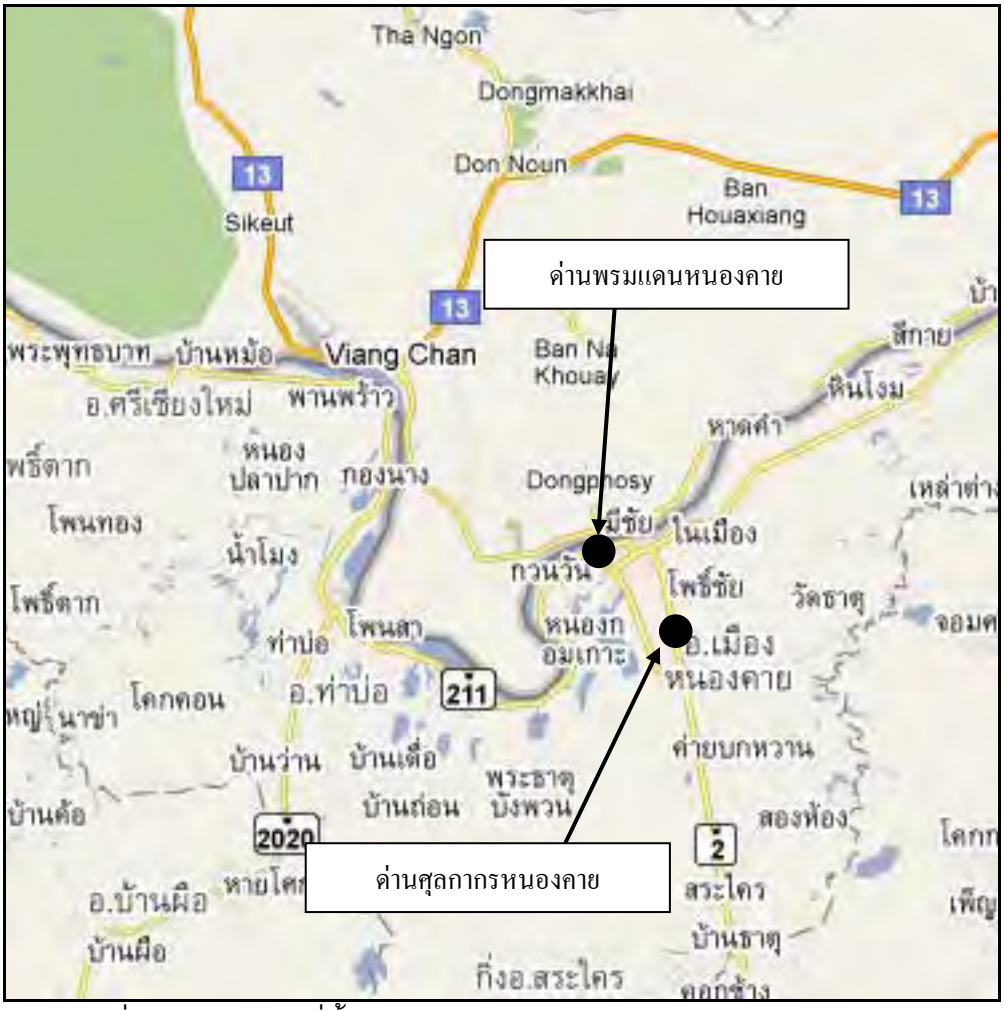
จากข้อมูลล่าสุด รัฐบาลสปป.ลาวได้วางแผนที่จะลงทุนปรับปรุงและก่อสร้างถนนทางทิศตะวันตก-ตะวันออก เช่น เส้นทางหมายเลข 12 หมายเลข 8 และหมายเลข 9 ให้สามารถรองรับปริมาณการสัญจรได้สะดวกสบาย รวมทั้งปรับปรุงระบบการบริการ ตรวจสอบเอกสารสินค้าในด่านชายแดนโดยการตรวจสอบประตูเดียวอีกด้วย

4.4 ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาวและด่านศุลกากรหนองคาย

ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาวและด่านศุลกากรหนองคายถือว่าเป็นด่านศุลกากรที่สำคัญมากที่สุดระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาว เนื่องจากเป็นจุดแรกที่มีการสร้างสะพานเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างไทย-ลาว ซึ่งในปัจจุบันถึงแม้จะมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 แล้วแต่ด่านพรมแดนหนองคายก็ยังเป็นด่านพรมแดนที่มีปริมาณรถบรรทุกสินค้ามากผ่านมากที่สุดสำหรับพรมแดนที่ติดกับสปป.ลาว ในการศึกษาสภาพของด่านพรมแดนหนองคายในด้านต่าง ๆ จะทำให้ทราบถึงแนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับด่านพรมแดนอื่นซึ่งมีลักษณะคล้ายกันเช่นด่านพรมแดนมุกดาหารเป็นต้น

4.4.1 ข้อมูลทั่วไป[28]

[28] เอกสารประกอบการบรรยาย, ด่านศุลกากรหนองคาย, พฤศจิกายน 2553



ภาพที่ 4-22 ตำแหน่งที่ตั้งด่านศุลกากรหนองคายและด่านพรมแดนหนองคาย

ที่ตั้ง

ด่านศุลกากรหนองคายควบคุมด่านชายแดนแนวแม่น้ำโขงยาว 140 กิโลเมตร จากอำเภอเมืองถึงอำเภอสังคม จ.หนองคาย มีระยะทางห่างจากกรุงเวียงจันทน์ เมืองหลวงของสปป.ลาว 25 กิโลเมตร ที่ทำการศุลกากรตั้งอยู่บนถนนมิตรภาพ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2) ดังภาพที่ 4-22 ซึ่งอยู่ก่อนถึงทางแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 212

เวลาทำการ

ที่ทำการด่านศุลกากรเปิดทำการตั้งแต่เวลา 6:00 – 18:00 น.

จุดปฏิบัติงาน

ด่านศุลกากรหนองคายมีจุดปฏิบัติงานหลักอยู่ที่ อาคารที่ทำการด่านศุลกากรหนองคาย ส่วนจุดปฏิบัติงานตามแนวพรมแดนสามารถแบ่งได้ตามช่องทางการค้า 8 ช่องทาคือจุดผ่านแดนถาวร 3 แห่ง, จุดผ่อนปรน 2 แห่งและช่องทางอื่นๆ อีก 3 แห่ง ซึ่งมีรายละเอียดตามลำดับดังนี้

1. ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ตรงกับด่านท่านาแล้ง เมืองหาดทรายฟอง เปิดเวลา 6:00-22:00 น. ทุกวัน

2. ด่านพรมแดนท่าเรือหนองคาย ตรงกับด่านท่าเดื่อเมืองหาดทรายฟอง นครเวียงจันทน์ เปิดเวลา 8:00-18:00 น. ทุกวัน
3. ด่านพรมแดนด่านท่าแพขนานยนต์ ตรงกับด่านท่าเดื่อ เมืองหาดทรายฟอง (ปัจจุบันงดใช้งาน)
4. จุดผ่อนปรนบ้านหม้อ ต.บ้านหม้อ อ.ศรีเชียงใหม่ ตรงกับ ท่าเรือเก้าเลี้ยว บ้านด่านคำ เมืองสีโคดตะบอง เปิดเฉพาะวันอังคารและเสาร์ 8:00-17:00น.
5. จุดผ่านปรนบ้านม่วง ต.บ้านม่วง อ.สังคม ตรงกับบ้านโคกแฮ่ เมืองสังทอง เปิดเฉพาะวันพุธและเสาร์ 6:00-18:00 น.
6. สนามบินนานาชาติอุดรธานี
7. สนามบินนานาชาติขอนแก่น
8. ด่านตรวจรถไฟ (สถานีรถไฟหนองคาย) สถานีรถไฟท่านาแล้งเมืองหาดทรายฟอง ปัจจุบันเดินรถไฟวันละ 2 เที่ยว

ในการศึกษานี้สนใจเรื่องการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกจึงทำการสำรวจจุดปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องเพียงสองแห่งคือ ด่านพรมแดนหนองคาย(สะพานมิตรภาพ 1)และ ที่ทำการด่านศุลกากรหนองคาย

สภาพการค้า

จากรายงานสภาวะการค้าทั่วไปของด่านศุลกากรหนองคายระบุว่า การค้าระหว่าง สปป.ลาวกับไทย มีสัดส่วนรวมประมาณ 50 % ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดของลาว โดยในมูลค่าการค้ากับระหว่างลาวกับประเทศไทยนั้น แบ่งเป็นการส่งออกมาไทย 30.7% และการนำเข้าจากไทย 72.1% ซึ่งการค้าระหว่างไทยกับลาวผ่านทางด่านศุลกากรหนองคายมีมูลค่าประมาณ 40% ของมูลค่าการค้ารวมทั้งหมด และในปีงบประมาณ 2553 มีมูลค่าการค้ารวม 38,128.63 ล้านบาท โดยแบ่งเป็นมูลค่าการส่งออก 35,270.14 ล้านบาทและมูลค่าการนำเข้า 2,858.49 ล้านบาทซึ่งมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นดังตารางที่ 4-23 และด้วยสินค้าส่งออกส่วนใหญ่เมืองคู่ค้าคือนครหลวงเวียงจันทน์ สินค้าส่งออกที่มีมูลค่ามากจึงได้แก่น้ำมันเชื้อเพลิง รถยนต์และอุปกรณ์ยานยนต์ ตลอดจนผ้าผืนและด้าย เนื่องจากกรุงเวียงจันทน์ไม่ใช่เมืองอุตสาหกรรมจึงอาจไม่เห็นสินค้าประเภทวัตถุดิบเหมือนด่านศุลกากรอื่นๆ โดยอันดับสินค้าส่งออกที่มีมูลค่ามากที่สุดแสดงอยู่ในตารางที่ 4-27

ตารางที่ 4-26 สถิติการค้าชายแดนด่านศุลกากรหนองคาย (หน่วย: ล้านบาท)

รายการ	ปีงบ 2550	ปีงบ 2551	ปีงบ 2552	ปีงบ 2553
มูลค่ารวม	23,254.10	30,475.63	31,314.93	38,128.63
มูลค่าส่งออก	21,743.87	28,623.86	29,282.54	35,270.14
มูลค่านำเข้า	1,510.23	1,851.77	2,032.39	2,858.49
ดุลการค้า	20,233.64	26,772.09	27,250.15	32,411.65

ที่มา: ด่านศุลกากรหนองคาย (2553)

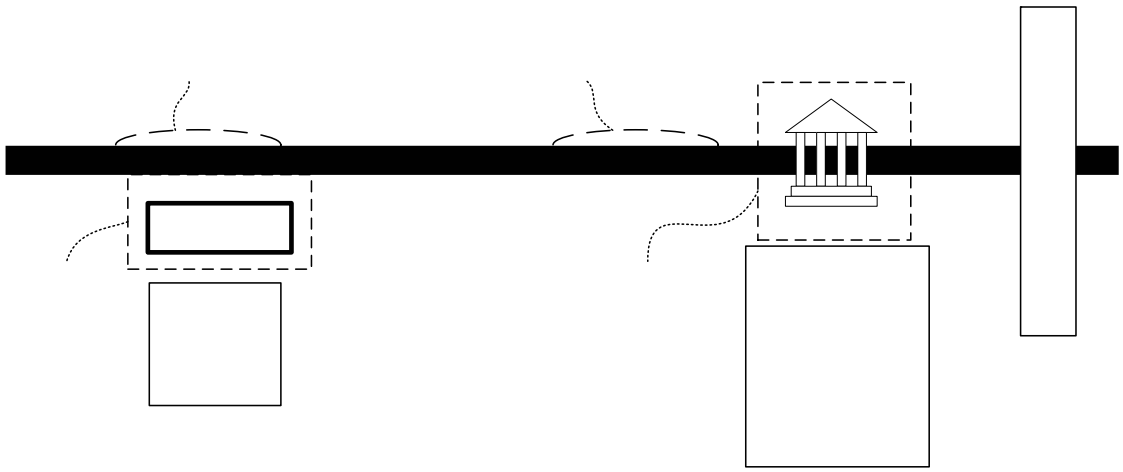
ตารางที่ 4-27 รายการสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 10 อันดับ ที่ด่านสะพานมิตรภาพ 1 (หน่วย: ล้านบาท)

ลำดับที่	ปีพ.ศ. 2551		ปีพ.ศ. 2552		ปีพ.ศ. 2553	
	รายการ	มูลค่า	รายการ	มูลค่า	รายการ	มูลค่า
1	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	4,743.55	น้ำมันดีเซล	5,649.33	น้ำมันดีเซล	5,978.95
2	น้ำมันดีเซล	4,631.89	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	4,074.60	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	4,879.69
3	ผ้าผืนและด้าย	2,045.08	ผ้าผืนและด้าย	2,386.07	ผ้าผืนและด้าย	2,192.61
4	น้ำมันเบนซิน	1,574.95	น้ำมันเบนซิน	1,919.66	น้ำมันเบนซิน	2,001.56
5	เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและส่วนประกอบ	1,440.68	เหล็กและเหล็กกล้า	1,302.70	เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและส่วนประกอบ	1,651.98
6	เหล็กและเหล็กกล้า	1,185.60	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	960.27	เหล็กและเหล็กกล้า	1,204.16
7	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	1,108.41	เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างและส่วนประกอบ	893.29	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	859.31
8	ยางยานพาหนะ	573.38	ยานพาหนะอื่น ๆ และส่วนประกอบ	433.86	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	728.8
9	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	444.63	ยางยานพาหนะ	391.78	ยานพาหนะอื่น ๆ และส่วนประกอบ	551.43
10	เครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู่	431.76	เครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู่	367.52	ยางยานพาหนะ	483.73
	อื่นๆ	12,634.59	อื่นๆ	10,077.67	อื่นๆ	14,608.12
	รวม	30,814.51	รวม	28,456.75	รวม	35,140.34

ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2554)

4.4.2 องค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของด่านศุลกากรหนองคาย จะมีลักษณะคล้ายกันกับด่านศุลกากรอรัญประเทศและด่านศุลกากรสะเดา คือจะมีที่ทำการด่านศุลกากรเป็นจุดผ่านพิธีศุลกากรก่อนที่รถบรรทุกสินค้าจะเดินทางไปยังด่านพรมแดน โดยด่านศุลกากรหนองคายจะมีจุดตรวจปล่อยสินค้าอยู่บริเวณด่านพรมแดนซึ่งรายละเอียดของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้ามีดังนี้



ภาพที่ 4-23 ผังแสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านสะพานมิตรภาพ 1

สภาพถนนเข้าสู่จุดผ่านแดน ถนนสายหลักที่รถบรรทุกขนส่งสินค้าใช้ในการขนส่งสินค้าเข้าสู่ด่านพรมแดนหนองคายคือทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ซึ่งด่านศุลกากรแดนหนองคายตั้งอยู่บนถนนเส้นนี้ก่อนถึงแยกที่จะตัดกับทางหลวงหมายเลข 212 ซึ่งมุ่งหน้าสู่ด่านพรมแดน ทางเข้าสู่ด่านพรมแดนเป็นถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจรซึ่งมีเกาะกลางถนนขนาดใหญ่ และในปัจจุบันยังมีจุดตัดกับถนนท้องถิ่นไม่มากนัก

ทั้งนี้ก่อนถึงด่านพรมแดนหนองคายประมาณ 400 เมตร มีสามแยกสัญญาณไฟจราจร ซึ่งในปัจจุบันยังไม่มีปัญหาด้านการจราจรติดขัดบริเวณนี้ แต่หากในอนาคตมีปริมาณรถบรรทุกสินค้าเพิ่มขึ้นอาจทำให้เกิดการติดขัดบริเวณนี้ได้ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่ในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2553 ได้พบการปรับปรุงถนนช่วงทางเข้าสู่ด่านพรมแดน 2.5 กิโลเมตร ก่อนถึงด่านพรมแดน ด้วยการขยายช่องจราจรจากเดิม 4 ช่องเป็น 6 ช่องจราจรเพื่อให้มีช่องจราจร 1 ช่องคอยรองรับรถบรรทุกสินค้าหากต้องมีการรอคอยเอกสาร เนื่องจากปัจจุบันลานจอดบริเวณด่านพรมแดนไม่สามารถรองรับรถบรรทุกสินค้าได้อย่างเพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วน

บริเวณที่ทำการด่านศุลกากร ที่ทำการด่านศุลกากรหนองคายตั้งอยู่บนทางหลวงก่อนไปสู่ด่านพรมแดนเป็นจุดให้บริการการผ่านพิธีศุลกากรในการการยื่นใบขนและตัดบัญชี โดยถ้าหากรถบรรทุกสินค้าได้รับการยกเว้นการตรวจปล่อยก็จะสามารถเดินทางไปยังจุดผ่านแดนทำพิธีการรับบรรทุกและตรวจคนเข้าเมืองเพื่อข้ามไปยังสปป.ลาวได้เลย แต่ถ้าหากเป็นสินค้าที่ต้องเปิดตรวจ เจ้าหน้าที่จะ

จุดจอดรถตามไหล่ทาง

พิจารณาจากลักษณะการบรรทุกเพื่อกำหนดวิธีการตรวจปล่อย ซึ่งอาจทำการเปิดตรวจโดยเจ้าหน้าที่ ณ ที่ทำการด่านศุลกากร หรือ ส่งไปตรวจด้วยเครื่องเอ็กซเรย์บริเวณด่านพรมแดนก็ได้ซึ่งในปี 2553 ก็ได้มีการใช้วิธีตรวจปล่อยสินค้าด้วยเครื่องเอ็กซเรย์ประมาณ 42.15 % ของใบขนที่ต้องถูกเปิดตรวจ (Red Line) ทั้งหมด

ในขั้นตอนการให้บริการของด่านศุลกากรหนองคายนั้น จะเริ่มจากรถบรรทุกสินค้ามาจอดบริเวณด่านซึ่งมีจุดจอด 2 แห่งคือ ด้านในอาคารที่ทำการด่านศุลกากรและริมถนนมิตรภาพบริเวณหน้าด่านศุลกากร (ดูรายละเอียดในส่วนหัวข้อที่จอดรถ) หลังจากนั้นตัวแทนออกของจะทำการรวบรวมใบกำกับการขนย้ายสินค้ามายื่นผ่านพิธีการศุลกากรโดยจะใช้เวลา 3-5 นาทีต่อใบขน

ทางอนุมัติ[29] สำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออกของด่านศุลกากรหนองคายที่สำคัญมีปลายทาง 3 แห่งคือ ด่านพรมแดนหนองคาย (สะพานมิตรภาพ 1) ด่านพรมแดนท่าเสด็จ และด่านพรมแดนท่าเทียบเรือแพขนานยนต์ (หายโศก) โดยมีรายละเอียดตามลำดับดังนี้

ด่านพรมแดนท่าเสด็จ ทางถนน จากท่าเรือ ตลาดหลวง ไปตามถนนริมโขง เลี้ยวซ้ายเข้าซอยชื่นจิตร เลี้ยวขวาไปตามถนนมีชัย เลี้ยวซ้ายเข้าซอยศรีชมชื่น เลี้ยวชวาไปตามถนนประจักษ์ เลี้ยวซ้ายเข้าถนนมิตรภาพ ถึงด่านศุลกากรหนองคาย ทางถนน จากท่าเรือ ตลาดหลวง ไปตามถนนศรีสะเกษ เลี้ยวขวาเข้าถนนมีชัย เลี้ยวซ้ายไปตามซอยวัดนาค เลี้ยวขวาเข้าถนนประจักษ์ เลี้ยวซ้ายไปตามถนนมิตรภาพ ถึงด่านศุลกากรหนองคาย

ด่านพรมแดนท่าแพขนานยนต์ ทางถนน จากท่าเทียบเรือของการรถไฟแห่งประเทศไทย ไปตามถนนแก้ววรวุฒิเลี้ยวขวาเข้าถนน พนังชลประทาน เลี้ยวขวาไปตามถนนมิตรภาพ ถึงด่านศุลกากรหนองคาย

ด่านพรมแดนหนองคาย (สะพานมิตรภาพ 1) ทางถนน จากสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 สาย สระบุรี-หนองคาย ตอน กม. 163+000 ต่อเขตแดนไทย-ลาว เลี้ยวซ้ายเข้าทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 สายสระบุรี-หนองคาย ถึงด่านศุลกากรหนองคาย

ในการสำรวจข้อมูลได้สนใจเฉพาะทางอนุมัติจากด่านพรมแดนหนองคายเนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีรถบรรทุกผ่านมากที่สุด สภาพทางเป็นถนนผิวลาดยางขนาด 6 ช่องจราจร นอกจากนี้ยังมีโครงการขยายช่องจอดรถริมทาง (Stock Lane) เพื่อสำรองการจอดรถบริเวณก่อนเข้าด่านซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้าง

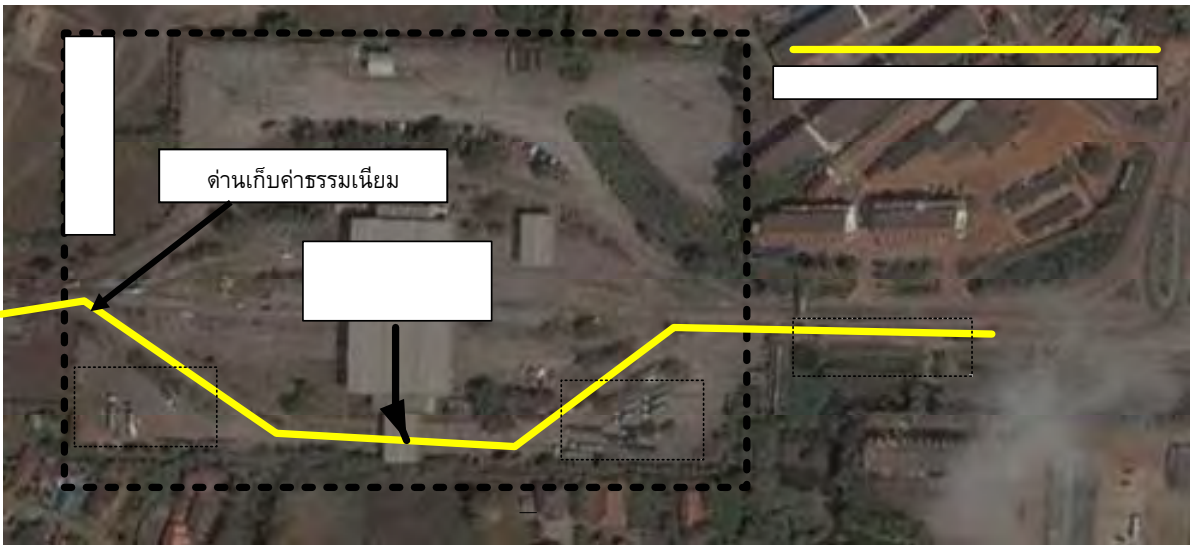
พื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้า สำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออกที่ผ่านพรมแดนหนองคายนั้นจะมีจุดจอดรถ 2 จุด คือ จุดจอดรถบริเวณที่ทำการด่านศุลกากรสำหรับจอดรถการผ่านพิธีศุลกากร (การจับคู่ใบขนและการตัดบัญชี) และจุดจอดรถบริเวณด่านพรมแดนหนองคายสำหรับการรอผ่านพิธีศุลกากร (การตรวจปล่อยสินค้าและรับบรรทุก) และรอผ่านพิธีตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งทั้งสองจุดมีรายละเอียดดังนี้

1. ที่ทำด่านศุลกากร รถบรรทุกสามารถจอดได้สองแบบคือ จอดภายในลานจอดรถบรรทุกของด่านศุลกากร และจอดริมถนนด้านหน้าด่านศุลกากร โดยส่วนใหญ่แล้วพนักงานขับ

[29] ประกาศกรมศุลกากร ที่ 86/2546

รถบรรทุกจะเข้าไปจอดภายในลานจอด เนื่องจากการจอดริมถนนอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งจากการสอบถามพบว่า หากเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสินค้าจะถูกปรับให้เป็นฝ่ายผิดทันที แต่ในช่วงที่ปริมาณการขนส่งหนาแน่น ที่จอดรถภายในลานจอดมีไม่เพียงพอก็จำเป็นต้องขยายการจอดออกมาสู่ริมถนน ในด้านการบริการพบว่าภายในลานจอดรถบรรทุกของด่านศุลกากรหนองคายมีห้องสุขาและห้องอาบน้ำไว้คอยบริการสำหรับพนักงานขับรถ ทั้งนี้ที่ลานจอดรถของด่านศุลกากรสามารถรองรับรถบรรทุกได้สูงสุด 40-45 คัน[30] แต่จากการสังเกตพบว่าการขาดเจ้าหน้าที่คอยดูแลจัดระเบียบที่จอดรถทำให้ที่จอดรถไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้มากเท่าที่ควร

2. ด่านพรมแดน รถบรรทุกสินค้าส่งออกจะใช้บริการจอดสองช่วงคือ ช่วงแรกก่อนผ่านด่านและหลังจากเข้าสู่ด่านชั่งน้ำหนักแล้ว กล่าวคือเมื่อรถบรรทุกสินค้ามาถึงด่านพรมแดน เนื่องจากมีปริมาณรถที่ต้องการผ่านด่านจำนวนมากรถบรรทุกสินค้าที่มาทีหลังจึงต้องจอดรอ ณ ลานจอดหมายเลข 1 (ดูภาพที่ 4-24) ซึ่งหากลานจอดเต็มรถบรรทุกสินค้าก็จะจอดตามแนวริมทางหลวงหมายเลข 2 ภายหลังจากรถบรรทุกสินค้าส่งออกผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองแล้วจะใช้ลานจอดหมายเลข 2 เพื่อรอรถที่อยู่ในใบขนเดียวกันและเพื่อแก้ไขเอกสารหากการผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองมีปัญหา



ภาพที่ 4-24 จุดสำหรับจอดรถบรรทุกสินค้าขาออกสำหรับด่านสะพานมิตรภาพ 1

นอกจากนี้จากการสำรวจพบว่ารถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มาถึงในช่วงเช้าของวันเดินทาง ซึ่งเวลาในการมาถึงจะใกล้เคียงกัน ดังนั้นปริมาณรถที่ผ่านพิธีศุลกากรแล้วเข้ามาใช้บริการด่านพรมแดนจะมีมากในช่วงเช้า เนื่องจากรถบรรทุกสินค้าต้องการไปส่งสินค้าและกลับมายังประเทศไทยให้ทันก่อนเวลาราชการของด่านพรมแดนลาว

[30] จากการสำรวจลานจอดรถ, พฤศจิกายน 2553

ด่านพรมแดน สำหรับอาคารด่านพรมแดนหนองคายนั้น มีลักษณะคล้ายคลึงกับด่านพรมแดนมุกดาหารคือตัวอาคารมีลักษณะเป็นซุ้มขนาดใหญ่ช่องตรงกลางเป็นช่องทางสำหรับรถโดยสารและรถยนต์ส่วนบุคคลทั้งขาเข้าและออก ส่วนช่องทางด้านข้างทั้งสองเป็นช่องทางแยกพิเศษสำหรับรถบรรทุกซึ่งจะขอนำเสนอเฉพาะแนวทางการให้บริการแก่รถบรรทุกสินค้าส่งออก

จากภาพที่ 4-24 จะเห็นว่าโดยปกติมีจุดที่รถบรรทุกสินค้าเสียเวลาหยุดรับบริการเพียงสองจุด คือจุดยื่นเอกสารศุลกากรกับตรวจคนเข้าเมืองซึ่งถือเป็นจุดเดียวกัน (มีจุดยื่นสองช่องแต่ถือว่ารถบรรทุกสินค้าหยุดจอดเพียงครั้งเดียว) และจุดเก็บค่าธรรมเนียมในการใช้สะพาน ซึ่งความล่าช้าในการให้บริการของด่านพรมแดนจะเกิดขึ้นกับจุดแรกคือการยื่นเอกสารศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองซึ่งจากการสำรวจพบว่ารถบรรทุกสินค้าที่จะใช้เวลาเฉลี่ยต่อคันแตกต่างกันมากสามกลุ่มดังนี้

- กลุ่มที่ 1 คือรถบรรทุกที่มีตัวแทนออกของมาเดินเรื่องเอกสารไว้ให้ล่วงหน้าซึ่งอาจเป็นรถบรรทุกที่มีการส่งออกเป็นประจำ (บางคันวิ่งมากกว่า 1 เที่ยวต่อวัน) และตัวแทนออกของมีประวัติที่ดี ดังนั้นเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกต่อการส่งออกจึงมีการยื่นเอกสารโดยตัวแทนและให้รถบรรทุกสินค้าวิ่งผ่านได้เลย
- กลุ่มที่ 2 คือรถบรรทุกสินค้าที่พนักงานขับรถต้องยื่นเอกสารเอง ปกติจะใช้เวลาในการยื่นเอกสารประมาณ 2-5 นาทีแต่ไม่สามารถจับเวลาการให้บริการ เนื่องจากในช่วงเวลาเร่งด่วนมีการยื่นเอกสารพร้อมๆ กันหลายราย
- กลุ่มที่ 3 เป็นรถบรรทุกสินค้าที่เอกสารขาดหรือไม่ครบ กลุ่มนี้จะใช้เวลาแก้ไขนานจึงต้องมีการนำรถเข้าไปจอดที่ลานจอดหมายเลข 2 ก่อน

ทั้งนี้ในส่วนของด่านเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพานสามารถมีอัตราการให้บริการสูงสุดอยู่ที่ 10 คันต่อนาที[31] จึงไม่มีปัญหาด้านความล่าช้า ณ จุดเก็บค่าธรรมเนียม

นอกจากนี้ข้อจำกัดของด่านพรมแดนหนองคายอีกข้อหนึ่งคือสะพานมิตรภาพจะไม่สามารถให้บริการได้ในช่วงที่รถไฟวิ่งผ่านซึ่งในปัจจุบันรถไฟจะวิ่งผ่านสะพาน 4 ครั้ง คือช่วงเวลา 9:00 น. 11:00 น. 15:00 น. และ 16:00 น. ซึ่งจะต้องมีการปิดการจราจรต่อครั้งนาน 30 นาทีดังนั้นเวลาในการให้บริการของด่านพรมแดนจะเสียไป 2 ชั่วโมงต่อวัน

4.4.3 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง

เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร

โดยปกติด่านศุลกากรหนองคายมีหน้าที่รับผิดชอบหลายจุด และมีความหลากหลายคือมีทั้งจุดผ่อนปรน ท่าแพขนานยนต์ตลอดจนสนามบิน แต่สำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออกนั้นมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญคือการติดตั้งเครื่องเอ็กซเรย์แบบเคลื่อนที่ ที่บริเวณฝั่งขาเข้าประเทศของด่านพรมแดนหนองคาย (บริเวณทางลงจากสะพานมิตรภาพ 1) ซึ่งช่วยลดเวลาจากการเปิดตรวจในแต่ละครั้งจากใช้เวลาประมาณ 45 – 60 นาทีเหลือเพียง 10 – 30 นาที โดยมีการเริ่มนำมาใช้ประมาณปีพ.ศ. 2546

[31] สัมภาษณ์ผู้จัดการด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว

ในด้านความสัมพันธ์กับด่านพาสีของสปป.ลาว กับด่านศุลกากรหนองคายนั้น มีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันโดยมีการจัดเลี้ยงรับประทานอาหารร่วมกันเป็นประจำ โดยเฉพาะเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเจ้าหน้าที่เพื่อเป็นการแนะนำตัวซึ่งกันและกัน นอกจากนี้ยังมีการประสานงานเรื่องเวลาเปิด-ปิดด่านพรมแดนให้ตรงกันอีกด้วย

ปัจจุบันด่านศุลกากรหนองคายเริ่มมีปัญหาเรื่องที่จอดรถและสถานที่ตรวจปล่อยสินค้า เนื่องจากต้องมีการสั่งตรวจปล่อยสินค้าโดยให้รถบรรทุกสินค้าขาออกไปเอ็กซเรย์บริเวณด่านพรมแดนซึ่งเครื่องเอ็กซเรย์ติดตั้งอยู่บริเวณทางขาเข้า (เนื่องจากสินค้านำเข้ามีอัตราการเปิดตรวจมากกว่า) จึงไม่สอดคล้องกับระบบการยื่นเอกสารพิธีการศุลกากร จึงมีโครงการพัฒนาลานตรวจปล่อยสินค้าและจุดปฏิบัติการศุลกากรแห่งใหม่ซึ่งในปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

ทางด้านนโยบายจุดบริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service:OSS) ของด่านศุลกากรหนองคายและด่านศุลกากรอื่นๆ นั้นจะเห็นว่ามีความล้มเหลวในทางปฏิบัติเนื่องจากเจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานมีอัตรากำลังไม่เพียงพอที่จะมาประจำการที่ศูนย์ฯได้ ประกอบกับในปัจจุบันเทคโนโลยีสารสนเทศมีความก้าวหน้าจึงมีการพัฒนานโยบาย National Single Window (NSW) โดยมีเนื้อหาคือการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกหรือนำเข้าสินค้า ทั้งกรมศุลกากร กระทรวงพาณิชย์ ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการการส่งออกและนำเข้าสินค้า เช่น กรมปศุสัตว์ กรมป่าไม้ ฯลฯ ซึ่งการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์จะช่วยลดขั้นตอนการติดต่อและเพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการอีกทั้งยังเป็นการประหยัดทรัพยากรของแต่ละหน่วยงานอีกด้วย ทั้งนี้โครงการพัฒนาดังกล่าวยังอยู่ในขั้นพัฒนาซึ่งขาดการสนับสนุนด้านเทคโนโลยีและงบประมาณจากภาครัฐ

ผู้ประกอบการขนส่ง

โดยทั่วไปปัญหาการขนส่งสินค้าส่งออกนั้นมักไม่มีปัญหาเกิดที่ฝั่งไทย เนื่องจากระบบการส่งออกของศุลกากรทำผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ง่ายต่อการติดต่อด้านเอกสารและการให้บริการก็รวดเร็วใช้เวลาเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ปัญหาและค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมมักเป็นส่วนของทางฝั่งสปป.ลาว โดยมีการเสียค่าใช้จ่าย ทั้งค่าเข้า ตม. ค่าชั่งน้ำหนัก ค่าทำประกันภัย ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วค่าใช้จ่ายในการเข้าไปส่งสินค้าของรถบรรทุกสินค้าบริเวณพรมแดนต่อครั้งประมาณ 1,500 บาทและโดยปกติแล้วการขนส่งจะเป็นการสั่งสินค้าถึงโกดังหรือไซต์งานซึ่งจะต้องเสียค่าแรงงานในการขนสินค้าลงอีกประมาณ 1,500 บาทสำหรับรถบรรทุก 10 ล้อ ถ้ามีรถพ่วง 3,000 บาท และถ้าเป็นรถที่บรรทุกสินค้าหนักเช่นตู้คอนเทนเนอร์ที่ต้องใช้เครนในการยกลงจะเสียค่าบริการสูงถึง 4,000 บาทซึ่งในส่วนนี้ผู้ประกอบการได้รวมไปในค่าขนส่ง

จากแนวโน้มการเปิดเสรีด้านการค้าและบริการ ผู้ประกอบการเห็นว่าค่าใช้จ่ายดังกล่าวข้างต้นเกิดขึ้นใน สปป.ลาว ซึ่งถ้าหากเป็นบริษัทขนส่งสินค้าของสปป.ลาว ก็อาจจะได้เปรียบเรื่องการเสียค่าบริการที่ถูกกว่ารถบรรทุกสินค้าของไทย

นอกจากนี้ในปัจจุบันปัญหาที่พบมากคือปัญหาเรื่องการประสานงานกันกับผู้นำเข้าในฝั่งลาวซึ่งทำให้รถบรรทุกต้องเสียเวลาอยู่ที่ฝั่งลาวเนื่องจากความล่าช้าในการมารับสินค้าหรือไม่สามารถรับสินค้าได้โดยค่าเสียโอกาสในส่วนนี้ผู้ประกอบการของไทยต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

ผู้จัดการด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว

ในปัจจุบันปัญหาสำคัญของการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านทางด่านพรมแดนหนองคาย คือ การจราจรที่แออัดในช่วงเวลาเร่งด่วน (8:30-11:00 น. และ 15:00-17:00 น.) ทำให้ปริมาณรถบรรทุกสินค้ามากเกินกว่าอัตราการให้บริการการผ่านพิธีศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองสำหรับรถบรรทุกที่ด่านพรมแดนจึงทำให้มีแถวคอยล้นออกไปยังบริเวณถนนทางเข้าด่าน แต่เนื่องจากตัวถนนมีการออกแบบให้มีช่องจอดรอสำหรับรถบรรทุกได้จึงไม่ช่วยทุเลาปัญหาการจราจรติดขัดได้เป็นอย่างดี

ทางด้านแนวโน้มของรถที่มาใช้บริการนั้นมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกๆ ปีโดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นใกล้เคียงกันโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 19% ต่อปี

4.4.4 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุก

ในการสัมภาษณ์พนักงานขับรถสำหรับด่านหนองคายผู้วิจัยได้ทำการลงพื้นที่สำรวจสองวันคือ 25 และ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2553 โดยทำการเก็บข้อมูลในช่วงเวลา 8:00-11:00น. ซึ่งได้ทำการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าจำนวน 40 คัน ซึ่งข้อมูลเบื้องต้นที่ได้มีดังนี้

<u>ข้อมูลด้านการขนส่ง</u> จากการสัมภาษณ์พบว่ารถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มีต้นทางมาจากภาคกลางและภาคตะวันออกนิคมโรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ดังตารางที่ 4-28 ซึ่งระยะการเดินทางจากต้นทางเหล่านี้มีระยะทางมากกว่า 500-700 กม. โดยสินค้าดังกล่าวส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าประเภทอุตสาหกรรมหรือสินค้าที่มีมูลค่าสูง ในวันที่สำรวจข้อมูลไม่พบรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่มีต้นทางอยู่ในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ตารางที่ 4-28 ต้นทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่มายังสะพานมิตรภาพ 1

ต้นทาง	ประเภทสินค้า	จำนวน	ร้อยละ
สระบุรี	ปูนซีเมนต์,กระเบื้อง	10	25
กทม.	เครื่องใช้, เสื้อผ้า,เคมีภัณฑ์	8	20
ระยอง	เหล็กแผ่น	6	15
ชลบุรี	ยางมะตอย,ผลิตภัณฑ์เครื่องดื่ม	6	15
อื่นๆ	หัวอาหาร,รถไถ ฯลฯ	10	25
	รวม	40	100

ในการมาถึงของรถขนส่งสินค้านั้นโดยส่วนใหญ่เดินทางมาถึงด่านศุลกากรหนองคายในช่วงเช้า (หลังเวลา 6:00 น.) ของวันที่จะเดินทางข้ามด่านพรมแดน (55%) แต่ถ้าหากนับเวลาช่วงเช้าตรู่คือนับตั้งแต่ 3:00 น. ถึงช่วงกลางวันจะพบว่ามีรถบรรทุกสินค้าที่มาถึงในช่วงเวลานี้มากถึง 67% ของรถบรรทุกสินค้าที่สัมภาษณ์ โดยเวลาการรอคอยเฉลี่ยประมาณ 9 ชั่วโมง อย่างไรก็ตาม รถบรรทุกส่วนใหญ่ใช้เวลารอคอยน้อยกว่า 6 ชั่วโมง โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 4-29

ตารางที่ 4-29 เวลารอคอยของรถบรรทุกสินค้าก่อนเดินทางไปยังด่านสะพานมิตรภาพ 1

เวลารอคอย	จำนวน	ร้อยละ
ตั้งแต่ 12 ชม. ขึ้นไป	12	30
น้อยกว่า 12 ชม.- 6 ชม.	3	7.5
น้อยกว่า 6 ชั่วโมง	25	62.5

ข้อมูลด้านความคิดเห็น จากการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าพบว่าพนักงานขับรถให้ความสำคัญกับจุดพักรถบริเวณด่านศุลกากรมากที่สุด (43.16%) ทั้งนี้ต้องการให้มีการจัดจุดพักผ่อนที่ได้มาตรฐานโดยเฉพาะจุดอาบน้ำ เนื่องจากเป็นเที่ยวการขนส่งระยะไกลและพนักงานขับรถเกิดความเหนื่อยล้ามาก ประกอบกับการขับรถในสปป.ลาวใช้ระบบการจราจรที่แตกต่างกับไทยซึ่งทำให้การขับรถลำบากมากยิ่งขึ้นโดยความสำคัญของเรื่องอื่นๆ เป็นไปดังตารางที่ 4-27

ตารางที่ 4-30 การให้ความสำคัญต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่านสะพานมิตรภาพ 1

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้า	เปอร์เซนต์ที่ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก
สภาพถนนเข้าสู่พรมแดน	20.9
การจราจรบริเวณด่านพรมแดน	12.4
จุดพักรถบริเวณด่านศุลกากร	43.2
สถานีบริการเชื้อเพลิง	4.3
โครงสร้างพื้นฐานส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศ (สะพาน)	19.2

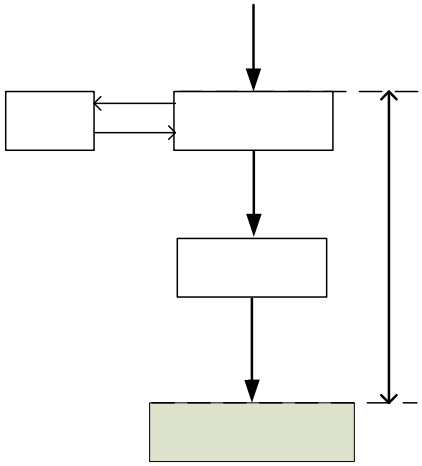
จากประเด็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้าดังกล่าวพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าได้ให้ความคะแนนความพึงพอใจ โดยใช้ระดับเกณฑ์คะแนนจาก 4-พึงพอใจมาก จนถึง 1-น้อยที่สุด/ต้องแก้ไข ในแต่ละประเด็น ซึ่งสรุปได้ดังค่าเฉลี่ยในตารางที่ 4-31 จะพบว่าส่วนที่ได้คะแนนต่ำที่สุดคือสภาพถนนที่เข้าสู่ด่านพรมแดน ทั้งนี้อาจเป็นผลของสภาพปัจจุบันที่กำลังมีการก่อสร้างถนนเพื่อขยายช่องจราจรจึงเกิดความไม่สะดวกแก่พนักงานขับรถ จึงทำให้มีการให้คะแนนดังตารางที่ 4-31 ในส่วนของตัวสะพานพนักงานขับรถส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่ามีความสะดวกสบาย และไม่มีสภาพที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 4-31 ค่าคะแนนของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ด่านสะพานมิตรภาพ 1

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้า	คะแนนความพึงพอใจ
สภาพถนนเข้าสู่พรมแดน	2.45
จุดพักรถบริเวณด่านศุลกากร	2.90
สถานีบริการเชื้อเพลิง	3.10
การจราจรบริเวณด่านพรมแดน	3.25
โครงสร้างพื้นฐานส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศ (สะพาน)	3.33
สภาพโดยรวมของด่านพรมแดน	3.13

4.4.5 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ

สำหรับด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 ลักษณะการให้บริการการรับบรรทุกและตรวจคนเข้าเมืองเป็นแบบ Counter Service โดยส่วนมากจะให้ตัวแทนออกของสามารถดำเนินการล่วงหน้าได้เมื่อรถบรรทุกสินค้ามาถึงจึงสามารถผ่านด่านพรมแดนไปได้โดยสะดวก จากการสำรวจจึงสามารถวัดเวลาได้เฉพาะเวลาที่ใช้ในการข้ามแดนทั้งหมด (T_{ALL} ในภาพที่ 4-25) เท่านั้น ส่วนเวลาในการให้บริการผ่านการรับบรรทุกและพิธีการตรวจคนเข้าเมืองเฉลี่ยต่อคันไม่สามารถวัดได้ ซึ่งพบว่าเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการข้ามแดนทั้งหมดประมาณ 16.5 นาที



ภาพที่ 4-25 เวลาในแต่ละขั้นตอนของด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพ 1

4.4.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค

- การขาดแคลนจุดพักรถ เนื่องจากมีรถบรรทุกสินค้าเข้ามาใช้ปริมาณเป็นจำนวนมากทำให้การใช้บริการของจุดพักรถบริเวณด่านศุลกากรแออัดและไม่เพียงพอ จึงควรมีการปรับปรุงพัฒนา เพื่อให้พนักงานขับรถได้ผ่อนคลายและเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่ได้อย่างเต็มที่

- ในส่วนของด่านพรมแดนพบปัญหาในสำหรับการให้บริการคือ 1.บริเวณทางเข้าด่านมีช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกสินค้าเพียง 1 ช่องทางทำให้เกิดการติดขัดบริเวณทางเข้าส่วนบริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออกและ 2.จุดให้บริการเอ็กซ์เรย์นั้นตั้งอยู่ทางฝั่งสินค้านำเข้า ทำให้สินค้าส่งออกที่ต้องเปิดตรวจโดยเครื่องเอ็กซ์เรย์ต้องเสียเวลามากขึ้นในการวนรถสำหรับเข้าช่องตรวจ
- การติดขัดของด่านพรมแดนปัจจุบันพบเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเท่านั้น โดยการติดขัดจะมากหรือไม่ขึ้นอยู่กับความพร้อมด้านเอกสารของรถบรรทุกสินค้าในการผ่านพรมแดน เนื่องจากทางภาครัฐได้อำนวยความสะดวกเพื่อระบายรถบรรทุกสินค้าอย่างเต็มที่ แต่ปัญหาหลักที่ทำให้เกิดการติดขัดคือปัญหาของการขาดความรู้ความเข้าใจและการประสานงานที่ดีของตัวแทนออกของ
- สาเหตุที่ทำให้เกิดความล่าช้าอีกทางหนึ่งคือการปิดการจราจรบนสะพานเพื่อให้รถไฟวิ่งผ่าน กิจกรรมดังกล่าวจะทำให้เกิดแถวคอยสะสม ซึ่งเมื่อเปิดการจราจรบนสะพานอีกครั้ง จะทำให้อัตราการให้บริการไม่มากเท่าที่ควรเนื่องจากปริมาณรถที่ติดอยู่มีมากทำให้เคลื่อนตัวเป็นไปได้ช้า

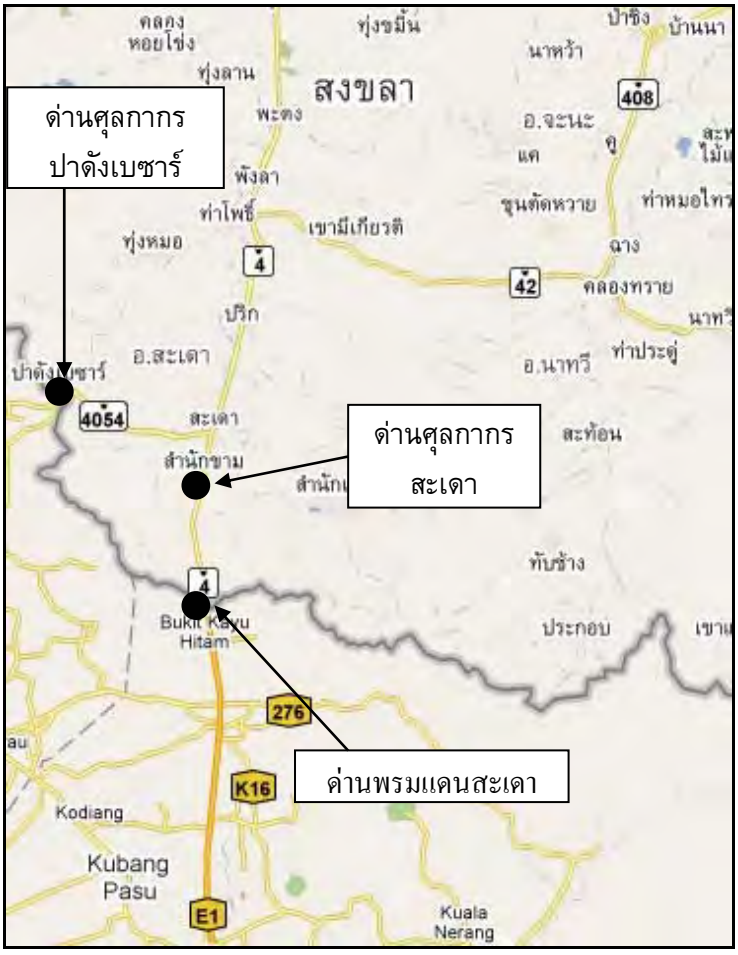
4.4.7 แผนการพัฒนาในอนาคต

- สำหรับทางด้านศุลกากรหนองคายได้มีแผนการวางระบบ National Single window เพื่อรองรับการเปิดเสรีด้านการขนส่งสินค้า แต่ยังต้องรอความพร้อมของหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อที่จะทำการเปิดระบบจัดส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงาน
- โครงการก่อสร้างจุดปฏิบัติการศุลกากรหนองคายแห่งใหม่โดยมีการสร้างลานสำหรับจอดรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่และติดตั้งเครื่องมือที่ช่วยในการตรวจปล่อยสินค้าเช่นเครื่องเอ็กซเรย์และเครื่องชั่งน้ำหนัก เพื่อให้เป็นจุดบริการเบ็ดเสร็จสำหรับการผ่านพิธีศุลกากร ทั้งนี้โครงการดังกล่าวอยู่ระหว่างการปรับปรุงพื้นที่เพื่อรองบประมาณในการก่อสร้าง
- ปรับปรุงระบบการยื่นเอกสารสำหรับรถบรรทุกและยานพาหนะอื่น ในการเข้าออกมาเป็นวิธียื่นสแกนรหัสบาร์โค้ดแทน เพื่อลดเวลาการให้บริการ
- มีการนำเสนอแนวความคิดสร้างสะพานคู่ขนานเพิ่มเพื่อรองรับปริมาณรถบรรทุกและการขนส่งสินค้าทางระบบรางในอนาคตซึ่งแนวคิดนี้ได้มีการพูดถึงในการประชุมหลายครั้งแต่ยังไม่มีการผลักดันเพื่อเข้าเป็นแผนงานการพัฒนา

4.5 ด่านพรมแดนสะเดาและด่านศุลกากรสะเดา

ด่านพรมแดนสะเดาและด่านศุลกากรสะเดาถือเป็นด่านพรมแดนทางบกที่มีปริมาณการขนส่งของรถบรรทุกสินค้ามากที่สุดแห่งหนึ่ง และเป็นตัวอย่างที่ดีของด่านพรมแดนที่มีปริมาณการใช้บริการมากจนเกิดการอิ่มตัวของระบบการขนส่งข้ามแดนซึ่งการศึกษาสภาพในปัจจุบันสามารถนำไปวิเคราะห์ภาพในอนาคตของด่านพรมแดนอื่นๆ เมื่อมีปริมาณการขนส่งเพิ่มมากขึ้นจนระบบอิ่มตัวได้ซึ่งจากการสำรวจภาพสนามพอจะสรุปข้อมูลเบื้องต้นได้ดังต่อไปนี้

4.5.1 ข้อมูลทั่วไป



ภาพที่ 4-26 ตำแหน่งที่ตั้งด่านพรมแดนสะเดาและด่านศุลกากรสะเดา

ที่ตั้ง

ด่านศุลกากรสะเดา ตั้งอยู่ที่ถนนกาญจนวนิช(ทางหลวงหมายเลข 4) ตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลาโดยมีด่านพรมแดนตั้งอยู่บ้านคลองพรวน อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ด่านพรมแดนห่างจากด่านศุลกากรประมาณ 3 กิโลเมตร โดยเขตพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรสะเดา

ประกอบด้วย 6 ตำบล คือ ตำบลสำนักขาม ตำบลสำนักแต้ว ตำบลสะเดา ตำบลปริก ตำบลพังลา ตำบลเขามีเกียรติ

เวลาทำการ

ที่ทำการด่านศุลกากรเปิดทำการตั้งแต่เวลา 5:00 – 23:00 น.

จุดปฏิบัติงาน

ด่านศุลกากรสะเดามีจุดปฏิบัติงานเพียงสองจุดคือที่ทำการด่านศุลกากรสะเดา และด่านพรมแดนสะเดาซึ่งการปฏิบัติงาน ณ ที่ทำการด่านศุลกากรสะเดานั้นจะเป็นการผ่านพิธีการศุลกากรจับคู่ใบขน ตรวจปล่อยและตัดบัญชี ส่วนที่ด่านพรมแดนจะเป็นพิธีการรับบรรทุก

สภาพการค้า

ด่านพรมแดนสะเดาเป็นจุดหลักในการเข้าออกของรถบรรทุกสินค้าและรถท่องเที่ยว ซึ่งมีการใช้ทางร่วมกัน ในปัจจุบันได้มีการพัฒนาพื้นที่บริเวณหน้าด่านพรมแดนอย่างมาก โดยมีการสร้างโรงแรม ร้านค้าและสถานบันเทิงหลายแห่ง ส่งผลให้พื้นที่บริเวณด่านพรมแดนสะเดามีสภาพค่อนข้างแออัด เนื่องมาจากการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบข้าง และปริมาณการขนส่งที่มากขึ้นทั้งรถบรรทุกสินค้าและรถท่องเที่ยว

ในปีที่ผ่านมามูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดนในปีพ.ศ. 2553 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อยดังตารางที่ 4-32 และจากตารางที่ 4-33 จะเห็นว่าทางด้านสินค้าส่งออกส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าประเภทวัตถุดิบสำหรับโรงงานอุตสาหกรรมเช่นยางพาราและผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับยาง ซึ่งมีแหล่งผลิตอยู่ภายในจังหวัดสงขลาและพื้นที่ใกล้เคียง นอกจากนี้สินค้าประเภทวัตถุดิบอีกกลุ่มหนึ่งก็คือ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และส่วนประกอบของคอมพิวเตอร์ ซึ่งมีการนำไปผลิตต่อที่โรงงานในประเทศมาเลเซีย ส่วนสินค้าอื่นได้แสดงดังตารางที่ 4-33

ตารางที่ 4-32 สถิติการค้าชายแดนด่านศุลกากรสะเดา[32] (หน่วย: ล้านบาท)

รายการ	ปีงบประมาณ		
	2551	2552	2553
มูลค่าการนำเข้าสินค้า	121,290.72	125,254.81	135,193.69
มูลค่าการส่งออกสินค้า	124,558.69	109,602.57	147,429.49

[32] มูลค่าการค้ารวม สำหรับพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรสะเดา

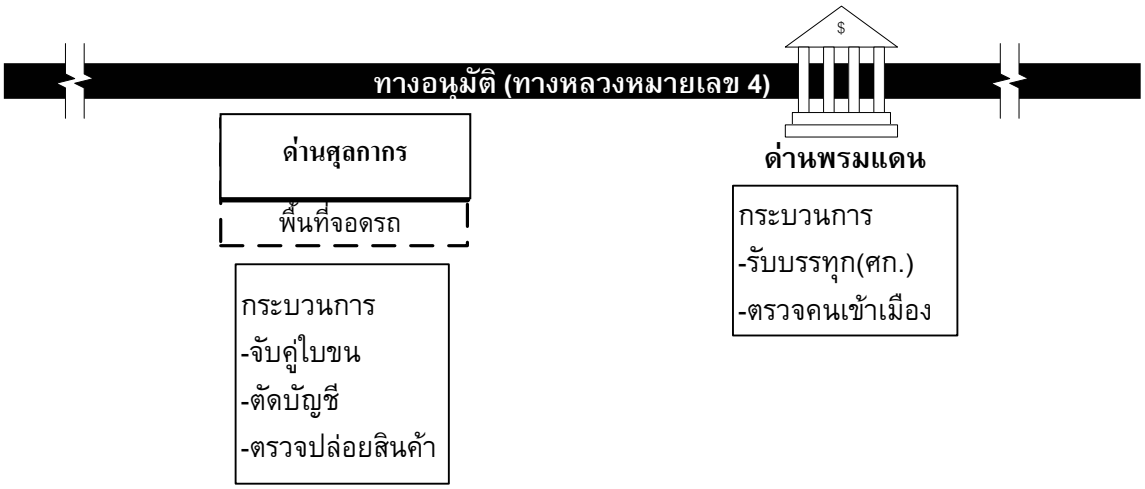
ตารางที่ 4-33 รายการสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 10 อันดับที่ด่านสะเดา (หน่วย: ล้านบาท)

ลำดับที่	ปี 2551		ปี 2552		ปี 2553	
	รายการสินค้า	มูลค่า	รายการสินค้า	มูลค่า	รายการสินค้า	มูลค่า
1.	ยางพารา	125,235.3	ยางพารา	81,287.0	ยางพารา	138,922.5
2.	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	27,839.7	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	30,211.6	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	37,730.7
3.	ผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ	8,328.0	ผลิตภัณฑ์ยางอื่น ๆ	14,131.1	ผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ	23,926.2
4.	มอเตอร์และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	7,356.0	มอเตอร์และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	7,628.2	มอเตอร์และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	8,986.3
5.	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	6,109.0	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	6,350.2	ไม้แปรรูป	8,926.4
6.	ไม้แปรรูป	4,621.4	ไม้แปรรูป	6,024.2	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	7,108.9
7.	ถุงมือยาง	4,408.1	ถุงมือยาง	4,303.3	แผงวงจรไฟฟ้า	5,751.5
8.	แผงวงจรไฟฟ้า	4,084.5	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	3,442.3	ถุงมือยาง	5,369.7
9.	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	3,934.6	แผงวงจรไฟฟ้า	3,231.3	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	4,712.1
10.	เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบอื่นๆ	3,048.0	เครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู่	3,156.0	เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบอื่นๆ	4,573.2
	อื่นๆ	70,581.6	อื่นๆ	62,438.7	อื่นๆ	68,625.7
	รวม	265,546.2	รวม	222,203.8	รวม	314,633.1

ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ (2554)

4.5.2 องค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ด่านพรมแดนสะเดาจะมีลักษณะคล้ายคลึงกับด่านศุลกากรสะพานมิตรภาพ 1 จังหวัดหนองคาย คือรถบรรทุกสินค้าจะยื่นเอกสารเพื่อเริ่มผ่านพิธีศุลกากร ณ ที่ทำการด่านศุลกากร แล้วจึงเดินทางมายังด่านพรมแดนเพื่อยื่นเอกสารตรวจคนเข้าเมืองต่อไป แต่ข้อแตกต่างที่สำคัญคือด่านศุลกากรสะเดาได้ติดตั้งเครื่องเอ็กซเรย์ ไว้บริเวณที่ทำการด่านศุลกากรแต่ด่านศุลกากรหนองคายติดตั้งไว้บริเวณด่านพรมแดน ทั้งนี้เนื่องมาจากโครงสร้างของอาคารด่านพรมแดนสะเดาแตกต่างกับด่านพรมแดนซึ่งจะกล่าวในรายละเอียดต่อไป



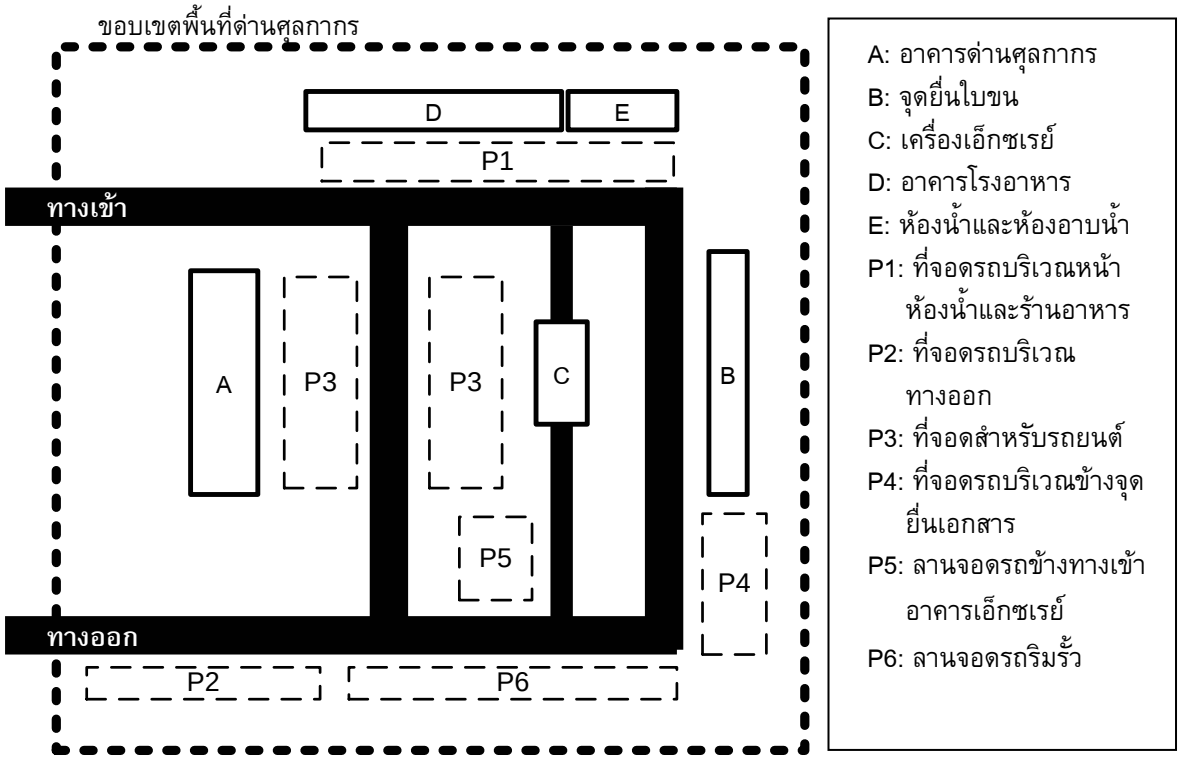
ภาพที่ 4-27 ผังแสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านสะเดา

สภาพถนนเข้าสู่ด่านศุลกากรสะเดา ถนนสายหลักสำหรับการขนส่งที่มุ่งสู่จุดผ่านแดนสะเดาคือทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ซึ่งถนนช่วงนี้มีชื่อเรียกว่าถนนกาญจนวนิช ลักษณะถนนเป็นถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง จากสถิติที่ผ่านมาพบว่ามีปริมาณของรถบรรทุกสินค้า[33] อยู่ในกระแสจราจรมากถึง 18% ซึ่งการมีปริมาณรถบรรทุกในกระแสจราจรมากมีข้อเสียคือจะทำให้ความเร็วของกระแสจราจรลดลงนอกจากนี้เส้นทางดังกล่าวเป็นทางผ่านของรถยนต์ของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติซึ่งมีพฤติกรรมขับขี่ด้วยความเร็วสูง ซึ่งลักษณะของกระแสจราจรที่มีความเร็วต่างกันแบบนี้เป็นจุดเสี่ยงสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

ทั้งนี้ช่วงถนนก่อนถึงด่านศุลกากรสะเดาจะต้องวิ่งตัดตัวอำเภอเมืองสะเดา แต่ในปัจจุบันได้มีการกำหนดให้รถบรรทุกสินค้าใช้ทางเลี่ยงตัวเมืองซึ่งทำให้มีระยะการเดินทางเพิ่มขึ้นจากเดิมประมาณ 3 กิโลเมตร

บริเวณที่ทำการด่านศุลกากร ที่ทำการด่านศุลกากรสะเดาได้ถูกพัฒนาจนเต็มพื้นที่ที่มีอยู่โดยมีผังแสดงส่วนประกอบการให้บริการต่าง ๆ ดังภาพที่ 4-28 ซึ่งรายละเอียดแต่ในละจุดมีดังนี้

[33] ข้อมูลจากสำนักงานบำรุงทางสงขลาที่ 2 กรมทางหลวง



ภาพที่ 4-28 ผังแสดงส่วนประกอบของที่ทำการด่านศุลกากรสะเดา

- อาคารที่ทำการด่านศุลกากรสะเดา(A) เป็นสำนักงานสองชั้นซึ่งเป็นที่ตั้งของฝ่ายต่างๆ โดยชั้นล่างเป็นจุดรับเรื่องงานธุรการและติดต่องานพิธีศุลกากรต่างๆ
- จุดยื่นเอกสารเพื่อผ่านพิธีศุลกากร (B) สำหรับด่านพรมแดนสะเดานั้นมีจุดยื่นใบขนอยู่บริเวณด้านในตัวด่านดังภาพที่ 4-28 ซึ่งหลังจากรถบรรทุกสินค้าเข้าหาที่จอดได้ ตัวแทนออกของจะทำการรวบรวมใบขนมายื่นที่จุดนี้ ถ้าหากเป็นสินค้าที่ได้รับการยกเว้นการตรวจเจ้าหน้าที่จะทำการตัดบัญชีและตรวจปล่อยสินค้าเพื่อให้เดินทางไปยังด่านพรมแดนได้ทันที ซึ่งกระบวนการเหล่านี้สำหรับสินค้าส่งออก ณ ด่านศุลกากรสะเดาจะใช้เวลานานกว่าที่อื่นเล็กน้อยเนื่องจากจำนวนใบขนมีปริมาณมาก ประกอบกับชนิดสินค้าส่งออก ณ ด่านศุลกากรสะเดามักต้องมีการตรวจเอกสารแนบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น เอกสารอนุญาตส่งออกของกระทรวงพาณิชย์ เอกสารอนุญาตส่งออกไม้ของกรมป่าไม้ เป็นต้น ซึ่งเวลาในการผ่านเอกสารพิธีการศุลกากรนั้นใช้เวลาประมาณ 5 นาทีต่อใบขน จากการสำรวจพบว่ายังมีปัจจัยอื่นที่ก่อให้เกิดความล่าช้านอกเหนือจากเรื่องเวลาใช้บริการของด่านศุลกากร คือการมาถึงไม่พร้อมกันของรถบรรทุกสินค้าในใบขนชุดเดียวกัน ทำให้รถที่มาถึงก่อนต้องรอรถคันอื่นๆ และสภาพการจราจรบริเวณหน้าด่านพรมแดน เนื่องจากถ้าหากพนักงานขับรถและตัวแทนออกของทราบว่าสภาพการจราจรหน้าด่านพรมแดนแออัดมากก็จะจอดรถรออยู่ในด่านศุลกากรก่อน

- เครื่องเอ็กซเรย์ (C) เป็นเครื่องชนิด Reloadable Type ซึ่งติดตั้งอยู่ภายในอาคารที่ได้ความปลอดภัยสูงสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน โดยเครื่องเอ็กซเรย์นี้ได้เริ่มเปิดใช้งานเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2551 โดยมีการนำมาใช้แทนเครื่องเอ็กซเรย์แบบ Mobile Type ที่ใช้งานมาตั้งแต่ปี 2548 ซึ่งจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทราบว่าเครื่องเอ็กซเรย์ใหม่มีประสิทธิภาพการทำงานดีกว่าเครื่องเอ็กซเรย์แบบ Mobile Typeโดยสามารถแสดงลักษณะที่แตกต่างกันของวัตถุเป็นสีต่างๆ อีกทั้งภาพจากการเอ็กซเรย์ยังมีความชัดเจนกว่าซึ่งช่วยให้เจ้าหน้าที่กรมศุลกากรสามารถวิเคราะห์ภาพจากการเอ็กซเรย์ได้ง่ายขึ้น นอกจากนี้เครื่องเอ็กซเรย์แบบใหม่ยังช่วยลดเวลาการให้บริการอีกด้วย ซึ่งเครื่องเอ็กซเรย์แบบเดิม รถบรรทุกสินค้าต้องรอให้เครื่องแสกนเคลื่อนที่ผ่านจนครบรอบใช้เวลาในการตรวจต่อคันประมาณ 15 – 20 นาที(ไม่รวมเวลาที่ใช้ในการอ่านฟิล์มเอ็กซเรย์) แต่สำหรับเครื่องเอ็กซเรย์แบบใหม่หลังจากรถบรรทุกเข้าประจำจุดแล้วกระบวนการเอ็กซเรย์จะใช้เวลาเพียง 3-5 นาที
- อาคารโรงอาหารสวัสดิการ (D) เป็นจุดให้บริการขายอาหารแก่เจ้าหน้าที่ พนักงานขับรถและผู้มาติดต่อ โดยจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการพบว่ามีผู้มาใช้บริการ 150 – 300 คนต่อวันแต่ก็สามารถรองรับได้เนื่องจากผู้ใช้บริการไม่ได้มาในเวลาเดียวกัน
- จุดบริการห้องสุขาและห้องอาบน้ำสำหรับพนักงานขับรถ (E) เก็บค่าบริการ 3 บาทต่อคนและสำหรับห้องอาบน้ำ 10 บาทต่อคน
- ลานจอดรถยนต์ (P3, P5) เป็นลานจอดในร่มอยู่ภายใต้โครงหลังคาเหล็ก ซึ่งสำรองไว้สำหรับเจ้าหน้าที่และผู้มาติดต่อกับด่านศุลกากรและส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง
- ลานจอดรถบรรทุกสินค้า (P1, P2, P4) สำหรับลานจอดรถบรรทุกสินค้านั้นมีหลายจุดกระจายกันอยู่ตามพื้นที่ว่างภายในบริเวณที่ทำการด่านศุลกากรตามภาพที่ 4-24 ซึ่งรถบรรทุกสินค้าสามารถเลือกจุดจอดได้เองโดยไม่มีการจัดการจากทางเจ้าหน้าที่ ทำให้ระบบการจอดค่อนข้างวุ่นวายขาดประสิทธิภาพในการใช้งานพื้นที่ซึ่งจากการสำรวจพบปัญหาหลัก 3 ประเด็นได้แก่ ประเด็นแรกรถบรรทุกสินค้าจอดแบบคละขนาดกัน(ความยาวโดยรวมของรถ)ทำให้สูญเสียพื้นที่ใช้สอย ประเด็นที่สองมีการจอดกีดขวางการจราจรทำให้ความเร็วในการเลี้ยวหรือเคลื่อนตัวของรถบรรทุกสินค้าคันอื่นลดลงและ ประเด็นที่สามรถบรรทุกสินค้าที่ยังไม่มีที่จอดไม่ยอมวนออกไปภายนอกด่านศุลกากร แต่จอดบนเส้นทางจราจรเพื่อรอพื้นที่จอดรถว่างแทน

ทางอนุมัติ ทางอนุมัติสำหรับด่านศุลกากรสะเดาคือทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) หรือถนนกาญจนวนิช บริเวณตั้งแต่หน้าด่านศุลกากรสะเดาไปจนถึงด่านพรมแดนสะเดาซึ่งลักษณะทางเป็นเช่นเดียวกับช่วงถนนก่อนถึงด่านศุลกากรคือผิวถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจรและมีไหล่ทางค่อนข้างกว้าง ในช่วงก่อนถึงด่านพรมแดนประมาณ 1 – 2 กม.สภาพแวดล้อมข้างทางถูกพัฒนาการใช้พื้นที่เชิง

พาณิชย์เต็มรูปแบบ และพื้นที่ไหล่ทางก็มีการนำสิ่งของมาตั้งกีดขวางทำเป็นแผงลอยหรือวางของของร้านค้า และในช่วงที่ปริมาณของรถบรรทุกสินค้าที่จะข้ามพรมแดนมีมากก็จะทำให้เกิดการติดขัด เนื่องจากช่องทางผ่านพิธีการศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองของรถบรรทุกสินค้ามีเพียงช่องทางเดียวทำให้ ทั้งนี้ทางทางสถานีตำรวจได้มีการกำหนดให้ถนนเลนด้านในซึ่งติดกับเกาะกลางเป็นช่องทางสำหรับรถบรรทุกสินค้าดังภาพที่ 4-29 กล่าวคือให้รถบรรทุกสินค้าจอดเป็นแถวคอยเรียงหนึ่ง และห้ามรถบรรทุกสินค้าใช้ช่องทางอื่น (มีโทษปรับ) เนื่องจากจะทำให้การจราจรติดขัดเพราะช่องทางเข้าด่านพรมแดนสำหรับรถบรรทุกสินค้าอยู่ตรงกับช่องทางด้านในซึ่งจะช่วยให้ไม่ต้องมีการตัดกระแสจราจรอีก

ภาพที่ 4-29 แถวคอยของรถบรรทุกบริเวณทางเข้าสู่พรมแดนด่านสะเดา

พื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้า สำหรับพื้นที่จอดรถของด่านพรมแดนสะเดาจะอนุญาตให้จอดได้บริเวณพื้นที่ภายในที่ทำการด่านศุลกากรดังภาพที่ 4-28 ซึ่งจากการสำรวจโดยการนับพื้นที่จอดรถพบว่าสามารถรองรับรถบรรทุกได้ประมาณ 40-50 คันซึ่งไม่ได้นับพิจารณาพื้นที่บริเวณหน้าจุดยื่นใบขนเนื่องจากเป็นจุดที่อนุญาตให้จอดได้เพียงชั่วคราว ทั้งนี้เนื่องจากไม่มีการจัดการพื้นที่จอดรถภายในด่านศุลกากรทำให้เกิดปัญหาดังที่ได้กล่าวมาแล้วและจากการสอบถามพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าพบมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยบริเวณที่จอดรถซึ่งมาจากการถอยรถเข้า/ออกที่จอดโดยมีการจอดกีดขวางช่องทางทำให้เกิดการชนท้ายกันบ่อยแต่ไม่มีอุบัติเหตุที่รุนแรง

ด่านพรมแดน สำหรับอาคารด่านพรมแดนสะเดานั้น มีลักษณะคล้ายกับด่านพรมแดนหนองคาย แต่ข้อแตกต่างที่สำคัญคือมีขนาดที่เล็กกว่า และไม่มีการแยกส่วนของรถบรรทุกสินค้าออกจากยานพาหนะอื่น ๆ อย่างชัดเจน โดยที่ด่านพรมแดนสะเดานั้นรถบรรทุกสินค้าและรถประเภทอื่นจะเข้าสู่ตัวด่านพรมแดนจากทางเข้าทางเดียวกันซึ่งมีสองช่องจราจร และรถบรรทุกสินค้าจะต่อแถวเข้ามาจากช่องจราจรทางขวามือติดเกาะกลาง หลังจากเข้าสู่พื้นที่ด่านรถบรรทุกสินค้าจะต้องต่อแถวเรียงหนึ่งเข้าใช้บริการตู้รับยื่นเอกสารตรวจคนเข้าเมืองและยื่นเอกสารศุลกากรเพื่อรับบรรทุกออกนอกประเทศ

ในการยื่นเอกสารตรวจคนเข้าเมืองนั้นมีปัญหาหลักอยู่สองข้อคือประการแรกพนักงานขับรถทุกคนต้องทำการถ่ายรูปเพื่อบันทึกไว้เป็นหลักฐานตามระเบียบของด่านตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งทำให้ใช้เวลาในการรับบริการนานไม่มีประสิทธิภาพ ประการที่สอง หากเป็นการออกนอกประเทศในช่วงนอกเวลาราชการ เจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองจะต้องเขียนใบเสร็จด้วยลายมือให้แก่รถบรรทุกสินค้าแต่ละราย ซึ่งทำให้เสียเวลามากขึ้นอย่างมากแต่รถบรรทุกสินค้าทุกคันก็ต้องการรอรับเนื่องจากต้องนำใช้เป็นหลักฐานในการเบิกค่าใช้จ่ายกับทางบริษัทขนส่ง

สำหรับรถโดยสารและรถยนต์นั้น จะมีช่องแยกไปอีกต่างหาก ซึ่งในช่องสำหรับรถยนต์มีจุดบริการ 4 จุดทำให้สามารถระบายรถได้ดีกว่ารถบรรทุกสินค้า แต่ลักษณะพิเศษของด่านพรมแดนสะเดาคือตู้ที่ให้บริการบริเวณด่านพรมแดนมีการยกตู้ให้มีความสูงเสมอหน้าต่างรถบรรทุกเพื่อให้คนขับไม่ต้องเดินลงมายื่นเอกสาร ซึ่งช่วยประหยัดเวลาไปได้มาก

ในการสำรวจได้ทำการจับเวลาที่รถบรรทุกสินค้าใช้ในการผ่านจุดบริการยื่นเอกสารตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากรซึ่งนับเป็นการจอดครั้งเดียวกันโดยจับตัวอย่างรถบรรทุกสินค้า 50 คันพบว่าเวลาที่ใช้เฉลี่ยต่อคันเท่ากับ 85 วินาที ซึ่งในเวลาในกระบวนการนั้นนับตั้งแต่เวลาที่รถบรรทุกสินค้าผ่านประตูด่านพรมแดนเข้ามา (ซึ่งตู้ที่ให้บริการอยู่ห่างจากประตูประมาณ 4 เมตร) โดยรถบรรทุกสินค้าต้องหยุดที่จุดยื่นเอกสารตรวจคนเข้าเมืองเพื่อทำการถ่ายภาพ แล้วขยับรถอีกประมาณ 1 เมตรเพื่อจอดยื่นเอกสารศุลกากรแล้วจึงออกนอกด่านพรมแดนได้ ทั้งนี้การขยับรถสองขั้นตอนทำให้เสียเวลาโดยไม่จำเป็น หากมีการปรับเอกสารให้ยื่นได้ด้วยจอดรถเพียงครั้งเดียวก็จะช่วยลดเวลาการให้บริการลงได้อีก

ทั้งนี้พบว่าอัตราการให้บริการที่ไม่เพียงพอก่อให้เกิดความล่าช้าแล้ว อีกสาเหตุหนึ่งก็คือผลกระทบจากการที่ด่านพรมแดนของมาเลเซียให้บริการล่าช้าและการจราจรติดขัดจนแถวคอยล้นมาฝั่งไทยก็จะทำให้รถบรรทุกสินค้าที่ผ่านพิธีการต่างๆ เสร็จสิ้นแล้วยังไม่สามารถออกได้

4.5.3 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง

เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร

เนื่องจากในปัจจุบันมีปริมาณรถบรรทุกสินค้าเข้าใช้บริการที่ทำการด่านศุลกากรจำนวนมาก อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ที่มีอยู่ไม่สามารถดูแลได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็วเพียงพอ ซึ่งการปฏิบัติงานจะเน้นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริการพิธีศุลกากรเท่านั้น จึงไม่ได้มีการจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแลสภาพการจราจรภายใน แต่ถ้าหากเกิดหากเกิดกรณีที่รถบรรทุกกีดขวางการจราจรภายใน เจ้าหน้าที่ในบริเวณนั้นก็จะออกมาดูแลในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป คือไม่ได้มีหน้าที่รับผิดชอบชัดเจน

ปัญหาการให้บริการล่าช้าของด่านตรวจคนเข้าเมืองบริเวณพรมแดนนั้นสามารถจัดการได้ในเชิงนโยบายแต่ต้องอาศัยผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานที่ต้องให้การสนับสนุนเพิ่มอัตรากำลังคนและงบประมาณ

ด่านพรมแดนของประเทศมาเลเซียซึ่งเป็นประเทศที่นับถือศาสนาอิสลามจะมีการหยุดการให้บริการในบางช่วงเวลา เพื่อทำพิธีละหมาดประจำวัน โดยเฉพาะในวันศุกร์จะเป็นการละหมาดรวม ทำ

ให้ต้องปิดด่านชายแดนในช่วงบ่ายนานประมาณ 30-60 นาที ส่งผลทำให้ระบบการขนส่งข้ามแดนได้รับผลกระทบอย่างมาก นอกจากนี้ประเทศมาเลเซียยังมีการหยุดราชการช่วงเทศกาลสำคัญนานถึง 7 วัน เช่น เทศกาลตรุษจีน เทศกาลวันขึ้นปีใหม่ เป็นต้น โดยจะไม่อนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าวิ่งผ่านเลย ยกเว้นรถขนส่งสินค้าจำพวกอาหารสดเท่านั้น ทำให้เกิดความต้องการขนส่งสินค้าค้างสะสมเมื่อมีการเปิดให้รถบรรทุกสินค้าวิ่งได้ช่วงหลังเทศกาลก็จะมีปริมาณรถบรรทุกสินค้าเข้ามาเป็นจำนวนมากการเพิ่มขึ้นอย่างกะทันหันเช่นนี้ส่งผลต่อการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่อย่างมาก

หอการค้าจังหวัดสงขลา

ในปัจจุบันทางฝั่งประเทศมาเลเซียมีการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมหลายแห่งโดยเฉพาะอุตสาหกรรมเกี่ยวกับยางพารา ซึ่งจังหวัดสงขลาเป็นแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญของโรงงานอุตสาหกรรมในมาเลเซียซึ่งแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถบรรทุกสินค้ามีเพิ่มขึ้นแน่นอนทุกปี จนในปัจจุบัน ถนนสายหลักไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้อย่างเพียงพอ ส่งผลให้การเดินทางจากตัวเมืองสงขลาหรือโรงงานอุตสาหกรรมไปยังด่านพรมแดนใช้เวลานานขึ้นเกือบเท่าตัว และยังเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในหลายจุด จึงมีการศึกษาการสร้างทางหลวงพิเศษ (Motorway) ระหว่างเมืองสงขลาถึงชายแดนประเทศมาเลเซีย เพื่อแยกกระแสจราจรของรถยนต์และรถบรรทุกสินค้าออกจากกัน

