

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง ความคืบหน้าของการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (The Initial Implementation of the CBTA : IICBTA) ไทย-ลาว-เวียดนาม

จัดทำโดย นายกิตติศักดิ์ กล่อมจิตต์
รหัส 6006

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 6 ปี 2557
สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ

ลิขสิทธิ์ของกระทรวงการต่างประเทศ

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง ความคืบหน้าของการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (The Initial Implementation of the CBTA : IICBTA) ไทย-ลาว-เวียดนาม

จัดทำโดย นายกิตติศักดิ์ กล่อมจิตต์
รหัส 6006

หลักสูตรนักบริหารการทูต รุ่นที่ 6 ปี 2557
สถาบันการต่างประเทศเทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศ
รายงานนี้เป็นความคิดเห็นเฉพาะบุคคลของผู้ศึกษา



เอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคลนี้ อนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารการทูต ของกระทรวงการต่างประเทศ

ลงชื่อ.....
(เอกอัครราชทูต ดร. จิตริยา ปิ่นทอง)
อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....
(ศาสตราจารย์ ดร. ไชยวัฒน์ ค้ำชู)
อาจารย์ที่ปรึกษา

ลงชื่อ.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อัครเดช ไชยเพิ่ม)
อาจารย์ที่ปรึกษา

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS ส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรมการเกษตร และบริการ ผ่านกลยุทธ์หลัก 3 ด้าน คือ การเชื่อมโยงระหว่างกัน (Connectivity) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) การรวมกลุ่มกันในอนุภูมิภาค (Community) ซึ่งหลังวิกฤตเศรษฐกิจในพ.ศ. 2540 ประเทศ GMS ได้นำแนวคิดการพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridor) มาใช้ซึ่งเป็นการพัฒนาแบบองค์รวมในพื้นที่ที่มีศักยภาพตามแนวคมนาคมเชื่อมโยงหลักของอนุภูมิภาค โดย ADB ได้นิยามคำว่า “แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ” ภายใต้หลักการสำคัญคือการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า คนและบริการ เป้าหมายหลักเพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันโดยลดต้นทุนด้านการค้าข้ามแดน การขนส่ง และการผลิตร่วม

ADB คาดหวังว่า เส้นทางต่างๆ ข้างต้นจะมีส่วนช่วยในการพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจประเทศต่างๆในภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ประสิทธิภาพด้านการคมนาคมขนส่งไม่ได้ขึ้นกับความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานแต่อย่างเดียว แต่ยังรวมถึงการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบด้านการค้า การลงทุนและพิธีการศุลกากรให้มีความสะดวก ลดความซ้ำซ้อนและขั้นตอนที่ยุ่งยาก

หลังจากที่มีการลงนามความตกลง CBTA ไทยเป็นประเทศเดียวที่ยังไม่ได้ให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงดังกล่าวครบทุกฉบับ เพื่อมิให้เกิดสุญญากาศในการดำเนินงาน ADB ได้เริ่มดำเนินการในจุดผ่านแดนนำร่องระหว่างประเทศภาคีคู่สัญญาที่มีชายแดนติดต่อกันทำให้มีการดำเนินการใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (The Initial Implementation of the Cross Border Transport Agreement : IICBTA) ซึ่ง 2 ใน 7 จุดผ่านแดนนำร่องระหว่างประเทศภาคีคู่สัญญา ได้แก่ มุกดาหาร (ไทย) สะหวันนะเขต (ลาว) และแดนสะหวัน (ลาว) ลาวบาว (เวียดนาม)

การศึกษาในครั้งนี้ได้เลือกเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งอยู่ในพื้นที่แขวงสะหวันนะเขตของลาว ซึ่งเป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนนำร่องระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม ได้แก่ สะหวันนะเขต(ลาว)-มุกดาหาร (ไทย) และแดนสะหวัน (ลาว)-ลาวบาว (เวียดนาม) ภายใต้ ภายใต้ The Initial Implementation of the CBTA : IICBTA และเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ EWEC ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนเชื่อมโยง 4 ประเทศ ได้แก่ พม่า ไทย ลาว และเวียดนามโดยเป็นโครงการนำร่อง (Pilot Project) ของ GMS ซึ่งมีความพร้อมมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางอื่นๆ ของ GMS มาเป็นตัวแบบ (Model) ในการศึกษาถึงความคืบหน้าของการดำเนินงานภายใต้กรอบ GMS CBTA

กิตติกรรมประกาศ

รายงานการศึกษาส่วนบุคคลครั้งนี้ทำเพื่อศึกษาความคืบหน้า ปัญหา และอุปสรรคของการดำเนินงานตามข้อตกลง GMS CBTA ภายใต้กรอบ GMS ในบริบทของความสัมพันธ์เฉพาะระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม ทั้งในส่วนของภาครัฐและเอกชน รวมทั้งข้อเสนอแนะ แนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรค

ในโอกาสที่จัดทำรายงานได้สำเร็จลุล่วง ผู้ศึกษาจึงขอแสดงความระลึกถึงผู้ที่เกี่ยวข้องในส่วนต่างๆ ครั้งนี้

ผู้ศึกษาขอขอบพระคุณคณะอาจารย์ที่ปรึกษา นำโดย เอกอัครราชทูต ดร. จิตริยา ปิ่นทอง ที่กรุณาเอาใจใส่ ให้คำแนะนำด้วยความเป็นห่วงเป็นใย

ขอขอบพระคุณเอกอัครราชทูต พิษณุ จันทร์วิทัน เอกอัครราชทูต ณ เวียงจันทน์ที่สนับสนุนผู้ศึกษามาตลอดเวลา เฉพาะอย่างยิ่ง อนุญาตให้ได้เข้ารับการอบรมในครั้งนี้

ขอกราบขอบพระคุณ ดร. วีรพงษ์ รามางกูร เอกอัครราชทูต สุวิทย์ สิมะสกุล ที่ทำให้ผู้ศึกษาได้เปิดโลกทัศน์ในเรื่องของ สปป.ลาว

ขอขอบคุณท่านผู้อำนวยการธีรวัฒน์ ภูมิจิตร และทีมงานทุกท่านของสถาบันการต่างประเทศ เทวะวงศ์วโรปการ กระทรวงการต่างประเทศที่ได้ดูแลผู้เข้าร่วมการอบรมเป็นอย่างดี

ขอขอบคุณคุณอดิศร เสนแย้ม ที่เป็นกำลังใจและสนับสนุนผู้ศึกษาอย่างไม่เคยเบื่อหน่าย

สุดท้าย ขอขอบพระคุณ คุณวีละจิต พิลาพันเดช ผู้ที่เป็นเสมือนพี่ชาย คอยห่วงใย ดูแลผู้ศึกษามาตลอดเวลา

กิตติศักดิ์ กล่อมจิตต์

สิงหาคม 2557

สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร ง
กิตติกรรมประกาศ จ
สารบัญ ฉ
บทที่ 1 บทนำ 1
1.1 ภูมิหลังและความสำคัญของปัญหา 1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา 3
1.3 ขอบเขตการศึกษา วิธีการดำเนินการศึกษา และระเบียบวิธีการศึกษา 3
1.4 ประโยชน์ของการศึกษา 3
1.5 นิยามศัพท์ / การจำกัดความหมายของคำศัพท์ที่สำคัญ 4
บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง 5
2.1 แนวคิดทฤษฎี 5
2.2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง 11
2.3 สรุปกรอบแนวคิด 13
บทที่ 3 ผลการศึกษา 14
3.1 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS CBTA) 14
3.2 ความคืบหน้าของการดำเนินงานตามข้อตกลง GMS CBTA 21
บทที่ 4 บทสรุปและข้อเสนอแนะ 26
4.1 สรุปผลการศึกษา 26
4.2 ข้อเสนอแนะ 27
บรรณานุกรม 29
ภาคผนวก 31
ก บันทึกความเข้าใจว่าด้วย The Initial Implementation of the Cross Border Transport Agreement : IICBTA 32
ข ความตกลงขนส่งทางถนน ไทย-ลาว พ.ศ. 2542 38
ค บันทึกแนบท้ายความตกลงขนส่งทางถนน ไทย-ลาว พ.ศ. 2544 42
ง แขวงสะหวันนะเขต 56
ประวัติผู้เขียน 64

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ภูมิหลังและความสำคัญของปัญหา

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS) ใน พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาวกัมพูชา เวียดนาม และจีน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน อุตสาหกรรมการเกษตร และบริการ สนับสนุนการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้นส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกันตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถรวมทั้งโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก ผ่านกลยุทธ์หลัก 3 ด้าน คือ สนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างกัน (Connectivity) เพื่อให้เกิดการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) โดยการรวมกลุ่มกันในอนุภูมิภาค (Community) ในสาขาความร่วมมือทั้งหมด 9 สาขาของ GMS ได้แก่ คมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงาน การค้า การลงทุน เกษตร สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

หลังวิกฤตเศรษฐกิจในพ.ศ. 2540 ประเทศ GMS ได้เพิ่มจุดเน้นความร่วมมือในยุทธศาสตร์ 3 CSs ได้แก่ การเชื่อมโยง (Connectivity) การพัฒนาขีดความสามารถ (Competitiveness) และประชาคม (Community) โดยนำแนวคิดการพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridor) มาใช้ซึ่งเป็นการพัฒนาแบบองค์รวมในพื้นที่ที่มีศักยภาพตามแนวคมนาคมเชื่อมโยงหลักของอนุภูมิภาคเพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจและทำให้เกิดการกระจายประโยชน์และโอกาสจากจุดความเจริญหลักให้เชื่อมโยงไปยังพื้นที่ยังขาดการพัฒนาตามแนวคมนาคมดังกล่าวเพื่อกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก โดย ADB ได้นิยามคำว่า “แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ” คือ กำแพงที่กำหนดบริเวณซึ่งการพัฒนาสาธารณูปโภคพื้นฐานเชื่อมโยงเข้าการผลิต การค้าและโอกาสในการพัฒนาอื่นๆ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและความร่มมือระหว่างภูมิภาคหรือประเทศที่เป็นเพื่อนบ้านกัน”[1] ภายใต้หลักการสำคัญคือการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า คนและบริการ เป้าหมายหลักเพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันโดยลดต้นทุนด้านการค้าข้ามแดน การขนส่งและการผลิตร่วม โดยมีขั้นตอนการพัฒนาแนวเส้นทางคมนาคมขนส่งให้เป็นแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ 5 ขั้นตอน ได้แก่

1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง (Transport Corridor)

2) อำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนและกระบวนการตรวจปล่อย (TTF Corridor)

---

[1] ADB, A Wealth of Opportunity, Development Challenges in the Mekong Region (2000), pp.32.

3) พัฒนาบริการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดน และอำนวยความสะดวกการค้าข้ามพรมแดน (Logistics Corridor)

4) ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ พัฒนาศักยภาพของเมืองตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจและและขยายความร่วมมือภาครัฐและเอกชน (Urban Development Corridor)

5) เพิ่มการลงทุนจากเอกชน พัฒนาห่วงโซ่การผลิตที่มีประสิทธิภาพ (Economic Corridor)

ผลประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนา ได้แก่

1) ระดับประเทศ ทำให้เกิดการกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่พัฒนาซึ่งเป็นพื้นที่ยากจนโดยส่งผลต่อการกระจายรายได้และบรรเทาความยากจนของประชาชน ผ่อนคลายกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการค้า การลงทุนระหว่างประเทศ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงทั้งภายในและประเทศเพื่อนบ้าน บริการทางการศึกษา สาธารณสุข เพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชน

2) ระดับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้ามาลงทุนซึ่งนำไปสู่การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่ม GMS กับกลุ่มประเทศอื่น

เพื่อบรรลุเป้าหมายข้างตัน ADB ได้กำหนดพื้นที่ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจที่มีศักยภาพตามแนวคมนาคมที่เชื่อมโยงหลัก 3 แนว คือ

1) แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor :NSEC) เชื่อมต่อไทย-พม่า-ลาว-จีน

2) แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor :EWEC)เชื่อมต่อระหว่างพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม

3) แนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) เชื่อมต่อระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม

ADB คาดหวังว่า เส้นทางต่างๆ ข้างต้นจะมีส่วนช่วยในการพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจประเทศต่างๆในภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ประสิทธิภาพด้านการคมนาคมขนส่งไม่ได้ขึ้นกับความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานแต่อย่างเดียว แต่ยังรวมถึงการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบด้านการค้า การลงทุนและพิธีการศุลกากรให้มีความสะดวก ลดความซ้ำซ้อนและขั้นตอนที่ยุ่งยาก จึงเป็นที่มาของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Trade Agreement : GMS CBTA) ขึ้นใน พ.ศ. 2542 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำ

โดยการศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาได้เลือกเส้นทาง EWEC ในส่วนที่ผ่านแขวงสะหวันนะเขตของลาว ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนนำร่องภายใต้การเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (The Initial Implementation of the CBTA : IICBTA) และเป็นส่วนหนึ่งของ EWEC มาเป็นตัวแบบ (Model) ในการศึกษาถึงความคืบหน้าของการดำเนินงานภายใต้กรอบ GMS CBTA ในบริบทของความสัมพันธ์เฉพาะระหว่างลาว ไทยและเวียดนาม ทั้งในส่วนของภาครัฐและเอกชน รวมทั้งความสัมพันธ์ระหว่างประเด็น เงื่อนไข สถานการณ์ และพื้นที่ ที่ส่งผลกระทบต่อความคืบหน้าต่อการใช้ประโยชน์ในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

ศึกษาความคืบหน้า ปัญหา และอุปสรรคของการดำเนินงานตามข้อตกลง GMS CBTA ภายใต้กรอบ GMS ในบริบทของความสัมพันธ์เฉพาะระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม ทั้งในส่วนของภาครัฐและเอกชน รวมทั้งข้อเสนอแนะ แนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรค

1.3 ขอบเขตการศึกษา วิธีการดำเนินการศึกษา และระเบียบวิธีการศึกษา

1.3.1 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาได้เลือกเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งอยู่ในพื้นที่แขวงสะหวันนะเขตของลาว ซึ่งเป็นที่ตั้งของจุดผ่านแดนนำร่องระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม ได้แก่ สะหวันนะเขต (ลาว)-มุกดาหาร (ไทย) และแดนสะหวัน (ลาว)-ลาวบาว (เวียดนาม) ภายใต้ ภายใต้ The Initial Implementation of the CBTA : IICBTA และเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ EWEC ซึ่งเป็นการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนเชื่อมโยง 4 ประเทศ ได้แก่ พม่า ไทย ลาว และเวียดนามโดยเป็นโครงการนำร่อง (Pilot Project) ของ GMS ซึ่งมีความพร้อมมากที่สุดเมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทางอื่นๆ ของ GMS มาเป็นตัวแบบ (Model) ในการศึกษาถึงความคืบหน้าของการดำเนินงานภายใต้กรอบ GMS CBTA

1.3.2 วิธีการดำเนินการศึกษา

ผู้ศึกษาได้แบ่งเป้าหมายในการศึกษาออกเป็นการศึกษาถึงความคืบหน้าของการดำเนินงานภายใต้ข้อตกลง GMS CBTA โดยการสร้างเครื่องมือเป็นตารางขึ้นเพื่อประเมิน (Checklists) การดำเนินงานโดยแบ่งออกเป็น ดำเนินงานแล้ว (Implement) และยังไม่ได้ดำเนินงาน (Non-Implement) โดยพิจารณาจากสถานะการลงนามในภาคผนวก (Annex) และพิธีสาร (Protocol)

1.3.3 ระเบียบวิธีการศึกษา

เป็นการศึกษาข้อมูลทั้งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Sources) จากการเก็บรวบรวมข้อมูลเอกสารที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานราชการของไทย เช่น กรมเศรษฐกิจ และกรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ สถานเอกอัครราชทูต ณ เวียงจันทน์ สถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต กรมเจรจาการค้า กระทรวงพาณิชย์ กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม และข้อมูลปฐมภูมิ(Primary Sources) จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-dept Interview) ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนทั้งฝ่ายไทยและฝ่ายลาว เช่น เจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง ผู้ประกอบการส่งออกและนำเข้า และผู้ประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน เป็นต้น เพื่อให้ทราบถึงปัญหา อุปสรรค ข้อจำกัดของการดำเนินงาน จากนั้นจะนำข้อมูลทั้งหมดมาทำการวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางให้มีความคืบหน้าให้เร็วขึ้นต่อไป

1.4 ประโยชน์ของการศึกษา

ทราบความคืบหน้าของการดำเนินงานตามข้อตกลง GMS CBTA ภายใต้กรอบ GMS ปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินงานตามข้อตกลง GMS CBTA รวมทั้งการนำไปใช้ประโยชน์ในอนาคต

1.5 นิยามศัพท์ / การจำกัดความหมายของคำศัพท์ที่สำคัญ

ADB หมายถึง ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank)

AEC หมายถึง ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community)

CCA หมายถึง เขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area)

EWEC หมายถึง โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor)

GMS หมายถึง โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub region)

GMS CBTA หมายถึง ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Trade Agreement)

JBIC หมายถึง ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan Bank for International Co operations)

JICA หมายถึง องค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency)

NSEC หมายถึง โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor)

SSI หมายถึง การตรวจแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียว (Single Stop Inspection)

SWI หมายถึง การตรวจปล่อยในบริเวณเดียวกัน (Single Window Inspection)

บทที่ 2
แนวคิดทฤษฎีและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดทฤษฎี

2.1.1 โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region: GMS)



จากความร่วมมือของของ 6 ประเทศ คือ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน ในโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region: GMS) ซึ่งเริ่มขึ้นใน พ.ศ. 2535 โดยมีธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุนโดยการก่อตั้ง ADB ใน พ.ศ. 2509 ในฐานะองค์กรที่ถูกจัดตั้งให้มีเป้าหมายในการสร้างตลาดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยมีสหรัฐฯและญี่ปุ่นเป็นแกนนำ และเพื่อประโยชน์ต่อระบบเศรษฐกิจของญี่ปุ่นภายใต้หลักการฟูกูดะ (Fukuda

Doctrine) ในการดำเนินนโยบายต่อเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างอิสระต่อโดยปราศจากอิทธิพลของสหรัฐฯ

โครงการ GMS พัฒนามาจากโครงการสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (Economic Quadrangle) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ สนับสนุนการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถรวมทั้งโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก โดยยึดความได้เปรียบทางด้านภูมิประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกันด้วยความร่วมมือกันทางด้านการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวรวมทั้งการแลกเปลี่ยนหรือใช้ทรัพยากรเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาของแต่ละประเทศประกอบด้วยพื้นที่ภาคเหนือของไทยกับลาวภาคตะวันออกเฉียงเหนือของพม่าและมณฑลทางตอนใต้ของจีน มีลักษณะเป็นความร่วมมือทางเศรษฐกิจข้ามเขตแดนที่รวมพื้นที่ส่วนหนึ่งของประเทศที่มีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ติดกันโดยเขตเหลี่ยมเศรษฐกิจเป็นความร่วมมือในระดับเล็กลงไปคือระดับอนุภูมิภาค (Sub-Regional) วัตถุประสงค์คือการนำจุดแข็งหรือข้อได้เปรียบของพื้นที่บริเวณนั้นมาพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุดและทำให้ความแตกต่างด้านปัจจัยการผลิตของแต่ละพื้นที่กลายเป็นสิ่งที่ส่งเสริมหรือทดแทนกันโดยระบุโครงการพัฒนาเฉพาะด้านอย่างชัดเจนรวมทั้งการให้สิทธิพิเศษแก่นักลงทุนและผู้ประกอบการและอาจให้อำนาจเฉพาะในการกำหนดระเบียบกฎเกณฑ์เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การค้าและการลงทุน ความร่วมมือในลักษณะนี้เกิดขึ้นแพร่หลายในช่วงหลังการสิ้นสุดของสงครามเย็นซึ่งสถานการณ์ความขัดแย้งในภูมิภาคได้สิ้นสุดลงทำให้เกิดความร่วมมือระดับทวิภาคีและความร่วมมือระดับพหุภาคีในลักษณะของการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจทั้งในภูมิภาคและอนุภูมิภาคเพื่อเพิ่มอำนาจการต่อรองที่เป็นผลมาจากกระแสโลกาภิวัตน์ โดย GMS ได้กลายเป็นองค์กรที่ประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่ (CLMV) ใช้ในการประสานความแตกต่างของระบบเศรษฐกิจที่มีความแตกต่างระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนใหม่และประเทศสมาชิกอาเซียนเก่า โดยมี ADB ที่ญี่ปุ่นเข้ามามีบทบาทแทนที่สหรัฐฯในฐานะผู้ถือหุ้นใหญ่ โดยการให้ทุนในการพัฒนาเพื่อบทบาทในเวทีการเมืองระหว่างประเทศของญี่ปุ่น และทำให้โครงการ กลายเป็นเครื่องมือของ ADB โดยมีจีนเข้ามามีร่วมและบทบาทในภายหลังจากนโยบายแบบเน้นเศรษฐกิจแบบส่งออกของจีนตอนใต้ซึ่งเป็นพื้นที่ไม่ติดทะเลเพราะจะทำให้มีเส้นทางในการขนส่งสินค้าไปสู่ท่าเรือทั้งในไทย เวียดนาม และพม่า ได้ ซึ่งนอกจากจะเข้าไปมีส่วนในระบบเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงแล้วยังเข้าไปมีส่วนในระบบตลาดโลกได้

