

การศึกษาการขนส่งสินค้าข้ามแดนและพัฒนาดัชนีชี้วัดการอำนวยความสะดวก
สำหรับการขนส่งสินค้าส่งออกที่จุดผ่านแดน

นายปีลันท์ พรายทองแย้ม

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา ภาควิชาวิศวกรรมโยธา
คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2555
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อและแฟ้มข้อมูลฉบับเต็มของวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ปีการศึกษา 2554 ที่ให้บริการในคลังปัญญาจุฬาฯ (CUIR)
เป็นแฟ้มข้อมูลของนิสิตเจ้าของวิทยานิพนธ์ที่ส่งผ่านทางบัณฑิตวิทยาลัย

The abstract and full text of theses from the academic year 2011 in Chulalongkorn University Intellectual Repository (CUIR)
are the thesis authors' files submitted through the Graduate School.

STUDY OF CROSS BORDER TRANSPORTATION AND DEVELOPMENT OF
FACILITATION INDEX FOR TRANSPORT OF EXPORT GOODS
AT BORDER CHECKPOINTS

Mr. Pilan Praithongyeam

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Engineering Program in Civil Engineering

Department of Civil Engineering

Faculty of Engineering

Chulalongkorn University

Academic Year 2012

Copyright of Chulalongkorn University

ปิลันท์ พรายทองแย้ม: การศึกษาการขนส่งสินค้าข้ามแดนและพัฒนาดัชนีชี้วัดการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าส่งออกที่จุดผ่านแดน. (STUDY OF CROSS BORDER TRANSPORTATION AND DEVELOPMENT OF FACILITATION INDEX FOR TRANSPORT OF EXPORT GOODS AT BORDER CHECKPOINTS)

อ. ที่ปริกษาวิทยานิพนธ์หลัก: ผศ.ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฎ, 194 หน้า.

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาการขนส่งสินค้าข้ามแดน โดยเน้นไปที่การส่งออกที่จุดผ่านแดนหลักของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านรวม 6 ด้าน โดยการสังเกตการณ์การปฏิบัติงานที่ด่าน สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง และใช้แบบสอบถามไปยังผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่ด่าน จากนั้น จึงนำมาสร้างเป็นดัชนีชี้วัดการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนขาออกของไทย โดยกำหนดดัชนีเป็น 3 ส่วนคือ กระบวนการศุลกากร สภาพด่านศุลกากร และสภาพด่านพรมแดน โดยได้แบ่งองค์ประกอบย่อยอีกด้วย ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์มาจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุกขนส่งสินค้าข้ามแดน 199 คน ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าข้ามแดน 27 ราย รวมถึงจากการสังเกตการณ์ที่พรมแดนโดยตรงทั้ง 6 ด้าน และนำมาวิเคราะห์โดยใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์เพื่อให้ได้น้ำหนักความสำคัญของแต่ละองค์ประกอบ และให้คะแนนแต่ละองค์ประกอบนั้น ดัชนีที่ได้นั้นแสดงให้เห็นระดับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนของไทยในปัจจุบัน ซึ่งสามารถวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นจากแผนการพัฒนาของไทย ตลอดจนทราบถึงความแตกต่างระหว่างการพัฒนาของไทยและผลที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากข้อตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีผลบังคับใช้อย่างสมบูรณ์ได้

ภาควิชา..... วิศวกรรมโยธา..... ลายมือชื่อนิสิต.....
 สาขาวิชา..... วิศวกรรมโยธา..... ลายมือชื่อ อ.ที่ปริกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....
 ปีการศึกษา..... 2555.....

5270780921: MAJOR CIVIL ENGINEERING

KEYWORDS: CROSS BORDER TRANSPORTATION / TRANSPORT FACILITATION INDEX / BORDER CHECKPOINT / GMS / ASEAN

PILAN PRAITHONGYEAM: STUDY OF CROSS BORDER TRANSPORTATION AND DEVELOPMENT OF FACILITATION INDEX FOR TRANSPORT OF EXPORT GOODS AT BORDER CHECKPOINTS. ADVISOR: ASST. PROF. JITTICHAIRUDJANAKANOKNAD, Ph.D., 194 pp.

The research is the study on cross-border transportation of export goods at six major cross-border checkpoints between Thailand and neighboring countries. The methods in this study include field observations at the borders, in-depth interviews of customs officers and other key stakeholders, and questionnaire survey of international transport operators and cross-border truck drivers. Then, the transportation facilitation index for Thailand’s cross-border export was developed. The index consists of three components, i.e., customs procedures, customs infrastructure, and border infrastructure, and their subcomponents. The data used in the index were collected from questionnaires from 199 cross-border truck drivers, 27 cross-border transport operators, and empirical field survey of six borders. The analysis was done by using analytic hierarchy process (AHP) to get weights from each subcomponent and by scoring it. The index can be used to show and compare the level of transport facilitation at each border checkpoint during present time, future period with Thai government plans, and future period with ASEAN Economic Community implementation.

Department : Civil Engineering Student’s Signature

Field of Study : Civil Engineering Advisor’s Signature

Academic Year : 2012

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี ด้วยได้รับความกรุณาอย่างยิ่งจาก ผศ.ดร. จิตติชัย รุจนกนกนาฏ อาจารย์ที่ปรึกษาที่ได้ให้แนวคิด คำปรึกษา และให้คำแนะนำ ตลอดจนการแนะแนว ทางแก้ไขข้อบกพร่องในการทำวิทยานิพนธ์ตั้งแต่เริ่มต้นจนสำเร็จเสร็จสิ้น รวมทั้งให้โอกาส ข้าพเจ้าในการทำงานเพื่อเสริมสร้างประสบการณ์ ซึ่งข้าพเจ้าขอขอบพระคุณในความเอาใจใส่ดูแล เป็นอย่างดีมา ณ โอกาสนี้

ขอขอบพระคุณ รศ.ดร. สรวิศ นฤปิติ และดร.วัชรศรี มีละวัฒน์ที่กรุณาให้ความรู้และ คำแนะนำที่สำคัญซึ่งช่วยให้วิทยานิพนธ์นี้มีเนื้อหาสมบูรณ์ พร้อมทั้งสละเวลามาเป็นคณะกรรมการ สอบวิทยานิพนธ์ ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ด้านบุคลากรด้านอรัญประเทศ, มุกดาหาร, นครพนม, หนองคาย, สะเดาและป่าดงเบขาร์ รวมถึงหอการค้าจังหวัดสระแก้ว มุกดาหาร และนครพนม หนองคาย สงขลา และเจ้าหน้าที่แขวงรถทางในจังหวัดที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้ง พนักงานขับรถบรรทุกสินค้า ระหว่างประเทศและบริษัทผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งได้ให้ความกรุณาให้ ความร่วมมือ อนุญาตให้ข้าพเจ้าเข้าสัมภาษณ์และเก็บข้อมูลแบบสอบถาม ซึ่งเป็นที่สำคัญมาก สำหรับการวิจัย งานวิจัยนี้จะสำเร็จไม่ได้เลยหากปราศจากความร่วมมือนี้ ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณ มา ณ โอกาสนี้

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพื่อเก็บข้อมูลสำหรับวิทยานิพนธ์นี้ ได้รับการสนับสนุนจาก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.) ฝ่าย 1 ภายใต้โครงการผลกระทบของการปรับปรุงสิ่งแวดล้อม ความสะดวกทางการค้าตามข้อตกลงประชาคมอาเซียนที่มีต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนและ การค้าผ่านแดน โดยมีอาจารย์ ดร. กรกรณ์ ชีวะตระกูลพงษ์ เป็นหัวหน้าโครงการ

ขอขอบคุณเพื่อนๆ นิสิตบัณฑิตศึกษาศาสาวิศวกรรมขนส่งและจราจร ภาควิชาวิศวกรรม โยธา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ที่กรุณาให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์กับการศึกษานี้และเป็น กำลังใจซึ่งกันและกันตลอดมา

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง	ญ
สารบัญภาพ	ฐ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	3
1.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากการทำวิจัย	4
1.5 วิธีดำเนินการวิจัย	4
1.6 แผนงานการนำเสนอผลงานวิจัย.....	6
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	7
2.1 จุดผ่านแดนของไทย สำหรับการขนส่งสินค้าทางบก	7
2.2 ระบบขนส่งสินค้าข้ามแดน.....	13
2.3 สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า.....	24
2.4 หลักการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า	27
2.5 ความร่วมมือระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางบก	35
2.6 สรุปผลการทบทวนเอกสาร	39

	หน้า
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	42
3.1 ทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	42
3.2 กำหนดแนวทางการจัดทำดัชนีชี้วัด.....	42
3.3 วางแผนการเก็บข้อมูล.....	50
3.4 การเก็บข้อมูล ณ จุดผ่านแดน.....	53
3.5 การเก็บข้อมูลผู้ใช้บริการ.....	54
3.6 การจัดทำดัชนีชี้วัดถึงอำนวยความสะดวกทางการค้า.....	56
3.7 การสรุปผลและข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง.....	57
บทที่ 4 ข้อมูลของจุดผ่านแดน.....	58
4.1 จุดผ่านแดนอรัญประเทศและด่านศุลกากรอรัญประเทศ.....	59
4.2 จุดผ่านแดนมุกดาหารและด่านศุลกากรมุกดาหาร.....	71
4.3 จุดผ่านแดนนครพนมและด่านศุลกากรนครพนม.....	83
4.4 จุดผ่านแดนหนองคายและด่านศุลกากรหนองคาย.....	94
4.5 จุดผ่านแดนสะเดาและด่านศุลกากรสะเดา.....	107
4.6 จุดผ่านแดนปางเบซาร์และด่านศุลกากรปางเบซาร์.....	120
4.7 การเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง.....	129
บทที่ 5 การจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง.....	140
5.1 แนวความคิดในการจัดทำค่าน้ำหนักดัชนี.....	140
5.2 การจัดทำคะแนนของปัจจัยรอง.....	146
5.3 สรุปการประเมินคะแนนของจุดผ่านแดน.....	151

บทที่ 6 การวิเคราะห์ผลกระทบจากแผนการปรับปรุงจุดผ่านแดนและข้อตกลง	
ระหว่างประเทศ.....	158
6.1 ผลของแผนการปรับปรุงจุดผ่านแดนตามนโยบายของรัฐบาล	158
6.2 ผลของแผนการปรับปรุงจุดผ่านแดนตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ	165
6.3 บทสรุปการวิเคราะห์ผลกระทบต่อดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งจาก	
แผนการพัฒนาจุดผ่านแดนและข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ	166
บทที่ 7 บทสรุป.....	171
7.1 ผลสรุปจากงานวิจัย	171
7.2 ข้อเสนอแนะ	172
7.3 ข้อจำกัดของงานวิจัย.....	174
7.4 แนวทางการศึกษาวิจัยในอนาคต	175
รายการอ้างอิง	176
ภาคผนวก	180
ภาคผนวก ก. แบบสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกสินค้า	181
ภาคผนวก ข. แบบสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า	184
ภาคผนวก ค. รายละเอียดการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง.....	188
ภาคผนวก ง. รายชื่อบริษัทผู้ประกอบการขนส่งสินค้าข้ามแดน	192
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์	194

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 แผนการดำเนินงานวิจัย	6
2.1 การแบ่งกลุ่มตัวอย่างของการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ของประเทศไทย	28
2.2 การเปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยภายใต้วัตถุประสงค์ของปัญหา.....	31
2.3 ตารางแสดงมาตราส่วนมาตรฐานที่ใช้ในการเปรียบเทียบความสำคัญ.....	32
3.1 รายละเอียดของตัวชี้วัดที่ประเมินโดยผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถ.....	46
3.2 มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนแยกตามด่านศุลกากร	50
3.3 ตัวอย่างการคิดค่าน้ำหนักความสำคัญ	52
3.4 การแปรค่าลำดับเป็นค่าความสำคัญ	52
3.5 ตัวอย่างการคิดเปรียบเทียบค่าน้ำหนักความสำคัญ	52
4.1 เวลาการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออก ณ ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก	60
4.2 ต้นทางของเที่ยวการขนส่งสำหรับจุดผ่านแดนอรัญประเทศ.....	61
4.3 เวลารอคอยรวมของรถบรรทุกสินค้า ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ.....	62
4.4 ค่าคะแนนปัจจัยด้านด่านพรมแดนของจุดผ่านแดน อรัญประเทศ.....	62
4.5 วิเคราะห์เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนบ้านคลองลึก	64
4.6 เวลาการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้า ณ ด่านพรมแดนมุกดาหาร.....	72
4.7 ต้นทางของเที่ยวการขนส่งสำหรับจุดผ่านแดนมุกดาหาร	73
4.8 เวลารอคอยรวมของรถบรรทุกสินค้า ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร.....	73
4.9 ค่าคะแนนปัจจัยด้านด่านพรมแดนของจุดผ่านแดนมุกดาหาร	74
4.10 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนมุกดาหาร	75
4.11 เวลาการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้า ณ ด่านพรมแดนนครพนม.....	84
4.12 ต้นทางของเที่ยวการขนส่งสำหรับจุดผ่านแดนนครพนม	84
4.13 เวลารอคอยรวมของรถบรรทุกสินค้า ณ จุดผ่านแดนนครพนม	85
4.14 ค่าคะแนนปัจจัยด้านด่านพรมแดนของจุดผ่านแดนนครพนม	85
4.15 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนนครพนม	86
4.16 เวลาการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้า ณ ด่านพรมแดนหนองคาย	97
4.17 ต้นทางของเที่ยวการขนส่งสำหรับจุดผ่านแดนหนองคาย	98

ตารางที่	หน้า
4.18 เวลาารอคอยรวมของรถบรรทุกสินค้า ณ จุดผ่านแดนหนองคาย	99
4.19 ค่าคะแนนปัจจัยด้านด่านพรมแดนของจุดผ่านแดนหนองคาย	98
4.20 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนหนองคาย.....	105
4.21 เวลาการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้า ณ ด่านพรมแดนสะเดา	105
4.22 เส้นทางของเที่ยวการขนส่งสำหรับจุดผ่านแดนสะเดา	105
4.23 เวลาารอคอยรวมของรถบรรทุกสินค้า ณ จุดผ่านแดนสะเดา	111
4.24 ค่าคะแนนปัจจัยด้านด่านพรมแดนของจุดผ่านแดนสะเดา	112
4.25 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนสะเดา.....	113
4.26 เวลาการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้า ณ ด่านพรมแดนปางดงเบซาร์	120
4.27 เส้นทางของเที่ยวการขนส่งสำหรับจุดผ่านแดนปางดงเบซาร์	122
4.28 เวลาารอคอยรวมของรถบรรทุกสินค้า ณ จุดผ่านแดนปางดงเบซาร์	124
4.29 ค่าคะแนนปัจจัยด้านด่านพรมแดนของจุดผ่านแดนปางดงเบซาร์	125
4.30 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนปางดงเบซาร์.....	127
5.1 แสดงค่าเปรียบเทียบของปัจจัยที่ 1 เทียบกับปัจจัยที่ 2	138
5.2 ค่าลำดับความสำคัญ(ตัวอย่าง)	139
5.3 ค่าเมตริกซ์เปรียบเทียบของตัวอย่าง.....	139
5.4 แสดงค่าไอเกนเวกเตอร์และค่าน้ำหนักคะแนนของปัจจัย	140
5.5 การเปรียบเทียบผลน้ำหนักระหว่างค่าเปรียบเทียบกับค่าจากตาราง ROC.....	141
5.6 ค่าน้ำหนักของปัจจัยประกอบดัชนี.....	143
5.7 การให้ระดับคะแนนด้านความปลอดภัย.....	144
5.8 การให้ระดับคะแนนด้านความง่ายต่อการเข้าถึง	145
5.9 การให้ระดับคะแนนด้านความเพียงพอของพื้นที่จอดรถ.....	146
5.11 จำนวนพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าแยกตามจุดผ่านแดน	147
5.12 สรุปคะแนนดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง	151
5.10 การให้ระดับคะแนนด้านพิธีการศุลกากร	154
6.1 ผลจากแผนการพัฒนาด้านนโยบาย สำหรับจุดผ่านแดนอรัญประเทศ.....	155
6.2 ผลจากแผนการพัฒนาด้านนโยบาย สำหรับจุดผ่านแดนมุกดาหาร.....	156
6.3 ผลจากแผนการพัฒนาด้านนโยบาย สำหรับจุดผ่านแดนนครพนม	158
6.4 ผลจากแผนการพัฒนาด้านนโยบาย สำหรับจุดผ่านแดนหนองคาย	159

ตารางที่	หน้า
6.5 ผลจากแผนการพัฒนาตามนโยบาย สำหรับจุดผ่านแดนสะเดา	159
6.6 ผลจากแผนการพัฒนาตามนโยบาย สำหรับจุดผ่านแดนปาดังเบซาร์	160
6.7 ผลจากข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศต่อดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวก ทางการขนส่ง	161
6.8 ผลจากข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศต่อการเปลี่ยนแปลงดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง.....	163

สารบัญญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 แนวทางการดำเนินการวิจัย.....	5
2.1 แผนภาพกระบวนการเริ่มต้นของการดำเนินธุรกิจส่งออก	21
2.2 แผนภาพขั้นตอนพิธีศุลกากร โดยสรุป.....	22
2.3 โครงสร้างปัญหาตามกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์.....	31
3.1 ผังการดำเนินงานวิจัย.....	39
3.2 แผนภูมิระดับชั้นของการกำหนดระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า	44
4.1 การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสินค้า(ชาย) และรถเข็น(ขวา)	58
4.2 แสดงลักษณะสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งของจุดผ่านแดนอรัญประเทศ	59
4.3 เวลาในแต่ละขั้นตอนสำหรับการผ่านพรมแดนบ้านคลองลึก	63
4.4 ผังการให้บริการรถบรรทุกสินค้าส่งออกของด่านพรมแดนมุกดาหาร	71
4.5 เวลาในแต่ละขั้นตอนสำหรับการผ่านพรมแดนมุกดาหาร	75
4.6 แผนภูมิการเพิ่มขึ้นของรถบรรทุกสินค้าที่ด่านพรมแดนมุกดาหาร	76
4.7 ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและลานฝากตู้คอนเทนเนอร์ของสปป.ลาว	78
4.8 พื้นที่ตรวจร่วม (CCA) ของสปป.ลาว.....	79
4.9 ผังแสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านนครพนม	82
4.10 เวลาในแต่ละขั้นตอนสำหรับการผ่านพรมแดนนครพนม	86
4.11 ผังแสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านสะพานมิตรภาพ 1	93
4.12 จุดสำหรับจอดรถบรรทุกสินค้าขาออกสำหรับด่านสะพานมิตรภาพ 1	95
4.13 เวลาในแต่ละขั้นตอนของด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพ 1.....	99
4.14 ผังแสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านสะเดา.....	105
4.15 ผังแสดงส่วนประกอบของที่ทำกรด่านศุลกากรสะเดา.....	106
4.16 แถวคอยของรถบรรทุกบริเวณทางเข้าสู่พรมแดนด่านสะเดา	108
4.17 เวลาในแต่ละขั้นตอนของด่านพรมแดนสะเดา	113
4.18 ผังแสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า	118
4.19 ผังการปฏิบัติงานของด่านศุลกากรป่าดงเบขาร์	119
4.20 ลักษณะการจอดรถบริเวณจุดปฏิบัติการสถานีรถไฟป่าดงเบขาร์.....	121

ภาพที่

4.21 เวลาในแต่ละขั้นตอนของด่านปาดังเบซาร์	123
4.22 สรุปลักษณะกระบวนการส่งออกสินค้าข้ามแดน ณ จุดผ่านแดน	126
4.23 แผนผังของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนกลุ่มที่ 1	128
4.24 แผนผังของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนกลุ่มที่ 2	130
4.25 แผนผังจัดบริการสำหรับจุดผ่านแดนที่เหมาะสม	136
5.1 แสดงกิจกรรมการดำเนินงานในการจัดทำดัชนี	137
6.1 กราฟแสดงการเปรียบเทียบค่าดัชนีชี้วัดระหว่างสถานการณ์ต่างๆ	164

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศสมาชิกของกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region [GMS]) และสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรืออาเซียน(ASEAN) ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคีสมาชิกอยู่นั้น ได้มีการพยายามผลักดันความร่วมมือเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนหลายส่วน ได้แก่ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Cross-Border Transport Agreement [GMS CBTA]) ข้อตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และการขนส่งระหว่างประเทศ (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport) ซึ่งจัดทำขึ้นมาเพื่อรองรับการพัฒนาประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community [AEC]) โดยมีการมุ่งเน้นเพื่อการพัฒนากระบวนการผลิตแบบเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศ (International Production Network) ซึ่งจะทำให้ประเทศสมาชิกมีประสิทธิภาพการผลิตและเพิ่มศักยภาพการแข่งขันบนเวทีโลกได้

สำหรับประเทศไทยในปี พ.ศ.2554 (กรมการค้าต่างประเทศ, 2555 : ออนไลน์) มูลค่าการส่งออกกับประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทยซึ่งได้แก่ประเทศมาเลเซีย, ลาว, พม่าและกัมพูชามีมูลค่าการส่งออกรวม 631,465 ล้านบาทโดยมีมูลค่าการส่งออกในส่วนของการค้าชายแดน 587,360 ล้านบาทซึ่งคิดเป็น 93.0% ของมูลค่าการส่งออกสำหรับประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทยทั้งหมด ดังนั้นจะเห็นได้ว่า การส่งออกจากประเทศไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกันนั้นเกือบจะทั้งหมดเป็นการค้าชายแดนซึ่งใช้การขนส่งทางบก นอกจากนี้อัตราการขยายตัวของมูลค่าการส่งออกระหว่างปีพ.ศ. 2553-2554โดยเฉลี่ยของกลุ่มประเทศดังกล่าวคือ 18.55% ซึ่งเป็นสัญญาณบ่งชี้ปริมาณการขนส่งที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

ระบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางบกของไทยและประเทศเพื่อนบ้านนั้นมีลักษณะเป็นระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ซึ่งการขนส่งแบบระเบียงเศรษฐกิจนี้จะมีเส้นทางผ่านจุดสำคัญ คือ จุดผ่านแดน ซึ่งเป็นจุดที่อาจทำให้การไหลของสินค้าไม่ไปโดยสะดวกจุดหนึ่งทางรัฐบาลไทยจึงได้มีนโยบายที่จะมีการจัดการปรับปรุงจุดผ่านแดนให้สามารถอำนวยความสะดวกทางการค้าให้ได้มากที่สุด โดยคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี พ.ศ. 2550 – 2554 เพื่อพัฒนาให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ประจำภูมิภาคอินโดจีน (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและ

สังคมแห่งชาติ, 2551) ซึ่งภายในยุทธศาสตร์ดังกล่าวได้มีการบรรจุการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้เป็นส่วนหนึ่งในแผนด้วย

ดังนั้นเพื่อให้การพัฒนาจุดผ่านแดนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการประเมินความสามารถในการให้บริการของจุดผ่านแดนแต่ละแห่งเพื่อประโยชน์ในการกำหนดแนวทางการพัฒนาหรือแก้ไขสำหรับรัฐบาล โดยในอดีตที่ผ่านมาได้มีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับจุดผ่านแดนซึ่งสามารถแบ่งได้โดยสังเขปเป็น 3 แนวทางคือ 1) ศึกษาเกี่ยวกับการปฏิบัติงานในการให้บริการของจุดผ่านแดนซึ่งได้แก่งานวิจัยของ Nalong and Viroat (2552) และ Asia Development Bank (1999) ซึ่งเป็นการศึกษาในเชิงลึกเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของระบบศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองโดยเน้นการหาแนวทางหรือวิธีการแก้ไขกฎระเบียบเพื่อเพิ่มความสามารถในการให้บริการ แนวทางที่สองคือการศึกษาเพื่อประเมินผลกระทบของความร่วมมือต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นต่อสภาพการค้าชายแดนบริเวณด่านเช่นงานวิจัยของ คณาธิป สุขเจริญ (2540) ได้ศึกษาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดกับจุดผ่านแดนเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงตามความร่วมมือต่างๆ นอกจากนี้ Jones (2010) ได้ทำการศึกษาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับบรรดอรรถในการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบสำหรับพรมแดนระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกา-ประเทศแคนาดาและประเทศสหรัฐอเมริกา-ประเทศเม็กซิโก สำหรับแนวทางที่สามจะเป็นการวิจัยเพื่อให้เข้าใจถึงสภาพในปัจจุบันของจุดผ่านแดนและนำเสนอแนวทางในการจัดการแก้ไขเช่น สถาบันขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2554) ซึ่งได้ทำการสำรวจศึกษาด้านชายแดนตลอดจนเส้นทางรถขนส่งบนระเบียบเศรษฐกิจ และนำเสนอแนวทางในการปรับปรุงแก้ไข

โดยในงานวิจัยที่กล่าวมาทั้งหมดยังไม่ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับหลักในการประเมินการให้บริการของจุดผ่านแดนซึ่งในทางปฏิบัติจุดผ่านแดนแต่ละแห่งมีสภาพทางกายภาพและแนวทางในการปฏิบัติแตกต่างกันไป เพื่อให้การกำหนดนโยบายของภาครัฐเป็นไปโดยถูกต้องต่อความต้องการในแต่ละพื้นที่จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการประเมินเพื่อใช้เป็นดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งสินค้า ณ จุดผ่านแดนเพื่อเป็นเครื่องมือในการช่วยตัดสินใจกำหนดนโยบายหรือแนวทางพัฒนาสำหรับผู้บริหาร ซึ่งการศึกษาดังกล่าวนี้สำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามแดนนั้นพอมืออยู่บ้างตามงานวิจัยของ World Bank (1999) แต่ก็ยังเป็นการศึกษาในระดับมหภาคกล่าวคือมองภาพรวมของทั้งประเทศไม่ได้มีการสนใจความแตกต่างทางกายภาพของแต่ละจุดผ่านแดน และ World Custom Organization (1986) ได้มีการกำหนดแนวทางการวัดการทำงานของด่านศุลกากร โดยเน้นเฉพาะเรื่องของเวลาตรวจปล่อยสินค้า ซึ่งไม่สามารถใช้เป็นตัวแทนในการวัดประสิทธิภาพการให้บริการของจุดผ่านแดนได้เนื่องจากมีองค์ประกอบอื่น นอกจากทางด้านเวลาอยู่ด้วย ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงได้กำหนดแนวทางศึกษาเพื่อ

จัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับการขนส่งสินค้าของจุดผ่านแดนเพื่อให้สามารถนำไปเป็นเครื่องมือประกอบการตัดสินใจในการกำหนดนโยบายของผู้ที่เกี่ยวข้องให้เหมาะสมกับจุดผ่านแดนแต่ละแห่งต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาระบบการขนส่งข้ามแดนของสินค้าส่งออก โดยเก็บข้อมูลกระบวนการขนส่งสินค้าข้ามแดนในจุดผ่านแดนที่สำคัญของประเทศไทย
- 2) เพื่อศึกษาปัจจัยที่สำคัญสำหรับการให้บริการของจุดผ่านแดน และสร้างเป็นดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งของจุดผ่านแดนสำหรับสินค้าส่งออก
- 3) เพื่อนำดัชนีชี้วัดที่ได้มาทำการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดจากข้อตกลงระหว่างประเทศ และสามารถเสนอแนะแนวทางเพื่อพัฒนาปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนได้

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

วิทยานิพนธ์นี้ได้ทำการศึกษาระบบการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน โดยเน้นที่การขนส่งสำหรับสินค้าส่งออกและเน้นกระบวนการทางศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองเป็นหลัก โดยทำการศึกษาด้านศุลกากรที่สำคัญบริเวณพรมแดนที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านทุกประเทศ ยกเว้นประเทศพม่า โดยทำการเก็บข้อมูลจากการสังเกตและสัมภาษณ์ผู้มาใช้บริการ ณ ด้านศุลกากรที่ทำการศึกษา และจัดทำดัชนีหรือวิธีการประเมินสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า สำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดน ณ. จุดผ่านแดนจำนวน 6 แห่งคือ

- 1) ด่านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว
- 2) ด่านสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 1 จังหวัดหนองคาย
- 3) ด่านสะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 2 จังหวัดมุกดาหาร
- 4) ด่านนครพนม จังหวัดนครพนม
- 5) ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา
- 6) ด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา

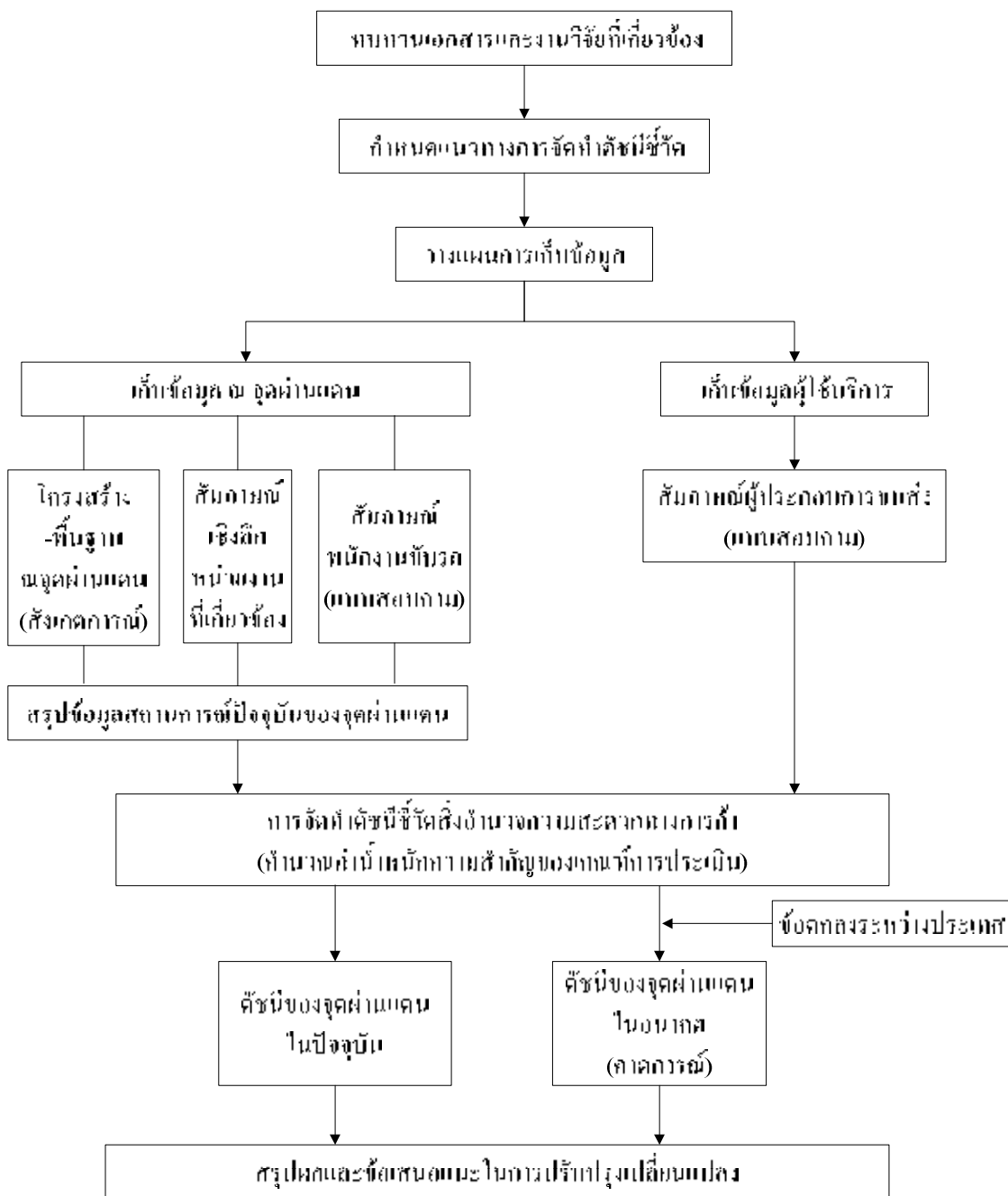
ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยดัชนีนั้นได้นำมาซึ่งการประเมินสถานการณ์ปัจจุบันของระบบการขนส่งสินค้าที่มีอยู่ ซึ่งผู้วิจัยจะทำการคาดการณ์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการปรับปรุงตามข้อตกลงระหว่างประเทศ (GMS และ ASEAN) และนำเสนอแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าที่จุดผ่านแดนในอนาคต

1.4 ประโยชน์ที่ได้รับจากการทำวิจัย

- 1) ได้ข้อมูลระบบการขนส่งข้ามแดนของสินค้าส่งออก ในจุดผ่านแดนที่สำคัญของประเทศไทย
- 2) ได้ดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งของจุดผ่านแดนสำหรับสินค้าส่งออก ซึ่งมีที่มาจากปัจจัยที่สำคัญสำหรับการให้บริการของจุดผ่านแดน
- 3) สามารถใช้ดัชนีชี้วัดนี้มาใช้วิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดจากข้อตกลงระหว่างประเทศ และได้แนะแนวทางเพื่อพัฒนาปรับปรุงระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน

1.5 วิธีดำเนินการวิจัย

สำหรับวิธีการดำเนินงานวิจัย แบ่งเป็น 3 ช่วงคือช่วงที่ 1 ทำการศึกษาและทบทวนเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อกำหนดปัจจัยที่ใช้ทำดัชนีชี้วัด, ช่วงที่ 2 ทำการสำรวจและเก็บข้อมูลจากผู้ใช้บริการจุดผ่านแดนคือ พนักงานขับรถบรรทุกและผู้ประกอบการ โดยสำหรับกลุ่มแรกจะแยกกระจายให้ครบทุกจุดผ่านแดนที่กำหนด ส่วนกลุ่มที่สองคือผู้ประกอบการนั้นได้ทำการสัมภาษณ์ที่บริษัทหรือสำนักงานใหญ่ซึ่งอาจมีการประกอบกิจการเดินรถขนส่งสินค้าในหลายพื้นที่ และในช่วงสุดท้ายเป็นการกำหนดเกณฑ์น้ำหนัก ของปัจจัยจากผลการสำรวจที่ได้และจัดทำการประเมินดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนที่กำหนดดังรูปที่ 1.1 ทั้งนี้รายละเอียดของขั้นตอนการดำเนินการวิจัย อยู่ในบทที่ 3 ของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้



รูปที่ 1.1 แนวทางการดำเนินการวิจัย

1.6 แผนงานการนำเสนอผลงานวิจัย

สำหรับแผนการดำเนินงานวิจัยใช้เวลาทั้งสิ้น 15 เดือน โดยเริ่มจากเดือน ตุลาคม พ.ศ. 2553 จนถึงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2554 ดังตารางที่ 1.1 ซึ่งได้ปรับปรุงตามสถานการณ์จริง

ตารางที่ 1.1 แผนการดำเนินงานวิจัย

ขั้นตอนการวิจัย	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.	มิ.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.
	53	53	53	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54	54
1. ทบทวนเอกสาร/งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และ ออกแบบการเก็บข้อมูล	/														
2. การสำรวจข้อมูลภาคสนามจุดผ่านแดน		/	/												
3. สรุปข้อมูลการสำรวจภาคสนาม				/	/										
4. รวบรวมรายชื่อผู้ประกอบการ/วาง แผนการสัมภาษณ์						/	/								
5. สัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งโดยใช้ แบบสอบถาม								/	/	/					
6. วิเคราะห์ผลค่าน้ำหนักของดัชนีฯ และ ประเมินค่าดัชนีฯ ของจุดผ่านแดน											/	/			
5. ประเมินผลกระทบของข้อตกลงระหว่าง ประเทศที่มีต่อดัชนีฯ												/	/		
6. สรุปผลการพัฒนาดัชนีฯ และเสนอ แนวทางในการพัฒนาระบบการขนส่ง สินค้าข้ามแดน													/	/	/

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 2 จะเป็นการนำเสนอองค์ความรู้เกี่ยวกับระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนและองค์ประกอบต่างๆ ที่ก่อให้เกิดกิจกรรมขึ้นที่จุดผ่านแดนเพื่อการวิเคราะห์หาปัจจัยเหมาะสมแก่การจัดทำดัชนีนอกจากนี้ ยังต้องศึกษาถึงข้อตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนเพื่อประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนในอนาคต ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำดัชนีชี้วัดและการขนส่งสินค้าข้ามแดนซึ่งข้อมูลที่ผู้วิจัยได้ศึกษาและสรุปโดยสังเขปมีดังต่อไปนี้

2.1 จุดผ่านแดนของไทย สำหรับการขนส่งสินค้าทางบก

สำหรับความหมายของคำว่า จุดผ่านแดน ในการศึกษางานวิจัยนี้หมายถึงจุดเข้า-ออกจากประเทศไทยที่เป็นจุดผ่านของรถบรรทุกสินค้า ซึ่งในการศึกษานี้จะหมายรวมถึงทั้งบริเวณที่เป็นที่ตั้งด่านพรมแดนและที่ตั้งด่านศุลกากรด้วย อาจกล่าวได้ว่า จุดผ่านแดนในการศึกษานี้หมายถึงอาณาบริเวณชายแดนในขอบเขตที่มีการให้บริการกิจกรรมการส่งออกของด่านศุลกากรและด่านพรมแดน ซึ่งรายละเอียดของจุดผ่านแดนที่สำคัญของไทยมีดังนี้

2.1.1 พรมแดนทางบกและจุดผ่านแดนที่สำคัญของประเทศไทย (สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา, 2554: ออนไลน์)

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

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 รัฐกะยา และรัฐกะเหรี่ยง ส่วนตอนล่างเกือบทั้งหมดเป็นพื้นที่ของชนชาติพม่า จังหวัดชายแดนที่ติดต่อกับพม่ามี 10 จังหวัด คือ เชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง ซึ่งทางพรมแดนด้านพม่ามีจุดผ่านแดนที่สำคัญได้แก่(กองการต่างประเทศ, 2553: ออนไลน์)

- ด่านสะพานข้ามแม่น้ำสาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย
- ด่านสะพานข้ามแม่น้ำสายแห่งที่ 2 บ.สันผักอี ต.แม่สาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย

- ด้านอ.เมือง จ.ระนอง
- ท่าเทียบเรือสะพานปลา ต.บางรีน อ.เมือง จ.ระนอง
- ด้านปากน้ำระนอง ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.ระนอง
- ด้านท่าเทียบเรือของบจก.อันดามันคลับ ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.ระนอง
- ด้านบ้านริมเมฆ อ.แม่สอด จ.ตาก

2) ชายแดนด้านประเทศลาว เป็นเขตแดนเหนือสุดติดต่อกับอำเภอเชียงแสนไปทางตะวันออก วกลงทางใต้ที่อำเภอเชียงของ 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 และอุบลราชธานีซึ่งทางด่านพรมแดนด้านลาวมีจุดผ่านแดนที่สำคัญได้แก่(กองการต่างประเทศ, 2553: ออนไลน์)

- ด้านอ.เชียงของ จ.เชียงราย
- ด้านบ้านเชียงแสน อ.เชียงแสน จ.เชียงราย
- ด้านบ้านปากแซง กิ่งอำเภอนาคู จ.อุบลราชธานี
- ด้านช่องเม็ก อ.สิรินธร จ.อุบลราชธานี
- ด้านบ้านนากระเซิง ต.อาฮี อ.ท่าลี่ จ.อุบลราชธานี
- ด้านอ.เชียงคาน จ.อุบลราชธานี
- ด้านบ้านกอกไฟ ต.ปากชม อ.ปากชม จ.อุบลราชธานี
- ด้านท่าเสา จ.เมือง จ.หนองคาย
- ด้านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว บ้านเหล่าจอมมณี ต.มิชัย อ.เมือง จ.อุบลราชธานี
- ด้านบึงกาฬ จ.บึงกาฬ
- ด้านอ.เมือง จ.นครพนม
- ด้านบ้านห้วยโก๋น อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน
- ด้านอ.เมือง จ.มุกดาหาร

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

และตราดซึ่งทางด่านพรมแดนด้านกัมพูชามีจุดผ่านแดนที่สำคัญได้แก่(กองการต่างประเทศ, 2553: ออนไลน์)

- ด่านบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว
- ด่านบ้านหาดเล็ก อ.คลองใหญ่ จ.ตราด

4) ชายแดนด้านประเทศมาเลเซีย เป็นเขตแดนทางใต้สุดของประเทศ มีแนวเทือกเขาสันกลาสิรี และแม่น้ำโก-ลก เป็นเส้นกั้นพรมแดน ระยะทางเขตแดนยาวประมาณ 647 กิโลเมตร จังหวัดชายแดนที่ติดต่อกับมาเลเซียมี 4 จังหวัด คือ สตูล สงขลา ยะลา และนราธิวาส โดยพื้นที่ชายแดนด้านนี้จะรวมจังหวัดปัตตานี เป็นพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ซึ่งทางด่านพรมแดนด้านมาเลเซียมีจุดผ่านแดนที่สำคัญได้แก่(กองการต่างประเทศ, 2553: ออนไลน์)

- ด่านสะเดา อ.สะเดา จ.สงขลา
- ด่านปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา
- ด่านสุไหงโกทก จ.นราธิวาส
- ด่านตากใบ จ.นราธิวาส
- ด่านท่าเรือปัตตานี จ.ปัตตานี
- ด่านเบตง จ.ยะลา
- ด่านสตูล จ.สตูล
- ด่านรัปประจัน อ.กวนโดม จ.สตูล

ซึ่งจุดผ่านแดนที่ได้กล่าวมานี้ทั้งหมดเป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งนอกเหนือจากจุดผ่านแดนถาวรนี้ก็มีจุดผ่านแดนชนิดอื่นๆ รวมอยู่ด้วยซึ่งจะกล่าวในหัวข้อ 2.1.2 ต่อไป

2.1.2 ประเภทของจุดผ่านแดน

นโยบายรัฐบาลไทยที่ผ่านมาได้กำหนดให้กระทรวงมหาดไทยสนับสนุนความร่วมมือในการผ่านแดนเพื่อขยายการค้าการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน ส่งเสริมความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีระหว่างประชาชนคนไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งกระทรวงมหาดไทยได้กำหนดแนวทางปฏิบัติเพื่อสนองนโยบายดังกล่าวในการเปิดจุดผ่านแดน 3 ประเภท คือ

1) จุดผ่านแดนถาวร เป็นจุดผ่านแดนที่กำหนดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนทั้งสองประเทศ นักท่องเที่ยว และยานพาหนะ 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 เป็นจุดผ่านแดนที่กำหนดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการใดการหนึ่งโดยเฉพาะ ภายในห้วงเวลาที่กำหนดไว้แน่นอน เฉพาะกิจ สอดคล้องกับสถานการณ์ระหว่างประเทศ และความเหมาะสมทางการเมือง เมื่อครบกำหนดเวลาหรือบรรลุวัตถุประสงค์เฉพาะแล้ว จะปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวทันที โดยผู้มีอำนาจในการเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราว ได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย ซึ่งอาศัยอำนาจตามมาตรา ๑๑ และมาตรา ๒๓ แห่งพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ. ๒๕๒๒ ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทย ประกาศเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวตามความเห็นชอบและหลักการของคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนของสำนักงานสภาพัฒนาการศกแห่งชาติ

3) จุดผ่อนปรนเพื่อการค้า เป็นจุดผ่านแดนที่กำหนดขึ้นเพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านในด้านมนุษยธรรมและส่งเสริมความสัมพันธ์ของประชาชนในระดับท้องถิ่น โดยการผ่อนปรนให้มีการค้าขายสินค้าอุปโภค บริโภค และยารักษาโรคที่จำเป็น ทั้งนี้ เพื่อผลทางด้านจิตวิทยา

ผู้มีอำนาจในการเปิดจุดผ่อนปรน ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัด โดยความเห็นชอบจากกระทรวงมหาดไทย ในบางกรณีหากสถานการณ์บริเวณชายแดนในเขตประเทศเพื่อนบ้านตรงข้ามพื้นที่จังหวัดเสนอความเห็นชอบเปิดจุดผ่อนปรนยังปรากฏปัญหาต่าง ๆ อาทิ ปัญหาการปะทะกันของกองกำลัง/สถานการณ์การสู้รบในประเทศเพื่อนบ้าน กระทรวงมหาดไทยจะนำเสนอคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนของสภาพัฒนาการศกแห่งชาติพิจารณาก่อน

อย่างไรก็ดี การประกาศเปิดจุดผ่อนปรนของผู้ว่าราชการจังหวัด ให้ดำเนินการกำหนดประเภทสินค้าบริเวณที่ซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า ระยะเวลาในการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า หลักฐานการเข้า – ออก และวงเงินการค้าขาย มูลค่าไม่เกิน 500,000 บาท/คน/วัน สำหรับบริษัทจดทะเบียนให้เป็นไปได้โดยเสรีไม่จำกัดจำนวน ทั้งนี้ การส่งออกและนำเข้าสินค้าให้กระทำ ณ จุดผ่านแดนที่กรมศุลกากรกำหนด และมีเจ้าหน้าที่ประจำอยู่ โดยปฏิบัติตามระเบียบทางด้านกรมศุลกากร กระทรวงพาณิชย์ และธนาคารแห่งประเทศไทยและให้มีการประสานการปฏิบัติของหน่วยงานในพื้นที่ชายแดนที่เกี่ยวข้องด้วย

นอกจากนี้ เนื่องจากพรมแดนไทยมีความยาวมาก และผ่านพื้นที่ภูเขาสลับซับซ้อน จึงอาจจะพบช่องทางตามธรรมชาติ เป็นช่องทางที่ประชาชนในพื้นที่ใช้เดินทางเข้า – ออกข้ามไปมาอย่างไม่ถูกต้องตามกฎหมายได้อีก

2.1.3 ช่องทางตามกฎหมายศุลกากร

สำหรับบรรทุกสินค้าที่ผ่านพิธีการศุลกากรขาออก ณ ด่านศุลกากรบริเวณจุดผ่านแดนเป็นที่เรียบร้อยจะต้องเดินทางไปยังด่านพรมแดนเพื่อออกนอกเขตประเทศไทย ซึ่งจำเป็นต้องใช้ ทางอนุมัติซึ่งเป็นช่องทางที่กรมศุลกากรมีอำนาจในการเปิดและควบคุม เพื่อมุ่งเน้นเพื่อประโยชน์การค้าเป็นหลัก โดยตามกฎหมายศุลกากรได้แบ่งช่องทางพิเศษนี้เป็น 2 ลักษณะ คือ

1) ทางอนุมัติ เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่าง ด่านพรมแดนและด่านศุลกากรที่ตั้งขึ้น ตามมาตรา ๓ และมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๔๘๐ ซึ่งในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2553 เฉพาะช่องทางด่านพรมแดนทางบกและพื้นที่ทางน้ำที่มีพรมแดนต่อเนื่องใกล้เคียงมีจำนวนทั้งสิ้นจำนวน 39 ช่องทาง

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

สำหรับช่องทางตามกฎหมายศุลกากรนั้น ให้การเปิดและการปฏิบัติเป็นไปตามอำนาจหน้าที่ของกรมศุลกากรตามพระราชบัญญัติศุลกากร แต่เพื่อประโยชน์ในการรักษาความสงบเรียบร้อยและป้องกันปัญหาที่อาจกระทบต่อความมั่นคง จึงให้กรมศุลกากรได้ประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่เพื่อดำเนินการในเรื่องการส่งออก – นำเข้าสินค้าด้วย

2.1.4 นโยบายของภาครัฐเกี่ยวกับจุดผ่านแดน

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

1) จุดผ่านแดนถาวร ควรเป็นไปเพื่อการค้าและการสัญจรของบุคคล ยานพาหนะ รวมทั้งการเดินทางเข้า-ออกของบุคคลจากประเทศที่สาม ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามระบบสากลด้วยความตกลงในการสัญจรข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยพิจารณาจากหลักเกณฑ์ ดังนี้

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

อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้การบริหารจัดการ ณ บริเวณดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

- การเปิดจุดผ่านแดนถาวรเป็นการตกลงใจในระดับนโยบายของรัฐบาล และเป็นความเห็นพ้องต้องกันของทั้งสองประเทศอย่างเป็นทางการ
- จุดดังกล่าวเป็นจุดที่ไม่มีปัญหาต่าง ๆ ที่กระทบต่อความมั่นคงทั้งก่อนและหลังเปิดจุดผ่านแดนถาวรแล้ว หรือหากมีก็ต้องได้รับการแก้ไขจนไม่เป็นปัญหาอีกต่อไป
- การพิจารณาต้องมีการพิจารณาประกอบร่วมกับจุดอื่น ๆ ที่ใกล้เคียง หรือมีความเกี่ยวพันพร้อมกันในภาพรวม เพื่อให้การจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด หรือการลงทุนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- การก่อสร้างหรือดำเนินการใด ๆ ตามบริเวณจุดผ่านแดนให้ระมัดระวังมิให้เกิดผลกระทบต่อสันปันน้ำและหลักเขตแดน

2) จุดผ่านแดนชั่วคราว ควรมีการพิจารณาดังนี้

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

3) จุดผ่านพรมทางการค้า ควรมีการพิจารณาดังนี้

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

ทั้งนี้ผลจากนโยบายของรัฐบาล ทำให้มีการศึกษาหาแนวทางการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรเพิ่มขึ้น เพื่อให้ลดความหนาแน่นของปริมาณการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่จุดผ่านแดนถาวรหลักซึ่งมีอยู่เพียง 30 จุด ในปัจจุบัน (พ.ย. 2553)

2.2 ระบบขนส่งสินค้าข้ามแดน

ในการวิเคราะห์ระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนขาออกโดยพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนของไหลสินค้าบริเวณจุดผ่านแดนในงานวิจัยนี้ขอแยกองค์ประกอบของระบบออกเป็น 4 ส่วนคือ โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ, หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมือง, กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมือง และ ผู้ผลิตและผู้ประกอบการขนส่งสินค้าซึ่งองค์ประกอบทั้ง 4 ส่วนนี้ก่อให้เกิด กระบวนการขนส่งสินค้าข้ามแดนจึงมีความสำคัญที่จะต้องศึกษาและวิเคราะห์ระบบเพื่อนำใช้ในการวิจัย ทั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาและสรุปข้อมูลของระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนขาออกโดยแยกอธิบายระบบตามส่วนประกอบทั้ง 4 โดยสรุปดังนี้

2.2.1 โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ

โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในที่นี้หมายถึงส่วนประกอบของระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่เป็นสิ่งก่อสร้างหรือสถานที่ซึ่งเป็นส่วนสนับสนุนให้เกิดกิจกรรมสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดน โดยในการศึกษานี้จะพิจารณาเฉพาะสิ่งก่อสร้างหรือโครงสร้างพื้นฐานที่ตั้งอยู่บริเวณจุดผ่านแดนซึ่งเป็นจุดสุดท้ายของการเกิดกิจกรรมการขนส่งสินค้าส่งออกที่ยังอยู่ในเขตประเทศไทย ทั้งนี้โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนขาออกมีดังนี้

1) อาคารด่านพรมแดน คือ อาคารด่านที่อยู่บนขอบพรมแดนของประเทศไทยและติดกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งได้มีการกำหนดให้เป็นจุดผ่านเข้า-ออกของคน ยานพาหนะ หรือสินค้านระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ ณ จุดผ่านแดนจะเป็นสถานที่ตั้งจุดปฏิบัติงานสำหรับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเข้า-ออกประเทศของ คน ยานพาหนะ และสินค้า เช่น กรมศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมควบคุมโรค เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อควบคุมการเข้า-ออกดังกล่าว ให้มีความเรียบร้อยและเป็นไปตามกฎหมายของประเทศไทย

2) อาคารด่านศุลกากร คือสถานที่ซึ่งเป็นศูนย์กลางการทำงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากรในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับพิธีศุลกากรบริเวณพรมแดนนั้นๆ ทั้งนี้ในบางพื้นที่ อาจมีการกำหนดจุดปฏิบัติงานในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับพิธีศุลกากรภายนอกด่านศุลกากรได้ โดยมีศูนย์กลางการตั้งการตั้งอยู่ที่ด่านศุลกากร นอกจากนี้ภายในด่านศุลกากรบางแห่งยังมีการจัดพื้นที่จอดรถเพื่อรองรับรถบรรทุกสินค้าโดยมีการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกไว้สำหรับพนักงานขับรถเช่น ห้องน้ำ ห้องอาบน้ำ ร้านอาหาร เป็นต้น

3) อาคารด่านตรวจคนเข้าเมือง คือ อาคารด่านหรือจุดตรวจสำหรับคนในการขออนุญาตเข้าหรือออกนอกประเทศไทย โดยจะเป็นจุดดำเนินการตรวจคนเข้าเมืองเพื่อรับรองการเข้าหรือออกนอกประเทศไทยของผู้เดินทางโดยปกติจะตั้งอยู่ใกล้กับบริเวณด่านพรมแดน และมีการแยกส่วนปฏิบัติการสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกทุกสินค้ากับนักท่องเที่ยว โดยทั่วไปแล้วอาคารด่านตรวจคนเข้าเมืองจะตั้งอยู่บริเวณใกล้กับอาคารด่านพรมแดน

4) ถนนทางอนุมัติ คือเส้นทางรถขนส่งที่ได้รับการกำหนดให้เป็นเส้นทางสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ทางด่านศุลกากรรับรองการส่งออกสินค้าแล้ว (ผ่านกระบวนการตัดบัญชีซึ่งเป็นหนึ่งในพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าส่งออกเรียบร้อยแล้ว) โดยรถบรรทุกสินค้าที่ได้รับการรับรองการส่งออกแล้วตามกฎหมายจะไม่อนุญาตให้ใช้เส้นทางอื่นนอกจาก “ทางอนุมัติ” ที่กำหนดไว้แล้วเท่านั้น ทั้งนี้ในการจัดตั้งด่านพรมแดนในพื้นที่หนึ่งๆ นั้นคณะรัฐมนตรีจะอนุมัติหลักการร่างกฎกระทรวงฯ ออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐ (ซึ่งกำหนดการตั้งด่านศุลกากร, ตั้งด่านพรมแดน และกำหนดทางอนุมัติ) และร่างกฎกระทรวงฯ เพื่อออกตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๕ (โดยกำหนดหน้าที่ของด่านศุลกากร) ตามที่กระทรวงการคลังเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา แล้วดำเนินการต่อเพื่อให้เป็นประโยชน์ในการจัดเก็บภาษีอากร ตลอดจนป้องกันและปราบปรามการลักลอบหนีภาษีตามแนวเขตแดนทางบกในพื้นที่ดังกล่าว

5) โครงสร้างพื้นฐานส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศ หมายถึง โครงสร้างพื้นฐานส่วนที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่รถบรรทุกสินค้าต้องเดินทางผ่านเพื่อข้ามประเทศโดยถือเอาช่วงที่ออกจากด่านพรมแดนไทยไปจนถึงด่านพรมแดนของประเทศเพื่อนบ้านซึ่งหากจำแนกตามลักษณะที่มีอยู่ในปัจจุบันมีอยู่ 4 ประเภท คือ สะพาน, ถนน, แพนชานยนต์และทางรถไฟ

2.2.2 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมือง

หน่วยที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองนั้นเป็นส่วนประกอบของระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนในส่วนของผู้ให้บริการ โดยผู้ให้บริการในระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนซึ่งสามารถทำให้ระบบดำเนินงานได้ต้องประกอบด้วยผู้ให้บริการดังต่อไปนี้

1) ด่านศุลกากร คือหน่วยงานที่ได้รับการแต่งตั้งให้กำกับดูแลการเข้า-ออกของสินค้าหรือยานพาหนะที่ด่านพรมแดนหนึ่งๆ ซึ่งมีอำนาจในการปฏิบัติหน้าที่ทั้งด้านพิธีการศุลกากรและด้านการป้องกันและปราบปรามการลักลอบ และหลีกเลี่ยงหนี ศุลกากรในพื้นที่ที่กำหนด(กองตรวจคนเข้าเมือง, 2554 : ออนไลน์) ดังนี้

- ดำเนินการด้านพิธีการนำเข้า – ส่งออก, จัดเก็บภาษีอากรและการตรวจปล่อยของด่านศุลกากรให้เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ

- นำเงินรายได้ทุกประเภท ส่งคลังจังหวัดในพื้นที่ตามระเบียบข้อบังคับ
- ดำเนินการเกี่ยวกับการพิจารณาคืนค่าภาษีอากร
- เก็บรักษาสินค้าที่นำเข้า – ส่งออก รวมถึงการเก็บรักษาและจำหน่ายของกลางและของตกค้างให้เป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ
- ดำเนินการเกี่ยวกับคดี และจ่ายเงินสินบนรางวัลในคดีที่เกี่ยวกับศุลกากร
- ทำหน้าที่ป้องกันและปราบปรามลักลอบหนีศุลกากรภายในเขตอำนาจของด่านฯ หรือตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายจากกรมศุลกากร
- ร่วมมือประสานงานกับส่วนราชการต่าง ๆ

ทั้งนี้ในด้านศุลกากรหนึ่ง อาจมีอำนาจควบคุมดูแลจุดผ่านแดนมากกว่า 1 แห่งซึ่งจะรวมไปถึงจุดผ่อนปรน จุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่านแดนเฉพาะคราว แต่อย่างไรก็ตามโดยทั่วไปแล้วด่านศุลกากรแต่ละแห่งจะมีจุดผ่านแดนถาวรที่มีความสำคัญทางด้านมูลค่าการค้าและปริมาณการขนส่งมากกว่าจุดผ่านแดนอื่น ๆ อยู่เพียงจุดเดียวเท่านั้น

2) ด่านตรวจคนเข้าเมือง (สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง, 2554 : ออนไลน์) คือหน่วยงานซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบเกี่ยวกับการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง ,กฎหมายว่าด้วยการทะเบียนคนต่างด้าว ,กฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการค้าผู้หญิงและเด็ก หรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องในเขตพื้นที่จังหวัดที่กำหนดรวมถึงการอำนวยความสะดวกแก่ผู้มาติดต่อราชการเกี่ยวกับงานตรวจคนเข้าเมืองและการทะเบียนคนต่างด้าว นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมายโดยแบ่งเป็น 5 ลักษณะงาน ได้แก่ งานอำนวยความสะดวกและสนับสนุน, งานตรวจบุคคลและพาหนะทั้งปวงที่เดินทางเข้า-ออกราชอาณาจักร, งานควบคุมคนต่างด้าวอยู่ในราชอาณาจักร, งานด้านความมั่นคงและงานกิจการ-พิเศษ(งานอื่น ๆ)

3) ตัวแทนออกของ (Shipping Agent) คือนิติบุคคลซึ่งทำหน้าที่ให้บริการแก่ผู้ที่ประกอบกิจการหรือบุคคลที่เป็นผู้นำเข้าสินค้าจากต่างประเทศและผู้ส่งสินค้าออกนอกประเทศในด้านพิธีการต่างๆ เกี่ยวกับศุลกากร เช่นการจัดเตรียมเอกสารศุลกากร, การผ่านพิธีการและชำระภาษีสินค้านำเข้า-ส่งออก นอกจากนี้ อาจจะมีบริการอื่นๆ เพิ่มเติมเช่น การติดต่อกับตัวแทนขนส่งสินค้า, การขอรับรองเครดิตจากธนาคาร เป็นต้น

2.2.3 กระบวนการที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมือง

กระบวนการเกี่ยวข้องกับศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองนั้นเป็นกิจกรรมการขนส่งที่เกิดขึ้นจากการดำเนินกิจกรรมร่วมกันของส่วนประกอบต่างๆ แต่ข้อพิเศษของกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมืองคือเป็นกิจกรรมที่มีการกำหนดแบบแผนในการปฏิบัติโดยมีการวางกฎระเบียบไว้ล่วงหน้า

กฎหมาย ซึ่งกระบวนการหรือกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมืองนั้นพอสรุปโดยสังเขปได้ดังนี้

1) พิธีการศุลกากร (Customs procedure) โดยปกติแล้วพิธีการศุลกากรจะเริ่มตั้งแต่มีการขออนุญาตการส่งออกสินค้าและยื่นข้อมูลรายละเอียดกับส่วนกลางของกรมศุลกากร แต่ในงานวิจัยนี้สนใจเฉพาะพิธีการทางศุลกากรขาออกที่เกิดขึ้นบริเวณพรมแดนเท่านั้นซึ่งมีขั้นตอนของกระบวนการดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 การจับคู่ใบขน (Export Entry Matching) เริ่มขึ้นเมื่อรถบรรทุกสินค้าเดินทางมาถึงบริเวณด่านศุลกากร หรือจุดที่กำหนดเป็นสถานที่ปฏิบัติการของด่านศุลกากร โดยกระบวนการดังกล่าวต้องใช้เอกสาร 3 ส่วนคือ

- ใบขน (Export Entry) เป็นเอกสารที่ทางกรมศุลกากรออกให้แก่ผู้ส่งออกเพื่อการรับรองการส่งออกสินค้าในครั้งนั้นๆ ซึ่งในเอกสารใบขนหนึ่งใบอาจครอบคลุมรถบรรทุกสินค้าหลายคัน โดยใบขนจะแสดงรายละเอียดต่างๆ ของสินค้าตลอดจนรายละเอียดการบรรทุก ซึ่งใบขนแต่ละชุดจะมีเลขที่กำกับเพื่อให้ยืนยันกับระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรเรียกว่า “เลขที่ใบขน”
- ใบกำกับการขนย้าย (Cargo Permit) เป็นเอกสารที่ทางกรมศุลกากรออกให้ซึ่งรถบรรทุกสินค้าแต่ละคันจะมีใบกำกับการขนย้ายเป็นของตนเอง เพื่อใช้แสดงว่าสินค้าหรือการขนส่งสินค้าของรถบรรทุกคันดังกล่าวได้รับการรับรองจากกรมศุลกากรแล้ว
- ใบอนุญาตอื่นๆ (Export Clearance Document) ซึ่งเป็นเอกสารสำหรับในกรณีที่สินค้าจำเป็นต้องขออนุญาตส่งออกจากหน่วยงานอื่นเช่น กรมควบคุมโรค กรมป่าไม้ สำนักงานพาณิชย์จังหวัดฯลฯ จำเป็นต้องมีใบอนุญาตการส่งออกสินค้าแต่ละประเภทมากำกับเพื่อให้การตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรเป็นไปโดยถูกต้อง

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

ขั้นตอนที่ 2 การตรวจปล่อยสินค้า การตรวจปล่อยสินค้าจากอารักขาของศุลกากร ในขั้นนี้ ผู้ทำการขนส่ง (Freight Forwarder) ได้ทำการบรรจุสินค้าในตู้สินค้าและส่งรายงานสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรมาก่อนหน้านี้แล้ว ข้อมูลจะได้รับจะถูกตรวจสอบในกรณีที่ข้อมูลที่ตรวจสอบแล้วไม่ปรากฏข้อผิดพลาดใดๆระบบจะสร้างเลขที่กำกับกับการขนย้ายสินค้าและส่งข้อความไปยัง ผู้ทำการขนส่งต่อ หลังจากนั้น ผู้ทำการขนส่งต่อพิมพ์ใบกำกับกับการขนย้ายที่ระบุหมายเลขและเคลื่อนย้ายสินค้าไปยังด่านศุลกากรที่ส่งออก ในขั้นนี้ข้อมูลของสินค้าถูกตรวจสอบความถูกต้องโดยละเอียดเพื่อระบุว่าสินค้าดังกล่าวต้องผ่านการเปิดตรวจ (Red Line) หรือยกเว้นการตรวจ (Green Line) หากเป็นใบขนสินค้าที่ได้รับยกเว้นการตรวจจะใช้เวลาอย่างมาก ขณะที่ใบขนสินค้าที่ต้องเปิดให้ตรวจจะถูกเคลื่อนย้ายมายังพื้นที่ที่ด่านศุลกากรกำหนดเพื่อเตรียมให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจซึ่งลำดับขั้นของพิธีการในการตรวจปล่อยสินค้าโดยมีลำดับการปฏิบัติคือ

- ลำดับที่ 1 ลงบัญชีการตรวจปล่อย ผู้ทำการขนส่งต่อ ยื่นเอกสารเพื่อขอรับการตรวจปล่อยสินค้า
- ลำดับที่ 2 กำหนดชื่อผู้ตรวจปล่อย ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทและปริมาณของสินค้าว่าต้องใช้เจ้าหน้าที่ระดับไหนในการให้การรับรองการตรวจปล่อยโดยระบบคอมพิวเตอร์ส่วนกลางของกรมศุลกากรจะทำการกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจ
- ลำดับที่ 3 ดำเนินการ ตรวจปล่อยและควบคุมการบรรจุ หลังจากสินค้าผ่านการตรวจแล้วจะทำการบรรจุใหม่โดยต้องอยู่ในการควบคุมของกรมศุลกากรเพื่อป้องกันการกระทำผิด ทั้งนี้ในทางปฏิบัติอาจเป็นเพียงการเปิดตู้บรรจุทุกสินค้าและสุ่มเปิดบรรจุภัณฑ์บางชิ้นเท่านั้น ขึ้นอยู่กับชนิดและมาตรการที่กรมศุลกากรกำหนดไว้
- ลำดับที่ 4 ประทับตรา กศก. “ปิด” ถือเป็น การรับรองการตรวจสินค้าเป็นที่เรียบร้อย โดยตรานี้ต้องสมบูรณ์ตลอดการเดินทางออกนอกราชอาณาจักร เมื่อรถบรรทุกสินค้าจะผ่านพรมแดนจะถูกตรวจสอบความสมบูรณ์ของตราอีกครั้งหนึ่ง

ขั้นตอนที่ 3 การตัดบัญชี ขั้นตอนนี้เปรียบเสมือนขั้นตอนอัตโนมัติ ซึ่งจะเป็นการรับรองจากทางด้านศุลกากรว่าสินค้าส่งออกชุดดังกล่าวได้รับการตรวจสอบถูกต้องจากทางด้านศุลกากรและพร้อมที่จะขนส่งออกนอกราชอาณาจักรแล้ว หลังจากระบบทำการตัดบัญชี รถบรรทุกสินค้าก็จะเดินทางต่อไปตามทางอนุมัติ(รถบรรทุกสินค้าไม่ได้รับอนุญาตให้เดินทางในเส้นทางอื่น หลังจากได้รับการตัดบัญชีแล้ว) ผู้ด่านพรมแดนหรือท่าที่ต้องการส่งออก

ขั้นตอนที่ 4 รับบรรทุก (Goods Loaded) ตามระเบียบแล้ว การรับบรรทุกหมายถึงการนำสินค้าที่ผ่านกระบวนการตรวจปล่อยแล้วบรรทุกลงยานพาหนะ โดยยานพาหนะดังกล่าวต้องเป็นยานพาหนะที่ผ่านการยื่นขออนุญาตออกนอกประเทศอย่างถูกต้องแล้วพร้อมกับจัดเตรียมใบกำกับการขนย้ายสินค้าเป็นบัญชีสินค้า (แบบ ศ.บ. 3 สำหรับการขนส่งทางบก) เพื่อยื่นต่อด่านพรมแดนในการนำยานพาหนะผ่านเขตแดนทางบก แต่ในทางปฏิบัติขั้นตอนการรับบรรทุกคือการที่รถบรรทุกสินค้าได้ลงบันทึก ณ ด่านพรมแดนเพื่อออกนอกราชอาณาจักรเมื่อได้ที่เกิดกระบวนการนี้จะถือว่ารถบรรทุกสินค้าและสินค้าส่งออกดังกล่าวได้ออกนอกราชอาณาจักรเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

2) พิธีการตรวจคนเข้าเมือง สำหรับสินค้าส่งออก คนขับรถบรรทุกสินค้าทั้งที่ถือสัญชาติไทยและต่างประเทศจำเป็นต้องผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองภายหลังจากที่สินค้าได้ผ่านพิธีศุลกากรมาเรียบร้อยแล้ว โดยขั้นตอนพิธีการตรวจคนเข้าเมืองสำหรับการออกนอกประเทศพอจะสรุปโดยสังเขปได้ดังนี้

- รถบรรทุกสินค้านำมาถึง ณ ด่านพรมแดน คนขับรถจอดรอบริเวณจุดบริการของด่านตรวจคนเข้าเมือง ขาออก สำหรับรถบรรทุก
- คนขับรถบรรทุกยื่นเอกสารให้เจ้าหน้าที่ประกอบด้วย หนังสือเดินทาง(Passport)หรือหนังสือผ่านแดนชั่วคราว (Border Pass) ของคนขับรถและผู้ติดตาม
- ใบอนุญาตขับขีรถยนต์ของประเทศคู่ภาคีพร้อมฉบับที่แปลเป็นภาษาอังกฤษ
- เอกสารอนุญาตนำยานพาหนะออกนอกราชอาณาจักรจากศุลกากร (ศ.บ.3)
- เอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งอาจมีความต้องการต่างกันในแต่ละพื้นที่

หลังจากคนขับรถบรรทุกได้ยื่นเอกสารและได้รับการรับรองจากด่านตรวจคนเข้าเมืองเรียบร้อยแล้วก็จะเข้าสามารถเดินทางออกนอกราชอาณาจักรได้อย่างสมบูรณ์ ทั้งนี้การให้บริการของด่านตรวจคนเข้าเมืองแต่ละพื้นที่จะมีลักษณะทางกายภาพที่แตกต่างกันไปบางแห่งจุดบริการอาจอยู่ภายในอาคารทำให้คนขับรถต้องเดินลงจากรถในขณะที่บางแห่งอาจตั้งเป็นตู้บริการแบบยกสูงโดยคนขับรถไม่จำเป็นต้องลงจากรถ เป็นต้น

2.2.4 ผู้ผลิตและผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

ผู้ผลิตและผู้ประกอบการคือผู้ใช้บริการในระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนซึ่งทั้งสองส่วนประกอบนี้มีที่ตั้งสำนักงานหรือ โรงงานอยู่ภายนอกบริเวณจุดผ่านแดนและเป็นผู้ดำเนินการเคลื่อนสินค้าไปยังจุดผ่านแดนเพื่อทำการส่งออกซึ่งสามารถนิยามส่วนประกอบต่างๆ ได้ดังนี้

1) ผู้ส่งออกสินค้า หมายถึงผู้ที่มีความประสงค์จะส่งออกสินค้าใดๆ โดยอาจเป็นผู้ผลิต ตัวแทนจัดจำหน่ายหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าของสินค้าให้จัดการสินค้าเพื่อการส่งออก ทั้งนี้ผู้ประกอบการที่ต้องการเป็นผู้ส่งออกสินค้าจะต้องจดทะเบียนกับกระทรวงพาณิชย์เพื่อขออนุญาตเป็นผู้ส่งออด้วย

2) ผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หมายถึงผู้ที่ทำหน้าที่ในการขนส่งสินค้า จากจุดต้นทางไปยังประเทศปลายทางตามความต้องการของผู้ส่งออก ซึ่งถ้าสินค้ามีการขนส่งหลายช่วงจะถือผู้ขนส่งสินค้าช่วงสุดท้ายที่มีการผ่านพรมแดนเป็นหลักซึ่งหน้าที่หลักของผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะเป็นการขนส่งสินค้าแล้วผู้ประกอบการบางรายอาจดำเนินธุรกิจแบบเสรีสรรพคือเป็นทั้งตัวแทนออกของและผู้ขนส่งสินค้าด้วย หรืออาจรับเตรียมการขอใบอนุญาตส่งออกสำหรับสินค้าบางประเภทหรือกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก ยกเว้นแต่เพียงการผลิตและบรรจุสินค้าเท่านั้น

3) พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ หมายถึงผู้ที่ทำหน้าที่ขับรถบรรทุกสินค้าส่งออกนั้นๆ ไปยังประเทศปลายทางซึ่งอาจถือสัญชาติไทยหรือต่างประเทศก็ได้ขึ้นอยู่กับลักษณะการขนส่งของสินค้าในทีวั้นนั้น ๆ ซึ่งหากปลายทางอยู่ในประเทศที่สองและไม่ไกลมากนัก มักใช้พนักงานขับรถสัญชาติไทยแต่ถ้าหากเป็นการขนส่งที่ปลายทางอยู่ในประเทศที่สาม หรือต้องเข้าไปในประเทศที่สองเป็นระยะทางไกล ในปัจจุบัน (พ.ศ. 2554) จากการสอบถามพนักงานขับรถพบว่า ผู้ประกอบการขนส่งนิยมเปลี่ยนตัวพนักงานขับรถเป็นคนสัญชาติท้องถิ่นนั้น ๆ

4) รถบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ หมายถึง ยานพาหนะที่ทำหน้าที่บรรทุกสินค้าส่งออกเพื่อนำไปส่งยังจุดปลายทางโดยรถบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศนั้นต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของข้อตกลงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศภาคี ซึ่งนอกจากตัวรถแล้วน้ำหนักบรรทุกยังต้องไม่เกินเกณฑ์ที่กำหนดด้วย ทั้งนี้กฎระเบียบดังกล่าวจะแตกต่างกันไปตามพื้นที่และประเทศคู่ภาคี โดยสรุปข้อมูลพอสังเขปได้ดังนี้

- ชนิดของรถบรรทุก ตามกฎกระทรวงฉบับที่ 4 ออกตามความในพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ สำหรับประเทศไทย ประกอบกับข้อตกลงความร่วมมือด้านการขนส่งสินค้ากับประเทศภาคี สามารถจำแนกประเภทรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งได้เป็น 7 ลักษณะ ได้แก่ รถกระบะบรรทุก, รถตู้บรรทุก, รถกึ่งพ่วง, รถบรรทุกของเหลว, รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุขาว, รถลากจูง นอกจากนี้อาจมีรถบรรทุกที่มีลักษณะเฉพาะกิจโดยต้องอาศัยความตกลงกับประเทศภาคีเป็นกรณีไป
- น้ำหนักบรรทุก ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้นมีข้อจำกัดเนื่องมาจากโครงสร้างพื้นฐานที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ ดังนั้นระหว่างประเทศภาคีจะต้องมีการกำหนดเกณฑ์น้ำหนักบรรทุกระหว่างกัน ซึ่งโดยส่วนมากรถขนส่งสินค้าออกจะต้องทำการชั่งน้ำหนักบรรทุกก่อนออกจากด่านพรมแดนไทยเพื่อป้องกันปัญหาในการขนส่งผ่าน

โครงสร้างพื้นฐานส่วนเชื่อมต่อเช่นสะพาน หรือ แพนชานอนยนต์อยู่แล้วรถบรรทุกสินค้าส่งออกจึงไม่ค่อยมีปัญหาเรื่องน้ำหนักบรรทุกมากนัก

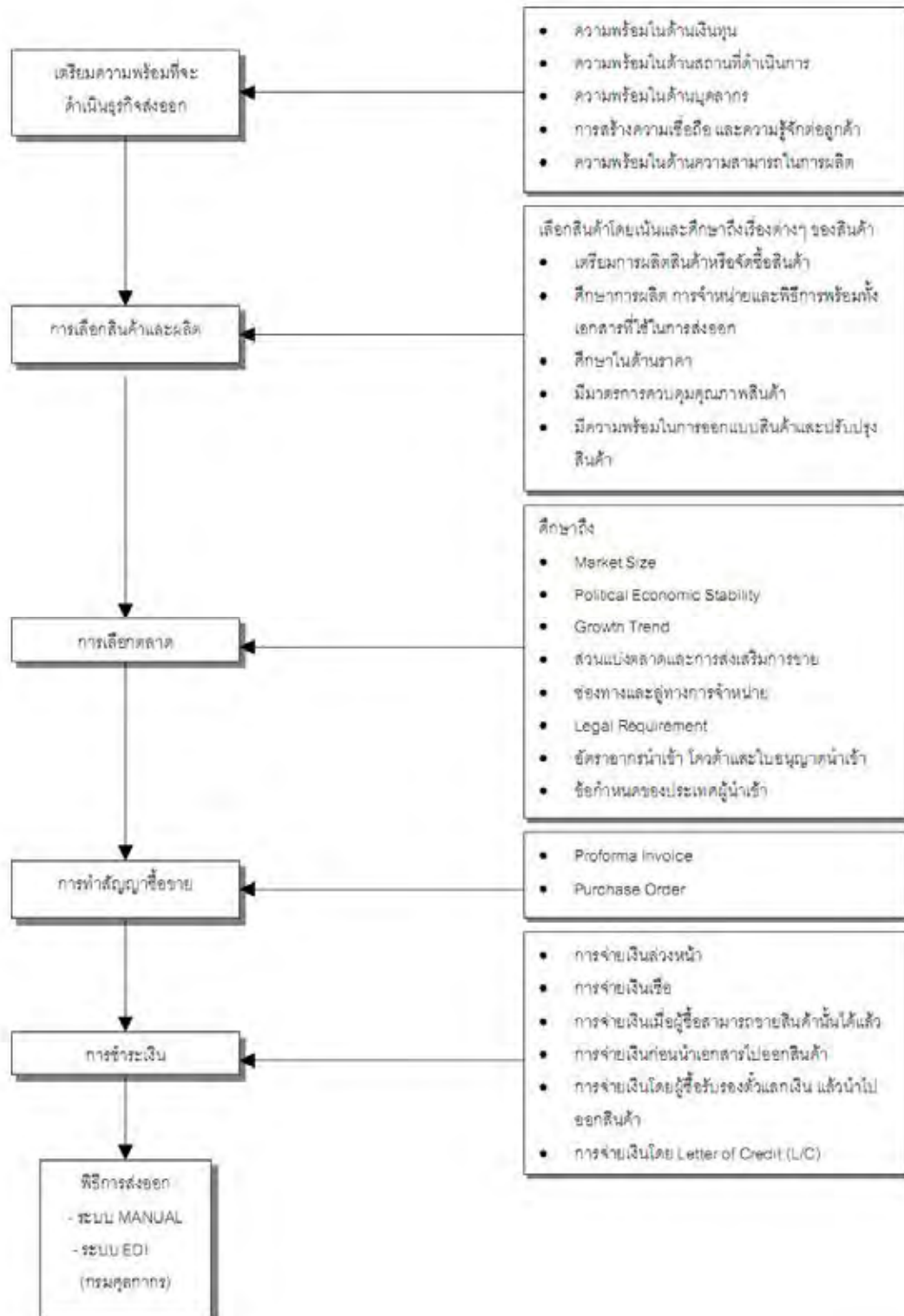
2.2.5 กระบวนการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ขาออก)

กระบวนการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ขาออก) แบ่งเป็นสองส่วนใหญ่ๆ คือส่วนที่เกิดขึ้นก่อนรถบรรทุกขนส่งสินค้ามาถึงยังด่านศุลกากรบริเวณที่ต้องการส่งออก กับส่วนที่เกิดขึ้นภายหลังรถบรรทุกสินค้ามาถึงยังด่านศุลกากรแล้ว โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) กระบวนการก่อนการขนส่งรถบรรทุกสินค้า ในส่วนนี้กระบวนการจะเริ่มตั้งแต่ ผู้ส่งออกสินค้ามีความประสงค์จะส่งสินค้าออกไปยังประเทศปลายทาง(หลังจากเจรจากับคู่ค้าทางธุรกิจ在不同ประเทศแล้ว) ผู้ส่งออกจะทำการติดต่อกับตัวแทนออกของและ ผู้ขนส่งสินค้าเพื่อทำการตกลงในบริการ หลังจากนั้นก็จะเป็นขั้นตอนการขออนุญาตส่งออกสินค้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและยื่นเอกสารเพื่อขอรับเลขที่ใบอนุญาตศุลกากร ทั้งนี้ ถ้าหากไม่มีข้อผิดพลาดผู้ส่งออกสินค้าอาจมอบหมายให้ตัวแทนออกของเป็นผู้เสียภาษี(ถ้ามี)และค่าธรรมเนียมต่างๆ หลังจากนั้น กรมศุลกากรจะออกเลขที่ใบอนุญาตและใบกำกับการขนย้ายให้เพื่อให้ผู้ขนส่งสินค้าสามารถดำเนินการขนส่งสินค้าส่งออกไปยังท่าที่กำหนดไว้ โดยการดำเนินเอกสารทางศุลกากรนั้น โดยส่วนมากเป็นหน้าที่ของตัวแทนออกของ โดยมีกระบวนการดัง รูปที่ 2.1

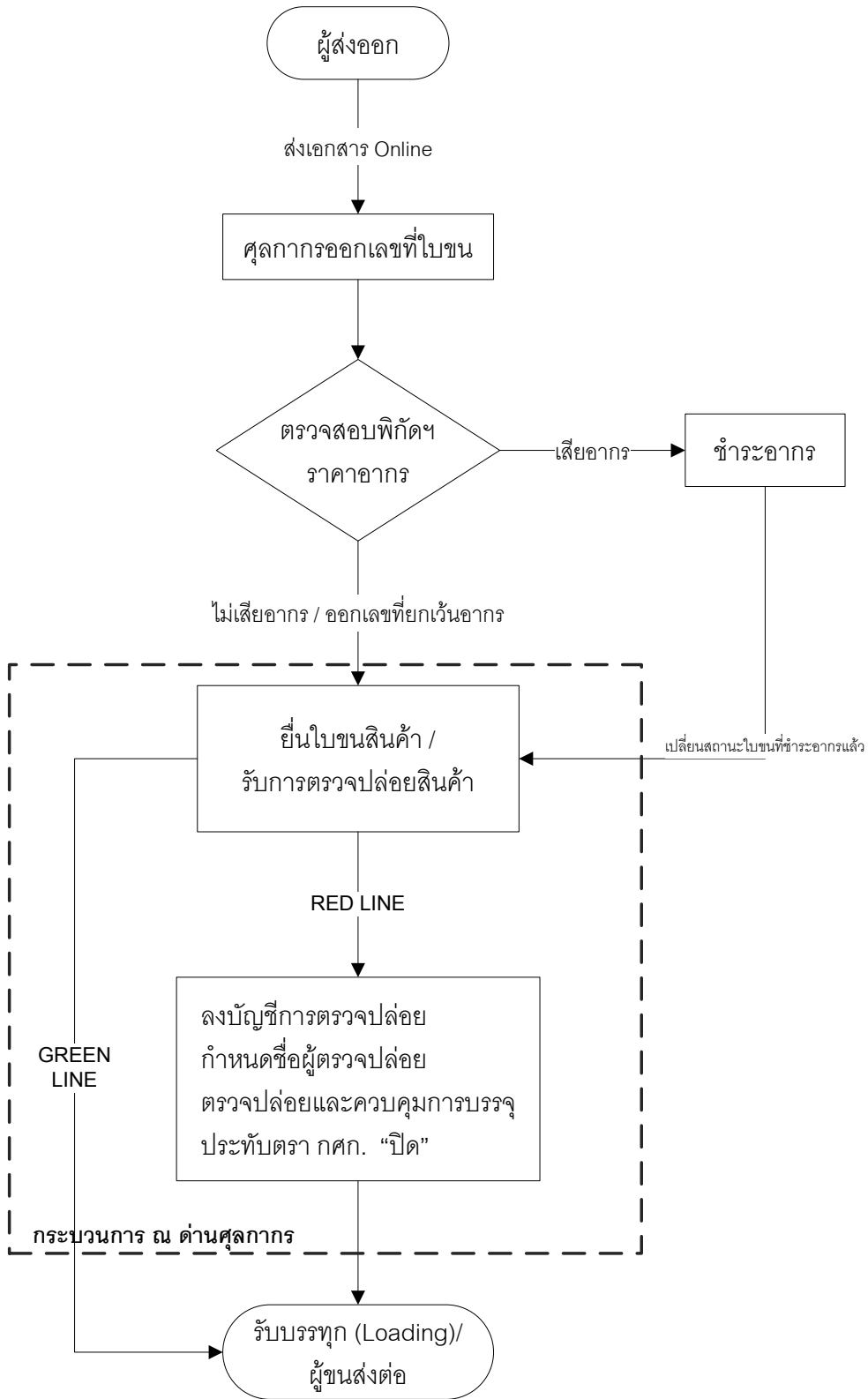
2) กระบวนการหลังการขนส่งของรถบรรทุกสินค้า กระบวนการในส่วนถัดมาเกิดขึ้น บริเวณพรมแดนของประเทศไทยที่ติดกับประเทศปลายทาง (หรือประเทศที่รถบรรทุกสินค้าต้องเดินทางผ่าน) โดยกระบวนการจะเริ่มจาก รถบรรทุกสินค้าซึ่งมีเอกสารใบกำกับการขนย้าย เดินทางมาถึงยังด่านศุลกากร (หรือจุดปฏิบัติงานศุลกากรที่ได้รับมอบหมาย) พนักงานขับรถบรรทุกสินค้ายื่นเอกสารดังกล่าวให้กับตัวแทนออกของซึ่งต้องมีเจ้าหน้าที่ประจำอยู่บริเวณด่านศุลกากร เจ้าหน้าที่ของตัวแทนออกของจะทำการรวบรวมใบกำกับการขนย้ายเพื่อยื่นต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร เพื่อให้ดำเนินพิธีศุลกากรคือ จับคู่ใบอนุญาต และตัดบัญชี หลังจากขั้นตอนตัดบัญชี รถบรรทุกสินค้าที่ได้รับการตัดบัญชีแล้วจะทำการเดินทางไปยังด่านพรมแดนนั้นๆ เพื่อมาดำเนินพิธีการศุลกากรขั้นตอนสุดท้ายคือการลงบันทึกการรับบรรทุก พนักงานขับรถก็จะต่อจากนั้นก็จะดำเนินพิธีการตรวจคนเข้าเมืองของประเทศไทยเพื่อนำทั้งคนและรถขนส่งสินค้าออกนอกราชอาณาจักรต่อไป ดังแผนภาพในรูปที่ 2.2

สรุปขั้นตอนการดำเนินธุรกิจส่งออก



รูปที่ 2.1 แผนภาพกระบวนการเริ่มต้นของการดำเนินธุรกิจส่งออก

ที่มา : กรมส่งเสริมการส่งออก, 2554 : ออนไลน์



รูปที่ 2.2 แผนภาพขั้นตอนพิธีศุลกากรโดยสรุป

2.2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน

ในปัจจุบันรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้สนับสนุนให้มีการทำการศึกษาการขนส่งสินค้าข้ามแดนเพื่อเป็นข้อมูลในการเตรียมความพร้อมรองรับการพัฒนาของประชาคมอาเซียนสำหรับประเทศไทย โดยตัวอย่างงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน มีดังนี้

โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านโดยสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2548) ได้ทำการศึกษาสภาพการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงกฎระเบียบและกรอบความร่วมมือต่างๆ เพื่อนำมากำหนดแผนการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยในรายงานฉบับนี้ได้มีการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลสำคัญพอสรุปหัวข้อได้ดังนี้

- สภาพการค้าและการขนส่ง
- กฎระเบียบด้านการขนส่งและข้อตกลงความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ
- วิเคราะห์สถานการณ์การดำเนินงานด้านการขนส่งระหว่างประเทศของประเทศไทย
- แผนการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทย

ซึ่งจากเนื้อหารายงานจะเป็นการศึกษา สภาพการค้าการขนส่งของเมืองหน้าด่านหรือจุดผ่านแดนต่างๆ เพื่อให้ทราบถึงสภาพการขนส่งในปัจจุบันและนำสภาพการขนส่งมาวิเคราะห์จุดอ่อนจุดแข็งประกอบกับกฎระเบียบและความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างประเทศในปัจจุบัน เพื่อพัฒนาแผนการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อเป็นข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2554) ได้จัดทำโครงการศึกษาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ได้ทำการศึกษาสภาพศักยภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยภายใต้เงื่อนไขกรอบความร่วมมืออาเซียนและอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง โดยได้มีการศึกษาแนวทางการรวมตัวกันของผู้ประกอบการขนส่งของไทยและการเป็นหุ้นส่วนกับผู้ประกอบการขนส่งต่างประเทศ จัดทำ เพื่อจัดทำแนวทางในการพัฒนาแผนการเพิ่มขีดความสามารถผู้ประกอบการขนส่งทั้งในส่วนที่เป็นแผนของภาครัฐและภาคเอกชนซึ่งจะต้องสอดคล้องกัน ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยสามารถรุกเข้าไปทำธุรกิจในตลาดต่างประเทศและรับมือการแข่งขันที่อาจเกิดขึ้นภายในประเทศได้ อีกทั้งยังมีการวิเคราะห์องค์ประกอบของระบบฐานข้อมูลที่สำคัญและน่าจะมีประโยชน์ในอนาคตไว้อีกด้วย

ศูนย์บริการวิชาการเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2552) ได้ทำการศึกษาโครงการพัฒนาความร่วมมืออุตสาหกรรมกับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค ศูนย์บริการวิชาการเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (2552) ได้ทำการศึกษาสภาพการณ์ของอุตสาหกรรมส่งออกที่

สำคัญกับการแข่งขัน ซึ่งมีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งคือมีการวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาการใช้เส้นทางทางการค้าระหว่างประเทศและข้อได้เปรียบเสียเปรียบของประเทศไทยในแต่ละเส้นทาง ตลอดจนคู่แข่งด้านการประกอบการขนส่งที่สำคัญ ซึ่งช่วยทำให้มองเห็นแนวทางการพัฒนาการใช้เส้นทางได้ในอนาคต

สถาบันขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2548) ได้โครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการขนส่งทางถนนได้ทำการศึกษาถึงผลกระทบของการเปิดเสรีบริการการขนส่งทางถนนต่อผู้ประกอบการในประเทศไทย เพื่อกำหนดแนวทางการปฏิบัติด้านนโยบาย ทั้งนี้เนื้อหาในรายงานมีส่วนที่น่าสนใจคือ การสรุปประเด็นความคิดเห็นและปัจจัยที่มีความสำคัญต่อผู้ประกอบการขนส่งในการประกอบธุรกิจ นอกจากนี้ยังได้เสนอแนะแนวทางที่รัฐบาลควรปฏิบัติเพื่อสนับสนุนปัจจัยดังกล่าวอีกด้วย

นอกจากนี้ยังมีโครงการศึกษาเกี่ยวกับการค้าชายแดนที่มีความเกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนอีกหลายโครงการ แต่ช่องว่างของงานวิจัยคือยังไม่มีการศึกษาเพื่อพัฒนาระบบประเมินคุณภาพสำหรับจุดผ่านแดน ซึ่งผู้วิจัยมีความคิดเห็นว่าเป็นส่วนสำคัญ เนื่องจากเกณฑ์การประเมินคุณภาพของจุดผ่านแดนนั้นจะเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะช่วยให้ผู้บริหารนโยบายสามารถใช้วัดผลการปฏิบัติงาน และช่วยในการคาดการณ์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากสถานการณ์ต่างๆ ในเชิงของระดับการให้บริการได้

2.3 สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

ความหมายของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้านั้นหมายถึงสิ่งต่างๆ ที่ช่วยทำให้การค้าระหว่างประเทศคู่ค้าเป็นไปได้โดยสะดวก ทั้งนี้สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามความหมายดังกล่าวได้รวมถึงกฎระเบียบ กระบวนการ มาตรการทางภาษี ท่าเรือ สาธารณูปโภคต่างๆ ตลอดจนโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศทั้งหมด ซึ่งสำหรับงานวิจัยนี้ได้ศึกษาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณจุดผ่านแดนเท่านั้น แต่จากการศึกษาพบว่ายังไม่มีมีการกำหนดขอบเขตและความหมายของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณจุดผ่านแดนอย่างชัดเจน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษารายละเอียดของความหมายของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าทั่วไป ที่มีอยู่เพื่อใช้ในการกำหนดขอบเขตของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณจุดผ่านแดนต่อไป

2.3.1 นิยามและความหมายของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

โดยทั่วไปสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึง สิ่งที่ทำให้การค้าระหว่างประเทศคู่ค้าเป็นไปได้โดยง่ายและมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในการดำเนินการของประเทศคู่ค้า เพื่อที่จะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดและลดต้นทุนทางการค้าระหว่างประเทศ โดยมีการนิยามสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้ดังนี้

คณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งยุโรป (Economic Commission for Europe) กล่าวว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึง ความเข้าใจเนื้อหาและการบูรณาการเพื่อลดความซับซ้อนและลดต้นทุนของธุรกรรมทางการค้า ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความมีประสิทธิภาพ การจัดการด้วยความโปร่งใสและสามารถคาดคะเนผลที่เกิดขึ้นได้ ซึ่งตั้งอยู่บนพื้นฐานการยอมรับ บรรทัดฐานระหว่างประเทศ มาตรฐานและหลักปฏิบัติที่ดีที่สุด (Fink et al., 2002)

กลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก (Asia-Pacific Economic Cooperation: APEC) กล่าวว่า การอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึง ความง่ายความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่และมาตรการต่างๆ ของกระบวนการทางการค้ารวมถึงการบริหารจัดการอุปสรรคทางการค้าซึ่งการใช้เทคนิคและเทคโนโลยีสมัยใหม่จะช่วยให้ประเทศสมาชิกสร้างความชำนาญลดต้นทุนและนำไปสู่การเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการที่ดีขึ้น (APEC, 1999)

ซึ่งจากการศึกษาเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าพอจะสรุปเนื้อหาที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านของส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ผู้ที่มีบทบาทเกี่ยวข้องและดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้ดังนี้

2.3.2 องค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

องค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยสากลแล้วจะพิจารณาในระดับประเทศและในการจำแนกองค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามรายงานของโครงการศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าและมาตรการรองรับของไทย (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2548) ได้แยกองค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้ 4 ส่วนดังนี้

1) กฎระเบียบทางการค้าและศุลกากร (Trade and Customs Regulatory Framework) เป็นองค์ประกอบในส่วนของ กฎหมาย กฎระเบียบทางการค้าที่เอื้ออำนวยต่อการค้าเพื่อลดภาระแก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออก โดยกฎหมาย กฎระเบียบทางการค้าที่ดีควรสร้างบรรยากาศการค้าในทางบวก

2) กระบวนการและเอกสารทางการค้าและศุลกากร (Trade and Customs Regulatory Documentation and Procedures) หมายถึง ขั้นตอนพิธีการศุลกากรและเอกสารที่เกี่ยวข้องซึ่งกระบวนการที่ดีต้องสามารถอธิบายได้ถึงรายละเอียดและขั้นตอนของการนำเข้าหรือส่งออกได้อย่างชัดเจนและขั้นตอนดังกล่าวต้องสอดคล้องกับมาตรฐานของนานาชาติ เช่น มาตรฐานขององค์การสหประชาชาติ (United Nation: UN) องค์การมาตรฐานสากล (International Standards Organization: ISO) และองค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO)

3) การควบคุมทางการค้าและศุลกากร (Effective Trade and Customs Control) ในส่วนนี้หมายถึง องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่รัฐ ที่ต้องมีความโปร่งใสและมีการควบคุมไม่ให้มี

การค้าที่ต้องห้ามและผิดกฎหมายเช่น ยาเสพติด สินค้าปลอมแปลง เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อการจัดเก็บรายได้ของภาครัฐฯ และการควบคุม โควตาของสินค้าตามข้อตกลง

4) การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ (Use of Information Technology) ถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่จะช่วยส่งเสริมให้การอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ โดยองค์การสหประชาชาติได้มีการกำหนดมาตรฐานการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศไว้คือ UN/EDIFACT (United Nations Directories for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport) ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยได้ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเข้ากับระบบศุลกากรแล้วบางส่วนผ่านทางบริการ EDI ของกรมศุลกากรแต่ในปัจจุบันกรมศุลกากรได้ตั้งระบบใหม่คือ e-Export ขึ้นมาใช้แทนระบบ ศุลกากร EDI สำหรับสินค้าขาออก

2.3.3 ผู้ที่มีบทบาทเกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

ในรายงานของโครงการศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าและมาตรการรองรับของไทยได้กล่าวอ้างถึงรายงานของคณะมนตรีว่าด้วยการค้าสินค้าว่าด้วยเรื่อง “โครงสร้างของการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศภายใต้กรอบองค์การการค้าโลกและองค์การระหว่างประเทศอื่น, 10 มิถุนายน 2546” ซึ่งอธิบายเกี่ยวกับโครงสร้างผู้เกี่ยวข้องในการกำหนดนโยบายสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าว่ามีผู้เกี่ยวข้องซึ่งมีหน้าที่สำคัญ 3 กลุ่ม คือ

1) การกำหนดกฎระเบียบ (Rule Setting) มีหน้าที่กำหนดกฎเกณฑ์ กฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าซึ่งได้แก่ WTO WCO และการตกลงทางการค้าระดับทวิภาคีเช่น AFTA (ASEAN Free Trade Area: AFTA) เป็นต้น

2) การส่งเสริมกิจกรรม (Action Program) มีหน้าที่ประชาสัมพันธ์โปรแกรมที่เป็นประโยชน์เพื่อสร้างความเข้าใจและจูงใจประเทศต่างๆ ให้เข้าร่วมการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มากขึ้น ได้แก่ กลุ่มประเทศอาเซียน (ASEAN) กลุ่มอาเซียน (ASEM) เป็นต้น

3) การเสริมสร้างศักยภาพ (Capacity Building) มีหน้าที่คือช่วยเหลือประเทศต่างๆ ให้ปรับปรุงกฎระเบียบทางการค้าเพื่อให้สามารถขยายศักยภาพในการค้าได้มากขึ้น ได้แก่ อังก์ถัด (UNCTAD) ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) เป็นต้น

2.3.4 ดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Index: TF Index)

ในปี ค.ศ. 2003 ธนาคารโลกได้มีการศึกษาเพื่อพัฒนาดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า โดย Wilson et al., 2003 เพื่อใช้เป็นสิ่งบ่งบอกถึงสถานะของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศในกลุ่มที่สนใจโดยประกอบไปด้วย 4 ดัชนีได้แก่

1) ดัชนีประสิทธิภาพของท่าขนส่งสินค้า (Port Efficiency) พิจารณาปริมาณและคุณภาพของสิ่งก่อสร้างทางกายภาพที่ช่วยอำนวยความสะดวกให้กับสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน

2) ดัชนีสภาพแวดล้อมศุลกากร (Customs Environment) วัดได้จากการจ่ายเงินที่ผิดปกติเช่นการให้สินบน หรือ การช้อราษฎร์บังหลวง การดำเนินการที่ไม่ถูกกฎหมายและการปกปิดอุปสรรคในการนำเข้าอื่นๆ ซึ่งในการศึกษาของธนาคารโลกได้แบ่งรายละเอียดคือ 1. ค่าใช้จ่ายไม่ปกติ (Irregular Payment) 2. ดัชนีการช้อราษฎร์บังหลวง (Corruption Perceptions Index) 3. การปฏิบัติที่ไม่เหมาะสม (Improper Practices) 4. การกีดกันการนำเข้าซ่อนเร้น (Hidden Import Barriers) และ 4. ค่าธรรมเนียมการนำเข้า (Import Fees)

3) ดัชนีสภาพแวดล้อมด้านกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (Regulatory Environment) วัดจากความโปร่งใสและเสถียรภาพในการดำเนินงานโดยยึดตามมาตรฐานสากลและพิจารณาประกอบกับการบังคับใช้จริงตามมาตรฐานสากลซึ่งในรายละเอียดประกอบไปด้วย การบังคับใช้กฎระเบียบ (Enforcement of Regulation) การปฏิบัติตามข้อตกลง (Compliance with Agreement) มาตรฐานกฎระเบียบ (Regulatory Standards) และประสิทธิภาพของกฎระเบียบ (Effectiveness of Regulations)

4) ดัชนีการดำเนินธุรกิจแบบอิเล็กทรอนิกส์ (E-Business) วัดจากปริมาณผู้ค้าที่กระทำการประกอบธุรกิจแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) โดยเทียบสัดส่วนกันกับปริมาณผู้ประกอบการธุรกิจทั้งหมด

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นว่า การนิยามความหมายของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในระดับประเทศจะเกิดจากการวิเคราะห์องค์ประกอบหรือส่วนประกอบที่มีผลต่อการไหลของสินค้า (Flow of Goods) ซึ่งมีทั้งส่วนที่เป็นปฏิบัติทางตรง เช่น พิธีการศุลกากร ท่าเรือ และส่วนสนับสนุนเช่นการใช้การทำธุรกรรมแบบอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น

2.4 หลักการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

ในปัจจุบันได้มีการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย ซึ่งเป็นดัชนีของประเทศโดยรวม ไม่ได้พิจารณาความแตกต่างเฉพาะของแต่ละจุดผ่านแดน สำหรับในการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนนั้นได้อาศัยแนวทางของการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยประกอบกับประยุกต์ใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้นมาช่วยเป็นเครื่องมือในการกำหนดเกณฑ์น้ำหนัก ดังนี้

2.4.1 การจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย

การจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยจัดทำโดยศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย พ.ศ.2549 ซึ่งมีรายละเอียดพอสรุปได้ดังนี้

1) กลุ่มตัวอย่าง ใช้การสำรวจข้อมูลภาคสนามโดยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 500 ตัวอย่าง ประกอบด้วยผู้ประกอบการนำเข้า ส่งออก ผู้ที่เป็นตัวแทนส่งออกนำเข้าสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมของไทย (Shipping/Freight Forwarder) และผู้ประกอบการนำเข้าส่งออกที่เข้าร่วมโครงการใสสะอาด ทั้งรายใหญ่และรายย่อยที่มีการค้าขายกับต่างประเทศเพื่อให้ครอบคลุมประเด็นการอำนวยความสะดวกทางการค้าในทุกๆ รูปแบบโดยใช้การกระจายกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วนรายชื่อที่มีดังตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 การแบ่งกลุ่มตัวอย่างของการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย

กลุ่มรายชื่อ	รายชื่อทั้งหมด	สัดส่วน (ร้อยละ)	จำนวนชุด (ทฤษฎี)	จำนวนชุด (ตามจริง)
1.กลุ่มรายชื่อผู้เข้าร่วมโครงการใสสะอาด	481	12	62	60
2 กลุ่มตัวแทนออกของ	329	8	42	45
3. กลุ่มผู้นำเข้า	1,272	33	164	165
4.กลุ่มผู้ส่งออก	1,801	46	232	230
รวม	3,883	100	500	500

ที่มา: ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ, 2549

2) การประมวลผลและการคำนวณดัชนีการอำนวยความสะดวกทางการค้า ในการศึกษาได้แบ่งการประมวลผลแบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ 1) การคิดสัดส่วนร้อยละ เป็นการประมวลผลโดยนำผลการสำรวจมาคำนวณร้อยละของผู้ตอบในแต่ละคำตอบ (สูงหรือมาก ปานกลาง และต่ำ) และ 2) การคำนวณดัชนี เป็นการนำผลการสำรวจที่ได้มาจัดทำเป็นดัชนีการกระจาย (Diffusion Index) ซึ่งเป็นดัชนีที่แสดงประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (สูงหรือมาก ปานกลาง และต่ำ)

โดยการอ่านค่าดัชนีถ้าดัชนีอยู่ใกล้แนวเส้น 100 แสดงว่าผู้ประกอบการคาดว่าจะมีประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าระดับสูงถ้าดัชนีอยู่ใกล้แนวเส้น 50 แสดงว่าผู้ประกอบการคาดว่าจะมีประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าระดับปานกลางถ้าดัชนีอยู่ใกล้แนวเส้น 0 แสดงว่า

ผู้ประกอบการคาดว่าประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าระดับต่ำ โดยในการคำนวณค่าดัชนี มี 2 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 แปลงข้อมูลเชิงคุณภาพให้เป็นข้อมูลเชิงปริมาณ (ตัวเลข) ดังนี้

ถ้าตอบว่า สูงหรือมาก จะให้คะแนนเท่ากับ 1

ถ้าตอบว่า ปานกลาง จะให้คะแนนเท่ากับ 0.5

ถ้าตอบว่า ต่ำ จะให้คะแนนเท่ากับ 0

ขั้นตอนที่ 2 นำร้อยละของผู้ตอบว่าสูงหรือมากบวกกับร้อยละของผู้ตอบว่าปานกลางที่คูณด้วย 0.5 จะได้ดัชนีของแต่ละคาบเวลา ดัชนีจะมีค่าสูงสุดเท่ากับ 100 และต่ำสุดเท่ากับ 0 ตามสมการที่ 2.1

$$\text{ดัชนี} = \text{สัดส่วนผู้ที่ตอบว่าสูง (ร้อยละ)} + 0.5 (\text{สัดส่วนผู้ที่ตอบว่าปานกลาง (ร้อยละ)}) \quad \text{สมการที่ 2.1}$$

จะเห็นว่าการศึกษาการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยนั้น ยังขาดการพิจารณา เกณฑ์ปัจจัยที่เหมาะสมกับสภาพการค้าภายในภูมิภาค แต่เป็นการนำเกณฑ์ปัจจัยของงานวิจัยของธนาคารโลกมาประยุกต์ใช้แทน

2.4.2 แนวความคิดที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง

องค์กรในระดับนานาชาติ อาทิ ธนาคารโลกและธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย มีความพยายามในการพัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของแต่ละประเทศ เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการพิจารณาแนวทางในการลงทุนและสนับสนุนการพัฒนาให้แต่ละประเทศเพื่อเกิดประโยชน์ต่อระบบส่วนใหญ่มากที่สุด โดยรายงานการศึกษาวิจัยที่มีเนื้อหาเกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของจุดผ่านแดนได้แก่

ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Indicators) ถูกพัฒนาขึ้นมาโดยธนาคารโลก (The World Bank, 2012: online) เพื่อใช้เป็นตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ ทั่วโลก โดย ปัจจัยซึ่งถูกใช้เป็นตัวชี้วัดหลักได้แก่

- ประสิทธิภาพของศุลกากรและการจัดการจุดผ่านแดน
- คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการขนส่ง
- ความง่ายในการจัดราคาค่าขนส่งที่สามารถแข่งขันได้
- ความสามารถและคุณภาพของบริการด้านโลจิสติกส์
- ความสามารถในการติดตามสถานะของการขนส่งสินค้า

- ความถี่ของการขนส่งสินค้าถึงมือผู้รับตามเงื่อนไขเวลาที่กำหนด

โดยปัจจัยประกอบตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งบริเวณจุดผ่านแดน ได้แก่ประสิทธิภาพของการให้บริการของจุดผ่านแดนและโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการขนส่ง โดยตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์นี้ ได้ใช้วิธีการสำรวจโดยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการขนส่งประมาณ 1,000 ตัวอย่างใน 143 ประเทศและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการวิเคราะห์ส่วนประกอบสำคัญ (Principal Components Analysis) โดยสำหรับปี ค.ศ. 2012 ประเทศไทยได้คะแนนเป็นอันดับที่ 38 ของโลก โดยได้คะแนนน้อยในด้าน ศุลกากร, โครงสร้างพื้นฐาน และความสามารถในการให้บริการโลจิสติกส์ ส่วนในองค์ประกอบด้านความตรงต่อเวลาของการขนส่งและการติดตามสินค้ามีค่าลดลงจากปี ค.ศ.2007 อย่างเห็นได้ชัดซึ่งสะท้อนให้เห็นภาพรวมของการพัฒนาเพื่อรองรับการเติบโตของการขนส่งระหว่างประเทศของประเทศไทยที่ยังไม่ดีพอ

นอกจากนี้ในการศึกษาหลักการจัดการจุดผ่านแดน (McLinden et al., 2011) ได้นำเสนอหลักการออกแบบจุดผ่านแดนไว้ว่าต้องเน้นความยืดหยุ่นและการปรับปรุงได้ของจุดผ่านแดนเพื่อรองรับการปรับเปลี่ยนกฎระเบียบและวิธีการผ่านแดนในอนาคต และควรเน้นการรวมกระบวนการให้มีขั้นตอนที่น้อยที่สุด ในด้านการใช้พื้นที่ของจุดผ่านแดนควรแบ่งออกเป็นสามส่วนคือส่วนงานสำนักงาน, ส่วนงานตรวจปล่อยสินค้า และส่วนบริการอื่นๆ (เช่น ห้องน้ำ ร้านอาหาร เป็นต้น) นอกจากนี้ยังได้เน้นถึงความสำคัญของถนนที่นำเข้าสู่ด่านพรมแดนว่าต้องสามารถใช้เป็นส่วนรับรองแถวคอยของรถบรรทุกสินค้าและต้องมีความคล่องตัวในการขยับจีสามารถเปลี่ยนช่องจราจรได้โดยสะดวก

นอกจากนี้สำหรับการเทียบวัดประสิทธิภาพของการจัดการจุดผ่านแดนนั้น Arnold (2005) กล่าวว่าควรพิจารณาจากปัจจัยดังต่อไปนี้

- เวลาที่ใช้ในการผ่านพรมแดน (Transit Time)
- ความแน่นอนของเวลาและการให้บริการ (Reliability)
- ต้นทุนของการขนส่งที่เกิดขึ้น ณ จุดผ่านแดน (Cost of Shipment)
- ความยืดหยุ่นในการเลือกโหมดการขนส่งต่อ (Flexibility Of Multi-modal Transport)

โดยในการศึกษาของ Arnold นั้นได้นำเสนอแนวคิดสำคัญคือการบริหารเวลาและบริการที่ผิดพลาดบริเวณพรมแดนนั้นก่อให้เกิดความเสียหายที่คิดเป็นมูลค่าของตัวเงินได้

2.4.3 กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น

กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์นี้พบว่ามีการพัฒนาโดย Saaty (1990) ต่อมาจึงได้มีนำไปใช้อย่างกว้างขวางในการวิจัยเกี่ยวกับการตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์และจากการศึกษาของ Ho (2008) พบว่ามีบทความจำนวนมากที่นำ กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์มาใช้ร่วมกับเครื่องมืออื่น ๆ มีการนำไปใช้ในด้านการเงิน การศึกษา วิศวกรรมในหน่วยงานรัฐบาล อุตสาหกรรม การจัดการ กระบวนการผลิตส่วนบุคคล ด้านการเมือง ด้านสังคมตลอดจนด้านที่เกี่ยวข้องกับการกีฬา การที่กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ สามารถนำไปใช้อย่างกว้างขวางอาจเนื่องมาจากความง่ายความสะดวกของการใช้และสามารถรวมตัวกับเทคนิคอื่นๆ ได้จุดเด่นของกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ คือ น้ำหนักความสำคัญของเกณฑ์การตัดสินใจที่ได้จากการเปรียบเทียบเป็นคู่ๆ (Pairwise Comparison) ของกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ สามารถยืนยันความสอดคล้องของการเปรียบเทียบความสำคัญโดยอัตราส่วนความสอดคล้อง (Consistency Ratio: CR) ซึ่งถูกกำหนดควรวางจะน้อยกว่า 0.1 เพราะฉะนั้น ผลลัพธ์ที่ได้จะทำให้ผู้ใช้มีความมั่นใจในน้ำหนักความสำคัญที่ได้

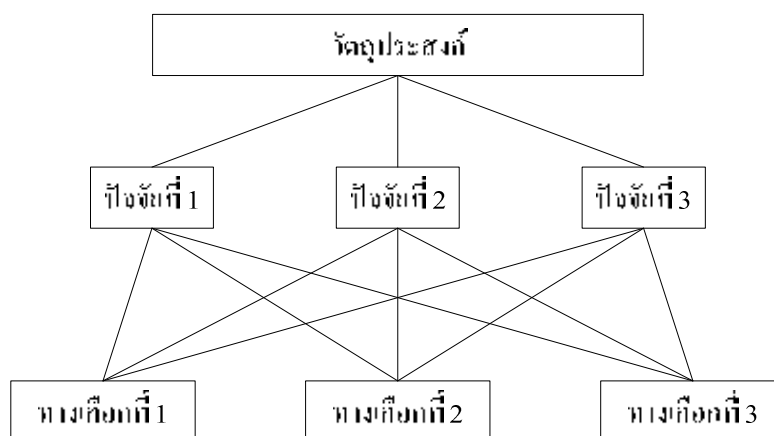
โดยคุณลักษณะของกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์นั้น เป็นการเรียงลำดับทางเลือกในการตัดสินใจที่ซับซ้อนด้วยการสร้างรูปแบบของการตัดสินใจให้เป็นโครงสร้างแบบลำดับชั้น ซึ่งถ่วงน้ำหนักตามค่าความสำคัญและนำข้อมูลที่ได้จากความคิดเห็นของผู้ตัดสินใจมาวิเคราะห์หาแนวทางเลือกที่เหมาะสม (Saaty, 1980) โดย (นาริรัตน์, 2548) ได้เรียบเรียงหลักการคิด 3 ประการของกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ ดังนี้

- การสร้างรูปแบบโครงสร้างปัญหา โดยการแบ่งปัญหาที่จะทำการวิเคราะห์ออกเป็นลำดับชั้นต่างๆ ที่มีความเชื่อมโยงกันในแต่ละระดับของลำดับชั้นและปัจจัยที่อยู่ในลำดับชั้นเดียวกันจะเป็นอิสระต่อกัน โดยองค์ประกอบทั่วไปของลำดับชั้นประกอบไปด้วยระดับชั้นเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ระดับชั้นของปัจจัยที่ใช้เป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจและลำดับสุดท้าย ระดับของทางเลือกในการตัดสินใจ
- การเปรียบเทียบและให้น้ำหนักความสำคัญ คือการวิเคราะห์หาความสำคัญของปัจจัยหรือเกณฑ์ในการตัดสินใจ ซึ่งจะกระทำโดยใช้หลักการพิจารณาเป็นคู่ ซึ่งผู้ตัดสินใจจะทำการเปรียบเทียบให้ความสำคัญปัจจัยที่ละคู่ภายใต้ปัจจัยระดับชั้นที่สูงกว่าและบันทึกข้อมูลให้อยู่ในรูปของเมทริกซ์ ซึ่งสามารถนำทฤษฎีไอเกนเวกเตอร์ (Eigenvector) มาช่วยในการตรวจสอบความสอดคล้องของข้อมูลได้
- การวิเคราะห์ค่าคะแนนของปัจจัยต่างๆ ซึ่งอาศัยน้ำหนักความสำคัญที่ได้มาจากการเปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยที่ละคู่ในระดับชั้นเดียวกันแล้วสรุปเป็นค่าคะแนนของ

ปัจจัยในระดับที่สูงกว่า ซึ่งในการพิจารณาจะเริ่มจากระดับเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ลงไปสู่ระดับต่ำสุดนั้นคือระดับทางเลือกในการตัดสินใจ

ในการนำกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ไปใช้ในการวิเคราะห์การตัดสินใจหรือประเมินการนั้นจะประกอบด้วยขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้

- ขั้นตอนที่ 1 กำหนดวัตถุประสงค์ของปัญหาหรือสิ่งที่งานวิจัยต้องการทราบ
- ขั้นตอนที่ 2 กำหนดเกณฑ์หรือปัจจัยที่จะใช้ตัดสินปัญหานั้น
- ขั้นตอนที่ 3 สร้างรูปแบบโครงสร้างของปัญหาในรูปแบบของแผนภูมิลำดับชั้น โดย
 - ระดับชั้นที่ 1 แสดงถึงวัตถุประสงค์หรือสิ่งที่ต้องการตัดสิน
 - ระดับชั้นที่ 2 เป็นเกณฑ์หรือปัจจัยหลักที่จะกำหนดการตัดสิน
 - ระดับชั้นที่ 3 คือการแสดงถึงทางเลือกในการตัดสินใจ
 ซึ่งรูปแบบทั่วไปของโครงสร้างปัญหาของกระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้นดังแสดงในรูปที่ 2.3



รูปที่ 2.3 โครงสร้างปัญหาตามกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์

- ขั้นตอนที่ 4 การสร้างตารางเมตริกซ์เพื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบปัจจัยต่างๆ เป็นคู่ๆ ภายใต้อัตลักษณ์ที่ว่าปัจจัยนั้นเมื่อเปรียบเทียบกับปัจจัยอื่นแล้วมีผลกระทบต่อเกณฑ์หรือปัจจัยที่อยู่ในระดับสูงกว่ามากน้อยกว่ากันเท่าใด ซึ่งการจัดข้อมูลให้อยู่ในรูปแบบของเมตริกซ์ดังแสดงไว้ในตารางที่ 2.2

ตาราง 2.2 การเปรียบเทียบความสำคัญของปัจจัยภายใต้วัตถุประสงค์ของปัญหา

ปัจจัย	ปัจจัยที่ 1	ปัจจัยที่ 2	.	.	ปัจจัยที่ n	น้ำหนัก ของปัจจัย
ปัจจัยที่ 1	1	A_{12}	.	.	A_{1n}	W_1
ปัจจัยที่ 2	A_{21}	1	.	.	A_{2n}	W_2
.	.	.	1	.	.	.
.	.	.	.	1	.	.
ปัจจัยที่ n	A_{n1}	A_{n2}	.	.	1	W_n

จากตารางเมทริกซ์ข้างต้นนั้นภายใต้เกณฑ์การตัดสินใจ ปัจจัยที่ 1 จะถูกนำไปเปรียบเทียบกับปัจจัยที่ 2 และระบุค่าความแตกต่างของความสำคัญของแต่ละปัจจัย ซึ่งขึ้นอยู่กับความคิดเห็นของผู้ตัดสินใจ ซึ่งจาก Saaty, 1980 พบว่าการพิจารณาความแตกต่างของค่าความสำคัญที่เหมาะสมที่สุดทำได้โดยใช้ตัวเลข 1 ถึง 9 ซึ่งมาตราส่วนความสำคัญมีมาตรฐานดังตารางที่ 2.3

ตารางที่ 2.3 ตารางแสดงมาตราส่วนมาตรฐานที่ใช้ในการเปรียบเทียบความสำคัญ

ระดับความสำคัญ	ความหมาย
1	สำคัญเท่ากัน
3	สำคัญกว่าปานกลาง
5	สำคัญกว่ามาก
7	สำคัญกว่ามากที่สุด
9	สำคัญกว่าสูงสุด
2,4,6,8	ค่าสำคัญกว่าอยู่ระหว่างตรงกลางของค่าข้างบน

หมายเหตุ : การปรับปรุงค่าสำคัญมาตรฐานที่แสดงไว้ดังตารางข้างต้นอาจมีการปรับปรุงให้เหมาะสมกับความละเอียดของงานวิจัย

- ขั้นตอนที่ 5 การคำนวณน้ำหนักความสำคัญของปัจจัย (Normalized Weight) จากตารางที่ 2.2 เมื่อได้ค่าตัวเลขจากการเปรียบเทียบปัจจัยต่างๆ ทีละคู่ ขั้นตอนต่อไปคือการคำนวณน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยซึ่งทำได้โดยการหารค่าความสำคัญที่อยู่ในแต่ละแถวแนวตั้งด้วยผลรวมของค่าความสำคัญในแถวแนวตั้งเดียวกัน ซึ่งจะทำให้ได้เมทริกซ์ของค่าร้อยละ แล้วจึงหาค่าเฉลี่ยในแต่ละแถวแนวนอนของเมทริกซ์ค่าร้อยละจะได้เป็นน้ำหนักความสำคัญของปัจจัยในแถวนั้น

โดยในปัจจุบันมีการนำกระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้นไปใช้ประยุกต์ในการหาค่าน้ำหนักคะแนนของการตัดสินใจหรือพิจารณาเกณฑ์ทางเลือกมากมายซึ่งจะกล่าวถึงในหัวข้อ 2.4.3

2.4.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้นในเชิงการนำไปใช้หาค่าน้ำหนักของเกณฑ์การตัดสินใจ

ผู้วิจัยได้ทำการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศเรื่องกระบวนการสร้างดัชนีชี้วัดด้วยการตัดสินใจแบบลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ซึ่งพบว่าม้งานวิจัยที่น่าสนใจดังนี้

นพดล ห่อธวัช (2539) ได้ประยุกต์ใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ เพื่อกำหนดเกณฑ์ที่เหมาะสมสำหรับการตัดสินใจในการสนับสนุนโครงการวิจัยพัฒนาของหน่วยงานภาครัฐบาล โดยในการศึกษาได้เริ่มจากการศึกษาแนวทางการกำหนดเกณฑ์ของต่างประเทศที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับหน่วยงานที่ศึกษาจากนั้นทำการสัมภาษณ์ผู้ประเมิน โครงการและสังเกตการประชุมระดมความคิดเห็นของการประเมินโครงการและทำการสรุปเกณฑ์ที่ใช้ประเมิน ซึ่งสรุปได้เป็น 2 เกณฑ์หลักคือ ศักยภาพของโครงการ ซึ่งในส่วนนี้ประกอบไปด้วยสองเกณฑ์ย่อยคือ ศักยภาพของผู้เสนอโครงการและศักยภาพของเทคโนโลยีที่สนับสนุนโครงการประโยชน์ของโครงการ ในส่วนนี้ประกอบไปด้วยสามเกณฑ์ย่อยคือ ประโยชน์ด้านการพัฒนาเทคโนโลยี ประโยชน์ตอบแทนทางการเงิน และประโยชน์ต่อสังคมหลักจากนั้นผู้วิจัยได้หาค่าน้ำหนักความสำคัญเพื่อประกอบการตัดสินใจเลือกโครงการเพื่อให้ได้รับการสนับสนุนซึ่งผลจากงานวิจัยจะช่วยให้ผู้ประเมินโครงการหรือผู้ตัดสินใจเดิมได้มีเครื่องมือที่มาช่วยในการตัดสินใจซึ่งก็คือเกณฑ์การประเมินโครงการ ทำให้กระบวนการคัดเลือกเป็นรูปธรรมมากขึ้น

Kengpol (2002) ได้ศึกษาการออกแบบระบบที่ช่วยสนับสนุนการตัดสินใจในการเลือกลงทุนสำหรับศูนย์การกระจายสินค้าแห่งใหม่ ซึ่งจากการนำกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์เข้ามาเป็นเครื่องมือของการศึกษา ผู้วิจัยได้ทำการทดลองการตัดสินใจโดยอาศัยการใช้แบบจำลองต้นทุนการขนส่ง (Transportation Cost Model) และแบบจำลองต้นทุนการลงทุน (Capital Investment Cost Model) ในการวิเคราะห์ด้วยกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์

จุฑาภรณ์ บูรณะโอสถ (2543) ได้ทำการศึกษาเพื่อพัฒนาองค์ประกอบและเกณฑ์การประเมินคุณภาพวิทยานิพนธ์ของนิสิตฯ โดยมีการประยุกต์ใช้การวิเคราะห์ด้วยกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์

ในการหาค่าน้ำหนักคะแนนของเกณฑ์การประเมิน ซึ่งในงานศึกษาผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมเกณฑ์การประเมิน จากการวิเคราะห์วัตถุประสงค์ของการประเมินคุณภาพวิทยานิพนธ์ และได้ใช้แบบสอบถามหาค่าน้ำหนักคะแนนของเกณฑ์การประเมิน โดยผู้ตอบแบบสอบถามคือผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการประเมินวิทยานิพนธ์ของนิสิตนักศึกษา ในหลายสถาบันการศึกษา ซึ่งผลที่ได้จากการศึกษาคือเครื่องมือในการช่วยประเมินคุณภาพวิทยานิพนธ์ซึ่งตรงวัตถุประสงค์และมีความสมเหตุสมผลมากขึ้น

Cheng (2005) ได้ประยุกต์ใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้นในการวิเคราะห์หาทางเลือกในการพัฒนากลยุทธ์ทางโลจิสติกส์ของบริษัทรถไฟในไต้หวันซึ่งในงานวิจัยดังกล่าวผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมความคิดเห็นและวิเคราะห์แนวทางการพัฒนากลยุทธ์เพื่อสรุปเป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจพิจารณา 4 เกณฑ์ได้แก่ แนวทางการปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์, แนวทางการวางแผนด้านการเงิน, แนวทางการบริหารจัดการ, การมีนโยบายที่ตระหนักถึงสังคม(ภาพลักษณ์ของบริษัท) ซึ่งจากการศึกษาพบว่าในการพิจารณาทางเลือกโดยใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้นนั้นสอดคล้องกับความเห็นของผู้บริหาร

เมื่อพิจารณาการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมาพบว่าในการจัดทำดัชนีชี้วัดหรือเกณฑ์การประเมินผลโดยใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้นนั้น ส่วนที่สำคัญที่สุดคือการกำหนดปัจจัย ซึ่งในส่วนนี้ผู้วิจัยส่วนใหญ่ใช้การระดมความคิดเห็นและอาศัยงานวิจัยในอดีตในการประกอบองค์ประกอบของปัจจัยและวิเคราะห์ปัจจัยย่อยขึ้นมาใหม่ โดยมีการใช้ดัชนีความสอดคล้องในการทบทวนความน่าเชื่อถือของปัจจัยดังกล่าว

2.5 ความร่วมมือระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางบก

ประเทศไทยจัดว่ามีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เป็นประเทศศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีชายแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านหลายประเทศทำให้ประเทศไทยได้รับผลกระทบจากข้อตกลงการขนส่งระหว่างประเทศที่จัดทำขึ้นในกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน ซึ่งในปัจจุบันได้มีแนวทางให้มีการพัฒนาข้อตกลงด้านการขนส่งระหว่างประเทศในกลุ่มย่อยๆ ของอาเซียนที่พร้อมดำเนินการไปก่อน ซึ่งประเทศไทยได้มีข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศดังต่อไปนี้

2.5.1 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region: GMS)

ความตกลงนี้มีประเทศสมาชิกความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ประกอบด้วย ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน และมณฑลกวางสี) โดยเริ่มต้นจากการที่ประเทศไทย-ลาว-เวียดนามได้ลงนามในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

ระหว่างประเทศไทย-ลาว-เวียดนาม เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2542 ต่อมาประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงที่เหลือคือ กัมพูชา พม่า และจีน ได้เข้าร่วมเป็นภาคีจึงได้ทำการเปลี่ยนชื่อความตกลงฯ เป็นความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA) ซึ่งครอบคลุมการขนส่งทั้งสินค้า ผู้โดยสาร โดยมี การสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและมีเป้าหมายที่จะทำให้ประเทศสมาชิกทั้ง 6 ประเทศสามารถขั้บรถและดำเนินการขนส่งระหว่างกันได้โดยสะดวกและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

ในการเปิดเสรีตามกรอบความตกลงฯ (GMS-CBTA) ได้วางแผนไว้ 2 ระยะ คือระยะแรกจะจำกัดด้านปริมาณ เช่น จำนวนเที่ยว จำนวนรถ จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาต ต่อมาในระยะที่สอง จะอนุญาตให้ดำเนินการได้โดยไม่มีข้อจำกัด แต่ประเทศภาคีจะยังมีอำนาจในการกำกับดูแลกิจการขนส่งภายในประเทศของตัวเองได้เช่น ด้านความปลอดภัย, เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกสูงสุด เป็นต้น โดยประเทศภาคีอื่นจะไม่เข้าไปแทรกแซงการกำหนดอัตราค่าบริการ แต่อาจมีการกำกับดูแลเพื่อป้องกันการผูกขาดซึ่งรถบรรทุกสินค้าที่จะได้รับอนุญาตให้เดินทางข้ามไป-มา ระหว่างกันภายใต้ความตกลงดังกล่าวคือรถบรรทุก (รวมถึงรถลากจูง และรถกึ่งพ่วง) น้ำหนักไม่เกิน 3,500 กก. โดยเป้าหมายสำคัญของความตกลงนี้มีกำหนดการพัฒนาสายทางทั้งหมด 10 สายทาง โดยแบ่งออกเป็น 3 เขตเศรษฐกิจหลัก (Economic Corridor)

โดยจากเนื้อหาของข้อตกลง GMS-CBTA ที่มีการกำหนดรายละเอียดในปัจจุบัน ทั้ง 10 ส่วนนั้น มีใจความที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงจุดผ่านแดนทั้งในด้านกระบวนการและโครงสร้างพื้นฐานดังนี้ (กรมการขนส่งทางบก, 2551)

- ปรับปรุงพิธีการข้ามแดนให้ลดความยุ่งยากลงและจำกัดจำนวนเอกสารให้ลดลงเท่าที่จะทำได้ รวมถึงลดกระบวนการตรวจสอบโดยพยายามตรวจสอบเท่าที่จำเป็นและไม่จำกัดควบคุมเรื่องการขนส่งเกินความจำเป็น
- มีการจัดเตรียมระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน
- การควบคุมการปฏิบัติงาน ณ จุดผ่านให้ไปในทิศทางเดียวกัน โดยเน้นเรื่อง, เวลาทำการ, แนวทางการให้บริการตรวจสอบ ณ จุดผ่านแดน, หลักการจำแนกชนิดสินค้า ทั้งนี้บริการตรวจปล่อยต้องสามารถทำได้ตลอด 24 ชั่วโมง 7 วันต่อสัปดาห์ และใช้ภาษาอังกฤษในเอกสารด้วย
- พัฒนาความร่วมมือระบบตรวจปล่อยร่วมกัน (Single-Window Inspection) โดยอาจพัฒนาเป็นการตรวจร่วมหรือการมอบอำนาจให้ประเทศคู่ภาคีตรวจก็ได้เพื่อให้การตรวจปล่อยกระทำเพียงครั้งเดียว

- จัดเตรียมให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันและเผยแพร่ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตเกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติ ข้อบังคับ พิธีการ ขั้นตอน ของประเทศตนเองซึ่งต้องมีการปรับปรุงให้ทันสมัยตลอดเวลา
- การผ่านพิธีศุลกากรต้องเป็นไปตามลำดับก่อนหลัง โดยปราศจากการเลือกปฏิบัติโดยเริ่มจากผู้โดยสารป่วย, ผู้โดยสารปกติ, สินค้าเน่าเสียง่าย, สัตว์มีชีวิต และสินค้าอื่นๆ
- ประเทศภาคีจะต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อบุคลากรและยานพาหนะดังนี้ บริการด้านบำรุงรักษา, สถานีบริการเชื้อเพลิง, ลานจอดรถที่มั่นคง, บริการด้านการทำความสะอาดและฆ่าเชื้อ
- ประเทศภาคีจะต้องจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่อสินค้าคือ มีจุดขนถ่ายสินค้าเพื่อการตรวจอบหรือเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะที่มีพื้นที่มั่งคั่งและอยู่ในที่กำบังจากสภาพอากาศ โดยรวมถึงบริการสำหรับสินค้าที่ต้องแช่เย็น (มีตู้เก็บสินค้าแช่เย็น) ทั้งนี้เพื่อให้ความปลอดภัยเกิดและป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่สินค้า
- ในด้านโครงสร้างพื้นฐานต้องจัดให้มีช่องสำหรับการข้ามแดนอย่างน้อยสองช่องทาง เพื่อให้การผ่านพิธีการศุลกากรแก่สินค้าที่มีความเร่งด่วนและจัดโครงสร้างพื้นฐานให้สามารถเปลี่ยนช่องจราจรได้
- ประเทศภาคีต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ที่ทันสมัย อาทิเช่น เครื่องอ่านหนังสือเดินทาง เครื่องเอ็กซเรย์ สินค้าและผู้คอนเทนเนอร์ เครื่องอ่านป้ายทะเบียน และเครื่องอ่านบาร์โค้ดสำหรับเอกสาร เป็นต้น เพื่อให้การผ่านแดนมีประสิทธิภาพและใช้ระบบที่ทันสมัย

2.5.2 กรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) และกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit)

กลุ่มประเทศอาเซียนได้ให้ความสำคัญในการเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจร่วมเพื่อมุ่งไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) โดยมีเป้าหมายที่จะจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจที่คล้ายคลึงกับประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community : EEC) โดยมีเป้าหมายหลักคือการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนภายในปี ค.ศ.2015 โดยมีแนวคิดเรื่องเขตการผลิตเดี่ยว ตลาดเดี่ยว (Single market and Production base) นั้นหมายถึงการดำเนินกระบวนการผลิตที่ไหนก็ได้ โดยสามารถใช้ทรัพยากรจากแต่ละประเทศ ทั้งวัตถุดิบและแรงงาน ซึ่งจะจัดให้มีมาตรฐานสินค้าโดยใช้ระเบียบเดียวกัน ซึ่งแนวคิดนี้จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การขนส่งระหว่างประเทศอย่างมาก เนื่องจากจะเกิด

การเคลื่อนย้ายทรัพยากรเพื่อการผลิตระหว่างประเทศอย่างเสรีทำให้ตลาดการขนส่งสินค้าเติบโตอย่างมาก ซึ่งมาตรการในการพัฒนาประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งได้แก่ การเปิดตลาดด้านการค้าบริการ การอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางภายในภูมิภาค ความสะดวกด้านการศุลกากร ความสะดวกในการเคลื่อนย้ายบุคลากร ขจัดมาตรการทางภาษีและที่ไม่ใช่ภาษีให้ได้เร็วขึ้น และปรับปรุงกฎว่าด้วยแหล่งกำเนิดสินค้า ทั้งนี้ได้มีการกำหนดกรอบความตกลงย่อย ในรายละเอียดซึ่งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนมีได้แก่กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนซึ่ง กรอบความตกลงนี้เกิดขึ้นในระหว่างการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 6 (ASEAN Summit) ณ กรุงเทพมหานครเดือนธันวาคม พ.ศ. 2541 โดยร่างความตกลงนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อให้มีระบบการขนส่งที่สนับสนุนต่อการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน ซึ่งมีสาระสำคัญโดยสรุปดังนี้

- ให้สิทธิพิเศษในการขนส่งผ่านแดนโดยได้รับการยกเว้นการจัดเก็บภาษีและค่าบริการอื่น ๆ
- ภาคีสัญญาจะต้องกำหนดเส้นทางของการขนส่งสินค้าผ่านแดน และสถานที่ทำการชายแดน ณ จุดชายแดนเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง
- ภาคีสัญญาจะต้องกำหนดข้อจำกัดของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทั้งในด้านเทคนิคของรถเกี่ยวกับขนาดของรถ น้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุกสูงสุด การปล่อยไอเสีย ฯลฯ
- ภาคีสัญญาจะต้องยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถและใบอนุญาตขับขีรถซึ่งใช้ในการขนส่งข้ามแดนที่ออกโดยประเทศคู่สัญญา
- ภาคีสัญญาจะต้องจัดตั้งระบบศุลกากรผ่านแดนเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนไหวของสินค้า รวมถึงมีการกำหนดมาตรการเกี่ยวกับการตรวจโรคในคนและพืชอย่างเป็นทางการ

ทั้งนี้ในข้อตกลงไม่ได้มีการกำหนดให้อนุญาตให้ทำการขนส่งสินค้าอันตรายผ่านแดน ดังนั้นจึงเป็นการตกลงให้ใบอนุญาตพิเศษระหว่างประเทศภาคีสัญญา และการบังคับใช้กฎหมายและระเบียบการขนส่งภายในประเทศ จะต้องเป็นไปอย่างเท่าเทียมและไม่มีการเลือกปฏิบัติ ซึ่งการจัดทำข้อตกลงระหว่างประเทศภาคีสัญญาจะประกอบไปด้วยเจ้าหน้าที่อาวุโสจากคู่สัญญาแต่ละฝ่ายและผู้แทนจากสำนักเลขาธิการอาเซียนที่จะทำหน้าที่ในการดูแลประสานงานการดำเนินการตามความตกลงอีกทางหนึ่ง นอกจากนี้ ในข้อตกลงที่เกี่ยวข้องกับเนื้อหาการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณจุดผ่านแดนพอจะสรุปได้ดังนี้

- มีการจัดตั้งหน่วยงานที่ปฏิบัติการเกี่ยวข้องกับการข้ามแดนให้อยู่ติดกับจุดผ่านแดนของทั้งสองฝ่าย
- มีการควบคุมกระบวนการตรวจสอบเพื่อหลีกเลี่ยงการขนถ่ายที่ซ้ำซ้อน
- มีการจัดเตรียมบุคลากรอย่างเพียงพอในการดำเนินงานตามพิธีการผ่านแดน

- มีการประสานชั่วโมงการทำงานให้เหมือนกันระหว่างด่านพรมแดนที่อยู่ติดกันของทั้งสองประเทศ
- มีการจัดเตรียมพื้นที่จอดรถและพักรถผู้คอนเทนเนอร์อย่างเพียงพอระหว่างรอการตรวจปล่อยสินค้า
- ปรับปรุงกระบวนการศุลกากรให้เรียบง่ายและมีมาตรฐานในการปฏิบัติระหว่างกัน

ทั้งนี้รายละเอียดเกี่ยวกับจุดผ่านแดนที่สำคัญอีกส่วนหนึ่งคือ การจัดตั้งระบบพิธีศุลกากรซึ่งระบุไว้ในพิธีสารฉบับที่ 7 ของข้อตกลงอาเซียนแต่ในปัจจุบันยังไม่ได้มีการกำหนดรายละเอียดในพิธีสารฉบับดังกล่าว

2.6 สรุปผลการทบทวนเอกสาร

จุดผ่านแดนมี 3 ประเภท คือ จุดผ่านแดนถาวร, จุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรนเพื่อการค้า ซึ่งในการศึกษาถึงปริมาณสินค้าส่งออกนั้นจุดผ่านแดนถาวรจะเป็นจุดที่มีการส่งออกสินค้ามากที่สุด ซึ่งจุดผ่านแดนถาวรแต่ละแห่งจะมีด่านศุลกากรคอยควบคุม ทั้งนี้ในการจัดตั้งจุดผ่านแดนถาวรหนึ่งแห่งนั้นจะต้องมีการจัดตั้งด่านศุลกากรประจำจุด ด่านพรมแดนและเส้นทางอนุมัติซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าจากด่านศุลกากรไปยังด่านพรมแดน

ระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนมีองค์ประกอบที่สำคัญ 4 ส่วนคือ 1) โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพซึ่งหมายถึงสิ่งก่อสร้างพื้นฐานตลอดจนถนนที่ใช้งานในกระบวนการขนส่งสินค้าข้ามแดน เช่นอาคารที่ทำการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ถนน หรือสะพาน เป็นต้น 2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมืองทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการในระบบ โดยมีจุดปฏิบัติงานอยู่บริเวณพรมแดน 3) กระบวนการเกี่ยวข้องกับการศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมืองเป็นส่วนประกอบในรูปของกระบวนการที่เกิดจากการประกอบกิจกรรมขององค์ประกอบอื่นๆ ซึ่งกระบวนการที่สำคัญคือกระบวนการส่งออกสินค้าและกระบวนการตรวจคนเข้าเมือง 4) ผู้ผลิตและผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ทำหน้าที่เป็นผู้ให้บริการสำหรับจุดผ่านแดน

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้านั้นหมายถึงสิ่งต่างๆที่ช่วยทำให้การค้าระหว่างประเทศคู่ค้าเป็นไปได้โดยสะดวก ซึ่งทางธนาคารโลกได้มีการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือในการวัดประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยรวมของประเทศต่างๆ โดยมีตัวชี้วัด 4 ด้านคือด้านกฎระเบียบทางการค้า, ด้านเอกสารและพิธีศุลกากร, ด้านการควบคุมการค้ากับการศุลกากรและด้านเทคโนโลยี ซึ่งในประเทศไทยก็ได้มีการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของตัวเองโดย CITS, 2549

กระบวนการวิเคราะห์เชิงลำดับขั้นนั้น เป็นกระบวนการช่วยเหลือการตัดสินใจที่ใช้วิธีการแยกองค์ประกอบของปัญหาออกเป็นปัจจัยย่อยและให้ผู้ที่ทำการตัดสินใจทำการวัดค่าความสำคัญของปัจจัย

