

แนวทางการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว  
กรณีศึกษาด้านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1  
(หนองคาย - เวียงจันทน์)



วิทยานิพนธ์เสนอบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยนเรศวร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา  
หลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน  
๒๖ กรกฎาคม 2561  
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยนเรศวร

วิทยานิพนธ์ เรื่อง “แนวทางการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว  
กรณีศึกษาด้านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย - เวียงจันทน์)”

ของ Miss Malathip Keomixay


ได้รับการพิจารณาให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


  
.....ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์  
(พลเอก ดร.ศิริ ทิวะพันธ์)

  
.....ประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์  
(ดร.บุญทรัพย์ หานิชการ)

  
.....กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปรีดา พิทยาพันธ์)

  
.....กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิภายใน  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.รณรงค์ พงษ์เจริญ)

อนุมัติ

  
.....  
(รองศาสตราจารย์ ดร.ไพศาล มุณีสว่าง)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

26 ก.ค. 2561

## ประกาศคุณูปการ

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงในความกรุณาของ ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ ประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่ได้สละเวลาอันมีค่ามาเป็นทีปรึกษา พร้อมทั้งให้คำแนะนำตลอดระยะเวลาในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ และขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการวิทยานิพนธ์ อันประกอบไปด้วย ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปรีดา พิทยาพันธ์ กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รวมทั้งประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ผู้ทรงคุณวุฒิ พลเอก ดร.ศิริ ทิวะพันธุ์ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภูพงษ์ พงษ์เจริญ ที่ได้กรุณาให้คำแนะนำตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องของวิทยานิพนธ์ด้วยความเอาใจใส่ จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้อย่างสมบูรณ์และทรงคุณค่า

งานวิจัยฉบับนี้จะไม่มีความผิดในการวิเคราะห์เลย หากไม่ได้รับความอนุเคราะห์และความเมตตาจากผู้ทีกรุณาเสียสละเวลาการให้สัมภาษณ์และเข้าร่วมการสนทนากลุ่ม ผู้วิจัยซาบซึ้งและขอกราบขอบพระคุณ ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง จากทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการทุกท่าน ที่ให้ความอนุเคราะห์และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่งานวิจัยฉบับนี้ทุกท่าน

เหนือสิ่งอื่นใดขอระลึกถึงพระคุณ บิดา มารดา ครู อาจารย์ ของผู้วิจัยที่ให้กำลังใจและให้การสนับสนุนในทุกๆ ด้านอย่างดีที่สุดเสมอมา ตลอดจนผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่านที่ผู้วิจัยไม่ได้เอ่ยนาม ที่กรุณาให้ความช่วยเหลือและเป็นกำลังใจแก่ผู้วิจัย จนกระทั่งทำให้งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี และสุดท้ายนี้ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ สมาคมขนส่งแห่งประเทศไทย ที่สนับสนุนด้านทุนการศึกษาแก่ผู้วิจัยมา ณ ที่นี้ด้วย

คุณค่าและคุณประโยชน์อันพึงจะมีจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบและอุทิศแด่ผู้มีพระคุณทุกๆ ท่าน ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า งานวิจัยนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการตรวจปล่อยสินค้าแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว และความร่วมมือระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวต่อไป

Malathip Keomixay

ชื่อเรื่อง	แนวทางการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว กรณีศึกษาด้านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์)
ผู้วิจัย	Malathip Keomixay
ประธานที่ปรึกษา	ดร.บุญทรัพย์ พานิชการ
กรรมการที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปรีดา พิษยาพันธ์
ประเภทสารนิพนธ์	วิทยานิพนธ์ วท.ม. สาขาวิชาโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน, มหาวิทยาลัยนครสวรรค์, 2560
คำสำคัญ	การตรวจปล่อยสินค้าแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ด้านสะพานมิตรภาพ ไทย - ลาว แห่งที่ 1 SWOT TOWS

#### บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสภาพปัญหาการตรวจปล่อยสินค้า 2) วิเคราะห์ศักยภาพของด่านหนองคาย และด่านเวียงจันทน์ ต่อการพัฒนาการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (SSI) 3) นำเสนอแนวทางการพัฒนา SSI การวิจัยในครั้งนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และจากการสนทนากลุ่ม (Focus Group) ประชากรของการศึกษาในครั้งนี้แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการ ทั้งจากประเทศไทย และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) โดยใช้การวิเคราะห์แบบสร้างข้อสรุป (Descriptive Analysis) การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) การวิเคราะห์ SWOT และ TOWS Matrix เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์

จากการศึกษาพบว่า ปัญหาหลักของด่านหนองคายและด่านเวียงจันทน์ประกอบด้วย 1) ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน 2) ปัญหาผู้ประกอบการไม่มีความพร้อม 3) ปัญหาด้านเทคโนโลยีและเอกสาร 4) ปัญหาด้านกฎหมายและกฎระเบียบระหว่างประเทศ และ 5) ปัญหาความไม่มีประสิทธิภาพของการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตามการดำเนินการของ SSI มีจุดแข็งที่สำคัญ คือ ทั้งสองประเทศต้องการให้เกิด SSI มีความร่วมมือระหว่างด่าน และมีความพร้อมด้านบุคคล อีกทั้งยังมีแรงสนับสนุนจากนโยบายเชิงบวกของทั้งสองประเทศ และจากข้อตกลงของอนุภูมิภาคสุโขทัย (GMS) ซึ่งกำหนดให้เกิดการดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว อีกด้วย อย่างไรก็ตาม การดำเนินการเพื่อให้เกิด SSI มีอุปสรรคสำคัญ นั่นคือรัฐบาลของ สปป.ลาวยังคงสงวนท่าที การมีผลประโยชน์ทับซ้อนของภาคเอกชน รวมถึงกฎหมายและกฎระเบียบที่แตกต่างกันระหว่างประเทศไทย และ สปป.ลาว โดยงานวิจัยนี้ได้เสนอแนวทางการพัฒนา SSI ออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น (1 ปี) ระยะปานกลาง (1-3 ปี) และระยะยาว (3-5 ปี)

Title THE SUGGESTIONS FOR SINGLE STOP INSPECTION  
DEVELOPMENT: A CASE STUDY OF THE FIRST THAI - LAO  
FRIENDSHIP BRIDGE (NONGKHAI - VIENTIANE)

Author Malathip Keomixay

Advisor Boonsub Panichakarn, M.D.

Co-advisor Assistant Professor Preda Pichayapan, Ph.D.

Academic Paper Thesis M.S in Logistics and Supply Chain,  
Naresuan University, 2017

Keywords Single Stop Inspection, Friendship the First Thai - Lao friendship  
bridge (Nongkhai - Vientiane) Border, SWOT, TOWS

#### ABSTRACT

This study aims to: 1) study the problem of cross-border inspection, 2) analyze the potential of Nongkhai-Vientiane border checkpoint 3) provide development guidelines for Single-Stop Inspection (SSI). This research is a qualitative research that collects data from documents, related research and from the Focus Group. The population of this study is divided into 3 groups: public, private and academic, who are from both Thailand and Lao People's Democratic Republic (Lao PDR). Descriptive analysis, content analysis, SWOT analysis, and TOWS Matrix analysis are applied as analysis tools.

According to the studies, it has been found that the main problems of Nongkhai and Vientiane border checkpoint are as follows: 1) infrastructure, 2) entrepreneurship, 3) technology and documentation, 4) international legal and regulatory problems, and 5) inefficient coordination between related agencies.

Nevertheless, the cases for SSI are strong since both countries are pushing for collaboration between the checkpoints on both sides. The human resources are adequately allocated. Most importantly, the Greater Mekong Subregion (GMS) Agreement provides for realization of the Single-Stop Inspection of cross-border goods. On the other hand, SSI has a major obstacle due to the fact that the government of Lao PDR is still

)

careful on the decision, the conflict of interests among the private sectors, and conflict of laws and regulations between Thailand and Lao PDR.

This study proposes three phases of development for SSI: short-term (1 year), medium-term (1-3 years) and long-term.(3-5 years).



## สารบัญ

บทที่	หน้า
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา .....	1
จุดมุ่งหมายของการศึกษา .....	10
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ .....	10
ขอบเขตของงานวิจัย .....	10
นิยามศัพท์เฉพาะ .....	11
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง .....	12
สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) .....	12
การให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service: OSS) .....	13
การตรวจปล่อยในบริเวณเดียวกัน (Single Window Inspection: SWI) และการตรวจปล่อยแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI)....	15
การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน .....	17
จุดผ่านแดน .....	17
แนวคิดการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน .....	18
ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคสุ่มแม่น้ำโขง .....	19
การวิเคราะห์แบบสร้างข้อสรุป (Descriptive) .....	21
การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) .....	24
SWOT Analysis .....	24
TOWS Matrix.....	28
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง .....	29
3 วิธีดำเนินงานวิจัย.....	34
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง .....	35
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย .....	36
การเก็บรวบรวมข้อมูล .....	36
การวิเคราะห์ข้อมูล .....	37

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4 ผลการวิจัย.....	38
การดำเนินการในปัจจุบันของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์).....	38
สภาพปัญหาและอุปสรรคของการตรวจปล่อยสินค้าในปัจจุบันของ ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) และการร่วมมือระหว่างด่าน .....	46
ผลการวิเคราะห์ SWOT Analysis และ TOWS Matrix.....	49
5 บทสรุป.....	56
สรุปผลการวิจัย.....	56
ข้อเสนอแนะ .....	57
บรรณานุกรม.....	59
ภาคผนวก.....	63
ประวัติผู้วิจัย.....	72



## สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
1 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย.....	3
2 ชนิดและมูลค่าสินค้านำเข้า 10 อันดับ ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย ประจำปีงบประมาณ 2561 .....	5
3 ชนิดและมูลค่าสินค้าส่งออก 10 อันดับ ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย ประจำปีงบประมาณ 2561 .....	6
4 ชนิดและมูลค่าสินค้าผ่านแดนนำเข้า-ส่งออก 10 อันดับ ประจำปีงบประมาณ 2561 .....	7
5 มูลค่าสินค้าผ่านแดน ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย ปีงบประมาณ 2550-2561.....	8
6 สถิติรถยนต์และผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออก ทางด่านศุลกากรหนองคาย ปีงบประมาณ 2551 – 2560 .....	9
7 SWOT Analysis.....	26
8 TOWS Matrix .....	29
9 TOWS Matrix (ด้านหนองคาย).....	53
10 TOWS Matrix (ด้านเวียงจันทน์).....	54
11 TOWS Matrix (การเกิด SSI).....	55

## สารบัญญภาพ

ภาพ	หน้า
1	มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก ผ่านด้านศุลกากรหนองคาย ..... 4
2	น้ำปัจจัย SSI มาใช้ในการวิเคราะห์ SWOT ..... 27
3	ขั้นตอนการดำเนินวิจัย ..... 35
4	ขั้นตอนวิธีการศุลกากรสินค้าขาเข้าด้านศุลกากรหนองคาย ..... 41
5	ขั้นตอนวิธีการศุลกากรสินค้าขาออกด้านศุลกากรหนองคาย ..... 43
6	ขั้นตอนวิธีการศุลกากรขาเข้าด้านศุลกากรเวียงจันทน์..... 45
7	ขั้นตอนวิธีการศุลกากรขาออกด้านเวียงจันทน์..... 46
8	รูปด้านหนองคายขาเข้า..... 64
9	รูปด้านหนองคายขาออก ..... 65
10	รูปจุดตรวจสินค้าขาเข้าและขาออกด้านหนองคาย ..... 66
11	รูปด้านเวียงจันทน์ขาเข้าและคลังสินค้าด้านเวียงจันทน์..... 67
12	รูปด้านเวียงจันทน์ขาออก..... 69
13	รูปด้านศุลกากรท่าอากาศยานและคลังสินค้าท่าอากาศยานเวียงจันทน์..... 71

## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) นอกจากจะเป็นด่านพรมแดนที่เชื่อมความสัมพันธ์อันดีงามของราชอาณาจักรไทย (ประเทศไทย) กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และทำให้การเดินทางไปมาหาสู่ซึ่งกันและกันสะดวกสบายยิ่งขึ้นแล้ว ยังเป็นด่านสะพานมิตรภาพสำคัญอีกแห่งหนึ่ง ที่ช่วยส่งเสริมให้มีการขับเคลื่อนและขยายตัวในแง่ของเศรษฐกิจ ทางด้านการค้า การลงทุน การคมนาคม และขนส่ง รวมไปถึงการท่องเที่ยวอีกด้วย

เมื่อพิจารณาด้านศุลกากรที่มีมูลค่าการค้าชายแดนในปี 2558 มากกว่า 10,000 ล้านบาทต่อปี พบว่ามีจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ อันดับที่ 1 จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรหนองคาย ในช่วงปี 2557-2558 มูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 โดยในปี 2558 มีมูลค่าการค้า 61,621 ล้านบาท และอันดับที่ 2 จุดผ่านแดน-ด่านศุลกากรมุกดาหาร ในช่วงปี 2557-2558 มูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 37.2 โดยในปี 2558 มีมูลค่าการค้า 53,937 ล้านบาท (สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2558)

จากข้อมูลด้านศุลกากรหนองคาย สถิติมูลค่าการนำเข้า-ส่งออก ผ่านด่านศุลกากรหนองคายเมื่อปีงบประมาณ 2558 สินค้านำเข้า-ส่งออก มีมูลค่ารวมสูงถึง 58,862 ล้านบาท ซึ่งเป็นสินค้าส่งออกมูลค่า 54,589 ล้านบาท ในปีงบประมาณ 2559 สินค้านำเข้า-ส่งออก มีมูลค่ารวม 66,602 ล้านบาท เป็นสินค้าส่งออกมูลค่า 57,789 ล้านบาท และในปีงบประมาณ 2560 สินค้านำเข้า-ส่งออก มีมูลค่ารวม 63,165 ล้านบาท เป็นสินค้าส่งออกมูลค่า 54,272 ล้านบาท (ตาราง 1) ซึ่งจะเห็นได้ว่า สถิติมูลค่าการนำเข้าและการส่งออกผ่านด่านหนองคาย และด่านเวียงจันทน์ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะการส่งออกจากประเทศไทยที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นค่อนข้างมาก แสดงดังภาพ 1

ในปีงบประมาณ 2561 สินค้านำเข้าผ่านด่านศุลกากรหนองคาย 10 อันดับแรก ได้แก่ พลังงานไฟฟ้า ชุดสายไฟสำเร็จรูปและสายเคเบิล พื้นรองเท้าด้านนอกและชั้นรองเท้าทำด้วยยาง พลาสติก เครื่องดื่มสำเร็จรูปมูลค่า ซิลิโคลเมททิล ไฮโดรมิเตอร์และอุปกรณ์ที่คล้ายกัน ส่วนประกอบของตัวควบคุมอุณหภูมิ ลูกบิดเชื่อมมูลค่า หม้อแปลงไฟฟ้า และกระดาษหรือกระดาษแข็ง

มีมูลค่ารวมเท่ากับ 4,224,890,872 ล้านบาท (ตาราง 2) ในขณะที่ สินค้าส่งออก 10 อันดับแรก ได้แก่ น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่ปิโตรมีนัส นอกจากนี้เป็นน้ำมันดิบ รวมทั้งสิ่งปรุงแต่ง (น้ำมันเบนซิน, น้ำมันดีเซล, น้ำมันเครื่องบิน, น้ำมันหล่อลื่น, น้ำมันเกียร์, น้ำมันเครื่อง, น้ำมันเบรค, น้ำมันก๊าดฯ) รถยนต์นั่ง พร้อมเครื่องปรับอากาศขับเคลื่อนสี่ล้อ สารอินทรีย์ที่เป็นตัวลดแรงตึงผิว รถบรรทุก เครื่องดื่มรวมถึงน้ำอัดลมที่มีน้ำตาลหรือสารทำให้หวานอื่นๆ (ไม่มีแอลกอฮอล์) รถจักรยานยนต์ เครื่องโทรศัพท์สำหรับเครือข่ายเซลลูลาร์ หรือสำหรับเครือข่ายไร้สายอื่นๆ โมเด็ม เครื่องส่งวิทยุและเครื่องรับวิทยุ พาสต้า สปาเก็ตตี้ มักกะโรนี อาหารสัตว์สำเร็จรูป และเหล็กแผ่นรีดเย็นมูลค่า รวมมูลค่า 14,805,943,822 ล้านบาท (ตาราง 3)

นอกจากนี้พบว่า สินค้าผ่านแดน 10 อันดับแรกซึ่งผ่านจาก สปป.ลาว (ขาเข้า) ไปยัง ประเทศที่ 3 ได้แก่ สินแร่ทองแดง เสื้อผ้า รองเท้า ชุดสายไฟมูลค่า คาร์ปेटของซิลิคอน ซิลิคอน ไบยาซูบ ไม้ประดู่ที่ไสขัดหรือต่อปลาย เสื้อผ้าทำด้วยฝ้าย และแร่บิสมีท์ มีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 1,249,584,699 ล้านบาท (ตาราง 4) ในขณะที่ 10 อันดับสินค้าผ่านแดนจากประเทศที่ 3 ไป สปป.ลาว (ขาออก) ได้แก่ เหล็กโครงสร้างและส่วนประกอบใช้ในการก่อสร้าง ชุดสายไฟ เครื่องจักร สำหรับบดอัดเก่าใช้แล้ว อุปกรณ์เครื่องใช้ที่ใช้ในทางการแพทย์ รถยนต์ ดั้งแรงดันและอุปกรณ์ต่างๆ รถบรรทุกพร้อมอุปกรณ์เก่าใช้แล้ว เครื่องโทรศัพท์สำหรับเครือข่ายเซลลูลาร์ อุปกรณ์ก่อสร้าง อุปกรณ์สำหรับใช้ในโรงพยาบาล และผ้าอ้อมเด็ก รวมมูลค่า 2,040,349,848 ล้านบาท (ตาราง 4)

จากข้อมูลด้านศุลกากรหนองคาย สถิติมูลค่าสินค้าผ่านแดน ผ่านด้านศุลกากรหนองคาย พบว่าจากปีงบประมาณ 2550 จนถึงปัจจุบันมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยในปีงบประมาณ 2558 สินค้าผ่านแดน ผ่านด้านศุลกากรหนองคายมีมูลค่ารวม 44,231 ล้านบาท ปี 2559 มีมูลค่ารวม 40,780 ล้านบาท และในปี 2560 มีมูลค่ารวม 48,950 ล้านบาท รายละเอียดดังตาราง 5

เมื่อพิจารณาจำนวนรถยนต์และผู้โดยสารซึ่งเดินทาง เข้า-ออก ทางด้านศุลกากร หนองคาย พบว่า จากปี 2551 จนถึงปัจจุบัน มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล รองลงมาคือรถยนต์บรรทุกสินค้า รถเปล่า และรถยนต์โดยสาร ตามลำดับ จะเห็นได้จาก ในปีงบประมาณ 2560 พบว่า รถยนต์บรรทุกสินค้า เข้า-ออก หนองคาย มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 109,163 คัน เป็นรถออกจำนวน 95,943 คัน รถเปล่า เข้า-ออก รวมจำนวน 80,425 คัน เป็นรถออก จำนวน 685 คัน รถยนต์โดยสาร เข้า-ออก รวมจำนวน 7,200 คัน เป็นรถออกจำนวน 3,600 คัน รถยนต์ส่วนบุคคล เข้า-ออก รวมจำนวน 1,060,153 คัน เป็นรถออกจำนวน 529,214 คัน ผู้โดยสาร เข้า-ออก รวมจำนวน 5,099,666 ราย เป็นจำนวนผู้โดยสารออก 2,448,961 ราย รายละเอียด ดังตาราง 6

อย่างไรก็ตามปัจจุบันยังพบว่ามี ปัญหาและข้อจำกัดเกี่ยวกับ การขนส่งสินค้าข้ามแดน ระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว ณ ด่านพรมแดนหนองคายดังนี้: 1) จุดจอดพักรถภายในที่ทำการ ด่านศุลกากรมีความแออัด และขาดการจัดระเบียบ 2) สถานที่เลิกขเรย์ตู้สินค้า ตั้งอยู่ทางฝั่งขาเข้า ซึ่งไม่สะดวกสำหรับสินค้าส่งออกที่ต้องอ้อมไปเข้าเครื่องเอ็กซ์เรย์ และวนกลับมาใหม่ 3) การใช้ สะพานร่วมกันทำให้ต้องเสียเวลา 2 ชั่วโมงต่อวัน และ 4) มีการแออัดของรถบรรทุกสินค้าบริเวณหน้า ด่านพรมแดนในช่วงเวลาเร่งด่วน และแนวทางการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ไม่สามารถปฏิบัติงานได้ เพราะขาดบุคลากรสนับสนุนในการปฏิบัติงาน จึงปรับปรุงเป็นระบบ National Single Window (การเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์) ใช้เทคโนโลยีเข้าแทน (จุฬารัตน์ ขอบใจกลาง, 2560)

จากความสำคัญของปัญหาที่กล่าวข้างต้น เห็นได้ว่าด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) มีมูลค่าการนำเข้า-ส่งออก สูงที่สุดและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นในแต่ละปี แต่กระบวนการตรวจปล่อยสินค้านั้นกลับยังเป็นไปอย่างล่าช้า บางขั้นตอนยุ่งยาก ข้ำซ้อน เนื่องจาก การขยายตัวทางเศรษฐกิจทำให้สินค้านำเข้า-ส่งออกในปัจจุบันมีเพิ่มมากขึ้น ในขณะที่ สถานที่การตรวจปล่อยสินค้ายังคับแคบ และแออัด รวมทั้งยังมีปัจจัยอื่นๆ ที่เป็นปัญหาและ อุปสรรคต่อการตรวจปล่อยสินค้า ผู้วิจัยจึงเลือกให้ความสำคัญและสนใจศึกษางานวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว กรณีศึกษาด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียวของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์)

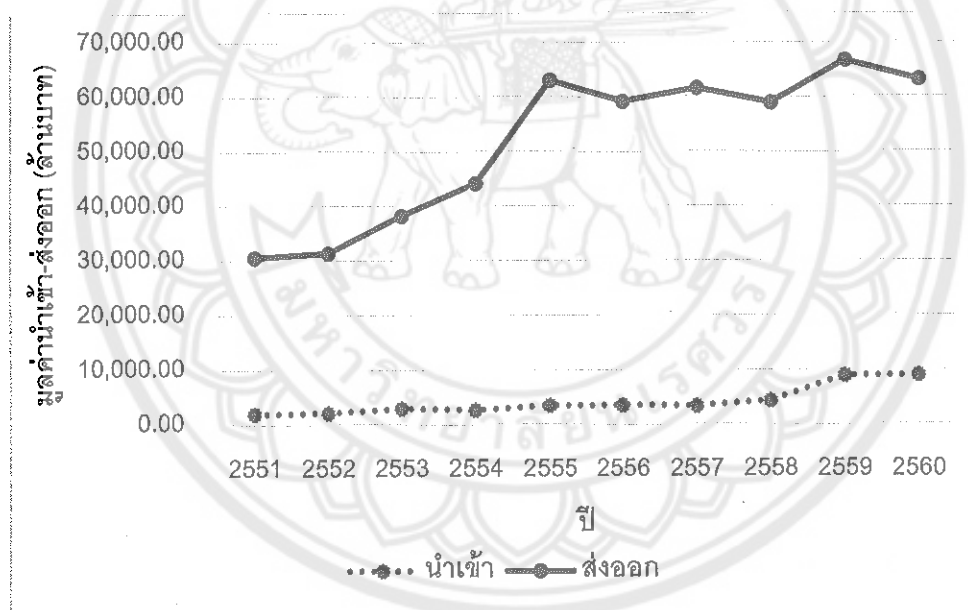
ตาราง 1 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย

ปีงบประมาณ	หน่วย : ล้านบาท		
	มูลค่าการนำเข้า	มูลค่าการส่งออก	มูลค่ารวม
2551	1,851.773	28,623.868	30,475.641
2552	2,032.385	29,282.551	31,314.936
2553	2,849.899	35,270.136	38,120.035
2554	2,582.021	41,470.071	44,052.092
2555	3,428.287	59,547.037	62,975.324
2556	3,432.836	55,661.313	59,094.149

ตาราง 1 (ต่อ)

ปีงบประมาณ	หน่วย : ล้านบาท		
	มูลค่าการนำเข้า	มูลค่าการส่งออก	มูลค่ารวม
2557	3,328.163	58,266.157	61,548.217
2558	4,272.719	54,589.970	58,862.689
2559	8,812.308	57,789.810	66,602.118
2560	8,892.256	54,272.909	63,165.165

ที่มา: ด้านศุลกากรหนองคาย, 2560



ภาพ 1 มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก ผ่านด้านศุลกากรหนองคาย

ที่มา: ด้านศุลกากรหนองคาย, 2560

ตาราง 2 ชนิดและมูลค่าสินค้านำเข้า 10 อันดับ ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย  
ประจำปีงบประมาณ 2561

ลำดับที่	ชนิดสินค้า	มูลค่า (บาท)
1	พลังงานไฟฟ้า	2,931,548,010.52
2	ชุดสายไฟสำเร็จรูป, สายเคเบิล	428,025,718.11
3	พื้นรองเท้าด้านนอกและสันรองเท้าทำด้วยยาง, พลาสติก	236,445,771.42
4	เครื่องดื่มสำเร็จรูป	191,329,133.83
5	ซิลิคอลเมททัล (28046900)	124,362,617.14
6	ไฮโดรมิเตอร์และอุปกรณ์ที่คล้ายกัน	80,675,688.02
7	ส่วนประกอบของตัวควบคุมอุณหภูมิ	74,573,961.40
8	ลูกขีดเชื่อม	65,619,664.10
9	หม้อแปลงไฟฟ้า	57,025,681.41
10	กระดาดหรือกระดาดแข็ง	35,284,626.41
	รวม	4,224,890,872.36
11	อื่นๆ	798,947,603.82
(ต.ค.60-พ.ค. 61)	รวมทั้งสิ้น	5,023,838,476.18

ที่มา: ด่านศุลกากรหนองคาย, 2561

ตาราง 3 ชนิดและมูลค่าสินค้าส่งออก 10 อันดับ ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย  
ประจำปีงบประมาณ 2561

ลำดับที่	ชนิดสินค้า	มูลค่า (บาท)
1	น้ำมันปิโตรเลียมและน้ำมันที่ได้จากแร่ปิโตรมิเนส นอกจากที่เป็นน้ำมันดิบ รวมทั้งสิ่งปรุงแต่ง (น้ำมันเบนซิน, น้ำมันดีเซล, น้ำมันเครื่องบิน, น้ำมันหล่อลื่น, น้ำมันเกียร์, น้ำมันเครื่อง, น้ำมัน เบรค, น้ำมันก๊าด, ฯ)	6,745,686,156.63
2	รถยนต์นั่ง พร้อมเครื่องปรับอากาศขับเคลื่อนสี่ล้อ	3,256,679,176.67
3	สารอินทรีย์ที่เป็นตัวลดแรงตึงผิว	1,021,332,502.35
4	รถบรรทุก	933,106,690.99
5	เครื่องดื่มรวมถึงน้ำอัดลมที่มีน้ำตาลหรือสารทำ ให้หวานอื่นๆ (ไม่มีแอลกอฮอล์)	759,559,269.24
6	รถจักรยานยนต์	659,326,076.00
7	เครื่องโทรศัพท์สำหรับเครือข่ายเซลลูลาร์ หรือ สำหรับเครือข่ายไร้สายอื่นๆ, โมเด็ม, เครื่องส่ง วิทยุและเครื่องรับวิทยุ	637,214,706.31
8	พาสต้า สปาเก็ตตี้ มักกะโรนี	319,190,751.69
9	อาหารสัตว์สำเร็จรูป	309,488,637.92
10	เหล็กแผ่นรีดเย็น	164,359,854.49
	รวม	14,805,943,822.29
11	อื่นๆ	19,714,655,166.89
(ต.ค.60-พ.ค. 61)	รวมทั้งสิ้น	34,520,598,989.18

ที่มา: ด่านศุลกากรหนองคาย, 2561



ตาราง 4 ชนิดและมูลค่าสินค้าผ่านแดนนำเข้า-ส่งออก 10 อันดับ  
ประจำปีงบประมาณ 2561

ลำดับที่	จาก สปป.ลาวไปประเทศที่ 3 (ขาเข้า)		จากประเทศที่ 3 ไป สปป.ลาว (ขาออก)	
	ชนิดสินค้า	มูลค่า (บาท)	ชนิดสินค้า	มูลค่า (บาท)
1	สินแร่ทองแดง	581,973,082.58	เหล็กโครงสร้างและ ส่วนประกอบใช้ในการ ก่อสร้าง	330,741,308.43
2	เสื้อผ้า	421,524,489.16	ชุดสายไฟ	290,311,673.22
3	รองเท้า	111,982,478.22	เครื่องจักรสำหรับบดอัดเก่า ใช้แล้ว	270,228,764.81
4	ชุดสายไฟ	27,691,389.53	อุปกรณ์เครื่องใช้ที่ใช้ในทาง การแพทย์	245,041,358.71
5	คาร์โปดของซิลิคอน	26,898,039.32	รถยนต์	216,239,916.92
6	ซิลิคอน	18,903,739.04	ถังแรงดันและอุปกรณ์ต่างๆ	184,913,498.26
7	ใบยาสูบ	16,509,095.54	รถบรรทุกพร้อมอุปกรณ์เก่า ใช้แล้ว	139,601,467.85
8	ไม้ประดู่ที่ไสขัดหรือ ต่อปลาย	14,893,540.11	เครื่องโทรศัพท์สำหรับ เครือข่ายเซลลูลาร์	131,921,178.61
9	เสื้อผ้าทำด้วยฝ้าย	14,740,066.37	อุปกรณ์ก่อสร้าง อุปกรณ์ สำหรับใช้ในโรงพยาบาล	116,275,687.53
10	แบริสมัท	14,468,779.43	ผ้าอ้อมเด็ก	74,463,154.49
	รวม	1,249,584,699.30	รวม	1,999,738,008.83
11	อื่นๆ	82,767,622.56	อื่นๆ	2,040,349,848.10
	รวมทั้งสิ้น	1,332,352,321.86	รวมทั้งสิ้น	4,040,087,856.93

ที่มา: ด้านศุลกากรหนองคาย, 2561

หมายเหตุ: ผ่านแดนขาเข้าและขาออกจาก สปป. ลาว ไปประเทศที่สาม เดือน ธ.ค. 60  
ไม่สามารถสืบค้นหาข้อมูลทางรายงานสารสนเทศของกรมศุลกากรได้ ทั้งนี้เนื่องจาก  
ได้มีการเปลี่ยนแปลงการบันทึกข้อมูลใหม่ตั้งแต่ 13 พ.ย. 60 ซึ่งยังมีได้เชื่อมต่อกับ  
ระบบ CIS (Customs Information System)

ตาราง 5 มูลค่าสินค้าผ่านแดน ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย ปีงบประมาณ 2550-2561

ปีงบประมาณ	หน่วย : ล้านบาท		มูลค่ารวม
	จาก สปป.ลาว ไปประเทศที่สาม	จาก ประเทศที่สาม ไป สปป.ลาว	
2550	2,539.897	19,187.146	21,727.043
2551	11,883.538	10,950.360	22,833.898
2552	21,128.149	13,966.915	35,095.064
2553	27,354.016	14,633.774	41,987.790
2554	24,028.849	19,265.804	43,294.652
2555	24,826.938	25,069.795	49,896.733
2556	23,279.114	20,259.568	43,538.682
2557	22,076.830	19,452.053	41,528.883
2558	22,121.336	22,110.131	44,231.467
2559	20,429.490	20,351.160	40,780.650
2560	18,668.459	30,281.989	48,950.448

ที่มา: ด่านศุลกากรหนองคาย, 2561

หมายเหตุ: ผ่านแดนขาเข้าและขาออกจาก สปป. ลาว ไปประเทศที่สาม เดือน ธ.ค. 60 ไม่สามารถสืบค้นหาข้อมูลทางรายงานสารสนเทศของกรมศุลกากรได้ ทั้งนี้เนื่องจากได้มีการเปลี่ยนแปลงการบันทึกข้อมูลใหม่ตั้งแต่ 13 พ.ย. 60 ซึ่งยังมิได้เชื่อมต่อกับระบบ CIS (Customs Information System)

ตาราง 6 สถิติรถยนต์และผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออก ทางด้านศุลกากรหนองคาย  
ปีงบประมาณ 2551 -2560

ปีงบประมาณ	รถยนต์บรรทุก สินค้า		รถเปล่า		รถยนต์ โดยสาร		รถยนต์ส่วนบุคคล		ผู้โดยสาร	
	เข้า (คัน)	ออก (คัน)	เข้า (คัน)	ออก (คัน)	เข้า (คัน)	ออก (คัน)	เข้า (คัน)	ออก (คัน)	เข้า (ราย)	ออก (ราย)
2551	14,745	50,371	45,951	7,877	3,826	3,826	103,952	105,048	2,413,947	2,323,108
รวม	65,116		53,828		7,652		209,000		4,737,055	
2552	22,068	64,856	47,414	7,889	3,900	3,900	161,515	162,563	2,326,370	2,317,481
รวม	86,924		55,303		7,800		324,078		4,643,851	
2553	24,639	78,600	59,616	5,591	3,975	3,975	280,907	285,103	2,393,898	2,434,321
รวม	103,239		65,207		7,950		566,010		4,828,219	
2554	21,958	80,984	61,257	5,263	3,900	3,900	332,544	334,694	2,713,495	2,657,100
รวม	102,942		66,520		7,800		667,238		5,370,595	
2555	20,716	99,969	77,369	4,461	3,900	3,900	369,756	368,499	2,677,706	2,653,223
รวม	120,685		81,830		7,800		738,255		5,330,929	
2556	18,444	113,492	70,748	4,805	3,900	3,900	398,739	397,363	2,427,016	2,359,971
รวม	131,936		75,553		7,800		796,102		4,786,987	
2557	17,534	94,311	76,569	4,047	3,900	3,900	440,518	439,329	2,641,453	2,514,520
รวม	111,845		80,616		7,800		879,847		5,155,973	
2558	16,170	103,961	76,834	3,130	3,900	3,900	493,200	492,688	2,836,462	2,661,070
รวม	120,131		79,964		7,800		985,888		5,497,532	
2559	16,743	107,198	88,329	2,623	3,975	3,975	548,760	547,496	2,993,286	2,824,208
รวม	123,941		90,952		7,950		1,096,256		5,817,494	
2560	13,220	95,943	79,740	685	3,600	3,600	530,939	529,214	2,650,705	2,448,961
รวม	109,163		80,425		7,200		1,060,153		5,099,666	

ที่มา: ด้านศุลกากรหนองคาย, 2561

- หมายเหตุ: 1. รถยนต์บรรทุกสินค้า = รถยนต์บรรทุกสินค้า + รถยนต์บรรทุกสินค้าผ่านแดน  
 2. รถยนต์โดยสาร = รถยนต์โดยสาร + SHUTTLE BUS + รถตู้  
 3. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล = รถยนต์นั่ง + รถปิคอัพ + รถทูต

### จุดมุ่งหมายของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการตรวจปล่อยสินค้าของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์)
2. เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของด่านหนองคาย และด่านเวียงจันทน์ ต่อการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์)
3. เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ของ ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์)

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงสภาพปัญหาการตรวจปล่อยสินค้า ของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) ซึ่งสามารถนำไปเป็นข้อมูลในการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว
2. ทราบถึงศักยภาพการตรวจปล่อยสินค้าของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) ซึ่งสามารถนำไปเป็นข้อมูลในการวิเคราะห์แนวทางการพัฒนา การตรวจ ปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว
3. แนวทางการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ของด่านพรมแดน ไทย-ลาว ซึ่งเป็นแนวทางให้บุคคลหรือองค์กรที่เกี่ยวข้อง สามารถนำไปปฏิบัติเพื่อพัฒนาระบบ ตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย- เวียงจันทน์)

### ขอบเขตของงานวิจัย

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาแนวทางการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว โดยมีขอบเขตของการศึกษาดังนี้ ศึกษาสภาพปัญหา และอุปสรรคของการตรวจปล่อย สินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ทั้งในปัจจุบัน และกรณีการนำระบบการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว มาใช้

1. ศึกษาสภาพปัญหาการตรวจปล่อยสินค้าในปัจจุบัน จากผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ ที่เกี่ยวข้องกับพิธีการด้านการตรวจปล่อยสินค้า ทั้งจากประเทศไทย และสาธารณรัฐประชาธิปไตย ประชาชนลาว

2. ศึกษาเฉพาะพื้นที่การตรวจปล่อยสินค้าของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 คือ ด่านหนองคายของประเทศไทย และด่านเวียงจันทน์ ของสาธารณรัฐประชาชนลาว เท่านั้น

3. ประชากรและกลุ่มตัวอย่างของการศึกษาในครั้งนี้แบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ 1) ภาครัฐ 2) ภาคเอกชน และ 3) ภาควิชาการ ทั้งจากประเทศไทย และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

### นิยามศัพท์เฉพาะ

ด่านหนองคาย หมายถึง ด่านพรมแดนหนองคาย (ประเทศไทย)

ด่านเวียงจันทน์ หมายถึง ด่านสากลสะพานมิตรภาพ 1 (สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว)

ด่านศุลกากรเวียงจันทน์ หมายถึง ด่านศุลกากรสากลสะพานมิตรภาพ 1 (สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว)



## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในงานวิจัยเรื่อง แนวทางการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ของด่าน สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

1. สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์)
2. การให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service: OSS)
3. การตรวจปล่อยในบริเวณเดียวกัน (Single Window Inspection: SWI) และการตรวจปล่อยแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI)
4. การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน
5. จุดผ่านแดน
6. แนวคิดการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน
7. ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง
8. การวิเคราะห์แบบสร้างข้อสรุป (Descriptive)
9. การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)
10. SWOT Analysis
11. TOWS Matrix
12. เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์)

สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 เป็นสะพานข้ามแม่น้ำโขงตอนล่างขนาดใหญ่แห่งแรก ที่เชื่อมระหว่างจังหวัดหนองคาย ของประเทศไทย กับแขวงนครหลวงเวียงจันทน์ ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยใช้งบประมาณก่อสร้าง 30,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ ด้วยความช่วยเหลือจากรัฐบาลออสเตรเลีย ใช้ระยะเวลาก่อสร้างระหว่างเดือนตุลาคม พ.ศ. 2534 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2537

สะพานแห่งนี้เป็นแบบคอนกรีตอัดแรง เสริมเหล็กแบบ Box Girder มีความยาวทั้งสิ้น 1,170 เมตร พื้นผิวจราจรประกอบด้วยช่องจราจร 2 ช่องทาง กว้างช่องทางละ 3.5 เมตร มีช่องทางเดินทั้งสองข้าง ข้างละ 1.5 เมตร และช่องทางเดินรถไฟตรงกลางกว้าง 1 เมตร ช่วงแม่น้ำประกอบด้วย

ตอม่อ 6 ตอม่อ ระยะห่างระหว่างตอม่อสะพานช่วงกลางแม่น้ำ 105 เมตร ช่วงบนฝั่งทั้ง 2 ข้าง ประกอบด้วยตอม่อ 8 ตอม่อในฝั่งไทย และ 7 ตอม่อในฝั่งสปป.ลาว (แนวทางหลวงหนองคาย, ม.ป.ป)

สะพานมิตรภาพแห่งนี้ได้สร้างประโยชน์ให้กับประเทศเพื่อนบ้านทั้งสองทั้งในแง่ เศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว การแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม การคมนาคม และขนส่ง มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการสนับสนุน การพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศไทย และ สปป.ลาว สะพานไม่เพียงแต่เชื่อมโยงพื้นที่ของสองประเทศในทางกายภาพ แต่ยังเชื่อมโยงจิตใจ และส่งเสริมสายสัมพันธ์ระหว่างประชาชนชาวไทย และชาว สปป.ลาว สะพานแห่งนี้จึงเปรียบเสมือนสัญลักษณ์แห่งมิตรภาพ และความร่วมมือระหว่างออสเตรเลีย ไทย และ สปป.ลาว

#### การให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ (One Stop Service: OSS)

แนวคิดการตรวจปล่อยสินค้าจุดเดียว ได้เริ่มมีการศึกษาและนำมาใช้ในยุโรป ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2503 ต่อมาจะเริ่มมีการนำมาใช้ในสหรัฐอเมริกา แคนาดา และแอฟริกาอย่างแพร่หลาย โดยจะเรียกแนวคิดนี้ว่า One Stop Border Posts (OSBP) หรือ Joint Border Posts (JBP) (Erich Kieck, 2553, p.6; Mubaiwa, 2010, p.17)

เทพศักดิ์ บุญยรัตพันธุ์ (2553) การให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ One Stop Service หมายถึง การนำงานที่ให้บริการทั้งหมดที่เกี่ยวข้อง มารวมให้บริการอยู่ในสถานที่เดียวกัน ในลักษณะที่ส่งต่องานระหว่างกันทันทีหรือเสร็จในขั้นตอน หรือเสร็จในจุดให้บริการเดียว โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้การให้บริการมีความรวดเร็วขึ้น โดยมีรูปแบบของการให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จหลายรูปแบบที่สำคัญ ดังนี้

รูปแบบที่ 1 การนำหลายหน่วยงานมารวมให้บริการอยู่ในสถานที่เดียวกัน เป็นการนำงานหลายขั้นตอนที่ต้องผ่านหลายหน่วยงานมารวมกันไว้ให้บริการอยู่ในสถานที่เดียวกัน ซึ่งประโยชน์ที่เกิดขึ้น คือ ช่วยลดระยะเวลาของการให้บริการให้น้อยลง กล่าวคือ แทนที่จะมีการส่งต่องานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการให้บริการ ซึ่งจะต้องใช้เวลาในการเดินทางของเอกสารระหว่างหน่วยงานมาก ก็เป็นการนำเจ้าหน้าที่ของหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาทำงานรวมอยู่ที่จุดเดียวกันเพื่อให้การส่งต่องานเป็นไปด้วยความรวดเร็วทันที

รูปแบบที่ 2 กระจายอำนาจมาให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งทำหน้าที่ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ เป็นการกระจายอำนาจไปให้เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้ที่ทำหน้าที่ให้บริการแทนทั้งหมด โดยมีเจ้าหน้าที่เพียงคนเดียวทำหน้าที่ให้บริการเบ็ดเสร็จทั้งหมด ซึ่งรูปแบบนี้จะแตกต่างจากรูปแบบแรก คือ ขณะที่รูปแบบแรกนั้นยังมีเจ้าหน้าที่ของหลาย

หน่วยงานยังให้บริการตามหน้าที่ที่รับผิดชอบอยู่ เพียงแต่นำเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดมาทำงานให้บริการรวมอยู่ ณ สถานที่เดียวกัน แต่รูปแบบนี้จะมีเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานเดียวที่ทำหน้าที่ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ทั้งหมด โดยใช้วิธีการให้หน่วยงานอื่นๆ กระจายอำนาจมาให้ เพื่อให้ประชาชนไม่ต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่หลายคน ตัวอย่างของรูปแบบนี้ เช่น การให้บริการของธนาคาร เป็นต้น

**รูปแบบที่ 3 การปรับปรุงและออกแบบใหม่ในการให้บริการรูปแบบนี้อาจใช้วิธีการปรับลดหรือยุบรวมขั้นตอน (Reprocess) หรือการสร้างใหม่ (Redesign) ด้วยการนำแนวคิดต่อไปนี้อมาใช้ คือ**

1. แนวคิดของการปรับปรุงงานให้ง่าย (Work Simplification) ที่ให้ความสำคัญต่อหลักการพื้นฐานที่สำคัญ 4 ประการ ได้แก่ การขจัด (Eliminate) การรวม (Combine) การจัดการใหม่ (Rearrange) การทำให้ง่ายขึ้น (Simplify)

2. แนวคิดการรี้อปรับระบบ (Reengineering) นำเสนอโดย (Michael Hammer and James Champy) ที่ให้ความสำคัญกับการนำคิดใหม่ขึ้นพื้นฐาน (Fundamental) มีการออกแบบธุรกิจใหม่อย่างใหญ่ (Dramatic) แบบถอนรากถอนโคนหรือปฏิวัติ (Radical) โดยมองครอบคลุมธุรกิจทั้งระบบ (Entire Business System) ให้ความสำคัญต่อตัวชี้วัดผลการปฏิบัติงานที่สำคัญ คือ ต้นทุน คุณภาพ เงินลงทุน การบริการ และความเร็วในการดำเนินงาน

ในรูปแบบที่สามนี้จะมีความแตกต่างจากในสองรูปแบบแรก คือ ขณะที่สองรูปแบบแรกยังคงขั้นตอนและวิธีการการให้บริการแบบเดิมไว้ ขณะที่รูปแบบนี้จะเน้นหาทางปรับปรุงขั้นตอนเดิมที่มีอยู่หรือออกแบบใหม่เพื่อให้มีประสิทธิภาพของการให้บริการเพิ่มขึ้น เช่น ตัดลดขั้นตอนที่ไม่จำเป็นออกไป ยุบรวมขั้นตอนให้มาเป็นขั้นตอนเดียวกัน การออกแบบขั้นตอนและวิธีการให้บริการแบบใหม่ที่แตกต่างและดีกว่าเดิม

**รูปแบบที่ 4 การสามารถให้บริการผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้เสร็จทันที การให้บริการผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้เสร็จทันทีถือได้ว่าเป็นอีกรูปแบบหนึ่งของการนำแนวคิดการให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จหรือ One Stop Service มาใช้ เพียงแต่ไม่มีเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการที่ประชาชนเผชิญหน้าเห็นโดยตรง แต่ประชาชนผู้รับบริการสามารถติดต่อกับเว็บไซต์ที่หน่วยงานที่ให้บริการได้จัดทำขึ้นมาตามกระบวนการและวิธีการที่กำหนดไว้จนกระทั่งบริการให้แล้วเสร็จ**

ดังนั้นการให้บริการแบบจุดเดียวเบ็ดเสร็จ One Stop Service จึงหมายถึง การให้บริการที่เกี่ยวข้องทั้งหมด มารวมอยู่ในสถานที่เดียวกัน เพื่อให้บริการ เสร็จในขั้นตอนเดียว หรือเสร็จในจุดให้บริการเดียว เพื่อลดขั้นตอน ความยุ่งยากซับซ้อนออกไป ทำให้การให้บริการมีความรวดเร็วขึ้น โดยมีรูป 4 รูปแบบคือ



รูปแบบที่ 1 การนำหลายหน่วยงานมารวมให้บริการอยู่ในสถานที่เดียวกัน เป็นการนำงานหลายขั้นตอนที่ต้องผ่านหลายหน่วยงานมารวมกันไว้ให้บริการอยู่ในสถานที่เดียวกัน

รูปแบบที่ 2 กระจายอำนาจไปให้เจ้าหน้าที่ของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเป็นผู้ที่ทำหน้าที่ให้บริการแทนทั้งหมด โดยมีเจ้าหน้าที่เพียงคนเดียวทำหน้าที่ให้บริการเบ็ดเสร็จทั้งหมด

รูปแบบที่ 3 ปรับปรุง และออกแบบใหม่ในการให้บริการ หมายถึงใช้วิธีการปรับลด หรือ ยุบรวมขั้นตอน (Reprocess) หรือการสร้างใหม่ (Redesign) ด้วย 2 แนวคิดคือ 1) ขจัดขั้นตอนที่ยุ่งยากออกไป รวม หรือ จัดการใหม่ เพื่อปรับงานให้ง่ายขึ้น 2) ปรับรื้อระบบนำเสนอโดย (Michael Hammer and James Champy) หรือการปฏิวัติ (Radical) โดยมองครอบคลุมทั้งระบบ

รูปแบบที่ 4 การสามารถให้บริการผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้เสร็จทันที โดยที่ประชาชนไม่ต้องเผชิญหน้าเห็นโดยตรงกับเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการ แต่ประชาชนผู้รับบริการสามารถติดต่อกับเว็บไซต์ที่หน่วยงานที่ให้บริการได้ตามกระบวนการที่กำหนดไว้จนกระทั่งรับบริการแล้วเสร็จ

ปัจจุบันกรมศุลกากรมีนโยบายจัดตั้ง ศูนย์ One Stop Service โดยจะมีการจัดตั้งด้านศุลกากรนำร่องจำนวน 4 ด้านฯ คือ

1. ด้านศุลกากรมุกดาหาร ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับ ด้านศุลกากรสะพานมิตรภาพ ของ ประเทศ สปป.ลาว
2. ด้านศุลกากรอรัญประเทศ ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับ ด้านศุลกากรปอยเปต ของประเทศ กัมพูชา
3. ด้านศุลกากรแม่สอด ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับ ด้านศุลกากรเมียวดี ของประเทศเมียนมา
4. ด้านศุลกากรแม่สาย ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับ ด้านศุลกากรท่าขี้เหล็ก ของประเทศเมียนมา

แต่เนื่องจากศุลกากรไทยกับมาเลเซีย ได้ทำ MOU (Memorandum of Understanding) ในเรื่อง Single Stop Customs Inspection แล้ว ดังนั้นจึงให้ด้านศุลกากรสะเดาเป็นด้านฯ นำร่องอีกหนึ่งด้าน แม้ไม่อยู่ในประเทศ CLMT: Cambodia, Laos, Myanmar and Thailand (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย) ก็ตาม (ด้านศุลกากรมุกดาหาร, 2560)

**การตรวจปล่อยในบริเวณเดียวกัน (Single Window Inspection: SWI) และการตรวจปล่อยแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI)**

1. Single Window Inspection (SWI) เป็นการดำเนินการร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจที่เกี่ยวข้อง (เช่น ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง พาณิชย เกษตร และสาธารณสุข เป็นต้น) ในการตรวจสอบและกำกับสินค้า ยานพาหนะ และประชาชน ที่ผ่านเข้า-ออก ข้ามพรมแดน (การยื่นใบขนสินค้า การเข้าเมือง การอนุญาตนำเข้า-ส่งออก การประกันภัย เป็นต้น) (กรมศุลกากร, 2557)

ด้านศุลกากรมุกดาหารให้ความหมายว่า Single Window Inspection (SWI) ตามความหมายของ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน (Cross-border Transport Agreement: CBTA) หมายถึงการตรวจปล่อย หรือปฏิบัติงานร่วมกัน ในบริเวณเดียวกัน ที่ด่านพรมแดนของแต่ละประเทศ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการ นำเข้า-ส่งออก (ด้านศุลกากรมุกดาหาร, 2560)

2. Single Stop Inspection (SSI) เป็นการร่วมกันตรวจสินค้าขาออก-ขาเข้าทางกายภาพเพียงครั้งเดียว โดยเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของประเทศภาคีสัญญา ณ บริเวณที่จัดตั้งซึ่งเรียกว่า "พื้นที่ควบคุมร่วม" (Common Control Area: CCA) ในฝั่งประเทศขาเข้า ทั้งนี้พื้นที่ควบคุมร่วมกัน จะมีอาคารที่ทำการ อาคารพักอาศัย โรงพักสินค้า ลาดจอดรถยนต์ และรั้วล้อมรอบ เป็นต้น (กรมศุลกากร, 2557)

ด้านศุลกากรมุกดาหารให้ความหมายว่า Single Stop Inspection (SSI) หมายถึงการตรวจเบ็ดเสร็จจุดเดียว โดยเจ้าหน้าที่ทั้งสองฝ่ายปฏิบัติงานในหน้าที่ร่วมกัน และพร้อมกัน ที่จุดตรวจในประเทศขาเข้า ดังเช่นปฏิบัติการในพื้นที่ควบคุมร่วม (Common Control Area: CCA) ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต ซึ่งตั้งอยู่ทางด้านขาเข้าของแต่ละประเทศ สำหรับให้เจ้าหน้าที่ของอีกฝ่ายหนึ่งร่วมตรวจสินค้าขาออก ยานพาหนะบรรทุกทุกสินค้า และผู้ควบคุมยานพาหนะ ซึ่งมาจากประเทศฝ่ายตน พร้อมกับการตรวจสินค้าขาเข้า ฯลฯ ของเจ้าหน้าที่ฝ่ายเจ้าของที่ตั้ง CCA (ด้านศุลกากรมุกดาหาร, 2560)

