

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนน
ระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

โดย

นายจิรุตม์ วิศาลจิตร
รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
กระทรวงคมนาคม

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ 56
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช 2556-2557

บทคัดย่อ

เรื่อง แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

ผู้วิจัย นายจิรุตม์ วิศาลจิตร หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 56

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1.เพื่อศึกษากระบวนการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ 2.เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ3.เพื่อเสนอแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

ผลจากการศึกษาพบว่า แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์สาธารณะ พิจารณาจากห่วงโซ่คุณค่าระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะประกอบไปด้วย 1.กิจกรรมหลักในองค์กร (Primary Activities) 5 กิจกรรมคือ 1.1 กิจกรรมที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน 1.2 กิจกรรมที่เกี่ยวกับผู้ค้าผู้ผลิต 1.3 กิจกรรมที่เกี่ยวกับกฎระเบียบการขนส่งภายในและระหว่างประเทศ 1.4 กิจกรรมที่เกี่ยวกับการตลาดการขาย 1.5 กิจกรรมที่เกี่ยวกับลูกค้า และ 2.กิจกรรมสนับสนุน (Support Activities) ประกอบด้วย 2.1นโยบายภาครัฐ 2.2กรอบความร่วมมือในการขนส่งระหว่างประเทศอาเซียน 2.3พิธีการนำเข้าศุลกากร 2.4การตรวจคนเข้าเมือง ในการศึกษาที่มีข้อเสนอแนะดังนี้ 1.ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายประกอบด้วย 1.1 การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน 1.2 การบูรณาการองค์กรต่างๆที่เกี่ยวข้องในระบบ 1.3 ภาครัฐควรส่งเสริมให้มีจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) 2.ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการประกอบด้วย 2.1การกำหนดเส้นทางรถโดยสารระหว่างประเทศต้องตอบสนองต่อความต้องการของผู้เดินทางอย่างแท้จริง 2.2 การสร้างสถานีขนส่งโดยสารระหว่างประเทศ 2.3 พัฒนาเมืองชายแดนให้เป็นเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน 2.4 การเร่งเจรจากรอบข้อตกลงต่างๆให้สามารถปฏิบัติได้จริง 2.5 ภาครัฐควรดำเนินการจัดการตลาดและประชาสัมพันธ์เชิงรุก และ3.ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในอนาคตประกอบด้วย 3.1 งานวิจัยเกี่ยวกับระบบการตรวจสอบแบบเบ็ดเสร็จ (Single Stop Inspection: SSI) หรือการดำเนินการด้านพิธีการในการข้ามแดนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพร้อมกัน ณ ด่านพรมแดนของประเทศขาเข้า โดยอาจแยกช่องทางเฉพาะสำหรับผู้เดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ 3.2 งานวิจัยเกี่ยวกับการปรับประสานกฎระเบียบด้านการประกันภัย

คำนำ

เอกสารงานวิจัยฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร ภาครัฐร่วมเอกชน วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษากระบวนการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะและเสนอแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ สำหรับงานวิจัยฉบับนี้ทำการศึกษาเกี่ยวกับห่วงโซ่คุณค่าระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ประกอบไปด้วย กิจกรรมหลักในองค์กร (Primary Activities) กิจกรรมสนับสนุน (Support Activities)

ผู้ศึกษาได้เลือกหัวข้อนี้ในการทำวิจัยเนื่องมาจากกระบวนการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เป็นปัจจัยหนึ่งที่เสริมสร้างความเข้มแข็งในการเดินทางเข้ามาใช้บริการในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจที่เข้ามาทำการค้า นอกจากนี้ระบบการขนส่งของประเทศไทยยังเป็นจุดเชื่อมโยงเข้าสู่การท่องเที่ยวประเทศเพื่อนบ้านอีกด้วย กระบวนการในการนำบุคคลเข้าประเทศด้วยการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ส่งผลกระทบต่อการทำงานของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในหลายมิติ ทั้งมิติความมั่นคง มิติด้านสังคม มิติด้านเศรษฐกิจ ในการวิจัยครั้งนี้ จะทำให้เราทราบแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำแผนปฏิบัติการในการเป็นโครงการรองรับระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว โดยมุ่งลดปัญหาที่จะตามมาจากการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ และอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวและผู้ที่จะเข้ามาทำการค้า โดยไม่ให้มีผลกระทบกับความมั่นคงของชาติ ในขณะที่เดียวกันเพิ่มประสิทธิภาพ อำนวยความสะดวกการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งของอาเซียน ส่งผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคอาเซียน

(นายจิรุตม์ วิศาลจิตร)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่น ที่ 56

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญแผนภาพ	ช
บทที่ 1 บทนำ	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
ขอบเขตของการวิจัย	4
วิธีดำเนินการวิจัย	4
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	4
บทที่ 2 การศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้อง	6
ความเป็นมาของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)	6
โครงข่ายทางถนนที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน	10
แนวคิดการขนส่ง	26
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหารจัดการขนส่ง	34
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	40
กรอบความคิดของการวิจัย	44
บทที่ 3 การทำความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ	46
อนุสัญญาบาร์เซโลน่า	46
การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยและ สาธารณรัฐประชาชนลาว	48
ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง	52
สรุป	55

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ปัญหาและอุปสรรคระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์	56
โดยसारสาธารณะ	
ปัญหาและอุปสรรคทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน	56
ปัญหาและอุปสรรคทางด้านกรอบกติกาต้นสถาบันและกฎระเบียบ	59
ปัญหาและอุปสรรค ทางด้านกลุ่มผู้ค้าและผู้ผลิต (Traders/Manufacturers)	60
ปัญหาและอุปสรรคทางด้านกลุ่มลูกค้า	62
สรุป	62
บทที่ 5 แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ	63
โดยรถยนต์โดยสาธารณะ	
ประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสาธารณะ	63
กิจกรรมหลักในองค์กร (Primary Activities)	64
กิจกรรมสนับสนุน (Support Activities)	67
สรุป	69
บทที่ 6 สรุปและข้อเสนอแนะ	72
สรุป	72
ข้อเสนอแนะ	79
บรรณานุกรม	84
ภาคผนวก	86
ประวัติย่อผู้วิจัย	90

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2-1 แสดง เส้นทางที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย ภายใต้กรอบความร่วมมือ อนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	12
2-2 แสดงเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ	23

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่	หน้า
2-1 แสดงสถิติปริมาณรถยนต์ที่เข้า-ออก ณ จุดตรวจสะพานมิตรภาพไทย – ลาว จังหวัดหนองคาย (พ.ศ.2536-2548)	15
2-2 แสดงปริมาณผู้โดยสารที่เข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว (พ.ศ.2542-พ.ศ.2546)	17
2-3 ปริมาณยานพาหนะเข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว	18
2-4 ปริมาณผู้โดยสารที่เข้า-ออกประเทศไทย ณ จุดผ่านแดน อ.แม่สาย ปี 2546	19
2-5 ปริมาณยานพาหนะที่เข้า-ออกประเทศไทย ณ จุดผ่านแดน อ.แม่สาย ปี 2546	20
2-6 สถิติยานพาหนะเข้า-ออก ณ ด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลาปี 2546	22
2-7 สถิติผู้โดยสารเข้า-ออก ณ ด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา	22
2-8 แสดงโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งผู้โดยสารทางถนนโดยรถยนต์ สาธารณะระหว่างประเทศ	36
2-9 แสดงห่วงโซ่อุปทานระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ	37
2-10 แสดงห่วงโซ่คุณค่า(Value Chain)	38
2-11 แสดงกรอบแนวคิดการวิจัย “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพ ระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์สาธารณะ”	44
5- 1 แสดงมิติและปัจจัยการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์ โดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ	63
5-2 แสดงห่วงโซ่คุณค่าระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์ โดยสารสาธารณะ	64
5-3 แสดงให้เห็นถึงความร่วมมือในเครือข่ายคุณค่าของการขนส่งทางถนน ระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ	70
6-1 แสดงโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดน โดยรถยนต์สาธารณะ	73

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันอาเซียนเป็นกลุ่มเศรษฐกิจภูมิภาคขนาดใหญ่ มีประชากรรวมกันกว่า 500 ล้านคน ประกอบด้วยสมาชิก 10 ประเทศ โดยมีการตกลงกันที่จะจัดตั้งประชาคมอาเซียน ซึ่งประกอบด้วย 3 เสาหลักคือ 1.ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน(Asean Economic Community :AEC) 2.ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (Social - Cultural Pillar) 3.ประชาคมความมั่นคงอาเซียน (Political and Security Pillar) สำหรับเสาหลักการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Community หรือ AEC) ภายในปี 2558 ทำให้เกิดการรวมตัวทางเศรษฐกิจของอาเซียน เป็นตลาดเดียวและฐานการผลิตเดียว โดยมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงาน มีฝีมืออย่างเสรี ทำให้อาเซียนจำเป็นต้องเร่งการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ และเร่งรัดให้เปิดเสรีเร็วกว่าบริการสาขาอื่นที่จะเปิดเสรีให้เสร็จภายในปี พ.ศ. 2558

ทั้งนี้ จะเห็นได้จากการเร่งรัดจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน อันได้แก่

1. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit)
2. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport)
3. ร่างกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดน (Draft ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Cross-Border Transport of Passengers)

โดยประเทศสมาชิกทั้งหมด ได้ตั้งเป้าหมายของการดำเนินการว่า ให้จัดทำความตกลงทั้ง 3 ฉบับดังกล่าว ให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2558 อันเป็นปีแห่งการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างระบบการขนส่งให้มีการรวมตัวกันในภูมิภาคอาเซียนและทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลกภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการขนส่ง (ASEAN Transport Action Plan (ATAP) 2005-2010) โดยมุ่งเน้นเรื่อง การเสริมสร้างความเชื่อมโยงในการขนส่งหลายรูปแบบ การส่งเสริมการเคลื่อนย้ายคนและสินค้าแบบไร้พรมแดน และการส่งเสริมการเปิดเสรีบริการด้านขนส่งทางน้ำและทางอากาศให้ดียิ่งขึ้น

การเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ประเทศสมาชิกทั้ง 10 ประเทศ จะมีความใกล้ชิดกันมากยิ่งขึ้น การเดินทางเข้า-ออก และการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งมีพื้นที่ติดกันย่อมเกิดได้ง่ายขึ้น ประเทศไทยมีภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่ใจกลางของภูมิภาค จึงยอมทำให้มีการเคลื่อนย้ายของบุคคล/สินค้าที่มากขึ้น ซึ่งในการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนดังกล่าว การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ได้ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สำคัญอันหนึ่งในการดำเนินการ นอกเหนือไปจากความตกลงอาเซียนด้านการขนส่งทางถนนฉบับต่างๆ แล้ว ประเทศไทยยังเป็นภาคีความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศอีกจำนวนหลายฉบับ เช่น ความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-ลาว พ.ศ. 2542 และข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนน พ.ศ. 2544 รวมถึงความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-border Transport Agreement: GMS CBTA) โดยวัตถุประสงค์ของความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศฉบับต่างๆ ดังกล่าว ต่างมีวัตถุประสงค์หลัก คือ เพื่อให้เกิดการดำเนินการขนส่งทางถนนระหว่างซึ่งสะดวกและรวดเร็วระหว่างกัน ซึ่งปัจจุบัน มีการดำเนินการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศภายใต้ความตกลงทั้งสองฉบับดังกล่าวค่อนข้างมาก อันจะเห็นได้จากตัวเลขที่ กรมการขนส่งทางบก ได้ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (รถบรรทุกไม่ประจำทางและส่วนบุคคล) จำนวน 856 ราย จำนวนรถ 18,353 คัน ใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสาร(รถโดยสารไม่ประจำทางและส่วนบุคคล) จำนวน 269 ราย จำนวนรถ 624 คัน

อย่างไรก็ตามการเปิดเสรีบริการด้านการท่องเที่ยว ซึ่งรวมถึงธุรกิจท่องเที่ยวและบริการที่เกี่ยวข้องภายใต้กรอบอาเซียนของประเทศไทย ทำให้มีการเดินทางหลังไหลเข้ามาเที่ยวและติดต่อการค้าเป็นอันมาก หากจะเปรียบเทียบสัดส่วนนักท่องเที่ยวจากประเทศกลุ่มอาเซียนกับปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย ปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยในปี 54 มีมากกว่า 19 ล้านคนมีอัตราการเติบโตถึง 20% และเป็นนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคอาเซียน คิดเป็นร้อยละ 26 และใน ปี 55 (ม.ค. – เม.ย.) ประเทศไทยยังคงมีนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคอาเซียน คิดเป็นร้อยละ 24 โดยนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคอาเซียนคิดเป็นสัดส่วนประมาณ 1 ใน 4 ของนักท่องเที่ยวต่างชาติทั้งหมด (โอกาสทางการตลาดท่องเที่ยวไทยบนความท้าทายกับการก้าวเข้าสู่ AEC. ออนไลน์, 2557)

ระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เป็นปัจจัยหนึ่งที่เสริมสร้างความเข้มแข็งในการเดินทางเข้ามาใช้บริการในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจที่เข้ามาทำการค้าเนื่องจากภาคบริการด้านการท่องเที่ยวของไทยนับว่ามีศักยภาพค่อนข้างสูง ทั้งในส่วนของความพร้อมในการให้บริการแก่ชาวต่างชาติ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ซึ่งการเปิดเสรีภาคการ

ท่องเที่ยว คาดว่าจะทำให้นักท่องเที่ยวต่างชาติจะเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น เพื่อเข้ามาใช้บริการ โดยเฉพาะด้าน โรงแรมที่พัก ซึ่งเป็นเครือข่ายของบรรดานักลงทุนต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในไทย อันจะก่อให้เกิดการกระจายรายได้ไปยังกิจกรรมต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นตามมา นอกจากนี้ระบบการขนส่งของประเทศไทยยังเป็นจุดเชื่อมโยงเข้าสู่การท่องเที่ยวประเทศเพื่อนบ้านอีกด้วย การเดินทางเข้าออกโดยใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเข้ามาท่องเที่ยวด้วยตนเอง เป็นสิ่งหนึ่งที่คาดว่าจะเพิ่มจำนวนมากมายิ่งขึ้น ในโลกไร้พรมแดน กระบวนการในการนำบุคคลเข้าประเทศด้วยการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ส่งผลกระทบต่อการทำงานของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในหลายมิติ ทั้งมิติความมั่นคง มิติด้านเศรษฐกิจ และจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้าออก โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะกับบุคคลที่จะเดินทางเข้ามา โดยไม่ให้มีผลกระทบกับความมั่นคงของชาติ ในปัญหาการหลบหนีเข้าเมือง การลักลอบนำเข้ายาเสพติด สำหรับด้านผู้ประกอบการภาคเอกชนก็ต้องเตรียมความพร้อมด้วยเช่นกันคือ ต้องสร้างเครือข่ายความร่วมมือ การพัฒนาองค์ความรู้ การยกระดับมาตรฐานการบริการ และการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพเชิงต้นทุนการขนส่ง

ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจ ศึกษาวิจัยแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ มุ่งศึกษาปัญหาและอุปสรรคในการนำเข้าการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ศึกษากรอบข้อตกลงต่างๆของอาเซียน ศึกษาพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้อง นำมาวิเคราะห์จัดทำแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว โดยมุ่งลดปัญหาที่จะตามมาจากการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ และอำนวยความสะดวกให้กับนักท่องเที่ยวและผู้ที่จะเข้ามาทำการค้า โดยไม่ให้มีผลกระทบกับความมั่นคงของชาติ ในขณะเดียวกันเพิ่มประสิทธิภาพ อำนวยความสะดวกการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางของแถบภูมิภาคนี้ โดยการใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ผลที่คาดว่าจะได้รับในการศึกษาครั้งนี้ ประการแรกองค์ความรู้เกี่ยวกับระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ประการที่สองปัญหาและอุปสรรคในการการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ประการที่สามงานวิจัยครั้งนี้ สามารถเป็นต้นแบบในการกำหนดแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษากระบวนการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคใน การขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ
3. เพื่อเสนอแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ มีการศึกษาข้อกำหนดของประชาคมอาเซียน (AEC) ที่เกี่ยวข้องกับ การขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดนโดยรถยนต์สาธารณะ กฎหมายทั่วไปและกฎหมายเฉพาะที่ เกี่ยวข้องกับการการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดน โดยรถยนต์สาธารณะของประเทศไทย ภาระหน้าที่งานของหน่วยงานที่เกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดน โดยรถยนต์สาธารณะ ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และจัดทำแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งผู้โดยสาร ทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

วิธีดำเนินการวิจัย

1. วิธีวิจัย

ใช้ระเบียบวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยการวิเคราะห์ข้อมูลทิวากุมิ และ ข้อมูลปฐมภูมิ ใช้การค้นคว้าจากแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องอินเทอร์เน็ต บทความ งานวิจัย นำมา เปรียบเทียบสังเคราะห์ข้อมูล

2. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

แบบสัมภาษณ์ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานภาคธุรกิจ นักท่องเที่ยว การจัดทำสัมมนาเชิงปฏิบัติการกลุ่มย่อย

ข้อจำกัดในการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ ศึกษาการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดน โดยรถยนต์สาธารณะ เฉพาะรถโดยสารประจำทางเท่านั้น

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ได้องค์ความรู้เกี่ยวกับกระบวนการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ
2. ทราบปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ
3. ได้แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี วรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ความเป็นมาของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) เป็นการพัฒนามาจากการเป็นสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (The Association of South East Asian Nations : ASEAN) ก่อตั้งขึ้นตามปฏิญญากรุงเทพฯ (Bangkok Declaration) เมื่อ 8 สิงหาคม 2510 โดยมีประเทศผู้ก่อตั้งแรกเริ่ม 5 ประเทศ คือ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย ต่อมาในปี 2527 บรูไน ก็ได้เข้าเป็นสมาชิก ตามด้วย ในปี 2538 เวียดนาม ก็เข้าร่วมเป็นสมาชิก ต่อมาในปี 2540 ลาวและเมียนมาร์ เข้าร่วม และปี 2542 กัมพูชา ก็ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกลำดับที่ 10 ทำให้ปัจจุบันอาเซียนเป็นกลุ่มเศรษฐกิจภูมิภาคขนาดใหญ่ มีประชากร รวมกันเกือบ 500 ล้านคน(ประวัติความเป็นมาประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน AEC, ออนไลน์ ,2557)

1. กรอบเป้าหมายและพันธกิจของประชาคมอาเซียน

ความร่วมมือในกรอบอาเซียนหรือสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations : ASEAN) ได้เริ่มก่อตั้งในปี 2510 และมีพัฒนาการอย่างต่อเนื่องมาเป็นลำดับ ทั้งในด้านการกระชับความสัมพันธ์ทางการเมืองและความมั่นคงที่ได้กำหนดให้เอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นเขตแห่งสันติภาพ เสรีภาพ และความเป็นกลาง ด้านความร่วมมือทางสังคมและวัฒนธรรมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และด้านการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคที่ได้มีการจัดตั้งเขตการค้าเสรีและเขตการลงทุนเสรีเพื่อส่งเสริมกิจกรรมการค้า การลงทุน และการบริการระหว่างกัน จนในปัจจุบัน อาเซียนได้ก้าวไปข้างหน้าโดยกำหนดให้มีการปฏิบัติตามกฎบัตรอาเซียน (ASEAN Charter) ที่ทำให้อาเซียนมีฐานะเป็นองค์กรระหว่างรัฐบาลที่มีประสิทธิภาพและมีศักยภาพที่จะบรรลุวิสัยทัศน์ของผู้นำอาเซียนในการมีประชาชนเป็นศูนย์กลาง มีกฎกติกาในการทำงาน และมีความสามารถในการแข่งขันสูง

ท่ามกลางสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของโลกที่มีพลวัตสูงการเผชิญกับความท้าทายใหม่ๆ รวมถึงการแข่งขันที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น ทำให้อาเซียนซึ่งในปัจจุบันมีจำนวนสมาชิกทั้งหมด 10 ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ บรูไนดารุสซาลาม ไทย เวียดนาม ลาว เมียนมาร์ และกัมพูชา จำเป็นต้องรวมตัวกันให้เหนียวแน่น เพื่อเพิ่มอำนาจต่อรองลดการพึ่งพาเศรษฐกิจโลก และเพิ่มความสามารถการแข่งขันในเวทีระหว่างประเทศและความสามารถในการแก้ไขปัญหาในมิติต่างๆ ร่วมกัน โดยการรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียนมีเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างให้อาเซียนมีความแข็งแกร่ง มั่นคง และมีความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจ

ยิ่งขึ้น สามารถสร้างโอกาสในการพัฒนา รับมือกับสิ่งท้าทายและภัยคุกคามรูปแบบใหม่ได้อย่างรอบด้าน โดยให้ประชาชนในอาเซียนมีความรู้สึกที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน มีความเป็นอยู่ที่ดี และประกอบกิจกรรมทางเศรษฐกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ(กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ, 58 คำถามสู่ประชาคมอาเซียน 2558 : 14)

2. การดำเนินงานเพื่อการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียน

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการเป็นประชาคมอาเซียนในปี 2558 อาเซียนให้ความสำคัญกับการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนงานการจัดตั้งประชาคมอาเซียนใน 3 เสาหลัก ประกอบด้วย

2.1 ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน (ASEAN Political Security Community : APSC)

มีเป้าหมายและพันธกิจให้ประเทศสมาชิกอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข เสริมสร้างความมั่นคง และมีระบบแก้ไขความขัดแย้งระหว่างกันที่ดี มีเสถียรภาพอย่างรอบด้าน และมีความร่วมมือเพื่อรับมือกับภัยคุกคามความมั่นคงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่มั่นคงและปลอดภัย

2.2 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)

มีเป้าหมายและพันธกิจให้ประเทศสมาชิกรวมตัวทางเศรษฐกิจ สร้างตลาดและฐานการผลิตร่วม อำนวยความสะดวกในการติดต่อค้าขายระหว่างกัน มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และบุคลากรวิชาชีพต่างๆ อย่างสะดวกมากขึ้น รวมทั้งมีการไหลเวียนของเงินทุนอย่างเสรียิ่งขึ้น ให้ความสำคัญกับประเด็นด้านนโยบาย ที่จะช่วยส่งเสริมการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของอาเซียน การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกัน และมีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก อันจะทำให้อาเซียนมีความเจริญรุ่งเรือง

2.3 ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน (ASEAN Socio-Cultural Community : ASCC)

มีเป้าหมายและพันธกิจให้อาเซียนเป็นประชาคมที่มีประชาชนเป็นศูนย์กลาง อยู่ร่วมกันภายใต้สังคมเอื้ออาทร และมีความเป็นเอกภาพ โดยมีความร่วมมือแก้ไขปัญหาความยากจน การปราบปรามอาชญากร ข้ามชาติ การส่งเสริมการสาธารณสุข การป้องกันและจัดการกับภัยพิบัติธรรมชาติ และการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน รวมทั้งมุ่งสร้างอัตลักษณ์ของอาเซียน ส่งเสริมความเข้าใจระหว่างประชาชนทุกระดับ โดยการเรียนรู้ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม และการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของกันและกัน เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในทุกด้าน

นอกจากนี้ อาเซียนยังได้มีการจัดทำแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity : MPAC) โดยมีองค์ประกอบหลักใน 3 ด้าน คือ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทางบก ทางทะเล ทางอากาศ เทคโนโลยีสารสนเทศ และพลังงาน ด้านกฎระเบียบ เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า บริการ และการลงทุน รวมถึงพิธีการข้ามพรมแดนต่างๆ และด้านประชาชน เพื่อให้ มีการท่องเที่ยว การศึกษา และการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมระหว่างกัน โดยแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน ถือเป็นกรอบใหญ่ในการประสานแผนการเชื่อมโยงภายใต้ความร่วมมือในระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค และระดับทวิภาคีเข้าไว้ด้วยกัน เพื่อเร่งรัดการเชื่อมโยงระหว่างประเทศสมาชิกทั้ง 10 ประเทศให้เป็นหนึ่งเดียว และมีเป้าหมายสูงสุดเพื่อให้อาเซียนเป็นประชาคมอย่างแท้จริงในปี 2558 และเป็นศูนย์กลางของสถาปัตยกรรมภูมิภาค

3. เป้าหมายและพันธกิจตามแผนพิมพ์เขียวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ความก้าวหน้าตามแผนงานการจัดตั้งประชาคมอาเซียนได้เกิดขึ้นอย่างชัดเจนในเสาประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเป็นสำคัญ การกระชับความสัมพันธ์และขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้าระหว่างกันของอาเซียนในรูปแบบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและความเคลื่อนไหวทางเศรษฐกิจภายในอาเซียนอย่างเห็นได้ชัดในปัจจุบัน แม้ว่าจะมีเป้าหมายการเปิดเสรีในด้านต่างๆ ภายในปี 2558 ก็ตาม เนื่องจากประเทศสมาชิกทั้ง 10 ประเทศมีเป้าหมายและพันธกิจที่ต้องปฏิบัติตามแผนพิมพ์เขียวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ที่มุ่งการเปิดเสรีมากขึ้นในด้านสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือ และทุน รวมถึงให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยการพัฒนาในด้านต่างๆ การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค ตลอดจนการเชื่อมโยงเข้ากับเศรษฐกิจโลก ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่นับวันจะยิ่งมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจไทยมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากมูลค่าและแนวโน้มการเติบโตการส่งออกที่สูงขึ้นทุกปี ขณะที่การลดอัตราภาษีนำเข้าระหว่างกันทำให้เกิดความได้เปรียบด้านต้นทุนของผู้ประกอบการที่ใช้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ตลอดจนการเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิตภายในภูมิภาคซึ่งเกิดขึ้นจากการใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบในด้านทำเลที่ตั้ง ซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางในการเชื่อมโยงทางการขนส่งระหว่างภูมิภาค การมีทรัพยากรธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ และมีระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานที่ทั่วถึงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนให้ความสำคัญกับการดำเนินงานใน 4 องค์ประกอบหลัก ได้แก่

3.1 การทำให้เป็นตลาดและฐานการผลิตร่วม

ซึ่งเป็นการเปิดเสรีใน 5 ด้านที่มีกรอบระยะเวลาการดำเนินการชัดเจน ประกอบด้วย

3.1.1 การเปิดเสรีด้านการค้าสินค้า

การเปิดเสรีด้านการค้าสินค้า ซึ่งอัตราภาษีสินค้าในอาเซียนทั้ง 10 ประเทศจะเหลือร้อยละศูนย์

3.1.2 การเปิดเสรีบริการ

การเปิดเสรีบริการ โดยมีเป้าหมายให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาถือหุ้นได้มากกว่าร้อยละ 70 ในปี 2558

3.1.3 การเปิดเสรีการลงทุน

การเปิดเสรีการลงทุนในสาขาเกษตร ประมง ป่าไม้ เหมืองแร่ และอุตสาหกรรมการผลิต โดยให้การคุ้มครองการลงทุน การอำนวยความสะดวกและความร่วมมือด้านลงทุน

3.1.4 การเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมืออย่างเสรี

การเคลื่อนย้ายแรงงานฝีมืออย่างเสรีซึ่งได้มีการจัดทำข้อตกลงยอมรับร่วมคุณสมบัตินักวิชาชีพ (ASEAN Mutual Recognition Arrangement : MRA) ใน 8 สาขาแล้ว ได้แก่ แพทย์ ทันตแพทย์ นักบัญชี วิศวกร พยาบาล สถาปนิก นักสำรวจ และวิชาชีพการท่องเที่ยว

3.1.5 การเคลื่อนย้ายเงินทุนระหว่างประเทศ

การเคลื่อนย้ายเงินทุนระหว่างประเทศซึ่งตั้งเป้าจะเปิดเสรีอย่างช้าในปี พ.ศ. 2563

3.2 การไปสู่ภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขัน

การไปสู่ภูมิภาคที่มีความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับนโยบายการแข่งขัน การคุ้มครองผู้บริโภค ทรัพย์สินทางปัญญา การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การทำภาษีซ้อน และพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

3.3 การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเท่าเทียม

การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเท่าเทียม ซึ่งจะเป็นการพัฒนาผู้ประกอบการ SMEs และความพยายามในการลดช่องว่างการพัฒนาของประเทศสมาชิกอาเซียน

3.4 การบูรณาการกับเศรษฐกิจโลกเพื่อสร้างความเชื่อมโยงเศรษฐกิจ

อาเซียนกับภายนอก รวมทั้งการมีส่วนร่วมในเครือข่ายห่วงโซ่การผลิตของโลก

ในการบูรณาการเพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจ การขนส่งโดยสาธารณชนระหว่างประเทศเป็นห่วงโซ่หนึ่งที่มีความสำคัญในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจในระหว่างประเทศอาเซียนด้วยกัน การพัฒนาการขนส่งโดยสาธารณชนระหว่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ การเดินทางไปมาหาสู่ การทำธุรกิจ การท่องเที่ยวที่มีความสะดวก รวดเร็ว ก่อให้เกิดการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในระหว่างภูมิภาคและภายนอกได้อย่างรวดเร็ว

4. ความร่วมมือด้านการขนส่งของอาเซียน

ความร่วมมือด้านการขนส่งของอาเซียน มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างระบบการขนส่งให้มีการรวมตัวกันในภูมิภาคอาเซียนและทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลกภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการขนส่ง (ASEAN Transport Action Plan (ATAP) 2005-2010) ความร่วมมือด้านการขนส่งของอาเซียนได้มุ่งเน้นเรื่องการเสริมสร้างความเชื่อมโยงในการขนส่งหลายรูปแบบ การส่งเสริมการเคลื่อนย้ายคนและสินค้าแบบไร้พรมแดน และการส่งเสริมการเปิดเสรีบริการด้านขนส่งทางน้ำและทางอากาศให้ดียิ่งขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าในภูมิภาคอาเซียน อาเซียนได้จัดทำกรอบความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่สำคัญ 3 ฉบับ ดังนี้

1. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT)
2. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport: AFAMT)
3. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport: AFAFIST)

ทั้งนี้ กรอบความตกลงทั้ง 3 ฉบับ มีวัตถุประสงค์เพื่อลดขั้นตอนในกระบวนการด้านการค้า/การขนส่งในอาเซียนให้ง่ายขึ้น มีการปรับประสานกัน จัดทำแนวทางและข้อกำหนดร่วมกันในการจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งผ่านแดน และขนส่งหลายรูปแบบ รวมทั้งส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการขนส่งสินค้าแบบไร้พรมแดน

โดยสรุปการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนเศรษฐกิจในปี 2558 นี้ สิ่งที่เป็นปัจจัยสำคัญในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ สังคม การเมือง คือ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นปัจจัยเชื่อมโยงให้เกิดทั้งด้านการลงทุน การค้า การท่องเที่ยว การศึกษา การเคลื่อนย้ายแรงงาน อย่างรวดเร็ว ดังนั้นอาเซียนจึงให้ความสำคัญกับเสริมสร้างระบบการขนส่งให้มีการรวมตัวกันในภูมิภาคอาเซียนและเชื่อมโยงข้ามแดนอย่างมีประสิทธิภาพ

โครงข่ายทางถนนที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศไทยมีโครงการและกรอบความร่วมมือ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนหลายโครงการ โดยมีโครงการที่สำคัญได้แก่ โครงการทางหลวงเอเชีย โครงการทางหลวงอาเซียน กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงและกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย นอกเหนือจากความร่วมมือระดับพหุภาคีดังกล่าวแล้วข้างต้น ประเทศไทยยังได้มีความร่วมมือระดับทวิภาคีในการดำเนินการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อน

บ้านต่างๆ ได้แก่ความร่วมมือกับประเทศลาว เมียนมาร์ กัมพูชา และมาเลเซีย (เกษม ชูจารุกุล, 2555 : 35) ดังนี้

1. โครงการทางหลวงเอเชีย (Asian Highway)

โครงข่ายทางหลวงเอเชียเป็นโครงการที่ได้รับความสนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก (Economic and Social Commission for Asia and Pacific, ESCAP) โดยเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงอนุภูมิภาคต่างๆ ในทวีปเอเชีย ทั้งนี้การคัดเลือกเส้นทางตั้งอยู่บนพื้นฐานที่จะใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้ว ให้เกิดประโยชน์สูงสุด เส้นทางในโครงการจะเชื่อมต่อเมืองหลวงของแต่ละประเทศ ศูนย์กลางอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม ท่าเรือหลัก ท่าอากาศยานหลัก ศูนย์ขนถ่ายสินค้า และเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของแต่ละประเทศเข้าด้วยกัน ในปัจจุบันโครงการทางหลวงเอเชีย เชื่อมต่อประเทศต่างๆ ทั้งสิ้น 52 ประเทศ รวมเป็นระยะทางถึง 140,000 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นจากทวีปยุโรปเชื่อมโยงผ่านประเทศอิหร่าน และเชื่อมโยงต่อไปยังประเทศเวียดนามและฟิลิปปินส์ทางตะวันออก ประเทศอินโดนีเซียทางด้านตะวันออกเฉียงใต้ และประเทศศรีลังกาทางด้านใต้

2. โครงการทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway)

โครงการทางหลวงอาเซียนเป็นโครงการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศที่สำคัญอีกโครงการหนึ่ง ซึ่งได้ริเริ่มเมื่อปี พ.ศ. 2540 จากการประชุมรัฐมนตรีขนส่งของอาเซียนครั้งที่ 2 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงของประเทศสมาชิกอาเซียน และมีเป้าหมายทั้งสิ้น 23 สายทาง คิดเป็นระยะทางกว่า 36,600 กิโลเมตร โดยภายในปี พ.ศ. 2563 โครงการมีเป้าหมายให้ทางหลวงที่กำหนดเป็นเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศเป็นถนนมาตรฐานชั้น 1 หรือชั้นพิเศษ นอกจากนี้ยังได้มีการกำหนดแผนยุทธศาสตร์การขนส่งของอาเซียน (ASEAN Strategic Transport Plan 2011-2015) หรือที่รู้จักกันในอีกชื่อหนึ่งว่า Brunei Action Plan โดยการดำเนินการตามแผนดังกล่าว จะช่วยส่งเสริมการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี พ.ศ. 2558 เพิ่มความเข้มแข็งให้กับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิก และยังมีมุ่งเน้นให้เกิดระบบโครงข่ายในลักษณะบูรณาการ ซึ่งนับว่าเป็นการเตรียมความพร้อมในการรวมเขตเศรษฐกิจและการค้าใน 10 ประเทศอาเซียน ซึ่งมีประชากรรวมกว่า 500 ล้านคนอีกด้วย

3. กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cooperation)

Subregion Cooperation)

กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขงเป็นโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank, ADB) โดยประกอบด้วยกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ได้แก่ ประเทศไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม เมียนมาร์ จีนตอนใต้ (มณฑลยูนนานโดย

