



## The Situation of Cross-Border Transportation of Goods through the 2<sup>nd</sup>

### Friendship Bridge Savannakhet-Mukdahan

Kaysone XAYYALATH\*, Phoumsaydavone SOMBOUNSACK, Vilaphon PHOTHISALATH

*Academic affair and scientific management office, Savannakhet University, Lao PDR*

#### Abstract

##### **\*Correspondence:**

Kaysone XAYYALATH,  
*Academic affair and science  
management office,  
Savannakhet University, Tel:  
+85620 22657775, Email:  
[kaysone2014@gmail.com](mailto:kaysone2014@gmail.com)*

##### **Article Info:**

*Submitted: Feb 20, 2023*

*Revised: Feb 09, 2024*

*Accepted: Feb 20, 2024*

This study is about the situation of cross-border transportation of goods through the 2<sup>nd</sup> Friendship Bridge Savannakhet-Mukdahan. The purpose of the study is to 1) study the situation of development of transportation and logistics in the friendship bridge, 2) The condition of transporting goods through the friendship bridge, and 3) Difficulties of entrepreneurs using the 2<sup>nd</sup> friendship bridge service, the population represented in the study was the driver of a truck that passed through the Savannakhet-Mukdahan International Checkpoint, Specific types of imported goods a total of 138 people were identified. The statistics used for data analysis is descriptive statistics to find frequencies and percentages.

The results of the study show that the world bank has determined the logistics performance index: LPI and published the results of the comparative efficiency ranking of 160 countries. In 2018, the Lao PDR was ranked 82<sup>nd</sup> in the world with a score of 2,8 and in which ranked 69<sup>th</sup> of 160 counties in terms of the ability to track and trace consignments with an average score of 2,9. Laos can now export and distribute goods to Thailand with other countries in Asia and Europe: China, Hungary, Poland, Belgium, the Netherlands, Singapore, Japan, Italy and France using Road NO 12 and Route 9. This is an important strategic route due to the ability to transport goods to countries in the region, which is a wholesale market and a channel to import cheap machinery, equipment, or inputs, making locally produced goods cheaper, which will increase domestic competitiveness and increase domestic competitiveness. Exports and imports across the 2<sup>nd</sup> Friendship Bridge, a five-year period from 2016-2020, see a year-on-year trade deficit due to the need to use agricultural inputs to boost agricultural production and boost agricultural exports in the future.

The problems in transportation of goods in practice, the country has not yet been able to take full advantage of cross-border transport via the 2<sup>nd</sup> Friendship Bridge. Due to climate change, which is a barrier to delayed transportation, the overall infrastructure is still incomplete as there are still some areas of the road that need to be constructed and improved, along with the problems and obstacles of transport rules and regulations, such as: Problems with one-stop inspection, difficulties in customs clearance procedures and convenience of transport officials.

**Keyword:** *The Situation of Cross-Border Transportation, goods across, the 2<sup>nd</sup> Friendship Bridge*

## 1. ພາກສະເໜີ

ການຂົນສົ່ງທາງບົກລະຫວ່າງປະເທດເລີ່ມມີບົດບາດສໍາຄັນໃນການພັດທະນາໂຄງລ່າງພື້ນຖານໃຫ້ເຊື່ອມໂຍງກັບປະເທດອ້ອມຂ້າງກັບປະເທດລາວເຮົາເຊິ່ງມັນເປັນສິ່ງຈໍາເປັນທີ່ພາໃຫ້ການເດີນທາງ ແລະ ການຂົນສົ່ງສິນຄ້າເປັນໄປຢ່າງສະດວກສະບາຍ, ວ່ອງໄວ ແລະ ມີຄວາມປອດໄພ ເຊິ່ງການຄໍານຶງເຖິງໂຄງສ້າງພື້ນຖານທາງບົກນັ້ນເປັນພື້ນຖານທີ່ສໍາຄັນຕໍ່ການຕັດສິນໃຈວາງແຜນໃນອະນາຄົດ. ນອກນັ້ນ, ເຄື່ອງມືທີ່ສໍາຄັນທີ່ຈະປະກອບກັບການພິຈາລະນາກົດເກນຕ່າງໆທີ່ເຮົາຈະນໍາມາໃຊ້ໃນອະນາຄົດ, ຈາກການພິຈາລະນາເສັ້ນທາງໃນການຂົນສົ່ງຈະເຫັນໄດ້ວ່າເຖິງແມ່ນວ່າລະບົບໂຄງສ້າງພື້ນຖານທາງບົກຈະຍັງບໍ່ທັນມີຄວາມພ້ອມເທົ່າທີ່ຄວນແຕ່ປະເທດເຮົາກໍ່ຍັງສາມາດເຊື່ອມໂຍງກັບປະເທດອ້ອມຂ້າງຢ່າງມີລະບົບລະບຽບ. ການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນມີຄວາມສໍາຄັນຫຼາຍເພາະເປັນຕົວຂັບເຄື່ອນເສດຖະກິດຂອງແຂວງ ກໍ່ຄືຂອງປະເທດ ໂດຍສະເພາະຜົນຈາກການຮ່ວມມື ແລະ ຊ່ວຍເຫຼືອ ກໍ່ໃຫ້ເກີດຄວາມສະດວກໃນການຕິດຕໍ່ການຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ, ການທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ປະຊາຊົນທັງສອງປະເທດ ມີຄວາມສໍາພັນທີ່ດີຕໍ່ກັນ ເຊິ່ງເປັນ ສ່ວນສໍາຄັນໃນການພັດທະນາເສດຖະກິດ ແລະ ຄຸນະພາບຊີວິດຂອງປະຊາຊົນໃນພູມິພາກອາຊີຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້ (Logistics system strategy development team, 2018). ຄະແນນລວມດັດສະນີປະສິດທິພາບລະບົບໂລຈິສຕິກລະຫວ່າງປະເທດ ຂອງປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ ເມື່ອທຽບຄະແນນໃນປີ 2016 ກັບ 2018 ກັບ 160 ປະເທດເຫັນວ່າ ປະເທດສິງກະໂປ ເປັນລໍາດັບທີ 1 ຂອງອາຊຽນ ແຕ່ເປັນລໍາດັບທີ 7 ຂອງໂລກ, ປະເທດໄທລໍາດັບທີ 2 ຂອງອາຊຽນ ແຕ່ເປັນລໍາດັບທີ 32 ຂອງໂລກ, ປະເທດຫວຽດນາມ ລໍາດັບທີ 3 ຂອງອາຊຽນ ແຕ່ເປັນລໍາດັບທີ 39 ຂອງໂລກ, ສ່ວນ ສປປ ລາວ ແມ່ນລໍາດັບທີ 8 ຂອງອາຊຽນ ແຕ່ເປັນລໍາດັບທີ 82 ຂອງໂລກ.

ໃນປີ 2018 ຄະແນນສະເລ່ຍຂອງດັດສະນີປະສິດທິພາບລະບົບໂລຈິສຕິກ ຂອງພູມິພາກອາຊຽນ ປັບຕົວສູງຂຶ້ນເປັນ 3.02 ຈາກ 2.98 ໃນປີ 2016 ມີສາເຫດຫຼັກຈາກການພັດທະນາໃນການປະຕິບັດການຂອງຜູ້ໃຫ້ບໍລິການໂລຈິສຕິກທັງພາກລັດ ແລະ ເອກະຊົນ ແລະ ດ້ານລະບົບຕິດຕາມ ແລະ ກວດສອບສິນຄ້າທີ່ມີຄະແນນເພີ່ມຂຶ້ນ ຄິດເປັນ 4.7 ແລະ 4.5% ຕາມລໍາດັບ. ປະເທດໃນພູມິພາກອາຊຽນ

ທີ່ມີການພັດທະນາດ້ານລໍາດັບທີ່ດີທີ່ສຸດ ໄດ້ແກ່ ສປປ ລາວ ທີ່ມີອັນດັບດີຂຶ້ນ 70 ລໍາດັບ ມາຢູ່ໃນລໍາດັບທີ 82 ຈາກລໍາດັບທີ 152 ໃນປີ 2016, ຫວຽດນາມ ທີ່ມີລໍາດັບດີຂຶ້ນ 25 ລໍາດັບ ມາຢູ່ໃນລໍາດັບທີ 39 ຈາກລໍາດັບທີ 61 ໃນປີ 2016 ແລະ ໄທ ມີລໍາດັບດີຂຶ້ນ 13 ລໍາດັບ ມາຢູ່ໃນລໍາດັບທີ 32 ຂອງໂລກ ມາເປັນອັນດັບທີ 2 ຂອງອາຊຽນຮອງຈາກສິງກະໂປ (World Bank, 2018).