ประโยชน์ที่เห็นได้ชัดของการนำแนวคิดการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียวมาใช้คือ จะส่งผลให้เศรษฐกิจ มีการพัฒนาเพิ่มขึ้น เนื่องมาจากการลดระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการตรวจสินค้า ส่งผลให้มีการทำงานร่วมกันทั้งสองประเทศเพิ่มขึ้น และจะทำให้การสื่อสารมีความง่ายและสะดวกขึ้น นอกจากนี้การนำระบบนี้มาใช้จะอำนวยความสะดวกให้ทั้งสองประเทศ หรือเจ้าหน้าที่รับผิดชอบแต่ละด้านสามารถแลกเปลี่ยนความรู้ ข้อมูล กฎระเบียบต่างๆ และประสบการณ์ซึ่งกันและกันได้ง่ายขึ้น (Erich Kieck, 2010, pp.7-8)

จากกรณีศึกษาของการตรวจตราสินค้าจุดเดียว หรือ The One Stop Border Post Policy Development Project (OSBP PDP) ที่ ด่าน Chirundu ซึ่งเป็นด่านเชื่อมระหว่าง ประเทศซิมบับเว และแซมเบีย ในทวีปแอฟริกา พบว่า การนำระบบนี้มาใช้จะส่งผลให้เกิดประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจมากมาย เช่น ลดระยะเวลาในการตรวจ ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ลดต้นทุน และเพิ่มรายได้ของการค้าอย่างมีนัยสำคัญ (Kwaramba, 2010)

จากงานวิจัยของ Erich Kieck และ Kwaramba ดังกล่าวข้างต้นจะเห็นว่าปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวได้แก่ ระยะเวลา ค่าใช้จ่าย และความสะดวก ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงให้ความสำคัญกับปัจจัยดังกล่าว

### การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน

กรมศุลกากร (2557) ชายแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีมานานแล้ว โดยการนำผลผลิตที่ได้ มาแลกเปลี่ยนกัน และมีการกำหนดค่าเงินตราของท้องถิ่นตน เพื่อซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าแทนการนำผลผลิตต่อผลผลิตมาแลกเปลี่ยนแบบดั้งเดิม และนำไปสู่การกำหนดพื้นที่ด้วยการกำหนดเส้นเขตแดน ซึ่งกลายมาเป็นประเทศ ประกอบกับเส้นทางคมนาคมขนส่งได้มีการพัฒนาจนสามารถเชื่อมโยง ข้ามประเทศได้หลายประเทศ จึงมีการค้าอีกประเภทหนึ่งที่อาศัยการขนส่งข้ามเขตแดนทางบก เพื่อขนผ่านประเทศที่มีชายแดนติดกันที่เรียกว่า การค้าผ่านแดน ดังนั้น การค้าตามแนวชายแดนของไทยจึงมี 2 รูปแบบ คือ

#### 1. การค้าชายแดน

การค้าชายแดน หมายถึง การค้ากับประเทศเพื่อนบ้านที่มีอาณาเขตติดต่อกัน ประเทศเพื่อนบ้านของไทย ได้แก่ สหภาพเมียนมา กัมพูชา สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และมาเลเซีย เป็นต้น

#### 2. การค้าผ่านแดน

การค้าผ่านแดน หมายถึง การค้าที่เกิดขึ้นในรูปแบบต่างๆ ที่ประชาชนหรือผู้ประกอบการค้าจากประเทศที่หนึ่งส่งผ่านประเทศที่สองไปยังประเทศที่สาม หรือจากประเทศที่สาม ผ่านแดนประเทศที่สองมายังประเทศที่หนึ่ง ทั้งนี้ แต่ละประเทศจะต้องยินยอมให้มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนกันได้อย่างตลาดการค้าประเทศใกล้เคียงกับประเทศที่อยู่ถัดไป เช่น จีน อินเดีย บังคลาเทศ เวียดนาม เป็นต้น

### จุดผ่านแดน

#### 1. จุดผ่านแดนถาวร (International Point of Entry)

จุดผ่านแดนถาวร หรือ สปป.ลาว เรียกว่าด่านสากล (พิชญ์ จันวิทัน, 2548) เป็นจุดผ่านแดนที่เปิด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ให้ประชาชนทั้ง 2 ประเทศสามารถสัญจรไป-มา เพื่อการค้าและท่องเที่ยว รวมทั้งการเดินทางเข้า-ออก ของบุคคลจากประเทศที่สาม ทั้งนี้เป็นไปตามระบบสากลว่าด้วยความตกลงในการสัญจรข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นจุดที่รัฐบาลไทย และรัฐบาลของประเทศที่มีพรมแดนติดกัน ประกาศเปิด

ให้มีการสัญจรไปมาทั้งบุคคล ยานพาหนะ สิ่งของ และมีการนำเข้า ส่งออกส่วนตัวเป็นการทั่วไป โดยจะมีการปฏิบัติงานเรื่องตรวจคนเข้าเมือง และพิธีการศุลกากรตามกฎหมายของทั้ง 2 ประเทศ (รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้มำอำนาจในการเปิดจุดผ่านแดนถาวร)

## 2. จุดผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Point of Entry)

เป็นจุดผ่านแดนที่เปิดโดยมีวัตถุประสงค์เป็นการเปิดเฉพาะกิจ เพื่อเหตุฉุกเฉินจำเป็น เฉพาะคราวเท่านั้น เพื่ออำนวยความสะดวกการผ่านแดน โดยเปิดให้มีการสัญจรไปมาของบุคคล ยานพาหนะ และสิ่งของ ในช่วงเวลาที่กำหนดแน่นอน และมีระยะเวลาสิ้นสุด โดยปกติจะเปิดเป็น คราวๆ ไป ตามแต่ละภารกิจ แต่ละวัตถุประสงค์ ทั้งนี้ ต้องไม่กระทบด้านความมั่นคงปลอดภัย เมื่อครบกำหนดเวลา หรือบรรลุวัตถุประสงค์แล้วจะปิดจุดผ่านแดนพื้นที่ (รัฐมนตรีว่าการ กระทรวงมหาดไทย เป็นผู้มำอำนาจในการเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราว)

## 3. จุดผ่อนปรน (Border Area Point of Entry)

จุดผ่อนปรน หรือสปป.ลาว เรียกว่าด่านประเพณี (พินณู จันวิทัน, 2548) เป็นจุดที่เปิด ตามนโยบายรัฐบาล โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อผ่อนปรนช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้าน ให้ประชาชน ชายแดนทั้ง 2 ประเทศ สามารถซื้อ-ขายสินค้า อุปโภค บริโภค และยารักษาโรคที่จำเป็น ในบริเวณ พื้นที่ชายแดน ซึ่งกำหนดไว้โดยชัดเจน และห้ามเดินทางออกนอกพื้นที่ที่กำหนดโดยต้องเดินทางกลับ ภายในวันเดียวกัน (ผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นผู้มำอำนาจในการอนุมัติเป็นจุดผ่อนปรน)

## แนวคิดการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน

การบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBM) หมายถึง แนวทางความร่วมมือระหว่างหน่วยงานชายแดนทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อให้เกิด ประโยชน์สูงสุดในการเคลื่อนย้ายสินค้าและการเดินทาง โดยที่ไม่ขัดต่อกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง แนวคิด CBM ไม่ใช่แนวคิดใหม่ที่เพิ่งเกิดขึ้น องค์การศุลกากรโลกได้เผยแพร่เอกสารประมวลปฏิบัติ ศุลกากรสำหรับการบูรณาการบริหารชายแดน (The Customs Compendium for Integrated Border Management) ในปี 2549 ซึ่งได้กล่าวถึงองค์ประกอบหลักของการบูรณาการบริหาร ชายแดน การวางแผนและการนำแนวคิดนี้ไปปฏิบัติ องค์ประกอบหลักที่ระบุไว้ในประมวลปฏิบัติ ดังกล่าวก็ยังคงมีความสำคัญอยู่ในปัจจุบัน หลายปีผ่านไปแนวคิดนี้ได้ถูกแสดงความคิดในเวทีต่างๆ สหภาพยุโรปเรียกแนวคิดนี้ว่า "การบูรณาการบริหารชายแดน" (Integrated Border Management) ธนาคารโลกเรียกว่า "การร่วมมือบริหารชายแดน" (Collaborative Border Management) และ องค์การว่าด้วยความมั่นคงและความร่วมมือในยุโรปเรียกว่า "การบริหารชายแดนแบบเบ็ดเสร็จ" (Comprehensive Border Management) ชื่อเรียกเหล่านี้กล่าวถึงสิ่งที่มีความคล้ายคลึงกันมาก

นั่นคือ แนวทางแบบองค์รวม ที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานควบคุมชายแดนที่ประสานการปฏิบัติหน้าที่เข้าด้วยกัน แนวคิด CBM มาจากแนวคิด "การบูรณาการบริหารชายแดน" (Integrated Border Management) เนื่องจาก คำว่า "บูรณาการ" หรือ Integrated นั้น มุ่งไปที่การบูรณาการหรือการรวมกันของโครงสร้างและสถาบัน ซึ่งเป็นการตีความ ที่ค่อนข้างแคบ ในขณะที่องค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization: WCO) เชื่อว่า CBM ครอบคลุมไปถึงทรัพยากร หน้าที่ กระบวนการ และกฎระเบียบ ที่จะต้องนำมาพิจารณาปรับเปลี่ยนเพื่อทำให้เกิดการบริหารชายแดนที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และมีหลายวิธีที่สามารถนำไปสู่ผลลัพธ์นั้นได้โดยที่การบริการแบบบูรณาการเป็นหนึ่งในวิธีเหล่านั้น (กรมศุลกากร, 2557)

ในปัจจุบันการบริหารจัดการชายแดนร่วมกันได้รับความสนใจและเป็นที่ยอมรับในระดับสากลก็ว่าได้ เนื่องจากในภาวะปัจจุบัน ชายแดนทุกประเทศทั่วโลกต่างประสบปัญหาในการจัดการปริมาณการค้า และผู้คนที่เดินทางผ่านชายแดนที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้นเมื่อเทียบกับอดีต ดังนั้นการบริหารจัดการชายแดนร่วมกันจึงเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพในแก้ไขปัญหชายแดนที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน และตอบสนองนโยบายทั้งภาครัฐและเอกชนได้ดีที่สุด

#### ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregional Economic Cooperation: GMS-EC) หรือที่เรียกกันย่อๆ ว่า "GMS" เกิดจากความร่วมมือของ 6 ประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ.2535 ประกอบด้วย ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีนตอนใต้ (ยูนนาน และกวางสีจ้วง) โดยมีธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (The Asian Development Bank: ADB) เป็นผู้สนับสนุนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เช่น ถนนและสะพานต่างๆ เป็นต้น

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement) หรือที่เรียกย่อๆ ว่า GMS-CBTA กระทรวงคมนาคมมีฐานะเป็นเจ้าภาพหลัก มีวัตถุประสงค์ดังนี้

1. อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามแดนระหว่างและท่ามกลางภาคีสัญญา
2. ลดความยุ่งยาก (Simplify) และประสานกฎหมาย กฎระเบียบ ระเบียบพิธีและข้อกำหนดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามแดน และ
3. ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ซึ่งมีส่วนที่เกี่ยวข้องกับศุลกากรโดยตรง

เนื่องจากความตกลง (Agreement) จะมีผลบังคับใช้ได้ ประเทศสมาชิกต้องมีการให้สัตยาบันก่อน ซึ่งอาจจะเป็นกระบวนการแตกต่างกันไป การนำความตกลงมาถือปฏิบัติ (Implementation) จึงอาจต้องใช้เวลายาวนานในการผ่านกระบวนการดังกล่าว ดังนั้นเพื่อให้ประเทศสมาชิกที่มีความพร้อมและมีพรมแดนติดกัน สามารถนำสาระในความตกลงไปใช้ จึงได้มีการจัดทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) ระดับทวิภาคีที่เรียกว่า “บันทึกความเข้าใจในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน” (Memorandum of Understanding on the Initial Implementation of Cross Border Transport Agreement) หรือที่เรียกย่อๆ ว่า MOU on IICBTA ประกอบด้วยส่วนที่เป็นตัวบท ที่ครอบคลุมสาระสำคัญต่างๆ ได้แก่ การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน การขนส่งคนข้ามแดน เป็นต้น

สำหรับจุดผ่านแดนของไทยที่ได้จัดทำ MOU on IICBTA (บันทึกความเข้าใจในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน) กับประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และลงนามไปแล้วเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2548 คือ มุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ไทย-สปป.ลาว) บันทึกความเข้าใจ (MOU on IICBTA) ที่ได้ Final Draft แล้วคือ ช่องเม็ก-วังเต่า (ไทย-สปป.ลาว) จากนั้นได้มีการประชุมผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งฝ่าย ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม เพื่อหาแนวทางข้อยุติ อันนำไปสู่ความตกลงในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงระหว่างประเทศต่างๆ ดังนี้

1. บันทึกความเข้าใจในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (IICBTA) ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดน แดนสะหวัน-ลาวบาว (สปป.ลาว-เวียดนาม) และ จุดผ่านแดน มุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ไทย-สปป.ลาว) ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2550 โดยมีสาระสำคัญในการดำเนินการต่างๆ ในการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดน ณ จุดผ่านแดน แดนสะหวัน-ลาวบาว (สปป.ลาว-เวียดนาม) และ จุดผ่านแดน มุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ไทย-สปป.ลาว) ได้แก่ สิทธิการจราจร การขอมรภัรถ การขนส่งบุคคลข้ามแดน การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน Single Window Inspection (SWI) และ Single Stop Inspection (SSI)

2. ข้อตกลงในการดำเนินการขนส่งทางถนนเพื่อการท่องเที่ยวระหว่างไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ซึ่งลงนามเมื่อ วันที่ 2 พฤศจิกายน 2550 มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวทางถนนในระหว่างประเทศภาคีทั้งสาม โดยมีสาระสำคัญในการกำหนดเส้นทาง และสิทธิการจราจร การประกันภัย การใช้หนังสือเดินทาง และใบอนุญาตขับขี่ การนำเข้ายานพาหนะเป็นการชั่วคราว กฎหมายที่ใช้บังคับ

การเตรียมงานเพื่อรองรับการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ GMS ได้แก่การการเสนอแนวทางร่างกฎหมายและระเบียบเพื่อปฏิบัติงานในพื้นที่ดังกล่าว ซึ่งกรมศุลกากรได้ร่างกฎหมายดังกล่าวเสร็จแล้ว ขณะนี้อยู่ในระหว่างกระทรวงการคลังเสนอต่อคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเข้าสู่การดำเนินการ ในระดับรัฐบาล และระดับรัฐสภา เพื่อตราเป็นระบบกฎหมายต่อไป เตรียมพร้อมบุคลากร ระบบไอที เพื่อรองรับการปฏิบัติงานในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ร่วมกัน (Common Control Area: CCA)ในรูปแบบของ Single Window Inspection (SWI) และ Single Stop Inspection (SSI) (กรมศุลกากร, 2557; ด้านศุลกากรมุกดาหาร, 2560)

จากความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement) จึงเป็นแนวทางไปสู่การจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน หรือการบริหารชายแดนร่วมกัน (Common Control Area: CCA) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ GMS เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามแดน ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ส่งผลให้เศรษฐกิจมีการการพัฒนาขยายตัว และก้าวสู่ความเป็นสากล

### การวิเคราะห์แบบสร้างข้อสรุป (Descriptive)

ในการวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งส่วนใหญ่ข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์ จะเป็นข้อความบรรยาย (Descriptive) ซึ่งได้จากการสังเกต สัมภาษณ์ และจดบันทึก การวิเคราะห์ข้อมูลแบบสร้างข้อสรุป มีอยู่ด้วยกัน 3 ชนิด (Appleton, 1995 อ้างถึงใน พิเศษฐ์ วงศ์เกียรติขจร, 2559) คือ

1. การวิเคราะห์แบบอุปนัย (Analytic Induction) เป็นการตีความสร้างข้อสรุปจากสิ่งที่เป็นรูปธรรมหรือปรากฏการณ์ที่มองเห็น เช่น พิธีกรรม การดำเนินชีวิต ความเป็นอยู่ การทำงาน ฯลฯ เมื่อผู้วิจัยได้เห็นหรือสังเกตหลายๆ เหตุการณ์ต่างๆ แล้วจึงลงมือสรุป แต่หากข้อสรุปนั้นยังไม่ได้รับการตรวจสอบอื่นๆ ก็ถือว่า ผลที่ได้เป็นสมมุติฐาน หากได้รับการยืนยันก็ถือว่าเป็นข้อสรุปได้

2. การจำแนกชนิดข้อมูล (Typological Analysis) คือ การจำแนกข้อมูลเป็นชนิด (Typologies) คำว่า Typologies หมายถึง ขั้นตอนของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 วิธี คือคือ การจำแนกข้อมูลเป็นชนิด (Typologies) คำว่า Typologies หมายถึง ขั้นตอนของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ชาย โพลิตา, 2549 อ้างถึงใน พิเศษฐ์ วงศ์เกียรติขจร, 2559) ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 วิธี (Mile & Huberman, 1994 อ้างถึงใน พิเศษฐ์ วงศ์เกียรติขจร, 2559) คือ

2.1 แบบใช้ทฤษฎี คือ การแยกชนิดในเหตุการณ์นั้นๆ โดยการยึดแนวทฤษฎีเป็นกรอบ ซึ่งแบ่งเป็น

2.1.1 การกระทำ (Acts) คือ เหตุการณ์ หรือสถานการณ์ หรือพฤติกรรม ที่เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาใดเวลาหนึ่งไม่ยาวนานหรือต่อเนื่อง

2.1.2 กิจกรรม (Activities) คือ เหตุการณ์หรือสถานการณ์ หรือชนบประเภทนี้ที่เกิดขึ้นในลักษณะต่อเนื่องมีความผูกพันกับคนบางคนหรือบางกลุ่ม

2.1.3 ความหมาย (Meaning) คือการที่บุคคลอธิบายหรือสื่อสาร หรือให้ความหมายเกี่ยวกับการกระทำหรือกิจกรรม อาจเป็นความหมายในลักษณะเกี่ยวกับโลกทัศน์ ความเชื่อ คำนิยาม บรรทัดฐาน

2.1.4 ความสัมพันธ์ (Relationship) คือความเชื่อมโยงระหว่างบุคคลหลายๆคน ในสังคมที่ศึกษาในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง อาจเป็นรูปของการเข้ากันได้ หรือความขัดแย้งก็ได้

2.1.5 การมีส่วนร่วมในกิจกรรม (Participation) คือการที่บุคคลมีความผูกพันและเข้าร่วมกิจกรรมหรือบับตัวให้เข้ากับสถานการณ์

2.1.6 สภาพหรือสถานการณ์ (Setting) คือ สภาพการณ์ที่การกระทำ หรือกิจกรรมเกิดขึ้นจริง ขณะที่ทำการศึกษา

2.2 แบบไม่ใช้ทฤษฎี คือ การจำแนกข้อมูลที่จะวิเคราะห์ตามความเหมาะสมกับข้อมูลซึ่งอาจใช้สามัญสำนึก หรือประสบการณ์ของผู้วิจัย ซึ่งผู้วิจัยจะจำแนกข้อมูลเป็นชนิดต่างๆ ตามประเภทที่ผู้วิจัยสังเกต เมื่อจำแนกข้อมูลเป็นชนิดแล้ว ผู้วิจัยจะพิจารณาดูความสม่ำเสมอของการเกิดของข้อมูลต่างๆ ซึ่งจะเป็พื้นฐานในการอธิบายสาเหตุของปรากฏการณ์ ในการจำแนกข้อมูลเป็นชนิดทั้งโดยใช้ หรือไม่ใช้กรอบแนวทฤษฎีนี้ ผู้วิจัยจะได้กำหนดหน่วยวิเคราะห์ให้แกข้อมูลด้วย

3. การเปรียบเทียบข้อมูล (Constant Comparison) คือ การใช้วิธีการเปรียบเทียบโดยการนำข้อมูลมาเทียบเป็นปรากฏการณ์ มีความเป็นรูปธรรมมากขึ้น สามารถทำได้โดยการที่ผู้วิจัยสังเกตหรือรวบรวมข้อมูลได้หลายๆ อย่าง แล้วนำมาแยกตามชนิด นำมาเปรียบเทียบหลังจากเก็บรวบรวมข้อมูลและมีการตรวจสอบข้อมูลแล้ว จึงนำข้อมูลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ข้อมูล โดยการหาข้อเท็จจริงและการให้คำอธิบายนี้ ประกอบด้วยขั้นตอนการปฏิบัติดังต่อไปนี้คือ

3.1 การถอดเทปข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์อย่างละเอียด ชนิดคำต่อคำ (Transcribing Interview) (Beck, 1194 อ้างถึงใน พิเชษฐ วงศ์เกียรติขจร, 2559) ห้ามมีการข้ามประโยคบางประโยคที่ผู้วิจัยตัดสินใจเองว่า "ไม่มีความสำคัญ" เพราะข้อมูลบางอย่างอาจนำมาใช้ในการตรวจสอบในภายหลังได้ (ศากุล ช่างไม้, 2546 อ้างถึงใน พิเชษฐ วงศ์เกียรติขจร, 2559)



3.2 การจัดเตรียมข้อมูล (Data Management) เนื่องจากการวิจัยเชิงคุณภาพไม่เน้นการใช้เครื่องมือเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูล จึงต้องมีการจดบันทึกข้อมูลต่างๆ (Notetaking) ซึ่งได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการต่างๆ โดยข้อมูลที่จดบันทึกอาจจัดเตรียมเป็นลักษณะแฟ้มต่างๆ และนำข้อมูลเหล่านี้มาช่วยในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.3 การให้รหัส (Coding) จัดหมวดหมู่ข้อมูล (Categoring) หรือการทำดัชนีข้อมูล (Indexing) เป็นการเลือกคำบางคำมาใช้เพื่อจัดหมวดหมู่ข้อมูล โดยดัชนีข้อมูลนี้อาจเป็นคำ (Words) เป็นประโยค (Sentences) เป็นแนวคิด (Concept) ก็ได้

3.4 การทำข้อสรุปชั่วคราวและการตัดทอนข้อมูล (Memoing Data Reduction) การทำข้อสรุปชั่วคราว เป็นการลงเขียนข้อสรุปแต่ละเรื่อง การทำข้อสรุปชั่วคราวจึงเป็นการลดขนาดข้อมูลและช่วยกำจัดข้อมูลที่ไม่ต้องการออกไปได้

3.5 การเสนอข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์และการนำเสนอ (Displaying Data for Analysis and Presentation) เป็นการนำข้อสรุปย่อยๆ มาเชื่อมโยงกัน เพื่อหาข้อสรุปซึ่งจะตอบปัญหาการวิจัย โดยอาจจัดทำเป็นแผนที่ (Map) แผนภูมิ (Charts) ตารางบรรจุนเนื้อหา (Matrices) เครือข่ายของเหตุและผล (Causal Network) การจัดแบ่งประเภทของคำ ความคิด ความเชื่อ (Taxonomies or Ethnoclassifications)

3.6 การประมวลผลและสรุปข้อเท็จจริง (Drawing and Verifying Conclusions) ได้แก่ การค้นหา แบบแผน การจัดกลุ่ม การวิเคราะห์ปัจจัย การระบุความสัมพันธ์ของเหตุการณ์ การเชื่อมโยงแนวคิด ทฤษฎีกับสิ่งที่ค้นพบ ความสำเร็จของการสร้างบทสรุปขึ้นอยู่กับความสมบูรณ์ของข้อมูลที่เป็นข้อสรุปย่อย ประกอบกับความเป็นสหวิทยาการในตัวผู้วิจัย นั่นคือถ้าข้อมูลเดิมดี โอกาสที่จะได้บทสรุปที่ดีก็จะมีมาก และถ้าผู้วิจัยมีความสามารถในการเชื่อมโยงความสัมพันธ์ได้ดี มีความรู้หลากหลายเกี่ยวกับแนวคิดทฤษฎีต่างๆที่เกี่ยวข้อง จะทำให้บทสรุปนั้นมีความแหลมคม น่าสนใจ

3.7 การพิสูจน์บทสรุป เป็นการโยงข้อสรุปเชิงนามธรรมกลับไปสู่รูปธรรมในเหตุการณ์ใหม่อีกครั้งเพื่อให้แน่ใจว่าบทสรุปที่ทำไว้นั้นเหมาะสมดีแล้ว มีความน่าเชื่อถือ วิธีการที่นักวิจัยอาจนำมาใช้ยืนยันความถูกต้องของข้อสรุป ได้แก่ การตรวจสอบความเป็นตัวแทนของข้อมูลว่ามาจากแหล่งที่เป็นตัวแทนจริงหรือไม่ การตรวจสอบตัวนักวิจัยเองว่ามีอคติหรือไม่ การตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า การประเมินคุณภาพของข้อมูล และอาจตรวจสอบบทสรุปที่ได้กับผู้ให้ข้อมูล เป็นต้น (Morse & Field, 1996 อ้างถึงใน พิเชษฐ วรงค์เกียรติขจร, 2559) เมื่อแน่ใจว่าบทสรุปที่ได้มีความเหมาะสม น่าเชื่อถือ จึงทำเป็นรายงานเผยแพร่ต่อไป (พิเชษฐ วรงค์เกียรติขจร, 2559)

### การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) คือเทคนิคการวิจัยที่พยายามจะบรรยายเนื้อหาของข้อความหรือเอกสาร โดยใช้วิธีการเชิงปริมาณอย่างเป็นระบบและเน้นความเป็นวัตถุวิสัย (Objectivity) และอิงกรอบทฤษฎี การบรรยายนี้จะเน้นเนื้อหาตามที่ปรากฏ ไม่เน้นการตีความหรือการหาความหมายที่ซ่อนไว้ (Williamson & Long, 2005 อ้างถึงใน นคร เสรีรักษ์ และภรณี ดิราษฎ์วิเศษ, 2555)

