

2024-01-01

Road Transport Linking Thailand and Neighboring Countries(การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน)

Kasem Choochamkul

Follow this and additional works at: <https://digital.car.chula.ac.th/translog>



Part of the [Civil and Environmental Engineering Commons](#)

Recommended Citation

Choochamkul, Kasem (2024) "Road Transport Linking Thailand and Neighboring Countries(การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน)," *Journal of Transportation and Logistics (TRANSLOG)*: Vol. 2004: Iss. 1, Article 3.

DOI: 10.58837/CHULA.TRANSLOG.2004.1.2

Available at: <https://digital.car.chula.ac.th/translog/vol2004/iss1/3>

This Article is brought to you for free and open access by the Chulalongkorn Journal Online (CUJO) at Chula Digital Collections. It has been accepted for inclusion in Journal of Transportation and Logistics (TRANSLOG) by an authorized editor of Chula Digital Collections. For more information, please contact ChulaDC@car.chula.ac.th.

การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

Road Transport Linking Thailand and Neighboring Countries

ดร.เกษม ชูจารุกุล

Kasem Choocharukul, Ph.D.

อาจารย์, ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทคัดย่อ

ปัจจุบันการขนส่งทางถนนได้พัฒนารุดหน้าไปมาก ทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค ประเทศไทยในฐานะศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จึงจำเป็นที่จะต้องพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งให้เท่าเทียมกับมาตรฐานสากล เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงเส้นทางการค้าและขนส่งในภูมิภาคเข้าด้วยกัน บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอถึงสถานะปัจจุบันของการขนส่งทางถนนของประเทศไทย ให้ทราบถึงเส้นทางโครงข่ายต่างๆ ทั้งที่เป็นเส้นทางภายในประเทศ เส้นทางที่มีการตกลงทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี รวมไปถึงสถานการณ์การขนส่ง ณ ด่านชายแดนที่สำคัญของประเทศ ที่จะเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน การตระหนักถึงโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเป็นพื้นฐานที่สำคัญต่อการตัดสินใจวางแผนงานในอนาคต นอกจากนี้ยังเป็นข้อมูลที่สำคัญประกอบกับการพิจารณากฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ประเทศไทยจะนำมาใช้จัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

คำสำคัญ : การขนส่งทางถนน ทางหลวงเอเชีย การขนส่งชายแดน

Abstract

The development of road transport has substantially advanced not only domestically but also regionally. Considered as a transportation hub for the South East Asia region, Thailand needs to develop its own infrastructure comparable to international standards in order to seamlessly link regional trade and transport. This article presents the status-quo of road transport in Thailand, focusing on highway networks, including domestic routes and those followed bilateral and multilateral agreements. In addition, the current conditions of road transport at the country's major borders and checkpoints are discussed. Realizing the important role of road infrastructure is crucial in long-range planning as it serves a fundamental ground in setting up rules and regulations for use in border crossing activities.

Keywords : Road Transport, Asian Highway, Transportation at Borders

1. บทนำ

การคมนาคมขนส่งถือได้ว่าเป็นสาขาที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาของประเทศ นับตั้งแต่อดีตที่ผ่านมาประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวของสาขานี้ค่อนข้างสูง จากตารางที่ 1 ซึ่งแสดงร้อยละอัตราการขยายตัวและสัดส่วนของการคมนาคมขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ จะเห็นได้ว่าการคมนาคมและการขนส่งเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศ โดยในระหว่างปีพ.ศ. 2530-2544 ประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 6.29 ต่อปี ในขณะที่อัตราการขยายตัวของสาขาการขนส่งและการสื่อสารเฉลี่ยสูงถึงร้อยละ 8.59 ต่อปี แม้ในช่วงระหว่างปีพ.ศ. 2540-2544 ซึ่งอัตราการขยายตัวผลิตภัณฑ์มวลรวมติดลบ โดยเป็นช่วงภาวะเศรษฐกิจของประเทศถดถอยระหว่างปี 2540-2541 แต่สาขาการขนส่งและการสื่อสารยังคงมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องโดยเฉลี่ยถึงร้อยละ 3.2 ต่อปี

ตารางที่ 1 ร้อยละอัตราการขยายตัวและสัดส่วนของการคมนาคมขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม

สาขาเศรษฐกิจ	2530-2534	2535-2539	2540-2544	เฉลี่ย
อัตราการขยายตัวผลิตภัณฑ์มวลรวม	10.94	8.09	-0.17	6.29
อัตราการขยายตัวการคมนาคม ขนส่ง และสื่อสาร	11.41	11.14	3.22	8.59
สัดส่วนการคมนาคม ขนส่ง และการสื่อสารต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม	7.43	7.99	9.52	8.31

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งจัดเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญทั้งในระดับชาติและระดับกระทรวงคมนาคม ระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพย่อมมีส่วนส่งเสริมให้ประเทศมีความสามารถในการแข่งขันเชิงการค้าระหว่างประเทศได้ สำหรับประเทศไทยแล้ว การขนส่งทางถนนนับเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญ โดยมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 80 ของการขนส่งทั้งหมดภายในประเทศ ในอนาคตอันใกล้บทบาทการขนส่งทางถนนจะไม่จำกัดอยู่เฉพาะการดำเนินการภายในประเทศเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะทำให้เกิดการเชื่อมโยงประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเข้าด้วยกัน

บทความนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอถึงสถานะปัจจุบันของการขนส่งทางถนนของประเทศไทย โดยครอบคลุมถึงประเด็นต่างๆ ได้แก่ เส้นทางโครงข่ายทั้งที่เป็นเส้นทางภายในประเทศ เส้นทางที่มีการตกลงทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี รวมไปถึงสถานการณ์การขนส่ง ณ ด้านชายแดนที่สำคัญของประเทศ ที่จะป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน

2. โครงข่ายทางถนนที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศไทยมีโครงการและกรอบความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนหลายโครงการ โดยมีโครงการที่สำคัญได้แก่ โครงการทางหลวงเอเชีย โครงการทางหลวงอาเซียน กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และ กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย – ไทย นอกเหนือจากความร่วมมือระดับพหุภาคีดังกล่าวแล้วข้างต้น ประเทศไทยยังได้มีความร่วมมือระดับทวิภาคีในการดำเนินการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านต่างๆ ได้แก่ ความร่วมมือกับประเทศลาว พม่า กัมพูชา และมาเลเซีย

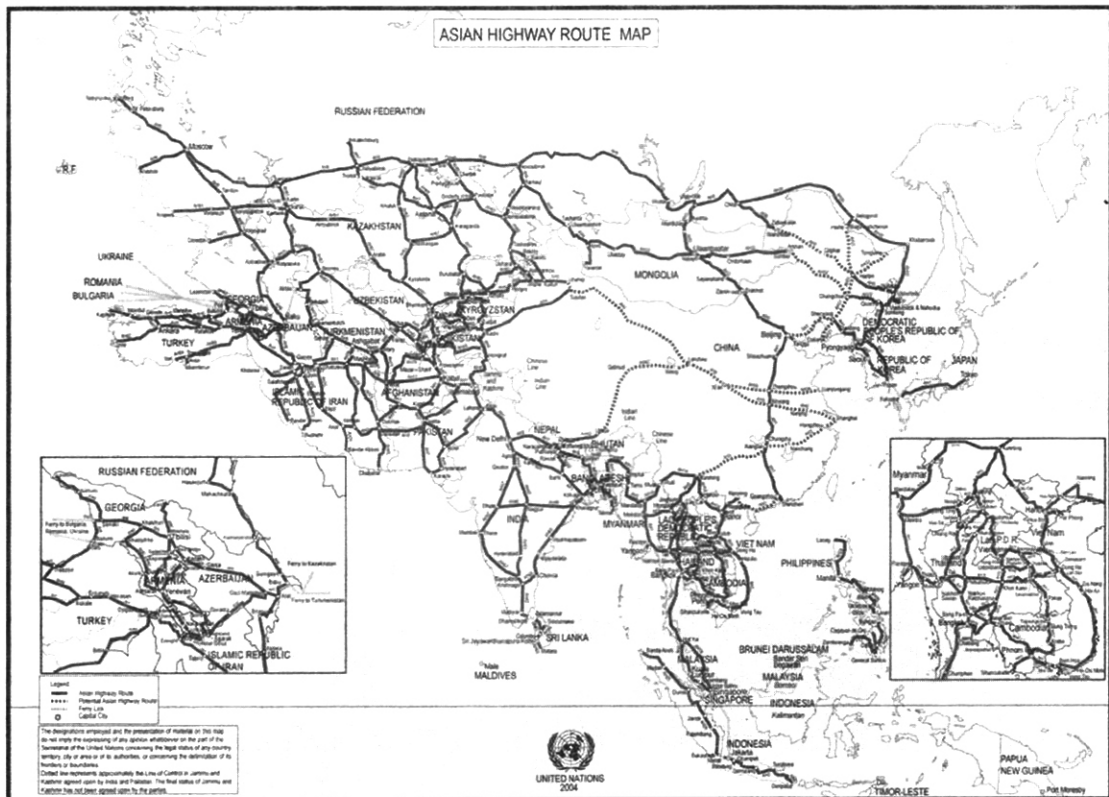
2.1 โครงการทางหลวงเอเชีย (Asian Highway)

โครงข่ายทางหลวงเอเชียเป็นโครงการที่ได้รับความสนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก (Economic and Social Commission for Asia and Pacific, ESCAP) โดยเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงอนุภูมิภาคต่างๆ ในทวีปเอเชีย ทั้งนี้ การคัดเลือกเส้นทางตั้งอยู่บนพื้นฐานที่จะใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้วให้เกิดประโยชน์สูงสุด เส้นทางในโครงการจะเชื่อมต่อเมืองหลวงของแต่ละประเทศ ศูนย์กลางอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม ท่าเรือหลัก ท่าอากาศยานหลัก ศูนย์ขนถ่ายสินค้า และเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของแต่ละประเทศเข้าด้วยกัน

ในปัจจุบันโครงการทางหลวงเอเชีย เชื่อมต่อประเทศต่างๆ ทั้งสิ้น 52 ประเทศ รวมเป็นระยะทางถึง 140,000 กิโลเมตร รูปที่ 1 แสดงโครงข่ายทางหลวงเอเชียในปัจจุบัน โดยมีจุดเริ่มต้นจากทวีปยุโรป เชื่อมโยงผ่านประเทศอิหร่าน และเชื่อมโยงต่อไปยังประเทศเวียดนามและฟิลิปปินส์ทางตะวันออก ประเทศอินโดนีเซียทางด้านตะวันออกเฉียงใต้ และประเทศศรีลังกาทางด้านใต้

ในอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีโครงข่ายทางหลวงเอเชียทั้งสิ้น 23,548 กิโลเมตร และเป็นโครงข่ายที่อยู่ในประเทศไทยประมาณ 5,000 กิโลเมตร ซึ่งคิดเป็นกว่าร้อยละ 20 ของเส้นทางทั้งหมดในอนุภูมิภาคนี้ ทางหลวงเอเชียช่วงที่ผ่านประเทศไทยประกอบด้วย 9 สาย ดังแสดงในรูปที่ 2 ได้แก่ AH-1, AH-2, AH-3, AH-12, AH-13, AH-15, AH16, AH-18 และ AH19 โดยมี AH-1 และ AH-2 ที่เป็นเส้นทางหลักที่ผ่านมากกว่าหนึ่งอนุภูมิภาค¹

¹ AH-1 จากชายแดนประเทศบังกลาเทศ ถึงกรุงโตเกียวประเทศญี่ปุ่น ในขณะที่ AH-2 จากประเทศอินโดนีเซีย ถึงประเทศอิหร่าน



รูปที่ 1 โครงข่ายทางหลวงเอเชีย

ที่มา: United Nations Economic and Social Commission for Asian and the Pacific

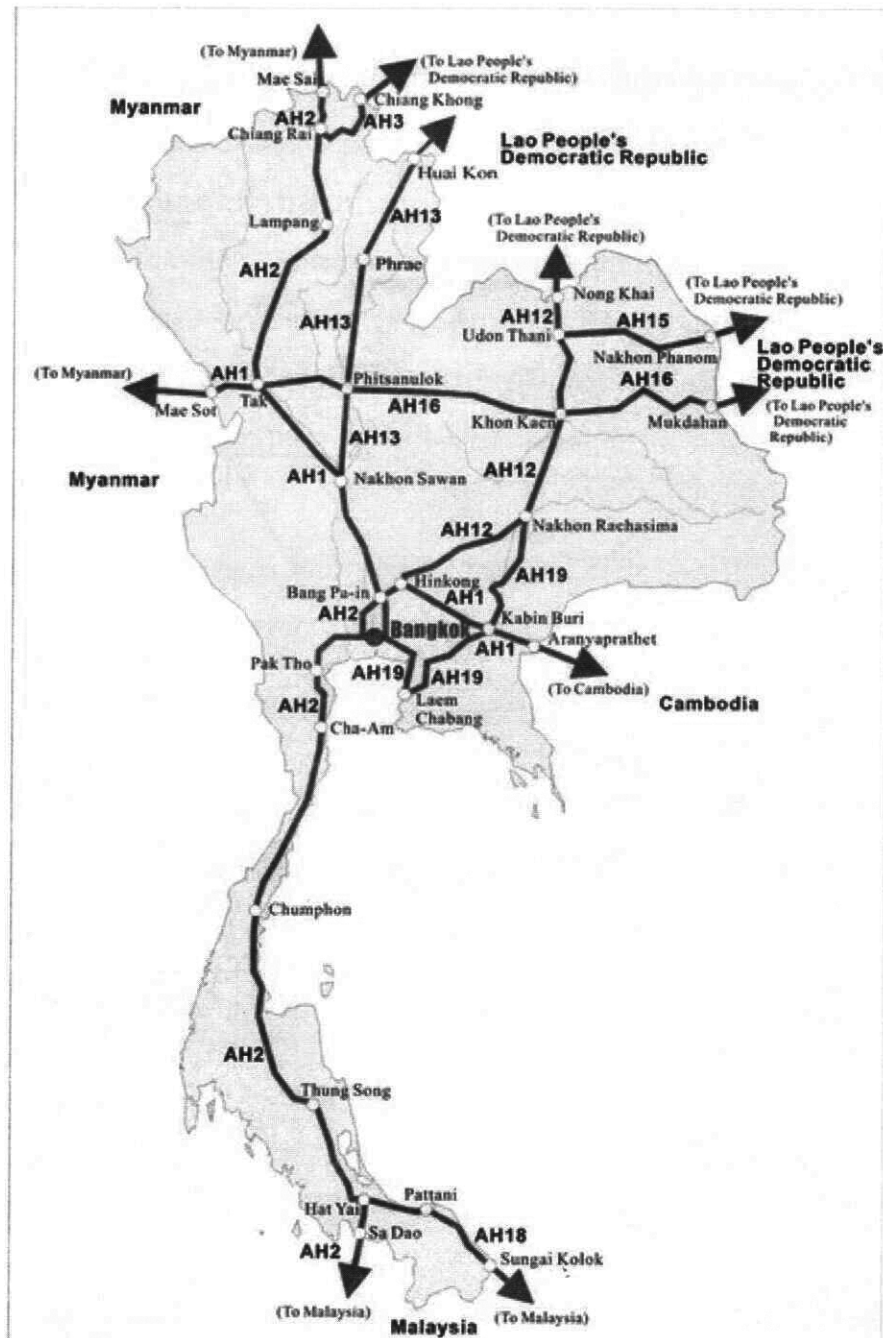
ประเทศไทยได้ลงนามในข้อตกลงด้านโครงข่ายทางหลวงเอเชียในวันที่ 26 เมษายน 2547 ในการประชุมคณะกรรมการมาธิการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียแปซิฟิก ณ กรุงเซี่ยงไฮ้ ประเทศจีน โดยมีสาระสำคัญหลายด้าน อาทิเช่น การกำหนดโครงข่ายทางหลวงเอเชีย มาตรฐานการออกแบบ และการแบ่งประเภททางหลวงเอเชีย การระบุเส้นทาง และป้ายสัญลักษณ์ของโครงข่าย เป็นต้น

2.2 โครงการทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway)

โครงการทางหลวงอาเซียนเป็นโครงการพัฒนาทางหลวงระหว่างประเทศที่สำคัญอีกโครงการหนึ่ง ซึ่งได้ริเริ่มเมื่อปีพ.ศ. 2540 จากการประชุมรัฐมนตรีขนส่งของอาเซียนครั้งที่ 2 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงของประเทศสมาชิกอาเซียน² และมีเป้าหมายทั้งสิ้น 23 สายทางคิดเป็นระยะทางกว่า 36,600 กิโลเมตร โดยภายในปีพ.ศ. 2563 โครงการมี

² ประกอบด้วยประเทศบรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย พม่า ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม

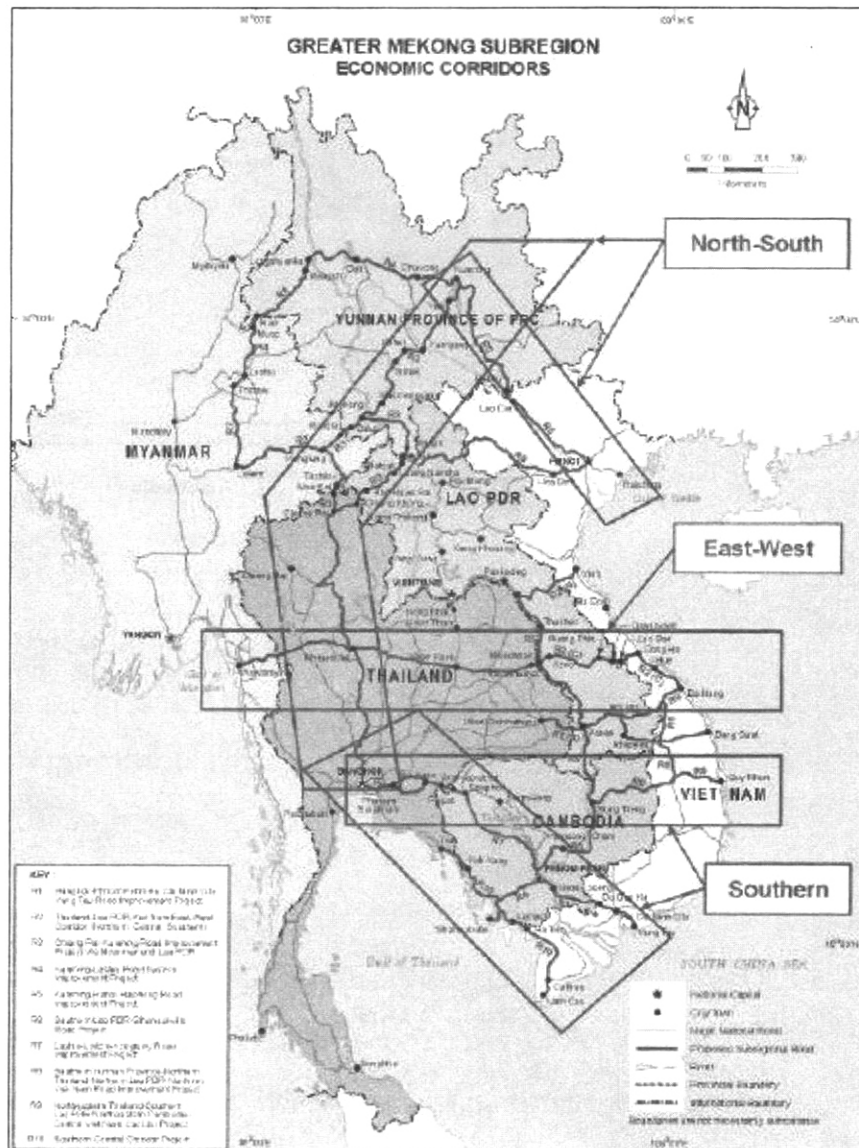
เป้าหมายให้ทางหลวงที่กำหนดเป็นเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศเป็นถนนมาตรฐานชั้น 1 หรือชั้นพิเศษ³



รูปที่ 2 โครงข่ายทางหลวงเอเชียในประเทศไทย

³ ทางหลวงชั้นพิเศษได้แก่ทางด่วนที่มีการควบคุมการเข้า-ออก ทางหลวงชั้น 1 ได้แก่ถนนลาดยางหรือคอนกรีตอย่างน้อย 4 ช่องจราจร

นอกจากนี้ยังได้มีการกำหนดแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งของอาเซียน (ASEAN Transport Action Plan 2005-2010) โดยแผนดังกล่าวจะช่วยเพิ่มความเข้มแข็งให้กับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิก และยังมุ่งเน้นให้เกิดระบบโครงข่ายในลักษณะบูรณาการ ซึ่งนับว่าเป็นการเตรียมความพร้อมในการรวมเขตเศรษฐกิจและการค้าใน 10 ประเทศอาเซียน ซึ่งมีประชากรรวมกว่า 500 ล้านคนอีกด้วย



รูปที่ 3 กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

2.3 กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cooperation)

กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงเป็นโครงการที่ได้รับความช่วยเหลือของธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank, ADB) โดยประกอบด้วยกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ประเทศไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม พม่า จีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) ในส่วนของการคมนาคม

ทางถนน มีการกำหนดเส้นทางทั้งหมด 10 สายทาง โดยแบ่งออกเป็น 3 เขตเศรษฐกิจหลัก (Economic Corridor) ได้แก่เขตเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ เขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และเขตเศรษฐกิจด้านใต้ ดังแสดงในรูปที่ 3

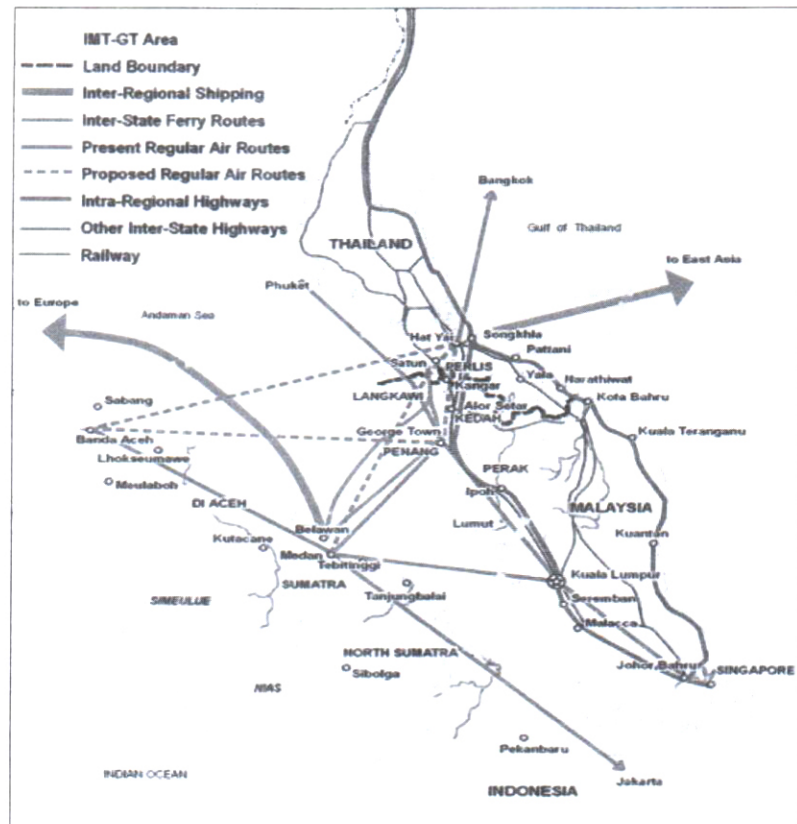
สำหรับประเทศไทยแล้ว มีเส้นทางที่เกี่ยวข้องภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 3 เส้นทาง ดังแสดงในตารางที่ 2 โดยสามารถเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชาและเวียดนามผ่านทางเส้นทาง R1 และ R3 ในขณะที่การเดินทางไปยังประเทศจีนตอนใต้ก็สามารถกระทำได้ 2 เส้นทางด้วยกัน คือ ผ่านทางประเทศลาว (จากเชียงราย-เชียงของ เข้าสู่ประเทศลาวที่แขวงบ่อแก้ว-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น และเข้าสู่ประเทศจีนที่บ่อหาน-เชียงรุ่ง-คุนหมิง) หรือผ่านทางประเทศพม่า (จากเชียงราย เข้าสู่ประเทศพม่าที่ท่าขี้เหล็ก-เชียงตุง-เมืองลา และเข้าสู่ประเทศจีนที่ต้าหลี่-เชียงรุ่ง-คุนหมิง) โดยในปัจจุบันเส้นทางที่ผ่านทางประเทศพม่า (R3B) ได้มีการเปิดใช้อย่างเป็นทางการแล้วตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2547

ตารางที่ 2 เส้นทางที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

เส้นทาง	แนวเส้นทาง
R1	กรุงเทพฯ-พนมเปญ - โฮจิมินห์ซิตี้ - ว่างเตา
R2	โครงข่ายเชื่อมโยงแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Corridor) ไทย - ลาว - เวียดนาม
R3	เส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศจีนตอนใต้ เชียงราย - คุนหมิง <ul style="list-style-type: none"> ● R3A (ไทย - ลาว - จีน) ● R3B (ไทย - พม่า - จีน)
R10	เส้นทางเลียบชายฝั่งทะเล ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม

2.4 กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย -ไทย (IMT-GT)

กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย -ไทยมุ่งเน้นให้มีการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบสาธารณูปโภคระหว่างประเทศ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนสำหรับประเทศไทย ได้แก่ เส้นทางเชื่อมโยง จังหวัด สตูล - รัฐเปอรลิต ของมาเลเซีย คิดเป็นระยะทางประมาณ 35 กิโลเมตร ซึ่งรับผิดชอบโดยกรมทางหลวง โดยกรมทางหลวงได้เสนอโครงข่ายเชื่อมโยงกับมาเลเซียอีก 2 เส้นทาง คือ เส้นทาง นาทวี - บ้านประกอบ - อลอสตาร์ และเส้นทาง ยะลา - เบตง - ปันง รูปที่ 4 แสดงโครงการต่างๆ ภายใต้กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย-มาเลเซีย -ไทย ซึ่งนอกจากจะเป็นความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนแล้ว การขนส่งทางรถไฟ ทางน้ำและทางอากาศก็นับว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่สำคัญภายใต้กรอบความร่วมมือนี้ด้วยเช่นกัน



รูปที่ 4 โครงการต่างๆ ภายใต้กรอบความร่วมมือ IMT-GT

3. สภาพและปริมาณการขนส่งปัจจุบัน ณ ด้านชายแดนที่สำคัญของประเทศไทย

การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศจำเป็นต้องผ่านจุดผ่านแดน ซึ่งเป็นจุดควบคุมการเข้า-ออกของสินค้า ยานพาหนะ และผู้โดยสาร ในประเทศไทยมีจุดผ่านแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นจำนวนมาก ทั้งจุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรน โดยแต่ละด้านชายแดนก็มีลักษณะเฉพาะที่แตกต่างกัน ทั้งในเชิงสภาพการขนส่ง และปริมาณการขนส่ง รวมไปถึงกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ปฏิบัติกันอยู่ในปัจจุบัน

3.1 สภาพและปริมาณการขนส่งปัจจุบัน ณ ด้านชายแดนไทย-สปป.ลาว

ประเทศไทยมีแนวชายแดนติดต่อกับประเทศลาว เป็นระยะทางยาว 1,810 กิโลเมตร มีเขตติดต่อกับจังหวัดชายแดน 11 จังหวัด คือ หนองคาย มุกดาหาร อุบลราชธานี⁴ นครพนม เลย น่าน พะเยา อุดรดิตถ์ เชียงราย พิชณุโลก และอำนาจเจริญ โดยผ่านช่องทางการค้าชายแดนจำนวน 36 แห่ง เป็นจุดผ่านแดนถาวร 14 แห่ง⁵ จุดผ่านแดนชั่วคราว 2 แห่ง และจุดผ่อนปรน 20 แห่ง การเดิน

⁴ จังหวัดอุบลราชธานี มีแนว ชายแดนติดกับทั้งประเทศลาวและกัมพูชา

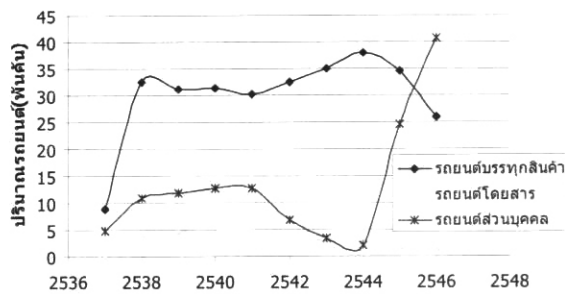
⁵ รวมจุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพน้ำเหืองไทย-ลาว บ้านนากระเซิง อ.ท่าลี่ จ.เลย (ตรงข้ามกับบ้านเมืองหม้อ เมืองแก่งท้าว แขวงไชยบุรี) ซึ่งประกาศเป็นจุดผ่านแดนถาวรเมื่อ 28 ต.ค. 2547

ทางข้ามแดนจากประเทศไทยไปยังสปป.ลาว สามารถกระทำได้ทั้งการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว หรือรถยนต์ที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง และการโดยสารรถประจำทาง โดยขอบเขตของการเดินทางข้ามประเทศระหว่างไทยและสปป.ลาว และระยะเวลาการพำนักอยู่นั้นขึ้นอยู่กับประเภทของเอกสารการเดินทาง ซึ่งสามารถเดินทางและพำนักในจังหวัดและแขวงใดๆ ก็ได้ในสปป.ลาว

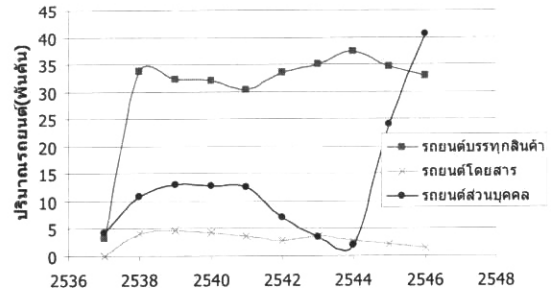
ในปัจจุบัน มีการจัดให้มีการเดินทางโดยรถโดยสารผ่านสะพานมิตรภาพใน 2 เส้นทาง คือเส้นทางสายที่ 1 ระหว่างจังหวัดหนองคาย-นครหลวงเวียงจันทน์ และเส้นทางสายที่ 2 ระหว่างจังหวัดอุดรธานี-นครหลวงเวียงจันทน์ โดยกำหนดให้สถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดหนองคายและจังหวัดอุดรธานีเป็นสถานีต้นทางและปลายทางในฝั่งประเทศไทยในแต่ละเส้นทาง สำหรับสถานีในฝั่งสปป.ลาวกำหนดให้สถานีรถเมย์ตลาดเช้า นครหลวงเวียงจันทน์เป็นสถานีรับ-ส่ง การเดินทางดังกล่าวเริ่มเปิดให้บริการวันที่ 23 เมษายน 2547 สำหรับการนำรถยนต์ข้ามแดนไปยังสปป.ลาวนั้น สามารถแยกประเภทรถที่นำเข้าเป็น 2 ประเภท ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคลและรถที่ใช้ในการประกอบการขนส่ง โดยการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลจะต้องมีเอกสารต่างๆ ได้แก่ หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ และเครื่องหมายแสดงประเทศ (เล่มสีม่วง) กรมธรรม์ประกันภัยบุคคลที่สามของสปป.ลาว และใบอนุญาตขับรถที่ยังไม่หมดอายุ ซึ่งได้รับการแปลเป็นภาษาอังกฤษ สำหรับการเดินทางโดยที่ใช้ในการประกอบการขนส่งนั้น นอกเหนือจากเอกสารทั้งสามอย่างดังกล่าวแล้ว จะต้องมียังหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถเพิ่มเติมด้วย เมื่อมีการใช้สัญญาการขนส่งระหว่างประเทศทำให้รถบรรทุกสามารถเข้าไปส่งสินค้าได้ถึงคลังสินค้าของบริษัทนำเข้าในประเทศลาวได้ในทุกแขวง และยังสามารถขนส่งสินค้าออกจากประเทศลาวได้ โดยการขนส่งการขนส่งสินค้าออกจากลาวต้องผ่านพิธีการศุลกากรและจะมีเจ้าหน้าที่คุมตรวจสินค้า โดยเอกสารการผ่านแดนประกอบด้วย Passport รถ และคน⁶

รูปที่ 5 แสดงสถิติปริมาณรถยนต์ที่เข้า-ออก ณ จุดตรวจสะพานมิตรภาพไทย - ลาว จังหวัดหนองคาย แบ่งตามชนิดของยานพาหนะ จะเห็นได้ว่านับตั้งแต่ปีพ.ศ. 2544 เป็นต้นมา มีปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลเข้า-ออกบริเวณจุดตรวจเป็นจำนวนเพิ่มขึ้นมาก ในขณะที่ปริมาณรถยนต์บรรทุกสินค้ามีแนวโน้มลดลง โดยล่าสุด ณ ปีพ.ศ. 2546 มีรถยนต์บรรทุกสินค้าจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 26,000 คันและ 33,000 คันสำหรับการเดินทางขาเข้าและขาออกประเทศไทย ตามลำดับ สำหรับจำนวนผู้โดยสารที่เข้า-ออก ณ จุดตรวจ (รูปที่ 6) พบว่ามีแนวโน้มเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคล กล่าวคือ มีแนวโน้มสูงมากขึ้นทุกปี โดยในแต่ละปี ปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางเข้าประเทศไทยจะมีมากกว่าจำนวนผู้ที่เดินทางออกนอกประเทศไทยเล็กน้อย

⁶ สามารถใช้หนังสือผ่านแดน (Border Pass) ระยะเวลา 2 วัน 3 คืน

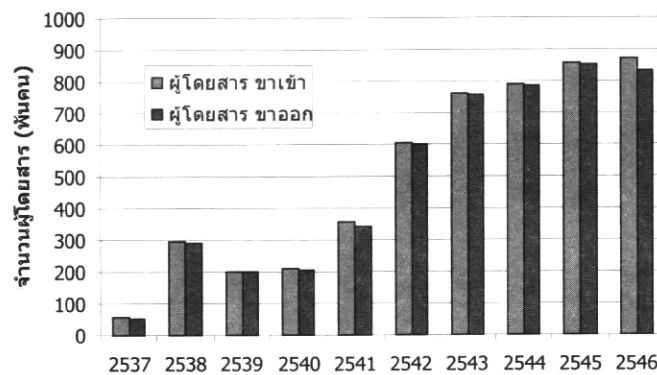


ก. ขาเข้าประเทศไทย



ข. ขาออกประเทศไทย

รูปที่ 5 ปริมาณรถยนต์ที่เข้า-ออก ณ จุดตรวจสะพานมิตรภาพไทย - ลาว จังหวัดหนองคาย



รูปที่ 6 ปริมาณผู้โดยสารที่เข้า-ออก ณ จุดตรวจสะพานมิตรภาพไทย - ลาว จังหวัดหนองคาย

3.2 สภาพและปริมาณการขนส่งปัจจุบัน ณ ด้านชายแดนไทย-กัมพูชา

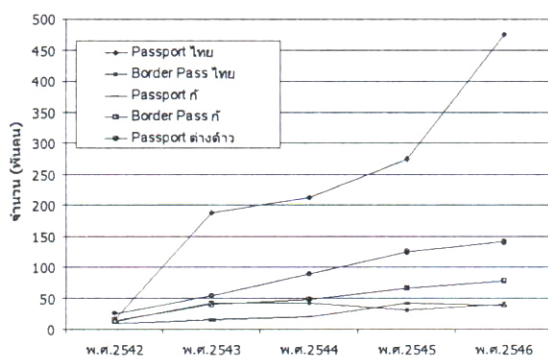
ประเทศไทยมีแนวพรมแดนกับกัมพูชาเป็นระยะประมาณ 800 กิโลเมตร เริ่มจากช่องบกไปจนถึงจังหวัดตราด โดยมีแนวพรมแดน 7 จังหวัด ได้แก่จังหวัดอุบลราชธานี ศรีสะเกษ สุรินทร์ บุรีรัมย์ สระแก้ว จันทบุรี และตราด การเดินทางขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยและกัมพูชา โดยสามารถทำการเดินทางผ่านจุดผ่านแดนซึ่งได้รับอนุญาตตามกฎหมาย จำนวน 6 จุด

ในปัจจุบันมีการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามแดนระหว่างประเทศไทยและกัมพูชา ซึ่งการขนส่งส่วนใหญ่จะเป็นไปในรูปแบบการขนส่งจากไทยไปยังกัมพูชา โดยสามารถขนส่งสินค้าเข้าไปถึงจังหวัดเสียมราฐ ของกัมพูชา แต่อย่างไรก็ตาม การขนส่งส่วนมากจะมีเฉพาะบริเวณชายแดนไม่เกิน 2-5 กิโลเมตรเท่านั้น โดยด้านชายแดนบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ เป็นด้านชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชาที่มีปริมาณการเข้า-ออกของบุคคลและพาหนะมากที่สุด เนื่องจากมีตลาดการค้าที่เป็นจุดดึงดูด ได้แก่ ตลาดคลองลึก (ตลาดโรงเกลือ) และตลาดชายแดนไทย-กัมพูชา ในบริเวณดังกล่าว โดยที่การขนส่งผู้โดยสารสาธารณะมีบริการรถรับส่งขนาดเล็ก (รถตู้ สามล้อ) รับส่งผู้เดินทางในฝั่งกัมพูชาเพื่อรับส่งไปยังบ่อนคาสิโนและโรงแรมในบริเวณชายแดน สำหรับการขนส่งสินค้า ส่วน

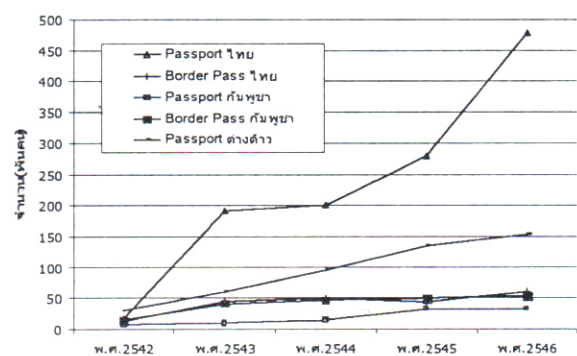
ใหญ่จะเป็นรถยนต์ขนส่งสินค้าจำพวกวัสดุก่อสร้างของไทยข้ามไปส่งสินค้าในบริเวณชายแดนประเทศกัมพูชา

การเดินทางข้ามแดนจะต้องใช้หนังสือเดินทางข้ามแดนบริเวณชายแดนทั้งสองประเทศ ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ หนังสือเดินทางสำหรับประชาชนไทยและประชาชนประเทศที่สาม และหนังสือผ่านแดนสำหรับบุคคลที่มีสัญชาติไทยและบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้อยู่ในราชอาณาจักรเป็นการถาวรแล้วโดยจะต้องมีภูมิลำเนาอยู่ในบริเวณชายแดน จากการประชุมรัฐมนตรีร่วมไทย-กัมพูชา ชาวไทยที่ถือบัตรผ่านแดนของไทยสามารถเดินทางได้จนถึง จังหวัดเสียมราฐ โดยผ่าน จังหวัดบันเตียนเมียนเจย ส่วนชาวกัมพูชาซึ่งอาศัยอยู่ในพื้นที่ชายแดนและถือบัตรผ่านแดนสามารถเดินทางเข้าประเทศไทยผ่านจังหวัดสระแก้วได้จนถึงจังหวัดปราจีนบุรี

รูปที่ 7 แสดงปริมาณผู้โดยสารที่เข้าและออกจากประเทศไทย ณ จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก ด้าน ตม.อรัญประเทศ ตามลำดับ โดยในปีที่ผ่านมา (พ.ศ.2546) มีผู้ใช้หนังสือเดินทางไทยผ่านเข้าออกกว่า 470,000 คน โดยมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ในแต่ละปี ในขณะที่ผู้ใช้หนังสือเดินทางกัมพูชาผ่านเข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนมีจำนวนน้อยกว่าผู้ใช้หนังสือเดินทางไทยมาก กล่าวคือมีเพียงประมาณ 40,000 คนในปี พ.ศ. 2546 นอกจากผู้ที่เดินทางเข้า-ออกโดยใช้หนังสือเดินทางแล้ว ยังมีผู้ใช้หนังสือผ่านแดน (Border pass) ทั้งของไทยและกัมพูชาเข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนบ้านคลองลึกอีกด้วย โดยในปีที่ผ่านมา มีผู้ผ่านเข้า-ออกโดยใช้หนังสือผ่านแดนไทยเป็นจำนวนกว่า 140,000 คน เมื่อพิจารณาปริมาณยานพาหนะเข้า-ออกประเทศไทย ณ จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก ด้านอรัญประเทศ ดังแสดงในรูปที่ 8 แล้วจะพบได้ว่านับตั้งแต่ปีพ.ศ.2544 ปริมาณยานพาหนะที่ผ่านเข้า-ออกได้เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยในปีพ.ศ.2546 มีจำนวนมากกว่า 60,000 คัน

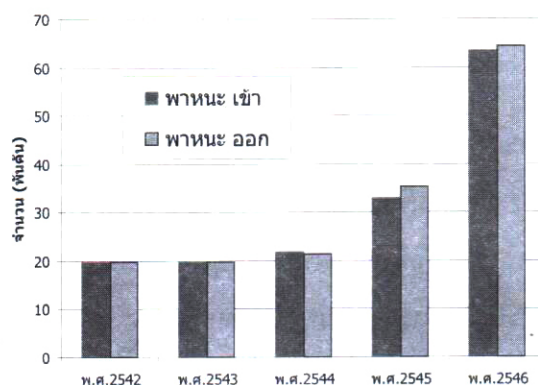


ก. ขาเข้าประเทศไทย



ข. ขาออกประเทศไทย

รูปที่ 7 ปริมาณผู้โดยสารที่เข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว



รูปที่ 8 ปริมาณยานพาหนะเข้า-ออก ณ จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว

3.3 สภาพและปริมาณการขนส่งปัจจุบัน ณ ด้านชายแดนไทย-พม่า

ประเทศไทยมีแนวพรมแดนกับสหภาพพม่าเป็นระยะประมาณ 1,780 กิโลเมตร โดยมีแนวพรมแดน 10 จังหวัด ได้แก่จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพรและระนอง ตามร่างความตกลงระหว่างประเทศระหว่างประเทศไทยและสหภาพพม่าว่าด้วยการข้ามแดนระหว่างประเทศทั้งสอง กำหนดให้มีช่องทางการเข้า-ออก 3 แห่ง ได้แก่ด่านแม่สอด จังหวัดตาก ตรงข้ามกับด่านเมียวดี ด่านแม่สาย จังหวัดเชียงรายตรงข้ามกับด่านท่าขี้เหล็ก และด่านระนอง จังหวัดระนอง ตรงข้ามกับด่านเกาะสองของพม่า

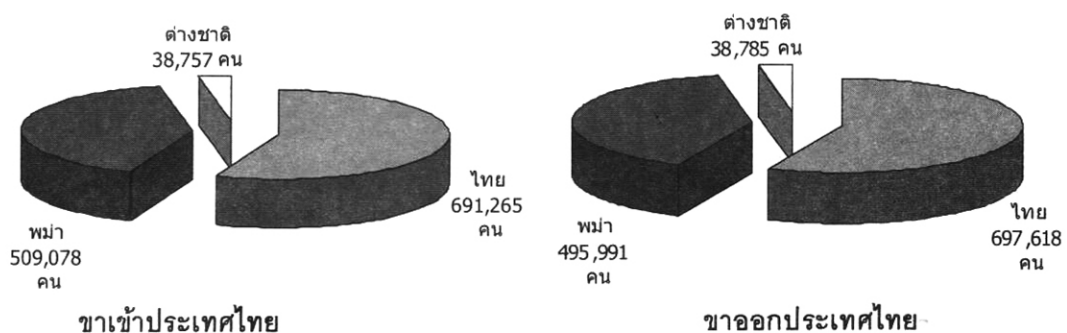
การเดินทางข้ามแดนจะต้องใช้หนังสือเดินทางข้ามแดนบริเวณชายแดนทั้งสองประเทศ โดยแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ หนังสือเดินทาง (Passport) สามารถเข้า-ออก และพำนักได้ไม่เกิน 4 สัปดาห์ และหนังสือผ่านแดน (Border pass) ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือบัตรผ่านแดน มีอายุการใช้งาน 2 ปี โดยได้รับอนุญาตให้พำนักได้คราวละไม่เกินสองสัปดาห์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

ณ ด่านแม่สาย จังหวัดเชียงรายซึ่งเป็นด่านชายแดนเหนือสุดของประเทศไทย เป็นจุดเชื่อมต่อไทย-พม่า-จีน ที่มีปริมาณการเข้า-ออกของบุคคลและพาหนะจำนวนมาก ในช่วง 1-2 ปีที่ผ่านมามูลค่าสินค้านำเข้าและส่งออกมีปริมาณสูงขึ้นมาก โดยกว่า 80% ของสินค้านำเข้ามาจากประเทศจีน เนื่องจากถนนเชื่อมต่อกับเชียงรุ่งมาถึงท่าขี้เหล็กก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วโดยประเทศจีนได้ให้การสนับสนุน และมีโครงการขยายถนนเป็น 4 ช่องทาง โดยรถขนส่งสินค้าจะใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 8 ชม. อย่างไรก็ตามการขนส่งทางน้ำในปัจจุบันยังมีอุปสรรคเนื่องจากน้ำแล้งจากการสร้างเขื่อนของจีน นอกจากนี้ประเทศไทยกำลังมีโครงการก่อสร้างสะพานแห่งที่ 2 เชื่อมระหว่างไทยกับพม่า ซึ่งเมื่อสะพานแห่งใหม่เปิดทำการจะใช้สำหรับการขนส่งสินค้าโดยมีโครงการจัดก่อสร้างด่านพรมแดนชั่วคราว คลังสินค้าและลาน ICD (Inland Container Depot) ทั้งส่วนขาเข้าและออก เพื่อพักและถ่ายสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์ สภาพการขนส่งสินค้า ณ ด่านแม่สายส่วนใหญ่เป็นรถขนส่ง

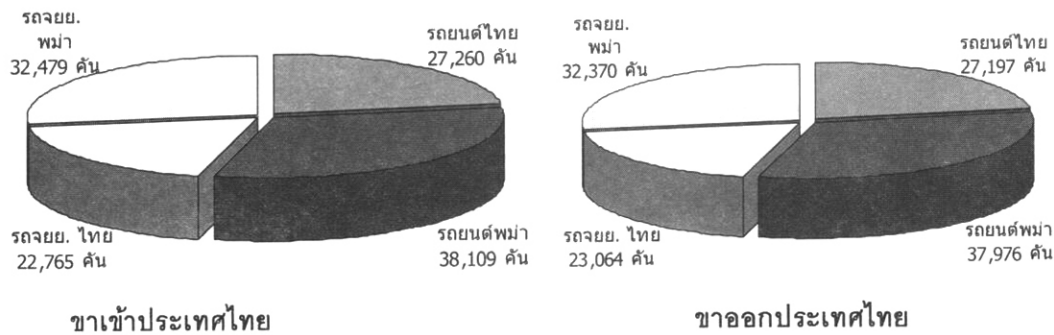
สินค้าของไทยข้ามไปส่งสินค้าในบริเวณชายแดนประเทศพม่าซึ่งรถสินค้าของไทยจะข้ามไปเพียงแค่ทำซีเหล็กและกลับภายในวันเดียว ยกเว้นสินค้าประเภทน้ำมันและยางแผ่นที่เข้าไปในพม่าไกลกว่า อย่างไรก็ตามในปัจจุบันยังไม่มีรถโดยสารสาธารณะที่ทำการเดินรถเข้า-ออก ระหว่างสองประเทศ

ในส่วนของด่านแม่สอด จังหวัดตาก ในช่วงต้นปีพ.ศ. 2547 (ม.ค.-มิ.ย.) มีอัตราการขยายตัวของปริมาณการค้าขายและการขนส่งผ่านทางด่านแม่สอดค่อนข้างสูง โดยที่ปริมาณดังกล่าวมากกว่าปริมาณการค้าขายและขนส่งในปี 2546 ทั้งปี ทั้งนี้เนื่องมาจากทางประเทศพม่าถูกต่อต้านจากต่างประเทศในเรื่องการค้าทางทะเล ทำให้แนวโน้มในการขนส่งทางบกจึงสูงขึ้น อีกทั้งจากลักษณะทางภูมิศาสตร์ซึ่งอำเภอแม่สอดของไทยตั้งอยู่ค่อนข้างใกล้กับกรุงย่างกุ้งของพม่า และจากสภาพถนนที่มีการปรับปรุงให้สะดวกมากขึ้น จากการศึกษาพบว่า รถขนส่งสินค้าที่เข้า-ออกด่านแม่สอดนั้นเกือบทั้งหมดจะเป็นรถสัญชาติไทย ซึ่งจะทำการขนส่งสินค้าจากฝั่งประเทศไทยข้ามไปยังบริเวณชายแดนในฝั่งพม่า จากนั้นจะทำการขนส่งสินค้ากลับจากฝั่งพม่า โดยในปัจจุบันยังไม่มีรถนำรถขนส่งเข้าไปเกินบริเวณชายแดน ทั้งนี้เนื่องมาจากข้อจำกัดด้านถนนที่มีสภาพไม่สมบูรณ์ ตลอดจนสภาพการปกครองพื้นที่ของพม่าและชนกลุ่มน้อยที่เสี่ยงต่อการเกิดปัญหาด้านความปลอดภัย สำหรับรถสัญชาติพม่าที่เข้า-ออกด่านส่วนใหญ่จะเป็นรถโดยสารส่วนบุคคลและรถโดยสารขนาดเล็ก เช่น รถตู้สองแถวเล็ก ที่ทำการรับส่งผู้คนที่เข้ามาซื้อขายสินค้า

รูปที่ 9 และ 10 แสดงปริมาณบุคคลและยานพาหนะที่เข้าออกประเทศไทย ณ ด่านพรมแดนแม่สาย จังหวัดเชียงราย ในปีพ.ศ. 2546 เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้ว จะพบว่าบุคคลสัญชาติไทยมีการเข้า-ออกมากที่สุด โดยคิดเป็นมากกว่าร้อยละ 50 ของทั้งหมด ซึ่งปริมาณบุคคลขาเข้าและขาออกมีปริมาณที่ไม่แตกต่างกันมากนัก อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบปริมาณการเข้าออก ณ ปี 2546 เทียบกับปี 2545 แล้ว พบว่า มีอัตราการเพิ่มขึ้นค่อนข้างสูง กล่าวคือ เพิ่มขึ้นถึง 50 เปอร์เซ็นต์



รูปที่ 9 ปริมาณผู้โดยสารที่เข้า-ออกประเทศไทย ณ จุดผ่านแดน อ.แม่สาย ปี 2546



รูปที่ 10 ปริมาณยานพาหนะที่เข้า-ออกประเทศไทย ณ จุดผ่านแดน อ.แม่สาย ปี 2546

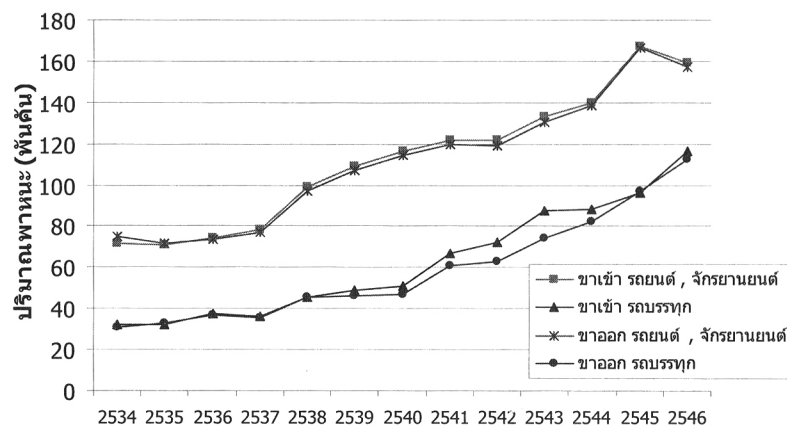
3.4 สภาพและปริมาณการขนส่งปัจจุบัน ณ ด้านชายแดนไทย-มาเลเซีย

ประเทศไทยมีแนวพรมแดนกับมาเลเซียเป็นระยะประมาณ 500 กิโลเมตร ครอบคลุม 4 จังหวัด ได้แก่ สตูล สงขลา ยะลาและนราธิวาสโดยมีจุดผ่านแดนถาวร 9 แห่ง ซึ่งการเดินทางข้ามแดนเข้า-ออกระหว่างไทยและมาเลเซียนั้นสามารถกระทำได้ทั้งการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวและรถโดยสารสาธารณะไม่ประจำทาง (รถโดยสารทัศนาวจร) สำหรับการขนส่งสินค้าและการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวเข้า-ออกระหว่างประเทศนั้นมีเงื่อนไขที่แตกต่างกัน โดยประเทศมาเลเซียกำหนดให้รถยนต์ที่ผ่านเข้า-ออกต้องมีเอกสารต่างๆ ได้แก่ใบอนุญาตให้นำรถยนต์ส่วนบุคคลจากต่างประเทศเข้าประเทศมาเลเซีย (International Circulation Permit, ICP) สมุดทะเบียนรถที่แปลเป็นภาษามลายูหรืออังกฤษ เอกสารการทำประกันบุคคลประเภท 3 ที่ครอบคลุมถึงประเทศมาเลเซีย และใบอนุญาตขับขี่ที่ไม่หมดอายุและมีการแปลเป็นภาษาอังกฤษ อย่างไรก็ตามรัฐบาลมาเลเซียอนุญาตให้รถไทยเข้าประเทศมาเลเซียได้โดยไม่มี ICP ได้ไม่เกินระยะ 2 กิโลเมตรจากด่านชายแดนที่เข้าประเทศมาเลเซียเท่านั้น

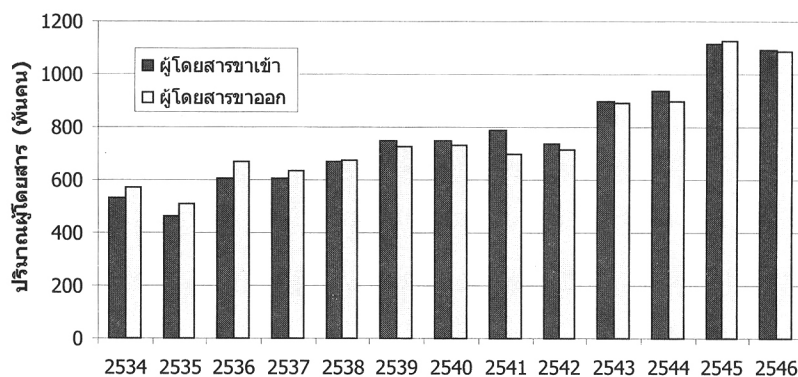
การนำรถยนต์ส่วนบุคคลสัญชาติมาเลเซียเข้ามาในประเทศไทย เป็นไปตามประกาศกรมการขนส่ง ฉบับที่ 7/2528 ซึ่งกำหนดให้รถโดยสารที่จดทะเบียนในต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทยได้เพียง 5 ด้าน คือ ด้านสุโขทัย ด้านเบตง ด้านสตูล ด้านสะเดา และด้านปาดัง-เบซาร์ โดยสามารถเข้าได้ไม่เกินเขตท้องที่ อ.เมือง ของจังหวัดที่นำรถเข้า ในกรณีที่มีความประสงค์จะนำรถเข้ามาประเทศไทยเกินกว่าจุดที่กำหนดไว้แต่อยู่ในท้องที่จังหวัดนราธิวาส ยะลา ปัตตานี สตูล และสงขลา ต้องยื่นคำขอใบอนุญาตเป็นหนังสือต่อกรมการขนส่งทางบก ณ สถานกงสุลไทยหรือสถานทูตไทยในประเทศมาเลเซียก่อนการนำรถเข้ามา หรือสามารถขออนุญาต ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดที่นำรถมาในครั้งแรก สำหรับกรณีรถขนส่งสินค้าที่จะเข้ามายังประเทศไทยจะต้องเป็นรถที่จดทะเบียนในประเทศไทย

ในกรณีการขนส่งผ่านแดน ทางมาเลเซียยินยอมให้มีการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ได้ และยังสามารถขนส่งสินค้าทั่วไปจากสิงคโปร์ผ่านมายังประเทศไทยได้สำหรับเที่ยวกลับ โดยเป็นไปตามความตกลงในการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยมาเลเซียกำหนดจุดเข้าที่ บูกิตคายูฮิตัม (ตรงกับด่านสะเดา) ซึ่งจะต้องใช้ทางหลวงเอเชียหมายเลข 2 ไปยังสิงคโปร์ แต่ในปัจจุบันอนุโลมให้ใช้เส้นทาง North – South Expressway

รูปที่ 16 และ 17 แสดงปริมาณยานพาหนะและปริมาณบุคคลที่เข้า-ออกประเทศไทย ณ ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา ซึ่งเมื่อพิจารณาประเภทยานพาหนะออกเป็น 2 ประเภท คือ รถยนต์รวมกับรถจักรยานยนต์ และรถบรรทุก พบว่ายานพาหนะที่เข้า-ออก ณ ด่านสะเดา มีปริมาณการเข้า-ออกของยานพาหนะในแต่ละประเภทใกล้เคียงกัน ซึ่งมีการเพิ่มปริมาณกว่า 2 เท่าตัว สำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ส่วนรถบรรทุกมีการเพิ่มปริมาณกว่า 3.5 เท่า ในส่วนของอัตราส่วนการเข้า-ออกของรถบรรทุกอยู่ในช่วง 31-42 เปอร์เซ็นต์ ในส่วนของปริมาณผู้โดยสารที่เข้า-ออกประเทศไทย มีปริมาณการเข้าและออกใกล้เคียงกันในทุกปี และแนวโน้มของปริมาณการเข้า-ออก ณ ด่านสะเดา มีการเพิ่มขึ้นสูงโดยในช่วงปีพ.ศ. 2534 – 2546 มีการเพิ่มปริมาณ 2 เท่าตัว



รูปที่ 11 สถิตียนยานพาหนะเข้า-ออก ณ ด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา



รูปที่ 12 สถิติผู้โดยสารเข้า-ออก ณ ด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา

4. สรุป

การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเริ่มเข้ามามีบทบาทสำคัญ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เชื่อมโยงต่อกับประเทศเพื่อนบ้านจึงเป็นสิ่งจำเป็นที่จะทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้าเป็นไปได้อย่างสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย การตระหนักถึงโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเป็นพื้นฐานที่สำคัญต่อการตัดสินใจวางแผนงานในอนาคต นอกจากนี้ยังเป็นเครื่องมือที่สำคัญที่จะใช้ประกอบการพิจารณากฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ประเทศไทยจะนำมาบังคับใช้ในอนาคต จากการพิจารณาเส้นทางการขนส่งของประเทศไทย จะเห็นได้ว่าถึงแม้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนจะมีความพร้อมค่อนข้างสมบูรณ์แล้วในประเทศไทย แต่ในปัจจุบันยังขาดความพร้อมในด้านการดำเนินการที่จะช่วยให้การเชื่อมต่อเป็นไปอย่างมีระบบระเบียบ ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยจะต้องเร่งสร้างแผนการดำเนินการให้เป็นไปตามความความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป

5. กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอขอบคุณสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่ได้ให้โอกาสข้าพเจ้าร่วมวิจัยโครงการ โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งเป็นโครงการที่สถาบัน ฯ ได้รับมอบหมายจากกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมให้ทำการศึกษา

ขอขอบคุณหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งราชการและเอกชนที่ให้ความร่วมมือด้านข้อมูล สถิติ ตลอดจนข้อเสนอแนะซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาและบทความนี้ ได้แก่ ด้านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมืองหนองคาย อรัญประเทศ แม่สาย แม่สอด สะเดา และปาดังเปซาร์ สำนักงานขนส่งและหอการค้าจังหวัดหนองคาย สระแก้ว เชียงราย ตากและสงขลา ตลอดจนหน่วยงานในต่างประเทศ ได้แก่ กระทรวงคมนาคมขนส่ง ไปรษณีย์ และก่อสร้าง ประเทศ สปป. ลาว กระทรวงคมนาคม และ Woodlands Checkpoint ของประเทศมาเลเซีย และ Tuas Checkpoint ประเทศสิงคโปร์

6. เอกสารอ้างอิง

รายงานประจำปี 2546. กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม.

สถิติผู้โดยสารและยานพาหนะเข้าออก ณ ด่านชายแดน. สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง.

Building on Success: GMS Flagship Programs and Development Matrix, Asian

Development Bank, <http://www.adb.org/GMS/Projects/default.asp>. Accessed December 1, 2004.

Intergovernmental Agreement on the Asian Highway Network. United Nations.

Economic and Social Commission for Asian and the Pacific (UNESCAP).