ต่อมามาณฑลทกวางสี ได้เข้าร่วมเพิ่มในภายหลัง) ในส่วนของการคมนาคมทางถนน มีการกำหนดเส้นทางทั้งหมด 10 สายทาง โดยแบ่งออกเป็น 3 เขตเศรษฐกิจหลัก (Economic Corridor) ได้แก่ แนวเขตเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ แนวเขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และแนวเขตเศรษฐกิจด้านใต้ สำหรับประเทศไทยแล้วมีเส้นทางที่เกี่ยวข้องภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 3 เส้นทาง โดยสามารถเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชาและเวียดนามผ่านทางเส้นทาง R1 และ R2 ในขณะที่การเดินทางไปยังประเทศจีนตอนใต้ก็สามารถกระทำได้ 2 เส้นทางด้วยกัน คือ ผ่านทางประเทศลาวหรือ R3A (จากเชียงราย-เชียงของ เข้าสู่ประเทศลาวที่แขวงบ่อแก้ว-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น และเข้าสู่ประเทศจีนที่บ่อหาน-เชียงรุ่ง-คุนหมิง) หรือผ่านทางประเทศเมียนมาร์ (จากเชียงราย เข้าสู่ประเทศเมียนมาร์ ที่ท่าขี้เหล็ก-เชียงตุง-เมืองลา และเข้าสู่ประเทศจีนที่ต้าลี่-เชียงรุ่ง-คุนหมิง) หรือ R3B เส้นทางที่เกี่ยวข้องภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 3 เส้นทาง สามารถแสดงดังตารางที่ 2-1 แสดงเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ตารางที่ 2-1 แสดงเส้นทางที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย ภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

เส้นทาง	แนวเส้นทาง
R1	กรุงเทพฯ-พนมเปญ - โฮจิมินห์ซิตี้ - ว่างเตา
R2	โครงข่ายเชื่อมโยงแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Corridor) ไทย - ลาว - เวียดนาม
R3	เส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศจีนตอนใต้ เชียงราย - คุนหมิง R3A (ไทย - ลาว - จีน) R3B (ไทย - เมียนมาร์ - จีน)
R10	เส้นทางเลียบชายฝั่งทะเล ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม

ที่มา : เกษม ชูจารุกุล, 2555 , 21

4. กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย -ไทย (IMT-GT)

กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย -ไทยมุ่งเน้นให้มีการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะ โครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบสาธารณูปโภคระหว่างประเทศ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนสำหรับประเทศไทย ได้แก่เส้นทางเชื่อมโยง จังหวัด สตูล - รัฐเปอรลิตส ของมาเลเซีย คิดเป็นระยะทางประมาณ 35 กิโลเมตร ซึ่งรับผิดชอบโดยกรมทางหลวง โดยกรมทางหลวงได้เสนอโครงข่ายเชื่อมโยงกับมาเลเซียอีก 2 เส้นทาง คือ เส้นทาง นาทวี - บ้านปรกอบ - อลอสตาร์ และเส้นทาง ยะลา - เบตง -

ปีนัง ซึ่งนอกจากจะเป็นความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนแล้ว การขนส่งทางรถไฟ ทางน้ำและทางอากาศก็นับว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่สำคัญภายใต้กรอบความร่วมมือนี้ด้วยเช่นกัน

สภาพและปริมาณการขนส่งปัจจุบัน ณ ด้านชายแดนที่สำคัญของประเทศไทย

การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศจำเป็นต้องผ่านจุดผ่านแดน ซึ่งเป็นจุดควบคุมการเข้า-ออกของสินค้า ยานพาหนะ และผู้โดยสาร ในประเทศไทยมีจุดผ่านแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นจำนวนมาก ทั้งจุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรน โดยแต่ละด่านชายแดนก็มีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างกัน ทั้งในเชิงสภาพการขนส่ง และปริมาณการขนส่ง รวมไปถึงกฎเกณฑ์ต่างๆที่ปฏิบัติกันอยู่ในปัจจุบัน(เกษม ชูจารุกุล, 2555, 25)

1. สภาพและปริมาณการขนส่งปัจจุบัน ณ ด้านชายแดนไทย-สาธารณรัฐระหว่างประเทศไทยลาว(สปป.ลาว)

ประเทศไทยมีแนวชายแดนติดต่อกับประเทศลาว เป็นระยะทางยาว 1,810 กิโลเมตร มีเขตติดต่อกับจังหวัดชายแดน 12 จังหวัด คือ หนองคาย มุกดาหาร อุบลราชธานี นครพนม เลย น่าน พะเยา อุดรดิตถ์ เชียงราย พิชญ์โลก อำนาจเจริญและบึงกาฬ โดยผ่านช่องทางการค้าชายแดนจำนวน 36 แห่ง เป็นจุดผ่านแดนถาวร 15 แห่ง จุดผ่านแดนชั่วคราว 1 แห่ง และจุดผ่อนปรน 32 แห่ง การเดินทางข้ามแดนจากประเทศไทยไปยังสาธารณรัฐประชาชนลาวสามารถกระทำได้ทั้งการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว หรือรถยนต์ที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง และการโดยสารรถประจำทาง โดยขอบเขตของการเดินทางข้ามประเทศระหว่างไทยและสาธารณรัฐประชาชนลาวและระยะเวลาการพำนักอยู่นั้น ขึ้นอยู่กับประเภทของเอกสารการเดินทาง ซึ่งสามารถเดินทางและพำนักในจังหวัดและแขวงใดๆ ก็ได้ในสาธารณรัฐประชาชนลาว

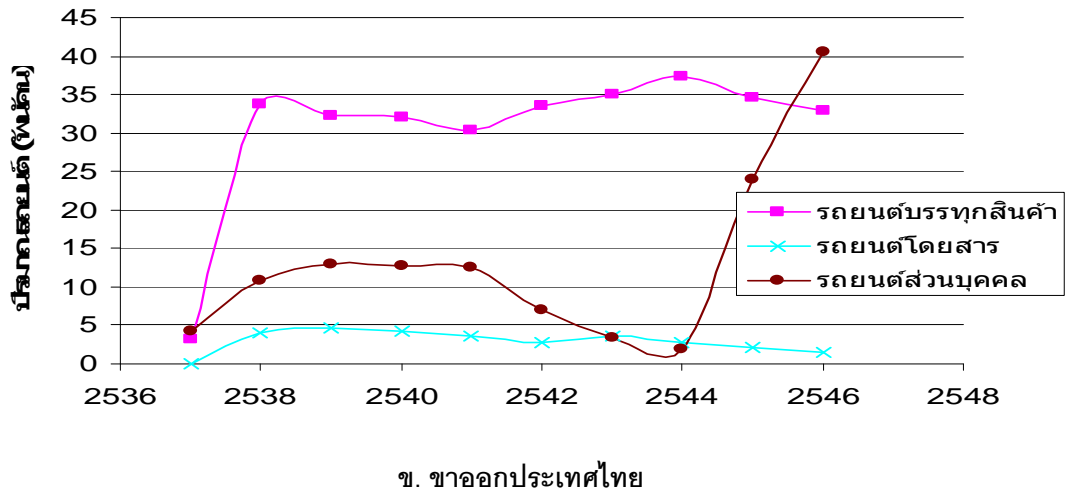
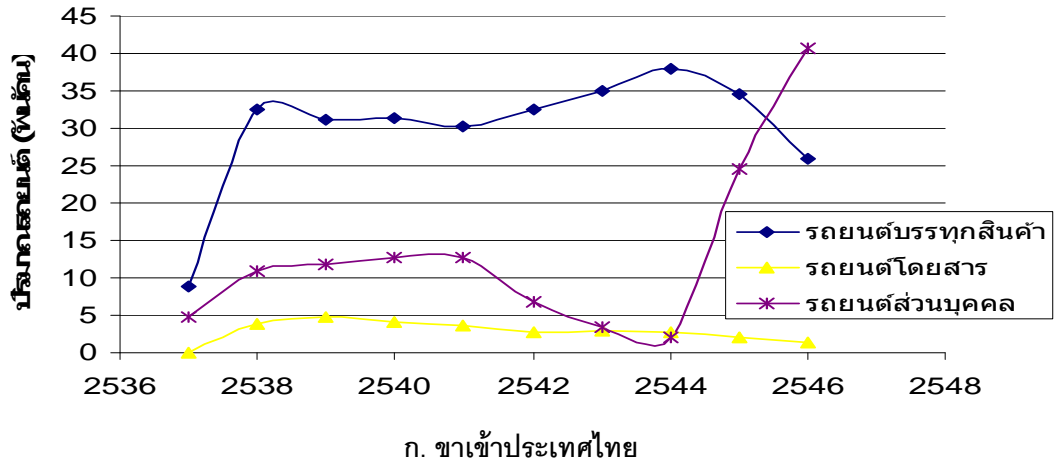
ในปัจจุบันมีการจัดให้มีการเดินทางโดยสารรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศไทย-สาธารณรัฐประชาชนลาว ทั้งสิ้น 12 เส้นทาง คือ 1.หนองคาย - นครหลวงเวียงจันทน์ 2. อุดรธานี - นครหลวงเวียงจันทน์ 3.อุบลราชธานี-ปากเซ 4. มุกดาหาร-สะหวันนะเขต 5. ขอนแก่น-นครหลวงเวียงจันทน์ 6. กรุงเทพฯ-นครหลวงเวียงจันทน์ 7. นครพนม-ท่าแขก 8. เชียงใหม่-เชียงใหม่-บ่อแก้ว-หลวงน้ำทา-อุดมไชย-หลวงพระบาง 9. อุดรธานี-หนองคาย-วังเวียง 10. กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี-ปากเซ 11. เชียงราย-บ่อแก้ว และ12. เลย-หลวงพระบาง

นอกจากรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศไทย - สาธารณรัฐประชาชนลาวแล้ว ยังมีการข้ามแดนของ รถยนต์ส่วนบุคคลและรถที่ใช้ในการประกอบการขนส่งอีกด้วย ทั้งนี้รถทุกคันที่จะนำไปใช้ระหว่างประเทศต้องเป็นรถที่ชำระภาษีประจำปีครบถ้วนถูกต้องและต้องมีเอกสารและเครื่องหมายกำกับ ดังนี้

- หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ หรือ Passport สำหรับรถ โดยหนังสืออนุญาตระหว่างประเทศนี้ มีลักษณะเป็นเล่มขนาดเดียวกับ Passport ของบุคคล ต้องติดอยู่กับรถตลอดระยะเวลาที่ทำการขนส่ง แบ่งเป็น 3 สี ได้แก่ หน้าปกสีฟ้าสำหรับรถทูต หน้าปกสีเขียวสำหรับรถตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2522 และหน้าปกสีม่วงสำหรับรถตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
- เครื่องหมายแสดงประเทศ หรือตัวอักษร T อยู่ในวงรี
- หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ
- ใบอนุญาตขับรถที่เป็นภาษาอังกฤษ เฉพาะผู้มีความประสงค์จะขับรถในต่างประเทศ
- แผ่นป้ายทะเบียนที่เป็นภาษาอังกฤษ

เมื่อมีการใช้สัญญาการขนส่งระหว่างประเทศ ทำให้รถบรรทุกสามารถเข้าไปส่งสินค้าได้ถึงคลังสินค้าของบริษัทนำเข้าในประเทศลาวได้ในทุกแขวงที่อยู่บนเส้นทางตามที่กำหนดไว้ในความตกลงฯ และยังสามารถขนส่งสินค้าออกจากประเทศลาวได้ โดยการขนส่งสินค้าออกจากลาวต้องผ่านพิธีการศุลกากรและจะมีเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสินค้าโดยเอกสารการผ่านแดนประกอบด้วย Passport รถ และคน จำนวนรถยนต์ที่เข้า-ออก ณ จุดตรวจสะพานมิตรภาพไทย - ลาว จังหวัดหนองคาย สามารถแสดงผังแผนภาพที่ 2-1 แสดงสถิติปริมาณรถยนต์ที่เข้า-ออก ณ จุดตรวจสะพานมิตรภาพไทย – ลาว จังหวัดหนองคาย (พ.ศ.2536-2548)

แผนภาพที่ 2-1 แสดงสถิติปริมาณรถยนต์ที่เข้า-ออก ณ จุดตรวจสะพานมิตรภาพไทย – ลาว จังหวัดหนองคาย (พ.ศ.2536-2548)



ที่มา : เกษม ชูจารุกุล, 2555, 24

จากแผนภาพที่ 2-1 แสดงสถิติปริมาณรถยนต์ที่เข้า-ออก ณ จุดตรวจสะพานมิตรภาพไทย – ลาว จังหวัดหนองคาย (พ.ศ.2536-2548) แสดงสถิติปริมาณรถยนต์ที่เข้า-ออก ณ จุดตรวจสะพานมิตรภาพไทย – ลาว จังหวัดหนองคาย แบ่งตามชนิดของยานพาหนะ จะเห็นได้ว่านับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2544 เป็นต้นมา มีปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลเข้า-ออกบริเวณจุดตรวจเป็นจำนวนเพิ่มขึ้นมาก ในขณะที่ปริมาณรถยนต์บรรทุกสินค้ามีแนวโน้มลดลง พบว่ามีแนวโน้มเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคล กล่าวคือ มีแนวโน้มสูงมากขึ้นทุกปี โดยในแต่ละปี ปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางเข้าประเทศไทยจะมีมากกว่าจำนวนผู้ที่เดินทางออกนอกประเทศไทยเล็กน้อย

2. สภาพและปริมาณการขนส่งปัจจุบัน ณ ด้านชายแดนไทย-กัมพูชา

ประเทศไทยมีแนวพรมแดนกับกัมพูชาเป็นระยะประมาณ 800 กิโลเมตร เริ่มจากช่องบกไปจนถึงจังหวัดตราด โดยมีแนวพรมแดน 7 จังหวัด ได้แก่จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ บุรีรัมย์ สระแก้ว จันทบุรี และตราด การเดินทางขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยและกัมพูชา โดยสามารถทำการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนซึ่งได้รับอนุญาตตามกฎหมาย จำนวน 6 จุด ในปัจจุบันมีการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามแดนระหว่างประเทศไทยและกัมพูชา ซึ่งการขนส่งส่วนใหญ่จะเป็นไปในรูปแบบการขนส่งจากไทยไปยังกัมพูชา โดยสามารถขนส่งสินค้าเข้าไปถึงจังหวัดเสียมราฐ ของกัมพูชา แต่อย่างไรก็ตาม การขนส่งส่วนมากจะมีเฉพาะบริเวณชายแดนไม่เกิน 2-5 กิโลเมตรเท่านั้น โดยด่านชายแดนบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ เป็นด่านชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชาที่มีปริมาณการเข้า-ออกของบุคคลและพาหนะมากที่สุด เนื่องจากมีตลาดการค้าที่เป็นจุดดึงดูด ได้แก่ ตลาดคลองลึก (ตลาดโรงเกลือ) และตลาดชายแดนไทย-กัมพูชา ในบริเวณดังกล่าว โดยที่การขนส่งผู้โดยสารสาธารณะมีบริการรถรับส่งขนาดเล็ก (รถตู้ สามล้อ) รับส่งผู้เดินทางในฝั่งกัมพูชาเพื่อรับส่งไปยังบ่อนคาลิโนและโรงแรมในบริเวณชายแดน สำหรับการขนส่งสินค้า ส่วนใหญ่จะเป็นรถขนส่งสินค้าจำพวกวัสดุก่อสร้างของไทยข้ามไปส่งสินค้าในบริเวณชายแดนประเทศกัมพูชา

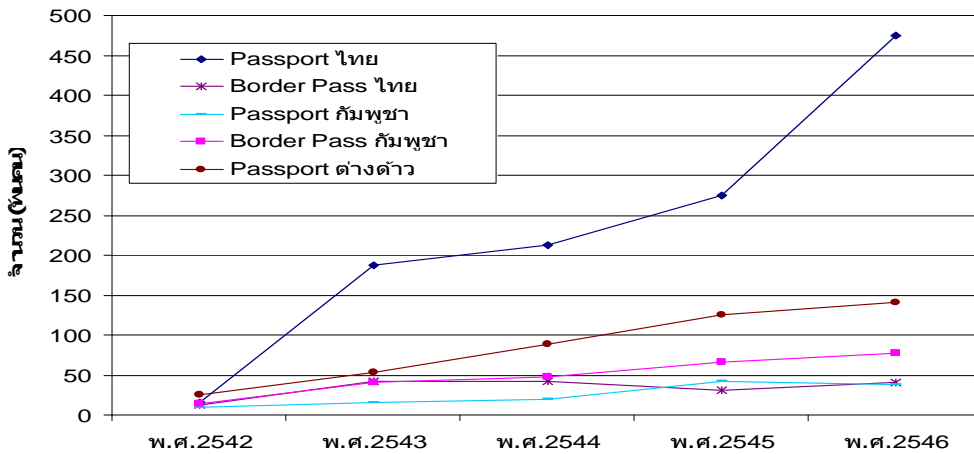
อย่างไรก็ดี ประเทศไทยและกัมพูชา ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจด้วยการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2548 และบันทึกความเข้าใจด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจร เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2551 และหนังสือแก้ไขบันทึกความเข้าใจด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจร เมื่อวันที่ 17 กันยายน 2552 ซึ่งมีผลทำให้เกิดการเดินทางรถสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกัน จำนวนรวมฝ่ายละ 40 คัน โดยได้เปิดเดินรถเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2554 ณ ด่านพรมแดน อรัญประเทศ-ปอยเปต โดยภายใต้บันทึกความเข้าใจดังกล่าว จะทำให้รถจากทั้งสองประเทศสามารถดำเนินการขนส่งระหว่างกันบนเส้นทางที่กำหนดได้มากกว่าเพียงการขนส่งบริเวณด่านพรมแดน นอกจากนี้ ยังได้มีการเปิดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศ 2 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-เสียมราฐ และ กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-พนมเปญ อีกด้วย

ในส่วนของการเดินทางข้ามแดนนั้นจะต้องใช้หนังสือเดินทางข้ามแดนบริเวณชายแดนทั้งสองประเทศ ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ หนังสือเดินทางสำหรับประชาชนไทยและประชาชนประเทศที่สาม และหนังสือผ่านแดนสำหรับบุคคลที่มีสัญชาติไทยและบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการถาวรแล้ว โดยจะต้องมีภูมิตำเนาอยู่ในบริเวณชายแดนจากการประชุมรัฐมนตรีร่วมไทย-กัมพูชา ชาวไทยที่ถือบัตรผ่านแดนของไทยสามารถเดินทางได้จนถึง จังหวัดเสียมราฐ โดยผ่านจังหวัดบันเตียนเมียนเจย ส่วนชาวกัมพูชาซึ่งอาศัยอยู่ในพื้นที่

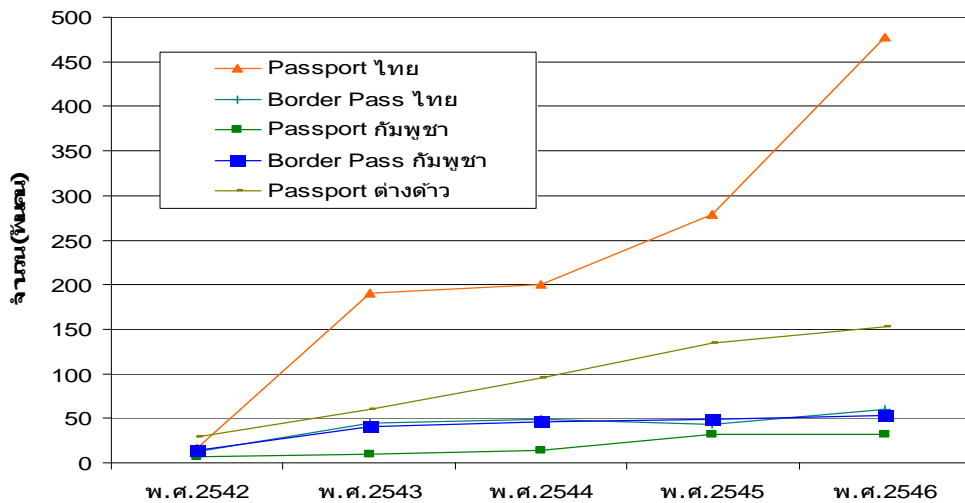
ชายแดน และถือบัตรผ่านแดนสามารถเดินทางเข้าประเทศไทยผ่านจังหวัดสระแก้ว ได้จนถึงจังหวัด
ปราจีนบุรี

แผนภาพที่ 2-2 แสดงปริมาณผู้โดยสารที่เข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก

จังหวัดสระแก้ว (พ.ศ.2542-พ.ศ.2546)



ก. ขาเข้าประเทศไทย



ข. ขาออกประเทศไทย

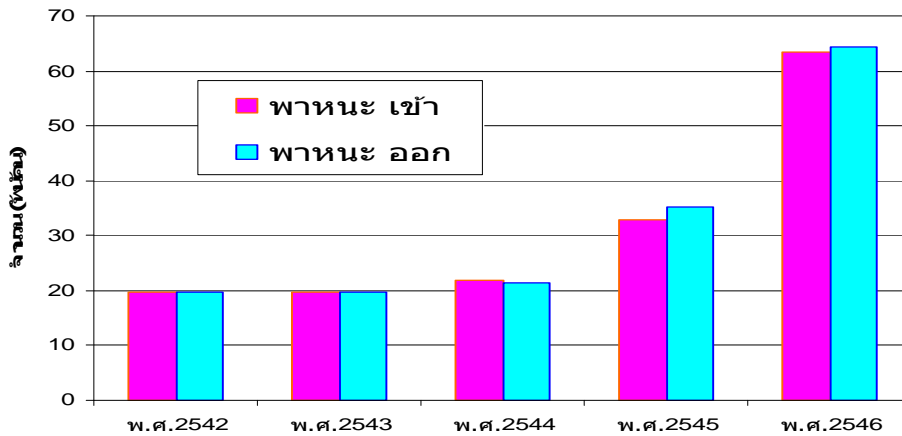
ที่มา : เกษม ชูจารุกุล, 2555, 25

จากแผนภาพที่ 2-2 แสดงปริมาณผู้โดยสารที่เข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรบ้าน
คลองลึก จังหวัดสระแก้ว (พ.ศ.2542-พ.ศ.2546) แสดงปริมาณผู้โดยสารที่เข้าและออกจากประเทศ
ไทย ณ จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก ดำเนินการตรวจคนเข้าเมือง อรัญประเทศ โดยในปี พ.ศ.2546
มีผู้ใช้หนังสือเดินทางไทยผ่านเข้าออกกว่า 470,000 คน โดยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆในแต่ละ
ปี ในขณะที่ผู้ใช้หนังสือเดินทางกัมพูชาผ่านเข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนมีจำนวนน้อยกว่าผู้ใช้
หนังสือเดินทางไทยมาก กล่าวคือมีเพียงประมาณ 40,000 คนในปี พ.ศ. 2546 นอกจากนี้ผู้เดินทาง
เข้า-ออกโดยใช้หนังสือเดินทางแล้ว ยังมีผู้ใช้หนังสือผ่านแดน (Border pass) ทั้งของไทย

และกัมพูชาเข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนบ้านคลองลึกอีกด้วย โดยในปี พ.ศ.2546 มีผู้ที่ผ่านเข้า-ออกโดยใช้หนังสือผ่านแดนไทยเป็นจำนวนกว่า 140,000 คน

เมื่อพิจารณาปริมาณยานพาหนะเข้า-ออกประเทศไทย ณ จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก ด้านอรัญประเทศ ดังแสดงในแผนภาพที่ 2-3 ปริมาณยานพาหนะเข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว จะพบได้ว่านับตั้งแต่ปี พ.ศ.2544 ปริมาณยานพาหนะที่ผ่านเข้า-ออกได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยในปี พ.ศ.2546 มีจำนวนมากกว่า 60,000 คัน

แผนภาพที่ 2-3 ปริมาณยานพาหนะเข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว



ที่มา : เกษม ชูจารุกุล, 2555, 26

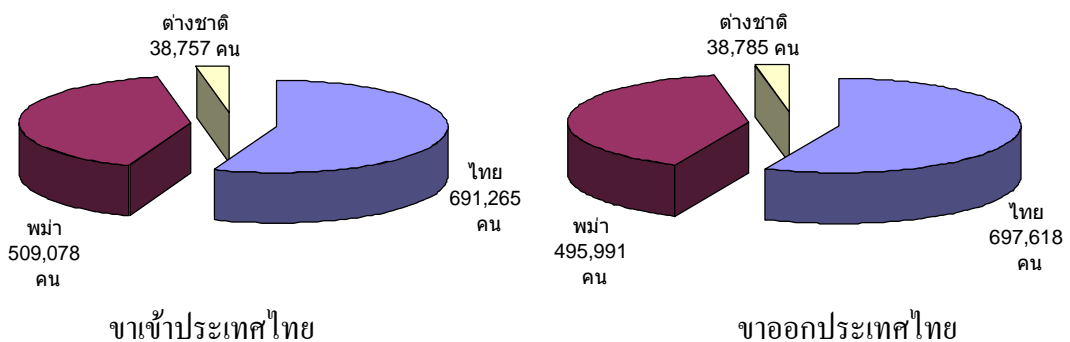
3. สภาพและปริมาณการขนส่งปัจจุบัน ณ ด้านชายแดนไทย - เมียนมาร์

ประเทศไทยมีแนวพรมแดนกับสหภาพเมียนมาร์เป็นระยะประมาณ 1,780 กิโลเมตร โดยมีแนวพรมแดน 10 จังหวัด ได้แก่จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพรและระนอง ตามร่างความตกลงระหว่างประเทศระหว่างประเทศไทยและสหภาพเมียนมาร์ว่าด้วยการข้ามแดนระหว่างประเทศทั้งสอง กำหนดให้มีช่องทางการเข้า-ออก 3 แห่ง ได้แก่ด่านแม่สอด จังหวัดตาก ตรงข้ามกับด่านเมียวดี ด่านแม่สาย จังหวัดเชียงรายตรงข้ามกับด่านท่าจีเหล็ก และด่านระนอง จังหวัดระนอง ตรงข้ามกับด่านเกาะสองของเมียนมาร์

การเดินทางข้ามแดนจะต้องใช้หนังสือเดินทางข้ามแดนบริเวณชายแดนทั้งสองประเทศ โดยแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ หนังสือเดินทาง (Passport) สามารถเข้า-ออก และพำนักได้ไม่เกิน 4 สัปดาห์ และหนังสือผ่านแดน (Border pass) ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือบัตรผ่านแดน มีอายุการใช้งาน 2 ปี โดยได้รับอนุญาตให้พำนักได้คราวละไม่เกินสองสัปดาห์ และบัตรผ่านแดนชั่วคราว ซึ่งใช้ได้เพียงครั้งเดียวและพำนักได้ไม่เกิน 1 สัปดาห์

ณ ด่านแม่สาย จังหวัดเชียงรายซึ่งเป็นด่านชายแดนเหนือสุดของประเทศไทย เป็นจุดเชื่อมต่อไทย-เมียนมาร์-จีน ที่มีปริมาณการเข้า-ออกของบุคคลและพาหนะจำนวนมาก ในช่วง 1-2 ปีที่ผ่านมามูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกมีปริมาณสูงขึ้นมา โดยกว่า 80% ของสินค้านำเข้ามาจากประเทศจีน เนื่องจากถนนเชื่อมต่อกับเชียงรุ่งมาถึงท่าขี้เหล็กก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วโดยประเทศจีนได้ให้การสนับสนุน และมีโครงการขยายถนนเป็น 4 ช่องทาง โดยรถขนส่งสินค้าจะใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 8 ชั่วโมง อย่างไรก็ตามการขนส่งทางน้ำในปัจจุบันยังมีอุปสรรคเนื่องจากน้ำแล้งจากการสร้างเขื่อนของจีน นอกจากนี้ประเทศไทยกำลังมีโครงการก่อสร้างสะพานแห่งที่ 2 เชื่อมระหว่างไทยกับเมียนมาร์ ซึ่งเมื่อสะพานแห่งใหม่เปิดทำการจะใช้สำหรับการขนส่งสินค้าโดยมีโครงการจัดก่อสร้างด่านพรมแดนชั่วคราว คลังสินค้าและลาน ICD (Inland Container Depot) ทั้งส่วนขาเข้าและออก เพื่อพักและถ่ายสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์ สภาพการขนส่งสินค้า ณ ด่านแม่สายส่วนใหญ่เป็นรถขนส่งสินค้าของไทยเข้าไปส่งสินค้าในบริเวณชายแดนประเทศเมียนมาร์ ซึ่งรถสินค้าของไทยจะเข้าไปเพียงแค่ท่าขี้เหล็กและกลับภายในวันเดียว ยกเว้นสินค้าประเภทน้ำมันและยางแผ่นที่เข้าไปในเมียนมาร์ไกลกว่า

ในส่วนofd่านแม่สอด จังหวัดตาก ในช่วงต้นปี พ.ศ. 2547 (ม.ค.-มิ.ย.) มีอัตราการขยายตัวของปริมาณการค้าขายและการขนส่งผ่านทางด่านแม่สอดค่อนข้างสูง โดยที่ปริมาณดังกล่าวมากกว่าปริมาณการค้าขายและขนส่งในปี 2546ทั้งปี ทั้งนี้เนื่องมาจากทางประเทศเมียนมาร์ถูกต่อต้านจากต่างประเทศในเรื่องการค้าทางทะเล ทำให้แนวโน้มในการขนส่งทางบกจึงสูงขึ้น และจากสภาพถนนที่มีการปรับปรุงให้สะดวกมากขึ้น เราสามารถแสดงปริมาณบุคคลและยานพาหนะที่เข้าออกประเทศไทย ณ ด่านพรมแดนแม่สาย จังหวัดเชียงราย ในปี พ.ศ. 2546 ตามแผนภาพที่ 2-4 ปริมาณผู้โดยสารที่เข้า-ออกประเทศไทย ณ จุดผ่านแดน อ.แม่สาย ปี 2546 และแผนภาพที่ 2-5 ปริมาณยานพาหนะที่เข้า-ออกประเทศไทย ณ จุดผ่านแดน อ.แม่สาย ปี 2546

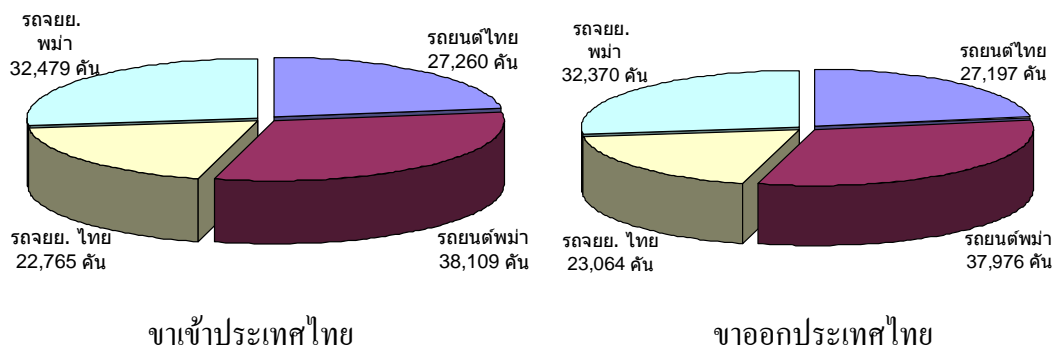


ที่มา : เกษม ชูจารุกุล, 2555, 26

จากแผนภาพ2-4 ปริมาณผู้โดยสารที่เข้า-ออกประเทศไทย ณ จุดผ่านแดน อ.แม่สาย ปี 2546 เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้ว จะพบว่าบุคคลสัญชาติไทยมีการเข้า-ออกมากที่สุด

โดยคิดเป็นมากกว่าร้อยละ 50 ของทั้งหมด ซึ่งปริมาณบุคคลขาเข้าและขาออกมีปริมาณที่ไม่แตกต่างกันมากนัก อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบปริมาณการเข้าออก ณ ปี 2546 เทียบกับปี 2545 แล้วพบว่า มีอัตราการเพิ่มขึ้นค่อนข้างสูง กล่าวคือ เพิ่มขึ้นถึง 50 เปอร์เซ็นต์

แผนภาพที่ 2-5 ปริมาณยานพาหนะที่เข้า-ออกประเทศไทย ณ จุดผ่านแดน อ.แม่สาย ปี 2546



ที่มา : เกษม ชูจารุกุล, 2555, 27

จากแผนภาพที่ 2-5 ปริมาณยานพาหนะที่เข้า-ออกประเทศไทย ณ จุดผ่านแดน อ.แม่สาย ปี 2546พบว่า รถขนส่งสินค้าที่เข้า-ออกด่านแม่สอดนั้นเกือบทั้งหมดจะเป็นรถสัญชาติไทย ซึ่งจะทำให้การขนส่งสินค้าจากฝั่งประเทศไทยข้ามฝั่งยังบริเวณชายแดนในฝั่งเมียนมาร์ จากนั้นจะทำการขนส่งสินค้ากลับจากฝั่งเมียนมาร์ โดยในปัจจุบันยังไม่มีการนำรถขนส่งเข้าไปเกินบริเวณชายแดน ทั้งนี้เนื่องมาจากข้อจำกัดด้านถนนที่มีสภาพไม่สมบูรณ์ ตลอดจนสภาพการปกครองพื้นที่ของเมียนมาร์ และชนกลุ่มน้อยที่เสี่ยงต่อการเกิดปัญหาด้านความปลอดภัย สำหรับรถสัญชาติเมียนมาร์ที่เข้า-ออกด่านส่วนใหญ่จะเป็นรถโดยสารส่วนบุคคลและรถโดยสารขนาดเล็กเช่นรถตู้สองแถวเล็ก ที่ทำการรับส่งผู้คนที่เข้ามาซื้อขายสินค้า

4. สภาพและปริมาณการขนส่งปัจจุบัน ณ ด่านชายแดนไทย-มาเลเซีย

ประเทศไทยมีแนวพรมแดนกับมาเลเซียเป็นระยะประมาณ 500 กิโลเมตร ครอบคลุม 4 จังหวัด ได้แก่ สตูล สงขลา ยะลาและนราธิวาส โดยมีจุดผ่านแดนถาวร 9 แห่ง ซึ่งการเดินทางข้ามแดนเข้า-ออกระหว่างไทยและมาเลเซียสามารถทำได้ทั้งการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวและรถโดยสารสาธารณะไม่ประจำทาง (รถโดยสารทัศนจร) สำหรับการขนส่งสินค้าและการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเข้า-ออกระหว่างประเทศนั้นมีเงื่อนไขที่แตกต่างกัน โดยประเทศมาเลเซียกำหนดให้รถยนต์ที่ผ่านเข้า-ออกต้องมีเอกสารต่างๆ ได้แก่ใบอนุญาตให้นำรถยนต์ส่วนบุคคลจากต่างประเทศเข้าประเทศมาเลเซีย (International Circulation Permit, ICP) สมุดทะเบียนรถที่แปลเป็นภาษามาเลเซียหรืออังกฤษ เอกสารการทำประกันบุคคลประเภท 3 ที่ครอบคลุมถึงประเทศมาเลเซีย และใบอนุญาตขับขี่ที่ไม่หมดอายุและมีการแปลเป็นภาษาอังกฤษ อย่างไรก็ตาม

รัฐบาลมาเลเซียอนุญาตให้รถไทยเข้าประเทศมาเลเซียได้โดยไม่มี ICP ได้ไม่เกินระยะ 2 กิโลเมตร จากด่านชายแดนที่เข้าประเทศมาเลเซียเท่านั้น