ขั้นตอนในการวิเคราะห์เนื้อหาโดยทั่วไปมีการดำเนินการดังนี้

1. ผู้วิจัยจะต้องตั้งกฎเกณฑ์ขึ้นสำหรับการคัดเลือกเอกสารและหัวข้อที่จะทำการวิเคราะห์
2. ผู้วิจัยจะต้องวางเค้าโครงของข้อมูล โดยการทำรายชื่อ หรือข้อความที่จะถูกนำมาวิเคราะห์ แล้วแบ่งไว้เป็นประเภท
3. ผู้วิจัยจะต้องคำนึงถึงบริบท (Context) หรือสภาพแวดล้อมประกอบของข้อมูลเอกสารที่นำมาวิเคราะห์ เช่น ใครเป็นผู้เขียน เขียนให้ใครอ่าน ช่วงเวลาที่เขียนเป็นอย่างไร เพื่อให้การวิเคราะห์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีการบรรยายคุณลักษณะเฉพาะของเนื้อหา
4. การวิเคราะห์เนื้อหาจะทำตามเนื้อหาที่ปรากฏ (Manifest Content) ในเอกสารมากกว่ากระทำกับเนื้อหาที่ซ่อนอยู่ (Latent Content) การวัดความถี่ของคำหรือข้อความในเอกสารเป็นการวัดความถี่ของคำหรือข้อความที่ปรากฏอยู่ แต่ผู้วิจัยไม่ตีความคำหรือข้อความเหล่านั้น การตีความจะทำเฉพาะตอนที่สรุปเท่านั้น (นคร เสรีรักษ์, และภรณี ดิราษฎ์วิเศษ, 2555)

### SWOT Analysis

SWOT Analysis หรือ SWOT เป็นการวิเคราะห์ สภาพองค์กรหรือหน่วยงานในปัจจุบัน เพื่อค้นหาจุดแข็ง จุดเด่น จุดด้อย หรือสิ่งที่อาจเป็นปัญหาสำหรับการดำเนินงานสู่สภาพที่ต้องการในอนาคต

หลักการสำคัญของ SWOT ก็คือ การวิเคราะห์โดยการสำรวจจากสภาพการณ์ 2 ด้าน คือ สภาพการณ์ภายในและภายนอก ดังนั้นการวิเคราะห์ SWOT จึงเรียกได้ว่าเป็นการวิเคราะห์สภาพการณ์ (Situation Analysis) ซึ่งเป็นการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน เพื่อให้รู้ตนเอง (รู้เรา) รู้จักสภาพแวดล้อม (รู้เขา) ชัดเจน และวิเคราะห์โอกาส-อุปสรรค การวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ ทั้งภายในององค์กร ซึ่งจะช่วยให้ผู้บริหารขององค์กรทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายนอกองค์กร ทั้งสิ่งที่ได้เกิดขึ้นแล้ว และแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

การวิเคราะห์ SWOT เป็นการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมต่างๆ ทั้งภายนอกและภายในององค์กร ซึ่งปัจจัยแต่ละอย่างเหล่านี้จะช่วยให้เข้าใจได้ว่า มีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงานขององค์กรอย่างไร

1. จุดแข็งขององค์กร จะเป็นความสามารถภายในที่ถูกใช้ประโยชน์เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ในขณะที่
2. จุดอ่อนขององค์กร จะเป็นคุณลักษณะภายใน ที่อาจจะทำลายผลการดำเนินงาน
3. โอกาสทางสภาพแวดล้อม หรือโอกาส ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอก จะเป็นสถานการณ์ที่ให้โอกาสเพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร ในทางกลับกัน
4. อุปสรรคทางสภาพแวดล้อม หรืออุปสรรค ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอก จะเป็นสถานการณ์ที่ขัดขวางการบรรลุเป้าหมายขององค์กร

ผลจากการวิเคราะห์ SWOT จะใช้เป็นแนวทางในการกำหนดวิสัยทัศน์ การกำหนดกลยุทธ์ เพื่อให้องค์กรเกิดการพัฒนาไปในทางที่เหมาะสม

ขั้นตอน และ วิธีการดำเนินการทำ SWOT Analysis การวิเคราะห์ SWOT จะครอบคลุมขอบเขตของปัจจัยที่กว้าง ด้วยการระบุจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ขององค์กร ทำให้มีข้อมูล ในการกำหนดทิศทางหรือเป้าหมายที่จะถูกสร้างขึ้นมาจากจุดแข็งขององค์กร และแสวงหาประโยชน์จากโอกาสทางสภาพแวดล้อม และสามารถกำหนด กลยุทธ์ที่มุ่งเอาชนะอุปสรรคทางสภาพแวดล้อมหรือลดจุดอ่อนขององค์กรให้มึ้น้อยที่สุดได้ ภายใต้การวิเคราะห์ SWOT นั้น จะต้องวิเคราะห์ทั้ง สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกองค์กร โดยมีขั้นตอนดังนี้

1. การประเมินสภาพแวดล้อมภายในองค์กร การประเมินสภาพแวดล้อมภายในองค์กร จะเกี่ยวกับการวิเคราะห์และพิจารณาทรัพยากร และความสามารถ ภายในองค์กรทุกๆ ด้าน เพื่อที่จะระบุจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กรแหล่งที่มาเบื้องต้นของข้อมูลเพื่อการประเมินสภาพแวดล้อมภายใน คือระบบข้อมูลเพื่อการบริหาร ที่ครอบคลุมทุกด้าน ทั้งในด้านโครงสร้างระบบ ระเบียบ วิธีปฏิบัติงาน บรรยากาศในการทำงานและทรัพยากรในการบริหาร (คน เงิน วัสดุ การจัดการ) รวมถึงการพิจารณาผลการดำเนินงานที่ผ่านมา ขององค์กรเพื่อที่จะเข้าใจสถานการณ์ และผลกลยุทธ์ก่อนหน้า นี้ด้วย

- 1.1 จุดแข็งขององค์กร (S-Strengths) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ในองค์กร นั่นๆ เองว่า ปัจจัยใดภายในองค์กรที่เป็นข้อได้เปรียบหรือจุดเด่นขององค์กรที่องค์กรควรนำมาใช้ในการพัฒนาองค์กรได้ และควรดำรงไว้เพื่อการเสริมสร้างความเข้มแข็งขององค์กร

- 1.2 จุดอ่อนขององค์กร (W-Weaknesses) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ในจาก มุมมอง ของผู้ที่อยู่ในองค์กรนั้นๆ เองว่า ปัจจัยภายในองค์กรที่เป็นจุดด้อยข้อเสียเปรียบขององค์กรที่ควร ปรับปรุงให้ดีขึ้นหรือขจัดให้หมดไป อันจะเป็นประโยชน์ต่อองค์กร

2. การประเมินสภาพแวดล้อมภายนอก ภายใต้การประเมินสภาพแวดล้อมภายนอกองค์กรนั้น สามารถค้นหาโอกาสและอุปสรรคทางการดำเนินงาน ขององค์กรที่ได้รับผลกระทบจากสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจทั้งในและระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการ ดำเนินงานขององค์กร เช่น อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ นโยบาย การเงิน การงบประมาณ สภาพแวดล้อม ทางสังคม เช่น ระดับการศึกษาและอัตราผู้หนังสือของประชาชน การตั้งถิ่นฐานและการอพยพของประชาชน ลักษณะชุมชน ขนบธรรมเนียมประเพณี ค่านิยม ความเชื่อและวัฒนธรรม สภาพแวดล้อมทางการเมือง เช่น พระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา มติคณะรัฐมนตรี และสภาพแวดล้อมทางเทคโนโลยี หมายถึงกรรมวิธีใหม่ๆ และพัฒนาการทางด้านเครื่องมืออุปกรณ์ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและให้บริการ

2.1 โอกาสทางสภาพแวดล้อม (O-Opportunities) เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอก องค์กร ปัจจัยใดที่สามารถส่งผลกระทบประโยชน์ ทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการดำเนินการขององค์กรใน ระดับมหภาค และองค์กรสามารถหลีกเลี่ยงข้อดีเหล่านี้มาเสริมสร้างให้หน่วยงานเข้มแข็งขึ้นได้

2.2 อุปสรรคทางสภาพแวดล้อม (T-Threats) เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอก องค์กรปัจจัยใดที่สามารถ ส่งผลกระทบในระดับมหภาค ในทางที่จะก่อให้เกิดความเสียหายทั้งทางตรง และทางอ้อม ซึ่งองค์กร จำต้องหลีกเลี่ยงหรือปรับสภาพองค์กรให้มีความแข็งแกร่งพร้อมที่จะเผชิญ แรงกระทบดังกล่าวได้ (อภิชัย ศรีเมือง, 2555)

#### ตาราง 7 SWOT Analysis

SWOT Analysis	
<b>S-Strengths : จุดแข็ง (ภายใน)</b>	<b>W-Weaknesses : จุดอ่อน (ภายใน)</b>
1.....	1.....
2.....	2.....
<b>O-Opportunities : โอกาส (ภายนอก)</b>	<b>T-Threats: อุปสรรค(ภายนอก)</b>
1.....	1.....
2.....	2.....

ที่มา: พัฒนาข้อมูลที่ศึกษาจาก อภิชัย ศรีเมือง, 2555

ปัจจัย SSI ด้านหนองคาย – ด้านเวียงจันทน์	
<b>สภาพแวดล้อมภายใน</b> (Strengths & Weaknesses)	1. ข้อมูล 2. ค่าใช้จ่าย 3. เวลา 4. การเคลื่อนย้ายสินค้า 5. กฎระเบียบข้อบังคับ 6. เทคโนโลยี 7. อุปกรณ์อำนวยความสะดวก 8. ความพร้อมของเจ้าหน้าที่
<b>สภาพแวดล้อมภายนอก</b> (Opportunities & Threats)	1. การเมือง 2. กฎหมาย 3. นโยบาย 4. สภาพสังคม 5. สภาพเศรษฐกิจ 6. ความพร้อมของผู้ประกอบการ



SWOT ด้านหนองคาย		SWOT ด้านเวียงจันทน์	
S–Strengths	W–Weaknesses	S–Strengths	W–Weaknesses
1.....	1.....	1.....	1.....
2.....	2.....	2.....	2.....
O–Opportunities	T–Threats	O–Opportunities	T–Threats
1.....	1.....	1.....	1.....
2.....	2.....	2.....	2.....

ภาพ 2 นำปัจจัย SSI มาใช้ในการวิเคราะห์ SWOT

### TOWS Matrix

ระบุสถานการณ์จากการประเมินสภาพแวดล้อม เมื่อได้ข้อมูลเกี่ยวกับ จุดแข็ง-จุดอ่อน โอกาส-อุปสรรค จากการวิเคราะห์ปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกด้วย การประเมิน สภาพแวดล้อมภายในและสภาพแวดล้อมภายนอกแล้ว ให้นำ จุดแข็ง-จุดอ่อนภายในมา เปรียบเทียบกับโอกาส-อุปสรรค จากภายนอกเพื่อดูว่าองค์กรกำลังเผชิญสถานการณ์เช่นใดและ ภายใต้ สถานการณ์เช่นนั้น องค์กรควรจะทำอย่างไร โดยทั่วไปในการวิเคราะห์ SWOT ดังกล่าวนี้ องค์กรจะอยู่ใน สถานการณ์ 4 รูปแบบดังนี้

1. สถานการณ์ที่ 1 (จุดแข็ง-โอกาส) สถานการณ์นี้เป็นสถานการณ์ที่พึงปรารถนาที่สุด เนื่องจากองค์กรค่อนข้างจะมีหลายอย่าง ดังนั้นผู้บริหารขององค์กรควรกำหนดกลยุทธ์ในเชิงรุก (Aggressive-Strategy) เพื่อดึงเอาจุดแข็งที่มีอยู่มาเสริมสร้างและปรับใช้และฉกฉวยโอกาสต่างๆ ที่เปิด มาหาประโยชน์อย่างเต็มที่

2. สถานการณ์ที่ 2 (จุดอ่อน-อุปสรรค) สถานการณ์นี้เป็นสถานการณ์ที่เลวร้ายที่สุด เนื่องจากองค์กรกำลังเผชิญอยู่กับอุปสรรคจากภายนอกและมีปัญหาจุดอ่อนภายในหลายประการ ดังนั้น ทางเลือกที่ดีที่สุดคือกลยุทธ์การตั้งรับหรือป้องกันตัว (Defensive Strategy) เพื่อพยายาม ลดหรือหลบหลีกภัย อุปสรรค ต่างๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ตลอดจนหามาตรการที่จะทำให้องค์กรเกิดความสูญเสียที่น้อยที่สุด

3. สถานการณ์ที่ 3 (จุดอ่อน-โอกาส) สถานการณ์ขององค์กรมีโอกาเป็นข้อได้เปรียบด้านการแข่งขันอยู่หลาย ประการ แต่ติดขัดอยู่ตรงที่มีปัญหาอุปสรรคที่เป็นจุดอ่อนอยู่หลายอย่าง เช่นกัน ดังนั้นทางออกคือกลยุทธ์การ พลิกตัว (Turnaround-oriented Strategy) เพื่อจัดหรือแก้ไข จุดอ่อนภายในต่างๆ ให้พร้อมที่จะฉกฉวย โอกาสต่างๆ ที่เปิดให้

4. สถานการณ์ที่ 4 (จุดแข็ง-อุปสรรค) สถานการณ์นี้เกิดขึ้นจากการที่สภาพแวดล้อม ไม่เอื้ออำนวยต่อการ ดำเนินงาน แต่ตัวองค์กรมีข้อได้เปรียบที่เป็นจุดแข็งหลายประการ ดังนั้น แทนที่จะรอจนกระทั่ง สภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป ก็สามารถที่จะเลือกกลยุทธ์การแตกตัวหรือ ขยายขอบข่ายกิจการ (Diversification Strategy) เพื่อใช้ประโยชน์จากจุดแข็งที่มีสร้างโอกาส ในระยะยาวด้านอื่นๆ แทน (อภิชาติ ศรีเมือง, 2555)

ตาราง 8 TOWS Matrix

TOWS Matrix		
	ปัจจัยภายใน	ปัจจัยภายนอก
	<b>S จุดแข็ง (ภายใน)</b>	<b>W จุดอ่อน (ภายใน)</b>
	1.....	1.....
<b>ปัจจัยภายใน</b>	2.....	2.....
<b>O โอกาส (ภายนอก)</b>	<b>กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy) ใช้จุด</b>	<b>กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy)</b>
1.....	แข็งที่มีภายใน เก็บเกี่ยวประโยชน์	นำเอาโอกาสที่เกิดขึ้นจากภายนอก
2.....	จากโอกาส ภายนอก	มาลบจุดอ่อน ภายใน
	1.....	1.....
	2.....	2.....
<b>T อุปสรรค (ภายนอก)</b>	<b>กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy)</b>	<b>กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy)</b>
1.....	ใช้จุดแข็งที่มีภายใน ป้องกัน หรือ	ลดจุดอ่อนภายใน หลีกเลี่ยงภัย
2.....	บรรเทาภัยคุกคามที่มีผลกระทบจาก	คุกคามจาก ภายนอก
	ภายนอก	
	1.....	1.....
	2.....	2.....

ที่มา: พัฒนาข้อมูลที่ศึกษาจาก อภิชาติ ศรีเมือง, 2555

#### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Solomon Muqayi (2015) ศึกษาผลกระทบของจุดผ่านแดนจุดเดียวในการจัดการปัญหาการคุ้มครองการค้า ณ ด่านพรมแดน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินผลกระทบของจุดผ่านแดนจุดเดียว (One Stop Border Post) ต่อการไหลของคนและสินค้า ซึ่งการศึกษานี้ให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของจุดผ่านแดนจุดเดียวว่า การศึกษาเกี่ยวกับการเชื่อมโยงการบริหารจัดการชายแดนกับการคุ้มครองการค้ายังมีน้อย แต่การจัดการชายแดนในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นพื้นฐานสำคัญสำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยการศึกษาใช้วิธีการดำเนินการวิจัย 3 วิธี ได้แก่ การสัมภาษณ์ การสังเกต และการสืบค้น

กรมศุลกากร (2557) ได้ศึกษาเรื่อง การบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBM) การเป็นพื้นฐานวิธีการใหม่ๆ เป็นแนวทางความร่วมมือระหว่างหน่วยงานชายแดนทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการ

เคลื่อนย้ายสินค้าและการเดินทาง โดยไม่ขัดต่อระเบียบ แนวคิด CMB แบ่งความร่วมมือเป็น 3 ระดับคือ 1) ภายในหน่วยงาน 2) ระหว่างหน่วยงาน และ 3) ระหว่างประเทศ โดยระดับระหว่างประเทศ แบ่งออกเป็น 3 ระดับ คือ ความร่วมมือระดับท้องถิ่นระหว่างเจ้าหน้าที่ตามแนวชายแดน ความร่วมมือแบบทวิภาคีกับประเทศเพื่อนบ้าน และความร่วมมือแบบพหุภาคีในเรื่องการบริหารจัดการชายแดน มีวิธีการดำเนินการ 3 ประเภท คือ การดำเนินการร่วมกัน ณ จุดควบคุมบริเวณชายแดน การใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศร่วมกัน ประกอบด้วย ความหลากหลายของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ตามแนวชายแดน ข้อจำกัดทางด้านงบประมาณและด้านบุคลากร ความร่วมมือภายในและระหว่างประเทศ การปรับใช้มาตรฐานสากล ความโปร่งใสของกฎหมาย กฎระเบียบ และพิธีการ รวมทั้งการประสานความร่วมมือในการควบคุมกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศคู่ค้า เพื่อให้การขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศคู่ดำเนินไปได้โดยราบรื่นปราศจากอุปสรรค โดยการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (CBM) ประกอบด้วย 2 มิติที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสาร และการเคลื่อนย้ายสินค้ากับคน มีองค์ประกอบดังนี้ 1) การเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสารภายในระบบ CBM เป็นการนำข้อมูลข่าวสารจากผู้ประกอบการนำไปสู่การตัดสินใจการทำงานของหน่วยงานควบคุมชายแดน ได้แก่ 1.1) การควบคุมที่ชัดเจน ระเบียบหรือข้อกำหนดต่างๆ ต้องมีความชัดเจน เพื่อให้กลุ่มผู้ค้า 1.2) การเชื่อมโยงข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ 1.3) การแบ่งปันข้อมูลข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าที่ยื่น และถูกส่งต่อไปยังหน่วยงานควบคุมชายแดนที่เกี่ยวข้อง 1.4) การปกป้องข้อมูล เพื่อรักษาความลับทางการค้าระหว่างกลุ่มผู้ค้า และระหว่างหน่วยงานควบคุมชายแดน 2) การเคลื่อนย้ายสินค้านร่วมกันภายในระบบ CBM การเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีความเสี่ยงต่างๆ ระหว่างชายแดนโดยไม่ถูกรบกวน ได้แก่ 2.1) การตรวจสอบและตรวจปล่อยอย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยงานควบคุมชายแดนควรร่วมกัน ดำเนินการควบคุมสินค้าที่มีความเสี่ยงสูง 2.2) การบริหารความแออัดของสถานที่ โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพควรถูกจัดวางเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ยานพาหนะ 2.3) ความพร้อมของเจ้าหน้าที่ 2.4) ความพร้อมของอุปกรณ์ปัจจัยสำคัญต่อความสำเร็จของการพัฒนาระบบ CBM มีดังนี้ 1) การสนับสนุนทางการเมือง 2) การจัดตั้งคณะทำงานแผนยุทธศาสตร์ 3) กรอบของกฎหมาย 4) เทคโนโลยีด้านข้อมูลข่าวสาร และการติดต่อสื่อสาร 5) โครงสร้างพื้นฐาน 6) การฝึกอบรม 7) การสื่อสาร

สุระพรรณี จุลสุวรรณ (2557) ศึกษาวิจัยเรื่อง "แนวทางการพัฒนาด่านชายแดนสะเดา" โดยมีวัตถุประสงค์ของงานวิจัย 3 ประการ คือ 1) เพื่อศึกษาความสำคัญและบทบาทของด่านชายแดนสะเดา 2) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ SWOT ด้านชายแดนสะเดาในการเข้าสู่ระบบ National Single Window (NSW) 3) เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาระบบ NSW ของด่านชายแดนสะเดา



สำหรับรองรับการเป็นประตูสู่อาเซียน ผลจากการศึกษาจำแนกตามวัตถุประสงค์ เป็นดังนี้

- 1) ความสำคัญและบทบาทของด้านชายแดนสะเดา พบว่า ด้านชายแดนสะเดามีความสำคัญและบทบาทต่อเศรษฐกิจชายแดนเป็นอย่างมากยิ่ง เพราะเป็นด้านที่มีมูลค่าการค้าข้ามแดนมากที่สุดของประเทศไทย โดยมีมูลค่าการส่งออกเกือบร้อยละ 60 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด และมีมูลค่านำเข้าสูงถึง 192.7 พันล้านบาทหรือคิดเป็นร้อยละ 83.8 ของมูลค่าการส่งออกรวมของด้านชายแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย และมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง
- 2) ผลการวิเคราะห์ SWOT ของด้านชายแดนสะเดาในการเข้าสู่ระบบ NSW พบว่าด้านชายแดนสะเดาค่อนข้างมีศักยภาพในการเข้าสู่ระบบ NSW เนื่องจากมีจุดแข็งในเรื่องของบุคลากร งบประมาณ และด้านกายภาพ มีโอกาสในเรื่องของกรอบความร่วมมือต่างๆ งบประมาณสนับสนุนด้านการพัฒนาระบบ แต่ยังมีอุปสรรคในเรื่องของกระบวนการในการใช้ระบบ ข้อกฎหมายที่ยังไม่เอื้อต่อการใช้ระบบ และจุดอ่อนในการกำหนดผู้รับผิดชอบหลักไม่มีอำนาจเต็มในการบริหารจัดการ และ
- 3) แนวทางในการพัฒนาด้านชายแดนสะเดาสำหรับรองรับระบบ NSW เพื่อการเป็นประตูสู่อาเซียน ในครั้งนี้เสนอยุทธศาสตร์การพัฒนา 4 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบ NSW เชิงบูรณาการและสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์ให้เพียงพอและได้มาตรฐาน ยุทธศาสตร์ที่ 3 การปรับปรุงพัฒนาข้อกฎหมาย ระเบียบ ขั้นตอน ให้เอื้อต่อการดำเนินการและมีความทันสมัยทันต่อการเปลี่ยนแปลง และยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาระบบบริหารจัดการให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง

ศิวรินทร์ กังวานกัมปนาท (2556) ศึกษาเรื่องการรับรู้ของพนักงานศุลกากรเกี่ยวกับระบบ National Single Window ของสำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง โดยมุ่งศึกษาถึงการรับรู้ของพนักงานในด้านประโยชน์และความสะดวกในการใช้ พบว่า การรับรู้สารสนเทศระบบ NSW ของพนักงานศุลกากรมีระดับการรับรู้ในระดับปานกลางถึงน้อยที่สุด การรับรู้ในด้านประโยชน์และด้านความสะดวกในการใช้อยู่ในระดับน้อย และมีปัญหาในการรับรู้สารสนเทศระบบ NSW โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ปัญหาที่พบมากคือ จุลสารไม่เพียงพอ ทรัพยากรสารสนเทศที่มีให้ไม่ตรงกับความต้องการ และขาดความรู้ด้านอุปกรณ์และเทคโนโลยี

Rose Mbaki Ndunda (2556) การจัดทำกลยุทธ์จุดผ่านแดนจุดเดียวของพรมแดนเคนยา การศึกษาครั้งนี้พยายามที่จะสร้างกลยุทธ์ของกระบวนการจุดผ่านแดนจุดเดียว ซึ่งใช้ข้อมูลทั้งแบบปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ โดยใช้แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล และทำการวิเคราะห์โดยใช้การวิเคราะห์เนื้อหา ผลการศึกษาพบว่า กลยุทธ์ของการดำเนินการจุดผ่านแดนจุดเดียวให้ประสบความสำเร็จ กำลังเผชิญกับปัญหาความยากลำบาก

และความท้าทายเป็นอย่างมาก การศึกษาในครั้งนี้มีข้อเสนอแนะคือ ในการดำเนินงานควรร่วมกัน ทั้งผู้บริหารระดับสูง ผู้ให้คำปรึกษา และรัฐบาลและผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน มีคู่มือในการ ดำเนินการเพื่อให้ข้อมูล

Erich Kieck (2010) ศึกษาความร่วมมือการจัดการพรมแดนกรณีการปลดล็อคโอกาส การค้าผ่านจุดผ่านแดนจุดเดียว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายสินค้า ข้ามพรมแดน จากขอบเขตการประสานงานระหว่างประเทศ โดยมีมุมมองว่าการจัดการแบบจุด ผ่านแดนจุดเดียวจะเป็นกลไกในการพัฒนาของการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน ซึ่งจะเป็น ประโยชน์ในทางเศรษฐกิจและการบังคับใช้ แต่ต้องมีการวางนโยบายที่ดีและได้รับการสนับสนุน จากกรอบกฎหมายที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงมีกลยุทธ์การดำเนินงานที่มีกานสนับสนุนมาจาก ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด

คุณากร มั่นตะ (2010) ศึกษาแนวทางในการพัฒนาการส่งออกสินค้าผ่านเขตชายแดน ไทย-ลาว ในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร ได้ดำเนินการศึกษาโดยใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยการ สัมภาษณ์เชิงลึกเจ้าหน้าที่รัฐ และเอกชน และอภิปรายกลุ่ม วิเคราะห์ผลด้วยการแจกแจงความถี่ เพื่อหาระดับความสำคัญ และวิธีวิจัยเชิงปริมาณโดยการใช้แบบสอบถามจากผู้ส่งออกสินค้า จำนวน 42 ราย ทำการวิเคราะห์ผลเชิงสถิติเพื่อหาระดับของปัญหา และความสำคัญในการหา แนวทางในการพัฒนาการส่งออกสินค้าผ่านเขตชายแดนไทย-ลาว ในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร ผลการศึกษา พบว่าการค้าชายแดนไทย-ลาว ในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร มีการขยายตัวอย่าง ต่อเนื่องแต่ยังมีปัญหาด้านการขนส่ง การตลาด สภาพคล่อง นโยบายภาครัฐ และประเทศคู่ค้า ปัจจัยสำคัญที่จะเกิดการพัฒนาการส่งออกสินค้าได้มากขึ้นได้แก่ การพัฒนาระบบขนส่ง กฎหมาย ขนส่งระหว่างประเทศ การตลาด นโยบายภาครัฐ และการขยายตัวของเศรษฐกิจของ สปป.ลาว ใน พื้นที่จังหวัดมุกดาหาร และได้เสนอแนวทางในการพัฒนาการส่งออกผ่านเขต ชายแดนไทย-ลาว ในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารคือ 1) พัฒนากฎหมายระหว่างประเทศให้มีความคล่องตัวต่อปริมาณการ ส่งออกที่เพิ่มมากขึ้น 2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งในระบบรางและโลจิสติกส์ 3) ร่วมมือ กับรัฐบาล สปป.ลาว และเวียดนามในการค้าเพื่อจัดปัญหาที่เกิดขึ้น จากกฎหมายที่ต่างกันและ เสริมสร้างความสัมพันธ์ทางการค้าที่ดีต่อกัน 4) พัฒนาด้านศุลกากรให้มีความสะดวกรวดเร็วใน การส่งออกสินค้า 5) จัดตั้งเขตอุตสาหกรรมหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ และกระจายรายได้สู่แรงงานท้องถิ่น เพิ่มมูลค่าวัตถุดิบทางการเกษตรในพื้นที่ 6) สร้างความมั่นใจ ในระบบธนาคาร ส่งเสริมการใช้เลตเตอร์ออฟเครดิต เพื่อเกิดความคล่องตัว ต่อการขยายตัวของ ปริมาณสินค้าให้ดีขึ้น 7) ประชาสัมพันธ์อย่างสม่ำเสมอ ให้ผู้ประกอบการรับทราบนโยบาย

การส่งออก การส่งเสริมการส่งออก ข้อมูลทางการตลาด กฎระเบียบ และช่องทางในการจัด  
จำหน่ายสินค้าในกลุ่มประเทศเป้าหมายเพื่อเพิ่มโอกาส ในการขยายตัวทางการค้า 8) มาตรการ  
เด็ดขาดเพื่อป้องกันและลดโทษสำหรับการค้านอกระบบ เพื่อเป็นมาตรการสร้างจิตสำนึกให้กับนัก  
ธุรกิจชายแดน

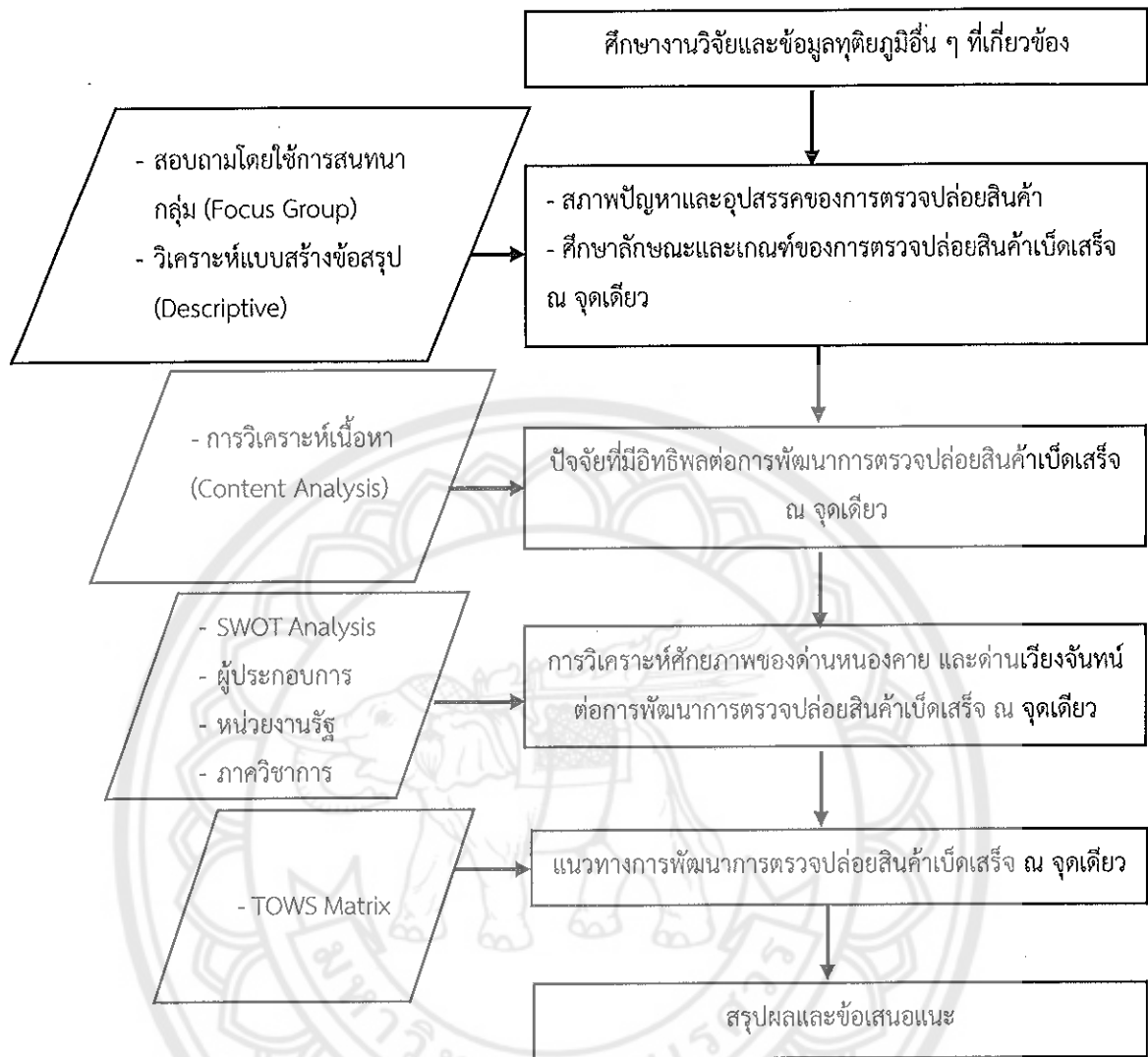


### บทที่ 3

#### วิธีดำเนินงานวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยศึกษาวิจัยในพื้นที่ด่านสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเอกสารโดยศึกษา งานวิจัย แนวคิด และทฤษฎี บทความทางวิชาการ ตัวเลขสถิติ สิ่งตีพิมพ์ เอกสารออนไลน์ ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง จากนั้นทำการสอบถามโดยใช้การสนทนากลุ่ม (Focus Group) ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการของประเทศไทย และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เป็นการสัมภาษณ์จาก ผู้ที่มีความรู้ ข้อมูล หรือมีความเกี่ยวข้องในเรื่องที่ผู้วิจัยกำลังศึกษามากที่สุด เพื่อศึกษาสภาพปัญหา และอุปสรรคของการตรวจปล่อยสินค้า รวมถึงเกณฑ์ของการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว จากนั้นทำการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว วิเคราะห์ศักยภาพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำผลการวิจัยไปปรับใช้ หรือเสนอแนะ เพื่อหาแนวทาง ในการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ที่ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) ซึ่งสามารถสรุปขั้นตอนการดำเนินงานวิจัยได้ดังนี้

1. ศึกษางานวิจัยที่ผ่านมาในอดีต ศึกษาข้อมูลด้านต่างๆ รวมทั้งทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ที่จำเป็นสำหรับงานวิจัย
2. ศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคของการตรวจปล่อยสินค้า โดยใช้การสนทนากลุ่ม (Focus Group)
3. ศึกษาลักษณะและเกณฑ์ของการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ด้วยการวิเคราะห์แบบสร้างข้อสรุป (Descriptive)
4. หาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ด้วยการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)
5. การวิเคราะห์ศักยภาพของด่านหนองคาย และด่านเวียงจันทน์ ต่อการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว จากผู้ประกอบการเอกชน และหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง ด้วยการวิเคราะห์ SWOT Analysis
6. หาแนวทางการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ด้วยการวิเคราะห์ TOWS Matrix
7. นำผลที่ได้มาสรุปผล และข้อเสนอแนะ การดำเนินการวิจัยสามารถแสดงเป็นลำดับ ขั้นตอนได้ดังภาพ 3



ภาพ 3 ขั้นตอนการดำเนินวิจัย

### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างของการศึกษาในครั้งนี้ ได้แก่ ผู้ประกอบการและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับพิธีการด้านการตรวจปล่อยสินค้า ทั้งจากประเทศไทย และสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้

#### กลุ่มที่ 1 ภาครัฐ ประกอบด้วย

ประเทศไทย ได้แก่ ด้านศุลกากรหนองคายและสำนักงานพาณิชย์จังหวัดหนองคาย จำนวน 2 คน

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ได้แก่ ด้านศุลกากรเวียงจันทน์ จำนวน 2 คน

## กลุ่มที่ 2 ภาคเอกชน ประกอบด้วย

ประเทศไทย ได้แก่ หอการค้าจังหวัดหนองคาย สภาอุตสาหกรรมจังหวัดหนองคาย หนองคาย ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า/Shipping หนองคาย และผู้ขนออกสินค้า (บริษัทเจ้าของสินค้า) หนองคาย จำนวน 5 คน

สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า/Shipping นครหลวงเวียงจันทน์ และผู้ขนออกสินค้า (บริษัทเจ้าของสินค้า) นครหลวงเวียงจันทน์ จำนวน 5 คน

กลุ่มที่ 3 ภาควิชาการ ประกอบด้วยมหาวิทยาลัยในประเทศไทย จำนวน 2 คน และ มหาวิทยาลัยใน สปป.ลาว จำนวน 2 คน

## เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เก็บรวบรวมข้อมูลจากงานวิจัย เอกสาร เว็บไซต์ เกี่ยวกับสภาพปัญหา และอุปสรรคของการตรวจปล่อยสินค้าในปัจจุบัน ลักษณะและเกณฑ์ของการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว รวมถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว จากผู้ประกอบการขนส่ง และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจปล่อยสินค้าของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์)

## การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้จะใช้ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) และข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ดังนี้

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) เป็นข้อมูลที่ได้จากการสอบถามและการสนทนากลุ่ม (Focus Group) จากผู้เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อรวบรวมข้อมูลด้านต่างๆ เช่น สภาพปัญหา และอุปสรรคของการตรวจปล่อยสินค้าในปัจจุบัน รวมถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว

2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) เป็นข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้ารวบรวมข้อมูลจากวิทยานิพนธ์ งานวิจัย บทความ วารสาร และเว็บไซต์ต่างๆที่เกี่ยวข้องกับด่านชายแดนไทย-ลาว สภาพปัญหา และอุปสรรคของการตรวจปล่อยสินค้าในอดีตและปัจจุบัน รวมถึงลักษณะและเกณฑ์ของการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว เป็นต้น

### การวิเคราะห์ข้อมูล

เพื่อตอบวัตถุประสงค์ของงานวิจัย การศึกษาในครั้งนี้ ได้ทำการวิเคราะห์ด้วยการวิจัยเชิงคุณภาพ เป็นการวิเคราะห์โดยใช้เครื่องมือ ได้แก่ 1) การวิเคราะห์แบบสร้างข้อสรุป (Descriptive) เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและอุปสรรคของการตรวจปล่อยสินค้า ลักษณะและเกณฑ์ของการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว 2) การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) เพื่อหาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว 3) SWOT Analysis เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของด่านหนองคาย และด่านเวียงจันทน์ ต่อการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว และ 4) ใช้ TOWS Matrix เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์)



## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยทำการศึกษาเรื่อง แนวทางในการพัฒนา การตรวจปล่อยสินค้า เบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ที่ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) เพื่อศึกษา สภาพปัญหา อุปสรรค ทั้งปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพล รวมถึงปัจจัยที่มีการส่งเสริมในการพัฒนา ต่อการตรวจปล่อยสินค้าในปัจจุบัน ณ ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 ผู้วิจัยได้สำรวจ ความคิดเห็น ความต้องการ ทัศนคติ จากบุคคลหรือหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อเป็นแนวทาง ในการพัฒนาการตรวจปล่อยสินค้าในปัจจุบัน และยังเป็นส่งเสริมเศรษฐกิจ การค้าชายแดน ผ่านแดน ที่ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) อีกด้วย โดยการศึกษา ในครั้งนี้รวมรวมข้อมูลที่ได้จากการสอบถามโดยใช้การสนทนากลุ่ม (Focus Group) มาทำการ วิเคราะห์ SWOT และ TOWS Matrix โดยผู้วิจัยนำเสนอผลจากการดำเนินงานวิจัย ดังนี้

1. การดำเนินการในปัจจุบันของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์)
2. สภาพปัญหาและอุปสรรคของการตรวจปล่อยสินค้าในปัจจุบันของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) และการร่วมมือระหว่างด่าน
3. ผลการวิเคราะห์ SWOT Analysis และ TOWS Matrix

การดำเนินการในปัจจุบันของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์)

การศึกษาในครั้งนี้แบ่งหัวข้อของการดำเนินการในปัจจุบันของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 เป็น 3 หัวข้อ ได้แก่ 1) รูปแบบการตรวจปล่อยสินค้าในปัจจุบัน 2) สภาพปัญหาและอุปสรรคของการตรวจปล่อยสินค้าในปัจจุบัน และ 3) ความร่วมมือด้านการตรวจปล่อยสินค้าระหว่างด่านหนองคายและด่านเวียงจันทน์ ในปัจจุบัน

#### รูปแบบการตรวจปล่อยสินค้าในปัจจุบัน

การตรวจปล่อยสินค้าของด่านมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 ในปัจจุบันยังคงมีรูปแบบการตรวจที่ซ้ำซ้อน นั่นคือ มีการตรวจทั้งในฝั่งของประเทศไทย (ด่านหนองคาย) และฝั่งของประเทศ สปป.ลาว (ด่านเวียงจันทน์) ซึ่งสามารถสรุปขั้นตอนพิธีการศุลกากรและรูปแบบการตรวจปล่อยสินค้าของทั้งสองด่านได้ดังนี้



### ด้านศุลกากรหนองคาย

ปัจจุบันด้านศุลกากรหนองคายใช้ระบบการตรวจปล่อยสินค้าในรูปแบบที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์ นั่นคือ หากเริ่มจากผู้ประกอบการต้องส่งข้อมูลใบขนสินค้าเข้ามาในระบบ เมื่อทำการตรวจสอบแล้วไม่เป็นของต้องห้าม หรือของต้องกัก ซึ่งต้องมีหน่วยงานอื่นเข้ามาเกี่ยวข้อง อย่างเช่น เกษตร ป่าไม้ หรือหน่วยงานอื่นๆ จาก 36 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งต้องขออนุญาต ระบบจะตรวจสอบโดยการสุ่ม (Random) เพื่อตรวจสอบว่าได้ปฏิบัติตามครบถ้วนหรือไม่ ถ้าครบถ้วนระบบก็จะตอบกลับแล้วก็อนุญาตให้ส่งออก เรียกว่าเป็น Green line (ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ หรือกรณียกเว้นการตรวจ) แต่หากเมื่อตรวจสอบเงื่อนไขของการตรวจปล่อยสินค้า (Profile System) แล้วพบว่ามีความเสี่ยงก็จะทำการเรียกตรวจ เรียกว่าเป็น Red line (ต้องตรวจสอบพิธีการ หรือกรณีสั่งการเปิดตรวจ)

สำหรับการตรวจเงื่อนไขความเสี่ยง (Profile) นั้น ปัจจุบันด้านศุลกากรหนองคายได้กำหนดรูปแบบการตรวจไว้ นั่นคือ จะไม่ตรวจสินค้าทั้งหมดแต่จะทำการสุ่มตรวจเพียงร้อยละ 20 จากทั้งหมด โดยการกำหนดเงื่อนไขความเสี่ยงมาจากสองส่วน ได้แก่ Central Profile ซึ่งถูกกำหนดมาจากส่วนกลาง และ Local Profile ซึ่งกำหนดมาจากด้านศุลกากรแต่ละแห่ง ซึ่งแตกต่างกันตามลักษณะของแต่ละพื้นที่ และในการตรวจเงื่อนไขความเสี่ยงจะถูกพิจารณาจากทั้งสองส่วน

การตรวจปล่อยสินค้าของด้านศุลกากรหนองคายในปัจจุบัน กรณีสินค้าขาเข้าจากนครหลวงเวียงจันทน์มายังหนองคาย มี 2 กรณีคือ กรณีแรกยื่นเอกสารบัญชีสินค้าทางบก (แบบ ศ.บ. 1) ซึ่งออก ณ พรมแดน และกรณีที่สองใช้ระบบผ่าน Car Manifest (บัญชีสินค้าทางบก) ในกรณีของ Car Manifest สามารถใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้แล้ว แต่ต้องมั่นใจว่าของหรือสินค้า ต้องมาถึงภายในวันนั้น เพราะหากออก Car Manifest แล้วของไม่มาหรือมาไม่ทัน ก็ต้องยกเลิก Car Manifest ตัวนั้นไป ใบขนก็ต้องยกเลิกไปเลยพร้อมกัน เนื่องจากการนำเข้าต้องทำภายในหนึ่งวัน อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันกรมศุลกากรหนองคายได้มีการผ่อนผันในกรณีที่สินค้าเทกอง หรือสินค้าชนิดเดียว เช่น แร่ ถ่านหิน เป็นต้น ให้สามารถขนได้ภายใน 7 วัน โดยใช้ใบขนหนึ่งฉบับแล้วก็เอกสาร ศ.บ. หลายฉบับได้ แต่ทั้งนี้ สินค้าต้องเป็นสินค้าของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีชายแดนติดประเทศไทย

สำหรับรูปแบบการตรวจปล่อยสินค้ากรณีสินค้าขาเข้าและพิธีการศุลกากร เริ่มตั้งแต่ผู้นำเข้ายื่น ศบ.1 ต่อเจ้าหน้าที่ประจำด่านพรมแดนเพื่อตรวจสอบข้อมูลสินค้านำเข้า หากข้อมูลถูกต้องครบถ้วนทุกสินค้าก็สามารถต่อไปยังที่ทำการด้านศุลกากรเพื่อชำระค่าภาษีอากร พร้อมทั้งผู้นำเข้าจัดทำใบขนสินค้าและส่งข้อมูลเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรเพื่อตรวจสอบความ

ถูกต้อง ซึ่งระบบจะทำการตรวจสอบเงื่อนไขของการตรวจปล่อยสินค้า หากเป็น Green Line (กรณียกเว้นการตรวจ) ผู้ประกอบการสามารถนำสินค้าออกจากอารักขาศุลกากรได้เลย แต่หากเป็น Red Line (กรณีสั่งการเปิดตรวจ) เจ้าหน้าที่จะทำการเปิดสินค้าจากตู้ เพื่อตรวจสอบความเสี่ยงก่อนอนุญาตให้ผู้ประกอบการนำสินค้าออกจากอารักขาศุลกากร ซึ่งสามารถสรุปขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ได้ดังนี้

1. ผู้นำเข้า/ตัวแทนออกของยื่นบัญชีสินค้าทางบก Car Manifest (แบบ ศ.บ. 1) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร ประจำด่านพรมแดน เพื่อดำเนินการตรวจสอบสินค้า และทะเบียนรถยนต์

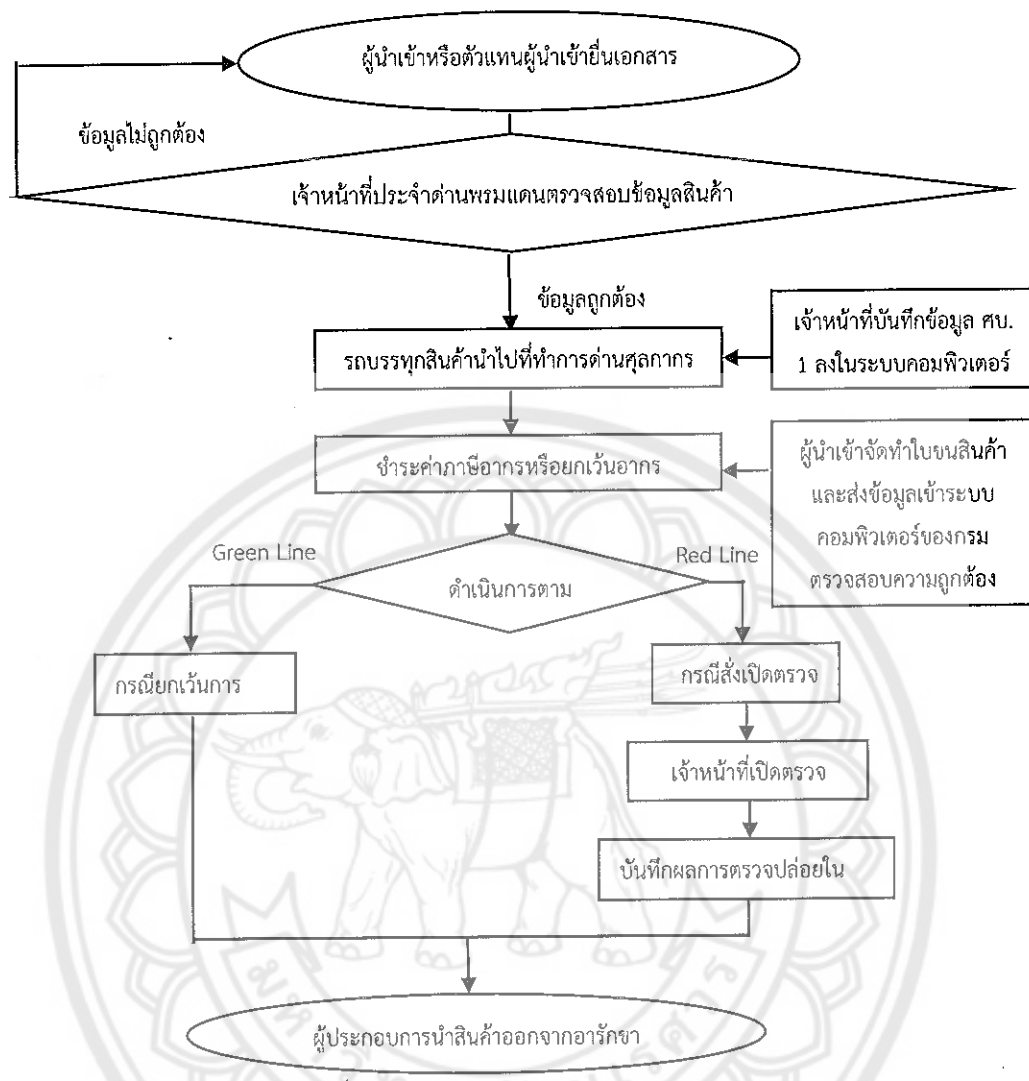
2. เจ้าหน้าที่ศุลกากรบันทึกข้อมูลรายละเอียด แบบ ศ.บ. 1 ลงในระบบคอมพิวเตอร์ (Car Manifest) และดำเนินการควบคุมยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าเข้ามายังด่านศุลกากร

3. ผู้นำเข้าหรือตัวแทน จัดทำและส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ระบบจะตรวจสอบข้อมูลสินค้าและตัดบัญชีกับ Car Manifest

4. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ ชำระค่าภาษีอากร (กรณีสินค้าต้องชำระภาษีอากร) ที่หน่วยงานบัญชีและอากรของด่านศุลกากร

5. ชำระค่าภาษีแล้วระบบคอมพิวเตอร์จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย ชื่อเจ้าหน้าที่ผู้ มีหน้าที่ตรวจปล่อยซึ่งมี 2 กรณี 1) กรณียกเว้นการตรวจ (Green Line) ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของสามารถรับสินค้าไปจากอารักขาศุลกากร 2) กรณีสั่งการเปิดตรวจ (Red Line) เจ้าหน้าที่จะดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องของสินค้ากับข้อมูลใบขนสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ ถ้าถูกต้องตามสำแดงจะส่งมอบสินค้าให้ผู้นำเข้าหรือตัวแทนรับสินค้าไปจากอารักขาศุลกากร