ในส่วนของด่านพรมแดนสะเดานั้น รถบรรทุกสินค้าต้องใช้เวลาโดยเฉลี่ยมากกว่า 1 ชั่วโมงในการรอรับบริการ ณ ด่านพรมแดน ซึ่งในบางครั้งหากมีปริมาณรถบรรทุกสินค้ามากๆ เช่นหลังเทศกาล รถบรรทุกสินค้าจะต้องรอนาน 4 ถึง 6 ชั่วโมงสำหรับการผ่านด่านชายแดนซึ่งสร้างความเสียหายให้กับสินค้าเน่าเสียง่าย เช่นอาหาร ผักสด เป็นต้น

4.5.4 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุก

ในการสัมภาษณ์พนักงานขับรถสำหรับด่านศุลกากรสะเดาผู้วิจัยได้ทำการลงพื้นที่สำรวจวันพฤหัสบดีที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2553 โดยทำการเก็บข้อมูลในช่วงเวลา 9:00-15:00 น. ซึ่งได้ทำการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าจำนวน 39 คัน ข้อมูลเบื้องต้นที่ได้มีดังนี้

<u>ข้อมูลด้านการขนส่ง</u> จากการสัมภาษณ์พบว่ารถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มีต้นทางอยู่ภายในจังหวัดสงขลา โดยจะขนส่งสินค้าจากโรงงานผลิตในพื้นที่จังหวัดสงขลาซึ่งโดยส่วนใหญ่ได้แก่สินค้าประเภทผลิตภัณฑ์จากยางพารา เช่น ยางพาราดิบ บอร์ดไม้อัด เป็นต้น ส่วนสินค้าที่มาจากกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่จะมีต้นทางเป็นโกดังเก็บสินค้าอุปโภคบริโภคซึ่งจะส่งไปขายยังประเทศมาเลเซีย แสดงดังตารางที่ 4-34

ตารางที่ 4-34 ต้นทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่ด่านสะเดา

ต้นทาง	ประเภทสินค้า	จำนวน	ร้อยละ
สงขลา	ยางพารา,ไม้บอร์ด	14	35.8
กรุงเทพฯ	สินค้าอุปโภค	10	25.6
ชลบุรี	ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์	4	10.3
อยุธยา	ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์	4	10.3
อื่นๆ	สินค้าอุตสาหกรรม	7	18.0
	รวม	39	100

ในการมาถึงของรถขนส่งสินค้านั้นโดยส่วนใหญ่เดินทางมาถึงด่านศุลกากรสะเดาในวันที่จะเดินทางข้ามด่านพรมแดน (89%) โดยมีการมาถึงมีการกระจายตัวตั้งแต่ช่วง 6:00 น. ถึง 15:00 น. มีเพียง 3 คันที่มาค้างคืนที่ด่านศุลกากร ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วรถบรรทุกสินค้าจะใช้เวลารอคอยประมาณ 4 ชั่วโมง โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 4-35

ตารางที่ 4-35 เวลารอคอยของรถบรรทุกสินค้าก่อนเดินทางไปยังด่านพรมแดนสะเดา

เวลารอคอย	จำนวน	ร้อยละ
ตั้งแต่ 12 ชม. ขึ้นไป	2	5
น้อยกว่า 12 ชม.- 6 ชม.	11	28
น้อยกว่า 6 ชั่วโมง	26	67

<u>ข้อมูลด้านความคิดเห็น</u> จากการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าพบว่าพนักงานขับรถให้ความสำคัญกับการจราจรบริเวณด่านพรมแดนมากที่สุด (42.7%) เนื่องจากเป็นสาเหตุหลักของความล่าช้าในการขนส่งสำหรับด่านพรมแดนสะเดา แต่ทั้งนี้ปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากอัตราการให้บริการของจุดยื่นเอกสารตรวจคนเข้าเมืองและผ่านพิธีศุลกากร ณ ด่านพรมแดนไม่สามารถรองรับปริมาณรถบรรทุกสินค้าได้อย่างเพียงพอ ส่วนปัจจัยด้านอื่นๆ มีความสำคัญใกล้เคียงกัน ยกเว้นสถานีบริการเชื้อเพลิง ทั้งนี้น่าจะเป็นเพราะรถบรรทุกที่เข้าไปสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีต้นทางอยู่ภายในจังหวัดสงขลาอยู่แล้ว การเติมน้ำมันเชื้อเพลิงจึงเป็นเรื่องที่สะดวกสบายเนื่องจากเติมมาจากต้นทางของบริษัทที่เดียว

ตารางที่ 4-36 การให้ความสำคัญต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่านสะเดา

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้า	เปอร์เซนต์ที่ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก
สภาพถนนเข้าสู่พรมแดน	15.9
การจราจรบริเวณด่านพรมแดน	42.7
จุดพักรถบริเวณด่านศุลกากร	19.4
สถานีบริการเชื้อเพลิง	0.0
สภาพถนนเชื่อมต่อบริเวณพรมแดน	22.0

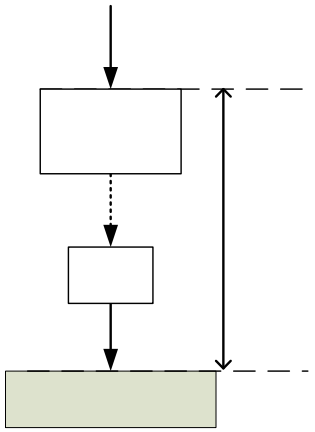
จากประเด็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้าดังกล่าวพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าได้ให้ความคะแนนความพึงพอใจ โดยใช้ระดับเกณฑ์คะแนนจาก 4-พึงพอใจมาก จนถึง 1-น้อยที่สุด/ต้องแก้ไข ในแต่ละประเด็น ซึ่งสรุปได้ดังค่าเฉลี่ยในตารางที่ 4-37 จะพบว่าส่วนที่ได้คะแนนต่ำที่สุดคือส่วนเชื่อมต่อบริเวณด่านพรมแดน (1.97) ซึ่งมีแนวโน้มเดียวกันกับความพึงพอใจต่อสภาพการจราจรบริเวณด่านพรมแดน (2.00) ซึ่งปัจจัยทั้งสองเป็นจุดที่เกิดปัญหาความล่าช้าของระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนร่วมกันโดยปัจจัยข้ออื่นๆ ดังแสดงผลในตารางที่ 4-37

ตารางที่ 4-37 ค่าคะแนนความพึงพอใจของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ด่านสะเดา

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้า	คะแนนความพึงพอใจ
สภาพถนนเข้าสู่พรมแดน	2.92
จุดพักรถบริเวณด่านศุลกากร	2.38
สถานีบริการเชื้อเพลิง	3.53
การจราจรบริเวณด่านพรมแดน	2.00
สภาพถนนเชื่อมต่อบริเวณพรมแดน	1.97
สภาพโดยรวมของด่านพรมแดน	2.13

4.5.5 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ

สำหรับด่านพรมแดนสะเดานั้น การให้บริการทั้งการรับบรรทุกและพิธีการตรวจคนเข้าเมืองนั้นเป็นการให้บริการแบบขับผ่าน (Drive-Through) โดยจุดให้บริการทั้งสองขั้นตอนอยู่ติดกันทำให้การให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าสามารถทำได้เพียงทีละ 1 คัน ดังแสดงในภาพที่ 4-30



ภาพที่ 4-30 เวลาในแต่ละขั้นตอนของด่านพรมแดนสะเดา

รูปแบบการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนสะเดาคือการให้บริการแบบขับผ่าน (Drive-Through) ซึ่งให้บริการได้เพียงครั้งละ 1 คันเป็นการจำกัดให้อัตราการให้บริการสำหรับจุดผ่านแดนอยู่ที่ประมาณ 42 คันต่อชั่วโมง นอกจากนี้การเคลื่อนตัวของรถบรรทุกสินค้าต้องมีการขยับและหยุดถึงสองครั้งดังนั้น เมื่อรวมเวลาทั้งหมดแล้ว รถบรรทุกสินค้าจะใช้เวลาเฉลี่ยประมาณ 2 นาทีในการผ่านด่านพรมแดนออกไป (ในกรณีที่ไม่มีแถวคอย) ดังตารางที่ 4-38

ตารางที่ 4-38 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนสะเดา

เวลา	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
T_1+T_2 (วินาที)	84.5	29.7
T_{ALL} (วินาที)	125.9	64.9

4.5.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค

ในปัจจุบัน ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกผ่านด่านสะเดานั้นมีมากเกินกว่าความสามารถของการให้บริการในปัจจุบันจะรองรับได้ ซึ่งสังเกตได้จากการที่เกิดปัญหาจราจรติดขัดบนถนนบริเวณด่านอย่างมาก (แสดงว่าปริมาณรถบรรทุกสินค้าเพิ่มขึ้นมากกว่าตอนที่ได้ออกแบบไว้แล้ว) และการที่เกิดแถวคอยของรถบรรทุกสินค้าส่งออกตลอดเวลาที่ด่านเปิดทำการ ซึ่งสามารถแบ่งปัญหาและอุปสรรคออกเป็นหัวข้อย่อยได้ดังนี้

- ปัญหาความล่าช้าบริเวณด่านพรมแดน ทั้งนี้จุดหลักอยู่ที่การผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมือง บริเวณด่านพรมแดนใช้เวลานานมากเกินไปสำหรับปริมาณรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการ นอกจากนี้ยังมีจุดให้บริการเพียงจุดเดียว จึงให้บริการรถบรรทุกสินค้าได้ครั้งละ 1 คันเท่านั้น นอกจากนี้ในช่วงนอกเวลาราชการจะต้องมีการเขียนใบเสร็จด้วยลายมือซึ่งเป็นเรื่อง

ที่ไม่จำเป็นและทำให้เสียเวลาเพิ่มขึ้นอย่างมาก (จากเดิม 1-2 นาทีต่อคันเป็น 5-10 นาทีต่อคัน)[34]

- ปัญหาจราจรติดขัดบริเวณด่านพรมแดนเนื่องมาจากมีการจอดรถริมทางของรถยนต์ส่วนบุคคลและการใช้พื้นที่ริมทางในการตั้งแผงลอยซึ่งขาดการจัดการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้ช่องจราจรซึ่งเหลือเพียง 1 ช่องเนื่องจากถูกกันไว้ 1 ช่องแถวคอยสำหรับรถบรรทุกสินค้า ถูกรบกวน
- ปัญหาความไม่เป็นระเบียบของที่จอดรถบริเวณที่ทำการด่านศุลกากร ซึ่งปัญหาดังกล่าวทำให้เกิดความลำบากต่อพนักงานขับรถในการนำรถเข้า/ออกที่จอด และเป็นจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
- การมีปริมาณรถบรรทุกสินค้ามากขึ้นบนถนนสายหลักที่เข้าสู่ด่านศุลกากรทำให้ยานพาหนะชนิดอื่นขับขี่ได้ลำบากและความต่างกันของความเร็วรถทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
- สภาพพื้นที่ลานจอดรถภายในด่านศุลกากรสะเดาเริ่มมีการเสียหายและขาดการบำรุง

4.5.7 แผนการพัฒนาในอนาคต

จากสถานการณ์ปัจจุบันที่ปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างมากทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในหลายภาคส่วนร่วมมือกันจัดมาตรการรองรับปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นดังนี้

- แผนการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ โดยตำแหน่งที่ตั้งอยู่ใกล้กับด่านพรมแดนสะเดา ซึ่งจุดนี้จะใช้เป็นด่านพรมแดนสำหรับรถบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ ซึ่งจะมีการตัดถนนทางหลวงหมายเลข 4 บริเวณบ้านพรุเตียว (กม.77+600) มายังด่านพรมแดนแห่งใหม่ ระยะทางประมาณ 6.6 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันได้มีการอนุมัติงบประมาณการก่อสร้างแล้ว แต่ยังติดปัญหาเรื่องการเวนคืนที่จากชาวบ้านที่เข้าไปทำสวนยางภายในพื้นที่โครงการ
- แผนการก่อสร้างด่านศุลกากรบ้านประกอบ เนื่องจากทางฝั่งมาเลเซียจะมีการพัฒนาพื้นที่ด้านตรงข้ามบ้านประกอบเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมซึ่งจะมีทั้งที่ตั้งโรงงานและศูนย์กระจายสินค้า (ชื่อโครงการ Kota Perdana Project) หลังจากมีการประชุมกันในระดับชาติทางรัฐบาลไทยจึงมีนโยบายการก่อสร้างด่านพรมแดนบ้านประกอบเพื่อให้เป็นจุดรองรับการขนส่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและแบ่งเบาปริมาณการขนส่งจากด่านศุลกากรสะเดาด้วย
- แผนการศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนมาเลเซีย สืบเนื่องมาจากปริมาณการจราจรของรถบรรทุกสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นทำให้ทางหลวงหมายเลข 4 ไม่สามารถรองรับได้อีกต่อไป จึงมีแนวความคิดการตัดถนนเส้นใหม่เพื่อเชื่อมระหว่างนิคมอุตสาหกรรมของจังหวัดสงขลาซึ่งเป็นจุดต้นทางของสินค้าส่งออกกับด่านพรมแดนสะเดาที่บริเวณบ้านพรุเตียว โดยมีการออกแบบถนนมีจุดเชื่อมไปยังด่านพรมแดนปาดังเบซาร์ด้วย

[34] สัมภาษณ์พนักงานขับรถ, 16 ธันวาคม พ.ศ. 2553

ซึ่งปัจจุบันโครงการนี้อยู่ในระหว่างการศึกษาแต่พบว่าไม่มีความคุ้มค่ากับการลงทุน จึงมีการประสานงานนำเสนอโครงการต่อธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย ซึ่งทางธนาคารพัฒนาแห่งเอเชียได้เริ่มเข้ามาศึกษาโครงการแล้ว

อย่างไรก็ดี แผนการพัฒนาเหล่านี้ยังอยู่ระหว่างการร่างโครงการ และยังไม่มีความชัดเจนเท่าที่ควรในปัจจุบัน

4.6 ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์และด่านพรมแดนปาดังเบซาร์

ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ เป็นด่านศุลกากรทางบกอยู่ติดเขตแดนไทยกับสหพันธรัฐมาเลเซีย อยู่ตรงกันข้ามกับรัฐเปอร์ลิส สหพันธรัฐมาเลเซีย ครั้งแรกตั้งขึ้นเป็นด่านตรวจปาดังเบซาร์ เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2461 ต่อมาในปีพ.ศ. 2474 ได้ถูกกำหนดให้เป็นด่านพรมแดนของท่ากรุงเทพฯ ตามกฎกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2474 จนกระทั่งปี พ.ศ. 2481 จึงกำหนดขึ้นเป็นด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ตามกฎกระทรวงการคลัง ลงวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2481 โดยได้ใช้สถานที่ของสถานีรถไฟร่วม (สถานี 1) ปาดังเบซาร์ ซึ่งอยู่ในดินแดนของประเทศมาเลเซียเป็นที่ทำการด่านฯตามสัญญาระหว่างรัฐบาลสหพันธรัฐมลายู กับรัฐบาลสยาม ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการเดินรถไฟระหว่างพระราชอาณาจักรสยามกับเมืองกลันตัน ไทรบุรี เปอร์ลิส และสหพันธรัฐมลายู ต่อมาในปี พ.ศ. 2513 ได้สร้างอาคารที่ทำการด่านฯ ขึ้นบนพื้นที่ 17.36 ไร่ ซึ่งเป็นที่เช่าจากสุขาภิบาลตำบลปาดังเบซาร์ และในปีงบประมาณ 2538 กรมศุลกากรได้อนุมัติให้ปรับปรุง อาคารที่ทำการด่านฯ คลังสินค้า ลานตรวจสินค้า และบ้านพักข้าราชการ ให้มีความเหมาะสมเพื่อรองรับการขยายตัวปริมาณงานของด่านฯ ให้มากยิ่งขึ้น

4.6.1 ข้อมูลทั่วไป

ที่ตั้ง

ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ตั้งอยู่บนถนนสายสะเดา-ปาดังเบซาร์ (ทล.4054) ซึ่งแยกตัวออกมาจากถนนเพชรเกษม บริเวณตัวเมืองอำเภอสะเดาระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร โดยเป็นทั้งด่านศุลกากรและด่านพรมแดนของท่ากรุงเทพตามทางรถไฟ กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ – ไทรบุรี

เวลาทำการ

ที่ทำการด่านศุลกากรเปิดทำการตั้งแต่เวลา 5:00 – 21:00 น. ตามเวลาเปิด-ปิดของด่านพรมแดนปาดังเบซาร์

จุดปฏิบัติงาน

จุดปฏิบัติงานสำหรับด่านพรมแดนปาดังเบซาร์มี 3 แห่งคือ 1) ด่านพรมแดนปาดังเบซาร์ซึ่งอยู่ใน ตำบลปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา เป็นจุดผ่านแดนสำหรับรถบรรทุกสินค้าสำหรับการขนส่งทางถนน 2) จุดผ่านแดนบริเวณทางเข้าสถานีรถไฟปาดังเบซาร์ และ 3) ด่านตรวจชุมทาง

หาดใหญ่ตั้งอยู่ที่ตำบลหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ซึ่งจุดปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุกสินค้าส่งออกที่ทำการสำรวจคือจุดปฏิบัติการสองแห่งแรก

ภาพที่ 4-31 ตำแหน่งที่ตั้งด่านพรมแดนและด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

สภาพการค้า

ด่านชายแดนปาดังเบซาร์เป็นจุดผ่านเข้าออกของรถบรรทุกสินค้าที่ส่วนมากมีปลายทางคือ รัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย และรถบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการขนส่งทางราง ที่สถานีรถไฟปาดังเบซาร์เท่านั้น โดยมีการผ่านเข้าออกในเชิงท่องเที่ยวเพียงเล็กน้อยประกอบกับพื้นที่โดยรอบไม่ได้มีการพัฒนาการใช้งานในเชิงพาณิชย์จึงทำให้การจราจรบริเวณหน้าด่านพรมแดนไม่มีการติดขัด เหมือนกับด่านพรมแดนสะเดา

ในปีที่ผ่านมามูลค่าการสิ่งออกสินค้าข้ามแดนในปีพ.ศ. 2553 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อยดังตารางที่ 4-39 และจากตารางที่ 4-40 จะเห็นว่าทางด้านสินค้าส่งออกส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าประเภทวัตถุดิบสำหรับโรงงานอุตสาหกรรมเช่นยางพาราและผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับยาง ซึ่งมีแหล่งผลิตอยู่ภายในจังหวัดสงขลาและพื้นที่ใกล้เคียง นอกจากนี้สินค้าประเภทวัตถุดิบอีกกลุ่มหนึ่งก็คือชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์

และส่วนประกอบของคอมพิวเตอร์ ซึ่งมีการนำไปผลิตต่อที่โรงงานในประเทศมาเลเซีย ส่วนสินค้าอื่นได้แสดงดังตารางที่ 4-40

ตารางที่ 4-39 สถิติการค้าชายแดนด่านศุลกากรปาดังเบซาร์[35] (หน่วย: ล้านบาท)

รายการ	ปีงบประมาณ		
	2551	2552	2553
มูลค่าการนำเข้าสินค้า	121,290.72	125,254.81	135,193.69
มูลค่าการส่งออกสินค้า	124,558.69	109,602.57	147,429.49

[35] มูลค่าการค้ารวม สำหรับพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

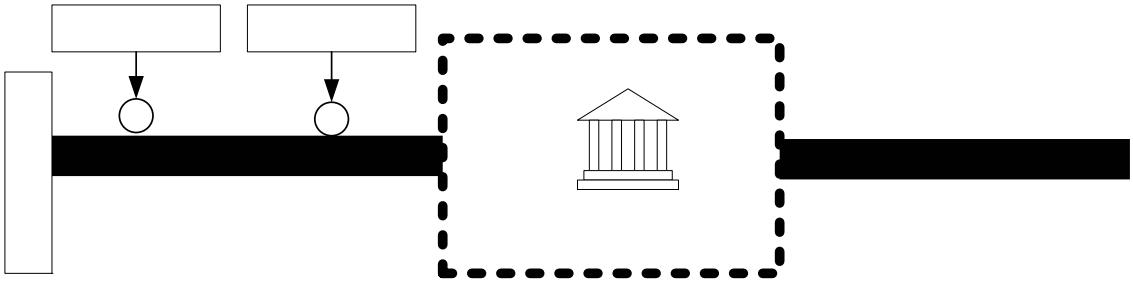
ตารางที่ 4-40 รายการสินค้าส่งออกที่มีมูลค่าสูงสุด 10 อันดับ (หน่วย: ล้านบาท)*

ปี 2551		ปี 2552		ปี 2553	
รายการสินค้า	มูลค่าการส่งออก	รายการสินค้า	มูลค่าการส่งออก	รายการสินค้า	มูลค่าการส่งออก
ยางพารา	125,235.3	ยางพารา	81,287.0	ยางพารา	138,922.5
เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	27,839.7	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	30,211.6	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	37,730.7
ผลิตภัณฑ์ยางอื่น ๆ	8,328.0	ผลิตภัณฑ์ยางอื่น ๆ	14,131.1	ผลิตภัณฑ์ยางอื่น ๆ	23,926.2
มอเตอร์และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	7,356.0	มอเตอร์และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	7,628.2	มอเตอร์และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	8,986.3
รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	6,109.0	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	6,350.2	ไม้แปรรูป	8,926.4
ไม้แปรรูป	4,621.4	ไม้แปรรูป	6,024.2	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	7,108.9
ถุงมือยาง	4,408.1	ถุงมือยาง	4,303.3	แผงวงจรไฟฟ้า	5,751.5
แผงวงจรไฟฟ้า	4,084.5	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	3,442.3	ถุงมือยาง	5,369.7
ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	3,934.6	แผงวงจรไฟฟ้า	3,231.3	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	4,712.1
เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบอื่น ๆ	3,048.0	เครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู่	3,156.0	เครื่องใช้ไฟฟ้าและส่วนประกอบอื่น ๆ	4,573.2
อื่นๆ	70,581.6	อื่นๆ	62,438.7	อื่นๆ	68,625.7
รวม	265,546.2	รวม	222,203.8	รวม	314,633.1

หมายเหตุ *ข้อมูลในตารางนี้ เป็นข้อมูลเดียวกับข้อมูลของด่านพรมแดนสะเดา เนื่องจากด่านศุลกากรสะเดาไม่ได้แยกข้อมูลทั้งสองด่านออก

4.6.2 องค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ด่านพรมแดนปาดังเบซาร์จะเป็นลักษณะของการบริการ ณ จุดผ่านแดนซึ่งในการรับบริการรถบรรทุกสินค้าจะเข้ามาจอดยังลานพักรถภายในพื้นที่ที่ทำการด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ซึ่งตั้งอยู่ภายในด่านพรมแดนปาดังเบซาร์เพื่อเริ่มกระบวนการจับคู่ใบขนจนถึงการตรวจปล่อยสินค้าหลังจากนั้นรถบรรทุกสินค้าจึงเคลื่อนตัวไปยื่นเอกสารเพื่อรับบรรทุกและตรวจคนเข้าเมืองตามช่องทางไปสู่จุดผ่านแดนซึ่งรวมระยะการเคลื่อนตัวประมาณ 80 เมตรโดยมีรายละเอียดดังนี้



ภาพที่ 4-32 ผังแสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

สภาพถนนเข้าสู่ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ถนนสายหลักที่เข้าสู่ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์คือทางหลวงหมายเลข 4054 ซึ่งแยกออกมาจากทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ที่บริเวณตัวเมืองอำเภอสะเดา ตลอดเส้นทางเป็นถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร มีสภาพทางดีและมีจุดเชื่อมต่อกับพื้นที่รอบข้างน้อย แต่เนื่องจากก่อนถึงทางแยกดังกล่าว รถบรรทุกสินค้าที่จะเดินทางมายังด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ต้องใช้ถนนร่วมกันกับรถบรรทุกสินค้าที่จะเดินทางไปยังด่านศุลกากรสะเดา ทำให้เกิดความแออัดของรถบรรทุกสินค้าในเส้นทางก่อนถึงตัวอำเภอสะเดา ซึ่งบนทางหลวงหมายเลข 4054 นี้พบว่ามีปริมาณรถบรรทุกทั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปประมาณ 25% ของกระแสจราจร[36]

บริเวณที่ทำการด่านศุลกากรและด่านพรมแดน สำหรับด่านพรมแดนปาดังเบซาร์และด่านศุลกากรปาดังเบซาร์นั้นตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกัน โดยสำนักงานของด่านศุลกากรนั้นตั้งอยู่ในอาคารที่ทำการด่านพรมแดนปาดังเบซาร์ และมีจุดปฏิบัติงานตั้งอยู่ในลานพักรถด้านข้างอาคารที่ทำการด่านพรมแดนดังรูป 4-33 ซึ่งในจุดนี้จะเป็นการแยกส่วนการให้บริการสำหรับรถบรรทุกออกจากรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสาร

ในการเข้ารับบริการของรถบรรทุกสินค้า รถบรรทุกสินค้าจะต้องเข้ามาจอดบริเวณลานพักรถด้านข้างด่านพรมแดนเพื่อให้ตัวแทนออกของรวบรวมเอกสารและผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งหากเป็นสินค้าที่ต้องเปิดตรวจเจ้าหน้าที่จะทำการเปิดตรวจที่บริเวณลานพักรถ โดยหลังจากผ่านการตรวจปล่อยแล้วรถบรรทุกสินค้าจะเลื่อนรถไปจอดบริเวณจุดรับบรรทุกเพื่อลงบันทึกและเลื่อนรถไปจอดที่จุดตรวจคนเข้า

[36] รายการปริมาณการจราจรประจำปี พ.ศ.2552 , แขวงบำรุงทางสงขลาที่ 2

จุดผ่าน ตม. จุดรั

เมืองเพื่อผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองตามทางเดินรถสู่จุดผ่านแดนปาดังเบซาร์ดังภาพที่ 4-32 ซึ่งระยะทางรวมทั้งหมดประมาณ 80 เมตรเท่านั้นโดยมีระยะเวลาการให้บริการที่จุดรับบรรทุกและจุดผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองดังตารางที่ 4-33

คำอธิบาย A: จุดปฏิบัติการศุลกากร B: จุดรับบรรทุก
C: จุดยื่นเอกสารตรวจคนเข้าเมือง D: อาคารด่านพรมแดนและช่องทางผ่านรถยนต์ส่วนบุคคล

ภาพที่ 4-33 ผังการปฏิบัติงานของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

ตารางที่ 4-41 เวลาที่ใช้ในการให้บริการ

จุดการให้บริการ	ค่าเฉลี่ย(วินาที)	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (วินาที)
จุดรับบรรทุก	66	18
จุดยื่นเอกสารตรวจคนเข้าเมือง	58	20

สำหรับการเข้ารับบริการของรถบรรทุกสินค้า บริเวณจุดปฏิบัติการทางเข้าสถานีรถไฟปาดังเบซาร์นั้น รถบรรทุกสินค้าจะมาจอดรอบริเวณริมถนนเพื่อให้ตัวแทนออกของทำการรวบรวมเอกสารเพื่อผ่านพิธีการทางศุลกากรซึ่งเป็นการยื่นเอกสารที่ตู้ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ หากเป็นสินค้าที่ต้องเปิดตรวจเจ้าหน้าที่จะทำการเปิดตรวจบริเวณที่รถบรรทุกสินค้าจอดรออยู่ หลังจากการตรวจปล่อยแล้วรถบรรทุกสินค้าจะเข้าไปขนถ่ายสินค้า ที่สถานีรถไฟปาดังเบซาร์โดยการยื่นเอกสารเฉพาะพิธีศุลกากร เนื่องจากสถานีรถไฟเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าเท่านั้น ทั้งรถบรรทุกและคนขับต้องกลับออกมาโดยไม่สามารถเข้าประเทศมาเลเซียจากทางนี้ได้

ทางอนุมัติ ทางอนุมัติของด่านศุลกากรปาดังเบซาร์มี 2 เส้นทางแยกตามประเภทการขนส่งคือ ทางถนนเริ่มจากพรมแดนรัฐเปอร์ลิส ของสหพันธรัฐมาเลเซียตอนหลักเขตแดนหมายเลข 15A มา

บรรจบกับทางหลวงจังหวัดหมายเลข 4054 (สะเดา-ปาดังเบซาร์) ณ หลักกิโลเมตรที่ 11(+695.89) ตำบลทุ่งหมอ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ส่วนด้านการขนส่งทางรถไฟ นั้นยึดตามเส้นทางรถไฟหาดใหญ่ – ไทรบุรี โดยบรรทุกผ่านเขตตามกำหนดเวลาของรถไฟ

พื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้า สำหรับพื้นที่จอดรถของด่านพรมแดนปาดังเบซาร์มีทั้งหมด 3 ส่วน โดยสองส่วนแรกจะเป็นที่จอดรถบรรทุกสินค้าสำหรับการขนส่งทางถนนและส่วนที่สามจะเป็นที่จอดรถบรรทุกสินค้าสำหรับการขนส่งทางรางโดยมีรายละเอียดดังนี้คือ

- ส่วนที่ 1 พื้นที่จอดรถก่อนเข้าสู่ด่านพรมแดน จะใช้จอดรถบรรทุกสินค้าที่ยังไม่มีความพร้อมสำหรับการดำเนินพิธีการทางศุลกากรรวมถึงรถบรรทุกสินค้าที่รอเวลาในการขนส่ง ซึ่งจะจอดอยู่ริมไหล่ทางของทางหลวงหมายเลข 4054 ช่วงก่อนถึงด่านพรมแดน ซึ่งไม่เป็นที่นิยมมากนักเนื่องจากบริเวณนี้มีไหล่ทางแคบการจอดริมทางจึงเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายซึ่งในปัจจุบันมีบริษัทเอกชนมาพัฒนาลานพักรถเอกชน โดยเก็บค่าเข้าใช้บริการ 50 บาท/คัน/ครั้ง แต่ยังไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควรเนื่องจากลานพักรถเป็นเพียงพื้นที่โล่งเปล่าไม่ได้มีการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพนักงานขับรถ
- ส่วนที่ 2 ลานพักรถบริเวณด่านพรมแดน เป็นลานพักรถคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดใหญ่มีอาคารปฏิบัติการของศุลกากร ตั้งอยู่ตรงกลางลานจอดรถ และเป็นที่ติดตั้งเครื่องชั่งน้ำหนักสำหรับรถบรรทุกสินค้าเพื่อป้องกันการลักลอบนำเข้าและตรวจสอบน้ำหนักรถให้ได้ตามเกณฑ์สำหรับถนนภายในประเทศ โดยลานจอดนี้จะให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่มีความพร้อมและเข้ามาจอดเพื่อรอการผ่านพิธีศุลกากร โดยลานจอดสามารถรองรับรถบรรทุกสินค้าได้ 18 คันโดยที่ไม่ก่อให้เกิดการกีดขวางการจราจรภายในลานจอดรถ
- ส่วนที่ 3 พื้นที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่จุดปฏิบัติการสถานีรถไฟปาดังเบซาร์ ซึ่งรถบรรทุกสินค้าที่รอการผ่านพิธีศุลกากรหรือรอการข้ามแดนจะจอดริมไหล่ทางของถนนทางหลวงหมายเลข 4054 ซึ่งเป็นถนน 4 ช่องจราจรมีไหล่ทางแคบโดยการจอดรถทำให้เสียช่องการจราจร 1 ช่องทางดังภาพที่ 4-34 โดยพื้นที่จอดแบ่งเป็นฝั่งขาไปรองรับได้ 15 คันและฝั่งขากลับรองรับได้ 15 คัน ซึ่งรถบรรทุกสินค้าไม่นิยมจอดที่ฝั่งขากลับเนื่องจากมีความลำบากในการกลับรถ ดังนั้นหากที่รองรับเต็มรถบรรทุกสินค้าจะจอดบริเวณด้านหน้าจุดปฏิบัติการทำให้เกิดการกีดขวางการจราจร

ภาพที่ 4-34 ลักษณะการจอดรถบริเวณจุดปฏิบัติการสถานีรถไฟปาดังเบซาร์

4.6.3 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง

เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร

สำหรับด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ไม่พบปัญหาการจราจรหนาแน่นเหมือนทางฝั่งด่านศุลกากรสะเดา โดยส่วนมากเป็นปัญหาเรื่องที่จอดรถเนื่องจากลานจอดภายในบริเวณด่านพรมแดนรองรับรถบรรทุกสินค้าได้จำกัดในช่วงเวลาที่มีความต้องการใช้บริการมาก รถบรรทุกสินค้าจะต้องหาที่จอดบริเวณริมถนนก่อนเข้าสู่ด่านพรมแดน ซึ่งเป็นการกีดขวางการจราจร ทางภาครัฐจึงมีการเชิญชวนให้ผู้ประกอบการเอกชนจัดทำลานจอดรถบรรทุกสินค้าแต่ก็ยังไม่ได้มีการพัฒนาลานจอดรถให้ได้มาตรฐานเท่าที่ควร

สำหรับลานจอดรถบริเวณด่านพรมแดนนั้นเป็นการใช้ร่วมกันของรถบรรทุกสินค้านำเข้าและส่งออกทำให้เกิดความวุ่นวายในช่วงที่มีการจราจรหนาแน่น ซึ่งควรจะมีการแยกส่วนพื้นที่ในการปฏิบัติงานเพราะสินค้าขาเข้าและขาออกมีข้อแตกต่างกันในทางปฏิบัติ

ปัญหาที่สำคัญอีกข้อหนึ่งคือเจ้าหน้าที่ของประเทศมาเลเซียซึ่งนับถือศาสนาอิสลามจะต้องทำการละหมาดตามเวลาอย่างเคร่งครัด จึงทำให้การให้บริการต้องหยุดพักเป็นช่วงๆ ประมาณ 20-30 นาที ทำให้เกิดการติดค้างของรถบรรทุกสินค้าที่บริเวณฝั่งประเทศไทยซึ่งให้บริการตลอดเวลา นอกจากนี้ในวันศุกร์และวันสำคัญทางศาสนาจะมีการละหมาดร่วมกัน ซึ่งทางด่านพรมแดนของประเทศมาเลเซียจะปิดให้บริการเป็นเวลา 45-60 นาที

หอการค้าจังหวัดสงขลา

(รายละเอียดได้กล่าวถึงแล้วในบทที่ 4.5.3 ด่านศุลกากรสะเดา)

4.6.4 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุก

ในการสัมภาษณ์พนักงานขับรถสำหรับด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ผู้วิจัยได้ทำการลงพื้นที่สำรวจวันที่ 17 ธันวาคม พ.ศ. 2553 โดยทำการเก็บข้อมูลในช่วงเวลา 9:00-15:00 น. ซึ่งได้ทำการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าจำนวน 26 คัน ซึ่งข้อมูลเบื้องต้นที่ได้มีดังนี้

ข้อมูลด้านการขนส่ง จากการสัมภาษณ์พบว่ารถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มีต้นทางอยู่อยู่ในภาคกลางซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าอะไหล่รถยนต์ โดยกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสัมภาษณ์ไม่มีรถบรรทุกที่มีต้นทางอยู่ในพื้นที่ภาคใต้เลย แสดงดังตารางที่ 4-42

ตารางที่ 4-42 ต้นทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่ด่านปาดังเบซาร์

ต้นทาง	ประเภทสินค้า	จำนวน	ร้อยละ
อยุธยา	อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์,อะไหล่รถยนต์	10	38.46
กทม	สินค้าอุปโภค,เครื่องใช้ไฟฟ้า	9	34.62
อื่นๆ	กระดาษ,เคมีภัณฑ์	7	26.92
รวมจำนวน		26	100

ในการมาถึงของรถขนส่งสินค้านั้นเกือบทั้งหมดเดินทางมาถึงด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ในวันที่จะเดินทางข้ามด่านพรมแดนโดยมีการมาถึงมีการกระจายตัวตั้งแต่ช่วง 6:00 น. ถึง 12:00 น. โดยมีรถบรรทุกสินค้าเพียงคันเดียวที่เดินทางมาถึงก่อนในช่วงกลางคืน ทั้งนี้เวลาที่ใช้ในการรอผ่านแดนโดยส่วนใหญ่อยู่ที่ช่วง 0.5 – 3 ชั่วโมง (14 คัน) ซึ่งถือว่าน้อยเมื่อเทียบกับด่านพรมแดนอื่น

ข้อมูลด้านความคิดเห็น จากการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าพบว่าพนักงานขับรถให้ความสำคัญกับการจราจรบริเวณด่านพรมแดน, จุดพักรถและสภาพถนนใกล้เคียงกันมากส่วนปัจจัยด้านสถานีบริการเชื้อเพลิงและโครงสร้างพื้นฐานส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศ พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าไม่ค่อยให้ความสำคัญมากนัก

ตารางที่ 4-43 การให้ความสำคัญต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่ด่านปาดังเบซาร์

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้า	เปอร์เซนต์ที่ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก
สภาพถนนเข้าสู่พรมแดน	29
การจราจรบริเวณด่านพรมแดน	26
จุดพักรถบริเวณด่านศุลกากร	29
สถานีบริการเชื้อเพลิง	12
โครงสร้างพื้นฐานส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศ	4

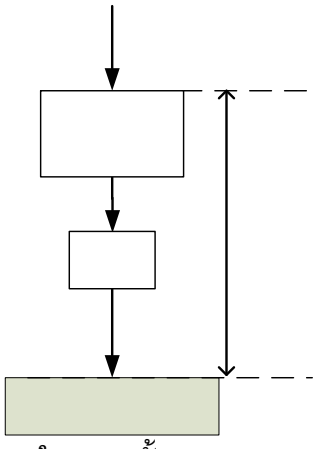
ซึ่งจากประเด็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้าดังกล่าว พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าได้ให้ความคิดเห็นซึ่งสรุปได้ดังตารางที่ 4-44 ซึ่งจะพบว่าปัจจัยแต่ละส่วนได้คะแนนที่ใกล้เคียงกันมากโดยจุดพักรถได้คะแนนค่อนข้างน้อยและสภาพโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี

ตารางที่ 4-44 คะแนนความพึงพอใจของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่ด่านปาดังเบซาร์

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้า	คะแนน
สภาพถนนเข้าสู่พรมแดน	2.77
จุดพักรถบริเวณด่านศุลกากร	2.65
สถานีบริการเชื้อเพลิง	3.35
การจราจรบริเวณด่านพรมแดน	2.92
สภาพถนนเชื่อมต่อบริเวณพรมแดน	2.50
สภาพโดยรวมของด่านพรมแดน	2.81

4.6.5 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ

สำหรับด่านพรมแดนปาดังเบซาร์นั้นรูปแบบการให้บริการจะคล้ายกับด่านพรมแดนสะเดาแต่ด่านพรมแดนปาดังเบซาร์การให้บริการเป็นแบบ Counter Service ทั้งสองจุด และจุดให้บริการทั้งสองขั้นตอนอยู่ห่างกันทำทำให้มีพื้นที่ว่างและสามารถให้บริการรถบรรทุกสินค้าได้ครั้งละ 2 คัน เวลาที่ใช้ในการให้บริการที่จุดรับรถบรรทุกและด่านตรวจคนเข้าเมืองประมาณจุดละ 1 นาที ทำให้เวลารวมนั้นประมาณ 2 นาที/คันในการผ่านด่าน ดังภาพที่ 4-35 และตารางที่ 4-45



ภาพที่ 4-35 เวลาในแต่ละขั้นตอนของด่านปาดังเบซาร์

ตารางที่ 4-45 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนปาดังเบซาร์

เวลา	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
T_1 (วินาที)	65.8	17.9
T_2 (วินาที)	57.9	19.3
T_{ALL} (วินาที)	113.3	16.8

จากการสำรวจไม่พบปัญหาในการให้บริการของด่านพรมแดนปาดังเบซาร์นี้ เนื่องจากปริมาณรถบรรทุกสินค้ายังน้อยกว่าอัตราการให้บริการของด่าน (ประมาณ 52 คันต่อชั่วโมง)

4.6.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค

- ในปัจจุบันด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ไม่มีปัญหาในด้านอัตราการให้บริการ กล่าวคือด่านศุลกากรยังสามารถให้บริการได้โดยไม่ก่อให้เกิดความล่าช้าแต่ปัญหาหลักกลับอยู่ที่ความสะดวกสบายในการรับบริการเนื่องจากพื้นที่ที่ค่อนข้างจำกัดซึ่งพอจะสรุปได้ดังนี้
- ปัญหาการขาดพื้นที่พักรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า ทำให้รถบรรทุกสินค้าต้องใช้การจอดริมทางซึ่งก่อให้เกิดการกีดขวางการจราจรและอุบัติเหตุ
- เจ้าหน้าที่ด่านพรมแดน ประเทศมาเลเซียต้องปิดพักการให้บริการเพื่อทำละหมาดซึ่งทำให้เกิดการสะสมของปริมาณรถบรรทุกสินค้าทางฝั่งประเทศไทย

4.6.7 แผนการพัฒนาในอนาคต

ในปัจจุบันการส่งออกสินค้าทางระบบรางเริ่มมีการขยายตัวขึ้นเนื่องมาจากต้นทุนการขนส่งที่น้อยกว่าการขนส่งทางบก สำหรับด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ได้มีโครงการพัฒนาที่สำคัญดังนี้

- การก่อสร้างลานตรวจตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อใช้เป็นสถานที่ตรวจปล่อยสินค้า โดยมีแผนติดตั้งเครื่องเอ็กซเรย์เพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าเมื่อปริมาณการใช้บริการเพิ่มมากขึ้น ซึ่งลานตรวจตู้คอนเทนเนอร์ตั้งอยู่บนเส้นทางที่เชื่อมระหว่างด่านพรมแดนปาดังเบซาร์และสถานีรถไฟปาดังเบซาร์ มีกำหนดแล้วเสร็จเดือนมีนาคม พ.ศ. 2554
- แผนการศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนมาเลเซีย (ดูรายละเอียดในบทที่ 4.5.7) โดยทางหลวงพิเศษดังกล่าวมีการออกแบบให้ถนนมีส่วนที่เชื่อมไปยังด่านพรมแดนปาดังเบซาร์ด้วยซึ่งปัจจุบันโครงการนี้อยู่ในระหว่างการศึกษาแต่พบว่าไม่มีความคุ้มค่ากับการลงทุน จึงมีการประสานงานนำเสนอโครงการต่อธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย ซึ่งทางธนาคารพัฒนาแห่งเอเชียได้เริ่มเข้ามาศึกษาโครงการแล้ว

บทที่ 5
การเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ในจุดผ่านแดนที่ทำการสำรวจ

บทนี้จะเป็นการเปรียบเทียบความแตกต่างของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ทั้งทางกายภาพและการให้บริการโดยจะเริ่มทำการเปรียบเทียบในส่วนของลักษณะผู้ที่เข้ามาใช้บริการ รูปแบบการให้บริการ โครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง ของจุดผ่านแดนที่ทำการสำรวจทั้ง 6 แห่งที่ได้กล่าวถึงแล้วในบทที่ 4

5.1 ลักษณะของการใช้บริการ

เนื่องจากจุดผ่านแดนแต่ละแห่งมีความแตกต่างทางกายภาพและเศรษฐกิจการค้า ประกอบกับสินค้าส่งออกที่ผ่านจุดผ่านแดนต่าง ๆ มีความแตกต่างกันทั้งในด้านประเภท ปริมาณ และจุดต้นทาง-ปลายทางของสินค้า จึงทำให้เกิดสภาพการปฏิบัติงานที่แตกต่างกัน ข้อแตกต่างที่สำคัญสำหรับลักษณะผู้ที่เข้ามาใช้บริการแต่ละด่าน มีดังนี้

5.1.1 ประเภทและปริมาณของสินค้าส่งออก

จากข้อมูลพบว่าจุดผ่านแดนในภาคใต้ (จุดผ่านแดนสะเดาและจุดผ่านแดนปาดังเบซาร์) มีปริมาณใบขนสินค้ามากเมื่อเทียบกับจุดผ่านแดนในภาคอื่น โดยจุดผ่านแดนสะเดามีปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่เข้าใช้บริการมากที่สุด ซึ่งทำให้จัดพื้นที่รองรับรถบรรทุกสินค้าจำนวนมาก ทั้งนี้สินค้าส่งออกส่วนใหญ่ของทั้งสองด่านเป็นผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับยางพารา ทำให้จุดต้นทางส่วนใหญ่อยู่ในภาคใต้ สำหรับจุดผ่านแดนที่อยู่ติดกับ สปป.ลาว สินค้าส่งออกส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรม และอุปโภคบริโภค ซึ่งที่มีต้นทางส่วนใหญ่อยู่ที่ภาคกลาง โดยจุดผ่านแดนที่มีปริมาณรถบรรทุกสินค้าผ่านมากที่สุดคือจุดผ่านแดนหนองคาย มุกดาหาร และนครพนม ตามลำดับ สำหรับจุดผ่านแดนมุกดาหารเวลารอคอยที่ด่านศุลกากรจะน้อยกว่าจุดผ่านแดนหนองคายมาก เนื่องจากปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่ใช้มีน้อยกว่า แต่สำหรับจุดผ่านแดนนครพนมนั้นเวลารอคอยใช้เวลานานเนื่องจากข้อจำกัดด้านการข้ามแดนด้วยแพขนานยนต์ นอกจากนี้จุดผ่านแดนอรัญประเทศสินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่เกี่ยวกับปศุสัตว์ และปูนซีเมนต์ซึ่งรูปแบบการขนส่งมักใช้รถกะบะสิบล้อบรรทุกสินค้า

5.1.2 จุดต้นทาง-ปลายทางของการขนส่ง

หากพิจารณาจากจุดต้นทางของการขนส่งทั้ง 6 จุดผ่านแดนจะพบว่าส่วนใหญ่มีจุดต้นทางอยู่ที่บริเวณภาคกลางซึ่งเป็นโรงงานผลิตและคลังสินค้า แต่จุดต้นทางที่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าเช่นท่าเรือหรือจุดกระจายสินค้า พบน้อยมาก ดังนั้นรถส่วนใหญ่จึงต้องออกจากแหล่งผลิตก่อนหน้าเป็นเวลานานและมากระจุกตัวรวมกันอยู่บริเวณด่านศุลกากรหรือด่านพรมแดน ยกเว้นสำหรับจุดผ่านแดนสะเดาเนื่องจากผลิตภัณฑ์ส่วนใหญ่เป็นผลิตภัณฑ์จากยางพาราซึ่งมีพื้นที่ผลิตอยู่ที่ภาคใต้ ทำให้ระยะทางการขนส่งค่อนข้างสั้นและมีการกระจายตัวการมาถึงของรถบรรทุกสินค้าตลอดทั้งวัน

5.1.3 กิจกรรมการข้ามแดนอื่น ๆ

เนื่องจากในบริเวณจุดผ่านแดนนั้นมีกิจกรรมอื่น ๆ นอกเหนือจากการขนส่งสินค้าออก ได้แก่ นักท่องเที่ยว การค้าขายระดับชาวบ้าน เป็นต้น ในบางด่านนั้นได้มีการแยกส่วนบริการชัดเจนระหว่างรถบรรทุกและรถนักท่องเที่ยว เช่น จุดผ่านแดนหนองคาย จุดผ่านแดนมุกดาหาร จุดผ่านแดนนครพนม และจุดผ่านแดนปาดังเบซาร์ ส่วนจุดผ่านแดนอรัญประเทศและจุดผ่านแดนสะเดานั้น รถบรรทุกสินค้าจะใช้ทางเข้าด่านพรมแดนร่วมกันกับรถนักท่องเที่ยว ซึ่งก่อให้เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงาน และอาจจะเกิดอันตรายกับนักท่องเที่ยวได้ง่าย

ตารางที่ 5-1 ข้อมูลเปรียบเทียบลักษณะของผู้ใช้บริการจุดผ่านแดนแต่ละแห่ง

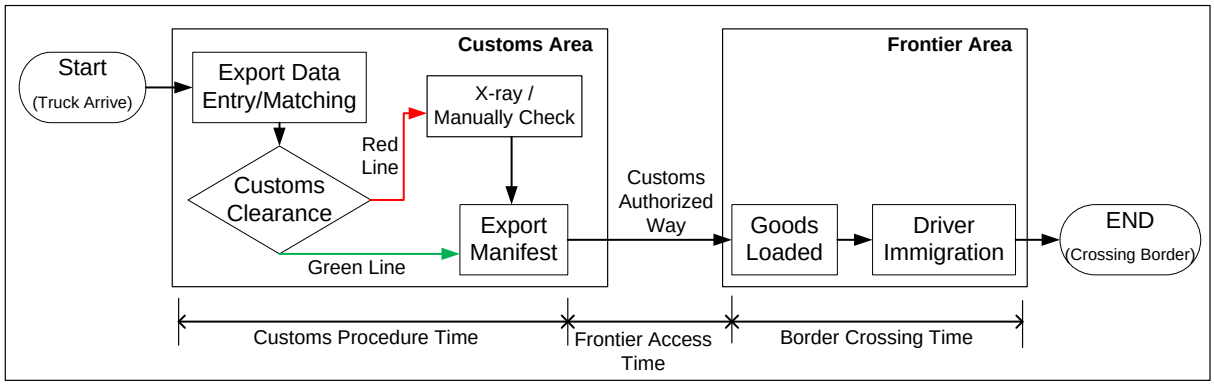
จุดผ่านแดน	อรัญประเทศ	มุกดาหาร	นครพนม	หนองคาย	สะเดา	ปาดังเบซาร์
เชื่อมต่อกับ	กัมพูชา	สปป.ลาว	สปป.ลาว	สปป.ลาว	มาเลเซีย	มาเลเซีย
จำนวนใบขน (ใบ)						
2551	19,175	10,062	6,599	27,118	102,495	42,976
2552	18,304	11,941	5,890	14,917	95,175	45,112
2553	-	12,781	6,478	33,418	107,727	47,225
สินค้าส่งออก 5 อันดับแรก ในปีพ.ศ. 2553 (เรียงตามมูลค่าการค้า)						
อันดับที่ 1	สุกร	อุปกรณ์เก็บข้อมูลคอม	น้ำมันดีเซล	น้ำมันดีเซล	ยางพารา	
อันดับที่ 2	อาหารสัตว์	CPU	รถยนต์ และส่วนประกอบ	รถยนต์ และส่วนประกอบ	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	
อันดับที่ 3	ปูนซีเมนต์	น้ำมันเชื้อเพลิง	เหล็กและเหล็กกล้า	ผ้าผืนและด้าย	ผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ	
อันดับที่ 4	เครื่องยนต์	เครื่องขุดเจาะน้ำมันและคอนเทนเนอร์นอน	ผลิตภัณฑ์เหล็กและเหล็กกล้า	น้ำมันเบนซิน	มอเตอร์และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า	
อันดับที่ 5	รถยนต์	เครื่องอุปโภคบริโภค	อาหารสัตว์อื่นๆ	เครื่องจักรก่อสร้าง	ไม้แปรรูป	
ระยะทางเฉลี่ยจากต้นทาง (กม.)	224.9	449.1	717.2	599.8	684.1	1,033.9
เวลารอเฉลี่ยที่ด่านศุลกากร	3 ชม. 41 นาที	1 ชม. 53 นาที	5 ชั่วโมง 1 นาที	4 ชั่วโมง 52 นาที	3 ชั่วโมง 7 นาที	4 ชั่วโมง 9 นาที

5.2 รูปแบบการให้บริการของจุดผ่านแดน

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงรูปแบบการให้บริการของจุดผ่านแดนในเชิงเปรียบเทียบโดยทำการพิจารณารูปแบบทางกายภาพของจุดผ่านแดนในระดับจุดผ่านแดน และแยกพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบของจุดผ่านแดนแต่ละแห่งในระดับจุดปฏิบัติการ

5.2.1 รูปแบบจุดผ่านแดนทางกายภาพของจุดผ่านแดน

ในบทที่ 3 ได้กล่าวถึงกระบวนการส่งออกสินค้าข้ามแดนที่เกิดขึ้น ณ จุดผ่านแดนไว้โดยสรุปคือ รถบรรทุกสินค้าจะต้องยื่นเอกสารผ่านพิธีการศุลกากร (จับคู่ใบขน, ตรวจปล่อยและตัดบัญชี) ที่จุดให้บริการศุลกากร หลังจากนั้นจึง มาดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากร(รับบรรทุก) และพิธีการตรวจคนเข้าเมือง ณ บริเวณด่านพรมแดนซึ่งสรุปได้ดังภาพที่ 5-1



ภาพที่ 5-1 สรุปผังกระบวนการส่งออกสินค้าข้ามแดน ณ จุดผ่านแดน

จากภาพที่ 5-1 จะเห็นว่าสามารถแยกองค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าออกเป็น 4 กลุ่มหลักคือ 1) ด่านศุลกากร 2) เส้นทางอนุมัติ (เส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างด่านศุลกากรและด่านพรมแดน) 3) ด่านพรมแดน และ 4) โครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งองค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทั้ง 4 ส่วนนี้ล้วนมีบทบาทสำคัญต่อการอำนวยความสะดวกสำหรับรถบรรทุกสินค้า โดยจากภาพที่ 5-1 จะเห็นว่าเราสามารถแยกพิจารณาเวลาที่รถบรรทุกสินค้าต้องเสียไปในการผ่านด่านพรมแดนเป็น 3 ส่วนคือ 1. เวลาที่ใช้ในการผ่านด่านศุลกากร, 2) เวลาที่ใช้ในการเข้าถึงด่านพรมแดน และ 3) เวลาที่ใช้ในการผ่านด่านพรมแดน ซึ่งจากการสำรวจพบว่ารูปแบบของจุดผ่านแดนที่มีการวางองค์ประกอบทางสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าต่างกัน จะส่งผลต่อเวลาในการให้บริการที่ต่างกัน กล่าวคือถ้าหากทำการเปรียบเทียบลักษณะตำแหน่งขององค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณจุดผ่านแดน จะสามารถจำแนกจุดผ่านแดนออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ 1. จุดผ่านแดนที่มีจุดบริการสำหรับด่านศุลกากรแยกออกจากด่านพรมแดน และ 2. จุดผ่านแดนที่มีจุดบริการสำหรับด่านศุลกากรอยู่ภายในด่านพรมแดน ซึ่งแต่ละกลุ่มมีรายละเอียดดังนี้

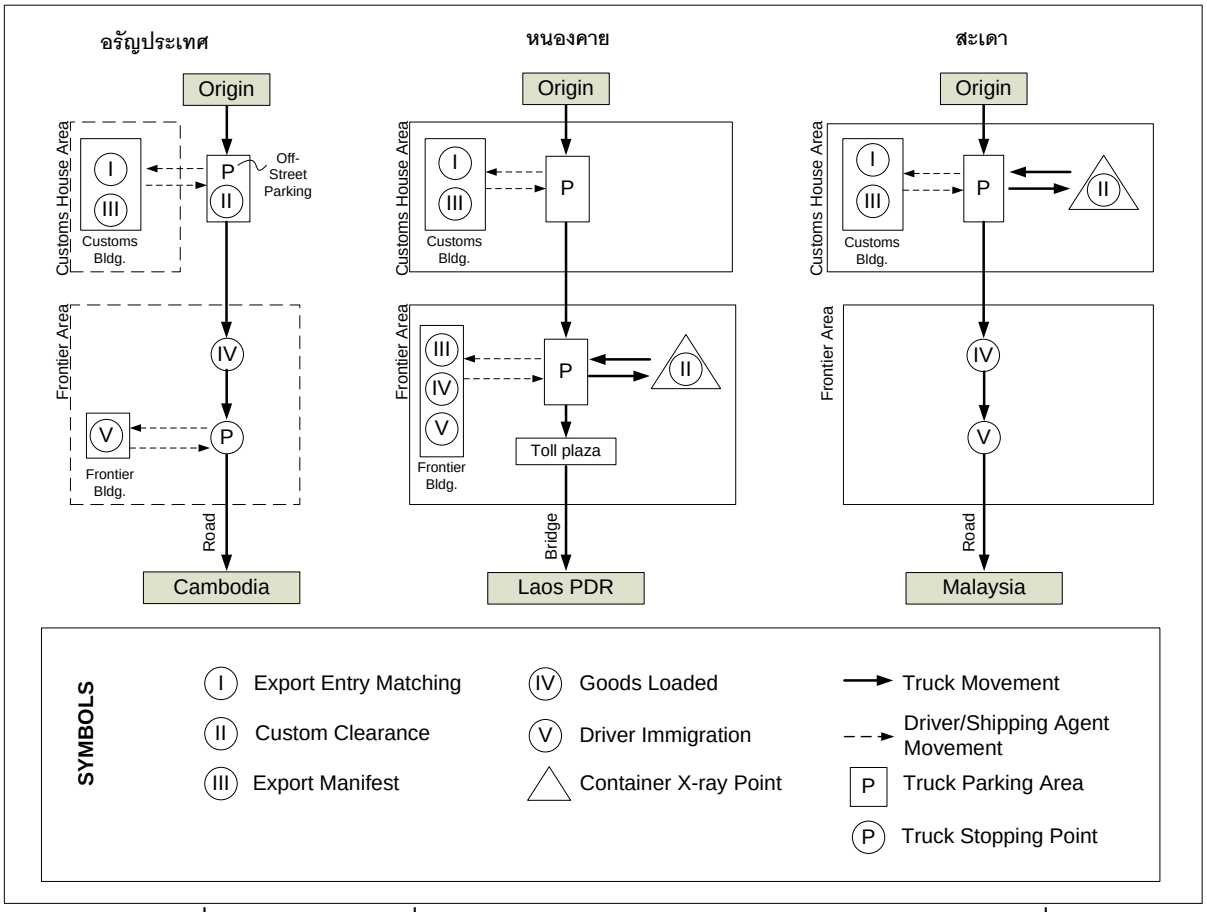
กลุ่มที่ 1 จุดผ่านแดนที่มีจุดบริการสำหรับด่านศุลกากรแยกออกจากด่านพรมแดน ได้แก่ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ, จุดผ่านแดนหนองคายและจุดผ่านแดนสะเดาจากภาพที่ 5-2 จะเห็นว่าจุดผ่าน

แดนทั้ง 3 แห่ง มีพื้นที่ ด่านศุลกากรและพื้นที่ ด่านพรมแดน แยกออกจากกันซึ่งจากการแยกส่วนดังกล่าวทำให้สามารถพิจารณาองค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ดังนี้

ด่านศุลกากร สำหรับจุดผ่านแดนทั้ง 3 รถบรรทุกสินค้าจะต้องจอดรถเพื่อรอการผ่านพิธีการศุลกากรในขั้นแรกที่พื้นที่จอดรถบริเวณด่านศุลกากรในส่วนนี้ โดยมากหลังจากรถบรรทุกสินค้าผ่านจุดจอดบริเวณด่านศุลกากรนี้จะได้รับการตรวจปล่อยแล้ว ยกเว้นรถบรรทุกสินค้า Red Line ที่ต้องการการตรวจปล่อยด้วยเครื่อง X-Ray ที่จุดผ่านแดนหนองคาย จะต้องเข้ารับการตรวจปล่อยที่บริเวณด่านพรมแดน ซึ่งประเด็นสำหรับสำรวจที่ด่านศุลกากรมีดังนี้คือ

- พื้นที่จอดพักรถบริเวณด่านศุลกากร โดยศึกษาด้านปริมาณและสภาพพื้นที่รวมถึงการจัดการการจอดรถบริเวณด่าน
- สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการตรวจปล่อย (Inspection Equipment)
- สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า อาทิ ร้านอาหาร ห้องน้ำ ห้องอาบน้ำ เป็นต้น

ทั้งนี้จุดให้บริการพิธีการศุลกากรที่ด่านศุลกากรนั้น ทั้งหมดเป็นแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส ซึ่งตัวแทนออกของจะเป็นผู้ดำเนินการยื่นเอกสารและผ่านพิธีการศุลกากรทั้งหมด



ภาพที่ 5-2 แผนผังของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนกลุ่มที่ 1

ทางอนุมัติ จากภาพที่ 5-2 จะเห็นว่ารถบรรทุกสินค้าจะต้องข้ามจากพื้นที่ด่านศุลกากรมายังพื้นที่ด่านพรมแดน ซึ่งทางอนุมัติก็คือเส้นทางที่รถบรรทุกสินค้าใช้ในการเดินทางดังกล่าว ทั้งนี้ด่านศุลกากรทั้งสามมีรูปแบบทางอนุมัติที่แตกต่างกันซึ่งประเด็นสำหรับการสำรวจและศึกษาทางอนุมัติมีดังนี้

- ลักษณะของถนน เช่น จำนวนช่องจราจร พื้นผิวถนน สภาพไหล่ทาง
- ความยาวของถนน โดยเฉพาะในส่วนที่ใช้เป็นพื้นที่เพื่อรองรับแถวคอยในกรณีที่ปริมาณรถบรรทุกสินค้าเกินกว่าอัตราการให้บริการของด่านพรมแดน
- สิ่งแวดล้อมสำหรับทางอนุมัติ โดยศึกษาสภาพแวดล้อมที่ส่งผลหรือรบกวนการจราจรของรถบรรทุกสินค้า

ทั้งนี้ทางอนุมัติจะมีเฉพาะจุดผ่านแดนที่มีจุดบริการศุลกากรแยกส่วนกันกับด่านพรมแดนเท่านั้น สำหรับจุดผ่านแดนในกลุ่มที่ 2 ในทางปฏิบัติรถบรรทุกสินค้าโดยทั่วไปไม่ได้ใช้ทางอนุมัติ

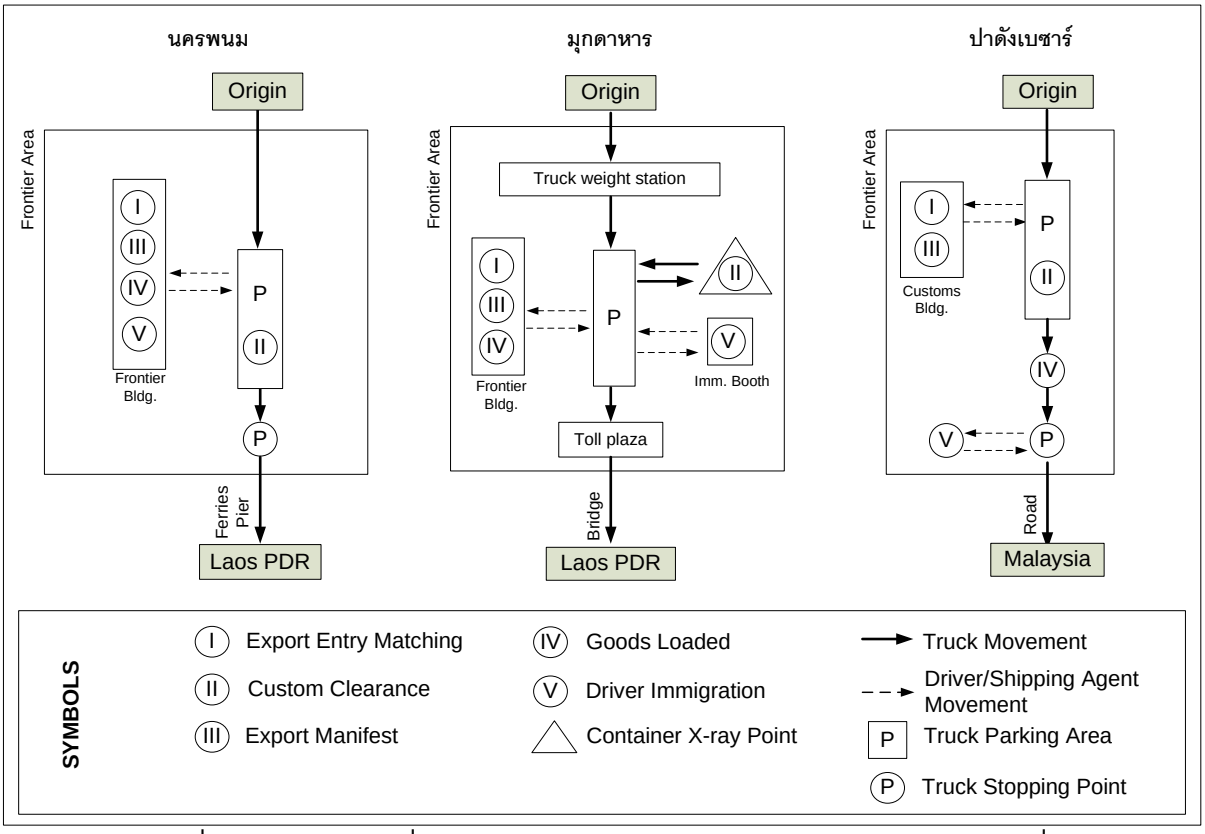
ด่านพรมแดน สำหรับในด่านพรมแดนจะเป็นที่ตั้งของจุดบริการผ่านพิธีการรับบรรทุกและตรวจคนเข้าเมืองซึ่งเป็นขั้นตอนสุดท้ายก่อนข้ามแดนมีประเด็นสำหรับการสำรวจและศึกษาด่านพรมแดนดังนี้

- ลักษณะปากทางเข้าและช่องทางการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้า โดยศึกษาถึงลักษณะการใช้งานร่วมกันของรถบรรทุกสินค้าและรถขนส่งผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว
- พื้นที่จอดรถภายในด่านพรมแดน เพื่อใช้รองรับการจอดพักของรถบรรทุกที่เข้ามาใช้บริการสำหรับจุดบริการแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส
- จุดให้บริการผ่านพิธีการรับบรรทุก ซึ่งมีลักษณะการให้บริการทั้งแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิสและแบบขับผ่าน
- จุดให้บริการผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองซึ่งมีลักษณะการให้บริการทั้งแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส และแบบขับผ่าน

โครงสร้างส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศ ซึ่งหมายถึงโครงสร้างส่วนที่เป็นส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านซึ่งมักเป็นข้อจำกัดสำคัญของการให้บริการโดยจะทำการศึกษาถึงเวลาที่ใช้ผ่านแดนและอัตราการให้บริการเป็นหลัก

กลุ่มที่ 2 จุดผ่านแดนที่มีจุดบริการสำหรับด่านศุลกากรอยู่ภายในด่านพรมแดน ได้แก่ จุดผ่านแดนมุกดาหาร จุดผ่านแดนนครพนม และจุดผ่านแดนปาดังเบซาร์ จากภาพที่ 5-4 จะเห็นว่าจุดผ่านแดนทั้ง 3 แห่ง ไม่มีการแยกส่วนการบริการของด่านศุลกากร แต่รถบรรทุกสินค้าจะเข้าใช้บริการที่ด่านพรมแดนจุดเดียว ทั้งนี้การพิจารณาองค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าจะมีเพียงการพิจารณาเฉพาะด่านพรมแดน, ทางเข้าด่านพรมแดนและโครงสร้างส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศเท่านั้น

ทั้งนี้ประเด็นสำหรับการสำรวจเหมือนกับกลุ่มที่ 1 แต่มีการรวมประเด็นศึกษาสำหรับด่านศุลกากรอยู่ในกลุ่มประเด็นศึกษาสำหรับด่านพรมแดนโดยมีรายละเอียดดังนี้



ภาพที่ 5-3 แผนผังของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนกลุ่มที่ 2

<u>ทางเข้าด่านพรมแดน</u> คือทางหรือถนนช่วงสุดท้ายที่รถบรรทุกสินค้าเข้ามาใช้บริการเพื่อเข้าใช้ด่านพรมแดน ซึ่งจะเน้นศึกษาในประเด็นดังนี้

- ลักษณะของถนน อาทิเช่น จำนวนช่องจราจร พื้นผิวถนน สภาพไหล่ทาง
- ความยาวของถนน โดยเฉพาะในส่วนที่ใช้เป็นพื้นที่เพื่อรองรับแถวคอยในกรณีที่ปริมาณรถบรรทุกสินค้าเกินกว่าอัตราการให้บริการของด่านพรมแดน
- สิ่งแวดล้อมสำหรับทางอนุมัติ โดยศึกษาสภาพแวดล้อมที่ส่งผลหรือรบกวนการจราจรของรถบรรทุกสินค้า

<u>ด่านพรมแดน</u> สำหรับในด่านพรมแดนของจุดผ่านแดนกลุ่มที่สองจะเป็นที่รวมของการผ่านพิธีการศุลกากรทุกขั้นตอนและพิธีการตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งมีประเด็นสำหรับการสำรวจและศึกษาด่านพรมแดนดังนี้

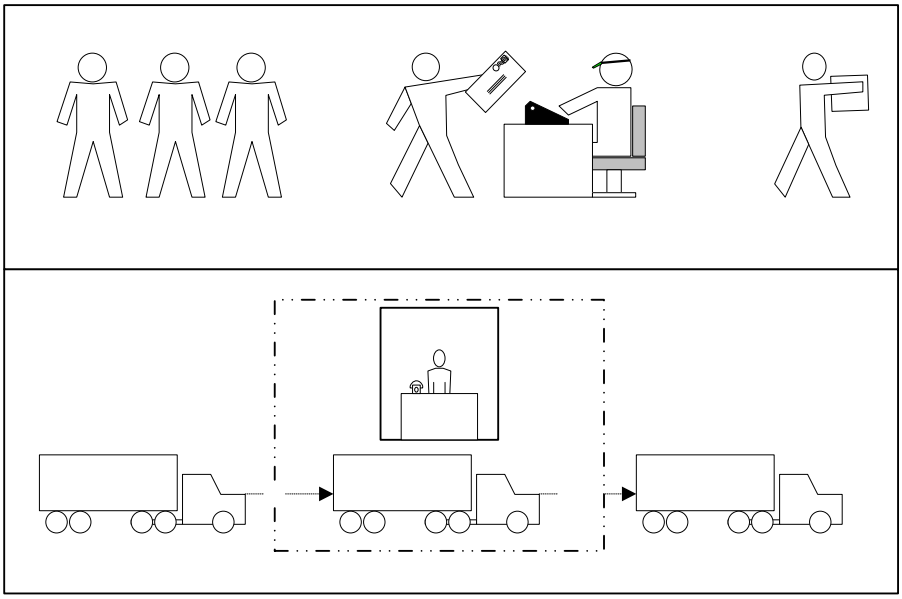
- ลักษณะปากทางเข้าและช่องทางการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้า โดยศึกษาถึงลักษณะการใช้งานร่วมกันของรถบรรทุกสินค้าและรถขนส่งผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว
- พื้นที่จอดรถภายในด่านพรมแดน เพื่อใช้รองรับการจอดพักของรถบรรทุกที่เข้ามาใช้บริการสำหรับจุดบริการแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส
- จุดการให้บริการผ่านพิธีการศุลกากร (จับคู่ใบขน ตรวจปล่อยและตัดบัญชี) ซึ่งเป็นการให้บริการแบบ เคาน์เตอร์เซอร์วิส

- จุดให้บริการผ่านพิธีการรับบรรทุก ซึ่งมีลักษณะการให้บริการทั้งแบบ เคาน์เตอร์เซอร์วิสและแบบขับผ่าน
- จุดให้บริการผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองซึ่งมีลักษณะการให้บริการทั้งแบบ เคาน์เตอร์เซอร์วิสและแบบขับผ่าน

โครงสร้างส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศ หมายถึงโครงสร้างส่วนที่เป็นส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านซึ่งมักเป็นข้อจำกัดสำคัญของการให้บริการโดยจะทำการศึกษาถึงเวลาที่ใช้ผ่านแดนและอัตราการให้บริการเป็นหลักซึ่งจุดผ่านแดนทั้ง 3 ในกลุ่มที่ 2 จะมีรูปแบบโครงสร้างส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศแตกต่างกัน

5.2.2 รูปแบบการให้บริการของจุดปฏิบัติการ

จุดปฏิบัติการหรือจุดบริการสำหรับการผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองและพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าส่งออกที่จุดผ่านแดนนั้น จากการสำรวจพบว่ามีลักษณะการให้บริการอยู่ 2 ประเภทคือ รูปแบบการให้บริการแบบเคาน์เตอร์ (Counter Service) และ รูปแบบการให้บริการแบบขับผ่าน (Drive-Through) ซึ่งทั้งสองรูปแบบมีความแตกต่างกันคือ สำหรับการให้บริการแบบเคาน์เตอร์ รถบรรทุกสินค้าจะเข้ามายังด่านพรมแดนและจอดพักที่จุดจอดรถ หลังจากนั้นพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าจะเดินลงจากรถมายังจุดหรือเคาน์เตอร์ให้บริการ เพื่อทำการผ่านพิธีการศุลกากรและตรวจคนเข้าเมือง เมื่อเสร็จพิธีการแล้วก็จะเดินกลับไปยังรถบรรทุกสินค้าที่จอดอยู่ สำหรับการให้บริการแบบขับผ่านนั้น พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าสามารถขับรถบรรทุกสินค้าผ่านได้โดยไม่จำเป็นต้องลงมาจากรถ ซึ่งจุดบริการแบบขับผ่านจะมีลักษณะยกสูงเป็นตู้หรือเคาน์เตอร์เพื่อให้สูงพอกับระดับของรถบรรทุกสินค้าซึ่งจะทำให้สามารถให้บริการรถบรรทุกสินค้าได้โดยสะดวกดังภาพที่ 5-4



ภาพที่ 5-4 รูปแบบการให้บริการแบบ Counter-Service (บน) และ Drive-Thru (ล่าง)

สำหรับรูปแบบการให้บริการทั้งสองอย่างมีข้อได้เปรียบเสียเปรียบกันกล่าวคือ หากพิจารณาคำนวณหาอัตราการให้บริการสำหรับจุดปฏิบัติการแบบขับผ่านสามารถหาได้ดังสมการที่ 5-1 เช่นเดียวกับการบริการแบบเคาน์เตอร์

$$\lambda = \frac{1}{T_{service} + T_{IN} + T_{OUT}} \qquad \text{(สมการที่ 5-1)}$$

โดยที่ λ = อัตราให้บริการของจุดปฏิบัติการ (คันต่อนาที)

$T_{service}$ = เวลาที่ใช้ในการให้บริการ (ในขั้นตอนศุลกากรหรือตรวจคนเข้าเมือง) (นาที)

T_{IN} = เวลาที่รถบรรทุกหรือพนักงานขับรถใช้เพื่อเข้าสู่จุดบริการ (นาที)

T_{OUT} = เวลาที่รถบรรทุกหรือพนักงานขับรถใช้เพื่อออกจากจุดบริการ (นาที)

จากภาพที่ 5-4 จะเห็นว่าข้อแตกต่างที่สำคัญ สำหรับการให้บริการแบบเคาน์เตอร์ก็คือพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าคนต่อไปสามารถเข้าใช้บริการจุดปฏิบัติการได้ทันทีเมื่อพนักงานขับรถคนก่อนหน้าเสร็จ เนื่องจากการเคลื่อนที่ของพนักงานขับรถมีความคล่องตัวสูง เวลาที่ใช้เพื่อเข้าสู่และออกจากจุดบริการ (T_{IN}, T_{OUT}) จึงเป็นศูนย์ แต่กับการบริการแบบขับผ่านนั้น T_{IN} คือเวลาที่รถบรรทุกสินค้าใช้ในการเคลื่อนที่เข้าไปจอดยังจุดให้บริการและ T_{OUT} คือเวลาที่รถบรรทุกสินค้าใช้ในการเคลื่อนที่ออกจากจุดบริการ ซึ่งเวลาทั้งสองส่วนส่งผลกระทบต่ออัตราการให้บริการของจุดปฏิบัติการ เนื่องจากหากรถบรรทุกสินค้ายังไม่เคลื่อนที่ออกมาจากจุดปฏิบัติการพอสมควร ก็จะทำให้รถบรรทุกสินค้าคันต่อไปไม่สามารถเคลื่อนตัวเข้าไปเพื่อรับบริการได้ ทั้งนี้หากเวลาที่ใช้ในการให้บริการ ($T_{service}$) ใกล้เคียงกันจะพบว่ารูปแบบการให้บริการแบบเคาน์เตอร์จะสามารถพัฒนาอัตราการให้บริการสูงสุดได้มากกว่าการให้บริการแบบขับผ่าน

ในทางปฏิบัติสำหรับรถบรรทุกสินค้าแต่ละคันนั้น จะมีการเสียเวลาเกิดขึ้นหากพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าต้องเดินลงจากรถไปยังจุดให้บริการแบบเคาน์เตอร์ แต่เนื่องจากการเสียเวลาดังกล่าวไม่กระทบต่อการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าคันอื่น จึงไม่มีผลต่ออัตราการให้บริการสูงสุด ซึ่งแตกต่างจากเวลาที่รถบรรทุกสินค้าใช้ในการเข้าและออกจากจุดให้บริการของการให้บริการแบบขับผ่าน ซึ่งส่งผลกระทบต่อการให้บริการรถบรรทุกสินค้าคันถัดไป ทั้งนี้สามารถสรุปได้ในเบื้องต้นว่ารูปแบบการให้บริการแบบเคาน์เตอร์เหมาะสมที่จะใช้ในกรณีที่ต้องการอัตราการให้บริการสูงสุด (ปริมาณรถบรรทุกสินค้ามีมาก) แต่ถ้าหากปริมาณการเข้าใช้บริการของรถบรรทุกสินค้ามีไม่มากนัก การให้บริการแบบขับผ่านจะช่วยลดความล่าช้าโดยรวมได้มากกว่า

ตารางที่ 5-2 ตารางเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดน

	จุดผ่านแดน	กลุ่มที่ 1 (แยกจุดบริการศุลกากรจากด่านพรมแดน)			กลุ่มที่ 2 (จุดบริการศุลกากรอยู่ในด่านพรมแดน)		
		อรัญประเทศ	หนองคาย	สะเดา	มุกดาหาร	นครพนม	ปาดังเบซาร์
ด่านศุลกากร	พื้นที่จอดรถ (คัน)	40(จอดนอกด่าน)	45	50	-	-	-
	การตรวจปล่อย	Manual	-	Relocatable X-rays Unit			
	สิ่งอำนวยความสะดวกพนักงานขับรถ	ไม่มี	ห้องน้ำ/ห้องอาบน้ำ	ห้องน้ำ/ห้องอาบน้ำ / ร้านอาหาร			
ทางอนุมัติ/ทางเข้าด่านพรมแดน	ลักษณะถนน	ลาดยาง/4ช่องจราจร	ลาดยาง/4ช่องจราจร	ลาดยาง/4ช่องจราจร	ลาดยาง/4ช่องจราจร	ลาดยาง/4ช่องจราจร	ลาดยาง/4ช่องจราจร
	ความยาวของ Stock Lane	240 ม.	400 ม.	2,500 ม.	400 ม.	1000 ม.	300 ม.
	สภาพแวดล้อม	เป็นพื้นที่พาณิชย์ มีจุดตัดมาก	เป็นพื้นที่พาณิชย์ มีจุดตัดมาก	ไม่มีจุดตัด แต่มีการจอดรถตามไหล่ทาง	ไม่มีจุดตัด ไม่มีการจอดรถตามไหล่ทาง	เป็นพื้นที่พาณิชย์ มีจุดตัดมาก	ไม่มีจุดตัด ไม่มีการจอดรถตามไหล่ทาง
ด่านพรมแดน	ทางเข้าด่านพรมแดน	ใช้ร่วมกับรถอื่นๆ	แยกส่วนรถบรรทุก	ใช้ร่วมกับรถอื่นๆ	แยกส่วนรถบรรทุก	ใช้ร่วมกับรถอื่นๆ	แยกส่วนรถบรรทุก
	การตรวจปล่อย	-	Mobile X-rays Unit	-	Mobile X-rays Unit	-	-
	จุดปฏิบัติการผ่านพิธีรับบรรทุก	ขับผ่าน	เคาน์เตอร์เซอร์วิส	ขับผ่าน	เคาน์เตอร์เซอร์วิส	เคาน์เตอร์เซอร์วิส	ขับผ่าน
	จุดปฏิบัติการผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมือง	ขับผ่าน	เคาน์เตอร์เซอร์วิส	ขับผ่าน	เคาน์เตอร์เซอร์วิส	เคาน์เตอร์เซอร์วิส	ขับผ่าน
	พื้นที่จอดรถ (คัน)	-	60	-	12	20	18
	สิ่งอำนวยความสะดวกพนักงานขับรถ	ไม่มี	ห้องน้ำ	ไม่มี	ห้องน้ำ	ห้องน้ำ	ห้องน้ำ
โครงสร้างส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศ	โครงสร้างเชื่อมต่อระหว่างประเทศ	ถนน	สะพาน	ถนน	สะพาน	แพขนานยนต์	ถนน
	เวลาที่ใช้ข้ามแดน (นาที)*	7.6	16.5	2.1	20.2	46.7**	1.9

หมายเหตุ *นับจากรถเข้าสู่ด่านพรมแดนจนข้ามไปได้
**เวลานี้รวมเวลารอแพเฉลี่ยประมาณ 30 นาที (มีความไม่แน่นอนสูง)

5.3 โครงสร้างพื้นฐานสำหรับจุดผ่านแดน

ในการสังเกตการณ์และสำรวจข้อมูลภาคสนามพบว่า จุดผ่านแดนแต่ละแห่งมีข้อแตกต่างในทางกายภาพเกี่ยวกับรูปแบบของจุดผ่านแดนและจุดปฏิบัติการดังได้กล่าวในหัวข้อที่ 5.2 ในส่วนนี้จะนำเสนอเนื้อหาเกี่ยวกับการเปรียบเทียบจุดผ่านแดนในด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นองค์ประกอบของจุดผ่านแดนดังนี้

1) เส้นทางอนุมัติและถนนทางเข้าสู่ด่านพรมแดน จากข้อมูลจะเห็นว่าเส้นทางอนุมัติโดยทั่วไปของจุดผ่านแดนทั้ง 6 แห่งจะเป็นมาตรฐานเดียวกัน คือเป็นถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจร แต่จะมีความแตกต่างที่สำคัญคือ ความยาวของถนนที่จะใช้รองรับแถวคอยและสภาพของสิ่งแวดล้อมรอบข้างซึ่งส่งผลต่อคุณภาพในการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออก

โดยจากการสำรวจ พบว่า จุดผ่านแดนสะเดาเป็นจุดผ่านแดนที่มีสภาพทางอนุมัติเป็นไปตามหลักปฏิบัติคือ เป็นถนนเส้นเดียวที่ออกจาด่านศุลกากรไปยังด่านพรมแดนโดยไม่มีจุดตัดทางแยก ซึ่งแตกต่างจากจุดผ่านแดนหนองคายและอรัญประเทศที่ทางอนุมัติเต็มไปด้วยจุดตัดและทางแยก แต่ข้อเสียสำคัญสำหรับด่านศุลกากรสะเดาในส่วนของทางอนุมัติคือมีการใช้พื้นที่โดยรอบในเชิงพาณิชย์บริเวณด่านพรมแดน ทำให้มีการรุกล้ำพื้นผิวจราจรด้วยการตั้งแผงลอย อีกทั้งยังมีการจอดรถริมทางของนักท่องเที่ยว ทำให้เป็นปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดการจราจรติดขัดและลดความสามารถในการให้บริการ ทั้งนี้สำหรับทางเข้าด่านพรมแดนของจุดผ่านแดนมุกดาหารและปาดังเบซาร์มีข้อดีคือเป็นจุดผ่านแดนที่ตั้งอยู่ห่างจากเขตพาณิชย์ ทำให้ไม่มีการใช้ประโยชน์บริเวณพื้นที่รอบด่านมากนัก จึงไม่เกิดการรบกวนพื้นผิวจราจรและยังเอื้ออำนวยให้รถบรรทุกสินค้าสามารถจอดรถริมทางได้โดยสะดวก และสำหรับจุดผ่านแดนนครพนม ทางเข้าสู่ด่านพรมแดนต้องผ่านตัวเมืองซึ่งมีจุดตัดมาก ทำให้ไม่สะดวกสำหรับการเข้าออกของรถบรรทุกสินค้า

สำหรับความยาวของแถวคอยที่สามารถรองรับสำคัญอย่างยิ่งเพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาการติดขัดบริเวณทางเข้าด่านพรมแดน ซึ่งจากการสำรวจข้อมูลพบว่าด่านที่มีช่องจราจรที่สามารถรองรับแถวคอยได้ยาวที่สุดคือด่านพรมแดนสะเดา นครพนม มุกดาหาร หนองคาย ปาดังเบซาร์ และอรัญประเทศตามลำดับ ซึ่งข้อจำกัดของช่องจราจรสำหรับรองรับแถวคอย (Stock Lane) คือความยาวช่วงถนนก่อนเข้าถึงด่านพรมแดนที่แยกออกมาจากถนนหลัก ซึ่งถ้าหากปริมาณแถวคอยของรถบรรทุกสินค้ามากเกินความยาวนี้จะรบกวนการทำงานของทางแยกนั้น

2) ด่านศุลกากร ในการสำรวจข้อมูลภาคสนามพบว่าลักษณะด่านศุลกากรที่เหมาะสมคือต้องมีพื้นที่รองรับรถบรรทุกสินค้าได้เพียงพอ, มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า, มีเครื่องเอ็กซเรย์สำหรับใช้ในการตรวจปล่อย ซึ่งจากการสำรวจ พบว่าจุดผ่านแดนสะเดาเป็นจุดผ่านแดนที่มีความพร้อมมากที่สุดแต่ยังมีข้อด้อยเรื่องการจัดการระบบจราจรภายในด่าน ทำให้ประสิทธิภาพการใช้พื้นที่จอดรถบรรทุกภายในด่านไม่เต็มที่ ซึ่งในจุดนี้ส่งผลเสียอย่างยิ่งต่อเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อย เนื่องจากรถบรรทุกสินค้าต้องเคลื่อนตัวมายังเครื่องเอ็กซเรย์ ซึ่งการขาดการจัดการการจราจรที่ดีทำให้รถบรรทุกสินค้าเสียเวลาในการเข้ามายังจุดเอ็กซเรย์ ส่วนด่านศุลกากรหนองคายนั้นพบว่าการจอดรถบรรทุกสินค้าภายในด่านศุลกากรนั้นไม่ได้ทำเป็นลานจอดแต่ให้อาศัยจอดตามพื้นที่ว่างที่อยู่ในด่าน

ซึ่งทำให้การเข้าออกของรถบรรทุกสินค้าที่มาใช้บริการเกิดความไม่สะดวกและ สำหรับจุดให้บริการสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า ณ ด่านศุลกากรสะเดามีครบและด่านศุลกากรหนองคายยังขาดจุดให้บริการอาหาร

3) ด่านพรมแดน ในระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนนั้น การผ่านพิธีการที่ด่านศุลกากรเป็นการให้บริการแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส ซึ่งสามารถสั่งตัดบัญชีรถบรรทุกสินค้าได้ครั้งละหลายๆ คันตามลักษณะใบขนที่มาเป็นชุด ทำให้ปัญหาคอขวดของระบบที่พบจะเกิดขึ้นบริเวณด่านพรมแดนแทนซึ่งมีลักษณะการให้บริการเป็นแบบขับผ่าน และเนื่องจากเป็นระบบ First-in-First-Out (FIFO) ทำให้ปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่ให้บริการได้ต่อชั่วโมงถูกจำกัด ซึ่งสามารถเปรียบเทียบในแต่ละส่วนของจุดผ่านแดนได้ดังนี้

- **ทางเข้าด่านพรมแดน** หากพิจารณาทางเข้าด่านพรมแดนจะพบว่าด่านพรมแดนมุกดาหารและปาดังเบซาร์เท่านั้นที่ไม่มีการจอดรถตามข้างทาง ส่วนด่านพรมแดนอื่นๆ มีรถจอดข้างทาง มีจุดตัด หรือการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์ โดยด่านที่พบปัญหามากที่สุดคือด่านพรมแดนสะเดาและอรัญประเทศ สำหรับด่านพรมแดนหนองคายและนครพนมมีการจัดการที่ดีทำให้ไม่มีการจอดรถหรือกิจกรรมเชิงพาณิชย์ในพื้นที่ข้างทางเท่าใดนัก
- **พื้นที่จอดรถภายในด่านพรมแดน** จากการสำรวจข้อมูลพบว่าด่านที่มีการจัดการพื้นที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้าได้ดีคือด่านพรมแดนหนองคายโดยมีการแบ่งส่วนลานจอดสำหรับรถบรรทุกสินค้าทั้งก่อนและหลังการผ่านพิธีการผ่านแดน ซึ่งช่วยลดปัญหาการจราจรภายในด่านพรมแดนและส่งเสริมการให้บริการแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส ส่วนด่านพรมแดนนครพนมและปาดังเบซาร์นั้นพื้นที่เป็นลักษณะของลานจอดเดี่ยว ซึ่งมีการใช้ร่วมกันของรถบรรทุกสินค้า ขาเข้าและขาออก ทำให้เกิดความไม่สะดวก
- **จุดปฏิบัติการผ่านพิธีการศุลกากรและตรวจคนเข้าเมือง** จากในหัวข้อที่ 5.2 จะพบว่าหากจุดปฏิบัติการเป็นการบริการแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส จะมีอัตราการให้บริการสูงสุดมากกว่า แต่ถ้าหากปริมาณรถบรรทุกสินค้าไม่มากนัก การใช้ระบบขับผ่านจะสามารถลดเวลาการผ่านแดนสำหรับรถบรรทุกสินค้าได้ ทั้งนี้ด่านพรมแดน อรัญประเทศ สะเดาและปาดังเบซาร์เป็นรูปแบบขับผ่านในปัจจุบัน

5.4 สรุปแนวทางการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่จุดผ่านแดน

เมื่อเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนทั้ง 6 แห่งและพิจารณาข้อได้เปรียบเสียเปรียบของการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในแต่ละแบบแล้ว พอจะสรุปเป็นข้อเสนอแนะสำหรับการวางแผนออกแบบรูปแบบจุดผ่านแดนที่ดีได้ดังนี้

รูปแบบทางกายภาพ จากผลของการสำรวจและสังเกตการณ์พบว่าจุดผ่านแดนกลุ่มที่ 1 แบบแยกด่านศุลกากรออกจากด่านพรมแดนนั้นมีความเหมาะสมสำหรับการให้บริการมากกว่า เนื่องจากเป็นการช่วยลดความหนาแน่นของรถบรรทุกสินค้าบริเวณด่านพรมแดน กล่าวคือ รถบรรทุกสินค้าที่เข้ามา

ใช้บริการด่านพรมแดนและยังไม่สามารถข้ามออกไปได้อาจประสบปัญหาต่างกัน การแยกส่วนการให้บริการนอกจากจะเป็นการเพิ่ม พื้นที่จอดพักสำหรับรถบรรทุกสินค้าแล้ว ยังเป็นการแยกจุดจอดพักรอสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ประสบปัญหาด้านการผ่านพิธีการในขั้นตอนต่างๆ ออกจากกัน เพื่อช่วยลดความหนาแน่น

นอกจากผลของการลดความหนาแน่นของรถบรรทุกสินค้าบริเวณด่านพรมแดนแล้ว ก็ยังช่วยในเรื่องของการอำนวยความสะดวกในการพักผ่อนให้กับพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าอีกด้วย

รูปแบบจุดปฏิบัติการ (บริเวณด่านพรมแดน) จากผลของการสำรวจและสังเกตการณ์พบว่ารูปแบบที่เหมาะสมคือ รูปแบบการบริการแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส ซึ่งจะช่วยให้จุดบริการมีอัตราการให้บริการสูงสุดได้ แต่จะไม่เหมาะสมในกรณีที่ปริมาณรถบรรทุกสินค้าน้อย

องค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า จากการพิจารณาเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของรูปแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนทั้ง 6 แห่งพอจะสรุปเป็นลักษณะอันพึงประสงค์ขององค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ดังนี้

1) เส้นทางอนุมัติและถนนทางเข้าสู่ด่านพรมแดน

- ควรเป็นถนนเส้นเดี่ยว จากด่านศุลกากรไปยังด่านพรมแดนโดยไม่มีจุดตัด พื้นผิวถนนควรกว้างพอให้มีการจอดรถริมทางได้โดยไม่รบกวนผิวการจราจรมากนัก
- ควรมีระยะห่างจากด่านศุลกากรพอสมควร เพื่อให้มีพื้นที่รองรับแถวคอยสำหรับรถบรรทุกสินค้า
- ควรมีการกันเขตทาง เพื่อป้องกันกิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่จะมารบกวนกระแสจราจร
- ควรทำการแยกส่วนระหว่างรถบรรทุกสินค้าและรถท่องเที่ยว บริเวณทางเข้าด่านพรมแดน ทั้งนี้อาจพิจารณาทำการขยายช่องจราจรให้มากกว่า 4 ช่องบริเวณถนนทางเข้าด่านพรมแดน

2) ด่านศุลกากร

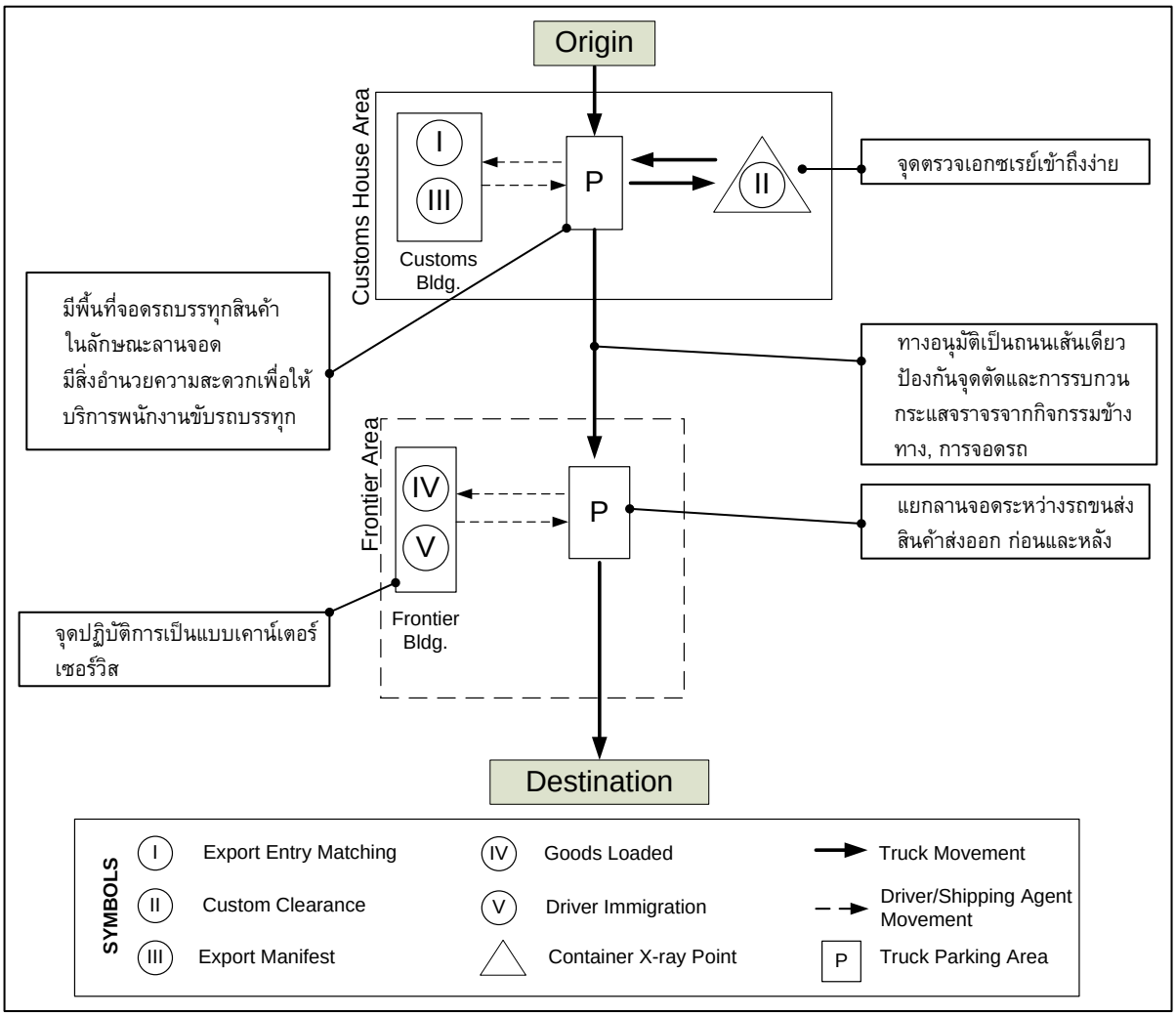
- ควรมีพื้นที่จอดพักรถบรรทุกสินค้าในลักษณะของลานจอด
- ควรมีการจัดการการจราจรภายในที่ดี จุดเอ็กซเรย์ สามารถเข้าถึงได้สะดวก
- ควรมีจุดบริการสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าเช่น ร้านอาหาร, ห้องน้ำ ห้องอาบน้ำ เป็นต้น โดยเฉพาะด่านที่ไกลจากต้นทางของสินค้ามาก

3) ด่านพรมแดน

- ควรมีลานจอดพักรถบรรทุกสินค้าแยกส่วนกันระหว่างรถบรรทุกสินค้าขาเข้า/ขาออก และลานจอดพักก่อนผ่านพิธีการและหลังผ่านพิธีการ
- ลักษณะจุดบริการควรเป็นแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส
- ควรแยกส่วนช่องให้บริการอย่างชัดเจนระหว่ารถบรรทุกสินค้าและรถท่องเที่ยว

โดยการบรรยายลักษณะของจุดผ่านแดนที่กล่าวมาสามารถเขียนเป็นการจัดบริการที่เหมาะสมและควรนำไปวางแผนปรับปรุงด่านที่มีอยู่ได้ดังภาพที่ 5-5 ซึ่งเป็นลักษณะของจุดผ่านแดนที่ด่าน

ศุลกากรแยกส่วนและมีจุดตรวจเอ็กซเรย์อยู่ที่ด่านศุลกากร มีลานจอดพักรถบรรทุกสินค้า และสำหรับด่านพรมแดนมีรูปแบบการให้บริการแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส



ภาพที่ 5-5 ผังการจัดบริการสำหรับจุดผ่านแดนที่เหมาะสม

บทที่ 6
แบบจำลองผลกระทบจากการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

ในบทนี้ คณะผู้วิจัยจะทำการสร้างแบบจำลองเพื่อหาผลกระทบของการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่จะมีต่อมูลค่าการค้าข้ามแดนและผ่านแดนของประเทศไทย โดยอาศัยวิธีการ Augmented gravity ที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 จากนั้นคณะผู้วิจัยจะนำแบบจำลองดังกล่าวมาจำลองผลกระทบหลังการจัดทำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนที่จะมีต่อมูลค่าการส่งออกของประเทศไทยตามจุดผ่านแดนต่าง ๆ

6.1 ข้อมูลและแหล่งข้อมูล

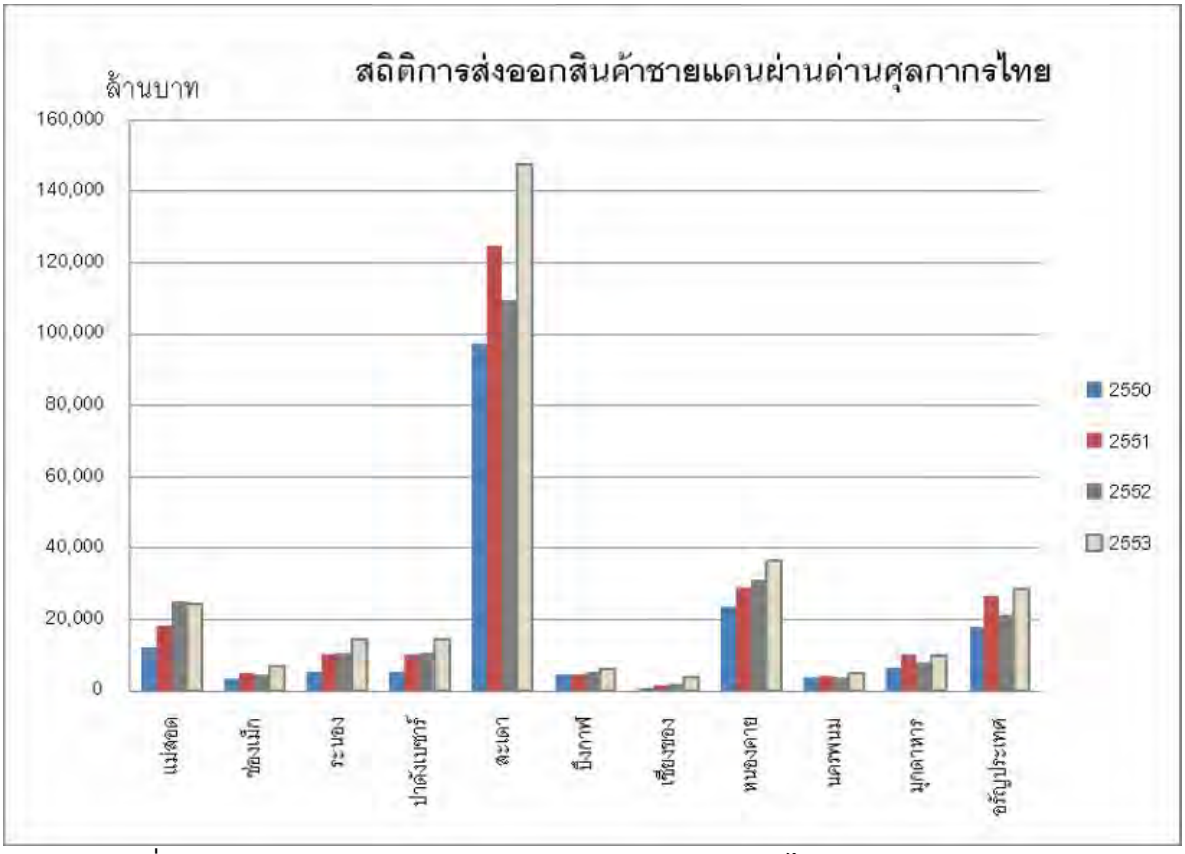
ข้อมูลที่ใช้ในการจัดทำแบบจำลองจะประกอบไปด้วย

1. มูลค่าสินค้าส่งออกชายแดนผ่านด่านศุลกากรไทยทั้งหมด 10 ด่าน ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ระหว่างช่วงปีพ.ศ. 2546 – 2552 จากด่านศุลกากรแต่ละแห่งและธนาคารแห่งประเทศไทย
2. ข้อมูล GDP และรายได้ต่อหัวประชากรของประเทศไทย และประเทศที่มีชายแดนติดกับประเทศไทยจาก World Bank
3. ข้อมูลดัชนีวัดระดับการคอรัปชั่น (Corruption Perception Index :CPI) ของประเทศไทยและประเทศที่มีชายแดนติดกับประเทศไทยจาก Transparency International ทั้งนี้เนื่องจากงานศึกษาของ Nordas Pinali และ Grosso (2006) ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการใส่ตัวแปรแสดงระดับการคอรัปชั่นเป็นตัวแปรควบคุมในการจัดทำแบบจำลองที่ใช้ในการพิจารณาถึงผลกระทบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ทั้งนี้เนื่องจากระดับการคอรัปชั่นมีผลอย่างมากต่อประสิทธิภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า
4. ข้อมูลการเริ่มมีการใช้ระบบ EDI และระบบ paperless ของแต่ละด่านศุลกากรจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำด่าน โดยการไปเก็บข้อมูลภาคสนามของคณะผู้วิจัยโดยตรงและการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำด่านผ่านทางโทรศัพท์
5. ข้อมูลระยะทางระหว่างประเทศไทยไปยังประเทศปลายทาง ใช้การสอบถามปลายทางที่สินค้าจากด่านส่วนมากจะไปถึงเพื่อทำการกระจายสินค้าต่อไปจากเจ้าหน้าที่ ณ ด่านศุลกากรและบริษัทที่ทำการขนส่งสินค้าผ่านด่านศุลกากรดังกล่าว จากนั้นวัดระยะทางโดยอาศัยข้อมูลจาก Google map
6. ข้อมูลระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านด่านศุลกากรฝั่งประเทศไทย จะอาศัยข้อมูลจากการสัมภาษณ์บริษัทขนส่งที่ผ่านด่านศุลกากรดังกล่าว โดยการติดต่อด่านศุลกากรขอรายชื่อผู้ประกอบการที่

ทำการจดทะเบียน ณ ด่านศุลกากรดังกล่าว จากนั้นทำการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการตามรายชื่อที่ได้มาผ่านทางโทรศัพท์

7. ข้อมูลการมีหรือไม่มีระบบ Electronic Data Interchange (EDI) ของประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย โดยจะใส่เป็นตัวแปร Slope Dummy ที่ตัวแปรระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากร[37]

หากพิจารณาถึงมูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนผ่านด่านศุลกากรไทยจะพบว่าด่านสะเดาเป็นด่านที่มีมูลค่าการส่งออกสูงที่สุด ตามมาด้วยหนองคาย อรัญประเทศ และแม่สอด ดังแสดงในภาพที่ 6-1



ภาพที่ 6-1 มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนผ่านด่านศุลกากรไทยแยกตามด่าน
ที่มา: ธนาคารแห่งประเทศไทยและด่านศุลกากร

สำหรับข้อมูลเกี่ยวกับระดับการคอรัปชั่นจะพบว่า ประเทศมาเลเซียเป็นประเทศที่มีระดับการคอรัปชั่นต่ำที่สุดโดยมีคะแนนวัดระดับการคอรัปชั่นที่ 4.5-5.1 โดยมีประเทศไทยรองลงมา ตามมาด้วย

[37] สาเหตุที่ไม่ใส่เป็นตัวแปรหุ่นแบบปกติเนื่องจากจะดูผลของการมีระบบ EDI ของประเทศที่มีด่านพรมแดนติดกับไทยที่จะมีต่อการปรับปรุงด้านเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากร นอกจากนี้ตัวแปรดังกล่าวยังมีความสัมพันธ์โดยสมบูรณ์กับประเทศ หากใส่เป็นตัวแปรหุ่นแบบปกติจะมีความสัมพันธ์สูงกับตัวแปรขนาดของประเทศ

ประเทศลาว กัมพูชา และพม่า ซึ่งทั้ง 3 ประเทศหลังนี้มีระดับการคอรัปชั่นที่สูงมาก ดังแสดงในตารางที่ 6-1

ตารางที่ 6-1 Corruption Perception Index ของประเทศไทยและประเทศที่มีด่านพรมแดนติดกัน

ปี	ไทย		มาเลเซีย		ลาว		พม่า		กัมพูชา	
	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank
2548	3.8	59	5.1	39	3.30	77	1.8	155	2.30	130
2549	3.6	63	5.0	44	2.60	111	1.9	160	2.10	151
2550	3.3	84	5.1	43	1.90	168	1.4	179	2.00	162
2551	3.5	80	5.1	47	2.00	151	1.3	178	1.80	166
2552	3.4	84	4.5	56	2.00	158	1.4	178	2.00	158

แหล่งที่มา: Transparency International (2553)

สำหรับข้อมูลการมีระบบ EDI และ paperless ใช้นั้น จะพบว่าประเทศไทยมีระบบ EDI ใช้ ณ ด่านศุลกากรประมาณปีพ.ศ. 2542 และเริ่มเปลี่ยนมาใช้ระบบ paperless ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2551 โดยระยะเวลาที่เริ่มใช้มีความใกล้เคียงกันในทุกด่าน นอกจากนี้การมีระบบ paperless ใช้มีความสัมพันธ์อย่างสมบูรณ์ (perfectly correlate) กับระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากร ดังนั้นในที่นี้คณะผู้วิจัยจะตัดตัวแปรการมีระบบ paperless ใช้ออกจากแบบจำลอง เนื่องจากระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรเป็นตัวแทนของตัวแปรดังกล่าวได้อย่างสมบูรณ์

ข้อมูลระยะทางระหว่างด่านศุลกากรของประเทศไทย ไปยังเมืองสำคัญเมืองแรกที่สินค้าจะไปถึงก่อนมีการกระจายสินค้า จะแสดงในตารางที่ 6-2

ตารางที่ 6-2 ระยะทางระหว่างด่านศุลกากร ณ ฝั่งไทย ไปยังเมืองสำคัญที่สินค้าจะส่งไปถึง

ด่าน	เมืองสำคัญที่สินค้าจะไป	ระยะทาง (km)
อรัญประเทศ	พนมเปญ	421
มุกดาหาร	สะหวันนะเขต	10
นครพนม	ท่าแขก (ยังไม่มีสะพาน)	5
หนองคาย	เวียงจันทน์	55
สะเดา	อลอร์ สตาร์ รัฐเกดะห์	48
ปาดังเบซาร์	กังการ์ รัฐปะลิส	34
แม่สอด	ย่างกุ้ง	340
ช่องเม็ก	ปากเซ จำปาศักดิ์	46
ระนอง	มะริด, ตะนาวศรี	300
บึงกาฬ	เวียงจันทน์	102

แหล่งที่มา: รายชื่อเมืองจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ และระยะทางจาก Google map

ข้อมูลระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรในฝั่งประเทศไทย จะอาศัยข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่ขึ้นทะเบียนกับด่านศุลกากรแต่ละด่าน จำนวนทั้งสิ้น 27 แห่งจาก 46 แห่ง และจะพิจารณาจากระยะเวลาจากกรณีสินค้าที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) ทั้งนี้เนื่องจากสินค้าที่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) จัดเป็นสัดส่วนที่น้อยคือประมาณร้อยละ 5 ของสินค้าที่ผ่านพิธีการศุลกากรทั้งหมดเท่านั้น โดยระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรเปรียบเทียบระหว่างขณะที่ใช้ระบบ EDI และระบบ paperless จะแสดงในตารางที่ 6-3

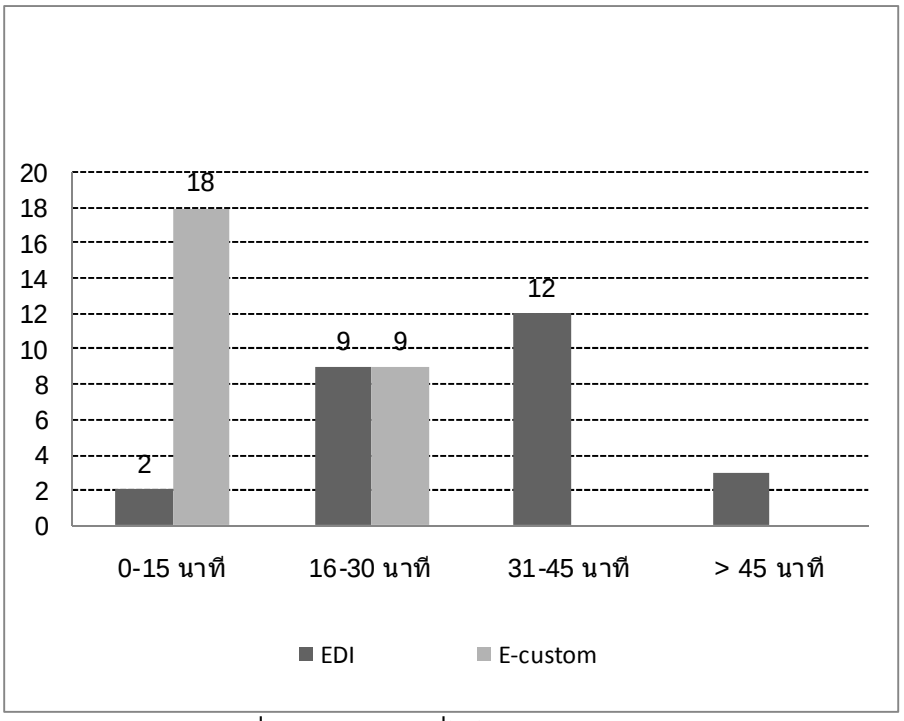
ตารางที่ 6-3 ระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรแยกตามรายด่าน

ด่าน	ระยะเวลา (นาที)	
	EDI	e-Customs
แม่สอด	40	30
พิบูลมังสาหาร	45	30
ระนอง	15	5
ปาดังเบซาร์	30	10
สะเดา	45	20
บึงกาฬ	n.a.	15
หนองคาย	45	15
นครพนม	30	15
มุกดาหาร	90	5
อรัญประเทศ	30	5

แหล่งที่มา: จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่ขึ้นทะเบียนกับด่านศุลกากรแต่ละด่านโดยตรง และการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์

จากตารางที่ 6-3 จะเห็นได้ว่าระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรในเกือบทุกด่านลดลงอย่างมีนัยสำคัญหลังจากการนำระบบ paperless เข้ามาใช้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด่านมุกดาหาร ด่านที่ใช้เวลานานในการผ่านพิธีการศุลกากรได้แก่ แม่สอด พิบูลมังสาหาร และสะเดา และด่านที่มีเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรสั้นที่สุดคือระนอง มุกดาหาร และอรัญประเทศ

หากพิจารณาการแจกแจงความถี่รายบริษัทจะเห็นว่า ณ ขณะที่มีการใช้ระบบ EDI ผู้ประกอบการส่วนมากใช้เวลาผ่านพิธีการศุลกากรประมาณ 31-45 นาที ในขณะที่เมื่อมีการนำระบบ paperless มาใช้ ผู้ประกอบการส่วนมากจะใช้เวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรเพียงไม่เกิน 15 นาทีเท่านั้น ดังแสดงให้เห็นในภาพที่ 6-2



ภาพที่ 6-2 การแจกแจงความถี่ของระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรของผู้ประกอบการ
ที่มา: จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการที่ขึ้นทะเบียนกับด่านศุลกากร

6.2 แบบจำลอง Augmented Gravity

ในส่วนนี้คณะผู้วิจัยจะแสดงผลที่ได้จากการจัดทำแบบจำลอง Augmented Gravity เพื่อหาความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรและมูลค่าส่งออกสินค้า ณ จุดผ่านแดนต่าง ๆ โดยวิธีที่ใช้ในการประมาณค่าจะใช้วิธี Estimated Generalized Least Square (EGLS) ทั้งนี้เนื่องจากปัญหา Heteroskedasticity[38] ในชุดข้อมูลที่ใช้ในการประมาณค่าสมการ Augmented gravity ซึ่งวิธีการดังกล่าวเป็นการประมาณค่าโดยมีการกำหนดให้ตัวอย่างที่มีค่าความแปรปรวน (Variance) สูงมีน้ำหนักต่ำกว่าตัวแปรที่มีค่าความแปรปรวนต่ำ ซึ่งในกรณีที่ชุดข้อมูลมีปัญหา Heteroskedasticity หรือมีปัญหาจากการที่ตัวแปรมีค่าสหสัมพันธ์สูง การใช้ *EGLS* จะเป็นวิธีการประมาณค่า (Estimator) ที่มีประสิทธิภาพ (Efficient) มากกว่าการใช้วิธีการ Ordinary Least Square (OLS) อีกทั้งจากการทดสอบข้อมูลที่ใช้ในการประมาณค่าแบบจำลองจะพบว่าชุดข้อมูลที่ใช้ไม่มีทั้ง *Fixed effect* และ *Random effect* จึงไม่สามารถใช้วิธีการ *Panel regression* มาเพื่อแก้ปัญหา *Heteroskedasticity* ได้ด้วยเช่นกัน

จากความสัมพันธ์ที่สูงระหว่าง *GDP* ต่อหัวประชากรกับระดับ *GDP* ของประเทศ และจำนวนชุดข้อมูลที่มีน้อยทำให้คณะผู้วิจัยทำการตัด *GDP* ออกจากตัวแปรที่ใช้ในการประมาณแบบจำลอง คงเหลือไว้แต่เพียง *GDP* ต่อหัวประชากรเท่านั้น นอกจากนี้ เนื่องจากตัวแปร *Corruption Perception Index*

[38] การทดสอบ Heteroskedasticity จะแสดงในภาคผนวก ง-2

ของประเทศไทยนั้นมีค่าใกล้เคียงกันในทุกปี และยังเป็นตัวแปรที่ต้องใช้ในทุกด่าน ทำให้การใส่ตัวแปรดังกล่าวเข้าไปในแบบจำลองจะไม่มีผลต่อแบบจำลองอย่างมีนัยสำคัญ คณะผู้วิจัยจึงตัดตัวแปรดังกล่าวออกจากแบบจำลองด้วยเช่นกัน

ผลการประมาณแบบจำลองจะแสดงให้เห็นในตารางที่ 6-4

ตารางที่ 6-4 ผลการประมาณแบบจำลอง Augmented Gravity

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
Constant	30.7316	11.0342	2.7851	0.0084
Log of Exporter's per capita GDP	-3.9390	1.6463	-2.3926	0.0219
Log of Importer's per capita GDP	1.6164	0.2934	5.5088	0.0000
Importer's CPI	0.0129	0.0061	2.1201	0.0408
Time	-0.0037	0.0017	-2.1583	0.0375
Time x EDI	-0.0079	0.0028	-2.7676	0.0088
Log of Distance	-0.3228	0.0906	-3.5632	0.0010

Weighted Statistics			
R-squared	0.9019	Mean dependent var	13.2949
Adjusted R-squared	0.8860	S.D. dependent var	9.3887
S.E. of regression	0.7705	Sum squared resid	21.9670
F-statistic	56.7125	Durbin-Watson stat	0.4226
Prob(F-statistic)	0.0000		

ที่มา: จากการคำนวณของคณะผู้วิจัย

แบบจำลอง Augmented Gravity ในตารางที่ 6-4 มีมูลค่าการส่งออกสินค้า ณ ชายแดนของประเทศไทย 10 ด่าน ระหว่างปีพ.ศ. 2546 – 2552 เป็นตัวแปรตาม โดยมีตัวแปรควบคุมประกอบไปด้วย GDP ต่อหัวประชากรของประเทศไทย GDP ต่อหัวประชากรของประเทศที่มีพรมแดนติดกับไทย Corruption Perception Index ของประเทศที่มีพรมแดนติดกับไทย ระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากร และระยะทางระหว่างด่านพรมแดนของประเทศไทยไปยังเมืองปลายทางที่ใกล้ที่สุดที่สินค้าถูกส่งไป

ผลจากแบบจำลองตามตารางที่ 6-4 มีความสอดคล้องกับความสัมพันธ์ทางทฤษฎี กล่าวคือ ขนาดของประเทศ ซึ่งแทนด้วยระดับรายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรจะมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับมูลค่าการส่งออก ยกเว้นแต่รายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรของประเทศไทยที่มีความสัมพันธ์กับมูลค่าการส่งออกอย่างไม่มีนัยสำคัญ ทั้งนี้เป็นผลมาจากข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาคราวนี้นั้น เป็นการพิจารณาการส่งออกจากด่านของประเทศไทยไปยังประเทศคู่ค้าเพียงฝ่ายเดียว ตัวแปรดังกล่าวจึงเป็นระดับรายได้เฉลี่ยต่อหัวประชากรของประเทศไทยเพียงประเทศเดียว ซึ่งมีความเหมือนกันในทั้ง 10 ด่าน จะมีความแตกต่าง

ตามข้อมูลรายปีที่ใช้ในการศึกษาเท่านั้น ดังนั้นตัวแปรดังกล่าวจึงไม่มีผลต่อมูลค่าการส่งออกอย่างมีนัยสำคัญเมื่อนำมาใช้ในการประมาณการแบบจำลอง

ระดับการคอรัปชั่นเป็นตัวแปรที่มีความสัมพันธ์ต่อมูลค่าการส่งออก ณ ด่านพรมแดนของไทยอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวคือประเทศที่มีดัชนี CPI ในระดับที่สูง หรือมีระดับการคอรัปชั่นที่ต่ำ จะมีมูลค่าการส่งออกสูงกว่าด่านพรมแดนที่อยู่ติดกับประเทศที่มีระดับการคอรัปชั่นสูง ทั้งนี้เนื่องจากการคอรัปชั่นจะสร้างต้นทุนแอบแฝงให้กับผู้ประกอบการ และสร้างความไม่สะดวกในการขนส่งสินค้า การปรับปรุงดัชนี CPI ของประเทศที่มีด่านพรมแดนติดกับไทย 1 หน่วยจะทำให้มูลค่าการส่งออก ณ ด่านชายแดนดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.0129

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรกับมูลค่าการส่งออก ณ ด่านชายแดนจะพบว่าความสัมพันธ์ในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ กล่าวคือการลดลงของเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากร 1 นาที จะทำให้มูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.0037 ทั้งนี้เนื่องจากเวลาที่ใช้ในดำเนินธุรกรรมการส่งออกจะถือเสมือนเป็นต้นทุนทางการค้า การปรับลดลงของต้นทุนทางการค้าจึงส่งผลให้มูลค่าการส่งออกเพิ่มสูงขึ้น

หากมีการเปลี่ยนมาใช้พิธีการศุลกากรแบบ EDI ของประเทศที่มีด่านพรมแดนติดกับประเทศไทย การลดลงของเวลาที่ใช้ในพิธีการศุลกากรจะช่วยเพิ่มมูลค่าการส่งออกของสินค้า ณ จุดผ่านแดนได้อีกร้อยละ 0.0079

ตัวแปรสุดท้ายที่ใช้ในการประมาณสมการ Augmented Gravity คือระยะทางจากด่านพรมแดนไทยไปยังเมืองสำคัญที่สินค้าส่งออกจะไปถึง ซึ่งสมการตามตารางที่ 6.4 แสดงความสัมพันธ์ที่ตรงตามทฤษฎีแบบจำลอง Gravity กล่าวคือระยะทางจะแปรผกผันกับมูลค่าการค้า การลดลงของระยะทางร้อยละ 1 จะทำให้มูลค่าการส่งออกสินค้า ณ จุดพรมแดนเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.3228

6.3 การจำลองผลกระทบจากกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนที่จะมีต่อมูลค่าการค้าข้ามแดนและผ่านแดนของประเทศไทย

ในส่วนนี้คณะผู้วิจัยจะนำสมการ Augmented Gravity ที่ได้ประมาณไว้ในตารางที่ 6-4 มาใช้ในการจำลองหาผลกระทบของกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนที่จะมีต่อมูลค่าการส่งออกสินค้า ณ จุดพรมแดนของประเทศไทย

แนวทางที่คณะผู้วิจัยจะใช้ในการจำลองจะมาจากการพิจารณาผลกระทบที่เกิดจากกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ซึ่งได้สรุปไว้แล้วในบทที่ 1 โดยข้อตกลงในกรอบความตกลงฯ ที่จะนำมาใช้ในการจำลองผลกระทบได้จะประกอบไปด้วย

- การจัดตั้ง ASEAN Single Window Inspection ซึ่งจะเป็นการตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียวของศุลกากรระหว่างประเทศสมาชิกเมื่อข้ามแดนระหว่างประเทศคู่สัญญาที่มีอาณาเขตติดกัน

- การนำระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์หรือการสื่อสารส่งผ่านข้อมูลด้วยวิธีอื่น ๆ รวมทั้งเครื่องมือที่ใช้เกี่ยวกับข้อมูลและการปรับรูปแบบของคอมพิวเตอร์ในระบบทั้งหมด

ผลการจำลองผลกระทบจากกรอบความร่วมมือฯ จะแสดงได้ดังตารางที่ 6-5

ตารางที่ 6-5 ผลกระทบจากกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนที่มีต่อมูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทย

ด่านพรมแดน	แม่สอด	ช่องเม็ก	ระนอง	ปาดังเบซาร์	สะเดา	บึงกาฬ	หนองคาย	นครพนม	มุกดาหาร	อรัญประเทศ	รวม
มูลค่าการส่งออก ณ จุดผ่านแดน	24,291.37	6,771.20	14,531.56	14,531.56	147,429.49	6,076.24	36,542.47	4,886.71	9,824.70	28,361.36	486,488.00
เวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากร	30.00	30.00	5.00	10.00	20.00	15.00	15.00	15.00	5.00	5.00	17.16
มูลค่าการส่งออกที่เพิ่มขึ้นเมื่อมีการใช้ single window	26.96	7.52	2.69	5.38	109.10	3.37	20.28	2.71	1.82	5.25	308.88
มูลค่าการส่งออกที่เพิ่มขึ้นเมื่อมีการใช้ single window และ EDI ในประเทศเพื่อนบ้าน	84.53	23.56	8.43	5.38	109.10	10.57	63.58	8.50	5.70	16.45	723.97
มูลค่าการส่งออกที่เพิ่มขึ้นเมื่อมีการใช้ single window ในกรณีที่ CLM ลดเวลาการผ่านพิธีการศุลกากรได้อีก 1 ชม.	80.890252	22.548083	34.948402	5.38	109.10	16.86157	101.405358	13.560632	23.6284035	68.20906863	1029.33079
มูลค่าการส่งออกที่เพิ่มขึ้นเมื่อมีการใช้ single window ในกรณีที่ CLM ลดเวลาการผ่านพิธีการศุลกากรได้อีก 1 ชม. และมีการใช้ EDI	253.60187	70.691286	109.56796	5.38	109.10	52.86331	317.919501	42.514414	74.078238	213.8446476	4109.92151

ที่มา: จากการคำนวณของคณะผู้วิจัย

หมายเหตุ: - มูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านด่านพรมแดนของไทยรวม จะรวมด่านที่คณะผู้วิจัยไม่ได้ทำการจัดเก็บข้อมูลด้วย

-เวลาในการผ่านพิธีกรศุลกากรที่ใช้ในการคำนวณกรณีของมูลค่าการส่งออกรวมจะเป็นเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของด่านศุลกากรทุกด่าน

จากตารางที่ 6-5 จะเห็นได้ว่าหากมีการปฏิบัติตามกรอบความตกลงฯ จะทำให้มูลค่าการส่งออกสินค้า ณ จุดผ่านแดนของประเทศไทยเพิ่มขึ้น 723.97 ล้านบาท โดยด่านที่มีมูลค่าการค้าปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นมากที่สุดคือสะเดา ตามมาด้วยแม่สอด และหนองคาย การเพิ่มขึ้นของด่านสะเดาจะมาจากการลดลงของเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรซึ่งปัจจุบันใช้เวลาสูงกว่าค่าเฉลี่ย ส่วนด่านแม่สอดและหนองคายมาจากการลดลงของเวลาที่ใช้เป็นอย่างมาก อีกทั้งยังมาจากการปรับปรุงให้มีระบบ EDI ในประเทศคู่ค้า ได้แก่พม่า และลาว

หากยังไม่มีระบบ EDI ใช้ในประเทศลาว กัมพูชา และพม่า แต่มีเพียง Single Window Inspection การเพิ่มขึ้นของมูลค่าการส่งออกข้ามแดนและผ่านแดนของไทยจะเพิ่มขึ้นเพียง 308.88 ล้านบาทเท่านั้น ดังนั้นการพัฒนาให้ประเทศคู่ค้าได้แก่ พม่า ลาว และกัมพูชา นำระบบ EDI มาใช้ในพิธีการศุลกากรจะมีบทบาทเป็นอย่างมากในการเพิ่มมูลค่าการค้าข้ามแดนและผ่านแดนกับประเทศไทย

นอกจากนี้ คณะผู้วิจัยยังได้ทดลองการจำลองผลกรณีที่ประเทศคู่ค้าซึ่งยังมีระบบพิธีการศุลกากรไม่มีประสิทธิภาพ กล่าวคือ ลาว กัมพูชา และพม่า สามารถลดเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรได้อีกด่านละ 1 ชม. ควบคู่ไปกับการปฏิบัติตามกรอบความตกลงฯ ซึ่งผลที่ออกมาคือมูลค่าการส่งออก ณ จุดผ่านแดนจะเพิ่มขึ้น 4,109.92 ล้านบาท ซึ่งมากกว่ากรณีที่มีเพียงการใช้ ASEAN Single Window และเปลี่ยนไปใช้ระบบ EDI ในประเทศเพื่อนบ้านทั้งหมดถึงเกือบ 6 เท่า ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการปรับปรุงพิธีการศุลกากรในประเทศเพื่อนบ้านให้มีระยะเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรให้ลดลงและมีความแน่นอนเพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมาก หากมีเพียงการใช้ ASEAN Single Window โดยยังไม่มีระบบ EDI แต่ประเทศเพื่อนบ้านซึ่งได้แก่ลาว กัมพูชา และพม่า สามารถลดเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรได้อีกด่านละ 1 ชม. การเพิ่มขึ้นของมูลค่าการส่งออกจะเปลี่ยนเป็น 1,029.33 ล้านบาท ซึ่งยังคงมากกว่าการตัดลดการผ่านพิธีการศุลกากรของประเทศไทยจากการใช้ ASEAN Single Window ตามกรอบความตกลงฯ เป็นอย่างมาก ดังนั้นการปรับปรุงพิธีการศุลกากรในประเทศเพื่อนบ้านทั้งการมีระบบ EDI และการลดเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรจึงถือเป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดในการเพิ่มมูลค่าการค้า ณ จุดผ่านแดนระหว่างกัน

อย่างไรก็ตาม การใช้แบบจำลองในการจำลองผลกรณีการปรับปรุงเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรในประเทศเพื่อนบ้านยังมีข้อจำกัดอยู่ดังนี้

1. เนื่องจากคณะผู้วิจัยมีข้อจำกัดในการได้มาซึ่งข้อมูลเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรในด่านประเทศเพื่อนบ้าน จึงจำลองผลโดยข้อสมมติว่าผลกระทบของเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรในประเทศเพื่อนบ้านที่มีต่อมูลค่าการส่งออกสินค้า ณ จุดผ่านแดนไทย มีผลเท่ากับผลกระทบในการผ่านพิธีการศุลกากรในประเทศไทยที่มีต่อมูลค่าดังกล่าว
2. เนื่องจากในปัจจุบันประเทศพม่า ลาว และกัมพูชา ยังไม่มีการใช้ระบบ EDI ดังนั้นการจำลองผลรวมจากการใช้ระบบ EDI การมี ASEAN Single Window และการลดเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรในประเทศเพื่อนบ้านอาจมีความซ้ำซ้อน เนื่องจากการใช้ระบบ EDI ก็อาจก่อให้เกิดการลดลงของเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรของ 3 ประเทศดังกล่าวอยู่แล้ว ผลกระทบต่อมูลค่าการส่งออกสินค้า ณ จุดผ่านแดนไทยจึงอาจมากกว่าในกรณีที่สถานการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น

จริงได้ แต่การจำลองดังกล่าวเป็นการใช้แบบจำลองให้เห็นความสำคัญของการปรับปรุงเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรในประเทศเพื่อนบ้าน จากข้อมูลที่ดีที่สุดเท่าที่คณะผู้วิจัยจะสามารถจัดเก็บได้

บทที่ 7
บทสรุปและข้อเสนอแนะ

7.1 บทสรุปของการศึกษา

ในปัจจุบัน ประเทศในภูมิภาคอาเซียนมีการค้าขายระหว่างกัน (Intra-regional trade) เพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมากเมื่อเปรียบเทียบกับอดีต โดยเฉพาะการค้าในรูปแบบของการค้าในอุตสาหกรรมเดียวกันจากการค้าสร้างเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ (International Production Network) ของบริษัทข้ามชาติที่เข้ามาลงทุนในภูมิภาค ดังนั้นการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อลดต้นทุนทางธุรกรรมการค้าระหว่างกันจึงมีบทบาทอย่างมากในการเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างกัน

ที่ประชุมอาเซียนได้มีการตกลงในการจัดทำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport) เพื่อเพิ่มระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในการค้าสินค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่ม อีกทั้งการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยเฉพาะด้านโลจิสติกส์เป็นเป้าหมายที่สำคัญของ ASEAN Economic Community (AEC) ที่ต้องการลดต้นทุนและข้อกีดกันทางการค้าที่มิใช่ภาษีลง เพื่อส่งเสริมการค้าเสรีภายในภูมิภาคและการเป็นฐานการผลิตร่วมกันสำหรับภูมิภาค ซึ่งรายละเอียดของข้อตกลงที่สำคัญคือการจัดตั้งจุดตรวจพิธีการศุลกากรร่วมกันหรือ ASEAN Single Window และการจัดให้มีการใช้ระบบ EDI ในพิธีการศุลกากรของประเทศสมาชิกทุกประเทศ

งานศึกษานี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อพิจารณาถึงระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของไทยในส่วนของการขนส่งสินค้าข้ามแดน (cross-border trade) โดยเน้นไปที่สินค้าส่งออก และพิจารณาผลกระทบที่จะเกิดจากการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามกรอบความตกลงอาเซียนและการรวมตัวเป็น AEC ที่จะมีต่อต้นทุนทางการค้า และระดับการค้าระหว่างประเทศกับประเทศที่มีพรมแดนติดกัน และได้ทำการสำรวจเก็บข้อมูลปฐมภูมิและทำการสำรวจด่านผ่านแดนหลักที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์รวม 6 ด่าน และเก็บข้อมูลด่านที่สำคัญทางการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์เพิ่มขึ้นอกี 5 ด่าน รวมเป็น 10 ด่าน โดยจะแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วน คือการศึกษาเชิงคุณภาพโดยการเก็บข้อมูลสถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่จุดผ่านแดนถาวรที่สำคัญ ได้แก่ ขั้นตอน ประสิทธิภาพ และความสามารถในการให้บริการของจุดผ่านแดน เพื่อทราบถึงสถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้า ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการและแนวโน้มการขยายตัวในอนาคต รวมถึงแผนการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าที่ด่านเพื่อให้สอดคล้องกับข้อตกลงการรวมเป็นภูมิภาคเดียวกันของอาเซียน และการศึกษาในเชิงปริมาณเพื่อจัดทำแบบจำลอง Augmented Gravity ในการจำลองผลกระทบที่จะมีต่อมูลค่าสินค้าส่งออก ณ จุดผ่านแดนของประเทศไทยจากการปฏิบัติตามกรอบความตกลงฯ ของประเทศสมาชิกอาเซียน

ผลการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ

จากการสำรวจด่านพรมแดนทั้ง 6 ด่าน พบว่าการวางแผนออกแบบพัฒนารูปแบบจุดผ่านแดนที่เหมาะสม จะมีส่วนช่วยให้เกิดการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยรูปแบบที่เหมาะสมควรมีลักษณะดังนี้

- การแยกด่านศุลกากรออกจากด่านพรมแดนนั้นดีกว่าการจัดด่านศุลกากรไว้ที่ด่านพรมแดน เนื่องจากเป็นการลดความหนาแน่นของรถบรรทุกสินค้าบริเวณด่านพรมแดน กล่าวคือ รถบรรทุกสินค้าที่เข้ามาใช้บริการด่านพรมแดนและยังไม่สามารถข้ามออกไปได้อาจประสบปัญหาต่างกัน การแยกส่วนการให้บริการนอกจากจะเป็นการเพิ่มพื้นที่จอดพักสำหรับรถบรรทุกสินค้าแล้ว ยังเป็นการแยกจุดจอดพักรอสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ประสบปัญหาด้านการผ่านพิธีการในขั้นตอนต่างๆ ออกจากกัน เพื่อช่วยลดการติดขัดที่เกิดขึ้นและทำให้พนักงานขับรถได้พักผ่อนอีกด้วย
- ในบริเวณด่านพรมแดนนั้น ควรให้บริการแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส กล่าวคือให้พนักงานขับรถจอดรถแล้วนำเอกสารผ่านแดนมายื่นที่เจ้าหน้าที่ ซึ่งจะช่วยให้อัตราการให้บริการสูงขึ้น ยกเว้นกรณีที่ปริมาณรถบรรทุกสินค้าน้อย จึงควรสร้างเป็นแบบขับผ่าน

นอกจากนี้ การออกแบบที่เหมาะสมขององค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ควรมีลักษณะดังนี้

1) เส้นทางอนุมัติและถนนทางเข้าสู่ด่านพรมแดน ควรเป็นถนนเส้นเดี่ยว จากด่านศุลกากรไปยังด่านพรมแดนโดยไม่มีจุดตัด ควรมีระยะห่างจากด่านศุลกากรพอสมควร เพื่อให้มีพื้นที่รองรับแถวคอยสำหรับรถบรรทุกสินค้า ควรมีการกันเขตทาง เพื่อป้องกันกิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่จะมารบกวนกระแสจราจร และควรแยกส่วนระหว่างรถบรรทุกสินค้าและรถท่องเที่ยว บริเวณทางเข้าด่านพรมแดน ทั้งนี้อาจพิจารณาทำการขยายช่องจราจรให้มากกว่า 4 ช่องบริเวณถนนทางเข้าด่านพรมแดน

2) ด่านศุลกากร ควรมีพื้นที่จอดพักรถบรรทุกสินค้าในลักษณะของลานจอด มีการจัดการการจราจรภายในที่ดี จุดเอ็กซเรย์ สามารถเข้าถึงได้สะดวก และควรมีจุดบริการสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าเช่น ร้านอาหาร, ห้องน้ำ ห้องอาบน้ำ เป็นต้น โดยเฉพาะด่านที่ไกลจากต้นทางของสินค้ามาก

3) ด่านพรมแดน ควรมีลานจอดพักรถบรรทุกสินค้าแยกส่วนกันระหว่างรถบรรทุกสินค้าขาเข้า/ขาออก และลานจอดพักก่อนผ่านพิธีการและหลังผ่านพิธีการ ลักษณะจุดบริการควรเป็นแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส และควรแยกส่วนช่องให้บริการอย่างชัดเจนระหว่ารถบรรทุกสินค้าและรถท่องเที่ยว

ผลการวิเคราะห์เชิงปริมาณ

ในส่วนการศึกษาเชิงคุณภาพจากการประมาณค่าสมการ Augmented Gravity จะแสดงให้เห็นว่าการลดลงของเวลาที่ใช้ในพิธีการศุลกากร การมีระบบ EDI ใช้ในพิธีการศุลกากรของประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย และการลดระดับการคอรัปชั่น ล้วนแล้วแต่มีบทบาทในการเพิ่มมูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนจากประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้นการจัดทำกรอบความ

ตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนจะช่วยเพิ่มมูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านพรมแดนของประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ ซึ่งจากการจำลองผลกระทบจะพบว่า หากมีการใช้ ASEAN Single Window Inspection เพียงอย่างเดียวจะทำให้มูลค่าการส่งออกสินค้าผ่านพรมแดนของไทยเพิ่มขึ้น 308.88 ล้านบาท แต่หากมีการใช้ระบบ EDI ในประเทศเพื่อนบ้านด้วย มูลค่าการส่งออกจะเพิ่มสูงถึง 723.97 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ปัจจัยที่จะส่งผลให้เกิดการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้า ณ จุดผ่านแดนของประเทศไทยมากที่สุดคือการลดเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งผลของการจำลองผลกระทบจากการลดลงของเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรของประเทศพม่า ลาว และกัมพูชาด่านละ 1 ชม. จะทำให้มูลค่าการส่งออก ณ จุดผ่านแดนของไทยโดยรวมเพิ่มขึ้น 1,029.33 ล้านบาทในกรณีที่ยังไม่มีการใช้ระบบ EDI ในประเทศดังกล่าว และเพิ่มขึ้นถึง 4,109.92 ล้านบาทในกรณีที่ประเทศเพื่อนบ้านมีการใช้ระบบ EDI แล้ว

7.2 ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

การศึกษานี้นำมาซึ่งข้อเสนอแนะในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยแบ่งแยกเป็นด้านต่าง ๆ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติดังนี้

ข้อเสนอแนะในการพัฒนาพื้นที่เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า

ที่ผ่านมานั้น การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณด่านศุลกากรและด่านพรมแดน ขาดการวางแผนและบูรณาการอย่างเป็นระบบ ส่งผลทำให้ในพื้นที่บางแห่งมีปัญหาในการปฏิบัติงานตามมา คณะผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอ ดังนี้

1. การออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณด่านพรมแดน เพื่อกิจกรรมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้น ควรต้องพิจารณาความต้องการของผู้ใช้งานเป็นหลัก ซึ่งได้แก่ ประเภทสินค้า ประเภทยานพาหนะที่ขับผ่าน ปริมาณยานพาหนะ และต้นทางของยานพาหนะ ดังนี้

- ด่านพรมแดนที่มีสินค้าประเภทที่ต้องมีการเปิดตรวจบ่อย เช่น สินค้าอันตราย ไม้ เป็นต้น ควรมีการจัดพื้นที่เพื่อรองรับรถที่จะมาเปิดตรวจให้เพียงพอ และไม่ใช้พื้นที่บนถนนสาธารณะในการดำเนินงาน
- ด่านพรมแดนที่มียานพาหนะที่ขับผ่านเป็นรถขนาดใหญ่ เช่น รถพ่วง ควรมีการออกแบบช่องทางจราจร รัศมีวงเลี้ยวต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับยานพาหนะเหล่านั้น
- การจัดจำนวนช่องทางจราจร จำนวนช่องจอดรถ ควรต้องทำการศึกษาจำนวนยานพาหนะที่จะเข้ามาใช้บริการ เพื่อให้พื้นที่ที่มีอยู่สามารถรองรับปริมาณยานพาหนะที่เกิดขึ้นได้
- ในด่านพรมแดนที่มีสินค้าส่งออกที่ต้นทางอยู่ไกล นั่นหมายถึง พนักงานขับรถบรรทุกจะต้องออกจากโรงงาน/แหล่งผลิตสินค้า และขับรถมาเป็นเวลานาน ควรมีการจัดพื้นที่อำนวยความสะดวกให้กับพนักงานขับรถ ให้เป็นหลักแหล่ง ปลอดภัย มีห้องสุขาห้องอาบน้ำที่ถูกสุขลักษณะ

2. ควรมีการแยกพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนสำหรับกิจกรรมการเพื่อการท่องเที่ยว, รถโดยสารออกจากพื้นที่ในการตรวจตราและขนส่งสินค้าสำหรับรถบรรทุก และควรแยกพื้นที่สำหรับกิจกรรมการขนส่งสินค้าออกนอกชุมชน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อนักท่องเที่ยว ผู้คนในเมือง อีกทั้งช่วยให้เกิดความรวดเร็วในการปฏิบัติงานด้วย

ข้อเสนอแนะในการประสานงานร่วมกันเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า

1. จากการสำรวจด่านพรมแดน พบว่าเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติงานของไทยและของประเทศเพื่อนบ้านในด่านพรมแดนที่อยู่ติดกันนั้น ขาดการประสานงานกัน และขาดการประชุมร่วมกันอย่างเป็นทางการ อีกทั้งไม่มีอิสระในการปฏิบัติงานเท่าที่ควร เนื่องจากต้องอิงตามนโยบายจากส่วนกลาง จึงทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ในการปฏิบัติงานที่ไม่ราบรื่นเท่าที่ควร เช่น การที่เวลาเปิด-ปิดด่านทั้งสองฝั่งไม่ตรงกัน การที่ยานพาหนะจากฝั่งหนึ่งล้นยาวออกมายังอีกฝั่ง การปิดด่านชั่วคราวจากการเมืองภายในและกิจกรรมทางศาสนา

2. พบว่ายังไม่มีระบบที่เอื้อต่อการแลกเปลี่ยนข้อมูลกันเลย การขาดการแลกเปลี่ยนข้อมูลกันนี้ทำให้ยากต่อการปฏิบัติงานประเภท Single Stop Inspection (SSI) เนื่องจากไม่เคยประสานงานกันมาก่อน อย่างไรก็ดี มีเพียงบางด่านเท่านั้นที่เจ้าหน้าที่ของแต่ละประเทศมีความคุ้นเคยกัน (ในพรมแดนด้าน สปป.ลาว) และช่วยส่งข้อมูลบางอย่างถึงกันในบางครั้ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจตราสินค้าและลดกิจกรรมการทำงานที่ซับซ้อน

3. เพื่อเป็นการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าอย่างมีประสิทธภาพ การวางแผนเชิงนโยบายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ควรจะจัดตั้งคณะกรรมการที่ประกอบไปด้วยตัวแทนจากรัฐบาลในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม กรมศุลกากร หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านมาตรฐานสินค้า รวมไปถึงตัวแทนจากภาคเอกชน ทั้งผู้ประกอบการและผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อให้การออกแบบและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตรงตามความต้องการของผู้ใช้งานจริง

ข้อเสนอแนะจากผลของแบบจำลองเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า

1. การใช้ ASEAN Single Window Inspection เพียงอย่างเดียวจะมีผลต่อมูลค่าการส่งออก ณ จุดผ่านแดนของประเทศไทยไม่มาก เนื่องจากเป็นการตัดลดเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรของประเทศไทย ซึ่งมีระยะเวลาไม่นานอยู่แล้วหลังจากมีการใช้ระบบ paperless ดังนั้นประเทศไทยจึงควรให้ความสำคัญในการเจรจาเพื่อให้ประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะลาว พม่า และกัมพูชา ทำการลดเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรซึ่งในปัจจุบันใช้เวลานานและมีความไม่แน่นอนสูง จึงจะทำให้มูลค่าการส่งออก ณ จุดผ่านแดนของไทยเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

2. การใช้ระบบ EDI ในประเทศเพื่อนบ้านได้แก่ ลาว กัมพูชา และพม่า จะทำให้ประสิทธิภาพในการผ่านพิธีการศุลกากรเพิ่มสูงขึ้นและช่วยเพิ่มมูลค่าการส่งออกสินค้า ณ จุดผ่านแดน ได้มากกว่าการมี ASEAN Single Window Inspection เพียงอย่างเดียว ดังนั้นประเทศไทยจึงควรให้ความสำคัญต่อการผลักดันให้เกิดการใช้ระบบ EDI หรืออาจจะพัฒนาไปเป็นระบบ Paperless ในประเทศที่ยังไม่มีระบบดังกล่าว (ข้อมูลอย่างไม่เป็นทางการจากการสัมภาษณ์บริษัทชิปปิ้งหลายแห่งในประเทศไทย พบว่าค่าใช้จ่ายในการดำเนินพิธีการศุลกากรของไทยลดลงอย่างมากนับจากการใช้ระบบเอกสารปกติ (Paper-

based) ไปเป็นระบบ EDI และระบบไร้เอกสาร (Paperless) โดยคิดเฉลี่ยต่อตู้สินค้าจาก 3,000 บาท เหลือ 2,000 บาทและ 1,000 บาทตามลำดับ ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะการทำพิธีการที่ใช้เวลาสั้นลง และความสะดวกในการตรวจตราที่เพิ่มขึ้น)

3. ผลจากแบบจำลองแสดงให้เห็นว่าการลดการคอรัปชั่นในประเทศ โดยเฉพาะในประเทศเพื่อนบ้าน จะช่วยเพิ่มมูลค่าการส่งออกได้อย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากการคอรัปชั่นก่อให้เกิดต้นทุนทางการค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และสร้างความไม่แน่นอนในด้านกฎระเบียบและข้อบังคับสำหรับผู้ประกอบการ

7.3 ข้อจำกัดของงานศึกษาและข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในอนาคต

งานศึกษานี้ยังมีข้อจำกัดในการศึกษาดังต่อไปนี้

1. การเก็บข้อมูลของงานวิจัยชิ้นนี้จำกัดการศึกษาอยู่เพียงกิจกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านพรมแดนฝั่งของประเทศไทย ทำให้ยังขาดข้อมูลของการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้านที่ติดกัน เช่น ลาว กัมพูชา พม่า จึงทำให้เห็นภาพที่เกิดขึ้นได้เพียงครึ่งเดียว และจากการสอบถามความเห็นของผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ศุลกากรพบว่า ปัญหาในการส่งออกสินค้าข้ามแดนที่สำคัญทั้งในด้านค่าใช้จ่ายและต้นทุน จะเกิดขึ้นในด่านพรมแดนของประเทศเพื่อนบ้านเป็นส่วนมาก
2. การเก็บข้อมูลสถิติการค้า ณ จุดผ่านแดนของประเทศไทย ยังไม่ได้มีการแยกสถิติการค้าระหว่างสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน ซึ่งมีลักษณะที่แตกต่างกันในแง่ความต้องการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ดังนั้นแบบจำลองเชิงปริมาณในงานวิจัยนี้จะใช้ข้อมูลสถิติการค้า ณ จุดผ่านแดนซึ่งรวมมูลค่าการค้าทั้งสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดนเข้าด้วยกัน ทำให้แบบจำลองที่ได้อาจไม่สมบูรณ์มากนัก จึงขอเสนอแนะให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร ทำการรวบรวมข้อมูลดังกล่าวเพื่อการทำวิจัยในอนาคตต่อไป
3. งานวิจัยนี้ขาดข้อมูลด้านค่าใช้จ่ายในการส่งออกสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นทางการ เช่น ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการคอรัปชั่น หรือการอำนวยความรวดเร็วในกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งผู้ถูกสัมภาษณ์มักไม่เปิดเผยข้อมูล ทำให้แบบจำลองที่ได้อาจมีความคลาดเคลื่อน
4. การเก็บข้อมูลในงานวิจัยนี้ เลือกจากด่านพรมแดนที่มีมูลค่าการค้าสูงเป็นหลัก จึงยังขาดด่านพรมแดนหลายด่านที่มีมูลค่าทางการค้าต่ำ นอกจากนี้ยังไม่ได้ทำการศึกษาเก็บข้อมูลภาคสนามในด่านพรมแดนที่ติดต่อกับประเทศพม่าเลย และปัญหาในการอำนวยความสะดวกทางการค้านั้น ก็มักจะเกิดที่ด่านที่มูลค่าการค้าต่ำ (ขาดการพัฒนา) หรือด่านฝั่งประเทศพม่า (ที่อาจจะล่าช้าจากการตรวจคนเข้าเมือง) มากกว่าด่านพรมแดนอื่น ๆ ก็เป็นไปได้

จากข้อจำกัดที่ผ่านมาในงานวิจัยนี้นั้น คณะผู้วิจัยจึงมีข้อเสนอแนะต่องานวิจัยในอนาคตเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ดังนี้

1. ควรมีการจัดทำงานศึกษาที่ทำการลงสำรวจด่านพรมแดนในประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งประกอบด้วยการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่รัฐฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน หรือผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในฝั่งตรงข้าม รวมถึงการเก็บข้อมูลทั้งด้านค่าใช้จ่ายและเวลาที่ใช้ในการผ่านแดนที่ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ทราบถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในการส่งออกสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของประเทศไทยอย่างครบสมบูรณ์
2. ควรเพิ่มเติมการสำรวจด่านพรมแดนที่ติดกับประเทศพม่า ซึ่งยังไม่ได้ทำการศึกษาในงานวิจัยนี้ เพื่อให้ทราบลักษณะของด่านพรมแดนที่ยังมีระดับการพัฒนาที่ต่ำกว่าด่านอื่น ๆ รวมไปถึงด่านพรมแดนที่มีมูลค่าการส่งออกน้อยด้วย

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กรมการค้าต่างประเทศ (2553) ระบบสนับสนุนการค้าการลงทุนกลุ่มประเทศอาเซียน [ออนไลน์] http://bordertrade.dft.go.th (สืบค้นเมื่อ 23 มกราคม 2554)
- กรมศุลกากร (2554) กฎหมายและระเบียบปฏิบัติทางศุลกากร [ออนไลน์] http://www.customsclinic.org (สืบค้นเมื่อ 26 ก.พ. 54)
- กองการต่างประเทศ สำนักปลัดกระทรวงมหาดไทย (2553) จุดผ่านแดนทั่วประเทศ [ออนไลน์] http://www.fad.moi.go.th (สืบค้นเมื่อ 20 ธันวาคม 2553)
- พระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๔๘๐
- ธนาคารแห่งประเทศไทย (2554) สถิติการค้าระหว่างประเทศ [ออนไลน์] http://www.bot.or.th (สืบค้นเมื่อ 23 มกราคม 2554)
- สำนักงานศุลกากรภาคที่ 4 (2554) ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ [ออนไลน์] http://www.customs4.net (สืบค้นเมื่อ 25 กุมภาพันธ์ 2554)
- สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา (2544) ญัตติเรื่องขอให้ตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อพิจารณาศึกษาจุดผ่อนปรน จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่านแดนถาวร ลงวันที่ 18 ธันวาคม 2544 [ออนไลน์] http://www.senate.go.th/senate/motion_detail.php?motion_id=34 (สืบค้นเมื่อ 24 กุมภาพันธ์ 2554)
- เอกสารโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จ.นครพนม สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3 (นครพนม-คำม่วน) พ.ศ. 2553 จัดทำโดยกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

ภาษาอังกฤษ

- Alchian, A. and William, R. 1964. *University Economics*, Belmont, Calif.: Warsworth.
- Dennis, A, 2006, “The Impact of Regional Trade Agreements and Trade Facilitation in the Middle East North Africa Region”, *World Bank Policy Research Working Paper No. 3837*.
- Fox, A., Francois, J., Londono-Kent, P. 2003, Measuring Border Crossing Costs and their Impact on Trade Flows: The United States- Mexican Trucking Case, GTAP resource no. 1282.
- Hausman, W.H., Lee, H.L., and Subramanina, U. 2005, “Global Logistics Indicators, Supply Chain Metrics, and Bilateral Trade Patterns*”, World Bank Policy Research Working Paper Series* 3773.

- Hummels, D. 2001, “Time as a Trade Barrier”, Department of Economics, Indianna: Purdue University, Mimeo.
- Hummels, D. and Skiba, A. 2004, “Shipping the Good Apples out? An Empirical Confirmation of the Alchian-Allen Conjecture”, *The Journal of Political Economy*, vol. 112, No. 6, 1384-1402.
- Milner, Chris; Morrissey, Oliver and Zgovu, Evious,”Trade Facilitation in Developing Country,” *CREDIT Research Paper*, No. 08/05, University of Nottingham
- Minor, Peter and Tsigas, Marinos, 2008. “Impacts of Better Trade Facilitation in Developing Countries, ´*GTAP Conference Paper*.
- Mirza, Tasneem, June 2007, “Estimating the Impact of Trade Facilitation on Global Trade Flows,” *GTAP Conference Paper.*
- Nanda, Nitya, 2003 “WTO and Trade Facilitation: Some Implications,” *Economic and Political Weekly*, Vol. 38, No. 36, pp. 2622-2625
- Nordas, H.K., Pinali, E. and Grosso, M.G. 2006, “Logistics and Time as a Trade Barrier”, *OECD Trade Policy Working Papers* No. 35.
- OECD, 2003.”Quantitative Assessment of the Benefits of Trade Facilitation,” *OECD Publication* #JT00153655
- Samuelson, P.A. 1954, “The Transfer Problem and Transport Costs, The Terms of Trade when Impediments are Absent”, *The Economic Journal*, 62, 278-304.
- Sengupta, N. 2007, The Economics of Trade Facilitation, Oxford University Press.
- Portugal-Perez, Alberto and Wilson, John S., 2010 “Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure,” *Policy Research Working Paper*, The World Bank Development Research Group.
- Skayannis, Pantoleon D. and Skyrgiannis, Haralambos, 2002,”The Role of Transport in the Development of the Balkans,” *Eastern European Economics*, Vol. 40, No. 5, pp. 33-48.
- Stone, Susan F.; Strutt, Anna and Hertel, Thomas, 2009,”Assessing Socioeconomic Impacts of Transport Infrastructure Projects in the Greater Mekong Subregion,” *GTAP Working Paper* #4310
- Wilson, J., Mann, C., and Otsuki, T. 2004, Assessing the Potential Benefit of Trade Facilitation: A Global Perspective, World Bank Policy Research Working Paper 3224.

ภาคผนวก ก
ตารางการเดินทางของผู้วิจัยและบุคคลที่ได้ทำการสัมภาษณ์

ก.1 การเก็บข้อมูลที่ด่านบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว (3-5 พ.ย. 53)

ตารางการเดินทาง

วันพุธที่ 3 พฤศจิกายน 2553	
8:00	ออกเดินทางจากกรุงเทพฯ
8:00 - 12:00	เดินทางสู่ อ.อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
12:00 - 13:00	พักรับประทานอาหารกลางวัน
13:30 - 14:00	เข้าที่พักที่ รร.เมอร์เมด อรัญประเทศ
14:00 - 15:00	เข้าพบเจ้าหน้าที่ ด่านศุลกากร พร้อมนัดหมายการสัมภาษณ์ ชิปปิ้งและการสำรวจข้อมูลในวันรุ่งขึ้น
15:00 – 18:00	คณะสำรวจพื้นที่โดยรอบ กำหนดจุดเก็บข้อมูลบริเวณจุดผ่านแดนทั้งสองประเทศ
18:00 - 19:00	รับประทานอาหารเย็น
19:00 - 20:00	กลับที่พัก ประชุมเพื่อเตรียมแผนวันรุ่งขึ้น
วันพฤหัสบดีที่ 4 พฤศจิกายน 2553	
7:00 - 8:00	รับประทานอาหารเช้า เดินทางออกจากที่พักถึงด่านบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ
8:00 - 15:00	กลุ่มที่ 1 : เช่าจักรยานลงพื้นที่เก็บข้อมูล/สัมภาษณ์ คนขับรถบรรทุกตลอดแนวจอด เข้าขอข้อมูลรถออกวันนี้กับเจ้าหน้าที่ด่านฯ และแจ้งข้อมูลให้กับกลุ่มที่ 2 ขอข้อมูลกับชิปปิ้งตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร
	กลุ่มที่ 2 ประจำที่หน้าจุดผ่านแดนไทย 1 คน และทางออกจุดผ่านแดนกัมพูชา 1 คน เพื่อคอยบันทึกเวลาเข้า / ออกของรถบรรทุก
15:00 - 16:00	สัมภาษณ์ประธานหอการค้าจังหวัด
16:00 - 18:00	พบเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อสอบถามเพิ่มเติม
18:00 - 19:00	รับประทานอาหารเย็น
19:00 - 20:00	กลับที่พัก ประชุมเพื่อสรุปข้อมูล
วันศุกร์ที่ 5 พฤศจิกายน 2553	
7:00 - 8:00	รับประทานอาหารเช้า เดินทางออกจากที่พักถึงด่านบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ
8:00 - 10:00	สัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกเพิ่มเติม
10:00 - 11:00	เข้าสัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่แขวงการทาง

11:00 - 12:00	เดินทางออกจากจ.สระแก้ว
12:00 - 13:00	รับประทานอาหารกลางวัน
13:00 - 16:00	ออกเดินทางกลับถึงกรุงเทพฯ

บุคคลที่ได้ทำการสัมภาษณ์

วัน / เวลา	รายละเอียดผู้ให้สัมภาษณ์
วันพุธที่ 3 พฤศจิกายน 2553	
14:00 – 15:00	*สัมภาษณ์:* คุณพิชญา เจริญสันต์ *ตำแหน่ง:* นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ *สถานที่:* ศุลกากรบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว
วันพฤหัสบดีที่ 4 พฤศจิกายน 2553	
10:00 – 11:00	*สัมภาษณ์:* คุณพริ้มเพรา จิตรบุตร์ *ตำแหน่ง:* ผู้จัดการ หจก.เอพี อรัญเซอร์วิสเซ็นเตอร์ *สถานที่:* ศุลกากรบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว
16:00 – 17:00	*สัมภาษณ์:* คุณบำรุง ล้อเจริญวัฒนชัย *ตำแหน่ง:* ประธานหอการค้า จังหวัดสระแก้ว *สถานที่:* รร.เมอร์เมด อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว
วันศุกร์ที่ 5 พฤศจิกายน 2553	
10:00-11:00	*สัมภาษณ์:* คุณชิตพล เหล่าอัน *ตำแหน่ง:* รองผู้อำนวยการแขวงการทางสระแก้ว (ฝ่ายวิศวกรรม) *สถานที่:* แขวงการทางสระแก้ว

ก.2 การเก็บข้อมูลที่ด่านมุกดาหาร-นครพนม-หนองคาย (21-26 พ.ย. 53)

ตารางการเดินทาง

วันอาทิตย์ที่ 21 พฤศจิกายน 2553	
7:30	ออกเดินทางจากกรุงเทพฯ
7:30 - 16:30	เดินทางสู่ อ.เมือง จ.มุกดาหาร
16:30 - 20:00	เดินทางสำรวจด่านมุกดาหาร และกำหนดจุดเก็บข้อมูลต่าง ๆ สังเกตการณ์ตำแหน่งที่ตั้งด่าน
18:00 - 19:00	รับประทานอาหารเย็น
19:00 - 20:00	กลับที่พัก ประชุมเพื่อวางแผนงานวันรุ่งขึ้น

วันจันทร์ที่ 22 พฤศจิกายน 2553	
7:00 - 7:30	ออกจากที่พัก เดินทางถึงด่านมุกดาหาร
7:30 - 8:00	ประชุมมอบหมายงานสำรวจข้อมูลบริเวณด่านมุกดาหาร
8:00 - 16:30	กลุ่มที่ 1 สำรวจข้อมูลบริเวณจุดผ่านแดนมุกดาหาร
	กลุ่มที่ 2 เข้าสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรมุกดาหาร ประธานหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร จากนั้นจึงเข้าสำรวจข้อมูลที่จอดรถ และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณด่านฯ
16:30 – 17:00	เดินทางกลับที่พัก
17:00 – 18:00	ประชุมสรุปงาน
18:00 - 19:00	รับประทานอาหารเย็น
19:00 - 20:00	กลับที่พัก ประชุมเพื่อวางแผนงานวันรุ่งขึ้น
วันอังคารที่ 23 พฤศจิกายน 2553	
8:00 - 8:30	ออกจากที่พัก เดินทางถึงด่านมุกดาหาร
8:30 - 11:30	กลุ่มที่ 1 สำรวจข้อมูลบริเวณจุดผ่านแดนมุกดาหาร
	กลุ่มที่ 2 เข้าสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่แขวงการทางมุกดาหาร
11:30 - 13:30	คณะสำรวจฯ เดินทางถึง อ.เมือง จ.นครพนม
13:30 - 16:30	กลุ่มที่ 1 เข้าสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรนครพนม
	กลุ่มที่ 2 สำรวจข้อมูลบริเวณจุดผ่านแดนนครพนม
16:30 – 17:00	เดินทางกลับที่พัก
17:00 – 18:00	ประชุมสรุปงาน
18:00 - 19:00	รับประทานอาหารเย็น
19:00 - 20:00	ประชุมเพื่อวางแผนงานวันรุ่งขึ้น
วันพุธที่ 24 พฤศจิกายน 2553	
7:30 - 8:00	ออกเดินทางจากที่พักถึงท่าเทียบเรือสินค้า จุดผ่านแดนนครพนม
8:30 - 14:00	กลุ่มที่ 1 สำรวจข้อมูล สัมภาษณ์พนักงานขับรถ บริเวณจุดผ่านแดนนครพนม
	กลุ่มที่ 2 สำรวจจุดจอดรถและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณด่านฯ
14:00 - 18:00	เดินทางสู่ อ.เมือง จ.หนองคาย
18:00 - 19:00	รับประทานอาหารเย็น
19:00 - 20:00	ประชุมเพื่อวางแผนงานวันรุ่งขึ้น

วันพฤหัสบดีที่ 25 พฤศจิกายน 2553	
7:30 - 8:00	ออกจากที่พักเดินทางถึงจุดผ่านแดนหนองคาย
8:00 - 8:30	ประชุมซักซ้อมวางแผนการเก็บข้อมูล ที่ด่านสะพานมิตรภาพ จ.หนองคาย
8:30 - 16:00	กลุ่มที่ 1 สำรวจข้อมูลบริเวณจุดผ่านแดนหนองคาย
	กลุ่มที่ 2 เข้าสัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรหนองคาย จากนั้นทำการสำรวจข้อมูลบริเวณจุดผ่านแดนหนองคาย
16:00 – 16:30	เดินทางกลับที่พัก
16:30 – 18:00	ประชุมสรุปงาน
18:00 - 19:00	รับประทานอาหารเย็น พักผ่อน
วันศุกร์ที่ 26 พฤศจิกายน 2553	
8:30 - 11:30	กลุ่มที่ 1 สำรวจข้อมูลบริเวณจุดผ่านแดนหนองคาย
	กลุ่มที่ 2 เข้าสัมภาษณ์แขวงการทางหนองคาย และหอการค้าจังหวัดหนองคาย
11:30 - 12:30	เดินทางกลับเข้าที่พัก / เก็บสัมภาระ
12:30 - 18:30	ออกเดินทางกลับกรุงเทพฯ

บุคคลที่ได้ทำการสัมภาษณ์

วัน / เวลา	รายละเอียดผู้ให้สัมภาษณ์
วันจันทร์ที่ 22 พฤศจิกายน 2553	
10:00 – 11:00	*สัมภาษณ์:* คุณชรินทร์ เทียนเพิ่มพูล *ตำแหน่ง:* นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ *สถานที่:* ศุลกากรมุกดาหาร จ.มุกดาหาร
14:00 – 15:00	*สัมภาษณ์:* คุณชัยยุทธ ลิ้มวัฒนา *ตำแหน่ง:* ประธานหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร *สถานที่:* หอการค้าจังหวัดมุกดาหาร
วันอังคารที่ 23 พฤศจิกายน 2553	
10:00 – 11:00	*สัมภาษณ์:* คุณสุรพงษ์ สาธุภาค *ตำแหน่ง:* ผู้อำนวยการแขวงการทางมุกดาหาร *สถานที่:* สัมภาษณ์ทางโทรศัพท์
14:00 – 15:00	*สัมภาษณ์:* คุณอธิภัทร อยู่คุ้มญาติ *ตำแหน่ง:* นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ *สถานที่:* ศุลกากรนครพนม จ.นครพนม

วันพฤหัสบดีที่ 25 พฤศจิกายน 2553	
10:00-11:00	*สัมภาษณ์:* คุณนพดล แสกรุง *ตำแหน่ง:* ผู้ช่วยนายด่านศุลกากรสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จ.หนองคาย *สถานที่:* ด่านศุลกากรสะพานมิตรภาพ จ.หนองคาย
วันศุกร์ที่ 26 พฤศจิกายน 2553	
9:00 – 10:00	*สัมภาษณ์:* คุณวินัย สุทธิประภา *ตำแหน่ง:* ผู้จัดการด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จ.หนองคาย *สถานที่:* แขวงการทางหนองคาย
10:00 – 11:00	*สัมภาษณ์:* คุณนิพนธ์ สุทธิเดช *ตำแหน่ง:* กรรมการผู้จัดการ บ.มุกดาหาร ลานทองจำกัด และรองประธานหอการค้าจังหวัดหนองคาย ด้านขนส่ง *สถานที่:* หอการค้าจังหวัดหนองคาย

ก.3 การเก็บข้อมูลที่ด่านสะเดา-ปาดังเบซาร์ (15-20 พ.ย. 53)

ตารางการเดินทาง

วันพุธที่ 15 ธันวาคม 2553	
11:00	พร้อมกันที่สนามบินสุวรรณภูมิ
12:00-13:30	เดินทางด้วยเครื่องบินไปอ.หาดใหญ่ จ.สงขลา
13:30	เดินทางถึงสนามบินหาดใหญ่ / รับรถเช่า
13:30 - 17:00	เข้าที่พัก และเดินทางไปสำรวจสถานที่เก็บข้อมูลด่านสะเดาและปาดังเบซาร์
17:00 - 18:00	นัดประชุมกับผู้ช่วยเก็บข้อมูล
18:00 - 19:00	รับประทานอาหารเย็น
19:00 - 20:00	ประชุมเพื่อวางแผนงานวันรุ่งขึ้น
วันพฤหัสบดีที่ 16 ธันวาคม 2553	
8:00 - 9:00	เดินทางจาก อ.หาดใหญ่ถึงด่านศุลกากรสะเดา
9:00 - 10:00	เข้าพบเจ้าหน้าที่ศุลกากร / ขอคำแนะนำในการเข้าเก็บข้อมูล / สำรวจสถานที่กำหนดจุดเก็บข้อมูล
10:00 - 15:00	กลุ่มที่ 1: เข้าเก็บข้อมูลสัมภาษณ์คนขับรถบรรทุก
	กลุ่มที่ 2: เข้าสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่สำนักงานบำรุงทางที่ 2 กรมทางหลวง และสัมภาษณ์รองประธานหอการค้าฝ่ายการค้าชายแดน

15:00 - 16:00	เดินทางไปด่านปาดังเบซาร์
16:00 – 17:00	สำรวจด่านปาดังเบซาร์ วางแผนเก็บข้อมูลในวันรุ่งขึ้น
17:00 - 18:00	เดินทางกลับหาดใหญ่
18:00 - 19:00	รับประทานอาหารเย็น
19:00 - 20:00	ประชุมเพื่อวางแผนงานวันรุ่งขึ้น
วันศุกร์ที่ 17 ธันวาคม 2553	
7:00 - 8:30	เดินทางจากหาดใหญ่ถึงด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ประสานงานกับนายด่านศุลกากร
8:30 - 15:00	กลุ่มที่ 1: เข้าสัมภาษณ์พนักงานขับรถ
	กลุ่มที่ 2: บันทึกเวลาการผ่านด่านของรถบรรทุก
16:00 - 17:00	นัดประชุม รวบรวมข้อมูลที่ได้
17:00 - 18:00	เดินทางกลับหาดใหญ่
18:00 - 19:00	รับประทานอาหารเย็น
19:00 - 20:00	ประชุมเพื่อวางแผนงานวันรุ่งขึ้น
วันเสาร์ที่ 18 ธันวาคม 2553	
7:00 - 8:30	เดินทางจากหาดใหญ่ถึงด่านศุลกากรสะเดา
8:30 - 12:00	เก็บข้อมูลเวลาการเดินทางผ่านด่านที่ด่านสะเดา
12:00 – 13:00	รับประทานอาหารและเดินทางกลับหาดใหญ่
13:00 - 18:00	พักผ่อน
18:00 - 19:00	รับประทานอาหารเย็น
วันอาทิตย์ที่ 19 ธันวาคม 2553	
8:00 - 19:00	ประมวลผลข้อมูล
วันจันทร์ที่ 20 ธันวาคม 2553	
9:00 – 10:00	สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรสะเดาทางโทรศัพท์
10:00 – 11:00	เดินทางไปสนามบินหาดใหญ่
11:00 – 13:00	เข้าสนามบิน รับประทานอาหารกลางวัน
13:00 – 15:00	ขึ้นเครื่องบินกลับกรุงเทพฯ

บุคคลที่ได้ทำการสัมภาษณ์

วัน / เวลา	รายละเอียดผู้ให้สัมภาษณ์
วันพฤหัสบดีที่ 16 ธันวาคม 2553	
11:00 – 12:00	*สัมภาษณ์:* คุณอุโฆษ บุณยเกียรติ *ตำแหน่ง:* ผู้อำนวยการสำนักงานบำรุงทางสงขลาที่ 2 *สถานที่:* สำนักงานบำรุงทางสงขลาที่ 2 กรมทางหลวง
14:00 – 15:00	*สัมภาษณ์:* คุณวรเพชร อิ่มประพันธ์ตรี *ตำแหน่ง:* ประธานกรรมการผู้จัดการ บ.ไอพีดี ทรานสปอร์ต แอนด์อิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต และรองประธานกรรมการหอการค้าจังหวัดสงขลา/ประธานฝ่ายพัฒนาการค้าชายแดน *สถานที่:* บ.ไอพีดี ทรานสปอร์ต แอนด์อิมปอร์ตเอ็กซ์ปอร์ต อ.สะเดา จ.สงขลา
วันศุกร์ที่ 17 ธันวาคม 2553	
8:30 – 9:30	*สัมภาษณ์:* คุณกิติ วนาวิริยะ *ตำแหน่ง:* นักวิชาการศุลกากรปฏิบัติการ *สถานที่:* ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา
วันจันทร์ที่ 20 ธันวาคม 2553	
9:00 – 10:00	*สัมภาษณ์:* คุณเด็ดเดี่ยว *ตำแหน่ง:* เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานศุลกากร *สถานที่:* สัมภาษณ์ทางโทรศัพท์

ภาคผนวก ข
แบบฟอร์มสำหรับการสำรวจภาคสนาม

ข.1 ตัวอย่างแบบฟอร์มสำหรับจดบันทึกเวลาเข้าออกของยานพาหนะ

ทะเบียน	ประเภท	เวลามาถึง ด่านฝั่งไทย	เวลาออก ด่านฝั่งไทย	เวลามาถึง ด่านฝั่งกัมพูชา	เวลาออก ด่านฝั่งกัมพูชา	หมายเหตุ

ข.2 ตัวอย่างแบบสอบถามสัมภาษณ์พนักงานขับรถขนส่งสินค้า
(มีการปรับเปลี่ยนเล็กน้อยในบางด่านที่ทำการสำรวจ)

รหัสเจ้าหน้าที่ _____ ตำแหน่งที่จอดรถ_____ทะเบียนรถ_____
บริษัท _____ลักษณะรถ_____

ข้อมูลพนักงานขับรถ ท่านขับรถในเส้นทางอรัญประเทศ-ปอยเปตมาแล้ว_____ปี

ข้อมูลสินค้า

ความถี่ในการขนส่ง _____ ประเภทสินค้า _____

ต้นทาง _____ปลายทาง_____

ลักษณะปลายทาง ☐ คลังสินค้า ☐ ลานขนถ่ายสินค้า ☐ โรงงาน ☐ อื่นๆ_____

สถานีบริการเชื้อเพลิง ท่านแวะเติมระหว่างทางหรือไม่ ☐ แวะ ☐ ไม่แวะ

ความคิดเห็นต่อสถานีบริการเชื้อเพลิงบริเวณด่าน_____

สถานีซ่อมบำรุงรถ รถเคยเสียหรือไม่ / แก้ไขอย่างไร, ความเห็นต่อสถานีซ่อมบำรุงรถบริเวณด่าน

_____

_____

ข้อมูลการเดินทาง

เวลามาถึง ☐☐☐☐ วัน_____ เวลาที่คาดว่าจะได้ออก ☐☐☐☐

สถานที่พักผ่อนบริเวณด่าน ☐ พักที่รถ ☐ ห้องพัก ราคา_____บาท/คืน ☐ อื่น ๆ _____

คิดว่าที่พักที่เหมาะสมควรมีราคา_____ บาท/คืน

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อเที่ยวสำหรับคนขับรถโดยประมาณ _____บาท

สภาพจุดพักรถปัจจุบัน คิดว่าเป็นอย่างไร ควรปรับปรุงอย่างไร_____

เวลาที่ใช้ในการผ่านด่าน

ที่ผ่านมาใช้เวลารอเอกสารนานเท่าไร น้อยที่สุด_____ชม.-มากที่สุด_____ชม.

เวลาที่ใช้ในการผ่านจุดผ่านแดนฝั่งไทยนานเท่าไร_____

เวลาที่ใช้ในการผ่านจุดผ่านแดนฝั่งกัมพูชานานเท่าไร_____

ท่านเสียค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม สำหรับการขนส่ง ทั้งในและนอกระเบียบเท่าไร_____
บาท

การโดนสุ่มตรวจ ท่านโดนสุ่มตรวจบ่อยแค่ไหน _____

ปัญหาอุปสรรค_____

ข้อเสนอแนะ_____

ความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ

ความพึงพอใจ / ความคิดเห็น	พอใจ / ดีแล้ว	พอใช้	ค่อนข้างแย่	ปรับปรุง
เวลา ที่ใช้ในการตรวจปล่อยสินค้าในปัจจุบัน เป็นอย่างไร				
ขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้ามีความยุ่งยากมากเกินไปหรือไม่				
เวลาที่ใช้ตรวจปล่อยสินค้ามีความแน่นอน(คาดเดาเวลาได้) หรือไม่				
ในการตรวจสอบสินค้า มีความโปร่งใส ยุติธรรมหรือไม่				
สถานที่จอดรอ การตรวจปล่อยสินค้าสะดวกสบายหรือไม่				
ท่านพอใจสภาพถนนที่เชื่อมกับกัมพูชา ตรงด่านคลองลึกหรือไม่				
ท่านพอใจกับสถานที่จอดรถขนส่งสินค้าและการจราจรที่ด่านหรือไม่				
ท่านพอใจสภาพถนน ก่อนเข้าสู่ด่านชายแดนหรือไม่				
ท่านพอใจอู่ซ่อมรถ บริเวณด่านชายแดนหรือไม่(หากไม่เคยใช้ ให้เว้นไว้)				
ท่านพอใจ "จุดพักรถ" บริเวณใกล้ กับด่านชายแดนหรือไม่				
ท่านพอใจกับ "ปั๊มน้ำมัน/แก๊ส" บริเวณด่านชายแดนหรือไม่				

สิ่งใดมีความสำคัญที่สุดและควรที่จะพัฒนาก่อน (เลข 1 สำคัญมากที่สุด- 7 สำคัญน้อยที่สุด)

ความสำคัญ (ใส่เลข 1 ถึง 7)

	ขั้นตอนการตรวจปล่อยสินค้า ที่ด่านศุลกากร
	สภาพถนนระหว่างไทยกับกัมพูชา
	สภาพถนนบริเวณ จุดผ่านแดน
	สภาพสถาน**ที่จอดรถ**
	คุณภาพและจุดให้บริการของ**อู่ซ่อมรถ** ที่ใกล้ กับด่านศุลกากร
	คุณภาพและจำนวน **ปั๊มน้ำมัน** หรือ ปั๊มแก๊ส ที่ใกล้กับด่านศุลกากร
	คุณภาพและจำนวน **"จุดพักรถ"** ที่ใกล้กับด่านศุลกากร

ข.3 ประเด็นสัมภาษณ์เชิงลึก

ประเด็นคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์เชิงลึกเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร เจ้าหน้าที่แขวงการทาง และผู้แทนหอการค้าจังหวัด มีดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร

ในภาพรวมเป็นการสัมภาษณ์ถึงการพัฒนาการให้บริการด่านศุลกากรที่ผ่านมาจากในอดีตจนถึงแผนงานในอนาคต โดยถามถึงรายละเอียดของแต่ละการเปลี่ยนแปลง, เวลาเริ่มต้น-สิ้นสุดของโครงการ (Begin-Test-Run-Complete) ผลของการเปลี่ยนแปลง เป็นต้น

<u>การปรับลดขั้นตอนทางพิธีศุลกากร</u>

- เหตุการณ์ปรับลดพิธีการทางศุลกากร เพื่อลดเวลาที่ใช้ในการผ่านแดน: ใช้วิธีอะไร ปรับลดขั้นตอนไหน ผลการลดเวลาเป็นอย่างไร
- การปรับปรุงระบบคอมพิวเตอร์/เทคโนโลยี เข้ามาใช้ในกระบวนการศุลกากร
    - การเปลี่ยนระบบ/เพิ่ม/ปรับปรุงคอมพิวเตอร์
    - การใช้อินเตอร์เน็ตในการตรวจสอบสินค้า (เช่น EDI) นำเข้ามาใช้เมื่อไหร่ และเริ่มมีการใช้อย่างแพร่หลายเมื่อไหร่ (100% หรือไม่) สัดส่วนผู้ใช้ระบบ e-customs และ Manual เป็นอย่างไร (ขอข้อมูลสถิติ)
    - การติดตั้งกล้องวงจรปิด เข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบหรือไม่อย่างไร
    - การเพิ่มคู่สายโทรศัพท์ในการติดต่อ
    - การปรับเปลี่ยนวิธีการยื่นเอกสารแบบ Single stop service ทำเมื่อไหร่และมีผลอย่างไรบ้าง
- การปรับเปลี่ยนโครงสร้างการบริหารงาน/ อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ (อดีต/ปัจจุบัน/อนาคต)
- การปรับเปลี่ยนมาตรฐานทางศุลกากรให้เป็นสากล ของฝั่งไทยทำเมื่อไหร่อย่างไรและของฝั่งประเทศเพื่อนบ้านทำเมื่อไหร่ อย่างไร
- การปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพ บริเวณด่านศุลกากร
- ประเทศเพื่อนบ้านมีการให้ โควต้าและสิทธิพิเศษแก่รถบรรทุกสินค้าจากประเทศไทยอย่างไรบ้างและการตรวจปล่อยในฝั่งประเทศเพื่อนบ้านมีการดำเนินการอย่างไร

<u>การประสานงานระหว่างประเทศ</u>

- มีการจัดประชุมระหว่าง 2 ด่าน (ไทย-ประเทศเพื่อนบ้าน) บ่อยแค่ไหน มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอะไรบ้าง
- Single-Window Operation (จะมีหรือไม่ ถ้ามีคาดว่าจะลดเวลาในการผ่านด่านได้แค่ไหน เช่น ลดชั่วโมงปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ลดเวลาของการขนส่งสินค้า)

- การประสานงานชั่วโมงทำงานระหว่างด่านในอดีตเป็นอย่างไร และในปัจจุบันมีการปรับปรุงอย่างไร และคาดว่าในอนาคตจะเป็นอย่างไร
- มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลรถบรรทุกสินค้าระหว่างด่านหรือไม่ (แลกเปลี่ยนระบบข้อมูลล่วงหน้าก่อนที่รถจะไปถึง) ถ้ามีจะช่วยลดเวลาทำงานแค่ไหน เช่น ลดจำนวนครั้งการสุ่มตรวจ, ลดจำนวนเอกสาร ถามถึงสภาพในอดีต, การปรับปรุงในปัจจุบัน, และการเปลี่ยนแปลงในอนาคต
- การเริ่มมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูล กฎระเบียบ และการเปลี่ยนแปลงระบบต่างๆ ให้กับผู้ใช้บริการ เช่นการเริ่มจัดทำเว็บไซต์, การเพิ่มช่องทางติดต่อสื่อสาร (จำนวนโทรศัพท์/เจ้าหน้าที่ผู้ให้ข้อมูลเป็นต้น) และข้อมูลเหล่านั้นอยู่ในภาษาอะไร (ถามทั้งฝั่งไทยและฝั่งกัมพูชา)
- การติดต่อประสานงานระหว่างทั้งสองด่าน ปัจจุบันมีการติดต่อในด้านใดบ้าง (และในอดีต/อนาคต)
- มีการเตรียมอบรมภาษาให้กับเจ้าหน้าที่หรือไม่
- มีการให้สิทธิร่วมการตรวจ หรือ ตรวจปล่อยสินค้าแทนกันระหว่างด่านศุลกากรทั้งสองหรือไม่อย่างไร อดีต/ปัจจุบัน/อนาคต

<u>การให้สิทธิและการตรวจปล่อยสินค้า</u>

- ทางฝั่งประเทศเพื่อนบ้านปฏิบัติต่อรถบรรทุกสินค้าที่ผ่านด่านตรวจของไทยไปแล้วอย่างไร (อดีต/ปัจจุบัน/อนาคต)
- มีการยอมรับสิทธิใบขับขี่/สิทธิการเข้าเมือง/การประกันภัย ของรถบรรทุกสินค้าไทยหรือไม่อย่างไร

<u>การบริการ ณ จุดผ่านแดน</u>

- ในฝั่งไทย มีจุดบริการเกี่ยวกับการตรวจคนเข้าเมือง/การกักกันพืชและโรค จุดบริการแลกเปลี่ยนเงินตรา อย่างไร
- มีระบบการติดตามรถขนส่งสินค้าเข้าออกหรือไม่อย่างไร

เจ้าหน้าที่แขวงการทาง

เนื่องจากแขวงการทาง กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่ก่อสร้าง บำรุงรักษาทางหลวงที่เข้าสู่บริเวณด่าน อีกทั้งก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการขนส่งสินค้าทางบก อันได้แก่ ถนนเชื่อมต่อระหว่างพรมแดน สะพานข้ามแม่น้ำ (ในกรณีที่มีแม่น้ำกั้นระหว่างเขตแดน) จึงได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึกในประเด็นคำถามต่อไปนี้

ประเด็นทั่วไป

- สถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้า
- การจราจรบริเวณด่าน และแนวโน้มการขยายตัว
- ความร่วมมือกับด่านของประเทศเพื่อนบ้าน
- แผนการพัฒนาเส้นทางเข้าด่านเพื่อให้สอดคล้องกับข้อตกลงการรวมเป็นภูมิภาคเดียวกันของอาเซียน
- ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน

เพื่อใช้ในการจัดทำแบบจำลอง จึงได้ทำการสอบถามรายละเอียดการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เข้าสู่ด่านในช่วง 3-5 ปีที่ผ่านมา ดังต่อไปนี้

- ลักษณะทางกายภาพของโครงการ เช่น ระยะทาง, ลักษณะผิวทาง, เวลาเดินทางที่ลดลง
- เวลาเริ่มก่อสร้าง เสร็จ และเปิดใช้
- ผลกระทบของโครงการต่อการขนส่งสินค้า (เพิ่มความเร็วยานพาหนะเท่าใด เวลาเดินทางลดลงแค่ไหน)
- งบประมาณของแต่ละโครงการ

หอการค้าจังหวัด

เนื่องจากหอการค้าจังหวัดที่มีพรมแดนติดต่อกับจุดผ่านแดนถาวรที่สำคัญ จะมีสมาชิกที่ทำการขนส่งสินค้าทางบกระหว่างประเทศ โดยผ่านด่านเหล่านั้น ผู้วิจัยจึงได้ขอความอนุเคราะห์ข้อมูลและเข้าสัมภาษณ์เชิงลึกเจ้าหน้าที่ของหอการค้า และ/หรือสมาชิกหอการค้าที่ดำเนินธุรกิจหรือใช้บริการการขนส่งระหว่างประเทศ ผ่านด่านศุลกากร ในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- สถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผ่านด่านศุลกากร
- ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ
- แนวโน้มการขยายตัวในอนาคต
- ปัญหา อุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานศุลกากร เวลาที่ใช้ในการดำเนินงาน
- ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงระบบการดำเนินงานและโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ที่ด่าน

ภาคผนวก ค
รูปถ่ายการสำรวจด่านพรมแดน

ค.1 ด่านบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว

สภาพทางเข้าออกด่านพรมแดน

ด่านตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศ

ด่านตรวจสินค้าเกษตรและปศุสัตว์

คลังเก็บสินค้าทัณฑ์บน ด่านอรัญประเทศ

ถนนเชื่อมระหว่างพรมแดน

รถบรรทุกสินค้าที่รอการตรวจจากศุลกากร

ประตูเข้าด่านปอยเปต กัมพูชา

การจอดรถรถบรรทุกที่รอตรวจในฝั่งกัมพูชา

สภาพการจราจรหน้าตลาดโรงเกลือ

แถวของรถบรรทุกที่เตรียมออกจากไทย

จุดเติมน้ำมันสำหรับรถจักรยานยนต์

แขวงการทางสระแก้ว (วัฒนานคร)

ค.2 ด่านมุกดาหาร จ.มุกดาหาร

สภาพด่านพรมแดนมุกดาหาร

จุดตรวจด่านพรมแดนมุกดาหาร

ทางเข้าด่านพรมแดนมุกดาหาร

ทางเข้าสำนักงานด่านพรมแดนมุกดาหาร

การสอบถามเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน

ป้ายแสดงการปรับปรุงด่านตามกรอบ GMS

เจ้าหน้าที่ตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดน

การแบ่งช่องทางสำหรับรถบรรทุกสินค้า

สถานีตรวจสอบตู้สินค้าด้วยเครื่องเอกซเรย์

ด่านชั่งน้ำหนักรถบรรทุกก่อนขึ้นสะพาน

สภาพถนนในแขวงสะหวันนะเขต

ลานฝากตู้คอนเทนเนอร์ในสะหวันนะเขต

ค.3 ด่านนครพนม จ.นครพนม

ด่านศุลกากรนครพนม

การใช้แพขนานยนต์ข้ามแม่น้ำโขง

จุดปฏิบัติการศุลกากรและตรวจคนเข้าเมือง

การลงแพขนานยนต์ ที่ฝั่งไทย

ทางขึ้นจากแพขนานยนต์ ที่ฝั่งท่าแขก

ถนนทางออกจากด่านศุลกากร ที่ท่าแขก

รถบรรทุกรอแพขนานยนต์ ที่ฝั่งไทย

การจอดรถริมทางบริเวณหน้าด่านพรมแดน

สัมภาษณ์ผู้อำนวยการแขวงการทางนครพนม

สำนักงานโครงการก่อสร้างสะพานฯ

ความคืบหน้าสะพานฯ ฝั่งนครพนม

ความคืบหน้าสะพานฯ ฝั่งท่าแขก

ค.4 ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว จ.หนองคาย

ทางเข้าด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว

ด่านศุลกากรหนองคาย

ลานจอดพักรถบริเวณด่านพรมแดน

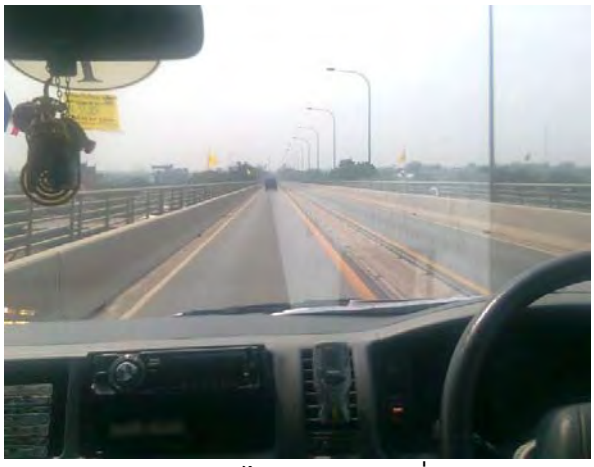
รถบรรทุกสินค้าอันตรายขณะกำลังผ่านด่าน

จุดพักเจ้าหน้าที่ด่านอาหารและยา

เครื่องตรวจสินค้าด้วยเอกซเรย์แบบเคลื่อนที่

ช่องทางสำหรับรถเข้าออกที่ด่าน

ประตูทางเข้าประเทศลาว



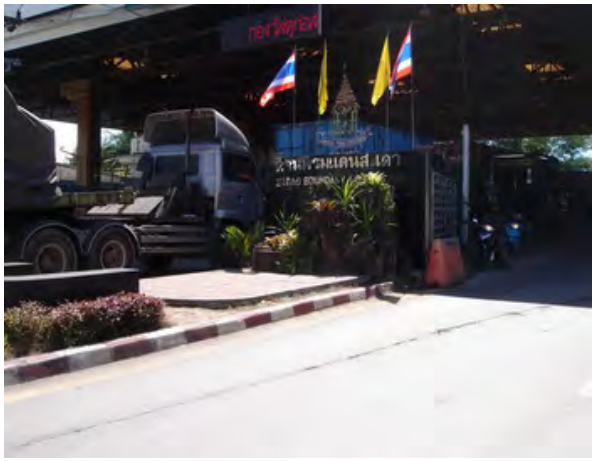
สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1

ด่านตรวจคนเข้าออกเมือง สปป.ลาว

อาคารด่านพรมแดน สปป.ลาว

สภาพถนนต่อจากด่านพรมแดน สปป.ลาว

ค.5 ด่านสะเดา อ.สะเดา จ.สงขลา



ทางเข้าด่านพรมแดนสะเดา

สภาพช่องทางผ่านสำหรับยานพาหนะ

ช่องทางผ่านสำหรับรถบรรทุกและรถบัส

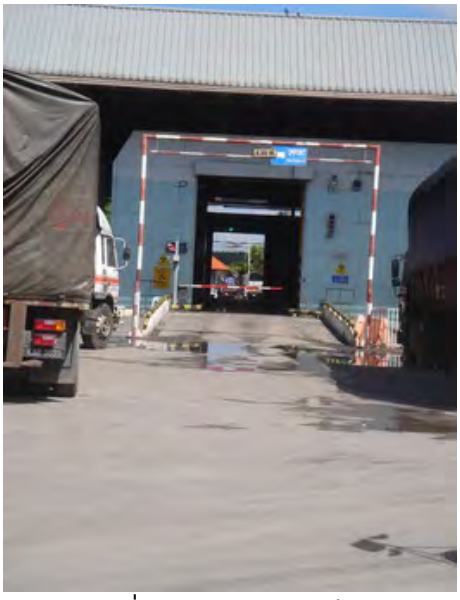
สภาพการจอดรถในด่านศุลกากรสะเดา

จุดยื่นใบขนเพื่อผ่านพิธีศุลกากร

การใช้ช่องทางร่วมระหว่างรถบรรทุกและรถบัส

ลักษณะการจอดรถบรรทุกขณะรอผ่านด่านพรมแดน

ลักษณะการจอดรถบรรทุกบริเวณไหล่ทาง



เครื่องตรวจเอกซเรย์

แถวคอยรถบรรทุกก่อนเข้าด่านพรมแดน

การสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุก

การสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุก

ค.6 ด่านปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา

สภาพทางเข้าจุดผ่านแดนของรถบรรทุก

การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ศุลกากรปาดังเบซาร์

การจอดรถริมทางบริเวณด่านรถไฟฯ

สภาพการจราจรติดขัดที่หน้าด่านรถไฟฯ

ทางเข้าด่านรถไฟปาดังฯ

ลักษณะการจอดรถบรรทุก

จุดชั่งน้ำหนักรถบรรทุกบริเวณด่านศุลกากร

การก่อสร้างลานตรวจปล่อยสินค้าแห่งใหม่

อาคารปฏิบัติการพิธีการศุลกากร จุดยื่นใบขน

ภาคผนวก ง
ข้อมูลแบบจำลอง

การทดสอบ Heteroskedasticity ของข้อมูล

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
Constant	-10.0424	9.6554	-1.0401	0.3050
Log of Exporter's per capita GDP	1.4035	1.4160	0.9912	0.3280
Log of Importer's per capita GDP	-0.2250	0.2336	-0.9631	0.3418
Importer's CPI	-0.0011	0.0045	-0.2517	0.8027
Time	-0.0020	0.0012	-1.7147	0.0948
Dummy of Time	0.0026	0.0022	1.1941	0.2400
Log of Distance	0.1888	0.0643	2.9363	0.0057
R-squared	0.4242	Mean dependent var		0.6290
Adjusted R-squared	0.3309	S.D. dependent var		0.4244
S.E. of regression	0.3471	Akaike info criterion		0.8668
Sum squared resid	4.4589	Schwarz criterion		1.1506
Log likelihood	-12.0691	Hannan-Quinn criter.		0.9720
F-statistic	4.5436	Durbin-Watson stat		1.8964
Prob(F-statistic)	0.0015			

ภาคผนวก จ
การนำงานวิจัยนี้ไปใช้ประโยชน์

จ.1 การเปรียบเทียบวัตถุประสงค์และผลที่ได้รับ

งานวิจัยนี้ได้สำเร็จลุล่วงตามวัตถุประสงค์ที่เสนอไว้ในข้อเสนอโครงการ ดังตารางที่ จ-1

ตารางที่ จ-1 ตารางเปรียบเทียบวัตถุประสงค์และผลที่ได้รับ

วัตถุประสงค์	กิจกรรมหลัก	ผลที่ได้รับ	บทที่ในรายงาน
1.เก็บข้อมูลสถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่จุดผ่านแดนถาวรที่สำคัญ	1.1 เก็บข้อมูลที่จุดผ่านแดน โดยการสังเกตการณ์ สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่และผู้ใช้บริการ	1. ทราบข้อมูลสถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่จุดผ่านแดนถาวรที่สำคัญ รวม 6 แห่ง	บทที่ 4
	1.2 เก็บข้อมูลทุติยภูมิเพื่อจัดทำแบบจำลอง และนำข้อมูลที่ด่านมาประเมินระดับการให้บริการ		บทที่ 6
2. จำลองผลกระทบของการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าที่จุดผ่านแดน	2.1 สรุปข้อมูลการขนส่งที่จุดผ่านแดน เพื่อนำเข้าแบบจำลอง	2. ได้ข้อมูลสรุปสำหรับการจัดทำแบบจำลอง	บทที่ 6, ภาคผนวก ง
	2.2 จำลองผลกระทบของการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าที่มีต่อมูลค่าการค้า	3. ได้แบบจำลองผลกระทบการปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้า	บทที่ 6
3. สรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบายถึงแนวทางการสนับสนุนการขนส่งสินค้าข้ามแดนให้เกิดประสิทธิภาพ สำหรับประเทศไทย	วิเคราะห์สถานการณ์ปัจจุบันเปรียบเทียบกับผลของแบบจำลองในอนาคต และหาข้อเสนอแนะถึงแนวทางการสนับสนุนการขนส่งข้ามแดนที่จุดผ่านแดน	4. ได้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าข้ามแดนให้เกิดประสิทธิภาพสำหรับประเทศไทย	บทที่ 7.2

จ.2 การเผยแพร่งานวิจัยไปสู่สาธารณชนผ่านการประชุมสัมมนา

งานวิจัยนี้ได้มีการเผยแพร่ไปยังภาครัฐและเอกชน หรือสาธารณชนโดยจัดการประชุมสัมมนาเพื่อเผยแพร่ผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นจากผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้ที่สามารถใช้ประโยชน์ในทางปฏิบัติจากโครงการศึกษารวม 2 ครั้ง ดังนี้

1. การรับฟังความคิดเห็นต่อรายงานความก้าวหน้า (จัดเมื่อ มีนาคม 2554)
2. การรับฟังความคิดเห็นต่อรายงานฉบับสมบูรณ์ (จัดเมื่อ กันยายน 2554)

ในแต่ละครั้งนั้นมีผู้เข้าร่วมการสัมมนาในแต่ละครั้งประมาณ 20-30 ท่าน ดังมีรายนามต่อไปนี้

ตารางที่ จ-2 รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิ/ผู้ที่สามารถใช้ประโยชน์ในทางปฏิบัติที่มาร่วมแสดงความคิดเห็น

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	หน่วยงาน
1	คุณเบญจพร คลังมี	สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
2	รศ.ดร.โสตถิธร มัลลิกะมาส	คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
3	คุณไพศาล หรูพาณิชย์กิจ	กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ
4	คุณกรองจิตต์ ศิลป์เสวีกุล	กรมการขนส่งทางบก
5	ดร.ชัชวาล สิมะสกุล	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจารจร
6	คุณนิพัฒน์ กอกรรณิกา	สมาคมขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ไทย
7	คุณปิยะบุตร บุญอร่ามเรือง	คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
8	คุณประกาศิต สัสดีแพง	ฝ่ายเศรษฐกิจและโลจิสติกส์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
9	คุณพเยียร์ ชลานุเคราะห์	สำนักประสานงานโครงการด้านโลจิสติกส์
10	คุณพัฒนา สิทธิสมบัติ	สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
11	คุณภิญญาพัชญ์ ดานุตรา	กรมการขนส่งทางบก
12	คุณศิริวรรณ ศุภเทียน	สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
13	คุณสาวิน หงสไกร	สำนักกฎหมาย กรมการค้าต่างประเทศ
14	คุณสุมาลี สุขดานนท์	สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
15	ศ.ดร.สวัสดิ์ ตันตระรัตน์	ผู้อำนวยการ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย
16	รศ.ดร. ปัทมาวดี ซูซูกิ	คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
17	ผศ.ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ	คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
18	ดร.กรกรัณย์ ชีวะตระกูลพงษ์	คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
19	คุณปิลันธ์ พรายทองแย้ม	คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
20	คุณวิรชา สุขสิริวรบุตร	คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ จ-2 รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิ/ผู้ที่สามารถใช้ประโยชน์ในทางปฏิบัติที่มาร่วมแสดงความคิดเห็น (ต่อ)

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	หน่วยงาน
21	คุณพรศิลป์ พัชรินทร์ตนะกุล	สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
22	คุณอาชนน เกาะไพบูลย์	คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
23	คุณอำนวย ปะติใส	ทำเนียบรัฐบาล
24	รศ.ดร.พัชราวลัย วงศ์บุญสิน	วิทยาลัยประชากรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
25	คุณปิยะดา จุตะวิริยะ	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)
26	คุณฉัตรทิพย์ ภู่สกุล	สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

จ.3 การเผยแพร่งานวิจัยไปสู่สาธารณชนโดยการตีพิมพ์บทความทางวิชาการ

คณะผู้วิจัยได้นำองค์ความรู้ที่ได้จากงานวิจัยนี้ ไปเผยแพร่สู่ประชาชนทั่วไป ผ่านคอลัมน์สกว.ชวนคิด ในหนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ ฉบับวันที่ 7 เมษายน 2554 ดังนี้

การค้าข้ามแดนของไทยและการก้าวไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

โดย : กรกรัณย์ ชีวะตระกุลพงษ์, จิตติชัย รุจนกนกนาฏ

ตามที่ "สกว. ชวนคิด" ในตอนที่แล้วได้เกริ่นไว้ว่า สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ได้สนับสนุนทุนวิจัย ให้อาจารย์ ดร. กรกรัณย์ ชีวะตระกุลพงษ์ สังกัดคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และคณะวิจัย ทำการศึกษา เรื่อง "ผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามข้อตกลงประชาคมอาเซียน ที่มีผลต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนและการค้าผ่านแดน" โดยมีระยะเวลาการศึกษาวิจัย 1 ปี ในตอนนี้ผู้เขียนซึ่งเป็นหัวหน้าโครงการวิจัยจะได้เล่ารายละเอียดการทำวิจัยโครงการนี้ต่อ โดยในบทความนี้ จะเน้นเฉพาะในส่วนของด่านที่ติดกับประเทศในแถบอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ก่อน เพื่อให้ผู้อ่านจับประเด็นได้ง่ายกว่าจากปัญหาที่เหมือนกัน โดยจะยังไม่กล่าวถึงด่านสะเดาและปาดังเบซาร์ ซึ่งมีปัญหาในอีกรูปแบบ

ผู้เขียนได้มีโอกาสในการสำรวจจุดผ่านแดนถาวรของไทยที่ติดกับ สปป.ลาวและกัมพูชารวม 5 จุด ได้แก่ ด่านอรัญประเทศ มุกดาหาร นครพนม บึงกาฬ และหนองคาย เพื่อศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ ด่านดังกล่าว ซึ่งพบว่าหลังการมีระบบพิธีการศุลกากรแบบ paperless ของไทยทำให้กระบวนการผ่านพิธีการศุลกากรในส่วนของไทยนั้นเป็นไปได้อย่างรวดเร็วขึ้นมาก โดยใช้เวลาที่ด่านศุลกากรและจุดผ่านแดนเพียง 15-20 นาทีเท่านั้น แต่ ปัญหาที่สำคัญสำหรับสินค้าข้ามแดนจากไทย คือ ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่อำนวยความสะดวกต่อการขนส่ง อันประกอบไปด้วย

1. การพัฒนาของชุมชนและพื้นที่พาณิชย์ในบริเวณใกล้ด่านพรมแดน ทำให้เกิดความแออัดของรถขนส่งสินค้าและปัญหาการจราจรติดขัดที่ด่านพรมแดนและที่ตั้งศุลกากร

2. การขาดสถานที่ที่เป็นจุดพักรถขนส่ง ทำให้พนักงานขับขี่ต้องจอดพักรถในบริเวณไหล่ทาง ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย หรือในด่านที่มีลานพักจอดรถ ก็ยังมีเนื้อที่คับแคบเกินไป และขาดสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น เช่น ห้องสุขา ห้องอาบน้ำที่ได้สุขลักษณะ

3. การขาดอุปกรณ์การตรวจตราที่ขาดประสิทธิภาพในบางด่าน ทำให้เวลาที่ใช้ในการผ่านแดนมากเกินความจำเป็น เช่น เครื่องเอกซเรย์ตู้สินค้าส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในฝั่งขาเข้า ทำให้รถสินค้าขาออกต้องขับวนรถเพื่อมาใช้เครื่องเอกซเรย์ดังกล่าว และหลายด่านยังไม่มีเครื่องเอกซเรย์ ต้องรอให้เจ้าหน้าที่มาเปิดตรวจ

4. ด่านพรมแดนหลายแห่ง มีการใช้พื้นที่ร่วมกันระหว่างนักท่องเที่ยว รถเข็นสินค้า และรถบรรทุกสินค้า ทำให้ด่านพรมแดนหลายแห่งมีความแออัดคับแคบ เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้า หรือทำให้นักท่องเที่ยวไม่มีความสะดวกสบาย

5. ในกรณีของสะพานมิตรภาพแห่งที่ 1 ที่ด่านหนองคายนั้นจะต้องใช้ร่วมกันระหว่างรถทั่วไปและรถไฟ เมื่อรถไฟผ่านต้องปิดการจราจรทำให้เสียเวลาเฉลี่ยถึง 2 ชั่วโมงในแต่ละวัน โดยบางช่วงเวลาก็อยู่ในชั่วโมงเร่งด่วนด้วย

6. ด่านบางแห่ง เช่น ด่านบึงกาฬ และด่านนครพนม ยังข้ามพรมแดนโดยใช้แพขนานยนต์อยู่ ทำให้ระยะเวลาในการรอนานต้นทุนที่สูง และขาดความแน่นอนด้านเวลา เพราะการโดยสารแพขนานยนต์จะขึ้นอยู่กับระดับน้ำในแม่น้ำโขง หากสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 เปิดใช้ในปลายปีนี้ การขนส่งที่ด่านนครพนมจะมีความสะดวกขึ้นมาก

อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ จุดผ่านแดน จะอยู่ที่ด่านพรมแดนในประเทศเพื่อนบ้าน และพบว่ายังไม่มีการประสานงานในระดับเจ้าหน้าที่ของแต่ละประเทศในด่านที่ติดต่อกันเท่าที่ควร ทำให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติงานหลายอย่าง เช่น หลายด่านของประเทศเพื่อนบ้านมีเวลาให้บริการไม่ตรงกับด่านของไทย อีกทั้งพิธีการศุลกากรในลาวและกัมพูชายังไม่เป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์ ใช้เวลานานและไม่แน่นอนในการตรวจสินค้าและผ่านพิธีการศุลกากรทั้งหมด รวมถึงการเรียกเอกสารที่ใช้ประกอบการผ่านพิธีการศุลกากรที่แตกต่างกันออกไปตามแต่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน ทำให้ในบางกรณีอาจใช้เวลาในการตรวจสินค้าและผ่านพิธีการศุลกากรถึง 6-7 ชั่วโมง ซึ่งเป็นอุปสรรคที่สำคัญในการค้าข้ามแดนและผ่านแดน และอาจก่อให้เกิดช่องว่างในการทุจริตได้

ซึ่งในปัจจุบัน ที่ประชุมอาเซียนได้มีการจัดทำกรอบความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน อันจะมีผลบังคับใช้อย่างสมบูรณ์ในปี พ.ศ. 2558 เมื่อมีการรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งข้อตกลงดังกล่าวได้มีการร่างแผนการในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ จุดผ่านแดน โดยกำหนดให้มีการพัฒนาการใช้มาตรฐานสินค้าและพิธีการศุลกากรร่วม การจัดตั้งจุดตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียวของศุลกากรระหว่างประเทศที่มีพรมแดนติดกัน (ASEAN Single window inspection) การนำระบบสื่อสารทางอิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์เข้ามาใช้ในพิธีการศุลกากร และการปฏิบัติงานของจุดผ่านแดนตลอดเวลา 24 ชั่วโมงทุกวัน ซึ่งการบังคับใช้ข้อตกลงดังกล่าวน่าจะมีผลให้ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนลดต่ำลง และเพิ่มระดับการค้ากับประเทศในอนุภูมิภาคให้มากขึ้นไม่ว่าจะเป็นสินค้าข้ามแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน หรือการส่งสินค้าผ่านแดนไปยังเวียดนามและจีน ซึ่งการจะได้รับประโยชน์จากข้อตกลงดังกล่าวได้อย่างเต็มที่ ประเทศไทยจำเป็นจะต้องปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าให้เป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาที่ได้กล่าวมาในข้างต้น

ที่มา: คอลัมน์สกว.ชวนคิด กรุงเทพธุรกิจ 7 เมษายน 2554 [ออนไลน์] http://www.bangkokbiznews.com

นอกจากนี้ คณะผู้วิจัยยังได้ส่งบทความทางวิชาการเรื่อง “COMPARISON OF CROSS-BORDER TRANSPORTATION FACILITATION FOR EXPORTS AT THAILAND’S STRATEGIC BORDER CHECKPOINTS” เพื่อเข้าร่วมการประชุมวิชาการ The Second International Conference of Thai Society for Transportation & Traffic Studies 2011 (TSTS 2011) ที่จัดขึ้นในวันที่ 14-15 ตุลาคม พ.ศ. 2554 โดย Thai Society for Transportation & Traffic Studies ที่ จ.ชลบุรี และส่งเข้ารับการพิจารณาตีพิมพ์ในวารสารนานาชาติ Journal of Society for Transportation and Traffic Studies

COMPARISON OF CROSS-BORDER TRANSPORTATION FACILITATION FOR EXPORTS AT THAILAND'S STRATEGIC BORDER CHECKPOINTS

Jittichai RUDJANAKANOKNAD*
Assistant Professor
Department of Civil Engineering
Faculty of Engineering
Chulalongkorn University
Patumwan, Bangkok 10330 Thailand
Fax: +66-02-251-7304
E-mail: jittichai@hotmail.com

Pilan PRAITHONGYEAM
Graduate Student
Department of Civil Engineering
Faculty of Engineering
Chulalongkorn University
Patumwan, Bangkok 10330 Thailand
Fax: +66-02-251-7304
E-mail: pilan.pt@gmail.com

Kornkarun CHEEWATRAKOOLPONG
Lecturer
Faculty of Economics
Chulalongkorn University
Patumwan, Bangkok 10330 Thailand
Fax: +66-02-218-6201
E-mail: Kornkarun.k@chula.ac.th

Abstract: This manuscript presents the comparison of road transportation facilitation for exports at six strategic border checkpoints in Thailand. To this end, the field surveys at six of Thailand's strategic border checkpoints, connecting Thailand to Cambodia, Lao PDR, and Malaysia, were conducted during Nov-Dec 2010. The surveys include observations of cross-border infrastructure and exports procedures, interviews of customs and highway officers, shipping agents, and representatives from related provincial chambers of commerce, as well as, the analysis of 196 questionnaires from cross-border truck drivers. The survey data were compiled and compared to analyze the existing conditions and find the pros/cons of each border checkpoint system. The findings of this research point to several key guidelines for better cross-border transportation operations and appropriate infrastructure development at border areas to correspond with ASEAN and GMS agreements.

Key Words: cross-border transportation, custom and immigration procedures, border checkpoints, GMS, ASEAN

1. INTRODUCTION

The Association of South East Asian Nations (ASEAN) has announced its intention to create an ASEAN Economic Community (AEC) as one of the three pillars of security, socio-cultural and economic integration by 2015. The AEC's main objectives are to create a single market and production base, highly competitive economic region, region of equitable economic development and region fully integrated into the global economy. This includes the "Free Flow of Goods" agreement, i.e., removal of all tariff and non-tariff barriers for trade facilitating among ASEAN members. With this agreement, the huge increase in trade activities among ASEAN countries would be expected, especially for cross-border transportation of goods between connecting countries.

Currently, Thailand has signed several international transportation agreements for facilitating of export-import goods such as several ASEAN Agreements (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit – AFAFGT, ASEAN

Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport – AFAFIT, ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport – AFAMT), Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement (GMS CBTA), the Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT). Some of these agreements were effective and it was found that Thailand's cross-border transport volumes by road was increased by 62% from 1999 to 2003 (OTP, 2009) Therefore, Thai government has focused to improve its transportation infrastructure to be an indo-china road transportation hub according to Thailand's 10th National Economic and Social Development Plan. However, JICA (2007) found that although Thailand has complete and standard road infrastructure, the main problem for cross-border transportation of goods from Thailand is a slow and unreliable process (or called a bottleneck) at many border checkpoints.

Past studies regarding border checkpoints in Thailand are mostly concerned with the survey of existing condition and process in operations. However, no study was concerned with its structural problem, i.e., service system, and the comparison among each border to find the pros and cons of each system. This paper's objectives are to summarize the process of cross-border transportation of export goods and analyze the pros/cons of each service system. The findings from this paper would yield guidelines to improve the service for reducing transportation delay and costs.

The remainder of the manuscript is organized as follows. Section 2 relates the literature review regarding the study herein. The cross-border transportation process for export goods and its component descriptions are described in Section 3. Section 4 presents the data collection methods. The descriptions of each border checkpoint are shown in Section 5. Comparison of each checkpoint and analysis of service system are presented in Section 6. The concluding remarks are discussed in the seventh and the final section.

2. LITERATURE REVIEW

There have been several researches concerning cross-border transportation of goods; however, these researches were mainly conducted for Thai government for issuing the strategies for overall transportation development in a macro picture. None of previous research has done a detailed study of the whole process as a specific system. The past studies regarding this issue are as follows:

OTP (2007) studied the overview of Thailand's cross-border transportation system to seek a way to incorporate with neighboring countries and find an investment plan to create an indo-china transportation hub in Thailand. However, it was found that many problems along Thailand border checkpoints were due to customs documentation problems.

DLT (2009) studied the condition of road transport operators in Thailand and proposed government supports for them. The study proposed that several facilities such as cross-docking warehouses, crossing bridges, gas stations, and rest areas are crucial for efficient cross-border transport. Recently, DLT (2011) surveyed four main border checkpoints to find origin-destination (O-D) pairs of goods transported through those checkpoints. This study recommends strategies to enhance the capability of Thai transport operators to prepare for 2015 when the ASEAN and GMS agreements are fully enacted.

For a micro study, Soulignavongsa and Srisurapanon (2009) collected service times at Mukdahan checkpoint, separating between customs booth (CB) and immigration booth (IMB), analyzed service efficiency, and forecasted future scenarios to find the suitable way by using a queueing theory model. In this study, it was found that the average times for export goods vehicles at CB and IMB were 2.27 and 1.11 minutes, respectively.

Besides researches in Thailand, there have been several papers presenting methods to evaluate the border checkpoints. Raven (2000) introduced a tool kit to audit and analyze trade and transport facilitation. Examples of data used in this kit are trade and transport volumes, average crossing times, communication convenience, separation between immigration and customs procedures, and effectiveness in customs procedures. WCO (2002) also proposed the ways to measure times for each customs procedure, i.e., cross-border time would be dissected into 1) customs related time, 2) time to enter the border, and 3) time to cross between borders. These papers are thus used as a guideline for data collection in this research.

3. CROSS-BORDER TRANSPORTATION SYSTEM FOR EXPORT GOODS

In general, cross-border transportation system for exports can be separated into two parts: 1) Software - all legal and management procedures; and 2) Hardware – physical infrastructure for facilitating transportation of export goods.

3.1 Cross-Border Transportation Procedures

According to Aranyaprathet Custom Office (2010), the procedures are the followings:

Customs procedure It starts when an exporter is ready for shipment. The exporter, or the exporter's shipping agent, will do the followings:

Step 1: Export Data Entry/Matching An exporter, or a shipping agent, enters documents online through the central customs database. Then, the database will match the entry for verification. The documents consist of 1) Export Entry – stating the details of item shipped and locating the identification number of shipment for checkpoint verification. This document could be used together for several trucks in the same order shipment; 2) Cargo Permit – showing the approval of shipment from the customs office for each truck to carry past the checkpoint; and 3) Export Clearance Document – used when the items shipped must be approved by other agencies, such as, the Department of Disease Control, the Royal Forest Department, Office of Commercial Affairs, etc. After the customs database show that export entry data are valid, it will provide the name of customs officers and method of customs clearance. The exporter will print out the document with shipment identification number and give it to the truck driver to move on, or the shipping agents will provide it to truck drivers at customs office.

Step 2: Customs Clearance Once the truck with the shipment identification arrives at the customs office near the border, the customs officer will check the shipment through the database. The system will show whether further verification of this specific shipment is needed. If Yes (Red Line), the shipment will either be scanned through an X-ray machine or be checked by customs officers manually. If No (Green Line) or after passing the Red Line check, the shipment is now ready to move to the export manifest step.

Step 3: Export Manifest After the shipment was cleared the system will conclude and put the data into the export list. The shipments in this list are considered to be secured by the customs and must move only on the customs authorized way to the frontier building.

Step 4: Goods Loaded After the truck arrives the customs checkpoint and gives the document to the customs officer there, the shipment was considered to be out of country. This concludes all customs procedure.

Immigration procedure This includes the verification of documents that belongs to truck driver and the truck used for the shipment. The service point for immigration procedure is usually at the border checkpoint (frontier area).

3.2 Components of Transportation Facilitation at Border Checkpoints

The physical infrastructure for facilitating transportation of export goods are as follows:

Customs Building This building offers most customs service with equipment for custom procedure. Export data entry (unless the exporter already entered the data online), customs clearance, and export manifest happened here. The building might have other facilities such as restrooms, restaurants, rest areas, for truck drivers and shipping agents.

Frontier Building This building is usually next to the border to control the entry and exit of people, vehicles, and goods. Generally, the customs and immigration checkpoints are located inside this building.

Customs Authorized Way This roadway is determined by the customs to connect between a customs office and the frontier area. After the export manifest procedure, the truck must move along this way.

The service system, customs and immigration procedure, at each border checkpoint might be different depending on buildings and facilities (road, bridge, etc) in each location. Figure 1 shows the procedures and components of the cross-border transportation facilitation for export goods by using a schematic diagram.

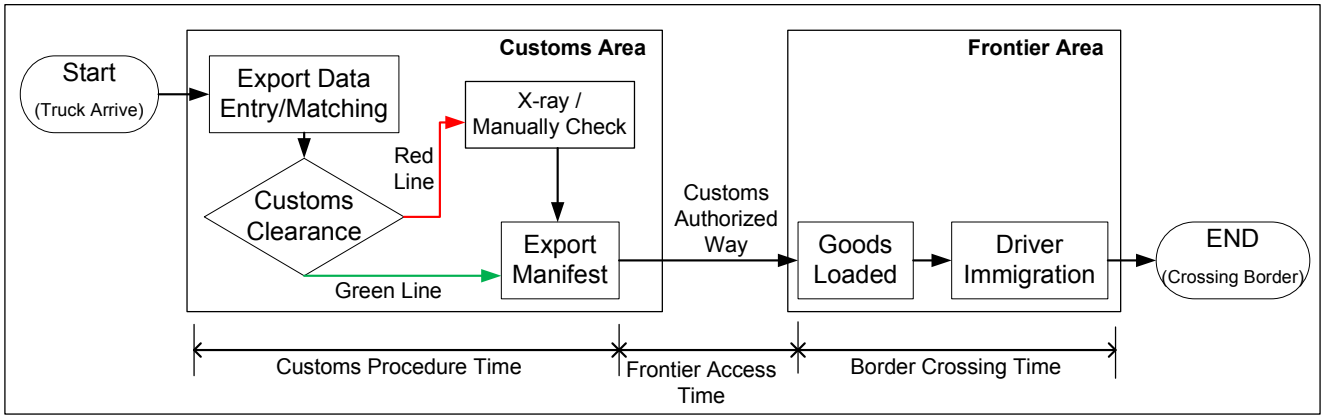


Figure 1. Procedures and Components of the Cross-Border Transportation Facilitation for Exports

4. STUDY SITES AND SURVEY METHODOLOGY

During Nov-Dec 2010, six Thailand's strategic border checkpoints as shown in Figure 2 were selected according to their importance to Thailand's cross-border trade as follows:

1. Aranyaprathet (ARN) 1st Rank in terms of volume and value trade among all cross-border trade between Thailand and Cambodia.
2. Mukdahan (MUK): 2nd Rank in terms of volume and value trade among all cross-border trade between Thailand and Lao PDR. This is the location of the 2nd Thai-Lao Friendship Bridge, and a part of East-West Economic Corridor (EWEC).
3. Nakhon Panom (NPN) Although the current volume and value trade among all cross-border trade between Thailand and Lao PDR is not high, this is the location of the new 3rd Thai-Lao Friendship Bridge that will be opened in Nov 2011.
4. Nong Kai (NKI) 1st Rank in terms of volume and value trade among all cross-border trade between Thailand and Lao PDR. This is the location of the 1st Thai-

Lao Friendship Bridge and the main route between Thailand and Vientiane

5. Sadao (SDO) 2nd Rank in terms of value trade among all cross-border trade between Thailand and Malaysia.
6. Padang Besar (PAD) 1st Rank in terms of value trade among all cross-border trade between Thailand and Malaysia.

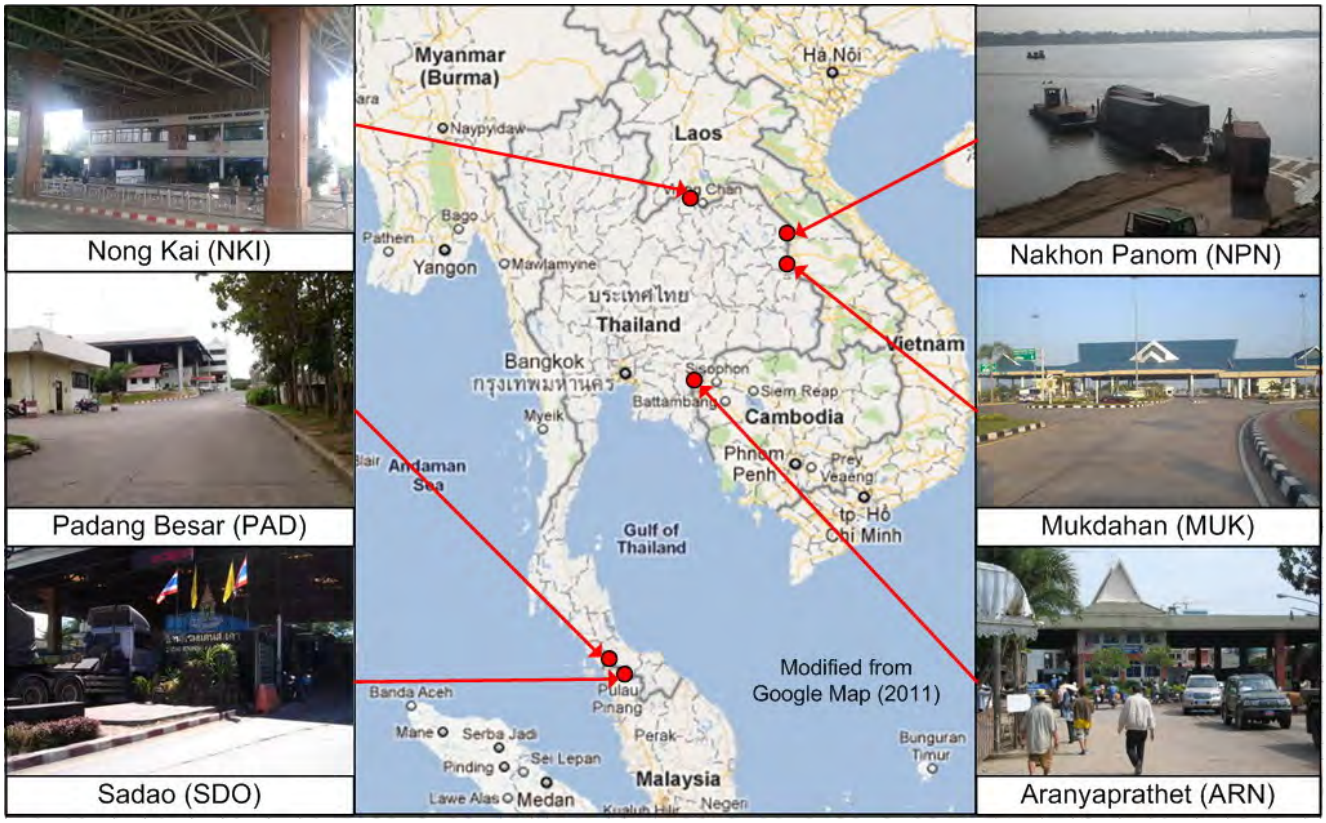


Figure 2. Locations of Border Checkpoints in this Study

These six checkpoints are considered to be the most important ones for Thailand's cross-border exports. Each checkpoint has different development scales due to different export items and volumes.

This study specifically selected up to 3 checkpoints at Thailand-LAO PDR borders since it is expected that these borders could be used for trans-border trade to Vietnam and Southern China and could be highly affected from ASEAN and GMS agreements. Note that Thailand-Myanmar checkpoints were omitted in this study since the immigration is the main problem for Thailand-Myanmar trade and significantly delays cross-border times and trade. Also, note that all observations in this study were conducted only on the export process and from Thailand's border side (not the neighbors' one).

At each border checkpoint, the collected data are:

Procedures and Operations Observations: Procedures and Operations for export goods are observed. These include the layout of service system, roadway and traffic conditions at the customs and frontier areas. Also, the times spent in each procedure were recorded.

In-depth Interviews of Stakeholders: Several in-depth interviewed were done to understand border trade situations, obstacles and future plan, service satisfaction, and improvement recommendations. They were done individually

with cross-border stakeholders, including Customs officers, Highways officers, representatives from provincial Chamber of Commerce, and shipping agents.

Truck Drivers' Questionnaires: Cross-border truck drivers were asked to answer a questionnaire in three parts: 1) transportation data – transportation O-D, item type, arrival time to the customs area; 2) ranking the importance of cross-border transportation facilitation; and 3) satisfaction of each cross-border transportation facilitation components. Note that these drivers were sampled during the observation days. The total questionnaires returned were 196 from all six border checkpoints combined.

5. CROSS-BORDER FACILITIES AND MANAGEMENT AT SIX CHECKPOINTS

This section presents the description of cross-border facilities and management at six border checkpoints in this study. The schematic diagrams are shown in Figure 3.

Aranyaprathet (ARN) is located at Klong Luk Village in Sa Kaew Province, and connected to Poipet, Banteay Meanchey Province in Cambodia. The customs building is about 800 meters from the border checkpoint without any off-street parking within the building area. All trucks must be parked on-street, which can serve only 40 trucks. For the frontier area, there is a waiting lane, which can accommodate 13 trucks. The total time to cross the border is about 6 minutes per vehicle (after arriving at the frontier area). The service system in the frontier area is First-In-First-Out (FIFO).

Mukdahan (MUK) is located at the west side of the 2nd Thai-Lao Friendship Bridge in Mukdahan Province, connecting to Savannakhet in Lao PDR. The bridge was opened since January 9, 2007. Its dimension is 1.6-km long, with 12-m wide (two-lane traveled way). The customs building is adjacent to the bridge area. It has 22 waiting spaces and 12 parking spaces for customs and frontier area procedures, respectively. The service system in the frontier area is Stacking, i.e., working on several truck documents as a bunch for better efficiency. The total time to cross the border is generally less than 5 minutes per vehicle (after arriving at the frontier area).

Nakhon Panom (NPN) is currently located in the Nakhon Panom Municipal area, Nakhon Panom Province and still uses motor rafts (see Figure 2) to cross Mekong River to Thakhek in Lao PDR. The customs building is located in the Municipal building but all customs procedures for trucks, as well as immigration and customs booths are next to the motor raft pier. At the customs building, there is no off-street parking (55 on-street parking spaces near the building). However, there are about 20 truck parking spaces at the motor raft pier. The service system in the frontier area is Stacking. The total time to cross the border depends on the schedule of motor raft pier, which must wait until the raft is full. It could take 30-90 minutes to cross the river when the raft is in operations. Nevertheless, once the 3rd Thai-Lao Friendship Bridge is opened in Nov 2011. The customs and frontier area will be relocated to the west side of the bridge and the crossing time would be reduced to 10 minutes or less.

Nong Kai (NKI) is located at the south side of the 1st Thai-Lao Friendship Bridge in Nong Kai Province, connecting to Thanaleng in Lao PDR, which is only 20-km to Vientiane. The bridge was opened in 1994. Its dimension is 1.2-km long, with two traffic lanes, sidewalks, and one railroad track. The customs building is 4-km apart from the bridge. It has 45 truck parking spaces. The frontier area has 22 truck waiting spaces. The service system in the frontier area is Stacking. For normal traffic volumes, it takes an average of 4 minutes to cross the border (after arriving at the frontier area).

Sadao (SDO) is located in Sadao District, Song

Khla Province, connecting to the State of Kedah in Malaysia. The customs building is 2.5-km apart from the border. It has 50 truck parking spaces, and equips with truck drivers' facilities such as bathroom, restaurants, and rest area. It also has a relocatable X-rays unit to check a red-line container. The roadway between the customs building to the frontier area is now used for up to 138 on-street parking spaces. However, since there is no separation between trucking and tourist paths, it took 30-60 minutes to pass through the border from the customs building area. The service system in the frontier area is First-In-First-Out (FIFO). The average time to cross the border is about 6 minutes (after arriving at the frontier area).

Padang Besar (PAD) is located in Padang Besar District, Song Khla Province, connecting to the State of Perlis in Malaysia. The customs building is located inside the frontier area. The service system in the frontier area is First-In-First-Out (FIFO). Truck drivers must park and bring the document to the service point. The entrance of the checkpoint is used as truck parking areas, which can accommodate about 16 trucks. The total time to cross the border is about 4 minutes per vehicle (after arriving at the frontier area).

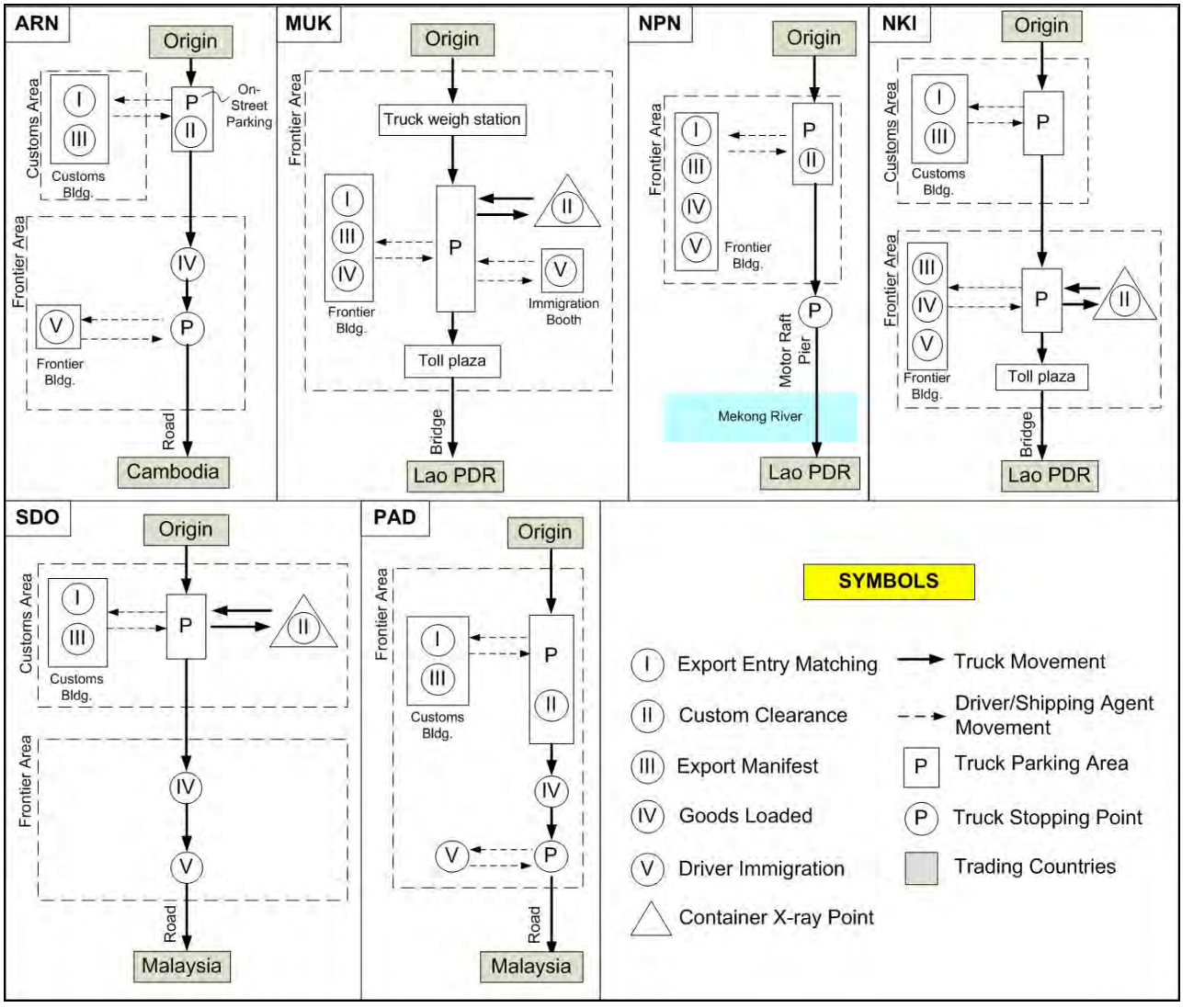


Figure 3. Facilities and Service System at Each Study Border Checkpoint

6. COMPARISONS AMONG SIX BORDER CHECKPOINTS

Table 1 shows export statistics, summary of transportation facilities and management for export goods at six study checkpoints. Also, it includes the average truck drivers' satisfaction scores (from 5 = Very Satisfied to 1 Least Satisfied) to understand the perception of main users at the checkpoints.

From the collected data, since there are two types of cross-border facility configuration; therefore, the discussion provided below will respectively presented by each type.

6.1 "Separated"-type Checkpoints

The "Separated" type, i.e., customs building is located outside the frontier area, was found at **Mukdahan**, **Nong Kai**, and **Sadao**. These three has different facilities as follows:

Customs Building There are 45 and 50 truck parking spaces at Nong Kai and Sadao customs building, respectively, while all trucks at Aranyaprathet must be parked on-street. From drivers' satisfaction scores, they show that customs building at Nong Kai has better satisfaction than Sadao' one (2.90 vs 2.38) even both has a similar number of truck parking spaces. Since, Sadao has approximately twice truck volumes than Nong Kai, Sadao customs office is unsurprisingly more congested and less satisfied. Also, since Aranyaprathet has no off-street parking and lowest truck volumes among three, the combined effect from both causes the score of 2.42, close to the Sadao's ones.

Red-Line Check These three checkpoints are different in several other aspects. For example, Aranyaprathet has no X-ray machine. All red-line check must be done manually. However, both Nong Kai and Sadao have an X-ray machine, but the machine in Nong Kai is located at the frontier area, suitable for import goods but not for export goods, while it is in the customs office at Sadao. Regarding the machine type, shipping agents reported that a relocatable machine took less scanning time but substantially longer set-up time than a mobile one. The total time for a mobile one is 10-15 minutes, while it takes 20-25 minutes if a relocatable one is used.

Authorized Way Condition it was found that the authorized way at Nong Kai is least satisfied (2.45) due to the long distance from customs office to frontier area. It was coupled by the road construction during the survey period (Nov 2010). Aranyaprathet and Sadao have better satisfaction scores (3.05 and 2.92, respectively) showing that the Department of Highways had managed the highways well.

Frontier Area Traffic Management Traffic management at the frontier area was managed well at Nong Kai (3.25). At Aranyaprathet, it was crowded due to large commercial areas and markets next to the frontier area. Also, at Sadao, the connecting route with high truck volumes was shared with tourist vehicles. Therefore, traffic managements at these two checkpoints were less satisfied by the drivers (scores of 2.15 and 2.00, respectively)

Frontage Service Type A huge truck yard is found at Nong Kai, while there is no truck yard at the other two. This makes "stacking" system workable at Nong Kai. However, due to smaller areas at Aranyaprathet and Sadao, all traffic must be operated by FIFO service type. In addition, it was found that Thanaleng (Lao PDR) and Poipet (Cambodia) have an area for storing entering truck queue, while there is none for Malaysia side. Therefore, the queue of trucks from Malaysia's immigration and customs procedures has frequently spilled over to Thailand's side and causes traffic congestion at Sadao checkpoint.

Table 1. Statistics and Summary of Data at Six Study Border Checkpoints

	Cross-Border Checkpoint :	ARN	MUK	NPN	NKI	SDO	PAD
General Statistics*	Connecting Country	Cambodia	Laos PDR	Laos PDR	Laos PDR	Malaysia	Malaysia
	Connecting Type	Small Road	2-L Bridge	Motor Raft	2-L Bridge	Road	Road
	Vol. of Export Trucks (Veh/Yr)						
	2007	50,073	No Data	12,986	53,229	No Data	No Data
	2008	50,076	21,251	10,483	65,116	No Data	No Data
	2009	38,166	26,617	8,228	87,924	No Data	No Data
	2010	43,033	27,133	8,834	No Data	166,493	No Data
	Total Export Value (in Million Baht)						
	2007	17,870	6,145	No Data	21,744	97,434	114,792
	2008	26,750	9,490	4,711	28,624	124,559	140,988
	2009	21,457	8,343	2,921	29,283	109,603	112,601
	2010	28,896	20,271	2,776	35,270	147,429	167,204
	# Export Entries (Order/Yr)						
	2007	17,223	6,971	6,934	23,269	97,098	40,341
	2008	18,850	10,062	6,599	27,118	102,495	42,976
	2009	19,659	11,941	5,890	14,917	95,175	45,112
	2010	23,774	12,781	6,478	33,418	107,727	47,225
	Rank of Export Item by Value						
	1st Rank	Motorcycle	Com. Storage	Dissel Oil	Dissel Oil	Rubber	Rubber
	2nd Rank	Veh. Part	Com. CPU	Veh. Part	Veh. Part	Com Equip	Com Equip
	3rd Rank	Cement	Oil Fuel	Steel	Steel	Rubber Pro.	Rubber Pro.
Customs Building	Cross-Border Facility Type [1]	Separated	Combined	Combined	Separated	Separated	Combined
	Truck Parking Spaces (Veh) [2]	-	-	-	45	50	
	On-Street Parking Spaces (Veh) [2]	40	-	-	-	-	-
	Inspection X-rays Unit	None	Mobile	None	Mobile	Relocatable	None
Frontier Area	Customs Checkpoint Service Type	FIFO	Stacking	Stacking	Stacking	FIFO	FIFO
	Immigration Checkpoint Service Type	FIFO	Stacking	Stacking	Stacking	FIFO	FIFO
	Border-Crossing Cost (Baht)[3]	-	250-500	3,000-5,000	150-300	-	-
	Parking Spaces at Frontier (Veh)	-	12 & on-street	20	60	-	18
	Border-Crossing Time (min) [4]	6	5	30-90	4	6	4
	Access Road Type/ No. of Lane/ Authorized Way Length [5]	A/4/800	A/4/-	A/4/-	A/4/4,000	A/4/2,500	A/4/-
	Waiting Lane Storage (Veh.) [2]	13	22	55	22	138	16
Driver Questionnaires	Survey's Date (Year 2010)	Nov 3-5	Nov 21-23	Nov 23-24	Nov 25-26	Dec 15-16	Dec 17-18
	Sample Size	41	36	10	40	39	26
	Average Drivers' Satisfaction Scores for Each Facility and Management (from 5 = Very Satisfied to 1 = Least Satisfied)						
	Area for Customs Procedure (Parking & Equipment)	2.46	2.75	2.20	2.90	2.38	2.65
	Authorized Way/ Access Road Condition	3.05	3.58	4.00	2.45	2.92	2.77
	Traffic Management at Frontier Area	2.15	3.47	2.30	3.25	2.00	2.92
	Overall satisfaction	2.71	3.69	3.30	3.13	2.13	2.81

* General statistical data are from the corresponding customs offices during the field survey.

[1] Separated = Customs building is located outside the frontier area; Combined = Customs building is in the frontier area.

[2] The numbers of truck parking spaces are based on the assumption of 18-m length per each container trailer.

[3] Border-Crossing Cost means a toll gate or motor raft fare, which depends on vehicle size.

[4] Border Crossing Time was counted since the vehicle arrives the frontier area until passing the border.

[5] A = Asphaltic Concrete; - means that there is no authorized way since the customs building is next to the frontier area.

6.2 “Combined”-type Checkpoints

The “Combined” type, i.e., customs building is inside or next to the frontier area, was found at **Mukdahan**, **Nakhon Panom**, and **Padang Besar**. This type requires a truck to stop only once and the driver can do both customs and immigration procedures in the same area. The checkpoints within this type are quite similar and could be summarized as follows:

Frontier Parking Area In general, more truck parking spaces at the frontier area would satisfy truck drivers, especially for stacking service type. However, even the Mukdahan has less number of parking spaces than Nakhon Panom, it has better satisfaction scores (2.75 vs 2.20) due to plenty of on-street parking spaces and the X-ray equipment there. For Padang Besar, trucks there were not congested due to a relatively large facility area; therefore, it has a good satisfaction score of 2.65.

Access Road Condition Good roadway condition at Mukdahan and Nakhon Panom make drivers more satisfied than Padang Besar’s one (3.58 & 4.00 vs 2.77)

Frontier Area Traffic Management Due to low traffic volumes comparing with the facility size, Mukdahan yielded a higher satisfaction score of 3.47, comparing with 2.30 at Nakhon Panom due to waiting line for motor raft, and 2.92 at Padang Besar.

Overall Satisfaction In sum, Mukdahan has the highest satisfaction score (3.69) among all due to large facility with only moderate traffic volumes. Nakhon Panom is also high (3.30). This could probably be due to very low truck volumes and low sample size. Notably, the least satisfied one is Sadao. It was due to extremely high traffic volumes comparing with small facility size, as well as, traffic congestion along its corridor and spillover queue from Malaysia.

7. CONCLUDING REMARKS

After investigating several Thailand’s strategic border checkpoints, the following key guidelines are proposed for better cross-border procedure operations and future development:

1. The “Separated”-type is more suitable for conducting several activities at the border. Since each truck might take different time for customs clearance (esp. for red-line), this type would allow more flexibility and have more spaces to serve.

2. The parking areas at customs building and frontier area would be designed according to the forecasted truck volumes. Avoid using on-street parking to better accommodate truck drivers.

3. X-ray machines (esp. the mobile one) would be located at all high-volume checkpoints. The location of this machine might be varied depending on relative volumes of item types (import/export) that might be checked.

4. A frontier area would be well-managed by separating truck lanes from passenger lanes and would be located far away from a commercial area to avoid traffic congestion and accidents.

5. Stacking service type at the frontier area enhances better efficiency for high-volume checkpoints since most drivers has similar documents; however, adequate parking spaces would be needed. Nevertheless, FIFO type would be used at a low-volume checkpoint so that a few trucks could pass it without unnecessary wait time.

Lastly, the improvement of cross-border transport facilitation would depend on the collaboration between Thailand and neighboring countries in several issues, e.g., customs harmonization and integration, single stop inspection (SSI), etc. More researches regarding cross-border transportation are needed to improve Thailand’s infrastructure to correspond with this changing era.

ACKNOWLEDGEMENTS

The authors would like to thank Thai Customs Department and its border customs offices, as well as, the Provincial Chambers of Commerce that provide useful information and allow the researchers to collect data from truck drivers and shipping agents for this study. The funding for this research is provided by the Thailand Research Fund (Division of National Policy and International Relations). The views expressed herein are those of the authors and are not necessarily approved by the funder.

REFERENCES

Aranyaprathet Custom Office (2010), **Statistics for Aranyaprathet Custom**, Report Document for Site Visit, November 13, 2010.

Department of Land Transport - DLT, Ministry of Transport (2009) Study to Increase Capability of International Road Transportation Operators, **Final Report**, Center for Logistics Excellency, KMUTT, January 2011.

Department of Land Transport - DLT, Ministry of Transport (2011), Study to Increase Capability of International Road Transportation Operators, **Final Report**, Transportation Institute, Chulalongkorn University, January 2011.

JICA (2007), The Research on the Cross-Border Transportation Infrastructure: Phase 2, **JICA Project Report**, December 2007.

Office of Transport and Traffic Policy and Planning - OTP, Ministry of Transport (2009), Development of Special Routes for Trucks and Management System to Connect Multi-modal Transportation, **Project Report**, Chiang-Mai University, May 2009.

Office of Transport and Traffic Policy and Planning - OTP, Ministry of Transport (2007), Increase Capability for Thailand's Cross-Border Transportation of Goods to Strategize the Indo-China Regional Transportation Center Policy, **Project Report**, AMC Consultants, January 2007.

Raven, J. (2000), Trade and Transport Facilitation: **A Tool Kit for Audit, Analysis, and Remedial Action**, World Bank Discussion Paper, No. 427.

Soulignavongsa, N. and Srisurapanon, V. (2009), Improvement of the Efficiency for Cross-Border Freight Transport in Savannakhet, LAO PDR , **Proceedings of the 14th National Convention on Civil Engineering**, Nakhon Ratchasima, May 13-15, 2009.

World Customs Organization - WCO (2002), **Guide to Measure the Time Required for the Release of Goods** [online], http://www.wcoomd.org [Access on July 1, 2011]