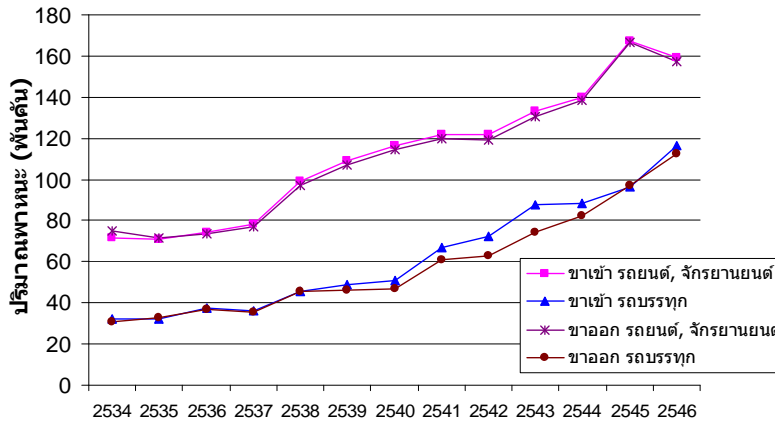
กรมการขนส่งทางบกได้ออกประกาศกรมการขนส่งทางบกที่ 7/2528 ลงวันที่ 20 มิถุนายน 2528 เพื่อกำหนดมาตรการจัดระเบียบการนำรถโดยสารต่างประเทศที่เข้ามาทางชายแดน ไทย-มาเลเซีย เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างมีระเบียบ เสมอภาค และถูกต้องตามกฎหมาย ตลอดจนอำนวยความสะดวกและส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดภาคใต้ โดยให้มีการปฏิบัติ ดังนี้

1. รถโดยสารที่จดทะเบียนต่างประเทศที่นำนักท่องเที่ยวเข้ามาตามด่านต่างๆ ทางภาคใต้ในเขตจังหวัดนราธิวาส ยะลา สตูล และสงขลาทุกคัน ให้เข้ามาถึงเขตท้องที่อำเภอเมือง ของจังหวัดที่ด่านนั้นๆ ตั้งอยู่ รวมทั้งอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา โดยแจ้งความประสงค์ในการ นำรถเข้ามาในประเทศไทย ด้วยวิธีรายงาน ณ ด่านที่นำรถเข้า และจะต้องรายงานให้สำนักงาน ขนส่งจังหวัดนั้นๆ ทราบทุกครั้งที่มา

2. หากต้องการเดินทางออกนอกเขตพื้นที่ที่กำหนดในข้อ 1 แต่อยู่ในเขตพื้นที่ 5 จังหวัด คือ นราธิวาส ปัตตานี ยะลา สตูล และสงขลา ต้องยื่นคำขออนุญาตจากกรมการขนส่งทาง บก ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่ตั้งอยู่ในเขตจังหวัดที่นำรถเข้ามาถึงครั้งแรกหรืออาจจะขออนุญาต เป็นการล่วงหน้าจากสถานกงสุลไทยหรือสถานทูตไทย

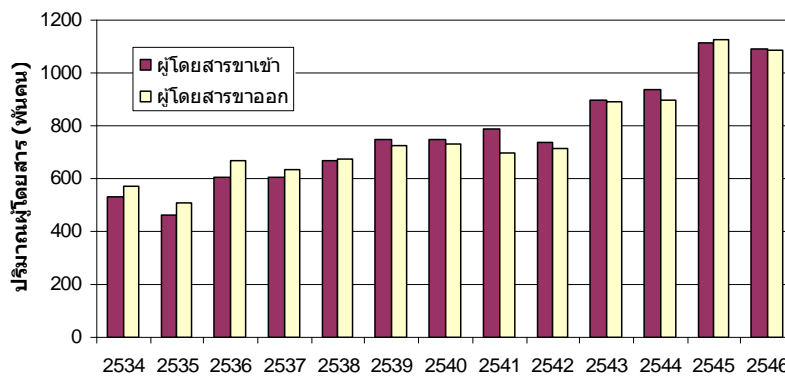
3. ถ้าต้องการเดินทางออกนอกเขตพื้นที่ 5 จังหวัด จะต้องใช้รถโดยสารไทย เว้นแต่ กรณีจำเป็นที่ต้องใช้รถโดยสารต่างประเทศเดินทาง จะต้องขออนุญาตจากกรมการขนส่ง ทางบกในกรณีการขนส่งผ่านแดน ทางมาเลเซียยินยอมให้มีการขนส่งสินค้านำเที่ยวทางถนนจาก ประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ได้ และยังสามารถขนส่งสินค้าทั่วไปจากสิงคโปร์ผ่านมายัง ประเทศไทยได้สำหรับเที่ยวกลับ โดยเป็นไปตามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้านำเที่ยว ทางถนนจากประเทศไทยผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ โดยมาเลเซียกำหนดจุดเข้าที่ บุกิตคาบูอิตัม (ตรงกับด่านสะเดา) ซึ่งจะต้องใช้ทางหลวงเอเชียหมายเลข 2 ไปยังสิงคโปร์ แต่ใน ปัจจุบันอนุโลมให้ใช้เส้นทาง North – South Expressway สถิติยานพาหนะเข้า-ออก ณ ด่าน ชายแดนไทย-มาเลเซีย สามารถแสดงในแผนภาพที่ 2-6 สถิติยานพาหนะเข้า-ออก ณ ด่านพรมแดน สะเดา จังหวัดสงขลาปี 2546

แผนภาพที่ 2-6 สถิติยานพาหนะเข้า-ออก ณด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลาปี 2546



ที่มา : เกษม ชูจารุกุล, 2555, 28

แผนภาพที่ 2-7 สถิติผู้โดยสารเข้า-ออก ณด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา



ที่มา : เกษม ชูจารุกุล, 2555, 28

จากแผนภาพที่ 2-6 สถิติยานพาหนะเข้า-ออก ณด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลาปี 2546 และแผนภาพที่ 2-7 สถิติผู้โดยสารเข้า-ออก ณด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา แสดงปริมาณยานพาหนะและปริมาณบุคคลที่เข้า-ออกประเทศไทย ณด่านสะเดา จังหวัดสงขลา ซึ่งเมื่อพิจารณาประเภทยานพาหนะออกเป็น 2 ประเภท คือ รถยนต์ร่วมกับรถจักรยานยนต์ และรถบรรทุก พบว่ายานพาหนะที่เข้า-ออก ณด่านสะเดา มีปริมาณการเข้า-ออกของยานพาหนะในแต่ละประเภทใกล้เคียงกัน ซึ่งมีการเพิ่มปริมาณกว่า 2 เท่าตัว สำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ส่วนรถบรรทุกมีการเพิ่มปริมาณกว่า 3.5 เท่า ในส่วนของอัตราส่วนการเข้า-ออกของรถบรรทุกอยู่ในช่วง 31-42 เปอร์เซ็นต์ ในส่วนของปริมาณผู้โดยสารที่เข้า-ออกประเทศไทย มีปริมาณการเข้าและออกใกล้เคียงกันในทุกปี และแนวโน้มของปริมาณการเข้า-ออก ณด่านสะเดา มีการเพิ่มขึ้นสูงโดยในช่วงปี พ.ศ. 2534 – 2546 มีการเพิ่มปริมาณ 2 เท่าตัว

5. เส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ

ปัจจุบันประเทศไทยมีเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศไทย ลาว และกัมพูชา สำหรับเมียนมาร์ยังไม่มีรถโดยสารสาธารณะที่ทำการเดินรถเข้า-ออก ไทย-เมียนมาร์ สำหรับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว จะมีเส้นทางรถโดยสารสาธารณะหลายช่องทาง อันเนื่องมาจากความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง โดยกรมการขนส่งทางบก เร่งศึกษาเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะในประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อขยายการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะในอนาคต เพื่อเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารของไทยเข้าสู่ประชาคมอาเซียน เส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศไทย สามารถแสดงได้ดังตารางที่ 2-2 แสดงเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ

ตารางที่ 2-2 แสดงเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ

เส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ			
ที่	ลาว	กัมพูชา	เมียนมาร์
สายที่ 1	จังหวัดหนองคาย – นครหลวงเวียงจันทน์		
สายที่ 2	จังหวัดอุดรธานี - นครหลวงเวียงจันทน์		
สายที่ 3	จังหวัดอุบลราชธานี - ปากเซ		
สายที่ 4	จังหวัดมุกดาหาร - สะหวันนะเขต		
สายที่ 5	ขอนแก่น - นครหลวงเวียงจันทน์		
สายที่ 6	กรุงเทพมหานคร- นครหลวงเวียงจันทน์		
สายที่ 7	จังหวัดนครพนม – เมืองท่าแขก		

ตารางที่ 2-2(ต่อ) แสดงเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ

เส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ			
ที่	ลาว	กัมพูชา	เมียนมาร์
สายที่ 8	จังหวัดเชียงใหม่ – แขวงหลวงพระบาง		
สายที่ 9	จังหวัดอุดรธานี – หนองคาย – วังเวียง		
เส้นทางสายที่ 10	กรุงเทพมหานคร – ปากเซ		
เส้นทางสายที่ 11	เชียงราย - แขวงบ่อแก้ว		
เส้นทางสายที่ 12		กรุงเทพมหานคร – เสียมราฐ	
เส้นทางสายที่ 13		กรุงเทพมหานคร – พนมเปญ	
เส้นทางสายที่ 14	เลย - หลวงพระบาง		

ที่มา: เส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ, ออนไลน์, 2557

กรมการขนส่งทางบก ได้ทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป. ลาว) และความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนใน อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางด้วยรถโดยสารระหว่างสองประเทศให้ประชาชนได้รับความสะดวกมากขึ้น ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบก ได้ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสาร (รถโดยสารไม่ประจำทางและส่วนบุคคล) จำนวนผู้ประกอบการ 285 ราย จำนวนรถ 677 คัน มีเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศไทย - สปป. ลาว จำนวน 12 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางหนองคาย - นครหลวงเวียงจันทน์ เส้นทางอุดรธานี - นครหลวงเวียงจันทน์ เส้นทางอุบลราชธานี - ปากเซ เส้นทางมุกดาหาร - สะหวันนะเขต เส้นทางขอนแก่น - นครหลวงเวียงจันทน์ เส้นทางกรุงเทพฯ - นครหลวงเวียงจันทน์ เส้นทางนครพนม - ท่าแขก เส้นทางเชียงใหม่ - เชียงราย - บ่อแก้ว - หลวงน้ำทา - อุดมไชย - หลวงพระบาง เส้นทางอุดรธานี - หนองคาย - วังเวียง และเส้นทางกรุงเทพฯ - อุบลราชธานี - ปากเซ เส้นทางเชียงราย-บ่อแก้ว และเส้นทางเลย-หลวงพระบาง (เดินรถโดยสารไทย-ลาว-จีน, ออนไลน์, 2557)

นอกจากนี้กรมการขนส่งทางบก รอลงนามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกผู้โดยสารข้ามแดน เส้นทางเดินรถไทย - ลาว – จีน ณ จุดผ่านแดนเชียงของ - ห้วยทราย และบ่อเต็น

– โมฮาน โดยกรมการขนส่งทางบกได้ทำความตกลงระหว่างไทย - ลาว - เวียดนาม และไทย - กัมพูชา - เวียดนาม เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยว โดยให้สิทธิซึ่งกันและกันในการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศและ ไม่มีการจำกัดจำนวนรถที่ใช้ในการขนส่ง

ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบก เดินหน้าศึกษาเส้นทางรถโดยสารสาธารณะในประเทศสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว เพื่อขยายการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะในอนาคต เพื่อเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารของไทยเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

กฎหมายทั่วไปและกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับบริการขนส่งและโลจิสติกส์

กฎหมายและกฎระเบียบของไทยที่เกี่ยวข้องกับบริการด้านโลจิสติกส์ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหลายหน่วยงาน เช่น กรมพัฒนาธุรกิจการค้าภายใต้กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กระทรวงแรงงาน องค์การคลังสินค้า บริษัทไปรษณีย์ไทย จำกัด เป็นต้น(จิระวัฒน์ ชาลีพร, 2555, 20)

1. กฎหมายทั่วไป

กฎหมายทั่วไป ได้แก่ พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ 2 พ.ศ. 2534 และฉบับที่ 3 พ.ศ. 2544 พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551

2. กฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับบริการขนส่งและโลจิสติกส์

กฎหมายที่ครอบคลุมการดำเนินการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาการขนส่งเดียวกัน ได้แก่ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยกฎหมายที่ครอบคลุมการดำเนินการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาการขนส่งเดียวกัน ประกอบด้วย พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติการรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 สำหรับการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 การขนส่งทางน้ำ ประกอบด้วย พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 ข้อกำหนดของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ศึกษาพิมพ์เขียวเพื่อการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ร่างสุดท้าย 17 กันยายน 2007

แนวคิดการขนส่ง

1. ความหมายของการขนส่ง

คำว่า “การขนส่ง (Transportation)” ความหมายโดยรวมหมายถึง การเคลื่อนย้ายคน (People) สินค้า (Goods) หรือบริการ (Services) จากตำแหน่งหนึ่งไปยังอีกตำแหน่งหนึ่ง ในกรณีของการเคลื่อนย้ายคนนั้นจะเป็นเรื่องของการขนส่งผู้โดยสารเสียเป็นส่วนใหญ่

ความหมายของการขนส่งตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 หมายถึง การขนส่งคนสัตว์หรือสิ่งของโดยทางบกด้วยรถ

ความหมายของการขนส่งทางเศรษฐศาสตร์ หมายถึง การเคลื่อนย้ายบุคคล สิ่งมีชีวิตหรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่ง โดยอาศัยอุปกรณ์ในการขนส่ง ตามความต้องการและเกิดอรรถประโยชน์

2. บทบาทของการขนส่ง

การขนส่งก่อให้เกิดอรรถประโยชน์เกี่ยวกับสถานที่และเวลา การขนส่งเป็นการเคลื่อนย้ายบุคคล สิ่งมีชีวิต หรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปอีกที่หนึ่ง ซึ่งการเคลื่อนย้ายสิ่งของหรือสินค้าจากที่หนึ่งที่มีสินค้าจำนวนมากเกินความต้องการของผู้บริโภค ไปอีกที่หนึ่งที่มีความต้องการของผู้บริโภคมีมากกว่าสินค้า จะทำให้ราคาของสินค้าเพิ่มขึ้นและการขนส่งที่มีประสิทธิภาพทำให้เกิดการประหยัดเวลาในการขนส่ง และการเดินทาง การขนส่งเป็นตัวเชื่อมโยงการผลิตและการบริโภค การขนส่งเป็นการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบจากแหล่งต่าง ๆ เพื่อนำมาผลิตสินค้า เช่น โรงงานผลิตเฟอร์นิเจอร์ นำไม้จากจังหวัดตราดมาทำการผลิตเฟอร์นิเจอร์ที่จังหวัดระยอง เมื่อผลิตเสร็จแล้วการขนส่งเป็นตัวกลางกระจายสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภค เช่น นำเฟอร์นิเจอร์จากจังหวัดระยองมาจำหน่ายให้ผู้บริโภคที่กรุงเทพมหานคร เป็นต้น (อิทธิเดช มูลมั่งมี, 2553: 63)

3. ความสำคัญของการขนส่ง

ความสำคัญของการขนส่ง สามารถแบ่งออกได้ ดังนี้(ประชด ไกรเนตร, 2541: 51)

3.1 ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ

การขนส่งเป็นปัจจัยพื้นฐานในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ดังนี้

3.1.1 การขนส่งช่วยขยายตลาดให้กว้างขึ้น

การขนส่งช่วยขยายตลาดให้กว้างขึ้น เมื่อธุรกิจทำการผลิตสินค้าได้ การขนส่งจะทำหน้าที่ในการกระจายสินค้าไปสู่ผู้บริโภคทั้งภายในและภายนอกประเทศ ทำให้

ตลาดของสินค้าขยายตัวกว้างขึ้น รายได้จากการจำหน่ายสินค้าเพิ่มมากขึ้นธุรกิจก็จะเป็นธุรกิจที่มีขนาดใหญ่

3.1.2 การขนส่งช่วยลดต้นทุนในการผลิต

การขนส่งช่วยลดต้นทุนในการผลิต ในการผลิตธุรกิจจำเป็นต้องมีการขนย้ายวัตถุดิบจากแหล่งวัตถุดิบมายังแหล่งผลิต การขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะสามารถขนส่งวัตถุดิบในแต่ละครั้งได้เป็นจำนวนมาก ซึ่งช่วยประหยัดต้นทุนในการผลิตสินค้าได้ และการที่ธุรกิจสามารถขยายตลาดโดยจำหน่ายสินค้าทั้งภายในและภายนอกได้ ทำให้ธุรกิจต้องทำการผลิตสินค้าเป็นจำนวนมาก มีคุณภาพเป็นมาตรฐานเดียวกัน ในการผลิตธุรกิจขนาดใหญ่ จึงใช้เครื่องจักรในการผลิตก่อให้เกิดการผลิตขนาดใหญ่ และช่วยลดต้นทุนในการผลิตต่อหน่วยได้

3.1.3 การขนส่งช่วยให้เกิดการจ้างแรงงาน

การขนส่งช่วยให้เกิดการจ้างแรงงาน การขนส่งก่อให้เกิดการผลิตขนาดใหญ่ทำให้ธุรกิจมีความต้องการแรงงานมากขึ้น และเป็นการนำแรงงานจากที่หนึ่งที่มีแรงงานจำนวนมากไปอีกที่หนึ่งที่มีความต้องการแรงงาน เช่น คนงานจากภาคตะวันออก-เฉียงเหนือซึ่งมีภูมิประเทศค่อนข้างแห้งแล้ง คนส่วนใหญ่ไม่มีงานทำ การขนส่งทำให้คนงานจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สามารถมาทำงานในภาคกลางหรือภาคตะวันออก ที่มีความต้องการแรงงานได้ หรือคนงานในประเทศไทยเดินทางไปทำงานต่างประเทศ ก็เนื่องจากการขนส่งที่มีประสิทธิภาพนั่นเอง

3.1.4 การขนส่งช่วยให้เกิดดุลยภาพในระดับราคาสินค้า

การขนส่งช่วยให้เกิดดุลยภาพในระดับราคาสินค้า ธุรกิจเมื่อผลิตสินค้าการขนส่งจะทำหน้าที่นำสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภค เช่น จังหวัดจันทบุรี ในฤดูกาลเงาะจะมีผลผลิตเงาะออกมาสู่ตลาดเป็นจำนวนมาก การขนส่งที่มีประสิทธิภาพสามารถ นำเงาะไปจำหน่ายได้ใน ทุกจังหวัดทั่วประเทศ และราคาของเงาะที่จำหน่ายในแต่ละจังหวัดจะเป็นราคาที่ใกล้เคียงกัน ทำให้เกิดดุลยภาพในระดับราคา ถ้าการขนส่งไม่มีประสิทธิภาพเงาะในจังหวัดจันทบุรีจะมีราคาถูกมาก ส่วนเงาะที่จำหน่ายในจังหวัดอื่น จะมีราคาสูงมาก เป็นต้น

3.1.5 การขนส่งช่วยให้สินค้าถึงผู้บริโภคอย่างมีประสิทธิภาพ

การขนส่งช่วยให้สินค้าถึงผู้บริโภคอย่างมีประสิทธิภาพ การขนส่งที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพในปัจจุบัน ทำให้สินค้าถึงผู้บริโภคอย่างมีประสิทธิภาพ การขนส่งที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพในปัจจุบัน ทำให้สินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภคทำได้ง่าย มีประสิทธิภาพ เช่น ผู้บริโภคในประเทศสุวรรณภูมิสั่งซื้อดอกกุหลาบจากจังหวัดเชียงใหม่ การขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะทำให้ผู้บริโภคได้รับดอกกุหลาบที่มีความสวยและสดเสมือนตัดจากต้นกุหลาบใหม่ๆ

3.2 ด้านสังคมและวัฒนธรรม

การขนส่งมีความสำคัญในด้านสังคมและวัฒนธรรมดังนี้

3.2.1 การขนส่งช่วยให้เกิดการขยายเมือง

ปัจจุบันประชาชนไม่จำเป็นต้องแออัดอยู่เฉพาะภายในใจกลางเมืองเท่านั้น เพราะการขนส่งที่สะดวกและรวดเร็ว ประชาชนสามารถมีที่พักอาศัยกระจายไปในถิ่นต่าง ๆ ได้เป็นการขยายเมืองให้ใหญ่ขึ้น

3.2.2 การขนส่งทำให้มาตรฐานการศึกษาของประชาชนสูงขึ้น

การขนส่งทำให้มาตรฐานการศึกษาของประชาชนสูงขึ้น เช่น เดิมสถานศึกษาระดับมหาวิทยาลัยจะมีอยู่เฉพาะในกรุงเทพมหานคร นักศึกษาที่อยู่ต่างจังหวัดจำเป็นต้องย้ายเข้ามาในกรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาในระดับมหาวิทยาลัย แต่ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งที่สะดวกขึ้น สถานศึกษาได้ขยายไปอยู่ตามภาคต่าง ๆ นักศึกษาสามารถจะศึกษาได้ในภูมิภาคที่ตนเองอยู่อาศัย โดยไม่จำเป็นต้องย้ายสถานที่อยู่ทำให้มาตรฐานการศึกษาของประชาชนดีขึ้น

3.2.3 การขนส่งทำให้มนุษย์มีการติดต่อสัมพันธ์กันระหว่างสังคม

การขนส่งทำให้มนุษย์มีการติดต่อสัมพันธ์กันระหว่างสังคมต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ และแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมซึ่งกันและกัน โดยการติดต่อค้าขาย-กัน หรือโดยการท่องเที่ยว เป็นการสร้างความสัมพันธ์ที่ดีให้เกิดขึ้นระหว่างสังคมมนุษย์

3.2.4 การขนส่งทำให้มนุษย์มีการค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้า หรือบริการระหว่างกัน

ทำให้มาตรฐานความเป็นอยู่ของมนุษย์ในแต่ละสังคมดีขึ้นเท่าเทียมกัน เช่น ประชาชนในจังหวัดชลบุรี สามารถจับสัตว์ทะเลได้เป็นจำนวนมาก นำส่งไปขายในจังหวัดอื่น ๆ ทำให้เกิดรายได้ สามารถนำรายได้ที่ได้รับไปจัดหาสิ่งต่างๆ เพื่อสนองความต้องการของตนเองทำให้มาตรฐานการดำรงชีวิตดีขึ้น

3.3 ด้านการปกครองและการป้องกันประเทศ

การขนส่งมีความสำคัญในด้านปกครองและการป้องกันประเทศดังนี้

3.3.1. การขนส่งทำให้ประชาชนในประเทศแต่ละจังหวัด สามารถติดต่อกันได้โดยสะดวก

ทำให้ประชาชนสามารถได้รับทราบนโยบายของรัฐบาล ทำให้การปกครองของรัฐบาลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และการคมนาคมขนส่งที่สะดวกทำให้การ

ปกครองระบอบประชาธิปไตย ซึ่งต้องอาศัยวิธีการเลือกตั้งดำเนินไปได้อย่างดี เพราะไม่ว่าประชาชนจะอยู่อาศัยที่ใดก็สามารถเดินทางไปลงคะแนนเลือกตั้งได้สะดวก

3.3.2 การขนส่งทำให้รัฐบาลสามารถเคลื่อนย้ายอาวุธยุทโธปกรณ์ และเสบียงอาหาร

การขนส่งทำให้รัฐบาลสามารถเคลื่อนย้ายอาวุธยุทโธปกรณ์ และเสบียงอาหารไปให้แก่ทหารในยามเกิดศึกสงครามได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ทำให้การป้องกันประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

4. เป้าหมายของการจัดการการขนส่ง

การจัดการการขนส่งมีเป้าหมายหลักหลายประการ เช่น(สมชาย ปฐมศิริ, ออนไลน์, 2557)

4.1 เพื่อลดต้นทุน

ถือเป็นเป้าหมายขอดนิมของการจัดการด้าน โลจิสติกส์ทุกกิจกรรม รวมทั้งการขนส่งด้วย ผู้ประกอบการมักจะตั้งเป้าหมายเป็นอันดับแรกว่าเมื่อมีการจัดการการขนส่งที่ดีจะต้องช่วยลดต้นทุนของธุรกิจลงได้ โดยอาจจะเป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าแรงงานหรือค่าบำรุงรักษารถบรรทุก

4.2 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน

บริษัทขนส่งอาจตั้งเป้าหมายว่าเมื่อมีการจัดการการขนส่งที่ดีด้วยจำนวนทรัพยากรที่เท่าเดิม ประสิทธิภาพการทำงานจะสูงขึ้น เช่น จำนวนรถบรรทุกและพนักงานเท่าเดิม แต่ส่งสินค้าให้ลูกค้าได้มากขึ้น เป็นต้น

4.3 เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ลูกค้า

บริษัทขนส่งอาจตั้งเป้าหมายว่าเมื่อจัดการการขนส่งได้ดีข้อตำหนิตื่นจากลูกค้าจะลดน้อยลงจนหมดสิ้นไป ทำให้ลูกค้ามีความพอใจในบริการที่ได้รับและยังคงใช้บริการของบริษัทต่อไปในภายภาคหน้า

4.4 เพื่อลดระยะเวลา

บริษัทขนส่งอาจตั้งเป้าหมายว่าเมื่อมีการจัดการการขนส่งที่ดีจะสามารถส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้รวดเร็วขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งรวดเร็วกว่าคู่แข่ง ผลผลิตภัณฑ์ของตนก็จะออกสู่ตลาดได้เร็วและแพร่หลายมากกว่าคู่แข่ง

4.5 เพื่อสร้างรายได้เพิ่ม

เป็นไปได้เช่นกันว่าบริษัทขนส่งอาจตั้งเป้าหมายว่าเมื่อมีการจัดการการขนส่งที่ดีจะสามารถสร้างรายได้เพิ่มให้แก่บริษัท ไม่ว่าจะเป็นจากกลุ่มลูกค้าเดิมที่ยอมจ่ายแพงขึ้น

เพื่อแลกกับบริการที่รวดเร็วขึ้น พิเศษขึ้นหรือละเอียดถูกต้องมากขึ้น หรือรายได้จากกลุ่มลูกค้าใหม่ที่เข้ามาใช้บริการ

4.6 เพื่อเพิ่มกำไร

ไม่บ่อยนักที่เราจะได้ยินว่าบริษัทขนส่งลงทุนปรับปรุงระบบการจัดการหรือลงทุนในระบบการจัดการใหม่เพื่อต้องการเพิ่มผลกำไรของบริษัท โดยมากจะมองว่ากำไรเป็นผลพลอยได้จากการที่การจัดการไปลดต้นทุนลง มุมมองเพื่อหวังเพิ่มกำไรเป็นสิ่งทำทนายฝีมือผู้บริหารมากกว่า เพราะว่าเป็นการพิจารณาสองทางไปพร้อมๆ กัน คือ สร้างรายได้เพิ่มและลดต้นทุน ซึ่งไม่ใช่เรื่องที่จะทำได้ง่ายๆ สำหรับบริษัทขนส่งโดยทั่วไป

4.7 เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการทำงาน

อาจจะไม่ใช่เป้าหมายหลักสำหรับบริษัทขนส่งในการลงทุนปรับปรุงระบบการจัดการการขนส่ง แต่ก็มีความสำคัญไม่น้อย บริษัทขนส่งหลายแห่งแสดงสถิติของช่วงเวลาต่อเนื่องที่ไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นให้พนักงานได้รับทราบโดยทั่วกันและพยายามกระตุ้นให้พนักงานช่วยกันรักษาสถิตินั้นให้นานที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

5. องค์ประกอบของการขนส่ง

การขนส่งเป็นการจัดกิจกรรมการบริการใน 2 รูปแบบคือ การขนส่งสินค้าได้แก่อาหาร เสื้อผ้า ยารักษาโรค เครื่องใช้ในชีวิตประจำวัน ไปรษณีย์ภัณฑ์ ฯลฯ และอีกรูปแบบคือการขนส่งผู้โดยสาร ได้แก่ บุคคลซึ่งอาจหมายถึงบุคคลคนเดียวหรือหมู่คณะ การขนส่งทุกประเภทมีองค์ประกอบสำคัญ ดังนี้

5.1 ผู้ประกอบการขนส่ง

หมายถึง ผู้ดำเนินกิจการขนส่ง ได้แก่ เจ้าของกิจการขนส่ง เจ้าของอุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ในการขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งอาจจะเป็นเอกชนจัดตั้งในรูปกิจการเจ้าของคนเดียว ห้างหุ้นส่วน บริษัท หรือเป็นรัฐบาลในรูปหน่วยงานรัฐวิสาหกิจก็ได้

5.2 เส้นทางขนส่ง

หมายถึง ทางที่ใช้ในการขนส่ง เช่น การขนส่งทางน้ำเส้นทางขนส่ง ได้แก่ แม่น้ำ ลำคลอง มหาสมุทร การขนส่งทางบก เส้นทางขนส่งทางบก ได้แก่ ถนน เป็นต้น เส้นทาง (Route, Way หรือ Path) ที่ใช้สำหรับการขนส่ง แบ่งได้เป็น 3 ประเภทดังนี้

5.2.1 เส้นทางที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ (natural way) เช่น ทะเลและมหาสมุทร ส่วนใหญ่ใช้เป็นเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ สำหรับน่านฟ้าหรือเส้นทางอากาศสามารถติดต่อได้ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

5.2.2 เส้นทางที่ดัดแปลงขึ้นจากธรรมชาติ (artificial improved natural way) เช่น ลำคลอง แม่น้ำ เป็นต้น โดยมากใช้เป็นเส้นทางขนส่งภายในประเทศ

5.2.3 เส้นทางที่สร้างขึ้น (artificial way) เช่น ถนน รางรถไฟ หรือท่อ สำหรับการลำเลียงแก๊สหรือของเหลวอื่นๆ

5.3 เครื่องมืออุปกรณ์ขนส่ง

หมายถึง เครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการขนส่ง เช่น การขนส่งทางน้ำ เครื่องมืออุปกรณ์ขนส่ง ได้แก่ เรือ การขนส่งทางบก เครื่องมืออุปกรณ์ขนส่ง ได้แก่ รถยนต์ รถไฟ การขนส่งทางอากาศ เครื่องมืออุปกรณ์ขนส่ง ได้แก่ เครื่องบิน ยานพาหนะ (vehicle) และหน่วยบรรทุก จำแนกตามรูปแบบการขนส่งได้เป็น 4 ประเภท ดังนี้

5.3.1 การขนส่งทางบก (land transportation) เช่น รถยนต์ รถบรรทุก รถโดยสาร รถรางไฟฟ้า รถไฟ หรือ ช้าง ม้า ลา อูฐ เกวียน เป็นต้น

5.3.2 การขนส่งทางน้ำ (water or maritime transportation) เช่น เรือโดยสาร เรือบรรทุกสินค้า

5.3.3 การขนส่งทางอากาศ (air transportation) เช่น เครื่องบิน บอลลูน กระสวยอวกาศ

5.3.4 การขนส่งทางท่อ (pipeline transportation) ใช้ในการขนส่งของไหล น้ำมันหรือแก๊ส

5.4 สถานีรับ-ส่ง

หมายถึง สถานที่ที่กำหนดให้เป็นจุดรับ-ส่งคน สิ่งมีชีวิต หรือสิ่งของที่จะทำการขนส่ง เช่น ป้ายจอดรถประจำทางท่าอากาศยานดอนเมือง สถานีรถไฟหัวลำโพง สถานีขนส่งสายใต้ ในกรณีที่เป็นการขนส่งผู้โดยสารสถานที่ดังกล่าว ยังเป็นบริเวณที่ใช้สำหรับรอใช้บริการ เปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง โดยทั่วไปสถานีจะอยู่ที่จุดเริ่มต้นและจุดปลายทางของการขนส่ง ประเภทของสถานีจะขึ้นอยู่กับลักษณะเส้นทางและยานพาหนะในการขนส่ง ตัวอย่างเช่น สถานีของการขนส่งทางบก ได้แก่ สถานีขนส่งรถประจำทาง สถานีรถไฟ สถานีของการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ ท่าเรือ ท่าเรือน้ำลึก สะพานปลา สถานีของการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ สนามบิน เป็นต้น

6. องค์ประกอบในการผลิตบริการขนส่งโดยสาธารณะระหว่างประเทศ

บริการขนส่งเป็นบริการต่อเนื่อง เกิดขึ้นจากความต้องการของผู้โดยสารที่ต้องการจะย้ายตัวเองไปอยู่ ณ อีกแห่งหนึ่ง เป็นการเปลี่ยนสถานที่ หรือต้องการจะให้สินค้า/ของที่เขว่าเป็นเจ้าของย้ายจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง องค์ประกอบในการให้บริการขนส่งได้แก่

6.1 ยานพาหนะ

เมื่อผู้บริโภครหรือผู้ประกอบการเลือกพาหนะได้ตามความพึงพอใจของตนเอง ทั้งด้านวิชาการและปฏิบัติอื่น ๆ แล้ว ก่อนจะตัดสินใจซื้อยานพาหนะ สิ่งที่ต้องศึกษา ได้แก่

- 6.1.1 บริการก่อนหลังการขาย และช่วงระหว่างการประกัน ตลอดจนค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้อง
- 6.1.2 ข้อปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบของราชการของการนำยานพาหนะไปใช้ทั้งส่วนบุคคลและเชิงพาณิชย์
- 6.1.3 การทำนุบำรุงรักษาเพื่อให้ยานพาหนะมีอายุงานที่ควรเป็น
- 6.1.4 สถานที่เก็บ-รักษา (จอด) ยานพาหนะ
- 6.1.5 การประกันภัยประเภทต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
- 6.1.6 รายได้เมื่อเทียบกับต้นทุนโดยรวม

6.2 เส้นทางที่ยานพาหนะจะต้องใช้

โดยปกติถ้าเป็นรถส่วนบุคคลทุกเส้นทางที่เป็นทางสาธารณะหรือทางเอกชน แต่ดำเนินการ เพื่อสาธารณะก็มีสิทธิใช้ได้ เนื่องจากได้มีเครื่องหมายแสดงสิทธิในการวิ่ง (จากการจ่ายค่าธรรมเนียม/ภาษียานพาหนะ) แต่ถ้าเป็นยานพาหนะที่จะใช้วิ่งเป็นประจำหรือไม่ประจำจะต้องมีการปฏิบัติตาม การจัดระเบียบการขนส่งประเภทต่าง ๆ ให้ถูกต้องตามกฎหมาย การจะได้มาซึ่งสิทธิในการใช้เส้นทางหนึ่งเส้นทางใดมาผลิตบริการเพื่อขายใน เชิงพาณิชย์นั้น บางครั้งอาจจะต้องเกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางการเมือง เนื่องจากมีผลประโยชน์ขึ้น โต้ตอบแทนผู้มีโอกาสได้ใช้เส้นทางเหล่านั้นในเชิงพาณิชย์

6.3 สถานที่ประกอบการ

หรือสำนักงานบริการ หรือสำนักงานขาย ผู้ประกอบการเล็ก ๆ อาจมีเพียงโต๊ะเล็ก ๆ ในศูนย์การค้าหรือชุมชนใหญ่ ๆ หรือมีอาคารเฉพาะเพื่อใช้เป็นที่ดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการผลิต บริการขายและใช้ติดต่อกับผู้ใช้บริการ/ผู้โดยสาร ในปัจจุบันสถานที่ติดต่อกับผู้ใช้บริการอาจไม่สำคัญเท่าระบบการ ติดต่อสื่อสารกับผู้ใช้บริการ ทั้งโทรศัพท์ โทรสาร และที่สามารถติดต่อได้ทั่วโลก

6.4 สถานีรับ-ส่งหรือ ขน-ถ่าย หรือจอด

ไม่มียานพาหนะใด ๆ ที่จะเคลื่อนที่ไปโดยไร้จุดหมายเมื่อถึงจุดหมายแล้ว ย่อมมีการจอดชั่วคราว หรือการจอดประจำเพื่อบำรุงรักษา และตรวจสอบสภาพของยานพาหนะ ตลอดจนจัดเตรียมของที่จำเป็นต่อยานพาหนะให้ดีพร้อมที่จะให้บริการแก่ผู้ โดยสารต่อไป จุดจอดเหล่านี้ได้แก่ สถานีรับส่ง ขนถ่าย จอด ซึ่งอาจจะเป็นจุดจอดบังคับตามกฎหมาย/ระเบียบ/ข้อตกลง

6.5 บุคลากรประจำยานพาหนะ

สถานประกอบการและสถานี การบริการการขนส่งหรือขนถ่ายไม่อาจดำเนินไปได้หากไม่มีบุคลากรเข้าไป ปฏิบัติการ ทุกสถานีประกอบการใหญ่เล็ก ย่อมต้องมีบุคลากรประจำงานด้านติดต่อกับภายนอกสถานประกอบการ เช่น หน่วยราชการ บริการ/สิ่งของอื่นที่เกี่ยวข้องและที่สำคัญที่สุดคือ ผู้ใช้บริการคือผู้โดยสาร ผู้ประกอบการหรือผู้บริหารจะต้องเลือกบุคลากรให้เหมาะสมแก่กับงานที่ต้องทำ ดังนั้น เพื่อให้งานดำเนินไปได้อย่างราบรื่น ต้องใช้บุคลากรที่มีมนุษยสัมพันธ์ดีเป็นหลัก ในขณะที่งานประจำสถานประกอบการ ก็ต้องเลือกคนให้ถูกกับงาน เช่น งานบัญชี การเงิน ต้องหาคนซื่อสัตย์สุจริต

พนักงานหรือบุคลากรประจำรถซึ่งเป็นผู้ผลิตบริการการขนส่งโดยตรง มีความสำคัญมากต่อเจ้าของกิจการและผู้ให้บริการ เช่น พนักงานขับรถจะต้องพาสิ่งของ/ผู้โดยสารไปยังจุดหมายอีกจุดหนึ่งได้โดยปลอดภัยต่าง ๆ และตรงเวลานัดหมายพอใช้พอดี ในกิจการขนส่งใหญ่ ๆ พนักงานขับรถจะมีหน้าที่ข้ายานพาหนะอย่างเดี่ยว แต่ในกิจการเล็ก ๆ พวกเขาอาจรับผิดชอบการขับ ความสะอาด และการทำนุบำรุงยานพาหนะ ส่วนพนักงานอื่น ๆ ประจำรถนั้น

6.6 ผู้ประกอบการขนส่ง และการประกอบการขนส่ง

ผู้ประกอบการขนส่ง และ การประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่ง และ การประกอบการขนส่ง หมายถึง ผู้ที่จะผลิตบริการขนส่งให้แก่ผู้ต้องการใช้บริการการขนส่ง ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ ผู้ประกอบการขนส่งตามสัญญา ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคล ผู้รับจัดการขนส่ง และ ผู้ประกอบการสถานีขนส่ง

6.7 กฎระเบียบการขนส่งภายในและระหว่างประเทศ

เพื่อให้ยานพาหนะต่าง ๆ สามารถปฏิบัติงานได้อย่างปลอดภัยทั้งชีวิตและของผู้ใช้บริการ และผู้ปฏิบัติการขนส่ง ตลอดจนยานพาหนะและสิ่งของที่บรรทุก ผู้ปฏิบัติการหรือผู้ข้ายานพาหนะแต่ละประเภท ต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ทั้งภายในและต่างประเทศ ที่ต้องนำยานพาหนะต่างๆ ไปใช้ กฎหมายหรือข้อบังคับที่ใช้ได้แก่ พระราชบัญญัติรถยนต์ พระราชบัญญัติขนส่ง

7. ลักษณะของการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

การขนส่งเป็นสิ่งที่มีความจำเป็น และเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการดำเนินชีวิตในโลกยุคปัจจุบันลักษณะของการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะต้องคำนึงถึงสิ่งต่าง ๆ ต่อไปนี้ คือ

7.1 ความปลอดภัย

การขนส่งเป็นการเคลื่อนที่ของคน สิ่งมีชีวิต สิ่งของจากที่หนึ่ง ไปอีกที่หนึ่ง ดังนั้นการขนส่งจึงต้องดำเนินการด้วยความปลอดภัย เพื่อป้องกันการสูญเสียที่จะเกิดขึ้นแก่ชีวิตและทรัพย์สินที่ทำการขนส่ง

7.2 ความรวดเร็วตรงต่อเวลา

การดำเนินธุรกิจทุกประเภทมีการแข่งขันกันในทุกด้าน รวมทั้งด้านเวลาด้วยการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจึงต้องมีความรวดเร็วเพื่อให้ทันคู่แข่งและสินค้าบางอย่างมีข้อจำกัดในเรื่องของเวลา เช่น ผลไม้ ดอกไม้ สิ่งมีชีวิต ถ้าขนส่งช้าจะทำให้สินค้าเกิดการเน่าเสียหรือเสียชีวิตได้ ทำให้เกิดความเสียหายแก่ธุรกิจ

7.3 ประหยัดค่าใช้จ่าย

ในการประกอบธุรกิจสิ่งหนึ่งที่ผู้ประกอบการต้องการคือผลตอบแทนในรูปของผลประโยชน์หรือกำไร ซึ่งจะได้จากราคาขายหักด้วยต้นทุน หรือค่าใช้จ่ายตลาดในปัจจุบันเป็นตลาดของผู้บริโภค เนื่องจากมีผู้ผลิตเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ราคาขายของสินค้าประเภทเดียวกันจะมีราคาขายที่ใกล้เคียงกัน ดังนั้น ธุรกิจใดสามารถประหยัดต้นทุน หรือค่าใช้จ่ายได้มากกว่าคู่แข่งจะทำให้ได้กำไรมากกว่าคู่แข่ง การขนส่งเป็นต้นทุนประเภทหนึ่งของการประกอบธุรกิจ ดังนั้นผู้ประกอบการจะต้องเลือกแบบการขนส่งที่เหมาะสมและเสียค่าใช้จ่ายต่ำ

7.4 ความสะดวกสบาย

การขนส่งมีหลายรูปแบบ ได้แก่ ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ผู้ใช้บริการการขนส่ง นอกจากจะต้องการความปลอดภัย ความรวดเร็ว แล้วยังต้องการความสะดวกสบายอีกด้วย เช่น สมัยโบราณการขนส่งคมนาคมทางบก ใช้เกวียนโดยสัตว์เทียมลากแต่ปัจจุบัน การขนส่งทางบกมีรถยนต์ รถบรรทุก รถไฟ ซึ่งก่อให้เกิดความสะดวกสบายยิ่งขึ้นพิมพ์เขียวเพื่อการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ร่างสุดท้าย 17 กันยายน 2007

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการบริหารจัดการขนส่ง

1. แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการโลจิสติกส์

คำว่า “โลจิสติกส์” ในวงการธุรกิจ หมายถึง กระบวนการวางแผน การลงมือทำ และการควบคุมที่มีประสิทธิผล และมีประสิทธิภาพ ตลอดจนประหยัดต้นทุน ในทุกขั้นตอนของการผลิต จนถึงส่งมอบสินค้า นั่นคือ ตั้งแต่การได้มา การเก็บรักษาซึ่งวัตถุดิบ วัตถุดิบสำเร็จรูป และสินค้าที่ผลิตเสร็จแล้ว รวมไปถึงการกระจายสินค้า การจัดการขนส่ง การจัดการคลังสินค้า การส่งมอบสินค้าถึงมือผู้บริโภค หรือลูกค้า ทั้งนี้ จุดมุ่งหมายสูงสุดก็คือเพื่อตอบสนองให้ลูกค้าพอใจสูงสุด และมีต้นทุนต่ำสุด (รวีพร คูเจริญไพศาล, 2549 : 278 อ้างถึงใน เอกิจศักดิ์ ชัยชาญ, 2555 : 8)

สภาการจัดการโลจิสติกส์ (Council of Logistics Management : CLM) ได้ให้คำจำกัดความของคำว่าโลจิสติกส์สำหรับในธุรกิจซึ่งใช้กันโดยทั่วไป ไว้ดังนี้ “โลจิสติกส์ คือ ส่วนหนึ่งของกระบวนการโซ่อุปทาน ซึ่งจะวางแผน ดำเนินการและควบคุมการไหลไปข้างหน้า

และการไหลย้อนกลับและการจัดเก็บสินค้า การบริการ และสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกันระหว่างจุดกำเนิดและจุดบริโภคอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า” (โลจิสติกส์ ออนไลน์, 2557)

William Pagonis ให้คำจำกัดความไว้ว่าเป็น “การบูรณาการการขนส่ง การจัดการ จัดเก็บในคลังสินค้า การบำรุงรักษา การจัดซื้อจัดหา การทำสัญญาและการทำงานแบบอัตโนมัติไว้ในหน้าที่เดียว ซึ่งทำให้มั่นใจได้ว่าจะไม่มีการให้ความสำคัญกับประเด็นปลีกย่อยมากกว่าเป้าหมายรวม ไม่ว่าในส่วใด เพื่อช่วยให้สามารถบรรลุเป้าหมายโดยรวม หรือกลยุทธ์ วัตถุประสงค์ หรือพันธกิจที่เฉพาะเจาะจงได้ (โลจิสติกส์ ออนไลน์, 2557)

สำหรับคำจำกัดความในระดับมหภาคของคำว่า ระบบโลจิสติกส์ (Macro Logistics System Framework) ธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) ได้เคยให้คำนิยามไว้ในลักษณะขององค์ประกอบสำคัญของระบบโลจิสติกส์ในกรอบการพัฒนาของประเทศ ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กรอบกลไกด้านสถาบันและกฎระเบียบ (Institutional Framework) กลุ่มผู้ค้าและผู้ผลิต (Traders/Manufacturers) และกลุ่มผู้ให้บริการ (Service Providers) (แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560), ออนไลน์, 2557)

โลจิสติกส์ มีศาสตร์แขนงต่างๆที่เกี่ยวข้องอยู่ 3 ศาสตร์ โดยจะมีมุมมองที่ต่างกััน ดังนี้

1.1 วิศวกรรมศาสตร์

ซึ่งในส่วนวิศวกรรมศาสตร์นี้จะมีสาขาที่เกี่ยวข้อง คือ สาขาวิศวกรรมอุตสาหการ (Industrial Engineering) และ สาขาวิศวกรรมโยธา (Civil Engineering) โดยสาขานี้จะคำนึงถึงกิจกรรมในการเคลื่อนย้ายสินค้าเป็นหลัก เพื่อให้การขนส่งสินค้านั้น มีประสิทธิภาพสูงสุด ใช้ทรัพยากรต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นเชื้อเพลิง หรือ เวลาในการขนส่งให้น้อยที่สุด

1.2 บริหารธุรกิจ

ซึ่งสาขานี้จะมองในเรื่อง ของการขนส่งระหว่างประเทศโดยจะพิจารณา ภาษี กฎหมาย ค่าระวาง นโยบายหรือยุทธศาสตร์ทางด้าน โลจิสติกส์ของแต่ละประเทศ และ การค้าระหว่างประเทศเพื่อนำมาประกอบ การวางแผนการขนส่งสินค้าไปยังประเทศต่างๆ

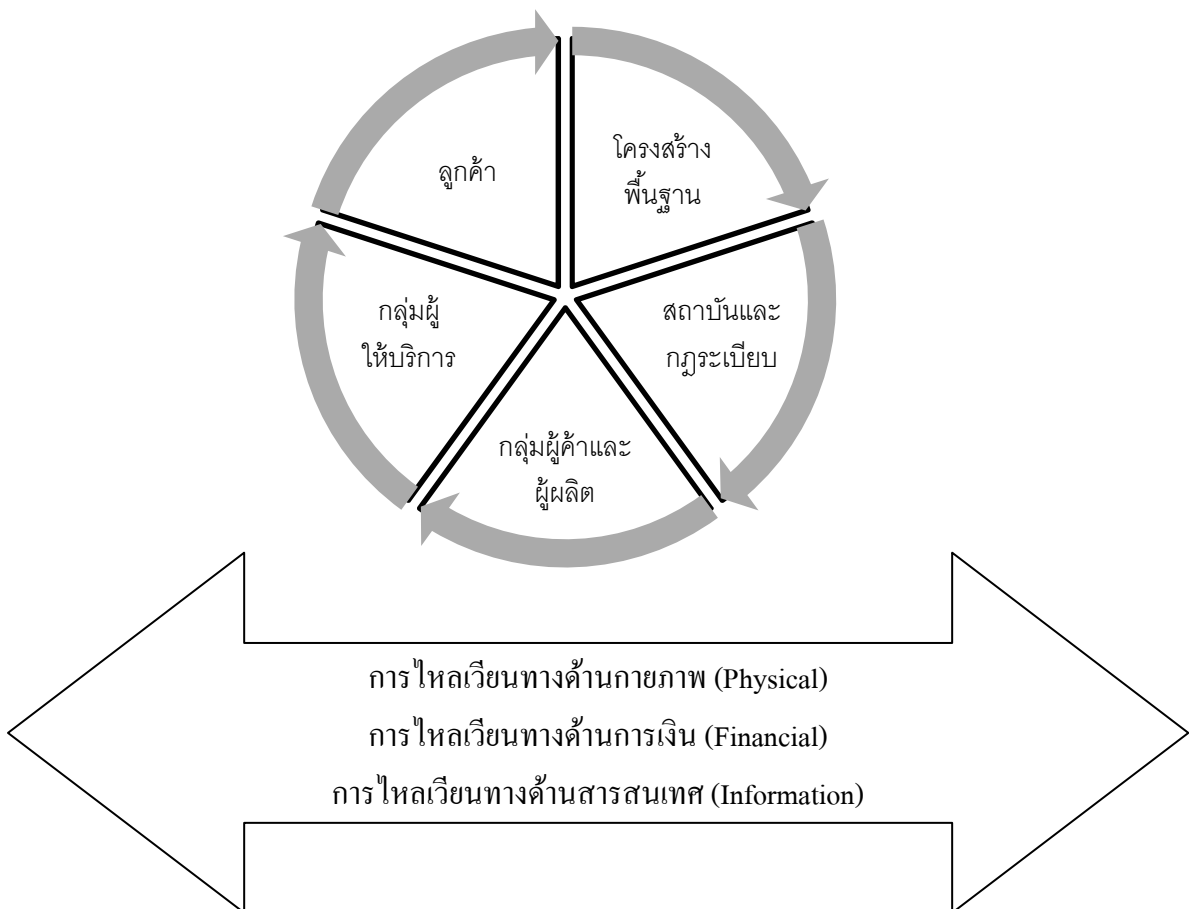
1.3 การจัดการสารสนเทศ

ซึ่งจะศึกษาในส่วนของ software และ hardware นำมาควบรวมกันเป็น solution หรือ บริการ ที่จะช่วยให้การดำเนินกิจกรรมทาง โลจิสติกส์มีความคล่องตัวมากขึ้น

ดังนั้นแล้วโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งผู้โดยสารทางถนนโดยรถยนต์สาธารณะระหว่างประเทศ คือ การประยุกต์ใช้ศาสตร์ของโลจิสติกส์สำหรับเคลื่อนย้ายผู้โดยสารทางถนนโดย

รถยนต์สาธารณะระหว่างประเทศ ทำให้สามารถนำหลักการพัฒนาระบบโลจิสติกส์มาช่วยในการขนส่งผู้โดยสารทางถนนโดยรถยนต์สาธารณะระหว่างประเทศ ในกรอบซึ่งประกอบด้วยโครงสร้างพื้นฐาน กรอบกลไกด้านสถาบันและกฎระเบียบ (Institutional Framework) กลุ่มผู้ค้าและผู้ผลิต (Traders/Manufacturers) และกลุ่มผู้ให้บริการ (Service Providers) อย่างครบวงจร ตั้งแต่จุดเริ่มต้นการเดินทางเข้ามาสู่ประเทศไทยจนกระทั่งเดินทางกลับ แนวคิดและรูปแบบการจัดการโลจิสติกส์เป็นการบริหารจัดการการไหลเวียนภายในห่วงโซ่อุปทาน ที่ประกอบด้วยการจัดการและการบริหารในเรื่องการไหลเวียนทางด้านกายภาพ (Physical) การเงิน (Financial) และสารสนเทศ (Information) เพื่อให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด สามารถแสดงผังแผนภาพที่ 2-8 แสดงโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งผู้โดยสารทางถนนโดยรถยนต์สาธารณะระหว่างประเทศ

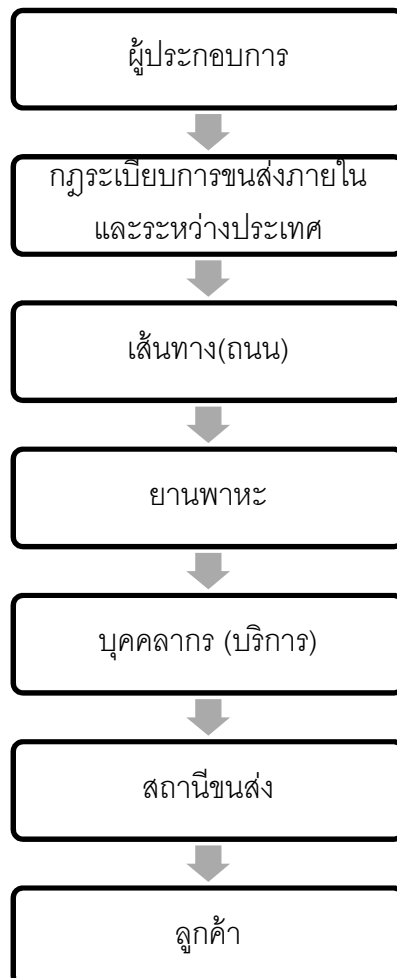
แผนภาพที่ 2-8 แสดงโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งผู้โดยสารทางถนนโดยรถยนต์สาธารณะระหว่างประเทศ



2. แนวคิดการบริหารจัดการโซ่อุปทาน (Supply Chain Management)

การจัดการห่วงโซ่อุปทาน (supply chain management) คือ การผสมผสานกระบวนการทางธุรกิจจากผู้จัดตั้งวัตถุดิบผ่านกระบวนการผลิตหรืออุตสาหกรรมการผลิตจนไปสู่ผู้บริโภค โดยในกระบวนการเหล่านี้จะมีการส่งผ่านผลิตภัณฑ์ และข้อมูลสารสนเทศควบคู่กันไป อันเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับผลิตภัณฑ์นั้นๆ ก่อนที่จะนำเสนอสู่ผู้บริโภค ขอบข่ายของระบบการจัดการห่วงโซ่อุปทานจึงครอบคลุมทั้งระบบอุตสาหกรรมซึ่งกว้างกว่าการพิจารณาเฉพาะภายในองค์กร ขนาดของการบริหารห่วงโซ่อุปทานจะขึ้นอยู่กับขอบเขตการดำเนินงานและการบริหารกระบวนการผลิต ห่วงโซ่อุปทานระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถโดยสารสาธารณะ แสดงดังภาพที่ 2-9

แผนภาพที่ 2-9 แสดงห่วงโซ่อุปทานระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถโดยสารสาธารณะ

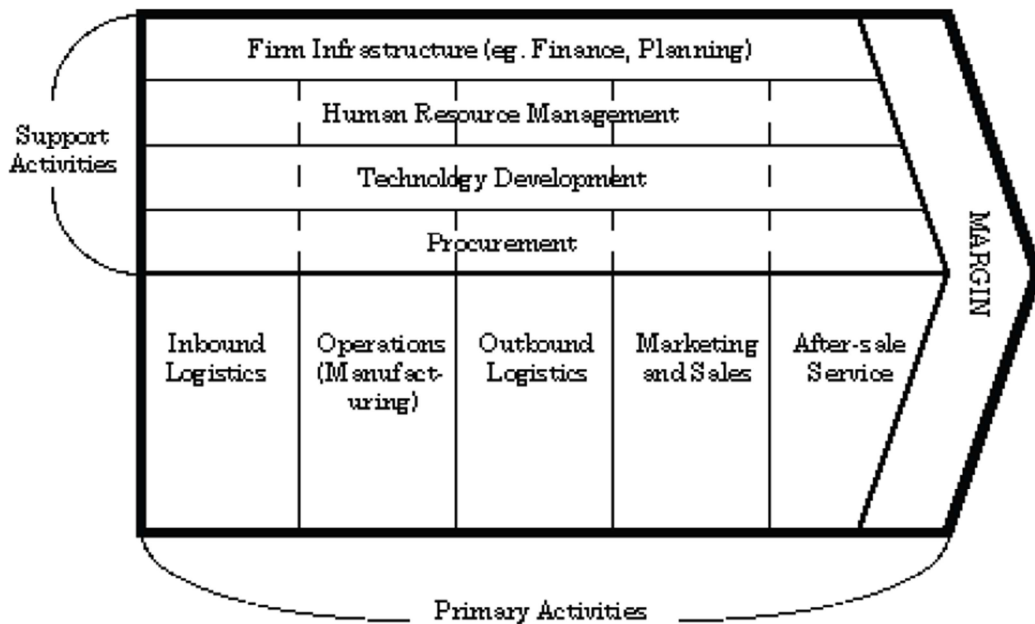


จากแผนภาพที่ 2-9 แสดงห่วงโซ่อุปทานระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถโดยสารสาธารณะซึ่งเริ่มต้นจากผู้ประกอบการจนถึงลูกค้า ซึ่งกระบวนการเหล่านี้ต้องบูรณาการร่วมกันระหว่างประเทศที่ข้ามแดน

3. แนวคิดห่วงโซ่คุณค่า(Value Chain)

Michael E. Porter ได้ให้ทฤษฎีเกี่ยวกับการสร้างห่วงโซ่คุณค่า(Value Chain)ของบริษัทเพื่อที่จะเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันว่าเราสามารถแบ่งกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการเพิ่มมูลค่าได้เป็นสองส่วนด้วยกันคือกิจกรรมหลัก(Primary Activities) และกิจกรรมสนับสนุน(Support Activities) ดังแสดงในแผนภาพ2-10 แสดงห่วงโซ่คุณค่า(Value Chain)(โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน, ออนไลน์, 2553)

แผนภาพที่ 2-10 แสดงห่วงโซ่คุณค่า(Value Chain)



ที่มา : โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน, ออนไลน์, 2553

จากแผนภาพที่ 2-10 แสดงห่วงโซ่คุณค่า(Value Chain) เราสามารถแบ่งกิจกรรมที่ก่อให้เกิดการเพิ่มมูลค่าได้เป็นสองส่วนด้วยกันคือกิจกรรมหลัก(Primary Activities) และกิจกรรมสนับสนุน(Support Activities)ได้ดังนี้

3.1 กิจกรรมหลัก(Primary Activities: Line Functions)

กิจกรรมหลักจะประกอบด้วยการก่อให้เกิดมูลค่าเพิ่มของสินค้าตลอดกระบวนการ ไม่ว่าจะเป็นการรับเข้า การผลิต การจัดส่งสินค้า การตลาด และบริการหลังการขาย

3.1.1 Inbound Logistics

เป็นกิจกรรมที่มีการนำวัตถุดิบหรือส่วนประกอบที่จะใช้สำหรับการผลิตเข้ามาเพื่อทำการเตรียมความพร้อม ประกอบไปด้วยการรับเข้า การจัดเก็บ และการวางแผนการผลิต ยกตัวอย่างในอุตสาหกรรมคอมพิวเตอร์ Inbound Logistics คือการรับชิ้นส่วนต่าง ๆ เข้ามาเพื่อประกอบให้เป็นคอมพิวเตอร์ชิ้นต่อไป

3.1.2 Operations

เป็นขั้นตอนของการผลิตสินค้าและรวมถึงทุกกระบวนการในการเปลี่ยนสภาพของวัตถุดิบหรือส่วนประกอบดังกล่าวเป็นสินค้าหรือ Final Product ในที่นี้ก็คือการประกอบชิ้นส่วนต่าง ๆ เข้าเป็นเครื่องคอมพิวเตอร์ กิจกรรมดังกล่าวยังรวมถึง การบรรจุหีบห่อ การควบคุมคุณภาพของสินค้าให้ตรงตามมาตรฐานและการบำรุงรักษาเครื่องจักรให้พร้อมใช้งานอย่างสม่ำเสมออีกด้วย

3.1.3 Outbound Logistics

คือการจัดเก็บและจัดส่งสินค้าสู่ผู้ซื้อ สำหรับตัวอย่างนี้ก็คือการจัดเก็บเครื่องคอมพิวเตอร์ที่ได้ประกอบและผลิตแล้วในคลังสินค้า และการจัดส่งสินค้าให้กับผู้แทนจำหน่าย

3.1.4 Marketing and Sales

คือกระบวนการของการวิเคราะห์ความต้องการของลูกค้า และสนองความต้องการเพื่อให้บริษัทสามารถขายสินค้าได้ สร้างรายได้ให้กับบริษัท

3.1.5 After- Sale Services

ขั้นตอนหลังการขายสินค้าแล้วบริษัทจะต้องมีบริการหลังการขายเพื่อสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า และเป็นโอกาสที่ดีในการสร้างการขายครั้งต่อไป เช่นการรับประกันสินค้า บริการตรวจสอบและซ่อมแซม ศูนย์บริการ เป็นต้น
กิจกรรมสนับสนุน(Support Activities)

3.2 กิจกรรมสนับสนุน

คือกิจกรรมที่จะช่วยให้กิจกรรมหลักดำเนินอย่างราบรื่นประกอบด้วย

3.2.1 Firm infrastructure

คือกิจกรรมหลัก ๆ ที่บริษัทจำเป็นต้องมี เช่นการบริหารการเงิน การวางแผนกลยุทธ์ โครงสร้างการบริหารจัดการ เป็นต้น

3.2.2 Human Resources Management

การคัดเลือกและพัฒนาบุคลากรในองค์กร รวมถึงการบริหารจัดการทั้งหมดเกี่ยวกับบุคลากรเช่นนโยบายการจ้างงานและการบริหารค่าตอบแทน

3.2.3 Technology Development

ครอบคลุมถึงเทคโนโลยีที่จะสนับสนุนการดำเนินการของกิจกรรมหลักทั้งหมด เช่นระบบการบริหารจัดการคลังสินค้าและสินค้าคงคลัง

3.2.4 Procurement

การจัดซื้อจัดหาวัตถุดิบและเครื่องจักรสำหรับการผลิตเมื่อแต่ละบริษัทมี Value Chain ซึ่งก่อให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่มและความสามารถทางการแข่งขัน

ในการศึกษาครั้งนี้ นำแนวคิดในเรื่องของการจัดการโลจิสติกส์มาประยุกต์ใช้ในการจัดการห่วงโซ่อุปทานของระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ โดยกรอบแนวคิดดังกล่าวเป็นการจัดการที่ทำการไหลเวียนทางด้านกายภาพ ด้านการเงิน และด้านสารสนเทศ เพื่อให้ได้แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ซึ่งจะต้องมีการบูรณาการห่วงโซ่อุปทานของระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ เป็นการมองอย่างเป็นระบบครบวงจรไปจนถึงลูกค้าปลายทางและผลการให้บริการที่เป็นข้อมูลย้อนกลับมาสู่ระบบในภาพรวม โดยการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

นิรัตน์ พุกาญจนานนท์ (2536) ศึกษาเรื่อง “ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งของหลายรูปแบบ ระหว่างประเทศตามกฎหมายไทย”มีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาลักษณะปัญหา ตามกฎหมายไทยเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง ที่เกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยได้พัฒนาและนำเอาวิธีการขนส่ง ของหลายรูปแบบมาใช้ในการขนส่งของระหว่างประเทศของ ไทย พบว่าปัญหาความรับผิดชอบ ของผู้ประกอบการขนส่งหลายรูปแบบ ระหว่างประเทศตามกฎหมาย ไทย พบว่าการที่ประเทศไทยพัฒนา นำเอาวิธีการขนส่งของหลายรูปแบบระหว่างประเทศมาใช้ใน ขณะที่ ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่จะนำมาใช้กับวิธีการ ขนส่งของดังกล่าวได้ ก่อให้เกิด ปัญหาทางกฎหมายขึ้นใหม่เกี่ยวกับ ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งของหลาย รูปแบบระหว่าง ประเทศ กล่าวคือการนำเอาวิธีการขนส่งของหลายรูปแบบระหว่างประเทศมาใช้ กับการขนส่งของระหว่างประเทศของ ไทยดังกล่าว ก่อให้เกิดปัญหาทางกฎหมายที่ว่าความรับผิด

ของผู้ประกอบการขนส่ง ของหลายรูปแบบระหว่างประเทศตามกฎหมายไทยเป็นเช่นใด หากมีการนำข้อพิพาทเกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง ที่เกิดขึ้นมาฟ้องร้องยังศาลไทย ศาลไทยจะนำเอากฎหมายฉบับใด มาปรับใช้กับปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งที่เกิดขึ้นนั้น

อัฐพล ลิม้จรรย์รัตน์ (2544) ศึกษาเรื่อง “ผลกระทบทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง” มีวัตถุประสงค์ เพื่อสร้างแบบจำลองการคาดคะเนผลกระทบทางเศรษฐกิจ ระดับภูมิภาคจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง พบว่า การลงทุนโครงการทำให้เกิดการผลิตเพิ่มขึ้นของสาขาการผลิต หลักๆ คือ สาขาเกษตรกรรม และสาขาอุตสาหกรรม ในทุกภูมิภาคยกเว้นภาคเหนือ และภาคใต้ นอกจากนี้ยังทำให้เกิดการผลิตรวมทั้งประเทศเพิ่มขึ้นประมาณ ร้อยละ 3.56 พบว่า การลงทุนก่อสร้างถนนทำให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มากกว่าการลงทุนก่อสร้างทางรถไฟ ซึ่งจะแตกต่าง จากการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคใต้ ที่การลงทุนก่อสร้างทางรถไฟทำให้เกิดประโยชน์มากกว่า การลงทุนก่อสร้างถนน

พิพัฒน์ จันทร์เมฆา (2545) ศึกษาเรื่อง “มาตรการศุลกากรของอาเซียนสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนศึกษาเฉพาะกรณีการขนส่งทางบกของประเทศในกลุ่มอินโดจีน” มุ่งศึกษาถึงกรอบความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนอาเซียน ศึกษาเฉพาะกรณีการขนส่งทางบกในกลุ่มประเทศอินโดจีน โดยศึกษาเฉพาะมาตรการศุลกากรผ่านแดน และวิเคราะห์เปรียบเทียบกับมาตรการศุลกากรของสหภาพยุโรปและภูมิภาคแอฟริกาใต้ รวมทั้งศึกษาถึงกฎหมายศุลกากรไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนดังกล่าว ผลการศึกษาพบว่า จากการที่ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ตกลงจัดทำกรอบความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนอาเซียน และกรอบความตกลงดังกล่าวมีผลใช้บังคับแล้ว แต่ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในด้านการขนส่งสินค้า ณ จุดผ่านแดนได้เนื่องจากขาดมาตรการบังคับประเทศภาคีให้มีการปฏิบัติตามพันธกรณีตามกรอบความตกลงดังกล่าว ในขณะที่สหภาพยุโรปและภูมิภาคแอฟริกาใต้มีมาตรการบังคับที่เข้มแข็ง นอกจากนี้แล้วประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนเป็นการเฉพาะ ทำให้ต้องใช้พระราชบัญญัติศุลกากร พระราชกำหนดพิกัตอัตราศุลกากร และประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากรบังคับกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนดังกล่าว อันเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินการด้านพิธีศุลกากรและเข้าชื้อนกับพิธีศุลกากรผ่านแดนของอีกประเทศหนึ่ง

ธนิต โสรัตน์ (2548) ศึกษาเรื่อง “ไทยกับโอกาสเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง” มุ่งศึกษาถึงนโยบาย แนวทาง และทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย โดยศึกษาศักยภาพที่เกี่ยวข้องกับภูมิรัฐศาสตร์ที่ตั้งของไทยตลอดจนปัจจัยที่มีอิทธิพลและผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันที่จะเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของ

ภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ผลการศึกษาพบว่า จากศักยภาพและการดำเนินงานต่างๆ ของภาครัฐที่ผ่านมารวมถึงแผนงานในอนาคต ทำให้ประเทศไทยมีโอกาสเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยเฉพาะด้านการขนส่งเชื่อมโยงทางถนน โดยเหตุผลสำคัญเนื่องจากทำเลที่ตั้งของประเทศไทย มีความเหมาะสมและรัฐบาลมีนโยบายและแผนงานการดำเนินงานที่ชัดเจน อีกทั้งข้อตกลงความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ไม่ว่าจะเป็น GMS และ ACMECS ล้วนแต่เกื้อกูลและสนับสนุนต่อการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ปัญหาอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของไทย ได้แก่ การไม่มีความเป็นบูรณาการในการประสานงานของหน่วยงานของรัฐ โดยเสนอแนะให้มีการจัดตั้งหน่วยงานของรัฐ เพื่อเป็นแกนกลางในการจัดทำและติดตามแผนงาน และโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ นอกจากนี้จะต้องเร่งแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับความหวาดระแวงและการไม่ร่วมมือจากประเทศเพื่อนบ้านโดยเสนอแนะให้ภาครัฐจะต้องสร้างเสริมความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน บนพื้นฐานของการใช้หลักเศรษฐกิจศาสตร์และการเมือง โดยการให้ความช่วยเหลือ ทั้งด้านเศรษฐกิจ การเงิน การลงทุน และเกี่ยวกับเส้นทางขนส่ง เพื่อให้เกิดการพึ่งพาและเป็นการแบ่งปันผลประโยชน์ร่วมกัน ซึ่งจะก่อให้เกิดการยอมรับการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทยในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

พัชรี สุวรรณกุล (2541) ศึกษาเรื่อง”กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ : ศึกษาผลกระทบต่อประเทศไทย” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาหลักการและสาระสำคัญของความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบว่า หากมีการบังคับใช้ในภูมิภาคนี้แล้ว จะมีปัญหาและผลกระทบในทางกฎหมายและทางปฏิบัติ ต่อประเทศไทยเพียงใด ทั้งนี้เพื่อใช้เป็นประโยชน์ในการพิจารณาเพื่อพัฒนา ปรับปรุง แก้ไข กฎหมายของไทยรวมถึงวิธีการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามความเหมาะสมต่อไป และเพื่อพิจารณาถึงข้อดี-ข้อเสียและความเหมาะสมหากประเทศไทยจะเข้าร่วมเป็นภาคีใน อนาคต จากการศึกษา วิเคราะห์ ทำให้ทราบว่า หากความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีผลบังคับใช้ จะกระทบต่อกฎหมายภายในประเทศไทยหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแนวความคิดพื้นฐานของหลักความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งที่แตกต่างกัน แต่ความตกลงอาเซียนฯ ก็จะมีผลทำให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาศักยภาพจากผู้ให้บริการ เป็นผู้ให้บริการและจะเป็นส่วนเสริมการพัฒนากิจการพาณิชย์นำวิของประเทศไทยให้เท่าเทียม กับต่างประเทศให้บรรลุผลได้เร็วยิ่งขึ้น ตลอดจนสามารถเอื้อประโยชน์ให้การขนส่งสินค้า จากไทยไปประเทศในแถบภูมิภาคอาเซียนได้โดยสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดมากยิ่งขึ้นด้วย ดังนั้น รัฐควรต้องปรับปรุง แก้ไข รวมทั้งจัดให้มีการร่างกฎหมายใหม่ คือ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายประกอบธุรกิจการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ เพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ให้สอดคล้องกับระเบียบปฏิบัติอันเป็นที่

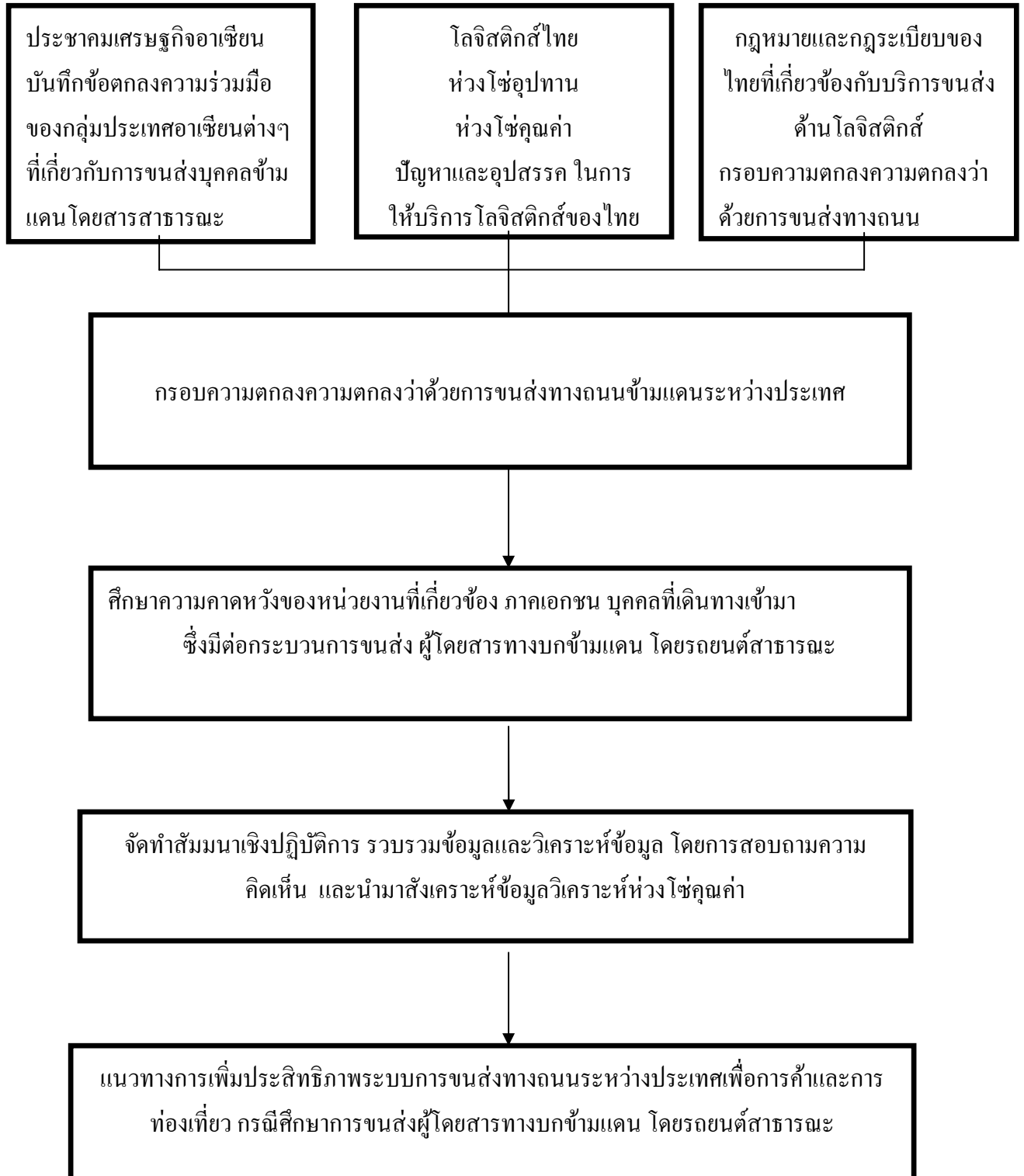
ยอมรับ รวมทั้งอนุสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ต้องนำมาพิจารณาด้วย เพื่อให้รัฐออกกฎหมายภายในของประเทศ ให้สอดคล้องกับข้อตกลงอาเซียนฯ และอนุสัญญา ระหว่างประเทศที่ เกี่ยวข้องและให้เหมาะสมกับความต้องการของประเทศด้วย

จิระวัฒน์ ชาลีพร(2555)ศึกษาเรื่อง “ ผลกระทบจากข้อกำหนดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ต่อธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย” ศึกษาข้อกำหนดของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเปรียบเทียบกับกฎระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องในด้าน โลจิสติกส์ของไทย เพื่อให้ทราบถึงความสอดคล้อง และผลกระทบที่มีต่อธุรกิจบริการด้าน โลจิสติกส์ของไทย หลังจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ผลการศึกษาปรากฏว่า กฎระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องในด้าน โลจิสติกส์ของไทยส่วนใหญ่ไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน แต่ธุรกิจบริการด้าน โลจิสติกส์ของไทยมีทั้งกลุ่มที่ได้รับผลกระทบ และกลุ่มที่ไม่ได้รับผลกระทบจากข้อกำหนดของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เนื่องจากข้อกำหนดของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีผลบังคับเฉพาะธุรกิจบริการในสาขาที่ไม่มีกฎหมายเฉพาะกำหนดเรื่องการเข้าสู่ตลาดของต่างชาติ ธุรกิจบริการด้าน โลจิสติกส์ของไทยจึงอาศัยกฎระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมาย บางส่วนที่ส่งผลให้ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ของไทยได้เปรียบมาเป็นต้นทุนในการดำเนินธุรกิจในประเทศ รวมทั้งจะต้องหาพันธมิตรหรือคู่ค้าที่เป็นธุรกิจระดับโลก เพื่อความได้เปรียบในการดำเนิน ธุรกิจในกลุ่มประเทศอาเซียน

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่า ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน ระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะดังนี้ ปัจจัยด้านกฎหมายประเทศไทยยังไม่มีกฎหมาย เฉพาะที่จะนำมาใช้กับขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ปัจจัยด้านการ ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ปัจจัยมาตรการบังคับประเทศภาคีให้มีการปฏิบัติตาม พันธกรณี ปัจจัยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนเป็นการ เฉพาะ ทำให้ต้องใช้พระราชบัญญัติศุลกากร พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร และประมวล ระเบียบปฏิบัติศุลกากรบังคับกับการขนส่งสินค้าผ่านแดนดังกล่าว อันเป็นอุปสรรคต่อการ ดำเนินการด้านพิธีศุลกากรและซ้ำซ้อนกับพิธีศุลกากรผ่านแดนของอีกประเทศหนึ่ง ปัญหา อุปสรรคต่อการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ที่สำคัญของไทย ได้แก่ การไม่มีความเป็นบูรณาการในการ ประสานงานของหน่วยงานของรัฐ อุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับความหวาดระแวงและการไม่ร่วมมือจาก ประเทศเพื่อนบ้าน กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายประกอบธุรกิจการ ขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

กรอบความคิดของการวิจัย

แผนภาพที่ 2-11 แสดงกรอบแนวคิดการวิจัย “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์สาธารณะ”



จากแผนภาพที่ 2-11 กรอบแนวคิดการวิจัย “แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์สาธารณะ” เป็นการศึกษาที่มีการบูรณาการทั้งการศึกษาเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. การศึกษาเชิงปริมาณ

มีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามเชิงสัมภาษณ์แสดงความคิดเห็น จำนวน 20 ชุด ในเรื่องความคาดหวังของ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ภาคเอกชน บุคคลที่เดินทางเข้ามา ซึ่งมีต่อกระบวนการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดน โดยรถยนต์สาธารณะ ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง โดยกลุ่มตัวอย่างเป็นกลุ่มนักธุรกิจกลุ่มโลจิสติกส์ เจ้าหน้าที่หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง ผู้เดินทางเข้ามาโดยใช้บริการขนส่งทางบกข้ามแดน

2. การศึกษาเชิงคุณภาพ

มีการเก็บรวบรวมข้อมูล จากการค้นคว้าเอกสาร บทความ บทวิจารณ์ บทสัมภาษณ์ งานวิจัยโดย เพื่อนำไปประเด็นหลักในการกำหนด มีรายละเอียดดังนี้

2.1 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน บันทึกรายชื่อข้อตกลงความร่วมมือของกลุ่มประเทศอาเซียนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งบุคคลข้ามแดน โดยรถยนต์สาธารณะ

2.2 โครงสร้างโลจิสติกส์ ปัญหาและอุปสรรค ในการให้บริการโลจิสติกส์ของ ไทยกฎหมายและกฎระเบียบของไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งด้านโลจิสติกส์

2.3 รูปแบบการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดน โดยรถยนต์สาธารณะของประเทศอื่น และรูปแบบการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดน โดยรถยนต์สาธารณะของไทย

2.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

3. ทำการสังเคราะห์ข้อมูล

จัดทำสัมมนาเชิงปฏิบัติการ รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ข้อมูล ระดมสมองจัดทำ โลจิสติกส์สำหรับการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดน โดยรถยนต์สาธารณะ สร้างห่วงโซ่อุปทาน วิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่า ด้วยการการวิเคราะห์กิจกรรม วิเคราะห์คุณค่า และจัดทำแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์สาธารณะ

บทที่ 3

การทำความเข้าใจด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

การขนส่งทางบกระหว่างประเทศในช่วงแรกนั้นไม่ได้มีความร่วมมือกันในแต่ละรัฐหรือประเทศ กล่าวคือ เมื่อข้ามหรือผ่านแดนเข้าไปเมืองหนึ่งก็ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบและจารีตประเพณีของเมืองนั้น ซึ่งจำเป็นต้องจ่ายค่าภาษีหรือให้ของบรรณาการแก่ผู้ปกครองเป็นการตอบแทนในการอนุญาตให้ผ่านแดนเข้ามาหรือถือว่าเป็นการอนุญาตให้เข้ามาค้าขายแลกเปลี่ยนสินค้า ดังนั้นเพื่อให้การขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศมีความสะดวกและเป็นไปอย่างมีแบบแผน จึงจำเป็นต้องมีกรอบข้อตกลงระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านภาษี การจัดทำเอกสารเข้าเมือง ตลอดจนเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการข้ามผ่านแดน ในการศึกษาครั้งนี้ได้ศึกษากรอบข้อตกลงเกี่ยวกับการข้ามแดนเพื่อให้เห็นความครอบคลุมมากที่สุด ผู้ศึกษาได้ดำเนินการศึกษาความตกลงระหว่างประเทศ โดยทำการศึกษาถึงอนุสัญญากรุงบาร์เซโลนา อันเป็นอนุสัญญาซึ่งให้สิทธิแก่ประเทศที่ไม่มีทางออกทางทะเล (Land-lock Country) รวมถึงการศึกษาการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนลาว

อนุสัญญาบาร์เซโลนา

ในช่วงศตวรรษที่ 19 องค์กรระหว่างประเทศทั้งหลายมีแนวคิดริเริ่มจัดทำและตกลงร่วมกันในอนุสัญญาระหว่างประเทศและระดับภูมิภาคหลายฉบับเพื่อลดหรือขจัดอุปสรรคต่างๆ ที่มีอยู่และพยายามเสริมสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศมากขึ้น ซึ่งภูมิภาคที่ถือว่าประสบความสำเร็จมากที่สุดคือภูมิภาคยุโรป โดยเฉพาะคณะกรรมการเศรษฐกิจแห่งยุโรปขององค์การสหประชาชาติ (United Nations Economic Commission for Europe: UNECE) ซึ่งกรอบความตกลงเหล่านี้มีผลใช้บังคับอย่างเป็นทางการในปัจจุบัน และกลายเป็นแกนหลักในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศในปัจจุบัน พร้อมทั้งขยายอิทธิพลไปยังความตกลงในระดับภูมิภาคอื่นและความตกลงระดับทวีปอื่น ๆ ทั่วโลกด้วย

การทำความเข้าใจอนุสัญญากรุงบาร์เซโลนาว่าด้วยเสรีภาพการผ่านแดน ซึ่งเป็นความตกลงระหว่างประเทศฉบับแรก ที่อ้างหลักเสรีภาพการผ่านแดน (Freedom of Transit) โดยกำหนดสิทธิของการจราจรผ่านแดน (Traffic in Transit) หรือการขนส่งผ่านแดนให้แก่ประเทศที่ไม่มีทางออกติดทะเล (Land locked Country) โดยกำหนดหลักการว่าประเทศภาคี ต้องอำนวยความสะดวกแก่การขนส่งผ่านแดน โดยต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติและไม่จัดเก็บภาษีพิเศษสำหรับ

การนำเข้า-ส่งออก อย่างไรก็ตามประเทศภาคีมีสิทธิอย่างเต็มที่ในการห้ามหรือกำกับดูแล การขนส่งผ่านแดนได้ เช่น การออกกฎระเบียบห้ามขนส่งสินค้าต้องห้ามเข้าประเทศและผ่านแดน ด้วยเหตุผล ด้านสาธารณสุข ความมั่นคงของประเทศ การป้องกันการแพร่ระบาดของ โรคพืชหรือสัตว์ (รัศมี ชรรมิศรา, 2545 : 46)

ทั้งนี้ อนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ได้นำไปให้คำจำกัดความของการขนส่งผ่านแดนไว้ใน ทำนองหมายถึง การขนส่งสินค้าหรือคนโดยสาร ซึ่งเริ่มต้น ณ ประเทศหนึ่ง (Originating Country) ไปยังอีกประเทศหนึ่ง โดยผ่านดินแดนของประเทศที่สองเพื่อนำสินค้าหรือคนโดยสารไปส่งยัง จุดหมายปลายทางประเทศที่สามหรือประเทศอื่นต่อไป แต่คำจำกัดความดังกล่าวก็ได้รับการ วิเคราะห์ว่าค่อนข้างแคบเพราะการจราจรผ่านแดนตามความหมายในอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ นำ มาหมายถึงการผ่านข้ามประเทศเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการเดินทางทั้งหมด ที่เริ่มต้นและปลายทางอยู่ พรหมแดนของประเทศที่มีการผ่านทาง สาเหตุของการให้คำจำกัดความเช่นนี้ก็เพื่อให้ความสำคัญกับ ประเทศที่ไม่มีทางออกติดทะเลเป็นหลัก

โดยสรุปหลักการผ่านแดนภายใต้กรอบอนุสัญญา บรัสเซลส์เป็นการกำหนด พันธกรณีแก่ประเทศภาคีในการยินยอมการผ่านแดน (Tolerate transit) สำหรับประเทศไม่มี ทางออกติดทะเลมากกว่าเป็นการอำนวยความสะดวกสำหรับเกี่ยวหนุนบรรยากาศทางการค้าระหว่าง ประเทศ ประเทศไทยไม่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีสมาชิกอนุสัญญาดังกล่าว แต่ก็ได้ทำความตกลงกับ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยอนุญาตให้มีการขนส่งจากลาวผ่านแดนมายังไทยได้

นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดทำความตกลงและอนุสัญญาระหว่างประเทศภายใต้ คณะกรรมาธิการเศรษฐกิจแห่งยุโรปจำนวนหลายฉบับเพื่อให้ครอบคลุมเรื่องการขนส่งระหว่าง ประเทศทางถนนและประเด็นที่เกี่ยวข้อง เช่น การประสานงานและความร่วมมือในเรื่องโครงสร้าง พื้นฐาน เส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ กฎระเบียบการจราจร ขนาดและน้ำหนักของยานพาหนะ ภาษีอากรยานพาหนะ สัญญาและความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง พิธีการด้านศุลกากร การประกัน การขนส่งสินค้าอันตรายและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นต้น ทั้งนี้สามารถจัดกลุ่มของ ความตกลงหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศได้ดังนี้ คือ

1. ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) และกฎจราจรและยานพาหนะ

ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างมาตรฐานด้านความปลอดภัยและปรับประสาน กฎระเบียบระหว่างประเทศ เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางบก (Convention on Road Traffic) อนุสัญญาว่าด้วยป้ายและสัญญาณจราจรทางบก (Convention on Road Signs and Signals) เป็นต้น

2. ด้านยานพาหนะ (Vehicle)

ซึ่งเป็นความตกลงที่กำหนดมาตรฐานทางเทคนิคและความร่วมมือด้านยานพาหนะเพื่อส่งเสริมความปลอดภัยในการใช้ถนนและรักษาสิ่งแวดล้อม และยังรวมถึงความตกลงที่เกี่ยวกับมาตรฐานและความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าจำพวกพิเศษ เช่น ความตกลงยุโรปว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศ (European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road: (ADR) และความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายระหว่างประเทศและอุปกรณ์พิเศษที่ใช้เพื่อการดังกล่าว (Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage: ATP)

3. ด้านศุลกากรและอำนวยความสะดวก ณ พรมแดน (Customs and border crossing facility)

เช่น อนุสัญญาด้านศุลกากรว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายใต้ระบบ TIR Carnet (Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnets) หรืออนุสัญญาด้านศุลกากรว่าด้วยการนำเข้ายานพาหนะเพื่อการพาณิชย์เป็นการชั่วคราว (Customs Convention on the Temporary Importation of Commercial Road Vehicles) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปรับประสานการควบคุมสินค้า ณ ด่านพรมแดน เป็นต้น

จากการศึกษาอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ จะพบว่า การขนส่งข้ามแดนจะต้องได้ความร่วมมือจากทั้งสองด้านด้วยกัน โดยให้ความสำคัญในด้านโครงสร้างพื้นฐาน อันประกอบด้วยถนน ขี่ระเบียบบังคับการใช้ เพื่อสร้างความปลอดภัยและอำนวยความสะดวก และในด้านยานพาหนะ จะต้องใช้ยานพาหนะที่มีมาตรฐานเดียวกันทั้งด้านความปลอดภัย และการอำนวยความสะดวก นอกจากนี้ ยังให้ความสำคัญในข้อตกลงเรื่องด่านศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก และป้องกันสิ่งผิดกฎหมายต่างๆ

การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยและ สาธารณรัฐประชาชนลาว

ประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาชนลาวมีความร่วมมืออย่างใกล้ชิดมาโดยตลอด ทั้งทางด้านการค้า เศรษฐกิจ และสังคม สำหรับด้านความร่วมมือด้านการขนส่งนั้น ประเทศไทยและลาวได้จัดทำความตกลงว่าด้วยการส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างกัน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2521 โดยความตกลงดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่กันและกัน ในการส่งสินค้าผ่านแดน ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศลาวเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกติดทะเล การดำเนินการขนส่งระหว่างประเทศใดๆ จึงต้องอาศัยการขนส่งทั้งเข้าและออกผ่านประเทศที่สาม

ซึ่งความตกลงฉบับปี พ.ศ. 2521 กำหนดหลักการว่าสินค้าที่ส่งผ่านอาณาเขตของภาคีสัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจะได้รับสิทธิและความสะดวกบนพื้นฐานแห่งความสัมพันธ์ฉันมิตรแบบบ้านพี่เมืองน้อง และตามเจตนารมณ์แห่งข้อบัญญัติว่าด้วยความเสรีภาพในการผ่านแดนของอนุสัญญาบาร์เซโลนา ลงวันที่ 20 เมษายน ค.ศ. 1921 ทั้งนี้ เพื่อให้การขนส่งและขนถ่ายสินค้าผ่านแดนเป็นไปได้โดยสะดวกและรวดเร็ว (เกษม ชูจารุกุล, 2555: 89)

อย่างไรก็ตาม แม้ทั้งประเทศไทยและลาว จะได้มีการจัดทำความตกลงว่าด้วยการส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างกันแล้ว หากแต่ยังพบว่าการขนส่งระหว่างประเทศทั้งสองยังประสบกับปัญหาและอุปสรรค ทั้งนี้ โดยมีปัญหาที่สำคัญอันเนื่องมาจากการขนส่ง ดังนี้

1. การเข้า-ออก ประเทศลาว ยังไม่สะดวกและคล่องตัวเท่าที่ควร เอกชนร้องขอให้มีการเปิดจุดผ่านแดนถาวรเพิ่มเติม เพื่อให้การค้าคล่องตัว

2. การเข้มงวดในการนำเข้าสินค้าของฝ่ายลาว เนื่องจากลาวมีเป้าหมายที่จะลดภาวะเงินเฟ้อภายในประเทศ ทำให้มีการจำกัดโควตาสินค้าที่จะนำเข้า นอกจากนี้ยังทำให้เกิดมาตรการด้านอื่นๆ ที่มิใช่ภาษี (Non-Tariff Barrier) เพื่อควบคุมการนำเข้าทางอ้อม เช่น การขออนุญาตแต่ละเรื่อง มีขั้นตอนมาก และการพิจารณาล่าช้า ทำให้การนำเข้า-ส่งออกล่าช้าไปด้วย ประกอบกับระบบการค้าระหว่างประเทศของลาว ยังไม่เปิดเสรีโดยสมบูรณ์ ผู้นำเข้า-ส่งออกจะต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อน และเริ่มต้นต้องมีการวางเงินประกัน จึงจะสามารถประกอบธุรกิจนำเข้า-ส่งออกได้เฉพาะสินค้าในหมวดที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น นอกจากนี้ ผู้ประกอบการรายย่อยที่จะนำเข้า-ส่งออกสินค้าที่ไม่มีใบอนุญาต ต้องอาศัยการนำเข้า-ส่งออก ผ่านบริษัทที่มีใบอนุญาต และเสียค่านายหน้าเฉลี่ย 2-3% ทำให้ต้นทุนสินค้าสูง

3. ค่าขนส่ง และค่าบริการในการนำเข้า-ส่งออก ค่อนข้างสูงประกอบกับ เส้นทางคมนาคมยังทุรกันดาร เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้า และเป็นลักษณะผูกขาด

ด้วยสาเหตุดังกล่าวข้างต้น ประเทศไทยและลาวจึงได้เห็นชอบร่วมกันที่จะจัดทำความตกลงระหว่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ ดังนั้น จึงได้มีการจัดทำร่างความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างกันขึ้นใหม่ โดยตั้งอยู่บนหลักการของความตกลงว่าด้วยการส่งสินค้าผ่านแดน พ.ศ. 2521 ซึ่งการเจรจาดังกล่าวก็ประสบความสำเร็จ โดยในปี พ.ศ. 2542 ทั้งสองประเทศก็สามารถตกลงในความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-ลาวฉบับใหม่ โดยใช้ชื่อความตกลงว่า “ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว พ.ศ. 2542” หรือความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-ลาว โดยความตกลงฉบับใหม่

นี้ มีผลเป็นการยกเลิกความตกลงฉบับเดิมปี พ.ศ. 2521 และต่อมาทั้งสองประเทศยังได้ลงนามในข้อตกลงเพื่อกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-ลาว ในวันที่ 17 สิงหาคม 2544

ทั้งนี้ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนฉบับปี พ.ศ. 2542 นี้ครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทั้งกรณีข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งมีผลให้ยานพาหนะของไทยและลาวสามารถดำเนินการขนส่งระหว่างกัน โดยรวมถึงการผ่านดินแดนไปยังประเทศที่สามที่มีความตกลงกับประเทศภาคีสัญญาค้วย แต่ความตกลงนี้จะไม่ครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจุดภายในดินแดนของภาคีสัญญา (Cabotage) และการขนส่งสินค้าอันตรายหรือสินค้าต้องห้ามตามกฎหมายให้ดำเนินการได้เฉพาะกรณี ทั้งนี้ สินค้าที่ผ่านแดนจะได้รับสิทธิพิเศษคือ จะได้รับการยกเว้นภาษีอากรศุลกากร แต่ประเทศภาคีสัญญายังคงมีอำนาจในการจัดเก็บค่าบริการหรือค่าธรรมเนียมอื่น ๆ เช่น ค่าธรรมเนียมในการใช้คลังสินค้า ลานสินค้า ค่าธรรมเนียมเข้าออกสถานีขนส่งสินค้า ค่าขนถ่ายสินค้า ค่าธรรมเนียมในการใช้ท่าเรือ และค่าบริการอื่น ๆ ภายใต้หลักการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment) กล่าวคือ การจัดเก็บค่าบริการดังกล่าวจะต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติให้แตกต่างจากคนชาติของตนเอง

นอกจากให้สิทธิในการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนแล้ว ความตกลงไทย-ลาว ยังตั้งเป้าหมายที่จะสร้างและกระชับความร่วมมือด้านการขนส่ง โดยระบุไว้ชัดเจนว่าทั้งสองประเทศมีหน้าที่ต้องอำนวยความสะดวกให้แก่กันและกันในการขนส่งและขนถ่ายสินค้า รวมทั้งต้องให้ความช่วยเหลือแก่เจ้าของสินค้าติดตามค้นหาสินค้าที่ตกค้างในคลังสินค้าในเขตแดนของตน รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านแดน ณ จุดผ่านแดนของตนโดยรวดเร็วเท่าที่จะกระทำได้โดยไม่มีกีดกันกับสินค้าหรือมีการตรวจตราสินค้าโดยไม่จำเป็น แม้ว่าความตกลงไทย-ลาวจะกำหนดพันธกรณีของประเทศภาคีในเรื่องการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งระหว่างประเทศไว้ แต่อย่างไรก็ตาม ประเทศภาคีสัญญาก็ยังคงมีอำนาจในการออกกฎระเบียบภายในประเทศได้อยู่ ดังนั้น กฎหมายและกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งของประเทศภาคีสัญญาจึงยังมีผลใช้บังคับแก่กิจกรรมการขนส่งภายในประเทศนั้นอยู่

ความตกลงฉบับนี้ยังได้คำนึงถึงการส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในกิจการขนส่งระหว่างประเทศ จึงมีนโยบายเปิดเสรีผู้ประกอบการขนส่งทางถนนไทย-ลาว โดยกำหนดเป็นหลักการว่าในกรณีของการขนส่งสินค้าผ่านแดนนั้น เจ้าของสินค้าสามารถเลือกเอาผู้ประกอบการขนส่งของภาคีสัญญาหรือผู้ประกอบการขนส่งของประเทศที่สาม ซึ่งได้รับอนุญาตตามกฎหมายของภาคีสัญญาทั้งสองฝ่ายให้ทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนได้ ซึ่งมีผู้ประกอบการไทยที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการขนส่งระหว่างไทย-ลาว ตามความตกลงฯ จำนวนทั้งสิ้น 999 ราย พาหนะ

จำนวน 21,537 คัน (ข้อมูล ณ วันที่ 31 มกราคม 2557) สำหรับในส่วนของการกำหนดราคาค่าขนส่งสินค้านั้น รัฐบาลของประเทศภาคีจะไม่เข้าไปแทรกแซงในการกำหนดราคาค่าขนส่งสินค้า โดยจะปล่อยให้เป็นไปตามกลไกตลาด แต่สำหรับการกำหนดอัตราค่าโดยสารนั้น รัฐบาลทั้งสองประเทศได้เข้าไปควบคุมกำกับดูแล ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถดำเนินการได้โดยไม่ประสบกับการขาดทุนและในขณะเดียวกันต้องไม่ให้อัตราค่าโดยสารสูงเกินไป อีกทั้งยังเป็นการป้องกันการแข่งขันเชิงทำลาย อันอาจเกิดจากการลดราคาแข่งกันของผู้ประกอบการ

สำหรับรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่งระหว่างประเทศทั้งสองนั้น ประเทศไทยและลาวได้จัดทำความตกลงย่อยกำหนดรายละเอียดการขนส่งในวันที่ 17 สิงหาคม พ.ศ. 2544 หรือ “ข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว” ขึ้น ซึ่งข้อตกลงฉบับกำหนดรายละเอียดฉบับนี้ ได้มีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับจุดผ่านแดน (ทั้งจุดผ่านแดนสากลและจุดผ่านแดนท้องถิ่น) เส้นทางขนส่งทางถนนระหว่างประเทศทั้งของไทยและลาว โดยได้เน้นย้ำในเรื่องการเปิดพรมแดนให้พาหนะในการขนส่งและคนประจำรถเข้ามาในประเทศได้ แต่ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนดไว้ และอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ทั้งในเรื่องการตรวจตราเอกสาร การตรวจสอบสินค้า หรือยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพโดยพาหนะที่อนุญาตให้ใช้ในการขนส่งได้ คือ รถบรรทุกเดี่ยว (Rigid vehicle) รถที่มีการพ่วง (Articulated vehicle or semi-trailer) โดยต้องเป็นไปตามพิธีสารฉบับที่ 3 และ 4 ของกรอบความตกลงว่าด้วย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนของอาเซียน ส่วนรถโดยสารต้องเป็นรถโดยสารที่มีที่นั่งไม่เกิน 45 ที่นั่ง นอกจากนี้ การขนส่งพิเศษจะต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่งก่อน เช่น การขนส่งสินค้าอันตราย แต่พาหนะที่ใช้ในการขนส่งพิเศษจะต้องติดเครื่องหมายพิเศษและปฏิบัติตามแนวปฏิบัติที่ประเทศภาคีทั้งสองตกลงร่วมกัน

ความตกลงย่อยกำหนดเอกสารที่ต้องประจำรถในการขนส่งไว้อย่างละเอียด อันประกอบด้วยเอกสารทะเบียนรถ เอกสารแสดงการเสียภาษีรถที่ยังไม่หมดอายุ หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ ใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ใบอนุญาตให้พาหนะผ่านเข้า-ออก กรมธรรม์ประกันภัยบุคคลที่สาม บัญชีราคาสินค้า (กรณีขนส่งสินค้า) ใบอนุญาตขับรถที่ยังไม่หมดอายุ รายชื่อผู้โดยสาร (กรณีขนส่งผู้โดยสาร) ใบตราส่ง (กรณีสินค้าผ่านแดน) บัญชีบรรจุหีบห่อ (กรณีสินค้าผ่านแดน) และรายการอุปกรณ์ เครื่องใช้ และอะไหล่รถที่จำเป็น เช่น น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น ซึ่งต้องแจ้งศุลกากรของประเทศภาคีที่จุดผ่านแดนเพื่อขอยกเว้นภาษี เป็นต้น ซึ่งหากเอกสารไม่ถูกต้องหรือไม่ครบถ้วนตามที่กำหนดไว้ผู้ฝ่าฝืนอาจถูกสั่งปรับได้ ต่อมาทั้งสองประเทศยังได้ตกลงร่วมกันลดขั้นตอนและความยุ่งยากซับซ้อนในเรื่องการตรวจตราเอกสารและตรวจสอบ

ทางด้านศุลกากรและคนเข้าเมือง รวมทั้งการผ่อนปรนจำนวนเอกสารประจำพาหนะและสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน เช่น รถขนส่งสินค้าให้ลดเอกสารเหลือเพียง 4 รายการที่จำเป็นเท่านั้นคือ หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ (Passport รถ) ใบอนุญาตขับรถที่ยังไม่หมดอายุ และหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ ทั้งนี้ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดความสะดวกในการดำเนินการขนส่งระหว่างประเทศภาคีสมาชิกทั้งสองประเทศ

สำหรับในส่วนขององค์กรที่ทำหน้าที่ในการดูแลการดำเนินการตามความตกลงฯ นั้น ได้มีการกำหนดให้ภาคีสัญญาตกลงให้มีการประชุมระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบทางด้านการขนส่งของทั้งสองฝ่ายเป็นประจำทุกปี ทั้งนี้ เพื่อเป็นการประเมินผลและศึกษาวิธีเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินการตามข้อตกลงฯ ซึ่งประเทศภาคีสองฝ่ายจะผลัดกันเป็นเจ้าภาพในแต่ละปี ซึ่งในส่วนของการประชุม นั้น ถือได้ว่าเป็นเวทีที่สำคัญในการหยิบยกประเด็นปัญหาอันเนื่องเกี่ยวกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยและลาว ที่แต่ประเทศภาคีได้ประสบมาในแต่ละปีขึ้นสู่การพิจารณาของหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ โดยที่ประชุมจะประกอบไปด้วยผู้แทนของทั้งสองประเทศที่มีภารกิจหน้าที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทย ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เช่น กรมศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง หน่วยงานด้านอนามัยของคน-พืช-สัตว์ ตลอดจนบริษัท ขนส่ง จำกัด และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย เป็นต้น

โดยสรุปการดำเนินการด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศระหว่างไทยและลาว ภายใต้อาณัติความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศทั้งสองฉบับ ตลอดจนการเจรจาและความร่วมมือระหว่างไทยและลาวในด้านการขนส่งทางบกก็ยังคงเป็นไปอย่างดี ทั้งสองประเทศมีเป้าหมายร่วมกันในการพัฒนาร่วมกันทั้งในระดับลึกและกว้างต่อไป โดยสามารถดำเนินการได้เร็วกว่าพันธกรณีที่กำหนดไว้ในกรอบความตกลงในระดับภูมิภาคต่อไป เช่น กรอบความตกลงอาเซียนและความตกลง GMS เป็นต้น ซึ่งหากตกลงกันได้ก็จะยกระดับแนวปฏิบัติและมาตรฐานต่าง ๆ ในการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยและลาวให้สูงขึ้นเป็นมาตรฐานหรือรูปแบบเดียวกับความตกลงระดับภูมิภาค เพื่อรองรับการขยายหรือพัฒนาระบบการขนส่งผ่านแดนระดับภูมิภาคในอนาคต

ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559) ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่ง ดังนี้ (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559), ออนไลน์, 2557)

1. ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน

แนวทางการพัฒนาเพื่อการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพเท่าเทียม และเป็นธรรม โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ดังนี้

1.1 ผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1.1.1 ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ

1.1.2 พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในลักษณะบูรณาการทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานการขนส่งสินค้าสู่สากล ทั้งด้านความเร็ว ความปลอดภัย และความตรงต่อเวลา

1.1.3 สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาค

1.1.4 พัฒนาระบบบริหารจัดการรวบรวมและกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม

1.2 ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์

1.2.1 ผลิตบुकลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีความเป็นมืออาชีพ

1.2.2 พัฒนาระบบและบริหารเครือข่ายธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดห่วงโซ่อุปทาน

1.2.3 ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

1.2.4 สนับสนุน การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเพื่อพัฒนาโลจิสติกส์และยกระดับประสิทธิภาพของกระบวนการอำนวยความสะดวกทาง ด้านการค้า และการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน เช่น พัฒนาระบบ National Single Window ศูนย์กระจายสินค้า และด้านการค้าชายแดน เป็นต้น 1.2.5 เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่งและกำหนดบทบาทของท่าอากาศยานและท่าเรือหลักของประเทศ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและ เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

2. ยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม

2.1 การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคในภูมิภาคอาเซียน มีดังนี้

2.1.1 พัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้

มาตรฐานสากล

พัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล โดยเฉพาะรูปแบบบริการขนส่งทั้งทางถนน รถไฟ รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และการขนส่งทางน้ำ/การเดินเรือชายฝั่ง ตลอดจนการพัฒนาด้านศุลกากรชายแดน ศูนย์เศรษฐกิจชายแดน และการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนที่รวดเร็ว โดยรัฐลงทุนนำในโครงการที่มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ของประเทศในแต่ละแนวพื้นที่เศรษฐกิจ พร้อมทั้งเปิดโอกาสการร่วมลงทุนแบบความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน

2.1.2 ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง

ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดจำนวนเอกสาร ต้นทุนการดำเนินงาน และระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดน โดยไทยให้ความสนับสนุนทางวิชาการกับประเทศเพื่อนบ้านในฐานะหุ้นส่วนการพัฒนา

2.1.3 พัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์

พัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคเอกชนไทยทั้งในด้านทักษะภาษาต่างประเทศ และความรู้ด้านการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ รวมทั้งพัฒนาผู้ประกอบการ โดยเฉพาะวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมให้มีความรู้ด้านศักยภาพ การพัฒนาธุรกิจร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านและความรู้ในการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมโยงตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจและช่องทางส่งออกในอนุภูมิภาค และพัฒนาสมรรถนะการเป็นผู้ประกอบการของไทยในระดับสากลเพื่อให้สามารถเริ่มธุรกิจระหว่างประเทศได้ โดยไทยให้ความสนับสนุนทางวิชาการกับประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาบุคลากรด้านธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ด้วยในฐานะหุ้นส่วนการพัฒนา

2.2 เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน

เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน เขตเศรษฐกิจชายแดน ตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศ โดยเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงปัจจัยการผลิต ระบบการผลิต ห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศ และประตูส่งออกตามมาตรฐานสากล อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับพื้นที่เศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่มีการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านกับเขตเศรษฐกิจชายแดนไทยและพื้นที่เศรษฐกิจตอนใน ทั้งนี้ โดยมี ศูนย์ประสานงานระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านบริเวณเมืองชายแดนที่สำคัญ

จากการศึกษายุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559) จะพบว่าการพัฒนาด้านการขนส่งจัดเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่สำคัญ การพัฒนาความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพ โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ การเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคด้วยการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคอาเซียน ซึ่งยุทธศาสตร์เหล่านี้ให้ความสำคัญกับการเตรียมพร้อมเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน และประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน ดังนั้นการจัดทำแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ควรมีแนวทางดำเนินการตามกรอบยุทธศาสตร์เหล่านี้

บทที่ 4

ปัญหาและอุปสรรคระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์ โดยसारสาธาณะ

การวิจัยแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธาณะ ผู้วิจัยได้ศึกษาปัญหาและอุปสรรคระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธาณะ ภายใต้องค์ประกอบของโลจิสติกส์การขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธาณะ ซึ่งประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐาน ครอบคลุมภาคีสถาบันและกฎระเบียบ (Institutional Framework) กลุ่มผู้ค้าและผู้ผลิต (Traders/Manufacturers) และกลุ่มลูกค้า ตั้งแต่จุดเริ่มต้นการเดินทางเข้ามาสู่ประเทศไทยจนกระทั่งเดินทางกลับ ในมุมมองการบริหารจัดการการไหลเวียนภายในห่วงโซ่อุปทานที่ประกอบด้วย การจัดการและการบริหารในเรื่องการไหลเวียนทางด้านกายภาพ (Physical) การเงิน (Financial) และสารสนเทศ (Information) เพื่อให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด มีรายละเอียดดังนี้

ปัญหาและอุปสรรคทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1. เส้นทางการเดินทาง (ถนน)

1.1 ถนนยังไม่สมบูรณ์

เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานของถนนระหว่างประเทศในอาเซียนยังไม่เพียงพอ ด้วยความแตกต่างด้านภูมิประเทศ และความพร้อมด้านเศรษฐกิจเงินทุนที่ต่างกัน ทำให้ถนนที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศยังไม่มีการพัฒนาที่สมบูรณ์ ระบบสัญญาณและเครื่องหมายจราจรยังไม่เพียงพอและไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล เพื่อช่วยกำกับใช้ให้เกิดความปลอดภัยทั้งผู้ใช้รถผู้ร่วมทางประชาชนทั่วไปทำให้ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้ โดยสำหรับเมืองที่มีพื้นที่ชายแดนที่ติดต่อกันกับประเทศเพื่อนบ้านก็มีความจำเป็นที่การจัดสรรงบประมาณของเมืองทั้งสองดังกล่าวต้องสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน ดังนั้นเส้นทางเดินทางหรือถนนที่จะใช้เพื่อการขนส่งผู้โดยสารสาธาณะระหว่างประเทศ ประเทศที่เกี่ยวข้องทั้งหมดจึงควรมีการพัฒนาหรือจัดทำถนนให้มีประสิทธิภาพและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

1.2 ปัญหาคอขวดของโครงข่ายถนน

ปัญหาที่สำคัญประการหนึ่งของการขนส่งโดยรถสาธารณะบริเวณด้านพรมแดน ได้แก่ ความแออัดของการจราจรบริเวณด้านพรมแดนอันเกิดขึ้นเนื่องจากคอขวดของโครงข่ายถนนบริเวณด้านพรมแดน เนื่องจากรถโดยสารสาธารณะจะต้องใช้ทางร่วมกับรถบรรทุกสินค้า รถโดยสารบุคคลธรรมดา ทำให้เกิดผลเสียทั้งในแง่ของการที่ผู้โดยสารจะต้องเดินลงไปดำเนินการด้านพิธีการผ่านแดนประปนกับรถบรรทุกสินค้า ซึ่งเป็นการไม่สะดวกและไม่ปลอดภัย อีกทั้งยังจะเป็นการก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ณ จุดผ่านแดนส่งผลต่อเนื่องให้การจราจรระหว่างเมืองชายแดนเกิดการติดขัดต่อไปด้วย

1.3 การพัฒนาเส้นทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

การก่อสร้างถนนเพื่อเชื่อมโยงกันระหว่างประเทศนั้น มีองค์ประกอบที่สำคัญหลายประการ โดยในอดีตที่ผ่านมา การพัฒนาเส้นทางหลวงระหว่างประเทศที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาเส้นทางหลวงอาเซียน หรือ ASEAN Highways โดยในส่วนของประเทศไทยนั้น ได้มีการพัฒนาเส้นทาง ASEAN Highway ให้มีความครอบคลุมและได้มาตรฐานสากลแล้ว อย่างไรก็ตาม การเชื่อมโยงเส้นทางหลวงระหว่างประเทศนั้น นอกจากการดำเนินการของประเทศไทยแล้ว มุมมองต่อการพัฒนาประเทศของประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนของประเทศในภูมิภาคก็มีความสำคัญเป็นอย่างมาก เนื่องจากแต่ละประเทศจะต้องมีมุมมองต่อการพัฒนาที่สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน มิฉะนั้นแล้ว การดำเนินการพัฒนาเส้นทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงระหว่างประเทศย่อมจะไม่มีประสิทธิภาพ

การพัฒนาเส้นทางหลวงระหว่างประเทศย่อมส่งผลถึงการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ เนื่องจาก การขนส่งดังกล่าวจะต้องดำเนินการขนส่งบนเส้นทางหลวงระหว่างประเทศที่ได้มีการตกลงกันเป็นที่เรียบร้อยแล้ว หากเส้นทางหลวงระหว่างประเทศ สามารถตอบสนองต่อความต้องการทางเศรษฐกิจของผู้โดยสารได้ ย่อมทำให้การประกอบกิจการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะประสบผลสำเร็จ ในปัจจุบันประเทศไทย มีเส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะดำเนินการขนส่งโดยใช้ทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียนหลายสายอาทิเช่น เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศไทย – สาธารณรัฐประชาชนลาว จำนวน 12 เส้นทาง ได้แก่ 1. หนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์ 2. อุดรธานี-นครหลวงเวียงจันทน์ 3. อุบลราชธานี-ปากเซ 4. มุกดาหาร-สะหวันนะเขต 5. ขอนแก่น-นครหลวงเวียงจันทน์ 6. กรุงเทพฯ-นครหลวงเวียงจันทน์ 7. นครพนม-ท่าแขก 8. เชียงใหม่-เชียงราย-บ่อแก้ว-หลวงน้ำทา-อุดมไชย-หลวงพระบาง 9. อุดรธานี-หนองคาย-วังเวียง 10. กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี-ปากเซ 11. เชียงราย-บ่อแก้ว 12. เลย-หลวงพระบาง และเส้นทาง

ระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา จำนวน 2 เส้นทาง ได้แก่ 1.กรุงเทพฯ-เสียมราฐ 2. กรุงเทพฯ-พนมเปญ อย่างไรก็ตาม ยังพบว่าเส้นทางเชื่อมโยงที่เชื่อมระหว่างเมืองของประเทศเพื่อนบ้านบางเส้นทางยังไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้การใช้เส้นทางเชื่อมโยงทางหลวงระหว่างประเทศไม่คุ้มค่าใช้จ่าย โดยประเทศไทยได้มีการพัฒนาการปรับปรุงทางหลวงแผ่นดินสายสำคัญที่เชื่อมโยงกับประเทศการค้าสำคัญให้เป็น 4 ช่องจราจร

1.4 การบริการและบำรุงรักษาทาง

การบริการและการบำรุงรักษาทางหลวงที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศมีความสำคัญไม่น้อยไปกว่าการสร้างถนนที่ดี สามารถตอบสนองต่อเศรษฐกิจได้ เนื่องจากถนนที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศขาดการบำรุงรักษาที่ดี ย่อมทำให้ถนนบางส่วนเสียหาย ไม่สามารถใช้งานได้เต็มที่ประสิทธิภาพ ส่งผลต่อความปลอดภัย ความรวดเร็ว ความสะดวกสบาย ตลอดจนต้นทุนการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางที่มีการจราจรที่แออัด ยังมีความจำเป็นที่จะต้องมีการบำรุงรักษา นอกจากนี้ เมื่อทางหลวงดังกล่าวมีการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ เพื่อให้ทางหลวงดังกล่าวอยู่ในสภาพสมบูรณ์ ประเทศที่เกี่ยวข้องทั้งหมดจะต้องมีการจัดทำแผนการบำรุงรักษาถนนร่วมกันระหว่างเมืองคู่ขนาน ซึ่งปัจจุบันยังขาดความร่วมมือในลักษณะดังกล่าวอีกมาก ทำให้ทางหลวงระหว่างประเทศ บางเส้นทางมีระดับการดูแลรักษาที่แตกต่างกันตามแต่ละประเทศ

2. จุดพักรถ

จุดพักรถสำหรับเส้นทางเดินรถโดยสารระหว่างประเทศมีความสำคัญในหลายด้าน ทั้งในด้านความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน ความมั่นคง รวมถึงอาจใช้เป็นเครื่องมือในการส่งเสริมเศรษฐกิจของท้องถิ่น ได้อีกด้วย สำหรับถนนที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศนั้น ในลำดับแรกควรที่จะต้องมีการวางแผนร่วมกันของประเทศสมาชิกที่เป็นเจ้าของถนนดังกล่าว ในการกำหนดจุดสำหรับจัดตั้งจุดพักรถที่มีความเหมาะสม โดยจุดพักรถที่จะมีการจัดตั้งขึ้นควรที่จะได้มีการใช้งานแบบอเนกประสงค์ ได้แก่ การใช้เป็นสถานที่สำหรับการพักของพนักงานขับรถซึ่งมีข้อบังคับในเรื่องระยะเวลาการทำงาน การเป็นสถานที่ตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ในเรื่องความมั่นคง (ในกรณีมีความจำเป็น) การใช้จุดพักรถดังกล่าวสำหรับการเป็นสถานีบริการรวมถึงการตรวจสอบความปลอดภัยของตัวรถ รวมถึงการเป็นจุดพักผ่อนของผู้โดยสารจากความเหนื่อยล้าในการเดินทางไกล อีกทั้งยังสามารถจัดให้เป็นสถานที่ตั้งสำหรับการส่งเสริมการขายสินค้าที่ขึ้นชื่อของท้องถิ่น ซึ่งในปัจจุบันยังพบว่าจุดพักรถยังไม่มีความสะดวกสบายเพียงพอที่จะรองรับการขนส่งระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

3. สถานีขนส่งผู้โดยสาร

การใช้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ ในปัจจุบันพบว่า มีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการมากขึ้นเป็นลำดับ ทั้งนี้ น่าจะเนื่องด้วยว่าได้มีการเปิดเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศมากขึ้นตามการขยายตัวของเศรษฐกิจในภูมิภาค โดยปัจจุบันประเทศไทยมีการเปิดเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศเชื่อมต่อกับ สปป. ลาว และกัมพูชา

สำหรับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันนั้น ในบางกรณีจะมีการใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารร่วมกันระหว่างการขนส่งผู้โดยสารในประเทศและการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ เช่น สถานีขนส่งผู้โดยสารหมอชิต 2 หรือ สถานีขนส่งในจังหวัดชายแดนที่มีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ จึงมักทำให้สถานีขนส่งผู้โดยสารต่างๆ ดังกล่าวมีความแออัด ไม่สามารถรองรับปริมาณรถโดยสารประจำทางและจำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการเพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้เกิดความไม่สะดวก ทั้งลูกค้า และสถานที่สำหรับการจอดรถโดยสาร

ปัญหาและอุปสรรคทางด้านการอภิบาลไถ่ด้านสถาบันและกฎระเบียบ

(Institutional Framework)

กฎหมายและกฎระเบียบเป็นสิ่งที่ภาครัฐต้องเจรจากับรัฐบาลของประเทศสมาชิกในอาเซียนเพื่อผ่อนปรนกฎเกณฑ์ต่างๆ เช่น พิธีการศุลกากรเพื่อเอื้ออำนวยต่อการขนส่งระหว่างประเทศภายในภูมิภาคอาเซียน แต่ปัจจุบันการเจรจายังไม่มีความคืบหน้าเท่าใด แม้บางส่วนจะมีการเจรจาไปบ้างแล้ว แต่ยังคงขาดความพร้อมในหลายด้าน ซึ่งจำเป็นต้องเร่งรีบเจรจาเพื่อให้ทันกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ นอกจากนี้ ประเทศภาคีสมาชิกยังคงมีข้อกฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับความตกลงฯ หรือมีการกำหนดขอบเขตเงื่อนไขเพื่อปกป้องผู้ประกอบการท้องถิ่น โดยจากการศึกษา พบว่ากฎระเบียบ ตลอดจนมาตรฐานที่ถือได้ว่าปัญหาและอุปสรรคมีดังนี้

1. **กฎระเบียบและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งที่แตกต่างกัน** อาทิ มาตรฐานรถโดยสาร มาตรฐานน้ำหนักสูงสุดในการบรรทุก ใบอนุญาตผู้ขับขี่ หรือใบอนุญาตต่างๆ รวมทั้งกฎระเบียบการจราจรของแต่ละประเทศเป็นต้น

2. **กฎระเบียบด้านพิธีการศุลกากรในการขนส่งสินค้า** กฎระเบียบวิธีการการขนส่งข้ามแดน ตลอดจนกฎหมายของแต่ละประเทศแตกต่างกัน รวมทั้ง ขาดการประสานงานร่วมมือกันอย่างใกล้ชิด

3. **กฎระเบียบและกฎหมายการเข้าเมือง** เงื่อนไขที่เข้มงวดเกี่ยวกับวีซ่าและการเข้าเมืองมักทำให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งระหว่างประเทศ

4. กฎระเบียบเกี่ยวกับการประกันภัยทั้งกรณีที่เป็นประกันสินค้าหรือประกันภัยการขนส่งอาจมีราคาแพงและไม่มีระบบประกันภัยระหว่างประเทศในบางประเทศ

5. ความล่าช้าของกรอบความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน

กรอบความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนตลอดจนความร่วมมือในกรอบร่วมมืออื่นๆ เช่น GMS CBTA เป็นไปอย่างล่าช้า สืบเนื่องจากความพร้อมของแต่ละประเทศสมาชิกมีความแตกต่างกัน จึงมักส่งผลให้เกิดอุปสรรคในการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

6. ปัญหาจากกระบวนการในการนำบุคคลเข้าประเทศ

กระบวนการในการนำบุคคลเข้าประเทศด้วยการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดนโดยรถยนต์สาธารณะ ส่งผลกระทบต่อการทำงานของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในหลายมิติ ทั้งมิติความมั่นคง ในปัญหาการหลบหนีเข้าเมือง การลักลอบนำเข้ายาเสพติด หรือมิติด้านเศรษฐกิจ

ปัญหาและอุปสรรคทางด้านกลุ่มผู้ค้าและผู้ผลิต (Traders/Manufacturers)

1. ปัญหาด้านการบริหารจัดการ

การบริหารจัดการในด้านการขนส่งทักษะในด้านการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ทักษะการทำการตลาด ขาดการประชาสัมพันธ์ ขาดนักการตลาดที่มีฝีมือในการวางกลยุทธ์หรือการสร้างแบรนด์ระดับประเทศ รัฐบาลต้องกำหนดกลยุทธ์ด้านการตลาดเพื่อดึงดูดความสนใจในการเข้ามาใช้บริการหรือสร้างแรงจูงใจในการเข้ามาลงทุนในประเทศ อุปสรรคสำคัญอีกประการคือการบริหารงานของระบบราชการที่เชื่องช้า ล้าหลัง หรือไม่โปร่งใส ควรปรับเปลี่ยนการทำงานให้กระชับ รวดเร็ว ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงในทุกๆ ด้าน และสร้างความน่าเชื่อถือในเรื่องของความโปร่งใส เป็นสิ่งที่รัฐต้องให้ความสำคัญเป็นอันดับต้นๆ

2. ปัญหาและอุปสรรคทางด้านกลุ่มผู้ให้บริการ (Service Providers)

ผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างเพียงพอเนื่องจากผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศของไทย ส่วนใหญ่มีขนาดเล็ก มีความสามารถในการแข่งขันต่ำและมักอยู่ในงานที่สร้างมูลค่าเพิ่มต่ำ ผู้ประกอบการภาคเอกชนขาดการเตรียมความพร้อมในหลายด้าน โดยมีความจำเป็นที่จะต้องเตรียมความพร้อมในหลายๆ ด้าน เช่น การสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างกัน การพัฒนาองค์ความรู้ที่เกี่ยวข้อง การยกระดับมาตรฐานการบริการ ด้วยการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพเชิงต้นทุนการขนส่ง

ดังนั้นแนวโน้มการขยายกิจการของผู้ให้บริการ ผู้ให้บริการขนส่งโดยสารระหว่างประเทศ อาจทำได้ยากเนื่องจากศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยยังไม่เข้มแข็ง ปัจจุบันการเดินรถโดยสารระหว่างประเทศยังเป็นการประกอบกิจการของรัฐวิสาหกิจเป็นส่วนใหญ่

3. การขาดแคลนกำลังคนซึ่งมีทักษะเฉพาะด้านทางโลจิสติกส์

การขาดแคลนกำลังคนด้านโลจิสติกส์ที่มีความรู้และความสามารถทั้งในระดับปฏิบัติการและระดับวางแผน โดยคนส่วนใหญ่มองว่าแรงงานในตลาดนี้เป็นแรงงานที่ไร้ทักษะ เช่น พนักงานขับรถโดยสาร พนักงานให้บริการ โลจิสติกส์มิใช่กิจกรรมการขนส่งเพียงอย่างเดียวอย่างที่หลายคนเข้าใจ สิ่งสำคัญคือการสร้าง Value Added ในกิจกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งจำเป็นต้องใช้แรงงานที่มีทักษะและความรู้ด้าน โลจิสติกส์โดยเฉพาะอีกทั้งยังไม่มีการจัดทำมาตรฐานอาชีพและคุณวุฒิวิชาชีพด้าน โลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งจะเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการกำหนดความก้าวหน้าและสร้างแรงจูงใจแรงงานเข้าสู่อุตสาหกรรมนี้ ต้องมีการพัฒนาทรัพยากรบุคคล

4. ปัญหาด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

ขาดการเชื่อมโยงเครือข่ายการทำธุรกรรมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ไม่ว่าจะเป็นธุรกรรมทางธุรกิจข้ามกันระหว่างองค์กร (B2B) ระหว่างองค์กรกับหน่วยงานรัฐ (B2G) และระหว่างหน่วยงานรัฐ (G2G) ทำให้การติดต่อสื่อสารแลกเปลี่ยนระหว่างข้อมูลภายในประเทศไปสู่การเชื่อมระหว่างประเทศยังคงไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร แม้ในส่วนของภาครัฐได้มีการนำระบบ EDI (Electronic Data Interchange) เข้ามาใช้ในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและพัฒนาไปสู่ระบบ Single Window Entry แต่ด้วยการทำงานแบบต่างคนต่างทำ ระบบดังกล่าวจึงยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควรเช่นกัน ระบบเทคโนโลยีนับเป็นสิ่งจำเป็นที่รัฐและภาคเอกชนควรต้องเร่งเสริมสร้างและนำมาประยุกต์ใช้อย่างจริงจัง

5. สถานะทางการเมืองปัจจัยท้าทายของธุรกิจขนส่งในปี 2557

ปัญหาความขัดแย้งทางการเมืองที่อาจมีความยืดเยื้อ และจากการที่มีการรัฐประหารเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 ย่อมส่งผลกระทบต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศโดยรวม และทำให้การบริโภคเกิดการชะลอตัว ซึ่งจะส่งผลทางอ้อมต่อธุรกิจขนส่ง ความไม่มั่นใจของนักลงทุน นักท่องเที่ยว รวมถึงนโยบายต่างๆของรัฐ ความวิตกกังวลของสมาชิกอาเซียนต่อสถานการณ์การเมืองในประเทศไทย ส่งผลให้การเจรจาในเรื่องภาคี กรอบข้อตกลงต่างๆชะลอตัว

6. ต้นทุนการประกอบการธุรกิจทางถนนมีแนวโน้มสูงขึ้น

ในปี 2557 นี้ สิ่งที่อยู่ประกอบการธุรกิจขนส่งไทยต้องเผชิญยังคงเป็นปัญหาที่ต่อเนื่องมายาวนาน คือปัญหาด้านทุนในการประกอบกิจการที่สูงจากค่าแรงและราคาพลังงาน รวมถึงการขาดแคลนแรงงานในภาคโลจิสติกส์ ทั้งในระดับวางแผนและระดับปฏิบัติการ

โดยเฉพาะในขั้นตอนที่ต้องพึ่งพาแรงงานคน อาทิ การขั้บรถส่งสินค้า เป็นต้น ซึ่งภาวะดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการต้องมีการปรับขึ้นค่าจ้างเพื่อดึงดูดกำลังแรงงาน นอกจากนี้ ยังคงต้องติดตามแนวทางการดำเนินนโยบายอุดหนุนราคาพลังงานของภาครัฐ ซึ่งอาจจะส่งผลต่อแนวโน้มของราคาพลังงานที่เพิ่มขึ้น

ปัญหาและอุปสรรคทางด้านกลุ่มลูกค้า

ในส่วนผู้ใช้บริการหรือลูกค้า นั้น เนื่องจากช่องทางข้ามแดนระหว่างประเทศ จำเป็นต้องมีเอกสารการผ่านแดน พร้อมทั้งความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบการข้ามแดน ซึ่งผู้ใช้บริการต้องศึกษาทำความเข้าใจ รวมถึงเรื่องของราคาของการใช้บริการ ความปลอดภัยและความสะดวกรวดเร็ว สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ซึ่งพบว่าปัญหาส่วนใหญ่จะพบว่าผู้ใช้บริการขาดแคลนข้อมูลเหล่านี้ ทำให้การจัดทำเอกสารตลอดจนการตรวจเอกสารมีความล่าช้า ส่งผลให้การขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศไม่เป็นไปตามกำหนดเวลาที่กำหนด

ปัญหาและอุปสรรคเหล่านี้จำเป็นต้องได้รับการพัฒนาแก้ไขอย่างถูกต้อง และจะต้องมีการวางแผน จัดสรรงบประมาณเพื่อรองรับการเจริญเติบโตด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค และสร้างให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งที่สำคัญของภูมิภาคนี้ เนื่องจากประเทศไทยมีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ที่มีพรมแดนติดกับประเทศอาเซียนถึง 4 ประเทศ และมีทางออกสู่ทะเลทั้งทางฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน จึงเป็นจุดแข็งสำคัญที่ไทยจะสามารถเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางถนนของภูมิภาคอาเซียนได้ ทั้งนี้ ต่างชาติหวังที่จะใช้ไทยเป็นฐานในการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงกับการขนส่งทางทะเลเพื่อส่งสินค้าออกสู่ตลาดโลก โดยเฉพาะผู้ประกอบการมาเลเซีย สิงคโปร์และเวียดนาม ที่อาจจะเข้ามาลงทุนแข่งขันในไทยภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน นอกจากนี้การเปิดเสรีภาคการท่องเที่ยว ระบบการขนส่งของประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมโยงเข้าสู่การท่องเที่ยวประเทศเพื่อนบ้านอีกด้วย การเดินทางเข้าออกโดยใช้บริการรถโดยสารสาธารณะเข้ามาท่องเที่ยวด้วยตนเอง เป็นสิ่งหนึ่งที่เราคาดว่าจะเพิ่มจำนวนมากมายิ่งขึ้น ทั้งนี้ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนไม่เพียงแต่ส่งผลบวกแก่การขนส่งระหว่างประเทศเท่านั้น แต่ยังส่งผลให้จังหวัดที่มีเส้นทางเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนกับกรุงเทพมหานครผ่านได้รับอานิสงส์จากกิจกรรมการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตและสินค้าต่างๆ ตามไปด้วย

บทที่ 5

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนน ระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

ประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

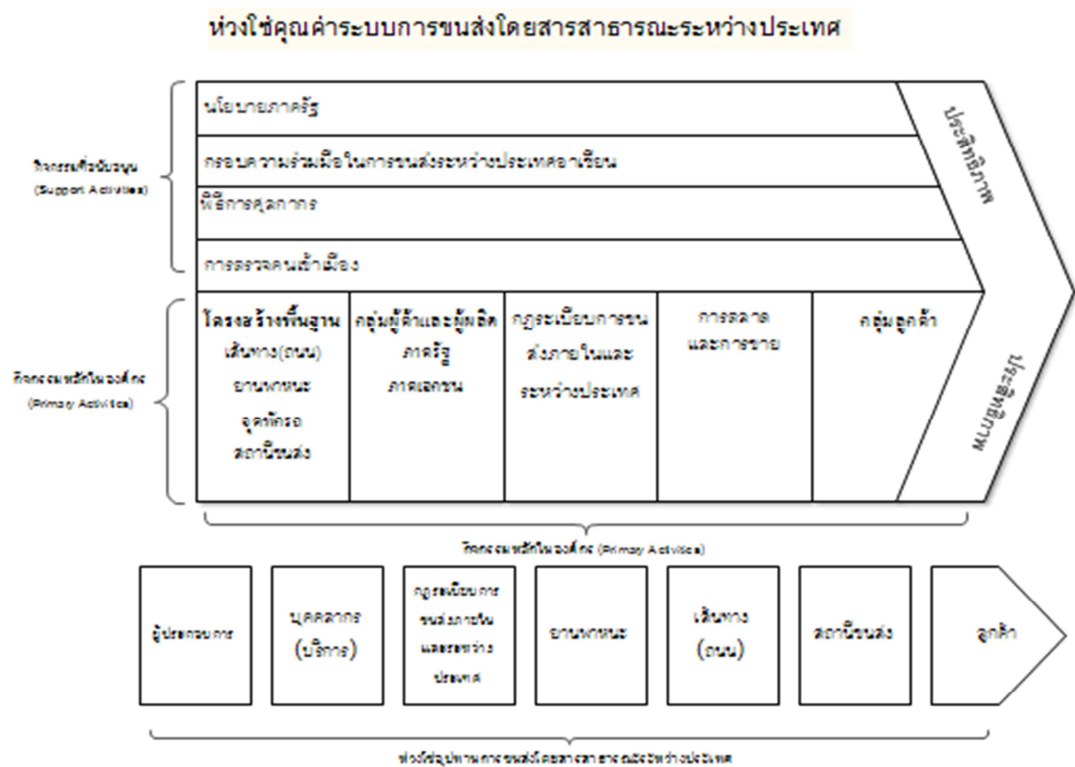
การศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดลักษณะของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ดังแสดงในแผนภาพที่ 5- 1 แสดงมิติและปัจจัยการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ แผนภาพที่ 5- 1 แสดงมิติและปัจจัยการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ

1. การพัฒนาเศรษฐกิจ	2. ด้านสังคมและวัฒนธรรม	3.ด้านความมั่นคงของประเทศ
<ul style="list-style-type: none">• ปลอดภัย• รวดเร็วตรงต่อเวลา• คุ่มค่า• สะดวกสบาย	<ul style="list-style-type: none">• ปลอดภัย• รวดเร็วตรงต่อเวลา• คุ่มค่า• สะดวกสบาย	<ul style="list-style-type: none">• ปลอดภัย• รวดเร็วตรงต่อเวลา• คุ่มค่า• สะดวกสบาย

จากแผนภาพที่ 5-1 แสดงมิติและปัจจัยการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพใน 3 มิติ 1. ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ 2. มิติด้านสังคมและวัฒนธรรม 3. มิติด้านความมั่นคงของประเทศ โดยคำนึงถึงปัจจัยหลัก 4 ปัจจัย ประกอบด้วย 1. ความปลอดภัย 2. ความรวดเร็วตรงต่อเวลา 3. คุ่มค่า 4. ความสะดวกสบาย เพื่อจัดทำแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ โดยการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าของระบบ จากนั้นวิเคราะห์คุณค่าร่วม

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

ผู้วิจัยได้จัดทำแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ด้วยการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ซึ่งอธิบายกิจกรรมที่เกิดขึ้นทั้งหมดที่จำเป็นต้องใช้ในกระบวนการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ แสดงตามแผนภาพที่ 5-2 แสดงห่วงโซ่คุณค่าระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ แผนภาพที่ 5-2 แสดงห่วงโซ่คุณค่าระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ



จากแผนภาพที่ 5 - 2 แสดงกิจกรรมดำเนินงานต่างๆของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ซึ่งนำมาจัดทำแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ สามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

1. กิจกรรมหลักในองค์กร (Primary Activities)

กิจกรรมหลักในห่วงโซ่คุณค่าระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะประกอบไปด้วย 5 กิจกรรมคือ

1.1 กิจกรรมที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน

ซึ่งประกอบด้วย เส้นทาง (ถนน) ยานพาหนะ จุดพักรถ สถานีขนส่ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เชื่อมโยงต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการจะทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าเป็นไปได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย และสอดคล้อง ในมิติการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม ความมั่นคง ควรมีแนวทาง ดังนี้

1.1.1 การดำเนินการที่จะช่วยให้การเชื่อมต่อถนนเป็นไปได้อย่างมีระบบระเบียบ

การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะทำให้เกิดการเชื่อมโยงประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเข้าด้วยกัน

1.1.2 การกำหนดมาตรฐานของยานพาหนะ

การเชื่อมโยงด้าน ความปลอดภัย สะดวกรวดเร็ว ค่าใช้จ่าย จะต้องเชื่อมโยงด้วยมาตรฐานเดียวกัน

1.1.3 การพัฒนาจุดพักรถ

ซึ่งต้องทำให้ปลอดภัย ค่าใช้จ่าย สะดวก สำหรับจุดพักรถในประเทศไทยนั้น ถือได้ว่าค่อนข้างจะเหมาะสม แต่สำหรับประเทศเพื่อนบ้านยังมีความจำเป็นที่จะต้องเร่งพัฒนาต่อไป โดยจุดพักรถในส่วนของประเทศไทยนั้น ควรที่จะต้องคำนึงถึงการพัฒนาต่อยอดทางด้านธุรกิจเพื่อให้จุดพักรถสามารถตอบสนองต่อความต้องการทางการท่องเที่ยวพร้อมๆ ไปด้วยกับการพัฒนาชุมชน โดยขณะเดียวกันจะต้องเป็นจุดพักรถที่เหมาะสมกับในแง่ความมั่นคงของประเทศ

1.1.4 การพัฒนาสถานีขนส่งให้เป็นสถานีขนส่งระหว่างประเทศ

เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและคุ้มค่า ควรมีการพัฒนาสถานีขนส่งเพื่อรองรับการเป็นสถานีขนส่งระหว่างประเทศ โดยพัฒนารูปแบบให้เป็น one stop service สร้างความสะดวกให้กับผู้เดินทางเข้าออกระหว่างประเทศ ณ จุดบริเวณชายแดนนั้นๆ

1.2 กิจกรรมที่เกี่ยวกับผู้ค้าผู้ผลิต

ซึ่งประกอบด้วย การบริหารจัดการ การใช้เทคโนโลยี การพัฒนาบุคลากร เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยและคุ้มค่า ควรมีแนวทางดังนี้

1.2.1 การพัฒนาการบริหารจัดการ

ในด้านการขนส่ง ทักษะในการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ต้องสร้างเครือข่ายความร่วมมือ การพัฒนาองค์ความรู้ การยกระดับมาตรฐานการบริการ ด้วยการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพเชิงต้นทุนการขนส่ง

1.2.2 การสนับสนุนจากภาครัฐ

เพื่อสร้างศักยภาพให้สามารถแข่งขันได้ ทั้งด้านความรู้ แหล่งเงินทุน การเข้าสู่การลงทุนในต่างประเทศ เช่นการจัดหาสัมปทานเส้นทางเดินรถในต่างประเทศให้ภาคเอกชนเข้าไปลงทุน

1.2.3 การพัฒนาบุคลากร

ในด้านความรู้และความสามารถทั้งในระดับปฏิบัติการและระดับวางแผน ตลอดจนการสร้างแรงงานที่มีคุณภาพเข้าสู่ตลาด

1.2.4 การใช้เทคโนโลยี

โดยนำเทคโนโลยีมาใช้ในการพัฒนาเชื่อมโยงเครือข่ายการทำธุรกรรมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ ไม่ว่าจะเป็นธุรกรรมทางธุรกิจข้ามกันระหว่างองค์กร (B2B) ระหว่างองค์กรกับหน่วยงานรัฐ (B2G) และระหว่างหน่วยงานรัฐ (G2G) ทำให้การติดต่อสื่อสารแลกเปลี่ยนระหว่างข้อมูลภายในประเทศไปสู่การเชื่อมระหว่างประเทศมีประสิทธิภาพ

1.3 กิจกรรมที่เกี่ยวกับกฎระเบียบการขนส่ง

เพื่อให้การขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศเกิดการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพอย่างแท้จริง ควรมีการกำหนดขอบเขตเงื่อนไขเกี่ยวกับ กฎ ระเบียบ มาตรฐานการขนส่ง ให้มีมาตรฐาน และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยควรมีแนวทางการดำเนินการปรับปรุงกฎ ระเบียบ มาตรฐาน ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1.3.1 กฎระเบียบและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

อาทิ มาตรฐานรถโดยสาร มาตรฐานน้ำหนักสูงสุดในการบรรทุก ใบอนุญาตผู้ขับขี่ หรือใบอนุญาตต่างๆ รวมทั้งกฎระเบียบการจราจรของแต่ละประเทศเป็นต้น

1.3.2 กฎระเบียบด้านพิธีการศุลกากรในการขนส่งสินค้า กฎระเบียบวิธีการการขนส่งข้ามแดน

1.3.3 กฎระเบียบและกฎหมายการเข้าเมือง

1.3.4 กฎระเบียบเกี่ยวกับการประกันภัยทั้งกรณีที่เป็นประกันสินค้าหรือประกันภัยการขนส่งอาจมีราคาแพงและไม่มีระบบประกันภัยระหว่างประเทศในบางประเทศ

1.4 กิจกรรมที่เกี่ยวกับการตลาดการขาย

กิจกรรมการตลาดและขายในระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ รวมถึงการเตรียมช่องทางการจำหน่ายสินค้าหรือบริการนั้น ควรมีการพัฒนา ดังนี้

1.4.1 การพัฒนาสื่อสารการตลาด

ให้สามารถเข้าถึงลูกค้า ลูกค้าสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายขึ้น โดยเนื้อหาข้อมูลต้องเข้าใจง่ายและสื่อสารได้ตรงจุด เพื่อให้ลูกค้าตัดสินใจซื้อบริการได้รวดเร็ว

1.4.2 การเสริมสร้างธุรกิจต่อเนื่อง

พัฒนาผลิตภัณฑ์ให้สนองตอบลูกค้าท่องเที่ยว พัฒนาเมืองชายแดนเป็นจุดพักรถสำคัญๆ ขยายโอกาสทางธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจหลัก

1.4.3 สร้างช่องทางจัดจำหน่ายที่ลูกค้าสามารถเข้าถึงได้ง่าย สะดวก รวดเร็ว

1.4.4 สร้างการเชื่อมโยงด้านการตลาดระหว่างประเทศ เชื่อมโยงการตลาดขนส่งสาธารณะในภูมิภาค

1.5 กิจกรรมที่เกี่ยวกับลูกค้า

การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ เพื่อสร้างความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว คุ่มค่า ควรมีแนวทางเกี่ยวกับลูกค้า ดังนี้

1.5.1 การให้ความรู้เกี่ยวกับข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

กฎระเบียบการเดินทาง การปฏิบัติตนในการเดินทางข้ามแดน เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติตนให้ถูกต้อง

1.5.2 การพัฒนาแนวทางให้ลูกค้าเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็วและถูกต้อง

2. กิจกรรมสนับสนุน (Support Activities)

กิจกรรมสนับสนุนในห่วงโซ่คุณค่าระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะประกอบไปด้วย 4 กิจกรรมหลัก ๆ คือ

2.1 นโยบายภาครัฐ

กิจกรรมนโยบายภาครัฐเป็นกิจกรรมสนับสนุน ที่ช่วยการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ ควรมีแนวทางดังนี้

2.1.1 รัฐควรเร่งกำหนดนโยบายการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง เชื่อมโยงระหว่างประเทศ

2.1.2 รัฐควรเร่งกำหนดนโยบายพัฒนาเมืองเศรษฐกิจชายแดนให้เป็นประตูการค้าชายแดน และจัดเป็นเมืองศูนย์กลางท่องเที่ยวของภูมิภาค โดยใช้การขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาคต่างๆ

2.1.3 รัฐควรมีนโยบายสนับสนุนการลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนในด้านการเข้าสัมปทานบริหารจัดการเส้นทางถนนเชื่อมโยงเข้าสู่ประเทศเพื่อนบ้าน การบริหารจุดพักรถและสถานีขนส่งซึ่งจะสามารถสร้างความสะดวกสบาย ปลอดภัย คุ่มค่า รวดเร็ว

2.2 กรอบความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศอาเซียน

กรอบความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเป็นกิจกรรมสนับสนุนที่ช่วยการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะระหว่างประเทศที่สำคัญ เป็นกลไกที่ขับเคลื่อนกระบวนการกิจกรรมต่างๆ ในระบบห่วงโซ่คุณค่าการขนส่งโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องมีการเจรจาข้อตกลง กฎระเบียบ พร้อมทั้งมาตรฐานต่างๆ ให้บรรลุผลสำเร็จ นอกจากนี้ ภาครัฐยังจะต้องเตรียมความพร้อมเพื่อให้ความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่ได้ตกลงกันเป็นที่เรียบร้อยแล้ว มีผลในทางปฏิบัติอย่างรวดเร็วต่อไปด้วย

2.3 พิธีการนำเข้าศุลกากร

กฎระเบียบพิธีการนำเข้าศุลกากร เป็นปัจจัยสนับสนุนที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย โดยไม่กระทบถึงความมั่นคงของประเทศชาติโดยพิธีการนำเข้าศุลกากรจะเป็นเครื่องมือสำคัญในการป้องกันการลักลอบนำเข้าหรือส่งออกสิ่งผิดกฎหมาย ขณะเดียวกัน กฎระเบียบพิธีการศุลกากรก็ควรต้องคำนึงถึงการอำนวยความสะดวกให้กับนักเดินทางด้วย ดังนั้น ควรมีการจัดการให้รวดเร็วและเข้าถึงข้อมูลได้อย่างสะดวกปลอดภัย โดยวิธีการหนึ่งที่น่าจะได้ผลดีในทางปฏิบัติ คือ การจัดตั้ง one stop service ที่รวบรวมพิธีการต่างๆ มาไว้ ณ จุดเดียว

2.4 การตรวจคนเข้าเมือง

พิธีการตรวจคนเข้าเมือง เป็นปัจจัยสนับสนุนที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ จึงควรมีการดำเนินการที่รวดเร็วและสะดวก โดยการนำระบบเทคโนโลยีที่มีความเหมาะสมเข้ามาใช้นอกจากนี้ หากสามารถบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่ทำหน้าที่ในการตรวจปล่อยอื่นๆ ณ พรมแดนได้ก็จะยิ่งเป็นการ

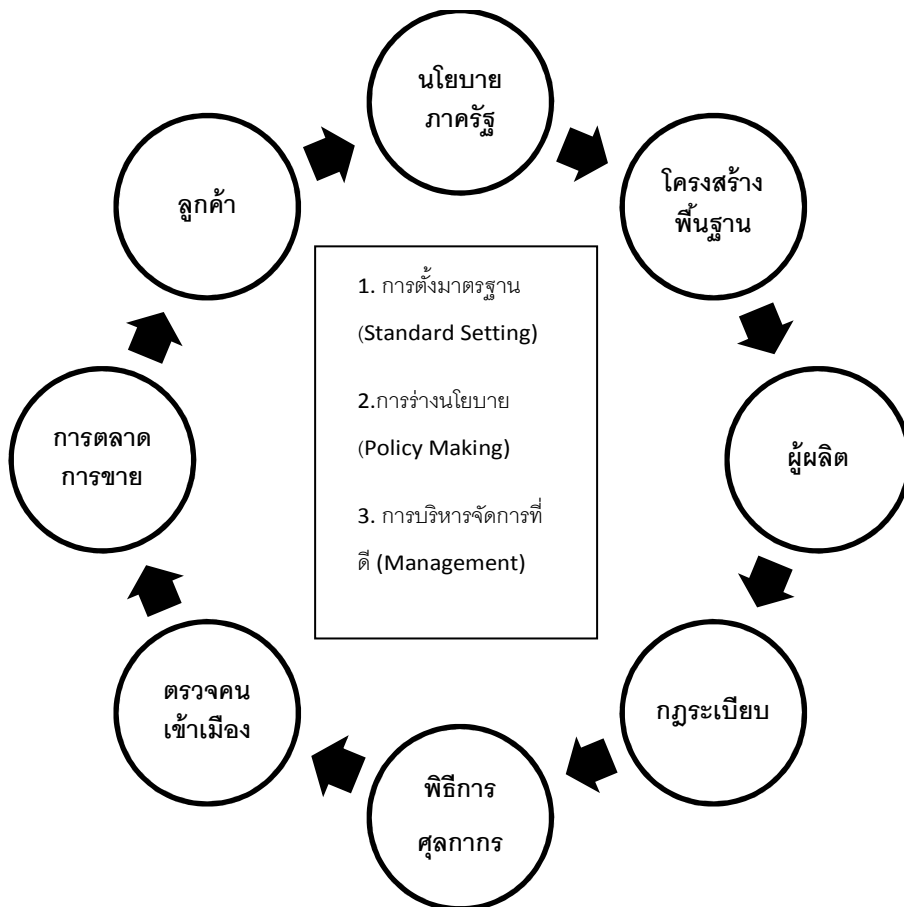
อำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่เดินทางด้วยรถยนต์โดยสารระหว่างประเทศอีกด้วย ทั้งนี้ เจ้าหน้าที่ด้านการตรวจคนเข้าเมืองอาจเข้าไปทำหน้าที่ร่วมกับเจ้าหน้าที่ด้านการศุลกากร ณ จุด one stop service ก็ได้

กิจกรรมดำเนินงานต่างๆของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสาร สาธารณะทั้งกิจกรรมที่เป็นกิจกรรมหลัก และกิจกรรมที่สนับสนุนกิจกรรมหลัก เพื่อช่วยให้การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ สามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยการบูรณาการกิจกรรมที่เกี่ยวข้องเข้าด้วยกัน ส่วนที่เป็นประสิทธิภาพจากการดำเนินงาน ซึ่งแสดงทางขวามือของภาพห่วงโซ่คุณค่านั้นจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความสามารถในการจัดการความเชื่อมโยงในกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นให้มีประสิทธิภาพนั่นเอง

สำหรับห่วงโซ่คุณค่าขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ เป็นการทำงานที่ต้องร่วมมือกันกับองค์กรอื่นทั้งภายในและภายนอก ซึ่งอยู่ในกิจกรรมต่างประเภทกัน ประเด็นที่สำคัญที่จะทำให้ความร่วมมือนั้นก่อให้เกิดคุณค่าขึ้นในเครือข่ายอย่างแท้จริง คือการสร้างมาตรฐานให้เกิดขึ้นในระบบ เพื่อที่จะให้การปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างองค์กรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถส่งต่อบริการนั้น ไปสู่มือลูกค้าได้อย่างที่ลูกค้าต้องการและเกิดความประทับใจ

เครือข่ายคุณค่าในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสาร สาธารณะ

แผนภาพที่ 5-3 แสดงให้เห็นถึงความร่วมมือในเครือข่ายคุณค่าของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ



จากแผนภาพที่ 5-3 ได้แสดงให้เห็นถึงความร่วมมือในเครือข่ายคุณค่าของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ เครือข่ายคุณค่าเป็นชุดของความสัมพันธ์ของแต่ละหน่วยงานซึ่งภายในหน่วยงานนั้นสามารถทำงานอย่างเป็นอิสระต่อกัน แต่มีการปฏิบัติงานร่วมกันภายใต้กรอบการทำงานซึ่งมีข้อตกลงร่วมกันและเป็นไปตามมาตรฐาน ทุก ๆ หน่วยที่อยู่ในเครือข่ายคุณค่าต่างมีบทบาทในการช่วยส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ความเชื่อมโยงของแต่ละหน่วยในเครือข่าย

คุณค่านั้น จะถูกเชื่อมโยงด้วยมาตรฐานที่ใช้ร่วมกันสำหรับบริการนั้น ๆ เพื่อที่ว่าเมื่อบริการนั้นได้ส่งถึงมือลูกค้า ลูกค้าสามารถที่จะใช้บริการนั้นได้อย่างสะดวกสบายและมีความง่ายในการใช้งานบริการที่ตกลงกัน โดยจะเห็นได้ว่าในความร่วมมือข้ามอุตสาหกรรมเพื่อให้การทำงานสามารถบูรณาการ การแลกเปลี่ยนและการเข้าถึงข้อมูลระหว่างกันก็ต้องการตกลงถึงข้อจำกัดของแต่ละฝ่ายให้เหมาะสม เพราะบางข้อมูลก็ถือว่าเป็นความลับขององค์กรนั้น ๆ และส่งงานต่อกันทั้งทางกายภาพ เครือข่ายคุณค่าจึงจำเป็นต้องมีข้อกำหนดร่วมกันดังนี้

1. การตั้งมาตรฐาน (Standard Setting) เพื่อกำหนดมาตรฐานที่ใช้ร่วมกันของแต่ละหน่วยในเครือข่ายคุณค่านี

2. การร่างนโยบาย (Policy Making) เพื่อที่จะกำหนดข้อตกลง ข้อบังคับ ระเบียบให้เหมาะสมกับในทุก ๆ อุตสาหกรรมที่อยู่ในเครือข่ายคุณค่า และ

3. การบริหารจัดการ (Management) ที่ดีภายในเครือข่ายคุณค่า

บทที่ 6

สรุป และข้อเสนอแนะ

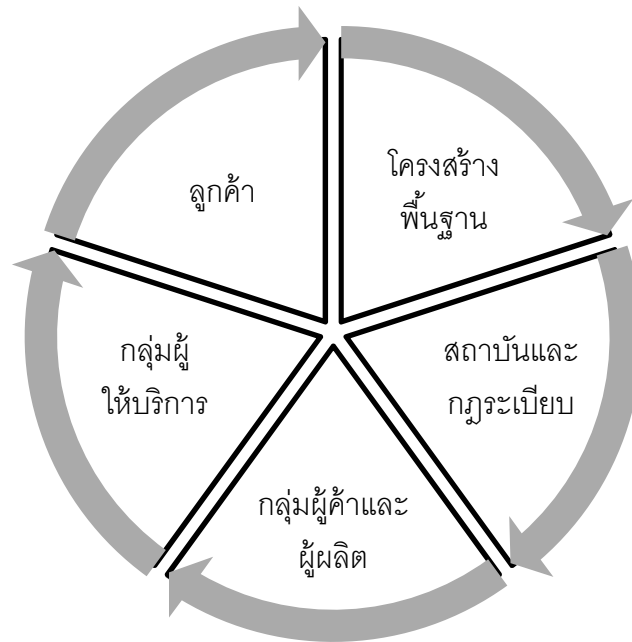
การศึกษาวิจัยเรื่องแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถโดยสารสาธารณะ มีวัตถุประสงค์ในการวิจัยเพื่อ 1. ศึกษากระบวนการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดนโดยรถยนต์สาธารณะ 2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคกระบวนการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดนโดยรถยนต์สาธารณะและ 3. เพื่อเสนอแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งมีรายละเอียดของผลการสรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะดังนี้

สรุป

การศึกษายุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙) พบว่าการพัฒนาด้านการขนส่งจัดเป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่สำคัญ ซึ่งการพัฒนาด้านการขนส่งดังกล่าวจะเป็นการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพ โดยวิธีการที่สำคัญได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาค ด้วยการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งยุทธศาสตร์เหล่านี้ให้ความสำคัญกับการเตรียมพร้อมเข้าสู่ประชาคมอาเซียนทั้งในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน และประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียน ดังนั้นการจัดทำแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะเพื่อให้สามารถดำเนินการตามกรอบยุทธศาสตร์เหล่านี้ ประกอบด้วย 1. การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคในภูมิภาคอาเซียน มีดังนี้ พัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้องและพัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ และ 2. เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน

โลจิสติกส์สำหรับการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดนโดยรถยนต์สาธารณะ

แผนภาพที่ 6-1 แสดงโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดนโดยรถยนต์สาธารณะ



จากการศึกษาพบว่าโลจิสติกส์สำหรับการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดนโดยรถยนต์สาธารณะประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐาน กรอบกลไกด้านสถาบันและกฎระเบียบ (Institutional Framework) กลุ่มผู้ค้าและผู้ผลิต (Traders/Manufacturers) และกลุ่มผู้ให้บริการ (Service Providers) อย่างครบวงจร ตั้งแต่จุดเริ่มต้นการเดินทางเข้ามาสู่ประเทศไทยจนกระทั่งเดินทางกลับ

ปัญหาและอุปสรรคระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

การวิจัยแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ผู้วิจัยได้ศึกษาปัญหาและอุปสรรคระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ภายใต้กรอบโลจิสติกส์การขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดนโดยรถยนต์สาธารณะ ซึ่งประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐาน กรอบกลไกด้านสถาบันและกฎระเบียบ

(Institutional Framework) กลุ่มผู้ค้าและผู้ผลิต (Traders/Manufacturers) และกลุ่มลูกค้า ตั้งแต่จุดเริ่มต้นการเดินทางเข้ามาสู่ประเทศไทยจนกระทั่งเดินทางกลับ ดังนี้

1. ปัญหาและอุปสรรคทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน

1.1 เส้นทางการเดินทาง (ถนน)

- 1.1.1 ถนนยังไร้ประสิทธิภาพ
- 1.1.2 ปัญหาคอขวดของพื้นที่บริเวณด่านพรมแดน
- 1.1.3 การพัฒนาเส้นทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ
- 1.1.4 การบริการและบำรุงรักษาทาง

1.2 จุดพักรถ

1.3 สถานีขนส่งโดยสาร

2. ปัญหาและอุปสรรคทางด้านกรอบกติกาด้านสถาบันและกฎระเบียบ

(Institutional Framework)

- 2.1 กฎระเบียบและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งที่แตกต่างกัน
- 2.2 กฎระเบียบด้านพิธีการศุลกากรในการขนส่งสินค้า
- 2.3 กฎระเบียบและกฎหมายการเข้าเมือง
- 2.4 กฎระเบียบเกี่ยวกับการประกันภัย
- 2.5 กรอบความร่วมมือในการขนส่งระหว่างประเทศอาเซียนเป็นไปอย่างล่าช้า

3. ปัญหาและอุปสรรคทางด้านกลุ่มผู้ค้าและผู้ผลิต

- 3.1 ปัญหาด้านการบริหารจัดการ
- 3.2 ปัญหาและอุปสรรคทางด้านกลุ่มผู้ให้บริการ (Service Providers)
- 3.3 การขาดแคลนกำลังคนด้านโลจิสติกส์
- 3.4 ปัญหาด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
- 3.5 ปัญหาจากกระบวนการในการนำบุคคลเข้าประเทศ
- 3.6 สถานะทางการเมืองปัจจัยทำลายของธุรกิจขนส่งในปี 2557
- 3.7 ต้นทุนการประกอบการธุรกิจทางถนนมีแนวโน้มสูงขึ้น

4. ปัญหาและอุปสรรคทางด้านกลุ่มลูกค้า

ในส่วนผู้ใช้บริการหรือลูกค้านั้น เนื่องจากช่องทางข้ามแดนระหว่างประเทศจำเป็นต้องมีเอกสารการผ่านแดน พร้อมทั้งความรู้เกี่ยวกับกฎระเบียบการข้ามแดน ซึ่งผู้ใช้บริการต้องศึกษาทำความเข้าใจ รวมถึงเรื่องของราคาของการใช้บริการ ความปลอดภัยและความสะดวก

รวดเร็ว สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ซึ่งพบว่าผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ขาดแคลนข้อมูลเหล่านี้ ทำให้การจัดทำตลอดจนการตรวจเอกสารเป็นไปอย่างล่าช้า เป็นอุปสรรคสำคัญ ส่งผลให้การถึงจุดหมายปลายทางของการขนส่งผู้โดยสารไม่เป็นไปตามที่กำหนด อันอาจส่งผลให้เกิดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นต่างๆ ตามมาอีกด้วย

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสาร สาธารณะ

การศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดลักษณะของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพใน 3 มิติ 1. ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ 2. มิติด้านสังคมและวัฒนธรรม 3. มิติด้านความมั่นคงของประเทศ โดยคำนึงถึงปัจจัยหลัก 4 ปัจจัย ประกอบด้วย 1. ความปลอดภัย 2. ความรวดเร็วตรงต่อเวลา 3. คุ่มค่า 4. ความสะดวกสบาย เพื่อจัดทำแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ โดยการวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าของระบบ แสดงกิจกรรมดำเนินงานต่างๆของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ซึ่งนำมาจัดทำแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ สามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

1. กิจกรรมหลักในองค์กร (Primary Activities)

กิจกรรมหลักในห่วงโซ่คุณค่าระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะประกอบไปด้วย 5 กิจกรรมคือ

1.1 กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐาน

1.1.1 การดำเนินการที่จะช่วยให้การเชื่อมต่อถนนเป็นไปอย่างมีระบบระเบียบ การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอันจะทำให้เกิดการเชื่อมโยงประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเข้าด้วยกันนั้น การเชื่อมต่อดังกล่าวจะถือได้ว่ามีประสิทธิภาพเมื่อถนนซึ่งถูกใช้เพื่อการขนส่งระหว่างประเทศ ได้มีการเชื่อมต่อกันอย่างระบบและสามารถตอบสนองต่อการใช้งานของประชาชนได้อย่างจริง

1.1.2 การกำหนดมาตรฐานของยานพาหนะ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงด้าน มาตรฐานความปลอดภัย ความสะดวกรวดเร็ว ตลอดจนความคุ้มค่า มาตรฐานยานพาหนะของประเทศต่างๆ จะต้องมีการปรับปรุงเพื่อให้มาตรฐานยานพาหนะของประเทศต่างๆ มีมาตรฐานเดียวกัน

1.1.3 การพัฒนาจุดพักรถ โดยจุดพักรถจะต้องทำให้ปลอดภัย คุ่มค่า และสะดวกต่อการเข้าไปใช้งาน ซึ่งจุดพักรถในประเทศไทยถือว่าค่อนข้างมีความเหมาะสม

1.1.4 การพัฒนาสถานีขนส่งให้เป็นสถานีขนส่งระหว่างประเทศ

1.2 กิจกรรมที่เกี่ยวกับผู้ค้าผู้ผลิต

1.2.1 การพัฒนาการบริหารจัดการ

1.2.2 การสนับสนุนจากภาครัฐ

1.2.3 การพัฒนาบุคลากร

1.2.4 การนำเทคโนโลยี มาใช้พัฒนาเชื่อมโยงเครือข่าย

1.3 กิจกรรมที่เกี่ยวกับกฎระเบียบการขนส่งภายในและระหว่างประเทศ

1.3.1 กฎระเบียบและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งที่แตกต่างกัน

1.3.2 กฎระเบียบด้านพิธีการศุลกากรในการขนส่งสินค้า กฎระเบียบวิธีการ การขนส่งข้ามแดน

1.3.3 กฎระเบียบและกฎหมายการเข้าเมือง

1.3.4 กฎระเบียบเกี่ยวกับการประกันภัย

1.4 กิจกรรมที่เกี่ยวกับการตลาดการขาย

1.4.1 การพัฒนาสื่อสารการตลาด ให้เข้าถึงลูกค้า โดยลูกค้าสามารถเข้าถึง ข้อมูลได้ง่ายขึ้น รวมทั้งสามารถตัดสินใจซื้อได้รวดเร็ว

1.4.2 การเสริมสร้างธุรกิจต่อเนื่อง

พัฒนาผลิตภัณฑ์ให้สนองตอบลูกค้าท่องเที่ยว พัฒนาเมืองชายแดน เป็นจุดพักรถสำคัญๆ

1.4.3 สร้างช่องทางจัดจำหน่ายที่ลูกค้าสามารถเข้าถึงได้ง่าย สะดวกรวดเร็ว

1.4.4 สร้างการเชื่อมโยงด้านการตลาดระหว่างประเทศ เชื่อมโยงการตลาด

ขนส่งสาธารณะในภูมิภาค

1.5 กิจกรรมที่เกี่ยวกับลูกค้า

การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโดยสาธารณะระหว่างประเทศ เพื่อสร้างความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว คุ่มค่า ควรมีแนวทางเกี่ยวกับลูกค้าดังนี้

1.5.1 การให้ความรู้เกี่ยวกับข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กฎระเบียบการ เดินทาง การปฏิบัติตนในการเดินทางข้ามแดน เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติตนให้ถูกต้อง

1.5.2 การพัฒนาแนวทางให้ลูกค้าเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็วและถูกต้อง

2. กิจกรรมสนับสนุน (Support Activities)

กิจกรรมสนับสนุนในห่วงโซ่คุณค่าระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะประกอบไปด้วย 4 กิจกรรมหลัก ๆ คือ

2.1 นโยบายภาครัฐ

กิจกรรมนโยบายภาครัฐเป็นกิจกรรมสนับสนุน ที่ช่วยการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ ควรมีแนวทางดังนี้

2.1.1 รัฐควรเร่งกำหนดนโยบายการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ

โดยแนวทางการพัฒนาต้องมีความสอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้งาน รวมถึงต้องเป็นไปในทิศทางเดียวกับความตกลงระหว่างประเทศฉบับต่างๆ ที่เป็นไทยเป็นภาคีด้วย

2.1.2 รัฐควรเร่งกำหนดนโยบายพัฒนาเมืองเศรษฐกิจชายแดนให้เป็นประตูการค้าชายแดน

เนื่องจากกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจต่างๆ ที่เกิดขึ้น ณ บริเวณชายแดนจะเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น อันจะทำให้เกิดการใช้จ่ายนรถโดยสารระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น ยิ่งกิจกรรมที่เมืองชายแดนมีมากเท่าใด การข้ามแดนของบุคคลโดยรถโดยสารสาธารณะก็จะยิ่งมีมากขึ้นเท่านั้น ดังตัวอย่างที่เห็นได้ชัดจากกรณีด่านพรมแดนหนองคาย-เวียงจันทน์ ระหว่างประเทศไทยและ สปป. ลาว ซึ่งเป็นด่านพรมแดนที่มีมูลค่าทางการค้าสูงที่สุดเทียบกับด่านพรมแดนระหว่างไทยกับ สปป. ลาว อื่นๆ โดยจุดผ่านแดนดังกล่าวนี้เป็นจุดแรกที่ได้เปิดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศไทย-สปป. ลาว และนับถึงปัจจุบัน เส้นทางดังกล่าวนี้ ก็ยังคงได้รับความนิยมจากผู้ใช้งานเป็นอย่างมาก

2.1.3 รัฐควรมีนโยบายสนับสนุนการลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน

2.2 กรอบความร่วมมือในการขนส่งระหว่างประเทศอาเซียน

กรอบความร่วมมือเป็นกิจกรรมสนับสนุนที่ช่วยการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศที่สำคัญ เป็นกลไกที่ขับเคลื่อนกระบวนการกิจกรรมต่างๆ

ในระบบห่วงโซ่คุณค่าการขนส่งโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องมีการเจรจาข้อตกลง กฎระเบียบ พร้อมทั้งมาตรฐานต่างๆ ให้บรรลุข้อตกลงและสามารถแปลงเป็นข้อปฏิบัติได้จริง

2.3 พิธีการนำเข้าศุลกากร

กฎระเบียบพิธีการนำเข้าศุลกากร เป็นปัจจัยสนับสนุนที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีความมั่นคงของประเทศชาติ เพื่อป้องกันการลักลอบสิ่งผิดกฎหมาย ขณะเดียวกันก็ต้องเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักเดินทางด้วย ดังนั้นจึงควรมีกระบวนการในการจัดการให้เกิดความรวดเร็วและให้ผู้ใช้งานสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างสะดวกและปลอดภัยซึ่งเห็นว่าการดำเนินการพิธีการข้ามแดนแบบ one stop service เพื่อเป็นการบูรณาการการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ไม่เฉพาะแต่เจ้าหน้าที่ด้านศุลกากรเท่านั้น

2.4 การตรวจคนเข้าเมือง

พิธีการตรวจคนเข้าเมือง เป็นปัจจัยสนับสนุนที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ ควรมีการจัดการที่รวดเร็วและสะดวก โดยควรนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้ เพื่อเพิ่มความรวดเร็วในการให้บริการนอกจากนี้ การดำเนินการพิธีการข้ามแดน ควรเป็นการดำเนินการแบบ one stop service ซึ่งจุดให้บริการดังกล่าว ควรเป็นพื้นที่บริเวณเดียวกับการดำเนินพิธีการข้ามแดนด้านศุลกากร ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความสะดวกและรวดเร็วแก่ผู้ใช้งานอย่างแท้จริง

สำหรับห่วงโซ่คุณค่าขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ เป็นการทำงานที่ต้องร่วมมือกันกับองค์กรอื่นทั้งภายในและภายนอก ซึ่งอยู่ในกิจกรรมต่างประเภทกัน ประเด็นที่สำคัญที่จะทำให้ความร่วมมือนั้นก่อให้เกิดคุณค่าขึ้นในเครือข่ายอย่างแท้จริงคือการสร้างมาตรฐานให้เกิดขึ้นในระบบ เพื่อที่จะให้การปฏิบัติงานร่วมกันระหว่างองค์กรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสามารถส่งต่อบริการนั้นไปสู่มือลูกค้าได้อย่างที่ลูกค้าต้องการและเกิดความประทับใจ

เครือข่ายคุณค่าในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

ความร่วมมือในเครือข่ายคุณค่าของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ เครือข่ายคุณค่าเป็นชุดของความสัมพันธ์ของแต่ละหน่วยงานซึ่งภายใน

หน่วยงานนั้นสามารถทำงานอย่างเป็นอิสระต่อกัน แต่มีการปฏิบัติงานร่วมกันภายใต้กรอบการทำงานซึ่งมีข้อตกลงร่วมกันและเป็นไปตามมาตรฐาน ทุก ๆ หน่วยที่อยู่ในเครือข่ายคุณค่าต่างมีบทบาทในการช่วยส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ความเชื่อมโยงของแต่ละหน่วยในเครือข่ายคุณค่านั้น จะถูกเชื่อมโยงด้วยมาตรฐานที่ใช้ร่วมกันสำหรับบริการนั้น ๆ เพื่อที่ว่าเมื่อบริการนั้นได้ส่งถึงมือลูกค้า ลูกค้าสามารถที่จะใช้บริการนั้นได้อย่างสะดวกสบายและมีความง่ายในการใช้งานบริการที่ตกลงกัน โดยจะเห็นได้ว่าในความร่วมมือข้ามอุตสาหกรรมเพื่อให้การทำงานสามารถบูรณาการ การแลกเปลี่ยนและการเข้าถึงข้อมูลระหว่างกันก็ต้องมีการตกลงถึงข้อจำกัดของแต่ละฝ่ายให้เหมาะสม เพราะบางข้อมูลก็ถือว่าเป็นความลับขององค์กรนั้น ๆ และส่งงานต่อกันทั้งทางกายภาพ เครือข่ายคุณค่าจึงจำเป็นต้องมีข้อกำหนดร่วมกันดังนี้

1. การตั้งมาตรฐาน (Standard Setting) เพื่อกำหนดมาตรฐานที่ใช้ร่วมกันของแต่ละหน่วยในเครือข่ายคุณค่านี
2. การร่างนโยบาย (Policy Making) เพื่อที่จะกำหนดข้อตกลง ข้อบังคับระเบียบให้เหมาะสมกับในทุก ๆ อุตสาหกรรมที่อยู่ในเครือข่ายคุณค่า และ
3. การบริหารจัดการ (Management) ที่ดีภายในเครือข่ายคุณค่า

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน

ปัจจุบันประเทศไทยกำลังเผชิญความท้าทายด้านการขนส่ง และโลจิสติกส์ การเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและประตูการค้าของประเทศ เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศทางถนน ต้องใช้เงินทุน การบริหารจัดการ เทคโนโลยี ภาคเอกชนขาดความพร้อมในด้านเงินทุน องค์กรความรู้การจัดการขนส่ง และอำนาจต่อรองกับลูกค้า รัฐควรสนับสนุนให้มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและภาคเอกชน ทั้งนี้อาจทำได้ในหลายรูปแบบ เช่นรูปแบบสัญญาเช่า การสัมปทาน การให้ภาคเอกชนเข้าทำกิจกรรมด้าน Operation ต่างๆ

2. การบูรณาการองค์กรต่างๆที่เกี่ยวข้องในระบบ

ในการขนส่งโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศทางถนน พบว่ามีองค์กรที่เกี่ยวข้องในระบบหลายหน่วยงาน เช่น สุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง จราจร ทางหลวง กรมการขนส่งทางบก เป็นต้น ดังนั้นควรมีองค์กรหลักในการสนับสนุนพัฒนาระบบการขนส่งโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศทางถนนให้เป็น ONE STOP SERVICE ทั้งการพัฒนาปัจจัยพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก กฎหมายและข้อบังคับ ทั้กษะบุคลากร การศึกษาวิจัยเส้นทาง และจุดพักรถ โดยภาครัฐควรมีการบูรณาการกฎระเบียบและฐานข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดให้รองรับการดำเนินการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ สถานะของผู้ให้บริการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยเร็ว โดยอาจต้องดำเนินการปรับแก้กฎหมายในประเทศที่มีการใช้งานอยู่ให้สามารถใช้งานได้จริง พร้อมๆ กันนั้นกฎหมายดังกล่าวควรมีลักษณะเป็นการส่งเสริมผู้ประกอบการไทยด้วย

3. ภาครัฐควรส่งเสริมให้มีจับคู่ธุรกิจ (Business Matching)

ภาครัฐควรส่งเสริมให้มีจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) การจับคู่ในการร่วมทุนกับนักธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้าน ช่วยพัฒนาเครือข่าย (Business Matching) กับผู้ประกอบการในประเทศต่างๆ ในอาเซียน ด้วยการพัฒนาที่เป็นแบบ 2 way การพัฒนาเครือข่ายจะเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1. การกำหนดเส้นทางรถโดยสารสำหรับรถโดยสารสาธารณะระหว่าง

ประเทศต้องตอบสนองต่อความต้องการของผู้เดินทางอย่างแท้จริง

การกำหนดเส้นทางรถโดยสารสำหรับรถโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ ถือได้ว่าเป็นเรื่องสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากหากกำหนดเส้นทางที่ไม่สามารถตอบสนองต่อการใช้งานของผู้ใช้บริการ จะทำให้ผู้เดินทางไม่เลือกที่จะใช้บริการรถโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศดังกล่าวเพราะไม่มีความสะดวก ซึ่งในท้ายที่สุดจะทำให้ผู้ให้บริการดังกล่าวประสบภาวะขาดทุนกรณีดังกล่าวนี้ มีตัวอย่างที่เคยเกิดขึ้นแล้วเมื่อมีการกำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศเส้นทางนครพนม-ท่าแขก ซึ่งหลังจากที่ได้มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 แล้วเสร็จ หน่วยงานด้านการขนส่งของทั้ง 2 ประเทศ ก็ได้จัดให้มีการเดินรถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศเส้นทางนครพนม-ท่าแขก โดยใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 ขึ้น หากแต่ต่อมาปรากฏว่ารถโดยสารในเส้นทางดังกล่าวมีผู้โดยสารใช้งานค่อนข้างน้อย ซึ่งเมื่อได้ทำการศึกษาในรายละเอียดจึง

พบว่าจุดจอตลอดโดยสารในทั้งสองประเทศอยู่ห่างจากชุมชนและตลาด ทำให้ประชาชนเลือกที่จะใช้เรือข้ามฟากซึ่งท่าเรืออยู่ใกล้กับแหล่งชุมชนและตลาดมากกว่า ทำให้ต่อมาต้องมีการขยายเส้นทาง การเดินรถให้สามารถตอบสนองต่อการใช้งานของประชาชนให้ได้มากที่สุด

2. การสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ

เพื่อพัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ควรมีการจัดสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ ณ เมืองด่านชายแดน โดยบูรณาการงาน ด้านศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง การอำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง รวมถึงเสริมกิจกรรม ด้านการท่องเที่ยว และสินค้าปลอดภาษี งานทางด้านการเงิน เชื่อมโยงเทคโนโลยีการสื่อสาร ให้ เป็น One Stop Service เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย คุ่มค่าสำหรับนักเดินทาง และเป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างประเทศอาเซียน อื่นๆ อย่างแท้จริง

3. พัฒนาเมืองชายแดนให้เป็นเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน

เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางถนนระหว่างประเทศ ในมิติ ของความคุ้มค่า การลงทุนในด้าน โครงสร้างพื้นฐาน ในระบบนี้ต้องใช้เงินทุนมหาศาล เพื่อให้เกิด ความคุ้มค่า ต้องเร่งพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนทั้ง 2 เมือง ทั้งด้านการค้า การท่องเที่ยว การศึกษา การสาธารณสุข ให้เติบโตในลักษณะคู่ขนาน อันจะทำให้เกิดการเดินทางทั้งขาเข้าและขาออก

4. การเร่งเจรจากรอบข้อตกลงต่างๆ ให้สามารถปฏิบัติได้จริง

การขนส่งโดยสารสาธารณะทางถนนระหว่างประเทศ ยังมีข้อจำกัดทางข้อบังคับ กฎหมาย มาตรฐานการขนส่งบางเรื่องซึ่งไม่ตรงกัน ยังมีความจำเป็นต้องเร่งเจรจาต่อรองให้ สามารถปฏิบัติได้จริง ทั้งในเรื่องการประสานงานและความร่วมมือในเรื่อง โครงสร้างพื้นฐาน เส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ กฎระเบียบการจราจร ขนาดและน้ำหนักของยานพาหนะ ภาษีอากร ยานพาหนะ สัญญาและความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง พิธีการด้านศุลกากร การประกัน การขนส่งสินค้า อันตรายและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตามกรอบข้อตกลงการขนส่งของอาเซียน ตลอดจน ความตกลงระหว่างประเทศอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่าง ไทย-ลาว พ.ศ. 2542 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เป็นต้น

5. ภาครัฐควรดำเนินการจัดการตลาดและประชาสัมพันธ์เชิงรุก

การขนส่งโดยสารสาธารณะทางถนนระหว่างประเทศ เป็นหนึ่งทางเลือกที่คุ้มค่า ประหยัด สำหรับนักเดินทาง นักธุรกิจ นักท่องเที่ยว ที่จะเดินทางไปมาระหว่างประเทศอาเซียน ด้วยกัน ต้องใช้เงินลงทุนในแต่ละโครงการสูง เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุน รัฐต้องทำ การตลาดและประชาสัมพันธ์เชิงรุก โดยจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะกิจขึ้นมาเพื่อทำการตลาดและ

ประชาสัมพันธให้ลูกค้าทั้งชาวไทยและต่างประเทศเข้ามาใช้บริการ สามารถตอบสนองต่อเงินลงทุนได้อย่างรวดเร็วและคุ้มค่า ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมบริการต่อเนื่อง เช่น โรงแรม ที่พัก ร้านอาหารของที่ระลึก ดังนั้นควรเร่งจัดทำแผนการตลาด การขาย การประชาสัมพันธ์ เพื่อเร่งให้มีการใช้บริการโดยสาธารณะทางถนนระหว่างประเทศ เพิ่มมากขึ้นเพื่อเป็นการสร้างรายได้เพิ่มขึ้นให้แก่ประเทศ

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในอนาคต

สืบเนื่องจากการที่กระแสการพัฒนาของโลกยุคปัจจุบันทำให้การเดินทางไปมาระหว่างประเทศมีความจำเป็นมากขึ้น ประกอบกับการที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีในความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศจำนวนหลายฉบับ ซึ่งผู้วิจัยพิจารณาแล้วเห็นว่าประเด็นที่มีความสำคัญสำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถโดยสารสาธารณะ ซึ่งอาจทำการวิจัยเพิ่มเติมในอนาคต ได้แก่

1. งานวิจัยเกี่ยวกับระบบการตรวจสอบแบบเบ็ดเสร็จ (Single Stop Inspection: SSI) หรือการดำเนินการด้านพิธีการในการข้ามแดนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพร้อมกัน ณ ด่านพรมแดนของประเทศขาเข้า โดยอาจแยกช่องทางเฉพาะสำหรับผู้เดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ

การดำเนินการพิธีการข้ามแดนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเข้าออกประเทศมีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อระบบการขนส่งระหว่างประเทศ ทั้งนี้ เนื่องจากการดำเนินการเกี่ยวกับพิธีการผ่านแดนจะมีผลต่อระยะเวลาในการเดินทางและความสะดวกสบายของผู้เดินทาง ดังนั้นหากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบแบบเบ็ดเสร็จ แบบ SSI ได้ ย่อมจะเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทาง นอกจากนี้ หากสามารถจัดช่องทางพิเศษในการดำเนินพิธีการแบบ SSI เฉพาะสำหรับผู้เดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะได้ก็จะเป็นพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถโดยสารสาธารณะมากขึ้นไปอีกขั้นหนึ่ง ทั้งนี้ เนื่องจากปัจจุบันผู้เดินทางมีตัวเลือกสำหรับการเดินทางค่อนข้างมาก หากการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะไม่มีความสะดวกสบาย ผู้เดินทางต้องเสียเวลาในการดำเนินพิธีการข้ามแดนเป็นระยะเวลานาน อาจทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางด้วยวิธีการอื่นแทน เช่น การใช้สายการบินราคาประหยัด (Low Cost Airline) ซึ่งปัจจุบันมีให้บริการในหลากหลายเส้นทาง

อย่างไรก็ดี การดำเนินการดังกล่าวยังคงต้องการความชัดเจนในบริบทของกฎหมาย ทั้งนี้ เนื่องจากการดำเนินการแบบ SSI นั้น เจ้าหน้าที่ของประเทศไทยจะต้องเข้าไปดำเนินการใน

พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) ณ ด้านพรมแดนขาเข้าของประเทศเพื่อนบ้าน และในทางกลับกัน เจ้าหน้าที่ของประเทศเพื่อนบ้าน จะต้องเข้ามาดำเนินการในพื้นที่ CCA ของประเทศไทย ซึ่งแม้ปัจจุบัน จะมี พ.ร.บ. การอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556 ใช้บังคับเพื่อรองรับการดำเนินการลักษณะดังกล่าวแล้ว หากแต่ก็ยังไม่มีการประกาศให้พื้นที่ใดเป็นพื้นที่ CCA จึงเป็นสิ่งที่ควรเร่งรัดดำเนินการต่อไป

นอกจากนี้ หากสามารถจัดช่องทางเฉพาะสำหรับผู้เดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะได้ ก็จะเป็นการอำนวยความสะดวกที่มากขึ้นแก่ผู้เดินทาง อันจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศในอีกแง่มุมหนึ่งด้วย

2. งานวิจัยเกี่ยวกับการปรับประสานกฎระเบียบด้านการประกันภัย

ในการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ นั้น การประกันภัยมีความสำคัญค่อนข้างมาก ซึ่งในปัจจุบัน การประกันภัยของแต่ละประเทศยังมีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประกันภัยภาคบังคับ หรือการประกันภัยบุคคลที่ 3 โดยตามหลักกฎหมายด้านการประกันภัย นั้น ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องไปซื้อประกันภัยในประเทศที่ตนจะเข้าทำการขนส่ง จึงทำให้เกิดความยุ่งยาก อีกทั้งยังเกิดความแตกต่างของระดับความคุ้มครองในแต่ละประเทศ ดังนั้น หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้เสียหายย่อมจะประสบความยุ่งยากในเรียกร้องค่าเสียหาย ดังนั้น หากประเทศที่เกี่ยวข้องทั้งหมดสามารถปรับประสานกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยได้ ย่อมจะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่าย อีกทั้งยังจะเป็นการทำให้ผู้เดินทางมีความชัดเจนในแง่ของความคุ้มครองที่ตนได้รับหากเกิดความเสียหายอีกด้วย

บรรณานุกรม

- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. “โอกาสทางการตลาดท่องเที่ยวไทยบนความท้าทายกับการก้าวเข้าสู่ AEC”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :
http://marketingdatabase.tat.or.th/more_news.php?cid=30, 2557.
- อาเซียน, กรม, กระทรวงการต่างประเทศ. 58 คำถามสู่ประชาคมอาเซียน 2558. กรุงเทพฯ: กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ, 2556.
- เกษม ชูจารุกุล. “การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน”. โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน, กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม, 2555.
- เกษม ชูจารุกุล. ระบบการขนส่งและการดำเนินงาน. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2555.
- จิระวัฒน์ ชาลีพร. “ผลกระทบจากข้อกำหนดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน(AEC) ต่อธุรกิจโลจิสติกส์ของไทย”. บัณฑิตศึกษา, วิชาเทคโนโลยีโลจิสติกส์ คณะวิศวกรรมศาสตร์, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีมหานคร, 2555.
- รักษ์ ธรรมิสรา. เส้นทางสายไหม. กรุงเทพฯ : บริษัท สร้างสรรค์บุ๊คส์ จำกัด, 2545.
- เดกิงศักดิ์ ชัยชาญ. “การจัดการโลจิสติกส์สำหรับการท่องเที่ยวในอำเภอวังน้ำเขียวจังหวัดนครราชสีมา”. บัณฑิตศึกษา, วิชาเทคโนโลยีการจัดการ สำนักวิชาเทคโนโลยีสังคม, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, 2555.
- ไทยรัฐออนไลน์. “เดินรถโดยสารไทย-ลาว-จีน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :
<http://www.thairath.co.th/content/346737>. 2557.
- ชนิด ไสรัตน์. “ไทยกับโอกาสเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. เศรษฐศาสตร์, เศรษฐศาสตร์การเมือง, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. บัณฑิตวิทยาลัย, 2548.
- นิรัตน์ พุกาญจนานนท์. “ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งของหลายรูปแบบ ระหว่างประเทศตามกฎหมายไทย” นิติศาสตรมหาบัณฑิต, นิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536.
- บริษัทขนส่ง จำกัด. “เส้นทางเดินรถโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://home.transport.co.th/en/international-route.html>, 2557

ประชด ไกรเนตร. การขนส่งผู้โดยสาร. กรุงเทพมหานคร :สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2541

“ประวัติความเป็นมาประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนAEC”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก :

<http://www.thai-aec.com>, 2557.

“แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)”, เข้าถึงได้จาก : <http://www.nesdb.go.th/Default.aspx?tabid=118>, 2557.

พัชรี สุวรรณกุล. “กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ : ศึกษาผลกระทบต่อประเทศไทย”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. นิติศาสตร์, นิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยรามคำแหง. บัณฑิตวิทยาลัย , 2541.

“โลจิสติกส์และโซ่อุปทาน”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.greenlogisticsthai.org>, 2553.

วิกิพีเดีย. “โลจิสติกส์”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://th.wikipedia.org/wiki/โลจิสติกส์>, 2557.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.nesdb.go.th>, 2557.

สมชาย ปฐุมศิริ. “ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการขนส่ง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก

:http://www.logisticscorner.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1732:2010-03-13-02-31-29&catid=36:transportation&Itemid=90, 2557.

อัฐพล ถิมจำรูญรัตน์. “ผลกระทบต่อทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาคจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต. วิศวกรรมศาสตร์, วิศวกรรมโยธา, มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี. บัณฑิตวิทยาลัย , 2544.

อิทธิเดช มุลมั่งมี. “เทคโนโลยีการขนส่ง”. แผนการสอนประจำหน่วย มหาวิทยาลัยสุโขทัย ธรรมมาธิราช 2553.

ภาคผนวก

แบบสัมภาษณ์

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่าง ประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

เรื่อง : ปัญหาและอุปสรรคระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์
โดยสารสาธารณะ

แบบสัมภาษณ์มีทั้งหมด 3 ประเด็น ดังนี้

ประเด็นที่ 1 ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ให้สัมภาษณ์

ประเด็นที่ 2 ปัญหาและอุปสรรคระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

ประเด็นที่ 3 แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสาร
สาธารณะ

ประเด็นที่ 1 ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ให้สัมภาษณ์

1. ชื่อ-นามสกุล.....
2. อายุ.....ปี
3. เพศ.....
4. ตำแหน่งการงาน หรือบทบาททางสังคม.....
5. ระดับการศึกษาสูงสุด.....
6. สถานภาพ.....

ประเด็นที่ 2 ปัญหาและอุปสรรคระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์ โดยสารสาธารณะ

2.1 ท่านคิดว่าปัญหาและอุปสรรคระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะในปัจจุบัน มีอะไรบ้าง อย่างไร

.....
.....
.....
.....
.....

2.2 ท่านคิดว่า นักเดินทาง นักท่องเที่ยว พบปัญหาสิ่งใดบ้างในการเดินทางโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะข้ามแดนในปัจจุบัน มีอะไรบ้าง อย่างไร

.....
.....
.....
.....
.....
.....

ประเด็นที่ 3 แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสาร
สาธารณะ

3.1 ท่านคิดว่าควรมีแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะในเรื่องใดบ้าง อย่างไรบ้าง

.....
.....
.....

3.2 ท่านมีความเห็นอย่างไร ในนโยบายภาครัฐเกี่ยวกับระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะในเรื่องใดบ้าง อย่างไรบ้าง

.....
.....
.....

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ	นายจิรุตม์ วิศาลจิตร
วัน เดือน ปี เกิด	22 สิงหาคม 2508
การศึกษา	มัธยมศึกษา โรงเรียนสาธิตจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาตรี รัฐศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปริญญาโท M.P.A. (Master of Public Administration) National University of San Diego, USA นักปกครองระดับสูง (นปส.) รุ่นที่ 54 วิทยาลัยมหาดไทย สถาบันดำรงราชานุภาพ นักศึกษาหลักสูตร การเมืองการปกครองในระบอบประชาธิปไตย สำหรับนักบริหารระดับสูง รุ่นที่ 16 สถาบันพระปกเกล้า (ปปร.16)
ประวัติการทำงานโดยย่อ	<p>16 ต.ค. 2546 ผู้อำนวยการกลุ่มการขนส่งระหว่างประเทศ สำนักจัดระบบ การขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก</p> <p>4 เม.ย. 2549 ผู้อำนวยการกลุ่มระบบทะเบียนและภาษีรถ สำนักมาตรฐาน งานทะเบียนและภาษีรถ กรมการขนส่งทางบก</p> <p>22 ก.ย. 2551 ผู้อำนวยการกองการเจ้าหน้าที่ กองการเจ้าหน้าที่ กรมการ ขนส่งทางบก</p> <p>17 มิ.ย. 2552 ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี (ผู้อำนวยการ ระดับสูง)</p> <p>2 มี.ค. 2554 ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร (ผู้อำนวยการ ระดับสูง)</p> <p>12 ก.ค. 2556 รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายบริหาร)</p>
ตำแหน่งปัจจุบัน	รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (ฝ่ายบริหาร)

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

เรื่อง แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนน ระหว่างประเทศโดย
รถยนต์โดยสารสาธารณะ

ผู้วิจัย นายจิรุตม์ วิศาลจิตร หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 56

ตำแหน่ง รองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยมีภูมิศาสตร์ที่ตั้งอยู่ใจกลางของภูมิภาคอาเซียน ทำให้มีการเคลื่อนย้ายของบุคคล/สินค้าที่มากขึ้น ซึ่งในการเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนดังกล่าว การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ได้ถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่สำคัญอันหนึ่งในการดำเนินการ

การขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ส่งผลกระทบต่อการทำงานของหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องในหลายมิติ ทั้งมิติความมั่นคง มิติด้านเศรษฐกิจ และจำเป็นต้องอำนวยความสะดวกในการเดินทางเข้าออกโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะกับบุคคลที่จะเดินทางเข้ามา โดยไม่ให้เกิดผลกระทบกับความมั่นคงของชาติในปัญหาการหลบหนีเข้าเมือง การลักลอบนำเข้ายาเสพติด สำหรับด้านผู้ประกอบการภาคเอกชนก็จะต้องเตรียมความพร้อมด้วยเช่นกันคือ ต้องสร้างเครือข่ายความร่วมมือ การพัฒนาองค์ความรู้ การยกระดับมาตรฐานการบริการ และการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ

ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาวิจัยแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ผลที่คาดว่าจะได้รับในการศึกษาครั้งนี้ ประการแรก ปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ประการที่สอง แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษากระบวนการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคใน การขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ
3. เพื่อเสนอแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ มีการศึกษาข้อกำหนดของประชาคมอาเซียน (AEC) ที่เกี่ยวข้องกับ การขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดนโดยรถยนต์สาธารณะ กฎหมายทั่วไปและกฎหมายเฉพาะที่ เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดนโดยรถยนต์สาธารณะของประเทศไทยภาระหน้าที่ งานของหน่วยงานที่เกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดน โดยรถยนต์สาธารณะ ทฤษฎีและ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และจัดทำแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งผู้โดยสารทางถนน ระหว่างประเทศ โดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

วิธีดำเนินการวิจัย

1. วิธีวิจัย

ใช้ระเบียบวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยการวิเคราะห์ข้อมูลทฤษฎีและ ข้อมูลปฐมภูมิ ใช้การค้นคว้าจากแหล่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องอินเทอร์เน็ต บทความ งานวิจัย นำมา เปรียบเทียบสังเคราะห์ข้อมูล

2. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

แบบสัมภาษณ์ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานภาคธุรกิจ นักท่องเที่ยว การจัดทำสัมมนาเชิงปฏิบัติการกลุ่มย่อย

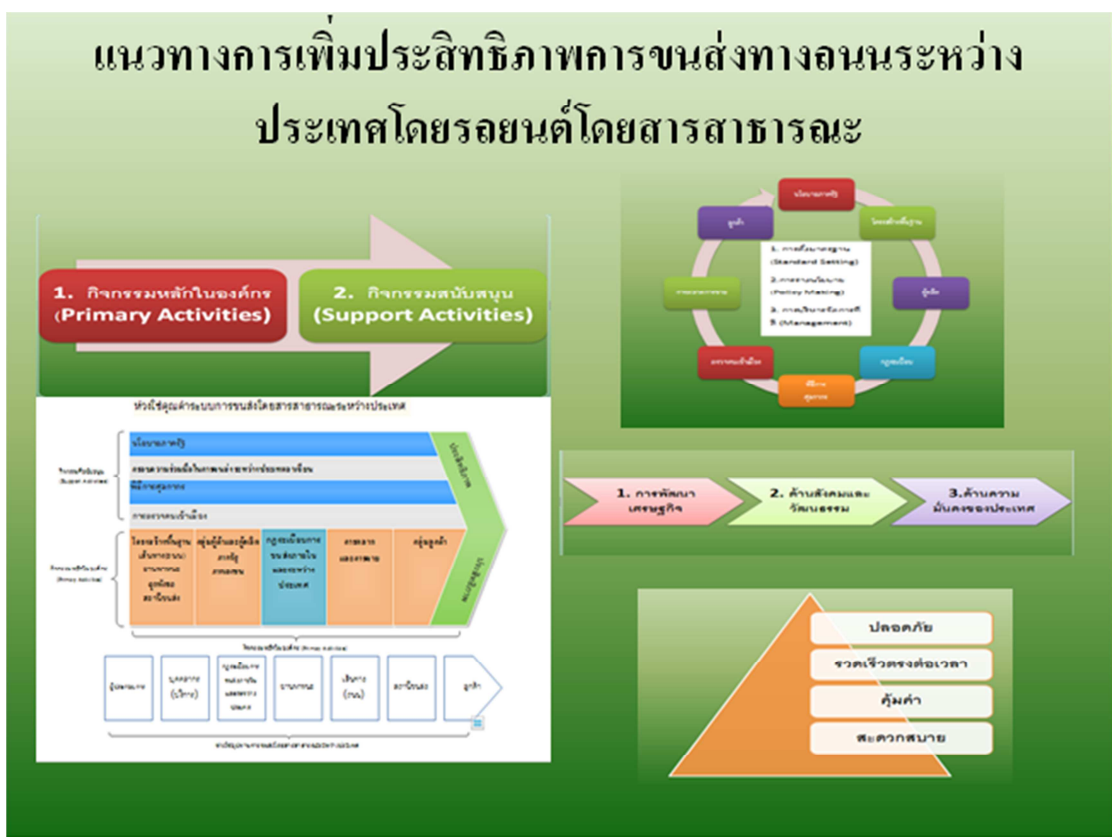
ผลการวิจัย

การศึกษานี้ ผู้วิจัยได้กำหนดลักษณะของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดย รถยนต์โดยสารสาธารณะที่มีประสิทธิภาพใน 3 มิติ 1. ด้านการพัฒนาเศรษฐกิจ 2. มิติด้านสังคม

และวัฒนธรรม 3. มิติด้านความมั่นคงของประเทศ โดยคำนึงถึงปัจจัยหลัก 4 ปัจจัย ประกอบด้วย 1. ความปลอดภัย 2. ความรวดเร็วตรงต่อเวลา 3. คุ่มค่า 4. ความสะดวกสบาย เพื่อจัดทำแนวทางเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ ใช้การวิเคราะห์ห่วงโซ่คุณค่าของระบบ แสดงกิจกรรมดำเนินงานต่างๆของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ นำมาจัดทำแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ สามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ

แผนภาพที่ 1 แสดงแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ



จากแผนภาพที่ 1 แสดงแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะ สามารถแบ่งออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

1. กิจกรรมหลักในองค์กร (Primary Activities)

กิจกรรมหลักในห่วงโซ่คุณค่าระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะประกอบไปด้วย 5 กิจกรรมคือ

1.1 กิจกรรมที่เกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐาน

มีแนวทางดังนี้ 1.การดำเนินการที่จะช่วยให้การเชื่อมต่อถนนเป็นไปอย่างมีระบบระเบียบ ทำให้เกิดการเชื่อมโยงประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเข้าด้วยกัน 2.การกำหนดมาตรฐานของยานพาหนะ การเชื่อมโยงด้าน ความปลอดภัย สะดวกรวดเร็ว คุ่มค่า จะต้องเชื่อมโยงด้วยมาตรฐานเดียวกัน 3.การพัฒนาจุดพักรถ ซึ่งต้องทำให้ปลอดภัย คุ่มค่า สะดวก และ 4.การพัฒนาสถานีขนส่งให้เป็นสถานีขนส่งระหว่างประเทศ

1.2 กิจกรรมที่เกี่ยวกับผู้ค้าผู้ผลิต

มีแนวทางดังนี้ 1. การพัฒนาการบริหารจัดการ 2.การสนับสนุนจากภาครัฐ 3.การพัฒนาบุคลากร และ 4.การนำเทคโนโลยี มาใช้พัฒนาเชื่อมโยงเครือข่าย

1.3 กิจกรรมที่เกี่ยวกับกฎระเบียบการขนส่งภายในและระหว่างประเทศ

มีแนวทางดังนี้ 1.ทบทวนแก้ไข 1.กฎระเบียบและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งที่แตกต่างกัน 2.กฎระเบียบด้านพิธีการศุลกากรในการขนส่งสินค้า กฎระเบียบวิธีการการขนส่งข้ามแดน 3. กฎระเบียบและกฎหมายการเข้าเมือง และ 4. กฎระเบียบเกี่ยวกับการประกันภัย

1.4 กิจกรรมที่เกี่ยวกับการตลาดการขาย

มีแนวทางดังนี้ 1.การพัฒนาสื่อสารการตลาด ให้เข้าถึงลูกค้า ลูกค้าสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่ายขึ้น รวมทั้งสามารถตัดสินใจซื้อได้รวดเร็ว 2.การเสริมสร้างธุรกิจต่อเนื่อง พัฒนาผลิตภัณฑ์ให้สนองตอบลูกค้าท่องเที่ยว พัฒนาเมืองชายแดนเป็นจุดพักรถสำคัญๆ 3.สร้างช่องทางจัดจำหน่ายที่ลูกค้าสามารถเข้าถึงได้ง่าย สะดวกรวดเร็ว และ 4.สร้างการเชื่อมโยงด้านการตลาดระหว่างประเทศ เชื่อมโยงการตลาดขนส่งสาธารณะในภูมิภาค

1.5 กิจกรรมที่เกี่ยวกับลูกค้า

มีแนวทางดังนี้ 1.การให้ความรู้เกี่ยวกับข้อมูล กฎระเบียบการเดินทาง การปฏิบัติตนในการเดินทางข้ามแดน เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติตนให้ถูกต้อง และ 2.การพัฒนาแนวทางให้ลูกค้าเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็วและถูกต้อง

2. กิจกรรมสนับสนุน (Support Activities)

กิจกรรมสนับสนุนในห่วงโซ่คุณค่าระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถยนต์โดยสารสาธารณะประกอบไปด้วย 4 กิจกรรมหลัก ๆ คือ

2.1 นโยบายภาครัฐ

ควรมีแนวทางดังนี้

1. ภาครัฐเร่งกำหนดนโยบายการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ 2. ภาครัฐเร่งกำหนดนโยบายพัฒนาเมืองเศรษฐกิจชายแดนให้เป็นประตูการค้าชายแดน และ 3. ภาครัฐมีนโยบายสนับสนุนการลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน

2.2 กรอบความร่วมมือในการขนส่งระหว่างประเทศอาเซียน

เป็นกลไกที่ขับเคลื่อนกระบวนการกิจกรรมต่างในระบบห่วงโซ่คุณค่าการขนส่งโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ จึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องมีการเจรจาข้อตกลงกฎระเบียบ พร้อมทั้งมาตรฐานต่างๆ ให้บรรลุข้อตกลงและสามารถแปลงเป็นข้อปฏิบัติได้จริง

2.3 พิธีการนำเข้าศุลกากร

จัดทำระบบพิธีนำเข้าศุลกากร ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีความมั่นคงของประเทศชาติ เพื่อป้องกันการลักลอบสิ่งผิดกฎหมาย ขณะเดียวกันก็ต้องเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับนักเดินทางด้วย ดังนั้นควรมีการจัดการให้รวดเร็วและเข้าถึงข้อมูลได้อย่างสะดวกปลอดภัย นั่นคือควรจัดทำ ONE STOP SERVICE

2.4 การตรวจคนเข้าเมือง

พิธีการตรวจคนเข้าเมือง เป็นปัจจัยสนับสนุนที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศ ควรมีการจัดการที่รวดเร็วสะดวก โดยการนำระบบเทคโนโลยีเข้ามาใช้ และเพิ่มความรวดเร็ว

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน

รัฐควรสนับสนุนให้มีการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและภาคเอกชน ทั้งนี้อาจทำได้ในหลายรูปแบบ เช่นรูปแบบสัญญาเช่า การสัมปทาน

2. การบูรณาการองค์กรต่างๆที่เกี่ยวข้องในระบบ

ควรมีองค์กรหลักในการสนับสนุนพัฒนาระบบการขนส่งโดยสารสาธารณะระหว่างประเทศทางถนนให้เป็น ONE STOP SERVICE ทั้งการพัฒนาปัจจัยพื้นฐาน สั่งอำนาจ

สะดวก กฎหมายและข้อบังคับ ทักษะบุคลากร การศึกษาวิจัยเส้นทาง และจุดพักรถ โดยภาครัฐควร จะมีการบูรณาการกฎระเบียบและฐานข้อมูลของตรวจคนเข้าเมืองให้รองรับ สถานะของผู้ให้บริการ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเร็ว

3. ภาครัฐควรส่งเสริมให้มีจับคู่ธุรกิจ (Business Matching)

ภาครัฐควรส่งเสริมให้มีจับคู่ธุรกิจ (Business Matching) การจับคู่ในการร่วมทุน กับนักธุรกิจผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้าน ช่วยพัฒนาเครือข่าย (Business Matching) กับผู้ประกอบการในประเทศต่างๆ ในอาเซียน ด้วยการพัฒนาที่เป็นลักษณะ 2 WAY

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1. การกำหนดเส้นทางการเดินทางสำหรับรถโดยสารสาธารณะระหว่าง ประเทศต้องตอบสนองต่อความต้องการของผู้เดินทางอย่างแท้จริง

การกำหนดเส้นทางการเดินทางโดยสารสำหรับรถโดยสารสาธารณะระหว่าง ประเทศถือได้ว่าเป็นเรื่องสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากหากกำหนดเส้นทางที่ไม่สามารถตอบสนองต่อ การใช้งานของผู้ใช้บริการ จะทำให้ผู้เดินทางไม่เลือกที่จะใช้บริการรถโดยสารสาธารณะระหว่าง ประเทศดังกล่าวเพราะไม่มีความสะดวก ซึ่งในท้ายที่สุดจะทำให้ผู้ให้บริการดังกล่าวประสบภาวะ ขาดทุน กรณีดังกล่าวนี้ มีตัวอย่างที่เคยเกิดขึ้นแล้วเมื่อมีการกำหนดเส้นทางรถโดยสารประจำทาง ระหว่างประเทศเส้นทางนครพนม-ท่าแขก ซึ่งหลังจากที่ได้มีการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 แล้วเสร็จ หน่วยงานด้านการขนส่งของทั้ง 2 ประเทศ ก็ได้จัดให้มีการเดินทางโดยสารประจำทาง ระหว่างประเทศเส้นทางนครพนม-ท่าแขก โดยใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 ขึ้น หากแต่ต่อมา ปรากฏว่ารถโดยสารในเส้นทางดังกล่าวมีผู้โดยสารใช้งานค่อนข้างน้อย ซึ่งเมื่อได้ทำการศึกษาใน รายละเอียดจึงพบว่าจุดจอดรถโดยสารในทั้งสองประเทศอยู่ห่างจากชุมชนและตลาด ทำให้ ประชาชนเลือกที่จะใช้เรือข้ามฟากซึ่งท่าเรืออยู่ใกล้กับแหล่งชุมชนและตลาดมากกว่า ทำให้ต่อมา ต้องมีการขยายเส้นทางรถโดยสารให้สามารถตอบสนองต่อการใช้งานของประชาชนให้ได้มากที่สุด

2. การสร้างสถานีขนส่งโดยสารระหว่างประเทศ

เพื่อพัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ควรมีการจัดสร้างสถานีขนส่งโดยสารระหว่างประเทศ ณ เมืองด่านชายแดน โดยบูรณาการงาน ด้านศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง การอำนวยความสะดวกด้านการเดินทาง รวมถึงเสริมกิจกรรม ด้านการท่องเที่ยว และสินค้าปลอดภาษี งานทางด้านการเงิน เชื่อม โยงเทคโนโลยีการสื่อสาร ให้

เป็น One Stop Service เพื่อความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย คุ่มค่าสำหรับนักเดินทาง และเป็นสถานีขนส่งโดยสารระหว่างประเทศที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเดินทางเข้าสู่ประเทศอาเซียนอื่นๆ

3. พัฒนาเมืองชายแดนให้เป็นเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน

เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโดยสารสาธารณะทางถนนระหว่างประเทศ ในมิติของความคุ้มค่า การลงทุนในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ในระบบนี้ต้องใช้เงินทุนมหาศาล เพื่อให้เกิดความคุ้มค่า ต้องเร่งพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนทั้ง 2 เมือง ทั้งด้านการค้า การท่องเที่ยว การศึกษา สาธารณะสุข ให้เติบโตในลักษณะคู่ขนาน เพื่อให้เกิดการเดินทางทั้งขาเข้าและขาออก

4. การเร่งเจรจากรอบข้อตกลงต่างๆให้สามารถปฏิบัติได้จริง

การขนส่งโดยสารสาธารณะทางถนนระหว่างประเทศ ยังมีข้อจำกัดทางข้อบังคับกฎหมาย มาตรฐานการขนส่งบางเรื่องซึ่งไม่ตรงกัน ยังมีความจำเป็นต้องเร่งเจรจาต่อรองให้สามารถปฏิบัติได้จริง ทั้งในเรื่องการประสานงานและความร่วมมือในเรื่องโครงสร้างพื้นฐาน เส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ กฎระเบียบการจราจร ขนาดและน้ำหนักของยานพาหนะ ภาษีอากร ยานพาหนะ สัญญาและความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง พิธีการด้านศุลกากร การประกัน การขนส่งสินค้าอันตรายและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ตามกรอบข้อตกลงการขนส่งของอาเซียน ตลอดจนความตกลงระหว่างประเทศอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่าง ไทย-ลาว พ.ศ. 2542 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง เป็นต้น

5. ภาครัฐควรดำเนินการจัดการตลาดและประชาสัมพันธ์เชิงรุก

การขนส่งโดยสารสาธารณะทางถนนระหว่างประเทศ เป็นหนึ่งทางเลือกที่คุ้มค่า ประหยัด สำหรับนักเดินทาง นักธุรกิจ นักท่องเที่ยว ที่จะเดินทางไปมาระหว่างประเทศอาเซียนด้วยกัน ต้องใช้เงินลงทุนในแต่ละโครงการสูง เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการลงทุน ภาครัฐควรดำเนินการตลาดและประชาสัมพันธ์เชิงรุก โดยจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะกิจขึ้นมาเพื่อทำการตลาดและประชาสัมพันธ์ให้ลูกค้าทั้งชาวไทยและต่างประเทศเข้ามาใช้บริการ สามารถตอบสนองต่อเงินลงทุนได้อย่างรวดเร็วและคุ้มค่า ก่อให้เกิดอุตสาหกรรมบริการต่อเนื่อง เช่น โรงแรม ที่พัก ร้านอาหารของที่ระลึก ดังนั้นควรเร่งจัดทำแผนการตลาด การขาย การประชาสัมพันธ์ เพื่อเร่งให้มีการใช้บริการโดยสารสาธารณะทางถนนระหว่างประเทศ เพิ่มมากขึ้นเพื่อเป็นการสร้างรายได้เพิ่มขึ้นให้แก่ประเทศ

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยในอนาคต

1. งานวิจัยเกี่ยวกับระบบการตรวจสอบแบบเบ็ดเสร็จ (Single Stop Inspection: SSI) หรือการดำเนินการด้านพิธีการในการข้ามแดนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพร้อมกัน ณ ด่านพรมแดนของประเทศขาเข้า โดยอาจแยกช่องทางเฉพาะสำหรับผู้เดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะ

การดำเนินการพิธีการข้ามแดนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการเข้าออกประเทศมีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อระบบการขนส่งระหว่างประเทศ ทั้งนี้ เนื่องจากการดำเนินการเกี่ยวกับพิธีการผ่านแดนจะมีผลต่อระยะเวลาในการเดินทางและความสะดวกสบายของผู้เดินทาง ดังนั้น หากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบแบบเบ็ดเสร็จ แบบ SSI ได้ ย่อมจะเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้เดินทาง นอกจากนี้ หากสามารถจัดช่องทางพิเศษในการดำเนินพิธีการแบบ SSI เฉพาะสำหรับผู้เดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะได้ก็จะเป็นพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยรถโดยสารสาธารณะมากขึ้นไปอีกขั้นหนึ่ง ทั้งนี้ เนื่องจากปัจจุบันผู้เดินทางมีตัวเลือกสำหรับการเดินทางค่อนข้างมาก หากการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะไม่มีความสะดวกสบาย ผู้เดินทางต้องเสียเวลาในการดำเนินพิธีการข้ามแดนเป็นระยะเวลานาน อาจทำให้บุคคลเลือกเดินทางด้วยวิธีการอื่นแทน เช่น การใช้สายการบินราคาประหยัด (Low Cost Airline) ซึ่งปัจจุบันมีให้บริการในหลากหลายเส้นทาง

2. งานวิจัยเกี่ยวกับการปรับประสานกฎระเบียบด้านการประกันภัย

ในการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ นั้น การประกันภัยมีความสำคัญค่อนข้างมาก ซึ่งในปัจจุบัน การประกันภัยของแต่ละประเทศยังมีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการประกันภัยภาคบังคับ หรือการประกันภัยบุคคลที่ 3 โดยตามหลักกฎหมายด้านการประกันภัย นั้น ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องไปซื้อประกันภัยในประเทศที่ตนจะเข้าทำการขนส่ง จึงทำให้เกิดความยุ่งยาก อีกทั้งยังเกิดความแตกต่างของระดับความคุ้มครองในแต่ละประเทศ ดังนั้น หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้เสียหายย่อมจะประสบความยุ่งยากในเรียกร้องค่าเสียหาย ดังนั้น หากประเทศที่เกี่ยวข้องทั้งหมดสามารถปรับประสานกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยได้ ย่อมจะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถลดต้นทุนค่าใช้จ่าย อีกทั้งยังจะเป็นการทำให้ผู้เดินทางมีความชัดเจนในแง่ของความคุ้มครองที่ตนได้รับหากเกิดความเสียหายอีกด้วย