โดยขั้นตอนของพิธีการศุลกากรสินค้าขาเข้าด่านศุลกากรหนองคายแสดงดังภาพ 4

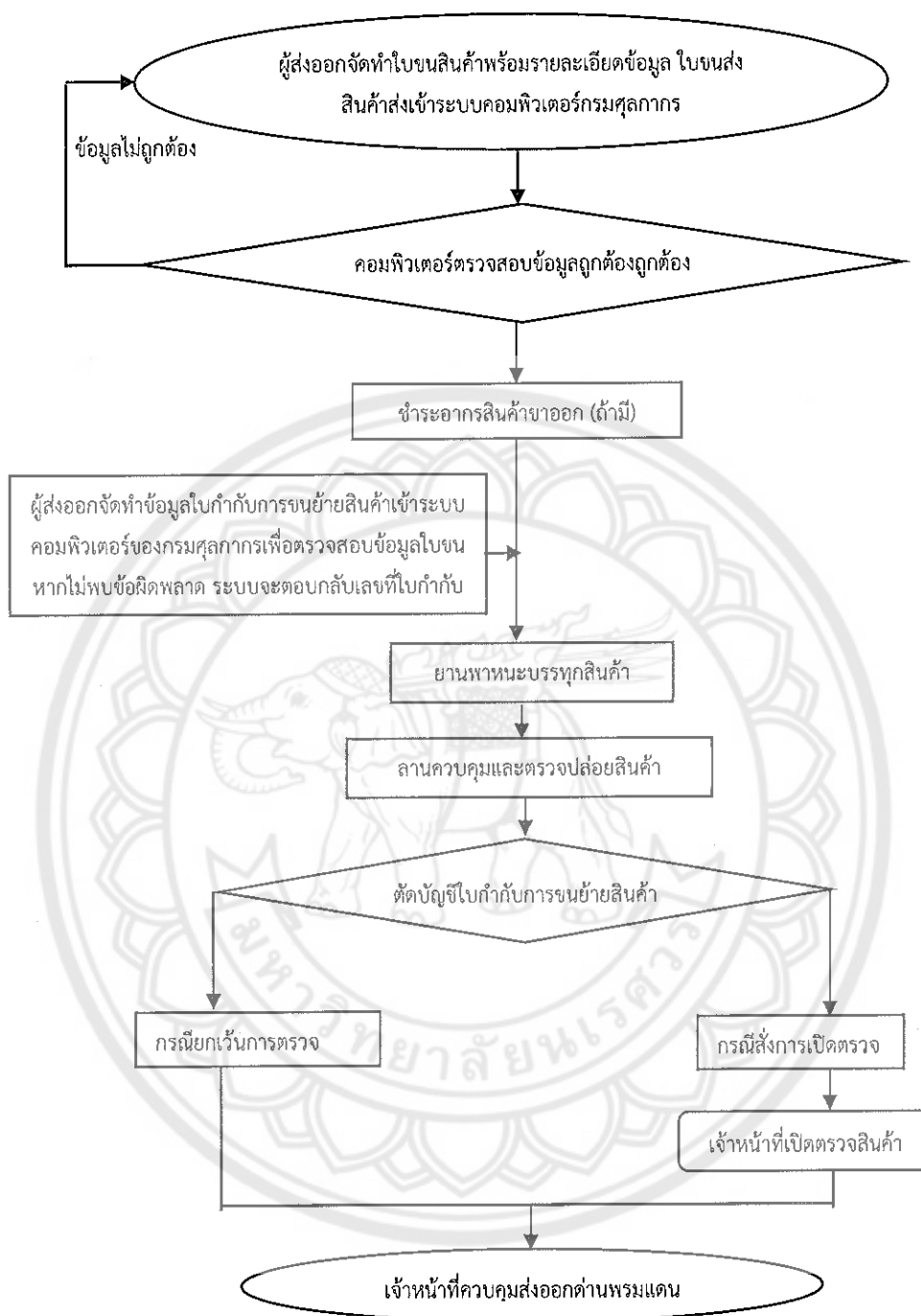


ภาพ 4 ขั้นตอนพิธีการศุลกากรสินค้าขาเข้าด้านศุลกากรหนองคาย

ที่มา: ปรับปรุงจากด้านศุลกากรหนองคาย, 2561

ในส่วนของขาออกการผ่านพิธีการศุลกากรสามารถทำได้โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (Paperless) ซึ่งเป็นการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด (ebXML/ XML Format) ทำให้การให้บริการของด้านศุลกากรมีความสะดวกรวดเร็ว นอกจากนี้ศุลกากรยังมีการออกข้อกำหนดการประกันเวลานั้นคือกำหนดให้การดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าโดยเฉลี่ยไม่เกิน 30 นาทีต่อหนึ่งรายหรือต่อ 1 ใบขน โดยขั้นตอนของพิธีการศุลกากรของการส่งออก ซึ่งสามารถสรุปขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ได้ดังนี้

1. ผู้ส่งออกหรือตัวแทนฯ จัดทำใบขนสินค้าขาออก พร้อมเอกสารประกอบอื่น เช่น บัญชีสินค้า (ศ.บ. 3) และใบกำกับการขนย้ายสินค้า พร้อมส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร
  2. ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ ชำระค่าภาษีอากร (กรณีสินค้าต้องชำระภาษีอากร) ที่หน่วยงานบัญชีและอากรของด่านศุลกากร
  3. ชำระค่าภาษีแล้วระบบคอมพิวเตอร์จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย ชื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ตรวจปล่อย
  4. กรณียกเว้นการตรวจ (Green Line) ผู้ส่งออกหรือตัวแทนสามารถนำสินค้าไปผ่านพิธีการที่ด่านพรมแดนหรือด่านตรวจเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักรต่อไป
  5. กรณีตั้งเปิดตรวจ (Red Line) เจ้าหน้าที่จะดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องของสินค้ากับใบขนสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ ถ้าถูกต้องตามลำแดงจะนำสินค้าไปผ่านพิธีการที่ด่านพรมแดนหรือด่านตรวจเพื่อส่งออกนอกราชอาณาจักรต่อไป
  6. ผู้ส่งออกหรือตัวแทนยื่นใบกำกับสินค้าต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรที่ประจำอยู่ ณ ด่านพรมแดนเพื่อตรวจสอบ เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำด่านพรมแดนจะตรวจสอบจำนวนสินค้าที่ส่งออกว่าถูกต้องตรงตามใบขนสินค้าขาออกในระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรหรือไม่ และได้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรว่าด้วยการส่งออกครบถ้วนหรือไม่ เมื่อเห็นว่าถูกต้องก็ให้อนุญาตให้ผ่านด่านพรมแดนไปได้และให้บันทึกการรับบรรจุในระบบ คอมพิวเตอร์ของศุลกากร ใบกำกับการขนย้ายสินค้าให้เก็บไว้เพื่อเป็นหลักฐานในการตรวจสอบต่อไป
- โดยขั้นตอนของพิธีการศุลกากรสินค้าขาออกด่านศุลกากรหนองคายแสดงดังภาพ 5



ภาพ 5 ขั้นตอนพิธีการศุลกากรสินค้าขาออกด่านศุลกากรหนองคาย

ที่มา: ปรับปรุงจากด่านศุลกากรหนองคาย, 2561

### ด่านเวียงจันทน์

พิธีการตรวจปล่อยสินค้าในปัจจุบันของด่านเวียงจันทน์ เริ่มจากดูเอกสารซึ่งจะมีใบอนุญาต ออกจากกรมการค้า เมื่อนำสินค้าเข้ามาสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะตรวจใบอนุญาตทางการค้า และใบสรรพสามิตของไทย ส่งออกของไทย ว่าจำนวน น้ำหนัก และประเภทตรงกันหรือไม่ หลังจากศุลกากรตรวจแล้วจะมีฝ่ายคุณภาพ ตรวจอีกครั้ง ว่าสินค้าได้คุณภาพผ่านเกณฑ์ที่กำหนดหรือไม่ จึงดำเนินการเสียภาษี เมื่อเสียภาษีเรียบร้อยแล้ว ก็จะทำกรหนังสือประทับ เพื่อไม่ให้เปิดตู้ระหว่างทาง และทางศุลกากรก็จะมีสายตรวจ หากสินค้าไม่ตรงตามเอกสารก็จะดำเนินการปรับปรับปรับ ตามกฎหมาย ขั้นตอนในการตรวจจะไม่เกิน 30 นาที จุดที่ตรวจจะอยู่ในบริเวณเดียวกัน สินค้าที่เข้ามาใน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวส่วนใหญ่เป็นสินค้าชายแดนทั่วไป สินค้าทั่วไปมีค่าธรรมเนียมเข้ามาด่านของศุลกากรประมาณ 1 แสกกีบ (หน่วยเงินของ สปป.ลาว) หรือประมาณ 300-400 บาทไทย ตามอัตราแลกเปลี่ยน ส่วนค่าอื่นๆ คือของชิปปิ้ง มีการสแกนสินค้า หากมีกรณีที่ต้องสงสัย ก็จะมีการขนลงหมดแล้วนับเป็นกรณีไป

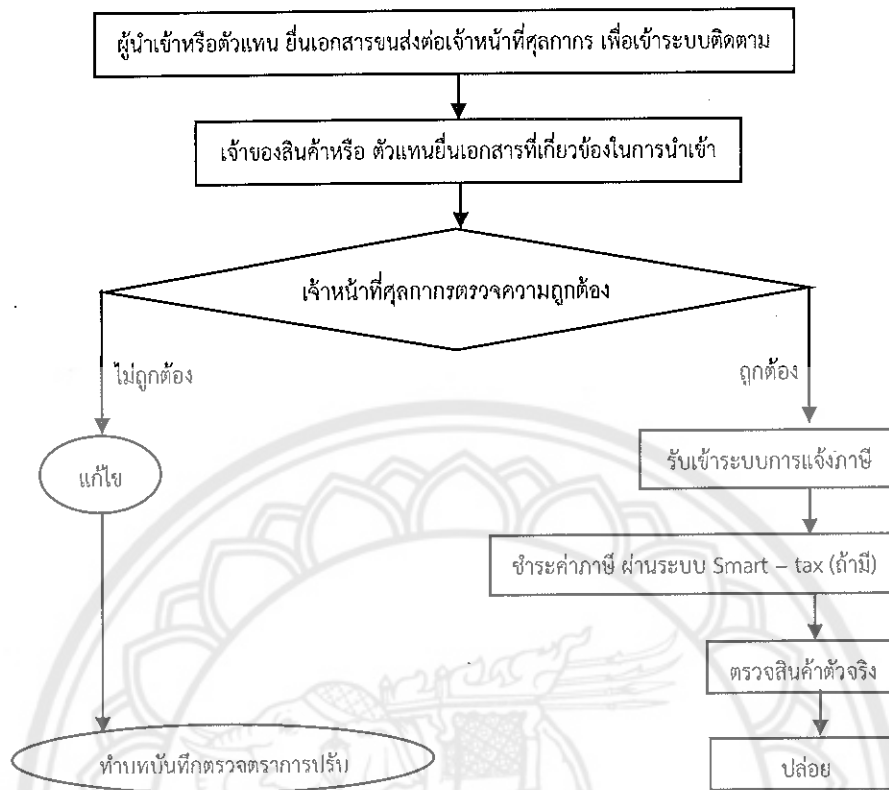
### พิธีการศุลกากรการนำเข้าสินค้าด่านเวียงจันทน์

1. การแจ้งศุลกากรเป็นรายละเอียดที่ด่านศุลกากรที่นำเข้าสินค้า ในเวลาขนส่งสินค้านำเข้าเพื่อส่งออก ต่อมาถึงด่านที่นำเข้าสินค้า ต้องเก็บไว้ที่คลังสินค้าที่อยู่ภายใต้การควบคุมของเจ้าหน้าที่ศุลกากร เพื่อดำเนินขั้นตอนการแจ้งภาษีตามหลักการบริหารความเสี่ยง ผ่านระบบ Electronics (Automated System for Customs Data: ASYCUDA) และมอบพันธะต่างๆที่ด่านนำเข้าต้นทาง แล้วจึงอนุญาตเคลื่อนย้ายสินค้าไปตามเส้นทางที่ศุลกากรกำหนด

2. การกำหนดข้อมูลการแจ้งภาษี ต้องจัดเลขรหัสสินค้าตามสารบัญชัตราภาษี กำหนดมูลค่าแจ้งภาษี และข้อมูลอื่นๆ ให้ครบถ้วนถูกต้อง และสอดคล้องตามระเบียบการแจ้งภาษีเป็นรายละเอียด ซึ่งเอกสารการแจ้งภาษีเป็นรายละเอียดประกอบด้วยดังนี้ ใบแจ้งภาษีเป็นรายละเอียด ใบแจ้งราคา (Invoice) เอกสารขนส่ง ใบรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) (ถ้ามี) และใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) (ถ้ามี) ใบอนุญาตนำเข้า-ส่งออก (ถ้ามี)

3. การตรวจปล่อยสินค้านำเข้าเพื่อส่งออกต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร ต้องนำใช้หลักการบริหารความเสี่ยง ในการตรวจสินค้าตัวจริง โดยเจ้าของสินค้าต้องแสดงตน อาจสามารถตรวจตราทั้งหมดหรือบางส่วน ตามข้อมูลความเสี่ยง พร้อมทั้งบันทึกผลตรวจตรา (Inspection Act) ลงในระบบการแจ้งภาษีแบบ Electronics (ASYCUDA) และอนุญาตให้สินค้าออกจากด่านศุลกากรหรือคลังสินค้าตามระเบียบการ

ขั้นตอนปฏิบัติพิธีการศุลกากรนำเข้าด่านศุลกากรเวียงจันทน์ แสดงดังภาพ 6



ภาพ 6 ขั้นตอนพิธีการศุลกากรขาเข้าด้านศุลกากรเวียงจันทน์

ที่มา: ปรับปรุงจากข้อมูลด้านศุลกากรเวียงจันทน์, ม.ป.ป.

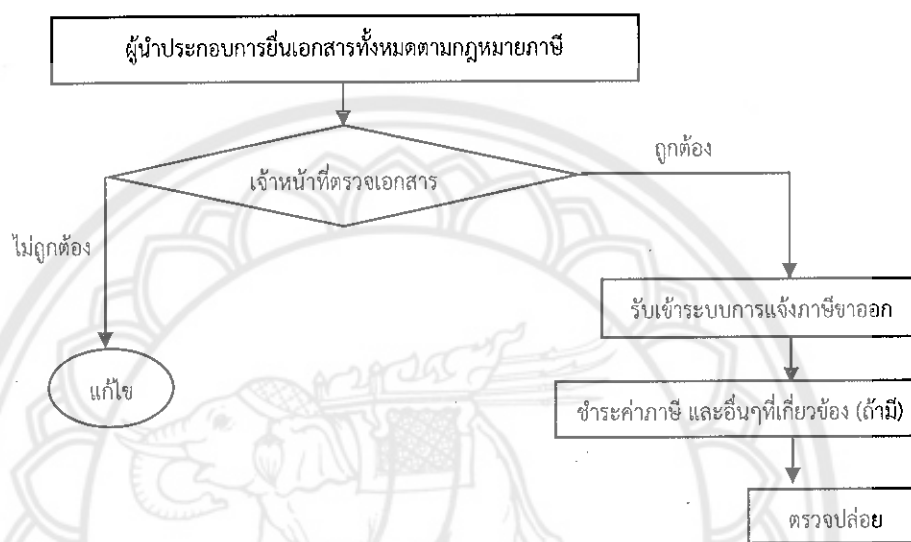
#### พิธีการศุลกากรการส่งออกสินค้าด้านเวียงจันทน์

1. การแจ้งภาษีเป็นรายละเอียด ที่ด้านศุลกากร ที่ส่งออกสินค้า ในเวลาขนส่งสินค้า นำเข้าเพื่อส่งออกต่อ มาถึงด้านที่ส่งออกสินค้า ผู้แจ้งภาษีต้องนำเอาใบแจ้งภาษีเป็นรายละเอียด ที่ได้ผ่านขั้นตอนการแจ้งภาษีอยู่ที่ด้านนำเข้าต้นทาง แจ้งต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร ที่ด้านส่งออก ปลายทาง เพื่อดำเนินการตรวจตราสินค้าตัวจริง โดยเจ้าของสินค้าต้องแสดงตน ตามข้อมูล หลักการบริหารความเสี่ยง พร้อมทั้งบันทึกผลการตรวจตรา (Inspection Act) ลงในระบบการแจ้ง ภาษีแบบ Electronics (ASYCUDA) และอนุญาตให้ สินค้าออกจากด้านศุลกากร หรือคลังสินค้า ตามระเบียบการ

2. ภายหลังจากการประกอบใบแจ้งภาษี สินค้านำเข้าเพื่อส่งออกต่อ และปฏิบัติสำเร็จการ ตรวจปล่อยสินค้าส่งออก ด้านส่งออกปลายทางต้องเก็บสำเนา และส่งเอกสารส่งออกตัวจริงให้ด้าน นำเข้าต้นทาง เพื่อเป็นการอ้างอิง ตรวจคืน และสะสางใบแจ้งภาษีเป็นรายละเอียด ตามระเบียบ การ ขั้นตอนปฏิบัติพิธีการศุลกากรขาออกด้านศุลกากรเวียงจันทน์ แสดงดังภาพ 7

### การแจ้งภาษีส่วงหน้าด้านเวียงจันทน์

เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ขั้นตอนการชำระภาษีนำเข้า ผู้ประกอบการสามารถยื่นการแจ้งภาษีก่อนที่สินค้าจะมาถึง ซึ่งสามารถทำได้ก่อนภายใน 7 วันราชการ โดยปฏิบัติขั้นตอนเดียวกับการแจ้งภาษีตามแบบปกติ และสามารถจ่ายภาษีนำเข้าเมื่อเวลาสินค้ามาถึง



ภาพ 7 ขั้นตอนพิธีการศุลกากรขาออกด้านเวียงจันทน์

ที่มา: ปรับปรุงจากข้อมูลด้านศุลกากรเวียงจันทน์, ม.ป.ป.

สภาพปัญหาและอุปสรรคของการตรวจปล่อยสินค้าในปัจจุบันของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) และการร่วมมือระหว่างด่าน

ปัจจุบันการตรวจปล่อยสินค้าของทั้งด่านหนองคายและเวียงจันทน์ ใช้เวลาในการตรวจโดยเฉลี่ยไม่เกิน 30 นาที ต่อหนึ่งรายหรือหนึ่งใบขน เมื่อมองในภาพรวมพบว่า ด่านหนองคายและเวียงจันทน์ ยังคงมีปัญหาและอุปสรรคซึ่งส่งผลให้การผ่านด่านมีความล่าช้า รายละเอียดของปัญหาและอุปสรรคแยกตามด่านมีดังนี้

#### ด่านหนองคาย

จากการสนทนากลุ่ม (Focus Group) พบว่าด่านแดนหนองคายยังคงมีปัญหาและอุปสรรคหลายด้านซึ่งส่งผลกระทบต่อเกิดความล่าช้าได้แก่ ปัญหาจากโครงสร้างพื้นฐาน ปัญหาจากกระบวนการดำเนินงาน ปัญหาที่เกิดจากตัวผู้ประกอบการ และปัญหาที่เกิดจากผลกระทบจากการดำเนินงานของด่านเวียงจันทน์ รายละเอียดดังนี้



### 1. ปัญหาจากโครงสร้างพื้นฐานดังนี้

ด่านพรมแดนหนองคายเป็นด่านที่มีปริมาณสินค้า รถ คน ผ่านเข้า-ออกเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน ในปี 2560 รถยนต์บรรทุกสินค้าผ่านเข้า-ออกด่านรวม 109,163 คัน รถเปล่า 80,425 คัน รถยนต์โดยสาร 7,200 คัน รถยนต์ส่วนบุคคล 1,060,153 คัน ผู้โดยสาร 5,099,666 ราย (ด่านศุลกากรหนองคาย, 2560) แต่สะพานมีขนาดเล็ก ประกอบด้วยช่องจราจร 2 ช่องทาง กว้างช่องทางละ 3.5 เมตร มีช่องทางเดินสองข้าง ข้างละ 1.5 เมตร และช่องทางเดินรถไฟตรงกลางกว้าง 1 เมตร ความยาวของสะพาน 1,170 (แขวงทางหลวงหนองคาย, ม.ป.ป) จึงเกิดปัญหาในลักษณะเป็นคอขวด ทำให้บางวันจำเป็นต้องรอคิวข้ามโดยเฉพาะรถบรรทุกสำหรับการขนส่งสินค้า ส่งผลให้เกิดความล่าช้า เมื่อพิจารณาจากปริมาณรถที่เข้ามายังด่านหนองคายพบว่า ที่จุดรถ ช่องบริการตรวจคนเข้าเมืองขาเข้าและขาออก สำหรับรถบรรทุกสินค้ามี 1 ช่อง รถโดยสารมี 5 ช่อง รถยนต์ส่วนบุคคลมี 3 ช่อง ช่องบริการศุลกากรขาเข้าและขาออก สำหรับรถบรรทุกสินค้ามี 1 ช่อง รถโดยสาร 2 ช่อง รถยนต์ส่วนบุคคลมี 4 ช่อง ยังคงมีจำนวนไม่เพียงพอต่อจำนวนคนที่ผ่านด่านในปัจจุบันและ ด่านหนองคายยังคงมีความแออัดเนื่องจากยังคงมีการใช้พื้นที่ให้บริการร่วมกันทั้งด่านสำหรับคน ด่านสินค้าชายแดน และด่านสินค้าผ่านแดน

### 2. ปัญหาจากกระบวนการดำเนินงาน

จากการศึกษาพบว่า ยังเกิดความล่าช้า เนื่องจากมีหน่วยงานที่ต้องตรวจร่วมกันหลายหน่วยงานเช่น ตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร สรรพสามิต เป็นต้น แต่การดำเนินการร่วมกันยังขาดประสิทธิภาพ ทำให้เกิดความแออัด นอกจากนี้ยังพบว่า หน่วยงานอื่นยังคงมีความล่าช้าในขั้นตอนของการออกใบอนุญาต เนื่องจากการออกใบอนุญาตบางครั้งเป็นเรื่องของดุลพินิจซึ่งเจ้าหน้าที่แต่ละคนมีไม่เหมือนกัน

### 3. ปัญหาซึ่งเกิดจากตัวผู้ประกอบการ

ผู้ประกอบการไม่มีความพร้อมด้านตัวสินค้า เนื่องด้วยหน่วยงานที่ต้องขออนุญาตมีหลายหน่วยงาน สินค้าบางอย่างผู้ประกอบการต้องมาขอใบอนุญาตจากกระทรวงพาณิชย์ และหากผู้ประกอบการยังไม่นำสินค้าเข้ามาที่ขนถ่ายไม่ได้ และในบางครั้งผู้ประกอบการบางรายโดยเฉพาะรายเล็กๆ มาขอใบอนุญาตที่ด่าน ทำให้ต้องรอคิวหน้าด่าน ซึ่งใช้เวลานาน นอกจากนี้ยังมีปัญหาของเอกสารไม่พร้อม ไม่เรียบร้อย ไม่ถูกต้อง โดยเฉพาะสินค้าควบคุม

#### 4. ปัญหาซึ่งเกิดจากผลกระทบจากการดำเนินงานของด่านเวียงจันทน์

เนื่องจากปัจจุบันเทคโนโลยีของด่านเวียงจันทน์ ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวยังไม่เสถียร บางครั้งเกิดปัญหาระบบล่มไม่สามารถดำเนินงานได้ ทำให้รถขนส่งสินค้าจำเป็นต้องรอที่ด่านหนองคาย ส่งผลให้เกิดความแออัด

##### ด่านเวียงจันทน์

จากการสนทนากลุ่ม (Focus Group) พบว่า ด่านเวียงจันทน์ มีปัญหาซึ่งส่งผลกระทบให้เกิดความล่าช้าหลายด้านได้แก่ ปัญหาจากโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยี ปัญหาจากกระบวนการดำเนินงานและเอกสาร ปัญหาซึ่งเกิดจากตัวผู้ประกอบการ รายละเอียดดังนี้

1. ปัญหาจากโครงสร้างพื้นฐานและเทคโนโลยี จากการลงพื้นที่เก็บข้อมูลด่านเวียงจันทน์พบว่า ที่จุดตรวจ ยังมีไม่เพียงพอ ช่องบริการตรวจคนเข้าเมืองขาเข้าและขาออก สำหรับรถบรรทุกสินค้ามี 1 ช่อง รถโดยสารขาเข้ามี 4 ช่อง ขาออกมี 3 ช่อง รถยนต์ส่วนบุคคลมี 5 ช่อง ขาออก มี 4 ช่อง ในปี 2013-2014 มีพาหนะเข้า-ออกทั้งหมด 453,970 คัน เฉลี่ย 3,118 รายต่อวัน ผู้โดยสารเข้า-ออกทั้งหมด 1,137,925 ราย เฉลี่ย 3,118 รายต่อวัน บางครั้งระบบขัดข้องและไฟฟ้ามีปัญหา นอกจากนี้บุคลากรในการขนถ่ายสินค้า มีจำกัด และยังไม่มีการแยกส่วนปฏิบัติงานระหว่างด่านสินค้าชายแดน ด่านสินค้าผ่านแดน และด่านคน อีกทั้งคลังเก็บสินค้ามีพื้นที่น้อย ไม่เพียงพอต่อความต้องการ

2. ปัญหาจากกระบวนการดำเนินงานและเอกสาร เนื่องจากด่านเวียงจันทน์มีปัญหาจากเรื่องผลประโยชน์ และค่าใช้จ่ายซ่อนเร้นและการปฏิบัติงานบางอย่างไม่สามารถทำได้ เนื่องจากกฎหมายระหว่างประเทศยังไม่ครอบคลุม อีกทั้งขาดผู้ที่มีความรู้และความเข้าใจที่ชัดเจนในการปฏิบัติงานด้านต่างๆ (มีผู้ที่เข้าใจแต่ไม่มีอำนาจในการตัดสินใจ) โดยเฉพาะในเรื่องของเอกสารที่ต้องใช้ เป็นปัญหาที่สำคัญ เนื่องจากเอกสารของด่านหนองคายและเวียงจันทน์ ยังไม่สอดคล้องกัน ซึ่งปัญหาที่พบได้แก่ การผ่านด่านเวียงจันทน์ ต้องใช้เอกสารของไทย เนื่องจากทางฝั่งของสปป.ลาว ไม่มี ใบตราส่งสินค้าทางรถบรรทุก (Truck waybill) เพราะทางฝั่งไทยไม่ได้ทำมาให้ ในกฎหมายขนส่งทางบกของสปป.ลาว มีเอกสาร แต่เจ้าหน้าที่ขาดความรู้ความชำนาญและอิงเอกสารของไทย คือ บัญชีสินค้า ศ.บ. 3 ซึ่งไม่มีบัญชีสินค้าทางบก (Car Manifest) ทำให้เกิดปัญหาการปลอมแปลงเอกสาร และด่านเวียงจันทน์ยังมีปัญหากรณีเอกสารกับสินค้าไม่ตรงกัน และการดำเนินการร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่มีประสิทธิภาพ

3. ปัญหาจากตัวผู้ประกอบการ เนื่องจากผู้ประกอบการไม่มีความพร้อม เนื่องจากไม่มีความเข้าใจในเอกสารที่ต้องใช้ในการตรวจปล่อยสินค้า

4. ปัญหาอื่นๆ น้ำหนักที่อนุญาตให้ขนส่งไม่เท่ากันระหว่าง สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวและประเทศไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว อนุญาตให้มีน้ำหนัก 48 ตัน ในขณะที่ประเทศไทยอนุญาตให้มีน้ำหนักได้ 50.5 ตัน

