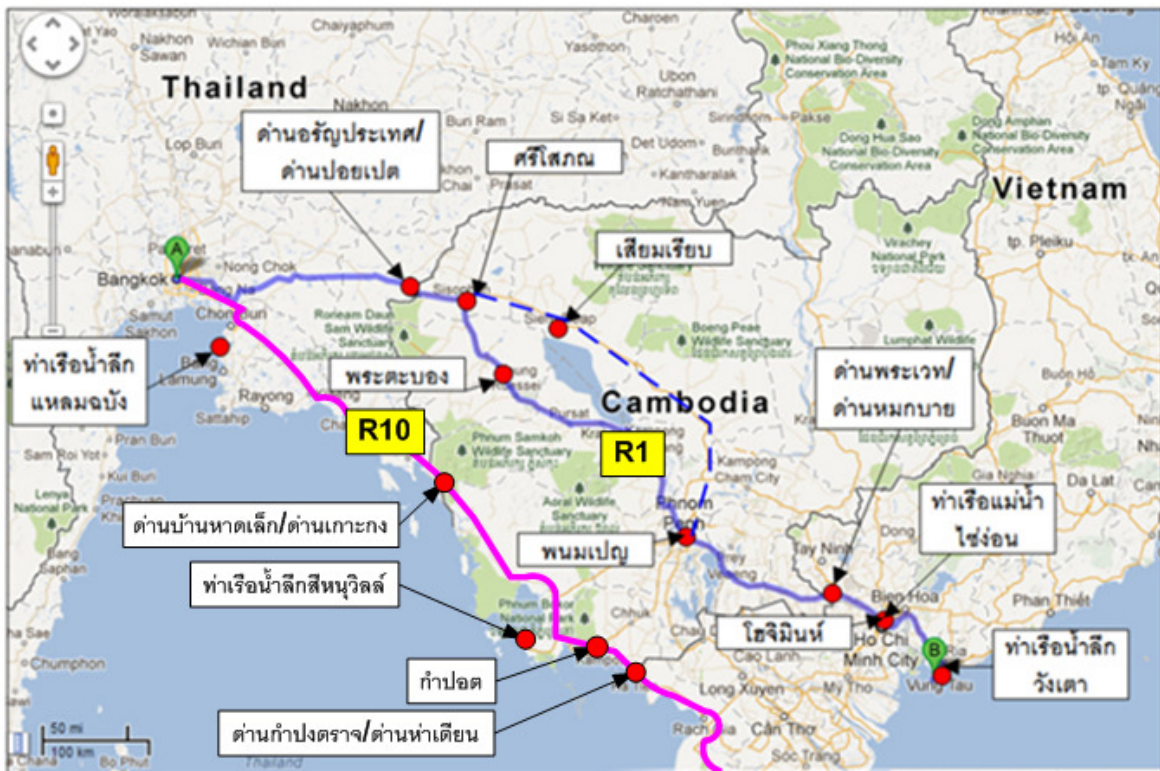


# รายงานสรุปนโยบาย (Policy Brief)

## การค้าระหว่างประเทศทางบกด้านตะวันออก

### 1. บทนำ

โครงการนี้เป็นการศึกษาการค้าระหว่างประเทศทางบกด้านตะวันออก โดยเก็บข้อมูลเกี่ยวกับยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงในภูมิภาคอาเซียน รวบรวมข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจและสัมภาษณ์เชิงลึกถึงสถานการณ์ปัจจุบันของการขนส่งสินค้าตามเส้นทางด้านตะวันออก ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในแผนงานภายใต้โครงการระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ซึ่งมี 2 เส้นทางหลัก คือ 1) เส้นทาง R1 จากกรุงเทพฯ - อรัญประเทศ จ.สระแก้ว (ไทย) - ปอยเปต/ศรีโสภณ - พระเวท (กัมพูชา) - วังเตา (เวียดนาม) และ 2) เส้นทาง R10 จากกรุงเทพฯ - บ้านหาดเล็ก จ.ตราด (ไทย) - เกาะกง (กัมพูชา) - นามคาน (เวียดนาม) ดังภาพด้านล่าง การศึกษานี้ครอบคลุมถึงการค้าชายแดนและการค้าข้ามแดนระหว่างภาคตะวันออกของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และวิเคราะห์สถานการณ์ อุปสรรคในด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า มาตรการกีดกันทางการค้า กฎระเบียบที่เกี่ยวกับการค้าและการข้ามแดน แนวโน้มและรูปแบบทางการค้า รวมถึงโอกาสในการใช้ประโยชน์จากเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจนี้ เพื่อเสนอแนะแนวทางและกลยุทธ์การพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าข้ามแดนสำหรับภาครัฐและภาคเอกชน



เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ R1 และ R10 ในการศึกษา

### 2. สรุปผลการศึกษา

การศึกษาโครงการนี้ได้แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ส่วน และมีผลการศึกษาโดยสรุปดังนี้

## 2.1 การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงทางกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

ในส่วนของถนน เส้นทางทั้งสองนี้แม้ว่าจะสามารถดำเนินกิจกรรมการค้าการขนส่งได้ แต่ก็ยังไม่สะดวกเท่าที่ควร เนื่องจากส่วนใหญ่ยังเป็นถนนสองช่องทางจราจร และอยู่ระหว่างการพัฒนา คาดว่าหากการขยายถนน แก้ไขจุดคอขวดต่าง ๆ เสร็จสมบูรณ์จะช่วยลดอุปสรรคทางการค้าเชิงกายภาพได้อย่างมาก (โดยเฉพาะบนเส้นทาง R10) นอกจากนี้ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพนักงานขับรถและรถบรรทุกตามแนวเส้นทาง เช่น จุดพักรถ สถานีบริการเชื้อเพลิง NGV สถานีซ่อมบำรุงรถ โทรศัพท์ฉุกเฉิน ยังมีไม่เพียงพอ และยังไม่มีย้ายภาษาอังกฤษที่ชัดเจน เข้าใจง่าย

ในส่วนของบริษัทด่านพรมแดน พบว่าอาคารที่ทำการและระบบศุลกากรในฝั่งกัมพูชายังไม่ได้มาตรฐาน ตลอดจนเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างด่านของไทยและกัมพูชาขาดการบำรุงรักษาเป็นหลุมบ่อ นอกจากนี้ยังไม่มีการบริหารจัดการพื้นที่ด่านพรมแดนของฝั่งไทย (อรัญประเทศและบ้านหาดเล็ก) และฝั่งกัมพูชา (ปอยเปตและเกาะกง) ให้มีความกว้างขวาง ทำให้การเดินทางของยานพาหนะและผู้คนไม่เป็นระเบียบ นอกจากนี้ยังพบว่าสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพนักงานขับรถและรถบรรทุกที่บริเวณด่าน เช่น จุดพักรถ สถานีบริการเชื้อเพลิง NGV สถานีซ่อมบำรุงรถ ยังไม่เพียงพอ

ในส่วนของการขับขี่ตามเส้นทาง ปัจจุบันยานพาหนะที่สามารถข้ามแดนได้ยังถูกจำกัดด้วยระบบโควตา ตลอดจนพิกัดน้ำหนักบรรทุกในกัมพูชาและเวียดนามยังน้อยกว่าไทย นอกจากนี้ เส้นทางหลายช่วงในกัมพูชาและเวียดนามตัดผ่านหมู่บ้าน ย่านเกษตรกรรม มีจักรยานยนต์และปศุสัตว์สัญจรไปมา เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและยากต่อการทำความเร็ว

## 2.2 การวิเคราะห์ความเชื่อมโยงทางสถาบัน

จากกรอบและดัชนีชี้วัดเชิงคุณภาพเพื่อวัดความเชื่อมโยงทางสถาบัน พบว่าโดยรวมแล้วไทยถือเป็นประเทศที่มีประสิทธิภาพของกระบวนการและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการลงทุนที่ดีกว่ากัมพูชาและเวียดนามค่อนข้างมาก ถึงแม้ว่าทั้งสามประเทศจะมีกระบวนการและกฎระเบียบศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออกไม่แตกต่างกันมากนัก

