

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)

โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ เชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน (GMS)

ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค
ลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement : GMS CBTA)
ซึ่งความตกลงและความร่วมมือดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและ
ผู้โดยสาร และเพื่อทำให้กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและ
ผู้โดยสารมีความสะดวกเรียบง่าย (Simplified) และเป็นไปในแนวทางเดียวกัน (Harmonized) และ
ยังมีการดำเนินการจัดตั้งพื้นที่การปฏิบัติงานตรวจสินค้าขาออกร่วมกันของ 2 ประเทศ โดยได้
กำหนดให้เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area : CCA) ประกอบกับปัจจุบันประเทศไทย
ได้อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Economic Zone :
SEZ) เพื่อพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนที่เป็นประตูการค้าเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งแผนดังกล่าว
กำหนดให้ “กิจการโลจิสติกส์” เป็นกลุ่มกิจการเป้าหมายสำหรับการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ
ที่สำคัญในการขับเคลื่อนแผนพัฒนาดังกล่าว

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่ากรอบความร่วมมือระหว่างประเทศจะมีเป้าหมายเพื่ออำนวยความสะดวก
ในการขนส่งสินค้าข้ามแดน (Inter - State) และการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Transit) แต่
ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนก็ยังประสบปัญหา อุปสรรคบางประการ เช่น

- 1) กฎหมาย ระเบียบ และมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน เช่น การประกอบธุรกิจการขนส่ง มาตรฐานรถบรรทุก ใบอนุญาต
ขับรถ กฎหมายจราจร เป็นต้น
- 2) ระเบียบพิธีการ ขั้นตอนและเอกสารที่ใช้ในการข้ามแดนมีความยุ่งยาก ซับซ้อน
 อีกทั้งยังมีการตรวจสอบเอกสารที่ซ้ำซ้อน จากทุกประเทศที่มีการขนส่งข้ามแดนและ
ผ่านแดน ทำให้การขนส่งข้ามแดนเกิดความล่าช้า และส่งผลกระทบต่อต้นทุน
การประกอบธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศที่สูงขึ้น
- 3) การประสานความร่วมมือของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการขนส่งสินค้าระหว่าง
ประเทศ ทั้งในส่วนประเทศไทยด้วยตนเอง และระหว่างหน่วยงานของไทย
กับหน่วยงานของประเทศเพื่อนบ้านที่ขาดการบูรณาการประสานงานอย่างใกล้ชิด

- 4) หน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนส่วนใหญ่ ยังขาดความรู้ความเข้าใจในเรื่อง ขั้นตอนของการตรวจสอบสินค้าทั่วไป สินค้าอันตราย หรือสินค้าที่จัดอยู่ในประเภทที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงและความปลอดภัยของประเทศ

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบโดยตรงในการดำเนินการและการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ ได้เล็งเห็นถึงปัญหาและอุปสรรคตามที่กล่าวมาข้างต้น และเพื่อให้การดำเนินการของกรมฯ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน การเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก สร้างความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนา กับนานาชาติ และสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ใน ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เป้าหมายที่ 3 เรื่องการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และสนับสนุนนโยบายพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เพื่อให้ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ และการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น รวมทั้งการค้าชายแดนและผ่านแดน ซึ่งมีการขนส่งสินค้าผ่านเข้า - ออก ณ ด่านชายแดนสำคัญที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลักมีประสิทธิภาพมากขึ้นนั้น จึงมีเหตุผลและความจำเป็นในการดำเนิน “โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ เชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน” เพื่อเป็นการยกระดับและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทยให้ก้าวขึ้นเป็นผู้นำด้านการขนส่งสินค้าทางถนนในภูมิภาคอาเซียนได้อย่างมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ต่อไป

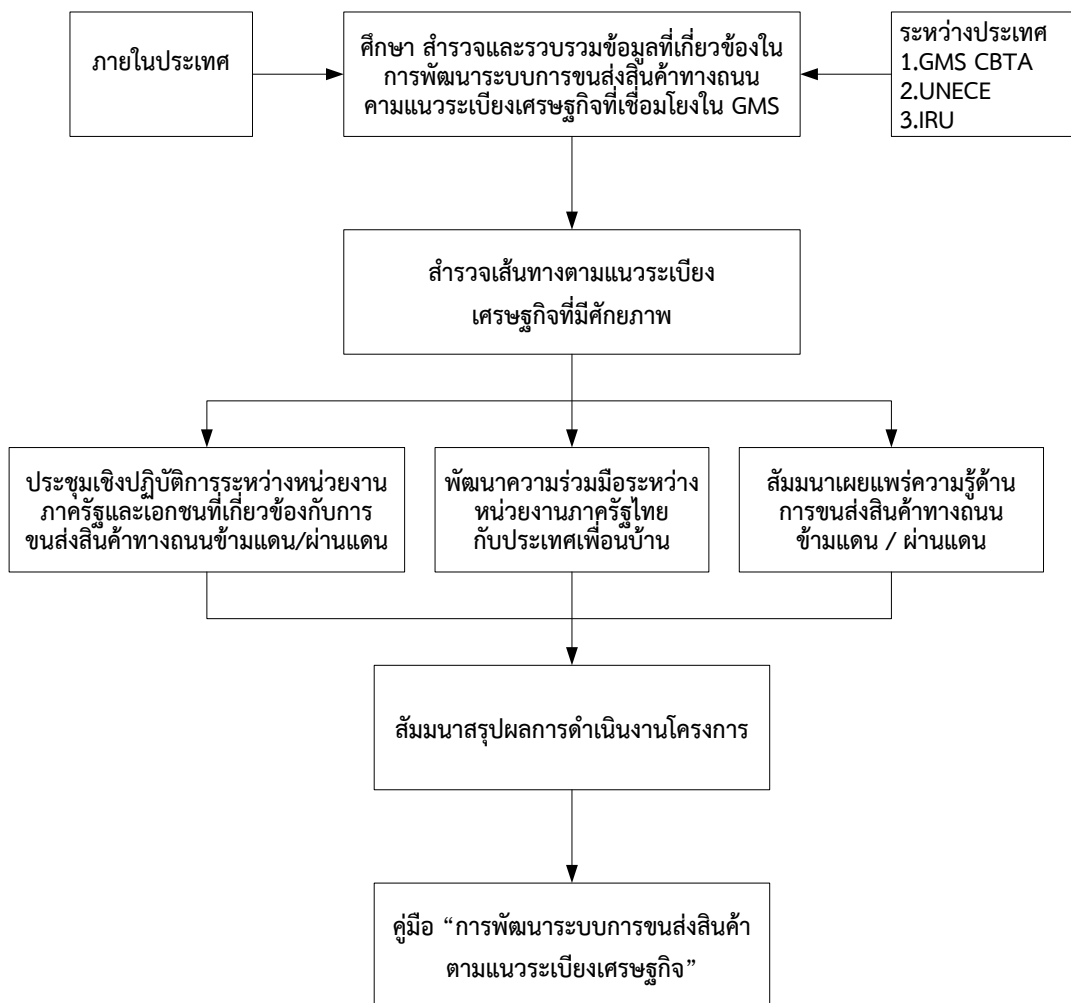
วัตถุประสงค์

1. ศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งข้ามแดน (Inter - state) ผ่านแดน (Transit) การอำนวยความสะดวก (Facilitation) และการกำกับดูแลด้านความมั่นคงและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศสมาชิกตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS CBTA) และเป็นการสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ตามแผนพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone : SEZ)
2. เพื่อศึกษาข้อมูลการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนน ข้ามแดน (Inter - state) ผ่านแดน (Transit) จากประเทศหรือหน่วยงานที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล

(Internationally Accepted) เพื่อเป็นการนำเสนอกลไกรองรับให้มีการอำนวยความสะดวกการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

3. เพื่อพัฒนาข้อมูลและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าของประเทศไทย สามารถดำเนินการขนส่งสินค้าในเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economics Corridor) ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ
4. สร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการดำเนินโครงการไปใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์ วางแผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศต่อไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กรอบการศึกษา



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม รวมถึงหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางถนน ข้ามแดน ผ่านแดน ของประเทศไทยสามารถนำข้อมูลผลการดำเนินโครงการทั้งที่เกี่ยวข้องกับประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และกรณีศึกษาตัวอย่างองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล (Internationally Accepted) รวมถึงเส้นทางการขนส่งสินค้าที่มีศักยภาพตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economics Corridor) ไปใช้ในการกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับสภาพการณ์ขนส่งระหว่างประเทศที่เป็นปัจจุบันและตรงกับทิศทางการขับเคลื่อนในอนาคต
2. กรมการขนส่งทางบก มีข้อมูลนำเสนอให้กับผู้บริหารระดับประเทศเพื่อผลักดันให้มีการจัดตั้ง “คณะกรรมการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งชายแดน” ซึ่งจะเป็นการสร้างความร่วมมือกันในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าผ่านด่านชายแดนไทยและประเทศเพื่อนบ้านให้เป็นรูปธรรมที่ชัดเจน
3. กรมการขนส่งทางบกสามารถกำหนดแนวทางปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพในการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area : CCA) ในพื้นที่ศูนย์การเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเชียงของจังหวัดเชียงราย และศูนย์การขนส่งสินค้าชายแดนจังหวัดนครพนม ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางถนนด้วยรถบรรทุกระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านสมาชิกตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS CBTA)
4. สามารถพัฒนาความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชน ด้านการขนส่งสินค้าทางถนน ข้ามแดน ผ่านแดน ทั้งภายในประเทศไทย และระหว่างประเทศไทยกับประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ให้ใกล้ชิดกันมากขึ้น อีกทั้ง เป็นการจัดให้มีเวทีอย่างไม่เป็นทางการในการแลกเปลี่ยนข้อมูล ข้อเสนอแนะระหว่างกัน เพื่อเป็นการร่วมมือกันในการยกระดับและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศต่อไป
5. การดำเนินโครงการฯ เป็นการยกระดับระบบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และสนับสนุนการดำเนินการตามแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศไทย (SEZ)

- หน่วยงานภาครัฐ องค์กรภาคเอกชน และผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย สามารถนำข้อมูลผลการศึกษาของโครงการไปใช้ประโยชน์ในการประกอบธุรกิจการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นการเพิ่มศักยภาพให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของไทยให้ก้าวขึ้นเป็นผู้นำสามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สรุปผลการศึกษาโครงการ

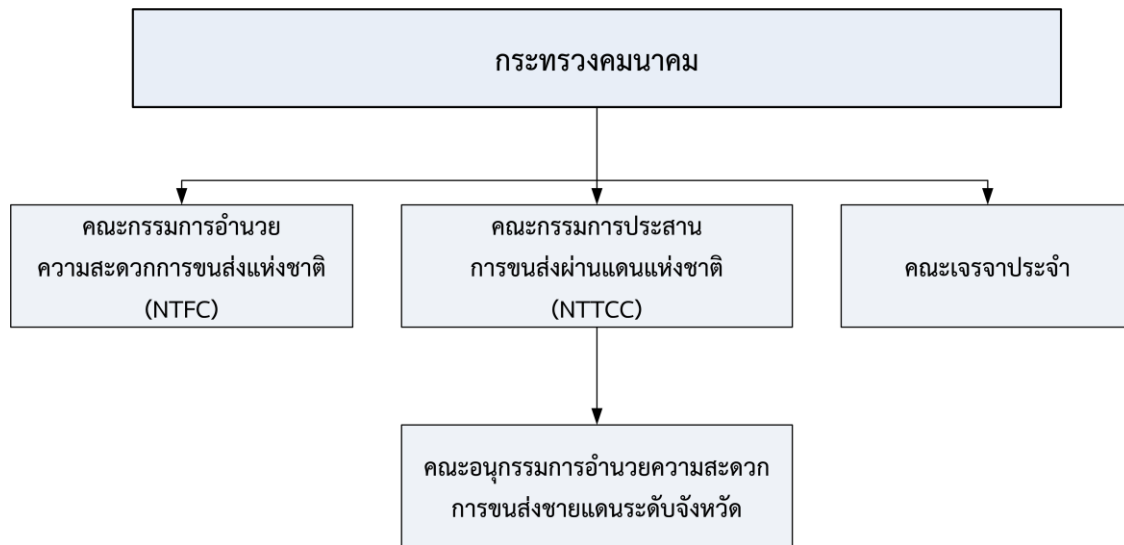
การศึกษาข้อมูลการพัฒนา รูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนน ข้ามแดน (Inter - State) ผ่านแดน (Transit) จากประเทศหรือหน่วยงานที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล

การดำเนินงานภายในโครงการฯ ได้มีการจัดประชุมหารือระหว่างกรมการขนส่งทางบก หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับคณะกรรมการด้านเศรษฐกิจแห่งสหภาพยุโรป (United Nations Economic Commission for Europe : UNECE) และสหภาพการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ (International Road Transport Union : IRU) เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูล ประสบการณ์อันเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าของประเทศไทย โดยพบว่าแนวทางในการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ (UN TIR Convention of 1975) เป็นแนวทางที่สามารถนำมาใช้สนับสนุนและผลักดันความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ให้สามารถปฏิบัติได้จริง เนื่องจากเป็นแนวทางปฏิบัติด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล

แนวทางการจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งชายแดน

การศึกษาแนวทางดังกล่าวเพื่อเป็นกลไกที่ช่วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยและประเทศสมาชิกตามกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS CBTA) โดยพบว่า ปัจจุบันยังไม่มีกรอบหรือการประชุมในระดับพรมแดน/ชายแดนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านโดยตรง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้การขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนจากไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้านยังคงมีอุปสรรค และมิได้รับความสะดวกเท่าใดนัก ถึงแม้ว่าความตกลง GMS CBTA ได้มีผลบังคับใช้แล้ว แต่ในทางปฏิบัติในระดับท้องถิ่น/พรมแดนซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญทางระหว่างประเทศ เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานส่วนใหญ่ของประเทศสมาชิกยังขาดความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติตามความตกลง GMS CBTA