### ความร่วมมือด้านการตรวจปล่อยสินค้าระหว่างด่านหนองคายและด่านเวียงจันทน์ในปัจจุบัน

ด้านศุลกากรหนองคายและด้านศุลกากรเวียงจันทน์ มีการประสานงานกันตลอดเวลา หากเกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น กรณีที่มีเหตุไฟฟ้าขัดข้องหรือระบบล่มในฝั่ง สปป.ลาว จะใช้โทรศัพท์ในการสื่อสาร และปัจจุบันศุลกากรจากสปป.ลาวและประเทศไทยมีการสร้างความร่วมมือให้เกิดการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว โดยปัจจุบันด่านหนองคายและด่านเวียงจันทน์ได้เริ่มดำเนินการเพื่อให้เกิดการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวแล้ว ซึ่งอยู่ในขั้นตอนของการจัดเตรียมเอกสาร และขั้นตอนด้านนิติกรรม โดยเฉพาะประเทศไทยได้ดำเนินการไปค่อนข้างมากแล้ว แต่อย่างไรก็ตาม การดำเนินการเพื่อให้เกิดการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวยังคงประสบปัญหา คือ ปัญหาด้านพื้นที่ ปัญหาด้านเทคโนโลยี และปัญหาจากการประสานงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ปัญหาลำคัญอีกประการ คือ รัฐบาลของ สปป.ลาว ยังมีสงวนท่าทีและไม่มีความชัดเจน

### ผลการวิเคราะห์ SWOT Analysis และ TOWS Matrix

การศึกษาในครั้งนี้ได้นำผลจากการวิเคราะห์ SWOT Analysis มาจัดทำ TOWS Matrix เพื่อหาแนวทางในการพัฒนาการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว โดยแบ่งเป็น 3 กรณี ได้แก่ กรณีด่านหนองคาย กรณีด่านเวียงจันทน์ และกรณีการจัดตั้งการตรวจปล่อยสินค้าแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ได้ผลการวิเคราะห์ SWOT และ TOWS ดังตาราง 8 ตาราง 9 และตาราง 10

#### 1. ผลการวิเคราะห์ SWOT ของด่านหนองคาย

ปัจจัยที่เป็นจุดแข็งของด่านหนองคาย (Strengths: S)

1. การตรวจปล่อยในปัจจุบันมีความสะดวก เนื่องจากปัจจุบันด้านศุลกากรหนองคายใช้ระบบการตรวจปล่อยสินค้าในรูปแบบที่เป็นอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร (Paperless) ซึ่งเป็นการส่งข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์ของศุลกากรทางอิเล็กทรอนิกส์ตามมาตรฐานที่ศุลกากรกำหนด (ebXML/ XML Format) ทำให้การให้บริการของด้านศุลกากรมีความสะดวกรวดเร็ว

2. ขั้นตอนการตรวจปล่อยปัจจุบันการตรวจปล่อยสินค้าจะไม่เกิน 30 นาทีต่อหนึ่งราย หรือต่อหนึ่งใบขน

3. มีความพร้อมในอุปกรณ์อำนวยความสะดวก
4. เจ้าหน้าที่บุคลากรทำงานได้ดี
5. มีการให้ข้อมูลเกี่ยวกับการตรวจปล่อยที่ชัดเจนต่อผู้ประกอบการ ทำให้ผู้ประกอบการมีความรู้ ความเข้าใจ ในการตรวจปล่อยสินค้าของด่านอย่างชัดเจน

#### ปัจจัยที่เป็นจุดอ่อนของด่านหนองคาย (Weaknesses: W)

1. สะพานมีขนาดเล็ก ทำให้เกิดปัญหาคอขวด รถติดบนสะพาน ส่งผลให้เสียเวลาในการรอ
2. สินค้าที่ยังต้องมีการตรวจจากหลายหน่วยงาน เช่น ตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร และสรรพสามิต การทำงานของบางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังล่าช้า
3. ช่องจราจร ที่จอดรถ และช่องบริการยังมีน้อย เมื่อเทียบกับความต้องการ
4. มีความแออัดเนื่องจากยังไม่มีแยกด่านสำหรับคน สินค้าชายแดน และสินค้าผ่านแดน
5. ช่องทางเข้า ถนน รถไฟ ใช้สะพานเดียวกัน

#### ปัจจัยที่เป็นโอกาสของด่านหนองคาย (Opportunities: O)

1. ด่านหนองคายมีแนวโน้มของปริมาณและมูลค่าสินค้าชายแดนและสินค้าผ่านแดนเพิ่มขึ้น แม้ว่าสินค้าส่วนใหญ่จะมาจากส่วนกลางไม่ใช่สินค้าของจังหวัดหนองคายเอง
2. ประเทศไทยมีนโยบายเชิงบวกในการดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว มีการส่งเสริมและสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง
3. เป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญไปยังประเทศที่ 3

#### ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคของด่านหนองคาย (Threats: T)

1. ข้อกฎหมายระหว่างประเทศยังไม่ครอบคลุม
2. ความพร้อมของผู้ประกอบการ รถสินค้ามาถึงก่อน แต่เอกสารบางอย่างไม่ครบถ้วน
3. ระบบทางฝั่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ยังไม่เสถียร บางครั้งทำให้เกิดระบบล่มหรือขัดข้อง ส่งผลให้เกิดความแออัดที่ด่านหนองคาย

## 2. ผลการวิเคราะห์ SWOT ด้านเวียงจันทน์

#### ปัจจัยที่เป็นจุดแข็งของด่านเวียงจันทน์ (Strengths: S)

1. การตรวจสะดวกรวดเร็ว โดยเฉลี่ยไม่เกิน 30 นาที
2. เจ้าหน้าที่บุคลากรทำงานได้ดี
3. มีสิ่งอำนวยความสะดวก

### ปัจจัยที่เป็นจุดอ่อนของด้านเวียงจันทน์ (Weaknesses: W)

1. ช่องจราจร ที่จอดรถ ช่องบริการน้อย
2. ไม่แยกด้านสำหรับคน ลินค้าชายแดน และสินค้าผ่านแดน
3. บางครั้งเกิดเหตุการณ์ ระบบล่มหรือขัดข้อง ไฟฟ้ามีปัญหา
4. เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานยังขาดความรู้ความเข้าใจด้านเอกสาร (มีผู้ที่เข้าใจ แต่ไม่มี

### อำนาจในการตัดสินใจ)

5. การประสานงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่มีประสิทธิภาพ
6. ขาดการประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่ดี

### ปัจจัยที่เป็นโอกาสของด้านเวียงจันทน์ (Opportunities: O)

1. แนวโน้มของปริมาณและมูลค่าสินค้าชายแดนและสินค้าผ่านเพิ่มขึ้น
2. มีนโยบายการสนับสนุนจากภาครัฐ
3. เป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญไปยังประเทศที่ 3

### ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคของด้านเวียงจันทน์ (Threats: T)

1. กฎหมายระหว่างประเทศยังไม่ครอบคลุม
2. ทำหน้าที่ไม่ชัดเจนของภาครัฐในเรื่องการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว
3. ผู้ประกอบการขาดความพร้อม เนื่องจากยังขาดความเข้าใจในการจัดทำเอกสาร
3. ผลการวิเคราะห์ SWOT ของความเป็นไปได้ในการเกิดการตรวจปล่อยสินค้า

### แบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว

### ปัจจัยที่เป็นจุดแข็ง (Strengths: S)

1. ด้านหนองคายและด้านเวียงจันทน์ มีความร่วมมือระหว่างด้าน
2. มีความพร้อมด้านบุคลากร ทั้งด้านหนองคายและด้านเวียงจันทน์ มีการเตรียมพร้อมบุคลากรสำหรับปฏิบัติงานเมื่อเกิดการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว โดยส่งบุคลากรไปอบรมทั้งในและต่างประเทศ
3. มีความพร้อมทางด้านเอกสาร ทั้งด้านหนองคายและด้านเวียงจันทน์ ได้มีการจัดเตรียมเอกสารเบื้องต้นและอยู่ในขั้นตอนด้านนิติกรรม
4. ทั้งสองด้าน ด้านหนองคายและด้านเวียงจันทน์ มีความต้องการให้เกิดการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว

### ปัจจัยที่เป็นจุดอ่อน (Weaknesses: W)

1. ปัญหาด้านพื้นที่ดำเนินการ
  2. สะพานมีขนาดเล็ก
  3. ช่องจราจร ที่จอดรถ และช่องบริการในปัจจุบันทั้งสองด้านยังมีปริมาณที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการ
  4. ยังไม่มีแผนแยกด้านคน สิ้นค้าชายแดน และสิ้นค้าฝานแดน
  5. อัตราภาษีแตกต่างกันระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว
  6. ปัญหาด้านเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้เมื่อเกิดการตรวจปล่อยสิ้นค้าเบ็ดเสร็จ
- ณ จุดเดียว

### ปัจจัยที่เป็นโอกาส (Opportunities: O)

1. ด้านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) มีแนวโน้มการค้าชายแดนและการค้าผ่านเพิ่มขึ้น
2. ประเทศไทยและสปป.ลาวมีนโยบายเชิงบวกในการจัดการตรวจปล่อยสิ้นค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว
3. เป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญไปยังประเทศที่ 3
4. อยู่ในข้อตกลงของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS)

### ปัจจัยที่เป็นอุปสรรค (Threats: T)

1. รัฐบาลของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวยังคงสงวนท่าที
2. ข้อกฎหมายระหว่างประเทศยังไม่ครอบคลุม
3. ผู้ประกอบการยังขาดความพร้อม ความรู้ และความเข้าใจ เกี่ยวกับการตรวจปล่อยสิ้นค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว
4. มีผลประโยชน์ทับซ้อนของภาคเอกชน
5. กฎหมายและกฎระเบียบ ที่แตกต่างกันของประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

#### 4. ผลการวิเคราะห์ TOWS Matrix

หลังจากที่ผู้วิจัยได้ทำการสรุปจากการสนทนากลุ่ม (Focus Group) และได้ทำการวิเคราะห์ SWOT Analysis แล้ว ผู้วิจัยจึงนำข้อมูลดังกล่าวข้างต้น มาทำ TOWS Matrix โดยแบ่งเป็นกรณีของด้านหนองคาย ด้านเวียงจันทน์ และกรณีการจัดการตรวจปล่อยสิ้นค้าแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ได้ผลดังตาราง 9 และตาราง 10

ตาราง 9 TOWS Matrix (ด้านหนองคาย)

TOWS Matrix (ด้านหนองคาย)		
	S จุดแข็ง (ภายใน)	W จุดอ่อน (ภายใน)
ปัจจัยภายใน	S1. การตรวจสอบควรวัดเร็ว โดยเฉลี่ยไม่เกิน 30 นาที S2. เจ้าหน้าที่บุคลากรทำงานได้ดี S3. สิ่งอำนวยความสะดวกพร้อม S4. มีข้อมูลชัดเจน	W1. สะพานมีขนาดเล็ก W2. การทำงานของบางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังล่าช้า W3. ช่องจราจร ที่จอดรถ ช่องบริการน้อย W4. ไม่แยกด้านคน สิ้นค้าชายแดนและผ่านแดน W5. ช่องทางเข้า ถนน รถไฟ ใช้สะพานเดียวกัน
ปัจจัยภายนอก		
O โอกาส (ภายนอก)	กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy)	กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy)
O1. แนวโน้มของปริมาณและมูลค่าสินค้าชายแดนและผ่านแดนเพิ่มขึ้น	1. ปรับปรุงระบบการตรวจปล่อยในปัจจุบัน ให้สามารถรองรับการเติบโตของการค้าชายแดนและผ่านแดน	1. นำระบบ SWI และ SSI เข้ามาใช้
O2. ประเทศไทยมีนโยบายเชิงบวกกับการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว	2. สร้างเครือข่ายระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อช่วยเหลือซึ่งกันและกันในระดับทวิภาคี	2. เพิ่มสถานที่จอดรถ ช่องจราจร ช่องบริการ
O3. เป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญไปยังประเทศที่ 3		4. แยกด้านคน ด้านชายแดน ด้านผ่านแดน
		5. สร้างสะพานเพิ่ม เพื่อแยกทางรถไฟ และถนนสำหรับรถวิ่ง ทำให้รถบรรทุกสินค้าสามารถวิ่งได้แม้รถไฟมา
T อุปสรรค (ภายนอก)	กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy)	กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy)
T1. ข้อกฎหมายระหว่างประเทศยังไม่ครอบคลุม	1. มีข้อมูลที่ชัดเจน เข้าถึงง่าย เพื่อให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เข้าใจตรงกัน	1. ส่งบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน รวมถึงผู้นำภาครัฐ และผู้นำองค์กร ต่างๆ ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไปอบรมหรือศึกษาดูงาน เพื่อพัฒนาบุคลากร
T2. ความพร้อมของผู้ประกอบการรถสินค้ามาถึงก่อน แต่เอกสารบางอย่างไม่ครบถ้วน	2. จัดประชุมในระดับระดับทวิภาคี เพื่อกำหนดเอกสารที่ต้องใช้ร่วมกัน	2. จัดทำนโยบายเพื่อผลักดันให้มีการร่วมมือทำงานร่วมกัน ระหว่างภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน
T3. ระบบทาง สปป.ลาว ยังไม่เสถียร ทำให้บางครั้งเกิดระบบล่มหรือขัดข้อง	3. จัดอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้องของทั้งสองประเทศในระดับระดับทวิภาคี เพื่อสร้างความเข้าใจในด้านเอกสารให้ตรงกัน	

## ตาราง 10 TOWS Matrix (ด้านเวียงจันทน์)

TOWS Matrix (ด้านเวียงจันทน์)		
ปัจจัยภายใน	S จุดแข็ง (ภายใน)	W จุดอ่อน (ภายใน)
	<p>S1. การตรวจสอบเอกสารรวดเร็ว โดยเฉลี่ยไม่เกิน 30</p> <p>S2. เจ้าหน้าที่บุคลากรทำงานได้ดี</p> <p>S3. มีสิ่งอำนวยความสะดวก</p>	<p>W1. ช่องจราจร ที่จอดรถ ช่องบริการน้อย</p> <p>W2. ไม่แยกด้านคน สินค้าขายแดน และสินค้าผ่านแดน</p> <p>W3. ระบบ ล้มหรือขัดข้อง</p> <p>W4. เจ้าหน้าที่ขาดความรู้ความเข้าใจด้านเอกสาร (มีผู้ที่เข้าใจ แต่ไม่มีอำนาจในการตัดสินใจ)</p> <p>W5. การประสานงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ดี</p> <p>W6. ขาดการประชาสัมพันธ์ข้อมูล</p>
ปัจจัยภายนอก	O โอกาส (ภายนอก)	กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy)
	<p>O1. แนวโน้มปริมาณและมูลค่าการค้าชายแดน และผ่านแดนมีมูลค่าเพิ่มขึ้น</p> <p>O2. มีนโยบายสนับสนุนจากภาครัฐ</p> <p>O3. เป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญไปยังประเทศที่ 3</p>	<p>กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy)</p> <p>1. นำระบบ SWI และ SSI เข้ามาใช้</p> <p>2. จัดอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้องของทั้งสองประเทศในระดับระดับทวิภาคี เพื่อสร้างความเข้าใจในด้านเอกสารให้ตรงกัน</p> <p>3. จัดทำระบบด้านเอกสารใหม่ โดยตัดเอกสารที่ไม่จำเป็นและเพิ่มเอกสารที่จำเป็นต้องใช้</p> <p>4. นำระบบ Paperless มาใช้</p> <p>5. ปรับปรุงระบบที่มีอยู่ให้สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น เพื่อรองรับการเติบโตของการค้าผ่านแดน</p> <p>5. เพิ่มสถานที่จอดรถ ช่องจราจร ช่องบริการ</p> <p>6. แยกด้านคน ด้านสินค้าขายแดน และสินค้าผ่านแดน</p>
T อุปสรรค (ภายนอก)	กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy)	กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy)
	<p>T1. กฎหมายระหว่างประเทศยังไม่ครอบคลุม</p> <p>T2. ท่าที่ไม่ชัดเจนของภาครัฐ</p> <p>T3. ผู้ประกอบการขาดความพร้อม (เอกสาร)</p> <p>T6. กฎหมายน้ำหนักรถบรรทุกแตกต่างจากไทย</p>	<p>1. กำหนดนโยบายให้ชัดเจน และอบรมเจ้าหน้าที่ให้ทำงานสอดคล้องกับนโยบาย</p> <p>2. จัดทำข้อมูลที่ชัดเจน เข้าถึงง่าย เพื่อให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เข้าใจตรงกัน</p> <p>3. จัดประชุมในระดับระดับทวิภาคี เพื่อกำหนดเอกสารที่ต้องใช้ร่วมกัน</p> <p>4. ศึกษาความเป็นไปได้ในการกำหนดน้ำหนักบรรทุกทุกให้เหมือนกับประเทศไทย</p> <p>1. ปรับปรุงระบบให้มีความเสถียรมากขึ้น</p> <p>2. ส่งบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน รวมถึงผู้นำภาครัฐ และผู้นำองค์กร ต่างๆ ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไปอบรมหรือศึกษาดูงาน เพื่อพัฒนาบุคลากร</p> <p>3. จัดทำนโยบายเพื่อผลักดันให้มีการร่วมมือทำงานร่วมกัน ระหว่างภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน</p>



ตาราง 11 TOWS Matrix (การเกิด SSI)

TOWS Matrix (การเกิด SSI)		
ปัจจัยภายใน	S จุดแข็ง (ภายใน)	W จุดอ่อน (ภายใน)
	S1. มีความร่วมมือระหว่างด้าน	W1. ปัญหาด้านพื้นที่ดำเนินการ
ปัจจัยภายนอก	S2. มีความพร้อมด้านบุคลากร	W2. สะพานมีขนาดเล็ก
	S3. มีความพร้อมด้านเอกสาร	W3. ช่องจราจร ที่จอดรถ ช่องบริการน้อย
	S4. ทั้งสองด้านต้องการให้เกิดการตรวจ	W4. ไม่มีแผนแยกด้านคน สินค้าชายแดน
	ปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว	สินค้าผ่านแดน
		W5. อัตราภาษีแตกต่างกัน
		W6. ปัญหาด้านเทคโนโลยี
		W7. การประสานงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่มีประสิทธิภาพ
O โอกาส (ภายนอก)	กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy)	กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy)
O1. แนวโน้มการค้าชายแดนและผ่านแดนเพิ่มขึ้น	1. จัดทำนโยบายร่วมกันเพื่อให้เกิด SSI อย่างชัดเจน	1. จัดประชุมเพื่อร่วมกันกำหนดพื้นที่ดำเนินการ SSI ให้ชัดเจนเป็นเอกฉันท์
O2. ประเทศไทยมีนโยบายเชิงบวกในการจัดตั้งการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว	2. ร่วมกันจัดทำเอกสาร และกำหนดบุคลากร เพื่อดำเนินการให้เกิด SSI	2. ร่วมกันศึกษาและกำหนดเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้อย่างชัดเจนเมื่อเป็น SSI
O3. เป็นเส้นทางขนส่งที่สำคัญไปยังประเทศที่ 3	3. จัดอบรมหรือส่งบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน รวมถึงผู้นำภาครัฐ และผู้นำองค์กร ต่างๆ ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไปอบรมหรือศึกษาดูงาน	3. กำหนดนโยบายด้านภาษีที่ชัดเจน
O4. อยู่ในข้อตกลง GMS	เพื่อรองรับการเป็น SSI	4. ร่วมกันจัดทำแผนเพื่อกำหนดสถานที่จอดรถ ช่องจราจร ช่องบริการ
		5. ร่วมกันจัดทำแผนเพื่อกำหนดพื้นที่ดำเนินการโดยแยกด้านคน ด้านชายแดน และผ่านแดน
T อุปสรรค (ภายนอก)	กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy)	กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy)
T1. รัฐบาลลาวยังคงสงวนท่าที	1. สปป.ลาวจัดทำนโยบายในการดำเนินการ SSI อย่างชัดเจน	1. จัดทำนโยบายเพื่อผลักดันให้มีการร่วมมือ ทำงานร่วมกัน ระหว่างภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน
T2. ข้อกฎหมายระหว่างประเทศยังไม่ครอบคลุม	2. ทั้งสองประเทศร่วมกันจัดทำนโยบายเพื่อผลักดันให้กฎหมายและกฎระเบียบระหว่างประเทศมีความชัดเจน	2. ปรับปรุงพื้นที่ดำเนินการให้มีความพร้อมรองรับการเป็น SSI
T3. ผู้ประกอบการขาดความพร้อม	3. ประชุมหารือเพื่อจัดทำข้อมูลที่ชัดเจนเข้าถึงได้ง่าย เพื่อให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เข้าใจตรงกัน	3. ขยายขนาดหรือเพิ่มจำนวนสะพานเพื่อลดความแออัดก่อนเริ่ม SSI
T4. มีผลประโยชน์ทับซ้อนของภาคเอกชน	4. ภาครัฐของทั้งสองฝั่งประชุมร่วมกันเพื่อกำหนดมาตรการไม่ให้มีช่องทางการหลอกลประโยชน์ทับซ้อนของเอกชน	4. ร่วมกันกำหนดกฎระเบียบและข้อบังคับ รวมถึงอัตราภาษีในระดับระดับทวิภาคีเพื่อรองรับการเป็น SSI
T5. กฎหมายและกฎระเบียบที่แตกต่างกันระหว่างประเทศไทยและ สปป.ลาว		

## บทที่ 5

### บทสรุป

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยวิธีสอบถามโดยใช้การสนทนากลุ่ม (Focus Group) เพื่อรับรู้ถึงสภาพปัญหาการตรวจปล่อยสินค้าที่ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 จากผู้ที่มีความเกี่ยวข้อง และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางการพัฒนาการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) โดยผู้วิจัยได้สำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบการทั้งภาครัฐ เอกชน และวิชาการ ทั้งไทยและ สปป.ลาว เขตพื้นที่ด่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์)

#### สรุปผลการวิจัย

ผลจากการศึกษาปัญหาและอุปสรรคของการตรวจปล่อยสินค้าแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ของด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์) พบว่า ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน รวมถึงภาควิชาการ มีความคิดเห็นสอดคล้องกันว่า ปัญหาหลักของด่านหนองคายและด่านเวียงจันทน์ ประกอบด้วย 1) ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะสถานที่ซึ่งมีความแออัด เมื่อเทียบกับการขยายตัวของเศรษฐกิจในปัจจุบัน 2) ปัญหาผู้ประกอบการไม่มีความพร้อมและไม่เข้าใจในเอกสารต่างๆ ที่ต้องใช้ 3) ปัญหาด้านเทคโนโลยีและเอกสาร โดยเฉพาะด่านเวียงจันทน์ที่เจอปัญหาระบบล่มบางครั้ง และมีปัญหาด้านเอกสารที่ยังไม่เป็นระบบ 4) ปัญหาความไม่สอดคล้องของกฎหมายและกฎระเบียบระหว่างประเทศ และ 5) ปัญหาความไม่มีประสิทธิภาพของการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้การดำเนินการในการตรวจปล่อยสินค้าเป็นไปอย่างล่าช้าและไม่สะดวก อย่างไรก็ตามทุกภาคส่วนมีความเห็นตรงกันว่า การนำระบบการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (SSI) มาใช้จะช่วยแก้ปัญหาเรื่องดังกล่าวได้

ปัจจุบันด่านหนองคายและด่านเวียงจันทน์ ได้เริ่มดำเนินการเพื่อให้เกิดการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (SSI) แล้ว โดยอยู่ในขั้นตอนของการเตรียมเอกสาร และขั้นตอนด้านนิติกรรม ซึ่งจุดแข็งสำคัญ คือ ทั้งสองด้านต้องการให้เกิด SSI ขึ้น มีความร่วมมือระหว่างด้าน และมีความพร้อมด้านบุคคล อีกทั้งยังมีโอกาสจากการที่ทั้งสองประเทศมีนโยบายเชิงบวกในการจัดตั้งและการเกิด SSI อยู่ในข้อตกลง GMS อีกด้วย อย่างไรก็ตาม การดำเนินการเพื่อให้เกิด SSI ยังคงมีอุปสรรคสำคัญ ได้แก่ รัฐบาลของ สปป.ลาว ยังคงสงวนท่าที และการมีผลประโยชน์ทับซ้อนของภาคเอกชน รวมถึงกฎหมายและกฎระเบียบที่แตกต่างกันระหว่างประเทศไทย และ สปป.ลาว

## ข้อเสนอแนะ

### ข้อเสนอแนะจากผลของงานวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้กำหนดข้อเสนอแนะจากผลของงานวิจัยเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว เป็นแนวทางการพัฒนา 3 ระยะ ได้แก่ ระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว ดังนี้

#### ระยะสั้น (1 ปี) ได้แก่

1. ร่วมกันจัดทำเอกสาร และกำหนดบุคลากร เพื่อดำเนินการให้เกิด SSI
2. สปป.ลาวจัดทำนโยบายในการดำเนินการ SSI อย่างชัดเจน
3. มีการเจรจาตกลงเพื่อกำหนดพื้นที่ SSI ให้ชัดเจนเป็นเอกฉันท์
4. ประเทศไทยและ สปป.ลาว ประชุมหารือและหาข้อสรุป โดยทำเป็นเอกสารชัดเจน และมีการร่วมกันจัดทำข้อมูลที่ชัดเจน เข้าถึงได้ง่าย เพื่อให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เข้าใจตรงกัน ทั้งเจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการ
5. มีการประชุมหารือด้านกฎหมาย กฎระเบียบระหว่างสองประเทศ ระดับระดับทวิภาคี
6. ภาครัฐของทั้งสองฝั่งหารือร่วมกันเพื่อกำหนดมาตรการไม่ให้มีช่องทางการหาผลประโยชน์ทับซ้อนของเอกชน
7. จัดอบรมหรือส่งบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน รวมถึงผู้นำภาครัฐ และผู้นำองค์กร ต่างๆ ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไปอบรมหรือศึกษาดูงาน เพื่อรองรับการเป็น SSI

#### ระยะปานกลาง (1-3 ปี) ได้แก่

1. ร่วมกันจัดทำแผนเพื่อกำหนดสถานที่จอดรถ ช่องจราจร ช่องบริการ
2. ร่วมกันจัดทำแผนเพื่อกำหนดพื้นที่ดำเนินการโดยแยกด้านคน ด้านชายแดน และผ่านแดน
3. ปรับปรุงพื้นที่ดำเนินการให้มีความพร้อมรองรับการเป็น SSI
4. ร่วมกันศึกษาและกำหนดเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้อย่างชัดเจนเมื่อเป็น SSI
5. จัดทำนโยบายร่วมกันเพื่อให้เกิด SSI อย่างชัดเจน
6. ร่วมกันกำหนด กฎระเบียบ และข้อบังคับ รวมถึงอัตราภาษีในระดับระดับทวิภาคี เพื่อรองรับการเป็น SSI

#### ระยะยาว (3-5 ปี) ได้แก่

1. ขยายขนาดหรือเพิ่มจำนวนสะพานเพื่อลดความแออัด
2. จัดพื้นที่แยกด้านคน ด้านสินค้าชายแดน และด้านสินค้าผ่านแดน
3. ทั้งสองประเทศร่วมกันผลักดันให้กฎหมายระหว่างประเทศมีความชัดเจน

4. จัดทำนโยบายเพื่อผลักดันให้มีการร่วมมือ ทำงานร่วมกัน ระหว่างภาคส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและสังคมจากการเกิดการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (SSI)

2. ศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของด่านเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของการตรวจปล่อยสินค้าเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (SSI)





## บรรณานุกรม

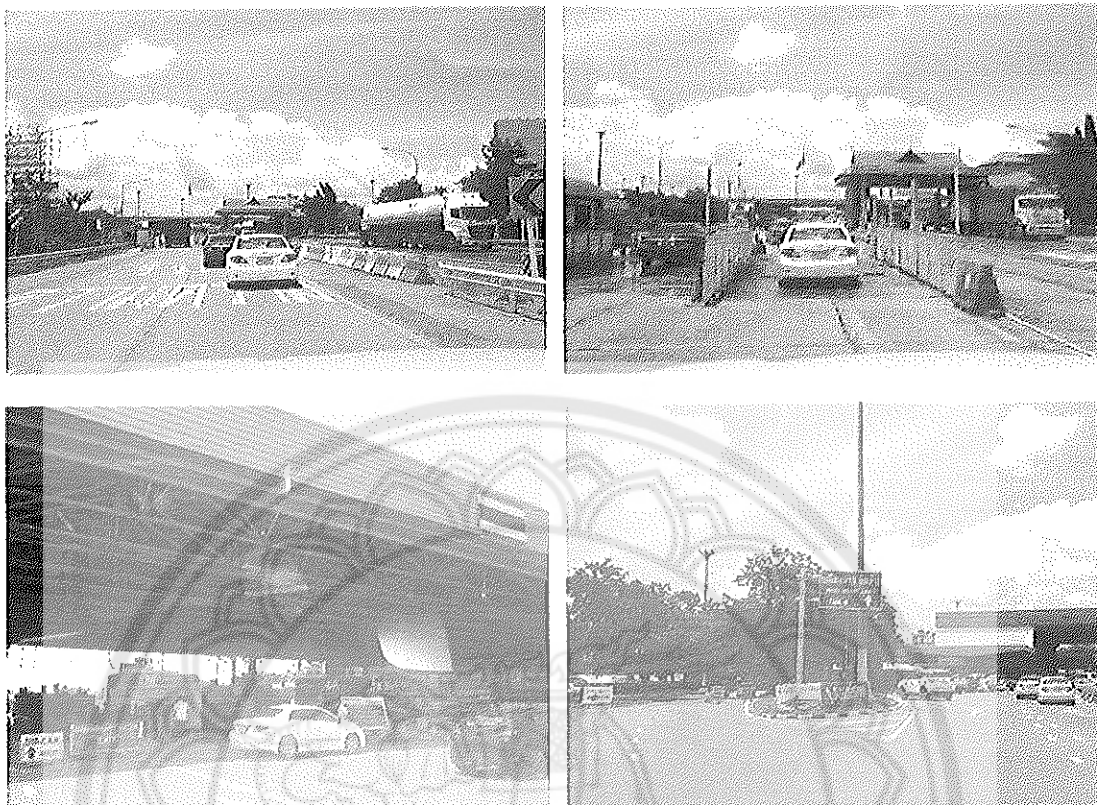
- กรมศุลกากร. (2557). รายงานการศึกษาการบริหารจัดการชายแดนร่วมกัน (Coordinated Border Management: CBMX). กรุงเทพฯ: กรมศุลกากร.
- แขวงทางหลวงหนองคาย. (ม.ป.ป). สะพานมิตรภาพไทย-ลาว (หนองคาย - เวียงจันทน์).  
สืบค้น 22 ธันวาคม 2560, จาก <http://www.doh.go.th:88/dohnongkhai/images/history.pdf>
- แขวงทางหลวงหนองคาย. (ม.ป.ป). สะพานมิตรภาพไทย-ลาว (หนองคาย - เวียงจันทน์).  
สืบค้น 22 ธันวาคม 2560, จาก <http://www.doh.go.th:88/dohnongkhai/index.php/2016-06-26-05-20-58/2016-06-26-05-00-12>
- คุณากร มั่นตะ. (2553). แนวทางในการพัฒนาการส่งออกสินค้าผ่านเขตชายแดนไทย-ลาวในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- จุฬารัตน์ ขอบใจกลาง. (2560). การศึกษาวิเคราะห์สภาพแวดล้อมของการขนส่งสินค้าทางถนนผ่านเขตแดนประเทศไทย กับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) ณ ด่านจังหวัดหนองคายเพื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. วารสารการวิจัยเพื่อพัฒนาชุมชน, 10(2), 52-66.
- ด่านศุลกากรมุกดาหาร. (2560). พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area) 2560.  
สืบค้น 27 ธันวาคม 2560, จาก <http://www.danmuk.org/index.php?lay=show&ac=article&id=538773027>
- ด่านศุลกากรหนองคาย. (2560). สินค้าผ่านแดนนำเข้า - ส่งออก 10 อันดับ ประจำปีงบประมาณ 2560. สืบค้น 22 ธันวาคม 2560, จาก <http://www.dannongkhai.com/index.php?lay=show&ac=article&id=539123896>
- ด่านศุลกากรหนองคาย. (2561). ชนิดและมูลค่าสินค้านำเข้า 10 อันดับ ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย ประจำปีงบประมาณ 2561. สืบค้น 9 กรกฎาคม 2561, จาก <http://www.dannongkhai.com/index.php?lay=show&ac=article&id=539123896>
- ด่านศุลกากรหนองคาย. (2561). ชนิดและมูลค่าสินค้านำเข้า - ส่งออก 10 2561. สืบค้น 9 กรกฎาคม 2561, จาก <http://www.dannongkhai.com/index.php?lay=show&ac=article&id=539123896>

- ด่านศุลกากรหนองคาย. (2561). ชนิดและมูลค่าสินค้าส่งออก 10 อันดับ ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย ประจำปีงบประมาณ 2561. สืบค้น 9 กรกฎาคม 2561, จาก <http://www.dannongkhai.com/index.php?lay=show&ac=article&id=539123896>
- ด่านศุลกากรหนองคาย. (2561). มูลค่าสินค้าผ่านแดน ผ่านด่านศุลกากรหนองคาย ปีงบประมาณ 2550 - 2561. สืบค้น 9 กรกฎาคม 2561, จาก <http://www.dannongkhai.com/index.php?lay=show&ac=article&id=539123896>
- ด่านศุลกากรหนองคาย. (2561). สถิติรถยนต์และผู้โดยสารเดินทางเข้า - ออก ทางด่านศุลกากรหนองคาย ปีงบประมาณ 2551 -2560. สืบค้น 9 กรกฎาคม 2561, จาก <http://www.dannongkhai.com/index.php?lay=show&ac=article&id=539123896>
- เทพศักดิ์ บุญยรัตพันธุ์. (2553). *One-Stop Service*. สืบค้น 22 ธันวาคม 2560, จาก <http://www.drmanage.com/index.php?lay=show&ac=article&id=538643951>
- นคร เสรีลักษณ์, และภรณ์ ดีราษฎร์วิเศษ. (2555). *วิจัยไม่ใช่เรื่องยาก*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พิเศษฐ์ วงศ์เกียรติขจร. (2559). *การวิจัยเชิงคุณภาพ*. กรุงเทพฯ: ปัญญาชน.
- พิษณุ จันทรวีพัน. (2548). *กงสุลไทยในเมืองลาว*. กรุงเทพฯ: เนชั่นบุ๊ค
- ศรินทร์ กังวานกัมปนาท. (2556). *การรับรู้ของพนักงานศุลกากรเกี่ยวกับระบบ National Single Window กรณีศึกษา สำนักงานศุลกากรท่าเรือแหลมฉบัง (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต)*. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2558). *การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน*. กรุงเทพฯ: สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.
- สุระพรรณ จุลสุวรรณ. (2557). *แนวทางการพัฒนาด้านชายแดนสะเดา*. สงขลา: มหาวิทยาลัยราชภัฏสงขลา.
- อภิชัย ศรีเมือง. (2555). *SWOT: เทคนิควิเคราะห์ธุรกิจอย่างเรียบง่าย (สไตล์ผู้บริหารมืออาชีพ)*. นนทบุรี: ริงค์ บีคอนด์ บั๊ค.
- Erich, K. (2010). Coordinated border management: unlocking trade opportunities through one stop border posts. *World Customs Journal*, 4(1), 3-13.

- Kwaramba, M. (2010). *Evaluation of Chirundu One Stop Border Post – Opportunities and Challenges*. Trademark SA, Chirundu: Trade and Development Studies Center.
- Mubaiwa, S. (2013). *An Evaluation of Trade Facilitation Measures Implemented by the Common Market for Eastern and Southern Africa (COMESA): The Case of Chirundu One Stop Border Post*. Bindura: Bindura University of Science and Education.
- Muqayi, S., & Manyeruke, C. (2015). The Impact of the Chirundu One Stop Border Post in Addressing Border Protectionist Challenges. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, 6(6 S2), 11.
- Rose, M. N. (2013). *Implementation of One Stop Border Post Strategy at the Busia Border*. Kenya: School of Business, University of Nairobi.
- Solomon, M. (2015). The Impact of the Chirundu One Stop Border Post in Addressing Border Protectionist Challenges. *Mediterranean Journal of Social Sciences*, 6(6 S2), 11-20.

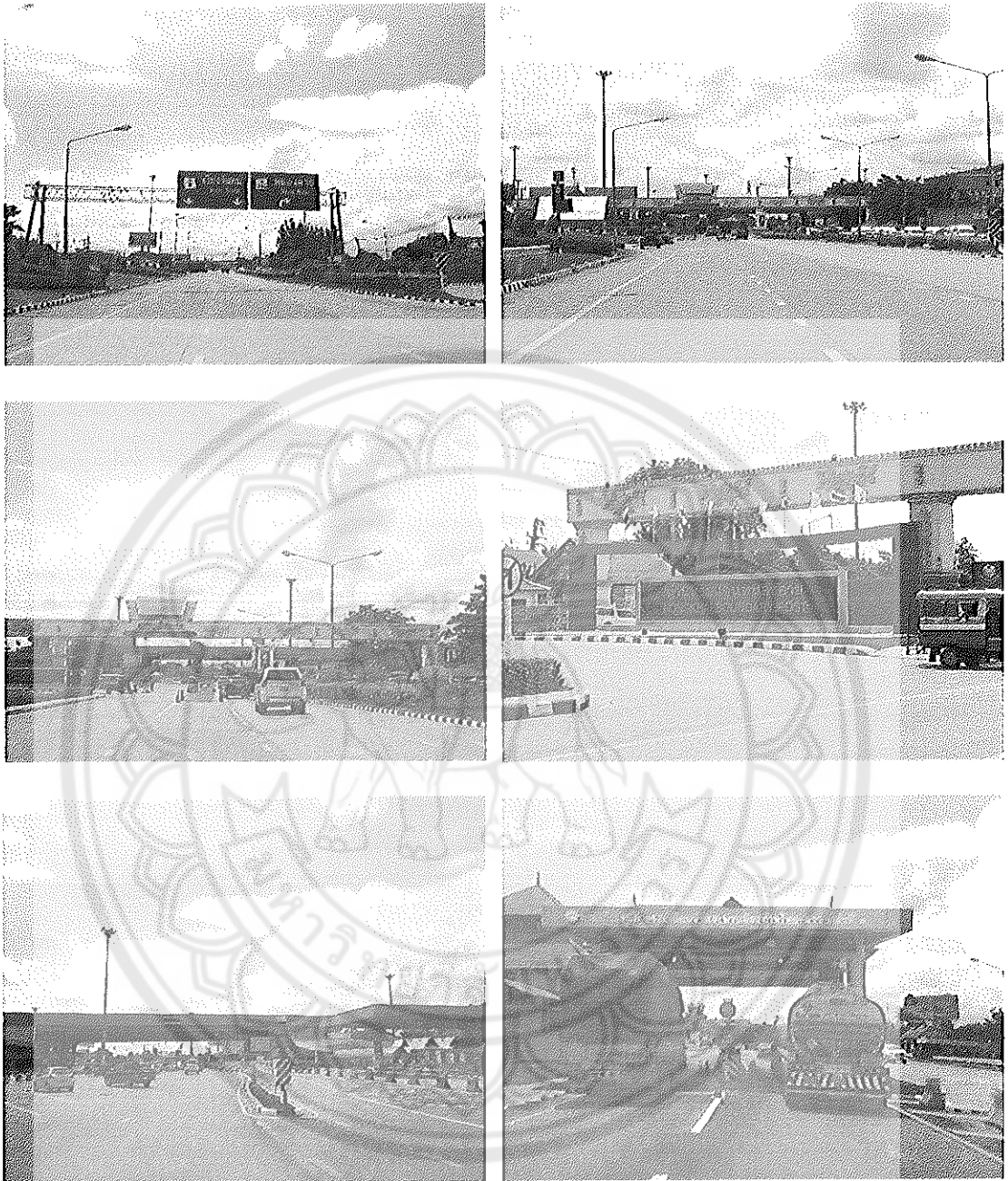






ภาพ 8 รูปด้านหนองคายขาเข้า

มหาวิทยาลัยนเรศวร



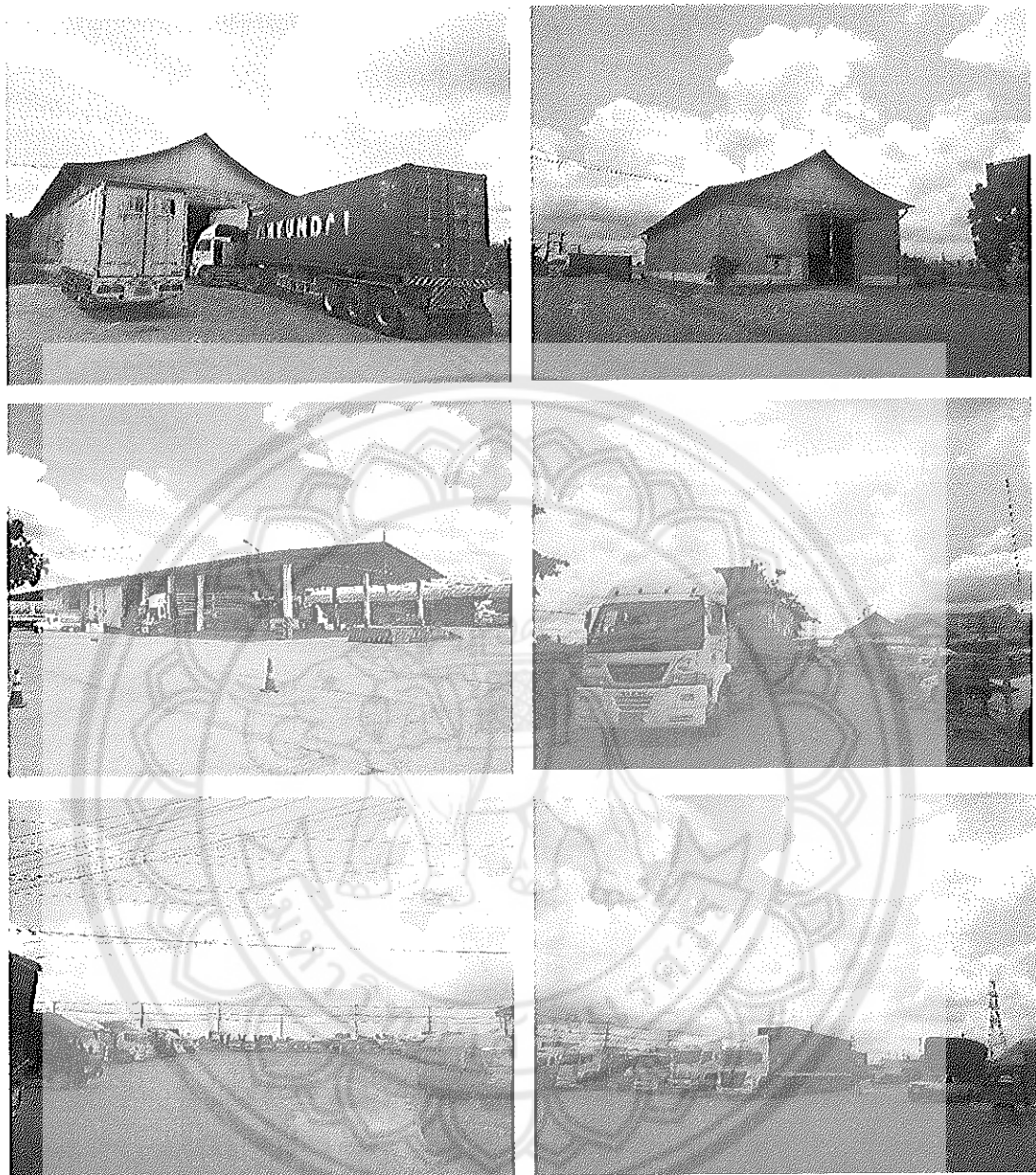
ภาพ 9 รูปด้านหนองคายขาออก



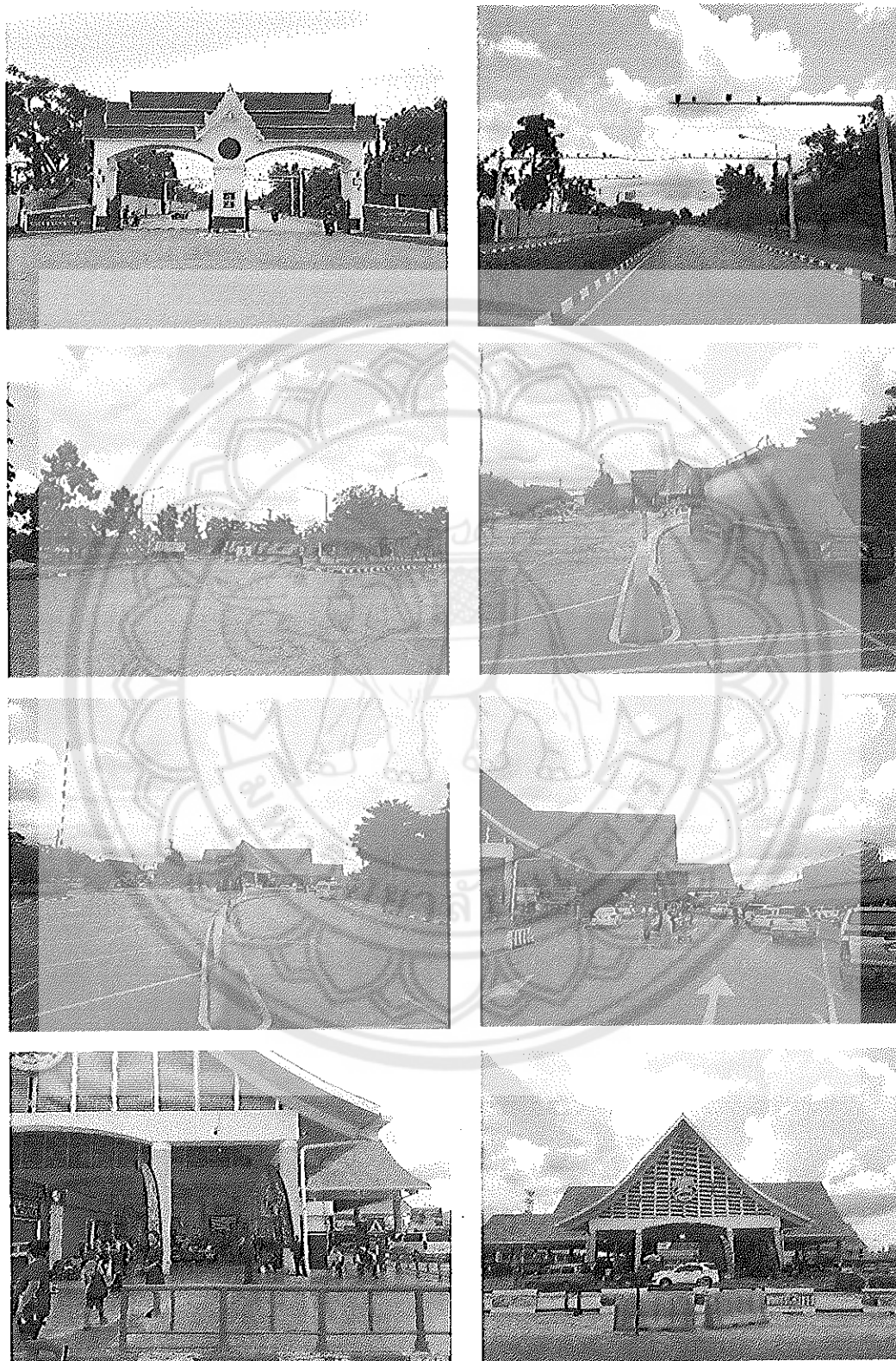
ภาพ 10 รูปจุดตรวจสินค้าขาเข้าและขาออกด้านหนองคาย



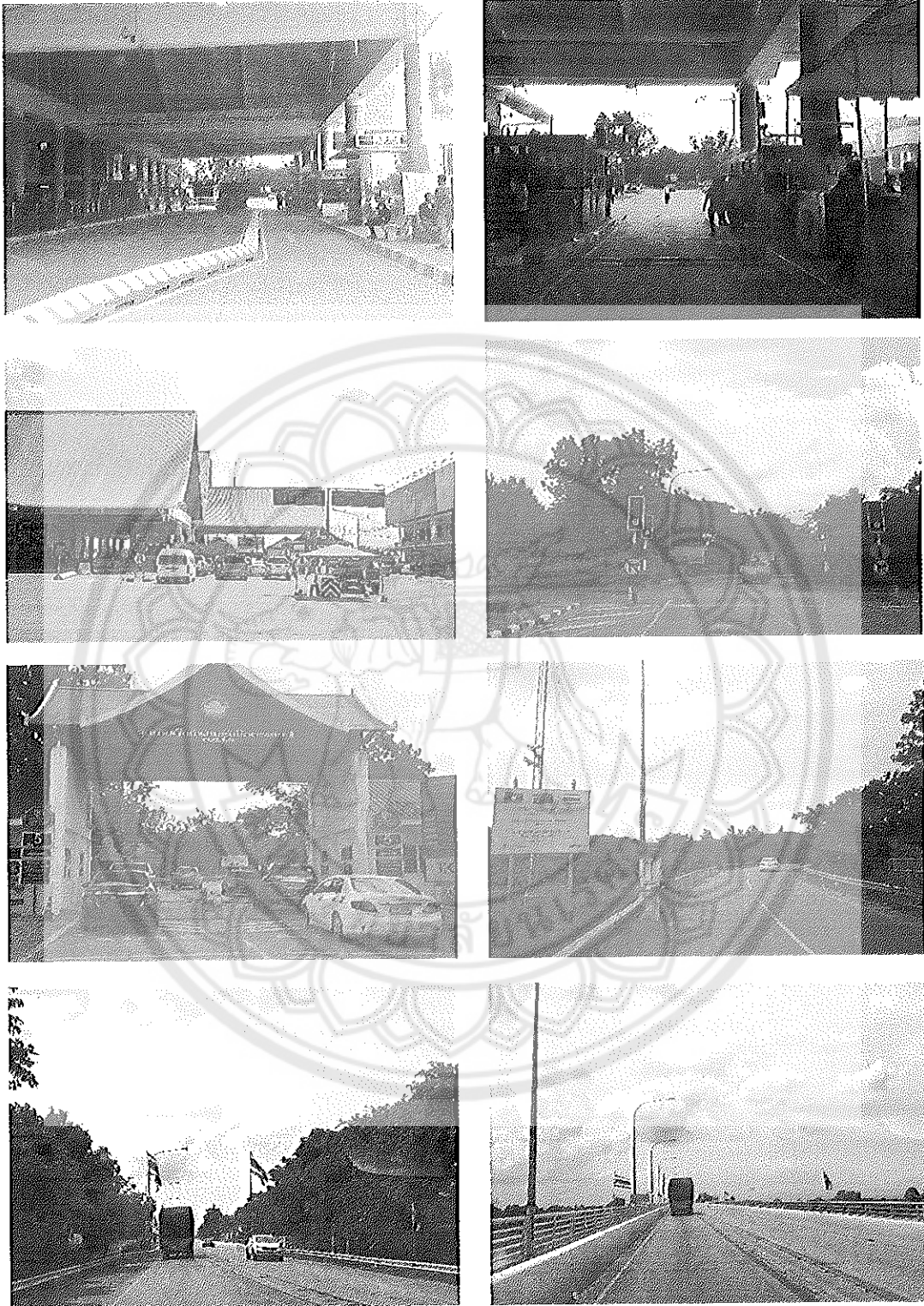
ภาพ 11 รูปด้านเวียงจันทน์ขาเข้าและคลังสินค้าด้านเวียงจันทน์



ภาพ 11 (ต่อ)



ภาพ 12 รูปด้านเวียงจันทน์ขาออก



ภาพ 12 (ต่อ)



## ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ - ชื่อสกุล Malathip Keomixay  
วัน เดือน ปี เกิด 09 มกราคม 2529  
ที่อยู่ปัจจุบัน บ้านหนองเวียงคำ เมืองໄຫວຫານີ นครหลวงเวียงจันทน์  
ประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

ประวัติการศึกษา  
พ.ศ. 2555 บธ.บ. (การตลาด) มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี