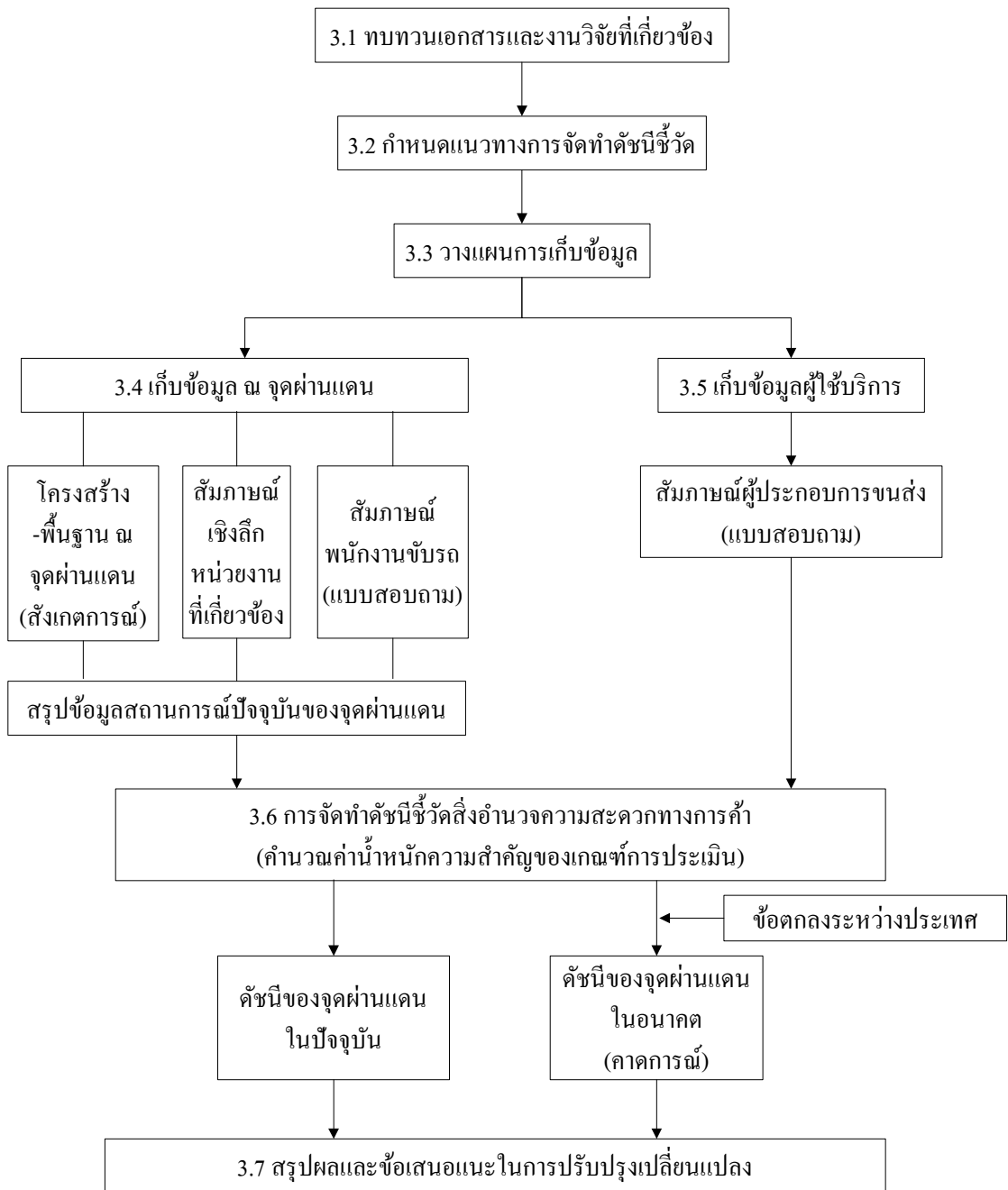
ย่อยเพื่อกำหนดเป็นค่าน้ำหนักคะแนนสำหรับปัจจัยย่อย และนำปัจจัยดังกล่าวมาถามความคิดเห็นเพื่อหาคะแนนของแต่ละปัจจัย หลังจากนั้นทำการหาค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยต่างๆ จากค่าน้ำหนักคะแนนที่วัดได้ เพื่อสรุปเป็นคะแนนสำหรับทางเลือกนั้น

กรอบความตกลงระหว่างประเทศที่สำคัญและมีผลต่อระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนสำหรับประเทศไทยคือข้อตกลง GMS-CBTA และข้อตกลง ASEAN ซึ่งข้อตกลงทั้งสองนี้ยังไม่มีผลบังคับใช้อย่างสมบูรณ์แต่อยู่ในขั้นของการพัฒนาความตกลงต่างๆ ตามความเหมาะสมและความพร้อมของประเทศคู่ภาคี ซึ่งเนื้อหาภายในข้อตกลงทั้งสองที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงจุดผ่านแดนมี 3 แนวทางหลักคือ 1) ปรับมาตรฐานให้เหมือนกันระหว่างประเทศภาคี ซึ่งรวมถึงเวลาทำการ, มาตรฐานการตรวจปล่อยสินค้า รวมไปถึงการตรวจปล่อยสินค้านร่วมกัน 2) มีการปรับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับผู้ขนส่งสินค้าเช่น ถนนจราจร, สถานีบริการน้ำมัน, จุดขนถ่ายสินค้าที่ปลอดภัยมั่นคง 3) ปรับปรุงมาตรฐานพิธีการทางศุลกากรให้มีความเรียบง่ายและลดความซับซ้อน

ทั้งนี้ในการศึกษางานวิจัยที่ผ่านมา ยังไม่มีการศึกษาถึงการประเมินระดับการให้บริการของจุดผ่านแดนมีเพียงการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในภาพรวมของประเทศ แต่ในด้านการบริหารงานนั้น ระดับการให้บริการของจุดผ่านแดนแต่ละแห่งซึ่งมีความแตกต่างกันนั้นจำเป็นที่จะต้องมีการชี้วัดดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณจุดผ่านแดน

บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นการศึกษาเพื่อจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับสินค้าส่งออกโดยคำนึงถึงกิจกรรมที่เกิดขึ้น ณ จุดผ่านแดน ทั้งนี้กระบวนการในการดำเนินงานวิจัยเป็นไปตามรูปที่ 3.1



รูปที่ 3.1 ผังการดำเนินงานวิจัย

3.1 ทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องซึ่งกล่าวถึงในบทที่ 2 เป็นการศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ตลอดจนข้อตกลงและกรอบความร่วมมือที่เกี่ยวข้อง โดยสามารถสรุปเนื้อหาของการศึกษาทบทวนเอกสารและงานวิจัยได้ 4 หัวข้อดังนี้

1) ดัชนีชี้วัด ทำการศึกษาเกี่ยวกับการจัดทำดัชนีชี้วัดในแบบต่างๆ โดยเน้นถึงดัชนีที่ใช้ในการกำหนดแนวทางการบริหารขององค์กร

2) สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ทำการศึกษาถึงนิยามและการวิเคราะห์องค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าจากงานวิจัยของธนาคารโลกเพื่อการประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณจุดผ่านแดน

3) ระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดน ทำการศึกษาเกี่ยวกับส่วนประกอบต่างๆ ของระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนเพื่อนำมาวิเคราะห์หาปัจจัยของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ จุดผ่านแดน

4) ข้อตกลงและกรอบความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทำการศึกษาข้อตกลงของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเกี่ยวกับการขนส่งทางถนนทุกข้อตกลงเพื่อวิเคราะห์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ จุดผ่านแดนหากมีการบังคับใช้จริง

3.2 กำหนดแนวทางการจัดทำดัชนีชี้วัด

ในการศึกษางานวิจัยการวัดผลดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของธนาคารโลก โดย Wilson et al., 2003 ได้แยกส่วนประกอบของดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าไว้ 4 ตัวชี้วัดคือ ประสิทธิภาพของท่าอากาศยาน/ท่าเรือ สิ่งแวดล้อมทางศุลกากร กฎหมายและกฎระเบียบของประเทศผู้ส่งออก และการใช้ระบบธุรกิจอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งในงานวิจัยได้กล่าวถึงหลักการหาตัวชี้วัดไว้ว่า “ตัวชี้วัดควรเป็นสิ่งที่ตอบสนองความอยากรู้ตามวัตถุประสงค์ได้” ทั้งนี้การใช้ตัวชี้วัดดังกล่าวได้ตอบสนองวัตถุประสงค์ของงานวิจัยที่ต้องการวัดผลกระทบจากการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละประเทศ

ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, 2549 ได้มีการนำหลักการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้ามาใช้จัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับประเทศไทย โดยได้ใช้หลักการเช่นเดียวกับการศึกษาของธนาคารโลกซึ่งในรายงานดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าประจำปี พ.ศ. 2550 (Center for International Trade

Studies [CITS], 2549) ได้มีการระบุถึงปัญหาของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับตัวชี้วัดประสิทธิภาพของท่าเรือซึ่งเรียงลำดับจากปัญหาที่ผู้ประกอบการเห็นด้วยจากมากไปน้อยสำหรับปัญหาด้านต่างๆดังนี้

- ปัญหาด้านเจ้าหน้าที่ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานล่าช้า บุคลากรไม่มีประสิทธิภาพ ขาดความชำนาญ เจ้าหน้าที่ไม่ให้ความสะดวกในการติดต่อ และเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอ
- ปัญหาด้านการเก็บค่าธรรมเนียมมีการเก็บค่าธรรมเนียมซ้ำซ้อน ค่าธรรมเนียมสูงเกินไป มีการเก็บเงินค่าล่วงเวลามากเกินไป
- ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานสถานที่คับแคบไม่เพียงพอสำหรับการวางสินค้า สถานที่ขนถ่ายสินค้าไม่สะดวก ระบบพิธีศุลกากรไร้เอกสาร(Paperless) ยังใช้งานไม่ได้เต็มที่และอุปกรณ์ในการทำงานยังไม่มีประสิทธิภาพ
- ปัญหาด้านความล่าช้าในการขนถ่ายสินค้าต้องใช้เวลาในการรอเปิดตู้สินค้า และเคลียร์ของ เจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอทำให้ทำงานล่าช้า เครื่องมือในการขนสินค้าไม่เพียงพอ อุปกรณ์ไม่ทันสมัยทำให้การทำงานล่าช้า ขาดระบบการจัดการที่ดี เรือเทียบท่าช้าและขั้นตอนการตรวจสอบมากเกินไปทำให้เสียเวลามาก

นอกจากนี้ยังมีรายงานการศึกษาเกี่ยวกับการค้าชายที่มีการสำรวจศึกษาเกี่ยวกับจุดผ่านแดนต่างๆ มากมายซึ่งผู้วิจัยได้ขอยกตัวอย่างรายงานการศึกษาที่น่าสนใจคือ

- โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านโดยสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548
- โครงการศึกษาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2554

ในรายงานการศึกษาทั้งสองข้างบนนี้ได้ทำการสำรวจจุดผ่านแดนในเส้นทางที่น่าสนใจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอาเซียน โดยมีการวิเคราะห์ปัญหาของจุดผ่านแดนแต่ละแห่งในเชิงพรรณนาและได้เสนอแนะนโยบายในเชิงกลยุทธ์ระดับประเทศในการปรับปรุงการขนส่งระหว่างประเทศ อย่างไรก็ดี ในรายงานการศึกษาและงานวิจัยที่เกี่ยวกับการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ยังขาดเครื่องมือที่จะใช้เป็นตัวชี้วัดระดับของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าแบบแยกตามจุดผ่านแดนซึ่งเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่จะช่วยให้สามารถมองเห็นภาพปัญหาของจุดผ่านแดนแต่ละแห่งและใช้เป็นเครื่องมือกำหนดแนวทางในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนแต่ละแห่งซึ่งมีเอกลักษณ์แตกต่างกันไปได้

จากการศึกษางานวิจัยและรายงานการศึกษาข้างต้นดังกล่าวประกอบกับการศึกษาระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนดังกล่าวไว้ในบทที่ 2 สามารถสรุปแนวทางการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนได้ดังต่อไปนี้

3.2.1 การกำหนดตัวชี้วัด

จากการศึกษาระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสำหรับสินค้าส่งออกบริเวณจุดผ่านแดน หากพิจารณาพื้นที่ทางกายภาพแล้วจะพบว่าเราสามารถแบ่งพื้นที่ออกเป็น 2 ส่วนคือ พื้นที่ในส่วนของด่านศุลกากรและพื้นที่ในส่วนของด่านพรมแดนซึ่งพื้นที่ทั้งสองจะเชื่อมต่อกันด้วย ทางอนุมิติ ทั้งนี้ในการกำหนดตัวชี้วัดได้พิจารณาแบ่งตามลักษณะทางกายภาพและการให้บริการ ซึ่งการกำหนดตัวชี้วัดระดับของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งบริเวณจุดผ่านแดนมีรายละเอียดดังนี้

ตัวชี้วัดด้านพิธีศุลกากร มีวัตถุประสงค์เพื่อบ่งบอกถึงความสะดวกในการผ่านพิธีศุลกากรของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าซึ่งจะเน้นเฉพาะพิธีศุลกากรที่เกิดขึ้นที่บริเวณจุดผ่านแดน (ไม่นับรวมพิธีการศุลกากรที่มีการยื่นเอกสารก่อนการเดินทางของรถบรรทุกสินค้า) โดยระดับของความสะดวกในการรับบริการดังกล่าวพิจารณาในมุมมองของความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ โดยตัวชี้วัดด้านพิธีศุลกากรนั้นจะมีตัวชี้วัดย่อยได้แก่

- **เจ้าหน้าที่** โดยตัวชี้วัดจะบ่งบอกถึงความพอใจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าข้ามแดนต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่จุดผ่านแดนในส่วนของคุณสมบัติด้านความรู้ความสามารถและความกระตือรือร้นเฉพาะตัวของเจ้าหน้าที่ศุลกากร
- **ความล่าช้า** โดยตัวชี้วัดนี้จะบ่งบอกถึงความพอใจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าข้ามแดนต่อเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรซึ่งความพึงพอใจดังกล่าวจะสะท้อนความเหมาะสมของเวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากร โดยผู้ประกอบการขนส่งจะต้องพิจารณาถึงผลของปริมาณผู้ให้บริการร่วมด้วย
- **ระบบเอกสาร** โดยตัวชี้วัดนี้จะบ่งบอกถึงความพอใจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าข้ามแดนต่อความง่ายของระบบเอกสารที่ต้องมีการจัดเตรียมและถูกใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรที่จุดผ่านแดน ทั้งนี้จุดผ่านแดนแต่ละแห่งมีความพร้อมสำหรับระบบพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสารต่างกัน ประกอบกฎระเบียบระหว่างประเทศคู่ค้าที่ต่างกันทำให้การจัดเตรียมเอกสารสำหรับแต่ละจุดผ่านแดนมีความแตกต่างกัน

- ความโปร่งใสและเสมอภาค โดยตัวชี้วัดนี้จะบ่งบอกถึงความพึงพอใจของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าข้ามแดนต่อความโปร่งใสในการผ่านพิธีการศุลกากร และความเสมอภาคกันของแนวทางปฏิบัติต่อผู้ประกอบการแต่ละราย ซึ่งตัวชี้วัดนี้มองในมุมมองของการผ่านพิธีการทางศุลกากรที่จุดผ่านแดนทั้งระบบ

ตัวชี้วัดด้านสภาพด้านศุลกากร มีวัตถุประสงค์เพื่อบ่งบอกถึงความสะดวกในการเข้าใช้บริการด้านศุลกากรของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า โดยระดับของความสะดวกในการเข้าใช้บริการนั้นพิจารณาจากสภาพทางกายภาพของด่านศุลกากรตามจริง จากการสำรวจจุดผ่านแดนทางกายภาพและการทบทวนวรรณกรรม สามารถกำหนดตัวชี้วัดย่อยของสภาพด้านศุลกากรได้ดังนี้

- ความปลอดภัยและสะดวกสบาย โดยตัวชี้วัดนี้จะบ่งบอกถึงระดับความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการเข้าใช้พื้นที่พักรถของรถบรรทุกสินค้าขณะรอผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งจะพิจารณาจากสภาพพื้นที่พักรถของด่านศุลกากร
- ความเพียงพอของพื้นที่จอดรถ โดยตัวชี้วัดนี้จะบ่งบอกถึงความเพียงพอของที่จอดรถบรรทุกสินค้าที่ด่านศุลกากร โดยปกติแล้วจุดผ่านแดนมักจะมีช่วงเวลาเฉพาะที่เกิดการขาดแคลนพื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้าช่วงหนึ่ง ซึ่งหากเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นบ่อยแสดงว่าจุดผ่านแดนนั้นมีความเพียงพอของพื้นที่จอดรถอยู่ในระดับต่ำ
- ความง่ายต่อการเข้าถึง โดยตัวชี้วัดนี้จะบ่งบอกถึงระดับความง่ายต่อการเข้าถึงด่านศุลกากร ซึ่งจะสะท้อนความเหมาะสมของจุดที่ตั้งเป็นด่านศุลกากร โดยพิจารณาจากสภาพทางกายภาพของที่ตั้งด่านศุลกากร

ตัวชี้วัดด้านสภาพด้านพรมแดน มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้บ่งบอกถึงระดับความสะดวกของการเข้าใช้บริการด้านพรมแดนของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าโดยพิจารณาจากระดับความพึงพอใจของพนักงานขับรถซึ่งตัวชี้วัดด้านสภาพด้านพรมแดนมีตัวชี้วัดย่อยได้แก่

- สภาพจุดพักรถบริเวณด้านพรมแดน โดยตัวชี้วัดนี้จะบ่งบอกถึงความพึงพอใจของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าต่อสภาพจุดพักรถ บริเวณด้านพรมแดน ซึ่งรถบรรทุกสินค้าต้องเข้าใช้บริการหากต้องมีการรอคอยเกิดขึ้น โดยตัวชี้วัดนี้จะสะท้อนความเหมาะสมทางกายภาพของจุดพักรถในมุมมองของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า
- สภาพถนนเข้าสู่ด่านพรมแดน โดยตัวชี้วัดนี้จะบ่งบอกถึงระดับความพึงพอใจของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าต่อสภาพถนนเข้าสู่ด่านพรมแดนซึ่งโดยทั่วไปจะเป็นเส้นทางอนุมัติจากด่านศุลกากรไปยังด่านพรมแดน หรือถนนบริเวณด้านพรมแดน

สำหรับจุดผ่านแดนที่ไม่มีเส้นทางอนุมัติ (ด่านศุลกากรตั้งอยู่ที่เดียวกันกับด่านพรมแดน) โดยพิจารณาจากมุมมองของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า

- การจัดการจราจร โดยตัวชี้วัดนี้จะบ่งบอกถึงความพึงพอใจของพนักงานขับรถต่อการจัดการจราจรบริเวณทางเข้าสู่ด่านพรมแดน ซึ่งจะสะท้อนลักษณะการจัดการจราจรให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อยและไม่เกิดการติดขัดจากความไม่เป็นระเบียบ
- โครงสร้างจุดเชื่อมต่อ โดยตัวชี้วัดนี้จะบ่งบอกถึงความพึงพอใจของพนักงานขับรถต่อสภาพโครงสร้างจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศ ซึ่งหมายถึงโครงสร้างพื้นฐานในส่วนที่ทำหน้าที่เชื่อมต่อการขนส่งระหว่างสองประเทศโดยมีอยู่ 3 ประเภทคือ ถนน, สะพานและแพขนานยนต์ โดยความพึงพอใจของพนักงานขับรถนั้นจะสะท้อนความสะดวกสบายในการเข้าใช้บริการ
- สถานีบริการเชื้อเพลิง โดยตัวชี้วัดนี้จะบ่งบอกถึงความพึงพอใจของพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าต่อสภาพของสถานีบริการเชื้อเพลิง ซึ่งพนักงานขับรถบรรทุกสินค้านิยมเข้าใช้บริการเพื่อการพักผ่อนกรณีที่มาถึงจุดผ่านแดนก่อนเวลา

ทั้งนี้ในการกำหนดตัวชี้วัดข้างต้นได้ทำการกำหนดจากการวิเคราะห์ส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณจุดผ่านแดนและพิจารณาถึงคุณลักษณะของส่วนประกอบนั้นๆ เพื่อทำการกำหนดแนวทางในการจัดทำดัชนีชี้วัด ทั้งนี้ระดับความสำคัญของตัวชี้วัดนั้นจะมีค่าไม่เท่ากันในมุมมองของผู้ใช้บริการซึ่งในการกำหนดระดับความสำคัญให้กับตัวชี้วัดแต่ละตัวจะใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ซึ่งกล่าวรายละเอียดในหัวข้อถัดไป

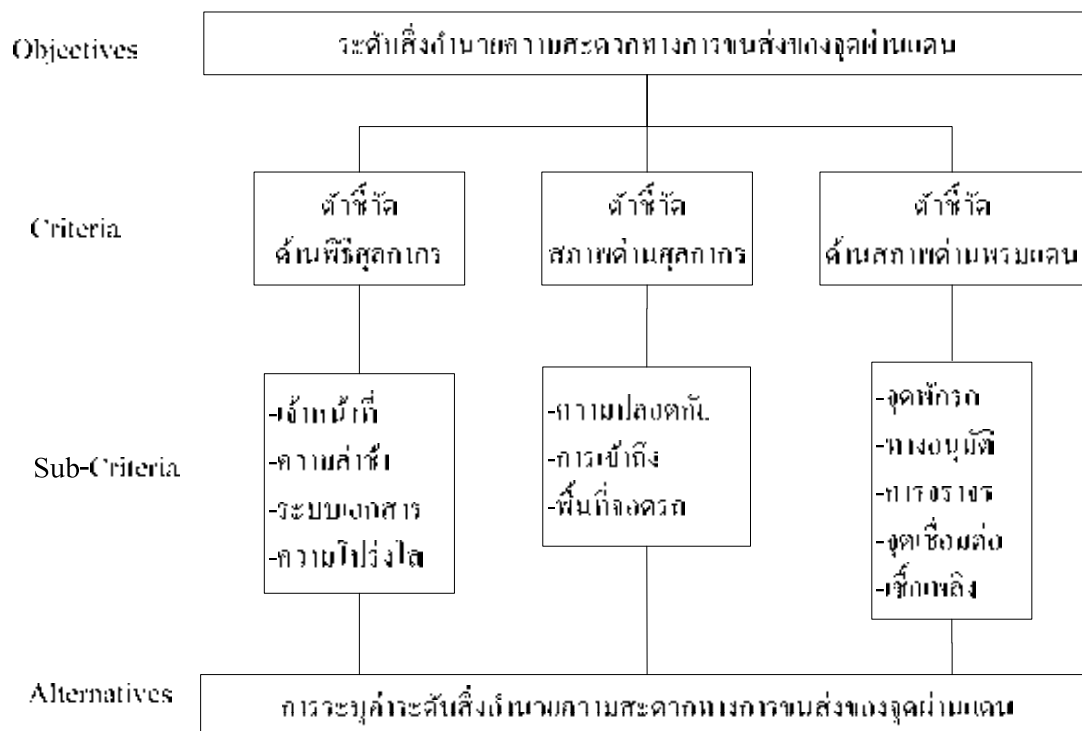
3.2.2 การกำหนดระดับความสำคัญของตัวชี้วัด

ในการกำหนดระดับความสำคัญของตัวชี้วัดนั้นจะใช้กระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ (Analytic Hierarchy Process: AHP) ซึ่งใช้หลักการเปรียบเทียบความสำคัญของตัวชี้วัดโดยอาศัยข้อมูลจากความคิดเห็นของผู้ใช้บริการ/ผู้ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีรายละเอียดการดำเนินงานดังนี้

ขั้นที่ 1 กำหนดเป้าหมาย, เกณฑ์การตัดสินใจและทางเลือกการตัดสินใจ โดยเป้าหมายของการศึกษาเพื่อจัดทำตัวชี้วัดคือการระบุระดับของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งมีเกณฑ์การตัดสินใจคือตัวชี้วัดหลักทั้ง 3 ตัวและมีตัวชี้วัดย่อยดังตารางที่ 3.1 และเมื่อพิจารณาตัวชี้วัดทั้ง 3 แล้วทางเลือกสำหรับการศึกษานี้คือการกำหนดระดับของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ดังรูปที่ 3.2

ขั้นที่ 2 ดำเนินการวัดระดับความสำคัญของตัวชี้วัดจากการสอบถามผู้ใช้บริการ ซึ่งในการศึกษานี้จะแบ่งการวัดระดับความสำคัญของตัวชี้วัดออกเป็น 2 ระดับคือระดับตัวชี้วัดหลักและระดับตัวชี้วัดย่อยซึ่งการกำหนดความสำคัญในระดับตัวชี้วัดหลักนั้น เพื่อที่จะใช้เป็นค่าถ่วงน้ำหนัก

สำหรับการคิดคะแนนสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของตัวชี้วัดหลัก และความสำคัญในระดับตัวชี้วัดหลักนั้นจะใช้เป็นค่าถ่วงน้ำหนักสำหรับการคิดคะแนนสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดน



รูปที่ 3.2 แผนภูมิระดับชั้นของการกำหนดระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

3.2.3 การวัดค่าระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

ในการจัดทำดัชนีชี้วัดในแต่ละด้านสำหรับทั้งตัวชี้วัดหลักและตัวชี้วัดย่อยนั้นจะใช้หลักการทำดัชนีกระจาย (Diffusion Index) ในลักษณะเดียวกับการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (CITS, 2549) โดยจะใช้คำถามเชิงบวกซึ่งบรรยายค่าที่ดีที่สุดของตัวชี้วัดในแต่ละหัวข้อซึ่งจะเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการวัดและให้ผู้ตอบคำถามให้ความคิดเห็นว่าเป็นด้วยกับค่ากล่าวมาน้อยเพียงใด ซึ่งความคิดเห็นที่ได้จะถูกแปรค่าเป็นคุณลักษณะของจุดผ่านแดนนั้น ๆ ซึ่งมี 5 ระดับและมีตัวอย่างหลักการแปลงข้อมูลเชิงคุณภาพเป็นเชิงปริมาณดังนี้

- | | |
|--------------------------------|---|
| ถ้าตอบว่าเห็นด้วยอย่างยิ่ง (A) | ให้คะแนน 5 ถือว่าคุณภาพสูงมากในด้านนั้นๆ |
| ถ้าตอบว่าเห็นด้วย (B) | ให้คะแนน 4 ถือว่าคุณภาพสูงในด้านนั้นๆ |
| ถ้าตอบว่าค่อนข้างเห็นด้วย (C) | ให้คะแนน 3 ถือว่าคุณภาพปานกลางในด้านนั้นๆ |
| ถ้าตอบว่าไม่เห็นด้วย (D) | ให้คะแนน 2 ถือว่าคุณภาพต่ำในด้านนั้นๆ |

ถ้าตอบว่าไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (E) ให้คะแนน 1 ถือว่าคุณภาพต่ำมากในด้านนั้นๆ
หลังจากนั้นสามารถคำนวณค่าดัชนีย่อยโดยนำคะแนนของตัวชี้วัดในแต่ละด้านตามที่กลุ่ม
ตัวอย่างให้คะแนนมาหาค่าเฉลี่ยเพื่อใช้เป็นตัวแทนคะแนนของตัวชี้วัดในด้านนั้นของจุดผ่านแดน
โดยหลังจากได้ค่าเฉลี่ยของตัวชี้วัดแล้วจะนำค่าที่ได้ไปคำนวณเป็นค่าระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งของตัวชี้วัดหลักและค่าระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งของ
จุดผ่านแดนโดยมีการใช้ค่าคะแนนความสำคัญซึ่งได้จากกระบวนการลำดับชั้นเชิงวิเคราะห์ของ
ตัวชี้วัดย่อยและตัวชี้วัดหลักตามลำดับเป็นค่าถ่วงน้ำหนักซึ่งจะกล่าวถึงในหัวข้อ 3.5

ตารางที่ 3.1 รายละเอียดของตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดหลัก	ตัวชี้วัดย่อย	คำย่อ	แนวทางคำถาม	ผู้ประเมิน
ด้านบุคลากร	ความปลอดภัย และความสะอาดสบาย	ความปลอดภัย	สภาพจุดจอดพักรถบรรทุกสินค้าบริเวณด้านบุคลากร (สำรวจ)	ผู้วิจัย
	ความง่ายต่อการเข้าถึง	การเข้าถึง	สภาพที่ตั้งของด้านบุคลากรและการใช้พื้นที่โดยรอบ(สำรวจ)	ผู้วิจัย
	ความเพียงพอของพื้นที่จอดรถ	พื้นที่จอดรถ	ความเพียงพอของพื้นที่จอดพักรถบรรทุกสินค้า (สำรวจ)	ผู้วิจัย
พิธีการ บุคลากร	เจ้าหน้าที่	เจ้าหน้าที่	เจ้าหน้าที่บุคลากรมีการปฏิบัติงานที่กระตือรือร้นและมีความรู้ความสามารถในการให้บริการ	ผู้ประกอบการ ขนส่ง
	ความล่าช้า	ความล่าช้า	เวลาที่ใช้ในการผ่านพิธีการทางศุลกากรมีความเหมาะสมต่อปริมาณผู้ใช้บริการไม่มีการถ่วงเวลา หรือล่าช้าเกินความเหมาะสม	ผู้ประกอบการ ขนส่ง
	ระบบเอกสาร	เอกสาร	เอกสารที่ใช้ผ่านพิธีการศุลกากรสามารถจัดเตรียมได้ง่ายและไม่ใช้เอกสารซ้ำซ้อนกัน	ผู้ประกอบการ ขนส่ง
	ความโปร่งใส และเสมอภาค	ความโปร่งใส	การผ่านพิธีศุลกากรเป็นไปด้วยความเสมอภาคไม่มีการเลือกปฏิบัติและเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนอกเหนือจากค่าธรรมเนียมตามกฎหมาย	ผู้ประกอบการ ขนส่ง
ด้านพรมแดน	สภาพจุดพักรถบริเวณด้านพรมแดน	จุดพักรถ	จุดจอดพักรถบรรทุกสินค้า มีความสะอาดสบายต่อการเข้าใช้งาน	พนักงานขับรถ
	สภาพถนนเข้าสู่ด้านพรมแดน	ทางอนุมัติ	ถนนเข้าสู่ด้านพรมแดน มีสภาพดีและสะดวกในการขับขี่	พนักงานขับรถ
	การจัดการจราจร	การจราจร	การจัดการจราจรบริเวณด้านพรมแดนมีการจัดการให้เป็นระเบียบเรียบร้อยและไม่มีการติดขัดอันเนื่องมาจากการขาดระเบียบวินัย	พนักงานขับรถ
	โครงสร้างจุดเชื่อมต่อ	จุดเชื่อมต่อ	ส่วนเชื่อมต่อระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้าน สะดวกต่อการข้ามแดน	พนักงานขับรถ
	สถานีบริการเชื้อเพลิง	เชื้อเพลิง	สถานีบริการเชื้อเพลิงบริเวณใกล้เคียงกับจุดผ่านแดนมีเพียงพอและสภาพทางกายภาพได้มาตรฐาน	พนักงานขับรถ

3.3 การวางแผนการเก็บข้อมูล

ในการเก็บข้อมูลเพื่อให้ได้ข้อมูลซึ่งนำมาจัดทำดัชนีชี้วัดความสะดวกทางการค้าตามข้อที่ 3.2 นั้นจะต้องเก็บข้อมูล 2 ประเภทได้แก่ ข้อมูลความคิดเห็นเรื่องการให้ความสำคัญกับปัจจัยเพื่อนำมาคำนวณค่าน้ำหนักสำหรับคิดดัชนีรวมของจุดผ่านแดนนั้นๆ และข้อมูลการประเมินคุณลักษณะต่างๆ ของจุดผ่านแดนซึ่งเป็นการประเมินโดยผู้ใช้บริการซึ่งได้แก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าที่ใช้บริการจุดผ่านแดนนั้นๆ

ทั้งนี้ในการกำหนดจุดผ่านแดนเพื่อใช้ในการอ้างอิงจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้านั้นผู้วิจัยได้พิจารณาจากจุดผ่านแดนในประเทศไทยที่มีด่านศุลกากรตั้งอยู่ โดยมีขอบเขตพรมแดนมีลักษณะเป็นทั้งทางน้ำและทางบก โดยในการคัดเลือกจุดผ่านแดนเพื่อเป็นต้นแบบในการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับสินค้าส่งออกนั้น ผู้ทำการวิจัยได้พิจารณาโดยเลือกจุดผ่านแดนที่มีความสำคัญต่อมูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดนของประเทศไทย และเพื่อให้สามารถเป็นตัวแทนของการขนส่งสินค้าข้ามแดนของทั้งประเทศได้จุดผ่านแดนที่เลือกต้องมีความหลากหลายในด้านกายภาพทั้งภูมิศาสตร์ สถานที่ตั้ง และลักษณะพรมแดนที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านโดยยึดหลักดังนี้

1) จุดผ่านแดนที่เลือกต้องมีมูลค่าการส่งออกของสินค้าข้ามแดนมาก ซึ่งจะแสดงถึงเกิดปริมาณการขนส่งจำนวนมากโดยจุดผ่านแดนที่เลือกต้องมีการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสินค้าเป็นส่วนใหญ่และมีการค้าขายแบบชาวบ้านในปริมาณที่เล็กน้อย โดยมูลค่าการค้าของจุดผ่านแดนที่สำคัญของประเทศไทยที่จะทำการศึกษาได้แสดงไว้ในตารางที่ 3.2

2) จุดผ่านแดนทั้งหมดที่เลือกมา จะต้องมิใช่พรมแดนติดกับประเทศเพื่อนบ้านโดยรอบทุกประเทศเพื่อความหลากหลายของลักษณะจุดผ่านแดนซึ่งจะทำให้ดัชนีชี้วัดที่ได้มีความเป็นสากลมากขึ้น โดยทำการยกเว้นพรมแดนที่ติดกับประเทศพม่า เนื่องจากจากช่วงที่ทำการศึกษา (พ.ศ. 2553-2554) ประเทศพม่ามีปัญหาทางการเมืองและส่งผลกระทบต่อจุดผ่านแดน

โดยในการคัดเลือกจุดผ่านแดนที่จะนำมาศึกษาผู้วิจัยได้คัดเลือกจุดผ่านแดนที่มีพรมแดนติดกับประเทศ สปป.ลาว, กัมพูชาและมาเลเซีย โดยมีการเลือกจุดผ่านแดนดังนี้

ด่านพรมแดนที่ติดกับ กัมพูชา สำหรับประเทศกัมพูชามีด่านพรมแดนที่สำคัญคือ ด่านบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว และด่านบ้านหาดเล็ก อ.คลองใหญ่ จ.ตราด ในการเลือกศึกษานั้น ด้วยงบประมาณที่จำกัด ทางผู้วิจัยจึงได้เลือกศึกษาด่านบ้านคลองลึก เนื่องจากมีลักษณะการขนส่งด้วยรถบรรทุกสินค้าทางบกเต็มรูปแบบและมีปริมาณการขนส่งสินค้ามากกว่า โดยด่าน

ศุลกากรอรัญประเทศ เป็นด่านพรมแดนซึ่งมีส่วนเชื่อมต่อเป็นถนน และมีลักษณะเป็นด่านพรมแดนที่ถูกล้อมรอบด้วยการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ ทำให้การเคลื่อนตัวของรถบรรทุกสินค้าไม่เป็นที่พอใจโดยสะดวก และในปัจจุบันกำลังจะมีการเปิดด่านพรมแดนแห่งใหม่เพื่อให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ

ด่านพรมแดนที่ติดกับ สปป.ลาว สำหรับ สปป.ลาวนั้นมีจุดผ่านแดนถาวรที่สำคัญ ถึง 13 แห่งโดยมีลักษณะโครงสร้างส่วนเชื่อมต่อที่สำคัญ 3 แบบคือสะพาน, ท่าแพขนานยนต์และท่าเรือระหว่างประเทศ ซึ่งสำหรับจุดผ่านแดนถาวรที่มีโครงสร้างพื้นฐานเป็นท่าเรือระหว่างประเทศนั้น จะไม่ทำการศึกษาเนื่องจากถือว่าเป็นจุดเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่งไม่ใช่การส่งออกสินค้าทางบก ดังนั้นจะสนใจศึกษาจุดผ่านแดนถาวรที่มีโครงสร้างส่วนเชื่อมต่อเป็นสะพาน หรือ ท่าแพขนานยนต์ โดยผู้วิจัยได้คัดเลือกจุดผ่านแดนถาวรใน 3 ลักษณะคือ จุดผ่านแดนถาวรใช้สะพานเป็นโครงสร้างส่วนเชื่อมต่อมาก่อน จุดผ่านแดนถาวรที่เพิ่งเริ่มมีการใช้สะพานแทนท่าแพขนานยนต์ และจุดผ่านแดนถาวรที่มีการใช้ท่าแพขนานยนต์อยู่ในปัจจุบัน(และกำลังจะเปลี่ยนเป็นการใช้สะพานในอนาคต)โดยมีรายละเอียดด้านที่ได้ทำการศึกษาดังนี้

- ด่านหนองคาย เป็นด่านพรมแดนซึ่งมีชายแดนติดกับสปป.ลาวที่มีสินค้าส่งออกผ่านมากที่สุดและยังเป็นต้นแบบด่านพรมแดนที่มีสะพานเป็นแห่งแรกของประเทศไทย (สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1) อีกทั้งยังมีระบบขนส่งทางรางที่ใช้สะพานร่วมกันกับรถบรรทุกสินค้าอีกด้วย
- ด่านมุกดาหาร เป็นด่านพรมแดนที่มีโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อการขนส่งเป็นสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 มีพรมแดนติดกับแขวงสะหวันนะเขตของสปป.ลาวซึ่งเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษนอกจากนี้ สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 นี้เพิ่งเปิดให้บริการในเดือนมกราคม ปีพ.ศ. 2550 โดยจากเดิมซึ่งมีการใช้แพขนานยนต์เหมือนกับด่านนครพนม ดังนั้นด่านมุกดาหารจึงเป็นจุดผ่านแดนที่กำลังมีการเปลี่ยนแปลงในด้านโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งเป็นที่สนใจศึกษาที่น่าสนใจ เพื่อใช้ในการเปรียบเทียบระหว่างด่านหนองคายซึ่งเปิดใช้สะพานมานานแล้วและด่านนครพนมที่กำลังจะมีการเปิดใช้
- ด่านนครพนม เป็นด่านพรมแดนที่ใช้วิธีการขนส่งทางน้ำผ่านแพขนานยนต์ โดยรถบรรทุกสินค้าที่ต้องการจะข้ามไปที่สปป.ลาว จะต้องใช้บริการแพขนานยนต์เท่านั้น ซึ่งในปัจจุบันด่านในลักษณะที่มีปริมาณการค้ามากได้แก่ ด่านบึงกาฬ จังหวัดหนองคายและด่านนครพนม โดยในขณะนี้ได้มีการก่อสร้างสะพาน

มิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ขึ้นที่จังหวัดนครพนมเพื่อใช้แทนด่านพรมแดนเดิมที่ใช้แพขนานยนต์ ทำให้ด่านนครพนมเป็นด่านที่น่าสนใจเนื่องจากกำลังจะมีการเปลี่ยนแปลงตัวโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อการขนส่งระหว่างประเทศ

ด่านพรมแดนที่ติดกับมาเลเซีย จุดผ่านแดนถาวรที่ติดกับพรมแดนประเทศมาเลเซียนั้นมีทั้งหมด 8 แห่ง แต่ในการศึกษานี้จะเลือกจุดผ่านแดนถาวรเฉพาะด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์เท่านั้น เนื่องจากเป็นจุดผ่านแดนที่มีการขนส่งสินค้าส่งออกมากที่สุด สำหรับพรมแดนที่ติดกับประเทศมาเลเซียและอยู่ภายในจังหวัดสงขลาเหมือนกันจึงง่ายต่อการสำรวจ

- ด่านสะเดา เป็นด่านพรมแดนทางบกซึ่งในปัจจุบันมีผู้มาใช้บริการมากจนเกินกว่าที่ด่านพรมแดนจะรองรับได้ส่งผลให้เกิดการติดขัด การศึกษาจะช่วยให้มองเห็นภาพปัญหาที่จะเกิดขึ้นกับด่านพรมแดนเมื่อมีการใช้ผู้เข้าใช้บริการหนาแน่น
- ด่านปาดังเบซาร์ เป็นด่านพรมแดนทางบกซึ่งมีการขนส่งสินค้า 2 ระบบทั้งทางบกและทางรถไฟ ซึ่งมีการแยกส่วนการให้บริการ จึงเป็นตัวอย่างที่น่าสนใจสำหรับศึกษาถึงการให้บริการของด่านพรมแดนที่มีการขนส่งทางระบบราง

ทั้งนี้ในการเลือกสำรวจจุดผ่านแดนถาวรนั้น เนื่องด้วยข้อจำกัดทางด้านงบประมาณทำให้ผู้วิจัยตัดสินใจเลือกจุดผ่านแดนดังกล่าว โดยทำการสำรวจจุดผ่านแดนที่ติดกับ สปป.ลาว จำนวน 3 แห่งจาก 13 แห่ง สำรวจจุดผ่านแดนที่ติดกับประเทศกัมพูชา 1 แห่งจาก 2 แห่ง และสำรวจจุดผ่านแดนที่ติดกับประเทศมาเลเซีย 2 แห่งจาก 8 แห่งดังกล่าวไว้แล้วในข้างต้น

ตารางที่ 3.2 มูลค่าการส่งออกสินค้าชายแดนแยกตามด่านศุลกากร

จุดผ่านแดน (แยกตามด่านศุลกากร)	มูลค่าการส่งออก (หน่วย: ล้านบาท)			
	2551	2552	2553	2554
หนองคาย	28,456.75	30,814.51	35,140.34	43,604.97
มุกดาหาร	9,440.50	6,757.74	9,276.54	9,665.35
นครพนม	4,711.25	2,921.41	2,776.36	2,918.00
อรัญประเทศ	26,227.53	21,316.90	28,087.65	33,371.92
สะเดา	124,558.69	109,602.57	147,429.49	167,679.32
ปางดงเบงชารี	140,987.51	112,601.24	167,203.63	204,300.32

ที่มา : กระทรวงพาณิชย์, กรมการค้าต่างประเทศ, 2555: ออนไลน์

3.4 การเก็บข้อมูล ณ จุดผ่านแดน

ในการเก็บข้อมูล ณ จุดผ่านแดนแต่ละแห่งได้ทำการเก็บข้อมูลแยกออกเป็น 3 ส่วนซึ่งได้แก่การสัมภาษณ์พนักงานขับรถ การสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่และผู้ที่เกี่ยวข้องและการสังเกตการณ์บริเวณด่านพรมแดน โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.4.1 การสัมภาษณ์พนักงานขับรถ

การสัมภาษณ์พนักงานขับรถ จะทำการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกทุกสินค้าที่นำรถบรรทุกสินค้ามาจอดบริเวณด่านพรมแดนหรือด่านศุลกากรเพื่อรอการขนส่งสินค้าออกนอกประเทศ โดยเฉลี่ยด่านละ 30 คน (จำนวนรวมทั้งหมด 199 คน) โดยรายละเอียดการสัมภาษณ์ตามเอกสารการสัมภาษณ์ในภาคผนวก ก ซึ่งเป็นการสัมภาษณ์เพื่อหาค่าความสำคัญของตัวชี้วัดและค่าคะแนนสำหรับตัวชี้วัดต่างๆ รวมถึงข้อมูลพื้นฐานของการเที่ยวการขนส่งในรอบนั้น

3.4.2 การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะทำการสัมภาษณ์เชิงลึกเกี่ยวกับสภาพการค้าชายแดนของจุดผ่านแดนในปัจจุบันรวมถึงปัญหาและอุปสรรคของจุดผ่านแดน เพื่อเป็นการระบุลักษณะส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้แก่ เจ้าหน้าที่ตัวแทนด่านศุลกากร, ตัวแทนหอการค้าจังหวัดและเจ้าหน้าที่ตัวแทนแขวงทางจังหวัด โดยรายละเอียดคำถามสำหรับการสัมภาษณ์แต่ละหน่วยงานเป็นไปตามแนวทางในภาคผนวก ค

3.4.3 การสำรวจโดยการสังเกตการณ์บริเวณจุดผ่านแดน

การสำรวจโดยการสังเกตการณ์บริเวณจุดผ่านแดน จะทำการสังเกตรูปแบบและลักษณะของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณด่านพรมแดน เพื่อศึกษาถึงรูปแบบการให้บริการของด่านพรมแดนแต่ละแห่ง รวมถึงสังเกตการณ์ให้บริการที่จุดปฏิบัติการต่างซึ่งพอจะสรุปหัวข้อการสังเกตได้ดังนี้

- ผังการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าขาออก (ตำแหน่งของจุดปฏิบัติการให้บริการต่าง ๆ)
- เวลาการให้บริการ ณ จุดปฏิบัติการ
- สภาพถนนและการจราจรบริเวณด่านศุลกากรและด่านพรมแดน

โดยในการเก็บข้อมูลในส่วนแรกนั้น ได้มาจากการประเมินความเหมาะสมของปัจจัยที่จะใช้ทำดัชนีชี้วัดเพื่อให้ข้อมูลที่จะทำการสำรวจนั้น ได้ข้อมูลที่มีความเหมาะสมและนำไปใช้ได้จริง

3.5 การเก็บข้อมูลผู้ใช้บริการ

ในส่วนนี้จะทำการเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ได้ใช้บริการจุดผ่านแดนต่างๆ ด้วยวิธีการส่งแบบสอบถาม (ตามภาคผนวก ข) ทางโทรสารหรือจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ โดยจะสอบถามถึงการให้ความสำคัญสำหรับตัวชี้วัดต่างๆ (ดูตารางที่ 3.1) และระดับคะแนนของตัวชี้วัดเพื่อนำมาจัดทำดัชนีสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามหัวข้อ 3.2 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

3.5.1 กลุ่มตัวอย่าง

ในการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งนั้น จะทำการสัมภาษณ์ใน 2 ขั้นตอนคือ 1) สัมภาษณ์เพื่อให้ผู้ประกอบการทำการให้น้ำหนักคะแนนแต่ละปัจจัยเพื่อนำไปคำนวณหาค่าคะแนนความสำคัญและ 2) สัมภาษณ์เพื่อให้ผู้ประกอบการให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับจุดผ่านแดนที่สนใจเพื่อนำไปคิดค่าคะแนนสำหรับจุดผ่านแดนนั้นๆ ซึ่งในส่วนแรกกำหนดจะเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการขนส่งจำนวน 40 ราย และส่วนที่สองจะเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการขนส่งจำนวน 20 รายต่อจุดผ่านแดน 1 จุด

3.5.2 รูปแบบในการเก็บข้อมูล

ในการเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการนั้น ดังที่กล่าวไว้แล้วในข้างต้น การเก็บข้อมูลโดยแบบสอบถามจะแบ่งเป็น 2 ส่วนโดยมีรูปแบบการถามดังนี้

ส่วนที่ 1 สอบถามถึงความสำคัญของปัจจัยในการจัดทำดัชนี โดยให้ผู้ประกอบการขนส่ง เรียงลำดับความสำคัญจากมากไปหาน้อยดังตัวอย่างแบบสอบถามในตารางที่ 3.3

ตารางที่ 3.3 ตัวอย่างการคิดค่าน้ำหนักความสำคัญ

ลำดับความสำคัญ	ปัจจัย
3	ปัจจัยที่ 1
1	ปัจจัยที่ 2
2	ปัจจัยที่ 3

หมายเหตุ : (1=สำคัญมากที่สุด - 3=สำคัญน้อยที่สุด)

เมื่อได้ค่าลำดับความสำคัญแล้วจะนำมาแปรเป็นค่าความสำคัญโดยการเปรียบเทียบเป็นคู่ๆ ดังตารางที่ 3.4 ซึ่ง A_{ij} หมายถึงการเปรียบเทียบลำดับระหว่างปัจจัยที่ i และปัจจัยที่ j ถ้าหากค่าลำดับปัจจัยที่ i อยู่สูงกว่าปัจจัยที่ j สามารถทำการเปรียบเทียบค่าความสำคัญได้ตามตารางที่ 3.4 แต่ถ้าหากค่าลำดับปัจจัยที่ i อยู่ต่ำกว่าปัจจัยที่ j จะใช้ค่าส่วนกลับของตารางที่ 3.4 ซึ่งสามารถการเปรียบเทียบสำหรับผลลัพธ์สมมติของตารางที่ 3.3 ได้ในตารางที่ 3.5

ตารางที่ 3.4 การแปรค่าลำดับเป็นค่าความสำคัญ

ความต่างของลำดับ	ค่าความสำคัญ	ความหมาย
0	1	ปัจจัยหนึ่งสำคัญเท่ากับอีกปัจจัยหนึ่ง
1	2	ปัจจัยหนึ่งสำคัญกว่าอีกปัจจัยหนึ่ง
2	3	ปัจจัยหนึ่งสำคัญกว่าอีกปัจจัยหนึ่งมาก

ตารางที่ 3.5 ตัวอย่างการคิดเปรียบเทียบค่าน้ำหนักความสำคัญ

	ปัจจัยที่ 1	ปัจจัยที่ 2	ปัจจัยที่ 3	ค่าน้ำหนักปัจจัย
ปัจจัยที่ 1		$A_{12}=1/3$	$A_{13}=1/2$	W_1
ปัจจัยที่ 2	$A_{21}=3$		$A_{23}=2$	W_2
ปัจจัยที่ 3	$A_{31}=2$	$A_{32}=1/2$		W_3

ตามที่ระบุในตารางที่ 3.5 ค่าของ A_{12} ได้จากการเปรียบเทียบปัจจัยที่ 1 และ 2 พบว่าปัจจัยที่ 1 สำคัญน้อยกว่าปัจจัยที่ 2 ถึง 2 ลำดับดังนั้นจึงใช้ค่าส่วนกลับจากตารางที่ 3.4 คือ $1/3$ ส่วนปัจจัย A_{21} ก็จะมีค่าเท่ากับ 3 ซึ่งเป็นส่วนกลับของค่า A_{12} โดยในการพิจารณาเมทริกซ์ค่าความสำคัญนั้นจะทำการพิจารณาเพียงครึ่งหนึ่งและส่วนที่เหลือจะเป็นค่าส่วนกลับของครึ่งแรก

หลังจากนั้นทำการรวมคะแนนในแนวแถว ได้เป็นคะแนนความสำคัญของแต่ละปัจจัยซึ่งในการนำไปใช้โดยส่วนมากนิยมทำเป็นค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในรูปของร้อยละ

สำหรับในส่วนที่ 2 ของแบบสอบถามจะเป็นการให้ผู้ประกอบการแสดงความคิดเห็นในเพื่อให้เป็นคะแนนสำหรับปัจจัยต่าง ๆ โดยตรงซึ่งจะใช้คำถามลักษณะคำถามเชิงบวก (นำเสนอด้านที่ดีของปัจจัย) และถามความเห็นด้วยจากผู้ประกอบการขนส่ง ถ้าหากผู้ประกอบการเห็นด้วยมากค่าคะแนนสำหรับปัจจัยก็ได้ได้มาก

3.6 การจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

ในการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้านั้นจะทำการรวบรวมข้อมูลในส่วนของเกณฑ์การจัดทำและให้น้ำหนักปัจจัยและแผนการปรับปรุงจุดผ่านแดนไปพร้อมกันเพื่อที่จะนำไปใช้คาดการณ์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับดัชนีชี้วัดเมื่อมีการปรับปรุงจุดผ่านแดนในอนาคตได้ โดยนำข้อมูลการปรับปรุงจุดผ่านแดนมาวิเคราะห์ ส่วนที่เกิดผลกระทบกับปัจจัยที่ใช้ในการจัดทำดัชนีชี้วัดและคาดการณ์ค่าดัชนีชี้วัดที่เปลี่ยนแปลงไปจากการปรับปรุงด้วยการใช้เกณฑ์ให้คะแนนจากคุณลักษณะของปัจจัย

ทั้งนี้การจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าตามหัวข้อ 3.2 นั้นจะใช้ข้อมูลจากการสำรวจ, สัมภาษณ์ และการส่งแบบสำรวจตามข้อ 3.4 และ 3.5 ซึ่งดัชนีชี้วัดที่ได้จะเป็นค่าระดับสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนในปัจจุบัน

ในการสำรวจจุดผ่านแดนนั้น มีการสอบถามและรวบรวมแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงและปรับปรุงจุดผ่านแดนในอนาคตไว้ด้วยซึ่งมีการดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าตามกรอบตกลง GMS CBTA และข้อตกลงอาเซียน และนำข้อมูลแผนการปรับปรุงที่ได้มาใช้คาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยทำการปรับคะแนนของตัวชี้วัดต่างๆ แต่ยังคงให้น้ำหนักความสำคัญเหมือนเดิมและทำการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าด้วยกระบวนการตามข้อ 3.2 ซึ่งจะได้อัตราดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในอนาคตจากการเปลี่ยนแปลงตามแผนการปรับปรุง

3.7 การสรุปผลและข้อเสนอแนะในการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง

หลังจากการวิเคราะห์ผลลัพธ์ที่ได้จากดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในส่วนของปัจจุบันและการคาดการณ์ค่าดัชนีชี้วัดที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงในอนาคตตามแผนการพัฒนาของรัฐบาลและตามแผนการพัฒนาตามข้อตกลงระหว่างประเทศ ผู้วิจัยได้วางแนวทางการสรุปผลและข้อเสนอแนะไว้ดังนี้

- แนวทางการวิเคราะห์และสรุปจุดด้อยหรือข้อบกพร่องของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งที่เป็นคอขวดของระบบและเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงที่จะสามารถช่วยเพิ่มอัตราการให้บริการของจุดผ่านแดนให้มากขึ้น
- แนวทางการเปรียบเทียบความพร้อมและลักษณะของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งของจุดผ่านแดนแต่ละแห่ง โดยใช้ดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งที่สำรวจได้เป็นเครื่องมือในการเปรียบเทียบ
- แนวทางการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่มีแนวโน้มจะกลายเป็นข้อบกพร่องในอนาคตจากการวิเคราะห์ผลกระทบ โดยใช้ดัชนีชี้วัดที่จัดทำขึ้น

นอกจากนี้ในบทที่ 4 มีการนำเสนอข้อมูลการสำรวจซึ่งสรุปเป็นข้อมูลในเชิงพรรณนาของจุดผ่านแดนแต่ละแห่งตามหลักการวิเคราะห์ส่วนประกอบของระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนซึ่งช่วยในการทำความเข้าใจกับลักษณะของจุดผ่านแดนแต่ละแห่งได้อีกด้วย

บทที่ 4

ข้อมูลการสำรวจจุดผ่านแดน

ในบทนี้จะเป็นการสรุปและนำเสนอข้อมูลการสำรวจจุดผ่านแดนทั้ง 6 แห่งซึ่งสำรวจระหว่างเดือนพฤศจิกายน-ธันวาคม พ.ศ. 2553 ในขั้นแรกจะเป็นการนำเสนอข้อมูลการสำรวจจุดผ่านแดนแต่ละแห่งในหัวข้อ 4.1 - 4.6 โดยข้อมูลของแต่ละจุดผ่านแดนจะแบ่งออกเป็น 4 ส่วนคือ

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป นำเสนอข้อมูลทั่วไปของจุดผ่านแดนซึ่งส่วนใหญ่เป็นข้อมูลทฤษฎีที่หาได้โดยเนื้อหาจะประกอบไปด้วย ข้อมูลด้านที่ตั้ง การให้บริการของจุดผ่านแดน สภาพการค้าของจุดผ่านแดนนั้น

ส่วนที่ 2 ข้อมูลการสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งโดยข้อมูลในส่วนนี้จะเป็นการสรุปผลการสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งที่ผู้วิจัยได้ลงพื้นที่สำรวจข้อมูลมา ซึ่งจะเป็นการสรุปตามองค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง

ส่วนที่ 3 ผลการสำรวจข้อมูลพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า นำเสนอข้อมูลที่ได้จากการแจกแบบสอบถามและสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุก ซึ่งจะได้ข้อมูลเกี่ยวกับเที่ยวการขนส่งและข้อมูลด้านความคิดเห็น

ส่วนที่ 4 ข้อมูลการสัมภาษณ์เชิงลึกนำเสนอข้อมูลซึ่งได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกของผู้ที่เกี่ยวข้องในประเด็นที่น่าสนใจเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่จุดผ่านแดนนั้น พร้อมกับสรุปข้อมูลด้านปัญหาอุปสรรคและแผนการพัฒนาจุดผ่านแดนในอนาคต นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับสภาพปัญหาปัจจุบันของจุดผ่านแดนที่ได้จากการสรุปผลการสัมภาษณ์ประกอบการสังเกตและวิเคราะห์ของผู้วิจัย และสรุปแนวทางการพัฒนาจุดผ่านแดนในอนาคตที่สามารถรวบรวมได้

หลังจากนั้นในหัวข้อที่ 4.7 จะนำเสนอรายละเอียดการสำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบการขนส่งที่ใช้บริการจุดผ่านแดนต่างๆ และในหัวข้อ 4.8 จะทำการเปรียบเทียบลักษณะของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งจากข้อมูลที่สำรวจได้

4.1 จุดผ่านแดนอรัญประเทศและด่านศุลกากรอรัญประเทศ

จุดผ่านแดนอรัญประเทศประกอบไปด้วยด่านพรมแดนบ้านคลองลึกและด่านศุลกากรอรัญประเทศซึ่งถือว่าเป็นด่านพรมแดนทางบกที่มีการส่งออกสินค้ามากที่สุดระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา ซึ่งนอกจากด่านพรมแดนคลองลึกแล้วยังมีจุดผ่อนปรนที่อยู่ในเขตรับผิดชอบของด่านศุลกากรอรัญประเทศอีก 3 แห่งคือ จุดผ่อนปรนบ้านตาพระยา จุดผ่อนปรนบ้านเขาหิน และจุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ โดยการศึกษาจุดผ่านแดนอรัญประเทศนี้เลือกศึกษาเฉพาะบริเวณด่านพรมแดนบ้านคลองลึก เนื่องจากเป็นจุดผ่านแดนหลักที่มีรถบรรทุกสินค้าเข้ามาใช้บริการ สำหรับการค้าในจุดผ่อนปรนอื่นๆ ที่เหลือนั้นเป็นการค้าขายระดับชาวบ้านและไม่มีรถบรรทุกสินค้ามาใช้บริการ (ยกเว้นกรณีเฉพาะคราวเท่านั้น)

4.1.1 ข้อมูลทั่วไปของด่านศุลกากรอรัญประเทศ

ด่านศุลกากรอรัญประเทศรับผิดชอบพิธีการศุลกากรสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่จะต้องผ่านด่านพรมแดนบ้านคลองลึก มีพื้นที่รับผิดชอบด้านการให้บริการและปฏิบัติงานป้องกันและปราบปรามในเขตพื้นที่รับผิดชอบ จำนวน 2 จังหวัด คือจังหวัดสระแก้ว และจังหวัดปราจีนบุรี ที่มีแนวพรมแดนติดกับประเทศกัมพูชาเป็นเขตแดนทางบกทั้งสิ้นยาวถึง 165 กม. ซึ่งตลอดแนวเขตรับผิดชอบมีจุดผ่านแดนถาวรคือด่านพรมแดนบ้านคลองลึกและจุดผ่อนปรนอีก 3 แห่งโดยมีข้อมูลเบื้องต้นดังนี้

ที่ตั้ง ด่านศุลกากรอรัญประเทศนั้นตั้งอยู่ที่ถนนสุวรรณศร ตำบลอรัญประเทศ อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้วโดยห่างจากด่านพรมแดนคลองลึกประมาณ 1 กิโลเมตร

เวลาทำการ ที่ทำการด่านศุลกากรเปิดทำการตั้งแต่วันที่ 06:00 – 18:00 น.

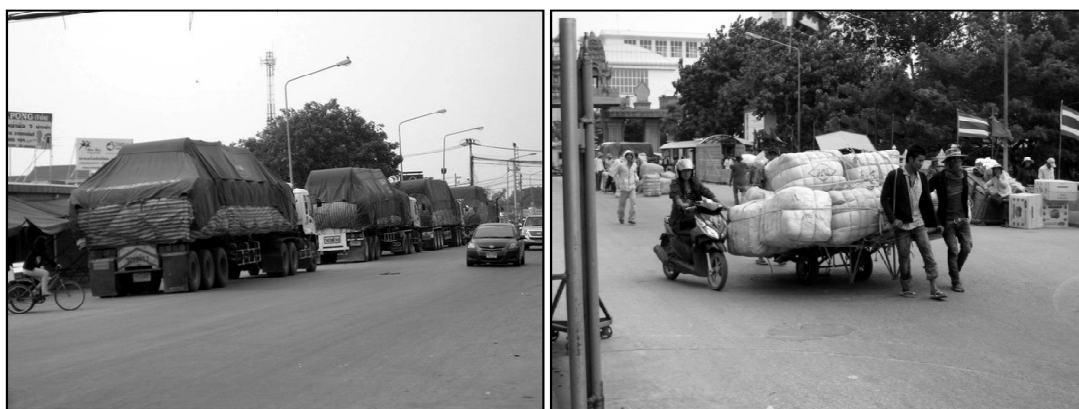
จุดปฏิบัติงาน ด่านศุลกากรอรัญประเทศมีจุดปฏิบัติงานประจำ 6 จุดซึ่งแต่ละจุดจะมีหน้าที่รับผิดชอบแตกต่างกันไปโดยสำหรับจุดปฏิบัติงานที่อยู่บริเวณด่านพรมแดนบ้านคลองลึกได้แก่

- จุดปฏิบัติงาน ณ ที่ทำการด่านศุลกากรอรัญประเทศมีหน้าที่และความรับผิดชอบให้บริการด้าน งานธุรการ รับ-ส่งหนังสือ และเอกสาร การผ่านพิธีการใบขนสินค้า การประเมินราคาค่าภาษีอากร การชำระเงินค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ การดำเนินการด้านคดีและของกลาง การเก็บรักษาและการจำหน่ายของกลาง และของตกค้าง รวมทั้งการติดต่อประสานงานต่าง ๆ
- จุดปฏิบัติงาน ณ ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก(จุดผ่านแดนถาวร/ทางอนุวัติ) ตั้งอยู่ตรงข้ามบ้านปอยเปต อำเภอโอโฉรว จังหวัดบันเตียเมียนเจย ประเทศ

กัมพูชา ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรปอยเปต ของประเทศ
กัมพูชา เปิดทำการทุกวัน ตั้งแต่เวลา 07:00- 20:00 น. เป็นจุดควบคุมการเข้า
ออกของรถบรรทุกสินค้า

- นอกจากนี้ ด่านศุลกากรอรัญประเทศยังมีจุดปฏิบัติงานที่รับผิดชอบซึ่งอยู่นอก
บริเวณพื้นที่ด่านพรมแดนคลองลึกอีก 4 จุดดังนี้
- จุดปฏิบัติงาน จุดผ่อนปรนการค้าบ้านตาพระยาตั้งอยู่ที่ตำบลตาพระยา อำเภอ
ตาพระยา จังหวัดสระแก้ว ห่างจากด่านศุลกากรอรัญประเทศประมาณ 57 กม.
อยู่ตรงข้าม บ้านบึงตากวน อำเภอทมิฬอพล จังหวัดบันเตียเมียนเจย ซึ่งอยู่ใน
ความรับผิดชอบของด่านศุลกากรบึงตากวน ของประเทศกัมพูชา เปิดทำการ
ทุกวันอังคาร ถึงวันศุกร์ ตั้งแต่เวลา 09:00-16:00 น.
- จุดปฏิบัติงาน จุดผ่อนปรนการค้าบ้านเขาดินตั้งอยู่ที่ ตำบลเขาดิน อำเภอคลอง
หาด จังหวัดสระแก้ว ห่างจากด่านศุลกากรอรัญประเทศประมาณ 58 กม. อยู่
ตรงข้ามบ้านกิโกล 13 อำเภอสำเภาลูน จังหวัดพระตะบอง ซึ่งอยู่ในความ
รับผิดชอบของด่านศุลกากรพนมไค ของประเทศกัมพูชา เปิดทำการทุกวัน
ตั้งแต่เวลา 09:00-16:00 น.
- จุดปฏิบัติงาน จุดผ่อนปรนบ้านหนองปรือ ตั้งอยู่ที่ตำบลหนองปรือ อำเภอ
อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ห่างจากด่านศุลกากรอรัญประเทศ ประมาณ 36
กิโลเมตร อยู่ตรงข้าม ตำบลมอญ อำเภอมาลัย จังหวัดบันเตียเมียนเจย ซึ่งอยู่
ในความรับผิดชอบของด่านศุลกากรพนมมาลัย ของประเทศกัมพูชา เปิดทำ
การวันอังคารถึงวันศุกร์ ตั้งแต่เวลา 09:00 – 16:00 น.
- จุดปฏิบัติงาน คลังสินค้าทัณฑ์บน บริษัทไทยการ์เมนต์เอกซ์พอร์ตจำกัด ตั้งอยู่
ที่ ตำบลท่าตุม อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี ห่างจากด่านศุลกากรอรัญ
ประเทศ ประมาณ 130 กม. ซึ่งมีหน้าที่ ควบคุม ตรวจสอบ และกำกับดูแลของที่
นำเข้า – ส่งออก ตลอดจนดำเนินการเกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ ด้านคลังสินค้า
ทัณฑ์บน เขตปลอดอากรตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร และเขตอุตสาหกรรม
ส่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยในเขต
พื้นที่รับผิดชอบ ได้แก่ คลังสินค้าทัณฑ์บน บริษัทไทยการ์เมนต์เอกซ์พอร์ต
จำกัด ตั้งอยู่ที่ ตำบลท่าตุม อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี ห่างจากด่าน
ศุลกากรอรัญประเทศ ประมาณ 130 กม.

สภาพการค้า ด้านพรมแดนรัฐประเทศมีการผ่านเข้าออกของสินค้าในสองลักษณะคือ การขนส่งสินค้าในรูปแบบของรถบรรทุกซึ่งผ่านพิธีการศุลกากร (มักจะเป็นการขนส่งจากไทยไปยังกัมพูชา) และการขนส่งสินค้าด้วยแรงงานและรถเข็นนับเป็นการค้าในรูปแบบชาวบ้านซึ่งมีมูลค่าการค้าไม่มาก (มักจะเป็นการขนส่งจากกัมพูชามาไทย หรือแค่บริเวณตลาด โรงเกลือ) ดังรูปที่ 4.1 ในการศึกษาครั้งนี้จึงจะนำเสนอในส่วนของการขนส่งสินค้าในรูปแบบของรถบรรทุกสินค้าเท่านั้น



รูปที่ 4.1 การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสินค้า(ซ้าย) และรถเข็น(ขวา)

ในการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกสินค้าผ่านด่านพรมแดนคลองลึกส่วนใหญ่ไม่ได้ใช้การบรรทุกลงตู้คอนเทนเนอร์แต่เป็นการบรรทุกแบบตู้หรือกระบะซึ่งรถบรรทุกสินค้าเหล่านี้โดยส่วนมากมาจากจังหวัดอื่น โดยรถบรรทุกสินค้าจะวิ่งเข้าไปส่งหรือถ่ายสินค้าที่ฝั่งกัมพูชาและจะกลับเข้ามาประเทศไทยภายในวันเดียวกัน

สิ่งแวดล้อมอีกสิ่งหนึ่งที่สำคัญต่อระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนก็คือบ่อนกาสิโนที่ตั้งอยู่บริเวณติดพรมแดนในกัมพูชาจากการสำรวจพบว่าในปัจจุบัน (เดือน พ.ย. 53) มีเปิดให้บริการถึง 9 แห่งด้วยกัน ทั้งนี้การมีบ่อนกาสิโนดังกล่าวทำให้มีนักท่องเที่ยวชาวไทยออกไปเล่นพนันที่ฝั่งกัมพูชาเป็นจำนวนมากส่งผลให้มีการก่อสร้างลานจอดรถสำหรับผู้ที่จะเดินทางไปเล่นพนันที่ฝั่งกัมพูชาหลายแห่ง แต่ไม่มีการก่อสร้างลานจอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า นอกจากนี้การที่มียุโรปนักท่องเที่ยวเดินทางมาเพื่อเล่นพนันเป็นจำนวนมากนั้นก่อให้เกิดการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจราจรของรถยนต์ส่วนบุคคลซึ่งทำให้กระแสดูแลจราจรของรถบรรทุกสินค้าถูกรบกวนด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นจำนวนมาก

การส่งออกสินค้าผ่านด่านพรมแดนบ้านคลองลึกมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นทุกปีโดยสินค้าส่งออกส่วนใหญ่จะมี 2 กลุ่มคือ กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม ได้แก่ รถยนต์ รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบที่เกี่ยวข้อง เช่น อะไหล่และเครื่องยนต์ และกลุ่มสินค้าปศุสัตว์ เช่น อาหารสัตว์และ

สุกรนอกจากนี้ยังมีวัสดุส่งออกที่มีปริมาณมากต่อเนื่องกันหลายปี คือปูนซีเมนต์ เนื่องจากทาง กัมพูชายังมีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เป็นจำนวนมาก

4.1.2 การสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสำหรับจุดผ่านแดนรัฐประเทสนั้นมีลักษณะพื้นที่ที่มีการแยกส่วนกันระหว่างจุดปฏิบัติการด้านศุลกากรและด่านพรมแดนดังรูปที่ 4.2 โดยใช้เส้นทาง อนุวัติและไหล่ทางบริเวณด้านศุลกากรในการจอดพักรถบรรทุกสินค้า



รูปที่ 4.2 แสดงลักษณะสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งของจุดผ่านแดนรัฐประเทส

สภาพถนนที่เข้าสู่จุดผ่านแดน ถนนสายหลักสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ใช้ในการเดินทางเข้าสู่จุดผ่านแดนรัฐประเทสได้แก่ทางหลวงหมายเลข 33, 359 และ 3395 ซึ่งทั้งสามเส้นทางเป็นถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจรซึ่งรถยนต์ทั่วไปสามารถทำความเร็วได้ถึง 100-120 กม.ต่อ ชั่วโมงขึ้นอยู่กับลักษณะของสภาพจราจร โดยเส้นทางดังกล่าวได้มีการจัดสรรงบประมาณบำรุงรักษาโดยสม่ำเสมอทำให้สภาพผิวถนนอยู่ในสภาพค่อนข้างสมบูรณ์ซึ่งจากการสำรวจเส้นทางที่รถบรรทุกสินค้าใช้ในการขนส่งพบว่าเส้นทางหลวงหมายเลข 33 จะมีต้นทางมาจากจังหวัดปราจีนบุรีและสระบุรีเป็นส่วนใหญ่และเส้นทางหลวงหมายเลข 359 จะมีต้นทางมาจากจังหวัดนครปฐม พระนครศรีอยุธยา สมุทรปราการและกรุงเทพมหานคร

สภาพบริเวณจุดปฏิบัติการด้านศุลกากร ที่ทำการด้านศุลกากรรัฐประเทสมีลักษณะเป็นอาคารสำนักงานชั้นเดียวซึ่งไม่มีลานจอดรถบรรทุกสินค้าหรือลานตรวจสินค้า ในการให้บริการนั้นรถบรรทุกสินค้าจะอาศัยการจอดตามไหล่ทางบนถนนบริเวณใกล้เคียงหลังจากนั้นพนักงานของตัวแทนออกของ (Shipping Staff) จะเป็นผู้ทำหน้าที่รวบรวมใบกำกับการขนย้ายสินค้าและใบขน

มาขึ้นที่อาคารที่ทำการด่านศุลกากรอรัญประเทศซึ่งถ้าหากเป็นสินค้าที่ต้องเปิดตรวจ (Red Line) เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะเดินทางไปทำการเปิดตรวจ ณ จุดที่จอดรถซึ่งกระบวนการตรวจปล่อยดังกล่าว จะใช้เวลาประมาณ 20-30 นาทีขึ้นอยู่กับจุดที่รถบรรทุกสินค้าจอดอยู่

สภาพทางอนุมัติ สำหรับด่านพรมแดนบ้านคลองลึกนั้นมีเส้นทางอนุมัติคือทางหลวง หมายเลข 33 ช่วงบริเวณตั้งแต่หน้าด่านศุลกากรอรัญประเทศไปจนถึงด่านพรมแดนบ้านคลองลึก ระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร โดยสภาพทางเป็นถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจรแต่มีไหล่ทางที่แคบ ประกอบกับมีการใช้ประโยชน์ที่ดินข้างทางในเชิงพาณิชย์เป็นจำนวนมากจึงมีเชื่อมต่อกับทาง อนุมัติเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้เกิดการรบกวนกระแสจราจร

สภาพด่านพรมแดน สำหรับด่านพรมแดนบ้านคลองลึกมีลักษณะเป็นซุ้มอาคาร โดยมีช่องทางผ่านพิเศษสำหรับรถบรรทุกสินค้าซึ่งการเข้ารับบริการของรถบรรทุกสินค้าเริ่มขึ้นเมื่อ สินค้าเข้ามาสู่ด่านพรมแดนตัวรถต้องจอดเพื่อบันทึกการรับบรรทุกสำหรับพิธีศุลกากรที่จุดรับบรรทุก ศุลกากร หลังจากนั้นรถจะเคลื่อนตัวออกไปจอดที่ใกล้อาคารตรวจคนเข้าเมือง เพื่อให้คนขับลงจากรถเดินไปยื่นและตรวจสอบเอกสารสำหรับตรวจคนเข้าเมืองซึ่งแต่ละขั้นตอนใช้เวลาดังตารางที่ 4.1 จากข้อมูลจะพบว่าเวลาที่ใช้ในการผ่านจุดตรวจคนเข้าเมืองจะใช้เวลาานกว่า เนื่องจากคนขับต้องเดินลงจากรถ แต่ค่าที่ได้แตกต่างกันน้อยเนื่องจากในบางครั้งรถคันที่จอดต่อแถวอยู่สามารถเดินลงจากรถมารับการยื่นเอกสารได้ก่อน ส่วนเวลารวมที่ใช้ในการผ่านด่านพรมแดนเฉลี่ยคันละ 6.0 นาที นั้น เนื่องจากมีการรอเกิดขึ้นในระบบดังกล่าวรวมถึงเวลาการเคลื่อนที่ของรถในช่วงสั้น ๆ ด้วย

ตารางที่ 4.1 เวลาการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออก ณ ด่านพรมแดนบ้านคลองลึก

จุดที่ทำการจับเวลา	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
เวลาผ่านจุดศุลกากร (วินาที)	41.9	8.2
เวลาผ่านจุดตรวจคนเข้าเมือง (วินาที)	51.9	8.5
เวลารวมที่ใช้ในระบบ (นาที)	6	1.7

4.1.3 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า

ในการสัมภาษณ์พนักงานขับรถสำหรับจุดผ่านแดนอรัญประเทศผู้วิจัยได้ทำการลงพื้นที่สำรวจสองวันคือ 4 และ 5 พฤศจิกายน พ.ศ. 2553 โดยทำการเก็บข้อมูลในช่วงเวลา 7:00 – 12:00 น. ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ปริมาณรถจอดรอเพื่อผ่านด่านพรมแดนมากที่สุด โดยทำการสัมภาษณ์รถบรรทุกสินค้าจำนวน 41 คัน ซึ่งข้อมูลเบื้องต้นที่ได้มีดังนี้

ข้อมูลด้านการขนส่ง จากการสัมภาษณ์พบว่ารถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มีต้นทางอยู่ที่จังหวัดสระบุรี (39%) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทปูนซีเมนต์และกระเบื้อง รองลงมาคือกรุงเทพมหานคร(22%) ซึ่งเป็นสินค้าประเภทเครื่องยนต์และอะไหล่ของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ สำหรับที่เหลือแสดงดังตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 ต้นทางของรถบรรทุกขนส่งสินค้า

ต้นทาง	ประเภทสินค้า	จำนวน	ร้อยละ
สระบุรี	ปูนซีเมนต์,กระเบื้อง	16	39
กทม.	เครื่องยนต์ รถยนต์	9	22
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. ของวันถัดไป (34%) จากการสำรวจไม่พบกลุ่มตัวอย่างที่เดินทางมาถึงในช่วงเวลาบ่าย (ก่อน 18:00 น.) ของวันก่อนวันข้ามด่านพรมแดน

ลักษณะของการมาถึงดังกล่าวมีข้อน่าสังเกตคือรถบรรทุกสินค้าที่มาจากสระบุรีและปราจีนบุรีจะมาถึงในช่วงเช้า ส่วนรถบรรทุกสินค้าที่มาจากกรุงเทพมหานครมักจะเดินทางมาถึงในช่วงกลางคืนซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วรถบรรทุกสินค้าจะใช้เวลารอคอยประมาณ 6 ชั่วโมง 48 นาทีโดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 เวลารอคอยของรถบรรทุกทุกสินค้าก่อนเดินทางไปยังด่านพรมแดน

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

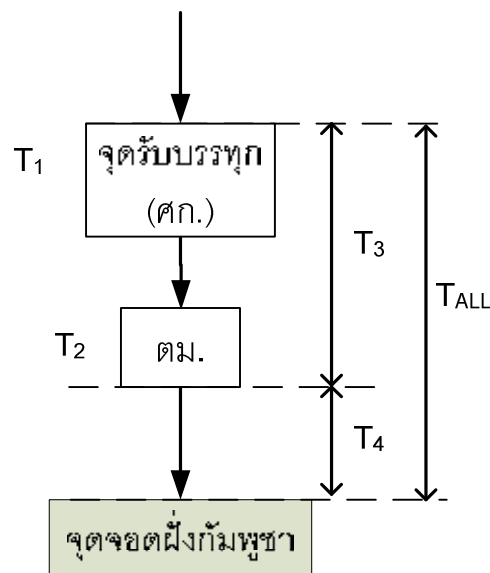
ข้อมูลด้านความคิดเห็น จากการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกทุกสินค้าพบว่าพนักงานขับรถให้ความสำคัญกับจุดพักรถบริเวณด่านศุลกากรมากที่สุด (44.3%) ทั้งนี้เป็นเพราะโดยส่วนมากรถบรรทุกทุกสินค้าต้องใช้เวลาในการจอดรอก่อนเดินทางไปยังด่านพรมแดนเป็นเวลานานจึงต้องการจุดพักรถที่สามารถใช้พักผ่อน ประกอบอาหาร และอาบน้ำได้ แต่ในปัจจุบันยังไม่มีการจัดจุดพักรถสำหรับรถบรรทุกทุกสินค้าทำให้เกิดความลำบากแก่พนักงานขับรถ รองลงมาเห็นว่าการจัดการจราจรบริเวณด่านพรมแดนก็เป็นสิ่งสำคัญ (17.9%) ซึ่งจากประเด็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้าดังกล่าวพนักงานขับรถบรรทุกทุกสินค้าได้ให้ความคะแนนความพึงพอใจ โดยใช้ระดับเกณฑ์คะแนนจาก 5-พึงพอใจมาก จนถึง 1-น้อยที่สุด/ต้องแก้ไข ในแต่ละประเด็น ซึ่งสรุปได้ดังค่าเฉลี่ยในตารางที่ 4.4 จะพบว่าส่วนที่ได้คะแนนต่ำที่สุดคือการจัดการจราจรบริเวณด่านพรมแดนและจุดพักรถสำหรับรถบรรทุกทุกสินค้า

ตารางที่ 4.4 ค่าคะแนนปัจจัยด้านด่านพรมแดนของจุดผ่านแดน อรัญประเทศ

ปัจจัยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง	ระดับคะแนน
จุดพักรถ	3.04
ถนนทางเข้าด่านพรมแดน	3.82
การจัดการจราจร	2.77
โครงสร้างจุดเชื่อมต่อ	3.11
สถานีบริการเชื้อเพลิง	4.02

4.1.4 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ

สำหรับด่านพรมแดนบ้านคลองลึกนั้นระบบการให้บริการทั้งจุดบริการรับบรรทุก (ศุลกากร) และจุดปฏิบัติการตรวจคนเข้าเมืองสำหรับสินค้าขาออกเป็นแบบ First In First Out (FIFO) โดยสำหรับจุดบริการรับบรรทุกเป็นการให้บริการแบบขับผ่าน (Drive-Through) และจุดบริการสำหรับตรวจคนเข้าเมืองเป็นการให้บริการแบบ Counter Service ซึ่งพนักงานขับรถบรรทุกจะต้องจัดพักและลงจากรถมาผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมือง โดยเวลาในการให้บริการในแต่ละส่วน ดังรูปที่ 4.3 แสดงดังตารางที่ 4.5



รูปที่ 4.3 เวลาในแต่ละขั้นตอนสำหรับการผ่านพรมแดนบ้านคลองลึก

ตารางที่ 4.5 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนบ้านคลองลึก

เวลา	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน
T ₁ (วินาที)	41.9	8.9
T ₂ (วินาที)	51.9	8.2
T ₃ (นาที)	6	1.7
T ₄ (นาที)	1.6	1.1
T _{ALL} (นาที)	7.6	1.9

4.1.5 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง

เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร

ด้านการปฏิบัติงาน

ในปัจจุบันด่านพรมแดนอรัญประเทศได้ปรับให้มีเวลาทำการตรงกันกับด่านปอยเปตของกัมพูชาโดยให้มีเวลาทำการคือ 07:00-20:00 น. โดยด่านศุลกากรอรัญประเทศมีเวลาทำการ 06:00 – 18:00 น. สามารถผ่านพิธีการศุลกากรให้กับรถบรรทุกสินค้าที่เดินทางมาถึงก่อนเวลาเปิดทำการของด่านพรมแดนก่อนได้ แต่รถบรรทุกสินค้าจะยังไม่สามารถผ่านด่านพรมแดนได้ในเวลาด่านเปิด (07:00 น.) เพราะต้องรอการยืนยันพิธีการนำเข้าจากตัวแทนออกของทางฝ่ายกัมพูชาก่อนซึ่งปกติแล้วจะเปิดอนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าเข้าได้ประมาณ 10:00-11:00 น. โดยถ้ารถบรรทุกสินค้าฝ่าฝืนข้ามพรมแดนไปยังกัมพูชาก่อนที่จะได้รับอนุญาตจากด่านศุลกากรปอยเปตจะถือเป็นการกระทำผิดระเบียบและเสียค่าปรับให้กับทางกัมพูชาประมาณ 3,000-10,000 บาท จึงทำให้มีรถบรรทุกสินค้าจอดรอค้างในพื้นที่ชายแดนฝั่งไทยเป็นจำนวนมากเกิดปัญหาแควคอยสำหรับรถบรรทุกสินค้าขาออกจากประเทศไทย

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

ช่วงเวลาเปิดทำการก่อนที่ทางกัมพูชาจะอนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าผ่านพรมแดนได้คือช่วง 6:00 น. ถึง 10:00 น. ทำให้มีรถที่ผ่านพิธีการศุลกากรจากทางฝั่งไทยเสร็จจำนวนมากเคลื่อนตัวไปยังด่านพรมแดนพร้อมกันทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดอย่างมาก ซึ่งข้อมูลจากการการสัมภาษณ์พนักงานขับรถพบว่าบางครั้งต้องใช้เวลา 30–45 นาทีในการเคลื่อนรถจากจุดจอดไปยังด่านพรมแดน

ความสัมพันธ์ระหว่างด่านศุลกากรไทย-กัมพูชา

ภายหลังการประชุม RBC ครั้งที่ 18 ได้มีการกำหนดนโยบายการแลกเปลี่ยนรายชื่อและเบอร์โทรศัพท์เพื่อการติดต่อประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรและด่านปอยเปตด้านโครงการ Single Stop Inspection (SSI) ที่เริ่มเจรจาตั้งแต่ปี 2548 ณ ปัจจุบันยังไม่มีความสำเร็จใดๆ โดยในปี 2549 ด่านพรมแดนบ้านคลองลึกได้จัดเตรียม ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เพื่อรองรับการเปิดโครงการ SSI แต่ปัจจุบันได้ยกเลิกศูนย์บริการเบ็ดเสร็จไปแล้วเนื่องจากสินค้าขาออกไม่มีความหลากหลายและโดยส่วนใหญ่ผู้ส่งออกดำเนินการขอเอกสารจากส่วนกลางมาแล้วและไม่มีความจำเป็นต้องติดต่อขออนุญาตกับหน่วยงานบริเวณจุดผ่านแดนอีก

เจ้าหน้าที่จากหอการค้าจังหวัดสระแก้ว

สถานการณ์ของประเทศกัมพูชาในปัจจุบันมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจการค้าอยู่ มีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและโรงงานอุตสาหกรรมจึงมีความต้องการในการนำเข้าวัสดุก่อสร้างจากประเทศไทยเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ในปัจจุบันต้นทุนการขนส่งสินค้าทางบกผ่านทางด่านอรัญประเทศยังสูงกว่าขนส่งทางเรือผ่านด่านคลองใหญ่ จ.ตราดซึ่งอาจใช้เวลานานกว่า หากพัฒนาในจุดนี้ได้จะทำให้เพิ่มโอกาสทางการค้าของด่านอรัญประเทศได้อีกมาก

ในด้านสภาพปัญหาของพื้นที่โดยหลักคือมีการนำพื้นที่รอบด่านพรมแดนของรัฐไปพัฒนาในเชิงพาณิชย์ เช่น ขยายตลาดโรงเกลือ ทำให้ขาดพื้นที่สำหรับการขยายด่านพรมแดนเพื่อรองรับปริมาณรถบรรทุกที่เพิ่มขึ้นทำให้ในปัจจุบันมีปัญหาด้านการจราจรอย่างมากในช่วงเวลาเร่งด่วน

4.1.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค

- ความคับแคบของอาคารด่านพรมแดนซึ่งภายในอาคารไม่มีพื้นที่สำหรับรองรับรถบรรทุกสินค้าทำให้แถวคอยของรถบรรทุกสินค้าจากจุดบริการตรวจคนเข้าเมืองซึ่งใช้เวลาเฉลี่ยในการให้บริการมากกว่าเกินมารบกวนการเข้าใช้บริการของจุดรับบรรทุก

- เวลาเริ่มอนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าผ่านชายแดนของด่านปอยเปตเริ่มช้ากว่าด่านอรัญประเทศ (10:00-11:00 น.) ทำให้รถบรรทุกสินค้าที่ผ่านพิธีศุลกากรส่งออกเสร็จแล้วต้องจอดรออยู่ฝั่งไทยเป็นจำนวนมาก ทำให้เมื่อมีการอนุญาตจากทางกัมพูชาให้รถบรรทุกสินค้าผ่านด่านชายแดน ปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่ต้องการผ่านชายแดน ณ ขณะนั้นจะเป็นปริมาณอึดตัวเมื่อเทียบกับทางเข้าด่านชายแดนเป็นถนนช่วงสั้น (250 เมตร) ที่ปลายด้านขาเข้าเป็นสามแยก ทำให้เมื่อมีรถบรรทุกสินค้าอยู่ในแถวคอยเกินความสามารถรองรับของถนน รถบรรทุกส่วนที่เกินจะไปรบกวนการจราจรบริเวณสามแยกทำให้เกิดการจราจรติดขัดและส่งผลกระทบต่อถนนที่มาเชื่อมต่ออื่น ๆ
- สถานที่ตั้งด่านศุลกากรในปัจจุบันมีความคับแคบ เนื่องจากมีการพัฒนาพื้นที่รอบข้างในเชิงพาณิชย์ ทำให้มีการใช้สอยพื้นที่เต็มบริเวณ ประกอบกับจำนวนรถบรรทุกสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นทำให้มีที่จอดรถสินค้าไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทั้งนี้หากมีรถบรรทุกเกินพื้นที่รองรับ รถบรรทุกส่วนที่ไม่มีที่จอดต้องไปจอดที่อื่นซึ่งไกลจากด่านศุลกากรทำให้กระบวนการผ่านพิธีการศุลกากรเกิดความล่าช้าเพิ่มขึ้น
- เส้นทางอนุวัติจากด่านศุลกากรไปสู่ด่านพรมแดนมีจุดตัดหรือทางเชื่อมเข้าสู่ถนนในระยะกระชั้นมากเกินไปทำให้ไม่เหมาะสำหรับการระบายรถบรรทุกสินค้า
- ช่วงส่วนเชื่อมต่อระหว่างด่านพรมแดนคลองลึกและด่านปอยเปตมีการใช้ถนนบริเวณหน้าด่านและบริเวณพรมแดนร่วมกันระหว่างรถบรรทุกสินค้า นักท่องเที่ยว และรถเข็นสินค้า ทำให้การระบายรถติดขัดเป็นอย่างมาก
- จุดจอดพักรถบรรทุกระหว่างรอพิธีการศุลกากรและการผ่านแดนนั้นเป็นลักษณะจอดบนไหล่ทาง (Off-Street Parking) ซึ่งรบกวนการจราจรทำให้เส้นทางอนุวัติไม่สามารถใช้ระบายรถบรรทุกสินค้าได้อย่างเต็มที่

4.1.7 แผนการพัฒนาในอนาคต

สำหรับด้านพรมแดนบ้านคลองลึกได้มีแผนการพัฒนาในอนาคตเพื่อรองรับการเติบโตของการค้าและการขนส่งข้ามแดนดังนี้

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

4.2 จุดผ่านแดนมุกดาหารและด่านศุลกากรมุกดาหาร

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

4.2.1 ข้อมูลทั่วไปของด่านศุลกากรมุกดาหาร

ที่ตั้ง ด่านศุลกากรมุกดาหารอยู่ตรงข้ามกับเมืองไกสอน พมวิหาน แขวงสะหวันนะเขต ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดนความยาว 72 กิโลเมตร ในปัจจุบันที่ทำการด่านศุลกากรตั้งใกล้กับท่าแพขนานยนต์เก่าบริเวณถนนสำราญชายโขงเหนือ บ้านนาโปน้อย อ.เมือง จ.มุกดาหาร โดยด่านศุลกากรนี้มีเขตพื้นที่รับผิดชอบ 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดมุกดาหาร กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และมีด่านพรมแดน 2 แห่งคือ ด่านพรมแดนท่าเรือขนส่งผู้โดยสาร (ท่าเทียบเรือท่าข้ามเทศบาลเมืองมุกดาหาร) และด่านพรมแดนมุกดาหาร (สะพานมิตรภาพ 2)

เวลาทำการ ที่ทำการด่านศุลกากรเปิดทำการตั้งแต่วันที่ 06:00 – 18:00 น.

จุดปฏิบัติงาน ด่านศุลกากรมุกดาหารมีจุดปฏิบัติงานประจำ 3 จุดโดยมีด่านพรมแดนมุกดาหารเป็นจุดหลักสำหรับการขนส่งสินค้าทางบกซึ่งลักษณะพิเศษของด่านศุลกากรมุกดาหารคือมีจุดขึ้นใบขนอยู่ที่จุดปฏิบัติงานด่านพรมแดน (ยกเว้นสินค้าผ่านแดนและสินค้าส่งออกประเภทน้ำมันเชื้อเพลิง) ซึ่งแตกต่างกับด่านศุลกากรที่มีลักษณะพรมแดนคล้ายคลึงกันจะทำการขึ้นใบขน ณ ที่ทำการด่านศุลกากร

- ที่ทำการด่านศุลกากรมุกดาหาร ในปัจจุบันใช้เป็นอาคารสำนักงานและเป็นจุดขึ้นใบขนพร้อมตรวจสอบสำหรับสินค้าสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าส่งออกประเภทน้ำมันเชื้อเพลิงนอกจากนี้ยังเป็นอาคารที่ตั้งสำหรับศูนย์บริการเบ็ดเสร็จอีกด้วย

- ด้านพรมแดนท่าเรือขนส่งคนโดยสาร (ท่าเทียบเรือท่าข้ามเทศบาลเมืองมุกดาหาร) อยู่ตรงข้ามกับด้านท่าเรือโดยสารสะพานนะเขตของลาวโดยท่าเรือดังกล่าวใช้สำหรับการค้าในระดับชาวบ้าน เปิดให้บริการตั้งแต่ 06:00 - 18:00 น.
- ด้านพรมแดนมุกดาหาร (สะพานมิตรภาพ 2) อยู่ตรงข้ามกับด้านพาสี สะพานมิตรภาพ 2 แขวงสะพานนะเขต เปิดให้บริการตั้งแต่ 06:00 - 22:00 น.

สภาพการค้า สำหรับด้านพรมแดนมุกดาหาร(สะพานมิตรภาพ 2) นั้นผู้ใช้บริการส่วนใหญ่จะเป็นรถบรรทุกสินค้าข้ามแดนโดยลักษณะของการขนส่งคือ รถบรรทุกสินค้าจะนำสินค้าไปส่งยังจุดกระจายสินค้าในฝั่งสปป.ลาว และตีรถเที่ยวเปล่ากลับมา เกี่ยวการขนส่งส่วนใหญ่จึงเป็นลักษณะของเที่ยวไป-กลับภายในวันเดียว ในด้านของสินค้านำเข้าโดยส่วนใหญ่ก็มักจะเป็นรถบรรทุกสินค้าของไทยวิ่งรถบรรทุกเที่ยวเปล่าเข้าไปรับสินค้าจากฝั่งลาวกลับเข้ามาประเทศไทย เนื่องจากการใช้บริการของรถบรรทุกสินค้าจากฝั่งไทยสะดวกกว่า สภาพการขนส่งดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาเรื่องการพัฒนาพื้นที่ท้องถิ่น

4.2.2 การสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ด้านพรมแดนมุกดาหารมี 2 ลักษณะที่แตกต่างกันคือ สำหรับรถบรรทุกสินค้าข้ามแดนปกติจะเดินทางไปยังด้านพรมแดนมุกดาหาร(สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2) เพื่อยื่นใบขนและใบกำกับการขนย้ายสินค้า ณ จุดปฏิบัติการของศุลกากรบริเวณด้านพรมแดนมุกดาหาร ดังนั้นการผ่านพิธีการทางศุลกากรของรถบรรทุกสินค้าปกติจะเกิดที่ด้านพรมแดน แต่สำหรับรถบรรทุกสินค้าประเภทสินค้าผ่านแดนจะต้องมาทำการยื่นใบขนและใบกำกับการขนย้ายสินค้า ณ ที่ทำการด่านศุลกากรมุกดาหาร เนื่องจากต้องมีการตรวจสอบการฉีกตราศุลกากรของผู้สินค้าว่ามีร่องรอยการเปิดหรือไม่ นอกจากนี้สินค้าส่งออกชนิดน้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องมายื่นใบขน ณ ที่ทำการด่านศุลกากรมุกดาหารด้วยเช่นกัน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นสินค้าที่ต้องได้รับการตรวจสอบจากศุลกากรและสรรพสามิตร่วมกันจึงต้องมาทำการตรวจที่ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จซึ่งจะมีเจ้าหน้าที่สรรพสามิตประจำการอยู่ จากลักษณะดังกล่าว สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออกที่สนใจจะอยู่บริเวณด้านพรมแดนมุกดาหารทั้งหมด

สภาพถนนเข้าสู่จุดผ่านแดน ถนนสายหลักที่รถบรรทุกขนส่งสินค้าใช้ในการขนส่งสินค้าเข้าสู่ด้านพรมแดนมุกดาหารคือทางหลวงหมายเลข 212 ซึ่งด้านพรมแดนมุกดาหารตั้งอยู่บนถนนเส้นนี้ทำให้รถบรรทุกสินค้าจากทุกต้นทางต้องใช้ถนนเส้นเดียวกัน พื้นผิวถนนช่วงเข้าสู่ด้านพรมแดนมุกดาหาร (15-20 กม.ก่อนถึงจุดผ่านแดน) เป็นถนนลาดยาง 4 ช่องจราจรมีสภาพสมบูรณ์

และมีลักษณะเป็นถนนนอกตัวเมือง พื้นที่โดยรอบยังไม่มีการพัฒนาทำให้ไม่มีจุดตัดมารบกวนการจราจรมากนัก

บริเวณที่ทำการด่านศุลกากร ที่ทำการด่านศุลกากรมุกดาหารนั้นมีลักษณะเป็นอาคารขนาดเล็กและไม่มีลานจอดรถ ทำให้รถบรรทุกสินค้าผ่านแดนและรถบรรทุกน้ำมันต้องจอดรอการตรวจตามแนวถนนท่าเรือซึ่งเป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร

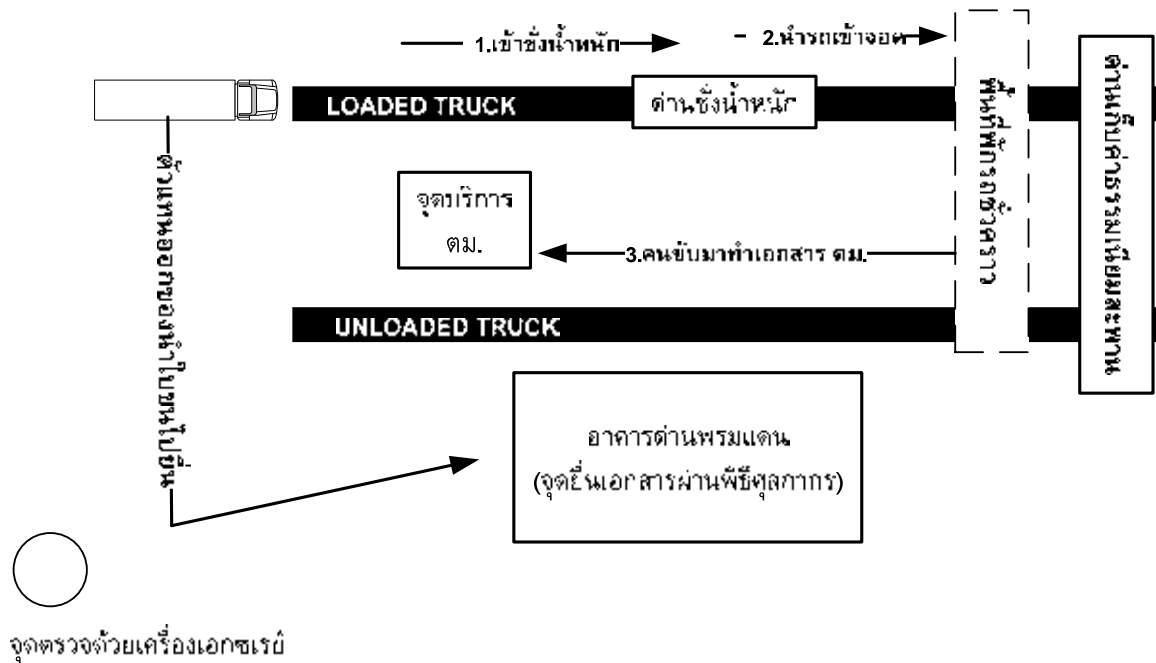
ทางอนุมัติ เนื่องจากมีเฉพาะรถบรรทุกน้ำมันและรถบรรทุกสินค้าผ่านแดนเท่านั้นที่ต้องผ่านพิธีการศุลกากรนอกด่านพรมแดน ดังนั้นทางอนุมัติจึงมีไว้สำหรับรถบรรทุกทั้งสองประเภทเท่านั้น โดยเริ่มจากถนนท่าเรือบริเวณหน้าด่านศุลกากรออกมาสู่ทางหลวงหมายเลข 212 ตามทิศทางมุ่งสู่ด่านพรมแดนมุกดาหาร โดยถนนท่าเรือบริเวณหน้าที่ทำการด่านศุลกากรใช้เป็นจุดจอดพักรถและตรวจปล่อยสินค้าสำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากร

พื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้า ในปัจจุบันด่านพรมแดนมุกดาหารยังไม่มีการก่อสร้างลานจอดรถบรรทุกสินค้าทำให้รถบรรทุกสินค้าต้องจอดบนถนนทางเข้าด่านพรมแดนซึ่งมีความยาวประมาณ 400 เมตร โดยการจอดรถในลักษณะนี้สามารถรองรับรถบรรทุกสินค้าได้ทั้งหมดประมาณ 40 คันโดยใช้พื้นที่ไหล่ทางของถนนทั้งสองฝั่ง และเนื่องจากถนนทางเข้าด่านพรมแดนมีไหล่ทางกว้างทำให้การจราจรริมทางไม่รบกวนการใช้ถนนของรถที่จะเดินทางเข้าสู่ด่านพรมแดน

จากการสำรวจพบว่ารถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่เดินทางมาถึงก่อนวันเดินทางและใช้พื้นที่บริเวณนี้ในการจอดพักเพื่อรอที่จะข้ามพรมแดนในวันต่อไป จึงทำให้มีรถบรรทุกสินค้าจอดอยู่มากในช่วงเช้าส่วนในช่วงเวลากลางวันมักไม่มีรถบรรทุกสินค้าจอด เนื่องจากรถบรรทุกสินค้าที่มาถึงสามารถเข้าไปในด่านพรมแดนเพื่อทำการผ่านพิธีศุลกากรได้ทันที ในช่วงฤดูกาลที่มีปริมาณรถบรรทุกสินค้ามากเกินกว่าที่พื้นที่จอดรถรองรับ รถบรรทุกสินค้าจะอาศัยจอดตามสถานีบริการเชื้อเพลิงรอบนอกของจังหวัดมุกดาหารเพื่อรอให้ถึงเวลาที่ด่านพรมแดนเปิดทำการแล้วจึงเดินทางเข้ามายังด่านพรมแดน

ด่านพรมแดน สำหรับอาคารด่านพรมแดนมุกดาหารนั้น มีลักษณะคล้ายคลึงกับด่านพรมแดนหนองคายคือตัวอาคารมีลักษณะเป็นซุ้มขนาดใหญ่ในงานวิจัยนี้จะขอบรรยายองค์ประกอบของด่านพรมแดนเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุกสินค้าส่งออกเท่านั้น

อาคารด่านพรมแดนมุกดาหารได้มีช่องทางเฉพาะสำหรับรถบรรทุกสินค้าขาออกแยกส่วนออกจากช่องของรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสาร โดยช่องผ่านสำหรับรถบรรทุกมี 2 ช่องคือช่องสำหรับรถบรรทุกที่มีสินค้า (Loaded Truck) และช่องสำหรับรถบรรทุกที่ไม่มีสินค้า (Unloaded Truck) ทั้งนี้เนื่องจากรถบรรทุกที่ไม่มีสินค้าไม่จำเป็นต้องเข้ารับการชั่งน้ำหนักก่อนขึ้นสะพาน โดยผังการให้บริการเป็นไปดังรูปที่ 4.4



รูปที่ 4.4 ผังการให้บริการรถบรรทุกสินค้าส่งออกของด่านพรมแดนมุกดาหาร

โดยทั่วไปแล้วรถบรรทุกสินค้าจะจอดรออยู่บริเวณถนนทางเข้าภายนอกด่านพรมแดน เพื่อรอรถบรรทุกสินค้าคันอื่นที่ขนสินค้าในใบขนเดียวกันให้เดินทางมาครบแล้วจึงเข้ามาในด่านพรมแดน เมื่อรถบรรทุกสินค้าเข้ามาสู่ด่านพรมแดนตัวแทนออกของจะทำการยื่นใบขนเพื่อให้เจ้าหน้าที่ทำการตรวจสอบเพื่อผ่านพิธีศุลกากรหากเป็นใบขนที่ได้รับยกเว้นการเปิดตรวจรถบรรทุกสินค้าจะทยอยชั่งน้ำหนักทีละคันซึ่งจากการสำรวจพบว่ารถบรรทุกสินค้า (10-18 ล้อ) ใช้เวลาโดยเฉลี่ยประมาณ 71 วินาทีต่อคันและหลังจากชั่งน้ำหนักเรียบร้อยแล้วรถบรรทุกสินค้าจะเคลื่อนตัวไปจอดยังพื้นที่จอดพักชั่วคราวซึ่งอยู่ระหว่างอาคารด่านพรมแดนกับทางขึ้นสะพานมิตรภาพ 2 พื้นที่ส่วนนี้สามารถรองรับรถบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 10-12 คัน หลังจากนั้นพนักงานขับรถจะลงจากรถมาทำพิธีการตรวจคนเข้าเมืองขาออกซึ่งจากการสังเกตการพบว่าใช้เวลาเฉลี่ยต่อคนประมาณ 52 วินาที (ในกรณีที่เอกสารครบและถูกต้อง) หลังจากนั้นกลุ่มรถบรรทุกสินค้าที่เป็นใบขนเดียวกันจะเดินทางออกนอกด่านพรมแดนมุกดาหารด้วยกันเมื่อการผ่านพิธีการศุลกากรเสร็จสิ้นซึ่งโดยปกติใช้เวลาประมาณ 3 – 5 นาที หากเอกสารครบถ้วนสมบูรณ์ ในขณะที่ทำการจับเวลาพบว่ามีบางกรณีรถบรรทุกสินค้าต้องจอดรอานกว่า 30 นาทีหลายรายเนื่องจากตัวแทนออกของเตรียมเอกสารสำหรับผ่านพิธีการศุลกากรมาไม่ครบเช่น ใบอนุญาตส่งออกสำหรับสินค้าบางประเภท

สำหรับไบชนสินค้าส่งออกที่ต้องเปิดตรวจ เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะแจ้งให้ตัวแทนออกของนำรถบรรทุกสินค้าไปตรวจด้วยเครื่องเอ็กซเรย์ ซึ่งตั้งอยู่ภายในพื้นที่ด่านพรมแดนหลังจากนั้นจะมีขั้นตอนตรวจสอบด้วยการอ่านฟิล์มเอ็กซเรย์ซึ่งหากนับเวลาตั้งแต่มีการส่งตรวจจนถึงการรับรองการตรวจปล่อยสินค้าและรับรถบรรทุกทางกรมศุลกากรได้ตั้งมาตรฐานให้ใช้เวลาไม่เกิน 30 นาที ซึ่งเวลาการให้บริการในจุดต่างๆ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 เวลาการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้า ณ ด่านพรมแดนมุกดาหาร

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

4.2.3 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า

ในการสัมภาษณ์พนักงานขับรถสำหรับด่านมุกดาหารผู้วิจัยได้ทำการลงพื้นที่สำรวจสองวันคือ 22 และ 23 พฤศจิกายน พ.ศ. 2553 โดยทำการเก็บข้อมูลในช่วงเวลา 08:00-13:00น. ซึ่งได้ทำการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าจำนวน 36 คัน ซึ่งข้อมูลเบื้องต้นที่ได้มีดังนี้

ข้อมูลด้านการขนส่ง จากการสัมภาษณ์พบว่ารถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มีต้นทางมาจากกรุงเทพมหานคร(33%) ซึ่งมีทั้งสินค้าอุปโภคบริโภคและอุตสาหกรรมที่เหลือนส่วนใหญ่เป็นจังหวัดภายในภาคตะวันออกเฉียงใต้และซึ่งเป็นสินค้าด้านการเกษตรกรรมและปศุสัตว์แสดงดังตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 ต้นทางของเที่ยวการขนส่งสำหรับจุดผ่านแดนมุกดาหาร

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

การมาถึงของรถขนส่งสินค้านั้นโดยส่วนใหญ่เดินทางมาถึงด่านศุลกากรมุกดาหารในช่วงเช้า (หลังเวลา 06:00 น.) ของวันที่จะเดินทางข้ามด่านพรมแดน (50%) ซึ่งเกือบทั้งหมดมีต้นทางเป็นจังหวัดที่อยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นอกจากนี้ยังมีรถบรรทุกขนส่งสินค้าอีกส่วนหนึ่งเดินทางมาถึงบริเวณด่านศุลกากรมุกดาหารในช่วงกลางคืน หรือหลังเวลา 18:00 น.จนถึง 06:00 น. ในวันถัดไป (36%) และบางส่วนเดินทางมาถึงในช่วงเวลาเย็น (ก่อน 18:00 น.) ของวันก่อนวันข้ามด่านพรมแดน (14%) ซึ่งทั้งสองกรณีหลังส่วนใหญ่เป็นรถบรรทุกสินค้าที่มีต้นทางมาจากจังหวัดในภาคกลาง โดยเฉลี่ยแล้วรถบรรทุกสินค้าจะใช้เวลารอคอยประมาณ 7 ชั่วโมง โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 เวลารอคอยรวมของรถบรรทุกสินค้า ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร

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%) ทั้งนี้เป็นเพราะโดยส่วนมากรถบรรทุกสินค้าที่จะต้องข้ามไปยังฝั่งลาวไม่สามารถพาครอบครัวหรือผู้ติดตามที่มาด้วยกันไปได้

เนื่องจากจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่ม ดังนั้นผู้ที่ต้องรอจึงเกิดความลำบากเนื่องจากไม่มีสถานที่รองรับ รองลงมาเห็นว่าการจัดการจราจรบริเวณด่านพรมแดนก็เป็นสิ่งสำคัญ (21.3%)

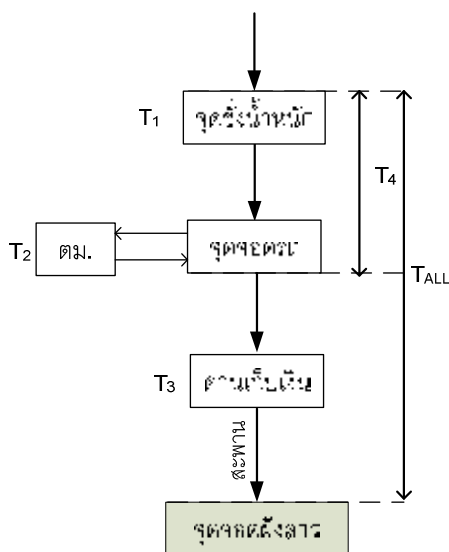
ซึ่งจากประเด็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้าดังกล่าวพนักงานขับรถบรรทุกทุกสินค้าได้ให้คะแนนความพึงพอใจ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.9 โดยใช้ระดับเกณฑ์คะแนนจาก 5-พึงพอใจมาก จนถึง 1-น้อยที่สุด/ต้องแก้ไข แล้วจึงหาค่าเฉลี่ย ซึ่งจะพบว่าส่วนที่ได้คะแนนต่ำที่สุดคือจุดพักรถบริเวณด่านซึ่งจากการสำรวจบริเวณด่านพรมแดนพบปัญหาดังกล่าวจริงซึ่งจะกล่าวรายละเอียดในหัวข้อ 4.2.6 ต่อไป

ตารางที่ 4.9 ค่าคะแนนปัจจัยด้านด่านพรมแดนของจุดผ่านแดนมุกดาหาร

ปัจจัยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง	ระดับคะแนน
จุดพักรถ	3.44
ถนนทางเข้าด่านพรมแดน	4.48
การจัดการจราจร	4.34
โครงสร้างจุดเชื่อมต่อ	4.83
สถานีบริการเชื้อเพลิง	4.55

4.2.4 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ

สำหรับจุดผ่านแดนมุกดาหารนั้น จุดให้บริการผ่านพิธีการศุลกากรตั้งอยู่ภายในด่านพรมแดน ทำให้การให้บริการรับบรรทุกนั้น ถูกรวมเข้ากับขั้นตอนอื่นๆ ของการผ่านพิธีการศุลกากรซึ่งในการพิจารณาระบบการให้บริการสำหรับรถบรรทุกแต่ละคัน จึงจะพิจารณาเฉพาะการผ่านพิธีการศุลกากร การชั่งน้ำหนัก และการผ่านด่านเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สะพาน เท่านั้น จาก การสำรวจพบว่าการให้บริการสำหรับพิธีการตรวจคนเข้าเมืองเป็นลักษณะ Counter Service โดยพนักงานขับรถบรรทุกทุกสินค้าจะต้องจอดรอไว้และเดินมาผ่านพิธีการ ณ จุดการให้บริการ แล้วกลับไปบรรทุกเพื่อรอเอกสารจากการผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งเวลานับตั้งแต่รถบรรทุกสินค้าเข้าสู่ด่านชั่งน้ำหนักจนรถบรรทุกสินค้าเคลื่อนที่ออกจากด่านพรมแดนฝั่งไทยมีค่าเฉลี่ย T_4 (แสดงในรูปที่ 4.5) ดังตารางที่ 4-17



รูปที่ 4.5 เวลาในแต่ละขั้นตอนสำหรับการผ่านพรมแดนมุกดาหาร

ตารางที่ 4.10 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนมุกดาหาร

เวลา	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
T_1 (วินาที)	70.9	23
T_2 (วินาที)	51.8	9
T_3 (นาทีก)	2.1	0.9
T_4 (นาทีก)	16.1	9.7
T_{ALL} (นาทีก)	20.2	4.6

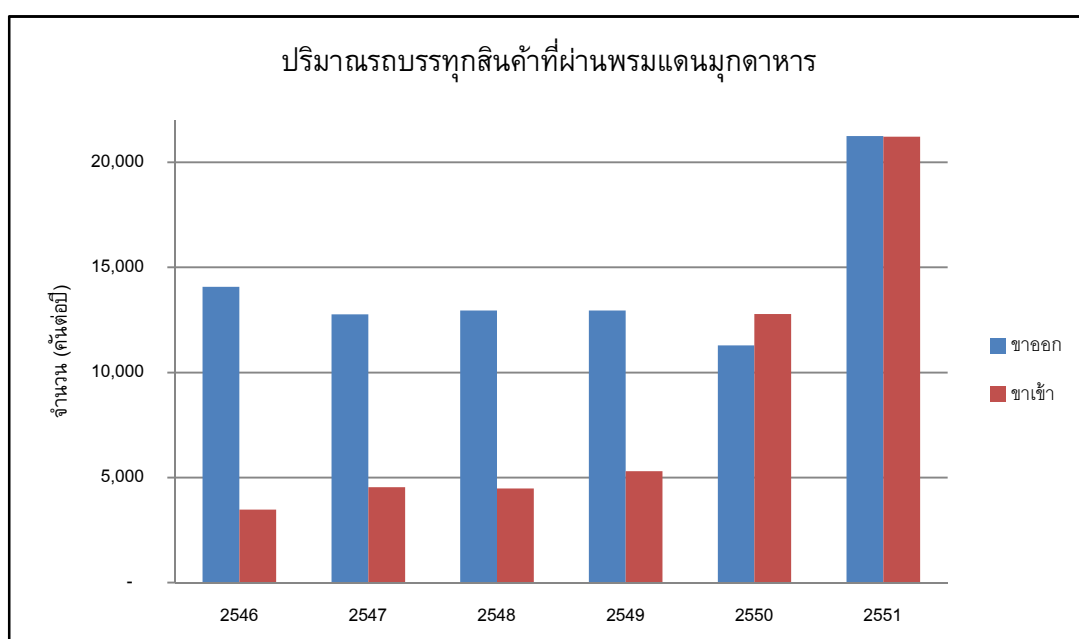
4.2.5 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง

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 ซึ่งนับเป็นการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งนี้ก็เป็นอาจเป็นเพราะการเติบโตของเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ ประกอบกับเกิดการลดต้นทุนด้านการขนส่งด้วยการเปิดใช้สะพานซึ่งทำให้ผู้ประกอบการขนส่งเสียค่าใช้จ่ายถูกลงกว่าการใช้แพขนานยนต์ จึงทำให้ปริมาณการขนส่งเพิ่มขึ้นอย่างมากดังรูปที่ 4.6



รูปที่ 4.6 แผนภูมิการเพิ่มขึ้นของรถบรรทุกสินค้าที่ด่านพรมแดนมุกดาหาร

ด้านการปฏิบัติงาน

สำหรับด่านพรมแดนมุกดาหารในปัจจุบันถือว่าปริมาณรถบรรทุกสินค้าส่งออกยังไม่มาก หากเทียบกับความสามารถในการให้บริการของด่าน ทำให้ไม่ค่อยมีปัญหาด้านความล่าช้าในการให้บริการ ส่วนใหญ่ปัญหาจะเกิดจากความบกพร่องของตัวแทนออกของที่เตรียมเอกสารมาไม่ครบ ประกอบกับมีสำนักงานอยู่ไกลจากด่านพรมแดนมาก ทำให้เสียเวลาในการประสานงานและเดินทาง

ความสัมพันธ์ระหว่างด่านศุลกากรไทย-ลาว

เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรทั้งสองได้มีการจัดเลี้ยงอาหารร่วมกันตามโอกาส มีความคุ้นเคยกัน แต่ในเรื่องของการทำงานที่เป็นทางการนั้น ยังไม่มีการประสานงานการทำงานกันอย่างเป็นทางการ

รูปธรรม แต่มีบางครั้งที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรของลาวอาจใช้ผลการอ่านฟิล์มเอ็กซเรย์จากทางฝั่งไทย ประกอบการพิจารณานำเข้า ซึ่งทำให้รถบรรทุกสินค้าส่งออกจากไทยไม่ต้องเสียเวลาในการเข้าตรวจด้วยเครื่องเอ็กซเรย์ที่ฝั่งลาวซ้ำอีก

หอการค้าจังหวัดมุกดาหาร

ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านทางด่านพรมแดนมุกดาหารมีความสะดวก ทำให้มีปริมาณรถบรรทุกสินค้าผ่านเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ปัญหาและอุปสรรคที่พบสำหรับรถบรรทุกสินค้า โดยหลักแล้วมีดังนี้

- ในปัจจุบันด่านพรมแดนมุกดาหารยังไม่มีลานพักรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า ดังนั้นรถบรรทุกสินค้าจึงต้องอาศัยจอดตามสถานีบริการน้ำมัน โดยรอบจังหวัดมุกดาหาร เนื่องจากรถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มาถึงก่อนเวลาเปิดทำการของด่านพรมแดน ทั้งนี้ในการจอดพักตามสถานที่ต่างๆ ทำให้เกิดความสับสนเสี่ยงต่อการถูกโจรกรรมสินค้าและน้ำมันเชื้อเพลิงจากรถบรรทุกสินค้า
- พื้นที่รอบด่านพรมแดนขาดการพัฒนา ไม่มีร้านค้าหรือจุดบริการเพื่อรองรับผู้มาใช้บริการด่านพรมแดน
- การพัฒนากระบวนการผ่านแดนให้เกิดความสะดวกสำหรับรถขนส่งสินค้าของประเทศไทยทำให้เกิดการเสียเปรียบทางด้านเศรษฐกิจท้องถิ่น

ดังนั้นจึงควรมีการพัฒนาพื้นที่บริเวณด่านพรมแดนเพื่อพัฒนาเป็นที่จอดพักสำหรับรถบรรทุกสินค้า โดยมีร้านค้าคอยรองรับผู้ที่มาใช้บริการ

4.2.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค

เวลาที่ใช้ในการรอคอยเอกสารเพื่อผ่านพิธีการศุลกากรโดยเฉลี่ย 16.1 นาทีนั้นคิดเป็นประมาณ 75% ของเวลาที่ใช้ข้ามแดนจากฝั่งไทย ซึ่งในปัจจุบันปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่เข้ามาใช้บริการยังมีไม่มากทำให้ด่านพรมแดนมุกดาหารไม่ประสบปัญหาเกี่ยวกับการให้บริการ แต่หากในอนาคตมีปริมาณรถบรรทุกมากขึ้น จะทำให้ประสบปัญหาสำหรับพื้นที่จอดพักรถบรรทุกสินค้าภายในด่านพรมแดนเพื่อรอเอกสารผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งมีพื้นที่รองรับได้เพียง 10-12 คันเท่านั้น

ในปัจจุบันรถบรรทุกสินค้าสามารถผ่านด่านพรมแดนของฝั่งประเทศไทยไปได้โดยสะดวกทำให้ไม่เกิดการหยุดพักของรถบรรทุกสินค้าทางฝั่งไทย แต่เมื่อรถบรรทุกสินค้าไปถึงยังฝั่งลาวรถบรรทุกสินค้าจะต้องจอดรอพิธีการนำเข้า/ส่งออก ช่วงระยะเวลาหนึ่งทำให้เกิดรายได้แก่ร้านค้าท้องถิ่นในฝั่งลาวนอกจากนั้นการที่รถบรรทุกสินค้าของไทยสามารถเข้าไปส่งสินค้าถึงศูนย์กระจายสินค้าเอกชนของลาวซึ่งรัฐบาลสปป.ลาวได้สนับสนุนให้มีการพัฒนาศูนย์บริการ

เปลี่ยนถ่าย/รับฝากตู้สินค้าขึ้นมารองรับการค้าชายแดน ดังตัวอย่างรูปที่ 4.7 ซึ่งเป็นรูปของจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า บริเวณด่านพรมแดน(ชาย) กับลานเปลี่ยนถ่ายสินค้าและลานฝากตู้คอนเทนเนอร์ของบริษัท Lao Freight Forwarder จำกัด(ขวา) ซึ่งกิจกรรมเหล่านี้ก่อให้เกิดรายได้กับทางฝั่งลาว นอกจากนี้หากปลายทางของการขนส่งสินค้าทำการขนถ่ายหรือรับสินค้าล่าช้าทำให้เกินเวลาทำการของส่วนราชการสปป.ลาว รถบรรทุกทุกสินค้าของไทยก็จะต้องค้างคืนที่ฝั่งลาวเนื่องจากไม่ยอมเสียค่าล่วงเวลาให้กับทางด้านพรมแดนฝั่งลาว ด้วยสภาพการณ์เช่นนี้ทำให้กิจกรรมด้านการขนส่งไม่ว่าจะเป็น การจอดพักรถ การเปลี่ยนถ่ายสินค้า เกิดขึ้นที่ฝั่งลาวซึ่งปัจจุบันมีการพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่นอย่างมากแตกต่างกับทางฝั่งไทยซึ่งรถบรรทุกทุกสินค้าวิ่งผ่าน โดยไม่เกิดกิจกรรมกระจายรายได้ให้กับเศรษฐกิจท้องถิ่น



รูปที่ 4.7 ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและลานฝากตู้คอนเทนเนอร์ของสปป.ลาว

4.2.7 แผนการพัฒนาในอนาคต

ด่านศุลกากรมุกดาหารมีแผนการก่อสร้างอาคารที่ทำการด่านศุลกากรแห่งใหม่บริเวณใกล้กับด่านพรมแดนมุกดาหารเพื่อรองรับโครงการพัฒนาพื้นที่ควบคุมร่วมกันระหว่างไทย-ลาวและเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างก่อสร้าง ภายหลังการก่อสร้างเสร็จสิ้นจะทำการย้ายศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ(Single Stop Service)และด่านศุลกากรมุกดาหารมายังอาคารหลังใหม่ทั้งหมด

การพัฒนาพื้นที่ควบคุมร่วม (Common Control Area:CCA) ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับการตรวจสินค้าร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ทั้งสองประเทศซึ่งจะทำให้รถบรรทุกทุกสินค้าไม่ต้องถูกตรวจซ้ำซ้อน ซึ่งในปัจจุบันด่านพรมแดนของลาวได้มีการจัดเตรียมพื้นที่ไว้แล้วดังรูปที่ 4.8 แต่ทางฝั่งไทยยังขาดการสนับสนุนด้านนโยบายและการปรับปรุงกฎหมายรองรับ



รูปที่ 4.8 พื้นที่ตรวจร่วม (CCA) ของสปป.ลาว

4.3 จุดผ่านแดนนครพนมและด่านศุลกากรนครพนม

ด่านศุลกากรนครพนมเป็นด่านศุลกากรทางบกอยู่ติดเขตแดนไทยกับสปป.ลาว โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเส้นกั้นเขตแดน โดยตามประกาศกระทรวงการคลังลงวันที่ 28 มกราคม พ.ศ. 2551 ได้ปรับกำหนดพื้นที่รับผิดชอบของด่านนครพนมใหม่คือ พื้นที่จังหวัดนครพนมและสกลนคร

4.3.1 ข้อมูลทั่วไปของด่านศุลกากรแดนนครพนม

ที่ตั้ง ด่านศุลกากรนครพนมตั้งอยู่ตรงข้ามกับเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน สปป.ลาว โดยมีระยะพรมแดนซึ่งกันโดยแม่น้ำโขงยาวประมาณ 153 กิโลเมตร โดยที่ทำการด่านศุลกากรนั้นอยู่ที่อาคารท่าเทียบเรือเทศบาลจังหวัดนครพนม

เวลาทำการ ที่ทำการด่านศุลกากรเปิดทำการตั้งแต่เวลา 6:00 – 18:00 น.

จุดปฏิบัติงาน ด่านศุลกากรนครพนมมีจุดปฏิบัติงานประจำ 5 จุด โดยมีด่านพรมแดนนครพนมเป็นจุดหลักสำหรับการขนส่งสินค้าโดยแพขนานยนต์นอกจากนี้ยังมีจุดผ่อนปรนซึ่งอยู่ในเขตรับผิดชอบอีก 4 จุดดังนี้

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

สภาพการค้า

ด้านพรมแดนนครพนมมีแนวโน้มปริมาณรถบรรทุกสินค้าส่งออกเข้าใช้บริการเพิ่มมากขึ้น ในไม่กี่ปีมานี้ เนื่องจากทางฝั่งลาวมีการก่อสร้างเขื่อน (เขื่อนน้ำเทิน 2) ทำให้มีการนำเข้าวัสดุ ก่อสร้างและอุปกรณ์สำหรับก่อสร้างเขื่อนเข้าจากทางประเทศไทย โดยมักเป็นการนำเข้าสินค้ารายย่อยซึ่งมีปริมาณไม่มากและไม่คุ้มทุนสำหรับการขนส่งระยะไกลด้วยเส้นทางอื่น

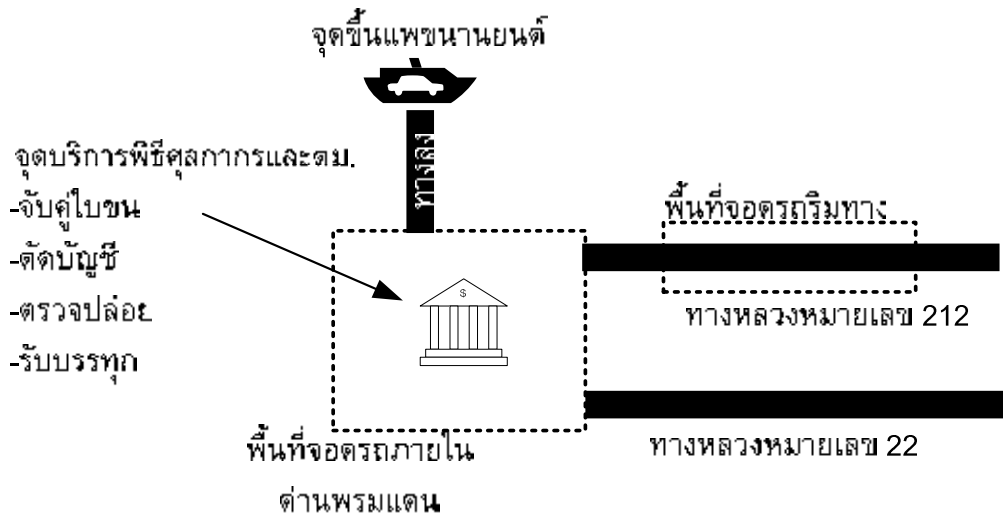
ในปัจจุบันด้านพรมแดนนครพนมได้รับผลกระทบจากการพัฒนาจุดข้ามแดนอื่นใกล้เคียง เช่นด้านบึงกาฬ ด้านมุกดาหาร ทำให้ปริมาณการขนส่งน้อยกว่าในอดีต

มูลค่าการค้าผ่านด่านศุลกากรนครพนม- คำม่วน (ขณะกำลังก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สาม) ยังไม่สูงมากนักโดยมีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยปี พ.ศ. 2546 – 2552 เป็นจำนวน 2,860.8 ล้านบาท และมีมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยปี พ.ศ. 2546 – 2552 เป็นจำนวน 951.88 ล้านบาท โดยสินค้าส่งออกที่สำคัญที่ผ่านด่านนี้ ได้แก่ น้ำมันดีเซล รถยนต์และส่วนประกอบ และเหล็ก โดยพบว่ามูลค่าสินค้าส่งออกที่ด่านนครพนมมีปริมาณไม่มากนัก (ประมาณ 2,500-5,000 ล้านบาท/ปี) โดยส่วนใหญ่ในปีพ.ศ. 2552 จะมีปริมาณลดลงกว่าปีพ.ศ. 2551 เนื่องจากการก่อสร้างเขื่อนน้ำเทิน 2 ใกล้แล้วเสร็จ ส่วนสินค้านำเข้านั้นปริมาณเพิ่มขึ้นเล็กน้อย โดยมูลค่าสินค้าที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่เป็นเสื้อผ้าสำเร็จรูป ทั้งนี้การเพิ่มลดของปริมาณสินค้าชนิดต่างๆ ที่ด่านนครพนมนั้น คาดว่าน่าจะเกิดจากวิกฤตการณ์เศรษฐกิจโลกในปลายปีพ.ศ. 2551 หรือเกิดจากการที่ผู้ขนส่งสินค้าบางส่วนหันไปใช้เส้นทางคมนาคมอื่นแทน (เช่น สาย R8 ผ่านจ.บึงกาฬ หรือสาย R9 ผ่านจ.มุกดาหาร เป็นต้น)

4.3.2 การสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง

ลักษณะของด่านพรมแดนนครพนมเป็นลักษณะที่คล้ายคลึงกับด่านพรมแดนมุกดาหารคือ จุดผ่านพิธีการศุลกากรอยู่บริเวณด่านพรมแดน แต่สำหรับด่านพรมแดนนครพนมนั้น รถบรรทุกสินค้าทุกชนิดจะเข้าใช้บริการผ่านพิธีการศุลกากรบริเวณด่านพรมแดนทั้งหมด ส่วนสำนักงานที่ทำการของด่านศุลกากรนครพนมซึ่งตั้งอยู่ที่อาคารท่าเทียบเรือเทศบาลนั้นใช้เป็นสำนักงานสำหรับฝ่ายบริหารเท่านั้น

องค์ประกอบต่างๆ ของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับจุดผ่านแดนนครพนมนั้นสามารถจำแนกได้ดังต่อไปนี้



รูปที่ 4.9 แสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านนครพนม

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

- จุดจอดรถภายในด่านพรมแดน ในด่านพรมแดนนั้นได้มีการออกแบบพื้นที่การเดินรถเป็นสองส่วนคือทางสำหรับลงแพขนานยนต์และทางสำหรับขึ้นมาจากแพขนานยนต์ มีอาคารปฏิบัติการสำหรับด่านพรมแดนตั้งอยู่ตรงกลางเป็นจุดแยกทั้ง

สองออกจากกัน โดยทางทั้งสองมีขนาดกว้าง 10 เมตร ทำให้รถบรรทุกสินค้าสามารถใช้ทางจราจรได้ 1 แถวโดยไม่รบกวนรถบรรทุกสินค้าที่ขึ้น/ลง ท่าแพขนานยนต์ การจราจรในลักษณะดังกล่าวรองรับรถบรรทุกสินค้าได้ 10 – 15 คัน แต่โดยปกติแล้วรถบรรทุกสินค้าที่มาถึงจะไปใช้แพขนานยนต์ตามลำดับก่อน-หลัง ทำให้การจราจรไม่มีการเว้นช่องทางจึงสามารถรองรับรถบรรทุกสินค้าได้เพิ่มขึ้นเป็น 20 – 25 คัน

- พื้นที่จุดบริการริมทางหลวงหมายเลข 212 เนื่องจากทางหลวงดังกล่าวเป็นขนาด 4 ช่องจราจร รถบรรทุกสินค้าจึงสามารถอาศัยจอดได้ 1 ช่องจราจรโดยไม่รบกวนการจราจรมากนัก แต่ในปัจจุบันรถบรรทุกสินค้าไม่นิยมที่จอดรถลักษณะดังกล่าว เพราะกลัวปัญหาเรื่องอุบัติเหตุซึ่งเกิดบ่อย ทั้งนี้แนวถนนที่สามารถจอดได้ยาวประมาณ 500 เมตร รองรับรถบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 25 คัน

ด้านพรมแดน ในการให้บริการของด่านพรมแดนจะเริ่มจากรถบรรทุกสินค้าเข้ามาจอดภายในจุดจอดในด่านพรมแดนนครพนมหลังจากนั้นตัวแทนออกของจะทำการรวบรวมใบกำกับการขนย้ายและนำไปขนขึ้นที่จุดบริการเพื่อผ่านพิธีศุลกากรและรวบรวมหนังสือเดินหรือบัตรผ่านแดนของคนขับรถเพื่อนำไปยื่นต่อเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองเพื่อขออนุญาตออกนอกประเทศ หลังจากผ่านพิธีการศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองเรียบร้อยแล้ว รถบรรทุกสินค้าจะต้องรอขึ้นแพขนานยนต์ต่อไป ซึ่งในระหว่างรอจะต้องมีการเลื่อนตำแหน่งจอดรถเป็นระยะ เพื่อเพิ่มช่องจอดให้กับรถบรรทุกสินค้าคันอื่น

การให้บริการของแพขนานยนต์นั้น มีผู้ให้บริการหลายราย ซึ่งในปัจจุบันมีแพขนานยนต์ให้บริการ 3 ลำซึ่งมีขนาดแตกต่างกัน ใช้เวลาในการเดินทางข้ามไปฝั่งลาว ครั้งละประมาณ 15-20 นาทีขึ้นอยู่กับกระแสน้ำในแม่น้ำและน้ำหนักบรรทุก ในการสำรวจที่ด่านนครพนมมีรถบรรทุกสินค้าไม่มากนัก ไม่เหมาะสมต่อการสังเกตการณ์และจับเวลาการให้บริการ ผู้สำรวจจึงทำการหาเวลาการให้บริการจากการสอบถามตัวแทนออกของ พนักงานขับรถ พนักงานควบคุมแพ และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานได้ผลดังตารางที่ 4.11

ตารางที่ 4.11 เวลาการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้า ณด่านพรมแดนนครพนม

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

4.3.3 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า

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

ข้อมูลด้านการขนส่ง จากการสัมภาษณ์พบว่ารถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มาใช้บริการในวันสำรวจมาจากจังหวัดระยอง โดยขนปูนซีเมนต์เพื่อที่จะไปส่งยังสถานที่ก่อสร้างฝั่งลาวโดยมีรายละเอียดดังแสดงดังตารางที่ 4.12

ตารางที่ 4.12 ต้นทางของเที่ยวการขนส่งสำหรับจุดผ่านแดนนครพนม

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

ในการขนส่งสินค้าออกนั้นปัจจัยที่สำคัญต่อเวลาการผ่านแดนคือ ความพร้อมของตัวแทนออกของฝั่งลาว ซึ่งหากยังไม่มีรถติดต่อกลับมา ตัวแทนออกของฝั่งไทยจะยังไม่ให้รถบรรทุกสินค้าข้ามไปเนื่องจากเสี่ยงต่อการต้องติดพิธีการศุลกากรนำเข้าของฝั่งลาวจึงเป็นสาเหตุให้รถบรรทุกสินค้ากลุ่มนี้มีการรอคอยค่อนข้างนานดังตารางที่ 4.13 แต่จากการสอบถามพบว่าโดยปกติแล้วรถบรรทุกสินค้าจะไม่เข้ามายังด่านพรมแดนก่อนเวลาเดินทางนานมากนักเนื่องจากมีปัญหาเรื่องที่จอดรถซึ่งไม่มีรองรับ

ตารางที่ 4.13 เวลารอคอยรวมของรถบรรทุกสินค้า ณ จุดผ่านแดนนครพนม

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

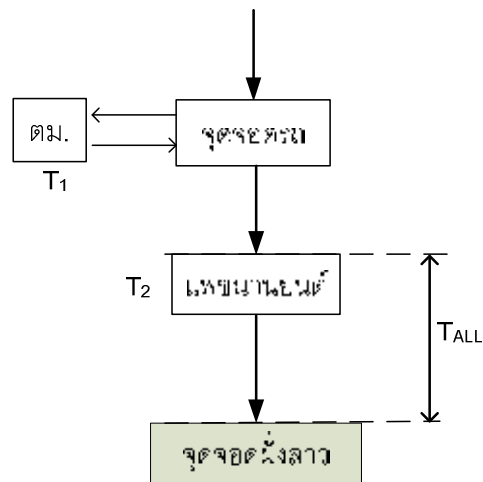
ข้อมูลด้านความคิดเห็น จากการสัมภาษณ์พบว่าพนักงานขับรถต้องการจุดจอดพักที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับ เช่น ห้องน้ำ ห้องอาบน้ำ เนื่องจากสถานที่ในปัจจุบันห้องน้ำที่ให้บริการไม่ได้มาตรฐาน นอกจากนี้เมื่อมีรถบรรทุกเข้ามาใช้บริการด่านพรมแดนเป็นจำนวนมาก จะทำให้การเคลื่อนตัวของรถในบริเวณจุดผ่านแดน เกิดการติดขัดซึ่งจากประเด็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้าดังกล่าวพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าได้ให้ความคะแนนความพึงพอใจโดยใช้ระดับเกณฑ์คะแนนจาก 5-พึงพอใจมาก จนถึง 1-น้อยที่สุด/ต้องแก้ไข ในแต่ละประเด็น ซึ่งสรุปได้ดังค่าเฉลี่ยในตารางที่ 4.14 ซึ่งจะพบว่าส่วนที่ได้คะแนนต่ำที่สุดคือจุดพักรถ ส่วนคะแนนในด้านอื่นๆ ค่อนข้างสูง

ตารางที่ 4.14 ค่าคะแนนปัจจัยด้านด่านพรมแดนของจุดผ่านแดนนครพนม

ปัจจัยถึงอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง	ระดับคะแนน
จุดพักรถ	2.8
ถนนทางเข้าด่านพรมแดน	5.0
การจัดการจราจร	2.9
โครงสร้างจุดเชื่อมต่อ	4.5
สถานีบริการเชื้อเพลิง	4.8

4.3.4 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ

สำหรับด่านพรมแดนนครพนมนั้นมีลักษณะการให้บริการที่คล้ายคลึงกับด่านพรมแดนมุกดาหารกล่าวคือการให้บริการผ่านพิธีตรวจคนเข้าเมืองเป็นลักษณะของเคาน์เตอร์บริการ โดยพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าจะจอดรถลงมาผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองที่จุดให้บริการ หลังจากนั้นจะเป็นการรอคอยเวลาสำหรับการเข้าใช้บริการแพขนานยนต์ ซึ่งเวลาในการเข้าใช้บริการแพขนานยนต์ในการข้ามไปยังฝั่งประเทศลาวจากการสำรวจพบว่าใช้เวลาเฉลี่ยประมาณ 16.7 นาที



รูปที่ 4.10 เวลาในแต่ละขั้นตอนสำหรับการผ่านพรมแดนนครพนม

ตารางที่ 4.15 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนนครพนม

เวลา	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
T_1 (วินาที)	67.9	10
T_2 (วินาที)	122.6	50.5
T_{ALL} (นาที)	16.7	4.5

4.3.5 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง

เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร

ด่านพรมแดนนครพนมในปัจจุบันมีความไม่สะดวกในหลายๆ ด้านต่อการรองรับรถบรรทุกสินค้าซึ่งจุดด้อยและปัญหาสำหรับด่านพรมแดนนครพนมคือ

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

สำหรับจุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพ 3 ที่กำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้างนั้น ควรมีการพิจารณาทำลานจอดสำหรับรถบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ เพื่อให้เป็นจุดปฏิบัติการสำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากรในการตรวจปล่อยสินค้า เพราะเมื่อการค้าชายแดนขยายตัวและปริมาณการขนส่งเพิ่มมากขึ้นการทำลานตรวจสินค้าภายหลังอาจทำได้ยาก จึงควรสร้างไว้รองรับตั้งแต่แรก

4.3.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค

- ในการใช้แพขนานยนต์นั้น รถบรรทุกสินค้าจะต้องเสียเวลารอคอยแพซึ่งมีการให้บริการอย่างจำกัด และเสียเวลาที่ใช้ในการขึ้นแพขนานยนต์ของรถบรรทุกสินค้า ทำให้สามารถข้ามแดนได้ไม่เกิน 30 คันต่อชั่วโมง
- สำหรับที่ตั้งด่านพรมแดนนครพนมนั้นปัญหาหลักคือการอยู่ภายในตัวเมือง ทำให้การเข้าออกของรถบรรทุกไม่สะดวกและเกิดอุบัติเหตุกับรถบรรทุกสินค้าบ่อย เนื่องจากรถบรรทุกสินค้าวิ่งด้วยความเร็วและความคล่องตัวต่างจากยานพาหนะชนิดอื่นๆ การใช้ถนนร่วมกันจึงเกิดอุบัติเหตุได้
- อาคารศุลกากรปัจจุบันยังใช้พื้นที่ของอาคารเทศบาล ไม่เป็นสัดส่วน ที่ตั้งก็อยู่ห่างจากแพขนานยนต์ซึ่งเป็นจุดสำคัญในการผ่านของสินค้า และไม่สะดวกต่อเจ้าหน้าที่ในการติดต่อประสานงาน นอกจากนี้ ยังไม่มีพื้นที่เพื่อใช้สำหรับการตรวจสอบสินค้าขณะผ่านพิธีการศุลกากร หรือทำคลังสินค้าเพื่อใช้ในการเปลี่ยนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ และเป็นพื้นที่กระจายสินค้า
- ด้านการใช้แพขนานยนต์นำรถบรรทุกสินค้าข้ามไปยังฝั่งตรงข้ามนั้น จุดขึ้นและลงแพขนานยนต์ยังไม่มีมีการก่อสร้างให้ได้มาตรฐานเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งทางฝั่งไทยและลาว และใช้เวลานานในการเดินทาง
- สินค้าส่งออกประเภทสินค้าอุปโภคบริโภคมีปลายทางเป็นร้านค้าหรือโกดังเก็บสินค้าในฝั่งลาวซึ่งมักมีพฤติกรรมหน่วงเวลาในการรับสินค้า ทำให้รถบรรทุกสินค้าของไทยไม่สามารถข้ามกลับมาได้ทันภายในวันเดียว เป็นการเพิ่มต้นทุนให้กับผู้ประกอบการขนส่งซึ่งปัญหาดังกล่าวเป็นที่ทราบกันของผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดจนเจ้าหน้าที่แต่ไม่สามารถแก้ไขได้
- ในส่วนของการอำนวยความสะดวกกับพนักงานขับรถนั้น ยังไม่มีพื้นที่เพื่อเป็นจุดพักรถสำหรับพนักงานขับรถขนส่งสินค้าในการหยุดพักที่เป็นระเบียบเรียบร้อย และได้มาตรฐาน

4.3.7 แผนการพัฒนาในอนาคต

จากสภาพปัญหาในปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจึงตระหนักถึงการพัฒนาด้านพรมแดน นครพนมเนื่องจากเป็นจุดที่อยู่บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งเป็นการพัฒนาร่วมกันทั้ง ประเทศไทยและสปป.ลาวซึ่งการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ในส่วนของประเทศไทย ได้แก่ สะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 และด่านศุลกากรนครพนม โดยมีรายละเอียดดังนี้

สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 เกิดขึ้นจากการศึกษาเพื่อวางแผนพัฒนาแบบเบ็ดเสร็จของพื้นที่สะพานนะเขตและคำม่วน ของ สปป.ลาว และชายแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย 4 จังหวัด (นครพนม สกลนคร มุกดาหาร และกาฬสินธุ์) โดยได้รับความช่วยเหลือจากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) ซึ่งโครงการดังกล่าวศึกษาแล้วเสร็จในปีพ.ศ. 2544 โดยโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดนครพนมนี้อีกเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) สาย AH15 เชื่อมโยง อุครธานี-นครพนม-หลักซาว-เมืองวินห์

จากการทบทวนผลการศึกษาคความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม พบว่าตำแหน่งที่เหมาะสมของการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 คือบริเวณบ้านหอมของฝั่งไทยและบ้านเวินใต้ ของฝั่ง สปป.ลาว โดยตำแหน่งดังกล่าวจะอยู่เหนือตัวเมืองนครพนมประมาณ 8 กิโลเมตร ห่างจากบ้านท่าแขก สปป.ลาว ประมาณ 13 กิโลเมตร ซึ่งความกว้างของแม่น้ำโขงช่วงนี้จะมีมีความกว้างประมาณ 700 เมตร ค่อนข้างแคบเมื่อเทียบกับช่วงอื่น ๆ ในบริเวณใกล้เคียง นอกจากตัวสะพานแล้วโครงการดังกล่าวยังครอบคลุมถึงการสร้างด่านพรมแดนและถนนเชื่อมต่อในรูปแบบการสลับทิศทาง (Traffic Changeover) เนื่องจากทิศทางการจราจรของฝั่งไทยและ สปป.ลาว ไม่เหมือนกัน โดยโครงสร้างของสะพานแห่งนี้เป็นสะพานเป็นคอนกรีตอัดแรงรูปกล่อง (Box Grider) ข้ามลำน้ำกว้าง 780 เมตร มีช่องลอดกว้าง 60 เมตร สูง 10 เมตร 2 ช่วง และมีความกว้างสะพาน 13 เมตร

สะพานดังกล่าวนี้จะเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 212 ในฝั่งไทย ซึ่งเป็นเส้นทางขนานกับแม่น้ำโขง และเชื่อมต่อกับทางหลวงหมายเลข 22 (อุครธานี-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 ดีเวล็อปเมนต์เป็นผู้รับเหมา และควบคุมการก่อสร้างโดยสำนักก่อสร้างสะพาน กรมทางหลวง

ด้าน**ศุลกากรนครพนม** เป็นส่วนหนึ่งของโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 โดยบริเวณที่ตั้งอาคารจะอยู่ในพื้นที่ของสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 นี้ นอกจากนี้แล้ว ด้านศุลกากรนครพนมยังมีโครงการที่จะขอความร่วมมือจากกระทรวงคมนาคมเพื่อจัดสร้างอาคารและสถานที่ตรวจสินค้าร่วมกันระหว่างศุลกากรไทยและลาว (SSI) ซึ่งโครงการดังกล่าวจะเป็นการอำนวยความสะดวกในการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างแนวชายแดนในอนาคต

นอกเหนือจากการก่อสร้างสะพานและด้านศุลกากรแห่งใหม่บริเวณสะพานแล้ว หน่วยงานภาครัฐในไทย ได้มีแนวทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อการขนส่งข้ามแดน ดังนี้

- การตัดทางเลี่ยงเมือง เพื่อเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 22 กับทางหลวงหมายเลข 212 โดยไม่ต้องเข้ามายังตัวเมือง จ.นครพนม เพื่อลดปริมาณจราจรติดขัดในพื้นที่เมือง (แขวงทางหลวง กรมทางหลวง)
- การพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบด้านศุลกากร สะพานข้ามแม่น้ำโขง ให้เป็นพื้นที่การค้า (กรมทางหลวง)
- การจัดตั้งศูนย์ระบบขนส่งโลจิสติกส์ เพื่อเป็นที่จอดรถตู้คอนเทนเนอร์ และเป็นศูนย์กระจายสินค้าจำพวกผลไม้และยางพารา บริเวณใกล้สะพาน และวางแผนให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ (จ.นครพนม ร่วมกับด้านศุลกากรนครพนม)
- การจัดอาคารร่วมเพื่อแสดงสินค้าและเป็นศูนย์ข้อมูลสารสนเทศในการค้าระหว่างประเทศของกลุ่มจังหวัด เพื่ออำนวยความสะดวกในการซื้อขายสินค้าท้องถิ่น (OTOP) ที่ไม่เกี่ยวข้องกับกระบวนการศุลกากร (จ.นครพนม)
- การก่อสร้างอาคารที่ว่าการด้านศุลกากรแห่งใหม่ ทางกรมศุลกากรได้พยายามประสานงานกับกรมทางหลวงเพื่อขอใช้พื้นที่บริเวณก่อนเข้าอาคารด่านฯ พรหมแดนให้เป็นที่ทำการแห่งใหม่ เพื่อให้การบริการแก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้ารวดเร็วขึ้น และสามารถตรวจสอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ (แผนปฏิบัติการราชการประจำปี พ.ศ. 2535 กรมศุลกากร)

อย่างไรก็ดี โครงการต่าง ๆ เหล่านี้ยังอยู่ในขั้นตอนการวางแผน และรอการจัดสรรงบประมาณ ซึ่งคาดว่าจะยังไม่เห็นเป็นรูปธรรมจนกว่าการก่อสร้างสะพานจะแล้วเสร็จในปลายปี พ.ศ. 2554 และได้เปิดการจราจรมาเป็นระยะเวลาหนึ่ง

ในส่วนของสปป.ลาวนั้น ก็ได้มีแผนที่จะปรับปรุงด้านท่าแขกเช่นกัน เพื่อให้การใช้งานเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ R12 สามารถดำเนินได้สะดวกขึ้น โดยมีแผนการพัฒนาดังนี้

การพัฒนาบริเวณริมสะพานข้ามแม่น้ำโขง รัฐบาลกลาง สปป.ลาว และรัฐบาลแขวงคำม่วน นั้นได้ให้ความร่วมมือกับประเทศไทยเป็นอย่างดี ในการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 นี้ เนื่องจากมองว่าจะเป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน เป็นการสร้างงานและการท่องเที่ยวให้เกิดขึ้น โดยอนุญาตให้รถยนต์ส่วนบุคคลก่อสร้างจากไทยสามารถเดินทางมายังสถานที่ก่อสร้างได้ และให้แรงงานลาวมาช่วยเหลือในการก่อสร้างนี้

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

การพัฒนาเส้นทาง R12 จากเมืองท่าแขก ไปด้านนาพาว เส้นทางหมายเลข 12 จากเมืองท่าแขกไปด้านนาพาว ได้รับการปรับปรุงเป็นอย่างดี ซึ่งในอดีตนั้นเคยเป็นเส้นทางลำเลียงอาวุธในช่วงสงคราม แต่ปัจจุบันได้รับการพัฒนาเป็นถนนลาดยาง 2 ช่องทางจราจร ตลอดเส้นทาง และเส้นทางหมายเลข 12 นี้ปัจจุบันได้ใช้เส้นทางลำเลียงวัสดุก่อสร้างเพื่อไปใช้ในการก่อสร้างเขื่อนน้ำเทิน 2 อีกด้วย

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

4.4 จุดผ่านแดนหนองคายและด่านศุลกากรหนองคาย

ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาวและด่านศุลกากรหนองคายถือว่าเป็นด่านศุลกากรที่สำคัญมากที่สุดระหว่างประเทศไทยและสปป.ลาว เนื่องจากเป็นจุดแรกที่มีการสร้างสะพานเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างไทย-ลาว ซึ่งในปัจจุบันถึงแม้จะมีสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 2 แล้วแต่ด่านพรมแดนหนองคายก็ยังเป็นด่านพรมแดนที่มีปริมาณรถบรรทุกสินค้ามากผ่านมากที่สุดสำหรับพรมแดนที่ติดกับสปป.ลาว ในการศึกษาสภาพของด่านพรมแดนหนองคายในด้านต่าง ๆ จะทำให้ทราบถึงแนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับด่านพรมแดนอื่นซึ่งมีลักษณะคล้ายกัน เช่นด่านพรมแดนมุกดาหาร เป็นต้น

4.4.1 ข้อมูลทั่วไปของด่านศุลกากรแดนหนองคาย

ที่ตั้ง ด่านศุลกากรหนองคายควบคุมด่านชายแดนแนวแม่น้ำโขงยาว 140 กิโลเมตร จากอำเภอเมือง ถึงอำเภอสังคม จ.หนองคาย มีระยะทางห่างจากกรุงเวียงจันทน์ เมืองหลวงของสปป.ลาว 25 กิโลเมตร ที่ทำการศุลกากรตั้งอยู่บนถนนมิตรภาพ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2) ซึ่งอยู่ก่อนถึงทางแยกตัดกับทางหลวงหมายเลข 212

เวลาทำการ

ที่ทำการด่านศุลกากรเปิดทำการตั้งแต่เวลา 6:00 – 18:00 น.

จุดปฏิบัติงาน

ด่านศุลกากรหนองคายมีจุดปฏิบัติงานหลักอยู่ที่ อาคารที่ทำการด่านศุลกากรหนองคาย ส่วนจุดปฏิบัติงานตามแนวพรมแดนสามารถแบ่งได้ตามช่องทางการค้า 8 ช่องทางคือจุดผ่านแดนถาวร 3 แห่ง, จุดผ่อนปรน 2 แห่งและช่องทางอื่นๆ อีก 3 แห่ง ซึ่งมีรายละเอียดตามลำดับดังนี้
ด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ตรงกับด่านท่านาแล้ง เมืองหาดทรายฟอง เปิดเวลา 6:00-22:00 น. ทุกวัน

ด่านพรมแดนท่าเรือหนองคาย ตรงกับด่านท่าเรือเมืองหาดทรายฟอง นครเวียงจันทน์ เปิดเวลา 8:00-18:00 น. ทุกวัน

ด่านพรมแดนด่านท่าแพขนานยนต์ ตรงกับด่านท่าเรือ เมืองหาดทรายฟอง (ปัจจุบันงดใช้งาน)

จุดผ่อนปรนบ้านหม้อ ต.บ้านหม้อ อ.ศรีเชียงใหม่ ตรงกับ ท่าเรือแก้วเขียว บ้านด่านคำ เมืองสิโคตตะบอง เปิดเฉพาะวันอังคารและเสาร์ 8:00-17:00น.

จุดผ่านปรนบ้านม่วง ต.บ้านม่วง อ.สังขม ตรงกับบ้าน โศกแฮ่ เมืองสังทอง เปิดเฉพาะวันพุธและเสาร์ 6:00-18:00 น.

สนามบินนานาชาติอุดรธานี

สนามบินนานาชาติขอนแก่น

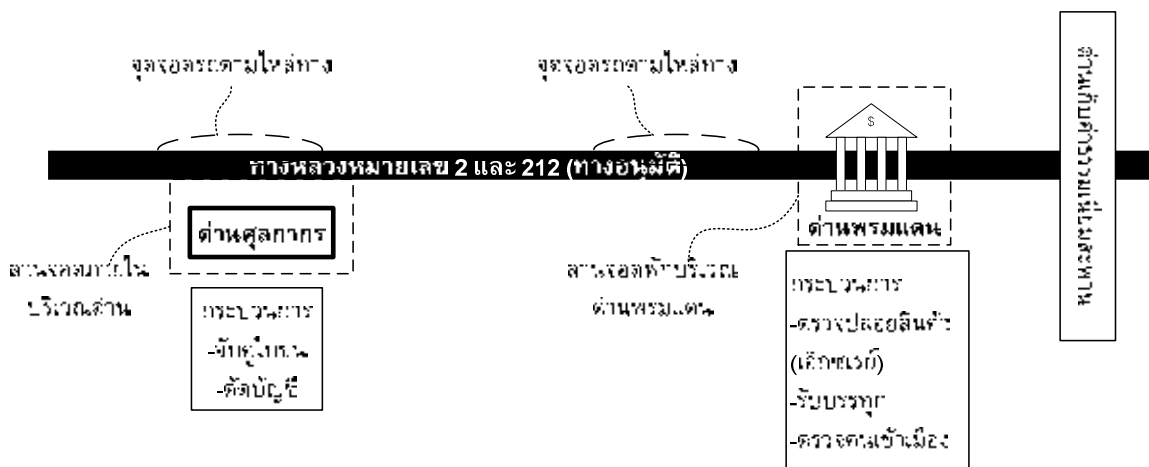
ด่านตรวจรถไฟ (สถานีรถไฟหนองคาย) สถานีรถไฟท่านาแล้งเมืองหาดทรายฟอง ปัจจุบันเดินรถไฟวันละ 2 เที่ยว

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 ล้านบาทซึ่งมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้น ด้วยสินค้าส่งออกส่วนใหญ่เมืองคู่ค้าคือนครหลวงเวียงจันทน์ สินค้าส่งออกที่มีมูลค่ามากที่สุดได้แก่น้ำมันเชื้อเพลิง รถยนต์และอุปกรณ์ยานยนต์ ตลอดจนผ้าฝ้ายและด้าย เนื่องจากกรุงเทพฯไม่ใช่เมืองอุตสาหกรรมจึงอาจไม่เห็นสินค้าประเภทวัตถุดิบเหมือนด่านศุลกากรอื่นๆ

4.4.2 การสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของด่านศุลกากรหนองคาย จะมีลักษณะคล้ายกันกับด่านศุลกากรอรัญประเทศและด่านศุลกากรสะเดา คือจะมีที่ทำการด่านศุลกากรเป็นจุดผ่านพิธีศุลกากรก่อนที่รถบรรทุกสินค้าจะเดินทางไปยังด่านพรมแดน โดยด่านศุลกากรหนองคายจะมีจุดตรวจปล่อยสินค้าอยู่บริเวณด่านพรมแดนซึ่งรายละเอียดของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้ามีดังนี้



รูปที่ 4.11 แสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านสะพานมิตรภาพ 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 ช่องคอยรองรับรถบรรทุกสินค้าหากต้องมีการรอกอยเอกสาร เนื่องจากปัจจุบันลานจอดบริเวณด่านพรมแดนไม่สามารถรองรับรถบรรทุกสินค้าได้อย่างเพียงพอในช่วงเวลาเร่งด่วน

บริเวณที่ทำการด่านศุลกากร ที่ทำการด่านศุลกากรหนองคายตั้งอยู่บนทางผ่านไปสู่ด่านพรมแดนเป็นจุดให้บริการผ่านพิธีศุลกากรในการการขึ้นใบอนุญาตและตัดบัญชี โดยถ้าหากรถบรรทุกสินค้าได้รับการยกเว้นการตรวจปล่อยก็จะสามารถเดินทางไปยังจุดผ่านแดนทำพิธีการรับบรรทุกและตรวจคนเข้าเมืองเพื่อข้ามไปยังสปป.ลาวได้เลย แต่ถ้าหากเป็นสินค้าที่ต้องเปิดตรวจเจ้าหน้าที่จะพิจารณาจากลักษณะการบรรทุกเพื่อกำหนดวิธีการตรวจปล่อย ซึ่งอาจทำการเปิดตรวจโดยเจ้าหน้าที่ ณ ที่ทำการด่านศุลกากร หรือ ส่งไปตรวจด้วยเครื่องเอ็กซเรย์บริเวณด่านพรมแดนก็ได้ซึ่งในปี 2553 ก็ได้มีการใช้วิธีตรวจปล่อยสินค้าด้วยเครื่องเอ็กซเรย์ประมาณ 42.15 % ของใบอนุญาตที่ต้องถูกเปิดตรวจ (Red Line) ทั้งหมด

ในขั้นตอนการให้บริการของด่านศุลกากรหนองคายนั้น จะเริ่มจากรถบรรทุกสินค้ามาจอด บริเวณด่านซึ่งมีจุดจอด 2 แห่งคือ ด้านในอาคารที่ทำการด่านศุลกากรและริมถนนมิตรภาพบริเวณ หน้าด่านศุลกากร (ดูรายละเอียดในส่วนหัวข้อที่จอดรถ) หลังจากนั้นตัวแทนออกของจะทำการ รวบรวมใบกำกับการขนย้ายสินค้ามาขึ้นผ่านพิธีการศุลกากร โดยจะใช้เวลา 3-5 นาทีต่อใบขน

ทางอนุมัติ สำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออกของด่านศุลกากรหนองคายที่สำคัญมีปลายทาง 3 แห่งคือ ด้านพรมแดนหนองคาย (สะพานมิตรภาพ 1) ด้านพรมแดนท่าเสด็จ และด้านพรมแดนท่า เทียบเรือแพขนานยนต์ (หายโศก) โดยมีรายละเอียดตามลำดับดังนี้

ด้านพรมแดนท่าเสด็จ ทางถนน จากท่าเรือ ตลาดหลวง ไปตามถนนริมโขง เลี้ยวซ้ายเข้า ซอยชื่นจิตร เลี้ยวขวาไปตามถนนมิชัย เลี้ยวซ้ายเข้าซอยศรีชมชื่น เลี้ยวขวาไปตามถนนประจักษ์ เลี้ยวซ้ายเข้าถนนมิตรภาพ ถึงด่านศุลกากรหนองคาย ทางถนน จากท่าเรือ ตลาดหลวง ไปตามถนน ศรีสะเกษเลี้ยวขวาเข้าถนนมิชัย เลี้ยวซ้ายไปตามซอยวัดนาค เลี้ยวขวาเข้าถนนประจักษ์ เลี้ยวซ้ายไป ตามถนนมิตรภาพ ถึงด่านศุลกากรหนองคาย

ด้านพรมแดนท่าแพขนานยนต์ ทางถนน จากท่าเทียบเรือของการรถไฟแห่งประเทศไทย ไปตามถนนแก้ววรุฒิเลี้ยวขวาเข้าถนน พนังชลประทาน เลี้ยวขวาไปตามถนนมิตรภาพ ถึงด่าน ศุลกากรหนองคาย

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

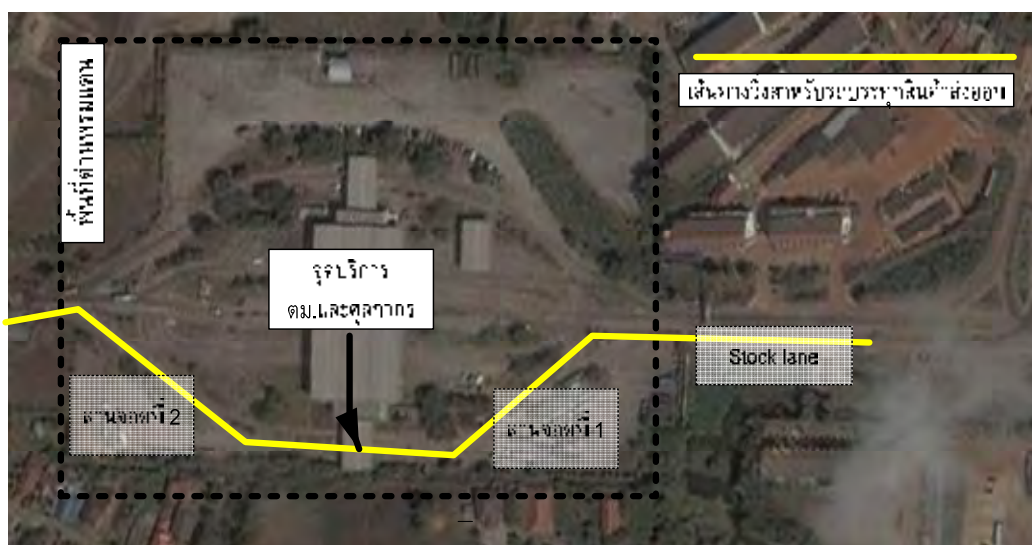
ในการสำรวจข้อมูลได้สนใจเฉพาะทางอนุมัติจากด่านพรมแดนหนองคายเนื่องจากเป็น เส้นทางที่มีรถบรรทุกผ่านมากที่สุด สภาพทางเป็นถนนผิวลาดยางขนาด 6 ช่องจราจร นอกจากนี้ยังมีโครงการขยายช่องจราจรริมทาง (Stock Lane) เพื่อสำรองการจราจรบริเวณก่อนเข้าด่านซึ่ง ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้าง

พื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้า สำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออกที่ผ่านพรมแดนหนองคายนั้นจะมีจุดจอดรถ 2 จุด คือ จุดจอดรถบริเวณที่ทำการด่านศุลกากรสำหรับจอดรถการผ่านพิธีศุลกากร (การจับคู่ใบขนและการตัดบัญชี) และจุดจอดรถบริเวณด้านพรมแดนหนองคายสำหรับการรอผ่าน พิธีศุลกากร (การตรวจปล่อยสินค้าและรับบรรทุก) และรอผ่านพิธีตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งทั้งสองจุดมี รายละเอียดดังนี้

ที่ทำด่านศุลกากร รถบรรทุกสามารถจอดได้สองแบบคือ จอดภายในลานจอดรถบรรทุกของด่าน ศุลกากร และจอดริมถนนด้านหน้าด่านศุลกากร โดยส่วนใหญ่แล้วพนักงานขับรถบรรทุกจะเข้าไป จอดภายในลานจอด เนื่องจากการจอดริมถนนอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ซึ่งจากการสอบถามพบว่า

หากเกิดอุบัติเหตุรถบรรทุกสินค้าจะถูกปรับให้เป็นฝ่ายผิดทันที แต่ในช่วงที่ปริมาณการขนส่งหนาแน่น ที่จอดรถภายในลานจอดมีไม่เพียงพอก็จำเป็นต้องขยายการจอดออกมาสู่ริมถนน ในด้านการบริการพบว่าภายในลานจอดรถบรรทุกของด่านศุลกากรหนองคายมีห้องสุขาและห้องอาบน้ำไว้คอยบริการสำหรับพนักงานขับรถ ทั้งนี้ที่ลานจอดของด่านศุลกากรสามารถรองรับรถบรรทุกได้สูงสุด 40-45 คัน แต่จากการสังเกตพบว่าการขาดเจ้าหน้าที่คอยดูแลจัดระเบียบที่จอดรถทำให้ที่จอดรถไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้มากเท่าที่ควร

ด่านพรมแดน รถบรรทุกสินค้าส่งออกจะใช้บริการจอดสองช่วงคือ ช่วงแรกก่อนผ่านด่าน และหลังจากเข้าสู่ด่านซึ่งน้ำหนักรถแล้ว กล่าวคือเมื่อรถบรรทุกสินค้ามาถึงด่านพรมแดนเนื่องจากมีปริมาณรถที่ต้องการผ่านด่านจำนวนมากรถบรรทุกสินค้าที่มาทีหลังจึงต้องจอดรอ ณ ลานจอดหมายเลข 1 (ดูรูปที่ 4.12) ซึ่งหากลานจอดเต็มรถบรรทุกสินค้าก็จะจอดตามแนวริมทางหลวงหมายเลข 2 ภายหลังจากรถบรรทุกสินค้าส่งออกผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองแล้วจะใช้ลานจอดหมายเลข 2 เพื่อรอรถที่อยู่ในใบอนุญาตเดียวกันและเพื่อแก้ไขเอกสารหากการผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองมีปัญหา



รูปที่ 4.12 จุดสำหรับจอดรถบรรทุกสินค้าขาออกสำหรับด่านสะพานมิตรภาพ 1

นอกจากนี้จากการสำรวจพบว่ารถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มาถึงในช่วงเช้าของวันเดินทาง ซึ่งเวลาในการมาถึงจะใกล้เคียงกัน ดังนั้นปริมาณรถที่ผ่านพิธีศุลกากรแล้วเข้ามาใช้บริการด่านพรมแดนจะมีมากในช่วงเช้า เนื่องจากรถบรรทุกสินค้าต้องการไปส่งสินค้าและกลับมายังประเทศไทยให้ทันก่อนเวลาราชการของด่านพรมแดนลาว

ด่านพรมแดน สำหรับอาคารด่านพรมแดนหนองคายนั้น มีลักษณะคล้ายคลึงกับด่านพรมแดนมุกดาหารคือตัวอาคารมีลักษณะเป็นซุ้มขนาดใหญ่ช่องตรงกลางเป็นช่องทางสำหรับรถโดยสารและรถยนต์ส่วนบุคคลทั้งขาเข้าและออก ส่วนช่องทางด้านข้างทั้งสองเป็นช่องทางแยกพิเศษสำหรับรถบรรทุกซึ่งจะขออนุญาตเฉพาะแนวทางการให้บริการแก่รถบรรทุกสินค้าส่งออก

จากรูปที่ 4.12 จะเห็นว่าโดยปกติมีจุดที่รถบรรทุกสินค้าเสียเวลาหยุดรับบริการเพียงสองจุดคือจุดยื่นเอกสารศุลกากรกับตรวจคนเข้าเมืองซึ่งถือเป็นจุดเดียวกัน (มีจุดยื่นสองช่องแต่ถือว่าเป็นรถบรรทุกสินค้าหยุดจอดเพียงครั้งเดียว) และจุดเก็บค่าธรรมเนียมในการใช้สะพาน ซึ่งความล่าช้าในการให้บริการของด่านพรมแดนจะเกิดขึ้นกับจุดแรกคือการยื่นเอกสารศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองซึ่งจากการสำรวจพบว่ารถบรรทุกสินค้าที่จะใช้เวลาเฉลี่ยต่อกันแตกต่างกันมากสามกลุ่มดังนี้

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 จึงไม่มีปัญหาด้านความล่าช้า ณ จุดเก็บค่าธรรมเนียม

นอกจากนี้ข้อจำกัดของด่านพรมแดนหนองคายอีกข้อหนึ่งคือสะพานมิตรภาพจะไม่สามารถให้บริการได้ในช่วงที่รถไฟวิ่งผ่านซึ่งในปัจจุบันรถไฟจะวิ่งผ่านสะพาน 4 ครั้ง คือช่วงเวลา 09:00 น. 11:00 น. 15:00 น. และ 16:00 น. ซึ่งจะต้องมีการปิดการจราจรต่อครั้งนาน 30 นาทีดังนั้นเวลาในการให้บริการของด่านพรมแดนจะเสียไป 2 ชั่วโมงต่อวัน

4.4.3 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า

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

ข้อมูลด้านการขนส่ง จากการสัมภาษณ์พบว่ารถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มีต้นทางมาจากภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โรงงานอุตสาหกรรมต่างๆ ดังตารางที่ 4-28 ซึ่งระยะการเดินทางจากต้นทางเหล่านี้มีระยะทางมากกว่า 500-700 กม. โดยสินค้าดังกล่าวส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าประเภทอุตสาหกรรมหรือสินค้าที่มีมูลค่าสูง ในวันที่สำรวจข้อมูลไม่พบรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่มีต้นทางอยู่ในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ตารางที่ 4.17 ต้นทางของเที่ยวการขนส่งสำหรับจุดผ่านแดนหนองคาย

ต้นทาง	ประเภทสินค้า	จำนวน	ร้อยละ
สระบุรี	ปูนซีเมนต์, ระเบิด	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

ในการมาถึงของรถขนส่งสินค้านั้น โดยส่วนใหญ่เดินทางมาถึงด่านศุลกากรหนองคายในช่วงเช้า (หลังเวลา 06:00 น.) ของวันที่จะเดินทางข้ามด่านพรมแดน (55%) แต่ถ้าหากนับเวลาช่วงเช้าตรู่คือนับตั้งแต่ 3:00 น. ถึงช่วงกลางวันจะพบว่ามียานยนต์บรรทุกสินค้าที่มาถึงในช่วงเวลานี้มากถึง 67% ของรถบรรทุกสินค้าที่สัมภาษณ์ โดยเวลาการรอคอยเฉลี่ยประมาณ 9 ชั่วโมง อย่างไรก็ตามรถบรรทุกส่วนใหญ่ใช้เวลารอคอยน้อยกว่า 6 ชั่วโมง โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 4.18

ตารางที่ 4.18 เวลารอคอยรวมของรถบรรทุกสินค้า ณ จุดผ่านแดนหนองคาย

เวลารอคอย	จำนวน	ร้อยละ
ตั้งแต่ 12 ชม. ขึ้นไป	12	30.0
น้อยกว่า 12 ชม.- 6 ชม.	3	7.5
น้อยกว่า 6 ชั่วโมง	25	62.5

ข้อมูลด้านความคิดเห็น จากการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าพบว่าพนักงานขับรถให้ความสำคัญกับจุดพักรถบริเวณด่านศุลกากรมากที่สุด (43.2%) ทั้งนี้ต้องการให้มีการจัดจุดพักรถก่อนที่ได้มาตรฐาน โดยเฉพาะจุดอาบน้ำ เนื่องจากเป็นที่จอดรถขนส่งระยะไกลและพนักงานขับรถเกิดความเหนื่อยล้ามาก ประกอบกับการขับรถในสปป.ลาวใช้ระบบการจราจรที่แตกต่างกับไทย ซึ่งทำให้การขับรถลำบากมากยิ่งขึ้น

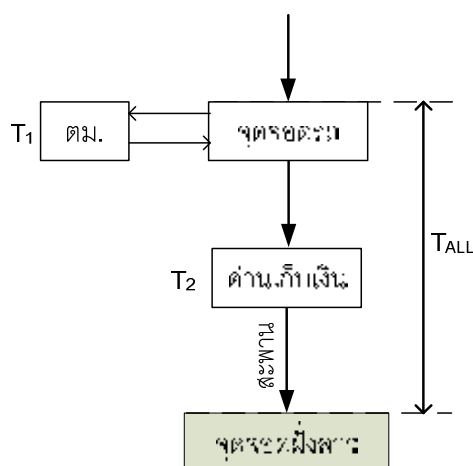
จากประเด็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้าดังกล่าวพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าได้ให้ความคะแนนความพึงพอใจ โดยใช้ระดับเกณฑ์คะแนนจาก 5-พึงพอใจมาก จนถึง 1-น้อยที่สุด/ต้องแก้ไข ในแต่ละประเด็น ซึ่งสรุปได้ดังค่าเฉลี่ยในตารางที่ 4-31 จะพบว่าส่วนที่ได้คะแนนต่ำที่สุดคือสภาพถนนที่เข้าสู่ด่านพรมแดน ทั้งนี้อาจเป็นผลของสภาพปัจจุบันที่กำลังมีการก่อสร้างถนนเพื่อขยายช่องจราจรจึงเกิดความไม่สะดวกแก่พนักงานขับรถ จึงทำให้มีการให้คะแนนดังตารางที่ 4.19 ในส่วนของตัวสะพานพนักงานขับรถส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่ามีความสะดวกสบาย และไม่มีลักษณะที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 4.19 ค่าคะแนนปัจจัยด้านด่านพรมแดนของจุดผ่านแดนหนองคาย

ปัจจัยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง	ระดับคะแนน
จุดพักรถ	3.63
ถนนทางเข้าด่านพรมแดน	3.06
การจัดการจราจร	4.06
โครงสร้างจุดเชื่อมต่อ	4.16
สถานีบริการเชื้อเพลิง	4.16

4.4.4 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ

สำหรับด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 1 ลักษณะการให้บริการการรับบรรทุกและตรวจคนเข้าเมืองเป็นแบบ Counter Service โดยส่วนมากจะให้ตัวแทนออกของสามารถดำเนินการล่วงหน้าได้เมื่อรถบรรทุกสินค้ามาถึงจึงสามารถผ่านด่านพรมแดนไปได้โดยสะดวก จากการสำรวจจึงสามารถวัดเวลาได้เฉพาะเวลาที่ใช้ในการข้ามแดนทั้งหมด (T_{ALL} ในรูปที่ 4.13) เท่านั้น ส่วนเวลาในการให้บริการผ่านการรับบรรทุกและพิธีการตรวจคนเข้าเมืองเฉลี่ยต่อคันไม่สามารถวัดได้ ซึ่งพบว่าเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการข้ามแดนทั้งหมดประมาณ 16.5 นาที



รูปที่ 4.13 เวลาในแต่ละขั้นตอนของด่านพรมแดนสะพานมิตรภาพ 1

4.4.5 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง

เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร

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

ในด้านความสัมพันธ์กับด้านพาสีของสปป.ลาว กับด่านศุลกากรหนองคายนั้น มีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันโดยมีการจัดเลี้ยงรับประทานอาหารร่วมกันเป็นประจำ โดยเฉพาะเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเจ้าหน้าที่เพื่อเป็นการแนะนำตัวซึ่งกันและกัน นอกจากนี้ยังมีการประสานงานเรื่องเวลาเปิด-ปิดด่านพรมแดนให้ตรงกันอีกด้วย

ปัจจุบันด่านศุลกากรหนองคายเริ่มมีปัญหาเรื่องท้องจอดและสถานที่ตรวจปล่อยสินค้า เนื่องจากต้องมีการส่งตรวจปล่อยสินค้าโดยให้รถบรรทุกสินค้าขาออกไปเอ็กซเรย์บริเวณด่านพรมแดนซึ่งเครื่องเอ็กซเรย์ติดตั้งอยู่บริเวณทางขาเข้า (เนื่องจากสินค้านำเข้ามีอัตราการเปิดตรวจมากกว่า) จึงไม่สอดคล้องกับระบบการยื่นเอกสารพิธีการศุลกากร จึงมีโครงการพัฒนาลานตรวจปล่อยสินค้าและจุดปฏิบัติการศุลกากรแห่งใหม่ซึ่งในปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

ทางด้านนโยบายจุดบริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service:OSS) ของด่านศุลกากรหนองคาย และด่านศุลกากรอื่นๆ นั้นจะเห็นว่ามีความล้มเหลวในทางปฏิบัติเนื่องจากเจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานมีอัตรากำลังไม่เพียงพอที่จะมาประจำการที่ศูนย์ฯได้ ประกอบกับในปัจจุบันเทคโนโลยีสารสนเทศมีความก้าวหน้าจึงมีการพัฒนานโยบาย National Single Window (NSW) โดยมีเนื้อหา คือการใช้เอกสาร อิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกหรือนำเข้าสินค้า ทั้งกรมศุลกากร กระทรวงพาณิชย์ ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการการส่งออกและนำเข้าสินค้า เช่น กรมปศุสัตว์ กรมป่าไม้ ฯลฯ ซึ่งการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์จะช่วยลดขั้นตอนการติดต่อและเพิ่มความสะดวกให้แก่ผู้ใช้บริการ อีกทั้งยังเป็นการประหยัดทรัพยากรของแต่ละหน่วยงานอีกด้วย ทั้งนี้โครงการพัฒนาดังกล่าวยังอยู่ในขั้นพัฒนาซึ่งขาดการสนับสนุนด้านเทคโนโลยีและงบประมาณจากภาครัฐ

หอการค้าจังหวัดหนองคาย

โดยทั่วไปปัญหาการขนส่งสินค้าส่งออกนั้นมักไม่มีปัญหาเกิดที่ฝั่งไทย เนื่องจากระบบการส่งออกของศุลกากรทำผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ทำให้ง่ายต่อการติดต่อด้านเอกสารและการให้บริการที่รวดเร็วใช้เวลาเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ปัญหาและค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมมักเป็นส่วนหนึ่งของทางฝั่งสปป.ลาว โดยมีการเสียค่าใช้จ่าย ทั้งค่าเช่า ตม. ค่าชั่งน้ำหนัก ค่าทำประกันภัย ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วค่าใช้จ่ายในการเข้าไปส่งสินค้าของรถบรรทุกสินค้าบริเวณพรมแดนต่อครั้งประมาณ 1,500 บาท และโดยปกติแล้วการขนส่งจะเป็นการตั้งสินค้าถึง โกดังหรือไซตังงานซึ่งจะต้องเสียค่าแรงงานในการขนสินค้าลงอีกประมาณ 1,500 บาทสำหรับรถบรรทุก 10 ล้อ ถ้ามีรถพ่วง 3,000 บาท และถ้าเป็นรถที่บรรทุกสินค้าหนักเช่นตู้คอนเทนเนอร์ที่ต้องใช้เครนในการยกลงจะเสียค่าบริการสูงถึง 4,000 บาทซึ่งในส่วนนี้ผู้ประกอบการได้รวมไปในค่าขนส่ง

จากแนวโน้มการเปิดเสรีด้านการค้าและบริการ ผู้ประกอบการเห็นว่าค่าใช้จ่ายดังกล่าวข้างต้นเกิดขึ้นใน สปป.ลาว ซึ่งถ้าหากเป็นบริษัทขนส่งสินค้าของสปป.ลาว ก็อาจจะได้เปรียบเรื่องการเสียค่าบริการที่ถูกกว่ารถบรรทุกสินค้าของไทย

นอกจากนี้ในปัจจุบันปัญหาที่พบมากคือปัญหาเรื่องการประสานงานกันกับผู้นำเข้าในฝั่งลาวซึ่งทำให้รถบรรทุกต้องเสียเวลาอยู่ที่ฝั่งลาวเนื่องจากความล่าช้าในการมารับสินค้าหรือไม่สามารถรับสินค้าได้โดยค่าเสียโอกาสในส่วนนี้ผู้ประกอบการของไทยต้องเป็นผู้รับผิดชอบ

ผู้จัดการด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว

ในปัจจุบันปัญหาสำคัญของการขนส่งสินค้าข้ามแดนผ่านทางด่านพรมแดนหนองคาย คือการจราจรที่แออัดในช่วงเวลาเร่งด่วน (08:30-11:00 น. และ 15:00-17:00 น.) ทำให้ปริมาณรถบรรทุกสินค้ามากเกินกว่าอัตราการให้บริการผ่านพิธีศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองสำหรับรถบรรทุกที่ด่านพรมแดนจึงทำให้มีแถวคอยล้นออกไปยังบริเวณถนนทางเข้าด่าน แต่เนื่องจากตัวถนนมีการออกแบบให้มีช่องจอดรอสำหรับรถบรรทุกได้จึงไม่ช่วยทุเลาปัญหาการจราจรติดขัดได้เป็นอย่างดี

ทางด้านแนวโน้มของรถที่มาใช้บริการนั้นมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกๆ ปีโดยมีอัตราการเพิ่มขึ้นใกล้เคียงกันโดยเฉลี่ยอยู่ที่ 19% ต่อปี

4.4.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค

- การขาดแคลนจุดพักรถ เนื่องจากมีรถบรรทุกสินค้าเข้ามาใช้ปริมาณเป็นจำนวนมากทำให้การใช้บริการของจุดพักรถบริเวณด่านศุลกากรแออัดและไม่เพียงพอ จึงควรมีการปรับปรุงพัฒนา เพื่อให้พนักงานขับรถได้ผ่อนคลายและเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่ได้อย่างเต็มที่
- ในส่วนของด่านพรมแดนพบปัญหาในสำหรับการให้บริการคือ 1.บริเวณทางเข้าด่านมีช่องจราจรสำหรับรถบรรทุกสินค้าเพียง 1 ช่องทางทำให้เกิดการติดขัดบริเวณทางเข้าส่วนบริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออกและ 2.จุดให้บริการเอ็กซ์เรย์นั้นตั้งอยู่ทางฝั่งสินค้านำเข้า ทำให้สินค้าส่งออกที่ต้องเปิดตรวจโดยเครื่องเอ็กซ์เรย์ต้องเสียเวลามากขึ้นในการวนรถสำหรับเข้าช่องตรวจ
- การติดขัดของด่านพรมแดนปัจจุบันพบเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเท่านั้น โดยการติดขัดจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความพร้อมด้านเอกสารของรถบรรทุกสินค้าในการผ่านพรมแดนเนื่องจากทางภาครัฐได้อำนวยความสะดวกเพื่อระบายรถบรรทุกสินค้าอย่างเต็มที่ แต่ปัญหาหลักที่ทำให้เกิดการติดขัดคือปัญหาของการขาดความรู้ความเข้าใจและการประสานงานที่ดีของตัวแทนออกของ
- สาเหตุที่ทำให้เกิดความล่าช้าอีกทางหนึ่งคือการปิดการจราจรบนสะพานเพื่อให้รถไฟวิ่งผ่าน กิจกรรมดังกล่าวจะทำให้เกิดแถวคอยสะสม ซึ่งเมื่อเปิดการจราจรบนสะพานอีกครั้ง จะทำให้อัตราการให้บริการไม่มากเท่าที่ควรเนื่องจากปริมาณรถที่ติดอยู่มีมากทำให้เคลื่อนตัวเป็นไปได้ช้า

4.4.7 แผนการพัฒนาในอนาคต

- สำหรับทางด้านศุลกากรหนองคายได้มีแผนการวางระบบ National Single window เพื่อรองรับการเปิดเสรีด้านการขนส่งสินค้า แต่ยังคงรอความพร้อมของหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อที่จะทำการเปิดระบบจัดส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงาน
- โครงการก่อสร้างจุดปฏิบัติการศุลกากรหนองคายแห่งใหม่โดยมีการสร้างลานสำหรับจอดรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่และติดตั้งเครื่องมือที่ช่วยในการตรวจปล่อยสินค้าเช่นเครื่องเอ็กซ์เรย์และเครื่องชั่งน้ำหนัก เพื่อให้เป็นจุดบริการ

เปิดเสรีสำหรับการผ่านพิธีศุลกากร ทั้งนี้โครงการดังกล่าวอยู่ระหว่างการปรับปรุงพื้นที่เพื่อรองรับปริมาณในการก่อสร้าง

- ปรับปรุงระบบการยื่นเอกสารสำหรับรถบรรทุกและยานพาหนะอื่น ในการเข้าออกมาเป็นวิธียื่นสแกนรหัสดับบาร์โค้ดแทน เพื่อลดเวลาการให้บริการ
- มีการนำเสนอแนวความคิดสร้างสะพานคู่ขนานเพิ่มเพื่อรองรับปริมาณรถบรรทุก และการขนส่งสินค้าทางระบบรางในอนาคตซึ่งแนวคิดนี้ได้มีการพูดถึงในการประชุมหลายครั้งแต่ยังไม่มีการผลักดันเพื่อเข้าเป็นแผนงานการพัฒนา

4.5 จุดผ่านแดนสะเดาและด่านศุลกากรสะเดา

ด่านพรมแดนสะเดาและด่านศุลกากรสะเดาถือเป็นด่านพรมแดนทางบกที่มีปริมาณการขนส่งของรถบรรทุกสินค้ามากที่สุดแห่งหนึ่ง และเป็นตัวอย่างที่ดีของด่านพรมแดนที่มีปริมาณการใช้บริการมากจนเกิดการอึดตัวของระบบการขนส่งข้ามแดนซึ่งการศึกษาสภาพในปัจจุบันสามารถนำไปวิเคราะห์ภาพในอนาคตของด่านพรมแดนอื่นๆ เมื่อมีปริมาณการขนส่งเพิ่มมากขึ้นจนระบบอึดตัวได้ซึ่งจากการสำรวจภาพสนามพอจะสรุปข้อมูลเบื้องต้นได้ดังต่อไปนี้

4.5.1 ข้อมูลทั่วไปของด่านศุลกากรสะเดา

ที่ตั้ง ด่านศุลกากรสะเดา ตั้งอยู่ที่ถนนกาญจนาภิเษก(ทางหลวงหมายเลข 4) ตำบลสำนักขาม อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา โดยมีด่านพรมแดนตั้งอยู่บ้านคลองพรวน อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ด่านพรมแดนห่างจากด่านศุลกากรประมาณ 3 กิโลเมตร โดยเขตพื้นที่รับผิดชอบของด่านศุลกากรสะเดาประกอบด้วย 6 ตำบล คือ ตำบลสำนักขาม ตำบลสำนักเต๊ว ตำบลสะเดา ตำบลปริก ตำบลพังลา ตำบลเขามิเกียรติ

เวลาทำการ ที่ทำการด่านศุลกากรเปิดทำการตั้งแต่วันที่ 05:00 – 23:00 น.

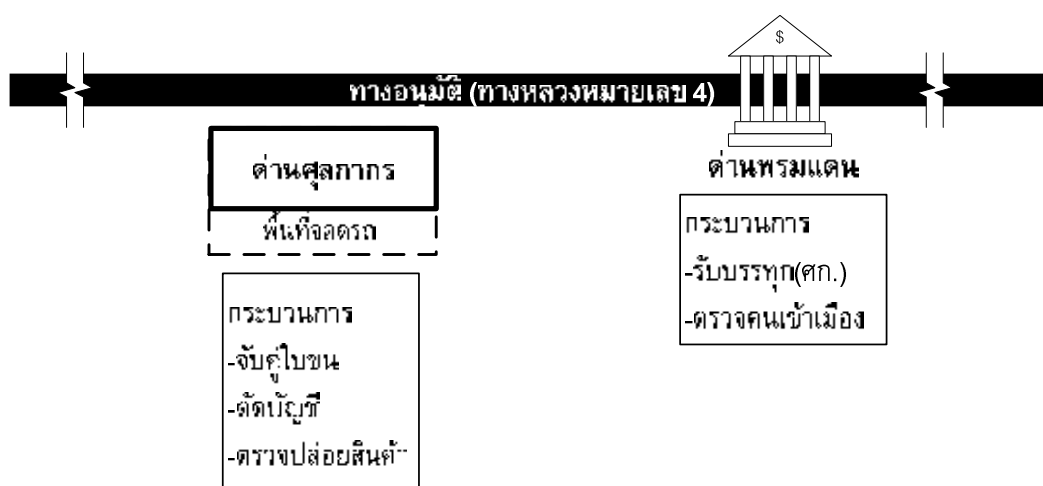
จุดปฏิบัติงาน ด่านศุลกากรสะเดามีจุดปฏิบัติงานเพียงสองจุดคือที่ทำการด่านศุลกากรสะเดา และด่านพรมแดนสะเดาซึ่งการปฏิบัติงาน ณ ที่ทำการด่านศุลกากรสะเดานั้นจะเป็นการผ่านพิธีการศุลกากรจับคู่ใบขน ตรวจปล่อยและตัดบัญชี ส่วนที่ด่านพรมแดนจะเป็นพิธีการรับบรรทุก

สภาพการค้า ด่านพรมแดนสะเดาเป็นจุดหลักในการเข้าออกของรถบรรทุกสินค้าและรถท่องเที่ยว ซึ่งมีการใช้ทางร่วมกัน ในปัจจุบันได้มีการพัฒนาพื้นที่บริเวณหน้าด่านพรมแดนอย่างมาก โดยมีการสร้างโรงแรมร้านค้าและสถานบันเทิงหลายแห่ง ส่งผลให้พื้นที่บริเวณด่านพรมแดนสะเดามีสภาพค่อนข้างแออัดเนื่องมาจากการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบข้าง และปริมาณการขนส่งที่มากขึ้นทั้งรถบรรทุกสินค้าและรถท่องเที่ยว

ในปีที่ผ่านมามูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดนในปีพ.ศ. 2553 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อยซึ่งสินค้าส่งออกส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าประเภทวัตถุดิบสำหรับโรงงานอุตสาหกรรมเช่นยางพาราและผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับยาง ซึ่งมีแหล่งผลิตอยู่ภายในจังหวัดสงขลาและพื้นที่ใกล้เคียง นอกจากนี้สินค้าประเภทวัตถุดิบอีกกลุ่มหนึ่งก็คือ ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และส่วนประกอบของคอมพิวเตอร์ ซึ่งมีการนำไปผลิตต่อที่โรงงานในประเทศมาเลเซีย

4.5.2 การสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ด่านพรมแดนสะเดาจะมีลักษณะคล้ายคลึงกับด่านศุลกากรสะพานมิตรภาพ 1 จังหวัดหนองคาย คือรถบรรทุกสินค้าจะยื่นเอกสารเพื่อเริ่มผ่านพิธีศุลกากร ณ ที่ทำการด่านศุลกากร แล้วจึงเดินทางมายังด่านพรมแดนเพื่อยื่นเอกสารตรวจคนเข้าเมืองต่อไป แต่ข้อแตกต่างที่สำคัญคือด่านศุลกากรสะเดาได้ติดตั้งเครื่องเอ็กซเรย์ไว้บริเวณที่ทำการด่านศุลกากรแต่ด่านศุลกากรหนองคายติดตั้งไว้บริเวณด่านพรมแดน ทั้งนี้เนื่องมาจากโครงสร้างของอาคารด่านพรมแดนสะเดาแตกต่างกับด่านพรมแดนซึ่งจะกล่าวในรายละเอียดต่อไป

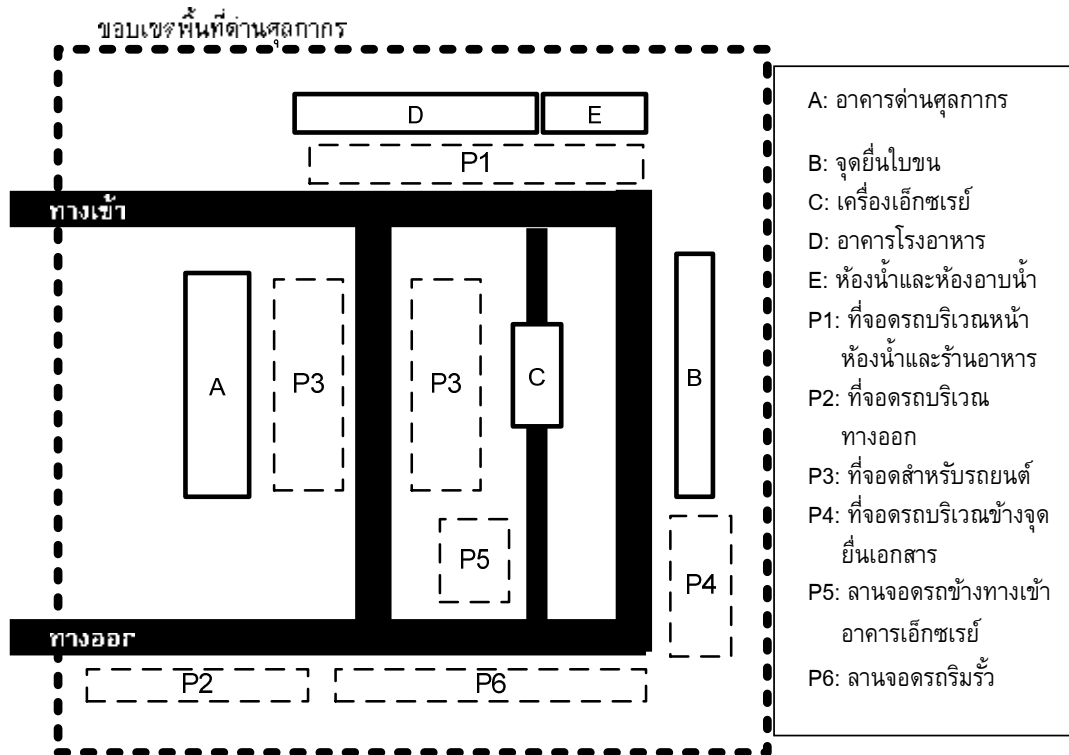


รูปที่ 4.14 แสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ด่านสะเดา

สภาพถนนเข้าสู่ด่านศุลกากรสะเดา ถนนสายหลักสำหรับการขนส่งที่มุ่งสู่จุดผ่านแดนสะเดาคือทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ซึ่งถนนช่วงนี้มีชื่อเรียกว่าถนนกาญจนวนิช ลักษณะถนนเป็นถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง จากสถิติที่ผ่านมามีปริมาณของรถบรรทุกสินค้าอยู่ในกระแสจราจรมากถึง 18% ซึ่งการมีปริมาณรถบรรทุกในกระแสจราจรมากมีข้อเสียคือจะทำให้ความเร็วของกระแสจราจรลดลงนอกจากนี้เส้นทางดังกล่าวเป็นทางผ่านของรถยนต์ของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติซึ่งมีพฤติกรรมขับขี่ด้วยความเร็วสูง ซึ่งลักษณะของกระแสจราจรที่มีความเร็วต่างกันแบบนี้เป็นจุดเสี่ยงสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

ทั้งนี้ช่วงถนนก่อนถึงด่านศุลกากรสะเดาจะต้องวิ่งตัดตัวอำเภอเมืองสะเดา แต่ในปัจจุบันได้มีการกำหนดให้รถบรรทุกสินค้าใช้ทางเลีย่งตัวเมืองซึ่งทำให้มีระยะเวลาเดินทางเพิ่มขึ้นจากเดิมประมาณ 3 กิโลเมตร

บริเวณที่ทำการด้านสุลตการ ที่ทำการด้านสุลตการสะเดาได้ถูกพัฒนาจนเต็มพื้นที่ที่มีอยู่ โดยมีผังแสดงส่วนประกอบกรให้บริการต่างๆ ดังรูปที่ 4.15 ซึ่งรายละเอียดแต่ในละจุดมีดังนี้



รูปที่ 4.15 ผังแสดงส่วนประกอบของที่ทำการด้านสุลตการสะเดา

อาคารที่ทำการด้านสุลตการสะเดา (A) เป็นสำนักงานสองชั้นซึ่งเป็นที่ตั้งของฝ่ายต่างๆ โดยชั้นล่างเป็นจุดรับเรื่องงานธุรการและติดต่อกับงานพิธีสุลตการต่างๆ

จุดยื่นเอกสารเพื่อผ่านพิธีสุลตการ (B) สำหรับด้านพรมแดนสะเดานั้นมีจุดยื่นไบชนอยู่บริเวณด้านในตัวคานดังรูปที่ 4-28 ซึ่งหลังจากรถบรรทุกสินค้าเข้าหาที่จอดได้ ตัวแทนออกของจะทำการรวบรวมไบชนมายื่นที่จุดนี้ ถ้าหากเป็นสินค้าที่ได้รับการยกเว้นการตรวจเจ้าหน้าที่จะทำการตัดบัญชีและตรวจปล่อยสินค้าเพื่อให้เดินทางไปยังด่านพรมแดนได้ทันทีซึ่งกระบวนการเหล่านี้สำหรับสินค้าส่งออก ณ ด้านสุลตการสะเดาจะใช้เวลานานกว่าที่อื่นเล็กน้อยเนื่องจากจำนวนไบชนมีปริมาณมาก ประกอบกับชนิดสินค้าส่งออก ณ ด้านสุลตการสะเดามักต้องมีการตรวจเอกสารแนบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น เอกสารอนุญาตส่งออกของกระทรวงพาณิชย์ เอกสารอนุญาตส่งออกไม้ของกรมป่าไม้ เป็นต้น ซึ่งเวลาในการผ่านเอกสารพิธีการสุลตการนั้นใช้เวลาประมาณ 5 นาทีต่อไบชน จากการสำรวจพบว่ามีปัจจัยอื่นที่ก่อให้เกิดความล่าช้านอกเหนือจากเรื่องเวลาให้บริการของด้านสุลตการ คือการมาถึงไม่พร้อมกันของรถบรรทุกสินค้าในไบชนชุดเดียวกัน ทำให้รถที่

มาถึงก่อนต้องรอรถคันอื่นๆ และสภาพการจราจรบริเวณหน้าด่านพรมแดน เนื่องจากถ้าหากพนักงานขับรถและตัวแทนออกของทราบว่าสภาพการจราจรหน้าด่านพรมแดนแออัดมากก็จะจอดรรออยู่ในด่านศุลกากรก่อน

เครื่องเอ็กซ์เรย์ (C) เป็นเครื่องชนิด Reloadable Type ซึ่งติดตั้งอยู่ในอาคารที่ได้ความปลอดภัยสูงสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน โดยเครื่องเอ็กซ์เรย์นี้ได้เริ่มเปิดใช้งานเมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2551 โดยมีการนำมาใช้แทนเครื่องเอ็กซ์เรย์แบบ Mobile Type ที่ใช้งานมาตั้งแต่ปี 2548 ซึ่งจากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานทราบว่าเครื่องเอ็กซ์เรย์ใหม่มีประสิทธิภาพการทำงานดีกว่าเครื่องเอ็กซ์เรย์แบบ Mobile Type โดยสามารถแสดงลักษณะที่แตกต่างกันของวัตถุเป็นสีต่างๆ อีกทั้งภาพจากการเอ็กซ์เรย์ยังมีความชัดเจนกว่าซึ่งช่วยให้เจ้าหน้าที่กรมศุลกากรสามารถวิเคราะห์ภาพจากการเอ็กซ์เรย์ได้ง่ายขึ้น นอกจากนี้เครื่องเอ็กซ์เรย์แบบใหม่ยังช่วยลดเวลาการให้บริการอีกด้วย ซึ่งเครื่องเอ็กซ์เรย์แบบเดิม รถบรรทุกสินค้าต้องรอให้เครื่องสแกนเคลื่อนที่ผ่านจนครบรอบใช้เวลาในการตรวจต่อคันประมาณ 15 – 20 นาที(ไม่รวมเวลาที่ใช้ในการอ่านฟิล์มเอ็กซ์เรย์) แต่สำหรับเครื่องเอ็กซ์เรย์แบบใหม่หลังจากรถบรรทุกเข้าประจำจุดแล้วกระบวนการเอ็กซ์เรย์จะใช้เวลาเพียง 3-5 นาที

อาคารโรงอาหารสวัสดิการ (D) เป็นจุดให้บริการขายอาหารแก่เจ้าหน้าที่ พนักงานขับรถ และผู้มาติดต่อ โดยจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการพบว่า มีผู้มาใช้บริการ 150 – 300 คนต่อวันแต่ก็สามารถรองรับได้เนื่องจากผู้ใช้บริการไม่ได้มาในเวลาเดียวกัน

จุดบริการห้องสุขาและห้องอาบน้ำสำหรับพนักงานขับรถ (E) เก็บค่าบริการ 3 บาทต่อคนและสำหรับห้องอาบน้ำ 10 บาทต่อคน

ลานจอดรถยนต์ (P3, P5) เป็นลานจอดในร่มอยู่ภายใต้โครงหลังคาเหล็ก ซึ่งสำรองไว้สำหรับเจ้าหน้าที่และผู้มาติดต่อกับด่านศุลกากรและส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง

ลานจอดรถบรรทุกทุกสินค้า (P1, P2, P4) สำหรับลานจอดรถบรรทุกทุกสินค้านั้นมีหลายจุดกระจายกันอยู่ตามพื้นที่ว่างภายในบริเวณที่ทำการด่านศุลกากรตามรูปที่ 4-24 ซึ่งรถบรรทุกทุกสินค้าสามารถเลือกจุดจอดได้เอง โดยไม่มีการจัดการจากทางเจ้าหน้าที่ ทำให้ระบบการจอดค่อนข้างวุ่นวายขาดประสิทธิภาพในการใช้งานพื้นที่ซึ่งจากการสำรวจพบปัญหาหลัก 3 ประเด็น ได้แก่ ประเด็นแรกรถบรรทุกทุกสินค้าจอดแบบคละขนาดกัน(ความยาวโดยรวมของรถ)ทำให้สูญเสียพื้นที่ใช้สอย ประเด็นที่สองมีการจอดกีดขวางการจราจรทำให้ความเร็วในการเลี้ยวหรือเคลื่อนตัวของรถบรรทุกทุกสินค้าคันอื่นลดลงและ ประเด็นที่สามรถบรรทุกทุกสินค้าที่ยังไม่มีที่จอดไม่ยอมวนออกไปภายนอกด่านศุลกากร แต่จอดบนเส้นทางจราจรเพื่อรอพื้นที่จอดร่ว่างแทน

ทางอนุมัติ ทางอนุมัติสำหรับด้านศุลกากรสะเดาคือทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) หรือถนนกาญจนาภิเษย บริเวณตั้งแต่หน้าด่านศุลกากรสะเดาไปจนถึงด่านพรมแดนสะเดาซึ่งลักษณะทางเป็นเช่นเดียวกับช่วงถนนก่อนถึงด่านศุลกากรคือผิวถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจรและมีไหล่ทางค่อนข้างกว้าง ในช่วงก่อนถึงด่านพรมแดนประมาณ 1 – 2 กม.สภาพแวดล้อมข้างทางถูกพัฒนาการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบ และพื้นที่ไหล่ทางก็มีการนำสิ่งของมาตั้งกีดขวางทำเป็นแผงลอยหรือวางของของร้านค้า และในช่วงที่ปริมาณของรถบรรทุกสินค้าที่จะข้ามพรมแดนมีมากก็จะทำให้เกิดการติดขัดเนื่องจากช่องทางผ่านพิธีการศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองของรถบรรทุกสินค้ามีเพียงช่องทางเดียวทำให้ ทั้งนี้ทางทางสถานีตำรวจได้มีการกำหนดให้ถนนเลนด้านในซึ่งติดกับเกาะกลางเป็นช่องทางสำหรับรถบรรทุกสินค้าดังรูปที่ 4.16 กล่าวคือให้รถบรรทุกสินค้าจอดเป็นแถวคอยเรียงหนึ่ง และห้ามรถบรรทุกสินค้าใช้ช่องทางอื่น (มีโทษปรับ) เนื่องจากจะทำให้การจราจรติดขัดเพราะช่องทางเข้าด่านพรมแดนสำหรับรถบรรทุกสินค้าอยู่ตรงกับช่องทางด้านในซึ่งจะช่วยให้ไม่ต้องมีการตัดกระแสจราจรอีก



รูปที่ 4.16 แถวคอยของรถบรรทุกบริเวณทางเข้าสู่พรมแดนด่านสะเดา

พื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้า สำหรับพื้นที่จอดรถของด่านพรมแดนสะเดาจะอนุญาตให้จอดได้บริเวณพื้นที่ภายในที่ทำการด่านศุลกากรดังรูปที่ 4.15 ซึ่งจากการสำรวจโดยการนับพื้นที่จอดรถพบว่าสามารถรองรับรถบรรทุกได้ประมาณ 40-50 คันซึ่งไม่ได้นับพิจารณาพื้นที่บริเวณหน้าจุดขึ้นไบขนเนื่องจากเป็นจุดที่อนุญาตให้จอดได้เพียงชั่วคราว ทั้งนี้เนื่องจากไม่มีการจัดการพื้นที่จอดรถภายในด่านศุลกากรทำให้เกิดปัญหาดังที่ได้กล่าวมาแล้วและจากการสอบถามพนักงานขับ

รถบรรทุกสินค้าพบมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยบริเวณที่จอดรถซึ่งมาจากการถอยรถเข้า/ออกที่จอดโดยมีการจอดกีดขวางช่องทาง ทำให้เกิดการชนท้ายกันบ่อยแต่ไม่มีอุบัติเหตุที่รุนแรง

ด่านพรมแดน สำหรับอาคารด่านพรมแดนสะเดานั้น มีลักษณะคล้ายกับด่านพรมแดนหนองคาย แต่ข้อแตกต่างที่สำคัญคือมีขนาดเล็กกว่า และไม่มีการแยกส่วนของรถบรรทุกสินค้าออกจากยานพาหนะอื่น ๆ อย่างชัดเจน โดยที่ด่านพรมแดนสะเดานั้นรถบรรทุกสินค้าและรถประเภทอื่นจะเข้าสู่ตัวด่านพรมแดนจากทางเข้าทางเดียวกันซึ่งมีสองช่องจราจร และรถบรรทุกสินค้าจะต้องแถวเข้ามาจากช่องจราจรทางขวามือติดเกาะกลาง หลังจากเข้าสู่พื้นที่ด่านรถบรรทุกสินค้าจะต้องต่อแถวเรียงหนึ่งเข้าใช้บริการตู้รับยื่นเอกสารตรวจคนเข้าเมืองและยื่นเอกสารศุลกากรเพื่อรับรถบรรทุกออกนอกประเทศ

ในการยื่นเอกสารตรวจคนเข้าเมืองนั้นมีปัญหาหลักอยู่สองข้อคือประการแรกพนักงานขับรถทุกคนต้องทำการถ่ายรูปเพื่อบันทึกไว้เป็นหลักฐานตามระเบียบของด่านตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งทำให้ใช้เวลาในการรับบริการนานไม่มีประสิทธิภาพ ประการที่สอง หากเป็นการออกนอกประเทศในช่วงนอกเวลาราชการ เจ้าหน้าที่ด่านตรวจคนเข้าเมืองจะต้องเขียนใบเสร็จด้วยลายมือให้แก่รถบรรทุกสินค้าแต่ละรายซึ่งทำให้เสียเวลามากขึ้นอย่างมากแต่รถบรรทุกสินค้าทุกคันก็ต้องการรอรับเนื่องจากต้องนำไปใช้หลักฐานในการเบิกค่าใช้จ่ายกับทางบริษัทขนส่ง

สำหรับรถโดยสารและรถยนต์นั้น จะมีช่องแยกไปอีกต่างหาก ซึ่งในช่องสำหรับรถยนต์มีจุดบริการ 4 จุดทำให้สามารถระบายรถได้ดีกว่ารถบรรทุกสินค้า แต่ลักษณะพิเศษของด่านพรมแดนสะเดาคือตู้ที่ให้บริการบริเวณด่านพรมแดนมีการยกตู้ให้มีความสูงเสมอน้ำต่างรถบรรทุกเพื่อให้คนขับไม่ต้องเดินลงมายื่นเอกสาร ซึ่งช่วยประหยัดเวลาไปได้มาก

ในการสำรวจได้ทำการจับเวลาที่รถบรรทุกสินค้าใช้ในการผ่านจุดบริการยื่นเอกสารตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากรซึ่งนับเป็นการจอดครั้งเดียวกัน โดยจับตัวอย่างรถบรรทุกสินค้า 50 คันพบว่าเวลาที่ใช้เฉลี่ยต่อคันเท่ากับ 85 วินาที ซึ่งในเวลาในกระบวนการนี้นับตั้งแต่เวลาที่รถบรรทุกสินค้าผ่านประตูด่านพรมแดนเข้ามา (ซึ่งตู้ที่ให้บริการอยู่ห่างจากประตูประมาณ 4 เมตร) โดยรถบรรทุกสินค้าต้องหยุดที่จุดยื่นเอกสารตรวจคนเข้าเมืองเพื่อทำการถ่ายภาพ แล้วขยับรถอีกประมาณ 1 เมตรเพื่อจอดยื่นเอกสารศุลกากรแล้วจึงออกนอกด่านพรมแดนได้ ทั้งนี้การขยับรถสองขั้นตอนทำให้เสียเวลาโดยไม่จำเป็น หากมีการปรับเอกสารให้ยื่นได้ด้วยจอรถเพียงครั้งเดียวก็จะช่วยลดเวลาการให้บริการลงได้อีก

ทั้งนี้พบว่าอัตราการให้บริการที่ไม่เพียงพอก่อให้เกิดความล่าช้าแล้ว อีกสาเหตุหนึ่งก็คือผลกระทบจากการที่ด้านพรมแดนของมาเลเซียให้บริการล่าช้าและการจราจรติดขัดจนแถวคอยล้นมาฝั่งไทยก็จะทำให้รถบรรทุกสินค้าที่ผ่านพิธีการต่างๆ เสร็จสิ้นแล้วยังไม่สามารถออกได้

4.5.3 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า

ในการสัมภาษณ์พนักงานขับรถสำหรับด้านศุลกากรสะเดาผู้วิจัยได้ทำการลงพื้นที่สำรวจวันหยุดที่ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2553 โดยทำการเก็บข้อมูลในช่วงเวลา 09:00-15:00 น. ซึ่งได้ทำการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าจำนวน 39 คัน ข้อมูลเบื้องต้นที่ได้มีดังนี้

ข้อมูลด้านการขนส่ง จากการสัมภาษณ์พบว่ารถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มีต้นทางอยู่ภายในจังหวัดสงขลา โดยจะขนส่งสินค้าจากโรงงานผลิตในพื้นที่จังหวัดสงขลาซึ่งโดยส่วนใหญ่ได้แก่สินค้าประเภทผลิตภัณฑ์จากยางพารา เช่น ยางพาราดิบ บอร์ดไม้อัด เป็นต้น ส่วนสินค้าที่มาจากกรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่จะมีต้นทางเป็นโกดังเก็บสินค้าอุปโภคบริโภคซึ่งจะส่งไปขายยังประเทศมาเลเซีย แสดงดังตารางที่ 4.22

ตารางที่ 4.22 ต้นทางของเที่ยวการขนส่งสำหรับจุดผ่านแดนสะเดา

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 06:00 น. ถึง 15:00 น. มีเพียง 3 คันที่มาจากฝั่งที่ด่านศุลกากร ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วรถบรรทุกทุกสินค้าจะใช้เวลารอคอยประมาณ 4 ชั่วโมง โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 4.23

ตารางที่ 4.23 เวลารอคอยรวมของรถบรรทุกทุกสินค้า ณ จุดผ่านแดนสะเดา

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

ข้อมูลด้านความคิดเห็น จากการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกทุกสินค้าพบว่าพนักงานขับรถให้ความสำคัญกับการจราจรบริเวณด่านพรมแดนมากที่สุด (42.7%) เนื่องจากเป็นสาเหตุหลักของความล่าช้าในการขนส่งสำหรับด่านพรมแดนสะเดา แต่ทั้งนี้ปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นมีสาเหตุมาจากอัตราการให้บริการของจุดยื่นเอกสารตรวจคนเข้าเมืองและผ่านพิธีศุลกากร ณ ด่านพรมแดนไม่สามารถรองรับปริมาณรถบรรทุกทุกสินค้าได้อย่างเพียงพอ ส่วนปัจจัยด้านอื่นๆ มีความสำคัญใกล้เคียงกัน ยกเว้นสถานีบริการเชื้อเพลิง ทั้งนี้ น่าจะเป็นเพราะรถบรรทุกที่เข้าไปสัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีต้นทางอยู่ภายในจังหวัดสงขลาอยู่แล้ว การเติมน้ำมันเชื้อเพลิงจึงเป็นเรื่องที่สะดวกสบายเนื่องจากเติมมาจากต้นทางของบริษัทที่เดียว

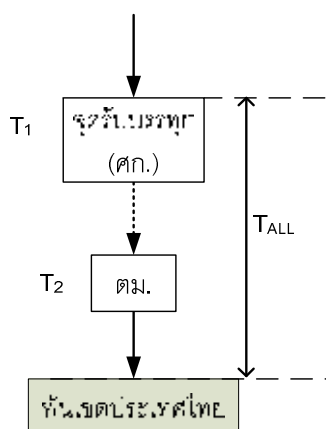
จากประเด็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้าดังกล่าวพนักงานขับรถบรรทุกทุกสินค้าได้ให้ความคะแนนความพึงพอใจ โดยใช้ระดับเกณฑ์คะแนนจาก 5-พึงพอใจมากที่สุดจนถึง 1-น้อยที่สุด/ต้องแก้ไข ในแต่ละประเด็น ซึ่งสรุปได้ดังค่าเฉลี่ยในตารางที่ 4.24 จะพบว่าส่วนที่ได้คะแนนต่ำที่สุดคือส่วนเชื่อมต่อบริเวณด่านพรมแดน (1.97) ซึ่งมีแนวโน้มเดียวกับความพึงพอใจต่อสภาพการจราจรบริเวณด่านพรมแดน (2.00) ซึ่งปัจจัยทั้งสองเป็นจุดที่เกิดปัญหาความล่าช้าของระบบขนส่งสินค้าข้ามแดนร่วมกัน โดยปัจจัยข้ออื่นๆ ดังแสดงผลในตารางที่ 4.24

ตารางที่ 4.24 ค่าคะแนนปัจจัยด้านด่านพรมแดนของจุดผ่านแดนสะเดา

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

4.5.4 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ

สำหรับด่านพรมแดนสะเดานั้น การให้บริการทั้งการรับบรรทุกและพิธีการตรวจคนเข้าเมืองนั้นเป็นการให้บริการแบบขับผ่าน (Drive-Through) โดยจุดให้บริการทั้งสองชั้นตอนอยู่ติดกัน ทำให้การให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าสามารถทำได้เพียงทีละ 1 คัน ดังแสดงในรูปที่ 4.17



รูปที่ 4.17 เวลาในแต่ละขั้นตอนของด่านพรมแดนสะเดา

รูปแบบการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนสะเดาคือการให้บริการแบบขับผ่าน (Drive-Through) ซึ่งให้บริการได้เพียงครั้งละ 1 คันเป็นการจำกัดให้อัตราการให้บริการสำหรับจุดผ่านแดนอยู่ที่ประมาณ 42 คันต่อชั่วโมง นอกจากนี้การเคลื่อนตัวของรถบรรทุกสินค้าต้องมีการขยับและหยุดถึงสองครั้งดังนั้นเมื่อรวมเวลาทั้งหมดแล้ว รถบรรทุกสินค้าจะใช้เวลาเฉลี่ยประมาณ 2 นาทีในการผ่านด่านพรมแดนออกไป (ในกรณีที่ไม่มีแถวคอย) ดังตารางที่ 4.25

ตารางที่ 4.25 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนสะเดา

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

4.5.5 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง

เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร

เนื่องจากในปัจจุบันมีปริมาณรถบรรทุกสินค้าเข้าใช้บริการที่ทำการด่านศุลกากรจำนวนมาก อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ที่มีอยู่ไม่สามารถดูแลได้อย่างทั่วถึงและรวดเร็วเพียงพอ ซึ่งการปฏิบัติงานจะเน้นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการบริการพิธีศุลกากรเท่านั้น จึงไม่ได้มีการจัดเจ้าหน้าที่คอยดูแล

สภาพการจราจรภายใน แต่ถ้าหากเกิดหากเกิดกรณีที่รถบรรทุกกีดขวางการจราจรภายใน เจ้าหน้าที่ในบริเวณนั้นก็จะออกมาดูแลในลักษณะค่อยเป็นค่อยไป คือไม่ได้มีหน้าที่รับผิดชอบชัดเจน

ปัญหาการให้บริการล่าช้าของด่านตรวจคนเข้าเมืองบริเวณพรมแดนนั้นสามารถจัดการได้ในเชิงนโยบายแต่ต้องอาศัยผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานที่ต้องให้การสนับสนุนเพิ่มอัตรากำลังคนและงบประมาณ

ด่านพรมแดนของประเทศมาเลเซียซึ่งเป็นประเทศที่นับถือศาสนาอิสลามจะมีการหยุดการให้บริการในบางช่วงเวลา เพื่อทำพิธีละหมาดประจำวัน โดยเฉพาะในวันศุกร์จะเป็นการละหมาดรวม ทำให้ต้องปิดด่านชายแดนในช่วงบ่ายนานประมาณ 30-60 นาที ส่งผลทำให้ระบบการขนส่งข้ามแดนได้รับผลกระทบอย่างมาก นอกจากนี้ประเทศมาเลเซียยังมีการหยุดราชการช่วงเทศกาลสำคัญนานถึง 7 วัน เช่น เทศกาลตรุษจีน เทศกาลวันขึ้นปีใหม่ เป็นต้น โดยจะไม่อนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าวิ่งผ่านเลย ยกเว้นรถขนส่งสินค้าจำพวกอาหารสดเท่านั้น ทำให้เกิดความต้องการขนส่งสินค้าค้างสะสมเมื่อมีการเปิดให้รถบรรทุกสินค้าวิ่งได้ช่วงหลังเทศกาลก็จะมีปริมาณรถบรรทุกสินค้าเข้ามาเป็นจำนวนมากการเพิ่มขึ้นอย่างกะทันหันเช่นนี้ส่งผลต่อการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่อย่างมาก

หอการค้าจังหวัดสงขลา

ในปัจจุบันทางฝั่งประเทศมาเลเซียมีการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมหลายแห่ง โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเกี่ยวกับยางพารา ซึ่งจังหวัดสงขลาเป็นแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญของโรงงานอุตสาหกรรมในมาเลเซียซึ่งแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถบรรทุกสินค้ามีเพิ่มขึ้นแน่นอนทุกปี จนในปัจจุบัน ถนนสายหลักไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้อย่างเพียงพอ ส่งผลให้การเดินทางจากตัวเมืองสงขลาหรือโรงงานอุตสาหกรรมไปยังด่านพรมแดนใช้เวลานานขึ้นเกือบเท่าตัว และยังมีเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุในหลายจุด จึงมีการศึกษาการสร้างทางหลวงพิเศษ (Motorway) ระหว่างเมืองสงขลาถึงชายแดนประเทศมาเลเซีย เพื่อแยกกระแสจราจรของรถยนต์และรถบรรทุกสินค้าออกจากกัน

ในส่วนของด่านพรมแดนสะเดานั้น รถบรรทุกสินค้าต้องใช้เวลาโดยเฉลี่ยมากกว่า 1 ชั่วโมงในการรอรับบริการ ณ ด่านพรมแดน ซึ่งในบางครั้งหากมีปริมาณรถบรรทุกสินค้ามากๆ เช่น หลังเทศกาล รถบรรทุกสินค้าจะต้องรอนาน 4 ถึง 6 ชั่วโมงสำหรับการผ่านด่านชายแดนซึ่งสร้างความเสียหายให้กับสินค้าเน่าเสียง่าย เช่น อาหาร ผักสด เป็นต้น

4.5.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค

ในปัจจุบัน ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกผ่านด่านสะพานนั้นมีมากกว่าความสามารถของการให้บริการในปัจจุบันจะรองรับได้ ซึ่งสังเกตได้จากการที่เกิดปัญหาจราจรติดขัดบนถนนบริเวณด่านอย่างมาก (แสดงว่าปริมาณรถบรรทุกสินค้าเพิ่มขึ้นมากกว่าตอนที่ได้ออกแบบไว้แล้ว) และการที่เกิดแถวคอยของรถบรรทุกสินค้าส่งออกตลอดเวลาที่ด่านเปิดทำการ ซึ่งสามารถแบ่งปัญหาและอุปสรรคออกเป็นหัวข้อย่อยได้ดังนี้

- ปัญหาความล่าช้าบริเวณด่านพรมแดน ทั้งนี้จุดหลักอยู่ที่การผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองบริเวณด่านพรมแดนใช้เวลานานมากเกินไปสำหรับปริมาณรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการ นอกจากนี้ยังมีจุดให้บริการเพียงจุดเดียว จึงให้บริการรถบรรทุกสินค้าได้ครั้งละ 1 คันเท่านั้น นอกจากนี้ในช่วงนอกเวลาราชการจะต้องมีการเขียนใบเสร็จด้วยลายมือซึ่งเป็นเรื่องที่ไม่จำเป็นและทำให้เสียเวลาเพิ่มขึ้นอย่างมาก (จากเดิม 1-2 นาทีต่อคันเป็น 5-10 นาทีต่อคัน)
- ปัญหาจราจรติดขัดบริเวณด่านพรมแดนเนื่องมาจากมีการจอร์จิมทางของรถยนต์ส่วนบุคคลและการใช้พื้นที่ริมทางในการตั้งแผงลอยซึ่งขาดการจัดการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้ช่องจราจรซึ่งเหลือเพียง 1 ช่องเนื่องจากถูกกั้นไว้ 1 ช่องแถวคอยสำหรับรถบรรทุกสินค้า ถูกรบกวน
- ปัญหาความไม่เป็นระเบียบของที่จอดรถบริเวณที่ทำการด่านศุลกากร ซึ่งปัญหาดังกล่าวทำให้เกิดความลำบากต่อพนักงานขับรถในการนำรถเข้า/ออกที่จอด และเป็นจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง
- การมีปริมาณรถบรรทุกสินค้ามากขึ้นบนถนนสายหลักที่เข้าสู่ด่านศุลกากรทำให้ยานพาหนะชนิดอื่นขับขีได้ลำบากและความต่างกันของความเร็วรถทำให้เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ
- สภาพพื้นที่ลานจอดรถภายในด่านศุลกากรสะพานเริ่มมีการเสียหายและขาดการบำรุง

4.5.7 แผนการพัฒนาในอนาคต

จากสถานการณ์ปัจจุบันที่ปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างมากทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในหลายภาคส่วนร่วมมือกันจัดมาตรการรองรับปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นดังนี้

- แผนการก่อสร้างด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ โดยตำแหน่งที่ตั้งอยู่ใกล้กับด่านพรมแดนสะเดา ซึ่งจุดนี้จะใช้เป็นด่านพรมแดนสำหรับรถบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ ซึ่งจะมีการตัดถนนทางหลวงหมายเลข 4 บริเวณบ้านพรุเดี่ยว (กม.77+600) มายังด่านพรมแดนแห่งใหม่ระยะทางประมาณ 6.6 กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันได้มีการอนุมัติงบประมาณการก่อสร้างแล้ว แต่ยังติดปัญหาเรื่องการเวนคืนที่จากชาวบ้านที่เข้าไปทำสวนยางภายในพื้นที่โครงการ
- แผนการก่อสร้างด้านศุลกากรบ้านประกอบ เนื่องจากทางฝั่งมาเลเซียจะมีการพัฒนาพื้นที่ด้านตรงข้ามบ้านประกอบเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมซึ่งจะมีทั้งที่ตั้งโรงงานและศูนย์กระจายสินค้า (ชื่อโครงการ Kota Perdana Project) หลังจากมีการประชุมกันในระดับชาติทางรัฐบาลไทยจึงมีนโยบายการก่อสร้างด่านพรมแดนบ้านประกอบเพื่อให้เป็นจุดรองรับการขนส่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและแบ่งเบาปริมาณการขนส่งจากด่านศุลกากรสะเดาด้วย
- แผนการศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนมาเลเซีย สืบเนื่องมาจากปริมาณการจราจรของรถบรรทุกสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นทำให้ทางหลวงหมายเลข 4 ไม่สามารถรองรับได้อีกต่อไป จึงมีแนวความคิดการตัดถนนเส้นใหม่เพื่อเชื่อมระหว่างนิคมอุตสาหกรรมของจังหวัดสงขลาซึ่งเป็นจุดต้นทางของสินค้าส่งออกกับด่านพรมแดนสะเดาที่บริเวณบ้านพรุเดี่ยว โดยมีการออกแบบถนนมีจุดเชื่อมไปยังด่านพรมแดนปาดังเบซาร์ด้วยซึ่งปัจจุบันโครงการนี้อยู่ในระหว่างการศึกษาแต่พบว่าไม่มีความคุ้มค่ากับการลงทุน จึงมีการประสานงานนำเสนอโครงการต่อธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย ซึ่งทางธนาคารพัฒนาแห่งเอเชียได้เริ่มเข้ามาศึกษาโครงการแล้ว

อย่างไรก็ดี แผนการพัฒนาเหล่านี้ยังอยู่ระหว่างการร่างโครงการ และยังไม่มีความชัดเจนเท่าที่ควรในปัจจุบัน

4.6 จุดผ่านแดนป่าดงเบซาร์และด่านศุลกากรป่าดงเบซาร์

ด่านศุลกากรป่าดงเบซาร์ เป็นด่านศุลกากรทางบกอยู่ติดเขตแดนไทยกับสหพันธรัฐมาเลเซีย อยู่ตรงกันข้ามกับรัฐเปอร์ลิส สหพันธรัฐมาเลเซีย ครั้งแรกตั้งขึ้นเป็นด่านตรวจป่าดงเบซาร์เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2461 ต่อมาในปีพ.ศ. 2474 ได้ถูกกำหนดให้เป็นด่านพรมแดนของท่ากรุงเทพฯ ตามกฎกระทรวงพระคลังมหาสมบัติ ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2474 จนกระทั่งปี พ.ศ. 2481 จึงกำหนดขึ้นเป็นด่านศุลกากรป่าดงเบซาร์ ตามกฎกระทรวงการคลัง ลงวันที่ 21 ตุลาคม พ.ศ. 2481 โดยได้ใช้สถานที่ของสถานีรถไฟร่วม (สถานี 1) ป่าดงเบซาร์ ซึ่งอยู่ในดินแดนของประเทศมาเลเซียเป็นที่ทำการด่านฯตามสัญญาระหว่างรัฐบาลสหพันธรัฐมลายู กับรัฐบาลสยาม ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการเดินรถไฟ ระหว่างพระราชอาณาจักรสยามกับเมืองกลันตัน ไทรบุรี เปอร์ลิส และสหพันธรัฐมลายู ต่อมาในปี พ.ศ. 2513 ได้สร้างอาคารที่ทำการด่านฯ ขึ้นบนพื้นที่ 17.36 ไร่ ซึ่งเป็นที่เช่าจากสุขาภิบาลตำบลป่าดงเบซาร์ และในปีงบประมาณ 2538 กรมศุลกากรได้อนุมัติให้ปรับปรุง อาคารที่ทำการด่านฯ คลังสินค้า ลานตรวจสินค้า และบ้านพักข้าราชการ ให้มีความเหมาะสมเพื่อรองรับการขยายตัวปริมาณงานของด่านฯ ให้มากยิ่งขึ้น (ด่านศุลกากรป่าดงเบซาร์, 2554: ออนไลน์)

4.6.1 ข้อมูลทั่วไปของด่านศุลกากรแดนป่าดงเบซาร์

ที่ตั้ง ด่านศุลกากรป่าดงเบซาร์ตั้งอยู่บนถนนสายสะเดา-ป่าดงเบซาร์ (ทล.4054) ซึ่งแยกตัวออกมาจากถนนเพชรเกษม บริเวณตัวเมืองอำเภอสะเดาระยะทางประมาณ 12 กิโลเมตร โดยเป็นทั้งด่านศุลกากรและด่านพรมแดนของท่ากรุงเทพฯตามทางรถไฟ กรุงเทพฯ-หาดใหญ่- ไทรบุรี

เวลาทำการ ที่ทำการด่านศุลกากรเปิดทำการตั้งแต่เวลา 05:00 – 21:00 น. ตามเวลาเปิด-ปิดของด่านพรมแดนป่าดงเบซาร์

จุดปฏิบัติงาน จุดปฏิบัติงานสำหรับด่านพรมแดนป่าดงเบซาร์มี 3 แห่งคือ 1) ด่านพรมแดนป่าดงเบซาร์ซึ่งอยู่ใน ตำบลป่าดงเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา เป็นจุดผ่านแดนสำหรับรถบรรทุกสินค้าสำหรับการขนส่งทางถนน 2) จุดผ่านแดนบริเวณทางเข้าสถานีรถไฟป่าดงเบซาร์ และ 3) ด่านตรวจชุมทางหาดใหญ่ตั้งอยู่ที่ตำบลหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ซึ่งจุดปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับรถบรรทุกสินค้าส่งออกที่ทำการสำรวจคือจุดปฏิบัติการสองแห่งแรก สภาพการค้า

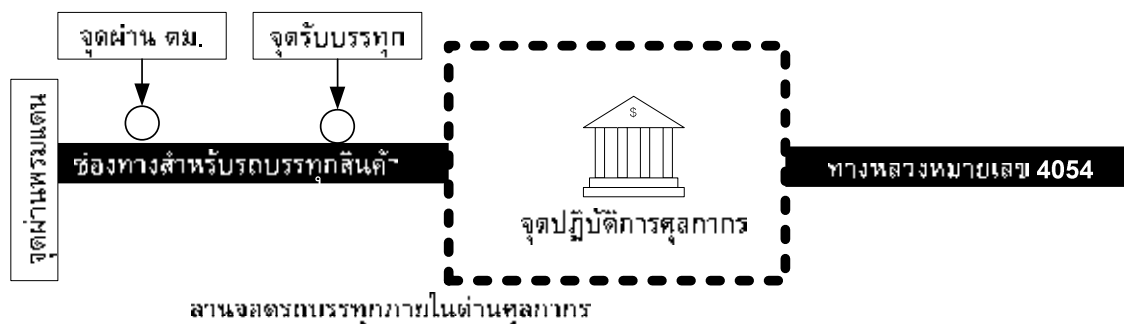
ด่านชายแดนป่าดงเบซาร์เป็นจุดผ่านเข้าออกของรถบรรทุกสินค้าที่ส่วนมากมีปลายทางคือรัฐเปอร์ลิส ประเทศมาเลเซีย และรถบรรทุกสินค้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการขนส่งทางราง ที่สถานี

รถไฟปาดังเบซาร์เท่านั้น โดยมีการผ่านเข้าออกในเชิงท่องเที่ยวเพียงเล็กน้อยประกอบกับพื้นที่โดยรอบไม่ได้มีการพัฒนาการใช้งานในเชิงพาณิชย์จึงทำให้การจราจรบริเวณหน้าด่านพรมแดนไม่มีการติดขัดเหมือนกับด่านพรมแดนสะเดา

ในปีที่ผ่านมามูลค่าการส่งออกสินค้าข้ามแดนในปีพ.ศ. 2553 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อยดังโดยสินค้าส่งออกส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าประเภทวัตถุดิบสำหรับโรงงานอุตสาหกรรมเช่นยางพาราและผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับยาง ซึ่งมีแหล่งผลิตอยู่ในจังหวัดสงขลาและพื้นที่ใกล้เคียง นอกจากนี้สินค้าประเภทวัตถุดิบอีกกลุ่มหนึ่งก็คือชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์และส่วนประกอบของคอมพิวเตอร์ซึ่งมีการนำไปผลิตต่อที่โรงงานในประเทศมาเลเซีย

4.6.2 การสำรวจสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง

สิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ด่านพรมแดนปาดังเบซาร์จะเป็นลักษณะของการบริการ ณ จุดผ่านแดนซึ่งในการรับบริการรถบรรทุกสินค้าจะเข้ามาจอดยังลานพักรถภายในพื้นที่ที่ทำการด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ซึ่งตั้งอยู่ภายในด่านพรมแดนปาดังเบซาร์เพื่อเริ่มกระบวนการจับคู่ใบขนจนถึงการตรวจปล่อยสินค้าหลังจากนั้นรถบรรทุกสินค้าจึงเคลื่อนตัวไปขึ้นเอกสารเพื่อรับบรรทุกและตรวจคนเข้าเมืองตามช่องทางไปสู่จุดผ่านแดนซึ่งรวมระยะการเคลื่อนตัวประมาณ 80 เมตร โดยมีรายละเอียดดังนี้



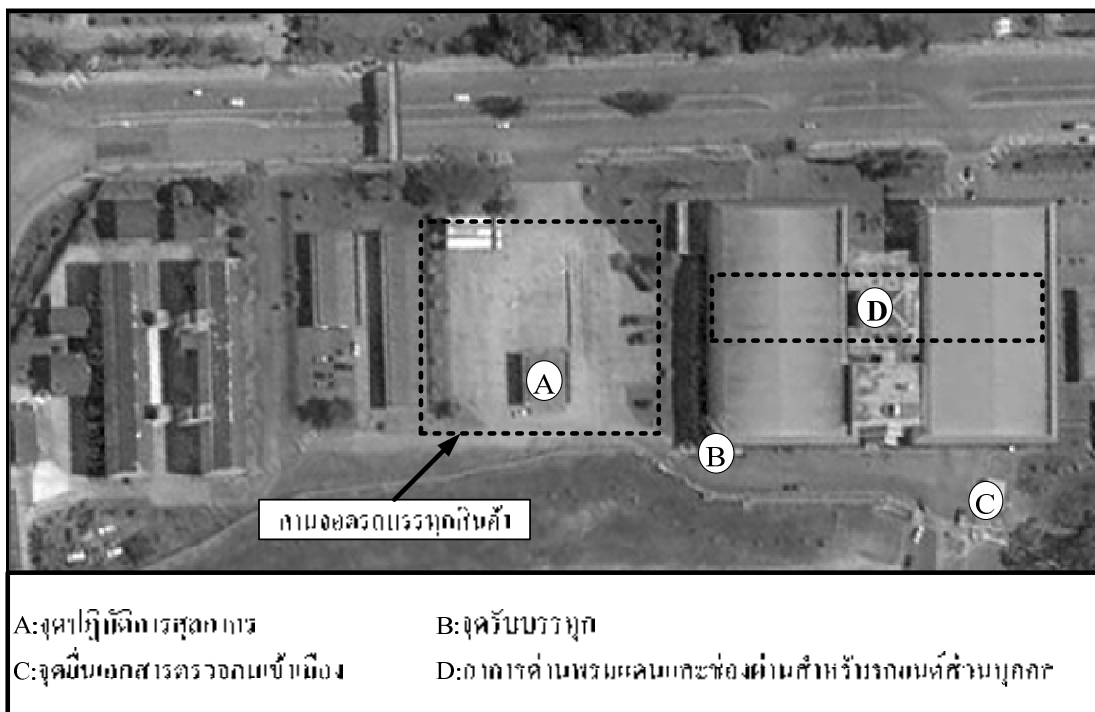
รูปที่ 4.18 แสดงส่วนประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

สภาพถนนเข้าสู่ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ถนนสายหลักที่เข้าสู่ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์คือทางหลวงหมายเลข 4054 ซึ่งแยกออกมาจากทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ที่บริเวณตัวเมืองอำเภอสะเดา ตลอดเส้นทางเป็นถนนลาดยาง 4 ช่องจราจร มีสภาพทางดีและมีจุดเชื่อมต่อกับพื้นที่รอบข้างน้อย แต่เนื่องจากก่อนถึงทางแยกดังกล่าว รถบรรทุกสินค้าที่จะเดินทางมายังด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ต้องใช้ถนนร่วมกันกับรถบรรทุกสินค้าที่จะเดินทางไปยังด่านศุลกากรสะเดา ทำให้เกิด

ความแออัดของรถบรรทุกสินค้าในเส้นทางก่อนถึงตัวอำเภอสะเดา ซึ่งบนทางหลวงหมายเลข 4054 นี้พบว่าปริมาณรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปประมาณ 25% ของกระแสจราจร

บริเวณที่ทำการด่านศุลกากรและด่านพรมแดน สำหรับด่านพรมแดนป่าดงเบซาร์และด่านศุลกากรป่าดงเบซาร์นั้นตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกัน โดยสำนักงานของด่านศุลกากรนั้นตั้งอยู่ในอาคารที่ทำการด่านพรมแดนป่าดงเบซาร์ และมีจุดปฏิบัติงานตั้งอยู่ในลานพักรถด้านข้างอาคารที่ทำการด่านพรมแดนดังรูป 4.19 ซึ่งในจุดนี้จะเป็นการแยกส่วนการให้บริการสำหรับรถบรรทุกออกจากรถยนต์ส่วนบุคคลและรถโดยสาร

ในการเข้ารับบริการของรถบรรทุกสินค้า รถบรรทุกสินค้าจะต้องเข้ามาจอดบริเวณลานพักรถด้านข้างด่านพรมแดนเพื่อให้ตัวแทนออกของรวบรวมเอกสารและผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งหากเป็นสินค้าที่ต้องเปิดตรวจเจ้าหน้าที่จะทำการเปิดตรวจที่บริเวณลานพักรถ โดยหลังจากผ่านการตรวจปล่อยแล้ว รถบรรทุกสินค้าจะเลื่อนรถไปจอดบริเวณจุดรับบรรทุกเพื่อลงบันทึกและเลื่อนรถไปจอดที่จุดตรวจคนเข้าเมืองเพื่อผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองตามทางเดินรถสู่จุดผ่านแดนป่าดงเบซาร์ดังรูปที่ 4.18 ซึ่งระยะทางรวมทั้งหมดประมาณ 80 เมตรเท่านั้น โดยมีระยะเวลาการให้บริการที่จุดรับบรรทุกและจุดผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองดังตารางที่ 4.19



รูปที่ 4.19 ฟังการปฏิบัติงานของด่านศุลกากรป่าดงเบซาร์

ตารางที่ 4.26 เวลาการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้า ณ ด้านพรมแดนป่าดงเบซาร์

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

สำหรับการเข้ารับบริการของรถบรรทุกสินค้า บริเวณจุดปฏิบัติการทางเข้าสถานีรถไฟป่าดงเบซาร์นั้น รถบรรทุกสินค้าจะมาจอดรอบริเวณริมถนนเพื่อให้ตัวแทนออกของทำการรวบรวมเอกสารเพื่อผ่านพิธีการทางศุลกากรซึ่งเป็นการยื่นเอกสารที่ตู้ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ หากเป็นสินค้าที่ต้องเปิดตรวจเจ้าหน้าที่จะทำการเปิดตรวจบริเวณที่รถบรรทุกสินค้าจอดรออยู่ หลังจากการตรวจปล่อยแล้วรถบรรทุกสินค้าจะเข้าไปขนถ่ายสินค้า ที่สถานีรถไฟป่าดงเบซาร์โดยการยื่นเอกสารเฉพาะพิธีศุลกากรเนื่องจากสถานีรถไฟเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าเท่านั้น ทั้งรถบรรทุกและคนขับต้องกลับออกมาโดยไม่สามารถเข้าประเทศมาเลเซียจากทางนี้ได้

ทางอนุมัติ ทางอนุมัติของด่านศุลกากรป่าดงเบซาร์มี 2 เส้นทางแยกตามประเภทการขนส่งคือทางถนนเริ่มจากพรมแดนรัฐเปอร์ลิส ของสหพันธรัฐมาเลเซียตอนหลักเขตแดนหมายเลข 15A มาบรรจบกับทางหลวงจังหวัดหมายเลข 4054 (สะเดา-ป่าดงเบซาร์) ณ หลักกิโลเมตรที่ 11(+695.89) ตำบลทุ่งหมอ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ส่วนด้านการขนส่งทางรถไฟ นั้นยึดตามเส้นทางรถไฟหาดใหญ่ – ไทรบุรี โดยบรรทุกผ่านเขตตามกำหนดเวลาของรถไฟ

พื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้า สำหรับพื้นที่จอดรถของด่านพรมแดนป่าดงเบซาร์มีทั้งหมด 3 ส่วนโดยสองส่วนแรกจะเป็นที่จอดรถบรรทุกสินค้าสำหรับการขนส่งทางถนนและส่วนที่สามจะเป็นที่จอดรถบรรทุกสินค้าสำหรับการขนส่งทางรางโดยมีรายละเอียดดังนี้คือ

ส่วนที่ 1 พื้นที่จอดรถก่อนเข้าสู่ด่านพรมแดน จะใช้จอดรถบรรทุกสินค้าที่ยังไม่มีความพร้อมสำหรับการดำเนินพิธีการทางศุลกากรรวมถึงรถบรรทุกสินค้าที่รอเวลาในการขนส่ง ซึ่งจะจอดอยู่ริมไหล่ทางของทางหลวงหมายเลข 4054 ช่วงก่อนถึงด่านพรมแดน ซึ่งไม่เป็นที่นิยมมากนักเนื่องจากบริเวณนี้มีไหล่ทางแคบการจอดริมทางจึงเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายซึ่งในปัจจุบันมีบริษัทเอกชนมาพัฒนาลานพักรถเอกชน โดยเก็บค่าเข้าใช้บริการ 50 บาท/คัน/ครั้ง แต่ยังไม่ได้รับความนิยมเท่าที่ควรเนื่องจากลานพักรถเป็นเพียงพื้นที่โล่งเปล่าไม่ได้มีการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพนักงานขับรถ

ส่วนที่ 2 ลานพักรถบริเวณด่านพรมแดน เป็นลานพักรถคอนกรีตเสริมเหล็กขนาดใหญ่มีอาคารปฏิบัติการของศุลกากร ตั้งอยู่ตรงกลางลานจอดรถ และเป็นที่ติดตั้งเครื่องชั่งน้ำหนักสำหรับรถบรรทุกสินค้าเพื่อป้องกันการลักลอบนำเข้าและตรวจสอบน้ำหนักรถให้ได้ตามเกณฑ์สำหรับ

ถนนภายในประเทศ โดยลานจอดนี้จะให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่มีความพร้อมและเข้ามาจอดเพื่อรอการผ่านพิธีศุลกากร โดยลานจอดสามารถรองรับรถบรรทุกสินค้าได้ 18 คัน โดยที่ไม่ก่อให้เกิดการกีดขวางการจราจรภายในลานจอด

ส่วนที่ 3 พื้นที่จอดรถสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่จุดปฏิบัติการสถานีรถไฟปางเบซาร์ ซึ่งรถบรรทุกสินค้าที่รอการผ่านพิธีศุลกากรหรือรอการข้ามแดนจะจอดริมไหล่ทางของถนนทางหลวงหมายเลข 4054 ซึ่งเป็นถนน 4 ช่องจราจรมีไหล่ทางแคบ โดยการจอดรถทำให้เสียช่องจราจร 1 ช่องทางดังรูปที่ 4.20 โดยพื้นที่จอดแบ่งเป็นฝั่งขาไปรองรับได้ 15 คันและฝั่งขากลับรองรับได้ 15 คัน ซึ่งรถบรรทุกสินค้าไม่นิยมจอดที่ฝั่งขากลับเนื่องจากมีความลำบากในการกลับรถ ดังนั้นหากที่รองรับเต็มรถบรรทุกสินค้าจะจอดบริเวณด้านหน้าจุดปฏิบัติการทำให้เกิดการกีดขวางการจราจร



รูปที่ 4.20 ลักษณะการจอดรถบริเวณจุดปฏิบัติการสถานีรถไฟปางเบซาร์

4.6.3 ผลจากแบบสอบถามพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า

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

ข้อมูลด้านการขนส่ง จากการสัมภาษณ์พบว่ารถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มีต้นทางอยู่ในภาคกลางซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคและสินค้าอะไหล่รถยนต์ โดยกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสัมภาษณ์ไม่มีรถบรรทุกที่มีต้นทางอยู่ในพื้นที่ภาคใต้เลย แสดงดังตารางที่ 4.27

ตารางที่ 4.27 ต้นทางของเที่ยวการขนส่งสำหรับจุดผ่านแดนป่าดงเบซาร์

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

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

ข้อมูลด้านความคิดเห็น จากการสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าพบว่าพนักงานขับรถให้ความสำคัญกับการจราจรบริเวณด่านพรมแดน, จุดพักรถและสภาพถนนใกล้เคียงกันมากส่วนปัจจัยด้านสถานีบริการเชื้อเพลิงและโครงสร้างพื้นฐานส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศ พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าไม่ค่อยให้ความสำคัญมากนัก

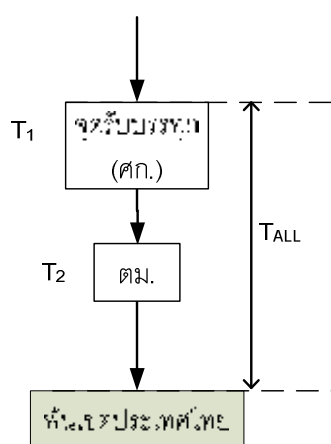
ซึ่งจากประเด็นด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งสินค้านี้ พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าได้ให้ความคิดเห็นซึ่งสรุปได้ดังตารางที่ 4-44 ซึ่งจะพบว่าปัจจัยแต่ละส่วนได้คะแนนที่ใกล้เคียงกันมากโดยจุดพักรถได้คะแนนค่อนข้างน้อยและสภาพโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี

ตารางที่ 4.29 ค่าคะแนนปัจจัยด้านด่านพรมแดนของจุดผ่านแดนป่าดงเบซาร์

ปัจจัยสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง	ระดับคะแนน
จุดพักรถ	3.24
ถนนทางเข้าด่านพรมแดน	3.47
การจัดการจราจร	3.7
โครงสร้างจุดเชื่อมต่อ	3.1
สถานีบริการเชื้อเพลิง	4.12

4.6.4 การวิเคราะห์ระบบการให้บริการ

สำหรับด่านพรมแดนป่าดงเบขาร์นั้นรูปแบบการให้บริการจะคล้ายกับด่านพรมแดนสะเดา แต่ด่านพรมแดนป่าดงเบขาร์การให้บริการเป็นแบบ Counter Service ทั้งสองจุด และจุดให้บริการทั้งสองขั้นตอนอยู่ห่างกันทำให้มีพื้นที่ว่างและสามารถให้บริการรถบรรทุกทุกสินค้าได้ครั้งละ 2 คัน เวลาที่ใช้ในการให้บริการที่จุดรับรถบรรทุกและด่านตรวจคนเข้าเมืองประมาณจุดละ 1 นาที ทำให้เวลารวมนั้นประมาณ 2 นาที/คันในการผ่านด่าน ดังรูปที่ 4.21 และตารางที่ 4-45



รูปที่ 4.21 เวลาในแต่ละขั้นตอนของด่านป่าดงเบขาร์

ตารางที่ 4.30 เวลาในการให้บริการสำหรับด่านพรมแดนป่าดงเบขาร์

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

จากการสำรวจไม่พบปัญหาในการให้บริการของด่านพรมแดนป่าดงเบขาร์นี้ เนื่องจากปริมาณรถบรรทุกทุกสินค้ายังน้อยกว่าอัตราการให้บริการของด่าน (ประมาณ 52 คันต่อชั่วโมง)

4.6.5 ผลการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง

เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากร

สำหรับด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ไม่พบปัญหาการจราจรหนาแน่นเหมือนทางฝั่งด่านศุลกากรสะเดา โดยส่วนมากเป็นปัญหาเรื่องที่เกิดจากรถจอดภายในบริเวณด่านพรมแดนรองรับรถบรรทุกสินค้าได้จำกัดในช่วงเวลาที่มีความต้องการใช้บริการมาก รถบรรทุกสินค้าจะต้องหาที่จอดบริเวณริมถนนก่อนเข้าสู่ด่านพรมแดน ซึ่งเป็นการกีดขวางการจราจร ทางภาครัฐจึงมีการเชิญชวนให้ผู้ประกอบการเอกชนจัดทำลานจอดรถบรรทุกสินค้าแต่ก็ยังไม่ได้มีการพัฒนาลานจอดรถให้ได้มาตรฐานเท่าที่ควร

สำหรับลานจอดรถบริเวณด่านพรมแดนนั้นเป็นการใช้ร่วมกันของรถบรรทุกสินค้านำเข้าและส่งออกทำให้เกิดความวุ่นวายในช่วงที่มีการจราจรหนาแน่น ซึ่งควรจะมีการแยกส่วนพื้นที่ในการปฏิบัติงานเพราะสินค้าขาเข้าและขาออกมีข้อแตกต่างกันในทางปฏิบัติ

ปัญหาที่สำคัญอีกข้อหนึ่งคือเจ้าหน้าที่ของประเทศมาเลเซียซึ่งนับถือศาสนาอิสลามจะต้องทำการละหมาดตามเวลาอย่างเคร่งครัด จึงทำให้การให้บริการต้องหยุดพักเป็นช่วงๆ ประมาณ 20-30 นาทีทำให้เกิดการติดค้างของรถบรรทุกสินค้าที่บริเวณฝั่งประเทศไทยซึ่งให้บริการตลอดเวลา นอกจากนี้ในวันศุกร์และวันสำคัญทางศาสนาจะมีการละหมาดร่วมกัน ซึ่งทางด้านพรมแดนของประเทศมาเลเซียจะปิดให้บริการเป็นเวลา 45-60 นาที

หอการค้าจังหวัดสงขลา

(รายละเอียดได้กล่าวถึงแล้วในบทที่ 4.5.3 ด่านศุลกากรสะเดา)

4.6.6 สรุปสภาพปัญหาและอุปสรรค

ในปัจจุบันด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ไม่มีปัญหาในด้านอัตราการให้บริการ กล่าวคือด่านศุลกากรยังสามารถให้บริการได้โดยไม่ก่อให้เกิดความล่าช้าแต่ปัญหาหลักกลับอยู่ที่ความสะดวกสบายในการรับบริการเนื่องจากพื้นที่ที่ค่อนข้างจำกัดซึ่งพอจะสรุปได้ดังนี้

ปัญหาการขาดพื้นที่พักรถสำหรับรถบรรทุกสินค้า ทำให้รถบรรทุกสินค้าต้องใช้การจอดริมทางซึ่งก่อให้เกิดการกีดขวางการจราจรและอุบัติเหตุ

เจ้าหน้าที่ด่านพรมแดน ประเทศมาเลเซียต้องปิดพักการให้บริการเพื่อทำละหมาดซึ่งทำให้เกิดการสะสมของปริมาณรถบรรทุกสินค้าทางฝั่งประเทศไทย

4.6.7 แผนการพัฒนาในอนาคต

ในปัจจุบันการส่งออกสินค้าทางระบบรางเริ่มมีการขยายตัวขึ้นเนื่องมาจากต้นทุนการขนส่งที่น้อยกว่าการขนส่งทางบก สำหรับด้านศุลกากรป่าดงเบซาร์ได้มีโครงการพัฒนาที่สำคัญ ดังนี้

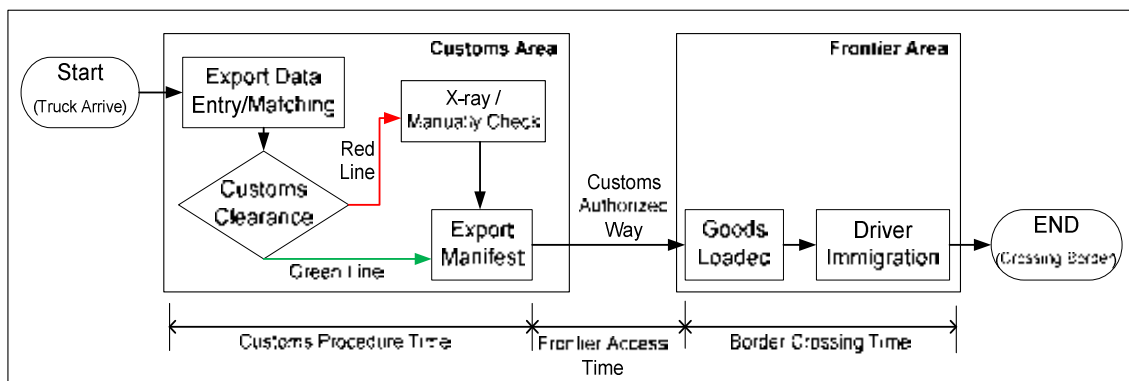
- การก่อสร้างลานตรวจตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อใช้เป็นสถานที่ตรวจปล่อยสินค้า โดยมีแผนติดตั้งเครื่องเอ็กซเรย์เพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าเมื่อปริมาณการใช้บริการเพิ่มมากขึ้น ซึ่งลานตรวจตู้คอนเทนเนอร์ตั้งอยู่บนเส้นทางที่เชื่อมระหว่างด่านพรมแดนป่าดงเบซาร์และสถานีรถไฟป่าดงเบซาร์ มีกำหนดแล้วเสร็จเดือนมีนาคม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

4.7 การเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง

4.7.1 การองค์ประกอบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งของจุดผ่านแดน

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงรูปแบบการให้บริการของจุดผ่านแดนในเชิงเปรียบเทียบโดยทำการพิจารณารูปแบบทางกายภาพของจุดผ่านแดนในระดับจุดผ่านแดน และแยกพิจารณาเปรียบเทียบรูปแบบของจุดผ่านแดนแต่ละแห่งในระดับจุดปฏิบัติการ

ในบทที่ 3 ได้กล่าวถึงกระบวนการส่งออกสินค้าข้ามแดนที่เกิดขึ้น ณ จุดผ่านแดนไว้โดยสรุปคือรถบรรทุกสินค้าจะต้องยื่นเอกสารผ่านพิธีการศุลกากร (จับคู่ใบขน, ตรวจปล่อยและตัดบัญชี) ที่จุดให้บริการศุลกากร หลังจากนั้นจึง มาดำเนินการผ่านพิธีการศุลกากร(รับบรรทุก) และพิธีการตรวจคนเข้าเมือง ณ บริเวณด่านพรมแดนซึ่งสรุปได้ดังรูปที่ 4.22



รูปที่ 4.22สรุปผังกระบวนการส่งออกสินค้าข้ามแดน ณ จุดผ่านแดน

จากรูปที่ 4.22 จะเห็นว่าสามารถแยกองค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าออกเป็น 4 กลุ่มหลักคือ 1) ด้านศุลกากร 2) เส้นทางอนุมัติ (เส้นทางที่เชื่อมต่อระหว่างด้านศุลกากรและด่านพรมแดน) 3) ด่านพรมแดน และ 4) โครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งองค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทั้ง 4 ส่วนนี้ล้วนมีบทบาทสำคัญต่อการอำนวยความสะดวกสำหรับรถบรรทุกสินค้า โดยจากรูปที่ 4.22 จะเห็นว่าเราสามารถแยกพิจารณาเวลาที่รถบรรทุกสินค้าต้องเสียไปในการผ่านด่านพรมแดนเป็น 3 ส่วนคือ 1. เวลาที่ใช้ในการผ่านด้านศุลกากร, 2) เวลาที่ใช้ในการเข้าถึงด่านพรมแดน และ 3) เวลาที่ใช้ในการผ่านด่านพรมแดน ซึ่งจากการสำรวจพบว่ารูปแบบของจุดผ่านแดนที่มีการวางองค์ประกอบทางสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าต่างกัน จะส่งผลต่อเวลาในการให้บริการที่ต่างกัน กล่าวคือถ้าหากทำการเปรียบเทียบลักษณะตำแหน่งขององค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าบริเวณจุดผ่านแดน จะสามารถจำแนกจุดผ่านแดนออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่คือ 1. จุดผ่านแดนที่มีจุดบริการสำหรับด้านศุลกากรแยก

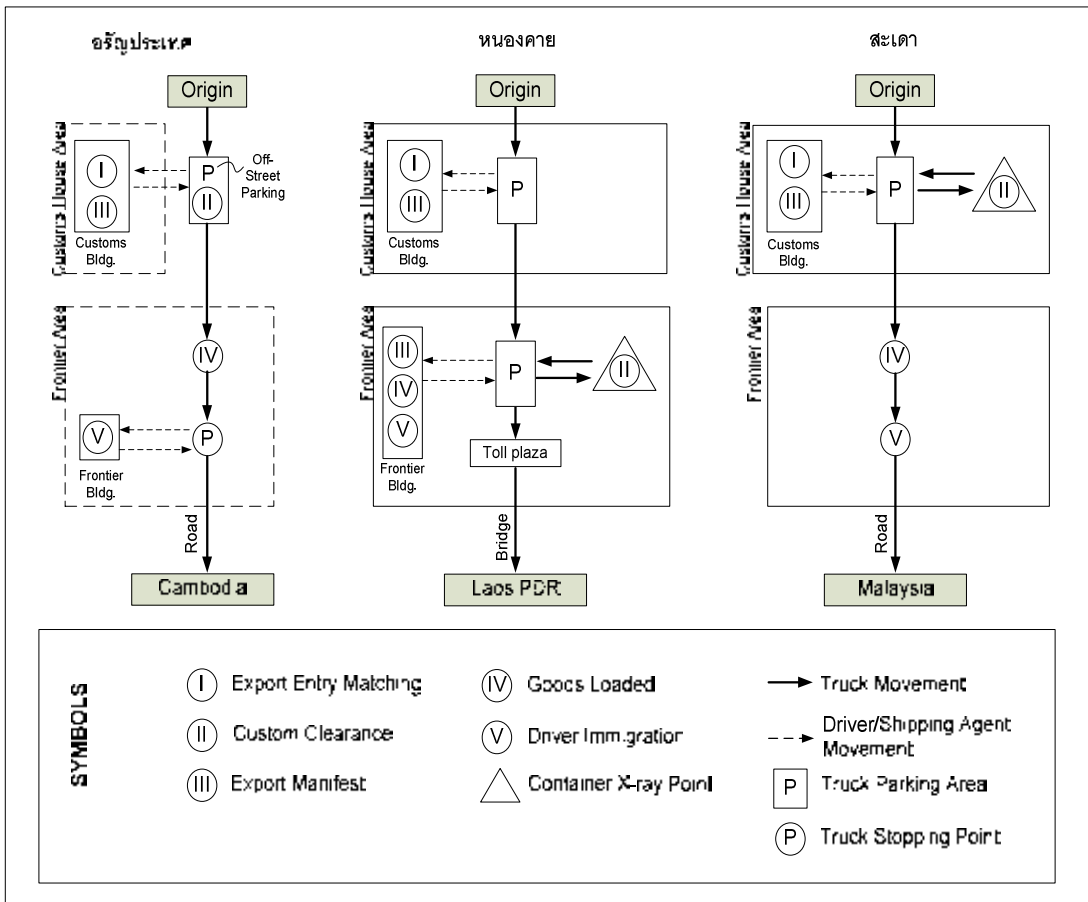
ออกจากด่านพรมแดน และ 2. จุดผ่านแดนที่มีจุดบริการสำหรับด่านศุลกากรอยู่ภายในด่านพรมแดน ซึ่งแต่ละกลุ่มมีรายละเอียดดังนี้

กลุ่มที่ 1 จุดผ่านแดนที่มีจุดบริการสำหรับด่านศุลกากรแยกออกจากด่านพรมแดน ได้แก่ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ, จุดผ่านแดนหนองคายและจุดผ่านแดนสะเดาจากรูปที่ 4.23 จะเห็นว่าจุดผ่านแดนทั้ง 3 แห่ง มีพื้นที่ ด่านศุลกากรและพื้นที่ ด่านพรมแดน แยกออกจากกันซึ่งจากการแยกส่วนดังกล่าวทำให้สามารถพิจารณาองค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ดังนี้

ด่านศุลกากร สำหรับจุดผ่านแดนทั้ง 3 รถบรรทุกสินค้าจะต้องจอดรอเพื่อรอการผ่านพิธีการศุลกากรในขั้นแรกที่พื้นที่จอดรอบริเวณด่านศุลกากรในส่วนนี้ โดยมากหลังจากรถบรรทุกสินค้าผ่านจุดจอดบริเวณด่านศุลกากรนี้ จะได้รับการตรวจปล่อยแล้ว ยกเว้นรถบรรทุกสินค้า Red Line ที่ต้องการการตรวจปล่อยด้วยเครื่อง X-Ray ที่จุดผ่านแดนหนองคาย จะต้องเข้ารับการตรวจปล่อยที่บริเวณด่านพรมแดน ซึ่งประเด็นสำหรับสำรวจที่ด่านศุลกากรมีดังนี้คือ

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

ทั้งนี้จุดให้บริการพิธีการศุลกากรที่ด่านศุลกากรนั้น ทั้งหมดเป็นแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส ซึ่งตัวแทนออกของจะเป็นผู้ดำเนินการยื่นเอกสารและผ่านพิธีการศุลกากรทั้งหมด



รูปที่ 4.23 แผนผังของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนกลุ่มที่ 1

ทางอนุมัติ จากรูปที่ 4.23 จะเห็นว่ารถบรรทุกสินค้าจะต้องข้ามจากพื้นที่ด่านศุลกากรมายังพื้นที่ด่านพรมแดน ซึ่งทางอนุมัติก็คือเส้นทางที่รถบรรทุกสินค้าใช้ในการเดินทางดังกล่าว ทั้งนี้ด่านศุลกากรทั้งสามมีรูปแบบทางอนุมัติที่แตกต่างกันซึ่งประเด็นสำหรับการสำรวจและศึกษาทางอนุมัติมีดังนี้

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

ทั้งนี้ทางอนุมัติจะมีเฉพาะจุดผ่านแดนที่มีจุดบริการศุลกากรแยกส่วนกันกับด่านพรมแดนเท่านั้น สำหรับจุดผ่านแดนในกลุ่มที่ 2 ในทางปฏิบัติรถบรรทุกสินค้าโดยทั่วไปไม่ได้ใช้ทางอนุมัติ

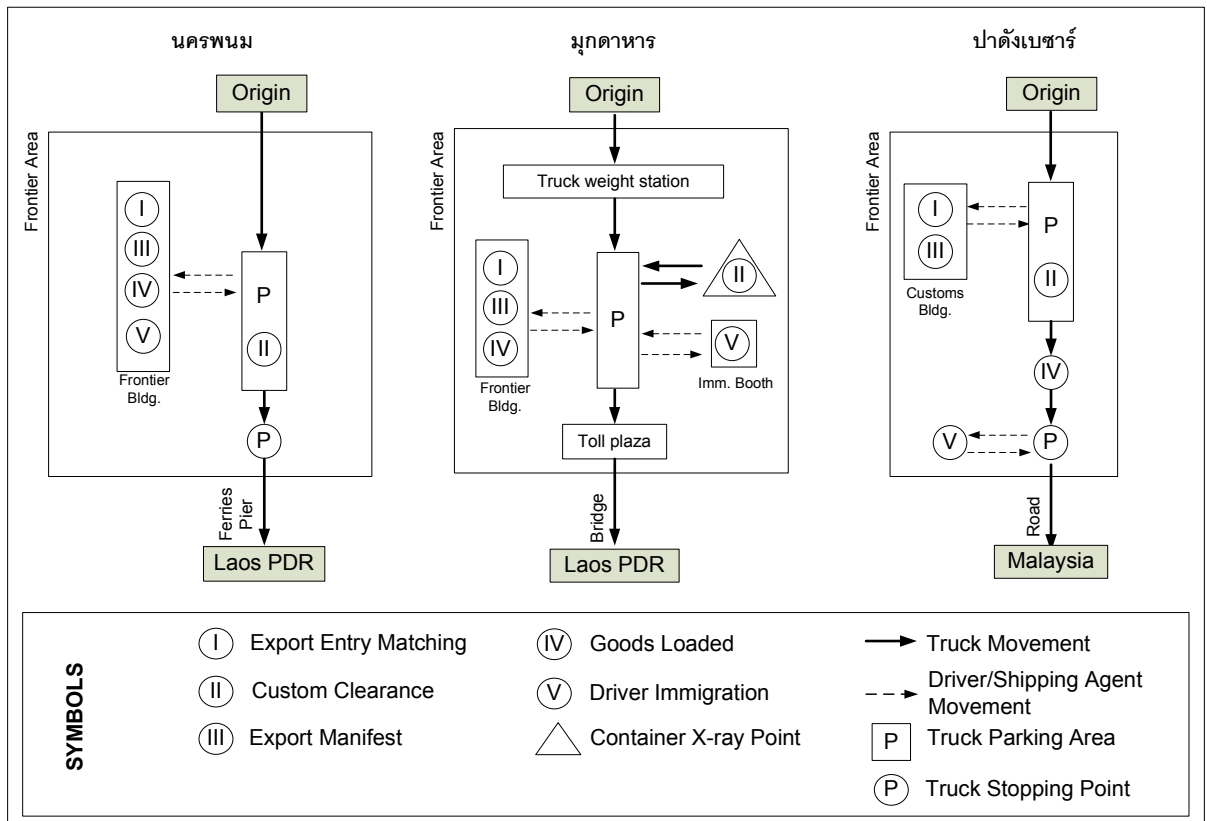
ด่านพรมแดน สำหรับในด่านพรมแดนจะเป็นที่ตั้งของจุดบริการผ่านพิธีการรับบรรทุกและตรวจคนเข้าเมืองซึ่งเป็นขั้นตอนสุดท้ายก่อนข้ามแดนมีประเด็นสำหรับการสำรวจและศึกษาด่านพรมแดนดังนี้

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

โครงสร้างส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศ ซึ่งหมายถึงโครงสร้างส่วนที่เป็นส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านซึ่งมักเป็นข้อจำกัดสำคัญของการให้บริการโดยจะทำการศึกษาถึงเวลาที่ใช้ผ่านแดนและอัตราการใช้บริการเป็นหลัก

กลุ่มที่ 2 จุดผ่านแดนที่มีจุดบริการสำหรับด่านศุลกากรอยู่ภายในด่านพรมแดน ได้แก่ จุดผ่านแดนมุกดาหาร จุดผ่านแดนนครพนม และจุดผ่านแดนปางเบซาร์ จากรูปที่ 4.24 จะเห็นว่าจุดผ่านแดนทั้ง 3 แห่ง ไม่มีการแยกส่วนการบริการของด่านศุลกากร แต่รถบรรทุกสินค้าจะเข้าใช้บริการที่ด่านพรมแดนจุดเดียว ทั้งนี้การพิจารณาองค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าจะมีเพียงการพิจารณาเฉพาะด่านพรมแดน, ทางเข้าด่านพรมแดนและโครงสร้างส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศเท่านั้น

ทั้งนี้ประเด็นสำหรับการสำรวจเหมือนกับกลุ่มที่ 1 แต่มีการรวมประเด็นศึกษาสำหรับด่านศุลกากรอยู่ในกลุ่มประเด็นศึกษาสำหรับด่านพรมแดน โดยมีรายละเอียดดังนี้



รูปที่ 4.24 แผนผังของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนกลุ่มที่ 2

ทางเข้าด่านพรมแดน คือทางหรือถนนช่วงสุดท้ายที่รถบรรทุกสินค้าเข้ามาใช้บริการเพื่อเข้าใช้ด่านพรมแดน ซึ่งจะเน้นศึกษาในประเด็นดังนี้

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

ด่านพรมแดน สำหรับในด่านพรมแดนของจุดผ่านแดนกลุ่มที่สองจะเป็นที่รวมของการผ่านพิธีการศุลกากรทุกขั้นตอนและพิธีการตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งมีประเด็นสำหรับการสำรวจและศึกษาด่านพรมแดนดังนี้

- ลักษณะปากทางเข้าและช่องทางการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้า โดยศึกษาถึงลักษณะการใช้งานร่วมกันของรถบรรทุกสินค้าและรถขนส่งผู้โดยสารและนักท่องเที่ยว

- พื้นที่จอดรถภายในด่านพรมแดน เพื่อใช้รองรับการจอดพักของรถบรรทุกที่เข้ามาใช้บริการสำหรับจุดบริการแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส
- จุดการให้บริการผ่านพิธีการศุลกากร (จับคู่ใบอนุญาต ตรวจสอบปล่อยและตัดบัญชี) ซึ่งเป็นการให้บริการแบบ เคาน์เตอร์เซอร์วิส
- จุดให้บริการผ่านพิธีการรับบรรทุก ซึ่งมีลักษณะการให้บริการทั้งแบบ เคาน์เตอร์เซอร์วิสและแบบขับผ่าน
- จุดให้บริการผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองซึ่งมีลักษณะการให้บริการทั้งแบบ เคาน์เตอร์เซอร์วิสและแบบขับผ่าน

โครงสร้างส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศ หมายถึง โครงสร้างส่วนที่เป็นส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านซึ่งมักเป็นข้อจำกัดสำคัญของการให้บริการโดยจะทำการศึกษาถึงเวลาที่ใช้ผ่านแดนและอัตราการให้บริการเป็นหลักซึ่งจุดผ่านแดนทั้ง 3 ในกลุ่มที่ 2 จะมีรูปแบบโครงสร้างส่วนเชื่อมต่อระหว่างประเทศแตกต่างกัน

4.7.2 โครงสร้างพื้นฐานสำหรับจุดผ่านแดน

ในการสังเกตการณ์และสำรวจข้อมูลภาคสนามพบว่า จุดผ่านแดนแต่ละแห่งมีข้อแตกต่างในทางกายภาพเกี่ยวกับรูปแบบของจุดผ่านแดนและจุดปฏิบัติการดังได้กล่าวในหัวข้อที่ 4.7.1 ในส่วนนี้จะนำเสนอเนื้อหาเกี่ยวกับการเปรียบเทียบจุดผ่านแดนในด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นองค์ประกอบของจุดผ่านแดนดังนี้

เส้นทางอนุมัติและถนนทางเข้าสู่ด่านพรมแดน จากข้อมูลจะเห็นว่าเส้นทางอนุมัติโดยทั่วไปของจุดผ่านแดนทั้ง 6 แห่งจะเป็นมาตรฐานเดียวกันคือเป็นถนนลาดยางขนาด 4 ช่องจราจรแต่จะมีความแตกต่างที่สำคัญคือ ความยาวของถนนที่จะใช้รองรับแถวคอยและสภาพของสิ่งแวดล้อมรอบข้างซึ่งส่งผลต่อคุณภาพในการให้บริการสำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออก

โดยจากการสำรวจ พบว่า จุดผ่านแดนสะเดาเป็นจุดผ่านแดนที่มีสภาพทางอนุมัติเป็นไปตามหลักปฏิบัติคือ เป็นถนนเส้นเดียวที่ออกจาด่านศุลกากร ไปยังด่านพรมแดน โดยไม่มีจุดตัดทางแยก ซึ่งแตกต่างจากจุดผ่านแดนหนองคายและอรัญประเทศที่ทางอนุมัติเต็มไปด้วยจุดตัดและทางแยก แต่ข้อเสียสำคัญสำหรับด่านศุลกากรสะเดาในส่วนของทางอนุมัติคือมีการใช้พื้นที่โดยรอบในเชิงพาณิชย์บริเวณด่านพรมแดน ทำให้มีการรुकล้ำพื้นที่ผิวจราจรด้วยการตั้งแผงลอย อีกทั้งยังมีการจอครถริมทางของนักท่องเที่ยว ทำให้เป็นปัจจัยที่ส่งเสริมให้เกิดการจราจรติดขัดและลดความสามารถในการให้บริการ ทั้งนี้สำหรับทางเข้าด่านพรมแดนของจุดผ่านแดนมุกดาหารและปาดังเบซาร์มีข้อดีคือเป็นจุดผ่านแดนที่ตั้งอยู่ห่างจากเขตพาณิชย์ ทำให้ไม่มีการใช้ประโยชน์บริเวณพื้นที่รอบด่านมากนัก จึงไม่เกิดการรบกวนพื้นที่ผิวจราจรและยังเอื้ออำนวยให้รถบรรทุกสินค้าสามารถจอครถริมทางได้โดยสะดวก และสำหรับจุดผ่านแดนนครพนม ทางเข้าสู่ด่านพรมแดนต้องผ่านตัวเมืองซึ่งมีจุดตัดมาก ทำให้ไม่สะดวกสำหรับการเข้าออกของรถบรรทุกสินค้า

สำหรับความยาวของแถวคอยที่สามารถรองรับสำคัญอย่างยิ่งเพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาการติดขัดบริเวณทางเข้าด่านพรมแดน ซึ่งจากการสำรวจข้อมูลพบว่าด่านที่มีช่องจราจรที่สามารถรองรับแถวคอยได้ยาวที่สุดคือด่านพรมแดนสะเดา นครพนม มุกดาหาร หนองคาย ปาดังเบซาร์ และอรัญประเทศ ตามลำดับ ซึ่งข้อจำกัดของช่องจราจรสำหรับรองรับแถวคอย (Stock Lane) คือความยาวช่วงถนนก่อนเข้าถึงด่านพรมแดนที่แยกออกมาจากถนนหลัก ซึ่งถ้าหากปริมาณแถวคอยของรถบรรทุกสินค้ามากเกินไปจะรบกวนการทำงานของทางแยกนั้น

ด่านศุลกากร ในการสำรวจข้อมูลภาคสนามพบว่าลักษณะด่านศุลกากรที่เหมาะสมคือต้องมีพื้นที่รองรับรถบรรทุกสินค้าได้เพียงพอ, มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า, มีเครื่องเอ็กสเรย์สำหรับใช้ในการตรวจปล่อย ซึ่งจากการสำรวจ พบว่าจุดผ่านแดนสะเดาเป็นจุดผ่านแดนที่มีความพร้อมมากที่สุดแต่ยังมีข้อด้อยเรื่องการจัดการระบบจราจรภายในด่าน ทำ

ให้ประสิทธิภาพการใช้พื้นที่จอร์ดบรทุกภายในด่านไม่เต็มที่ ซึ่งในจุดนี้ส่งผลเสียอย่างยิ่งต่อเวลาที่ใช้ในการตรวจปล่อยเนื่องจากจอร์ดบรทุกสินค้าต้องเคลื่อนตัวมายังเครื่องเอ็กซ์เรย์ ซึ่งการขาดการจัดการการจราจรที่ดีทำให้จอร์ดบรทุกสินค้าเสียเวลาในการเข้ามายังจุดเอ็กซ์เรย์ ส่วนด้านศุลกากรหนองคายนั้นพบว่าจอร์ดบรทุกสินค้าภายในด่านศุลกากรนั้นไม่ได้ทำเป็นลานจอดแต่ให้อาศัยจอดตามพื้นที่ว่างที่อยู่ในด่านซึ่งทำให้การเข้าออกของจอร์ดบรทุกสินค้าที่มาใช้บริการเกิดความไม่สะดวกและ สำหรับจุดให้บริการสำหรับพนักงานขับรถจอร์ดบรทุกสินค้า ณ ด้านศุลกากรสะเดามีครบและด้านศุลกากรหนองคายยังขาดจุดให้บริการอาหาร

ด่านพรมแดน ในระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนนั้น การผ่านพิธีการที่ด้านศุลกากรเป็นการให้บริการแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส ซึ่งสามารถตั้งตู้บัญชีรถจอร์ดบรทุกสินค้าได้ครั้งละหลายๆ คัน ตามลักษณะใบขนที่มาเป็นชุด ทำให้ปัญหาคอขวดของระบบที่พบจะเกิดขึ้นบริเวณด่านพรมแดนแทนซึ่งมีลักษณะการให้บริการเป็นแบบขับผ่าน และเนื่องจากเป็นระบบ First-in-First-Out (FIFO) ทำให้ปริมาณจอร์ดบรทุกสินค้าที่ให้บริการได้ต่อชั่วโมงถูกจำกัด ซึ่งสามารถเปรียบเทียบในแต่ละส่วนของจุดผ่านแดนได้ดังนี้

ทางเข้าด่านพรมแดน หากพิจารณาทางเข้าด่านพรมแดนจะพบว่าด่านพรมแดนมุกดาหาร และปางเบซาร์เท่านั้นที่ไม่มีจอร์ดบรตามข้างทาง ส่วนด่านพรมแดนอื่นๆ มีรถจอดข้างทาง มีจุดตัด หรือการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์ โดยด่านที่พบปัญหาหนักที่สุดคือด่านพรมแดนสะเดาและอรัญประเทศ สำหรับด่านพรมแดนหนองคายและนครพนมมีการจัดการที่ดีทำให้ไม่มีจอร์ดบรหรือกิจกรรมเชิงพาณิชย์ในพื้นที่ข้างทางเท่าใดนัก

พื้นที่จอร์ดบรภายในด่านพรมแดน จากการสำรวจข้อมูลพบว่าด่านที่มีการจัดการพื้นที่จอร์ดบรสำหรับจอร์ดบรทุกสินค้าได้ดีคือด่านพรมแดนหนองคายโดยมีการแบ่งส่วนลานจอดสำหรับจอร์ดบรทุกสินค้าทั้งก่อนและหลังการผ่านพิธีการผ่านแดน ซึ่งช่วยลดปัญหาการจราจรภายในด่านพรมแดนและส่งเสริมการให้บริการแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส ส่วนด่านพรมแดนนครพนมและปางเบซาร์นั้นพื้นที่เป็นลักษณะของลานจอดเดี่ยว ซึ่งมีการใช้ร่วมกันของจอร์ดบรทุกสินค้า ขาเข้าและขาออก ทำให้เกิดความไม่สะดวก

จุดปฏิบัติการผ่านพิธีการศุลกากรและตรวจคนเข้าเมือง จากในหัวข้อที่ 5.2 จะพบว่าหากจุดปฏิบัติการเป็นการบริการแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส จะมีอัตราการให้บริการสูงสุดมากกว่า แต่ถ้าหากปริมาณจอร์ดบรทุกสินค้าไม่มากนัก การใช้ระบบขับผ่านจะสามารถลดเวลาการผ่านแดนสำหรับจอร์ดบรทุกสินค้าได้ ทั้งนี้ด่านพรมแดน อรัญประเทศ สะเดาและปางเบซาร์เป็นรูปแบบขับผ่านในปัจจุบัน

4.7.3 สรุปแนวทางการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าที่จุดผ่านแดน

เมื่อเปรียบเทียบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนทั้ง 6 แห่งและพิจารณาข้อได้เปรียบเสียเปรียบของการจัดการสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าในแต่ละแบบแล้ว พอดีสรุปเป็นข้อเสนอแนะสำหรับการวางแผนออกแบบรูปแบบจุดผ่านแดนที่ดีได้ดังนี้

รูปแบบทางกายภาพ จากผลของการสำรวจและสังเกตการณ์พบว่าจุดผ่านแดนกลุ่มที่ 1 แบบแยกด้านศุลกากรออกจากด้านพรมแดนนั้นมีความเหมาะสมสำหรับการให้บริการมากกว่า เนื่องจากเป็นการช่วยลดความหนาแน่นของรถบรรทุกสินค้าบริเวณด้านพรมแดน กล่าวคือรถบรรทุกสินค้าที่เข้ามาใช้บริการด้านพรมแดนและยังไม่สามารถข้ามออกไปได้อาจประสบปัญหาต่างกัน การแยกส่วนการให้บริการนอกจากจะเป็นการเพิ่ม พื้นที่จอดพักสำหรับรถบรรทุกสินค้าแล้ว ยังเป็นการแยกจุดจอดพักสำหรับรถบรรทุกสินค้าที่ประสบปัญหาด้านการผ่านพิธีการในขั้นตอนต่างๆ ออกจากกัน เพื่อช่วยลดความหนาแน่น

นอกจากผลของการลดความหนาแน่นของรถบรรทุกสินค้าบริเวณด้านพรมแดนแล้ว ก็ยังช่วยในเรื่องของการอำนวยความสะดวกในการพักผ่อนให้กับพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าอีกด้วย

รูปแบบจุดปฏิบัติการ (บริเวณด้านพรมแดน) จากผลของการสำรวจและสังเกตการณ์พบว่ารูปแบบที่เหมาะสมคือ รูปแบบการบริการแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส ซึ่งจะช่วยให้จุดบริการมีอัตราการให้บริการสูงสุดได้ แต่จะไม่เหมาะสมในกรณีที่มีปริมาณรถบรรทุกสินค้าน้อย

องค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า จากการพิจารณาเปรียบเทียบข้อดีและข้อเสียของรูปแบบสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าของจุดผ่านแดนทั้ง 6 แห่งพอดีสรุปเป็นลักษณะอันพึงประสงค์ขององค์ประกอบของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าได้ดังนี้

1) เส้นทางอนุมัติและถนนทางเข้าสู่ด้านพรมแดน

- ควรเป็นถนนเส้นเดียว จากด้านศุลกากรไปยังด้านพรมแดน โดยไม่มีจุดตัด พื้นผิวถนนควรกว้างพอให้มีการจราจรริมทางได้โดยไม่รบกวนผิวการจราจรมากนัก
- ควรมีระยะห่างจากด้านศุลกากรพอสมควร เพื่อให้มีพื้นที่รองรับแถวคอยสำหรับรถบรรทุกสินค้า
- ควรมีการกันเขตทาง เพื่อป้องกันกิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่จะมารบกวนกระแสจราจร
- ควรทำการแยกส่วนระหว่างรถบรรทุกสินค้าและรถท่องเที่ยว บริเวณทางเข้าด้านพรมแดน ทั้งนี้อาจพิจารณาทำการขยายช่องจราจรให้มากกว่า 4 ช่องบริเวณถนนทางเข้าด้านพรมแดน

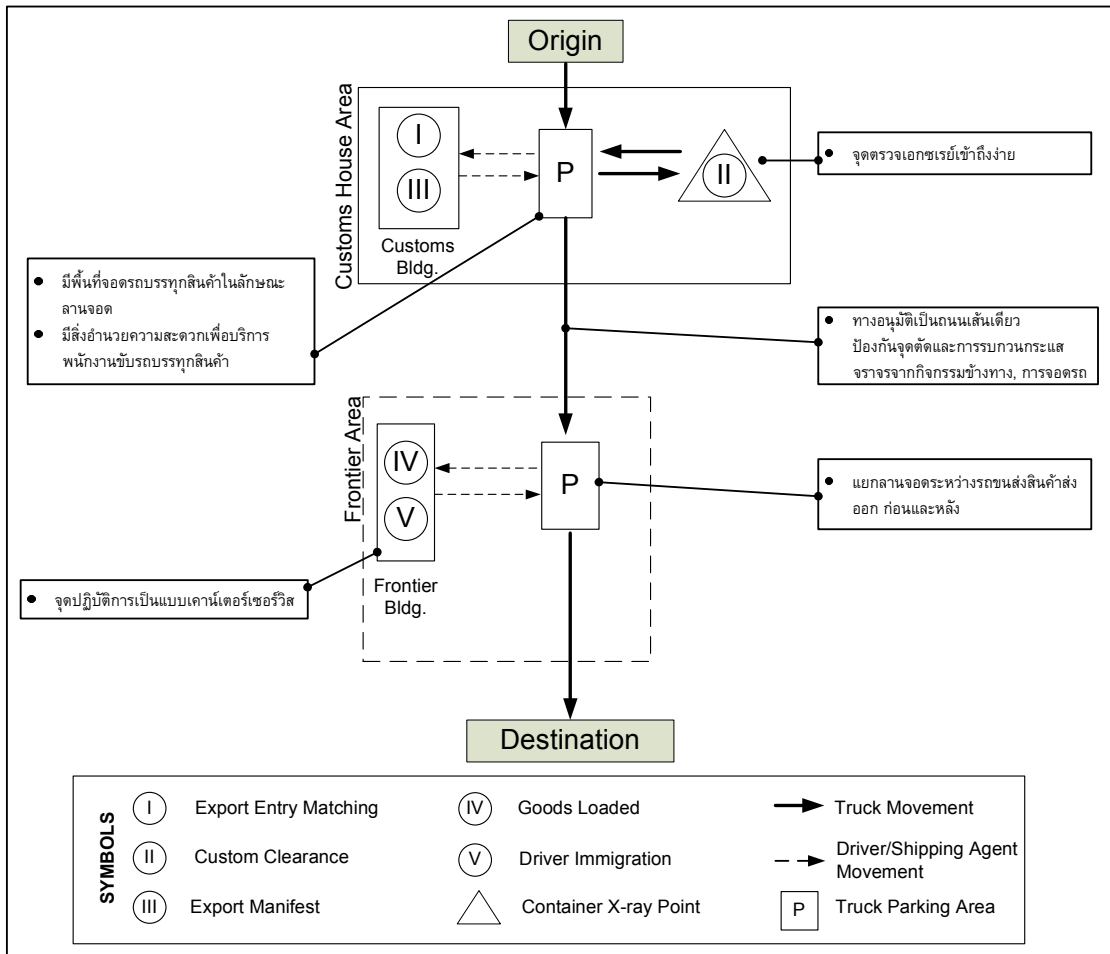
2) ด้านสุทธการ

- ควรมีพื้นที่จอดพักรถบรรทุกทุกสินค้าในลักษณะของลานจอด
- ควรมีการจัดการการจราจรภายในที่ดี จุดเอ็กชเรย์ สามารถเข้าถึงได้สะดวก
- ควรมีจุดบริการสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกทุกสินค้าเช่น ร้านอาหาร, ห้องน้ำ ห้องอาบน้ำ เป็นต้น โดยเฉพาะด้านที่ไกลจากต้นทางของสินค้ามาก

3) ด้านพรมแดน

- ควรมีลานจอดพักรถบรรทุกทุกสินค้าแยกส่วนกันระหว่างรถบรรทุกสินค้าขาเข้า/ขาออก และลานจอดพักก่อนผ่านพิธีการและหลังผ่านพิธีการ
- ลักษณะจุดบริการควรเป็นแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิส
- ควรแยกส่วนช่องให้บริการอย่างชัดเจนระหว่างรถบรรทุกทุกสินค้าและรถท่องเที่ยว

โดยการบรรยายลักษณะของจุดผ่านแดนที่กล่าวมาสามารถเขียนเป็นแผนผังการให้บริการได้ดังรูปที่ 4.25 ซึ่งเป็นลักษณะของจุดผ่านแดนที่ด้านสุทธการแยกส่วนและมีจุดตรวจเอ็กชเรย์อยู่ที่ด้านสุทธการ มีลานจอดพักรถบรรทุกทุกสินค้า และสำหรับด้านพรมแดนมีรูปแบบการให้บริการแบบเคาน์เตอร์เซอร์วิสดังรูปที่ 4.25

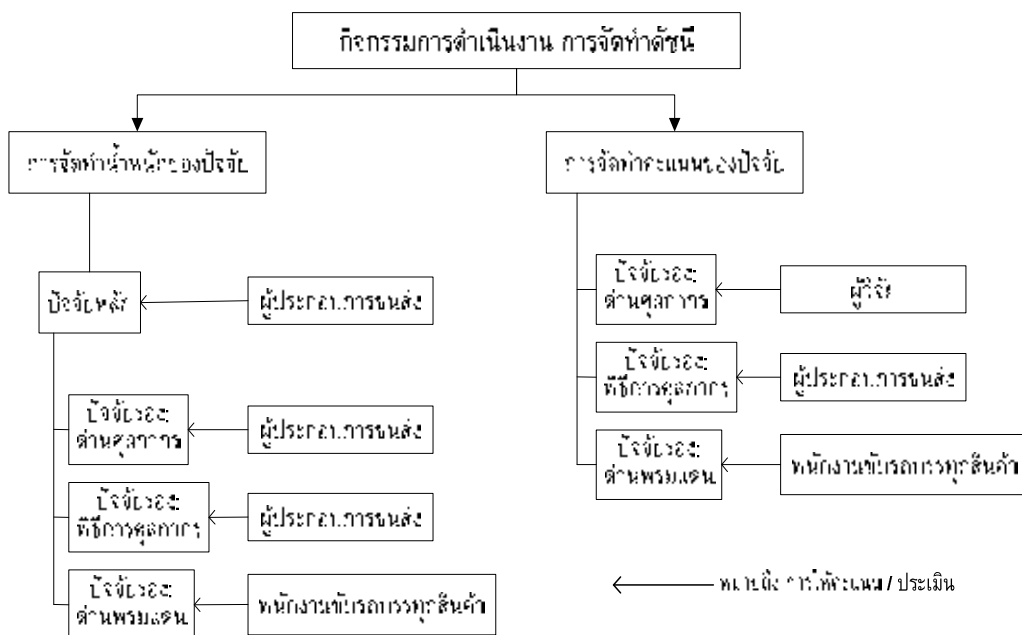


รูปที่ 4.25 ผังการจัดบริการสำหรับจุดผ่านแดนที่เหมาะสม

บทที่ 5

การจัดทำดัชนีชี้วัดถึงอำนาจความสะดวกทางการขนส่ง

ในการจัดทำดัชนีชี้วัดถึงอำนาจความสะดวกทางการขนส่งตาม โครงสร้างของดัชนีดัง แผนภูมิในรูปที่ 3.2 นั้น สามารถแบ่งการจัดทำออกเป็นสองส่วน โดยในส่วนแรกจะเป็นการจัดทำ น้ำหนักของปัจจัยซึ่งเป็นส่วนประกอบของดัชนีและส่วนที่สองเป็นการจัดทำคะแนนของแต่ละ ปัจจัย ซึ่งมีการดำเนินงานการจัดทำดัชนีชี้วัดถึงอำนาจความสะดวกทางการขนส่งดังรูปที่ 5.1



รูปที่ 5.1 แสดงกิจกรรมการดำเนินงานในการจัดทำดัชนี

จากรูปที่ 5.1 จะเห็นว่าโครงสร้างของการจัดทำดัชนีชี้วัดนั้นแบ่งงานออกเป็นสองส่วนหลักซึ่งในการจัดทำน้ำหนักของปัจจัยและการจัดทำคะแนนของปัจจัยนั้น ได้มีการดำเนินงานที่แตกต่างกันซึ่งจะได้อธิบายในหัวข้อที่ 5.1 และ 5.2 ต่อไป

5.1 แนวความคิดในการจัดทำน้ำหนักดัชนี

ในการจัดทำน้ำหนักดัชนีชี้วัดถึงอำนาจความสะดวกทางการขนส่งในงานวิจัยนี้ได้ใช้ การวิเคราะห์เชิงลำดับชั้น (AHP) ตามที่กล่าวไว้ในบทที่ 2 โดยการวิเคราะห์เชิงลำดับชั้นซึ่งพัฒนา โดย Saaty(1996) นั้นใช้วิธีการเปรียบเทียบเกณฑ์ที่ละคู่ (Pair-Wise Comparison) เพื่อจัดทำเมตริกซ์ เปรียบเทียบที่ใช้ในการหาค่าน้ำหนักคะแนน อย่างไรก็ตามข้อจำกัดที่สำคัญของการใช้ วิธีการ เปรียบเทียบเกณฑ์ที่ละคู่คือ ผู้ตอบแบบสอบถามจะตอบคำถามเป็นจำนวนมาก ในทางปฏิบัติมี

ความเป็นไปได้สูงที่ผู้ตอบแบบสอบถามจะเกิดความผิดพลาด วิธีดังกล่าวจึงใช้ได้กับกลุ่มตัวอย่างที่มีปริมาณไม่มาก

ทั้งนี้จากการศึกษาของ Hutton (1996) ได้ทดลองใช้วิธีการจัดลำดับ (Ranking) ในการหาค่าน้ำหนักคะแนนเปรียบเทียบกับการใช้วิธีการเปรียบเทียบทีละคู่ โดยการทดสอบวิธีการประเมินค่าน้ำหนักโดยตาราง Ranking Oder Centroid (ROC) ของ Edwards (1994) ซึ่งใช้การเรียงลำดับในการหาค่าน้ำหนักความสำคัญพบว่าผลค่าน้ำหนักคะแนนที่ได้มีความแตกต่างกันโดยเฉลี่ยน้อยกว่า 5 % ทั้งนี้ผู้วิจัยได้ทำการเลือกใช้การจัดลำดับ (Ranking) ช่วยในการจัดทำเมตริกซ์เปรียบเทียบ โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามทำการจัดลำดับความสำคัญของปัจจัยที่ต้องการเปรียบเทียบและใช้ลำดับความสำคัญคำนวณหาค่าเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยทั้งสอง โดยดูที่ความแตกต่างของลำดับความสำคัญซึ่งค่าเปรียบเทียบของปัจจัยที่ 1 เทียบกับปัจจัยที่ 2 ดังแสดงในตารางที่ 5.1

ตารางที่ 5.1 แสดงค่าเปรียบเทียบของปัจจัยที่ 1 เทียบกับปัจจัยที่ 2

		ลำดับความสำคัญของปัจจัยที่ 2			
		1	2	3	4
ลำดับความสำคัญของปัจจัยที่ 1	1	1	2	3	4
	2	1/2	1	2	3
	3	1/3	1/2	1	2
	4	1/4	1/3	1/2	1

โดยตารางที่ 5.1 นั้นจะสะท้อนความสำคัญของแต่ละปัจจัยโดยดูที่ลำดับความสำคัญตาม โดยในการศึกษา กำหนดให้ลำดับความสำคัญที่ต่างกันของปัจจัยทั้งสอง 1 ลำดับหมายถึงปัจจัยที่มีลำดับความสำคัญสูงกว่ามีความสำคัญมากกว่าปัจจัยที่มีลำดับความสำคัญต่ำกว่า 2 เท่า ค่าเปรียบเทียบของลำดับความสำคัญที่สูงกว่าเมื่อเทียบกับลำดับความสำคัญที่ต่ำกว่าจะเท่ากับ 2 และค่าเปรียบเทียบของลำดับความสำคัญที่ต่ำกว่านั้นก็จะเป็นส่วนกลับกันคือ 1/2 ตามลำดับ

5.1.1 ตัวอย่างการคำนวณ

ในส่วนนี้จะขอนำเสนอตัวอย่างการคำนวณค่าน้ำหนักคะแนนโดยยกตัวอย่างจากการคำนวณค่าน้ำหนักของคลังใช้วิธีการจัดลำดับความสำคัญในการประยุกต์หาค่าเปรียบเทียบสำหรับสร้างเมตริกซ์เปรียบเทียบดังนี้

ตัวอย่างการคำนวณหาเมตริกซ์เปรียบเทียบ

ขั้นตอนที่ 1 สรุปข้อมูลลำดับความสำคัญจากการตอบแบบสอบถาม (ตัวอย่างสมมติ) ดังตารางที่ 5.2

ตารางที่ 5.2 ค่าลำดับความสำคัญ(ตัวอย่าง)

ปัจจัย	ลำดับความสำคัญ (r_i)
ด้านด้านบุคลากร	2
ด้านพิธีการบุคลากร	1
ด้านด้านพรมแดน	3

ขั้นตอนที่ 2 การสร้างเมตริกซ์เปรียบเทียบ จากข้อมูลที่ได้จะพบว่าค่าเปรียบเทียบระหว่างปัจจัยด้านด้านบุคลากร เทียบกับปัจจัยด้านพิธีการบุคลากรมีลำดับความสำคัญต่างกัน 1 ลำดับซึ่งเมื่อคำนวณค่าเปรียบเทียบดังตารางที่ 5.1 จะได้ค่าเปรียบเทียบ(X_{ij}) เท่ากับ $\frac{1}{2}$ โดยหากคำนวณค่าเปรียบเทียบทั้งหมดจะสามารถสร้างเมตริกซ์เปรียบเทียบได้ดังตารางที่ 5.3

ตารางที่ 5.3 ค่าเมตริกซ์เปรียบเทียบของตัวอย่าง

	ด้านด้านบุคลากร	ด้านพิธีการบุคลากร	ด้านด้านพรมแดน
ด้านด้านบุคลากร	1	1/2	2
ด้านพิธีการบุคลากร	2	1	3
ด้านด้านพรมแดน	1/2	1/3	1

ขั้นตอนที่ 3 คำนวณหาค่าเวกเตอร์ความสำคัญ (Priorities Vector) จากเมตริกซ์เปรียบเทียบที่ได้จากขั้นตอนที่ 2 เราสามารถหาค่าไอเกนเวกเตอร์ของเมตริกซ์ดังกล่าวและนำไปคำนวณหาค่าเวกเตอร์ความสำคัญตามวิธีการของการวิเคราะห์เชิงลำดับขั้นที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 3 ซึ่งจะสามารถคำนวณหาน้ำหนักค่าความสำคัญของแต่ละปัจจัยได้ดังตารางที่ 5.4

ตารางที่ 5.4 แสดงค่าไอเกนเวกเตอร์และค่าน้ำหนักคะแนนของปัจจัย

ปัจจัย	เมตริกซ์เปรียบเทียบ			ค่าไอเกนเวกเตอร์	ค่าเวกเตอร์ ความสำคัญ	ค่าน้ำหนัก คะแนน
	1	0.5	2			
ด้านด้านบุคลากร	1	0.5	2	0.466	0.3	30%
ด้านพิธีการบุคลากร	2	1	3	0.847	0.54	54%
ด้านด้านพรมแดน	0.5	0.33	1	0.256	0.16	16%

ขั้นตอนที่ 4 ทดสอบค่าอัตราส่วนความคงเส้นคงวา (Consistency Ratio) เพื่อเป็นการทดสอบความน่าเชื่อถือของค่าน้ำหนักคะแนนที่ได้สามารถตรวจสอบได้โดยนำค่าไอเกน(Eigen Value) ของเมตริกซ์มาคำนวณหาค่าดัชนีความคงเส้นคงวา(Consistency Index) (มีปัจจัยเสริมคือขนาดของเมตริกซ์เปรียบเทียบ) และนำไปเทียบกับ ดัชนีความคงเส้นคงวาแบบสุ่มเพื่อหาค่าอัตราส่วนความคงเส้นคงวา(Consistency Ratio) ซึ่งค่าน้ำหนักคะแนนที่ได้จะมีความน่าเชื่อถือหากอัตราส่วนดังกล่าวมีค่าน้อยกว่า 10 % (Saaty, 1996)

$$CI = \frac{\lambda_{max} - n}{n - 1} \quad \text{สมการที่ 5.1}$$

โดยที่

CI = ดัชนีความคงเส้นคงวา

λ_{max} = ค่าไอเกนเวกเตอร์ของเมตริกซ์เปรียบเทียบ

n = ค่าขนาดของเมตริกซ์เปรียบเทียบ

$$CR = \frac{CI}{RI} \quad \text{สมการที่ 5.2}$$

โดยที่

CR = อัตราส่วนความคงเส้นคงวา

CI = คำนวณความคงเส้นคงวา

RI = คำนวณความคงเส้นคงวาแบบสุ่ม

จากตัวอย่างจะพบว่าค่าไอเกนของเมตริกซ์เปรียบเทียบมีค่าเท่ากับ 3.006 เมื่อนำไปคำนวณตามสมการที่ 5.1 โดยแทนค่า $\lambda_{max} = 3.006$ และค่า $n = 3$ พบว่าจะได้ค่า $CI = 0.003$ และสำหรับเมตริกซ์ขนาด 3x3 นั้นค่า $RI = 0.58$ ดังนั้นตามสมการที่ 5.2 สามารถหาค่า CR ของเมตริกซ์เปรียบเทียบของตัวอย่างได้เท่ากับ 0.51% แสดงว่าค่าน้ำหนักคะแนนที่ได้มีความน่าเชื่อถือ

นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้ทำการเปรียบเทียบการคำนวณค่าน้ำหนักคะแนนโดยเทียบค่าน้ำหนักคะแนนที่ได้จากค่าเปรียบเทียบที่ใช้ในการวิจัยกับค่าน้ำหนักที่ได้จากตาราง ROC ของ Edwards (1994) พบว่าค่าเปรียบเทียบเริ่มต้นเท่ากับ 3 จะให้ค่าใกล้เคียงกับการศึกษาของ Edwards (1994) มากที่สุดดังตารางที่ 5.5

ตารางที่ 5.5 การเปรียบเทียบผลน้ำหนักระหว่างค่าเปรียบเทียบกับค่าจากตาราง ROC

Ranking	Weight Distribution			
	Ranking Oder Centroid		Comparison-Value	
	3 criteria	4 criteria	3 criteria	4 criteria
1 st Rank	61.1%	52.1%	54.0%	46.8%
2 nd Rank	27.8%	27.1%	29.7%	27.7%
3 rd Rank	11.1%	14.6%	16.3%	16.0%
4 th Rank	-	6.2%	-	9.5%
S.D. = 4.7%				

5.1.2 สรุปผลการคิดค่าน้ำหนักคะแนน

ในการจัดทำน้ำหนักสำหรับปัจจัยหลัก ผู้วิจัยดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบการขนส่งโดยการส่งแบบสอบถามและเข้าสัมภาษณ์พนักงานผู้เกี่ยวข้องกับการจัดการรถบรรทุกสินค้าส่งออกจำนวน 27 ราย โดยใช้แบบสอบถามในภาคผนวก ก ซึ่งผลสำรวจที่ได้เป็นการจัดลำดับความสำคัญ (Priorities Ranking) ของปัจจัยหลักทั้ง 3 ปัจจัย เพื่อนำมาคำนวณหาเมตริกซ์เปรียบเทียบ (Comparison Matrix) แทนการให้ผู้ประกอบการทำการเปรียบเทียบปัจจัยที่ละคู่ (Pair-Wise Comparison) ดังตัวอย่างในหัวข้อ 5.1.1 จากการสำรวจบริษัทผู้ประกอบการขนส่งจำนวน 27 ราย ผู้วิจัยได้ทำการหาค่าเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของค่าน้ำหนักคะแนนของปัจจัยหลักทั้ง 3 ปัจจัยพบว่าปัจจัยที่มีค่าน้ำหนักคะแนนมากที่สุดคือปัจจัยด้านด้านบุคลากร(44.09%) อันดับสองคือปัจจัยด้านด้านพรมแดน(35.32%) และอันดับสามคือ ปัจจัยด้านพิธีการศุลกากร(20.59%) ตามลำดับ

สำหรับการจัดทำค่าน้ำหนักของปัจจัยรอง ในแต่ละส่วนนั้น ได้ใช้วิธีการเช่นเดียวกับการจัดทำค่าน้ำหนักของปัจจัยหลักทุกประการ โดยมีความแตกต่างคือผู้ที่ทำการประเมินค่าลำดับความสำคัญของแต่ละปัจจัยโดยปัจจัยรองด้านด้านศุลกากรและด้านพิธีการศุลกากรประเมินโดยผู้ประกอบการขนส่งจำนวน 27 ราย ส่วนปัจจัยรองด้านด้านพรมแดนประเมินโดยพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า จำนวน 199 ราย ซึ่งสามารถสรุปผลค่าน้ำหนักความสำคัญได้ดังตารางที่ 5.6

ตารางที่ 5.6 ค่าน้ำหนักของปัจจัยประกอบดัชนี

ปัจจัยหลัก	น้ำหนักคะแนน ปัจจัยหลัก	ปัจจัยรอง	น้ำหนักคะแนน ปัจจัยรอง
ด้านด้านบุคลากร	44.1%	ความปลอดภัย	19.1%
		ที่ตั้งของด้านฯ	46.6%
		พื้นที่จอดรถฯ	34.3%
ด้านพิธีการบุคลากร	20.6%	เจ้าหน้าที่	32.4%
		ความล่าช้า	39.0%
		ระบบเอกสาร	17.8%
		ความโปร่งใส	10.8%
ด้านด้านพรมแดน	35.3%	จุดพักรถบริเวณด้านฯ	30.9%
		ถนนทางเข้าด้านฯ	18.0%
		การจัดการจราจร	22.8%
		โครงสร้างจุดเชื่อมต่อ	16.7%
		สถานีบริการเชื้อเพลิง	11.6%

5.2 การจัดทำคะแนนของปัจจัยรอง

5.2.1 การจัดทำคะแนนของปัจจัยด้านด้านบุคลากร

สำหรับปัจจัยด้านด้านบุคลากรนั้นมีปัจจัยรองคือ ปัจจัยด้านความปลอดภัย ปัจจัยด้านความง่ายต่อการเข้าถึงและปัจจัยด้านความเพียงพอของพื้นที่จอดรถ ซึ่งผู้วิจัยได้เป็นผู้ประเมินให้ค่าคะแนน ตามวัตถุประสงค์ของแต่ละปัจจัยที่กล่าวไว้ในบทที่ 3 ซึ่งในการประเมินคะแนนนั้นมีหลักการให้คะแนนในแต่ละปัจจัยดังนี้

ปัจจัยด้านความปลอดภัย สำหรับปัจจัยด้านความปลอดภัย ได้ทำการประเมินให้คะแนนโดยพิจารณาจากคุณสมบัติด้านความปลอดภัยบริเวณด้านบุคลากรซึ่งได้สรุปและรวบรวมมาจากการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งความหมายของระดับคะแนนในแต่ละข้อเป็นดังตารางที่ 5.7

ตารางที่ 5.7 การให้ระดับคะแนนด้านความปลอดภัย

ระดับคะแนน	คำอธิบาย
1	ด้านบุคลากรไม่มีลักษณะของพื้นที่จอดรถ กล่าวคือรถบรรทุกสินค้าต้องอาศัยการจอดริมทางซึ่งถือว่ามีความปลอดภัยน้อยที่สุด
2	ด้านบุคลากรมีพื้นที่จอดรถที่มีขอบเขตเฉพาะและมีรั้วกั้นชัดเจนแต่ไม่มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยภายใน, ไม่มีระบบแสงสว่างบริเวณพื้นที่จอดรถและขาดการจัดการพื้นที่
3	หมายถึงด้านบุคลากรมีพื้นที่จอดรถที่มีขอบเขตเฉพาะและมีรั้วกั้นชัดเจน มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยภายใน แต่ไม่มีระบบแสงสว่างบริเวณพื้นที่จอดรถและขาดการจัดการพื้นที่
4	ด้านบุคลากรมีพื้นที่จอดรถที่มีขอบเขตเฉพาะและมีรั้วกั้นชัดเจน มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยภายใน มีระบบแสงสว่างบริเวณพื้นที่จอดรถแต่ขาดการจัดการพื้นที่
5	ด้านบุคลากรมีพื้นที่จอดรถที่มีขอบเขตเฉพาะและมีรั้วกั้นชัดเจน มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยภายใน มีระบบแสงสว่างบริเวณพื้นที่จอดรถพร้อมทั้งมีการจัดการพื้นที่จอดรถให้เป็นระเบียบเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ

ปัจจัยด้านความง่ายต่อการเข้าถึง สำหรับปัจจัยด้านความง่ายต่อการเข้าถึงด้านบุคลากร ผู้วิจัยได้ประเมินจาก สภาพถนนที่รถบรรทุกสินค้าใช้ในการเข้าสู่ด้านบุคลากรซึ่งการให้คะแนนจะพิจารณาจากคุณสมบัติของถนนได้แก่ จำนวนช่องจราจร สภาพไหล่ทาง ลักษณะทางแยกก่อนเข้าถึงด้านบุคลากรและลักษณะการใช้พื้นที่รอบด้านบุคลากร ซึ่งได้สรุปและรวบรวมมาจากการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งความหมายของระดับคะแนนในแต่ละข้อเป็นดังตารางที่ 5.8

ตารางที่ 5.8 การให้ระดับคะแนนด้านความง่ายต่อการเข้าถึง

ระดับคะแนน	คำอธิบาย
1	ถนนทางเข้าด้านศาลากลางมีขนาดน้อยกว่า 4 ช่องจราจรและ/หรือ ผิวทางชำรุดมาก ไม่สมบูรณ์
2	ถนนทางเข้าด้านศาลากลางมีสภาพดีไม่ชำรุดและมีขนาดตั้งแต่ 4 ช่องจราจรขึ้นไป แต่ยังมีการจอดรถ/ตั้งแผงลอย บนไหล่ทางทำให้ไม่สามารถใช้การได้,ทางเข้าด้านศาลากลางมีทางแยกอยู่ทำให้รองรับแฉกคอกของรถบรรทุกสินค้าได้ไม่มากและพื้นที่โดยรอบที่ตั้งด้านศาลากลางเป็นพื้นที่เมืองซึ่งถูกใช้ในเชิงพาณิชย์
3	ถนนทางเข้าด้านศาลากลางมีสภาพดีไม่ชำรุดและมีขนาดตั้งแต่ 4 ช่องจราจรขึ้นไป, ไหล่ทางไม่ถูกรบกวนผิวจราจรแต่ทางเข้าด้านศาลากลางมีทางแยกอยู่ทำให้รองรับแฉกคอกของรถบรรทุกสินค้าได้ไม่มากและพื้นที่โดยรอบที่ตั้งด้านศาลากลางเป็นพื้นที่เมืองซึ่งถูกใช้ในเชิงพาณิชย์
4	ถนนทางเข้าด้านศาลากลางมีสภาพดีไม่ชำรุดและมีขนาดตั้งแต่ 4 ช่องจราจรขึ้นไป, ไหล่ทางไม่ถูกรบกวนผิวจราจรและบริเวณทางเข้าด้านศาลากลางไม่มีทางแยกอยู่ทำให้มีพื้นที่ในการรองรับแฉกคอกของรถบรรทุกสินค้าแต่พื้นที่โดยรอบที่ตั้งด้านศาลากลางยังเป็นพื้นที่เมืองซึ่งถูกใช้ในเชิงพาณิชย์
5	ถนนทางเข้าด้านศาลากลางมีสภาพดีไม่ชำรุดและมีขนาดตั้งแต่ 4 ช่องจราจรขึ้นไป, ไหล่ทางไม่ถูกรบกวนผิวจราจร,บริเวณทางเข้าด้านศาลากลางไม่มีทางแยกอยู่ทำให้มีพื้นที่ในการรองรับแฉกคอกของรถบรรทุกสินค้าและด้านศาลากลางตั้งอยู่นอกเขตเมือง พื้นที่โดยรอบที่ตั้งด้านฯ ยังไม่ถูกใช้ในเชิงพาณิชย์

ปัจจัยด้านความเพียงพอของพื้นที่จอดรถ สำหรับปัจจัยด้านความเพียงพอของพื้นที่จอดรถ บริเวณด้านศาลากลาง ผู้วิจัยได้ประเมินจากการสอบถามความหนาแน่นของการใช้พื้นที่จอดรถจากผู้มาใช้บริการ โดยสอบถามเกี่ยวกับความถี่ของการประสบปัญหาพื้นที่จอดรถขาดแคลนซึ่งความหมายของระดับคะแนนในแต่ละข้อเป็นดังตารางที่ 5.9

ตารางที่ 5.9 การให้ระดับคะแนนด้านความเพียงพอของพื้นที่จอดรถ

ระดับคะแนน	คำอธิบาย
1	พบปัญหาพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอและเกิดแถวคอยเกือบทุกวันที่เปิดทำการ
2	พบปัญหาพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอและเกิดแถวคอยเฉพาะบางวันของสัปดาห์ทำการแต่ไม่เกิน 3 วันต่อสัปดาห์
3	พบปัญหาพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอและเกิดแถวคอยเฉพาะบางสัปดาห์ในรอบเดือน โดยพบไม่เกิน 2 สัปดาห์ต่อเดือน
4	พบปัญหาพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอและเกิดแถวคอยเฉพาะบางเดือนในรอบปี เท่านั้นและมีเดือนที่ไม่พบปัญหาดังกล่าว 6 เดือนต่อปีขึ้นไป
5	ยังไม่พบปัญหาพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอและเกิดแถวคอย

5.2.2 การจัดทำคะแนนของปัจจัยด้านพิธีการศุลกากร

ในส่วนของปัจจัยด้านพิธีการศุลกากรนั้นผู้วิจัยได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งเป็นผู้ประเมินให้คะแนนสำหรับพิธีการศุลกากรของจุดผ่านแดนต่างๆ จากประสบการณ์การใช้บริการด้วย หลักการทำดัชนีกระจาย (Diffusion Index) ในลักษณะเดียวกับการจัดทำคะแนนของดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (CITS, 2549) ซึ่งจะใช้คำถามเชิงบวกซึ่งบรรยายค่าที่ดีที่สุดของตัวชี้วัดในแต่ละหัวข้อตามวัตถุประสงค์ที่ต้องการวัดและให้ผู้ประกอบการขนส่งตอบคำถามให้ความคิดเห็นว่าเห็นด้วยกับค่ากล่าวมาน้อยเพียงใด และความคิดเห็นดังกล่าวจะถูกแปรค่าเป็นคุณลักษณะของจุดผ่านแดนนั้น ๆ ซึ่งมี 5 ระดับและมีตัวอย่างหลักการแปลงข้อมูลเชิงคุณภาพเป็นเชิงปริมาณดังนี้

ตารางที่ 5.10 การให้ระดับคะแนนด้านพิธีการศุลกากร

ระดับคะแนน	คำอธิบาย
1	ผู้ให้สัมภาษณ์ตอบว่าไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ถือว่าคุณภาพต่ำมากในด้านนั้นๆ
2	ผู้ให้สัมภาษณ์ตอบว่าไม่เห็นด้วย ถือว่าคุณภาพต่ำในด้านนั้นๆ
3	ผู้ให้สัมภาษณ์ตอบว่าค่อนข้างเห็นด้วย ถือว่าคุณภาพปานกลางในด้านนั้นๆ
4	ผู้ให้สัมภาษณ์ตอบว่าเห็นด้วย ถือว่าคุณภาพสูงในด้านนั้นๆ
5	ผู้ให้สัมภาษณ์ตอบว่าเห็นด้วยอย่างยิ่ง ถือว่าคุณภาพสูงมากในด้านนั้นๆ

5.2.3 การจัดทำคะแนนของปัจจัยด้านด่านพรมแดน

ในส่วนของปัจจัยด้านด่านพรมแดนนั้น ผู้วิจัยได้กำหนดให้พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าเป็นผู้ประเมินให้คะแนนสำหรับจุดผ่านแดนต่างๆ โดยการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถามในภาคผนวก ก และใช้หลักการแปลงค่าเชิงคุณภาพเป็นค่าคะแนนเช่นเดียวกับการประเมินปัจจัยด้านพิธีการศุลกากร ทั้งนี้ผู้วิจัยได้แยกคิดคะแนนให้พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าให้คะแนนด่านพรมแดนที่ปฏิบัติการอยู่ในระหว่างที่สำรวจเท่านั้น ผลการประเมินค่าคะแนนจะกล่าวถึงในหัวข้อ 5.3 และจำนวนกลุ่มตัวอย่างแยกตามด่านพรมแดนได้สรุปไว้ดังตารางที่ 5.11

ตารางที่ 5.11 จำนวนพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าแยกตามจุดผ่านแดน

จุดผ่านแดน	จำนวนพนักงานขับรถ (คน)	จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง (บริษัท)
อรัญประเทศ	37	3
มุกดาหาร	36	11
นครพนม	10	1
หนองคาย	40	17
สะเดา	49	3
ปางดงเบงชารี	26	2
รวม	199 (คน)	27 (บริษัท)

5.3 สรุปการประเมินคะแนนของจุดผ่านแดน

ในการประเมินคะแนนของจุดผ่านแดนสำหรับปัจจัยหลักด้านด่านพรมแดนและด้านพิธีการศุลกากรนั้น ได้รับการประเมินจากผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า ดังที่ได้กล่าวรายละเอียดไว้ในหัวข้อที่ 5.2 แต่สำหรับปัจจัยหลักด้านด่านศุลกากรซึ่งทำการประเมินจากการสัมภาษณ์และสังเกตการณ์โดยผู้วิจัยนั้นมีรายละเอียดดังนี้

จุดผ่านแดนอรัญประเทศ

ความปลอดภัย สำหรับด่านศุลกากรอรัญประเทศนั้นภายในที่ทำการด่านศุลกากรไม่มีพื้นที่สำหรับจอดรถบรรทุกสินค้า ทำให้รถบรรทุกสินค้าต้องอาศัยการจอดริมทางซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและอาชญากรรมคะแนนประเมินด้านความปลอดภัยสำหรับรถบรรทุกสินค้า จึงเท่ากับ 1 คะแนน

ความง่ายต่อการเข้าถึง สำหรับด่านศุลกากรอรัญประเทศ นั้นพื้นที่โดยรอบมีการใช้งานเชิงพาณิชย์ และอาคารด่านศุลกากรตั้งอยู่บริเวณใกล้กับทางแยกซึ่งทำให้การเข้าถึงไม่สะดวก แต่ขนาดถนนทางเข้าด่านศุลกากรมีสภาพดีและมีขนาด 4 ช่องจราจรคะแนนประเมินด้านความง่ายต่อการเข้าถึงจึงเท่ากับ 2 คะแนน

ความเพียงพอของพื้นที่จอดรถ สำหรับด่านศุลกากรอรัญประเทศ นั้นจากการสัมภาษณ์พบว่ามีปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากแถวคอยของรถบรรทุกสินค้าที่จอดบริเวณไหล่ทางโดยส่วนใหญ่ในทุกวันทำการดังนั้นคะแนนประเมินด้านความเพียงพอของพื้นที่จอดรถจึงเท่ากับ 1 คะแนน

จุดผ่านแดนมุกดาหาร

ความปลอดภัย สำหรับด่านศุลกากรมุกดาหารนั้นพื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้าอยู่ภายในด่านพรมแดนซึ่งมีขอบเขตชัดเจน มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยดูแลบริเวณทางเข้า อีกทั้งการจัดพื้นที่จอดรถยังได้แยกช่องจอดอย่างชัดเจนและมีระบบแสงสว่างทั่วถึงทั้งบริเวณคะแนนการประเมินจึงเท่ากับ 5 คะแนน

ความง่ายต่อการเข้าถึง สำหรับด่านศุลกากร มุกดาหารนั้น ตั้งอยู่บริเวณด้านนอกตัวเมืองพื้นที่โดยรอบยังไม่มีการใช้งานในเชิงพาณิชย์ อีกทั้งถนนทางเข้าเป็นถนนลาดยางสภาพดีขนาด 4 ช่องจราจรซึ่งไม่มีการรบกวนผิวจราจรบริเวณไหล่ทางเลยดังนั้นคะแนนประเมินจึงเท่ากับ 5 คะแนน

ความเพียงพอของพื้นที่จอดรถ สำหรับด่านศุลกากรมุกดาหาร นั้นจากการสัมภาษณ์พบว่ามีปัญหาการจราจรติดขัดเนื่องจากแถวคอยของรถบรรทุกสินค้าที่จอดบริเวณศุลกากรเพียงแค่ช่วงบางเดือนในรอบปีเท่านั้น ดังนั้นคะแนนประเมินจึงเท่ากับ 4 คะแนน

จุดผ่านแดนนครพนม

ความปลอดภัย สำหรับด่านศุลกากรนครพนม นั้นพื้นที่ जोดรถบรรทุกสินค้าอยู่ภายในด่านพรมแดนซึ่งมีขอบเขตชัดเจน แต่ยังมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยดูแลบริเวณทางเข้า อีกทั้งการจัดพื้นที่ जोดรถยังไม่ได้ได้แยกช่อง जोดอย่างชัดเจนและมีระบบแสงสว่างไม่ทั่วถึงทั้งบริเวณคะแนนการประเมินจึงเท่ากับ 2 คะแนน

ความง่ายต่อการเข้าถึง สำหรับด่านศุลกากรนครพนมตั้งอยู่ในตัวเมืองซึ่งมีการใช้พื้นที่ในเชิงพาณิชย์โดยรอบประกอบด้วยถนนทางเข้าด่านเป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจรที่พื้นที่ไหล่ทางถูกรบกวนผิวจราจรประกอบด้วยมีทางแยกอยู่ติดทางเข้าด่านดังนั้น นั้นคะแนนในการประเมินจึงได้เท่ากับ 2 คะแนน

ความเพียงพอของพื้นที่ जोดรถ สำหรับด่านศุลกากร นครพนมนั้นจากการสอบถามพบว่ามี การพบปัญหาพื้นที่ जोดรถไม่เพียงพอในช่วงวันจันทร์ อังคารและวันศุกร์ เป็นส่วนมากดังนั้น คะแนนประเมินจึงเท่ากับ 2 คะแนน

จุดผ่านแดนหนองคาย

ความปลอดภัย สำหรับด่านศุลกากรหนองคาย นั้นพื้นที่ जोดรถบรรทุกสินค้าภายในด่านศุลกากรมีขอบเขตชัดเจนแต่ไม่มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย อีกทั้งยังขาดการจัดการระบบจราจรและแสงสว่างดังนั้นคะแนนประเมินจึงเท่ากับ 2 คะแนน

ความง่ายต่อการเข้าถึง สำหรับด่านศุลกากรหนองคายนั้น ตั้งอยู่บริเวณด้านนอกตัวเมืองพื้นที่โดยรอบยังไม่มีการใช้งานในเชิงพาณิชย์ อีกทั้งถนนทางเข้าเป็นถนนลาดยางสภาพดีขนาด 4 ช่องจราจรซึ่งไม่มีการรบกวนผิวจราจรบริเวณไหล่ทางเลยดังนั้นคะแนนประเมินจึงเท่ากับ 5 คะแนน

ความเพียงพอของพื้นที่ जोดรถ สำหรับด่านศุลกากรหนองคาย นั้นจากการสอบถามพบว่ามี ปัญหาพื้นที่ जोดรถไม่เพียงพอทุกวัน ซึ่งรถบรรทุกสินค้าที่ไม่มีพื้นที่ जोดรถรองรับต้องอาศัยการ जोดรถริมทางด้านหน้าด่านศุลกากรซึ่งมีการ जोดในลักษณะดังกล่าวทุกวัน ดังนั้นคะแนนประเมินจึงเท่ากับ 1

จุดผ่านแดนสะเตา

ความปลอดภัย สำหรับด่านศุลกากรสะเตา นั้นพบว่าพื้นที่ जोดรถมีขอบเขตชัดเจนมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย อีกทั้ง มีระบบแสงสว่างบริเวณพื้นที่ जोดรถแต่ยังขาดการจัดการพื้นที่ ดังนั้นคะแนนประเมินจึงเท่ากับ 4 คะแนน

ความง่ายต่อการเข้าถึง สำหรับด่านศุลกากรสะเตาตั้งอยู่บริเวณด้านนอกตัวเมืองพื้นที่โดยรอบยังไม่มีการใช้งานในเชิงพาณิชย์ อีกทั้งถนนทางเข้าเป็นถนนลาดยางสภาพดีขนาด 4 ช่อง

จราจรซึ่งไม่มีการรบกวนผิวจราจรบริเวณไหล่ทางเลยประกอบกับไม่มีทางแยกบริเวณทางเข้าด้าน
ศุลกากร ดังนั้นคะแนนประเมินจึงเท่ากับ 5 คะแนน

ความเพียงพอของพื้นที่จอดรถ สำหรับด้านศุลกากรสะพานนั้น จากการสอบถามพบว่า
ปัญหาเกี่ยวกับพื้นที่จอดรถไม่เพียงพอเกือบทุกวันที่เปิดทำการ ทำให้พนักงานขับรถบรรทุกสินค้า
เกิดความไม่สะดวกในการหาที่จอดรถ ดังนั้นคะแนนประเมินจึงเท่ากับ 1 คะแนน

จุดผ่านแดนปาดังเบซาร์

ความปลอดภัย สำหรับด้านศุลกากรปาดังเบซาร์นั้นอยู่ภายในด่านพรมแดนซึ่งมีขอบเขต
ชัดเจน มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยดูแลบริเวณทางเข้า อีกทั้งการจัดพื้นที่จอดรถยังได้แยกช่อง
จอดอย่างชัดเจนและมีระบบแสงสว่างทั่วถึงทั้งบริเวณคะแนนการประเมินจึงเท่ากับ 5 คะแนน

ความง่ายต่อการเข้าถึง สำหรับด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ นั้น ตั้งอยู่บริเวณด้านนอกตัวเมือง
พื้นที่โดยรอบยังไม่มีการใช้งานในเชิงพาณิชย์อีกทั้งถนนทางเข้าเป็นถนนลาดยางสภาพดีขนาด 4
ช่องจราจรซึ่งไม่มีการรบกวนผิวจราจรบริเวณไหล่ทางเลยดังนั้นคะแนนประเมินจึงเท่ากับ 5
คะแนน

ความเพียงพอของพื้นที่จอดรถ สำหรับด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ นั้นพบปัญหาพื้นที่จอดรถ
ไม่เพียงพอและเกิดแถวคอยเฉพาะบางเดือนในรอบปีเท่านั้นและมีเดือนที่ไม่พบปัญหาดังกล่าว 6
เดือนต่อปีขึ้นไปจากการสอบถามพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าพบว่าโดยส่วนใหญ่จะมีพื้นที่จอดรถ
เสมอยกเว้นช่วงเวลาหน้าเทศกาลเช่นปีใหม่ หรือตรุษจีน ดังนั้นคะแนนประเมินจึงเท่ากับ 4 คะแนน

สำหรับปัจจัยด้านพิธีการศุลกากรและปัจจัยด้านด่านพรมแดน ได้ทำการประเมินคะแนน
จากผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า ตามลำดับดังที่ได้กล่าวไว้ในหัวข้อ 5.2
ซึ่งผลจากการประเมินคะแนนโดยผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าเป็นดัง
ตารางที่ 5.12

ตารางที่ 5.12 สรุปคะแนนดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง

ปัจจัย		จุดผ่านแดน					
		อรัญประเทศ	มุกดาหาร	นครพนม	หนองคาย	สะเตา	ป่าดงเบขาร์
ด่านศุลกากร (44.1%)	ความปลอดภัย (19.1%)	1.0	5.0	2.0	2.0	4.0	5.0
	ความง่ายในการเข้าถึง(46.6%)	2.0	5.0	2.0	5.0	5.0	5.0
	พื้นที่จอดรถ (34.3%)	1.0	4.0	2.0	1.0	1.0	4.0
พิธีการศุลกากร (20.6%)	เจ้าหน้าที่ (32.4%)	4.7	3.8	4.0	3.7	4.0	4.5
	ความล่าช้า (39.0%)	3.7	4.3	3.0	3.0	3.0	4.5
	ระบบเอกสาร (17.8%)	4.0	4.2	3.0	3.9	3.0	4.0
	ความโปร่งใส (10.8%)	4.7	4.1	4.0	4.5	3.3	4.0
ด่านพรมแดน (35.3%)	จุดพักรถ (30.9%)	3.0	3.4	2.8	3.6	3.0	3.2
	ถนนทางเข้าด่านพรมแดน (18.0%)	3.8	4.5	5.0	3.1	3.5	3.5
	การจัดการจราจร (22.8%)	2.8	4.3	2.9	4.1	2.4	3.7
	โครงสร้างจุดเชื่อมต่อ (16.7%)	3.1	4.8	4.5	4.2	2.5	3.1
	สถานีบริการเชื้อเพลิง (11.6%)	4.0	4.6	4.8	4.2	4.4	4.1
ค่าดัชนีรวม (ถ่วงน้ำหนัก)		2.7	4.4	2.9	3.4	3.3	4.2
ค่าคะแนนโดยรวมจากความเห็นของพนักงานขับรถ		3.7	4.6	4.1	3.9	2.7	3.5

หมายเหตุ ระดับดีมาก (>4.5) ระดับดี (ระหว่าง 3.5-4.5) ระดับปานกลาง (ระหว่าง 2.5-3.5) ระดับควรปรับปรุง (ระหว่าง 1.5-2.5) ระดับควรปรับปรุงเร่งด่วน (<1.5)

5.4 การอภิปรายผลลัพธ์ของคะแนนดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง

โดยสรุปจากค่าน้ำหนักคะแนนในตารางที่ 5.6 ทำให้เราทราบว่าตัวชี้วัดหลักที่มีอิทธิพลต่อค่าคะแนนดัชนีชี้วัดฯ มากที่สุดคือตัวชี้วัดทางด้านด้านบุคลากร(44.1%) ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลจากการสำรวจภาคสนามในบทที่ 4 ที่พบว่าร้อยละรถบรรทุกสินค้า 46.3% ใช้เวลารอคอยที่ด้านบุคลากรนานกว่า 6 ชั่วโมงดังนั้น การให้บริการของด้านบุคลากรจึงมีความสำคัญ

ผลของค่าคะแนนตัวชี้วัดด้านบุคลากร จากการประเมินคะแนนตามเกณฑ์ของผู้วิจัยดังหัวข้อ 5.2 จะเห็นว่า จุดผ่านแดนแต่ละแห่งมีข้อดี ข้อเสียแตกต่างกันไป สำหรับจุดผ่านแดนที่ได้คะแนนตัวชี้วัดด้านบุคลากรเยอะที่สุดคือ จุดผ่านแดนมุกดาหาร ซึ่งจากข้อมูลของมุกดาหาร(ด้านบุคลากรมุกดาหาร, 2554 : ออนไลน์) พบว่ามีปริมาณรถบรรทุกสินค้าขาออกที่ผ่านด่านในปีงบประมาณ 2554 เพียง 28,837 คัน นอกจากนี้เมื่อเปรียบเทียบมูลค่าการส่งออกสินค้าดังตารางที่ 3.2 สำหรับในปี 2554 ก็พบว่าด่านบุคลากรมุกดาหารมีมูลค่าการส่งออกต่ำมาก(9,665.35 ล้านบาท) เมื่อเทียบกับด่านอื่น (ค่าเฉลี่ย 76,923.31 ล้านบาท) ซึ่งผลจากปริมาณรถบรรทุกที่เข้าใช้บริการนี้เองทำให้ด่านบุคลากรมุกดาหารได้คะแนนตัวชี้วัดด้านความเพียงพอของพื้นที่จอดรถสูงถึง 4.0 เช่นเดียวกับด่านบุคลากรปางเบซาร์ซึ่งมีมูลค่าการส่งออกสินค้าเฉพาะจุดผ่านแดนทางบกที่เป็นถนนเพียง 26,091.57 ล้านบาท ในปี 2554 (กรมการค้าต่างประเทศ, 2555 : ออนไลน์)

ทางด้านด่านบุคลากรอรัญประเทศ, หนองคายและสะเตา จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องพบว่าปริมาณที่จอดรถไม่เพียงพอ และเกิดปัญหาพื้นที่จอดรถขาดแคลนบ่อยทำให้ได้คะแนนตัวชี้วัดด้านที่จอดรถน้อย

สำหรับลักษณะพื้นที่จอดรถพบว่า ด้านบุคลากรมุกดาหาร สะเตาและปางเบซาร์มีการจัดโซนพื้นที่จอดรถบริเวณด่านบุคลากรอย่างเป็นระบบกว่าด่านบุคลากรอื่นๆ โดยเฉพาะด่านบุคลากรอรัญประเทศซึ่งไม่มีการจัดพื้นที่จอดรถภายในด่านบุคลากรเลย

ผลของค่าคะแนนตัวชี้วัดพิธีการทางบุคลากร จากการประเมินคะแนนโดยผู้ประกอบการขนส่งพบว่า ตัวชี้วัดด้านพิธีการทางบุคลากรนั้น จุดผ่านแดนทุกแห่งได้คะแนนอยู่ในเกณฑ์ดี (มากกว่า 3.5 คะแนน) ยกเว้นด่านบุคลากรสะเตาซึ่งได้คะแนนอยู่ในระดับปานกลาง เนื่องมาจากได้ค่าคะแนนในตัวชี้วัดย่อยด้านระบบเอกสารและความล่าช้าน้อยกว่าด่านบุคลากรอื่น (3.0) ทั้งนี้สอดคล้องกับปัญหาทางกายภาพที่พบจากการสำรวจจุดผ่านแดน (หัวข้อ 4.5 บทที่ 4) กล่าวคือจุดผ่านแดนสะเตามีระบบการให้บริการสำหรับพิธีการบุคลากรและตรวจคนเข้าเมืองบริเวณด่านพรมแดนเป็นแบบระบบขับผ่าน โดยในการใช้บริการนอกเวลาราชการ รถบรรทุกสินค้าต้องชำระค่าล่วงเวลาและรอรับใบเสร็จซึ่งเขียนด้วยลายมือโดยเจ้าหน้าที่ที่ละใบ ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งเห็นว่าเป็นการเสียเวลาโดยไม่จำเป็นและสามารถปรับเป็นระบบคูปองหรือระบบออกใบเสร็จอัตโนมัติ

แทนได้ นอกจากนี้ด้านบุคลากรสะอาดยังได้คะแนนตัวชี้วัดด้านความโปร่งใสน้อย อาจเป็นเพราะด้านบุคลากรสะอาดมีปริมาณรถบรรทุกสินค้าเข้าใช้บริการมาก ทำให้ด้านบุคลากรจำเป็นต้องนำระบบจัดการความเสี่ยงมาใช้ อย่างเข้มงวดทำให้ผู้ประกอบการขนส่งบางรายอาจรู้สึกว่าการปฏิบัติขาดความเสมอภาค แต่ทั้งที่จริงเป็นไปตามกฎระเบียบของกรมศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ส่งออกที่มีประวัติไม่ต้องการเปิดตรวจสินค้าเพื่อลดภาระของด้านศุลกากร

นอกจากนี้จากตารางที่ 3.2 และ 5.12 จะสังเกตได้ว่าจำนวนรถบรรทุกสินค้าที่ใช้บริการด้านศุลกากรนั้นไม่มีผลที่ชัดเจนต่อคะแนนตัวชี้วัดพิธีการทางศุลกากรทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการผ่านพิธีการทางศุลกากรและตรวจคนเข้าเมืองนั้น ขึ้นอยู่กับรูปแบบการให้บริการของแต่ละจุดผ่านแดน และตัวชี้วัดไม่ได้มีการวัดในมิติของความพอเพียงแต่วัดค่าคะแนนในมิติของ ความเหมาะสมของการใช้เวลาและทรัพยากรอื่นมากกว่า

ผลของค่าคะแนนตัวชี้วัดด้านพรมแดน จากการประเมินคะแนนโดยพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าพบว่าจุดผ่านแดนทุกแห่งได้ค่าคะแนนอยู่ในระดับดีมาก (มากกว่า 3.5 คะแนน) ยกเว้นจุดผ่านแดนสะเดาและจุดผ่านแดนอรัญประเทศ ซึ่งจุดผ่านแดนทั้งสองแห่งนี้มีปัญหาที่คล้ายกันคือมีการจราจรติดขัดเป็นอย่างมากบริเวณทางเข้าสู่ด่านพรมแดน โดยด่านพรมแดนอรัญประเทศมีสาเหตุมาจากฝั่งประเทศเพื่อนบ้านเปิดทำการล่าช้า ส่วนของด่านพรมแดนสะเดามีสาเหตุมาจากตัวด่านพรมแดนของไทยเองมีอัตราการให้บริการต่ำเนื่องจากปัญหาด้านรูปแบบการให้บริการที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น นอกจากนี้ยังมีข้อที่น่าสังเกตคือ

- ด่านพรมแดนที่มีโครงสร้างจุดเชื่อมต่อเป็นสะพานและแพขนานยนต์จะได้ค่าดัชนีชี้วัดจุดเชื่อมต่ออยู่ในระดับดี ในขณะที่จุดเชื่อมต่อที่เป็นถนนจะได้คะแนนในระดับปานกลาง ทั้งนี้จากข้อมูลภาคสนามพอสรุปได้ว่า จุดผ่านแดนทางบกที่มีจุดเชื่อมต่อเป็นถนนนั้น การจราจรหลังจากออกด่านพรมแดนไปแล้วมีการติดขัด อันเนื่องมาจากการลดช่องจราจรและการใช้ทางร่วมกันของรถบรรทุกและรถท่องเที่ยวเกิดความวุ่นวายและการเปลี่ยนช่องจราจรไปมา ต่างจากสะพานและแพขนานยนต์ ที่ในส่วนโครงสร้างพื้นฐานของจุดเชื่อมต่อจะไม่มีติดขัดและวิ่งต่อแถวกันเพียง 1 ช่องจราจรและจากการปล่อยรถเข้าสู่สะพานหรือแพขนานยนต์มีการจำกัดไม่เหมือนโครงสร้างจุดเชื่อมต่อที่เป็นถนน
- ผลของตัวชี้วัดการจัดการจราจรพบว่าด่านพรมแดนที่ได้คะแนนน้อยจะคือด่านที่มีการจราจรติดขัดอย่างมากบริเวณทางเข้าด่านพรมแดนซึ่งได้แก่ด่านพรมแดนสะเดา นครพนมและอรัญประเทศ
- ผลของตัวชี้วัดถนนทางเข้าสู่ด่านพรมแดนหรือทางอนุมนัดนั้น สะท้อนให้เห็นว่าการรบกวนผิวจราจรส่งผลต่อคะแนน ซึ่งจากการสำรวจภาคสนามพบว่าถนนทางเข้าด่าน-

พรมแดนสะเดาและหนองคายมีการรบกวนผิวจราจรและได้คะแนนน้อย ที่น่าสังเกตอีกข้อหนึ่งคือ ด้านพรมแดนอรัญประเทศ ทางอนุภูมิภาคออก (จากด้านศุลกากรสู่ด้านพรมแดน) มีจุดตัดมากก็จริงแต่ไม่มีการรบกวนผิวจราจรและรถบรรทุกสามารถใช้ช่องทางเข้าสู่ด้านพรมแดนได้เต็มที่ (2ช่องจราจร) ซึ่งต่างจากด้านพรมแดนสะเดาและหนองคายที่มีการจำกัดสิทธิ์สำหรับรถบรรทุกสินค้าให้ใช้ช่องจราจรเพียงช่องเดียวและเพื่อช่องจราจรไว้ให้กับรถท่องเที่ยว ซึ่งทำให้รถบรรทุกสินค้าต้องเกิดแถวคอยต่างๆ ที่ถนนยังว่างอยู่

- ในส่วนของคะแนนด้านสถานีบริการเชื้อเพลิง ทุกจุดผ่านแดนได้คะแนนไม่แตกต่างกันมากนักทั้งนี้อาจเป็นเพราะรูปแบบของสถานีบริการเชื้อเพลิงในประเทศไทยสำหรับรถบรรทุกสินค้าไม่มีความแตกต่างกันอย่างเห็นได้ชัด
- คะแนนของตัวชี้วัดจุดพักรถบริเวณด้านพรมแดนแบ่งออกเป็นสองกลุ่มอย่างเห็นได้ชัดคือ ด้านพรมแดนที่มีพื้นที่พักรถภายในด้านพรมแดน (ปาดังเบซาร์ หนองคายและมุกดาหาร) ได้คะแนนอยู่ในช่วง 3.2-3.6 คะแนน ส่วนกลุ่มด้านพรมแดนที่อาศัยทางอนุภูมิภาคเป็นจุดพักรถ (นครพนม, หนองคายและอรัญประเทศ) ได้คะแนนอยู่ในช่วง 2.8-3.0 คะแนน

โดยสรุปจะเห็นว่าคะแนนของตัวชี้วัดย่อยและตัวชี้วัดหลักสามารถสะท้อนความพึงพอใจของผู้ใช้บริการต่อลักษณะจุดผ่านแดนแบบต่างๆ ซึ่งการพิจารณาคะแนนของตัวชี้วัดควรยึดตามนิยามที่กำหนดไว้อย่างระมัดระวังและพิจารณาแต่ในมุมมองที่กำหนดไว้เท่านั้น

บทที่ 6

การวิเคราะห์ผลกระทบจากแผนการปรับปรุงจุดผ่านแดนและข้อตกลงระหว่างประเทศ

สำหรับประเทศไทยในปัจจุบัน ได้มีแผนงานในการปรับปรุงจุดผ่านแดนเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งให้เป็นไปตามข้อตกลงความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งแผนการปรับปรุงดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง โดยผลสามารถแบ่งวิเคราะห์ได้เป็น 2 ส่วน โดย ส่วนแรกคือการวิเคราะห์ผลที่จะเกิดขึ้นจากแผนการปรับปรุงจุดผ่านแดนตามนโยบายของรัฐบาลซึ่งมีความชัดเจนแล้วในทางปฏิบัติ และ ในส่วนที่สองคือการ วิเคราะห์ผลในกรณีที่ข้อตกลงความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างประเทศมีผลบังคับใช้อย่างสมบูรณ์ในอนาคต ซึ่งในการวิเคราะห์ผลนั้นมีรายละเอียดดังนี้

6.1 ผลของแผนการปรับปรุงจุดผ่านแดนตามนโยบายของรัฐบาล

ในปัจจุบันรัฐบาลได้มีการกำหนดแผนการพัฒนาจุดผ่านแดนหลายแห่งอย่างเป็นรูปธรรม และมีความชัดเจน ซึ่งในส่วนของจุดผ่านแดนสำคัญที่ทำการศึกษามีแผนการพัฒนาและผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งแยกตามจุดผ่านแดนมีดังนี้

6.1.1 จุดผ่านแดนอรัญประเทศ

สำหรับจุดผ่านแดนอรัญประเทศได้มีแผนการพัฒนาในอนาคตเพื่อรองรับการเติบโตของการค้าและการขนส่งข้ามแดนดังนี้

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

โดยแผนการพัฒนาดังกล่าว ในส่วนที่จะมีผลกระทบต่อจุดผ่านแดน คือการพัฒนาจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่เพื่อทำการแยกส่วนของผู้ใช้บริการที่เป็นนักท่องเที่ยวและรถบรรทุกสินค้าออก

จากกัน ซึ่งแผนการพัฒนาดังกล่าว ส่งผลต่อดัชนีชี้วัดสิ่งแวดล้อมความสะดวกทางการขนส่งดังตารางที่ 6.1

ตารางที่ 6.1 ผลจากแผนการพัฒนาตามนโยบาย สำหรับจุดผ่านแดนรัฐประเทศ

แผนการปรับปรุง	ปัจจัยรองที่ได้รับผล	คะแนนเก่า	คะแนนใหม่
การจัดตั้งจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่	จุดพักรถบริเวณด่านพรมแดน	3.0	5.0
	โครงสร้างจุดเชื่อมต่อ	3.1	4.0

โดยการประเมินคะแนนของจุดผ่านแดนรัฐประเทศ ในกรณีที่มีการสร้างจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่และมีการออกแบบให้เป็นมาตรฐาน ทั้งที่ตั้งด่านและการจัดการพื้นที่ภายในด่านพรมแดนผู้วิจัยได้พิจารณาเปรียบเทียบกับกรณีจุดผ่านแดนสะเดาและจุดผ่านแดนปางเบซาร์ในปัจจุบัน ด้านจุดพักรถบริเวณด่านพรมแดนและ โครงสร้างจุดเชื่อมต่อตามลำดับ ซึ่งปริมาณรถบรรทุกสินค้าส่งออก ณ จุดผ่านแดนรัฐประเทศนั้นน้อยกว่าด่านพรมแดนสะเดามาก การประเมินคะแนนใหม่สำหรับปัจจัยดังกล่าวจึงเท่ากับ 5.00 คะแนนและ 4.00 สำหรับคะแนนปัจจัยด้าน โครงสร้างจุดเชื่อมต่อดังตารางที่ 6.1

6.1.2 จุดผ่านแดนมุกดาหาร

สำหรับจุดผ่านแดนมุกดาหาร ได้มีแผนการพัฒนาในอนาคตเพื่อรองรับการเติบโตของการค้าและการขนส่งข้ามแดนดังนี้

- ด้านศุลกากรมุกดาหารมีแผนการก่อสร้างอาคารที่ทำการด้านศุลกากรแห่งใหม่ บริเวณใกล้กับด่านพรมแดนมุกดาหารเพื่อรองรับ โครงการพัฒนาพื้นที่ควบคุมร่วมกันระหว่างไทย-ลาวและเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้บริการซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างก่อสร้าง ภายหลังจากก่อสร้างเสร็จสิ้นจะทำการย้ายศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ(Single Stop Service)และด้านศุลกากรมุกดาหารมายังอาคารหลังใหม่ทั้งหมด
- การพัฒนาพื้นที่ความร่วมมือ (Common Control Area:CCA) ซึ่งเป็นพื้นที่สำหรับการตรวจสินค้าร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ทั้งสองประเทศซึ่งจะทำให้รถบรรทุกสินค้าไม่ต้องถูกตรวจซ้ำซ้อนซึ่งในปัจจุบันด่านพรมแดนของลาวได้มีการจัดเตรียมพื้นที่ไว้แล้ว แต่ทางฝั่งไทยยังขาดการสนับสนุนด้านนโยบายและการปรับปรุงกฎหมายรองรับ

โดยแผนการพัฒนาดังกล่าว ในส่วนที่จะมีผลกระทบต่อจุดผ่านแดน คือการพัฒนาอาคารที่ทำการด้านศุลกากรแห่งใหม่ติดกับบริเวณด่านพรมแดนซึ่งแผนการพัฒนาดังกล่าวจะช่วยให้มีพื้นที่รองรับรถบรรทุกสินค้าเพิ่มขึ้นและส่งผลกระทบต่อดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งดังตารางที่ 6.2

ตารางที่ 6.2 ผลจากแผนการพัฒนาด้านนโยบาย สำหรับจุดผ่านแดนมุกดาหาร

แผนการปรับปรุง	ปัจจัยประกอบดัชนีที่เปลี่ยนแปลง	คะแนนเก่า	คะแนนใหม่
อาคารด้านศุลกากรแห่งใหม่	ความปลอดภัย	5.00	5.00
	ที่ตั้งด้านฯ	5.00	5.00
	พื้นที่จอดรถ	4.00	5.00
การพัฒนาพื้นที่ควบคุมร่วม (CCA)	ความล่าช้า	4.33	5.00

โดยการประเมินคะแนนของจุดผ่านแดนมุกดาหาร ในกรณีที่มีการสร้างอาคารด้านศุลกากรแห่งใหม่และมีการพัฒนาพื้นที่ควบคุมร่วม ซึ่งจะส่งผลให้รถบรรทุกสินค้ามีพื้นที่จอดรถที่เป็นมาตรฐานและลดขั้นตอนและเวลาในการผ่านแดนตามลำดับ ซึ่งคะแนนเดิมสำหรับจุดผ่านแดนมุกดาหารนั้นได้คะแนนอยู่ในระดับ ดีมากอยู่แล้ว และจะเพิ่มสำหรับปัจจัยรองด้านพื้นที่จอดรถสำหรับปัจจัยหลักด้านอาคารด้านศุลกากรและสำหรับปัจจัยรองด้านความล่าช้าที่ผู้วิจัยได้ประเมินให้คะแนนเท่ากับ 5 คะแนนซึ่งเพิ่มจากระดับ ดี เป็น ดีมาก ดังตารางที่ 6.2

6.1.3 จุดผ่านแดนนครพนม

สำหรับจุดผ่านแดนนครพนมได้มีแผนการพัฒนาในอนาคตเพื่อรองรับการเติบโตของการค้าและการขนส่งข้ามแดนดังนี้

- การก่อสร้าง สะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 โดยโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดนครพนมนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงสายเอเชีย (Asian Highway) สาย AH15
- การก่อสร้างอาคารที่ว่าการด้านศุลกากรแห่งใหม่ซึ่งได้ใช้พื้นที่บริเวณก่อนเข้าอาคารด้านฯ พรมแดนให้เป็นที่ทำการแห่งใหม่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การบริการแก่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้ารวดเร็วขึ้น และสามารถตรวจสอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- การตัดทางเลี้ยวเมืองรองรับสะพานมิตรภาพฯ แห่งที่ 3 โดยเชื่อมต่อทางหลวงหมายเลข 22 กับทางหลวงหมายเลข 212 โดยไม่ต้องเข้ามายังตัวเมือง จ.นครพนม เพื่อลดปริมาณจราจรติดขัดในพื้นที่เมือง (แขวงทางหลวง กรมทางหลวง)
- การจัดตั้งศูนย์ระบบขนส่งโลจิสติกส์ เพื่อเป็นที่จอดรถตู้คอนเทนเนอร์ และเป็นศูนย์กระจายสินค้าจำพวกผลไม้และยางพารา บริเวณใกล้สะพาน และวางแผนให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ

นอกจากนี้แล้ว ด้านศุลกากรนครพนมยังมีโครงการที่จะขอความร่วมมือจากกระทรวงคมนาคมเพื่อจัดสร้างอาคารและสถานที่ตรวจสินค้าร่วมกันระหว่างศุลกากรไทยและลาว (SSI) ซึ่งโครงการดังกล่าวจะเป็นการอำนวยความสะดวกในการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างแนวชายแดนในอนาคต โดยแผนการพัฒนาในส่วนที่จะส่งผลกระทบต่อดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งได้สรุปไว้ดังตารางที่ 6.3

ตารางที่ 6.3 ผลจากแผนการพัฒนาตามนโยบาย สำหรับจุดผ่านแดนนครพนม

แผนการปรับปรุง	ปัจจัยประกอบดัชนีที่เปลี่ยนแปลง	คะแนนเก่า	คะแนนใหม่
การสร้างสะพานมิตรภาพฯ	โครงสร้างจุดเชื่อมต่อ	4.5	5.0
อาคารด่านศุลกากรแห่งใหม่	ความปลอดภัย	2.0	5.0
	ที่ตั้งด่านฯ	2.0	5.0
	พื้นที่จอดรถ	2.0	5.0
การตัดถนนทางเลี้ยวเมืองฯ	สภาพทางอนุมัติ	5.0	5.0

โดยการประเมินคะแนนของจุดผ่านแดนนครพนม ในกรณีมีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ซึ่งพร้อมกันนี้ได้มีการก่อสร้างอาคารที่ทำการด่านศุลกากรแห่งใหม่ในบริเวณใกล้กันกับสะพานฯด้วยผู้วิจัยได้ประเมินให้คะแนนปัจจัยรองต่างๆ ให้เพิ่มขึ้นอยู่ในระดับดีมากดังตารางที่ 6.3 เนื่องจากแผนการก่อสร้างดังกล่าวได้ออกแบบอย่างเป็นมาตรฐานเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

6.1.4 จุดผ่านแดนหนองคาย

สำหรับจุดผ่านแดนหนองคายได้มีแผนการพัฒนาในอนาคตเพื่อรองรับการเติบโตของการค้าและการขนส่งข้ามแดนดังนี้

- ด้านศุลกากรหนองคายได้มีแผนปฏิบัติการที่จะทำการวางระบบ National Single window เพื่อรองรับการเปิดเสรีด้านการขนส่งสินค้า แต่ยังคงรอความพร้อมของหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อที่จะทำการเปิดระบบจัดส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งจะช่วยลดจำนวนเอกสารที่ต้องใช้ในการนำเข้าและส่งออกสินค้า
- โครงการก่อสร้างจุดปฏิบัติการศุลกากรหนองคายแห่งใหม่โดยมีการสร้างลานสำหรับจอดรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่และติดตั้งเครื่องมือที่ช่วยในการตรวจปล่อยสินค้าเช่น เครื่องเอ็กซเรย์และเครื่องชั่งน้ำหนัก เพื่อให้เป็นจุดบริการเบ็ดเสร็จสำหรับการผ่านพิธีศุลกากร
- ปรับปรุงระบบการยื่นเอกสารสำหรับรถบรรทุกและยานพาหนะอื่น ในการเข้าออกมาเป็นวิธียื่นสแกนรหัสบาร์โค้ดแทน เพื่อลดเวลาการให้บริการ

นอกจากนี้ยังได้มีการนำเสนอแนวความคิดสร้างสะพานคู่ขนานเพิ่มเพื่อรองรับปริมาณรถบรรทุกและการขนส่งสินค้าทางระบบรางในอนาคตซึ่งแนวคิดนี้ได้มีการพูดถึงในการประชุมหลายครั้งแต่ยังไม่มีการผลักดันเพื่อเข้าเป็นแผนงานการพัฒนาเนื่องจากต้องอาศัยความร่วมมือและงบประมาณของทั้งสองประเทศ โดยแผนการพัฒนานี้จะส่งผลกระทบต่อดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งได้สรุปไว้ดังตารางที่ 6.4

ตารางที่ 6.4 ผลจากแผนการพัฒนาตามนโยบาย สำหรับจุดผ่านแดนหนองคาย

แผนการปรับปรุง	ปัจจัยประกอบดัชนีที่เปลี่ยนแปลง	คะแนนเก่า	คะแนนใหม่
การจัดทำระบบ NSW และ ปรับระบบการยื่นเอกสารเป็นการแสดงรหัสบาร์โคด	ความล่าช้า	3.00	4.00
	ระบบเอกสาร	3.88	4.00
	ความโปร่งใส	4.53	5.00
การสร้างอาคารด่านศุลกากรแห่งใหม่พร้อมลานตรวจปล่อยสินค้า	ความปลอดภัย	3.00	5.00
	ที่ตั้งด้านฯ	5.00	5.00
	พื้นที่จอดรถ	1.00	5.00

โดยการประเมินคะแนนของจุดผ่านแดนหนองคาย ในกรณีมีการสร้างอาคารด่านศุลกากรพร้อมลานตรวจปล่อยสินค้าแห่งใหม่ พร้อมกับพัฒนาระบบเอกสารโดยใช้ระบบรหัสแท่ง (Barcode) และการร่วมมือทำงานเป็นหน้าต่างเดียว (National Single Window) ผู้วิจัยได้ประเมินคะแนนสำหรับปัจจัยด้านพิธีการศุลกากรให้อยู่ในระดับ ดี เนื่องจากยังไม่ได้มีการปรับใช้มาตรฐาน UNCCD อย่างเต็มรูปแบบ แต่สำหรับปัจจัยรองด้านความโปร่งใสนั้นให้คะแนนพัฒนาขึ้นอยู่ในระดับ ดีมากดังตารางที่ 6.4

6.1.5 จุดผ่านแดนสะเดา

จากสถานการณ์ปัจจุบันที่ปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่เพิ่มขึ้นอย่างมากทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในหลายภาคส่วนร่วมมือกันจัดมาตรการรองรับปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นสำหรับจุดผ่านแดนสะเดา จากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถสรุปแผนการพัฒนาในอนาคตเพื่อรองรับการเติบโตของการค้าและการขนส่งข้ามแดนดังนี้

- แผนการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ โดยตำแหน่งที่ตั้งอยู่ใกล้กับด่านพรมแดนสะเดา ซึ่งจุดนี้จะใช้เป็นด่านพรมแดนสำหรับรถบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ ซึ่งจะมีการตัดถนนทางหลวงหมายเลข 4 บริเวณบ้านพรุเดี่ยว (กม.77+600) มายังด่านพรมแดนแห่งใหม่ระยะทางประมาณ 6.6 กิโลเมตร
- แผนการก่อสร้างด่านศุลกากรบ้านประกอบ เนื่องจากทางฝั่งมาเลเซียจะมีการพัฒนาพื้นที่ด้านตรงข้ามบ้านประกอบเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมซึ่งจะมีทั้งที่ตั้งโรงงานและศูนย์กระจายสินค้า (ชื่อโครงการ Kota Perdana Project) หลังจากมีการประชุมกันในระดับชาติทางรัฐบาลไทยจึงมีนโยบายการก่อสร้างด่านพรมแดน

บ้านประกอบเพื่อให้เป็นจุดรองรับการขนส่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและแบ่งเบาปริมาณการขนส่งจากด่านศุลกากรสะเดาด้วย

นอกจากนี้ยังมีแผนการศึกษาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนมาเลเซีย สืบเนื่องมาจากปริมาณการจราจรของรถบรรทุกสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นทำให้ทางหลวงหมายเลข 4 ไม่สามารถรองรับได้อีกต่อไป จึงมีแนวความคิดการตัดถนนเส้นใหม่เพื่อเชื่อมระหว่างนิคมอุตสาหกรรมของจังหวัดสงขลาซึ่งเป็นจุดต้นทางของสินค้าส่งออกกับด่านพรมแดนสะเดาที่บริเวณบ้านพรุเดียว โดยมีการออกแบบถนนมีจุดเชื่อมโยงไปยังด่านพรมแดนป่าดงเบซาร์ด้วยซึ่งปัจจุบันโครงการนี้อยู่ในระหว่างการศึกษาโดยได้มีการนำเสนอแผนโครงการต่อธนาคารพัฒนาแห่งเอเชียเพื่อศึกษาความคุ้มค่าในการลงทุน

ตารางที่ 6.5 ผลจากแผนการพัฒนาตามนโยบาย สำหรับจุดผ่านแดนสะเดา

แผนการปรับปรุง	ปัจจัยประกอบดัชนีที่เปลี่ยนแปลง	คะแนนเก่า	คะแนนใหม่
แผนการก่อสร้างด่านศุลกากรแห่งใหม่	ความปลอดภัย	4.00	5.00
	ที่ตั้งด่านฯ	5.00	5.00
	พื้นที่จอดรถ	1.00	5.00

โดยการประเมินคะแนนของจุดผ่านแดนสะเดา ในกรณีที่มีการก่อสร้างด่านศุลกากรแห่งใหม่เพื่อแยกระบบการให้บริการจุดผ่านแดนสำหรับรถบรรทุกสินค้าและรถท่องเที่ยว ผู้วิจัยได้ประเมินให้คะแนนสำหรับด่านศุลกากรแห่งใหม่อยู่ในระดับ ดีมาก ดังตารางที่ 6.5 เนื่องจากการออกแบบด่านศุลกากรแห่งใหม่ได้มีการออกแบบให้รองรับปริมาณรถบรรทุกสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

6.1.6 จุดผ่านแดนป่าดงเบซาร์

สำหรับจุดผ่านแดนป่าดงเบซาร์ได้มีการพัฒนาในอนาคตเพื่อรองรับการเติบโตของการค้าและการขนส่งข้ามแดนเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าส่งออกทางระบบรางซึ่งเริ่มมีการขยายตัวขึ้นเนื่องจากต้นทุนการขนส่งที่น้อยกว่าการขนส่งทางบก โดยจุดผ่านแดนป่าดงเบซาร์ได้มีการพัฒนาที่สำคัญดังนี้

- การก่อสร้างลานตรวจตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อใช้เป็นสถานที่ตรวจปล่อยสินค้า โดยมีแผนติดตั้งเครื่องเอ็กซเรย์เพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าเมื่อปริมาณการใช้บริการเพิ่มมากขึ้น ซึ่งลานตรวจตู้คอนเทนเนอร์ตั้งอยู่บนเส้นทางที่เชื่อมระหว่างด่านพรมแดนป่าดงเบซาร์และสถานีรถไฟป่าดงเบซาร์

นอกจากนี้ยังมีแผนการพัฒนาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนมาเลเซีย ซึ่งทางหลวงพิเศษดังกล่าวมีการออกแบบให้ถนนมีส่วนที่เชื่อมไปยังด่านพรมแดนปางเบซาร์ด้วยซึ่งปัจจุบันโครงการนี้อยู่ในระหว่างการศึกษาดังได้กล่าวแล้วในหัวข้อ 6.1.5

ตารางที่ 6.6 ผลจากแผนการพัฒนาตามนโยบาย สำหรับจุดผ่านแดนปางเบซาร์

แผนการปรับปรุง	ปัจจัยประกอบดัชนีที่เปลี่ยนแปลง	คะแนนเก่า	คะแนนใหม่
การก่อสร้างลานตรวจตู้คอนเทนเนอร์	ความล่าช้า	4.50	5.00
	ความปลอดภัย	5.00	5.00

โดยการประเมินคะแนนของจุดผ่านแดนปางเบซาร์ ในกรณีที่มีการก่อสร้างด้านการก่อสร้างลานตรวจตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งจะเพิ่มความรวดเร็วในการตรวจปล่อยสินค้า ผู้วิจัยจึงประเมินคะแนนปัจจัยรองด้านความล่าช้าให้อยู่ในระดับดีมาก ดังตารางที่ 6.6

6.2 ผลของแผนการปรับปรุงจุดผ่านแดนตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ

การปรับปรุงจุดผ่านแดนตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศสำหรับจุดผ่านแดนที่ทำกรศึกษานั้น มีการพัฒนาบางอย่างที่เริ่มทำบ้างแล้วตามข้อตกลงอาทิเช่น การสร้างสะพานมิตรภาพไทย ลาว แห่งที่ 3 ที่จุดผ่านแดนนครพนม การสร้างจุดผ่านแดนสะเดา แห่งใหม่ เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบันการพัฒนาจุดผ่านแดนตามรายละเอียดในข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศนั้นยังไม่ได้ถูกพัฒนาโดยสมบูรณ์ ซึ่งข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศมีการกำหนดไว้เพียงกรอบของการพัฒนา แต่มิได้ระบุรายละเอียดของแผนการพัฒนา ทั้งนี้จากการศึกษางานวิจัยของ JICA(2007) และ ADB(2006) ซึ่งเป็นการประเมินและชี้แนะแผนการพัฒนาตามข้อตกลง CBTA และ GMS ตามลำดับ ร่วมกับงานวิจัยของ ADB(2010) ซึ่งได้กล่าวถึงแนวทางการวัดค่าการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ณ จุดผ่านแดน ในบทที่ 2 สามารถสรุปแนวทางการพัฒนาตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ ณ จุดผ่านแดนที่จะส่งผลต่อดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งได้เป็น 3 แนวทางหลักคือ 1) ปรับมาตรฐานให้เหมือนกันระหว่างประเทศภาคี ซึ่งรวมถึงเวลาทำการ, มาตรฐานการตรวจปล่อยสินค้า รวมไปถึงการตรวจปล่อยสินค้าร่วมกัน 2) มีการปรับโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับผู้ขนส่งสินค้าเช่น ลานจอดรถ,

สถานีบริการน้ำมัน, จุดขนถ่ายสินค้าที่ปลอดภัยมั่นคง 3) ปรับปรุงมาตรฐานพิธีการทางศุลกากรให้มีความเรียบง่ายและลดความซับซ้อน ซึ่งการวิเคราะห์ผลกระทบดังกล่าวดังได้แสดงในตารางที่ 6.7

ตารางที่ 6.7 ผลจากข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศต่อดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง

แนวทางการพัฒนาตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ	ปัจจัยประกอบดัชนีที่เปลี่ยนแปลง	คะแนนใหม่
1.ปรับปรุงมาตรฐานพิธีการศุลกากรให้เป็นรูปแบบเดียวกันและพัฒนาการใช้ Single Inspection โดยมีพื้นที่ตรวจร่วมกัน (CCA)	ความล่าช้า	5.00
	ระบบเอกสาร	5.00
	ความโปร่งใส	5.00
2.ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานบริเวณจุดผ่านแดนให้สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้	จุดพักรถบริเวณด่านพรมแดน	5.00
	สภาพทางอนุมัติ	5.00
	โครงสร้างจุดเชื่อมต่อ	5.00
3.จัดให้มีระบบสนับสนุนกิจกรรมทางด้านโลจิสติกส์บริเวณจุดผ่านแดน	สถานีบริการเชื้อเพลิง	4.00

สำหรับการประเมินคะแนนด้านผลจากข้อตกลงและความร่วมมือระหว่างประเทศนั้น มีส่วนของนโยบายที่จะส่งผลกระทบต่อดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า 3 ข้อซึ่งผู้วิจัยได้ประเมินให้ปัจจัยรองที่ได้รับการพัฒนาจัดอยู่ในระดับดีมาก เนื่องจากตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศได้กำหนดระดับมาตรฐานของการพัฒนาไว้ให้เป็นสากลจึงคิดค่าคะแนนที่เปลี่ยนแปลงให้อยู่ในระดับดีมาก ยกเว้นปัจจัยรองด้านสถานีบริการเชื้อเพลิงซึ่งถูกระบุไว้โดยไม่ได้ใส่รายละเอียดในส่วนของมาตรฐานการพัฒนา ผู้วิจัยจึงประเมินให้อยู่ในระดับดี ดังตารางที่ 6.7

6.3 บทสรุปการวิเคราะห์ผลกระทบต่อดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งจากแผนการพัฒนาจุดผ่านแดนและข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ

ในการวิเคราะห์ผลกระทบของนโยบายการปรับปรุงจุดผ่านแดนและข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศต่อค่าของดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง ผู้วิจัยได้ทำการคำนวณค่าของดัชนีชี้วัดฯ โดยอาศัยการประเมิน ดังที่ได้กล่าวไว้ในหัวข้อที่ 6.2 และ 6.3 ซึ่งผลการประเมินเป็นดังตารางที่ 6.8

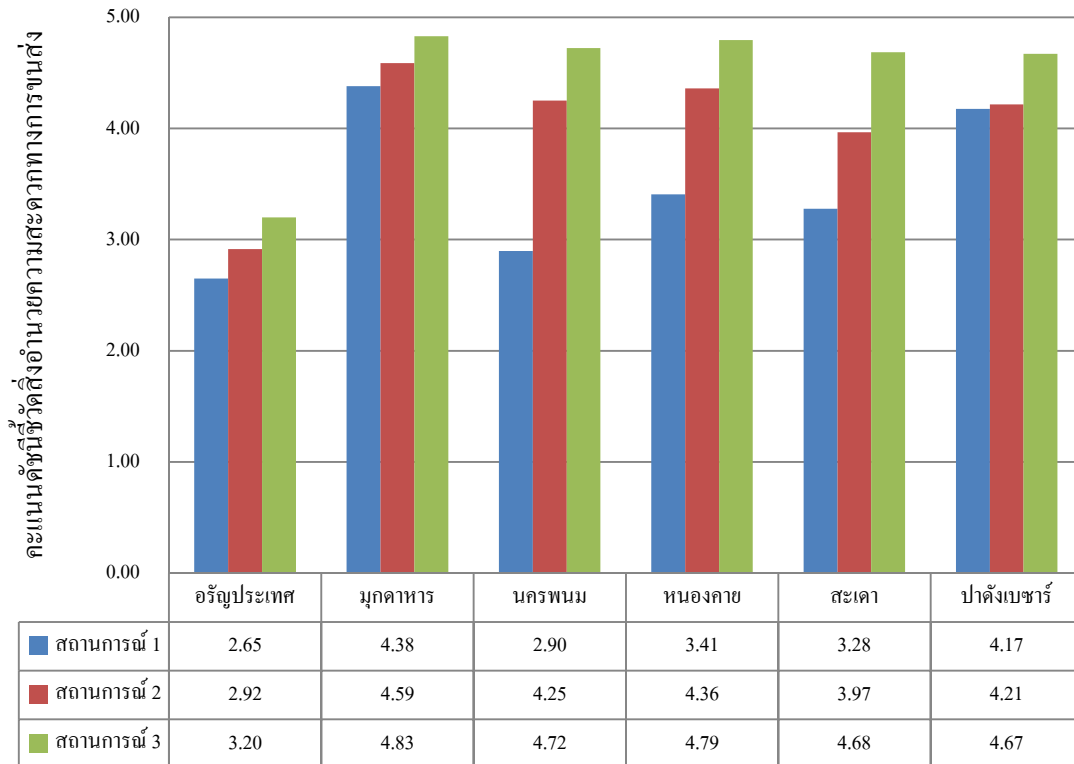
จากตารางที่ 6.8 จะพบว่าจุดผ่านแดนทุกแห่งค่าดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกมีการปรับเพิ่มมากขึ้นเมื่อพิจารณาผลกระทบจากแผนการพัฒนาจุดผ่านแดนตามนโยบาย(ภายใน 3-5 ปี) พบว่าจุดผ่านแดนที่มีค่าดัชนีชี้วัดฯ เพิ่มขึ้นมากที่สุดคือจุดผ่านแดนนครพนม(+1.4) และรองลงมาคือจุดผ่านแดนหนองคาย(+1.0)และสะเตา(+0.7)ตามลำดับ จะเห็นได้ว่าจุดผ่านแดนที่มีแผนการปรับปรุงที่ทำการด้านศุลกากรจะมีระดับดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งเพิ่มขึ้นมาก ทั้งนี้ด่านนครพนมได้มีแผนการสร้างจุดผ่านแดนแห่งใหม่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ซึ่งทำให้ค่าคะแนนสำหรับปัจจัยด้านศุลกากรและปัจจัยรองด้านโครงสร้างจุดเชื่อมต่อเพิ่มขึ้นมาอยู่ในระดับดีมาก จึงทำให้ค่าดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งเพิ่มขึ้นมากดังกล่าว นอกจากนี้จะสังเกตได้ว่าแผนการพัฒนาตามนโยบายนั้น ไม่ได้มีการปรับปรุงระบบพิธีการศุลกากรและด่านพรมแดนมากนัก โดยส่วนใหญ่จะเป็นการปรับปรุงอาคารด้านศุลกากร

เมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงค่าดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ พบว่าจุดผ่านแดนที่มีค่าดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งเพิ่มมากที่สุดคือจุดผ่านแดนสะเตา (+0.7) และจุดผ่านแดน หนองคาย (+0.4) ปาดังเบซาร์ (+0.5) และนครพนม (+0.5) มีค่าดัชนีชี้วัดเพิ่มขึ้นใกล้เคียงกัน ส่วนจุดผ่านแดนอรัญประเทศและมุกดาหารนั้น มีค่าดัชนีเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย ซึ่งสังเกตได้ว่าจุดผ่านแดนทั้งสองจะมีค่าดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งเปลี่ยนแปลงไม่มาก หรือกล่าวได้ว่าได้รับผลกระทบเพียงเล็กน้อยจากการเปลี่ยนแปลงทั้ง 2 สถานการณ์ ทั้งนี้จุดผ่านแดนปาดังเบซาร์พบว่าค่าดัชนีชี้วัดมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยสำหรับสถานการณ์ที่ 1 แต่เปลี่ยนแปลงมากในสถานการณ์ที่ 2 ซึ่งตรงกันข้ามกับจุดผ่านแดนนครพนมและหนองคายที่มีการเปลี่ยนแปลงสำหรับสถานการณ์ที่ 1 มากกว่า สำหรับจุดผ่านแดนสะเตานั้นมีการเปลี่ยนแปลงในระดับกลางๆ ทั้งสองสถานการณ์ใกล้เคียงกัน ซึ่งการเปรียบเทียบความเปลี่ยนแปลงของค่าดัชนีได้แสดงดังรูปที่ 6.1

ตารางที่ 6.8 ผลจากข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศต่อการเปลี่ยนแปลงดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง

ปัจจัย		จุดผ่านแดน																	
		อรัญประเทศ			มุกดาหาร			นครพนม			หนองคาย			สะเตา			ป่าดงเบขาร์		
สถานการณ์		1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
ด้านศุลกากร (44.09%)	ความปลอดภัย	1.0	1.0	1.0	5.0	5.0	5.0	2.0	5.0	5.0	2.0	5.0	5.0	4.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
	ความง่ายในการเข้าถึง	2.0	2.0	2.0	5.0	5.0	5.0	2.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
	พื้นที่จอดรถ	1.0	1.0	1.0	4.0	5.0	5.0	2.0	5.0	5.0	1.0	5.0	5.0	1.0	5.0	5.0	4.0	4.0	4.0
พิธีการศุลกากร (20.59%)	เจ้าหน้าที่	4.7	4.7	4.7	3.8	3.8	3.8	4.0	4.0	4.0	3.7	3.7	3.7	4.0	4.0	4.0	4.5	4.5	4.5
	ความล่าช้า	3.7	3.7	5.0	4.3	5.0	5.0	3.0	3.0	5.0	3.0	4.0	5.0	3.0	3.0	5.0	4.5	5.0	5.0
	ระบบเอกสาร	4.0	4.0	5.0	4.2	4.2	5.0	3.0	3.0	5.0	3.9	4.0	5.0	3.0	3.0	5.0	4.0	4.0	5.0
	ความโปร่งใส	4.7	4.7	5.0	4.1	4.1	5.0	4.0	4.0	5.0	4.5	5.0	5.0	3.3	3.3	5.0	4.0	4.0	5.0
ด้านพรมแดน (35.32%)	จุดพักรถ	3.0	5.0	5.0	3.4	3.4	5.0	2.8	2.8	5.0	3.6	3.6	5.0	3.0	3.0	5.0	3.2	3.2	5.0
	ถนนทางเข้าด่านพรมแดน	3.8	3.8	5.0	4.5	4.5	5.0	5.0	5.0	5.0	3.1	3.1	5.0	3.5	3.5	5.0	3.5	3.5	5.0
	การจัดการจราจร	2.8	2.8	2.8	4.3	4.3	4.3	2.9	2.9	2.9	4.1	4.1	4.1	2.4	2.4	2.4	3.7	3.7	3.7
	โครงสร้างจุดเชื่อมต่อ	3.1	4.0	5.0	4.8	4.8	5.0	4.5	5.0	5.0	4.2	4.2	5.0	2.5	2.5	5.0	3.1	3.1	5.0
	สถานีบริการเชื้อเพลิง	4.0	4.0	4.0	4.6	4.6	4.6	4.8	4.8	4.8	4.2	4.2	4.2	4.4	4.4	4.4	4.1	4.1	4.1
ค่าดัชนีรวม (ถ่วงน้ำหนัก)		2.7	2.9	3.2	4.4	4.6	4.8	2.9	4.3	4.7	3.4	4.4	4.8	3.3	4.0	4.7	4.2	4.2	4.7

หมายเหตุ : 1 = สถานการณ์ปัจจุบัน (สำรวจเมื่อ พ.ย.-ธ.ค. 53) 2 = สถานการณ์ปัจจุบัน + แผนการพัฒนาในอนาคต (แผนการพัฒนากายใน 3-5 ปี)
 3 = สถานการณ์ปัจจุบัน + แผนการพัฒนาในอนาคต (แผนการพัฒนากายใน 3-5 ปี) + การปรับปรุงตามข้อตกลงระหว่างประเทศ



รูปที่ 6.1 กราฟแสดงการเปรียบเทียบค่าดัชนีชี้วัดระหว่างสถานการณ์ต่างๆ

หมายเหตุ:

1 =สถานการณ์ปัจจุบัน (สำรวจเมื่อ พ.ย.-ธ.ค. 53)

2 =สถานการณ์ปัจจุบัน + แผนการพัฒนาในอนาคต (แผนการพัฒนภายใน 3-5ปี)

3 =สถานการณ์ปัจจุบัน + แผนการพัฒนาในอนาคต (แผนการพัฒนภายใน 3-5ปี) + การปรับปรุงตามข้อตกลงระหว่างประเทศ (อาเซียน&GMS CBTA)

จากรูปที่ 6.1 แสดงให้เห็นได้ชัดเจนว่าเมื่อมีการปรับปรุงจุดผ่านแดนตามแผนระยะสั้นจุดผ่านแดนที่จะมีดัชนีชี้วัดถึงอำนวยความสะดวกทางการขนส่งเปลี่ยนแปลงไปมากคือจุดผ่านแดนนครพนม หนองคาย และสະเดา ทั้งนี้เนื่องจากจุดผ่านแดนนครพนมได้มีการย้ายไปยังสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ 3 ซึ่งการสร้างจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่จะมีมาตรฐานและที่ตั้งอยู่ห่างจากเขตชุมชน ทำให้คะแนนตัวชี้วัดเพิ่มขึ้นอย่างมาก แต่แผนการปรับปรุงดังกล่าวยังขาดแผนการจัดการจราจรบริเวณทางเข้าสู่ด่านพรมแดน (เนื่องจากยังต้องใช้เส้นทางหลวงร่วมกับถนนเข้าสู่เมืองนครพนมอยู่) อีกทั้งยังไม่มีการปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทำให้ค่าคะแนนของแผนการปรับปรุงระยะสั้นยังสามารถพัฒนาเพิ่มได้อีก

ส่วนจุดผ่านแดนหนองคายนั้น เนื่องจากในปัจจุบันมีปัญหาเรื่องพื้นที่จ่อครกภายในด่านศุลกากรและถนนทางเข้าสู่ด่านพรมแดนเป็นหลัก จึงมีแผนการพัฒนาระยะสั้น โดยการจัดตั้งลานตรวจปล่อยแห่งใหม่ซึ่งช่วยแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ดี ทำให้ค่าคะแนนตัวชี้วัดด้านด่านศุลกากรเพิ่มขึ้นมากและเนื่องจากด่าน

ศุลกากรหนองคายเป็นด่านนำร่องในการพัฒนาระบบเอกสาร ซึ่งการพัฒนานำร่องไปก่อนแล้วทำให้ค่าของคะแนนในส่วนตัวชี้วัดพิธีการศุลกากร ไม่เปลี่ยนแปลงมากนักเมื่อมีการปรับใช้ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ

สำหรับจุดผ่านแดนสะเดา แผนการในระยะสั้นที่ส่งผลกระทบมากคือการสร้างด่านศุลกากรแห่งใหม่ซึ่งจะแยกส่วนการให้บริการที่ชัดเจนระหว่างรถบรรทุกสินค้าและรถท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาค่าคะแนนที่จอตลอดแดนที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และเนื่องจากค่าคะแนนตัวชี้วัดด้านพิธีการศุลกากรที่ยังได้น้อยอยู่ในปัจจุบันอันเนื่องมาจากปัญหาด้านรูปแบบการให้บริการที่กล่าวถึงไปแล้วในบทที่ 5 จะถูกปรับปรุงในแผนของข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ ทำให้มีการปรับฐานค่าคะแนนดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งอีกครั้งอย่างเห็นได้ชัดสำหรับแผนการปรับปรุงระยะยาว

สำหรับจุดผ่านแดนปางเบซาร์ พบความเปลี่ยนแปลงน้อยที่สุดสำหรับแผนพัฒนาระยะสั้น แต่จะมีการเปลี่ยนแปลงมากเมื่อมีการปรับปรุงตามข้อตกลงระหว่างประเทศ เนื่องจากในปัจจุบันค่าคะแนนตัวชี้วัดด้านด่านศุลกากรของจุดผ่านแดนปางเบซาร์อยู่ในเกณฑ์ค่อนข้างดี ประกอบกับปริมาณของรถบรรทุกสินค้าที่มาใช้บริการจุดผ่านแดนปางเบซาร์ (ไม่นับรวมสถานีรถไฟ) ยังค่อนข้างน้อย การสร้างลานตรวจปล่อยสินค้าด้วยเครื่องเอ็กซ์เรย์ จึงไม่ทำให้ค่าคะแนนของตัวชี้วัดดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไปมากนัก แต่สำหรับแผนการปรับปรุงในระยะยาวตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศมีการปรับปรุงระบบเอกสาร ประกอบกับการปรับปรุงโครงสร้างด่านพรมแดนและจุดเชื่อมต่อซึ่งได้ค่าคะแนนน้อยอยู่ในปัจจุบันทำให้ค่าดัชนีชี้วัดฯมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมากต่อแผนการปรับปรุงระยะยาว

โดยสรุปแล้วสำหรับจุดผ่านแดนนครพนม หนองคายและสะเดา จะมีการเปลี่ยนแปลงของค่าดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งทั้งสำหรับแผนการปรับปรุงระยะสั้นและแผนการปรับปรุงระยะยาวอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากแผนการปรับปรุงมีการแก้ไขข้อด้อยของจุดผ่านแดนนั้นๆ แต่สำหรับจุดผ่านแดนอรัญประเทศ แผนการพัฒนาทั้งระยะสั้นและระยะยาวส่งผลกระทบต่อค่าคะแนนดัชนีชี้วัด ไม่มากนัก เนื่องจากไม่มีแผนการปรับปรุงด่านศุลกากรซึ่งเป็นตัวชี้วัดที่มีคะแนนน้อยสำหรับด่านอรัญประเทศ โดยมีเพียงแต่แผนการปรับปรุงจุดผ่านแดนถาวรแห่งใหม่ซึ่งจะช่วยเรื่องจุดพักรถบริเวณทางเข้าด่านพรมแดนและโครงสร้างจุดเชื่อมต่อซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงค่าจากเดิมไม่มากนัก ซึ่งการวางแผนการปรับปรุงจุดผ่านแดนให้สอดคล้องกับข้อด้อยของจุดผ่านแดนนั้นจะได้อีกกล่าวถึงในบทต่อไป

บทที่ 7

บทสรุป

สำหรับงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาระบบการขนส่งสินค้าข้ามแดนสำหรับรถบรรทุกสินค้าส่งออกของไทยเพื่อทำการกำหนดปัจจัยที่ใช้เป็นดัชนีชี้วัดระดับของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งบริเวณจุดผ่านแดน จากนั้นผู้วิจัยได้ทำการสำรวจภาคสนามและทำการสำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบกิจการขนส่ง เพื่อทำการประเมินค่าน้ำหนักและคะแนนสำหรับปัจจัยองค์ประกอบของดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง ประกอบกับการวิเคราะห์ผลจากการเปลี่ยนแปลงของสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งอันเนื่องมาจาก แผนการปรับปรุงจุดผ่านแดนและข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยมีข้อสรุปจากงานวิจัยและข้อเสนอแนะดังนี้

7.1 ผลสรุปจากงานวิจัย

จากการศึกษาการขนส่งสินค้าข้ามแดนและจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งของรถบรรทุกสินค้าส่งออกบริเวณจุดผ่านแดนตลอดจน วิเคราะห์ผลจากการปรับปรุงจุดผ่านแดนตามแผนการพัฒนาด้านนโยบายและการปรับปรุงในกรณีข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศมีผลบังคับใช้สามารถสรุปได้ดังนี้

- สภาพตำแหน่งที่ตั้งของจุดผ่านแดน จากการสำรวจและสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องพบว่าตำแหน่งที่เหมาะสมสำหรับจุดผ่านแดนนั้นมีคุณสมบัติที่สำคัญคือ 1) ตั้งอยู่นอกเขตเมือง 2) มีการควบคุมการใช้งานพื้นที่เชิงพาณิชย์ 3) ถนนทางเข้าสู่ด่านพรมแดนหรือทางอนุวัติไม่ควรมีจุดเชื่อมต่ออื่นๆ มีจำนวนช่องจราจร 4 ช่องขึ้นไปและไหล่ทางที่กว้างพอสำหรับใช้เป็นจุดพักสำหรับรถบรรทุกสินค้า
- การจัดการพื้นที่ภายในจุดผ่านแดน สำหรับการจัดการพื้นที่ภายในด่านศุลกากรหรือด่านพรมแดนเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งให้กับรถบรรทุกสินค้าควรมีการจัดการพื้นที่ดังนี้ 1) มีการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพนักงานขับรถบรรทุกสินค้าเพื่อใช้เป็นจุดพักผ่อนได้แก่ ห้องอาบน้ำ ห้องน้ำ และร้านอาหาร 2) พื้นที่สำหรับจุดพักรถบรรทุกสินค้าควรมีการออกแบบช่องจอดให้เป็นมาตรฐานและควบคุมการจราจรภายในเพื่อลดเวลาในการเข้าใช้บริการและอุบัติเหตุ
- ความสอดคล้องของเวลาทำการของด่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้าน จากการสำรวจพบว่าปัญหาที่สำคัญที่ก่อให้เกิดความล่าช้าคือเวลาทำการที่ไม่ตรงกันของ

ด่านพรมแดนระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านซึ่งด่านพรมแดนที่พบปัญหานี้ ได้แก่ ด่านพรมแดนอรัญประเทศ (ด่านพรมแดนฝั่งกัมพูชาเปิดทำการช้ากว่าฝั่งไทยประมาณ 2 ชม.) ด่านนครพนม, มุกดาหาร (ด่านพรมแดนฝั่งลาวปิดทำการเร็วกว่าฝั่งไทยทำให้รถบรรทุกสินค้าต้องเสียค่าล่วงเวลาเพิ่ม) ด่านพรมแดนสะเตา และปาดังเบซาร์ (ด่านพรมแดนฝั่งมาเลเซียมีการปิดทำการเพื่อให้เจ้าหน้าที่ประกอบพิธีละหมาดระหว่างวัน

- ลักษณะการให้บริการ จากการสำรวจพบว่าลักษณะการให้บริการของจุดผ่านแดนสามารถแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะคือ 1) การให้บริการแบบเคาน์เตอร์ (Counter Service) และ 2) การให้บริการแบบขับผ่าน (Drive-Thru Service) ซึ่งจากการสำรวจพบว่า การให้บริการแบบเคาน์เตอร์ จะช่วยลดความล่าช้าได้ในกรณีที่มีปริมาณรถบรรทุกสินค้ามาก และการให้บริการแบบขับผ่านจะช่วยลดความล่าช้าได้ในกรณีที่อัตราการมาถึงของรถบรรทุกสินค้าน้อยกว่าอัตราการให้บริการเท่านั้น
- งานวิจัยนี้ได้สร้างดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งของรถบรรทุกสินค้าส่งออกบริเวณจุดผ่านแดนขึ้น โดยใช้วิธีการแบบวิเคราะห์เชิงลำดับชั้นมาช่วยในการหาค่าน้ำหนักคะแนนของปัจจัย ซึ่งคัดเลือกมาจากการทบทวนเอกสารและสอบถามเบื้องต้นจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
- ผลกระทบของแผนการปรับปรุงจุดผ่านแดนตามนโยบายส่งผลกระทบต่อดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง ของด่านนครพนมและหนองคาย สำหรับผลกระทบจากแผนการปรับปรุงตามข้อตกลงระหว่างประเทศมีผลต่อจุดผ่านแดนปาดังเบซาร์มากที่สุด สำหรับจุดผ่านแดน อรัญประเทศ มุกดาหารและสะเตา มีการที่ใกล้เคียงกันทั้ง 2 สถานการณ์

โดยสรุปแล้ว จากการศึกษาพบว่า การขนส่งสินค้าออกของไทย โดยจุดผ่านแดนที่สำรวจนั้น ส่วนใหญ่มีแผนการพัฒนาในอนาคตอันใกล้ที่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้นจากปัจจุบัน ยกเว้นจุดผ่านแดนอรัญประเทศและจุดผ่านแดนปาดังเบซาร์ที่มีผลการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างน้อย

7.2 ข้อเสนอแนะ

จากข้อมูลที่ได้ในบทที่ 5 น้ำหนักของดัชนีชี้วัดแสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการขนส่งให้ความสำคัญกับปัจจัยหลักด้านด่านศุลกากร (44.0%) ซึ่งปัจจัยรองที่สำคัญคือที่ตั้งด่านศุลกากร

(46.6%) นอกจากนี้จะเห็นว่าสำหรับปัจจัยหลักด้านพิธีการศุลกากร(20.6%) ผู้ประกอบการขนส่งยังให้ความสำคัญกับความล่าช้า(39.0%) และสำหรับปัจจัยหลักด้านด่านพรมแดน(35.3%) พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าให้ความสำคัญกับทางอนุมัติและการจัดการจราจร(รวม 40.9%) การให้คะแนนความสำคัญดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าโดยสรุปแล้วผู้ใช้บริการนั้นให้ความสำคัญไปที่ สิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวกับการเคลื่อนตัวของกระบวนการขนส่งสินค้าส่งออกโดยมีคุณสมบัติด้านความรวดเร็วเป็นหลัก โดยให้ความสำคัญและความสะดวกสบายค่อนข้างน้อย

นอกจากนี้จากการศึกษาในบทที่ 6 พบว่าจากแผนการพัฒนาจุดผ่านแดนตามนโยบายของรัฐบาลตลอดจน แผนการพัฒนาตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงด้านระบบเอกสารและขยายพื้นที่หรือสร้างจุดผ่านแดนแห่งใหม่ซึ่งยังมองข้ามปัญหาสำคัญคือความสามารถในการเข้าถึงด้านศุลกากรและด่านพรมแดน ทั้งนี้จากข้อสังเกตดังกล่าว ประกอบกับการสำรวจภาคสนามผู้วิจัยเสนอข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังนี้

- ที่ตั้งด้านศุลกากรควรอยู่ห่างจากพื้นที่เชิงพาณิชย์ ทางอนุมัติไปยังด่านพรมแดนควรเป็นถนนเส้นเดียวไม่มีจุดตัดหรือสี่แยก ลักษณะถนนก่อนเข้าด้านศุลกากรและด่านพรมแดนควรจัดให้มีช่องจราจรเพิ่มสำหรับแถวคอยของรถบรรทุกสินค้าในช่วงโมงเร่งด่วน ทั้งนี้การจัดให้มีพื้นที่จอดรอและกำจัดจุดตัดของถนนจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดออกไปได้มาก โดยเปรียบเทียบสภาพปัจจุบันของจุดผ่านแดนอรัญประเทศและจุดผ่านแดนหนองคายในบทที่ 4 ซึ่งประสบปัญหาต่างกันตามสภาพของที่ตั้งด้านศุลกากร
- การแยกส่วนการให้บริการระหว่างรถบรรทุกสินค้าและนักท่องเที่ยวอย่างชัดเจนจากการสำรวจภาคสนามจะเห็นว่าการรวมจุดบริการระหว่างรถบรรทุกสินค้าและนักท่องเที่ยวไว้ด้วยกันทำให้เกิดการติดขัด เนื่องจากลักษณะรถที่แตกต่างกัน โดยรถบรรทุกสินค้านั้นมีความคล่องตัวต่ำ การเคลื่อนที่และหยุดหลายครั้งเนื่องจากต้องใช้ทางร่วมกับรถยนต์ส่วนบุคคลนั้นทำให้เกิดความล่าช้าอย่างมาก ซึ่งจะเห็นได้จากจุดผ่านแดนอรัญประเทศและจุดผ่านแดนสะเดาซึ่งปัญหานี้จะไม่พบในจุดผ่านแดนที่แยกส่วนการให้บริการอย่างชัดเจนเช่น จุดผ่านแดนหนองคาย นครพนม และมุกดาหาร
- การประสานเวลาทำการกับด่านพรมแดนประเทศเพื่อนบ้าน จากการสำรวจพบว่าพรมแดนที่ติดกับประเทศเพื่อนบ้านมีปัญหาเรื่องเวลาทำการที่ไม่ตรงกันกับฝั่งพรมแดนของไทยดังที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น การประสานเวลาทำการให้ตรงกันจะ

ช่วยลดความล่าช้าจากการรอคอย และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ด้าน
พรมแดนให้มากขึ้นด้วย

- การจำกัดการใช้พื้นที่ จากการสำรวจพบว่า จุดผ่านแดนที่มีการพัฒนาแล้วเช่นจุด
ผ่านแดนอรัญประเทศ หนองคายและสะเดา มีปัญหาเรื่องการใช้พื้นที่โดยรอบด้าน
พรมแดนของเอกชนซึ่งทำให้เกิดการรบกวนฉวยจรเนื่องมาจากมีการใช้พื้นที่ใน
เชิงพาณิชย์ ดังนั้นสำหรับจุดผ่านแดนที่ยังไม่เกิดการพัฒนา จุดผ่านแดนมุกดาหาร ปา
ดังเบซาร์และนครพนม(แห่งใหม่) ควรมีการออกมาตรการเพื่อป้องกันปัญหา
ดังกล่าวล่วงหน้า
- การปรับปรุงระบบการให้บริการให้สอดคล้องกับปริมาณรถบรรทุกสินค้าใน
ปัจจุบัน จากการสำรวจพบว่าด่านพรมแดนสะเดา ยังใช้ระบบการให้บริการแบบ
ขับผ่าน อยู่ซึ่งเป็นระบบการให้บริการที่เหมาะสมกับด่านพรมแดนที่มีปริมาณ
รถบรรทุกสินค้าไม่มากนักคงได้กล่าวไว้ในบทที่ 4 นอกจากนี้ สำหรับจุดผ่านแดน
สะเดาพบว่าในขั้นตอนการเก็บค่าล่วงเวลาสำหรับด่านตรวจคนเข้าเมืองพบว่า ยัง
ใช้ระบบออกไปเสร็จด้วยลายมือ ซึ่งทำให้รถบรรทุกสินค้าเสียเวลาในการรอ
ใบเสร็จ จึงควรเปลี่ยนเป็นระบบอิเล็กทรอนิกส์หรือระบบคูปองแทน

7.3 ข้อจำกัดของงานวิจัย

งานวิจัยนี้ถูกจำกัดกรอบการสำรวจด้วยงบประมาณและระยะเวลาในการลงพื้นที่ทำให้ผล
ของงานวิจัยมีข้อจำกัดที่สำคัญดังนี้

ด้านกระบวนการส่งออก

- ดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรถบรรทุกสินค้า ศึกษาเฉพาะ รถบรรทุก
สินค้าส่งออก บริเวณด่านพรมแดนทั้ง 6 แห่งที่ทำการศึกษาเท่านั้น
- การสำรวจข้อมูลทำเฉพาะฝั่งไทย ด้วยข้อจำกัดด้านความร่วมมือ ดังนั้น
กระบวนการส่งออกสินค้าที่ศึกษาเฉพาะฝั่งไทยจึงไม่ได้ครอบคลุมกระบวนการ
ส่งออกสินค้าทั้งหมดที่รวมถึงกระบวนการนำเข้าในฝั่งประเทศเพื่อนบ้านด้วย

ด้านกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการทำดัชนี

- กลุ่มตัวอย่างพนักงานขับรถบรรทุกสินค้า ถูกจำกัดด้วยเวลาและงบประมาณใน
การลงสำรวจพื้นที่ ตัวอย่างที่ได้จึงไม่อาจเป็นตัวแทนที่ดีของประชากรทั้งหมด

- ช่วงเวลาในการสำรวจ ทำภายใน 1 -2 เดือนดังนั้นผลที่ได้จึงมิได้นำผลของฤดูกาลมาพิจารณาประกอบ
- จำนวนกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการขนส่งมีจำนวนน้อย (27 ราย)

ด้านข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

- สำหรับปัจจัยด้านค่าใช้จ่าย ซึ่งถือเป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญสำหรับการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งได้ถูกตัดออกไปเนื่องจาก ในงานวิจัยนี้ทำการศึกษาระบบการที่เกิดขึ้นที่ฝั่งไทยซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่เป็นมาตรฐานจากส่วนกลางของกรมศุลกากรและค่าใช้จ่ายต่อตัวแทนออกของเท่านั้น และไม่ได้พิจารณาค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในฝั่งประเทศเพื่อนบ้าน

7.4 แนวทางการศึกษาวิจัยในอนาคต

สำหรับแนวทางการศึกษาวิจัยเพื่อต่อยอดงานวิจัยนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าควรมีการศึกษาในขนาดงานวิจัยที่ใหญ่ขึ้นและมีการพัฒนาดัชนีชี้วัดเพิ่มเติมดังนี้

ด้านกระบวนการส่งออก

- ขยายขอบเขตของการศึกษาเพื่อให้รวมกระบวนการส่งออกสินค้าที่เกิดขึ้นในฝั่งประเทศเพื่อนบ้านด้วย

ด้านกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการทำดัชนี

- เพิ่มจำนวนวันและจำนวนสำหรับกลุ่มตัวอย่างเพื่อให้กลุ่มตัวอย่างสามารถเป็นตัวแทนของประชากร(ผู้ใช้บริการ) ได้ เนื่องจากงานวิจัยนี้

ด้านประเด็นที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบของดัชนี

- การพัฒนาดัชนีชี้วัดแบบแยกส่วน เนื่องจากงานวิจัยนี้ได้รวมค่าคะแนนของดัชนีชี้วัดแต่ละส่วนเข้าด้วยกัน ดังนั้นการคิดคะแนนรวมสำหรับจุดผ่านแดนอาจมีความคลาดเคลื่อนอันเนื่องมาจากการตีค่าคะแนนดัชนีสำหรับปัจจัยที่มีลักษณะต่างกัน ดังนั้นเพื่อให้เป็นมาตรฐานสากล ควรมีการพัฒนาดัชนีชี้วัดสำหรับส่วนงานแต่ละส่วนแยกกัน เพื่อให้มีปัจจัยรองที่เป็นตัวแทนคุณสมบัติสำหรับปัจจัยดัชนีชี้วัดได้มากพอ

ด้านข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

- ควรรวมปัจจัยด้านค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าส่งออกที่เกิน ณ จุดผ่านแดน เพิ่มเข้ามาในการศึกษาด้วยเนื่องจากเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อต้นทุนการขนส่งสินค้าส่งออก

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- พาณิชย์, กระทรวง. กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. โครงการศึกษาการอำนวยความสะดวกทางการค้าและมาตรการรองรับของไทย. กรุงเทพฯ, 2548.
- คมนาคม, กระทรวง. กรมการขนส่งทางบก. ศูนย์ส่งเสริมการขนส่งทางบก. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit). [ออนไลน์]. 2554. แหล่งที่มา: http://www.ltpcenter.com/doc/co-frame/asean/1_agreement_TH.pdf [2 มีนาคม 2554]
- มหาดไทย, กระทรวง. สำนักปลัดกระทรวงมหาดไทย. กองการต่างประเทศ. จุดผ่านแดนทั่วประเทศ [สายตรง]. [ออนไลน์]. 2553. แหล่งที่มา: <http://www.fad.moi.go.th> [20 ธันวาคม 2553]
- จุฬารัตน์ บุรณะ โอสถ. การพัฒนาองค์ประกอบและเกณฑ์การประเมินคุณภาพวิทยานิพนธ์ของนิสิตคณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย : การเปรียบเทียบวิธีค่าเฉลี่ยน้ำหนักและวิธี เอ เอช พี, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาการศึกษา ภาควิชาการศึกษา คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.
- คณาธิป สุขเจริญ. ผลกระทบของการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียนที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงการค้าระหว่างประเทศไทยกับ 5 ประเทศสมาชิกในกลุ่ม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาเศรษฐศาสตร์ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.
- รัฐสภา. สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. ญัตติเรื่อง ขอให้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อพิจารณาศึกษาจุดอ่อนปรน จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่านแดนถาวร. [ออนไลน์]. 2553. แหล่งที่มา: http://www.senate.go.th/senate/motion_detail.php?motion_id=34 [1 กุมภาพันธ์ 2554]
- นพดล ห่อธิวงศ์. เกณฑ์การประเมินข้อเสนอทำโครงการวิจัยพัฒนาและวิศวกรรมจากภาคอุตสาหกรรม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิศวกรรมอุตสาหกรรม ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554. กรุงเทพมหานคร: คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2550.

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน. กรุงเทพมหานคร, 2548

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. โครงการศึกษาเพื่อกำหนดยุทธศาสตร์เชิงรุกในการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาการขนส่งทางถนน. กรุงเทพมหานคร, 2548

สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. โครงการศึกษาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร, 2554

พาณิชย์, กระทรวง. กรมการค้าต่างประเทศ.สถิติการส่งออก, [ออนไลน์]. 2554. แหล่งที่มา: <http://www2.ops3.moc.go.th> [3 มีนาคม 2554]

พาณิชย์, กระทรวง. กรมการค้าต่างประเทศ.สถิติการค้าชายแดน. [ออนไลน์].2553. แหล่งที่มา: <http://bordertrade.dft.go.th> [3 เมษายน 2553]

ศูนย์บริการวิชาการเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, โครงการพัฒนาความร่วมมืออุตสาหกรรมกับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค, 2552

ศูนย์ศึกษาการค้าระหว่างประเทศ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย, เอกสารงานแถลงข่าวการจัดทำดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า 2/2549. กรุงเทพมหานคร, 2549

สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง. อำนาจและหน้าที่ปฏิบัติการ. [ออนไลน์]. 2554. แหล่งที่มา: <http://sisaket.immigration.go.th/duty.php> [2 มีนาคม 2554]

ศุลกากร, กรม. ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์. ประวัติด้านศุลกากรปาดังเบซาร์. [ออนไลน์]. 2554. แหล่งที่มา: <http://www.padangcustoms.net/history.htm> [1 สิงหาคม 2555]

ภาษาอังกฤษ

Asia Pacific Economic Cooperation, Assessing APEC Trade Liberalization and Facilitation: 1999

Update :Economic Committee, 1999

Brooks, D. H., and S. F. Stone. Accelerating Regional Integration: Issues at the Border. [Online].

2010. ADBI Working Paper 200. Tokyo: Asian Development Bank Institute. Available

From: <http://www.adbi.org/working->

[paper/2010/02/25/3587.accelerating.regional.integration/](http://www.adbi.org/working-paper/2010/02/25/3587.accelerating.regional.integration/)

[2012, August 1]

Fink, Carsten, Aadiya Matoo and Cristina Ileana Neagu (mineo). Trade in International Maritime

Services: How Much Does Policy Matter. World Bank Economic Review. 2002

F.Hutton Barron and Bruce E. Barrett. Decision Quality Using Ranked Attribute Weights.

MANAGEMENT SCIENCE. Vol.42, No.11 (November 1996): 1515-1523.

Gerard McLinden, Enrique Fanta, David Widdowson and Tom Doyle. Border Management

Modernization. Washington DC: The World Bank, 2011.

Japan International Cooperation Agency [JICA] and ALMEC Corporation. The Research on the

Cross-border Transportation Infrastructure: Phase2. Final Report. SD-JR-0787, 2007.

John T. Jones. The Effects of Transborder Trucking Regulations on Inbound Trucks and the

Trucking Infrastructure . [Online],2010. Available from:

<http://www.jstor.org/stable/20053804> [2010, September 21]

John Arnold, The World Bank. Best Practices in Corridor Management. [Online] : 2005.

Available from : www4.worldbank.org/afr/ssatp/Open.aspx?id=539

[2012,Sep 13].

Kengpol Athakorn, The Design of a Decision Support System (DSS) to Evaluate the Investment

in New Distribution Centre Using The Analytic Hierarchy Process (AHP). Capital

Investment Model and Transportation Model. 12th International Working Seminar on

Production Economics. February 2002. Austria.

Manabu Fujimura and Christopher Edmonds. Impact of Cross-border Transport Infrastructure on

Trade and Investment in the GMS. [Online] : 2006, Available from:

<http://www.grips.ac.jp/teacher/oono/hp/docu01/paper10.pdf> [2012,Sep 13].

- Nalong Soulignavongsa and Viroat Srisuraponon. Improvement of the Efficiency for Cross-Border Freight Transport in Savannakhet-Lao PDR. pp. 839-848. Proceedings of the 14th National Convention on Civil Engineering, May 2009
- Saaty, T. L. The Analytic Hierarchy Process. New York: McGraw-Hill, 1980
- The World Bank. The International Bank for Reconstruction and Development . The Logistics Performance Index and Its Indicators. [Online]. 2012. Available from: <http://go.worldbank.org/7TEVSUEAR0> [2012, September 13]
- Ward Edwards and F.Hutton Barron, SMARTS and SMARTER: Improved Simple Methods for Multi attribute Utility Measurement. pp. 306-325. ORGANIZATIONAL BEHAVIOR AND HUMAN DECISION PROCESSES 60th , 1994
- Wilson John S., Mann Catherine L. and Otsuki Tsunehiro. Trade facilitation and economic development : measuring the impact. Policy Research Working Paper Series No.2988, 2003
- World Customs Organization. Guide to Measure the Time Required for the Release of Goods. Belgium, 2002
- Yung-Hsiang Cheng. An analysis of developing logistics strategy of conventional railway company: A case study of Taiwan railway administration. Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies (2005): 385-397.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.

ตัวอย่างแบบสัมภาษณ์พนักงานขับรถบรรทุกสินค้า

ตัวอย่างแบบสอบถามสัมภาษณ์พนักงานขับรถขนส่งสินค้า

รหัสเจ้าหน้าที่ _____	ตำแหน่งที่จอดรถ _____	ทะเบียนรถ _____
บริษัท _____	ลักษณะรถ _____	

ข้อมูลพนักงานขับรถ ท่านขับรถในเส้นทางรัฐประเทศ-ปอยเปตมาแล้ว _____ ปี

ข้อมูลสินค้า

ความถี่ในการขนส่ง _____ ประเภทสินค้า _____

ต้นทาง _____ ปลายทาง _____

ลักษณะปลายทาง คลังสินค้า ลานขนถ่ายสินค้า โรงงาน อื่นๆ _____

สถานีบริการเชื้อเพลิง ท่านแวะเติมระหว่างทางหรือไม่ แวะ ไม่แวะ

ความคิดเห็นต่อสถานีบริการเชื้อเพลิงบริเวณด่าน _____

สถานีซ่อมบำรุงรถ รถเคยเสียหรือไม่ / แก้ไขอย่างไร, ความคิดเห็นต่อสถานีซ่อมบำรุงรถบริเวณด่าน _____

ข้อมูลการเดินทาง

เวลามาถึง วัน _____ เวลาที่คาดว่าจะได้ออก

สถานที่พักก่อนบริเวณด่าน พักที่รถ ห้องพัก ราคา _____ บาท/คืน อื่น ๆ _____

คิดว่าที่พักที่เหมาะสมควรมีราคา _____ บาท/คืน

ค่าใช้จ่ายในการเดินทางต่อเที่ยวสำหรับคนขับรถโดยประมาณ _____ บาท

สภาพจุดพักรถปัจจุบัน คิดว่าเป็นอย่างไร ควรปรับปรุงอย่างไร _____

เวลาที่ใช้ในการผ่านด่าน

ที่ผ่านมาใช้เวลารอกเอกสารนานเท่าไร น้อยที่สุด _____ ชม.-มากที่สุด _____ ชม.

เวลาที่ใช้ในการผ่านจุดผ่านแดนฝั่งไทยนานเท่าไร _____

เวลาที่ใช้ในการผ่านจุดผ่านแดนฝั่งกัมพูชานานเท่าไร _____

ท่านเสียค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม สำหรับการขนส่ง ทั้งในและนอกระเบียบเท่าไร _____ บาท

การโดนสุ่มตรวจ ท่านโดนสุ่มตรวจบ่อยแค่ไหน _____

ปัญหาอุปสรรค _____

ข้อเสนอแนะ _____

ความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

ความพึงพอใจ / ความกลัวย	พอใจอย่างยิ่ง	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	ไม่พอใจอย่างยิ่ง
เวลาที่ใช้ในการตรวจสอบสินค้าในปัจจุบัน เป็นอย่างไร					
ขั้นตอนการตรวจสอบสินค้ามีความยุ่งยากมากเกินไปหรือไม่					
เวลาที่ใช้ตรวจสอบสินค้ามีความแน่นอน(คาดเดาเวลาได้) หรือไม่					
ในการตรวจสอบสินค้า มีความโปร่งใส สุจริตหรือไม่					
สถานที่จอดรถ การตรวจสอบสินค้าสะดวกสบายหรือไม่					
ท่านพอใจสภาพถนนที่เชื่อมกับกัมพูชา ตรงด้านคลองลึกหรือไม่					
ท่านพอใจกับสถานที่จอดรถขนส่งสินค้าและการจราจรที่ด่านหรือไม่					
ท่านพอใจสภาพถนน ก่อนเข้าด่านชายแดนหรือไม่					
ท่านพอใจตู้ซ่อมรถ บริเวณด่านชายแดนหรือไม่(หากไม่เคยใช้ให้เว้นไว้)					
ท่านพอใจ "จุดพักรถ" บริเวณใกล้ กับด่านชายแดนหรือไม่					
ท่านพอใจกับ "ปั้มน้ำมัน/แก๊ส" บริเวณด่านชายแดนหรือไม่					

สิ่งใดมีความสำคัญที่สุดและควรที่จะพัฒนา ก่อน (เลือกเฉพาะ 5 อันดับแรก)

ความสำคัญ (ใส่เลข 1 ถึง 5)	<input type="checkbox"/>	ขั้นตอนการตรวจสอบสินค้า ที่ด่านศุลกากร
	<input type="checkbox"/>	สภาพถนนระหว่างไทยกับกัมพูชา
	<input type="checkbox"/>	สภาพถนนบริเวณ จุดผ่านแดน
	<input type="checkbox"/>	สภาพสถานที่จอดรถ
	<input type="checkbox"/>	คุณภาพและจุดให้บริการของตู้ซ่อมรถ ที่ใกล้ กับด่านศุลกากร
	<input type="checkbox"/>	คุณภาพและจำนวน ปั้มน้ำมัน หรือ ปั้มแก๊ส ที่ใกล้กับด่านศุลกากร
	<input type="checkbox"/>	คุณภาพและจำนวน "จุดพักรถ" ที่ใกล้กับด่านศุลกากร

ภาคผนวก ข.

ตัวอย่างแบบสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า

ตัวอย่างแบบสอบถามผู้ประกอบการขนส่ง

ชื่อผู้ตอบแบบสอบถาม _____ ตำแหน่ง _____ หน่วยงาน/บริษัท _____

ส่วนที่ 1 ในปัจจัยตามกลุ่มต่อไปนี้ขอให้ท่านเรียงลำดับความสำคัญของปัจจัยภายในแต่ละกลุ่มแยกจากกัน โดย เลข 1 = มีความสำคัญมากที่สุด, เลข 4 = มีความสำคัญน้อยที่สุด

ชุดที่ 1 ในจุดผ่านแดนแต่ละแห่งท่านคิดว่าปัจจัยใดมีความสำคัญต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดนของท่านมากที่สุดโปรดเรียงลำดับ

- กระบวนการหรือพิธีศุลกากรที่ปฏิบัติกันอยู่ภายในจุดผ่านแดนนั้น
- สภาพของที่ทำการด่านศุลกากรที่จุดผ่านแดนนั้น
- สภาพของด่านพรมแดน (จุดเข้า/ออกประเทศ ของจุดผ่านแดนนั้น)

ชุดที่ 2 ในการทำงานของด่านศุลกากรหนึ่งๆ ท่านคิดว่าปัจจัยใดที่สำคัญและส่งผลต่อการดำเนินงานขนส่งสินค้าข้ามแดนของท่านมากที่สุดโปรดเรียงลำดับ

- ความกระตือรือร้นและความตั้งใจในการทำงานของเจ้าหน้าที่
- ความล่าช้าระบบการตรวจปล่อย
- ความง่ายการเตรียมการระบบเอกสาร
- ความโปร่งใสและเสมอภาคโดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ

ชุดที่ 3 สำหรับพื้นที่ด่านพรมแดนแต่ละแห่ง ท่านคิดว่าปัจจัยใดที่สำคัญและส่งผลต่อการดำเนินงานขนส่งสินค้าข้ามแดนของท่านมากที่สุดโปรดเรียงลำดับ

- ความปลอดภัยและความสะดวกสบาย (ไม่มีการโจรกรรมและมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพนักงานขับรถ)
- ความง่ายต่อการเข้าถึง(รถบรรทุกสินค้าเข้าไปได้โดยง่าย ทางกว้างขวาง)
- ความเพียงพอของพื้นที่จอดพักรถบรรทุกสินค้า

ส่วนที่ 2 สำหรับจุดผ่านแดนที่ท่านได้ใช้บริการในการขนส่งสินค้าข้ามแดนต่อไปนี้ ท่านมีความเห็นเกี่ยวกับประโยชน์ในตารางด้านล่างมากน้อยเพียงใด (สำหรับจุดผ่านแดนที่ท่านระบุเท่านั้น)

จุดผ่านแดนที่ท่านเข้าไปใช้บริการคือ _____

โปรดทำเครื่องหมายกากบาทในช่องระดับความเห็นด้วยตามความเห็นของท่าน

กรุณาทำเครื่องหมาย ในช่องเพื่อแสดงความพอใจของท่านกับปัจจัยในแต่ละข้อด้านล่าง	พอใจ อย่างยิ่ง	พอใจ	เฉยๆ	ไม่พอใจ	ไม่พอใจ อย่างยิ่ง
การปฏิบัติงานที่ระแวดระวังและมีความรู้ ความสามารถ ของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการศุลกากร					
การผ่านพิธีศุลกากรเป็นไปได้โดยสะดวกรวดเร็วและ ใช้เวลาเหมาะสม					
เอกสารที่ใช้ผ่านพิธีการศุลกากร สามารถจัดเตรียมได้ ง่ายและไม่ใช้เอกสารซ้ำซ้อนอีกทั้งยังไม่เป็นสาเหตุให้ เกิดความล่าช้า					
การผ่านพิธีศุลกากรเป็นไปได้ด้วยความเสมอภาคไม่มีการ เลือกปฏิบัติและเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนอกเหนือจาก ค่าธรรมเนียมตามกฎหมาย					

หากในอนาคตมีการปรับปรุงให้ ปัจจัยการขนส่ง บริเวณจุดผ่านแดนเป็นดังต่อไปนี้ท่านจะรู้สึกอย่างไร

กรุณาทำเครื่องหมาย ในช่องเพื่อแสดงความพอใจของท่านกับปัจจัยในแต่ละข้อด้านล่าง	จะรู้สึกพอใจอย่างยิ่ง	จะรู้สึกพอใจ	จะรู้สึกเฉยๆ	จะรู้สึกไม่พอใจ	จะรู้สึกไม่พอใจอย่างยิ่ง
เจ้าหน้าที่ปฏิบัติการศุลกากร ได้รับการอบรมให้มีความรู้ความสามารถและทำงานด้วยความกระตือรือร้น					
การผ่านพิธีการศุลกากรสะดวกและรวดเร็วขึ้น ไม่มีการติดขัด					
เอกสารที่จะใช้สำหรับงานผ่านพิธีการศุลกากร จัดเตรียมได้ง่าย					
การผ่านพิธีศุลกากรเป็นไปด้วยความเสมอภาค <u>ไม่มีการเลือกปฏิบัติ</u> และเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนอกเหนือจากค่าธรรมเนียมตามกฎหมาย					

ภาคผนวก ค.
ประเด็นการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง

ตัวอย่าง รายละเอียดการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง

ประเด็นคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์เชิงลึกเจ้าหน้าที่ด้านศุลกากร เจ้าหน้าที่แขวงศุลกากร และผู้แทนหอการค้าจังหวัดที่ได้ทำการสำรวจ มีรายละเอียดสำหรับประเด็นสัมภาษณ์ดังต่อไปนี้

เจ้าหน้าที่ด้านศุลกากร

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

การปรับลดขั้นตอนทางพิธีศุลกากร

- เหตุการณ์ปรับลดพิธีการทางศุลกากร เพื่อลดเวลาที่ใช้ในการผ่านแดน: ใช้วิธีอะไร ปรับลดขั้นตอนไหน ผลการลดเวลาเป็นอย่างไร
- การปรับปรุงระบบคอมพิวเตอร์/เทคโนโลยี เข้ามาใช้ในกระบวนการศุลกากร
 - การเปลี่ยนระบบ/เพิ่มปรับปรุงคอมพิวเตอร์
 - การใช้อินเทอร์เน็ตในการตรวจสอบสินค้า (เช่น EDI) นำเข้ามาใช้เมื่อไหร่ และเริ่มมีการใช้อย่างแพร่หลายเมื่อไหร่ (100% หรือไม่) สัดส่วนผู้ใช้ระบบ e-customs และ Manual เป็นอย่างไร (ขอข้อมูลสถิติ)
 - การติดตั้งกล้องวงจรปิด เข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบหรือไม่ อย่างไร
 - การเพิ่มคู่มือโทรศัพท์ในการติดต่อ
 - การปรับเปลี่ยนวิธีการยื่นเอกสารแบบ Single stop service ทำเมื่อไหร่และมีผลอย่างไรบ้าง
- การปรับเปลี่ยนโครงสร้างการบริหารงาน/ อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ (อดีต/ปัจจุบัน/อนาคต)
- การปรับเปลี่ยนมาตรฐานทางศุลกากรให้เป็นสากล ของฝั่งไทยทำเมื่อไหร่อย่างไรและของฝั่งประเทศเพื่อนบ้านทำเมื่อไหร่ อย่างไร
- การปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพ บริเวณด้านศุลกากร
- ประเทศเพื่อนบ้านมีการให้ โควต้าและสิทธิพิเศษแก่รถบรรทุกสินค้าจากประเทศไทยอย่างไรบ้างและการตรวจสอบปล่อยในฝั่งประเทศเพื่อนบ้านมีการดำเนินการอย่างไร

การประสานงานระหว่างประเทศ

- มีการจัดประชุมระหว่าง 2 ด้าน (ไทย-ประเทศเพื่อนบ้าน) บ่อยแค่ไหน มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลอะไรบ้าง

- Single-Window Operation (จะมีหรือไม่ ถ้ามีคาดว่าจะลดเวลาในการผ่านด่านได้แค่ไหน เช่น ลดชั่วโมงปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ลดเวลาของการขนส่งสินค้า)
- การประสานงานชั่วโมงทำงานระหว่างด่านในอดีตเป็นอย่างไร และในปัจจุบันมีการปรับปรุงอย่างไร และคาดว่าจะในอนาคตจะเป็นอย่างไร
- มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลรบบรถทุกสินค้าระหว่างด่านหรือไม่ (แลกเปลี่ยนระบบข้อมูลล่วงหน้าก่อนที่รถจะไปถึง) ถ้ามีจะช่วยลดเวลาทำงานแค่ไหน เช่น ลดจำนวนครั้งการสุ่มตรวจ, ลดจำนวนเอกสาร ถ้ามถึงสภาพในอดีต, การปรับปรุงในปัจจุบัน, และการเปลี่ยนแปลงในอนาคต
- การเริ่มมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูล กฎระเบียบ และการเปลี่ยนแปลงระบบต่างๆ ให้กับผู้ใช้บริการ เช่นการเริ่มจัดทำเว็บไซต์, การเพิ่มช่องทางติดต่อสื่อสาร (จำนวนโทรศัพท์/เจ้าหน้าที่ผู้ให้ข้อมูลเป็นต้น) และข้อมูลเหล่านั้นอยู่ในภาษาอะไร (ตามทั้งฝั่งไทยและฝั่งกัมพูชา)
- การติดต่อประสานงานระหว่างทั้งสองด่าน ปัจจุบันมีการติดต่อในด้านใดบ้าง (และในอดีต/อนาคต)
- มีการเตรียมอบรมภาษาให้กับเจ้าหน้าที่หรือไม่
- มีการให้สิทธิร่วมการตรวจ หรือ ตรวจปล่อยสินค้าแทนกันระหว่างด่านศุลกากรทั้งสองหรือไม่ อย่างไร อดีต/ปัจจุบัน/อนาคต

การให้สิทธิและการตรวจปล่อยสินค้า

- ทางฝั่งประเทศเพื่อนบ้านปฏิบัติต่อรถบรรทุกสินค้าที่ผ่านด่านตรวจของไทยไปแล้วอย่างไร (อดีต/ปัจจุบัน/อนาคต)
- มีการยอมรับสิทธิใบขับขี่/สิทธิการเข้าเมือง/การประกันภัย ของรถบรรทุกสินค้าไทยหรือไม่ อย่างไร

การบริการ ณ จุดผ่านแดน

- ในฝั่งไทย มีจุดบริการเกี่ยวกับการตรวจคนเข้าเมือง/การกักกันพืชและโรค จุดบริการแลกเปลี่ยนเงินตรา อย่างไร
- มีระบบการติดตามรถขนส่งสินค้าเข้าออกหรือไม่อย่างไร

เจ้าหน้าที่แขวงทาง

เนื่องจากแขวงทาง กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่ก่อสร้าง บำรุงรักษาทางหลวงที่เข้าสู่บริเวณด่าน อีกทั้งก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการขนส่งสินค้าทางบก อันได้แก่ ถนนเชื่อมต่อระหว่าง

พรมแดน 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/หรือสมาชิกหอการค้าที่ดำเนินธุรกิจหรือให้บริการการขนส่งระหว่างประเทศ ผ่านด่านศุลกากร ในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- สถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผ่านด่านศุลกากร
- ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ
- แนวโน้มการขยายตัวในอนาคต
- ปัญหา อุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานศุลกากร เวลาที่ใช้ในการดำเนินงาน

ข้อเสนอแนะในการปรับปรุงระบบการดำเนินงานและโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ที่ด่าน

ภาคผนวก จ.

รายชื่อบริษัทผู้ประกอบการขนส่งสินค้าข้ามแดน

รายชื่อบริษัทผู้ประกอบการขนส่งสินค้าข้ามแดน

การศึกษานี้ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดี จากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่ให้ความกรุณาให้ข้อมูลและข้อคิดเห็น ที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาดัชนีชี้วัดสิ่งอำนวยความสะดวกทางการขนส่งซึ่งได้แก่

บริษัท ฟอลคอน โลจิสติกส์ โซลูชั่น ,บริษัท สหธรรม ทรานสปอร์ต(1996) จำกัด,บริษัท เอสเอสเค โลจิสติกส์ จำกัด,บริษัท สปีด อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์เฟรท จำกัด,บริษัท ซุมิโซ โกลบอล โลจิสติกส์(ปท.) จำกัด,บริษัท ดี เอส จี โลจิสติกส์ จำกัด,บริษัท อาร์ ที เอ็น โลจิสติกส์ จำกัด,บริษัท ที.เค. โลจิสติกส์ แอนด์ ซัพพลายเชน (ปท.) จำกัด,บริษัท หาดใหญ่พงษ์ศิริเฟอร์เวดจิ่ง จำกัด,บริษัท คาร์ท โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด,บริษัท เอสเอสเค โลจิสติกส์ จำกัด,บริษัท เอกรัฐทรานสปอร์ต จำกัด,บริษัท เอ็น วาย เค โลจิสติกส์ จำกัด,บริษัท ซี.เค.ทรานสปอร์ตแอนด์เซอร์วิส,บริษัท ที.เอส.ซี.ทรานสปอร์ตเตชั่น จำกัด,บริษัท ก.มุงพัฒนา จำกัด,บริษัท ทรี ทรีส์ ทรานสปอร์ต จำกัด,บริษัท มนต์ทรานสปอร์ต จำกัด,บริษัท อูคร ที แอนด์ พี จำกัด,บริษัท เอส ซี แคริเออร์ จำกัด,บริษัท ออนเนสท์ คอนเซพท์ จำกัด,บริษัท ว. ศรีประเสริฐ จำกัด,บริษัท เอส เค เกียรติเจริญขนส่ง จำกัด,บริษัท นครพนมขนส่ง (999) จำกัด,บริษัท มุกดาหารค้าไม้ จำกัด,บริษัท บี อาร์ เค อินเตอร์ ทรานสปอร์ต จำกัด,บริษัท กิตติรัตน์ขนส่ง จำกัด

ซึ่งทางผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่กรุณาให้ความร่วมมือเพื่อการศึกษา มา ณ ที่นี้

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นาย ปิรันท์ พรายทองแย้ม เกิดเมื่อวันที่ 27 กันยายน พ.ศ.2529 ที่จังหวัดตาก เริ่มศึกษาในชั้นอนุบาลและประถมศึกษาที่โรงเรียนตากสินราชานุสรณ์ หลังจากนั้นได้เข้าศึกษาชั้นมัธยมต้นและมัธยมปลายที่โรงเรียนผดุงปัญญา ต่อมาได้สำเร็จการศึกษาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2552 จากนั้นได้เข้าศึกษาต่อในหลักสูตรวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่งและการจราจร ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2552

ขณะศึกษาอยู่ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย งานวิจัยส่วนหนึ่งของผู้เขียนวิทยานิพนธ์ได้ถูกตีพิมพ์ในเอกสารรวมการประชุมและนำเสนอในที่ประชุมวิชาการนานาชาติของสมาคมวิทยาการจราจรและขนส่งแห่งประเทศไทย ครั้งที่ 2 (The Second International of Thai Society of Transportation and Traffic Studies 2011: SUFFICIENCY TRANSPORT หรือ TSTS 2011) ซึ่งจัดที่จังหวัดชลบุรี ระหว่างวันที่ 14-15 ตุลาคม พ.ศ. 2554 และได้รับการตอบรับให้นำเสนอและตีพิมพ์บทความวิชาการในเอกสารรวมการประชุมและนำเสนอในที่ประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 17 ซึ่งจะจัดขึ้นที่จังหวัดอุดรธานี ระหว่างวันที่ 9-11 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- Rudjanakanoknad, J., Praithongyeam, P., and Cheewatrakoolpong (2011) Comparison of Cross-Border Transportation Facilitation for Exports at Thailand's Strategic Border Checkpoints. Proceedings of the 2nd International Conference of Thai Society for Transportation & Traffic Studies 2011 (TSTS 2011), Pattaya, Thailand.
- ปิรันท์ พรายทองแย้ม, จิตติชัย รุจนกนกนาฎ, (2555) การพัฒนาดัชนีชี้วัดการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนของไทย ,เอกสารรวมบทการประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 17, โรงแรม เซ็นทารา แกรนด์แอนคอนเวนชันเซ็นเตอร์, อุดรธานี, ประเทศไทย