อันจะเป็นการช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศสมาชิก นอกจากนี้ ประเด็นด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน ไม่ว่าจะเป็นกฎระเบียบด้านการขนส่ง การดำเนินพิธีการข้ามแดน/ผ่านแดน พิธีการศุลกากร รวมทั้งมาตรการในการตรวจสอบที่แตกต่างกัน ยังคงเป็นประเด็นที่สำคัญที่ส่งผลเกิดความไม่สะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน ดังนั้น เพื่อให้เกิดการนำความตกลง GMS CBTA มาใช้ในระดับปฏิบัติ รวมทั้งสร้างความร่วมมือในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน GMS ที่มีพรมแดนติดกับไทย ที่ปรึกษาได้เสนอแนะให้มีการจัดตั้งหน่วยงานในระดับปฏิบัติการ ได้แก่ “คณะอนุกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งชายแดนระดับจังหวัด” เพื่อกำกับดูแลด้านการขนส่งในระดับชายแดนให้เป็นไปตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) โดยดำเนินการภายใต้การกำกับดูแลของ 1) คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ (NTFC) 2) คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ (NTTCC) และ 3) คณะเจรจาประจำ ซึ่งกำกับดูแลความตกลงด้านการขนส่งระหว่างประเทศภายใต้กรอบอื่นๆ นอกเหนือไป GMS CBTA และ ASEAN โดยมีโครงสร้างดังแสดงตามรูปด้านล่าง ดังนี้

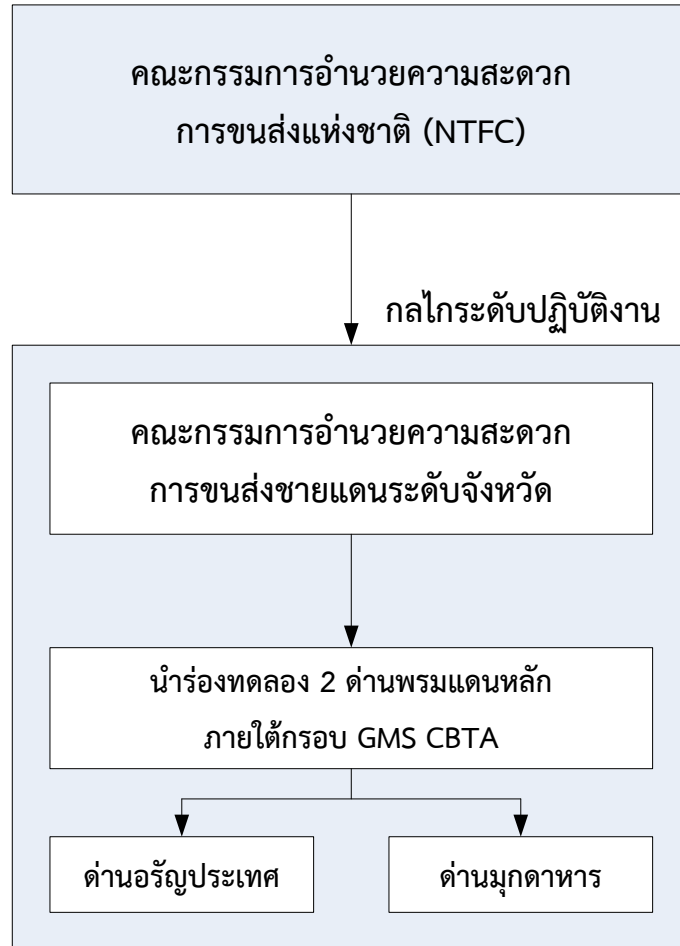


ที่มา: ที่ปรึกษา

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการในระยะแรก ควรเริ่มต้นการนำร่องภายใต้บริเวณด้านพรมแดนสำคัญ 2 จุดที่มีการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ 1) ด้านพรมแดนอรัญประเทศ และ 2) ด้านพรมแดนมุกดาหาร เนื่องจากมีปริมาณการเข้าออกของรถบรรทุกสินค้าและรถโดยสารเป็นจำนวนมาก ซึ่งการดำเนินงานดังกล่าวจะเป็นการดำเนินการเฉพาะภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

(GMS CBTA) เพื่อเป็นตัวอย่างในการนำร่องทดลอง ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับและควบคุมของ” คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ (NTFC)¹ ”เพียงคณะกรรมการเดียวก่อน

กลไกระดับนโยบาย



ที่มา: ที่ปรึกษา

หากการนำร่องทดลองตามแนวทางดำเนินการในระยะแรกสามารถช่วยยกระดับประสิทธิภาพ การอำนวยความสะดวกการขนส่งบริเวณชายแดนได้อย่างเป็นรูปธรรม ทางกรมการขนส่งทางบก สามารถที่นำแนวทางดังกล่าวไปขยายผลการปฏิบัติ ณ ด้านพรมแดนที่สำคัญอื่นๆ รวมทั้งขยายของเขต ของการกำกับดูแลไปยังคณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ (NTTCC) และคณะเจรจา ประจำ ซึ่งจะครอบคลุมความตกลงด้านการขนส่งระหว่างประเทศในกรอบอื่นๆ ด้วย ได้แก่ ความตกลง

¹ในระยะแรก คณะอนุกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งชายแดนระดับจังหวัดถูกแต่งตั้งโดยคณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ (NTFC)

ด้านการขนส่งระหว่างประเทศของอาเซียน และความตกลงด้านการขนส่งระหว่างประเทศในระดับทวิภาคีและไตรภาคี ซึ่งกลไกดังกล่าวจะมีบทบาทในการส่งเสริมและยกระดับการอำนวยความสะดวกการขนส่งบริเวณชายแดนของไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

แนวทางหรือกลไกในการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน (Inter-State) และผ่านแดน (Transit) ระหว่างประเทศ

จากการศึกษาพบว่า การดำเนินการตามความตกลง GMS CBTA หลายประการยังไม่สามารถนำมาปฏิบัติได้อย่างแท้จริง ปัญหาส่วนใหญ่เกิดขึ้นในระดับปฏิบัติการ ซึ่งเกิดจากการที่เจ้าหน้าที่ขาดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการปฏิบัติงาน และเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ ในระดับปฏิบัติงานอาจมิได้ถูกถ่ายทอดหรือมีการฝึกอบรมอย่างเพียงพอในการปฏิบัติตามกรอบ GMS CBTA ดังนั้น เพื่อเป็นการพัฒนาแนวทางการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานเดียวกันภายในประเทศสมาชิกในการดำเนินการตามความตกลง GMS CBTA จึงควรมีการจัดทำ **“คู่มือการปฏิบัติงานตามความตกลง GMS CBTA (GMS CBTA Implementation Guideline)”** โดยประเทศสมาชิกควรมีการหารือพูดคุยในระดับภูมิภาค (Regional meeting) เพื่อสร้างมาตรฐานการปฏิบัติงานที่เป็นที่ยอมรับร่วมกันและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

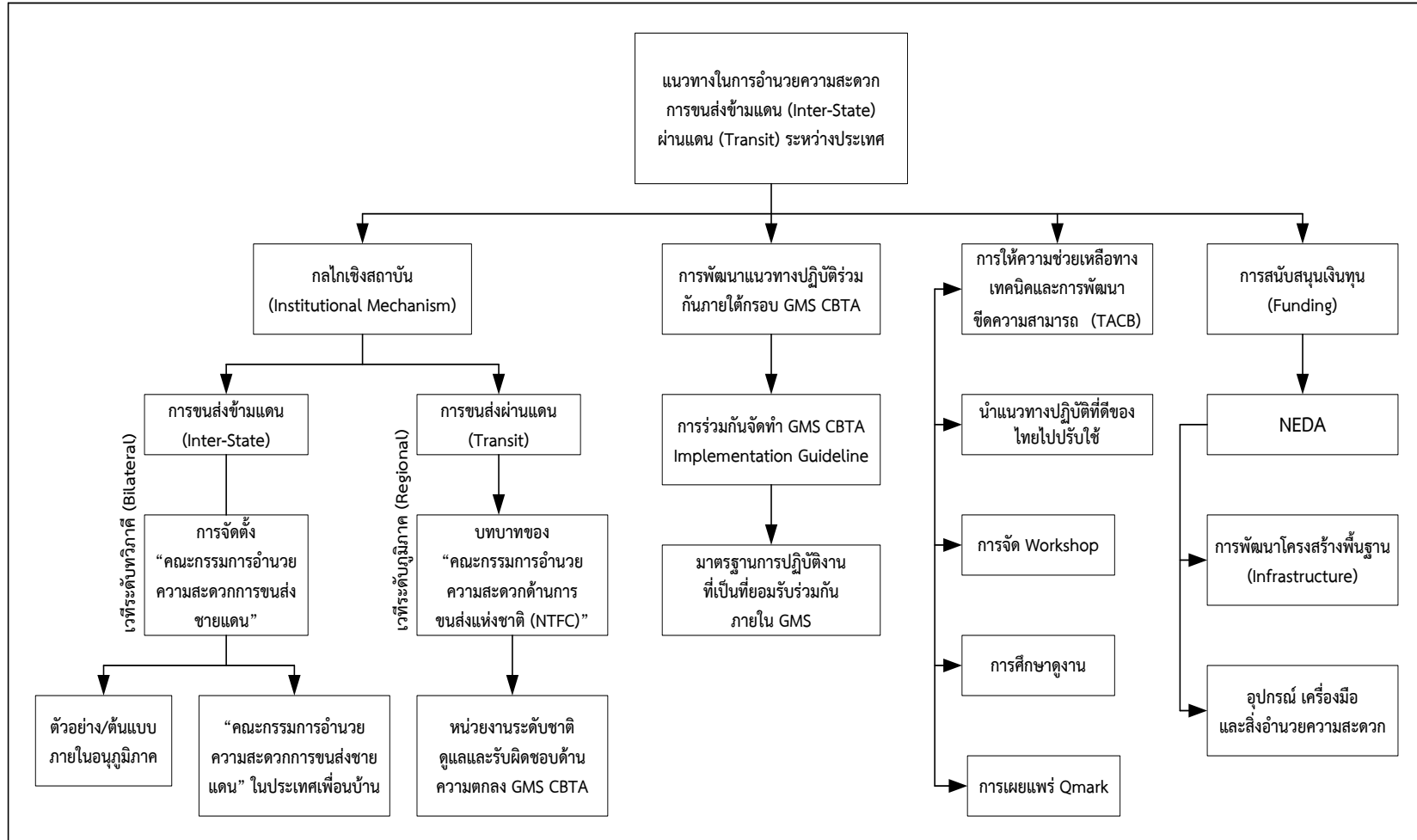
ด้านการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน (Inter - State) การจัดตั้ง **“คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งชายแดน”** ภายในแต่ละประเทศสมาชิก ยังเป็นกลไกเชิงสถาบัน (Institutional Mechanism) ที่สำคัญที่จะช่วยสนับสนุนในการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งข้ามแดน (Inter-State) ระหว่างประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ที่พรมแดนติดกัน โดยประเทศไทยสามารถมีบทบาทเป็นผู้นำโดยการเป็นประเทศที่ริเริ่มในการจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งชายแดน และอาจเป็นต้นแบบให้กับประเทศเพื่อนบ้านสามารถนำแนวทางของไทยมาใช้ให้เหมาะสมกับบริบทกับประเทศของตนเอง โดยไทยจะต้องมีบทบาทในการผลักดันผ่านการพูดคุยหารือในระดับทวิภาคี (Bilateral) กับแต่ละประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS)

ด้านการอำนวยความสะดวกการขนส่งผ่านแดน (Transit) ซึ่งเป็นประเด็นที่มีความเกี่ยวข้องกับทุกประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ดังนั้น กลไกที่มีบทบาทสำคัญ ได้แก่ คณะกรรมการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งแห่งชาติ (National Transport Facilitation Committee: NTEC) ซึ่งแต่ละประเทศได้มีการจัดตั้งภายใต้ข้อกำหนดของ GMS CBTA โดยคณะกรรมการดังกล่าวจะเป็นกลไกเชิงสถาบันในระดับชาติในการประชุมหารือในระดับภูมิภาค (Regional Meeting) ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าวนี้ **ควรมีการประชุมร่วมกันเป็นประจำทุกๆ 6 เดือน**

หรือปีละ 2 ครั้ง เพื่อร่วมหารือและเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ร่วมกัน รวมทั้งเป็นการติดตามแนวทางการพัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งผ่านแดน (Transit) ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

นอกจากนี้ แนวทางการสนับสนุนที่จะช่วยให้เกิดการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน (Inter-State) และผ่านแดน (Transit) ระหว่างประเทศภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงนั้น ไทยสามารถมีบทบาทในฐานะ**ผู้ให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาขีดความสามารถ (Technical Assistant and Capacity Building: TACB)** เนื่องจากอาจกล่าวได้ว่าไทยมีความพร้อมและมีแนวทางการปฏิบัติงานที่ดีในด้านการอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ บริเวณด่านพรมแดนเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม CLMV อันประกอบไปด้วย กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม โดยแนวทางการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการพัฒนาขีดความสามารถ (TACB) ที่ไทยสามารถสนับสนุนประเทศเพื่อนบ้านได้แก่ **1) การนำแนวทางปฏิบัติที่ไทยดำเนินการได้ดี** ในด้านการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน (Inter-State) และผ่านแดน (Transit) มาใช้เป็นแนวทางการศึกษาในกลุ่มประเทศ CLMV **2) การจัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)** โดยไทยสามารถดำเนินการในฐานะเจ้าภาพในการจัดฝึกอบรมดังกล่าวให้กับเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศเพื่อนบ้าน **3) การจัดให้มีการศึกษาดูงาน** ควบคู่ไปกับการจัดฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของประเทศเพื่อนบ้านมองเห็นภาพและเข้าใจถึงกระบวนการ รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติงานจริง **4) การส่งเสริม และประชาสัมพันธ์ระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark)** เพื่อให้เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลายและเป็นที่ยอมรับในประเทศสมาชิก GMS

แนวทางในการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน (Inter-State) และผ่านแดน (Transit) ระหว่างประเทศ



กลไกสนับสนุนการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) ของประเทศไทย

ปัจจุบันมีจุดพรมแดนของไทยที่ถูกกำหนดให้มีการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) ทั้งสิ้น 4 จุด ได้แก่

- 1) จุดพรมแดนมุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว)
- 2) จุดพรมแดนอรัญประเทศ (ไทย) - ปอยเปต (กัมพูชา)
- 3) จุดพรมแดนแม่สาย (ไทย) - ท่าขี้เหล็ก (เมียนมา)
- 4) จุดพรมแดนแม่สอด (ไทย) - เมียวดี (เมียนมา)

โดยมีจุดพรมแดนมุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) ในการนำร่องการดำเนินการดังกล่าว อย่างไรก็ตามในปัจจุบันพบว่ายังมิได้มีการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) ในบริเวณดังกล่าวอย่างเป็นทางการ เนื่องจากอุปสรรคหลายประการทั้งจากฝั่งไทยเองและคู่ภาคีอย่าง สปป.ลาว

การกำหนดเป้าหมายของกรมการขนส่งทางบกในการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าบริเวณจุดพรมแดนบริเวณสะพานมิตรไทย-ลาวแห่งที่ 4 อ.เชียงของ จ.เชียงราย และจุดพรมแดนบริเวณสะพานมิตรไทย-ลาวแห่งที่ 3 อ.เมือง จ.นครพนม ที่มีการกำหนดให้มีพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) ภายในพื้นที่ดังกล่าว นั้น มีความจำเป็นจะต้องทำความเข้าใจในเบื้องต้นก่อนว่าการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) จะต้องอยู่ภายใต้ความตกลงของทั้งสองประเทศ ซึ่งในทางปฏิบัติในการจัดตั้งพื้นที่ควบคุม (CCA) ดังกล่าวบริเวณจุดพรมแดนทั้งสองแห่งนั้น กรมการขนส่งทางบกมีความจำเป็นจะต้องมีบทบาทที่สำคัญในการผลักดันให้เกิดการเจรจาในระดับทวิภาคีภายใต้ความตกลง GMS CBTA ระหว่างไทยกับสปป.ลาว เพื่อให้ทั้งสองประเทศมีความเห็นชอบร่วมกันและจัดทำบันทึกความตกลงทั้งสองฝ่ายในการกำหนดให้มีการตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกันบริเวณจุดพรมแดนทั้งสองแห่ง (1.เชียงของ (ไทย) - หัวทราย (สปป.ลาว) 2. นครพนม (ไทย) - คำม่วน (สปป.ลาว)) เนื่องจากในปัจจุบันจุดพรมแดนของไทยทั้งสองแห่งดังกล่าว นั้น มิได้อยู่ในบันทึกความตกลง IICBTA ภายใต้ภาคผนวก 4 ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งข้ามแดน (Facilitation of Frontier Crossing Formalities) ซึ่งจะมีการกำหนดจุดที่จะมีการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) จะอยู่ภายใต้ความตกลง GMS CBTA ที่เป็นความตกลงที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามพรมแดนซึ่งเกี่ยวข้องกับภารกิจของกรมการขนส่งทางบกโดยตรง แต่หน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่ ในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนั้น ได้แก่ ศุลกากร (Customs) ตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) และหน่วยงานกักกัน (Quarantine) โดยมีหน่วยงานศุลกากร (Customs) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก (Leading agency) ในการปฏิบัติงานดังกล่าว นอกจากนี้การกำหนดจุดที่ตั้งของพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) จะต้องอยู่ในบริเวณที่มีความเหมาะสมและสะดวกต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่และการเคลื่อนย้ายยานพาหนะ รวมทั้งอยู่ภายในพื้นที่ควบคุมของหน่วยงานศุลกากรในฐานะที่เป็นหน่วยงานหลักในการดูแลควบคุม การเข้าออกของ

สินค้า บุคคลและยานพาหนะระหว่างประเทศ ประเด็นต่าง ๆ เหล่านี้เป็นประเด็นที่ทางกรมการขนส่งทางบกควรนำมาพิจารณาเช่นกันหากต้องการจัดสรรพื้นที่ที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) ให้กับเจ้าหน้าที่หน่วยงานต่าง ๆ ทั้งของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

การดำเนินการโครงการของกรมการขนส่งทางบกในการสนับสนุนกิจกรรมตามแผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ)

จากการรวบรวมและศึกษารายละเอียดและความคืบหน้าของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในปัจจุบันพบว่า ถึงแม้ว่าภาครัฐจะมีความพยายามในการผลักดันการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนตามพื้นที่ที่กำหนดไว้เพื่อให้เกิดโครงการเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมในช่วงระยะเวลา 2 - 3 ปีที่ผ่านมา แต่ยังคงพบว่ามีอุปสรรคในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในหลายพื้นที่สาเหตุหนึ่งเนื่องจากในปัจจุบัน ภาครัฐเองได้หันไปมุ่งเน้นการพัฒนาในโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมายการพัฒนาหลักของภาครัฐ โดยเรียนรู้จากปัญหาที่เกิดขึ้นในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และเร่งรัดให้โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งในด้านการให้สิทธิประโยชน์และ สิทธิพิเศษในการลงทุนภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกที่มากกว่าเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน นอกจากนี้ยังเร่งรัดโครงการลงทุนของภาครัฐด้วยวงเงินลงทุนกว่า 500,000 ล้านบาท ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานทางการคมนาคมเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา การพัฒนาเมืองสามจังหวัดภาคตะวันออก โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสนามบินอู่ตะเภา และการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังในระยะ ที่ 3 สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้เป็นสาเหตุหนึ่งที่ส่งผลให้นักลงทุนทั้งไทยและต่างชาติต่างให้ความสนใจในการลงทุนภายในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

เมื่อกลับมาพิจารณาถึงโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเองพบว่า ในปัจจุบันยังคงมีปัจจัยหลายประการที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ไม่ว่าจะเป็นปัญหาความล่าช้าในการจัดหาที่ดินของรัฐเพื่อใช้ประโยชน์ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย ซึ่งในปัจจุบันยังไม่อาจหาข้อสรุปและแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ นอกจากนี้ ในการสรรหาผู้ลงทุนภาคเอกชนในการเข้ามาพัฒนาพื้นที่พบว่าในเขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม ยังคงประสบกับปัญหาในการที่ยังไม่มีผู้พัฒนาพื้นที่ของเอกชนที่สนใจในการพัฒนาโครงการ ซึ่งในปัจจุบันอยู่ในระหว่างขั้นตอนการเปิดรับซองประมูลเป็นครั้งที่สอง รวมทั้งความน่าดึงดูดของอุตสาหกรรมเป้าหมายที่รัฐบาลให้การสนับสนุนยังไม่อาจดึงดูดนักลงทุนได้มากพอ และปัจจัยด้านความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานทั้งในด้านเชื่อมโยงการคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐาน

อื่น ๆ ยังมีความพร้อมไม่มากพอ ประเด็นต่าง ๆ เหล่านี้ส่งผลกระทบต่อโดยตรงให้ความคืบหน้าในการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเป็นไปอย่างล่าช้า

อย่างไรก็ตาม หากทางกรมการขนส่งทางบกมีแนวคิดในการดำเนินกิจกรรมที่สามารถสนับสนุนกิจกรรมภายใต้โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างไปยังประเทศเพื่อนบ้าน แนวคิดการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าหรือสถานีขนส่งสินค้าในบริเวณพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนสามารถเป็นแนวทางหนึ่งในการสนับสนุนโครงการดังกล่าวได้ แต่ทางกรมการขนส่งทางบกมีความจำเป็นต้องพิจารณาถึงแนวโน้มการพัฒนาและการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมเป้าหมายต่าง ๆ ในอนาคตที่ภาครัฐให้การสนับสนุนภายในพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนอย่างใกล้ชิด เพื่อประเมินถึงการกำหนดรูปแบบและการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าหรือสถานีขนส่งสินค้าให้มีความเหมาะสมกับปริมาณการค้าและความต้องการขนส่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งถึงแม้ว่าการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าหรือสถานีขนส่งสินค้าจะเป็นโครงการสนับสนุนในด้านกิจกรรมโลจิสติกส์จากภาครัฐ (หรือการร่วมลงทุนจากภาคเอกชน) แต่กิจกรรมดังกล่าวจะเกิดขึ้นและสามารถประสบความสำเร็จได้เนื่องจากมีความต้องการการให้บริการจากภายในพื้นที่เป้าหมายอย่างแท้จริงและมีปริมาณความต้องการในการใช้บริการที่เพียงพอ ดังนั้น กรมการขนส่งทางบกควรจะต้องพิจารณาปัจจัยด้านต่าง ๆ อย่างครอบคลุมและรอบคอบ เพื่อให้การจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าหรือสถานีขนส่งสินค้าในบริเวณเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ อีกแนวทางหนึ่งที่กรมการขนส่งทางบกสามารถดำเนินการเพื่อเป็นการสนับสนุนโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนได้แก่ 1) การกำหนดแผนงานและโครงการในการสนับสนุน พัฒนาและยกระดับการให้บริการแก่ผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกในท้องถิ่น/ชายแดน เพื่อให้สามารถอยู่ในเกณฑ์ที่จะได้รับระบบมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Q Mark) ของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งจะเป็นการยกระดับประสิทธิภาพในการให้บริการให้กับผู้ประกอบการท้องถิ่น 2) การกำหนดแนวทางในการสนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกในท้องถิ่น/ชายแดนในด้านกิจกรรมในการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน เพื่อเป็นการยกระดับขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศภายในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)

การพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

การจัดการประชุมเพื่อพัฒนาความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐไทยกับประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) มีวัตถุประสงค์หลักในการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานภาครัฐของไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศและเพื่อเป็นจุดเริ่มต้นในสร้างความร่วมมือและประสานงานที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต อีกทั้งยังเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาและการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยได้มีการดำเนินการจัดประชุมพัฒนาความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐไทยกับประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ณ บริเวณด่านพรมแดนหลักระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้านทั้งหมด 5 จุด ได้แก่

- 1) ด่านแม่สอด (ไทย) - ด่านเมียวดี (เมียนมา)
- 2) ด่านแม่สาย (ไทย) - ด่านท่าขี้เหล็ก (เมียนมา)
- 3) ด่านอรัญประเทศ (ไทย) - ด่านปอยเปต (กัมพูชา)
- 4) ด่านเชียงของ (ไทย) - ด่านห้วยทราย (สปป.ลาว)
- 5) ด่านนครพนม (ไทย) - ด่านท่าแขก (สปป.ลาว)

การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop)

การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) สถานที่จัด ได้แก่ 1) กรุงเทพฯ 2) จังหวัดนครพนม และ 3) จังหวัดเชียงราย โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- เพื่อกำหนดประเด็นในการหารือเพื่อพัฒนาความสัมพันธ์และแนวทางในการสำรวจเส้นทาง การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ
- เพื่อรับทราบถึงสถานการณ์ ปัญหาและอุปสรรคต่างๆ เกิดขึ้นในด้านการขนส่งสินค้าทาง ถนนระหว่างประเทศ บริเวณด่านพรมแดน
- เพื่อระดมความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ รวบรวมข้อมูลต่างๆ จากหน่วยงานภาครัฐและ ผู้ประกอบการเอกชนที่เกี่ยวข้องในประเด็นที่มีความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนา ระบบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ บริเวณด่านพรมแดน
- เพื่อระดมความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ ด้านการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) ณ ด่านพรมแดนเชียงของและนครพนม

การจัดงานสัมมนา

การเผยแพร่ความรู้ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ และผลการดำเนินงานของโครงการไปยังหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สมาคม/ชมรม ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย โดยที่ปรึกษาได้จัดงานสัมมนา ดังนี้

1. การจัดงานสัมมนาเพื่อเผยแพร่ความรู้และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องในประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านด่านชายแดนระหว่างประเทศตามกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS CBTA) และ ASEAN
2. การจัดการสัมมนาสรุปผลการดำเนินโครงการ (สัมมนาปิดโครงการ) เพื่อเผยแพร่ผลการดำเนินโครงการสู่สาธารณะ โดยผู้เข้าร่วมงานประกอบไปด้วย จากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน สมาคม/ชมรม ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกของประเทศไทย โดยมีการเชิญวิทยากรจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศไทย และจากประเทศเพื่อนบ้าน ประเทศละ 2 ท่าน เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นประโยชน์และเป็นการให้ความรู้ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนของแต่ละประเทศกับผู้เข้าร่วมการสัมมนาดังกล่าว

การสำรวจเส้นทางขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economics Corridor)

โดยการสำรวจเส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพสอดคล้องกับสภาพการขนส่งจริงในปัจจุบัน หรือเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในอนาคต สามารถพัฒนาให้เป็นเส้นทางที่ผู้ประกอบการขนส่งของไทยสามารถทำการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางดังกล่าวได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นการปรับปรุงข้อมูลสภาพเส้นทาง ทุกระเบียงต่างๆ ให้เป็นปัจจุบัน ครอบคลุมพื้นที่ประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) โดยจัดให้มีการสำรวจเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ จำนวน 4 เส้นทาง ดังนี้

1. Northern Corridor (ส่วนหนึ่ง) ได้แก่ เส้นทาง คุณหมิง - หมางซื่อ - รุ่ยลี่ (มูเซ) โดยในการสำรวจเส้นทางเป็นการเดินทางจากฝั่งจีน โดยสิ้นสุดการสำรวจเส้นทางที่ด่านรุ่ยลี่ (จีน) เนื่องจากบริเวณพรมแดนด่านมูเซในเมียนมายังคงมีปัญหาชนกลุ่มน้อยและในปัจจุบันรัฐบาลจีนไม่อนุญาตให้บุคคลจากประเทศที่สามเดินทางผ่านจากด่านมูเซและเข้าจีนโดยผ่านด่านรุ่ยลี่

2. Eastern Corridor ได้แก่ เส้นทาง นครพนม - ฮานอย - ผิงเสียง - หนานหนิง ซึ่งในปัจจุบันเป็นเส้นทางหลักในการขนส่งสินค้าประเภทผลไม้สดจากไทยไปยังจีนตอนใต้ (เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง) รวมทั้งการเชื่อมโยงสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ระหว่าง จีน - เวียดนาม - ไทย
3. Southern Corridor ได้แก่ เส้นทาง อนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง - บาเวท - โฮจิมินห์ และเนื่องจากสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างกัมพูชาและเวียดนามได้เปิดใช้งานเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จึงเป็นเส้นทางที่มีศักยภาพแก่ผู้ประกอบการไทยในการเชื่อมโยงกับกัมพูชาและเวียดนามตอนใต้ สำหรับสินค้าชิ้นส่วนยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าอุปโภคบริโภค
4. North-South Corridor ได้แก่ เส้นทาง เชียงของ - หลวงน้ำทา - เชียงรุ่ง - คุณหมิง เป็นเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างไทยไปยังมณฑลยูนนาน ซึ่งในปัจจุบันเป็นเส้นทางที่มีการนำเข้าและส่งออกสินค้าประเภทผักและผลไม้ระหว่าง ไทยและจีนที่มีมูลค่าสูงมากในแต่ละปี

การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ของโครงการ

เพื่อรวบรวมข้อมูลด้านต่างๆ ที่สำคัญ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจ GMS ให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ ได้แก่

โปสเตอร์แผนภาพ (Diagram) แสดงถึงกระบวนการ ขั้นตอน และข้อมูลต่าง ๆ ที่สำคัญในการขนส่งสินค้าข้ามแดน ผ่านแดน ณ ด่านชายแดนที่ทำการศีกษา โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. รายละเอียดแสดงข้อมูลด้านมาตรฐานเชิงเทคนิคของรถบรรทุกสินค้าประเภทต่าง ๆ
2. รายละเอียดด้านกระบวนการมาตรฐาน (Standard Operating Procedure: SOP) ในการข้ามแดนของสินค้าทั่วไป สำหรับสินค้าข้ามแดน (Cross-border) สินค้าผ่านแดน (Transit) ทั้งขาเข้า (Inbound) และขาออก (Outbound)

คู่มือ “การพัฒนาการขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economics Corridor)” ซึ่งจะประกอบไปด้วยข้อมูลด้านต่างๆ ที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจ GMS ไม่ว่าจะเป็น ข้อมูลด้านสถิติสินค้านำเข้า ส่งออก และผ่านแดน ผ่านด่านพรมแดนต่างๆ ข้อมูลด้านเส้นทาง สภาพถนน กระบวนการขั้นตอน กฎระเบียบ ต้นทุนและค่าใช้จ่าย

ต่างๆ ที่เกิดขึ้นในการขนส่งสินค้าในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ GMS ต่างๆ ทำให้ผู้ประกอบการมีความเข้าใจในสภาพการณ์ต่าง ๆ ด้านการขนส่งสินค้าในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจ GMS มากยิ่งขึ้น

วิสัยทัศน์ เพื่อใช้ในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินโครงการ ได้แบ่งออกเป็น 3 ช่วงเวลา ได้แก่ 2 นาที 4 นาที และ 7 นาที ทั้งภาษาไทยและภาษาอังกฤษ

บทสรุป

ปัจจุบัน การขนส่งระหว่างประเทศเป็นเรื่องที่ท้าทาย เนื่องจากประเทศไทยเป็นหนึ่งในภาคีสำหรับข้อตกลงทางการขนส่งในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง หรือ GMS CBTA แต่รถบรรทุกที่ทำกรขนส่งระหว่างประเทศยังคงมีอุปสรรคในการข้ามแดน และผ่านแดน จึงเป็นที่มาของโครงการ ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการเรียนรู้ 1) มาตรฐานสากลในการข้ามแดน และผ่านแดน 2) ค้นหาปัญหา อุปสรรคในปัจจุบันของการขนส่งข้ามแดน และผ่านแดน ที่ทำให้ข้อตกลง GMS CBTA ไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้

สิ่งที่ได้ค้นพบจากโครงการ คือ ในปัจจุบัน แม้จะได้มีการลงนามในข้อตกลง GMS CBTA แล้ว ยังคงมีข้อจำกัดในการนำไปปฏิบัติ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเร่งสร้างความเข้าใจสำหรับภาครัฐ และภาคเอกชน โดยมีหัวใจหลักอยู่ที่ภาครัฐที่จะต้องมีการรอบในการอำนวยความสะดวกที่ชัดเจน และมีองค์ความรู้ที่สามารถปฏิบัติได้ตามกรอบข้อตกลง เพื่อให้กรอบข้อตกลง GMS CBTA สามารถปฏิบัติได้จริง และสำหรับภาคเอกชนนั้นจะได้รับข้อมูล ตัวเลขอ้างอิง กฎระเบียบในปัจจุบัน อุปสรรคที่พบเจอ รวมถึงระยะเวลา และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น เพื่อที่จะนำข้อมูลดังกล่าวไปใช้ในการวางแผนได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

การจัดทำแผนรองรับสถานการณ์

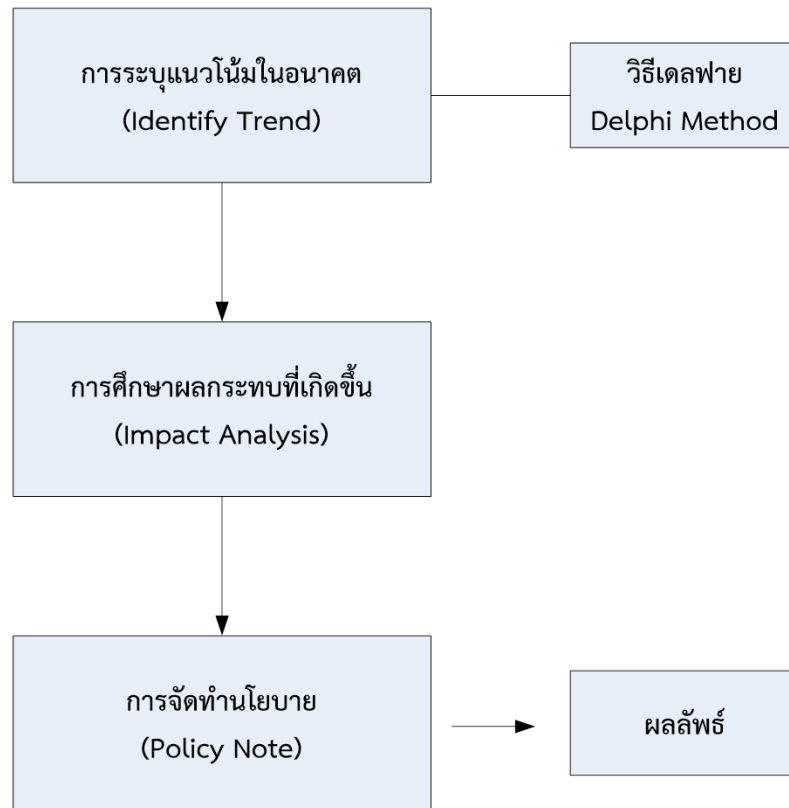
เนื่องจากบริบทและสภาวะแวดล้อมต่างๆ ทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน กรมการขนส่งทางบกในฐานะหน่วยงานที่มีบทบาทหน้าที่ในการกำกับดูแลรวมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางบกของประเทศ จำเป็นต้องปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างทันท่วงที เพื่อให้สามารถดำเนินนโยบายที่สอดคล้องกับสภาวะการณ์ที่เกิดขึ้น อันจะช่วยให้เกิดการพัฒนาระบบการขนส่งทางบกของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ การจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต จึงเป็นแนวทางสำคัญที่จะช่วยให้กรมฯ ดำเนินการเตรียม

ความพร้อมในการวางนโยบายและแนวทางให้สอดคล้องกับความเปลี่ยนแปลงได้อย่างทันเวลาภายใต้แผนการดำเนินงานที่ทันสมัยและเหมาะสม

การจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ดังกล่าว กรมฯ ควรมอบหมายหรือจัดตั้งหน่วยงานที่เป็นสถาบันคลังสมอง (Think Tank) ภายในองค์กร (In-house Consultant) ให้มีบทบาทหน้าที่ในการวิเคราะห์และกำหนดแนวทางการดำเนินงานในที่ที่เหมาะสม เพื่อจัดทำแผนรองรับสถานการณ์ให้สอดคล้องกับบริบทและสภาวะแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปในอนาคต โดยแนวทางการจัดทำแผนรองรับสถานการณ์สามารถแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

- 1) **การระบุแนวโน้มในอนาคต (Identify Trend)** เป็นการวิเคราะห์แนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งเป็นสภาพแวดล้อมภายนอกที่จะส่งผลกระทบต่อการทำงานขององค์กรในทางใดทางหนึ่ง โดยนำวิธีการเดลฟาย (Delphi Method) มาใช้ในการวิเคราะห์
- 2) **การศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้น (Impact Analysis)** เป็นการวิเคราะห์ผลกระทบอันเกิดจากแนวโน้มที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้ทราบถึงผลกระทบที่มีต่อการดำเนินงานขององค์กร และองค์กรสามารถจัดเตรียมแผนการดำเนินงานเพื่อรองรับผลกระทบในด้านต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น
- 3) **การกำหนดนโยบาย (Policy Note)** เป็นผลลัพธ์ที่ได้จากการระบุแนวโน้มในอนาคต (Identify Trend) และการศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้น (Impact Analysis) ซึ่งเป็นการกำหนดแนวทางของภาครัฐเพื่อรองรับกับผลกระทบที่เกิดขึ้นในด้านต่าง ๆ เพื่อให้สามารถดำเนินการภายใต้แนวทางที่ถูกต้องและเหมาะสม

การจัดทำแผนรองรับสถานการณ์



ที่มา: ที่ปรึกษา

การจัดทำฐานข้อมูลการไหลของสินค้าภายใน GMS (GMS Freight Flow Database)

ปัจจุบัน ปริมาณและมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับประเทศสมาชิก GMS มีแนวโน้มเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างกัน ทั้งสินค้าสำเร็จรูปไปยังผู้บริโภคขั้นสุดท้าย รวมทั้งการเคลื่อนย้ายของวัตถุดิบการผลิตระหว่างประเทศสมาชิก GMS ที่เป็นฐานการผลิต อย่างไรก็ตาม หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องยังขาดข้อมูลด้านการไหลเวียนของสินค้าภายใน GMS (GMS Freight Flow) ทั้งประเภทและปริมาณ จุดเริ่มต้นและจุดหมายปลายทาง รวมทั้งเส้นทางในการเคลื่อนย้ายสินค้าแต่ละประเภทระหว่างไทยกับประเทศสมาชิก GMS ส่งผลให้ไม่มีข้อมูลสำคัญที่เพียงพอที่จะนำมาใช้ในการวางแผนการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศใน GMS ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การจัดทำฐานข้อมูลการไหลของสินค้าภายใน GMS (GMS Freight Flow Database) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ทราบถึงการไหลเวียนของสินค้าระหว่างไทยกับประเทศสมาชิก GMS ในปัจจุบัน 2) ทราบถึงประเภท ปริมาณ มูลค่า จุดเริ่มต้น จุดหมายปลายทาง และเส้นทาง ในการเคลื่อนย้าย

สินค้าระหว่างไทยกับประเทศสมาชิก GMS 3) ทราบถึงอุปสรรคและข้อจำกัดในการเคลื่อนย้ายสินค้าในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจ GMS (GMS Corridors) โดยขอบเขตการจัดทำฐานข้อมูลดังกล่าวในระยะแรก ควรดำเนินการศึกษาและเก็บข้อมูลใน 3 ระเบียงเศรษฐกิจ GMS หลักๆ ได้แก่ 1) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) ทั้งในเส้นทางหลักที่ผ่านด่านพรมแดนเชียงของ (เส้นทาง R3A) และ เส้นทางย่อยที่ผ่านด่านพรมแดนนครพนม (เส้นทาง R12) 2) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ทั้งสินค้าที่ผ่านด่านพรมแดนมุกดาหาร (เส้นทาง R9) และด่านพรมแดนแม่สอด 3) เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SEC) สำหรับสินค้าที่ไหลเวียนผ่านด่านพรมแดนอรัญประเทศ โดยการศึกษาและเก็บข้อมูลด้านการไหลเวียนของสินค้า อาจพิจารณาเฉพาะสินค้าที่มีมูลค่าและปริมาณการค้าสูงสุด 10 อันดับแรกผ่านเข้าออกด่านพรมแดนในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจ นอกจากนี้ ควรดำเนินการศึกษาในด้านสภาพเส้นทาง ระบบโครงสร้างพื้นฐานด่านพรมแดน และสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อให้สามารถเข้าใจถึงภาพรวม ความท้าทายและอุปสรรคของระบบโลจิสติกส์ในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อที่หน่วยงานภาครัฐสามารถนำข้อมูลในลักษณะองค์รวมมาใช้ในการวางแผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป