

การอำนวยความสะดวกทางการค้าตามเส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจอาเซียน: กรณีศึกษา เส้นทาง R3A ผ่าน สปป.ลาว

ทวงมาลี พิมพาไซ¹

บทคัดย่อ

การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความสำคัญ ในการค้าภายในและระหว่างประเทศ การอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ดี จะช่วยให้การลดต้นทุนในการทำธุรกรรมทางการค้า วัตถุประสงค์ในการศึกษาเรื่อง การอำนวยความสะดวกทางการค้าตามเส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษาเส้นทาง R3A เฉพาะที่ผ่านประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) เพื่อทราบว่า (1) ศักยภาพของระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน (2) การศึกษาข้อระเบียบปฏิบัติในกรอบข้อตกลง และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานทางการค้าบนเส้นทาง R3A ใน สปป.ลาว และ (3) การวิเคราะห์ศักยภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้าของหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี พ.ศ. 2558

ผู้วิจัยได้ใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ โดยวิธีการสังเกตการณ์และการสัมภาษณ์เชิงลึก เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในระดับบริหารทั้งในหน่วยงานของภาครัฐและภาคเอกชน โดยผู้วิจัยได้ประยุกต์ทฤษฎีห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain Analysis) มาใช้ในการวิเคราะห์ ผลการศึกษาพบว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้าตามเส้นทาง R3A ผ่าน สปป.ลาวมีการอำนวยความสะดวกในระดับค่อนข้างดี มีปัญหาและอุปสรรคอยู่บ้างเช่น นुकລາກຣີ

¹ บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สำนักวิชาการจัดการ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง, อีเมลล์

ไม่เพียงพอและ ด้านทักษะความสามารถในการดำเนินงาน และด้านการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการปฏิบัติงาน ซึ่งส่งผลถึงความล่าช้าในการแก้ปัญหา ในศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ยังไม่มีเทคโนโลยีเข้ามาใช้ สำหรับสภาพถนนบนเส้นทาง R3A ส่วนมากค่อนข้างดี มีอุปสรรคบ้าง เช่น ถนนคดเคี้ยว ทางแคบ ทำให้มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

การศึกษาครั้งนี้มีข้อเสนอแนะที่ภาครัฐควรจะต้องเร่งพัฒนาศักยภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าในหลายด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การส่งเสริมพนักงานในแต่ละองค์กรให้มีการพัฒนาตนเองเกี่ยวกับงานที่เกี่ยวข้องให้มากขึ้น สำหรับภาคเอกชนควรมีการเพิ่มระดับความรับผิดชอบด้านประกันภัย สำหรับศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าควรมีการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการจัดการดำเนินงานให้มากขึ้น เพื่อลดการใช้แรงงานคน และสำหรับเส้นทาง R3A ควรทำสัญลักษณ์บอกทางให้ชัดเจนมากกว่าเดิม ควรจัดทำข้อมูลอธิบายให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน ให้มีความเข้าใจในการใช้เส้นทางนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ

คำสำคัญ: การค้า / เส้นทาง R3A / สปป.ลาว / ความร่วมมือ

Abstract

Trade facilitation is a crucial issue for international trade. Better trade facilitation for any business may reduce operational cost and support managerial import-export, and taxation, of international trade. The main objectives of the study on "Trade Facilitation in ASEAN Connectivity: A Case Study of R3A Route in Lao PDR" were (1) to understand the operation systems of trade facilitation and services of public and private sectors in Lao PDR. (2) to analyse the procedure in trade facilitation agreement framework associated with operations on R3A. (3) to analyses the performance of public and private agencies' services in preparation for the ASEAN Economic Community in 2015.

Qualitative research method was used to obtain data by using observation and in-depth interviewing key informants from public and private sectors. The researcher also adapted the Value Chain Analysis (VCA) framework in analyzing trade facilitation performance on R3A route in Lao PDR.

The study found that trade facilitation along the R3A route in Lao PDR was relatively good. However, there were some barriers as lack of staffs and inefficiency of operational skills. Furthermore, inadequate of technology used was one of important factors in operating performance, for example, inefficiency laboratory (Lab)in checking and monitoring of plant and animal quarantine systems and the delay in transferring of goods due to lack of high technology used in transferring systems.

The study examined some suggestions for the government and public policy makers about the encouraging policy for employees in each organization in term of development and training programs related with ASEAN economic community and international standards. According to private sector, they should concern and increase the level of responsibility in the insurance policy. In addition, cross dock warehouse/ cross docking centre should innovate the technology to be used in the operation and management systems.

Keywords: Trade facilitation / R3A route / Lao PDR / International framework agreement

บทนำ

การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) มีจุดประสงค์ในการลดต้นทุนทางธุรกรรมในการค้าและการขนถ่ายสินค้าระหว่างประเทศโดยยกเลิกหรือการลดภาระงานทางด้าน บริหารจัดการและเอกสารต่างๆ ที่ไม่จำเป็น เช่น กระบวนการนำเข้าและส่งออก กระบวนการทางพิธีการศุลกากร กระบวนการขนส่งสินค้าข้ามแดน เป็นต้น

จากการรายงาน The Global Enabling Trade Index Report 2014 ได้รายงานความสามารถการค้าโลกว่า ปี ค.ศ.2014 ซึ่งได้เผยแพร่ในทุกๆ 2 ปี ที่รายงานถึงดัชนีในการประเมินการค้าทั่วโลกในแต่ละด้าน คือ ประเมินคุณภาพของสถาบันนโยบายของรัฐและการบริการ การอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายหรือการไหลของสินค้าข้ามแดนไปยังจุดหมายปลายทาง บทความฉบับนี้ได้มีดัชนีการวัดประสิทธิภาพความสามารถด้านการค้าจาก 138 ประเทศในทั่วโลก ใน 4 ด้าน ที่สำคัญ คือ การเข้าถึงตลาด ประสิทธิภาพของความโปร่งใสในการบริหารชายแดน โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง สภาพแวดล้อมทางด้านกฎหมายหรือกฎระเบียบในการดำเนินธุรกิจ ในบทความนี้เป็นข้อเท็จจริงเพื่อใช้อ้างอิงในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจในห่วงโซ่คุณค่าการค้าในทั่วโลกและยังช่วยให้บรรดาบริษัทต่างๆ ใช้เป็นข้อมูลในการตัดสินใจที่จะเข้าไปลงทุนในประเทศใดประเทศหนึ่ง จากการรายงานฉบับนี้พบว่า สปป.ลาว จัดอยู่ในอันดับที่ 98 จากจำนวน 138 ประเทศทั่วโลก

การพัฒนาเส้นทางคมนาคม เป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งสินค้าให้เกิดความสะดวกและคล่องตัวมากยิ่งขึ้น ตามกรอบการดำเนินงานให้เชื่อมโยงเป็นภูมิภาคเดียวกันของอาเซียน โดยได้มีการจัดทำแผนแม่บทว่าด้วยการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity) ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านกฎระเบียบ และด้านประชาชน โดยด้านโครงสร้างพื้นฐานได้กำหนดเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งในแผนแม่บท โดยให้มีการลงทุนก่อสร้างถนน เส้นทางรถไฟ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ

รวมทั้งการเชื่อมโยงด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและโครงการท่อก๊าซและระบบสายส่งไฟฟ้าของอาเซียน ในด้านกฎระเบียบกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบริการระหว่างกัน ตลอดจนการเคลื่อนย้ายบุคคลข้ามแดน โดยมุ่งเน้นพิธีการศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง การกักกันพืชและสัตว์ และเพื่อช่วยเสริมสร้างการเดินทางไปมาหาสู่ของประชาชนระหว่างกัน

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Sub-Region: GMS) ซึ่งประกอบด้วย 6 ประเทศ คือ ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนาน และมณฑลกว่างซี) เป็นโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เพื่อสนับสนุนให้มีการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจจำนวนทั้งสิ้น 10 เส้นทาง เพื่อเชื่อมโยง 6 ประเทศในกลุ่ม GMS เข้าด้วยกันโดยอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจ 3 แนว ได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) และระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) การพัฒนานี้มุ่งหวังที่จะนำไปสู่ความร่วมมือในการพัฒนาสาขาต่างๆ ที่มีศักยภาพร่วมกัน อาทิ การคมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงานการค้า การลงทุน เกษตร สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยวและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ซึ่งครอบคลุมถึงการค้าผ่านแดนและการเคลื่อนย้ายแรงงาน โดยเฉพาะบนเส้นทางเศรษฐกิจ (North-South Economic Corridor: NSEC) ที่เชื่อมต่อ 3 ประเทศ คือ สปป.ลาว-ไทย-จีน

หนึ่งในเส้นทาง ที่เป็นจุดยุทธศาสตร์สำคัญ สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน และอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) คือ เส้นทาง R3A หรือเส้นทางหลวง คุณหมิง-กรุงเทพฯ (Kunming - Bangkok Highway) ซึ่งเรียกในภาษาจีนกลางว่า “คุนหมิง-กรุงเทพฯ” ความหมายของ R3A คือ R=Road (เส้นทาง หรือถนน) 3 คือ 3

ประเทศไทย-ลาว-จีน A=Asia ซึ่งรวมความแล้วคือ เส้นทางสายเอเชีย เชื่อมโยง 3 ประเทศ ไทย-ลาว-จีน เส้นทางหมายเลข R3A เป็นเส้นทางสายใหม่ โดยเริ่มก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2538 ภายใต้โครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจและเปิดนำใช้อย่างเป็นทางการปลายปี พ.ศ.2551 เป็นต้นมา เส้นทางสายนี้สร้างขึ้นบนกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (The Greater Mekong Sub-Region: GMS) ถือเป็นความร่วมมือสำคัญในการเชื่อมโยง และพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาคอินโดจีน ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบต่างๆ โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) ที่จะนำมาซึ่งประโยชน์และก่อให้เกิดรายได้มหาศาลกับกลุ่มประเทศที่อยู่บนเส้นทาง R3A แห่งนี้

ระยะทางของเส้นทาง R3A ระหว่างนครคุนหมิงกับกรุงเทพมหานคร โดยเริ่มจากกรุงเทพมหานครถึงเชียงราย 829 กิโลเมตร และเชียงรายถึงเชียงของอีก 137 กิโลเมตร รวมเป็น 966 กิโลเมตร และจากแขวงบ่อแก้ว ผ่านแขวงหลวงน้ำทา-บ่อเต็น ชายแดนลาว-จีน ด้วยระยะทาง 228 กิโลเมตร และต่อไปถึง โม่ฮาน-เมืองเสี่ยวเมียนยาง (Xiomenyang) ที่เมืองเชียงรุ่ง สิบสองปันนา บนจุดตัดระหว่างเส้นทาง R3A และ R3B เป็นระยะทาง 190 กิโลเมตร และจากเมืองเสี่ยวเมียนยางถึงนครคุนหมิง อีก 525 กิโลเมตร รวมระยะทางทั้งสิ้นจากกรุงเทพมหานครถึงนครคุนหมิงเป็นระยะทาง 1,909 กิโลเมตร

ประเทศจีน เป็นหนึ่งในคู่เจรจาที่สำคัญของอาเซียน ซึ่งนับตั้งแต่การสร้างความสัมพันธ์อาเซียน-จีน ในปี พ.ศ.2534 และเป็นคู่เจรจาที่สมบูรณ์ในปี พ.ศ.2539 ความร่วมมือระหว่างอาเซียน-จีน ได้มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในปี พ.ศ.2553 ได้สร้างตั้งเขตเสรีการค้าอาเซียน-จีน (Free Trade Agreement: FTA ASEAN-CHINA) ยิ่งทำให้มูลค่าการค้าและการลงทุนระหว่างสองฝ่ายเพิ่มขึ้นอย่างมาก ซึ่งในขณะนี้การค้าสองฝ่าย อาเซียน-จีน มีถึง 4 แส่นล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งในปี พ.ศ.2554 บรรลุเพียง 78 พันล้านเหรียญสหรัฐ และโดยมีเป้าหมายให้เพิ่มขึ้นถึง 5 แส่นล้านเหรียญ

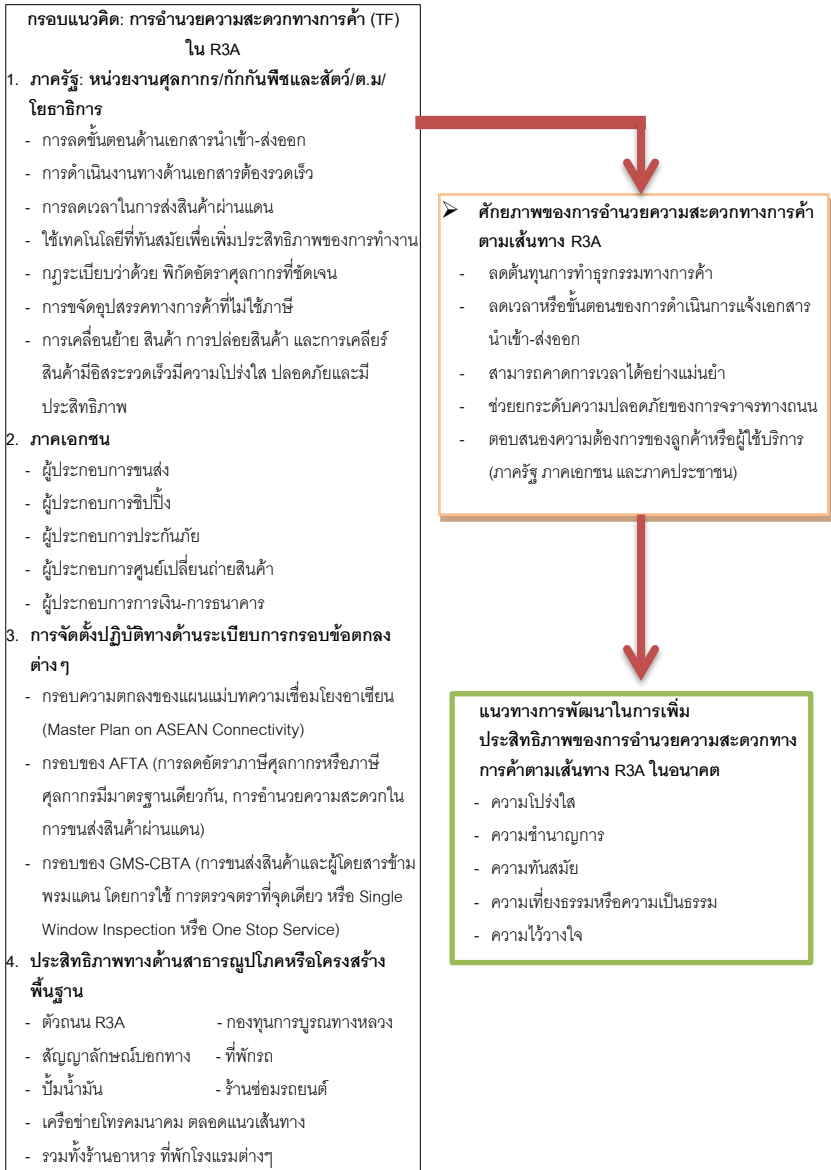
สหรัฐในปี พ.ศ.2558 ตามที่ผู้นำอาเซียน-จีน ได้วางเป้าหมายเอาไว้ และจีนได้กลายเป็นคู่ค้าอันดับแรกของอาเซียน และอาเซียนก็กลายเป็นคู่ค้าอันดับที่สามของประเทศจีน

เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับอาเซียน สปป.ลาว ได้ให้ความสำคัญและเข้าร่วมดำเนินการตามยุทธศาสตร์และแผนงานต่างๆ ของข้อตกลงริเริ่มเพื่อบูรณาการเชื่อมโยงในอาเซียน (Initiative for ASEAN Integration: IAI) และเพื่อลดช่องว่างความแตกต่างกัน ด้านการพัฒนาระหว่างประเทศสมาชิกเก่าและใหม่ของอาเซียน คือการให้ความสำคัญในการพัฒนาประเทศให้สามารถเชื่อมโยงกับภาคพื้น เพื่อเตรียมความพร้อมเข้าร่วมประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ.2558 และนำพาประเทศชาติพ้นจากการเป็นประเทศด้อยพัฒนาภายในปี พ.ศ.2563 การปรับปรุงความเชื่อมโยงระหว่าง สปป.ลาวกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค ซึ่ง สปป.ลาว เป็นประเทศเดียวในอาเซียนที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล และให้เชื่อมโยงกับ 5 ประเทศใกล้เคียง โดยได้ร่วมมือกับประเทศสมาชิกอาเซียน ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ของประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่การคมนาคมขนส่งการค้าและการลงทุน

ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัยเล็งเห็นความสำคัญของการศึกษาข้อมูลเชิงลึกในพื้นที่ตามเส้นทางดังกล่าว ทั้งในด้านกายภาพสถานการณ์การค้า การขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างไทย-สปป.ลาว และ จีน-สปป.ลาว ตลอดจนกระบวนการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การขนส่งสินค้า การขนถ่ายสินค้า อาทิ พิธีการศุลกากร กฎระเบียบประเพณีปฏิบัติของแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนข้อจำกัดและอุปสรรคปัญหา ในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการต่างๆ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการและภาคส่วนต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ให้สามารถใช้ประโยชน์และเป็นที่อ้างอิงจากข้อมูลเชิงลึกในการพัฒนาเส้นทาง R3A ได้อย่างยั่งยืนในอนาคต

กรอบแนวความคิด

ผู้วิจัยได้นำเอากรอบแนวคิดขององค์การจัดตั้งสากลต่างๆ ที่ได้รับการยอมรับ เช่น องค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Cooperation and Development: OECD) องค์การสหประชาชาติ (United Nations: UN) องค์การความร่วมมือทางเศรษฐกิจในเอเชีย-แปซิฟิก (Asia Pacific Economic Cooperation: APEC) การวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) และดัชนีชี้วัดการอำนวยความสะดวกทางการค้าของธนาคารโลก ที่ได้จัดทำขึ้นในปี ค.ศ. 2003 (Trade Facilitation Index World Bank, 2003) ดังนั้นผู้วิจัยได้นำเอากรอบแนวคิดเหล่านั้นมาประยุกต์ใช้ในงานวิจัย โดยอิงตามสภาพปรากฏการณ์จริงทางการอำนวยความสะดวกตามเส้นทางการค้าบนถนนสาย R3A ผ่าน สปป.ลาว เป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนทางบก และผู้วิจัยได้ลงลึกการศึกษาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า 4 ด้าน ที่เกี่ยวข้องของคือ (1) ภาครัฐ ได้แก่ พิธีการศุลกากร กักกันพืชและสัตว์ ด่านตรวจคนเข้าเมือง และโยธาธิการ (2) ภาคเอกชน ได้แก่ ผู้ประกอบการ (3) ด้านกฎระเบียบ กรอบข้อตกลงต่างๆ และ (4) โครงสร้างพื้นฐาน ดังได้แสดงในรูปที่ 1



รูปที่ 1 กรอบแนวคิดในการศึกษา

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และได้ศึกษาในพื้นที่จริงในเบื้องต้นไปส่วนหนึ่งแล้ว ผู้วิจัยจึงได้รวบรวมและสร้างกรอบแนวคิด เพื่อให้สอดคล้องกับจุดประสงค์ที่ตั้งเอาไว้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ การอำนวยความสะดวกทางการค้าของภาครัฐ การอำนวยความสะดวกทางการค้าของภาคเอกชน การอำนวยความสะดวกในการดำเนินการตามกฎหมาย

กฎหมายและบรรดากรอบข้อตกลงต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกของโครงสร้างพื้นฐาน ตัวถนน R3A ผ่าน สปป.ลาว การศึกษาใน 4 ประเด็นนี้ เพื่อต้องการทราบถึง การอำนวยความสะดวกทางการค้าตามเส้นทาง R3A ผ่าน สปป.ลาว ในแต่ละด้านมีระดับการเอื้ออำนวยความสะดวกมากน้อยเพียงใด ตามที่ได้กำหนดไว้

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยมีวิธีการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลคือ

1. กลุ่มตัวอย่าง

ประชากรกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ จำแนกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ (1) ผู้ที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานภาครัฐ และ (2) ผู้ที่ดำเนินธุรกิจหน่วยงานภาคเอกชน ในพื้นที่เป้าหมาย ณ ที่ทำการด่านสากลที่บ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา-ด่านสากลสะพานมิตรภาพ 4 (แขวงบ่อแก้ว)

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ผู้วิจัยใช้เครื่องมือในการเก็บข้อมูลคือการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) และการสำรวจภาคสนาม (Field Survey) และการสังเกตการณ์ (Observation)

2.1 การสัมภาษณ์เชิงลึกหรือการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก สัมภาษณ์ผู้ที่ปฏิบัติงาน หน่วยงานภาครัฐ และผู้ประกอบการภาคเอกชน

2.2 การสำรวจภาคสนาม และการสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วมอย่างใกล้ชิด (Non – participant Observation) พฤติกรรมทางการค้า การให้บริการที่เกิดขึ้น ณ สถานที่เป้าหมาย และนำมาเขียนอธิบายประกอบกับการสัมภาษณ์เชิงลึก

3. วิธีการดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

3.1 ใช้การจดบันทึกและใช้เครื่องบันทึกเสียงด้วยตัวเองจากหน่วยงานภาครัฐ และผู้ประกอบการภาคเอกชน ซึ่งเริ่มด้วยการสัมภาษณ์หน่วยงานภาครัฐ ตรงด้านสากลสะพานมิตรภาพแห่งที่ 4 (ห้วยทราย) แขวงบ่อแก้วและด้านสากลบ่อเต็น แขวงหลวงน้ำทา นอกจากนี้ก็ยังได้สัมภาษณ์ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่กำลังปรับเปลี่ยนถ่ายสินค้า อยู่ที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ด้านสากลบ่อเต็น

3.2 การสำรวจภาคสนาม และการสังเกตการณ์ได้เริ่มสำรวจจากด้านสากลสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 4 ห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว แล้วติดตามสภาพการให้เส้นทาง R3A จนถึงด้านสากลบ่อเต็น

4. วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากได้ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกจากหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการภาคเอกชน ผู้วิจัยได้ลงสำรวจและสังเกตการณ์ ด้วยตัวเองแล้วได้เอาข้อมูลที่ได้อามาผสมผสานกับกรอบแนวคิด ขององค์การจัดตั้งสากลต่างๆ ที่ได้รับการยอมรับ เช่น องค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) องค์การเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Cooperation and Development: OECD) องค์การสหประชาชาติ (United Nation: UN) องค์การความร่วมมือทางเศรษฐกิจในเอเชีย-แปซิฟิก (Asia Pacific Economic Cooperation: APEC) การวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) และดัชนีชี้วัดการอำนวยความสะดวกทางการค้าของธนาคารโลกจัดทำขึ้นในปี 2003

(Trade Facilitation Index World Bank 2003) และผสมผสานกับทฤษฎีห่วงโซ่คุณค่าของ Michael E. Porter ดังแสดงในรูปที่ 2



รูปที่ 2 ทฤษฎีห่วงโซ่มูลค่าของ Michael E. Porter

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ เช่น การรวบรวมข้อมูล ดำเนินการโดยการค้นคว้าเอกสาร การเก็บข้อมูลในภาคสนาม การสำรวจ การสังเกตการณ์และการสัมภาษณ์เชิงลึก ผ่านการศึกษาในภาคสนามจริง ในแต่ละหน่วยงานของภาครัฐ และได้อ้างอิงทฤษฎีห่วงโซ่มูลค่าที่สอดคล้องกัน คือ (1) โครงสร้างองค์กร (2) การพัฒนาทรัพยากรบุคคล (3) การพัฒนาเทคโนโลยีและการนำใช้เทคโนโลยี ได้นำ 3 ประเด็นนี้เป็นหลักในการวิเคราะห์

ภาคเอกชนได้อ้างอิงทฤษฎีห่วงโซ่มูลค่า คือ (1) โครงสร้างองค์กร (2) การพัฒนาทรัพยากรบุคคล (3) การพัฒนาเทคโนโลยี/การนำใช้เทคโนโลยี เป็นกิจกรรมสนับสนุน และผสมผสานกับกิจกรรมหลัก คือ (1) โลจิสติกส์ขาเข้า (2) การดำเนินการ (3) โลจิสติกส์ขาออก และ (4) การบริการ ได้รวมเอาทั้งหมดของทฤษฎีมาวิเคราะห์ เพื่อทราบถึงความพร้อมของภาคเอกชนว่ามีความพร้อมมากน้อยเพียงใด มีการอำนวยความสะดวกให้แก่การค้ามากน้อยเพียงใด

สำหรับดัชนีชี้วัดของภาครัฐนั้นได้รวมเอา 5 ดัชนีชี้วัด การอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เหมือนกัน เช่น (1) ความโปร่งใส (2) ความชำนาญงาน (3) ความทันสมัย (4) ความเที่ยงธรรมหรือความเป็นธรรม (5) ความไว้วางใจ และสำหรับดัชนีชี้วัดของภาคเอกชน แต่ละผู้ประกอบการนั้น มี 5 ดัชนีเช่นกัน แต่จะมีดัชนีชี้วัดโดยหลักคือ (1) ความร่วมมือที่ระหว่างผู้ประกอบการขนส่ง (2) ความทันสมัย ความรวดเร็วและความไว้วางใจแก่ผู้ประกอบการชิปปิง (3) ความรวดเร็วในการแก้คดีอุบัติเหตุของบริษัทประกันภัย (4) ความตอบสนองของสถานที่ ความทันสมัย ความรวดเร็วของการเปลี่ยนถ่ายสินค้า (5) ความทันสมัย รวดเร็วและความหลากหลายของการให้บริการของสถาบันการเงิน-การธนาคาร เช่น การรับแลกเปลี่ยนเงิน การโอนเงิน การเปิด Letter of credit (L/C) เป็นต้น

การศึกษาบรรดากรอบข้อตกลงต่างๆ นั้น ผู้วิจัยได้สร้างเป็น 5 ดัชนีชี้วัด คือ (1) ความโปร่งใส ของการบังคับใช้กฎหมาย (2) ความมีเสถียรภาพในการดำเนินการในการจัดตั้งปฏิบัติกฎระเบียบ กรอบข้อตกลงต่างๆ ที่เข้าเป็นภาคี (3) มีการบังคับใช้จริงให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด (4) มีความเป็นธรรมในการบังคับใช้กฎหมายต่อทุกๆ ประเทศสมาชิก (5) มีการเอื้ออำนวยให้แก่บุคคล นิติบุคคลหรือประเทศสมาชิกของภาคีในสัญญา สามารถร้องเรียนได้ในเมื่อประเทศสมาชิกใดหนึ่งไม่ปฏิบัติพันธะสัญญาที่ได้กำหนดไว้

สำหรับการศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกของตัวถนน R3A นั้นได้สร้างดัชนีเป็น 12 ดัชนีชี้วัด คือ (1) ความมีมาตรฐานด้านเทคนิคของเส้นทาง (2) ความสะดวกของการใช้เส้นทาง (3) กองทุนการบูรณะทางหลวง (4) เครือข่ายโทรคมนาคมตลอดแนวเส้นทาง (5) ความแออัดของการจราจร (6) ความเสี่ยงของการใช้เส้นทาง (7) สัญลักษณ์บอกทาง (8) ที่พักรถ (9) ปั่นน้ำมัน (10) ร้านซ่อมรถยนต์ (11) ร้านอาหาร (12) ที่พักโรงแรมต่างๆ

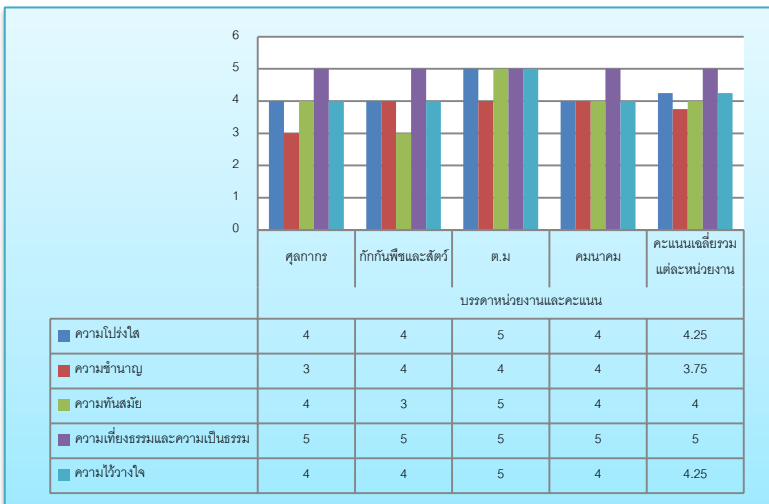
หลังจากนั้นผู้วิจัยได้สร้างเป็นเกณฑ์ในการชี้วัดในแต่ละด้าน เพื่อให้สอดคล้องกับทฤษฎี โดยกำหนดได้ 5 ระดับ ในการวัดให้คะแนนแต่ละกรอบในการวางดัชนีนั้นขึ้นอยู่กับ จุดพิเศษของประเภทกิจการหรือประเภทของการประกอบการ ในธุรกิจพร้อมทั้งได้วัดให้คะแนนในแต่ละเกณฑ์ โดยได้ให้คะแนน ดังนี้

- 1 คะแนน หมายถึง การอำนวยความสะดวกน้อยมาก
- 2 คะแนน หมายถึงการอำนวยความสะดวกค่อนข้างน้อย
- 3 คะแนน หมายถึงการอำนวยความสะดวกในระดับปานกลาง
- 4 คะแนน หมายถึงการอำนวยความสะดวกในระดับค่อนข้างดี
- 5 คะแนน หมายถึงการอำนวยความสะดวกในระดับดีมาก

สรุปผลและอภิปรายผลการวิจัย

จากผลการศึกษาได้จัดทำเป็นกราฟแสดงผลการศึกษามออธิบาย เพื่อให้มีความเข้าใจได้ง่ายและรวดเร็วขึ้น ซึ่งเริ่มด้วยผลการศึกษาของแต่ละหน่วยงาน ดังนี้

1. หน่วยงานภาครัฐ คะแนนเฉลี่ย 4.26



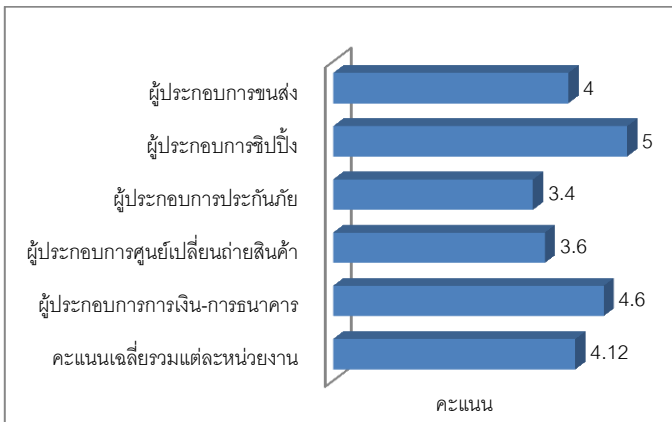
รูปที่ 3 ดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของภาครัฐ

ผลการศึกษาที่ได้แสดงในกราฟพบว่าหน่วยงานภาชีศุลกากร ดัชนี่ที่เกี่ยวกับความชำนาญงาน ได้คะแนน 3 หมายความว่า บุคลากรยังไม่เพียงพอทางด้านจำนวนและคุณภาพ บุคลากรยังขาดความรู้ความสามารถในการนำใช้เทคโนโลยี เข้าในการทำงาน การแสวงหาความรู้ของพนักงานยังมีน้อยและจำกัด ระดับความรู้ของพนักงานที่มีระดับสูงนั้นมีน้อยมาก ส่วนมากแล้วจะจบการศึกษาในระดับชั้นกลาง-ชั้นสูง-ปริญญาตรี ส่วนพนักงานที่จบการศึกษาระดับปริญญาโทและเอกนั้นเกือบไม่มี เพราะฉะนั้นแล้วจึงไม่แปลกเลยว่า การอำนวยความสะดวกทางด้านงานศุลกากร จึงมีความล่าช้า ซึ่งสอดคล้องกับปัญหาและอุปสรรคที่มี

อีกประเด็นคือหน่วยงานกักกันพืชและสัตว์ ดัชนี่เกี่ยวกับความทันสมัยได้คะแนน 3 เหมือนกัน หมายความว่า มีจุดอ่อนด้านการนำใช้เทคโนโลยีเข้าในการทำงาน เช่น งานเกี่ยวกับการพ่นยาฆ่าเชื้อโรคเวลารถเข้ามา ยังเห็นว่ามีการใช้แรงงานของคนในการพ่นยา ในขณะที่ฝั่งไทยและฝั่งจีนได้ใช้เทคโนโลยีในการพ่นยา ไม่ได้ใช้แรงงานคนแล้ว และอีกประเด็นหนึ่งคือการนำใช้เครื่องมือในการตรวจพืชและสัตว์ ยังไม่มีเครื่องมือที่พร้อม และทันสมัยพอ เช่นยังไม่มีห้องทดลอง (Lab) ในการตรวจพืชและเนื้อสัตว์ จึงทำให้ฝ่ายจีนใช้มาตรการเข้มงวดมากที่สุดในเรื่องนี้เป็นเหตุทำให้สินค้าเกษตรและเนื้อสัตว์ ทั้งของลาวและไทยถูกส่งคืนเป็นจำนวนมาก

สำหรับหน่วยงานตรวจคนเข้า-ออกเมืองและหน่วยงานคมนาคมส่วนมากแล้วไม่ค่อยมีปัญหา เนื่องจากว่าเป็นหน่วยงานรอง จากหน่วยงานภาชีศุลกากรและหน่วยงานกักกันพืชและสัตว์และทำหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังแสดงในตารางคือคะแนน 4 และ 5

2. ผลการศึกษาของภาคเอกชน คะแนนเฉลี่ย 4.12



รูปที่ 4 ดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของภาคเอกชน

จากผลการศึกษาที่ได้แสดงในกราฟพบว่า **ผู้ประกอบการการขนส่ง** (คะแนนเฉลี่ย 4) หมายความว่า ผู้ประกอบการ มีความพร้อมมากทั้งผู้ประกอบการขนส่งในลาว-ไทย-จีน สามารถตอบสนองทั้งจำนวนปริมาณสินค้า ในการขนส่งสินค้า ให้แก่ลูกค้าได้เป็นอย่างดี แต่ก็ยังมีอุปสรรคอยู่บ้าง เช่น ความต่อเนื่องของการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง ยังต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บ่อเต็นแขวงหลวงน้ำทา เนื่องจากเป็นเพราะว่าด้านระเบียบของแต่ละประเทศไม่สอดคล้องกันหรือไม่เอื้อต่อกัน จึงทำให้มีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าก่อนที่จะนำเอาสินค้าผ่านไปยังปลายทางได้

ผู้ประกอบการด้านประกันภัย (คะแนนเฉลี่ย 3.4) จากการสังเกตดูคะแนนในตารางแล้วคะแนนค่อนข้างต่ำ อยู่ในเกณฑ์พอใช้ หมายความว่า ยังมีอุปสรรคบางดัชนีที่ยังไม่ค่อยเอื้อต่อการค้ามากนัก เช่น ความรวดเร็วในการแก้คดีอุบัติเหตุเมื่อรถบรรทุกสินค้าหรือรถขนส่งสินค้า เกิดอุบัติเหตุแล้วมีความล่าช้ามากในการเข้าถึงจุดเกิดอุบัติเหตุ การประเมินความเสียหาย เพื่อให้ความช่วยเหลือของบริษัทผู้ออกประกันภัย นอกจากนี้ยังมีความล่าช้าในการพิสูจน์หลักฐาน ในการเคลียร์คดี จึงเป็นเหตุทำให้ความไว้วางใจของผู้มาใช้บริการนั้นลดลงและอีกประเด็นคือบุคลากรของ

บริษัทประกันภัย ขาดความชำนาญงาน ขาดประสบการณ์ในการเคลียร์คดีอุบัติเหตุได้ทันเวลาและยังขาดบุคลากร รวมทั้งทางด้านจำนวนและคุณภาพ

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (บ่อเต็น) (คะแนนเฉลี่ย 3.6) โดยสภาพรวมแล้วเห็นว่า การบริการของศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ดำเนินไปได้ค่อนข้างคล่องตัว เนื่องจากสถานที่กว้างขวางและปัจจุบันยังได้เพิ่มเนื้อที่ออกอีกแม้ว่าสถานที่จอดรถบรรทุกจะกว้างขวาง แต่แนวโน้มของรถก็เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ถึงจะมีข้อดี แต่ก็ยังมีอุปสรรคอยู่บ้าง เช่น ความทันสมัย ความรวดเร็วของการเปลี่ยนถ่ายสินค้า เนื่องจากว่าการเปลี่ยนถ่ายสินค้านั้นระหว่างตู้คอนเทนเนอร์ของไทยมายังรถบรรทุกของลาวหรือของจีนนั้นส่วนมากแล้วจะใช้แรงงานคน ในการขนถ่ายสินค้าทำให้เสียเวลาและจะทำให้สินค้าบอบช้ำได้ง่ายและอีกประเด็นความตบสนองด้านที่พิกให้แก่คนขับรถบรรทุก ในบริเวณใกล้กับศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้านั้นมีไม่เพียงพอ เป็นเหตุทำให้คนขับรถสร้างที่พักชั่วคราวใกล้ๆ กับศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ดูแล้วไม่เป็นระเบียบ และโกดังฝากของยังไม่พอกับความต้องการของลูกค้า ทำให้ผู้ขนส่งต้องเอาสินค้าของตนไว้ที่รถเหมือนเดิม เพื่อรอการเปลี่ยนถ่าย

ผู้ให้บริการชิปปิง (Shipping) (คะแนนเฉลี่ย 5) และการให้บริการด้านการเงิน-การธนาคาร (คะแนนเฉลี่ย 4.6) เมื่อสังเกตสองกิจการนี้จะเห็นว่ามีความค่อนข้างเต็มจากผลการศึกษาในภาคสนาม ไม่พบปัญหาส่วนใหญ่มีการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถตอบสนองของความต้องการของลูกค้าได้เป็นอย่างดี มีความเชื่อมั่นและความไว้วางใจของผู้มาใช้บริการอยู่ในระดับดี

1. ผลการศึกษาการจัดตั้งปฏิบัติตามกรอบข้อตกลงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ สปป.ลาว ในการเข้าเป็นภาคีสมาชิก คณะแผนเจดีย์ 4.6

การศึกษาตามกรอบความตกลงต่างๆ ผู้วิจัยได้รวบรวมเอากรอบความตกลง ที่มันเกี่ยวข้องกับและปฏิบัติได้จริงในพื้นที่ที่ศึกษา ดังนี้

1. เขตการค้าเสรีอาเซียนหรืออาฟต้า (ASEAN Free Trade Area: AFTA) ภาษีเป็น 0 สำหรับสมาชิกอาเซียนเก่า ยกเว้นประเทศ CLMV 0-5% และจะลดเป็น 0 ในปี 2015 นอกจากนี้ยังมีสินค้าอ่อนไหวและอ่อนไหวสูงของแต่ละประเทศสมาชิก 20-50%

2. กรอบความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีการค้าบริการระหว่างอาเซียน-จีน การเจรจาเปิดตลาดการค้าบริการระหว่างกัน ซึ่งครอบคลุมทั้งด้านการเปิดเสรีการค้า บริการและความร่วมมือด้านการค้าบริการโดยการเปิดเสรีจะใช้ GATS เป็นพื้นฐาน

3. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

1) อำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างภาคีสมาชิก 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา จีน สปป.ลาว พม่า ไทย และเวียดนาม

2) เพื่อให้กฎหมายกฎระเบียบ กระบวนการและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ให้มีความเรียบง่ายและเป็นไปในทางเดียวกัน

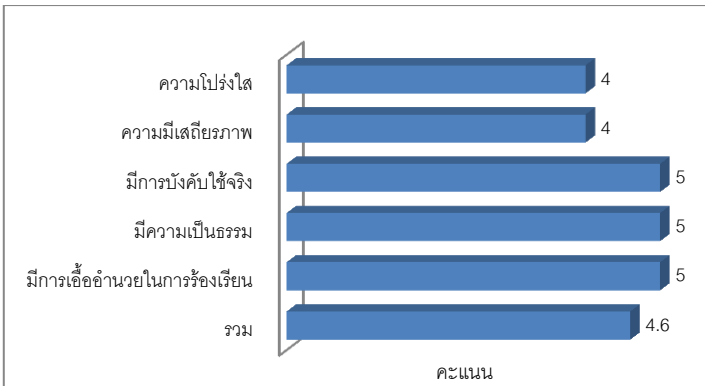
3) เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เส้นทางภายใต้ความตกลงรวมทั้งหมด 5 เส้นทาง หนึ่งในนั้นมีเส้นทางเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นเส้นทางระหว่างประเทศไทย-สปป.ลาว-จีนตอนใต้

ผู้วิจัยได้รวบรวมได้สร้างเป็นดัชนีเพื่อใช้เป็นในกรณี ในการจัดตั้งปฏิบัติ กฎระเบียบ กฎหมายและความตกลงต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- 1) ความโปร่งใส ของการบังคับใช้กฎหมาย ได้ 4 คะแนน
- 2) ความมีเสถียรภาพในการดำเนินการในการจัดตั้งปฏิบัติกฎระเบียบ กรอบข้อตกลงต่างๆ ที่เข้าเป็นภาคีได้ 4 คะแนน

- 3) มีการบังคับใช้จริงให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดได้ 5 คะแนน
- 4) มีความเป็นธรรมในการบังคับใช้กฎหมายต่อทุกๆ ประเทศสมาชิกได้ 5 คะแนน
- 5) มีการใช้อำนวยให้แก่บุคคล นิติบุคคล หรือประเทศสมาชิกของภาคีสัญญา สามารถร้องเรียนได้ ในเมื่อประเทศสมาชิกใดหนึ่งไม่ปฏิบัติพันธสัญญาที่กำหนดไว้ได้ 5 คะแนน

จากผลการศึกษาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในการจัดตั้งกฎระเบียบและตามกรอบความตกลง ได้ผลการศึกษารูปดังรูปที่ 5



รูปที่ 5 ตัวชี้วัดการอำนวยความสะดวกทางการค้าในการจัดตั้งกฎระเบียบและกรอบความตกลงต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง สปป.ลาว ได้เป็นภาคี

จากการศึกษาที่ได้แสดงใน รูปที่ 5 ซึ่งให้เห็นว่าการอำนวยความสะดวกทางการค้าในการจัดตั้งกฎระเบียบและตามกรอบความตกลง ได้คะแนนในระดับค่อนข้างสูงไม่ค่อยมีปัญหาในการกำหนดปฏิบัติ ระเบียบ หรือกรอบข้อตกลงต่างๆ แต่ก็จะมีปัญหาบ้างเล็กน้อย เช่น ความโปร่งใสของการบังคับใช้กฎหมาย เจ้าหน้าที่บางรายและผู้ประกอบการบางรายยังไม่เข้าใจอย่างถ่องแท้ในด้านระเบียบ และกรอบข้อตกลง เมื่อ

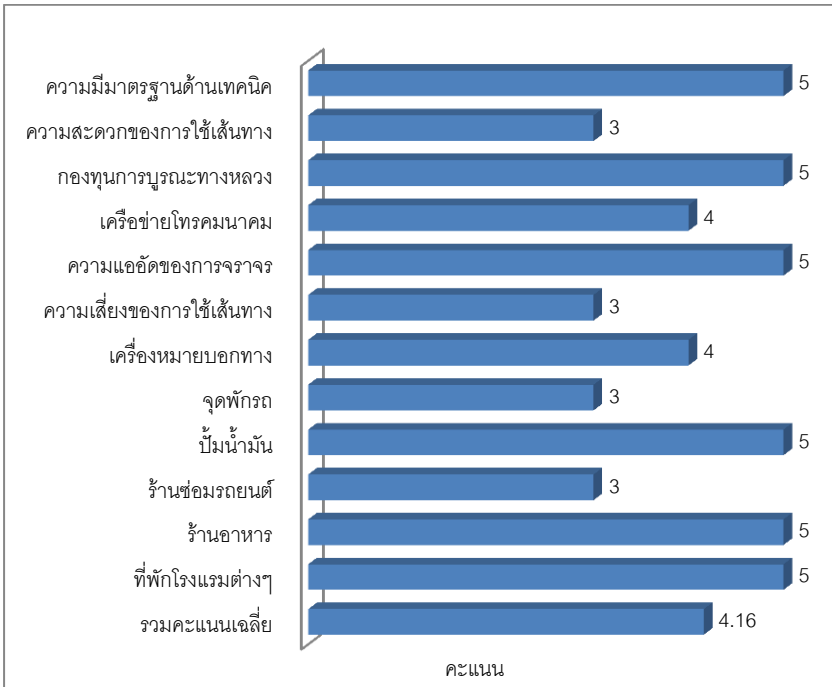
มีปัญหาเกิดขึ้นแล้ว ในภาครัฐต้องขอความเห็นจากผู้บังคับบัญชาก่อน จึงทำให้มีความล่าช้าในการแก้ไขปัญหาเล็กน้อย ในภาคของผู้ประกอบการ มีบางรายยังไม่เข้าใจในเรื่องของกฎระเบียบหรือกรอบข้อตกลงเช่นกัน ตัวอย่างเช่นเรื่องของการทำธุรกรรมทางการค้า เมื่อไปถึงด่านพรมแดนอาจมีเหตุที่ต้องมีการแจ้งหรือแก้เอกสารเนื่องจากไม่ตรงตามระเบียบ อีกประเด็นคือความมีเสถียรภาพในการดำเนินการในการปฏิบัติตามกฎระเบียบ กรอบข้อตกลงต่างๆ ที่เข้าเป็นภาคี เรื่องนี้มีปัญหาบ้าง เช่น การแจ้งการเพิ่มของส่วนกลาง มาয়้งหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ที่เป็นเรื่องเกี่ยวกับระเบียบภายในประเทศ มีบางครั้งอาจส่งผลกระทบต่อความรับรู้ และเข้าใจของผู้ประกอบการ ในเรื่องของการเปลี่ยนแปลงระเบียบการ

2. การอำนวยความสะดวกทางการค้า ของโครงสร้างพื้นฐาน ตัวถนน R3A ผ่าน สปป.ลาว คะแนนเฉลี่ย 4.16

ตารางที่ 1 จำนวนดัชนีองค์ประกอบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า และผลการประเมิน

องค์ประกอบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ตามเส้นทาง R3A ใน สปป.ลาว (จำนวนดัชนี)	ผลการประเมินให้ คะแนนจากสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ				
	คะแนน 1	คะแนน 2	คะแนน 3	คะแนน 4	คะแนน 5
1) ความมีมาตรฐานด้านเทคนิคของเส้นทาง					✓
2) ความสะดวกของการใช้เส้นทาง			✓		
3) กองทุนการ บูรณทางหลวง					✓
4) เครือข่ายโทรคมนาคม ตลอดแนวเส้นทาง				✓	
5) ความแออัดของการจราจร					✓
6) ความเสี่ยงของการใช้เส้นทาง			✓		
7) เครื่องหมายบอกทาง				✓	
8) จุดพักรถ			✓		
9) ปิมน้ำมัน					✓
10) ร้านซ่อมรถยนต์			✓		
11) ร้านอาหาร					✓
12) ที่พักโรงแรมต่างๆ					✓

โครงสร้างพื้นฐานเฉพาะตัวถนน R3A ผ่าน สปป.ลาว



รูปที่ 6 ดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกของโครงสร้างพื้นฐาน ตัวถนน R3A ผ่าน สปป.ลาว

จากการที่ได้เดินทางสำรวจเส้นทาง R3A ตั้งแต่ เดือนมีนาคม-มิถุนายน ปี พ.ศ.2557 แล้วพบว่าสภาพของเส้นทางโดยรวมค่อนข้างดี ถือได้ว่าดีที่สุดเส้นทางหนึ่งในเขตภาคเหนือ ของ สปป.ลาว แต่จะมีบางช่วงบางตอน เป็นหลุม เป็นบ่อบ้าง คิดเป็น สัดส่วนความเสียหายแล้วประมาณ ร้อยละ 10 ซึ่งถือได้ว่าส่วนใหญ่ยังใช้งานได้

จากการวัดให้คะแนน ตามดัชนีที่ได้กำหนดแล้วจะเห็นได้ว่า มีบางดัชนีที่ได้ คะแนนต่ำเช่น ดัชนีความสะดวกของการใช้เส้นทาง ดัชนีความเสี่ยงของการใช้เส้นทาง

ดัชนีที่พักรถ ดัชนีร้านซ่อมรถยนต์ได้ 3 คะแนน หมายความว่า การนำใช้เส้นทางสายนี้ ยังไม่ค่อยสะดวกมากเท่าไร เนื่องจากว่าถนนคดเคี้ยว แคบ วิ่งสวนกันลำบาก และเป็นพื้นที่ลาดชัน มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และตลอดแนวเส้นทางยังไม่มีที่พักรถ มีเพียงแต่ที่พักรถชั่วคราวในริมทางและยังไม่มีที่พักรถที่ได้มาตรฐาน และอีกประเด็นคือ ตลอดแนวเส้นทางยังไม่มีร้านซ่อมรถยนต์ที่เป็นร้านขนาดใหญ่ ส่วนมากแล้วร้านซ่อมรถยนต์ที่ใหญ่และได้มาตรฐานจะอยู่ในเทศบาล จังหวัดหรือในตัวเมืองใหญ่ในแขวงหลวงน้ำทา และแขวงบ่อแก้ว ในเมื่อรถเสียที่ห่างจากตัวเมืองก็มีปัญหาต้องได้ตามช่างมาจากในเมืองหรือตามช่างประจำบริษัทขนส่งมาจากประเทศของตน เช่น รถไทยเสียตามช่างไทย รถจีนเสียตามช่างจีน เป็นต้น และอะไหล่ที่ สปป.ลาว ไม่ค่อยมีครบ จึงเป็นเหตุทำให้ค่าใช้จ่ายส่วนนี้ค่อนข้างสูง

จากการศึกษาการอำนวยความสะดวกการค่าตามเส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจอาเซียน กรณีศึกษาเส้นทาง R3A ผ่าน สปป.ลาว สามารถสรุปผลการศึกษทั้ง 4 ด้าน ดังนี้

1. สรุปผลบวกรวมโดยเฉลี่ย

- 1) หน่วยงานภาครัฐ ได้คะแนนเฉลี่ย 4.26
- 2) หน่วยงานภาคเอกชน ได้คะแนนเฉลี่ย 4.12
- 3) การจัดตั้งปฏิบัติ กรอบข้อตกลงต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้คะแนนเฉลี่ย

4.6

- 4) โครงสร้างพื้นฐาน เฉพาะ R3A ผ่าน สปป.ลาวได้ คะแนนเฉลี่ย 4.16
- ผลรวม เท่ากับ: $1)+2)+3)+4)/4 = 4.26+4.12+4.6+4.16/4 = 17.14/4 = 4.28$

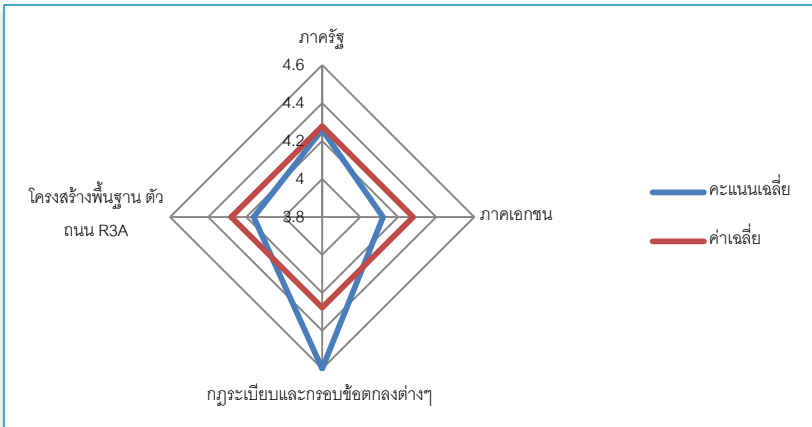
การอำนวยความสะดวกทางการค้าตามเส้นทาง R3A ผ่าน สปป.ลาว ได้คะแนน = 4.28 หมายความว่า มีการอำนวยความสะดวกในระดับค่อนข้างดี

2. สรุปผลบวกตารางดัชนีแต่ละด้านและการให้นำหนักความสำคัญ

ตารางที่ 2 ดัชนีแต่ละด้านและการให้น้ำหนักความสำคัญ

ล/ด	สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละส่วน	คะแนนเฉลี่ย	ค่าเฉลี่ย	การให้น้ำหนักความสำคัญ	
1	ภาครัฐ	4.26	4.278	40%	1.704
2	ภาคเอกชน	4.12	4.278	25%	1.03
3	การจัดตั้งปฏิบัติกฎระเบียบและข้อตกลงต่างๆ	4.6	4.278	20%	0.92
4	โครงสร้างพื้นฐาน (R3A)	4.16	4.278	15%	0.624
	รวม	4.28		100%	4.278

ตารางที่ 2 เป็นการให้น้ำหนัก ความสำคัญในแต่ละด้าน เพื่ออยากทราบว่าหน่วยงานใด มีการอำนวยความสะดวกทางการค้าหรือไม่ และหน่วยงานใดที่ยังไม่เอื้ออำนวย เพื่อให้ได้ข้อสรุปว่าหน่วยงานนั้นควรได้รับการปรับปรุงก่อนหรือหลังตามลำดับของการให้น้ำหนักความสำคัญ



รูปที่ 7 การแสดงผลการศึกษาในแต่ละด้านเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละส่วน

จากการทำเป็นตารางแล้วแสดงผลออกมาเป็นรูปที่ 7 เป็นการให้นำหน้า
ความสำคัญโดยเฉลี่ย เพื่ออยากจะทราบว่าด้านไหนมีความสำคัญมากน้อยกว่ากัน
และเห็นควรจะต้องได้มีการปรับปรุงให้มันดีขึ้น โดยการให้ความสำคัญในค่าน้ำหนัก
แก่หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน ด้านกฎหมาย กฎระเบียบและข้อตกลง
ต่างๆ และด้านโครงสร้างพื้นฐาน ตามลำดับ แล้วในรูปจะสังเกตเห็นว่าหน่วยงานที่ควร
จะต้องได้รับการปรับปรุงอันดับแรกที่เห็นว่าต่ำกว่าค่าเฉลี่ยได้แก่ (1) หน่วยงาน
ภาคเอกชน (2) ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (3) หน่วยงานภาครัฐ

สรุปผลการศึกษา อุปสรรคและปัญหาที่พบ

จากการศึกษาพบว่า ดัชนีชี้วัดของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนส่วนใหญ่
มีการอำนวยความสะดวกค่อนข้างดีและดีมากแต่จะมีปัญหาอยู่บ้าง เช่น หน่วยงาน
ศุลกากร ดัชนีที่เกี่ยวกับ **ความชำนาญงาน** ได้ 3 คะแนน หมายความว่า บุคลากรยังไม่
เพียงพอ ทางด้านจำนวน และคุณภาพ ยังขาดทักษะความสามารถ ในการใช้
เทคโนโลยีในการทำงาน การแสวงหาความรู้ของพนักงานยังมีน้อย และจำกัด และ
หน่วยงานกักกันพืชและสัตว์ ดัชนีเกี่ยวกับ **ความทันสมัย** ได้ 3 คะแนน เช่นกัน
หมายความว่า มีข้อจำกัดในการนำเทคโนโลยีไปในการทำงาน เช่น งานเกี่ยวกับการพ่น
ยาฆ่าเชื้อโรคเวลารถเข้ามา จะเห็นว่า ยังใช้แรงงานของคนในการพ่นยา ในขณะที่ไทย
และจีนได้ใช้เทคโนโลยีในการพ่นยา และอีกประเด็นหนึ่งคือการใช้เครื่องมือในการ
ตรวจพืชและสัตว์ ยังไม่มีเครื่องมือที่พร้อม และทันสมัยพอ เช่น ห้องแล็บ (Lab) ในการ
ตรวจพืชและเนื้อสัตว์

สำหรับผู้ประกอบการภาคเอกชนที่ยังไม่เชี่ยวชาญ เช่น ด้านประกันภัย
(คะแนนเฉลี่ย 3.4) การประกันสินค้ายังไม่มีความสูงมากนัก ผู้ประกอบการต้องซื้อ
ประกันภัยหลายต่อ รวมทั้งความล่าช้าในการแก้คดีอุบัติเหตุ และศูนย์เปลี่ยนถ่าย
สินค้า (บ่อเต็น) (คะแนนเฉลี่ย 3.6) ยังไม่ได้ใช้เทคโนโลยีในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าและ
ยังใช้แรงงานคนเป็นหลัก

สำหรับตัวถนน R3A ส่วนมากแล้วค่อนข้างดีแต่ก็จะมีอุปสรรคบ้าง เช่น ถนนคดเคี้ยว แคบ วิ่งสวนกัน และเป็นพื้นที่ลาดชัน มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

ข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ปัญหา

ภาครัฐ ควรส่งเสริมให้พนักงาน ยกกระตือรือร้นความสามารถ โดยการจัดฝึกอบรมศึกษาดูงาน เกี่ยวกับงานที่เกี่ยวข้องให้มากยิ่งขึ้นและจัดซื้ออุปกรณ์และเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาเพิ่ม

ภาคเอกชน ด้านการประกันภัย ควรออกประกันภัยให้ครอบคลุมในวงเงินที่สูงขึ้นและควรแก้ไขอุบัติเหตุให้เร็วมากขึ้น สำหรับศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ควรใช้เทคโนโลยีในการจัดการให้มากขึ้น เพื่อหลีกเลี่ยงการใช้แรงงานคน

เส้นทาง R3A ควรทำสัญลักษณ์บอกทางให้ชัดเจน และมีปริมาณมากกว่าเดิม ควรจัดทำแผนพบ ในการอธิบายผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความเข้าใจในการใช้เส้นทางนี้ เพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุ หรือให้ลดน้อยลง

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

ผู้ที่ศึกษาต่อจากงานวิจัยนี้ผู้วิจัยเสนอให้ทำการศึกษาในแง่ของกฎหมายหรือกรอบข้อตกลงเพิ่มเติมเนื่องจาก สปป.ลาว กำลังจะได้เข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีความจำเป็นหรือจะต้องได้ปรับตัวอย่างไรในการบังคับใช้กฎหมาย รวมทั้งข้อจำกัดทางด้านกฎหมายในการจัดตั้งปฏิบัติการของ อาเซียนและ GMS-CBTA และการนำใช้ระบบ National Single Window ของ ระบบ (Automated System for Customs Data: ACYCUDA)

เอกสารอ้างอิง

- โกสุมภ์ สายจันทร์. (2550) *อุปสรรคด้านกฎระเบียบการค้าผ่านแดนไทย-พม่า/ลาว-จีน ตอนใต้ และการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งในกรอบ GMS North-South Corridor*, กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- เชษฐา อินทวิทักษ์, สุเมธ องกิตติกุล และณัฐวุฒิ ลักษณะบัญญัติ. (2555) *การค้าสินค้าและการอำนวยความสะดวกทางการค้า*, กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.
- รุธิร์ พนมยงค์, อภิชาติ ไสภาแดง, นุจรี สุพัฒน์, โกสุมภ์ สายจันทร์, คมกฤต เล็กสกุล, วรวิศว์ วีรคเชนทร์, ปุณ เทียงบุญธรรม และชูศรี เที้ยศิริเพชร. (2552) *โครงการการศึกษาระบบโลจิสติกส์ของการค้าไทย-จีน เพื่อรองรับข้อตกลงการค้าเสรีอาเซียน-จีน กรณีศึกษาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน*, กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย.
- สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน). (2554) *โครงการวิจัยเรื่องการพัฒนาศักยภาพเส้นทาง R3A/E และผลกระทบต่อประเทศไทย*, กรุงเทพฯ: สถาบันฯ.
- สมพร อิศวิลานนท์ และกนก คติการ. (2552) *โครงการศึกษาวิจัยระบบ Logistics และ Supply Chain ผลไม้และผลิตภัณฑ์เพื่อขยายตลาดส่งออกในประเทศในเอเชีย ปี 2552 (กรณีศึกษาเส้นทาง R3E และ R3W)*, กรุงเทพฯ: สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร.
- The Global Enabling Trade Index Report 2014*. (n.d.), [Online], Available: www.weforum.org/ [5 May 2014]
- Porter, M. E. (1985) *The competitive advantage: Creating and sustaining superior performance*, New York: Free Press.
- Srivastava, P. (2011) *Regional corridors development in regional cooperation*, Philippines: Asian Development Bank.

Thailand Board of Investment. (2008) *ADB's GMS Economic Cooperation Program*, [Online], Available:

http://www.boi.go.th/tir/issue/200807_18_7/58.htm [6 June 2014]

Wilson, J. S. & Mann, C. L. & Otsuki, T. (2003) *Trade facilitation and economic development: measuring the impact*, *Policy Research Working Paper Series 2988*, Washington, DC: World Bank.

World Bank. (2014) *International lpi global ranking*, [Online], Available:

<http://lpi.worldbank.org/international/global> [17 July 2013]