อาจกล่าวได้ว่า โครงการ GMS มีเป้าหมายหลักในการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งโดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานควบคู่ไปกับการพัฒนาระเบียบกฎเกณฑ์การขนส่งผ่านแดนเพื่อลดขั้นตอนและระยะเวลาในการขนส่ง ซึ่งเกิดขึ้นจากแรงกดดันของนักลงทุนต่างประเทศโดยเฉพาะญี่ปุ่นที่เข้ามาลงทุนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง[2] เพื่อลดต้นทุนการผลิตโดยการเข้าไปลงทุนในประเทศ

---

[2] Mal Logan, “Economic Fundamentals of the Greater Mekong Sub-region and the Impact of Asian Economic Crisis on Sub-regional Development,” Private Sector Perspectives in the Greater Mekong Sub-region (New York : United Nations, 2000), pp.27

ที่มีค่าแรงต่ำโดยเฉพาะในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อันเป็นผลมาจาก Plaza Accord ที่ทำให้ค่าเงินเยนสูงขึ้นเมื่อเทียบกับเงินเหรียญสหรัฐฯ

ADB ได้กำหนดเส้นทางภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาขึ้น 3 เส้นทาง ได้แก่

1) แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor :NSEC) เชื่อมต่อไทย-พม่า-ลาว-จีนแบ่งเป็น 3 เส้นทางได้แก่

(1) เส้นทางสายตะวันตก (Western Sub-corridor) แบ่งเป็น 2 เส้นทางย่อย คือ R3W คุนหมิง-เชียงรุ่ง-ต้าหลั่ว (จีน) -เชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก (พม่า)-แม่สาย-กรุงเทพฯ(ไทย) และ R3E คุนหมิง -เชียงรุ่ง-บ่อหาน (จีน) – บ่อเต็น– หลวงน้ำทา-ห้วยทราย (ลาว) – เชียงของ –กรุงเทพฯ (ไทย)ระยะทางประมาณ 1,280 กิโลเมตรโดยโครงการในส่วนของลาวได้แก่การปรับปรุงเส้นทางระยะทาง 228 กิโลเมตรในแขวงบ่อแก้วและหลวงน้ำทาโดยได้รับเงินอุดหนุนจาก ADB ไทยและจีนซึ่งก่อสร้างเสร็จแล้วและการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4เชื่อมระหว่างเชียงของกับห้วยทราย ซึ่งก่อเสร็จแล้วและเปิดใช้งานในวันที่ 11 ธันวาคม พ.ศ. 2556

(2) เส้นทางสายกลาง (Central Sub-corridor) คุนหมิง (จีน)-ฮานอย (เวียดนาม)

(3) เส้นทางสายตะวันออก (Eastern Sub-corridor) หนานหนิง(จีน)-ฮานอย (เวียดนาม)

2) แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor :EWEC)เชื่อมต่อระหว่างพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม เป็นเส้นทางตัดขวางเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกกับมหาสมุทรอินเดียจากดานังในเวียดนามผ่านลาวและไทยไปยังมะละแหม่ง (Mawlamyine) ในพม่า ระยะทาง 1,450 กิโลเมตรมีจุดข้ามแดน ได้แก่ มุกดาหาร(ไทย) กับสะหวันนะเขต (ลาว) และแม่สอด จ.ตากกับเมียวดี (พม่า)ด้วยการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนจากตอนใต้ของพม่าเชื่อมตอนเหนือของไทยซึ่งเป็นบริเวณพื้นที่ด้านตะวันตกของโครงการกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ตอนกลางของลาว และท่าเรือชายฝั่งของเวียดนาม ซึ่งจะเอื้ออำนวยให้ตอนกลางของไทย ลาว และเวียดนามกลายเป็นตลาดจำหน่ายสินค้าโดยตรงกับเอเชียตะวันออก ได้แก่ ภาคใต้ของจีน ฟิลิปปินส์ เกาหลี และญี่ปุ่น โดยจะช่วยร่นระยะทางได้ 4,000 กิโลเมตร และระยะเวลาได้ 14 วัน เมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งทางเรือข้อมช่องแคบมะละกา

3) แนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) เชื่อมต่อระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม แบ่งเป็น 4 เส้นทาง ได้แก่

(1) เส้นทางสายกลาง (Central Sub-corridor) หรือ กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ (ไทย)-ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้- หวุงเต่า (เวียดนาม)ระยะทาง 1,005 กิ โลเมตร

(2) เส้นทางสายเหนือ (Northern Sub-corridor) กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-เสียมเรียบ -สตรึงเตร็ง-รัตนคีรี (กัมพูชา)—เปลกู-กวีเญิน (เวียดนาม)

(3) เส้นทางเลียบชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Sub-corridor) กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ กรุงเทพฯ-ตราด-เกาะกง-สแรแอมปึล-กัมปอต (กัมพูชา)-ฮาเตียน-ก่าเมา-นัมกัน (เวียดนาม)ระยะทาง 907 กิโลเมตร

(4) เส้นทางเชื่อมภายในทวีป (Inter-corridor Link) เป็นเส้นทางแนวตั้งผ่านกัมพูชาและลาว โดยจะเชื่อมเส้นทางสายกลาง เส้นทางสายเหนือ เส้นทางเลียบชายฝั่งด้านใต้ และเส้นทาง EWECในแนวดิ่ง

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement GMS CBTA) มี ADB เข้ามามีบทบาทสำคัญในฐานะผู้ประสานงานและเป็นตัวเร่ง (Catalyst) ซึ่งเป็นความตกลงที่ช่วยอำนวยความสะดวกการผ่านแดนและข้ามแดนของคนและสินค้าในอนุภูมิภาค มีสาระสำคัญครอบคลุมการขนส่งสินค้า ผู้โดยสารและส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยประเทศภาคีสมาชิกได้เจรจาในรายละเอียดของภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงเสร็จทั้ง 20 ฉบับแล้ว และได้มีการลงนามครบทุกฉบับเมื่อปี พ.ศ. 2550 ซึ่ง GMS CBTA จะมีผลในทางปฏิบัติต่อเมื่อประเทศสมาชิกทุกประเทศให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารครบทุกฉบับทั้งนี้หลักการตามความตกลง GMS CBTA ไม่ได้มีความขัดแย้งกับหลักการของข้อผูกพันต่าง ๆ ที่คู่เจรจาบางประเทศมีอยู่ภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement on Tariff and Trade : GATT) และความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services : GATS) โดยระหว่างที่แต่ละประเทศยังไม่สามารถให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารที่ลงนามไปแล้ว ADB เห็นว่าควรมีการเริ่มดำเนินการตามความตกลง CBTA ที่บริเวณจุดผ่านแดนนำร่องระหว่างประเทศภาคีคู่สัญญาที่มีดินแดนติดต่อกัน ได้แก่ ลาว-เวียดนาม ไทย-ลาว และไทย-กัมพูชา โดยลาวได้จัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (The Initial Implementation of the CBTA : IICBTA) ณ จุดผ่านแดนสะหวันนะเขต (ลาว) – มุกดาหาร (ไทย) ลงนามเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2548 และบันทึกความเข้าใจ IICBTA ระหว่างไทย - ลาว - เวียดนาม ณ จุดผ่านแดนสะหวันนะเขต (ลาว) – มุกดาหาร (ไทย) และจุดผ่านแดนแดนสะหวัน (ลาว) – ลาวบาว (เวียดนาม) ลงนามเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2550 ซึ่งเป็นการดำเนินการตาม IICBTA ในแนว EWEC โดยได้มีการเปิดเดินรถขนส่งระหว่างกันอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน พ.ศ. 2552 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและคนนั้นประกอบด้วยการใช้เอกสารผ่านแดนรูปแบบเดียวกัน และการยอมรับยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง (Mutual Vehicle Recognition) การลดการตรวจสินค้าลงโดยสินค้าแต่ละรายการจะถูกตรวจเพียงครั้งเดียว (Single Stop Inspection) เพื่อลดความล่าช้าโดยการสร้างมาตรฐานการขนส่ง

ในการศึกษาผู้ศึกษาได้ใช้เส้นทางหมายเลข 9 ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนนำร่องระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม ได้แก่ สะหวันนะเขต (ลาว)-มุกดาหาร (ไทย) และแดนสะหวัน (ลาว)-ลาวบาว (เวียดนาม) ภายใต้ IICBTA และเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ EWEC ในการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนเชื่อมโยง 4 ประเทศ ได้แก่ พม่า ไทย ลาว และเวียดนามซึ่งทำให้ข้อตกลงในกรอบ GMS

2.1.2 ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor : EWEC)



แผนการเชื่อมโยงเส้นทางตะวันออก – ตะวันตก ริเริ่มขึ้นในการประชุมระดับรัฐมนตรี GMS ครั้งที่ 8 ณ กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ภายใต้แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงประกอบด้วย จีน พม่า เวียดนาม ลาว กัมพูชา และไทยโดยการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนเชื่อมโยง 4 ประเทศ ได้แก่ พม่า ไทย ลาว และเวียดนาม ซึ่งถือเป็นแผนงานลำดับความสำคัญสูงสุดของ GMS อันจะนำไปสู่ความร่วมมือในการพัฒนาครอบคลุมถึงการลงทุน การเคลื่อนย้ายแรงงาน การท่องเที่ยว ฯลฯ ADB คาดหวังให้ EWEC มีบทบาทในการเอื้ออำนวยให้ตอนกลางของเวียดนาม ลาว ไทย และ ภาคใต้ของพม่าให้กลายเป็นตลาดจำหน่ายสินค้าโดยตรงกับด้านตะวันออก ได้แก่ ภาคใต้ของจีน ฟิลิปปินส์ เกาหลี และญี่ปุ่น ตลอดจนในด้านตะวันตกได้แก่ บังคลาเทศ และภาคใต้ของอินเดีย โดยการลดลงของอุปสรรคการค้าข้ามแดนจะเป็นตัวเร่งให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจในบริเวณพื้นที่ที่มีการพัฒนาน้อยซึ่งตั้งอยู่บนเขตแนวดังกล่าว[3] ผลการศึกษาใน พ.ศ. 2538 พบว่าแนวเส้นทางเพื่อเชื่อมระหว่างพม่า - ไทย - ลาว - เวียดนาม นั้น แนวมุกดาหาร - สะหวันนะเขต - ดานัง นับเป็นแนวที่เหมาะสมที่สุด และในการประชุมระดับรัฐมนตรีโครงการ GMS มีมติให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่มุกดาหาร - สะหวันนะเขต โดยใน พ.ศ. 2540 ทาง ADB ได้ให้เงินช่วยเหลือ 3 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ศึกษาและออกแบบโครงการ EWEC ประกอบด้วย 3

---

[3] ADB, Preinvestment Study for the Greater Mekong Sub region East-west Economic Corridor: Integrative report (2000), pp.2

ส่วน คือ สะพานข้ามแม่น้ำโขง มุกดาหาร - สะหวันนะเขต การปรับปรุงถนนหมายเลข 9 ในลาว และการปรับปรุงท่าเรือดานัง

วัตถุประสงค์ของ EWEC

1) เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจและอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนและการพัฒนาระหว่างลาว พม่า ไทย และเวียดนาม

2) เพื่อลดต้นทุนการขนส่งในพื้นที่ และทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและคนโดยสารมีประสิทธิภาพมากขึ้น

3) เพื่อลดความยากจนสนับสนุนการพัฒนาในพื้นที่ชนบทและพื้นที่ชายแดนเพิ่มรายได้ในกลุ่มคนที่มีรายได้ต่ำ สร้างโอกาสการจ้างงานสำหรับสตรีและส่งเสริมการท่องเที่ยว นอกจากนี้ EWEC ยังเน้นการสร้างโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมการเกษตรและการท่องเที่ยว

EWEC มีความยาวของเส้นทาง 1,450 กิโลเมตร โดยมีระยะทางในลาว และเวียดนาม ประเทศละประมาณ 250 กิโลเมตร ระยะทางในไทย 770 กิโลเมตรและระยะทางในพม่า 180 กิโลเมตรเชื่อมต่อระหว่างมหาสมุทรอินเดียกับมหาสมุทรแปซิฟิก ผ่านจุดศูนย์กลางความเจริญ คือ

1) Commercial Nodes มะละแหม่ง-เมียวดี (พม่า) -แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร (ไทย)-สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน (ลาว)-ลาวบาว-ดองฮา-เว้-ดานัง (เวียดนาม)

2) Border Nodes ด่านพรมแดน เมียวดี –แม่สอด (พม่า-ไทย) มุกดาหาร – สะหวันนะเขต (ไทย-ลาว) แดนสะหวัน-ลาวบาว (ลาว-เวียดนาม)

3) Gateway Nodes มะละแหม่ง (พม่า) ดานัง (เวียดนาม)

4. Interchange Nodes บริเวณจุดตัดระหว่าง EWEC กับ NSEC

โดยมีจุดข้ามแดน เมียวดี (พม่า)-แม่สอด (ไทย) มุกดาหาร(ไทย)-สะหวันนะเขต (ลาว) แดนสะหวัน (ลาว) -ลาวบาว (เวียดนาม)

โครงการขนส่งที่สำคัญของ EWEC ได้แก่

1) การพัฒนาเส้นทางการขนส่งตะวันออก-ตะวันตก

2) การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ

3) การพัฒนาเส้นทางรถไฟ

4) การปรับปรุงท่าอากาศยานสะหวันนะเขตที่มีอยู่ให้สามารถรองรับผู้โดยสารทั้งขาเข้าและขาออกจากสะหวันนะเขตและมุกดาหาร และการขยายทางวิ่งที่ลาวเสนอให้พัฒนาเป็นท่าอากาศยานในอนุภูมิภาคซึ่งสามารถรองรับเครื่องบินขนาดกลางได้

5) การอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าและคนข้ามพรมแดน

6) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในด้านการขนส่ง

รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ เช่น การเชื่อมโยงระบบสายส่งไฟฟ้า การส่งเสริมความร่วมมือด้านพลังงานในภูมิภาค การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคม และการพัฒนาการท่องเที่ยวเป็นต้น

EWEC แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ

1) ฝั่งตะวันตก: แม่สอด(ไทย) –เมียวดี-มะละแหม่ง(พม่า)

ในส่วนของฝั่งตะวันตกนั้นการดำเนินการไม่มีความคืบหน้ามากนักเนื่องจากในบริเวณพื้นที่ฝั่งตะวันตกส่วนหนึ่งอยู่ในพื้นที่อิทธิพลของชนกลุ่มน้อย และท่าเรือมะละแหม่งที่เป็นท่าเรือใหญ่เป็นอันดับ 3 ของพม่ามีความลึกเพียง 4.2 เมตร ในช่วงน้ำขึ้นเต็มที่ ซึ่งสามารถรองรับได้เพียงเรือขนาดเล็ก ไม่สามารถเป็นท่าเรือนานาชาติได้ทั้งปัจจุบันและอนาคต โดยพม่ามีข้อเสนอให้มีการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ทางด้านทะเลอันดามันใกล้มะละแหม่งแต่ยังไม่ได้มีการศึกษาเนื่องจากปัญหาทางการเมืองภายในประเทศของพม่าขณะนั้นทำให้ไม่ได้รับการสนับสนุนจากแหล่งทุน

2. ฝั่งตะวันออก: มุกดาหาร(ไทย) –สะหวันนะเขต (ลาว)-ดองฮา-เว้-ดานัง (เวียดนาม)

โดยในส่วนของฝั่งตะวันออกมีองค์ประกอบสำคัญ คือ การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 มุกดาหาร (ไทย)– สะหวันนะเขต(ลาว) โดยไทยและลาวได้กู้เงินจากธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan Bank for International Co operations :JBIC) ดำเนินการก่อสร้างเป็นวงเงิน 4,700 ล้านเยน ซึ่งได้มีการเปิดใช้ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2550 การปรับปรุงและซ่อมแซมเส้นทางหมายเลข 9 ในสะหวันนะเขต ระยะทางประมาณ 210 กิโลเมตร โดยองค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency :JICA) และ ADB ให้การสนับสนุนด้านการเงิน ซึ่งได้เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 23 เมษายน พ.ศ. 2547 การปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 9 ในเวียดนาม จากลาวบาว--ดองฮาเพื่อเชื่อมต่อกับเส้นทางหมายเลข 1 การปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกที่ดานังและการขุดอุโมงค์ไฮวันระหว่างเว้-ดานัง ลอดภูเขายาว 7 กิโลเมตร ในเวียดนาม ซึ่งได้รับการสนับสนุนจาก ADB และ JBIC[4] บริเวณฝั่งตะวันออกยังประกอบด้วยโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษและนิคมอุตสาหกรรมได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน และเขตการค้าเสรีแดนสะหวัน ในลาว และเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวในเวียดนาม

2.2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาส่วนใหญ่เกี่ยวกับ GMS และ EWEC ส่วนใหญ่เป็นผลงานของนักวิชาการโดยเฉพาะนักเศรษฐศาสตร์ซึ่งได้รับการสนับสนุนจาก ADB นับตั้งแต่ ADB ได้เข้ามามีบทบาทในฐานะผู้สนับสนุนความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเกือบทั้งหมดหรือส่วนใหญ่เป็นการศึกษาในรูปแบบการวางแผนการดำเนินงาน หรือการประเมินผลโครงการ เพื่อสนับสนุนแผนงานของ GMS และ EWEC ที่ส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่ผลประโยชน์จากมิติของการพัฒนาทางเศรษฐกิจพบว่าแรงผลักดันของภาคเอกชนโดยเฉพาะนักลงทุนที่ญี่ปุ่นมีบทบาทสำคัญ ทำให้ ทิศทางของการศึกษาเปลี่ยนแปลงไปเพื่อสนับสนุน CBTA โดยเฉพาะการศึกษาของนักวิชาการญี่ปุ่น หรือนักวิชาการท้องถิ่นที่ได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานของญี่ปุ่น เช่น JICA และ JETRO โดยเฉพาะบทบาทของ Institute of Developing Economies (IDE-JETRO) ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐบาลญี่ปุ่น เช่น งาน

---

[4] ADB, Lao People's Democratic Republic and Socialist Republic of Viet Nam: Greater Mekong Subregion : East-West Corridor Project, Operations Evaluation Department, December 2008.

เรื่อง *Cities, SEZs and Connectivity in Major Provinces of Laos* ของ Vanthana Nolintha[5] ที่พบว่า การเติบโตอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจลาวซึ่งเกิดจากเสถียรภาพทางการเมืองและเศรษฐกิจมีส่วนผลักดันให้เกิดการพัฒนาเศรษฐกิจในแขวงใหญ่ๆของลาว เช่น นครหลวงเวียงจัน สะหวันนะเขต และจำปาสัก จากนโยบายการส่งเสริมการลงทุนทั้งในระดับรัฐบาลกลางและแขวง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนหลวง สะพานข้ามระหว่างประเทศ สนามบิน รวมทั้งการปรับปรุงการข้ามแดนโดยเฉพาะ CBTA ซึ่งเป็นซอฟต์แวร์สำคัญในการเชื่อมต่อ รวมทั้งการส่งเสริมการลงทุน (FDI) ในเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) โดยเสนอให้รัฐบาลลาวควรเร่งให้มีการดำเนินการตามกรอบข้อตกลง CBTA ระหว่างลาวและไทยให้มีผลในทางปฏิบัติเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานขนาดใหญ่ เช่น ถนนหลวง และสะพานข้ามระหว่างประเทศงานของ Nguyen Binh Giang เรื่อง Potential Economic Corridors between. Vietnam and Lao PDR: Roles Played by Vietnam[6] ที่ศึกษาถึงสถานะการขนส่งในระเบียงเศรษฐกิจในด้านการคมนาคมขนส่งระหว่างลาวกับเวียดนาม พบว่า การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจในด้านการคมนาคมขนส่งของเวียดนามถูกกำหนดโดยรัฐบาลกลางเพื่อลดช่องว่างความยากจนและช่องว่างของโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานระหว่างส่วนกลางกับส่วนท้องถิ่นโดยเฉพาะการพัฒนาระบบโครงข่ายถนนซึ่งเป็นนโยบายที่แผนระยาวในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในการเติบโตทางเศรษฐกิจ ลดความยากจน รวมทั้งความมั่นคงของชาติ ตลอดจนการป้องกันภัยพิบัติทางธรรมชาติ เช่น น้ำท่วมในตอนกลางของประเทศ ซึ่งรัฐบาลเวียดนามมองระเบียงเศรษฐกิจเหล่านี้ว่าเป็นเส้นทางขนส่งในการแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศ (International Exchange Transport Routes) โดยรัฐบาลเวียดนามพยายามผลักดันให้เกิดโครงการที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการผลิตในลักษณะของเขตเศรษฐกิจชายแดนขึ้นในระเบียงเศรษฐกิจระหว่างลาวกับเวียดนาม และผลักดันให้เกิดการค้าเสรี และระบบโลจิสติกส์ขึ้นโดยเชื่อมโยงกับการขนส่งทางรางในแนวเหนือ-ใต้ของเวียดนาม โดยรัฐบาลลาวและเวียดนามได้มีความร่วมมือกันในด้านศุลกากรและการตรวจคนเข้าเมืองในบริเวณพรมแดนโดยมีการนำการตรวจปล่อยในบริเวณเดียวกัน (Single Window Inspection) มาใช้ ซึ่งพบว่าเป็นไปด้วยดีงานของ Ikumo Isono เรื่อง Economic Impacts of the Economic Corridor Development in Mekong Region[7] ที่ศึกษาถึงผลกระทางเศรษฐกิจของ EWEC กับการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างประเทศในลาว พบว่าการอำนวยความสะดวกและลดขั้นตอนด้านพิธีการศุลกากรเป็นมาตรการสำคัญที่นำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจ โดยการพัฒนาโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานทางกายภาพต้องพัฒนาไปควบคู่กับลด

---

[5] Vanthana Nolintha, Cities, SEZs and Connectivity in Major Provinces of Laos, In Masami Ishida (ed.), Intra- and Inter-City Connectivity in the Mekong Region, BRC Report. No.6. Bangkok Research Center, IDE-JETRO, Bangkok, 2011

[6] Nguyen Binh Giang, Potential Economic Corridors between. Vietnam and Lao PDR: Roles Played by Vietnam, In ISHIDA Masami (ed.), Emerging Economic Corridors in the Mekong Region,. BRC (Bangkok Research Center) Research Report. No.8, IDE-JETRO, Bangkok, 2012

[7] Ikumo Isono “Economic Impacts of the Economic Corridor Development,” Mekong Region Investment Climat of Major Cities in CLMV Countries, BRC Research Report No.4. IDE-JETRO, Bangkok, 2010

ขั้นตอนด้านพิธีการศุลกากร และยังพบว่า ระเบียงเศรษฐกิจได้สร้างความได้เปรียบให้กับเมืองชายแดน โดยรัฐบาลกลางควรหาทางทำให้การลดขั้นตอนด้านพิธีการศุลกากรเกิดผลในทางปฏิบัติซึ่งพบว่ามีการดำเนินการเฉพาะแต่ในจุดผ่านแดนของไทยและเวียดนามเท่านั้น และควรมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยการสร้างความสมดุลไม่ให้เมืองชายแดนต่างๆแข่งขันกันเอง นอกจากนี้ยังพบอีกว่า ระเบียงเศรษฐกิจได้เพิ่มมูลค่าการค้า และเพิ่มการขยายตัวของ GDP ไปในภูมิภาคของแนวระบียงเศรษฐกิจอย่างไรก็ตาม ในกรณีของ ADB หรือ JICA แม้จะมีการศึกษาในด้านมิติทางสังคมบ้างแต่ก็เป็นการศึกษาถึงการลดความยากจน (Poverty Reduction) โดยมองจากดัชนีชี้วัดการเติบโตทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการลงทุนหรือการค้าผ่านแดนโดยไม่มีการศึกษาถึงผลกระทบทางลบจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นพบว่า มีการศึกษาที่ได้รับการสนับสนุนทุนจากหน่วยงานหรือองค์กรทางตะวันตกบ้างซึ่งให้ภาพที่แตกต่างกับ ADB เช่น การศึกษาถึงการท่องเที่ยวบนเส้นทางหมายเลข 9 ในลาวและเวียดนามของ Robert Travers เรื่อง Tourism on Road 9 in Lao PDR and Vietnam: Identifying Opportunities for the Poor[8] พบว่า รูปแบบการใช้เส้นทางหมายเลข 9 ในลาว ใน 2007 ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของ EWEC ที่ถูกใช้เป็นเส้นทางผ่าน (Short Cut) ของนักท่องเที่ยวไทยที่เดินทางผ่านสะพานมิตรภาพลาว-ไทยแห่งที่ 2 มายังแขวงสะหวันนะเขตมากที่สุด โดย 4/5 จากจำนวน 12,000 คน ใช้เส้นทางหมายเลข 9 ผ่านโดยไม่หยุดแวะพักเพื่อไปท่องเที่ยวยังเวียดนาม ซึ่งเป็นความล้มเหลวของแผนการบูรณาการในการพัฒนาถนนกับยุทธศาสตร์การพัฒนาการท่องเที่ยวของลาว โดยผลประโยชน์ส่วนใหญ่ตกกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและโรงแรมของเวียดนาม ความท้าทายของลาวคือ การแทรกแซง (Intervention) ในการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในบริเวณเส้นทางหมายเลข 9 ของแขวงสะหวันนะเขต

2.3 สรุปกรอบแนวคิด

การศึกษาใช้กรอบแนวคิดความสัมพันธ์ในกรอบความร่วมมือที่มีอยู่ กล่าวคือ 1) ความร่วมมือพหุภาคีในกรอบ GMS 2) ความร่วมมือทวิภาคีไทย-ลาว ซึ่งความร่วมมือทั้ง 2 นี้สัมพันธ์กันในลักษณะทับซ้อน กล่าวคือ ในการเจรจาบรรลุข้อตกลงใดๆ ภายใต้กรอบความร่วมมือหนึ่งๆ หากไม่ประสบผล ก็จะเลี่ยงไปเจรจาหรือใช้ข้อตกลงในอีกกรอบความร่วมมือเพื่อบรรลุข้อตกลงหรือปฏิบัติได้ภายให้หลักคิด to maximize gains โดยเอาผลประโยชน์ของตนเป็นที่ตั้ง และในบางครั้งก็มิได้พิจารณาในภาพรวมของภูมิภาคให้เป็นไปตามหลักแนวคิดของ corridors

---

[8] Robert Travers, Tourism on Road 9 in Lao PDR and Vietnam: Identifying opportunities for the poor, SNV Netherlands Development Organization, 2007.

บทที่ 3
ผลการศึกษา

3.1 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS CBTA)

GMS CBTA ถือเป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือในสาขาการคมนาคมขนส่งภายใต้กรอบ GMS มีวัตถุประสงค์สำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร (Goods and People)ผ่านแดนระหว่างประเทศภาคีทั้ง 6 ประเทศเพื่อให้กฎระเบียบของการขนส่งสินค้าและขนส่งคนโดยสารมีความเรียบง่าย (Simplified) และสอดคล้องกัน (Harmonized) เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) โดยทุกประเทศที่เป็นภาคีความตกลงได้จัดทำภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลง เพื่อกำหนดความตกลงและได้ลงนาม (Signed) เรียบร้อยแล้วทั้ง 20 ฉบับ ประกอบด้วยภาคผนวก (Annex) 17 ฉบับ และพิธีสาร (Protocol) 3 ฉบับ ดังนี้

ภาคผนวก 1	การขนส่งสินค้าอันตราย
ภาคผนวก 2	การจดทะเบียนยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
ภาคผนวก 3	การขนส่งสินค้าเน่าง่าย
ภาคผนวก 4	การอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งข้ามแดน
ภาคผนวก 5	การข้ามแดนของบุคคล
ภาคผนวก 6	กฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากร สำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ
ภาคผนวก 7	ข้อบังคับการจราจรและสัญญาณจราจร
ภาคผนวก 8	การนำเข้ารถยนต์ชั่วคราว
ภาคผนวก 9	หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน
ภาคผนวก 10	เงื่อนไขการขนส่ง
ภาคผนวก 11	มาตรฐานและข้อกำหนดสำหรับการออกแบบ และก่อสร้างถนนและสะพาน
ภาคผนวก 12	จุดผ่านแดนและการอำนวยความสะดวกและ การให้บริการในการผ่านแดน
ภาคผนวก 13 เอ	หลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
ภาคผนวก 13บี	หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน
ภาคผนวก 14	กฎเกณฑ์ศุลกากรสำหรับคอนเทนเนอร์
ภาคผนวก 15	ระบบการจัดแบ่งประเภทพิกัดสินค้า
ภาคผนวก 16	หลักเกณฑ์เรื่องใบอนุญาตขับขี่
พิธีสาร 1	การกำหนดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ จุดเข้าและออกประเทศ

พิธีสาร 2	ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการขนส่งผ่านแดน
พิธีสาร 3	โควตาการบริการขนส่งและการออกใบอนุญาต

อย่างไรก็ตาม ความตกลง CBTA จะมีผลใช้บังคับเมื่อประเทศสมาชิกทั้ง 6 ประเทศให้สัตยาบัน (Ratified) โดยไทยเป็นประเทศเดียวที่ยังไม่ได้ให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงดังกล่าวครบทกฉบับ[9] ดังนั้นเพื่อให้ประเทศสมาชิกที่มีความพร้อมและมีพรมแดนติดกันสามารถนำสาระความตกลงไปใช้ดำเนินการก่อน ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) จึงเห็นว่าควรเริ่มดำเนินการในจุดผ่านแดนนำร่องระหว่างประเทศภาคีคู่สัญญาที่มีชายแดนติดต่อกันทำให้มีการดำเนินการใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (The Initial Implementation of the Cross Border Transport Agreement : IICBTA) ซึ่ง 2 ใน 7 จุดผ่านแดนนำร่องระหว่างประเทศภาคีคู่สัญญา ได้แก่ มุกดาหาร (ไทย) สะหวันนะเขต (ลาว) และแดนสะหวัน (ลาว) ลาวบาว (เวียดนาม) อยู่ในพื้นที่แขวงสะหวันนะเขตของลาว และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โดยมีการจัดทำเป็น Memorandum of Understanding on The Initial Implementation of the Cross Border Transport Agreement (MOU on the IICBTA) และมีการนำการตรวจปล่อยในบริเวณเดียวกัน Single Window Inspection (SWI) และการตรวจแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียว (Single Stop Inspection) (SSI) มาใช้ในปฏิบัติงานในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area) : CCA)

ในการศึกษาครั้งนี้ผู้ศึกษาจึงได้ใช้การดำเนินการภายใต้ IICBTA ในกรอบ GMS ที่ได้ดำเนินการไปแล้วในแขวงสะหวันนะเขต ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนนำร่องระหว่างประเทศ 2 จุด ได้แก่ มุกดาหาร (ลาว) สะหวันนะเขต (ไทย) และแดนสะหวัน (ลาว) ลาวบาว (เวียดนาม) มาเป็นกรอบเพื่อใช้เป็นแนวทางในการวิเคราะห์ พบว่า การดำเนินการภายในปัจจุบันมิได้เป็นไปภายใต้ GMS CBTA เพียงอย่างเดียว หากแต่พบว่า มีการนำความตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่งทางถนนที่เกี่ยวข้องมาบังคับใช้ในบางกรณี คือ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-สปป.ลาว พ.ศ. 2542 และข้อตกลงกำหนดรายละเอียด พ.ศ. 2544 และความตกลง GMS CBTA 2 ฝ่าย ระหว่าง ลาว-ไทย พ.ศ. 2548

สาระสำคัญของความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-สปป.ลาว พ.ศ. 2542 และข้อตกลงกำหนดรายละเอียด พ.ศ. 2544 ที่ได้ดำเนินการไปแล้ว มีดังต่อไปนี้

---

[9] ไทยได้ให้สัตยาบันแล้วจำนวน 14 ฉบับ คงเหลือ 6 ฉบับ ซึ่งต้องออกกฎหมายอนุวัติการผนวกก่อน ได้แก่ ภาคผนวก 1 การขนส่งสินค้าอันตราย ภาคผนวก 4 การอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งข้ามแดนภาคผนวก 6 กฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากร สำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ ภาคผนวก 8 การนำเข้ารถยนต์ชั่วคราว ภาคผนวก 9 หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน และภาคผนวก 10 เงื่อนไขการขนส่ง และภาคผนวก 14 กฎเกณฑ์ศุลกากรสำหรับคอนเทนเนอร์

มาตรการ	ดำเนินงานแล้ว (Implement)	ยังไม่ได้ดำเนินงาน (Non-Implement)	ปัญหาและอุปสรรค
ครอบคลุมการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทั้งกรณีข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งมีผลทำให้ยานพาหนะของไทยและลาวสามารถเดินทาเข้าไปในดินแดนของอีกฝ่าย หรือผ่านแดนไปยังประเทศที่สามที่มีความตกลงกับประเทศคู่สัญญาได้	X		
ไม่ครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจุดภายในดินแดนของประเทศภาคีคู่สัญญา (Cabotage) และการขนส่งสินค้าอันตรายหรือสินค้าต้องห้ามตามกฎหมายกฎหมายภายในของประเทศภาคี คู่สัญญายังใช้บังคับแก่การขนส่งภายในประเทศอยู่	X		
เปิดเสรีผู้ประกอบการขนส่งทางถนนไทย-ลาว	X		
มีการยอมรับการประกอบการขนส่ง การจดทะเบียนยานพาหนะ และการตรวจสภาพรถระหว่างกัน	X		
การกำหนดราคาค่าขนส่งสินค้าเป็นไปตามกลไกตลาด แต่รัฐบาลของทั้งสองประเทศจะเข้าไปควบคุมดูแลในการกำหนดอัตราค่าโดยสาร	X		
พาหนะที่อนุญาตให้มีการใช้ในการขนส่งได้ คือ รถบรรทุกเดี่ยว (Rigid vehicle) และรถที่มีการพ่วง (Articulated vehicle or semi-trailer)	X		
มีการจัดตั้งคณะทำงานร่วมเพื่อติดตาม และแก้ไขปัญหาการเปิดเสรีการขนส่งทางถนนไทย-ลาว	X		
การขนส่งพิเศษ เช่น การขนส่งสินค้าอันตรายจะต้องได้รับอนุญาตจากประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่งก่อน	X		
มีการกำหนดจุดผ่านแดน/เส้นทางในการขนส่งไว้	X		
โควตาจำนวนรถสำหรับการขนส่งสินค้า (Permit) จำนวน 400 คัน	X		

ความคืบหน้าของการดำเนินงานตามบันทึกความเข้าใจการเริ่มใช้ความตกลง GMS CBTA 3 ฝ่าย (ไทย-ลาว-เวียดนาม) ลงนามวันที่ 23 สิงหาคม 2550 ณ ด่านสะหวันนะเขต-มุกดาหาร ด่านแดนสะหวัน-ลาวบาว*

มาตรการ	ดำเนินงานแล้ว (Implement)	ยังไม่ได้ดำเนินงาน (Non-Implement)	ปัญหาและอุปสรรค	หมายเหตุ
การนำระบบ SWI (Single Window Inspection) หรือระบบการตรวจสอบร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาใช้ที่จุดผ่านแดนอย่างค่อยเป็นค่อยไป		X		
การนำระบบ SSI (Single Stop Inspection) หรือระบบการตรวจสอบร่วมกันแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียวครั้งเดียวมาใช้อย่างค่อยเป็นค่อยไป		X		
การอนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่าง 3 ประเทศตามแนว EWEC	X			มีการริเริ่มใช้ระบบการค้ำประกันสินค้าผ่านแดน (Customs Transit Systems)
การยอมรับผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานของประเทศภาคีอื่น	X			
เส้นทางการขนส่ง (แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน-ลาวบาว-ดองฮา-เว้ -ดานัง)		X		การใช้งานเส้นทางยังอยู่ในระดับต่ำดังนั้นเพื่อเป็นการแก้ ไขปัญหาทั้ง 3 ประเทศจึงได้เสนอขยายเส้นทางการเดินรถให้ครอบคลุม 3 เมืองหลวง (ฮานอย

มาตรการ	ดำเนินงานแล้ว (Implement)	ยังไม่ได้ดำเนินงาน (Non-Implement)	ปัญหาและอุปสรรค	หมายเหตุ
				กรุงเทพฯ และเวียงจันทน์) และ 2 ท่าเรือ (ท่าเรือไฮฟองและท่าเรือแหลมฉบัง)
ร่วมกันจัดตั้งบริการขนส่งผู้โดยสารประจำทางระหว่าง 3 ประเทศ		X	ไทยยังติดขัดกฎหมายภายใน	
การยอมรับหนังสือรับรองการจดทะเบียน แผ่นป้ายทะเบียน และหนังสือรับรองสภาพรถ ใบอนุญาตขับขี่ซึ่งกันและกัน	X		ในทางปฏิบัติยังไม่ครอบคลุมตลอดเส้นทาง 3 ประเทศ	
การดำเนินการเกี่ยวกับระบบพิธีการศุลกากรผ่านแดน 3 ประเทศ ไทย-ลาว-เวียดนาม สำหรับสินค้า รถยนต์ นำเข้าชั่วคราวและคอนเทนเนอร์ นำเข้าชั่วคราวตามที่กำหนดไว้ในภาคผนวก 6 กฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ กฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากร สำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศภาคผนวก8 การนำเข้ารถยนต์ชั่วคราว ภาคผนวก 14กฎเกณฑ์ศุลกากรสำหรับคอนเทนเนอร์	X			
การจัดตั้งกลไกติดตามการดำเนินงานตามบันทึกความ	X			

มาตรการ	ดำเนินงานแล้ว (Implement)	ยังไม่ได้ดำเนินงาน (Non-Implement)	ปัญหาและอุปสรรค	หมายเหตุ
เข้าใจ CTBA				
โควตาจำนวนรถสำหรับการขนส่งสินค้า (Permit) จำนวน 400 คัน	X		ผู้ประกอบการเลี่ยงที่จะไปใช้โควตาในส่วนของความตกลงทวิภาคีลาว-ไทยมากกว่า	

*เปิดการจราจรบนเส้นทาง EWEC วันที่ 11 มิถุนายน พ.ศ. 2552

ความคืบหน้าของการดำเนินงานตามบันทึกความเข้าใจการเริ่มใช้ความตกลง GMS CBTA 2 ฝ่าย ระหว่าง ลาว-ไทย ลงนามวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2548

มาตรการ	ดำเนินงานแล้ว (Implement)	ยังไม่ได้ดำเนินงาน (Non-Implement)	ปัญหาและอุปสรรค	หมายเหตุ
การทดลองระบบ SWI (Single Window Inspection) หรือระบบการตรวจสอบร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาใช้ที่จุดผ่านแดน		X	-การมอบอำนาจจากส่วนกลางมายังหน่วยงานปฏิบัติ -งบประมาณในการจัดหาและติดตั้งระบบ IT แลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างศุลกากรกับหน่วยงาน Quarantines และ Immigration	
การทดลองระบบ SSI (Single Stop Inspection) หรือระบบการตรวจสอบร่วมกันแบบเบ็ดเสร็จจุด		X	ลาวมีความพร้อมและมีกฎหมายรองรับ แต่ไทยยังไม่มีกฎหมาย	

มาตรการ	ดำเนินงานแล้ว (Implement)	ยังไม่ได้ดำเนินงาน (Non-Implement)	ปัญหาและอุปสรรค	หมายเหตุ
เดียวครั้งเดียว (การนำภาคผนวก 4 ของ CTBAมาใช้ ณ CCA			รองรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area : CCA) ต้องรอ พ.ร.บ.การอำนวยความสะดวกว่าด้วยการขนส่งข้ามแดน พ.ศ....และ พ.ร.บ.ศุลกากร ฉบับที่... พ.ศ.....	
การจัดทำคู่มือเกี่ยวกับการข้ามแดนและการผ่านแดนให้เป็นไปในแนวเดียวกัน	X			การจัดทำ Operation Manual ร่วมกับ ADB ภาษาลาว-อังกฤษ
การประสานเวลาปฏิบัติงานและความร่วมมือระหว่างเจ้าหน้าที่ผ่านแดน	X		ได้กำหนดเวลาเปิด-ปิดทำการด่านให้ตรงกัน	-มีการศึกษาร่วมกับ ADB ถึงระยะเวลาที่ใช้ในการข้ามแดน (Time Release Studies) -การแลกเปลี่ยนข้อมูลล่วงหน้าเกี่ยวกับการตรวจปล่อยสินค้าระหว่างลาวและไทย (Advance Exchange of

มาตรการ	ดำเนินงานแล้ว (Implement)	ยังไม่ได้ดำเนินงาน (Non-Implement)	ปัญหาและอุปสรรค	หมายเหตุ
				Information มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลใบขนสินค้าขาออก โดยลาวจะจัดส่งข้อมูลทั้งหมดของ ส่วนไทยสงวนสิทธิข้อมูลราคาสินค้าโดยการแลกเปลี่ยนอยู่บนพื้นฐานของหลักการบริหารความเสี่ยงเมื่อได้รับการร้องขอการแลกเปลี่ยนใช้ระบบข้อมูล Internet โดย ADB เป็นผู้สนับสนุน
การแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรทางถนน		X		
การใช้มาตรการอื่นๆ เพื่อสามารถปฏิบัติได้ก่อน	X			

3.2 ความคืบหน้าของการดำเนินงานตามข้อตกลง GMS CBTA

3.2.1 การอำนวยความสะดวกด้านพิธีการข้ามแดน ซึ่งเป็นประเด็นที่ ADB ให้ความสำคัญในลำดับต้นๆ พบว่า

1) การตรวจปล่อยในบริเวณเดียวกัน (Single Window Inspection-SWI) โดยเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้อง เช่น ตรวจคนเข้าเมือง ศุลกากร กักกันโรคพืชและสัตว์ ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ร่วมกันและพร้อมกัน ณ ด่านพรมแดนของประเทศใดประเทศหนึ่ง ในการตรวจตราคน พาหนะและสินค้าพบว่า ได้เริ่มมีการดำเนินการไปแล้ว เนื่องจากไม่ขัดต่อกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ

2) การตรวจแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียว (Single Stop Inspection-SSI) ซึ่งเจ้าหน้าที่ของประเทศที่มีชายแดนติดต่อกันจะปฏิบัติงานตรวจร่วมกันเพื่อให้มีการตรวจเพียงครั้งเดียวที่ด่านขาเข้าซึ่งเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในประเทศขาออกจะไปปฏิบัติงานในประเทศขาเข้าพบว่า ยังไม่สามารถปฏิบัติได้เนื่องจากติดขัดในข้อกฎหมายของแต่ละประเทศที่จะมอบและยอมรับอำนาจ

3) มีการประสานงานและความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานของที่จุดข้ามแดนของทั้งสองฝ่าย โดยการจัดเวลาปฏิบัติงาน เช่น การกำหนดเวลาเปิด-ปิดด่านให้สอดคล้องกันระหว่างสองประเทศ และการแลกเปลี่ยนข้อมูลล่วงหน้าระหว่างเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของแต่ละประเทศและการยอมรับเอกสารร่วมกันเช่น หนังสือรับรองการจดทะเบียนรถ หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถแผ่นป้ายทะเบียนรถ การติดเครื่องหมายแสดงประเทศ เป็นต้น

4) พบว่า มีความคืบหน้าไปพอสมควรในการใช้เอกสารอิเลคโทรนิกส์ (EDI) โดยการกรอกข้อมูลการส่งสินค้าในคอมพิวเตอร์แล้วส่งให้ศุลกากรดำเนินการเพื่อส่งข้อมูลล่วงหน้าก่อนเดินทางขนส่ง หรือการใช้แบบฟอร์มการขนส่งสินค้าใบเดียว ประเทศผู้ส่งออกสามารถผ่านแดนได้ทุกประเทศที่ขนส่งผ่าน[10] ปัจจุบันภาคีทุกประเทศยอมรับเอกสารแบบฟอร์มการขนส่งสินค้าซึ่งออกโดยประเทศผู้ส่งออกสินค้าแล้วโดยไม่ต้องออกเอกสารใหม่เมื่อถึงจุดผ่านแดน แต่แบบฟอร์มที่ใช้ยังไม่ได้มีรูปแบบเดียวกัน

3.2.2 การขนส่งคนโดยสารข้ามแดน

1) การออกวีซ่าระยะยาวแบบเข้า-ออกได้หลายครั้ง (Prolonged Period Multiple Visas) ให้แก่บุคคลซึ่งมีหน้าที่ปฏิบัติงานในการขนส่งข้ามพรมแดน พบว่า ยังไม่ได้รับความสะดวก เพราะต้องใช้เอกสารจากหลายหน่วยงานและใช้เวลาในการดำเนินการ

2) การร่วมกันจัดตั้งบริการขนส่งผู้โดยสารประจำทางระหว่าง 3 ประเทศยังไม่สามารถเกิดขึ้นได้ เนื่องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของแต่ละประเทศยังไม่ให้การรับรอง สำหรับรถยนต์โดยสารไทย-ลาวที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันนั้นอยู่อาศัยความความตกลงทวิภาคีไทย-ลาว จึงไม่สามารถเดินรถไปถึงเวียดนามได้

3.2.3 การขนส่งสินค้าข้ามแดน มีหลักเกณฑ์ในเรื่องด่านศุลกากร การจราจรผ่านแดน การตรวจโรคพืชและสัตว์ การขนส่งสินค้าอันตราย การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายชัดเจนยัง แต่ไม่ได้รับการปฏิบัติอย่างตรงไปตรงมา เช่น อาหารทะเลจากชายฝั่งเวียดนามซึ่งมีราคาถูก แต่เมื่อขนส่งไปที่แขวงสะหวันนะเขตหรือมุกดาหารแล้ว จะมีราคาขายแพงกว่าอาหารทะเลที่ส่งไปจากอ่าวไทยหรือแม้แต่ทะเลด้านอ่าวเบงกอล เนื่องจากผู้ประกอบการมีค่าใช้จ่ายที่อยู่นอกเหนือระเบียบที่ทางราชการกำหนด[11]

3.2.4 หลักเกณฑ์การยอมรับพาหนะทางถนน

1) ในหลักการยอมให้รถของประเทศอื่นที่จดทะเบียนโดยถูกต้องตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศเข้ามาในอาณาเขตของตนไม่ว่าจะเป็นรถพวงมาลัยซ้ายหรือรถพวงมาลัยขวา ไม่ว่าจะเป็นการทำการในเชิงพาณิชย์หรือเพื่อสินจ้างหรือเพื่อส่วนตัว แต่ในทาง

---

[10] ธนวรรธน์ มานะทัต, กงสุล สถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว, สัมภาษณ์.

[11] อีดิธ นามประกาย, อดีตประธานหอการค้าจังหวัดมุกดาหาร, สัมภาษณ์.

ปฏิบัติแล้วยังพบว่ามีการกีดกันโดยอาศัยกฎระเบียบอื่นที่มีเนื้อหาเกี่ยวเนื่อง เช่น รถพวงมาลัยขวาจากไทยสามารถเข้าไปในลาวได้ แต่ไม่สามารถวิ่งผ่านเข้าเวียดนามได้ เพราะกฎหมายภายในเวียดนามระบุห้าม ยกเว้นการเข้าไปในโอกาสพิเศษที่ต้องขออนุญาตเป็นครั้งๆ ไป สำหรับรถขนส่งจากเวียดนามหรือลาวก็ไม่สามารถเข้าไทยเพื่อการขนส่งได้เพราะไม่ได้รับอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก[12]

2) กฎจราจรและเครื่องหมายจราจรยังไม่ได้รับการปรับเปลี่ยนกฎจราจรและเครื่องหมายจราจรให้เป็นไปตามกฎและมาตรฐานที่กำหนดไว้ แต่ละประเทศยังคงใช้เครื่องหมายจราจรดั้งเดิมของตน ซึ่งสร้างปัญหาให้กับผู้ขับขี่ ยกเว้นในกรณีของไทยที่มีความเป็นสากลมากกว่า

3) รถยนต์ที่เข้าไปในอาณาเขตของประเทศอื่นจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของประเทศนั้นในการทำประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลที่สาม แต่ปัญหาที่พบเสมอคือ การประกันภัยไม่ครอบคลุมความเสียหาย แต่ละประเทศควรกำหนดให้ชัดเจนว่า การประกันภัยครอบคลุมความเสียหายอะไรบ้าง และเป็นจำนวนเท่าใด

4) อาเซียนมีความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถที่ออกให้โดยเจ้าหน้าที่ของประเทศอื่นและคำแปลภาษาอังกฤษของหน่วยงานที่ออกใบอนุญาต แต่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติในแต่ละประเทศมักอ้างว่า ไม่มีหรือไม่รู้จักข้อตกลง ดังกล่าว เป็นผลให้ถูกจับกุมและปรับ ซึ่งคนไทยจำนวนมากที่ขับรถส่วนตัวไปท่องเที่ยวที่ สปป.ลาวจะเคยประสบเหตุการณ์เช่นนี้มาแล้ว

3.2.5 โครงสร้างพื้นฐาน

1) การใช้เส้นทางการขนส่งตามแนว EWEC (แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน-ลาวบาว-ดองฮา-เว้ -ดานัง) ยังไม่สามารถดำเนินการได้ตลอดเส้นทาง ขณะที่เส้นทางที่ใช้ในปัจจุบันพบว่า การใช้งานเส้นทางยังอยู่ในระดับต่ำดังนั้นเพื่อเป็นการแก้ ไขปัญหาทั้ง 3 ประเทศจึงได้เสนอขยายเส้นทางการเดินรถให้ครอบคลุม 3 เมืองหลวง (ฮานอย กรุงเทพฯ และเวียงจันทน์) และ 2 ท่าเรือ (ท่าเรือไฮฟองและท่าเรือแหลมฉบัง) เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าในการใช้งาน

2) ถนนและสะพานซึ่งเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศที่ต้องซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพดีและมีความปลอดภัย ภายใต้การดูแลของหน่วยงานโยธาของแต่ละประเทศ เพื่อให้เป็นที่มั่นใจว่าการการข้ามพรมแดนจะเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพนั้น พบว่าเส้นทางหมายเลข 9 ซึ่ง ADB และรัฐบาลญี่ปุ่นได้ให้เงินกู้และเงินช่วยเหลือแก่ลาวเพื่อก่อสร้างและยกระดับทางหลวงสายนี้ให้ได้มาตรฐานสากล และเปิดใช้ใน พ.ศ. 2547 นั้น เนื่องจากการใช้งานหนัก การบรรทุกน้ำหนักเกินและได้รับความเสียหายจากอุทกภัยทำให้ทรุดโทรมลงหลายครั้ง โดยรัฐบาลลาวขาดงบประมาณซ่อมแซม ทำให้รัฐบาลญี่ปุ่นต้องให้เงินกู้ และเงินช่วยเหลือการซ่อมแซมทางหลวงเลข 9 งบประมาณ 2.46 พันล้านเยน (26.64 ล้านเหรียญสหรัฐฯ) รวมเป็นระยะทาง 85.1 กม. ระหว่างเมืองอาดสะพังทอง-เมืองพะลานไซ กับช่วงเซท่ามวก-เมืองพิน แขวงสะหวันนะเขต ซึ่งจะแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2559[13]

---

[12] อีดิธ นามประกาย, อ้างแล้ว.

[13] สถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว

3.2.6 ในการดำเนินการภายที่อยู่ภายใต้หลายกรอบความ**ร่วมมือ** แต่ก็ยังมีประเด็นที่เสริมกัน เช่น การดำเนินงานระบบศุลกากรผ่านแดน (Custom Transit System : CTS) ระบบ CTS ในกรอบของอาเซียน กับ GMS มีความแตกต่างกัน แต่ของ GMS ไม่น่าจะดำเนินงานสำเร็จ เนื่องจากมีจำนวนเอกสารที่มาก ขั้นตอนการค้ำประกันที่ซ้ำซ้อน รวมทั้งไม่มีข้อยกเว้นให้กับผู้ขนส่งที่มีประวัติดี ไม่เน้นการใช้คอมพิวเตอร์และการบริหารจัดการความเสี่ยง ซึ่งอาจนำรูปแบบภายใต้กรอบของอาเซียนมาใช้ได้ หรือมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) เช่นกรณี Single Windows เนื่องจากประเทศอาเซียนในกลุ่ม CLMV ไม่เฉพาะแต่ลาวยังไม่มีความพร้อมในระบบคอมพิวเตอร์ การพัฒนาระบบนี้ใน CBTA ควบคู่กันไปจะเป็นการเตรียมการซึ่งเป็นประโยชน์เมื่อ ASEAN Single Windows มีผลบังคับใช้

3.2.7 การนำเข้าส่งออกสินค้าต้องผ่านพิธีการศุลกากรซึ่งเป็นต้นทุนการนำเข้าส่งออกที่สำคัญ การลดขั้นตอนกฎระเบียบ การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง และการขนส่งโดยรถบรรทุก จะทำให้มูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีความตกลง ไทย-ลาว-เวียดนาม ตามเส้นทางหมายเลข 9 แม้จะสามารถย่นระยะเวลาการขนส่ง ในทางตรงข้ามกลับเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายให้กับผู้ขนส่งมากขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับระบบเก่าที่ไม่มีเรื่องวางเงินค้ำประกัน รวมทั้งการชำระเงินค่าฟอร์มใหม่ ทำให้เปลี่ยนไปขนส่งสินค้าในระบบเดิม เพราะไม่ต้องการเสียค่าใช้จ่ายเพิ่ม เช่นเดียวกับการที่สมาคมผู้ขนส่งของเวียดนาม (VATA) ซึ่งทำหน้าที่เป็นองค์กรค้ำประกันเห็นว่าไม่คุ้มค่า และความต้องการในการขนส่งมีน้อยทำให้การดำเนินงานระบบศุลกากรผ่านแดน (Custom Transit System : CTS) ระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม ตามแนวพื้นที่ EWEC ยังไม่เห็นผลในทางปฏิบัติ โดยเห็นว่า ควรแยก เรื่อง ระบบศุลกากรผ่านแดน (Custom Transit System : CTS) ออกจาก CBTA เพราะผู้ประกอบการขนส่งไม่จำเป็นต้องใช้ระบบ CTS ทุกราย เช่น การท่องเที่ยว

3.2.8 ข้อเสนอของทุกหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และนักวิชาการ ล้วนเร่งผลักดันให้ความตกลง CBTA ที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนโดยไม่ต้องเปลี่ยนยานพาหนะ มีผลบังคับใช้ได้อย่างเต็มที่ในทางปฏิบัติ แต่สิ่งที่ต้องเข้าใจ คือ กฎหมายและกฎระเบียบของประเทศสมาชิกที่ไม่สอดคล้องกับข้อตกลงระหว่างประเทศหรือความร่วมมือระดับภูมิภาคอย่างมีประสิทธิภาพ และข้อจำกัดในประเทศสมาชิกทำให้ไม่สามารถนำหลักการไปปฏิบัติได้ ทำให้เวลาเปิด-ปิดของด่านพรมแดน และเวลาราชการของแต่ละประเทศอาจมีความลักลั่นกัน กฎจราจรของไทย-ลาว-เวียดนามแตกต่างกัน ค่าประกันภัย ความรับผิดชอบตามกฎหมาย และค่าธรรมเนียมผ่านด่านของแต่ละประเทศแตกต่างกัน เช่น การกำหนดพิกัดการบรรทุกสินค้าที่แตกต่างกันโดยลาวอนุญาตให้บรรทุกได้ 22 ตัน หรือรถบรรทุกของไทยไม่สามารถเข้าไปในเวียดนามได้เนื่องจากมีพวงมาลัยอยู่ทางด้านขวาและการจำกัดความเร็วรถบรรทุกในเวียดนาม 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง แต่บางกรณีอาจเป็นมาตรการทางการค้าที่มิใช่มาตรการทางภาษี (Non Tariff Measures: NTMs)[14] บางมาตรการที่มีลักษณะเป็นมาตรการกีดกันทางการค้าที่มิใช่มาตรการทางภาษี (Non Tariff Barriers: NTBs) เช่น การเก็บค่าธรรมเนียมสินค้าผ่านแดนของลาวร้อยละ 3 ถึง 5 ซึ่งกระทบต่อต้นทุนในการขนส่ง หรือ

---

[14] ศุภชัย พานิชภักดิ์, ประสบการณ์และบทบาทคนไทยในเวทีโลก, กระทรวงการต่างประเทศ (16 กรกฎาคม 2557).

การที่ไทยต้องวิ่งรถเปล่ากลับมา ไม่สามารถบรรทุกสินค้าของลาว กลับมาได้ ซึ่งมีข้อตกลงของไทยและลาวในการขนส่งสินค้าของฝ่ายใดให้ใช้รถฝ่ายนั้นขนส่ง

3.2.9 ณ ปัจจุบันที่ยังไม่มีการให้สัตยาบันความตกลงใดๆ จึงอาจกล่าวได้ว่า การใช้เส้นทางเป็นการใช้โดยอนุโลมภายใต้นัยของความตกลงทวิภาคีว่าด้วยการขนส่งทางถนนไทย-ลาว พ.ศ. 2542 และความตกลงทวิภาคีว่าด้วยการขนส่งทางถนนลาว-เวียดนาม พ.ศ. 2539 ในบางมาตราที่เข้าข่ายไปพลาง ซึ่งมีช่องว่างและไม่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในทางปฏิบัติ ในหลายกรณี มีการตีความเป็นประโยชน์แก่ฝ่ายตน

3.2.10. ลาวให้ความสำคัญต่อโครงการพัฒนาประเทศ ภายใต้โครงการเชื่อมโยง GMS CBTA ลาวเห็นประโยชน์ในการพัฒนาโครงข่ายสาธารณูปโภคเพื่อเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมต่อ ลาวจึงเป็นประเทศแรกๆ ที่ลงนามและให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารต่างๆ[15] เนื่องจากลาวหวังเป็นอย่างยิ่งว่า โครงการนี้จะช่วยก่อให้เกิดการพัฒนาในแขวงสะหวันนะเขต[16] ซึ่งจะสามารถใช้เป็นต้นแบบในการพัฒนาในพื้นที่อื่นๆ ได้ต่อไป

3.2.11 ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจยังไม่ชัดเจนต่อประเทศที่เป็นทางผ่าน เช่น ลาวในฐานะคนกลางเกิดความไม่สบายใจว่า ตนจะได้รับผลประโยชน์น้อยที่สุด เนื่องจากมีบทบาทเป็นเพียงเส้นทางผ่าน จนมีผู้กล่าวว่า “ต่อไปลาวก็จะได้กินแต่ฝุ่น” ซึ่งหลังจากที่มีการเริ่มใช้เส้นทางในปี 2550 ก็ดูเหมือนจะเป็นเช่นนั้นในระยะแรก เนื่องจากแขวงสะหวันนะเขตไม่มีแหล่งดึงดูดให้เกิดการแวะพัก ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยว หรือแม้แต่จุดพักรถ สถานีบริการน้ำมัน แต่ในปัจจุบันสถานการณ์ดีขึ้น มีจุดพักรถระหว่างทาง สถานีบริการน้ำมัน อย่างไรก็ดี เป้าหมายของผู้เดินทางยังคงมุ่งไปที่จุดหมายทั้งสองด้าน คือ เวียดนามและไทย

3.2.12 โครงการในลักษณะนี้เมื่ออธิบายในทางทฤษฎีและในเชิงนโยบายแล้วจะพบว่า การมีโครงสร้างสาธารณูปโภคที่พร้อมมิได้เป็นเครื่องยืนยันความสำเร็จของการดำเนินการ หากแต่ เป็นผลประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง ที่สุดแล้ว ผู้ศึกษาพบว่า ผลประโยชน์แห่งชาติตนจะอยู่สูงสุด จากการที่ลาวเร่งลงนามและให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารเป็นประเทศแรกๆ ก็เนื่องจากเห็นประโยชน์ในการพัฒนาประเทศ ในขณะที่เวียดนามและไทยค่อยๆ ดำเนินการโดยให้เหตุผลต่างๆ นานานั้น อาจกล่าวได้ว่า เป็นการถ่วงเวลา เนื่องจากหากดำเนินการโดยเร็ว จะกระทบต่อผลประโยชน์เดิมที่มีอยู่ อย่างไรก็ดี ในกรณีของลาว ผู้ศึกษาพบว่า มีช่องว่างระหว่างนโยบายเร่งรัดของรัฐบาลกับการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ในพื้นที่ ซึ่งผู้ศึกษามีความเห็นว่า ทั้งหมดนี้เป็นเรื่องที่เสียโอกาส เนื่องจาก ผลประโยชน์ที่ควรได้รับจากการใช้ประโยชน์เส้นทางนั้นมากกว่า ผลประโยชน์เฉพาะกลุ่มใดๆ หรืออาจกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า ประเทศที่เกี่ยวข้องต่างเลือกใช้ยุทธศาสตร์ในการ Maximize gain หรือเป็นข้ออ้างในการบรรลุผลประโยชน์แห่งชาติ โดยมิได้คำนึงภาพรวมในภูมิภาคตามหลักแนวคิดของ Corridors

---

15 บุนเกิด สังสมสัก รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศ สปป.ลาว กล่าวต่อที่ประชุมระดับรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการต่างประเทศลาว – ไทย – เวียดนามเกี่ยวกับแนวพื้นที่เศรษฐกิจ ตะวันออก – ตะวันตก/ East – West Economic Corridor: EWEC (ฝั่งตะวันออก) วันที่ 18 พฤษภาคม 2555

16 ดูภาคผนวก

บทที่ 4
บทสรุปและข้อเสนอแนะ

4.1 สรุปผลการศึกษา

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region: GMS มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ ผ่านกลยุทธ์หลัก 3 ด้าน คือ การเชื่อมโยงระหว่างกัน (Connectivity) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitiveness) การรวมกลุ่มกันในอนุภูมิภาค (Community) ซึ่ง หลังวิกฤตเศรษฐกิจใน พ.ศ. 2540 ประเทศ GMS ได้นำแนวคิดการพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridor) มาใช้ซึ่งเป็นการพัฒนาแบบองค์รวมในพื้นที่ที่มีศักยภาพตามแนวคมนาคมเชื่อมโยงหลักของอนุภูมิภาค โดย ADB ได้นิยามคำว่า “แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ” ภายใต้หลักการสำคัญคือการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้า คนและบริการ เป้าหมายหลักเพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันโดยลดต้นทุนด้านการค้าข้ามแดน การขนส่งและการผลิตร่วม

ADB คาดหวังว่า เส้นทางต่างๆ ข้างต้นจะมีส่วนช่วยในการพัฒนาศักยภาพทางเศรษฐกิจประเทศต่างๆในภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ประสิทธิภาพด้านการคมนาคมขนส่งไม่ได้ขึ้นกับความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานแต่อย่างเดียว แต่ยังรวมถึงการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบด้านการค้า การลงทุนและพิธีการศุลกากรให้มีความสะดวก ลดความซ้ำซ้อนและขั้นตอนที่ยุ่งยาก

หลังจากที่มีการลงนามความตกลง CBTA ไทยเป็นประเทศเดียวที่ยังไม่ได้ให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงดังกล่าวครบทุกฉบับ เพื่อมิให้เกิดสุญญากาศในการดำเนินงาน ADB ได้เริ่มดำเนินการในจุดผ่านแดนนำร่องระหว่างประเทศภาคีคู่สัญญาที่มีชายแดนติดต่อกันทำให้มีการดำเนินการใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (The Initial Implementation of the Cross Border Transport Agreement : IICBTA) ซึ่ง 2 ใน 7 จุดผ่านแดนนำร่องระหว่างประเทศภาคีคู่สัญญา ได้แก่ มุกดาหาร (ไทย) สะหวันนะเขต (ลาว) และแดนสะหวัน (ลาว) ลาวบาว (เวียดนาม)

ผู้ศึกษาพบว่า ในระหว่างการดำเนินการ มีกรอบความตกลงซ้ำซ้อนกันอยู่ได้แก่ 1) IICBTA ไทย-ลาว-เวียดนาม ในกรอบ GMS 2) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-สปป.ลาว พ.ศ. 2542 และข้อตกลงกำหนดรายละเอียด พ.ศ. 2544 และ 3) ความตกลง GMS CBTA 2 ฝ่าย ระหว่าง ลาว-ไทย พ.ศ. 2548 ดังนั้น การที่ดูเหมือนว่า การดำเนินการในภาพรวมดำเนินไปได้ แต่ในความเป็นจริง การดำเนินการที่ดำเนินอยู่อาศัยความในความตกลงที่ 2) และ 3) มากกว่าที่จะเป็นไปตาม IICBTA ไทย-ลาว-เวียดนาม

ผู้ศึกษาสรุปว่า โครงการนี้ไม่มีความคืบหน้าดังที่ได้มีการคาดการณ์ไว้ โดยมีปัญหาและอุปสรรค คือ ประเทศสมาชิกยังมิได้ให้สัตยาบันความตกลงฯ อย่างครบถ้วน ส่งผลให้มีการดำเนินการเป็นไปอย่างลูกผสมดังที่กล่าวมาข้างต้น

4.2 ข้อเสนอแนะ

4.2.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1) การทำความตกลงในระดับนโยบายบางครั้งเป็นไปเพื่อการดำรงความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของประเทศสมาชิก แต่ขาดความพร้อมและการสื่อสารที่ชัดเจน ทำให้เจ้าหน้าที่ที่รับช่วงปฏิบัติงานต่อขาดความรู้ความเข้าใจ ดังนั้น การปรับปรุงด้าน Soft Infrastructure เช่น กฎระเบียบต่างๆ ควรดำเนินการก่อนโดยไม่ต้องรอการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็น Hard Infrastructure โดยควรเร่งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกควบคู่ไปกับการเตรียมความพร้อมแก่เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานและผู้ประกอบการ

2) ในระหว่างการดำเนินการ ควรกำหนดให้มีกลไกการประสานงานในระดับท้องถิ่นของทั้ง 3 ประเทศ จังหวัด/แขวง จัดทำระบบร่วมกัน ประชุมกันอย่างต่อเนื่อง เพื่อเร่งรัด และหากมีความชัดเจนในเรื่องกฎระเบียบ และบรรลุการให้สัตยาบันแล้ว ควรมีองค์กรต่างหากในลักษณะ Joint Development Enterprise ขึ้นมาดูแล เนื่องจากเป็นผลประโยชน์ร่วมกัน มิใช่เป็นของผู้ใดผู้หนึ่ง ซึ่งองค์กรร่วมนี้จะมีหน้าที่สำคัญในการบริหารจัดการให้เกิดความชัดเจนและเป็นประโยชน์กับทุกฝ่าย

3) เพื่อรองรับการใช้ประโยชน์ที่ยั่งยืน ควรมีนโยบายส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่งสินค้า ในปัจจุบัน มีโครงการก่อสร้างทางรถไฟในแขวงสะหวันนะเขตเพื่อเชื่อมต่อไปที่ชายแดนเวียดนาม ซึ่งโครงการนี้จะเป็นประโยชน์มากขึ้น หากสามารถเชื่อมเข้าสู่ระบบรางของประเทศไทยได้

4.2.2 ข้อเสนอแนะในการดำเนินการ

1) การขนส่งทางบกผ่านเส้นทางหมายเลข 9 นี้ ประหยัดเวลากว่าการขนส่งทางเรือที่ท่าเรือแหลมฉบัง แต่ก็มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นร้อยละ 50 และจากการประเมินของธนาคารโลก พบปัญหาการวิ่งรถเที่ยวเปล่าโดยไม่มีการขนสินค้าในการเดินทางขากลับ ทำให้ต้องมีการขยายเส้นทางระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม ในเส้นทางการขนส่งจากแม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์ – มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน-ลาวบาว-ดองฮา-เว้ –ดานัง เป็น ให้ครอบคลุม 3 เมืองหลวง (ฮานอย กรุงเทพฯ และเวียงจันทน์) และ 2 ท่าเรือ (ท่าเรือไฮฟองและท่าเรือแหลมฉบัง) ดังนั้นจึงควรพัฒนาห่วงโซ่อุปทานด้านการค้า การผลิต และผู้บริโภคในบริเวณเส้นทาง ซึ่งจะเพิ่มอุปสงค์ในด้านการขนส่ง โดยควรสนับสนุนให้การค้าชายแดนและการค้าข้ามแดนที่ผิดกฎหมายเป็นการค้าอย่างถูกต้อง และเร่งพัฒนาศักยภาพของโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษและนิคมอุตสาหกรรมในพื้นที่โครงการซึ่งดำเนินการอยู่แล้ว ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน และเขตการค้าเสรีแดนสะหวันในลาว และเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาวในเวียดนาม ควรประเมินความพร้อมของผู้ให้บริการ ด้านโลจิสติกส์ (Logistic Service Providers : LSP) จากสภาพโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นอยู่และการให้บริการแก่ผู้ผลิตที่เป็นอยู่บนเงื่อนไขข้อจำกัดที่เป็นอยู่ให้สอดคล้องกับห่วงโซ่อุปทาน และอาจเป็น

ปัญหาในอนาคตเมื่อเป็น AEC เกิดขึ้นเนื่องจากผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์ใน GMS มีขนาดเล็กซึ่งมีลักษณะเป็นผู้รับจ้างให้ดำเนินการทางด้านพิธีการศุลกากร และไม่สามารถแข่งขันกับ LSP เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย จีน และบริษัทข้ามชาติหลังเปิดเสรีโลจิสติกส์

2) รัฐบาลควรมีการกำหนด Timeframe ในแต่ละประเด็นให้ชัดเจน และเร่งรัดปฏิบัติให้ได้ตามนั้น นอกจากนี้ ยังควรกำหนดแนวทางการช่วยเหลือประเทศที่ไม่ได้ประโยชน์จากการเป็นทางผ่านของสินค้า เช่น ลาว ซึ่งอาจจะอยู่ในรูปของการช่วยเหลือ ด้านงบประมาณในการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการเงินและด้านเทคนิค และควรมีการพัฒนารูปแบบการเก็บค่าใช้โครงสร้างพื้นฐานอย่างเป็นระบบบนพื้นฐานของการใช้งาน (Who Used Who Paid) ในรูปของภาษีรถยนต์ประจำปี (เฉพาะยานพาหนะที่ใช้ขนส่งข้ามแดน) หรือพัฒนาระบบจัดเก็บค่าใช้ถนนและโครงสร้างพื้นฐานของยานพาหนะที่ใช้ทาง ณ จุดผ่านแดน

บรรณานุกรม

เอกสารภาษาไทย

กองส่งเสริมเศรษฐสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ภายใต้โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement: CBTA). พฤศจิกายน 2555.

เอกสารภาษาอังกฤษ

ADB. East-West Economic Corridor (EWEC) Strategy and Action Plan, Background Document for Governor Forum in the 2nd GMS Economic Corridors Forum. May 2009.

ADB. Lao People's Democratic Republic transport sector assessment, strategy, and road map. 2011.

ADB. Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Sub-regionTime to Shift Gears. 2008.

ASEAN. Policy Report for ASEAN Logistics Development Study. 2007.

Ikumo Isono. "Economic Impacts of the Economic Corridor Development". Mekong Region Investment Climate of Major Cities in CLMV Countries. BRC Research Report No.4. IDE-JETRO, Bangkok, 2010.

JETRO. GMS Development will change Logistics in Indochina. JETRO Censor, February 2007.

JICA and ALMEC Corporation. The Research on the Cross-border Transportation Infrastructure: Phase 2. Final Report, December 2007.

Ministry of Communication, Transportation, Post and Construction (MCTPC). Strategic Directions for the Development of the Road Sector. Vientiane, 2000.

Ministry of Communication, Transportation, Post and Construction (MCTPC). Road Network Statistics 2006. Vientiane, 2007.

Montague Lord. Impact of the EWEC on Development in Border Provinces Case Study of Savannakhet Province in Lao PDR. ADB, 2010.

Montague Lord. East-West Economic Corridor (EWEC)Strategy and Action Plan. ADB, May 2009.

National Economic Research Institute (NERI). The Study of Social-Economic Impacts on the Use of Road 9. Vientiane, 2001.

Nguyen Binh Giang. Potential Economic Corridors between. Vietnam and Lao PDR: Roles Played by Vietnam. In ISHIDA Masami (ed.). Emerging Economic Corridors in the Mekong Region. BRC (Bangkok Research Center) Research Report. No.8. IDE-JETRO, Bangkok, 2012.

Robert Travers. Tourism on Road 9 in Lao PDR and Vietnam: Identifying opportunities for the poor. SNV Netherlands Development Organization, 2007.

Stone, S. and Strutt, A. Transport Infrastructure and Trade Facilitation in the Greater Mekong Sub region. ADBI Working Paper Series 130(January 2009).

Vanthana Nolintha. Cities, SEZs and Connectivity in Major Provinces of Laos..In Masami Ishida (ed.). Intra- and Inter-City Connectivity in the Mekong Region. BRC Report. No.6. Bangkok Research Center, IDE-JETRO, Bangkok, 2011.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

บันทึกความเข้าใจว่าด้วย The Initial Implementation of the Cross Border Transport Agreement : IICBTA

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING
BETWEEN AND AMONG THE GOVERNMENTS OF THE LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC, THE KINGDOM OF THAILAND, AND THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM
ON
THE INITIAL IMPLEMENTATION OF THE AGREEMENT BETWEEN AND AMONG THE GOVERNMENTS OF THE KINGDOM OF CAMBODIA, THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA, THE LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC, THE UNION OF MYANMAR, THE KINGDOM OF THAILAND, AND THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM
FOR THE FACILITATION OF CROSS-BORDER TRANSPORT OF GOODS AND PEOPLE (IICBTA)
AT
LAO BAO, THE SOCIALIST REPUBLIC OF VIET NAM AND DANSAVANH, THE LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC,
AND
AT SAVANNAKHET, THE LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC AND MUKDAHAN, THE KINGDOM OF THAILAND

Referring to the Agreement Between and Among the Governments of the Lao People's Democratic Republic, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam for the Facilitation of Cross-Border Transport of Goods and People, originally signed on 26 November 1999 at Vientiane, The Lao People's Democratic Republic, amended at Yangon, Myanmar on 29 November 2001, acceded to by the Kingdom of Cambodia at Yangon, Myanmar on 29 November 2001, acceded to by the People's Republic of China ("PRC") at Phnom Penh, Cambodia on 3 November 2002, acceded to by the Union of Myanmar at Dali, PRC on 29 September 2003, and amended at Phnom Penh, Cambodia on 30 April 2004, hereinafter referred to as "the Agreement",

Recognizing that some Annexes and Protocols of the Agreement have yet to be ratified, and, consequently, interim measures should be undertaken to allow early implementation of the Agreement until such time that these Annexes and Protocols are ratified,

Referring to Article 5 (c) of Annex 4 of the Agreement calling expressly for the implementation of single-stop customs inspection procedure through a Memorandum of Understanding between the bordering country pairs, in order to specify the modality,

Now that the Transport Ministers of the Lao PDR, the Kingdom of Thailand, and the Socialist Republic of Viet Nam, which have been assigned by their respective Governments, met in Savannakhet on the 23rd of August 2007, and decided to undertake the IICBTA at the Dansavanh-Lao Bao and at Savannakhet-Mukdahan border crossing points, but not limited to the following actions.

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Traffic Rights

1. allow the operation of cross border road transport of goods and people between and among the Parties to the MOU along the East-West Economic Corridor as specified in Attachment 1 of Protocol 1 of the Agreement, at the Dansavanh-Lao Bao and at the Savannakhet- Mukdahan border crossing points.

2. recognize transport operators properly licensed by respective competent authorities of the Parties to the MOU and allow them to provide international transport services through Dansavanh-Lao Bao and Savannakhet- Mukdahan border crossing points.

Facilitation of Frontier Crossing Formalities

3. adopt single-window inspection (SWI) and single stop inspection (SSI) at the Dansavanh-Lao Bao border crossing point, and adopt SWI and gradually move towards the implementation of SSI at the Savannakhet- Mukdahan border crossing point.

4. cooperate with each other to allow for advance exchange of information and clearance of goods and people; and to dispatch the relevant border crossing documents to the authorities of the other Parties to the MOU, using all appropriate means of communication (e.g., courier, mail, facsimile, telex, electronic means).

5. conduct a review and execute a comparative survey of the documents, procedures, and formalities, and evaluate their absolute necessity, and eliminate any documents or formal requirements that are now superfluous or do not serve any particular purpose.

6. streamline and limit documents, procedures, and formalities, as well as harmonize the declaration/clearance documents.

7. periodically jointly carry out a study of border crossing times to monitor the effectiveness of cross-border facilitation measures.

8. provide facilities, equipment and personnel required for modern border management at the Dansavanh-Lao Bao and Savannakhet- Mukdahan border crossing points.

Cross-Border Movement of People

9. comply with the International Health Regulations, the Code of Practice of the World Health Organization (WHO) on Border Health Quarantine. When a traveler is upon medical examination found to be infected with a dangerous communicable disease offer appropriate medical care and treatment in isolation/quarantine to the individual, and notify promptly the WHO and the Ministry of Health of the other Parties to the MOU via the appropriate channels in accordance with applicable rules.

10. continue to exempt from customs duties and taxes, personal effects carried by people not engaged in cross-border transport operations (e.g., clothes and necessities for personal hygiene in reasonable quantities, luggage, currency for living expenses); and enforce their respective national regulations concerning personal effects carried by people engaged in cross-border transport operations.

11. jointly establish cross-border passenger transport services between and among the Parties to the MOU.

Cross-Border Transport of Goods

12. continue to exempt, unless an irregularity is suspected, sealed goods including sealed containers in international transit from
    a) routine physical customs inspection at the border, and
    b) customs escorts in the national territory.

13. continue to exempt goods in transit from any customs duties and taxes.

14. continue grant freedom of transit through its territory for transit traffic to or from the territory of the Parties to the MOU.

15. recognize issuing/guaranteeing organizations/institutions approved by other Parties to the MOU to provide guarantees for cargo in transit in the territories of the Parties to the MOU.

16. for the cross-border movement of dangerous goods permitted on a case-by-case basis, endeavour to implement the applicable measures under Part 2 of the United Nations Recommendations on the Transport of Dangerous Goods/Model Regulations and/or the European Agreement Concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road (ADR).

17. grant priority border crossing clearance for perishable goods.

Admittance of Road Vehicles

18. continue to mutually recognize the vehicle registration certificate, registration plate, and inspection certificate of the other Parties to the MOU.

19. continue to disseminate updated information on the Host Country weight axle load, and dimensions standards for vehicles through local newspapers, periodic publications, and/or other forms of media.

20. disseminate information on location(s), the cost, the documents, and time required to apply for third-party motor vehicle liability insurance coverage and its period of validity through local newspapers, periodic publications, and/or other forms of media in the English language, make available third-party motor vehicle insurance contracts in the English language.

21. continue to mutually recognize domestic driving license(s) issued by the Issuing Authority of the other Parties to the MOU.

22. continue to grant for a period of **30 days**, temporary admission to its territory Motor Vehicles (and the fuel contained in its original supply tanks, its lubricants, maintenance supplies, and spare parts in reasonable quantities) registered in the other Parties to the MOU, without payment of import duties and taxes and free of other prohibitions and restrictions, subject to re-exportation.

Miscellaneous Provisions

23. take other actions necessary to establish transit and inland customs clearance regime.

24. continue to have the price setting for its cross border transport services determined by market forces.

25. hold trilateral meetings, as deemed necessary, between respective officials, with the participation of their respective Competent Authorities at the Dansavanh-Lao Bao and at the Savannakhet - Mukdahan border crossing points to monitor progress of implementation of this MOU and report as well as to bring any outstanding issues to the attention of their respective National Transport Facilitation Committees for guidance and resolution.

26. staff the contact points, where possible, with personnel proficient in English and/or in the national language of the other Parties to the MOU.

27. where necessary, conform its relevant national legislation (and regulations) with the contents of the MOU.

28. conduct training, individually and jointly with the other Parties to the MOU, for relevant Competent Authorities at the Dansavanh-Lao Bao and at the Savannakhet-Mukdahan border crossing points on the implementation of the Agreement and its Annexes and Protocols.

29. prepare or revise, as necessary, manuals of procedures for all relevant Competent Authorities, for the implementation of this MOU.

30. any other matters arising from the implementation of this MOU which are not covered by this MOU shall be subject to the Agreement.

31. set up a Joint Lao-Thai-Viet Nam Task Force to:

a) coordinate with all respective relevant Competent Authorities for the implementation of this MOU;

b) carry out all necessary actions to ensure the smooth and orderly implementation of this MOU;

c) assist and advice their respective Competent Authorities at the border crossing points in the performance of their duties in compliance with the MOU; and

d) monitor and follow up the implementation of the MOU and make a quarterly report to their respective relevant authorities, as deemed necessary.

32. any Party to the MOU may propose amendment(s) to the MOU. Such amendment(s) shall be subject to the mutual consent of the Parties to the MOU, and shall be effected by the signing of an addendum to the MOU by the duly authorized representatives of their National Transport Facilitation Committees.

This Memorandum of Understanding becomes effective on the date of its signature, bringing into effect the implementation of the Agreement at the Dansavanh-Lao Bao and at the Savannakhet- Mukdahan border crossing points.

Done at Savannakhet on 23 August, 2007, in three originals in the English language.

For the Government of the Lao People's Democratic Republic	For the Government of the Kingdom of Thailand	For the Government of the Socialist Republic of Viet Nam
Sommad Pholsena Minister of Communication Transport Post and Construction	Sansern Wongcha-um Deputy Minister of Transport	Ho Nghia Dung Minister of Transport

ภาคผนวก ข

ความตกลงขนส่งทางถนน ไทย-ลาว พ.ศ. 2542

AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND

AND

THE GOVERNMENT OF THE LAO PEOPLE'S

DEMOCRATIC REPUBLIC

ON ROAD TRANSPORT

The Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Lao People's Democratic Republic, hereinafter referred to as "the Contracting Parties",

Desiring to promote and strengthen further the friendly relations and good neighborliness existing between the two countries,

Aiming to enhance the facilitation of international road transport between their countries on the basis of independence, sovereignty, integrity, and equality,

With an objective to enhance the development of international road transport between and among the nations of South East Asia with a view to increasing prosperity and well-being among the people of South East Asia.

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

The Contracting Parties shall grant to each other the right to transport goods and passengers between the Contracting Parties, and shall also include the right to transport goods and passengers from the territory of a Contracting Party in transit through the territory of the other Contracting Party carried out by vehicles used for commercial purposes whether or not governmentally or privately owned without transshipment to a third country or vice versa from a third country in transit through the territory of a Contracting Party to the territory of the other Contracting Party. The grant of transport rights under this Agreement does not include the right to conduct internal transport of goods and passengers between two points located within the territory of the other Contracting Party.

In case of necessity, the Contracting Parties shall permit the transshipment of goods in transit. Such permission shall be granted only after the Thai Ministry of Transport and Communications and the Lao Ministry of Communication, Transport, Post and Construction have concluded a subsidiary agreement specifying relevant elements thereto.

ARTICLE 2

The Contracting Parties shall authorize the use of vehicles of transport operators duly licensed to provide international transport services under the laws of either Contracting Party or those of a third country which has concluded bilateral agreements with both Contracting Parties, to carry out international transport and transit transport as mentioned in Article 1.

ARTICLE 3

The Contracting Parties shall promptly facilitate the transport of passengers, goods and goods in transit, at their border check-points provided they have all proper transport documents issued by competent authorities concerned of either Contracting Party and shall not impose unnecessary customs escort or inspection of goods.

ARTICLE 4

This Agreement shall apply to all types of road transport, except for the transport of dangerous goods or equipment which is prohibited under the laws and regulations of the Contracting Parties, unless where special permission to do so has been granted by the Contracting Parties.

Without prejudice to the rights of the Contracting Parties under Article 1, the transport of goods and passengers under this Agreement in the territory of a Contracting Party shall comply with the national laws and regulations of that Contracting Party.

ARTICLE 5

The Contracting Parties agree that goods in transit to the Lao People's Democratic Republic shall be removed from the ship directly to the Lao People's Democratic Republic's warehouse for transit goods or from ship directly to the Lao People's Democratic Republic and vice versa from the Lao People's Democratic Republic directly to its warehouse for transit goods or from the Lao People's Democratic Republic directly to the ship, provided that relevant transport documents are available and the packages are clearly marked. The competent authorities of the Contracting Parties shall further discuss the various service charges which shall not exceed relevant domestic rates.

ARTICLE 6

With regard to goods in transit through the territory of either Contracting Party, the goods owner is entitled to select transport operators of the other Contracting Party or those of a third country, provided such transport operators are so authorized under the laws and regulations of both Contracting Parties.

ARTICLE 7

Upon request, the competent officers of each Contracting Party shall facilitate, as deemed appropriate, the goods owner in searching for his goods which are believed to still remain in the warehouse of the other Contracting Party.

In the event that any transit goods to the Lao People's Democratic Republic be left in the territory of Thailand for a period of no less than ninety days since the date of its importation, such goods shall be considered unclaimed goods and subject to the same procedures applicable to unclaimed goods under Thai laws and regulations.

In the event that any transit goods to Thailand be left in the territory of the Lao People's Democratic Republic for a period of no less than ninety days since the date of its importation, such goods shall be considered unclaimed goods and subject to the same procedures applicable to unclaimed goods under Lao laws and regulations.

ARTICLE 8

The Contracting Parties agree that goods in transit that cause suspicion shall be subject to examination, upon mutual consent of both Contracting Parties; such examination must be conducted in the presence of the competent officers or representatives of both Contracting Parties.

ARTICLE 9

Goods in transit, when in the territory of either Contracting Party, shall be exempt from customs duties and taxes levied in the territory of that Contracting Party.

ARTICLE 10

The Ministry of Transport and Communications of Thailand and the Ministry of Communication, Transport, Post and Construction of the Lao People's Democratic Republic shall jointly determine the routes for operating international road transport and may submit such proposed routes for the approval of their respective governments, if deemed necessary.

The Contracting Parties shall designate their relevant authorities to conclude subsidiary arrangements pursuant to the purpose of this Agreement.

ARTICLE 11

Any dispute between the Contracting Parties arising from the interpretation or application of the provisions of this Agreement shall be settled through negotiations between both Contracting Parties or through other means to be agreed upon by both Contracting Parties.

ARTICLE 12

Amendments, modifications, or additions of any provision of this Agreement shall be mutually agreed upon by both Contracting Parties in writing.

ARTICLE 13

In case a multi-lateral agreement which provides for a greater grant of transport rights and transport facilitation than that provided for in this Agreement is concluded and in which both Contracting Parties become Parties to said agreement, the Contracting Parties shall amend this Agreement to comply with the provisions of said multilateral agreement.

ARTICLE 14

This Agreement shall, on the date of signature, supersede the Agreement on Transit of Goods between the Government of the Kingdom of Thailand and Government of the Lao People's Democratic Republic signed on 1 June 1978.

ARTICLE 15

This Agreement shall enter into force on the date of signature and shall remain in force for a period of one year. It shall be renewed automatically from year to year unless either Contracting Party has given to the other Contracting Party three months' notice in writing, prior to the date of expiry of the Agreement, of its intention to terminate the Agreement.

Done at Bangkok, on March 5, 1999, in duplicate, in the Thai, Lao, and English languages, all texts being equally authentic. In case the differences in interpretation and application of the present Agreement arise, the English text shall govern.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE KINGDOM OF THAILAND

(SUTHEP THAUGSUBAN)
Minister of Transport and
Communications

FOR THE GOVERNMENT OF
THE LAO PEOPLE'S
DEMOCRATIC REPUBLIC

(PHAO BOUNNAPHOL)
Minister of Communications, Transport
Post and Construction

ภาคผนวก ค
บันทึกแนบท้ายความตกลงขนส่งทางถนน ไทย-ลาว พ.ศ. 2544

SUBSIDIARY AGREEMENT SPECIFYING ROAD TRANSPORT ARRANGEMENTS
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND
AND
THE GOVERNMENT OF THE LAO PEOPLE'S DEMOCRATIC REPUBLIC

The Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Lao People's Democratic Republic (hereinafter referred to as "the Contracting Parties")

Recalling the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Lao People's Democratic Republic on Road Transport done at Bangkok on 5 March 1999;

Recognizing that Article 1 of the said Agreement provides for the Ministry of Transport and Communications of the Kingdom of Thailand and the Ministry of Communication, Transport, Post and Construction of the Lao People's Democratic Republic to conclude a subsidiary agreement to specify the details of transshipment of goods in transit through the territories of the Contracting Parties which shall form an integral part of the said Agreement;

Recognizing that Article 10 of the said Agreement provides for the relevant authorities to conclude subsidiary arrangements pursuant to the purpose of the said Agreement;

Desiring to promote and facilitate international road transport;

Agreeing that the conclusion of the Subsidiary Agreement Specifying Road Transport Arrangements between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Lao People's Democratic Republic (hereinafter referred to as "this Agreement") provides the most effective arrangement for facilitating international transport between the territories of the Contracting Parties;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement

1. "International transport" shall mean cross-border and transit transport.
2. "Cross-border transport" shall mean transport of goods or passengers between the territories of the Contracting Parties.
3. "Transit transport" shall mean transport of goods or passengers through the territory of either Contracting Party to a third country.
4. "Relevant authorities" shall mean agency or agencies designated by the government to be responsible for the implementation of this Agreement.
5. "Transport operator" shall mean a person or juristic person duly licensed under the laws of either Contracting Party to engage in transport of goods or passengers.
6. "Means of transport" shall mean passenger vehicle and goods vehicle.
7. "Passenger vehicle" shall mean a road vehicle, as specified in this Agreement, used for the transport of passengers.
8. "Goods vehicle" shall mean a road vehicle, as specified in this Agreement, used for transport of goods.
9. "Fixed-route transport" shall mean transport of goods or passengers on a specific route.
10. "Non fixed-route transport" shall mean transport of goods or passengers other than fixed-route transport.
11. "Special transport" shall mean transport of goods in which the load and dimension of goods exceed those permitted under the laws of either Contracting Party or transport of goods dangerous to health and environment.

Article 2

Border Crossing Points

For the purpose of transport of goods and passengers between the territories of the Contracting Parties, the Contracting Parties agree to designate the following border crossing points:

1. Lao PDR Border Crossing Points:
   a. International Border Crossing Points:
      1) Houeisai — Bokeo Province
      2) Friendship Bridge — Vientiane Municipality
      3) Thakhek — Khammouane Province
      4) Savannakhet — Savannakhet Province
      5) Vangtao — Champasak Province

b. Local Border Crossing Points:

1)	Nam Ngeun	Sayabouly Province
2)	Kenethao	Sayabouly Province
3)	Paksane	Bolikhamxay Province
4)	Paktaphane	Salavane Province
5)	Ban Vang	Vientiane Province

2. Thai Border Crossing Points:

Permanent Crossing Points:

1)	Chiang Khong	Chiang Rai Province
2)	Huai Kon	Nan Province
3)	Nong Khai	Nong Khai Province
4)	Nakhon Phanom	Nakhon Phanom Province
5)	Mukdahan	Mukdahan Province
6)	Chong Mek	Ubon Ratchathani Province
7)	Bueng Kan	Nong Khai Province
8)	Nong Phur	Loei Province
9)	Khok Pai	Loei Province
10)	Pak Saeng	Ubon Ratchathani Province

In case the situation warrants, the Contracting Parties may enter into negotiations in order to designate additional border crossing points.

Article 3

Means of Transport

Each Contracting Party shall authorize the use of means of transport duly registered and licensed by the other Contracting Party, as specified in **Annex A**, to transport goods and passengers under this Agreement.

Article 4

Technical Requirements of Means of Transport

Means of transport used for transport under this Agreement, shall conform to the technical requirements regarding vehicle dimensions, maximum weight and loads, emission standards and other related matters as specified in **Annex A** of this Agreement.

Article 5

Mutual Recognition of Inspection Certificates

1. The Contracting Parties undertake to institute periodic inspections as required by their laws of means of transport registered in the territory of each respective Contracting Party and used for international transport under this Agreement.

2. The Contracting Parties shall recognize periodic inspection certificates of the means of transport under this Agreement issued by the other Contracting Party, in accordance with the Agreement on the Recognition of Commercial Vehicle Inspection Certificates for Goods Vehicles and Public Services Vehicles Issued by ASEAN Member Countries done at Singapore on 10 September 1998.

Article 6

Means of Transport Documents

1. In carrying out transport operations under this Agreement, means of transport of one Contracting Party when in the territory of the other Contracting Party shall carry the following documents certified by the relevant authorities together with the English translations thereof:

(1) Means of transport registration certificate which contains details of the vehicle and name of vehicle owner
(2) Valid road tax payment documents
(3) Means of transport periodic inspection certificate
(4) Transport operating license
(5) Vehicle permit
(6) Third party motor vehicle liability insurance
(7) Invoice—in case of transport of goods
(8) Valid drivers license issued by the agency of that Contracting Party
(9) Passenger list—in case of transport of passengers
(10) Bill of lading—in case of goods in transit
(11) Packing List—in case of goods in transit
(12) List of necessary equipment, tools, spare parts, such as, fuel, engine lubricant which shall be reported to the Customs of the other Contracting Party at the border crossing point in order to request tax exemptions.

2. A Contracting Party may impose fines on any transport operator of the other Contracting Party, should that transport operator produce incorrect documents or fail to produce all required documents as mentioned above.

Article 7

Drivers, Vehicle Personnel and Means of Transport

1. Passengers, drivers and vehicle personnel of one Contracting Party while in the territory of the other Contracting Party shall comply with the laws, regulations and customary practice of the latter Contracting Party and shall not cause damage to the environment of that Contracting Party.

2. While in the territory of the other Contracting Party, means of transport under this Agreement shall stop at the designated rest areas or parking areas as specified in **Annex B** and shall exit the territory of the other Contracting Party within the time period specified. Should the means of transport be unable to exit the territory of the other Contracting Party due to a breakdown or accident or force majeure the relevant authorities shall be notified as soon as possible.

Article 8

Designation of International Road Transport Routes

For the benefit of transport under this Agreement, the Contracting Parties hereby designate cross-border and transit transport routes between and through the territories of the Contracting Parties as follows:

In the Lao People's Democratic Republic:

1. Route Houeisai-NamTha: from Houeisai-NamTha-Boten (Laos/China Border) by via Route Number 3

Route NamTha-MuangKhoua: from NamTha-Oudomxay-MuangKhoua (Laos/Vietnam Border) by via Route Number 1

2. Route Oudomxay-Veunekham: from Oudomxay-Luangphrabang-Vientiane-Paksane-Thakhek-Savannakhet-Pakse-Veunekham (Laos/Cambodia Border) by via Route Number 13

3. Route Bolikhamxay-Namphao: from Bolikhamxay-LakSao-Namphao (Laos/Vietnam Border) by via Route Number 8

4. Route Savannakhet-Denesavan: from Savannakhet-Seno-MuangPhine-Sepone-Denesavan (Laos/Vietnam Border) by via Route Number 9

5. Route Vangtao-Pakse: from Vangtao-Pakse by via Route Number 10

6. Route Thakhek-Chalo: from Thakek-Mahaxay-Yommarad-Chalo (Laos/Vietnam Border) by via Route Number 12

7. Route Pakse-Attapeu: from Pakse-Attapeu (Laos/Vietnam Border) by via Route Numbers 13 and 18

In the Kingdom of Thailand:

1. Network Mae Sai-Bangkok: Start from Mae Sai cross Chiang Rai-Phayao-Lampang-Tak-Kamphaeng Phet - Nakhon Sawan - Sing Buri - Ang Thong-Pathumthani to Bangkok by using Highway Route Numbers 1 and 32 and Intercity Motorway Number 9 (East Outer Ring Road)

2. Network Chiang Khong-Chiang Rai: Start from Chiang Khong to Chiang Rai by using Highway Route Numbers 1020 and 1152

3. Network Nong Khai-Bangkok: Start from Nong Khai via Udon Thani-Khon Kaen-Nakon Ratchasima-Sara Buri-Pathumthani to Bangkok by using Highway Route Numbers 2 and 1

4. Network Mukdahan-Mae Sot: Start from Mukdahan via Kalasin-Khon Kaen-Phitsanulok-Sukhothai-Tak to Amphoe Mae Sot by using Highway Route Numbers 2042, 213, 209, 12 and 105

5. Network Hin Kong-Aranyaprathet: Start from Hin Kong (Junction from Highway Route Number 1) via Nakhonnayok-Prachin Buri-Sa Kaeo to Amphoe Aranyaprathet (Thailand/Cambodia Border) by using Highway Route Number 33

6. Network Nakhon Ratchasima-Maptaput: Start from Nakhon Ratchasima via Amphoe Kabinburi-Amphoe Phanom Sarakham to Maptaput by using Highway Route Numbers 304, 331, 36 and 3191

7. Network Bangkok-Laem Chabang: Start from Bangkok via Chonburi-Laem Chabang to Maptaput by using Intercity Motorway Number 7 (new Bangkok-Chonburi Motorway) and Highway Route Number 36

8. Network Bangkok-Sungai Kolok: Start from Bangkok via Samut Sakhon-Samut Songkhram-Phetchaburi-Prachuap Khiri Khan-Chumphon-Phatthalung-Pattani-Narathiwat to Sungai Kolok by using Highway Route Numbers 35, 4, 41, 43, 42, 4084 and 4057

9. Network Nakhon Ratchasima-Ubon Ratchathani-Chong Mek: Start from Nakhon Ratchasima via Amphoe Chok Chai-Amphoe Det Udom-Ubon Ratchathani to Chong Mek by using Highway Route Numbers 224, 24 and 217

10. Network Amphoe Som Det-Sakhon Nakhon-Nakhon Phanom by using Highway Route Numbers 213 and 22

The Contracting Parties agree that the international designated routes may be added or amended through consultation from time to time.

Article 9

Transport of Passengers

1. Cross-Border Transport:

Cross-border transport of passengers between the territories of the Contracting Parties shall be subject to the approval from the other Contracting Party and shall comply with the following regulations:

a) Immigrations, customs, public health inspections and other inspections related to entering the territory of a Contracting Party shall be carried out at a single point within the frontier post of each Contracting Party.

b) It shall be prohibited to transport: Passengers without all required travelling documents, prohibited persons, armed persons, persons in possession of dangerous materials or substances which are dangerous to passenger health or the environment.

c) the rates of transport fees and charges for other transport related services shall be agreed upon by the Contracting Parties.

2. Transit Transport:

The Contracting Parties shall facilitate the transport of passengers, from the territory of the other Contracting Party in transit through its territory to a third country, or from a third country in transit through its territory to the territory of the other Contracting Party whether or not such transport is carried out by means of transport of the other Contracting Party or those of a third country which has concluded bilateral agreements on road transport with both Contracting Parties in accordance with Article 2 of the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Lao People's Democratic Republic on Road Transport done at Bangkok on 5 March 1999.

Article 10

Transport of Goods

1. Cross-Border Transport:

The Contracting Parties shall authorize transport operators duly licensed by other Contracting Party to provide cross-border transport of goods between the territories of the Contracting Parties by using its means of transport, or the means of transport of the other Contracting Party or of a third country which has concluded bilateral agreements on road transport with both Contracting Parties in accordance with Article 2 of the Agreement between the Government of the Kingdom of Thailand and the Government of the Lao People's Democratic Republic on Road Transport done at Bangkok on 5 March 1999.

2. Transit Transport:

2.1 The Contracting Parties shall authorize the use of means of transport as specified in **Annex A** to carry out cross-border and transit transport of goods between and through the territories of the Contracting Parties under this Agreement.

Means of transport other than that mentioned above, shall be subject to special authorization from the Contracting Parties.

2.2 The Contracting Parties shall allow transshipment of goods in transit, in the following circumstances:

a) a vehicle is involved in a traffic accident or experiences a breakdown and is immobilized;

b) force majeure.

3. Cross-border and transit transport of goods between and through the territories of the Contracting Parties under this Agreement shall strictly comply with the relevant regulations of the Contracting Parties.

4. Price setting for transport of goods shall be determined by market forces.

Article 11

Special Transport

1. Special transport under this Agreement, shall be subject to authorization from the relevant authorities of the other Contracting Party. Such relevant authorities shall notify the result of its decision within 15 days after having received the application.

2. Means of Transport used in carrying out special transport shall display special signs in accordance and in compliance with the international practices mutually agreed upon by the Contracting Parties.

Article 12

Transport Services

1. Transport operators of each Contracting Party interested in carrying out international transport under this Agreement shall submit their applications to operate international road transport services in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

2. Any transport operator of one Contracting Party who has received such authorization as mentioned in paragraph 1 of this Article, may transport goods or passengers into or from the territory of the other Contracting Party.

Article 13

Inspections at Frontier Posts

1. Inspection of means of transport carried out by each Contracting Party in accordance with its regulations relating to entering and exiting its territory shall be conducted only at its frontier posts.

2. Inspection of goods in transit or goods transported by containers shall comply with international practices.

Article 14

Report at Inspection Points

Drivers of means of transport under this Agreement shall report at the inspection points to be agreed upon by the Contracting Parties.

Article 15

Transit Fees and Other Service Charges

1. The Contracting Parties shall collect service charges and fees related to transit under this Agreement at their designated border points at the rate set by each Contracting Party.

2. Fees for the usage of warehouse, storage yard, cargo/truck terminal, transshipment of goods services and other service charges including fees for port services shall be in accordance with the rates set by the Contracting Party providing the services and shall not exceed those collected from its national operators. Any change to such fees and charges shall be notified to the other Contracting Party 3 months prior to entering into force.

Article 16

Representative Office

In order to provide relevant authorities of each Contracting Party points of communications with transport operators of the other Contracting Party, each Contracting Party shall allow any transport operator of the other Contracting Party under this Agreement to set up a representative office in its territory or appoint an agent registered under the laws of the Contracting Parties.

Article 17

Assistance in case of Traffic Accidents

Should the means of transport under this Agreement including persons or goods of one Contracting Party be involved in a traffic accident in the territory of the other Contracting Party, the latter shall provide all possible assistance to the means of transport, including persons or goods, and notify the relevant authorities of the former Contracting Party as soon as possible. Reasonable costs, incurred from providing such assistance under this Agreement shall be borne by the former Contracting Party.

Article 18

Infringement of the Agreement

1. Should a transport operator of one Contracting Party violate the provisions of this Agreement or the laws or regulations of the other Contracting Party, the incident shall be resolved under the laws of the latter Contracting Party.

2. In case a violation of this Agreement is due to force majeure or natural disasters, the Contracting Parties shall resolve the issue through negotiations.

Article 19

Dispute Settlement

Any dispute arising from the application or interpretation of this Agreement shall be settled through negotiations between the Contracting Parties.

Article 20

Evaluation

The Contracting Parties agree to meet every year to evaluate and study new methods to increase efficiency in the implementation of this Agreement. The Contracting Parties agree to take turns to host the meeting.

Article 21

Amendments

Any amendments, modifications or additions to the provisions of this Agreement shall be mutually agreed upon in writing by the Contracting Parties.

Article 22

Entry into Force

This Agreement shall enter into force 60 days after signing and shall remain in force for a period of one year. It shall be renewed automatically from year to year unless either Contracting Party has given to the other Contracting Party three months' prior notice in writing, prior to the date of expiry of the Agreement, of its intention to terminate the Agreement.

Done at Bangkok on August 17, 2001, in duplicate, in the Thai, Lao, and English languages, all texts being equally authentic. In case the differences in interpretation and application of the present Agreement arise, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF
THE KINGDOM OF THAILAND

WANMUHAMADNOOR MATHA
Minister of Transport and
Communications

FOR THE GOVERNMENT OF
THE LAO PEOPLE'S
DEMOCRATIC REPUBLIC

BOUATHONG VONGLOKHAM
Minister of Communication, Transport,
Post and Construction

ANNEX A
CATEGORY AND TYPE OF MEANS OF TRANSPORT

The Contracting Parties agree to specify the category and type of means of transport used to carry out transport under this Agreement as follows:

A. Goods Vehicles

1. Type of goods vehicles shall conform to the specifications in Protocols 3 and 4 of the ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit done at Hanoi on 16 December 1998.

2. Type of goods vehicles:

a) Rigid vehicle

b) Articulated vehicle or semi-trailer

Goods vehicle dimension and technical requirements shall be as specified in the attachment to this Annex.

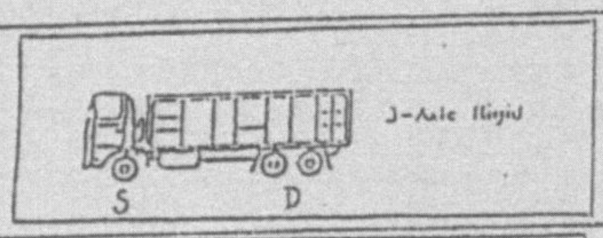
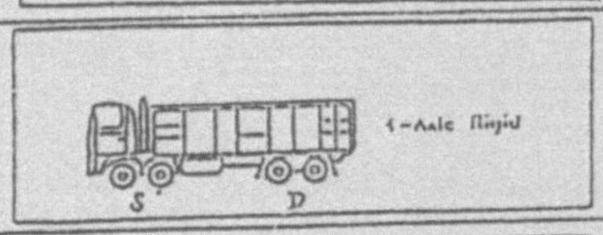
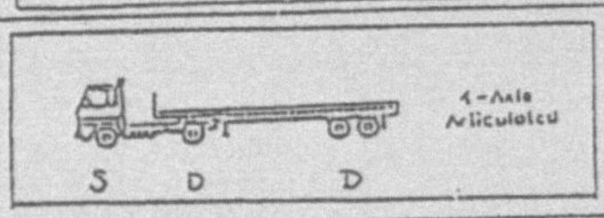
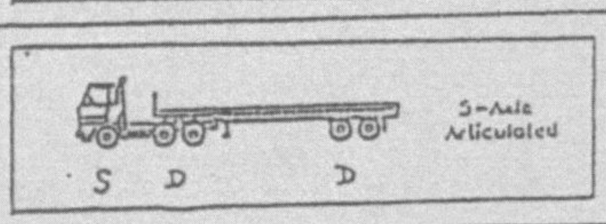
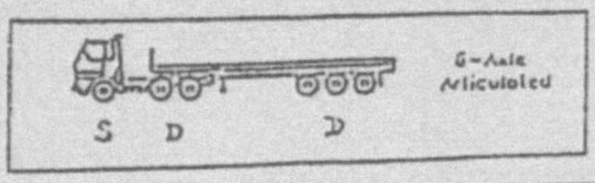
B. Passenger Vehicles

Passenger vehicles shall conform to international standards with a maximum of 45 seats.

Attachment to Annex A

MAXIMUM GOODS VEHICLE DIMENSION AND WEIGHT

1.	Maximum Length of Vehicle			
	1.1	Rigid Vehicle	not exceeding	12.20 meter
	1.2	Articulated Vehicle	not exceeding	16.00 meter
2.	Maximum Width of Vehicle			
		All vehicles	not exceeding	2.50 meter
3.	Maximum Height of Vehicle			
		All vehicles	not exceeding	4.20 meter
4.	Maximum Rear Overhang			
		60% of wheelbase		
5.	Maximum Permissible Gross Vehicle Weight			not exceeding
	5.1	3 Axle Rigid Vehicle	rear axle-dual tyre	21.00 tonnes
	5.2	4 Axle Rigid Vehicle	rear axle-dual tyre	25.00 tonnes
	5.3	4 Axle Articulated-Vehicle	rear axle-dual tyre	32.00 tonnes
	5.4	5 Axle Articulated-Vehicle	rear axle-dual tyre	36.00 tonnes
	5.5	6 Axle Articulated-Vehicle	rear axle-dual tyre	38.00 tonnes

TYPE OF VECHICLE	MAXIMUM PERMISSIBLE GROSS VEHICLE WEIGHT (Tonnes)
	21.0 T
	25.0 T
	32.0 T
	36.0 T
	38.0 T

S = single tyre

D = dual tyre

ANNEX B
REST AREAS

The Contracting Parties agree to designate rest areas or parking areas for means of transport under this Agreement in the territory of each Contracting Party as follows:

a. Rest areas and/or parking areas for goods vehicles

Goods vehicles of the Contracting Parties shall stop at terminals or areas to be designated by each Contracting Party along the international road transport routes under Article 8 of this Agreement.

b. Rest areas for passenger vehicles

Passenger vehicles used in cross-border transport of passengers between the Contracting Parties under this Agreement shall embark and disembark passengers at the designated points along the transport routes agreed upon by the Contracting Parties.

ภาคผนวก ง

แขวงสะหวันนะเขต



แขวงสะหวันนะเขต (Savannakhet)ตั้งอยู่ภาคกลางทางตอนกลางค่อนไปทางใต้ของประเทศ ภาคใต้ของลาว ห่างจากนครหลวงเวียงจันทน์ 480 กิโลเมตร ทิศเหนือติดกับแขวงคำม่วน ทิศตะวันออก ติดกับจังหวัดกวางจิและกวางบินของประเทศเวียดนาม ทิศใต้ ติดกับแขวงสาละวัน ทิศตะวันตก ติดกับจังหวัดมุกดาหาร นครพนม อำนาจเจริญ และอุบลราชธานีของไทย โดยมีแม่น้ำโขงเป็นเขตแดน ประชากรในแขวงมีมากที่สุดในประเทศจำนวนประมาณ 916,948 คน มีพื้นที่ใหญ่เป็นอันดับที่ 2 รองจากแขวงเวียงจันทน์ คือ 21,774 ตารางกิโลเมตร โดยร้อยละ 58.5 เป็นที่ราบทำให้ประชากรร้อยละ 90 ประกอบอาชีพเกษตรกรรม และเป็นปัจจัยให้นักลงทุนจากหลายประเทศเข้าไปลงทุนด้านเกษตร จุดเด่นของแขวง คือ การตั้งอยู่กึ่งกลางระหว่างมุกดาหารของไทยกับกวางจิของเวียดนาม จึงเป็นจุดเชื่อมระหว่าง ไทย ลาว และเวียดนาม ผ่านทางเส้นทางหมายเลข 9 ระยะทาง 245 กิโลเมตรและสะพานมิตรภาพลาว-ไทยแห่งที่ 2 (มุกดาหาร – สะหวันนะเขตซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง EWEC และเป็นจุดเชื่อมเส้นทางคมนาคมด้านตะวันออกในการขนส่งสินค้าของลาวผ่านเวียดนามออกสู่ทะเลจีนใต้ไปยังจีน ฮ่องกง ไต้หวัน ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย เกาหลี ญี่ปุ่นและสหรัฐฯ และด้านตะวันตกผ่านไทยเข้าสู่พม่า มาเลเซีย สิงคโปร์ ผ่านทะเลอันดามันไปอินเดีย แอฟริกาตะวันออกกลาง และยุโรป ทั้งยังเป็นจุดศูนย์กลางในการกระจายสินค้าไปยังแขวงใกล้เคียง เช่น คำม่วน สาละวัน รวมถึงประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้รัฐบาลลาวยังได้อนุมัติโครงการก่อสร้างทางรถไฟที่เชื่อมต่อระหว่างสะหวันนะเขต-ลาวบาวในวันที่ 5 พฤศจิกายน พ.ศ.2556 โดยให้ Giant Consolidated Ltd บริษัทเอกชนสัญชาติมาเลเซีย เป็นผู้ก่อสร้าง วัตถุประสงค์หลัก คือการใช้ขนส่ง

สินค้าและวัตถุดิบต่างๆ เพื่อเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือดานังของเวียดนาม กับเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน และนิคมอุตสาหกรรมต่างๆ ในเขตเศรษฐกิจพิเศษดังกล่าว ส่วนการขนส่งโดยสารผู้คนนั้นเป็นวัตถุประสงค์รองโดยแขวงสะหวันนะเขตเป็นแขวงที่มีธุรกรรมทางเศรษฐกิจสูงเป็นอันดับสองรองจากนครหลวงเวียงจันทน์ นอกจากการมีทรัพยากรธรรมชาติ แร่ธาตุที่อุดมสมบูรณ์ เช่น หินอ่อน หินแกรนิต แร่ลิกไนต์ แร่เหล็ก ทองคำ ทองแดง ยิปซัมแล้ว รัฐบาลลาวจัดตั้งเป็นเขตส่งเสริมการลงทุนขึ้นเป็นแห่งแรกในลาว คือเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน และเจ้าแขวงมีอำนาจอนุมัติโครงการลงทุนในแขวงที่มีมูลค่าไม่เกิน 5 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และใช้พื้นที่ไม่เกิน 100 เฮกตาร์ โดยไม่ต้องรับความเห็นชอบจากส่วนกลาง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามโครงการพัฒนาระเบียงตะวันออก-ตะวันตก และการปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 9 ได้ก่อให้เกิดผลการเปลี่ยนแปลงต่อเศรษฐกิจของลาวและแขวงสะหวันนะเขต ตัวเลขที่แสดงถึงการเติบโตทางเศรษฐกิจในช่วงพ.ศ. 2549-2553 จากการขยายตัวของการท่องเที่ยว การเพิ่มขึ้นของการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ตลอดจนการลดลงของความยากจน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้ลาวสนองตอบต่อความร่วมมือในการการขนส่งข้ามแดนทั้งกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และกรอบความร่วมมือด้านการขนส่งของอาเซียน จากผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ลาวได้รับโดยเฉพาะการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ

การท่องเที่ยว

การท่องเที่ยวของแขวงสะหวันนะเขตมีการเติบโตอย่างรวดเร็วจากจำนวนนักท่องเที่ยว 100,000 คน ในพ.ศ. 2543เป็น 400,000 ในพ.ศ. 2551 โดยเฉพาะหลังการเปิดสะพานมิตรภาพลาว-ไทยแห่งที่ 2 ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2549 จำนวนนักท่องเที่ยวได้เพิ่มมากขึ้นกว่าสองเท่า และมีการเติบโตของการท่องเที่ยวมีอัตราเฉลี่ยใกล้เคียงกันที่ร้อยละ 18 ต่อปี(ดูตารางที่ 2) อย่างไรก็ตาม ลาวอาจไม่ได้รับประโยชน์มากนัก เมื่อพิจารณาจากตัวเลขในพ.ศ. 2550 และ 2551 จะเห็นรูปแบบการเดินทางอย่างชัดเจนว่าลาวถูกใช้เป็นเส้นทางผ่านของนักท่องเที่ยว (Tourist Transit) โดยใน พ.ศ. 2551นักท่องเที่ยวไทยซึ่งเดินทางมายังแขวงสะหวันนะเขตมากที่สุดลำดับแรก จำนวน 217,005 คน เดินทางผ่านด่านสะพานมิตรภาพลาว-ไทยแห่งที่ 2 และใช้เส้นทางหมายเลข 9 ผ่านด่านแดนสะหวันไปท่องเที่ยวยังเวียดนาม จำนวน 56,419 คน คิดเป็นร้อยละ 37 ขณะที่นักท่องเที่ยวเวียดนามซึ่งเดินทางมายังแขวงสะหวันนะเขตมากเป็นลำดับที่ 2 จำนวน 95,964 คน เดินทางผ่านด่านแดนสะหวันไปท่องเที่ยวยังไทยผ่านด่านสะพานมิตรภาพลาว-ไทยแห่งที่ 2 จำนวน 24,180 คน หรือร้อยละ 25.1 (ดูตารางที 3) ดังนั้นผลประโยชน์ส่วนใหญ่ตกอยู่กับเวียดนาม ทำให้ลาวได้รับผลประโยชน์เพียงแต่ค่าใช้จ่ายอาหารกลางวันของนักท่องเที่ยวที่แวะรับประทานอาหารกลางวันระหว่างทาง และส่วนใหญ่ใช้บริการของบริษัททท่องเที่ยวเวียดนามที่เป็นเจ้าของรถโดยสารโดยผ่านบริษัททท่องเที่ยวของลาวที่แขวงสะหวันนะเขตหรือบริษัททท่องเที่ยวของไทยที่มุกดาหารหรือจังหวัดอื่น ขณะที่นักท่องเที่ยวไทยและเวียดนามที่เหลือส่วนใหญ่เป็นผู้ที่เดินทางมาเล่นการพนันในกาสิโนของโครงการสะหวันเวกัสกาสิโนและโรงแรมภายในแขวง และนักท่องเที่ยวแบบไปเช้า-เย็นกลับที่การเดินทางมาเที่ยวในเขตเมืองไกสอน พมวิหาน ซึ่งเป็นที่ตั้งแขวง ทำให้ไม่ได้รับประโยชน์มากนัก เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นการเดินทางมาเที่ยวเองโดยไม่ผ่านบริการของบริษัททท่องเที่ยว นอกจากนี้ปัญหาการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว

ของแขวงสะหวันนะเขตโดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ซึ่งเกิดจากปัญหาการขาดแคลนงบประมาณทำให้ยากต่อการเข้าถึง ยังเป็นอุปสรรคที่สำคัญในการพัฒนาการท่องเที่ยวของแขวง

ปริมาณนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังแขวงสะหวันนะเขต

พ.ศ.	จำนวนนักท่องเที่ยว
2544	113,287
2545	98,962
2546	64,050
2547	118,821
2548	192,560
2549	192,385
2550	430,604
2551	474,826

ที่มา : แผนกการท่องเที่ยวแขวงสะหวันนะเขต

นักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เดินทางเข้าลาวโดยผ่านจุดผ่านแดนในแขวงสะหวันนะเขต

	พ.ศ. 2550		พ.ศ. 2551	
ประเทศ	ผ่านด่านสะพานมิตรภาพลาว-ไทยแห่งที่ 2	ผ่านด่านแดนสะหวัน	ผ่านด่านสะพานมิตรภาพลาว-ไทยแห่งที่ 2	ผ่านด่านแดนสะหวัน
นักท่องเที่ยวทุกประเทศ	261,993	137,674	251,606	157,197
ไทย	232,019	44,083	217,005	56,419
เวียดนาม	15,696	88,380	24,180	95,964

การลงทุน

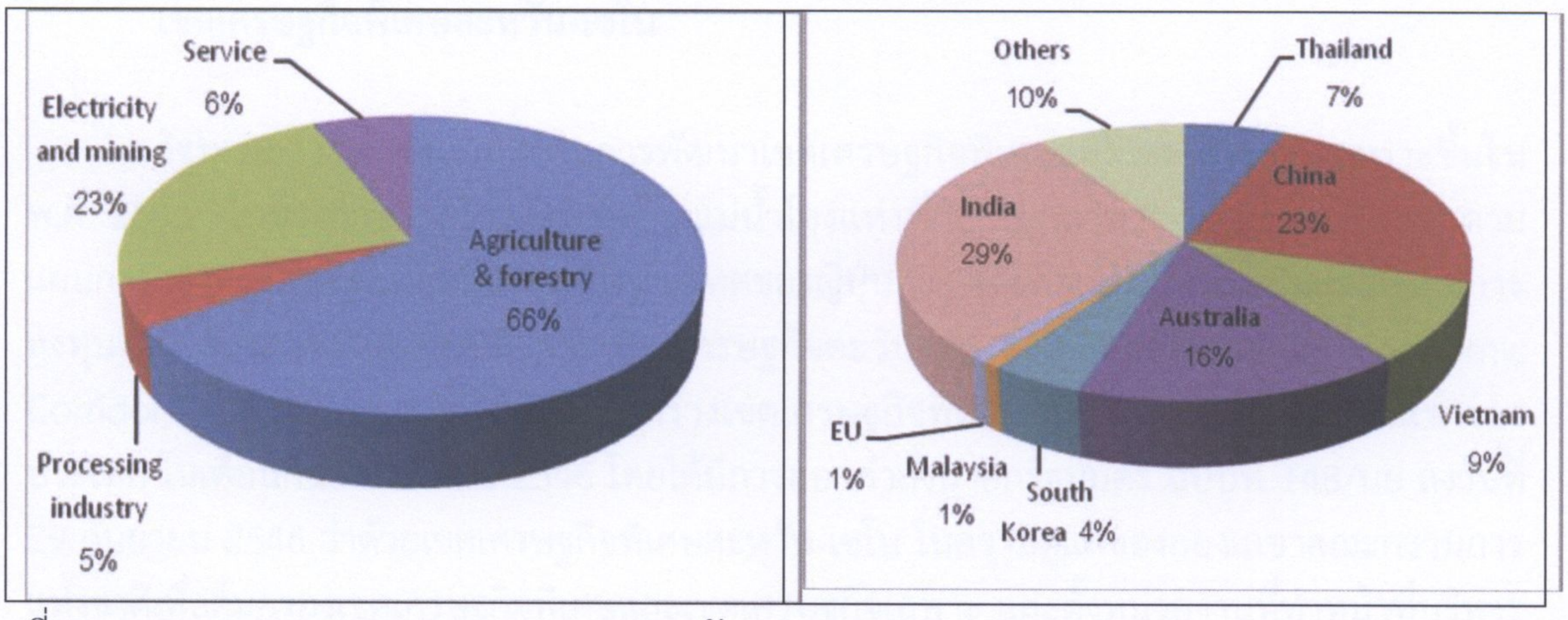
จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของแขวงสะหวันนะเขตทำให้ดึงดูดการลงทุนมากที่สุดในลาวยกเว้นนครหลวงเวียงจันทน์ โดยในในช่วงพ.ศ. 2547-2551 มีการลงทุนสะสมในแขวงสะหวันนะเขต 2,123 ล้านเหรียญสหรัฐฯคิดเป็นร้อยละ 21.2 ของการลงทุนทั้งหมดในลาวในช่วงระยะเดียวกัน โดยพบว่าในปีงบประมาณ 2550/2551การลงทุนของนักลงทุนในประเทศในแขวงสะหวันนะเขต คิดเป็นร้อยละ 40.7 ของการลงทุนทั้งหมด โดยมีการลงทุนจากต่างประเทศร้อยละ 59.7 (ดูตารางที่ 4)

ปริมาณการลงทุนจากต่างประเทศในแขวงสะหวันนะเขตปี 2004-2010

พ.ศ.	ล้านเหรียญสหรัฐฯ
2547	195.1
2548	44.0
2549	419.2
2550	85.7
2551	120.2
2552	53.5
2553	289.7

ที่มา : แผนกแผนการและการลงทุนแขวงสะหวันนะเขต

โดยแขวงสะหวันนะเขตมีการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (FDI) สะสมในพ.ศ. 2547-2553 มากกว่า 1,207 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 8 ของยอดรวมการลงทุนจากต่างประเทศได้รับการอนุมัติในลาวในช่วงเวลาเดียวกัน โดยร้อยละ 66 ของการลงทุนอยู่ในภาคการเกษตรและป่าไม้ ร้อยละ 23 เป็นการลงทุนในกิจการเหมืองแร่และภาคไฟฟ้า และร้อยละ 6 ของการลงทุนอยู่ในภาคบริการรวมทั้งการท่องเที่ยว การค้า การขนส่ง ฯลฯ ; และที่เหลืออีกร้อยละ 5ของเงินลงทุนกระจุกตัวอยู่ในอุตสาหกรรมการผลิต โดยมีนักลงทุนจากอินเดียเข้ามาลงทุนมากที่สุดใน พ.ศ. 2547-2553 จำนวน 350.1 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 29 ของการลงทุนจากต่างประเทศทั้งหมดในแขวงสะหวันนะเขตในระยะเวลาเดียวกัน รองลงมาคือจีน ร้อยละ 25 จำนวน 277.7 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ตามมาด้วยออสเตรเลียร้อยละ 16 เวียดนามและไทยร้อยละ9 และ 7 ตามลำดับ



ที่มา : แผนกแผนการและการลงทุนแขวงสะหวันเขต

จากการศึกษาพบว่าการเติบโตของ FDI ของแขวงสะหวันนะเขตซึ่งเริ่มในปี มีความเกี่ยวข้องกับหลังการเปิดสะพานมิตรภาพไทย-ลาวในพ.ศ. 2549-2550 เป็นผลให้บริษัทใหญ่ เช่น เบอร์ล่าลาว โรงงานน้ำตาลสะหวัน และโรงงานน้ำตาลมิตรลาวได้ตัดสินใจขยายการการลงทุนเข้ามาในแขวง

สะหวันนะเขต คิดเป็นมูลค่าการลงทุนกว่า 4,192 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งได้รับการอนุมัติจากรัฐบาลลาวในพ.ศ. 2549

การเข้ามาลงทุนของบริษัทเหล่านี้ยังทำให้รูปแบบการผลิตในด้านเกษตรกรรมของแขวงเปลี่ยนจากการเกษตรดั้งเดิมไปสู่การเกษตรแบบอุตสาหกรรมโดยบริษัทที่เข้ามาลงทุนจากต่างประเทศโดยการเพาะปลูกในแปลงขนาดใหญ่ที่ได้รับสัมปทานที่ดินโดยใช้เทคนิคขั้นสูงที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อการส่งออก เช่น อ้อย ยูคาลิปตัส มันสำปะหลัง และยางพารา เช่น เบอร์ล่าลาว ของอินเดียที่ได้รับสัมปทานในพื้นที่ 41,000 เฮกตาร์ ในการปลูกยูคาลิปตัส เพื่อผลิตเป็นเส้นใย บริษัทน้ำตาลมิตรลาวของไทยที่ตั้งโรงงานน้ำตาลขึ้นที่เมืองไซบุลีซึ่งได้รับสัมปทานในพื้นที่ 10,000 เฮกตาร์ในการปลูกอ้อย บริษัท น้ำตาลสะหวัน ของไทยซึ่งตั้งขึ้นโรงงานน้ำตาลขึ้นในเมืองพินได้รับสัมปทานในพื้นที่ 12,000 เฮกตาร์สำหรับการปลูกอ้อย บริษัทไทยฮั้วของเวียดนามได้รับสัมปทานในพื้นที่ 10,000 เฮกตาร์ สำหรับการปลูกยางพาราสำหรับการปลูกยางพารา

สะหวันนะเขตเป็นแขวงที่อุดมไปด้วยทรัพยากรแร่ธาตุ เช่น เงิน ทองแดง ทอง โพแทส ยิปซั่ม และเหล็ก โดยการการลงทุนในกิจการเหมืองแร่และไฟฟ้าคิดเป็นร้อยละ 23 ของการลงทุนโดยตรงในแขวงสะหวันนะเขตในช่วงพ.ศ. 2547 -2553 โดยรัฐบาลลาวได้ให้สัมปทานในการทำเหมืองทองเซโปนในเมืองวีละบูลี ซึ่งเป็นเหมืองทองคำและทองแดงใหญ่ที่สุดของลาวแก่Lanxang Mineral Co.Ltd. ซึ่งต่อมาได้ถูก Australia Minerals and Metals Group ซึ่งเป็นบริษัทลูกของ China Minerals ของจีน เข้าซื้อ Oxiana Co. Ltd. ของออสเตรเลีย และเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ใน Lanxang Mineral Co.Ltd. โดยมีการจ้างงานกว่า 4,000 คนในพ.ศ. 2552เหมืองเซโปนสามารถผลิตทองแดงได้จำนวน 67,500 ตัน ทองคำได้ 105,000 ออนซ์ และเงิน 33,000 ออนซ์ และจ่ายผลตอบแทนและภาษีแก่รัฐบาลลาวจำนวน 80.5ล้านเหรียญสหรัฐฯ การส่งออกในปัจจุบันส่วนใหญ่ส่งไปยังไทย และเวียดนาม

เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน

รัฐบาลลาวมีแนวความคิดในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะขึ้นในพ.ศ. 2543 ในช่วงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-แขวงสะหวันเขต) ตามแผนการขององค์กรความร่วมมือระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JICA) เพื่อเป็นการส่งเสริมและดึงดูดการลงทุนตามเส้นทางหมายเลข 9หรือระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก(East-West Economic Corridor : EWEC) โดยได้ตัดสินใจสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโนขึ้นเป็นแห่งแรกของประเทศ ในเดือนกันยายน พ.ศ. 2546 โดยได้มีการออกคำสั่งนายกรัฐมนตรี ฉบับที่ 148/นย ลงวันที่ 29 กันยายน 2546 ว่าด้วยเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ในความดูแลของกองเลขาคณะกรรมการแห่งชาติเพื่อคุ้มครองเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะ และตั้งหน่วยงานที่ทำหน้าที่บริหารเขตเศรษฐกิจพิเศษ คือ Savan Seno Special Economic Zone Authority (SEZA) ซึ่งเป็น One Stop Service ในการพิจารณาอนุมัติการลงทุนและใบอนุญาตลงทุน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และการบริการแห่งหนึ่งในภูมิภาคในการดึงดูดและส่งเสริมการลงทุนโดยสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเอื้ออำนวยให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่ทันสมัยของประเทศ ช่วย

สร้างอาชีพและยกระดับความรู้ความสามารถด้านฝีมือแรงงานในอุตสาหกรรมของประเทศ จากการอาศัยจุดเด่นในด้านที่ตั้งของเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ซึ่งตั้งอยู่บนเส้นทางหมายเลข 9 อันเป็นส่วนหนึ่งของแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกเนื่องจากเป็นจุดที่สามารถขนส่งได้ต่อเนื่องและหลายรูปแบบ เช่น การขนส่งทางถนนไปยังจีนและประเทศต่างๆในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และการขนส่งทางเรือไปยังท่าเรือดานังและแหลมฉบัง โดยหากการปรับปรุงสนามบินสะหวันนะเขตเป็นไปตามแผนจะสามารถขนส่งสินค้าทางอากาศต่อไปยังไทย เวียดนาม สิงคโปร์และฮ่องกง เพื่อเชื่อมต่อไปประเทศอื่น ๆ ได้ และใช้เวลาและขั้นตอนน้อยลงการในขนส่งสินค้าผ่านด่านสะหวันนะเขต-มุกดาหาร ซึ่งเป็นพื้นที่นำร่องในระบบ Single Stop Inspection Service โดยนักลงทุนที่เข้าไปตั้งฐานการผลิตสามารถใช้ประโยชน์จากสิทธิพิเศษทางภาษีศุลกากรที่ลาวได้รับจากประเทศพัฒนาแล้วในฐานะประเทศที่พัฒนาน้อยที่สุด (Least Developed Countries : LDCs)

รัฐบาลลาวได้มีนโยบายส่งเสริมการลงทุนภายในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน โดยผู้ลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโนจะได้รับสิทธิพิเศษ เช่น การยกเว้นภาษีกำไร (อากรกำไร) การยกเว้นภาษีทางอ้อม ได้แก่ ภาษีการค้า (อากรตัวเลขธุรกิจ) และ ภาษีสรรพสามิต (อากรชมใช้) การยกเว้นภาษีในการส่งออก และยกเว้นภาษีในการนำเข้าวัตถุดิบ เครื่องจักร อุปกรณ์ก่อสร้างและอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิต โดยได้รับสัมปทานเช่าที่ดินมีระยะเวลานานสุดถึง 99 ปี และสามารถขอต่อสัมปทานได้ เป็นต้น

ประเภทธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ได้แก่ ธุรกิจการผลิตและการแปรรูป ธุรกิจการค้า ธุรกิจบริการและ การจัดส่งกระจายสินค้า (Logistics) และสำนักงานตัวแทนและสาขาบริษัทภายในหรือต่างประเทศ ปัจจุบันการแบ่งขอบเขตที่ดินในเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ได้แบ่งออกเป็น Zone A (Savan City) เป็นเขตศูนย์กลางการค้าและบริการ Zone B (Logistic Park) เป็นเขตบริการจัดส่งและกระจายสินค้า Zone C (Savan Park) เป็นเขตอุตสาหกรรมและการค้า และ Zone D (Resettlement) เป็นเขตบ้านจัดสรร

เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ได้กลายเป็นตัวแบบของรัฐบาลลาวในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในปัจจุบันตามเป้าหมายที่จะก่อตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจจำเพาะขึ้นมาในแขวงต่างๆให้ได้ 25 แห่ง ภายในพ.ศ. 2563 เพื่อการรองรับกับปัญหาการว่างงานในประเทศ ซึ่งคาดการณ์ว่าจะเกิดการจ้างงานเพิ่มประมาณ 50,000 คนโดยระหว่างพ.ศ. 2546-2556 รัฐบาลลาวได้อนุมัติการสร้างเขตเศรษฐกิจพิเศษและเขตเศรษฐกิจเฉพาะไปแล้ว 10 แห่ง ในพื้นที่ 13,565.65 เฮกตาร์ ซึ่งรัฐบาลได้ประเมินงบประมาณเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 1,140 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งปัจจุบันมีการลงทุนจริงเพียง 741 ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ เนื่องจากปัญหาการขาดงบประมาณ

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของแขวงสะหวันนะเขต

หากพิจารณาด้านโครงสร้างทางเศรษฐกิจ ในปีงบประมาณ 2552/2553 พบว่า ภาคเกษตรกรรมและป่าไม้มีขนาดใหญ่ที่สุด คิดเป็นร้อยละ 49.04 ของภาคเศรษฐกิจโดยรวมของแขวง โดยมีผู้ที่อยู่ในภาคนี้กว่า 371,800 คนรองลงมาคือภาคบริการร้อยละ 26.42 และภาคอุตสาหกรรมร้อยละ 24.54 แต่โครงสร้างเศรษฐกิจดังกล่าว พบว่า มีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลง โดยภาค

เกษตรกรรมและป่าไม้มีแนวโน้มลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.5 ต่อปี ขณะที่ภาคบริการและภาคอุตสาหกรรมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นแต่ไม่สูงมากนักเฉลี่ยร้อยละ 1 ต่อปี (ดูตารางที่ 6)

การเปลี่ยนแปลงสัดส่วนในด้านโครงสร้างภาคเศรษฐกิจของแขวงสะหวันนะเขต
ปีงบประมาณ 2548/2549-2552/2553

ภาคเศรษฐกิจ	2548/2549	2549/2550	2550/2551	2551/2552	2552/2553
ภาคบริการ	24.12	24.7	25.27	25.48	26.42
ภาคอุตสาหกรรม	20.35	21.34	22.36	23.43	24.54
ภาคเกษตรกรรมและป่าไม้	55.54	53.53	52.38	50.73	49.04

ที่มา : แผนกแผนการและการลงทุนแขวงสะหวันเขต

สะหวันนะเขตเป็นแขวงที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วเฉลี่ยร้อยละ 10.5 ต่อปีที่โดยผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อหัวประชากร (GDP per Capita) เพิ่มขึ้นจากจาก 525 เหรียญสหรัฐฯ ในปีงบประมาณ 2548/2549 เป็น 653 เหรียญสหรัฐฯ ในปีงบประมาณ 2550/2551 และ 897 เหรียญสหรัฐฯ ในปีงบประมาณ 2552/2553 ซึ่ง ยังสูงกว่าตัวเลขผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อหัวประชากรของประเทศ คือ 880 เหรียญสหรัฐฯ ในปี 2009 (ดูตารางที่ 7)

ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อหัวประชากรของแขวงสะหวันนะเขต
ปีงบประมาณ 2005/2006-2005/2006

ปีงบประมาณ	ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อหัวประชากร
2548/2549	525
2549/2550	587
2550/2551	653
2551/2552	801
2552/2553	897

ที่มา : แผนกแผนการและการลงทุนแขวงสะหวันเขต

การลงทุนในแขวงสะหวันนะเขตโดยเฉพาะการลงทุนจากต่างประเทศก่อให้เกิดมีการสร้างงานและรายได้ให้กับคนในท้องถิ่น เช่น บริษัทน้ำตาลมิตรลาว และสะหวันเวกัสคาสิโน มีการจ้างงานรวมกันประมาณ 8,300 คนมา โดยเฉพาะน้ำตาลมิตรลาวมีการจ้างงานประมาณ 4,200 คน ในช่วงเพาะปลูก และการจ้างงานประมาณ 7,000 คน ในช่วงหีบอ้อย โดยในระยะเวลาตั้งแต่พ.ศ.2550 - 2552 บริษัทน้ำตาลมิตรลาวได้จ่ายเงินแก่รัฐบาลค่าทั้งในรูปของสัมปทานและภาษีมากกว่า 1.5 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และยังพบว่าการลงทุนในโครงการสะหวันเวกัสกาสิโนและโรงแรม (Savan Vegas

Hotel and Entertainment Complex) ของ Sanum Investment Ltd. จาก Macau ถือเป็นรายได้แหล่งที่ใหญ่เป็นอันดับสองของแขวงคิดเป็นเป็นรายได้เกือบร้อยละ 1 ของรายได้ของแขวง ซึ่งรัฐบาลลาวถือหุ้นร้อยละ 20 โดยได้ลงทุนไปแล้วเป็นมูลค่า 67 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ได้ดึงดูดและกระตุ้นการลงทุนในภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องรวมทั้งโรงแรม เกสต์เฮาส์ ร้านอาหาร บาร์ร้านค้า สถานบันเทิงและอื่น ๆ โดยสร้างงานและสร้างรายได้ให้คนในท้องถิ่นในรูปแบบทางอ้อม และนำไปสู่รายได้ของรัฐบาลซึ่งโครงการสะหวันเวกัสกาสิโนและโรงแรมได้จ่ายเงินแก่รัฐบาลค่าทั้งในรูปของภาษีรายได้ภาษีธุรกิจและภาษีเหมาจ่ายมากกว่า 2.1 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ไม่รวมผลตอบแทนร้อยละ 20 ของกำไรทั้งหมด ทำให้แขวงสะหวันนะเขตมีการเติบโตทางเศรษฐกิจค่อนข้างสูงประมาณร้อยละ 10.5 ในแต่ละปีโดยเฉลี่ย และยังทำให้ภาระของความยากจน (Poverty Incidence)ของแขวงมีแนวโน้มลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.8 ต่อปี จากร้อยละ 20.8 ในพ.ศ. 2547 เหลือร้อยละ 17.4 ในปี 2006 และเหลือร้อยละ 10 ในพ.ศ.2549 (ดูตารางที่ 8)

การลดลงของความยากจนของแขวงสะหวันนะเขต ปี 2004-2010

ปีงบประมาณ	ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติต่อหัวประชากร (GDP per Capita)
2547	20.8
2548	19.1
2549	17.4
2550	14.6
2551	12.8
2552	10.0

ที่มา : แผนกแผนการและการลงทุนแขวงสะหวันเขต

อย่างไรก็ตามการเติบโตทางเศรษฐกิจซึ่งเกิดขึ้นจากการขยายตัวของการลงทุนในแขวงสะหวันนะเขตแม้จะมีผลบวกแต่ก็มีผลกระทบในด้านลบที่ส่วนหนึ่งเป็นเพราะระบบการจัดการไม่เพียงพอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาคการเกษตรและการป่าไม้ จากการลดลงของการเลี้ยงปศุสัตว์และผลกระทบต่อแหล่งอาหารและรายได้จากป่าของชาวบ้านรวมทั้งผลกระทบต่อแหล่งน้ำ แลยังทำให้ค่าใช้จ่ายในครัวเรือนสำหรับอาหารและน้ำดื่มเพิ่มขึ้น นอกจากนี้รูปแบบการทำเกษตรพันธะสัญญาของโรงงานน้ำตาลมิตรลาวที่แสดงให้เห็นว่าเกษตรกรในท้องถิ่นซึ่งเข้าร่วมมีหนี้สินเพิ่มขึ้น

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – สกุล นายกิตติศักดิ์ กล่อมจิตต์

ประวัติการศึกษา
- มัธยมศึกษาจากโรงเรียนสวนกหลาบวิทยาลัย
- ปริญญาตรี จากคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ปริญญาโทด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ จาก International University of Japan ประเทศญี่ปุ่น

ประวัติการทำงาน

พ.ศ. 2531	เริ่มรับราชการที่กระทรวงการต่างประเทศ ตำแหน่งนายเวร กรมอาเซียน
พ.ศ. 2534	เลขานุการตรี กองการเมือง กรมองค์การระหว่างประเทศ
พ.ศ. 2536	กงสุล สถานกงสุลใหญ่ ณ นครโอซากา ประเทศญี่ปุ่น
พ.ศ. 2540	เลขานุการเอก กองเอเชียตะวันออก 4 กรมเอเชียตะวันออก
พ.ศ. 2541	เลขานุการเอก กองวิทยุกระจายเสียง กรมสารนิเทศ
พ.ศ. 2544	กงสุล สถานกงสุลใหญ่ ณ แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว
พ.ศ. 2548	เจ้าหน้าที่การทูต 7 กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร สำนักงานปลัดกระทรวง
	ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศประจำฝ่ายปฏิบัติการณ์ด้านความมั่นคง กองอำนวยการเสริมสร้างสันติสุขจังหวัดชายแดนภาคใต้ จังหวัดยะลา
พ.ศ. 2548	เจ้าหน้าที่การทูต 7 กองวิทยุกระจายเสียง กรมสารนิเทศ
	ปฏิบัติหน้าที่ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ ศูนย์ประสานข่าวกรองแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
พ.ศ. 2553	ที่ปรึกษา สถานเอกอัครราชทูต ณ เวียงจันทน์ สปป.ลาว
พ.ศ. 2554	อัครราชทูตที่ปรึกษา สถานเอกอัครราชทูต ณ เวียงจันทน์ สปป.ลาว
พ.ศ. 2557	ผู้อำนวยการกอง กองกลาง สำนักงานปลัดกระทรวงการต่างประเทศ

ตำแหน่งปัจจุบัน ผู้อำนวยการกอง กองกลาง สำนักงานปลัดกระทรวงการต่างประเทศ