ປັດຈຸບັນແລວທາງເສດຖະກິດໃນ GMS ແບ່ງອອກເປັນ 3 ແລວໄດ້ແກ່: East West Economic Corridor: EWEC, North South Economic Corridor: NSEC ແລະ Southern Economic Corridor: SEC ເຊິ່ງວ່າໃນນີ້ EWEC ເປັນເສັ້ນທາງເຊື່ອມໂຍງຫວຽດນາມ-ລາວ-ໄທ ແລະ ພະມ້າ ເຊິ່ງເປັນການເຊື່ອມໂຍງພື້ນທີ່ຕາເວັນອອກຈາກ ຫວຽດນາມ ຜ່ານ ສປປ ລາວ ເທິງເສັ້ນທາງເລກ 9 ຂ້າມຂົວຂ້າມແມ່ນໍ້າຂອງແຫ່ງທີ່ 2 ເຂົ້າສູ່ໄທໄປພະມ້າໂດຍມີໄລຍະທາງ 1,450 ກິໂລແມັດ ເຊິ່ງເສັ້ນທາງເລກ 9 ເຊື່ອມໂຍງເມືອງທີ່ສໍາຄັນດັ່ງນີ້: ເມາລະແມ່ງ-ເມຍວະດີ (ປະເທດພະມ້າ) -ແມ່ສອດ-ພິດສະນຸໂລກ-ຂອນແກ່ນ-ກາ ລະສິນ-ມຸກດາຫານ (ປະເທດໄທ) -ສະຫວັນນະເຂດ- ແດນສະຫວັນ (ປະເທດລາວ) -ລາວບາວ-ເວັ-ດົງຮຳ-ດາໜັງ (ສສ ຫວຽດນາມ). ລາວ ແລະ ໄທ ມີຊາຍແດນຕິດຈອດກັນຍາວ 1,810 ກິໂລແມັດມີເຂດຕິດຕໍ່ກັບແຂວງຊາຍແດນ 11 ແຂວງ ຂອງໄທ ຄື: ໜອງຄາຍ, ມຸກດາຫານ, ອຸບົນລາດຊະທານີ, ນະຄອນພະນົມ, ເລີຍ, ນ່ານ, ພະເຍົາ, ອຸດຕະລະດິດ, ຊຽງລາຍ, ພິດສະນຸໂລກ ແລະ ອຳນາດຈະເລີນໂດຍຜ່ານຊ່ອງທາງການຄ້າຊາຍແດນ 36 ແຫ່ງເປັນຈຸດຜ່ານແດນຖາ ວອນ 14 ແຫ່ງ, ຈຸດຜ່ານແດນຊົ່ວຄາວ 2 ແຫ່ງ ແລະ ຈຸດຜ່ອນຜັນ 20 ແຫ່ງການເດີນທາງຂ້າມແດນຈາກໄທມາລາວຈຶ່ງສາມາດເຮັດໄດ້ດ້ວຍລົດສ່ວນຕົວ ຫຼື ລົດທີ່ໃຊ້ປະກອບການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງໄທ-ລາວ. ການຄ້າຊາຍແດນຂອງໄທກັບ ລາວ ໃນຊ່ວງ 6 ເດືອນຕົ້ນປີຂອງປີ 2019 ມີມູນຄ່າລວມ 99,396.11 ລ້ານບາດ ຫຼຸດລົງ -7.67% ໂດຍການສົ່ງອອກມາລາວມີມູນຄ່າ 59,546.63 ລ້ານບາດ ເປັນຜົນມາຈາກທີ່ຈີນເຂົ້າມາລົງທຶນໃນລາວຫຼາຍຂຶ້ນເຮັດໃຫ້ມູນຄ່າການສົ່ງອອກຜ່ານຊາຍແດນຂອງໄທ ຢຸດສະຖັກເປັນ ຕົ້ນແມ່ນນໍ້າມັນກາຊວນ, ນໍ້າມັນສໍາເລັດຮູບ, ລົດໃຫຍ່, ອຸ ປະກອນ ແລະ ສ່ວນປະກອບລວມເຖິງບັນຫາຄ່າເງິນກີບອ່ອນຄ່າລົງສິ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ຄ່າຄອງຊື້ບຄືນລາວເປັນຈໍານວນ

ຫຼວງຫຼາຍເຮັດໃຫ້ການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ, ການເຂົ້າມາທ່ອງທ່ຽວ ແລະ ຊື້ເຄື່ອງໃນຝັ່ງໄທຕາມເຂດຊາຍແດນມີການຊະລໍ່າ. ແລະ ການສົ່ງອອກຈາກລາວໄປໄທ ມີມູນຄ່າ 39,849.48 ລ້ານບາດ ຫຼຸດລົງ -3.49% ຈາກທອງແດງ ແລະ ຜະລິດຕະພັນ, ເຄື່ອງຮັບສິ່ງສັນຍານ ແລະ ອຸປະກອນຕິດຕັ້ງເປັນສໍາຄັນ (Xaiyavongnoi, 2018) ສະຖິຕິການນຳເຂົ້າ ແລະ ສົ່ງອອກສິນຄ້າຜ່ານດ່ານຕ່າງໆ ຂອງ ສປປ ລາວ ໃນປີ 2020 ເຫັນວ່າ ມີມູນຄ່າການນຳເຂົ້າສິນຄ້າຂ້າມແດນສູງກວ່າມູນຄ່າການສົ່ງອອກ ເຊິ່ງກໍ່ໃຫ້ເກີດການຂາດດຸນການຄ້າ ມູນຄ່າ 654,541,648 ໂດລາສະຫະລັດ (Ministry of Industry and Trade, 2021). ນັ້ນກໍ່ ໝາຍຄວາມວ່າ ຄວາມຕ້ອງການສິນຄ້າອຸປະໂພກ ແລະ ບໍລິໂພກຂອງປະຊາຊົນລາວ ແລະ ນິຄົມອຸດສະຫະກຳ ແມ່ນມີສູງ ບໍ່ວ່າຈະເປັນສິນຄ້າປະເພດຮັບໃຊ້ທາງການກະເສດ, ອຸດສະຫະກຳການຜະລິດ ແລະ ການບໍລິໂພກໃນຄົວເຮືອນ (Import and Export Department, 2021).

ຕົວຊີ້ວັດຄວາມສາມາດດ້ານໂລຈິສຕິກໄດ້ຮັບການໃຫ້ຄວາມສໍາຄັນທັງພາຍໃນລະດັບສາກົນ ແລະ ລະດັບຊາດ, ທະນາຄານໂລກ ໄດ້ກຳນົດຕົວຊີ້ວັດປະສິດທິພາບດ້ານໂລຈິສ (LPI) ແລະ ເຜີຍແຜ່ຜົນການຈັດລຳດັບປະສິດທິພາບປຽບທຽບ 160 ປະເທດ ເປັນປະຈຸບັນ 2 ປີ ເພື່ອຊ່ວຍໃຫ້ປະເທດຕ່າງໆຮູ້ໂອກາດ ແລະ ຄວາມທ້າທາຍໃນການດຳ ເນີນງານໂລຈິສຕິກການຄ້າ ເຊິ່ງຂໍ້ມູນທີ່ຈັດລຳດັບປະກອບມີ ການດຳເນີນການທາງພາສີອາກອນ, ຄຸນະພາບຂອງໂຄງສ້າງພື້ນຖານ ແລະ ການຈັດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ. ເຫັນວ່າ ປີ 2018 ສປປ ລາວ ຢູ່ໃນລາດັບ 82 ຂອງໂລກ ເຊິ່ງມີຄະແນນ 2.8 ຈາກຄະແນນສູງສຸດ 5, ໃນນັ້ນສປປ ລາວ ມີລຳດັບທີ 69 ຈາກ 160 ປະເທດ ດ້ານຄວາມສາມາດໃນການຕິດຕາມ ແລະ ກວດສອບການສົ່ງສິນຄ້າ ມີຄະແນນສະເລ່ຍເທົ່າ 2.9 ຈາກຄະແນນສູງສຸດ 5 (World Bank, 2018).

ການສຶກສານີ້ ຈະເຮັດໃຫ້ຮູ້ເຖິງສັກະຍະພາບໃນເສັ້ນທາງການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງເທິງຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງດັ່ງກ່າວ ເພື່ອເປັນການປັບປຸງການດຳເນີນງານດ້ານໂລຈິສຕິກ ແລະ ຫ່ວງໄສ້ການສະໜອງໃຫ້ມີປະສິດທິພາບຢູ່ຂຶ້ນ ຈະເປັນປະໂຫຍດຕໍ່ການພັດທະນາ ແລະ ກຽມຄວາມພ້ອມຂອງປະເທດຕໍ່ການຄ້າໃຫ້ມີຄວາມເຂັ້ມແຂງສາມາດແຂ່ງຂັນກັບບັນດາປະເທດໃນອາຊຽນ. ເມື່ອເຮັດການ

ປຽບທຽບດັດສະນີຊີ້ວັດປະສິດທິພາບດ້ານໂລຈິສຕິກ ເຫັນວ່າເຢຍລະມັນມີລະບົບໂລຈິສຕິກທີ່ມີປະສິດທິພາບຫຼາຍກວ່າ 159 ປະເທດໃນໂລກ.

ດັ່ງນັ້ນ, ຈຸດປະສົງຂອງການຄົ້ນຄວ້າຄັ້ງນີ້ແມ່ນ 1) ສະພາບການພັດທະນາການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິສຕິກໄລຍະຜ່ານມາໃນຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2, 2) ສະພາບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2 ແລະ 3) ຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກຂອງຜູ້ປະກອບການທີ່ໃຊ້ບໍລິການຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2 ສະຫວັນນະເຂດ-ມຸກດາຫານ.

## 2. ອຸປະກອນ ແລະ ວິທີການ

### 2.1 ການເກັບລວບລວມຂໍ້ມູນ

- ຂໍ້ມູນປະຖົມພູມ: ແມ່ນຂໍ້ມູນມືໜຶ່ງທີ່ໄດ້ຈາກການເກັບກຳ ແລະ ລວບລວມຂໍ້ມູນຕົວຈິງຈາກການຕອບແບບສຳພາດຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ ແລະ ຄົນຂັບລົດບັນທຸກສິນຄ້າຂ້າມແດນຂາເຂົ້າ ທີ່ດ່ານສາກົນ ສະຫວັນນະເຂດ-ມຸກດາຫານ.

- ຂໍ້ມູນທຸຕິຍະພູມ: ນຳໃຊ້ຂໍ້ມູນຕົວຊີ້ວັດປະສິດທິພາບດ້ານໂລຈິສຕິກຂອງທະນາຄານໂລກປີ 2016 ແລະ 2018 ແລະ ນຳໃຊ້ຕົວເລກສົ່ງອອກ-ນຳເຂົ້າສິນຄ້າຜ່ານຂົວມິດຕະພາບທີ 2 ຈາກກະຊວງອຸດສະຫະກຳ ແລະ ການຄ້າ

### 2.2 ກຸ່ມເປົ້າໝາຍ

ປະຊາກອນທີ່ໃຊ້ໃນການສຶກສາຄັ້ງນີ້ແມ່ນ ເຈົ້າໜ້າທີ່ດ່ານພາສີເບື້ອງສະຫວັນນະເຂດ ຈຳນວນ 4 ທ່ານ ໃນແຕ່ລະໜ້າວຽກທີ່ແຕກຕ່າງກັນ, ສ່ວນ ຄົນຂັບລົດບັນທຸກສິນຄ້າທີ່ຜ່ານເຂົ້າມາດ່ານສາກົນ ສະຫວັນນະເຂດ-ມຸກດາຫານ ສະເພາະປະເພດສິນຄ້າຂາເຂົ້າ ຈຳນວນ 138 ຄົນ ຈາກການໃຊ້ວິທີກຳນົດກຸ່ມຕົວຢ່າງທີ່ບໍ່ຮູ້ຈຳນວນປະຊາກອນທີ່ແນ່ນອນໂດຍໃຊ້ສູດຂອງທ່ານ Cochran (1977)

$$n = \frac{P(1 - P)Z^2}{e^2} = \frac{(0,1)(1 - 0,1)1,96^2}{0,05^2} = 138$$

n = ຈຳນວນສະມາຊິກກຸ່ມຕົວຢ່າງ

e = ສັດສ່ວນຄວາມຄາດເຄື່ອນທີ່ຍອມໃຫ້ເກີດຂຶ້ນ (5%)

P = ຕົວແທນອັດຕາສ່ວນຂອງກຸ່ມປະຊາກອນ (10%)

Z = ລະດັບຄວາມເຊື່ອໝັ້ນທີ່ກຳນົດ (1.96)

### 2.3 ວິທີວິເຄາະຂໍ້ມູນ

ສະພາບດ້ານການຂົນສົ່ງ, ຕົວຊີ້ວັດປະສິດທິພາບດ້ານໂລຈິສຕິກ ແລະ ບັນຫາຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2 ສະຫວັນນະເຂດ-ມຸກດາຫານ ຈະ

ວິເຄາະເຊິ່ງຄຸນະພາບ ແລະ ສັງເກດເນື້ອຫາ ສ່ວນຂໍ້ມູນເຊິ່ງປະລິມານໃຊ້ການຫາຄ່າຄວາມຖີ່, ສ່ວນຮ້ອຍ ແລະ ຄ່າສະເລ່ຍ ເຊິ່ງສະແດງເຖິງອັດຕາສ່ວນໃນການປຽບທຽບໃນແຕ່ລະດ້ານຂອງຕົວປ່ຽນຕ່າງໆ ຈາກນັ້ນສະແດງຜົນໃນຮູບແບບຕາຕະລາງ ແລະ ແຜນພາບປະກອບ.

### 3. ຜົນໄດ້ຮັບ

#### 3.1 ສະພາບການພັດທະນາດ້ານການຂົນສົ່ງ ແລະ ໂລຈິສຕິກທີ່ຜ່ານມາໃນຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2

ແນວເສັ້ນທາງເສດຖະກິດຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ (East-West Economic Corridor: EWEC) ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງປະເທດພະມ້າ, ໄທ, ລາວ ແລະ ຫວຽດນາມ ນັ້ນ ພົບວ່າເສັ້ນທາງ ມຸກດາຫານ-ສະຫວັນນະເຂດ-ດານັງ ຖືວ່າເປັນເສັ້ນທາງທີ່ເໝາະສົມທີ່ສຸດ. ປັດຈຸບັນ ລາວສາມາດສົ່ງອອກ ແລະ ກະຈາຍສິນຄ້າໄປຍັງປະເທດໄທກັບປະເທດອື່ນໆ ໃນອາຊີ ແລະ ເອີຣົບ ໄດ້ແກ່: ຈີນ, ຣົງກາລີ, ໂປໂລຍ, ແບກຊິກ, ໂຮນລັງ, ສິງກະໂປ, ຍີ່ປຸ່ນ, ອິຕາລີ ແລະ ຝຣັ່ງ ໂດຍໃຊ້ເສັ້ນທາງຫຼວງເລກທີ 12 (ມີຈຸດເລີ່ມຕົ້ນທາງທິດຕາເວັນຕົກຂອງເສັ້ນທາງຈາກຂົວມິດຕະພາບໄທ-ພະມ້າແຫ່ງທີ 1 ແມ່ສອດ-ມຽດຕີ ຜ່ານຕາກ, ສຸໂຂໄທ, ພິສະນຸໂລກ, ແຂວງເພັດສະບູນ, ຂອນແກ່ນ, ກາລາສິນ ແລະ ສິນສຸດເສັ້ນທາງທີ່ມຸກດາຫານ ທີ່ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2) ແລະ ເສັ້ນທາງເລກທີ 9 (ມີຈຸດເລີ່ມຕົ້ນທາງທິດຕາເວັນຕົກຂອງເສັ້ນທາງ ຈາກຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2 ມຸກດາຫານ-ສະຫວັນນະເຂດ ທີ່ນະຄອນໄກສອນພົມວິຫານ, ອຸທຸມພອນ, ພະລານໄຊ, ພິນ, ເຊໂປນ ແລະ ສິນສຸດຊາຍແດນທາງດ້ານຕາເວັນຕົກ ທີ່ດ່ານແດນສະຫວັນ-ລາວບາວ) ທີ່ເປັນເສັ້ນທາງຍຸດທະຍາດທີ່ສໍາຄັນ ເນື່ອງຈາກສາມາດຄົມມະນາຄົມຂົນສົ່ງໄປຍັງບັນດາປະເທດໃນພູມິພາກເຊິ່ງເປັນຕະຫຼາດຄ້າສິ່ງ ແລະ ເປັນຊ່ອງທາງໃນການນໍາເຂົ້າເຄື່ອງຈັກ, ອຸປະກອນ ຫຼື ປັດໄຈການຜະລິດຕ່າງໆ ທີ່ມີລາຄາຖືກ ເຮັດໃຫ້ສິນຄ້າທີ່ຜະລິດໃນປະເທດມີລາຄາຕໍ່າ ອັນຈະເປັນປະໂຫຍດຕໍ່ຜູ້ບໍລິໂພກພາຍໃນປະເທດ ແລະ ເປັນການເພີ່ມຂີດຄວາມສາມາດໃນການແຂ່ງຂັນທາງດ້ານລາຄາໃນຕະຫຼາດໂລກເພີ່ມຂຶ້ນອີກ.

##### • ດ້ານຂະບວນການດ່ານພາສີ

ພິທີການ ແລະ ຂະບວນການໃນດ່ານພາສີພາຍໃນຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2 ແມ່ນມີລະບຽບຂອງກົມການຂົນສົ່ງທາງບົກແມ່ນອີງຕາມກົດໝາຍ ແລະ ສັນຍາຂອງສອງ

ປະເທດທີ່ຕົກລົງກັນ. ສະມາດສະຫຼຸບໄດ້ດັ່ງນີ້: ໃບຂົນສົນຄ້າຂາເຂົ້າ (ກສກ.991/), ໃບຕາຕະລາງສິນຄ້າ (ເອກະສານການຂົນສົ່ງ), ບັນຊີລາຄາສິນຄ້າ (Invoice), ແບບທຸລະກິດຕ່າງປະເທດ (ທ.ຕ.2) ສໍາລັບການນໍາເຂົ້າທີ່ມີມູນຄ່າເກີນ 500,000 ບາດ ຫຼື 175,000,000 ກີບ, ແບບສະແດງລາຍລະອຽດລາຄາພາສີ (ກສກ.170), ໃບສັ່ງປ່ອຍສິນຄ້າ (ກສກ.100/1), ບັນຊີລາຍລະອຽດບັນຈຸພັນທຸ້ມຫໍ່, ໃບແຈ້ງປອດເບ້ຍປະກັນ, ໜັງສືອະນຸຍາດສໍາລັບຄວບຄຸມການນໍາເຂົ້າ, ໃບຮັບຮອງຖິ່ນກໍາເນີດສິນຄ້າ ກໍລະນີຂໍ້ຫຼຸດອັດຕາອາກອນ, ເອກະສານອື່ນໆ ປະກອບ ເຊັ່ນ: ເອກະສານສະດງສ່ວນປະສົມ, ຄຸນລັກສະນະ ແລະ ການໃຊ້ງານຂອງສິນຄ້າ ເປັນຕົ້ນ. ຈາກການສາຫຼວດໄລຍະເວລາການແລ່ນເອກະສານ ແລະ ການລໍຖ້າໃນເບື້ອງໄທ ຈະໃຊ້ເວລາ ຕໍ່າສຸດ 10 ນາທີ, ສູງສຸດ 906 ນາທີ ແລະ ສະເລ່ຍ 485 ນາທີ, ສ່ວນເບື້ອງລາວ ຈະໃຊ້ເວລາຕໍ່າສຸດ 15 ນາທີ, ສູງສຸດ 600 ນາທີ ແລະ ສະເລ່ຍ 307 ນາທີ. ສິນຄ້າຕົ້ນທາງສ່ວນຫຼາຍຈະມາຈາກ ແຂວງມຸກດາຫານ ແລະ ແຂວງລະຍອງ ກວມ 11%, ປາຍທາງຂອງສິນຄ້າຈະໄປ ນະຄອນໄກສອນພົມວິຫານ ກວມ 20% ແລະ ໄປເມືອງເຊໂປນ (ຊາຍແດນ ລາວ-ຫວຽດ) ກວມ 10%

ປະສິດທິພາບໃນການດໍາເນີນການດ່ານພາສີ ປະກອບມີ ຄວາມໄວ, ຄວາມງ່າຍ ແລະ ຂະບວນການໄດ້ມາດຕະຖານ ເຊິ່ງຜ່ານມາເຫັນໄດ້ວ່າ ມີການພັດທະນາລະບົບການເຊື່ອມໂຍງຂໍ້ມູນໃບອະນຸຍາດ, ໃບຮັບຮອງ ແລະ ເອກະສານອື່ນໆ ທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບຂະບວນການນໍາເຂົ້າສິ່ງອອກ ແລະ ໂລຈິສຕິກຜ່ານລະບົບ National single window (NSW) ແລະ E-Customs, ການເຊື່ອມໂຍງຂໍ້ມູນກັບປະເທດສະມາຊິກອາຊຽນ (ASEAN Single Window: ASW) ເຊິ່ງເຊື່ອມໂຍງຂໍ້ມູນໃບຮັບຮອງແຫຼ່ງກໍາເນີດສິນຄ້າອາຊຽນເພື່ອຜ່ານພິທີການທາງພາສີດ່ານແບບບໍ່ມີເອກະສານ (E-Form D), ການແລກປ່ຽນຂໍ້ມູນບັນຫາ ແລະ ອຸປະສັກຂອງການດໍາເນີນງານພາຍໃຕ້: GMS Cross border Transport Agreement: GMS-CBTA), ການປ້ອງກັນ ແລະ ປາບປາມສິນຄ້າລະເມີດສິດໃນສັບສົນທາງປັນຍາ, ການອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງການຄ້າ ແລະ ການລົງທຶນ ໂດຍມີການເລັ່ງລັດໃຫ້ເກີດການດໍາເນີນການດ່ານພິທີການດ່ານພາສີກວດແບບເປັດເສັດໃນຈຸດດຽວ.

• ດ້ານການກຽມການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ

ການກຽມການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ ການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ ໃຫ້ມີປະສິດທິພາບສູງຂຶ້ນ ສາມາດຮອງຮັບຄວາມຕ້ອງການໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າລະຫວ່າງປະເທດ ທີ່ຂະຫຍາຍຕົວຕາມພາວະເສດຖະກິດ ໂດຍການຄໍານຶງເຖິງຄວາມສາມາດໃນການຮອງຮັບຜູ້ສົນຄ້າຂາອອກ-ຂາເຂົ້າ ແລະ ການກໍານົດຄ່າລະຫວ່າງຂອງຜູ້ປະກອບການລາວ ໃຫ້ສາມາດຈູງໃຈຜູ້ໃຊ້ບໍລິການ ແລະ ພັດທະນາຄວາມສະດວກຕໍ່ການເຂົ້າເຖິງການໃຫ້ບໍລິການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໄດ້. ນອກນັ້ນ ຄວາມສະດວກໃນການປັບລາຄາທີ່ສາມາດແຂ່ງຂັນໄດ້ຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ກໍ່ເຫັນວ່າມີຄວາມຈໍາເປັນສໍາລັບຜູ້ປະກອບການ.

ການກໍານົດອັດຕາຄ່າຂົນສົ່ງລະຫວ່າງປະເທດ ຈະພິຈາລະນາຈາກອົງປະກອບຫຼັກໆ ໄດ້ແກ່: ປະລິມານສິນຄ້າ, ນໍ້າໜັກສິນຄ້າ, ໄລຍະທາງ, ປະເພດສິນຄ້າ, ມູນຄ່າສິນຄ້າ, ລັກສະນະບັນຈຸພັນ ແລະ ຄວາມສ່ຽງໃນການຂົນສົ່ງ. ອັດຕາຄ່າຂົນສົ່ງ, ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການຂົນສົ່ງລະຫວ່າງໄທ ໄປຍັງເມືອງຕ່າງໆຂອງ ສປປ ລາວ ແບ່ງເປັນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍດັ່ງນີ້:

– ຄ່າຂົນສົ່ງ ຈາກໄທ ໄປຍັງດ່ານຊາຍແດນຂອງໄທ ກິລະແມັດລະ 23-40 ບາດ ຫຼື 8,000-14,000 ກີບ (ຂຶ້ນຢູ່ກັບປະເພດສິນຄ້າ ແລະ ປະລິມານບັນທຸກ)

– ຄ່າຊື້ປະກັນໄພບຸກຄົນທີ 3 ໃນດ່ານຊາຍແດນ ຄັນລະປະມານ 600-700 ບາດ ຫຼື 210,000-245,000 ກີບ (ຄຸ້ມຄອງ 7 ວັນ) ແລະ ຄັນລະ 1,000-1,200 ບາດ ຫຼື 350,000- 420,000 ກີບ (ຄຸ້ມຄອງ 15 ວັນ).

– ຄ່າທໍານຽມຜ່ານຂົວ, ລົດບັນທຸກຂະໜາດບໍ່ເກີນ 6 ລໍ້ ຄັນລະ 135 ບາດ ຫຼື 47,000 ກີບ, ລົດບັນທຸກເກີນກວ່າ 6 ລໍ້ ແຕ່ບໍ່ເກີນ 18 ລໍ້ ຄັນລະ 190 ບາດ ຫຼື 67,000 ກີບ, ລົດບັນທຸກເກີນ 18 ລໍ້ຂຶ້ນໄປ ຄັນລະ 310 ບາດ ຫຼື 110,000 ກີບ, ລົດຟ້ອງ ຄັນລະ 260 ບາດ ຫຼື 91,000 ກີບ

– ຄ່າທໍານຽມຂ້າມແດນ ໃນດ່ານພົມແດນ ຈ່າຍຄັນລະ 400-500 ບາດ ຫຼື 140,000-175,000 ກີບ (ສໍາລັບລົດບັນທຸກແບບດ່ຽວ ທີ່ນໍ້ານັກບໍ່ເກີນ 21 ໂຕນ) ແລະ ຄັນລະ 800-1,200 ບາດ ຫຼື 280,000-420,000 ກີບ (ສໍາລັບລົດບັນທຸກຂະໜາດໃຫຍ່ ທີ່ມີນໍ້ານັກເກີນ 21 ໂຕນ)

– ຄ່າອໍານວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ຄ່າລ່ວງເວລາ ປະມານ 300-1,000 ບາດ ຫຼື 105,000-350,000 ກີບ (ຊາລະໃນດ່ານ).

– ຄ່າອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານ ລາວ (ເຊັ່ນ ຜ່ານໄປຍັງຫວຽດນາມ ແລະ ຈີນ) ຈະຕ້ອງເສຍໃນອັດຕາ 10,000-15,000 ບາດ ຫຼື 3,500,000-5,250,000 ກີບ (ລວມຊໍາລະຕາມແນວເສັ້ນທາງທີ່ມີເຈົ້າໜ້າທີ່ເຮັດການກວດ ແລະ ຄ່າສິດນໍ້າລ້າງຕົນຢາງລົດ).

ຄວນມີການພັດທະນາລະບົບ NSW ໃຫ້ສົມບູນ, ຄວບຄຸມການເຊື່ອມໂຍງຂໍ້ມູນອີເລັກໂທນິກແບບ G2G, G2B ແລະ ການຊໍາລະເງິນແບບ e-Payment ຜ່ານລະບົບ NSW, ການເລັ່ງປັບຫຼຸດຂັ້ນຕອນຂະບວນການຂອງພາກລັດທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການນໍາເຂົ້າ-ສົ່ງອອກ ເພື່ອຫຼຸດຕົ້ນທຶນ, ໄລຍະເວລາໃຫ້ແກ່ຜູ້ປະກອບການ ແລະ ຍົກລະດັບມາດຕະ ຖານການອໍານວຍຄວາມສະດວກທາງການຄ້າ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ໃນບົດສະຫຼຸບຂອງ GMS ຍຸດທະສາດໂລຈິສຕິກ ກຸ່ມປະເທດລຸ່ມແມ່ນໍ້າຂອງມີຫຼາຍປະເດັນທີ່ໜ້າສົນໃຈ ແລະ ມີຄວາມສໍາຄັນກ່ຽວກັບການລົງນາມບັນທຶກຄວາມເຂົ້າໃຈລະຫວ່າງລາວ-ໄທ-ຈີນ (MOU on GMS North-south Economic Corridor International Bridge) ເພື່ອກໍານົດແນວທາງພັດທະນາ ແລະ ກໍ່ສ້າງຂົວຂ້າມແມ່ນໍ້າຂອງ ຕາມແນວພັດທະນາພື້ນທີ່ເສດຖະກິດ. ການກໍານົດທິດທາງພັດທະນາໂດຍການປັບປ່ຽນຈຸດເນັ້ນການດໍາເນີນງານດ້ານໂຄງສ້າງພື້ນຖານ ແລະ ຫັນມາໃຫ້ຄວາມສໍາຄັນເພີ່ມຂຶ້ນກັບການອໍານວຍຄວາມສະດວກດ້ານລະບຽບ ແລະ ສະໜັບສະໜູນການຄ້າ, ການລົງທຶນ ແລະ ກະຕຸ້ນກິດຈະກຳຂອງເສດຖະກິດອື່ນໆ ຄວບຄູ່ກັບການພິຈາລະນາກົນໄກດໍາ ເນີນງານບາງສ່ວນເພື່ອໃຫ້ມີຄວາມເໝາະສົມຍິ່ງຂຶ້ນ ລວມທັງສະໜັບສະໜູນບົດບາດຂອງພາກເອກະຊົນໃນການພັດທະນາ GMSສະພາບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານຂົວມິດຕະ ພາບແຫ່ງທີ 2 ສະຫວັນນະເຂດ-ມຸກດາຫານ

ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2 ເປັນຂົວຂ້າມແມ່ນໍ້າຂອງເຊື່ອມຕໍ່ແຂວງມຸກດາຫານຂອງປະເທດໄທ ເຂົ້າກັບແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຂອງປະເທດລາວ ເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງເສັ້ນທາງເສດຖະກິດຕາວັນອອກຕາເວັນຕົກ ເຊິ່ງເລີ່ມຈາກພະມ້າ ຜ່ານໄທ, ລາວ ແລະ ສິ້ນສຸດທີ່ຫວຽດນາມ ເຊິ່ງເປັນສ່ວນໜຶ່ງຂອງການພັດທະນາລຸ່ມແມ່ນໍ້າຂອງ, ຂອງທະນາຄານພັດທະນາອາຊີ ທີ່ມີຄວາມຍາວ 1,600 ແມັດ, ມີຄວາມກວ້າງ 12 ແມັດ ແລະ ຊ່ອງການຈາລະຈອນ 2 ຊ່ອງ , ມູນຄ່າການກໍ່ສ້າງປະມານ 70 ລ້ານ ໂດລາສະຫະລັດ

ໂດຍແຫຼ່ງທຶນໃນການກໍ່ສ້າງເປັນການກູ້ຢືມດອກເບ້ຍຕໍ່າ ຈາກລັດຖະບານຍີ່ປຸ່ນ ໃຫ້ກັບ ສປປ ລາວ ມູນຄ່າ 4,011 ລ້ານເຢັນ ແລະ ໃຫ້ກັບລັດຖະບານໄທ ມູນຄ່າ 4,079 ລ້ານ ເຢັນ, ໃຊ້ເວລາໃນການກໍ່ສ້າງຕັ້ງແຕ່ເດືອນ ທັນວາ 2003 ເຖິງເດືອນທັນວາ 2006.

ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ລົດທີ່ໃຊ້ບັນທຸກສິນຄ້າຜ່ານ ຂົວມິດຕະພາບ ແຫ່ງທີ 2 ຈະມີ 6 ເຟົາ ເຊິ່ງກວມສັດສ່ວນ ຫຼາຍກວ່າກຸ່ມອື່ນ ກວມເອົາ 51.4%, ຍ້ອນວ່າ: ປະເພດ ສິນຄ້າທີ່ຂົນເຂົ້າມາມີປະລິມານຫຼາຍ ເຮັດໃຫ້ນ້ຳໜັກຂອງ ການບັນທຸກກໍ່ມີຄວາມໜັກຫຼາຍເຊັ່ນກັນ ຊຶ່ງລົດບັນທຸກທີ່ ມີຈຳນວນເຟົາຫຼາຍຈະມີຄວາມໄດ້ປຽບກວ່າລົດທີ່ມີຈຳ ນວນເຟົາໜ້ອຍກວ່າ ແລະ ສາມາດເດີນທາງໄປພື້ນທີ່ອື່ນໆ ຕາມທີ່ຕ້ອງການ ແລະ ຍັງເຮັດໃຫ້ໄດ້ປຽບໃນການໃຫ້ ບໍລິການ ເພາະວ່າການບັນທຸກສິນຄ້າຈາກຈຸດຕົ້ນທາງໄປຍັງ ຈຸດປາຍທາງ ໂດຍບໍ່ຕ້ອງປ່ຽນຖ່າຍຍານພາຫະນະ, ອີກຢ່າງ ໜຶ່ງການນຳໃຊ້ລົດທີ່ມີເຟົາຫຼາຍຄວາມສາມາດໃນການລາກ ແກ່ກໍ່ມີປະສິດທິພາບເພີ່ມຂຶ້ນອີກດ້ວຍ ເພາະໃນບາງ ຂົງເຂດທີ່ປາຍທາງຈະໄປນັ້ນລ້ວນແລ້ວແຕ່ເປັນພູເຂົາ ເຊິ່ງ ຖ້າເປັນລົດທີ່ມີແຮງແກ່ໜ້ອຍ ກໍ່ອາດຈະເຮັດໃຫ້ບໍ່ສາມາດ ໄປເຖິງຈຸດໝາຍຕາມກຳນົດເວລາທີ່ວາງໄວ້. ນ້ຳໜັກຂອງ ສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງ ສ່ວນຫຼາຍຈະຢູ່ລະຫວ່າງ 27 - 34 ໂຕນ ມີ ຈຳນວນ 43 ຄັນ ຊຶ່ງກວມເອົາ 31.2%, ຖ້າປຽບທຽບນ້ຳໜັກ ສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງຕົວຈິງໃສ່ກັບນ້ຳໜັກທັງໝົດທີ່ລົດບັນທຸກ ສາມາດຂົນໄດ້ ເຫັນວ່າ ປະລິມານສິນຄ້າ ແລະ ການນຳໃຊ້ ຂະໜາດ ຫຼື ປະເພດຂອງລົດບັນທຸກ ມາຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານ ຂົວມິດຕະພາບ 2 ຂອງຜູ້ປະກອບການແມ່ນຍັງເຮັດບໍ່ໄດ້ດີ ເທົ່າທີ່ຄວນ ເຊິ່ງເຫັນໄດ້ຈາກ ນ້ຳໜັກສິນຄ້າທີ່ຂົນເຂົ້າມາ ຍັງບໍ່ເຕັມອັດຕາຄວາມອາດສາມາດຂອງລົດບັນທຸກທີ່ ສາມາດຮັບໄດ້ ເຊິ່ງມີຈຳນວນລົດບັນທຸກ 62 ຄັນ ກວມເອົາ 45% ທີ່ບັນທຸກສິນຄ້າຕົວຈິງ ມີພຽງ  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{2}$  ແລະ  $\frac{3}{4}$  ຂອງ ນ້ຳໜັກທັງໝົດທີ່ລົດບັນທຸກສາມາດຮັບໄດ້

ສະຖິຕິມູນຄ່າການສົ່ງອອກ-ນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ຂ້າມແດນ ທີ່ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ ແຫ່ງທີ 2 ໄລຍະ 5 ປີ ເລີ່ມແຕ່ປີ 2016-2020 ເຫັນວ່າແຕ່ລະປີແມ່ນຂາດດຸນການຄ້າ ໂດຍ ສະເພາະໃນປີ 2019 ມີການຂາດດຸນເຖິງ 227.351.300 ໂດລາສະຫະລັດ ເນື່ອງຈາກຄວາມຈຳເປັນໃນການນຳໃຊ້ ວັດຖຸປະສົງອຸກອນທາງການກະເສດ ມາຮັບໃຊ້ໃນການ ຂົງເຂດກະສິກຳ ເພື່ອກະຕຸ້ນຊຸກຍູ້ດ້ານການຜະລິດສະບຽງ

ອາຫານ ແລະ ການສົ່ງອອກສິນຄ້າກະສິກຳຂອງປະເທດ ໃຫ້ຢູ່ໃນທ່າເຂັ້ມແຂງໃນອະນາຄົດ. ນອກນັ້ນແລ້ວ ແຂວງ ສະຫວັນນະເຂດເປັນແຂວງທີ່ ລັດຖະບານເລັ່ງດ້ານການ ສົ່ງເສີມການລົງທຶນພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ເປັນເຂດທີ່ ມີນິຄົມອຸດສະຫະກຳ ກໍ່ຄືເຂດເສດຖະກິດພິເສດສະຫວັນ ເຊໂນ. ສະນັ້ນ, ການນຳເຂົ້າອຸປະກອນຮັບໃຊ້ທາງອຸດ ສະຫະກຳຂອງໂຮງຈັກ-ໂຮງງານ ກວມ 26.56% ແມ່ນມີ ຄວາມຈຳເປັນທີ່ສຸດສຳລັບຜູ້ປະກອບການເພື່ອຜະລິດ ສິນຄ້າ, ຊຶ່ງສ່ວນອາໄລ, ອຸປະກອນເທັກໂນໂລຢີ ແລະ ແຮ່ ທາດຕ່າງໆ ( Customs Office, 2nd Friendship Bridge, Savannakhet-Mukdahan (2021). ສັດສ່ວນ ຂອງມູນຄ່າສິນຄ້າສົ່ງອອກ ປີ 2020 ສ່ວນຫຼາຍຈະເປັນສິນ ຄ້າຮັບໃຊ້ວຽກງານກະເສດ ກວມ 40.43%, ສະບຽງອາ ຫານ ກວມ 27.96% ແລະ ສິນຄ້າຮັບໃຊ້ໃນວຽກງານຜະ ລິດອຸດສະຫະກຳ ກວມ 26.56%; ເຊັ່ນດຽວກັນສັດສ່ວນ ມູນຄ່າການນຳເຂົ້າຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ ສ່ວນຫຼາຍແມ່ນສິນ ຄ້າຮັບໃຊ້ວຽກງານກະເສດ ກວມ 21.02%, ສິນຄ້າຮັບໃຊ້ ວຽກງານອຸດສະຫະກຳ ກວມ 20.72% ແລະ ສະບຽງອາ ຫານ 19.76%

### 3.2 ຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານຂົວມິດຕະ ພາບແຫ່ງທີ 2 ສະຫວັນນະເຂດ-ມຸກດາຫານ

ໃນທາງປະຕິບັດ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ຍັງບໍ່ສາ ມາດໃຊ້ປະໂຫຍດຈາກການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ຜ່ານຂົວມິດ ຕະພາບແຫ່ງທີ 2 ໄດ້ຢ່າງເຕັມທີ່ ເນື່ອງຈາກການປ່ຽນແປງ ສະພາບດິນຟ້າອາກາດທີ່ເປັນອຸປະສັກໃນການຂົນສົ່ງທີ່ລ່າ ຊ້າ ກວມ 90% ເນື່ອງຈາກພື້ນຖານໂຄງລ່າງໂດຍລວມຍັງບໍ່ ສົມບູນ ບາງພື້ນທີ່ຂອງເສັ້ນທາງທີ່ຈຳເປັນມີການກໍ່ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງ ໂດຍສະເພາະໃນຊ່ວງລະດູຝົນຍິ່ງເປັນບັນຫາຫຼາຍ; ອີກຢ່າງໜຶ່ງ ກວມ 56% ຂອງອຸປະສັກດ້ານກົດລະ ບຽບ ແລະ ມາດຕະຖານດ້ານການຂົນສົ່ງ ໄດ້ແກ່: ບັນຫາດ້ານ ການກວດປ່ອຍສິນຄ້າ ໃນຈຸດດຽວ, ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກຂອງ ຂັ້ນຕອນດ້ານພິທີການພາສີ ແລະ ບັນຫາການອຳນວຍ ຄວາມສະດວກຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ດ້ານການຂົນສົ່ງ, ນອກນັ້ນ ແລ້ວ ຂໍ້ຈຳກັດດ້ານການຈາລະຈອນ ເປັນຕົ້ນການປ່ຽນການ ໃຊ້ພວງມະໄລລົດບັນທຸກເມື່ອຜ່ານຂ້າມແດນ, ຊ່ອງການ ຈາລະຈອນທີ່ແຄບ ແລະ ລົດຕິດ. ໃນແງ່ຂອງຜູ້ປະ ກອບ ການທຸລະກິດຂົນສົ່ງ ທີ່ກ່ຽວພັນກັບຄຸນນະພາບຂອງລົດ ບັນທຸກ ແລະ ຄວາມທັນສະໄໝທີ່ໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າ

ບໍ່ສາມາດຮອງຮັບນໍ້າໜັກທີ່ກຳນົດໄດ້ ຖ້າປຽບທຽບນໍ້າໜັກສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງຕົວຈິງໃສ່ກັບນໍ້າໜັກທັງໝົດທີ່ລົດບັນທຸກສາມາດຂົນໄດ້ ເຫັນວ່າ ປະລິມານສິນຄ້າ ແລະ ການນຳໃຊ້ຂະໜາດ ຫຼື ປະເພດຂອງລົດບັນທຸກ ມາຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ 2 ຂອງຜູ້ປະກອບການແມ່ນຍັງເຮັດບໍ່ໄດ້ດີເທົ່າທີ່ຄວນ ເຊິ່ງເຫັນໄດ້ຈາກ ນໍ້າໜັກສິນຄ້າທີ່ຂົນເຂົ້າມາຍັງບໍ່ເຕັມອັດຕາຄວາມອາດສາມາດຂອງລົດບັນທຸກທີ່ສາມາດຮັບໄດ້ Provincial Department of Public Works and Transport (2020) ແລະ ຍັງຂາດການໃຊ້ປະໂຫຍດຈາກເທັກໂນໂລຢີຕິດຕາມໃນການຂົນສົ່ງ ເຊິ່ງເປັນຜົນຈາກການຂາດມາດຕະການ ແລະ ສະທ້ອນເຖິງຄວາມໜ້າເຊື່ອຖືກຂອງຜູ້ປະກອບການທຸລະກິດຂົນສົ່ງ ແລະ ທຸລະກິດບໍລິການໂລຈິສຕິກ.

#### 4. ວິພາກຜົນ

ເມື່ອພິຈາລະນາປຽບທຽບຜົນການຄົ້ນຄວ້າເຫັນວ່າ ທະນາຄານໂລກ ໄດ້ກຳນົດຕົວຊີ້ວັດປະສິດທິພາບດ້ານໂລຈິສຕິກ ແລະ ເຜີຍແຜ່ຜົນການຈັດລຳດັບປະສິດທິພາບປຽບທຽບ 160 ປະເທດ ເຫັນວ່າ ປີ 2018 ສປປ ລາວ ຢູ່ໃນລຳດັບ 82 ຂອງໂລກ ເຊິ່ງມີຄະແນນ 2,8 ຈາກຄະແນນສູງສຸດ 5, ໃນນັ້ນ ສປປ ລາວ ມີລຳດັບທີ 69 ຈາກ 160 ປະເທດ ດ້ານຄວາມສາມາດໃນການຕິດຕາມ ແລະ ກວດສອບການສົ່ງສິນຄ້າ ມີຄະແນນສະເລ່ຍເທົ່າ 2,9 ເຫັນວ່າມີຄວາມສອດຄ່ອງກັບງານວິໄຈຂອງ SRIVILAI (2020) ທີ່ວ່າ ສປປ ລາວຍັງຕ້ອງການການພັດທະນາໂຄງສ້າງພື້ນຖານທີ່ຮອງຮັບການດຳເນີນງານດ້ານໂລຈິສຕິກ ລວມເຖິງມີລະບົບການກຳເດີດງານດ້ານດ່ານພາສີທີ່ລ່າຊ້າ, ຄຸນະພາບການໃຫ້ບໍລິການໂລຈິສຕິກຍັງຕ່ຳ, ລະບົບການຕິດຕາມສິນຄ້າຍັງບໍ່ທັນສະໄໝ ແລະ ການຈັດສົ່ງສິນຄ້າຍັງບໍ່ທັນຕາມເວລາຂອງລູກຄ້າຕ້ອງການສົ່ງຜົນໃຫ້ຄະແນນລວມ ດັດສະນີປະສິດທິພາບໂລຈິສຕິກຢູ່ໃນລະດັບຕ່ຳ.

ສະພາບຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກໃນຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2 ມຸກດາຫານ-ສະຫວັນນະເຂດ ດ້ານການກວດປ່ອຍສິນຄ້າໃນຈຸດດຽວ, ຄວາມຫຍຸ້ງຍາກຂອງຂັ້ນຕອນດ້ານພິທີການພາສີ ແລະ ບັນຫາການອຳນວຍຄວາມສະດວກຂອງເຈົ້າໜ້າທີ່ດ້ານການຂົນສົ່ງ, ນອກນັ້ນແລ້ວ ຂໍ້ຈຳກັດດ້ານການຈາລະຈອນ ເປັນຕົ້ນການປ່ຽນການໃຊ້ພວງມະໄລລົດບັນທຸກເມື່ອຜ່ານຂ້າມແດນ, ຊ່ອງການຈາລະຈອນທີ່ແຄບ ແລະ

ລົດຕິດ. ເຊິ່ງເຫັນວ່າໃນທາງປະຕິບັດ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຍັງບໍ່ສາມາດໃຊ້ປະໂຫຍດຈາກການຂົນສົ່ງຂ້າມແດນ ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2 ໄດ້ຢ່າງເຕັມທີ່ ແລະ ມີຄວາມສອດຄ່ອງກັບ ການຄົ້ນຄວ້າຂອງ Land Transport Department (2012) ແລະ ສອດຄ່ອງກັບບົດວິໄຈຂອງ Xaiyavongnoi (2018) ແລະ ສອດຄ່ອງກັບງານວິໄຈຂອງ Kopchaikrang (2016) ທີ່ວ່າ ບັນຫາ ແລະ ຂໍ້ຈຳກັດການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂ້າມແດນລະຫວ່າງປະເທດໄທກັບສປປ ລາວ ມີດັ່ງນີ້: ຈຸດຈອດພັກລົດພາຍໃນດ່ານກວດກາພາສີມີຄວາມແອອັດ ແລະ ຂາດຄວາມເປັນລະບຽບ, ສະຖານທີ່ເອັກຊະເລຕັ້ງສິນຄ້າຢູ່ທາງຝັ່ງຂາເຂົ້າບໍ່ສະດວກສຳລັບສິນຄ້າທີ່ສົ່ງອອກທີ່ຕ້ອງອ້ອມໄປເອົາເຄື່ອງເອັກຊະເລ ແລະ ວິນັກບາໃໝ່, ການໃຊ້ຂົວຂ້າມຮ່ວມກັນເຮັດໃຫ້ເສຍເວລາ 2 ຊົ່ວໂມງຕໍ່ວັນ ແລະ ມີຄວາມແອອັດຂອງລົດບັນທຸກບໍລິເວນໜ້າດ່ານພົມແດນໃນຊ່ວງເວລາເລັ່ງດ່ວນເປັນປັດໄຈທີ່ສົ່ງຜົນກະທົບຂອງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າທາງຖະໜົນຜ່ານເຂດແດນໄທ - ລາວ ດ່ານໜອງຄາຍ. ນອກນັ້ນ ໃນງານຄົ້ນຄວ້າຂອງ Sombounsak (2020) ໄດ້ກ່າວເຖິງຜົນສະທູບຂອງກອງປະຊຸມທຸລະກິດຂອງຜູ້ປະກອບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າໃນເລື່ອງບັນຫາການອຳນວຍຄວາມສະດວກດ້ານການຄ້າ ແລະ ການຂົນສົ່ງ ໃນ ສປປ ລາວ ກໍ່ຄືບັນຫາການນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ແລະ ວັດຖຸດິບທີ່ໄດ້ຮັບການຍົກເວັ້ນພາສີ, ລາຄາຂົນສົ່ງສິນຄ້າພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ, ຂັ້ນຕອນການອະນຸຍາດຂົນສົ່ງສຳລັບສິນຄ້າຜ່ານແດນ ເຊິ່ງອາດມີຜົນກະທົບໂດຍກົງຕໍ່ຜູ້ປະກອບການສົ່ງອອກຜະລິດຕະພັນພາຍໃນຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ. ແລະ ງານຄົ້ນຄວ້າຂອງ Hangbuasone (2015) ພາຍໃນຂະບວນການດ່ານພາສີ ຍັງເຫັນສະພາບເງື່ອນໄຂລະບຽບການຂອງລັດທີ່ວາງອອກກໍ່ບໍ່ສອດຄ່ອງກັບສະພາບຕົວຈິງຂອງການເຮັດເອກະສານ ການແຈ້ງເອກະສານຢູ່ດ່ານກໍ່ຍັງໃຊ້ເວລາຫຼາຍຊົ່ວໂມງ, ພາ ຫະນະ ແລະ ອຸປະກອນການຂ້ຽນຖ່າຍ ຍັງບໍ່ພຽງພໍກັບຄວາມຕ້ອງການ ແລະ ອຸປະສັກສຸດທ້າຍຄືມູນຄ່າການຄ້າປະກັນແມ່ນຍັງຕ້ອງເສຍຫຼາຍຢູ່.

#### 5. ສະຫຼຸບ

ສະພາບການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂ້າມແດນຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ ແຫ່ງທີ 2 ເຫັນວ່າ ສະຖິຕິມູນຄ່າການສົ່ງອອກ-ນຳເຂົ້າສິນຄ້າ ຂ້າມແດນທີ່ຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ ແຫ່ງທີ 2 ໄລຍະ 5 ປີ ເລີ່ມແຕ່ປີ 2016-2020 ເຫັນວ່າ ແຕ່ລະປີແມ່ນຂາດ

ດຸນການຄ້າ ເນື່ອງຈາກຄວາມຈຳເປັນໃນການນຳໃຊ້ວັດຖຸອຸປະ ກອນທາງການກະເສດ ມາຮັບໃຊ້ໃນການຂົນສົ່ງເຂດກະສິກຳ. ເຊິ່ງການຂົນສົ່ງສິນຄ້າແຕ່ຈຸດຕົ້ນທາງຫາປາຍທາງແມ່ນໃຊ້ ແນວເສັ້ນທາງເສດຖະກິດຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ລະຫວ່າງປະເທດພະມ້າ, ໄທ, ລາວ ແລະ ຫວຽດ ນາມ. ຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2 ມີບົດບາດສຳຄັນໃນການຂັບເຄື່ອນເສດຖະກິດຂອງ ແຂວງສະຫວັນນະເຂດ ແຕ່ໃນສະພາບຄວາມເປັນຈິງການດຳເນີນການດ່ານພາສີ ຍັງຂາດຄວາມວ່ອງໄວ, ຍັງມີຄວາມສັບຊ້ອນ, ໃຊ້ຄົນຫຼາຍກວ່າເຄື່ອງທັນສະໄໝ ແລະ ບາງຄັ້ງຍັງໃຊ້ປະໂຫຍດໃນທາງທີ່ບໍ່ຖືກ

ຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກທີ່ພົບໃນໄລຍະຂົນສົ່ງສິນຄ້າ ຈົນຮອດປາຍທາງ ເຫັນໄດ້ວ່າລົດທີ່ໃຊ້ບັນທຸກສິນຄ້າຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ 2 ຈະມີ 6 ເພົາ ເຮັດໃຫ້ມີຄວາມໄດ້ປຽບກວ່າລົດທີ່ມີຈຳນວນເພົາໜ້ອຍກວ່າ ແລະ ສາມາດເດີນທາງໄປພື້ນທີ່ອື່ນໆຕາມທີ່ຕ້ອງການ ແລະ ຍັງເຮັດໃຫ້ໄດ້ປຽບໃນການໃຫ້ບໍລິການ, ຖ້າປຽບທຽບນ້ຳໜັກສິນຄ້າທີ່ຂົນສົ່ງຕົວຈິງໃສ່ກັບນ້ຳໜັກທັງ ໜົດທີ່ລົດບັນທຸກສາມາດຂົນໄດ້ເຫັນວ່າ ປະລິມານສິນຄ້າ ແລະ ການນຳໃຊ້ຂະໜາດ ຫຼື ປະເພດຂອງລົດບັນທຸກ ມາຂົນສົ່ງສິນຄ້າຜ່ານຂົວມິດຕະພາບ 2 ຂອງຜູ້ປະກອບການແມ່ນຍັງເຮັດບໍ່ໄດ້ດີເທົ່າທີ່ຄວນ ເຊິ່ງເຫັນໄດ້ຈາກ ນ້ຳໜັກສິນຄ້າທີ່ຂົນເຂົ້າມາ ຍັງບໍ່ເຕັມອັດຕາຄວາມອາດສາມາດຂອງລົດບັນທຸກທີ່ສາມາດຮັບໄດ້. ອີກຢ່າງໜຶ່ງໃນການຂົນສົ່ງສິນຄ້າຂ້າມແດນຜ່ານຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2 ເຫັນວ່າ ສ່ວນຫຼາຍມາຈາກການປ່ຽນແປງສະພາບດິນຟ້າອາກາດທີ່ເປັນອຸປະສັກໃນການຂົນສົ່ງທີ່ລ່າຊ້າ, ພື້ນຖານໂຄງລ່າງໂດຍລວມຍັງບໍ່ສົມບູນ ເພາະຍັງມີບາງພື້ນທີ່ ຂອງເສັ້ນທາງທີ່ຈຳເປັນມີການກໍ່ສ້າງ ແລະ ປັບປຸງປະກອບກັບບັນຫາ ແລະ ອຸປະສັກດ້ານກົດລະບຽບ ແລະ ມາດຕະຖານດ້ານການຂົນສົ່ງ.

## 6. ຂໍ້ຂັດແຍ່ງ

ຂ້າພະເຈົ້າໃນນາມຜູ້ຄົນຄວ້າວິທະຍາສາດ ຂໍປະຕິບານຕີນວ່າ ຂໍ້ມູນທັງໝົດທີ່ມີໃນບົດຄວາມວິຊາການດັ່ງກ່າວນີ້ ແມ່ນບໍ່ມີຂໍ້ຂັດແຍ່ງທາງຜົນປະໂຫຍດກັບພາກສ່ວນໃດ ແລະ ບໍ່ໄດ້ເອື້ອປະໂຫຍດໃຫ້ກັບພາກສ່ວນໃດພາກສ່ວນໜຶ່ງ, ກໍລະນີມີການລະເມີດ ໃນຮູບການໃດໜຶ່ງ ຂ້າພະເຈົ້າມີຄວາມຍິນດີ ທີ່ຈະຮັບຜິດຊອບແຕ່ພຽງຜູ້ດຽວ.

## 7. ຄຳຂອບໃຈ

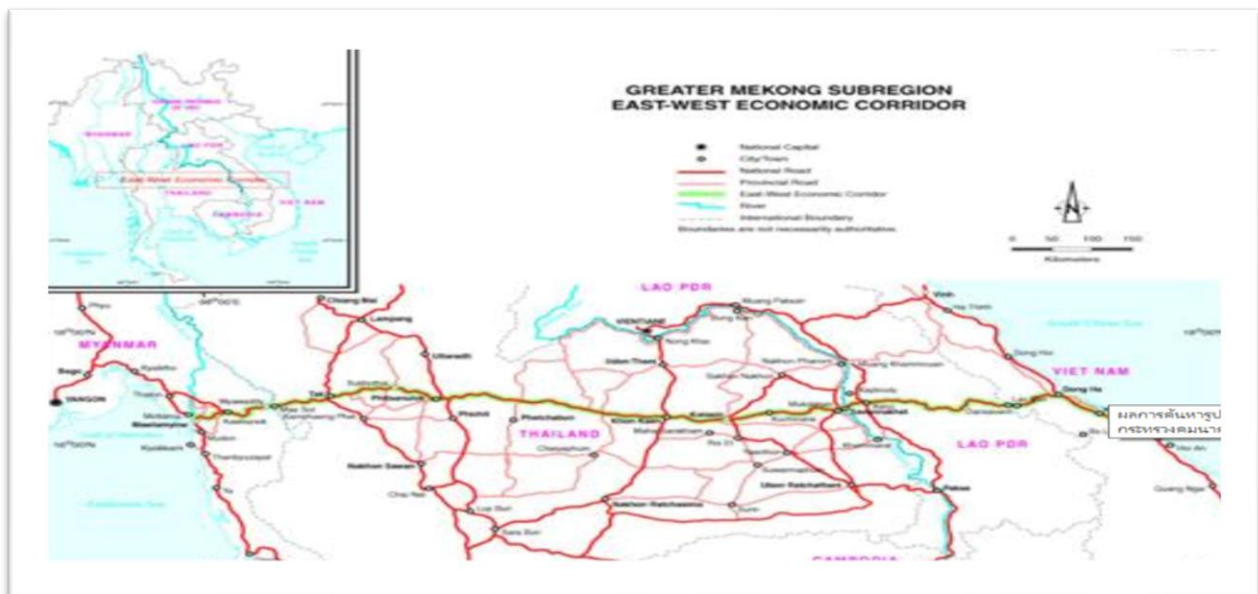
ໃນການຄົ້ນຄວ້າຄັ້ງນີ້ ທາງທີມງານຂໍສະແດງຄວາມຮູ້ບຸນຄຸນເປັນຢ່າງສູງມາຍັງ ມະຫາວິທະຍາໄລ ສະຫວັນນະເຂດທີ່ໃຫ້ການສະໜັບສະໜູນທຶນການຄົ້ນຄວ້າວິທະຍາສາດ ປະຈຳປີ 2018 ຈົນສາມາດເຮັດໃຫ້ບົດຄົ້ນຄວ້າຄັ້ງນີ້ສຳເລັດຢ່າງຈົບງາມ.

## 8. ເອກະສານອ້າງອີງ

- Asean Development Bank. (2012). *Commercial opportunities in the East-West Economic Corridor*. Asean Development Bank.
- Asean Development Bank. (2012). *Trading opportunities in the East-West Economic Corridor*. Asean Development Bank.
- Cochran, W. G. (1977). *Sampling Techniques*. New York: NY: John Wiley and Sons.
- Customs Office, 2 nd Friendship Bridge, Savannakhet-Mukdahan. (2021). *The value of goods exported and imported through the 2 nd friendship bridge*. Savannakhet: Customs department.
- Department of Land Transportation. (2012). *Guide to preparing Thai transport operators to ASEAN (Lao Transport), Capacity Development Project for Land Transport Operators*. Bangkok: Department of Land Transportation.
- Hangbuasone, V. (2015). *Studying the situation in Laos on the transportation of goods across the border between Laos and Thailand*. Savannakhet: Faculty of Business Administration, Savannakhet University.
- Import and Export Department. (2021). *Statistical figures of export and import goods through customs*. Ministry of Industry and Trade.
- Kopchaikrang, C. (2016). *The environment of road transport across the border between Thailand and Lao PDR at the Nong Khai crossing to enter the ASEAN Economic Community*. Thailand: Nongkhai University.
- Logistics system strategy development team. (2018). *International Logistics System Performance Index Report*. Thailand: Office of the National Economic and Social Development Committee.

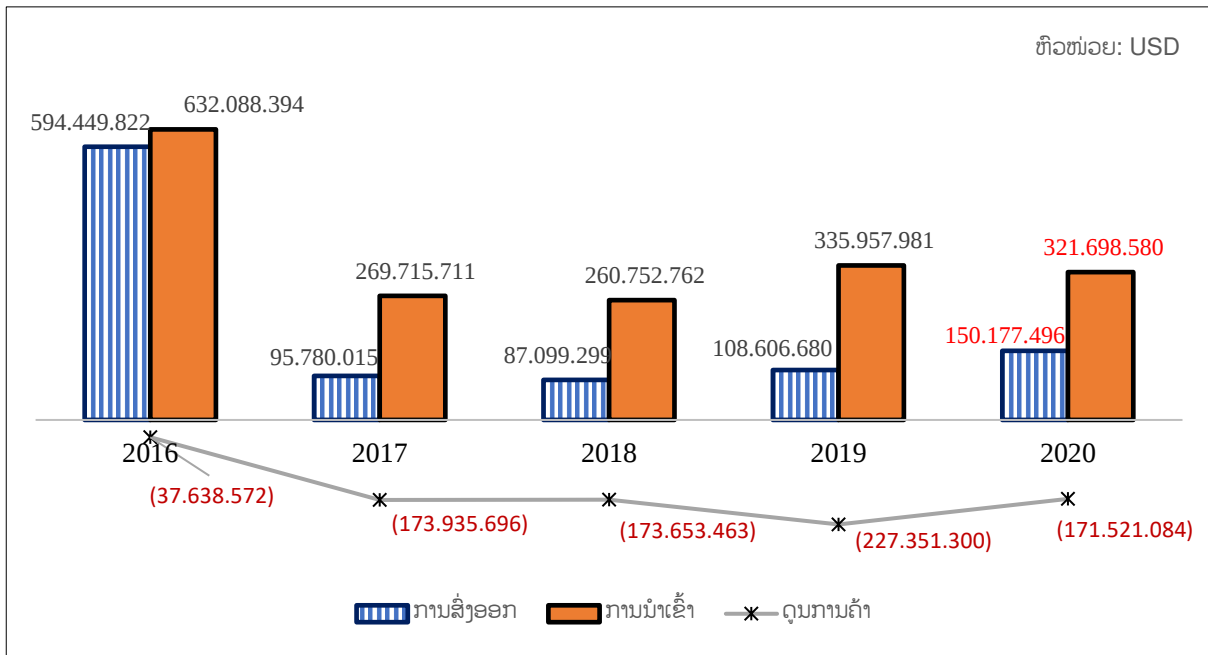
- Ministry of Communications Land Transport Department. (2012). *Guide to preparing Thai transport operators to ASEAN (Lao Transport), Capacity Development Project for Land Transport Operators*. Thailand: Department of Land Transportation and Technical Service Center.
- Ministry of Industry and Trade. (2021). *Import-export statistics through Lao PDR checkpoints in 2020*. Vientiane Capital: Lao statistic Bureau.
- Provincial Department of Public Works and Transport. (2020). *Regulations on the gross weight of trucks*. Savannakhet: transport department.
- Sombounsak, P. (2020). Rice export situation of Savannakhet province. *Science Journal of Suphanu Vong University, Researching United Subjects, Open Journal*, 127-137.
- Small and Medium business promotion office. (2018). *Ways to increase the amount of border trade of Thai SMEs (North-Eastern region) case study of Thailand and Lao PDR*. Thailand: Thai Small and Medium Enterprise Promotion Association.
- Sriwilai, S. (2020). The Relationship between the Logistics Performance Indicator and Gross Domestic Product of ASEAN Countries. *Journal of Legal Entity Management and Local Innovation*. Vol. 6 N0. 3 (May-June 2020), 88-98.
- World Bank. (2018). *Logistics Proformance Index (LPI)*.
- Xaiyavongnoi, A. (2018). *EWEC highway development guidelines as a communication and transportation route to integrate and support the East-West Special Economic Zone strategy*. Thailand: Department of Highways, Ministry of Public Transport.

## Appendixes



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: (ASEAN DEVELOPMENT BANK, 2012)

ຮູບພາບທີ 3: ແຜນພາບແລວທາງເສດຖະກິດຕາເວັນອອກ-ຕາເວັນຕົກ



ແຫຼ່ງທີ່ມາ: (Import and Export Department, 2021)

ຮູບພາບທີ 4: ສະຖິຕິການສົ່ງອອກ-ນຳເຂົ້າ ສິນຄ້າຂ້າມແດນຜ່ານຂົວມິດຕະພາບແຫ່ງທີ 2 ແຕ່ປີ 2016-2020