ผลจากดัชนีชี้วัดเชิงคุณภาพแสดงให้เห็นว่าโอกาสทางเศรษฐกิจสำหรับไทยในกัมพูชาและเวียดนามนั้นแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ในการทำธุรกิจ โดยถ้าผู้ประกอบการไทยต้องการเข้าไปลงทุนผลิตเพื่อส่งออก เวียดนามจะมีความน่าสนใจมากกว่ากัมพูชา เนื่องจากมีประสิทธิภาพด้านต้นทุนเวลา และกระบวนการที่สูงกว่า แต่ถ้าพิจารณาจากด้านการเข้าไปลงทุนค้าขายแล้ว พบว่ากัมพูชาดูมีศักยภาพในการนำสินค้าไทยเข้าไปค้าขายมากกว่า เนื่องจากระยะเวลาและกระบวนการในการนำเข้าสินค้าของกัมพูชานั้นรวดเร็วและสะดวกกว่าประเทศเวียดนาม แต่จะมีข้อเสียคือต้นทุนค่าใช้จ่ายสูงกว่า

ในส่วนของปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องเนื่องกับความเชื่อมโยงทางสถาบันบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ จากการสำรวจของคณะผู้วิจัยสามารถสรุปปัญหาและอุปสรรคได้ดังนี้

- วิธีการศุลกากรยังมีระยะเวลานานเนื่องจากข้อจำกัดด้านอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ที่มีอย่างจำกัด ณ ด่านศุลกากรและการขาดเจ้าหน้าที่ที่ชำนาญการ ทำให้ต้องใช้เวลาในการรอนาน

- ข้อจำกัดจากความแออัดและการจัดพื้นที่ของด่านสำคัญ คือ ด่านบ้านคลองลึก อำเภอ อรัญประเทศ ที่เชื่อมต่อกับถนนสาย R1

- ความไม่ชัดเจนในระบบกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรของกัมพูชา ซึ่งทำให้ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรสูงและมีความไม่แน่นอน

- ข้อจำกัดในการผ่านแดนไปยังกัมพูชาของรถบรรทุกสินค้าจากไทย ซึ่งไทยได้โควตาารถไทยที่สามารถเข้าไปยังกัมพูชาได้จำนวน 40 คันตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Great-Mekong Subregion: GMS) แต่รถที่ได้รับโควตาโดยมากจะเป็นรถโดยสารทำให้มีรถบรรทุกสินค้าจากไทยที่วิ่งผ่านแดนไปยังกัมพูชาได้เพียงจำนวนจำกัด

- ข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องเนื่องกับกฎหมายการควบคุมการขนส่งสินค้าทางบกที่มีความไม่สอดคล้องกันระหว่างประเทศ เช่น ผู้นำหนักของรถบรรทุกสินค้า

- การขาดบริษัทประกันภัยที่รับประกันครอบคลุมถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในกัมพูชาและประเทศเวียดนามทำให้มีความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าไปยังประเทศดังกล่าวค่อนข้างสูง

- ปัญหาที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการเก็บภาษีศุลกากรและการขาดกฎหมายเกี่ยวกับสินค้าผ่านแดนในกัมพูชา ทำให้สินค้าที่ไทยต้องการส่งไปยังประเทศเวียดนามทางบกยังต้องเสียภาษีศุลกากรให้กับกัมพูชาเมื่อมีการผ่านแดนกัมพูชา และจะต้องตรวจปล่อยสินค้าตามปกติ

- การขนส่งทางบกไปยังกัมพูชายังมีต้นทุนที่สูงกว่าการขนส่งทางน้ำเป็นอย่างมาก

ปัจจุบันทางไทยและกัมพูชาได้พยายามปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าด้านสถาบันหลายด้าน เพื่อลดต้นทุนและเวลาที่ใช้ในการขนส่งทางบก สรุปได้ดังนี้

- ไทยมีแผนในการสร้างด่านศุลกากรแห่งใหม่แยกจากด่านตรวจคนเข้าเมืองที่ด่านบ้านคลองลึก โดยด่านศุลกากรสำหรับรถบรรทุกสินค้าจะไปอยู่ที่ด่านหนองเอี่ยน อ.อรัญประเทศแทน

- แผนการสร้างจุดตรวจร่วม (Single Stop Inspection: SSI) ระหว่างเจ้าหน้าที่ศุลกากรของไทยและกัมพูชาที่ด่านศุลกากรแห่งใหม่ที่ด่านหนองเอี่ยน

- การลดภาษีศุลกากรและการเปิดเสรีทางการค้าของกัมพูชาตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community) อาจจะช่วยลดปัญหาที่เกิดขึ้นจากการเก็บภาษีศุลกากรในสินค้าผ่านแดน กรณีสินค้าที่จะทำการขนส่งไปยังประเทศเวียดนามได้

นอกจากนี้ คณะผู้วิจัยยังได้ใช้แบบจำลองเพื่อจำลองผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อมูลค่าการค้า ณ จุดผ่านแดนเมื่อมีการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางสถาบัน โดยอาศัยข้อมูลการเปลี่ยนแปลงความเชื่อมโยงทางสถาบันที่จะเกิดขึ้นบนเส้นทาง R1 เช่น การสร้างด่านศุลกากรแห่งใหม่แยกจากด่านบ้านคลองลึก และการสร้างจุดตรวจร่วม (Single Stop Inspection: SSI) ระหว่างศุลกากรไทยและกัมพูชาที่ด่านหนองเอี่ยน ผลจากแบบจำลองพบว่า การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจะส่งผลให้มูลค่าการค้า ณ จุดผ่าน

แดนของด่านศุลกากรบ้านคลองลึก เพิ่มขึ้น 169.84 ล้านบาท หรือร้อยละ 2.78 ในกรณีสินค้านำเข้า และ เพิ่มขึ้น 299.62 ล้านบาท หรือร้อยละ 0.72 ในกรณีสินค้าส่งออก โดยมูลค่าการส่งออกสินค้า ณ จุดผ่านแดนจะเพิ่มขึ้นได้เป็นอย่างมากหากพิธีศุลกากรของกัมพูชาปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพทัดเทียมกับไทย กล่าวคือจะช่วยให้มูลค่าสินค้าส่งออกเพิ่มขึ้นได้ถึง 1,158.55 ล้านบาท

## 2.3 การใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

### 1) การใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการค้าทางบก

กัมพูชาเป็นหนึ่งในประเทศคู่ค้าของไทยที่มีอัตราการเติบโตที่สูงเป็นอย่างมากซึ่งพบว่า โดยมาก การขนส่งสินค้าไปยังกัมพูชา โดยเฉพาะกัมพูชาตอนใน เช่น กรุงพนมเปญ จะใช้การขนส่งทางน้ำเป็นหลัก โดยมูลค่าการค้าสินค้าผ่านทางด่านอรัญประเทศคิดเป็นร้อยละ 38.63 ของมูลค่าการส่งออกสินค้าไปยังกัมพูชาทั้งหมดในปี พ.ศ. 2555 เท่านั้น

สินค้าที่มีสัดส่วนในการส่งออกไปยังกัมพูชาทางบกสูงคือสินค้าประเภทรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และอะไหล่รถยนต์สำหรับการขนส่งสินค้าทางบกไปยังกัมพูชานั้น โดยมากจะเป็นการขนส่งผ่านเส้นทาง R1 ผ่านทางด่านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว โดยสินค้าที่จะทำการขนส่งทางบกจะมีลักษณะคือ สินค้าอุปโภคบริโภคที่มีปลายทางยังเขตที่อยู่ใกล้ชายแดนไทย เช่น ปอยเปต ศรีโสภณ พระตะบอง สินค้าประเภทรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และอะไหล่รถยนต์ ที่ต้องมีการกระจายสินค้าไปยังเขตต่างๆ ในกัมพูชา รวมถึงเขตใกล้ชายแดนไทย และ สินค้าลักลอบหรือสินค้านิยามาต่างๆ ทั้งนี้พบว่าสินค้านี้ลักลอบเข้าประเทศโดยผิดกฎหมายและสินค้านิยามาเพื่อนำไปขายในกัมพูชาจนถึงประเทศเวียดนาม มักจะอาศัยเส้นทางทางบก แต่สำหรับการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมาก สินค้าที่มีจุดหมายปลายทางไปยังตอนในของกัมพูชาจะไม่นิยมใช้เส้นทางทางบก

ในส่วนของการใช้ประโยชน์จากการค้าทางบกไปยังเวียดนามตอนใต้ นั้น จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการไทยในเวียดนามตอนใต้ และผู้ประกอบการไทยที่ส่งออกสินค้าไปขายยังพื้นที่ดังกล่าวพบว่า ปัจจุบันผู้ประกอบการยังอาศัยการขนส่งทางน้ำเป็นหลัก และไม่มีแผนในการเปลี่ยนมาใช้เส้นทางทางบก เนื่องจากประเทศเวียดนามตอนใต้มีพื้นที่ติดกับแม่น้ำและทะเลเป็นจำนวนมาก จึงมีท่าเรือทั้งท่าเรือน้ำลึกและท่าเรือแม่น้ำอยู่เป็นจำนวนมากซึ่งมีต้นทุนในการขนส่งที่ถูกกว่าต้นทุนการขนส่งทางบกค่อนข้างมาก โดยเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าไม่ได้มีความแตกต่างกันมากนัก

### 2) การใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการเชื่อมโยงฐานการผลิต

ในปัจจุบัน กัมพูชาและเวียดนามเป็นประเทศผู้รับทุนที่สำคัญของไทย โดยในส่วนของกัมพูชา นั้น ไทยออกไปลงทุนในอุตสาหกรรมที่เน้นใช้แรงงานสูง ได้แก่ อุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่ม อุตสาหกรรมรองเท้าและเครื่องหนัง และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ในชั้นส่วนที่เน้นใช้แรงงานสูงรวมถึงอุตสาหกรรมที่ต้องใช้ทรัพยากร หรืออุตสาหกรรมที่ตอบสนองความต้องการของตลาดในกัมพูชาเอง

การย้ายฐานการผลิต และการเชื่อมโยงฐานการผลิตของนักลงทุนในไทย รวมถึง นักลงทุนต่างประเทศในไทยดังที่ได้กล่าวมาแล้วในข้างต้น ก่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ของเส้นทาง

ระเบียบเศรษฐกิจตอนใต้ โดยเฉพาะเส้นทาง R1 คือ 1) การใช้การขนส่งทางบกเป็นเส้นทางในการขนส่ง วัตถุประสงค์ 2) การใช้เป็นเส้นทางในการขนส่งสินค้าที่ผลิตเสร็จแล้วจากฐานการผลิตไปสู่ท่าเรือเพื่อการส่งออก 3) การใช้เส้นทางเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตระหว่างไทยและกัมพูชา และ 4) การเชื่อมโยงฐานการผลิตระหว่างกัมพูชาและเวียดนามหรือการกระจายสินค้าจากฐานการผลิตในเวียดนาม

3) การใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากความตกลงที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่งข้ามแดนที่มีอยู่ในปัจจุบัน

จากการศึกษาคณะผู้วิจัยพบว่าความตกลงการขนส่งข้ามแดนที่เกี่ยวข้องบนเส้นทาง R1 และ R10 คือความตกลงภายใต้กรอบ GMS และ ASEAN โดยข้อตกลงทั้งสองมีเนื้อหาสาระที่สอดคล้องและใกล้เคียงกัน แต่ความแตกต่างอยู่ที่การได้รับการลงสัตยาบันจากประเทศสมาชิกทั้งหมดเรียบร้อยแล้ว จากการเก็บรวบรวมข้อมูลล่าสุด คณะผู้วิจัยพบว่าเห็นว่าความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง หรือ GMS CBTA นั้นมีผลการบังคับใช้มากกว่า และไทยน่าจะสามารถอาศัยข้อบังคับต่าง ๆ ตามความตกลงนี้เพื่อเพิ่มปริมาณการค้าและการลงทุนระหว่างกัมพูชาและเวียดนามได้ ในขณะที่การใช้กรอบความตกลงภายใต้กรอบ ASEAN อาจจะทำให้ประโยชน์น้อยกว่า

โดยสรุปแล้ว โอกาสทางเศรษฐกิจจากการค้าทางบกระหว่างไทยและกัมพูชามีอยู่อย่างจำกัด เนื่องจากปัญหาความเชื่อมโยงทางสถาบันทำให้ต้นทุนในการขนส่งทางบกสูง ประโยชน์จากการค้าทางบกจะเกิดเมื่อผู้ประกอบการต้องการกระจายสินค้าไปยังเขตในกัมพูชาที่อยู่ใกล้ไทยมากกว่ากัมพูชาตอนใน ขณะที่การค้าทางบกกับเวียดนามตอนใต้นั้นแทบจะไม่มีโอกาสเกิดขึ้น เนื่องจากต้นทุนการขนส่งทางบกแพงกว่าการขนส่งทางน้ำมากทั้งที่ระยะเวลาที่ใช้ขนส่งไม่ได้แตกต่างกันมากนัก อีกทั้งยังติดปัญหาจากการเก็บภาษีศุลกากรและการตรวจปล่อยสินค้าในกรณีของสินค้าผ่านแดนของกัมพูชา

การใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากเส้นทางการขนส่งทางบกตรงโครงการระเบียบเศรษฐกิจตอนใต้ จะมีมากกว่าในกรณีของการย้ายฐานการผลิตและการเชื่อมโยงฐานการผลิตระหว่างไทยและกัมพูชา ซึ่งมีทั้งในรูปแบบของการส่งออกวัตถุดิบในการผลิตไปยังฐานการผลิตในกัมพูชา การนำเข้าสินค้าที่ผลิตเสร็จแล้วจากฐานการผลิตในกัมพูชามาส่งออกผ่านท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังในไทย และการเชื่อมโยงฐานการผลิตผ่านเครือข่ายการผลิตระหว่างประเทศของธุรกิจต่างประเทศในไทยที่มีการย้ายส่วนงานที่เน้นใช้แรงงานเข้มข้นไปยังฐานการผลิตในกัมพูชา

### 3. สรุปข้อเสนอแนะทางนโยบายต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ข้อเสนอแนะทางนโยบายต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยแบ่งตามด้าน มีดังนี้

#### 3.1 ข้อเสนอแนะเพื่อการปรับปรุงความเชื่อมโยงทางกายภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า

##### ข้อเสนอแนะในส่วนพื้นที่ไทย

- การปรับปรุงด่านอรัญประเทศ รัฐบาลควรผลักดันการก่อสร้างด่านบ้านหนองเอี่ยนให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2560 ตามแผน โดยกำหนดจุดตรวจร่วม และให้รถบรรทุกทั้งหมดผ่านทางด่านนี้ ส่วนด่านอรัญประเทศ ควรจัดแยกพื้นที่สำหรับเชิงพาณิชย์และการท่องเที่ยวออกจากกัน พร้อมเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก

ความสะดวกต่าง ๆ รวมถึงการร่วมมือกับบริษัท ปตท. เพื่อเพิ่มสถานีบริการก๊าซธรรมชาติ (NGV) ที่จากเดิมมีเพียงแห่งเดียว

- การปรับปรุงด่านบ้านหาดเล็ก ควรกันพื้นที่แยกเฉพาะรถบรรทุกและนักท่องเที่ยวออกจากกัน โดยพื้นที่ตลาดควรแยกออกจากพื้นที่ด่านพรมแดน และพิจารณาให้ใช้พื้นที่ก่อนถึงด่าน 2-3 กม. เพื่อเป็นจุดพักสำหรับรถบรรทุก หรือเป็นสถานีรถโดยสารที่เดิมใช้พื้นที่ริมด่านซึ่งคับแคบ รวมถึงควรขยายทางหลวงหมายเลข 3 จาก อ.เมือง จ.ตราด มาถึงด่านบ้านหาดเล็ก ให้เป็นถนน 4 ช่องทางตลอดแนว

- การตั้งองค์กรเฉพาะเพื่อการดูแลการจัดการพื้นที่พรมแดน โดยมีหน้าที่จัดการพื้นที่รวบรวมหน่วยงานต่าง ๆ เข้าด้วยกัน และออกกฎระเบียบเฉพาะสำหรับแต่ละพื้นที่ ทั้งนี้อาจอยู่ภายใต้สำนักนายกรัฐมนตรี หรือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

#### ข้อเสนอแนะต่อภาครัฐไทยเพื่อให้เกิดการพัฒนาในกัมพูชา

- การปรับปรุงเส้นทางเชื่อมพรมแดนไทยและกัมพูชา จากเดิมที่เป็นหลุมบ่อ รัฐบาลไทยควรเสนองบประมาณปรับปรุงให้เป็นถนน 4 ช่องทาง เพื่อความสะดวกในการผ่านแดน

- การปรับปรุงอาคารศุลกากรของกัมพูชา จัดระเบียบรถบรรทุกในการทำพิธีการศุลกากร

- การสนับสนุนให้มีถนนที่แยกทางหลัก เช่น มี Frontage Road แยกระหว่างรถในหมู่บ้านกับรถที่ผ่านถนนหลัก เพื่อเพิ่มความเร็วและประสิทธิภาพในการจราจร

- การเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกตลอดแนวเส้นทาง จากการจัด Business Matching ของภาคเอกชนไทยกับกัมพูชา เพื่อนำไปสู่การสร้างธุรกิจพื้นฐานทางการค้าและการขนส่ง

- การสร้างกลไกแก้ปัญหากรณีอุบัติเหตุ/ข้อพิพาททางถนน โดยอาจตั้งเป็นศูนย์แก้ไขปัญหากี่ยวกับรถบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ

- การผลักดันเพื่อให้ข้อตกลง GSM-CBTA หรือ AEC บรรลุผล รัฐบาลไทยต้องเร่งเจรจาแก้ปัญหาการบรรทุกไทยที่ยังไม่สามารถวิ่งไปในกัมพูชาได้ จากโควตาการบรรทุกและพิกัดน้ำหนักที่ไม่เท่ากัน ควรจัดพื้นที่ร่วมเพื่อเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณด่านชายแดน

#### 3.2 ข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงการเชื่อมโยงทางสถาบัน

ข้อเสนอแนะในส่วนนี้ได้แบ่งตามปัญหาที่ผู้ประกอบการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกล่าวถึง ดังนี้

1) การขาดประสิทธิภาพของพิธีการศุลกากรในฝั่งกัมพูชา

- การช่วยเหลือในการสร้าง capacity building ให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรฝั่งกัมพูชา

- ควรใช้ข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น ASEAN connectivity หรือ CBTA ผลักดันให้มาตรฐานด้านศุลกากรของกัมพูชาอยู่ในระดับเดียวกับไทย

2) ข้อจำกัดจากความแออัดและการจัดพื้นที่ของด่านบ้านคลองลึก

- ด่านใหม่ที่จะจัดทำขึ้นที่หนองเอี่ยน ควรเป็นการจัดพื้นที่ให้ดี โดยเฉพาะการแยกไม่ให้พื้นที่พาณิชย์รูกล้ำเข้ามาในเขตด่านศุลกากร

- การเพิ่มการประสานงานระหว่างหน่วยงานของเจ้าหน้าที่รัฐและผลักดันให้ national single window ใช้งานจริงได้

3) ความไม่ชัดเจนในระบบกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรและการขนส่งสินค้าทางบก

- การจัดให้มีหน่วยงานด้านที่ปรึกษาทางกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายการขนส่งของกัมพูชาในหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของไทย

- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการประสานขอข้อมูลการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและศุลกากร และจัดแปลเป็นภาษาไทย โดยประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการและผู้ประกอบการขนส่งทราบผ่านเว็บไซต์

- ใช้ข้อตกลง GMS หรือ AEC รวมไปถึงเวทีการเจรจาที่ใหญ่ขึ้น เช่น ASEAN+3 ที่มีประเทศญี่ปุ่นร่วมด้วย ในการผลักดันให้กัมพูชามีระบบกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายที่เป็นสากล

4) ข้อจำกัดที่รถบรรทุกสินค้าจากไทยไม่สามารถขนส่งสินค้าไปยังกัมพูชาตอนในได้

- ผลักดันเจรจาให้มีการเพิ่มโควตาแลกเปลี่ยนรถบรรทุกสินค้าจากที่ได้เพียง 10 คัน

- พยายามสร้างคลัสเตอร์ความร่วมมือผู้ประกอบการขนส่งในไทยกับกัมพูชา และระหว่างผู้ประกอบการขนส่งของไทยเอง

- การเพิ่มธุรกิจหรือการตั้งโรงงานของไทยในกัมพูชาที่เพิ่มขึ้น จะเป็นการดึงผู้ประกอบการขนส่งซึ่งอยู่ในโซ่อุปทานเข้าไปดำเนินธุรกิจขนส่งในกัมพูชามากขึ้น

5) ข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องเนื่องกับกฎหมายการควบคุมการขนส่งสินค้าทางบกที่มีความไม่สอดคล้องกันระหว่างประเทศ

- ผลักดันการเจรจาผ่านข้อตกลง GMS หรือ AEC รวมไปถึงเวทีการเจรจาที่ใหญ่ ในการสร้างความสอดคล้องและมาตรฐานเดียวกันเกี่ยวกับกฎหมายการขนส่งสินค้าทางบก

6) การขาดบริษัทประกันภัยที่ยอมรับประกันครอบคลุมถึงอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในกัมพูชาและประเทศเวียดนาม

- ผลักดันให้กลุ่มบริษัทประกันภัยในไทยมีการหาเครือข่ายกับบริษัทประกันในกัมพูชาเพื่อรับประกันภัยในกรณีการขนส่งสินค้าข้ามแดน

7) ปัญหาที่เกี่ยวข้องเนื่องจากการเก็บภาษีศุลกากรและการขาดกฎหมายเกี่ยวกับสินค้าผ่านแดนในกัมพูชา

- ผลักดันผ่านการเจรจาในระดับรัฐต่อรัฐให้กัมพูชามีความโปร่งใสในระบบการจัดเก็บภาษีและสินค้าควบคุมต่างๆ รวมถึงการแจ้งการเปลี่ยนแปลงต่างๆ เผยแพร่บนเว็บไซต์ให้ผู้ประกอบการทราบ

### 3.3 ข้อเสนอแนะเพื่อการใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

#### *ในส่วนการใช้ประโยชน์จากการค้าทางบก*

- หากมีการปรับปรุงการขนส่งทางบกให้มีต้นทุนที่ถูกลง จะเป็นการเพิ่มโอกาสในการนำสินค้าที่มีความอ่อนไหวต่อเวลาในการขนส่งไปขายในกัมพูชาตอนในมากยิ่งขึ้น เช่น ผลไม้สด
- ผู้ประกอบการไทยควรมองหาโอกาสในการเจาะตลาดในผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ นอกเหนือจากผลิตภัณฑ์หลักที่ส่งออกไปยังกัมพูชาอยู่ โดยมองการเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิตและรูปแบบการบริโภคของคนในกัมพูชามากยิ่งขึ้น เช่น คนในพนมเปญซึ่งมีความเจริญมากขึ้นและกำลังซื้อเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว อาจพยายามเจาะตลาดในสินค้าฟุ่มเฟือยมากขึ้น เช่น เครื่องสำอาง เครื่องประดับ สินค้าเทคโนโลยี สินค้าที่อาศัย modern trade เพื่อรองรับรูปแบบการบริโภคที่จะเปลี่ยนแปลงต่อไปในอนาคต
- ในกรณีของเขตชนบท ผู้ประกอบการไทยควรมองหาช่องทางในการเจาะตลาดสินค้าที่อำนวยความสะดวกในการประกอบอาชีพมากขึ้น เช่น เครื่องจักรทางการเกษตร

#### *ในส่วนของการใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงฐานการผลิต*

- การพัฒนาพื้นที่ชายแดนร่วมกันและการตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษร่วม จะเป็นประโยชน์ต่อการเชื่อมโยงฐานการผลิตมากยิ่งขึ้น
- การพยายามระงับข้อพิพาทหรือแก้ไขปัญหาคความมั่นคงจะช่วยพัฒนาความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้
- การเข้าไปลงทุนในกัมพูชาที่มีความเสี่ยงจากกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งต้องอาศัยสายสัมพันธ์เป็นหลัก การเข้าไปปูทางในระดับรัฐบาล เช่น การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและนิคมอุตสาหกรรมในกัมพูชา รวมถึงการมีที่ปรึกษาทางกฎหมายธุรกิจให้กับผู้ประกอบการไทย และการใช้กรอบ GMS และ AEC รวมถึง MOU ระหว่างไทยและกัมพูชา ในการผลักดันให้กัมพูชามีกฎหมายด้านการลงทุนและการคุ้มครองการลงทุนเป็นสากลโดยเฉพาะการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติเดียวกัน จะมีส่วนช่วยการย้ายฐานการผลิต และเชื่อมโยงฐานการผลิตของผู้ประกอบการไทยในการไปตั้งฐานการผลิตมากขึ้น
- การเพิ่มขึ้นของผู้ประกอบการผลิตในกัมพูชาและการเชื่อมโยงฐานการผลิตกับไทยจะเป็นแรงผลักดันให้ผู้ประกอบการขนส่งไทยเข้าไปดำเนินธุรกิจในกัมพูชามากขึ้น เนื่องจากเป็นการเคลื่อนย้ายธุรกิจที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทาน