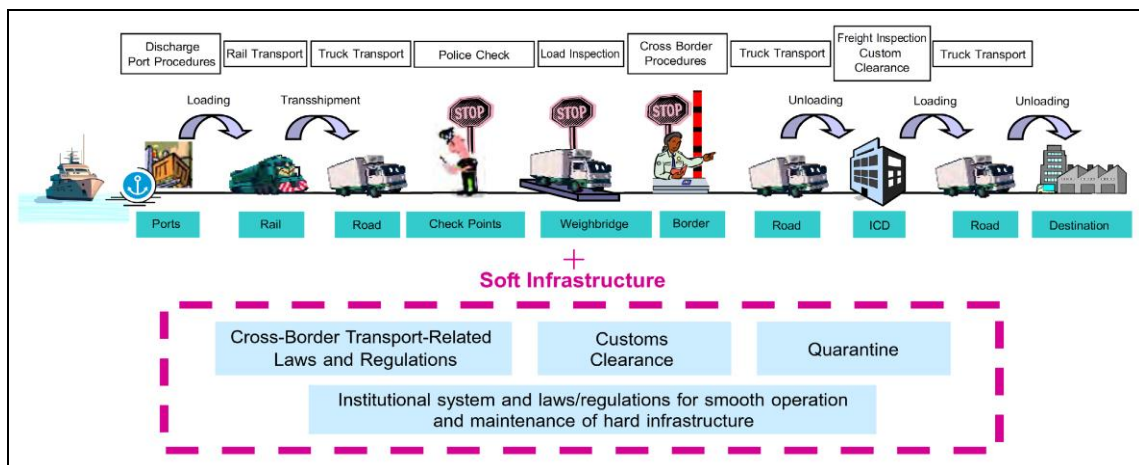


บทที่ 2 ทิศทาง แนวโน้มการส่งเสริมการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค สุมาตรา และมาเลเซีย

นิยามของ “การขนส่งสินค้าผ่านดินแดน”¹ หมายถึง การขนส่งสินค้าผ่านดินแดนของอีกฝ่ายหนึ่งไปยังประเทศที่สาม หรือในทางกลับกันจากประเทศที่สามผ่านดินแดนของภาคีสัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไปยังดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง และ “การขนส่งสินค้าข้ามดินแดน” หมายถึง การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจุดภายในดินแดนของภาคีสัญญา ในการศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาทั้งการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน รวมเรียกว่า “การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ” โดยยึดหลัก Corridor-based Approach หรือการวิเคราะห์ในบริบทที่เกี่ยวข้องตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจการค้าและการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

จากงานศึกษาของ Japan International Cooperation Agency (JICA)² ได้แบ่งองค์ประกอบของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (รูปที่ 2-1) ประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก คือ (i) โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical Infrastructure) เช่น ถนน สะพาน ราง เป็นต้น เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งด้วยโครงข่ายคมนาคม และ (ii) การบริหารจัดการและอำนวยความสะดวกในการขนส่ง และความเชื่อมโยงทางระบบ รวมถึงกระบวนการทำงานของหน่วยงานต่างๆ เช่น กฎระเบียบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และพิธีการศุลกากร เป็นต้น



ที่มา: ปรับปรุงจาก JICA

รูปที่ 2-1 องค์ประกอบของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ดังนั้น การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสามารถประสบความสำเร็จได้ จำเป็นต้องอาศัยทั้งโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่เชื่อมโยงระหว่างกันอย่างเป็นระบบ และระบบการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนกฎเกณฑ์กฎระเบียบ หรือกฎหมายต่างๆ ที่เอื้ออำนวยให้การขนส่งและเดินทางเป็นไปได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยซึ่งไทยและประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย ควรต้องร่วมมือกันพัฒนาในเรื่องดังกล่าว เพื่อส่งเสริมการค้าการขนส่งสินค้าระหว่างกันให้เติบโตขึ้น อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ และมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งนี้ การขนส่งเป็นกลไกขับเคลื่อนการค้า เนื่องจากการขนส่งสินค้าเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศซึ่งมีบทบาทในการลำเลียงสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทาง (หรืออีกนัยหนึ่งจากผู้ผลิตสินค้าไปสู่ผู้บริโภค) ในขณะเดียวกันหากมีการขยายตัวของการค้า ก็สามารถส่งผลให้อุปสงค์ของการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น

¹ กรมศุลกากร

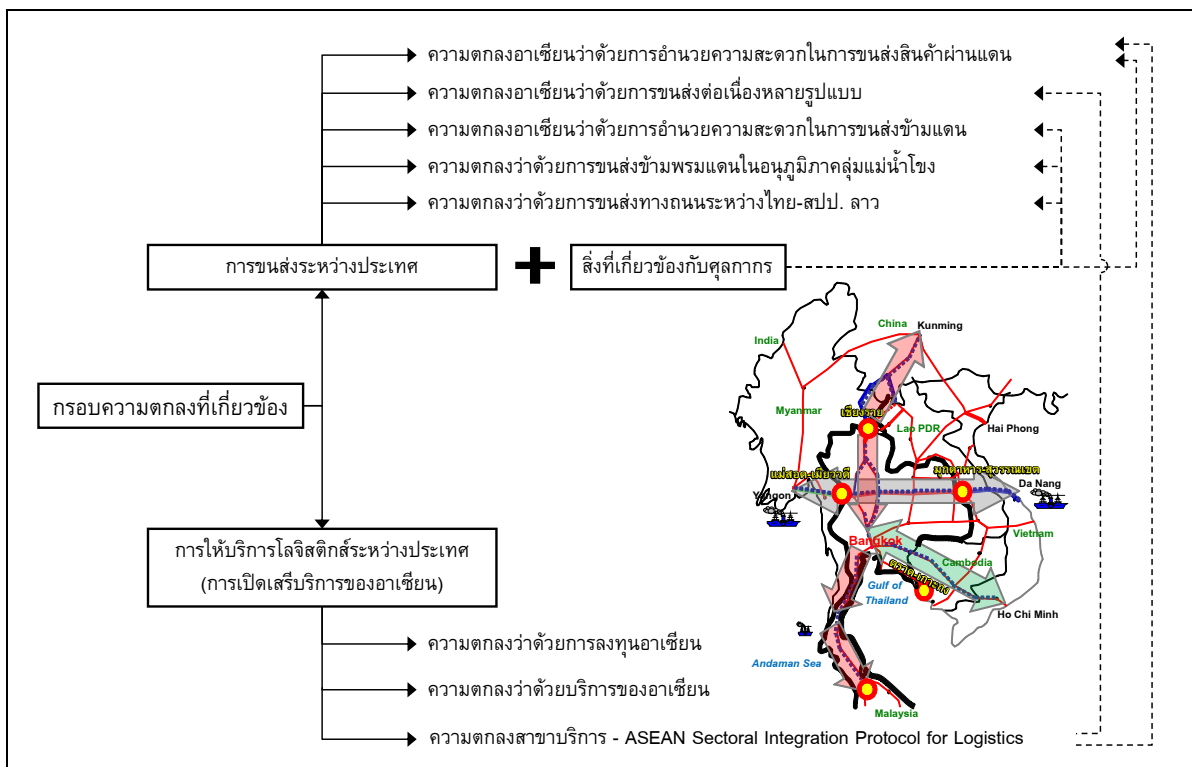
² JICA, “The Research on Cross-border Transport Infrastructure : Phase 3”, 2009

ดังนั้น นโยบายการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและบริการโลจิสติกส์ จึงควรส่งเสริมซึ่งกันและกัน ทั้งนี้ การส่งเสริมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และบริการโลจิสติกส์ควรประกอบด้วย (i) การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ และ (ii) การเพิ่มประสิทธิภาพกลไกการบริหารจัดการ โดยอาศัยความตกลงระหว่างประเทศ (Agreement) ส่วนนโยบายการค้าควรเกิดจากการบูรณาการนโยบายของหน่วยงานภาครัฐทั้งหน่วยงานวางแผน หน่วยงานปฏิบัติและกำกับดูแล

รายละเอียดในบทนี้จึงเน้นที่ทิศทางแนวโน้มการส่งเสริมการค้าและการขนส่งจากความตกลงระหว่างประเทศ และการบูรณาการนโยบายสนับสนุนการค้าและการขนส่ง โดยประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก ได้แก่

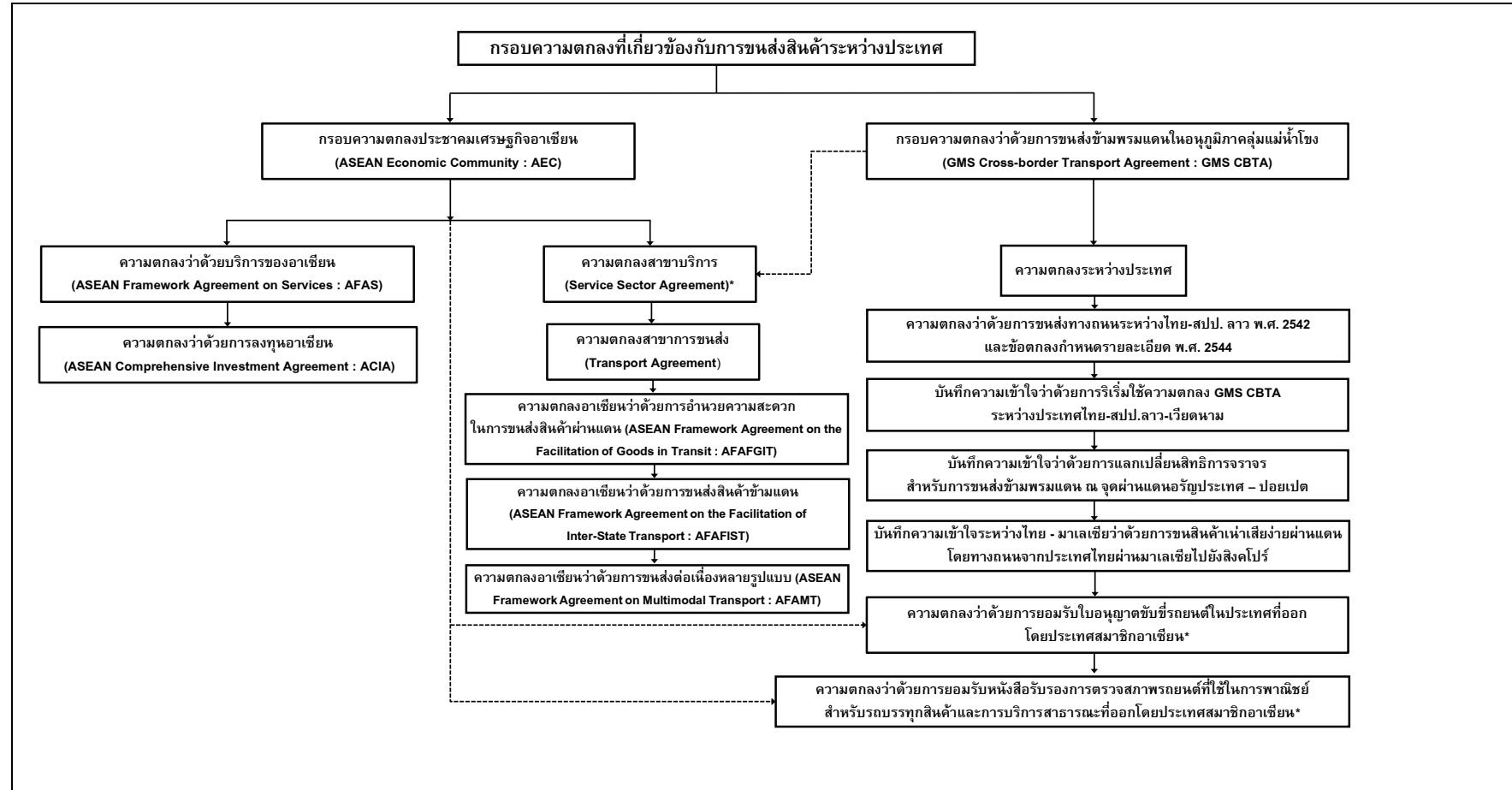
- (1) การทบทวนทิศทางและแนวโน้มการส่งเสริมการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย ภายใต้กรอบความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ
- (2) การทบทวนนโยบายของหน่วยงานภาครัฐของไทย (ทั้งนโยบายการค้าและการขนส่งสินค้าและบริการโลจิสติกส์) ในการสนับสนุนการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

ในส่วนที่ 1 ทิศทางและแนวโน้มการส่งเสริมการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย เกิดจากการลงนามในกรอบความร่วมมือทั้งระดับพหุภาคี (Multilateral Agreement) โดยครอบคลุมกรอบความตกลงของประเทศในกลุ่มอาเซียน และ GMS ตลอดจนกรอบความร่วมมือระดับทวิภาคี (Bilateral Agreement) สรุปภาพรวมกรอบความตกลงที่เกี่ยวข้อง ดังรูปที่ 2-2 และ รูปที่ 2-3



ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 2-2 ภาพรวมกรอบความตกลงที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ



หมายเหตุ: * ความตกลง 3 ฉบับ ได้แก่ (i) ความตกลงสาขาบริการ (ii) ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถในต่างประเทศที่ออก โดยประเทศสมาชิกอาเซียน และ (iii) ความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ สำหรับรถบรรทุกสินค้าและการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งความตกลงทั้ง 3 ฉบับนี้เป็นกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงที่อยู่ภายใต้ทั้งกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)

ที่มา: ที่ปรึกษา

รูปที่ 2-3 กรอบความตกลงที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

จากรูปที่ 2-3 กรอบความตกลงที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้ทำการทบทวนเป็นลำดับ ดังหัวข้อต่อไปนี้

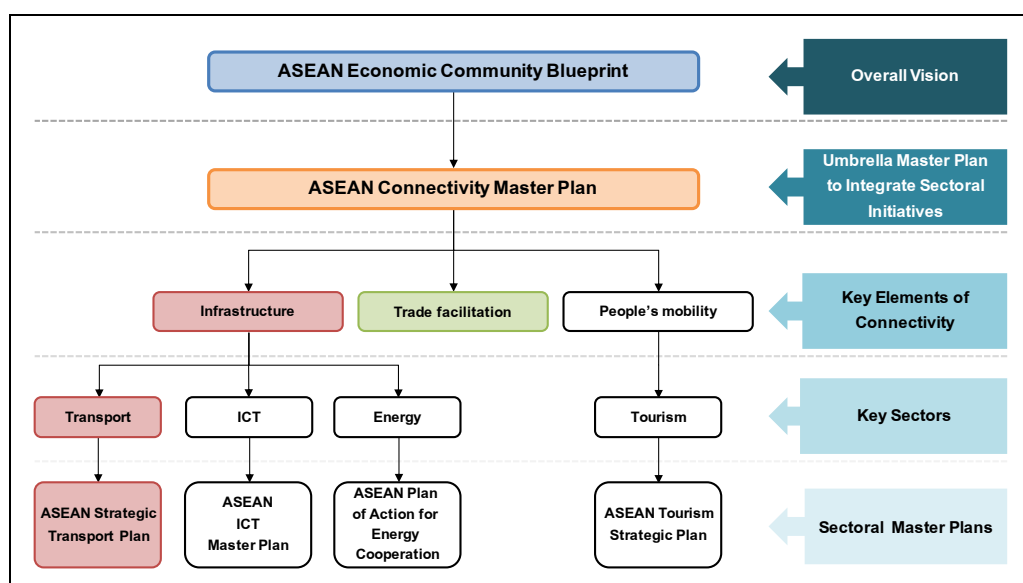
- (1) กรอบความตกลงระดับภูมิภาคอาเซียน
- (2) กรอบความตกลงระดับพหุภาคีและระดับทวิภาคีของประเทศในกลุ่ม GMS
- (3) กรอบความตกลงระหว่างไทยกับมาเลเซีย
- (4) สรุปกรอบความตกลงที่ใช้ในการขนส่งสินค้าตาม Corridor-based Approach
- (5) กฎระเบียบการขนส่งภายในประเทศของกลุ่มประเทศ GMS และมาเลเซีย

จากนั้นในหัวข้อที่ 2.6 (นโยบายของไทยในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย) ได้กล่าวถึงนโยบายของหน่วยงานภาครัฐของไทยในการสนับสนุนความร่วมมือต่างๆ รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพให้การค้าและระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย อันทำให้การค้าและการขนส่งระหว่างประเทศของไทยเกิดประสิทธิผลสูงขึ้น นอกจากนี้ได้สรุปทิศทางแนวโน้มการส่งเสริมการค้าและการขนส่งสินค้าของไทยต่อการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย ในหัวข้อที่ 2.7

2.1 กรอบความตกลงระดับภูมิภาคอาเซียน

กรอบความร่วมมือในระดับอาเซียนที่เกี่ยวข้องกับการค้าการขนส่งและการอำนวยความสะดวก อยู่ภายใต้ “AEC Blueprint” หรือพิมพ์เขียวประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อันเป็นแผนบูรณาการงานด้านเศรษฐกิจในการมุ่งไปสู่ AEC ซึ่งอาเซียนได้กำหนดยุทธศาสตร์การก้าวไปสู่ AEC ที่สำคัญ คือ (i) การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน (ii) การเป็นภูมิภาคที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง (iii) การเป็นภูมิภาคที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน และ (iv) การเป็นภูมิภาคที่มีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก

สรุปกรอบความร่วมมือในระดับอาเซียนที่เป็นต้นแบบของการพัฒนา ดังรูปที่ 2.1-1



ที่มา: ปรับปรุงจาก ASEAN Strategic Transport Plan 2011-2015

รูปที่ 2.1-1 กรอบความร่วมมือในระดับอาเซียน

ASEAN Connectivity Master Plan หรือ “แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน” พ.ศ. 2554 ถึง พ.ศ. 2558 เป็นผลจากการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 17 เมื่อปี พ.ศ. 2553 ณ กรุงฮานอย สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ผู้นำอาเซียนทั้ง 10 ประเทศได้ตกลงรับรองแผนแม่บทฯ ดังกล่าว ซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการเชื่อมโยงประเทศสมาชิกทั้ง 10 ประเทศ ให้เป็นหนึ่งเดียวกันทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ และด้านประชาชน โดยมีการวางยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านต่างๆ ดังนี้

- ด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยการปรับปรุงและยกระดับโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้วและขยายโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมมากขึ้น
- ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยการเร่งรัดความตกลง กฎระเบียบต่างๆ ในการอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนในอาเซียน ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและลดค่าใช้จ่ายในขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแดน
- ด้านประชาชน โดยการส่งเสริมการเรียนรู้ทางด้านสังคมและวัฒนธรรมภายในอาเซียนให้มากยิ่งขึ้นและส่งเสริมการเคลื่อนย้ายประชาชนภายในอาเซียนให้เพิ่มขึ้น

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการอำนวยความสะดวกทางการค้าของแผนแม่บทฯ ฉบับนี้ เป็นกลไกขับเคลื่อนให้แต่ละประเทศในกลุ่มอาเซียน (รวมถึงไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา และเวียดนามที่เป็นสมาชิกกลุ่ม GMS) ปฏิบัติตามข้อผูกพันเพื่อลดอุปสรรคทางการขนส่ง

กรอบความตกลงระดับภูมิภาคอาเซียนที่อยู่ภายใต้แผนแม่บทฯ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่สำคัญ³ ได้แก่

- ความตกลงว่าด้วยการลงทุนอาเซียน (ASEAN Comprehensive Investment Agreement : ACIA)
- ความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services : AFAS)
- ความตกลงสาขาบริการ (Service Sector Agreement) (ภายใต้กรอบ ASEAN และ GMS)
- ความตกลงสาขาการขนส่ง (Transport Agreement)
 - ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit : AFAFGIT)
 - ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport : AFAFIST)
 - ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport : AFAMT)⁴
- ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถในประเทที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน
- ความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ สำหรับรถบรรทุกสินค้าและการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน

³ ชื่อกรอบความตกลงแปลเป็นภาษาไทยโดย กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

⁴ สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม มกราคม 2555

อย่างไรก็ตาม กรอบความตกลงสำคัญที่มีผลต่อการดำเนินการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน และที่ได้ทบทวนสาระสำคัญในบทรนี้ ได้แก่ (i) ความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services : AFAS) (ii) ความตกลงสาขาการขนส่ง (Transport Agreement) (iii) ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน และ (iv) ความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ สำหรับรถบรรทุกสินค้าและการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน

2.1.1 ความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on Services : AFAS)

ความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน ตามข้อผูกพัน AEC Blueprint คือ การกำหนดเป้าหมายและกรอบเวลาการเปิดเสรีตลาดการค้าบริการในอาเซียน โดยสมาชิกได้ทยอยเปิดตลาดให้แก่กันเป็นรอบๆ และเปิดตลาดในระดับที่สูงขึ้น (ที่ผ่านมามีการเจรจาไปแล้ว 4 รอบ) อย่างไรก็ตาม การเปิดเสรีการค้าบริการเท่าที่ผ่านมา มีความคืบหน้าค่อนข้างช้า เพราะอาเซียนยังมีระดับการพัฒนาตลาดการค้าบริการที่แตกต่างกัน รวมทั้งมีข้อจำกัดด้านกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้อง ต่อมาประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนจึงได้จัดทำแผนเปิดตลาดอาเซียนเพื่อนำไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนภายในปี พ.ศ. 2553 ถึง พ.ศ. 2558 และให้สมาชิกจัดทำข้อผูกพันให้สอดคล้องกับเป้าหมายในแต่ละช่วงที่กำหนด

นอกจากนี้ สาระสำคัญของ Roadmap for the Integration of Logistics Services ได้กำหนดเป้าหมายของการเปิดเสรีไว้อย่างชัดเจนว่า อนุญาตให้นักลงทุนอาเซียนที่เข้ามาประกอบธุรกิจบริการโดยถือหุ้นได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 49 ในปี พ.ศ. 2551 จากนั้นเพิ่มเป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ในปี พ.ศ. 2553 และไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2556 นั้นครอบคลุมกิจกรรมบริการโลจิสติกส์ หรือกล่าวได้ว่าธุรกิจบริการโลจิสติกส์เป็นกลุ่มที่มีลำดับความสำคัญสูง (Priority Sector) สำหรับการเปิดเสรีบริการของอาเซียน

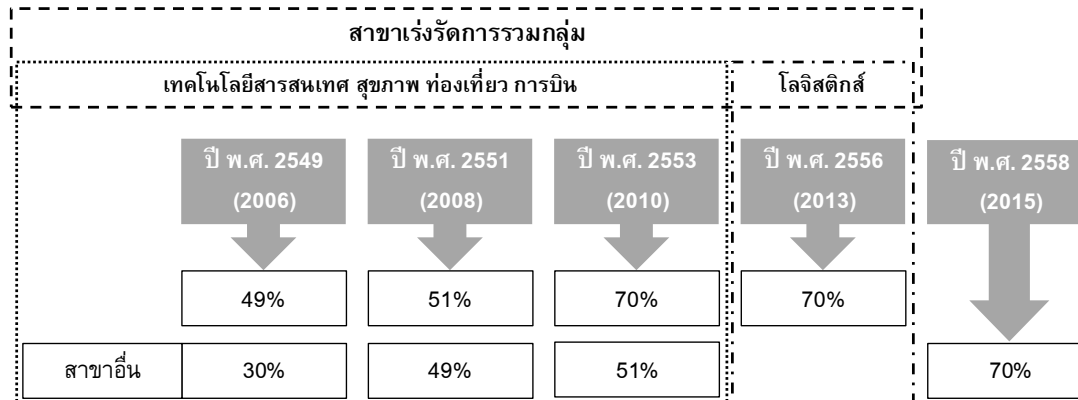
สรุปสาระสำคัญของ AFAS ดังตารางที่ 2.1-1 และข้อผูกพันที่ประเทศในกลุ่มอาเซียน (รวมประเทศในกลุ่ม GMS ที่เป็นสมาชิกอาเซียน) ต้องจัดทำสำหรับการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ แสดงดังตารางที่ 2.1-2

ตารางที่ 2.1-1 สรุปสาระสำคัญของความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน (AFAS)

รายการ	ASEAN Framework Agreement on Services (AFAS)
1. วัตถุประสงค์/หลักการ	เพื่อการเปิดเสรีการค้าบริการ ลดข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคต่อผู้ให้บริการในกลุ่มสมาชิก ลดข้อจำกัดต่างชาติในการเข้ามาลงทุน การทำงานการยอมรับมาตรฐานวิชาชีพ ฯลฯ
2. สาขา/ธุรกิจที่ครอบคลุม	<ul style="list-style-type: none"> (1) บริการด้านธุรกิจ/วิชาชีพ (อาทิ แพทย์ วิศวกร สถาปนิก ทนายความ นักบัญชี เป็นต้น) (2) บริการด้านสื่อสาร/โทรคมนาคม (3) บริการด้านการก่อสร้าง (4) บริการด้านการจัดจำหน่าย (5) บริการด้านการศึกษา (6) บริการด้านสิ่งแวดล้อม (7) บริการด้านการเงิน (8) บริการด้านสุขภาพ (9) บริการด้านการท่องเที่ยว (10) บริการด้านนันทนาการ (11) บริการด้านการขนส่ง (12) บริการอื่นๆ
3. ประเด็นสำคัญ	<p>เพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นให้กับนักลงทุนอาเซียน และการเปิดเสรีการค้าบริการ หมายถึง</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) การให้ต่างชาติสามารถให้บริการข้ามพรมแดนมายังไทยได้ (2) การให้คนไทยไปให้บริการในต่างประเทศได้ (3) เพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติในธุรกิจบริการ (4) ให้ต่างชาติเข้ามาทำงานได้มากขึ้น

ตารางที่ 2.1-1 สรุปสาระสำคัญของความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน (AFAS) (ต่อ)

รายการ	ASEAN Framework Agreement on Services (AFAS)
4. ข้อตกลง/ผูกพัน	<ul style="list-style-type: none"> AFAS 8th Package⁵ ลด/เลิกข้อจำกัดการค้าบริการภายในปี พ.ศ. 2553 สำหรับสาขาบริการสำคัญ (Priority Sector) ได้แก่ การขนส่งทางอากาศ คอมพิวเตอร์และโทรคมนาคม สุขภาพ และการท่องเที่ยว ส่วนบริการอื่นๆ กำหนดให้ลด/เลิกข้อจำกัดภายในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นเป้าหมาย AEC (2015) บริการสาขาโลจิสติกส์ กำหนดให้ลด/เลิกข้อจำกัดให้ได้ภายในปี พ.ศ. 2556 กล่าวคือ ในปี พ.ศ. 2553 ต้องอนุญาตให้อาเซียนอื่นเข้ามาถือหุ้นได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 และลดข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาดอื่นๆ ให้เหลือได้เพียง 2 ข้อจำกัด และในปี พ.ศ. 2556 ต้องให้อาเซียนอื่น ถือหุ้นได้ร้อยละ 70 และลดข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาดให้เหลือเพียง 1 ข้อจำกัด สำหรับบริการอื่นๆ ในปี พ.ศ. 2553 ต้องอนุญาตให้อาเซียนอื่นถือหุ้นได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 และคงข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาดอื่นๆ ได้ 3 ข้อจำกัด ส่วนในปี พ.ศ. 2558 ต้องให้อาเซียนอื่นถือหุ้นได้ร้อยละ 70 และลดข้อจำกัดฯ ให้เป็นศูนย์
5. อื่นๆ	<ul style="list-style-type: none"> ข้อจำกัดอื่นๆ นอกเหนือจากการถือหุ้น ได้แก่ ข้อจำกัดจำนวนผู้ให้บริการ ข้อจำกัดมูลค่างานทั้งหมดของธุรกรรมทางการค้า ข้อจำกัดสัดส่วนผู้ให้บริการซึ่งเป็นบุคลากร ข้อจำกัดการให้ผู้ให้บริการในนิติบุคคลต้องเป็นคนไทย ข้อจำกัดเรื่องทุนขั้นต่ำในการลงทุน ข้อจำกัดการมีถิ่นที่อยู่ในไทย เป็นต้น



ที่มา: (1) ปรับปรุงจาก ASEAN Economic Community in 2015 and Trade Liberalization, Chackrit Duangphastra, Faculty of Commerce and Accountancy, Chulalongkorn University

(2) ปรับปรุงจากกลุ่มงานการค้าบริการอาเซียน สำนักเจรจาการค้าบริการและการลงทุน กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

(3) ปรับปรุงจากกลุ่มอาเซียน สำนักความร่วมมือการลงทุนต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

⁵ ข้อเสนอผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการของไทย ชุดที่ 8 ภายใต้กรอบ AFAS ประเทศอาเซียนและไทยต้องดำเนินการให้เป็นไปตาม AEC Blueprint ที่ผู้นำอาเซียนทุกประเทศ ได้เห็นชอบไปแล้ว

ตารางที่ 2.1-2 ข้อมูลพื้นฐานสำหรับการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ และกฎหมาย ข้อกำหนด และกฎระเบียบของประเทศในกลุ่ม GMS ที่เป็นสมาชิกอาเซียน

ประเทศ	ข้อมูลพื้นฐานสำหรับการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์	กฎหมาย ข้อกำหนด และกฎระเบียบภายในประเทศ
1. ไทย	<ul style="list-style-type: none"> บริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล (Maritime Cargo Handling Services) โดยสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติไม่เกินร้อยละ 49 ทั้งนี้ การให้บริการในบริเวณที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทยต้องเป็นไปตามเงื่อนไขในกฎกระทรวงที่ออกภายใต้กฎหมายการท่าเรือแห่งประเทศไทย บริการโกดังและคลังสินค้า (Storage and Warehousing Services) โดยสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติไม่เกินร้อยละ 49 บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight Transport Agency Services) โดยสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติไม่เกินร้อยละ 49 บริการด้านบรรจุภัณฑ์ (Packaging Services) โดยสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติไม่เกินร้อยละ 49 บริการบริหารจัดการพิธีการศุลกากร (Customs Clearance Services) โดยสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติไม่เกิน ร้อยละ 49 แต่ทั้งนี้ตัวแทนออกของ (Customs Broker) ต้องเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย และได้รับใบอนุญาตจากกรมศุลกากร บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ไม่รวมการขนส่งภายในประเทศ (International Maritime Freight Transportation excluding Cabotage) โดยสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติไม่เกินร้อยละ 49 แต่ไม่ผูกพันการจัดตั้งนิติบุคคลที่มีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินกิจการกองเรือภายใต้เรือธงไทย บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ (International Road Freight Transport Services) โดยสัดส่วนการถือหุ้นของต่างชาติไม่เกินร้อยละ 49 และไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของคณะกรรมการบริษัทต้องมีสัญชาติไทย 	<ul style="list-style-type: none"> พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522
2. เวียดนาม	<ul style="list-style-type: none"> บริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล : การลงทุนของต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกิน ร้อยละ 49 บริการโกดังและคลังสินค้า : ต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 51 บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า : ตั้งแต่วันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2550 ต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 51 ตั้งแต่วันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2557 ไม่จำกัดสัดส่วนหุ้นต่างชาติ บริการเสริมอื่นๆ : ตั้งแต่วันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2553 อนุญาตการลงทุน ของต่างชาติในรูปแบบการร่วมลงทุนกับหุ้นส่วนเวียดนามโดยหุ้นต่างชาติต้องไม่เกินร้อยละ 49 และ 4 ปี จากนั้นไม่จำกัดสัดส่วนหุ้นต่างชาติ บริการจัดส่งพัสดุ : จนถึงปี พ.ศ. 2554 อนุญาตการลงทุนของต่างชาติในรูปแบบการร่วมลงทุน โดยต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 51 และตั้งแต่วันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2555 ไม่จำกัดสัดส่วนหุ้นต่างชาติ บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ : การลงทุนของต่างชาติต้องไม่เกินร้อยละ 49 บริการบริหารจัดการพิธีการศุลกากร (Customs Clearance Services) : ตั้งแต่วันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2550 การลงทุนต่างชาติต้องไม่เกินร้อยละ 51 หลังจากนั้น 5 ปี ไม่จำกัดสัดส่วนหุ้นต่างชาติ 	<ul style="list-style-type: none"> พระราชกฤษฎีกา ฉบับที่ 140/2007 (Decree 140/2007) ข้อบังคับนายกรัฐมนตรี 162/2002 (Prime Minister Decision 162/2002) หรือ Decision 162/2002

⁶ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

ตารางที่ 2.1-2 ข้อมูลพื้นฐานสำหรับการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ และกฎหมาย ข้อกำหนด และกฎระเบียบของประเทศในกลุ่ม GMS ที่เป็นสมาชิกอาเซียน (ต่อ)

ประเทศ	ข้อมูลพื้นฐานสำหรับการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์	กฎหมาย ข้อกำหนด และกฎระเบียบภายในประเทศ
2. เวียดนาม (ต่อ)	<ul style="list-style-type: none"> บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ : การจัดตั้งบริษัทจดทะเบียน เพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินการกองเรือชักธงเวียดนาม ต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 กรณีที่ไม่ใช่เรือชักธงเวียดนาม ตั้งแต่วันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2550 อนุญาตการลงทุนของต่างชาติในรูปแบบการร่วมลงทุน โดยต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 51 และตั้งแต่วันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2555 ไม่จำกัดสัดส่วนการถือหุ้นต่างชาติ บริการขนส่งทางรางระหว่างประเทศ : การลงทุนของต่างชาติอนุญาตเฉพาะในรูปแบบการร่วมลงทุนกับหุ้นส่วนเวียดนาม โดยต่างชาติถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 49 บริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ : ตั้งแต่วันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2553 การลงทุนของต่างชาติในรูปแบบการร่วมลงทุนต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 51 พนักงานขับรถต้องเป็นคนสัญชาติเวียดนาม 	
3. สปป.ลาว	<ul style="list-style-type: none"> บริการโกดัง และคลังสินค้า เฉพาะการขนส่งสินค้าทางทะเล : การลงทุนของต่างชาติสามารถอยู่ในรูปแบบการร่วมลงทุน (ต่างชาติต้องถือหุ้นอย่างน้อย ร้อยละ 30) วิสาหกิจต่างชาติเป็นเจ้าของทั้งหมด สาขาหรือสำนักงานตัวแทน บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ : การลงทุนของต่างชาติต้องอยู่ในรูปแบบการร่วมลงทุน ทั้งนี้ ต่างชาติต้องถือหุ้นอย่างน้อย ร้อยละ 30 บริการจัดส่งพัสดุหลายรูปแบบ : การลงทุนของต่างชาติสามารถอยู่ในรูปแบบการร่วมลงทุน (การร่วมลงทุน ต่างชาติต้องถือหุ้นอย่างน้อย ร้อยละ 30) บริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ : การลงทุนของต่างชาติสามารถอยู่ในรูปแบบการร่วมลงทุน 	<ul style="list-style-type: none"> กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2540 (Law on Land Transport) กฎหมายการจราจรทางบก พ.ศ. 2543 (Law on Land Traffic) กฎหมายถนนสาธารณะ พ.ศ. 2542 (Law on Public Road)
4. เมียนมา	<ul style="list-style-type: none"> บริการยกขนส่งสินค้าที่ขนส่งทางทะเล : ต่างชาติต้องถือหุ้นขั้นต่ำร้อยละ 35 และมีเงินลงทุนขั้นต่ำ 300,000 ดอลลาร์สหรัฐ บริการโกดังและคลังสินค้า : ต่างชาติต้องถือหุ้นขั้นต่ำร้อยละ 35 และมีเงินลงทุนขั้นต่ำ 300,000 ดอลลาร์สหรัฐ บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า : ต่างชาติต้องถือหุ้นขั้นต่ำร้อยละ 35 และมีเงินลงทุนขั้นต่ำ 300,000 ดอลลาร์สหรัฐ บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ : ต่างชาติต้องถือหุ้นขั้นต่ำ ร้อยละ 35 และมีเงินลงทุนขั้นต่ำ 300,000 ดอลลาร์สหรัฐ บริการจัดส่งพัสดุ : การลงทุนของต่างชาติถือหุ้นขั้นต่ำ ร้อยละ 35 	<ul style="list-style-type: none"> กฎหมายทางหลวง (The Highways Law) กฎหมายการขนส่งทางถนนและทางน้ำภายในประเทศ พ.ศ. 2506 (The Road Transport and Inland Water Transport Law) กฎหมายยานพาหนะ พ.ศ. 2507 (The Motor Vehicles Law) กฎระเบียบเกี่ยวกับยานพาหนะ พ.ศ. 2532 (Motor Vehicle Rules)

ตารางที่ 2.1-2 ข้อผูกพันสำหรับการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ และกฎหมาย ข้อกำหนด และกฎระเบียบของประเทศในกลุ่ม GMS ที่เป็นสมาชิกอาเซียน (ต่อ)

ประเทศ	ข้อผูกพันสำหรับการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์	กฎหมาย ข้อกำหนด และกฎระเบียบภายในประเทศ
5. กัมพูชา	<ul style="list-style-type: none"> บริการโกดังและคลังสินค้า : การลงทุนของต่างชาติต้องอยู่ในรูปแบบการร่วมลงทุน (Joint Venture) ต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ : ต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 บริการจัดส่งพัสดุ : ต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ : การลงทุนของต่างชาติต้องอยู่ในรูปแบบการร่วมลงทุน (Joint Venture) ต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกิน ร้อยละ 49 ทั้งนี้ บริษัท ตัวแทนและนายหน้าชิปปิงกัมพูชา (Cambodia Shipping Agency and Brokerage) มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียว (Exclusive Right) ในการเป็นผู้แทนสำหรับสาขาและสำนักงานสาขา บริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ : ต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 	<ul style="list-style-type: none"> กฎหมายการจราจรทางบก พ.ศ. 2549 (Cambodian Land Traffic Law, 2006)
6. มาเลเซีย	<ul style="list-style-type: none"> บริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล : บริษัทร่วมลงทุนต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 บริการโกดัง และคลังสินค้า อนุญาตเฉพาะคลังสินค้าทัณฑ์บนของเอกชน : การลงทุนของต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า : การลงทุนของต่างชาติต้องอยู่ในรูปแบบสำนักงานตัวแทน (Representative Office) สำนักงานภูมิภาค (Regional Office) หรือ บริษัทร่วมลงทุน (Joint Venture Corporation) (บริษัทร่วมลงทุนต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49) บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ ไม่รวมบริการที่มีเฉพาะการพิมพ์ข้อมูลลงบนบรรจุภัณฑ์ : การลงทุนของต่างชาติต้องอยู่ในรูปแบบบริษัทร่วมลงทุน (Joint Venture Corporation) ต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ : การลงทุนของต่างชาติต้องอยู่ในรูปแบบสำนักงานตัวแทน (Representative Office) สำนักงานภูมิภาค (Regional Office) หรือบริษัทร่วมลงทุน (Joint Venture Corporation) (บริษัทร่วมลงทุนต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49) บริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ : สัดส่วนหุ้นต่างชาติต้องไม่เกินร้อยละ 49 	<ul style="list-style-type: none"> กฎหมายการขนส่งทางถนน พ.ศ. 2530 (Road Transport Act, 1987)

ที่มา: ที่ปรึกษา

2.1.2 ความตกลงสาขาการขนส่ง (Transport Agreement)

ความตกลงสาขาการขนส่งที่สำคัญ ได้แก่

1) ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit : AFAFGIT)⁷

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน มีวัตถุประสงค์ให้ประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถขนส่งสินค้าข้ามแดนได้โดยสะดวก โดยการกำหนดมาตรการทั้งการขนส่งทางถนนและทางรถไฟ รวมถึงระบบศุลกากรต่างๆ โดยกรอบความตกลงนี้มีผลใช้บังคับตั้งแต่เดือนตุลาคม พ.ศ. 2543 อย่างไรก็ตาม ยังไม่มีผลในทางปฏิบัติเท่าที่ควร

สาระสำคัญ : ภาควิชาสัญญาจะได้รับสิทธิในการขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยไม่ถูกทำให้ล่าช้าหรือถูกกีดกัน และได้รับยกเว้นการจัดเก็บภาษีศุลกากร ภาษี และค่าธรรมเนียมอื่นๆ เว้นแต่ที่เก็บเพื่อบริการเฉพาะอย่างที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งดังกล่าว ทั้งนี้ จำกัดจำนวนรถที่ทำการขนส่งไว้ 500 คันต่อประเทศด้านศุลกากร :

- การผ่านพิธีการศุลกากร AFAFGIT ใช้การผ่านพิธีการด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์โดยมีรูปแบบเอกสารตามที่จะตกลงกัน
- การค้าประกันค่าภาษี เอกสารที่ใช้ในการค้าประกันค่าภาษี ให้สถาบันการเงินที่มีความพร้อมเป็นผู้ค้าประกัน ทั้งนี้ ผู้ค้าประกันต้องมีสาขาอยู่ในประเทศที่สินค้าถูกขนส่งผ่านแดน (เป็นรายเที่ยว)
- พิธีการผ่านแดน ไม่สามารถพักสินค้าไว้ได้ ต้องขนส่งของออกไป เว้นแต่มีเหตุอันมีอาจหลีกเลี่ยงได้

สถานะปัจจุบัน : ประเทศสมาชิกได้ร่วมกันจัดทำพิธีสารแนบท้ายกรอบความตกลงฯ จำนวน 9 ฉบับ ซึ่งดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว 8 ฉบับ ได้แก่

- พิธีสาร 1 : กำหนดเส้นทางการขนส่งผ่านแดนและจุดอำนวยความสะดวก (Designation of Transit Transport Routes and Facilities)
- พิธีสาร 3 : ประเภทและปริมาณรถ (Types and Quantity of Road Vehicles)
- พิธีสาร 4 : ข้อกำหนดทางเทคนิคของรถ (Protocol 4-Technical Requirements of Vehicles)
- พิธีสาร 5 : แผนประกันอุบัติเหตุทางรถภาคบังคับอาเซียนในส่วนของความรับผิดชอบบุคคลที่สาม (ASEAN Scheme of Compulsory Motor Vehicle Insurance)
- พิธีสาร 6 : จุดข้ามแดนสำหรับรถไฟและสถานีชุมทาง (Railway Border and Interchange Stations)
- พิธีสาร 7 : ระบบศุลกากรผ่านแดน (Customs Transit System)
- พิธีสาร 8 : การจัดตั้งมาตรการเกี่ยวกับการตรวจโรคในคนและพืช (Sanitary and Phytosanitary Measures)
- พิธีสาร 9 : สินค้าอันตราย (Dangerous Goods)

⁷ ปรับปรุงจากสำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม มกราคม พ.ศ. 2555

ส่วนพิธีสารที่อยู่ระหว่างดำเนินการอีก 1 ฉบับ ได้แก่ พิธีสาร 2 : การกำหนดด่านพรมแดนสำหรับเข้า - ออก (Designation of Frontier Posts) โดยให้มีการกำหนดบริเวณควบคุมและมาตรการตรวจจรรยาบรรณทุกขนส่งสินค้าผ่านแดน สถานะปัจจุบันอยู่ระหว่างหารือกับประเทศสมาชิกเพื่อให้ได้ข้อสรุปในการกำหนดจุดผ่านแดนทั้งหมด คาดว่าสามารถเจรจาให้แล้วเสร็จเพื่อให้ลงนามได้ภายในปี พ.ศ. 2558⁸ ทั้งนี้ สำหรับไทยได้กำหนดด่านพรมแดนแล้ว 7 จุดที่ (i) ด่านแม่สาย จ.เชียงราย (ii) ด่านแม่สอด จ.ตาก (iii) ด่านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว (iv) ด่านหนองคาย จ.หนองคาย (v) ด่านสะเดา จ.สงขลา (vi) ด่านมุกดาหาร จ.มุกดาหาร และ (vii) ด่านเชียงของ จ.เชียงราย

2) ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport : AFAFIST)

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน มีวัตถุประสงค์เพื่อ (i) อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างรัฐ (ประเทศในกลุ่มสมาชิกอาเซียน) อีกทั้งสนับสนุนการเปิดเสรีทางการค้าและการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจระหว่างภูมิภาค (ii) ทำให้การขนส่งสินค้ามีความง่ายขึ้น นอกจากนี้ ยังกำหนดข้อบังคับด้านการค้าและกฎหมายภาษีต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าระหว่างรัฐ และ (iii) สร้างระบบขนส่งระหว่างภูมิภาคที่มีประสิทธิภาพโดยการรวมกลุ่มประเทศในภูมิภาค

สาระสำคัญ : ข้อกำหนดของความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน มีความคล้ายคลึงกับความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน แต่ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน เป็นข้อตกลงที่เกี่ยวข้องกับการเปิดเสรีการขนส่งทั้งหมด และมีแนวคิดที่ว่าประเทศสมาชิกเป็นรัฐเดียวกัน และการขนส่งระหว่างประเทศเปรียบเสมือนกับการขนส่งภายในรัฐ ซึ่งสามารถเป็นการวางกรอบความร่วมมือด้านการคมนาคมขนส่งของอาเซียนในอนาคต และครอบคลุมในทุกด้าน ทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ

สถานะปัจจุบัน : ยังไม่มีความพร้อมในการจัดทำกฎหมายอนุวัติการ⁹ ในหลายประเทศ แต่ในส่วนของไทยได้มีการตราพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน¹⁰ ดังนั้น ปัจจุบันกระทรวงการต่างประเทศได้ดำเนินการจัดส่งสัตยาบันสารไปยังสำนักเลขาธิการอาเซียน เมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม พ.ศ. 2551 และกรอบความตกลงฯ มีผลบังคับใช้แล้วเฉพาะระหว่างไทย ฟิลิปปินส์ กัมพูชา และเวียดนาม ส่วนประเทศสมาชิกอาเซียนอีก 6 ประเทศอยู่ระหว่างดำเนินการออกกฎหมายภายในเพื่อดำเนินการตามกรอบความตกลงฯ ดังกล่าว

⁸ กลุ่มสาระนิเทศการคลัง สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง

⁹ อนุวัติการ (Implementation) หมายถึง การดำเนินการให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา (Implement the provisions of a convention) โดยการตรากฎหมายภายในประเทศ หรือปรับแก้กฎหมายภายในประเทศ เพื่อให้สอดคล้องและรองรับกับพันธกรณีอนุสัญญาดังกล่าว

¹⁰ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

3) ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport : AFAMT)

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นกรอบความตกลงที่ระบุถึงประโยชน์ รวมทั้งข้อกำหนดของการมีผู้ให้บริการขนส่งหลายรูปแบบ ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งวิธีหนึ่ง

สาระสำคัญ : สาระสำคัญของความตกลงฯ แบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน คือ

- ส่วนที่เป็นหลักกฎหมายแพ่ง (Civil Law) หรือกฎหมายเอกชน (Private Law) มีหลักการเพื่อกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่ง (Civil Liability) ระหว่างผู้ให้บริการ (Multimodal Transport Operator : MTO) ฝ่ายหนึ่ง กับผู้ส่งสินค้า (Consignor) และผู้รับสินค้า (Consignee) อีกฝ่ายหนึ่ง
- ส่วนที่เป็นหลักกฎหมายปกครอง (Administrative Law) มีหลักการที่สำคัญคือ ให้ MTO ของประเทศสมาชิกต้องจดทะเบียน โดยประเทศสมาชิกต้องจัดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบ อีกทั้งกำหนดคุณสมบัติและมาตรฐานขั้นต่ำของ MTO ไว้ ที่สำคัญ คือ ต้องมีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว หรือสินทรัพย์ (Asset) ไม่น้อยกว่า 80,000 SDR¹¹ และต้องมีประกันความรับผิด (Liability Insurance) นอกจากนี้ยังกำหนดให้ MTO ที่ได้จดทะเบียนในประเทศสมาชิกหนึ่งมีสิทธิประกอบการในประเทศสมาชิกอื่นๆ ได้¹²

สถานะปัจจุบัน : การมีผลบังคับใช้กรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น ประเทศสมาชิกต้องดำเนินการออกกฎหมายหรือแก้ไขกฎหมายเพื่อกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่ง ในเรื่องการขนส่งหลายรูปแบบให้เป็นไปตามความตกลงในส่วนที่เป็นกฎหมายแพ่ง และดำเนินการให้มีกฎหมายในเรื่องการจดทะเบียน MTO รวมทั้งจัดตั้งหน่วยงานรับผิดชอบให้พร้อมเสร็จจึงให้สัตยาบัน โดยความตกลงฯ นี้มีผลใช้บังคับเมื่อครบ 30 วัน หลังจากสมาชิกประเทศภาคี 2 ประเทศขึ้นไปให้สัตยาบัน และมีผลใช้บังคับเฉพาะประเทศที่ให้สัตยาบันเท่านั้น ปัจจุบัน 4 ประเทศในอาเซียน ได้แก่ ไทย ฟิลิปปินส์ กัมพูชา และเวียดนามที่ได้ให้สัตยาบันแล้ว สำหรับไทยได้มีการลงนามความตกลงฯ เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน พ.ศ. 2548 และมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548¹³ เกี่ยวกับการให้มีผู้ประกอบการหลายรูปแบบและนำมาดำเนินการใช้อย่างสมบูรณ์แล้ว

¹¹ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Rights : SDRs) คือ สิทธิที่ประเทศสมาชิก IMF มีสิทธิถอนสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศที่ฝากไว้กับ IMF ได้ตามสัดส่วนเงินทุนที่ประเทศสมาชิกจ่ายให้ IMF โดย ณ วันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2554 อัตราแลกเปลี่ยน 1 USD = SDR 0.635768

¹² กองกิจการระหว่างประเทศ พ.ศ. 2551

¹³ สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม มกราคม พ.ศ. 2555

2.1.3 ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน

ลงนามเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม พ.ศ. 2528 ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ สหพันธรัฐมาเลเซีย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนในประเทศสมาชิกอาเซียนโดยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน

สาระสำคัญ : ประเทศสมาชิกอาเซียนตกลงร่วมกันในการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ในประเทศทุกประเภท เว้นแต่ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว/เฉพาะกาล/ผู้หัดขับ ที่ออกโดยเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายหรือสมาคมยานยนต์แห่งชาติของประเทศสมาชิกอาเซียน ทั้งนี้ ใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ใด ถ้ามิได้เขียนขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ ต้องแนบคำแปลเป็นภาษาอังกฤษที่ได้รับรองแล้ว

สถานะปัจจุบัน : ความตกลงฯ ดังกล่าวมีผลในทางปฏิบัติแล้ว โดยผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ของไทยสามารถขับขี่ยานยนต์ในประเทศสมาชิกอาเซียนได้ตามความตกลงฯ ดังกล่าว

2.1.4 ความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ สำหรับรถบรรทุกสินค้าและการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน¹⁴

ลงนามเมื่อวันที่ 10 กันยายน พ.ศ. 2541 ณ สาธารณรัฐสิงคโปร์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการข้ามพรมแดนของรถที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ ได้แก่ รถบรรทุกสินค้าและรถบริการสาธารณะระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน โดยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ที่ออกให้โดยภาคีสัญญา

สาระสำคัญ : ประเทศสมาชิกอาเซียนตกลงยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ที่ถูกต้องที่ออกสำหรับรถบรรทุกสินค้า และรถบริการสาธารณะ โดยเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายของภาคีสัญญา หรือโดยบุคคลใดที่ได้รับมอบอำนาจหรือรับอนุญาตจากภาคีสัญญาหนึ่ง อย่างไรก็ตาม การยอมรับหนังสือรับรองดังกล่าวไม่บังคับใช้กับหนังสือรับรองที่ออกสำหรับรถใดๆ ที่ใช้ขนส่งสินค้าอันตราย

สถานะปัจจุบัน : ความตกลงฯ ดังกล่าวมีผลในทางปฏิบัติแล้ว รถบรรทุกสินค้าและรถบริการสาธารณะที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ สามารถมาขอรับหนังสือรับรองดังกล่าวได้ที่กรมการขนส่งทางบก และสำนักงานขนส่งจังหวัดทั่วประเทศ

ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ยานยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน และความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ สำหรับรถบรรทุกสินค้าและการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน เป็นสองกรอบความตกลงฯ ที่มีผลในทางปฏิบัติแล้ว และใช้ร่วมกับความตกลงฯ ที่อยู่ภายใต้กรอบ GMS

¹⁴ ความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ กรมการขนส่งทางบก

จากที่กล่าวมา กรอบความตกลงในระดับอาเซียนเป็นกรอบความตกลงร่วมกันของ 10 ประเทศ และในหลายกรอบความตกลงฯ ประเทศในกลุ่มอาเซียนต้องปฏิบัติตามข้อผูกพัน หรือปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบและกฎเกณฑ์ต่างๆ ภายในแต่ละประเทศ

สำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศสมาชิกอาเซียนและเป็นสมาชิกกลุ่ม GMS และระหว่างไทยกับมาเลเซีย ได้มีความตกลงฯเพิ่มเติม เพื่อเร่งให้แต่ละประเทศปรับปรุงกฎเกณฑ์ภายในของประเทศนั้นๆ ให้สามารถดำเนินการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนตาม Corridor ต่างๆ ได้รวดเร็วและสะดวกมากขึ้น ซึ่งได้สรุปกรอบความร่วมมือในระดับ GMS (ระดับพหุภาคี) ตลอดจนกรอบความร่วมมือในระดับทวิภาคีไว้ในหัวข้อต่อไป

2.2 กรอบความตกลงระดับพหุภาคีและระดับทวิภาคีของประเทศในกลุ่ม GMS

GMS เป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย จีน (มณฑลยูนนาน) เวียดนาม สปป.ลาว เมียนมา และกัมพูชา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน การอุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ สนับสนุน การจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยี และการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถ และโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก โดยมีความร่วมมือระหว่างกันจำนวน 9 สาขา¹⁵

สาขาคมนาคมขนส่งเป็นหนึ่งใน 9 สาขา ที่มีการกำหนดแน่วพื้นที่เศรษฐกิจ 3 แนว เพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้าและการท่องเที่ยว คือ

- แผนงานพัฒนาแน่วพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North-South Economic Corridor) ปรับปรุงเส้นทางคมนาคมจากมณฑลยูนนาน (จีนตอนใต้) มาจรดกรุงเทพฯ (ไทย)
- แผนงานพัฒนาแน่วพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor) เชื่อมโยงทะเลจีนใต้ กับทะเลอันดามัน จาก เมะละแหม่ง (เมียนมา) - เมียวดี (เมียนมา) - อ.แม่สอด จ.ตาก - จ.พิษณุโลก - จ.มุกดาหาร - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - แดนสะหวัน (สปป.ลาว) - ลาวบ่าว (เวียดนาม) - ดงฮา (เวียดนาม) - เว้ (เวียดนาม) - ดำหนัง (เวียดนาม)
- แผนงานพัฒนาแน่วพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) เชื่อมประเทศกลุ่มแม่น้ำโขงกับประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้ โดยผ่านท่าเรือฝั่งตะวันตกของเมียนมาและไทย มี 3 เส้นทาง คือ (i) กรุงเทพฯ - พนมเปญ (กัมพูชา) - โฮจิมินห์ (เวียดนาม) - หุงเต่า (เวียดนาม) (ii) กรุงเทพฯ - เสียมเรียบ (กัมพูชา) - สทิงตรง (กัมพูชา) - รัตนคีรี (กัมพูชา) - กุยญิน (เวียดนาม) และ (iii) กรุงเทพฯ - จ.ตราด - เกาะกง (กัมพูชา) - กรุงพระสีหนุ (กัมพูชา) - ฮาติง (เวียดนาม) - กำมาว (เวียดนาม) - นำกัน (เวียดนาม) ปัจจุบันได้เพิ่มเส้นทาง กรุงเทพฯ - จ.กาญจนบุรี - ทวาย (เมียนมา) ใน Corridor นี้ด้วย

¹⁵ ธนาคารแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551

ปัจจุบันการพัฒนาการค้าและการขนส่งของประเทศในกลุ่ม GMS มีความสำคัญกับการดำเนินงานตาม “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาอนุภูมิภาคสุมาตราปี พ.ศ. 2555 - 2565” (The New Strategic Framework 2012 - 2022)¹⁶ ซึ่งได้มีการปรับยุทธศาสตร์การพัฒนาให้มีความสอดคล้องกับแผนงานของ ASEAN และกรอบการลงทุนระดับภูมิภาค (Regional Investment Framework : RIF) ที่มีการกำหนดโครงการและกิจกรรมของแผนงาน GMS ในช่วง 10 ปีข้างหน้า และจัดทำกรอบการลงทุนและโครงการลงทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนงาน GMS

แผนยุทธศาสตร์ความร่วมมือ GMS ฉบับนี้ เป็นการต่อยอดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานควบคู่ไปกับการเพิ่มความสำคัญด้านความร่วมมือในประเด็นด้านนโยบาย กฎระเบียบข้อบังคับและพิธีการระหว่างกันมากขึ้น เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกและส่งเสริมศักยภาพด้านการค้าและการลงทุนระหว่างกัน รวมทั้งทำให้การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจกระจายไปอย่างทั่วถึงและทุกภาคส่วนมีส่วนร่วม เป็นไปอย่างยั่งยืนและคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม ท่ามกลางปัญหาของความเหลื่อมล้ำทางการพัฒนาและรายได้ที่กำลังเพิ่มสูงขึ้น ความร่วมมือภายใต้แผนยุทธศาสตร์ GMS ฉบับใหม่นี้ มุ่งเน้นการพัฒนาในด้านต่าง ๆ โดยสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

- การพัฒนาพื้นที่และโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม ให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งสามารถได้รับประโยชน์จากโอกาสทางเศรษฐกิจต่างๆ ในภูมิภาคเอเชีย
- การพัฒนาเมืองบริเวณ Economic Corridor ให้เป็นศูนย์กลางการพัฒนาแบบบูรณาการ โดยเร่งดำเนินการโครงการด้านการพัฒนาเมืองและเมืองชายแดน การเชื่อมโยงถนนสายรองเพื่อเข้าถึงและพัฒนาพื้นที่ห่างไกล
- การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกการค้า การขนส่ง และโลจิสติกส์ โดยมุ่งเน้นให้ปฏิบัติตามความตกลงด้านการค้าและการขนส่งข้ามพรมแดน
- การพัฒนาและส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชน ในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ รวมถึงการลงทุนในรูปแบบการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public-Private Partnerships)

กล่าวได้ว่า แผนงาน GMS เป็นกลไกขับเคลื่อนให้ประเทศในกลุ่ม GMS สามารถกระชับความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้า รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าระหว่างกัน

ความร่วมมือของประเทศในกลุ่ม GMS ในการส่งเสริมการขนส่งระหว่างประเทศ ภายใต้รูปแบบการลงทุนในความตกลงระหว่างประเทศที่สำคัญ คือ (i) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคสุมาตรา (GMS Cross-border Transport Agreement : GMS CBTA) และ (ii) กรอบความตกลงระหว่างประเทศภายใต้ GMS CBTA ทั้งในระดับพหุภาคีและทวิภาคี เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกการขนส่งระหว่างประเทศได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

¹⁶ Asian Development Bank 2014

2.2.1 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-border Transport Agreement : GMS CBTA)

หนึ่งในกรอบความร่วมมือของ GMS คือ กรอบความร่วมมือด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งกลุ่มประเทศสมาชิกได้ทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) โดยมีวัตถุประสงค์ (i) เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างภาคีสมาชิก (ii) เพื่อให้กฎหมาย กฎระเบียบ กระบวนการและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร เป็นไปในแนวทางเดียวกัน และ (iii) เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยประเทศสมาชิก GMS ทุกประเทศได้จัดทำภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงฯ เพื่อกำหนดรายละเอียดในการปฏิบัติมาเป็นระยะดังนี้

ระยะที่ 1 ลงนามเมื่อ 30 เมษายน พ.ศ. 2547 ณ กรุงพนมเปญ ราชอาณาจักรกัมพูชา 8 ฉบับ ว่าด้วยเรื่องเกี่ยวกับการขนส่ง อาทิ การจดทะเบียนพาหนะที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ การอำนวยความสะดวก ณ จุดข้ามแดน ข้อบังคับการจราจรและสัญญาณจราจร จุดผ่านแดนและการอำนวยความสะดวกและการให้บริการในการผ่านแดน หลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการกำหนดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ จุดเข้าและออกประเทศ

ระยะที่ 2 ลงนามเมื่อ 16 ธันวาคม พ.ศ. 2547 ณ กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว 4 ฉบับ ว่าด้วยเรื่องเกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง อาทิ หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน และหลักเกณฑ์เรื่องใบอนุญาตขับขี่

ระยะที่ 3 ลงนามเมื่อ 5 กรกฎาคม พ.ศ. 2548 ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน 4 ฉบับ ว่าด้วยเรื่องเกี่ยวกับการให้บริการขนส่ง อาทิ การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย เงื่อนไขการขนส่ง และค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการขนส่งผ่านแดน

ระยะที่ 4 ลงนามส่วนที่เหลือเมื่อ 20 มีนาคม พ.ศ. 2550 ณ กรุงปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน 4 ฉบับ ว่าด้วยเรื่องเกี่ยวกับการพิธีการศุลกากร อาทิ กฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ กฎเกณฑ์ศุลกากรสำหรับคอนเทนเนอร์ รวมไปถึงโควตาการบริการขนส่งและการออกใบอนุญาต

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ. 2558 ไทยให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงหรือ GMS Cross-border Transport Agreement (GMS CBTA) ครบถ้วนทั้ง 20 ฉบับ¹⁷

สำหรับด้านพิธีการศุลกากร กล่าวได้ว่า การผ่านพิธีการศุลกากรตาม GMS CBTA ใช้เอกสารที่กำหนดขึ้นโดยเฉพาะ (เป็นเอกสารชุด) ประกอบด้วย (i) เอกสารผ่านพิธีการศุลกากร และ (ii) เอกสารค้ำประกัน โดยสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย เป็นผู้ค้ำประกันและเป็นผู้ออกเอกสารต่างๆ ส่วนการค้ำประกันค้ำภาษี เอกสารที่ใช้ในการค้ำประกันค้ำภาษีนั้นตาม GMS CBTA ให้สภาหอการค้าแห่งประเทศไทยเป็นผู้ค้ำประกัน (เป็นรายเที่ยว) อนึ่ง พิธีการผ่านแดน ไม่สามารถพักสินค้าไว้ได้ต้องขนส่งของออกไป เว้นแต่มีเหตุอันมีอาจหลีกเลี่ยงได้

¹⁷ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มิถุนายน พ.ศ. 2558

2.2.2 ความตกลงระหว่างประเทศภายใต้ GMS CBTA

ความตกลงระหว่างประเทศภายใต้ GMS CBTA ทั้งในระดับพหุภาคีและทวิภาคีด้านสาขาการคมนาคมขนส่งที่สำคัญแสดงดังต่อไปนี้

1) บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการริเริ่มใช้ความตกลง GMS CBTA ระหว่างไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม¹⁸

ลงนามบันทึกความเข้าใจครั้งแรกเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2542 ณ กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และมีการแก้ไขเพิ่มเติม เมื่อวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2550 ณ สะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว วัตถุประสงค์ของบันทึกความเข้าใจ คือ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดนระหว่างภาคีสัญญา ลดความยุ่งยากและประสานกฎหมาย กฎระเบียบ ระเบียบพิธี และข้อกำหนดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

สาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจ คือ การอนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่าง 3 ประเทศ คือ ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม ตามแนว East-West Economic Corridor¹⁹ คือ (i) การกำหนดเส้นทางการขนส่ง (อ.แม่สอด จ.ตาก - จ.พิษณุโลก - จ.ขอนแก่น - จ.กาฬสินธุ์ - จ.มุกดาหาร - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - แตนสะหวัน (สปป.ลาว) - ลาวบ่าว (เวียดนาม) - ดงฮา (เวียดนาม) - เว้ (เวียดนาม) - ด่าหนัง (เวียดนาม)) และให้มีการยอมรับผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานของประเทศภาคีอื่น (ii) การร่วมจัดตั้งบริการขนส่งผู้โดยสารประจำทางระหว่าง 3 ประเทศ (iii) การยอมรับหนังสือรับรองการจดทะเบียน แผ่นป้ายทะเบียน หนังสือรับรองตรวจสอบสภาพรถ ใบอนุญาตขับรถซึ่งกันและกัน และการขนส่งสินค้ามีโควตาจำนวนรถ 400 คัน (iv) สำหรับพิธีการศุลกากร ให้ตรวจปล่อยสินค้าในบริเวณเดียวกัน (SWI) และการตรวจเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (SSI) มาใช้อย่างค่อยเป็นค่อยไป

2) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-สปป.ลาว พ.ศ. 2542 และข้อตกลงกำหนดรายละเอียด พ.ศ. 2544

ลงนามความตกลงฯ เมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2542 และลงนามข้อตกลงฯ เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม พ.ศ. 2544 ณ กรุงเทพฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างทั้งสองประเทศ และพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกัน

สาระสำคัญของความตกลงฯ นี้ คือ ภาคีสัญญาให้สิทธิซึ่งกันและกันในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศ รวมทั้งการขนส่งผ่านแดนโดยยานพาหนะที่ใช้ในการพาณิชย์ทั้งของรัฐและเอกชน โดยไม่จำกัดโควตา

¹⁸ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม สิงหาคม พ.ศ. 2550

¹⁹ ตามนิยามของ ADB หมายถึง เส้นทางระหว่าง เมียนมา (ท่าเรือเมะละแหม่ง) - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม (ท่าเรือด่าหนัง)

3) บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดน อรัญประเทศ - ปอยเปต²⁰

ลงนามบันทึกความเข้าใจ เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2548 มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่กันในการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต ให้สะดวกยิ่งขึ้น และพัฒนาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกัน

สาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจนี้ คือ การแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรระหว่างไทย-กัมพูชา ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต โดยให้สิทธิซึ่งกันและกันในการขนส่งสินค้า และผู้โดยสารระหว่างประเทศ โดยกำหนดโควตา จำนวน 40 คัน ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน พ.ศ. 2558 ทั้งสองฝ่ายได้บรรลุข้อตกลงในการเพิ่มโควตาการเดินรถระหว่างกันจากจำนวน 40 คันเป็น จำนวน 500 คัน โดยมีผลในทันทีหลังจากที่มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจ²¹

4) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างเวียดนาม-กัมพูชา²²

ความตกลงฯ มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างทั้งสองประเทศ และพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกัน

สาระสำคัญของความตกลงฯนี้ คือ ภาคคู่สัญญาให้สิทธิซึ่งกันและกันในการขนส่งสินค้า โดยผู้ประกอบการขนส่งสินค้าต้องได้รับโควตาสำหรับการดำเนินการขนส่งข้ามพรมแดน (อนุญาตให้ข้ามพรมแดนไปยังรถเพื่อการพาณิชย์และรถบริการสาธารณะเท่านั้น) โดยกำหนดโควตารถเพื่อการพาณิชย์ จำนวน 500 คัน ส่วนรถบริการสาธารณะไม่จำกัดโควตา

5) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างจีน-เวียดนาม²³

ความตกลงฯ มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างทั้งสองประเทศ และพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกัน

สาระสำคัญของความตกลงฯนี้ คือ ความตกลงร่วมกันพัฒนาเส้นทางขนส่งทางบกกระหว่างประเทศแบบจุดต่อจุด (Point-to-Point / Door-to-Door) สำหรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจีน (มณฑลกว่างสี) กับเวียดนาม โดยกำหนดโควตารถบรรทุกและรถโดยสาร จำนวน 12,500 คัน

²⁰ สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กันยายน พ.ศ. 2557

²¹ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มิถุนายน พ.ศ. 2558

²² Ministry of Transport of Vietnam

²³ Southeast Asia Department, Asian Development Bank (ADB), Co-financed by Australian Aid

6) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างจีน-สปป.ลาว²⁴

ลงนามความตกลงฯ เมื่อวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2557 ณ กรุงปักกิ่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างทั้งสองประเทศ และพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกัน

สาระสำคัญของความตกลงฯ นี้ คือ จีน (มณฑลยูนนาน) และสปป.ลาว ได้ทำความตกลงร่วมกันเพื่อเพิ่มจำนวนโควตา รถโดยสารและรถบรรทุกระหว่างทั้งสองประเทศ โดยเพิ่มโควตาใบอนุญาตสำหรับรถโดยสาร 20,000 คัน และรถบรรทุก 20,000 คัน

7) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างสปป.ลาว-เวียดนาม

ความตกลงฯ มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างทั้งสองประเทศ และพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกัน

สาระสำคัญของความตกลงฯ นี้ คือ ภาควิชาสัญญาให้สิทธิซึ่งกันและกันในการขนส่งสินค้าทางถนนและ Protocol โดยกำหนดด่านพรมแดนเข้า-ออก 10 แห่ง ในการขนส่งข้ามพรมแดนของสินค้าและผู้โดยสาร โดยไม่จำกัดโควตา รถบรรทุกกับรถโดยสาร

2.3 กรอบความตกลงระหว่างไทยกับมาเลเซีย

มาเลเซียไม่ได้เป็นประเทศในกลุ่ม GMS ทำให้การดำเนินการขนส่งระหว่างไทยกับมาเลเซีย ดำเนินการภายใต้กรอบความตกลงในระดับอาเซียนเป็นหลัก คือ (i) ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน และ (ii) ความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ สำหรับรถบรรทุกสินค้าและการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน

นอกจากกรอบความตกลงในระดับอาเซียน ที่ใช้สำหรับการดำเนินการขนส่งสินค้าระหว่างกันแล้ว ไทยกับมาเลเซีย ยังได้มีบันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-มาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยทางถนนจากไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์

“บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-มาเลเซียว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์”²⁵

สาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจ มีดังนี้

²⁴ Lao Ministry of Public Works and Transport พ.ศ. 2558

²⁵ แปลจากต้นฉบับภาษาอังกฤษ “Agreement on the Recognition of Commercial Vehicle Inspection Certificates for Goods Vehicles and Public Service Vehicles issued by ASEAN Member Countries” (ที่มา: <http://www.itpcenter.com>)

- รัฐบาลมาเลเซียยินยอมให้มีการขนส่งเฉพาะสินค้าเน่าเสียผ่านแดนโดยทางถนนจากไทยผ่านมาเลเซียเพื่อไปยังสิงคโปร์ได้ โดยไม่ต้องเสียภาษีอากร ค่าธรรมเนียม หรือค่าภาระอื่นๆ
- จุดผ่านแดนที่กำหนดตามบันทึกความเข้าใจฯ คือ จุดผ่านแดนสะเดา-บูกิตกาหุยิตา
- “สินค้าเน่าเสีย” หมายถึง ปลา สัตว์น้ำจำพวกที่มีเปลือกห่อหุ้มตัว หอย ผลไม้ ผักที่สด แช่เย็น หรือแช่แข็ง และเนื้อสัตว์แช่เย็นหรือแช่แข็ง
- มีโควตา 30,000 ตันต่อปี หากเกินจำนวนดังกล่าวต้องเสียภาษีตามปกติ
- ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเน่าเสียผ่านแดนที่ได้รับสิทธิขนส่งผ่านแดนและสินค้าได้รับยกเว้นภาษีศุลกากรต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบของทั้งไทยและมาเลเซีย

นอกเหนือจากบันทึกความเข้าใจแล้ว ไทยมีความร่วมมือตามกรอบเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle : IMT-GT)²⁶ ที่มีความร่วมมือ ใน 6 สาขา ได้แก่

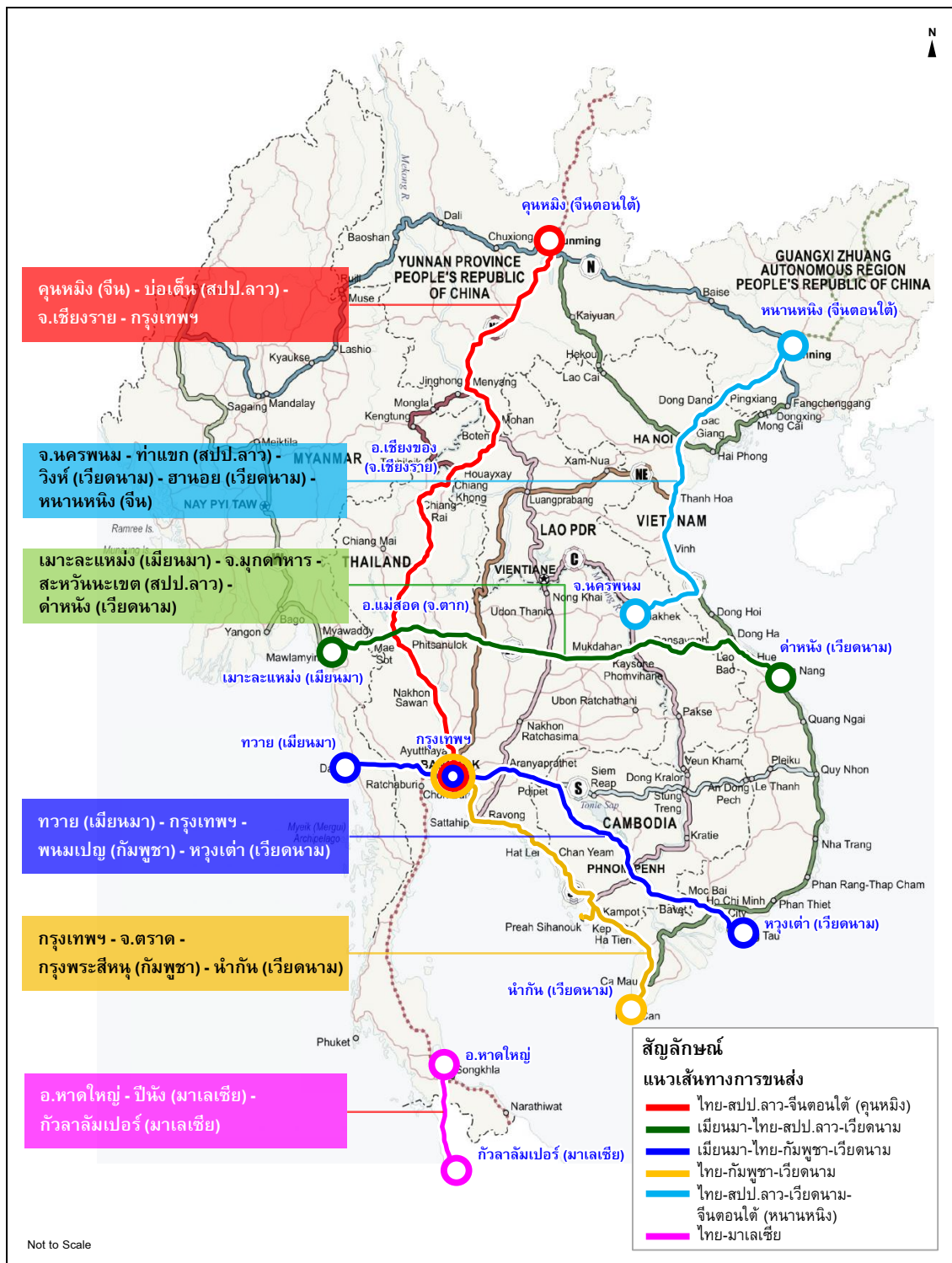
- สาขาโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคม โดยเร่งรัดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่การผลิตของทั้ง 3 ประเทศ ให้มีความสะดวกมากขึ้น รวมถึงการผ่อนคลายกฎระเบียบ ขั้นตอนทางศุลกากรและการผ่านแดน
- สาขาการค้าและการลงทุน ส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศในโครงการ โดยการเร่งรัดปรับปรุงกฎระเบียบที่แตกต่างกัน ตลอดจนปรับปรุงโครงสร้างของระบบภาษีให้เอื้ออำนวยต่อการค้าและการลงทุน
- สาขาการท่องเที่ยว พัฒนาความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวทั้งภายในและจากต่างประเทศ โดยส่งเสริมกิจกรรมด้านการท่องเที่ยวทั้งทางธรรมชาติและศิลปวัฒนธรรม ซึ่งเน้นด้านการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โดยมีสมาคมการท่องเที่ยวของ 3 ประเทศ เป็นศูนย์กลางประสานงาน
- สาขาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เน้นศึกษาแนวทางพัฒนาบุคลากรและฝึกอบรมร่วมกัน ตลอดจนการถ่ายทอดเทคโนโลยีทางการผลิต และครอบคลุมถึงแนวทางการผ่อนปรนกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายของแรงงานระหว่าง 3 ประเทศ
- สาขาการเกษตร อุตสาหกรรมการเกษตรและสิ่งแวดล้อม ดำเนินโครงการผลิตร่วมกันของอุตสาหกรรมสนับสนุนภาคเอกชนในการลงทุนพัฒนาผลผลิตทางการเกษตรร่วมกัน โดยรัฐกำหนดมาตรการจูงใจเป็นพิเศษ และการดำเนินแผนงานการพัฒนาธุรกิจประมงร่วมกัน
- สาขาผลิตภัณฑ์และบริการฮาลาล ผู้ประสานงานหลัก คือ ไทย

อย่างไรก็ตาม IMT-GT ยังไม่มีการดำเนินการในลักษณะการสร้างความตกลงร่วมกันและมีข้อผูกพันให้แต่ละประเทศสมาชิกดำเนินการปรับปรุงกฎระเบียบและกฎเกณฑ์ภายในประเทศ

2.4 สรุปกรอบความตกลงที่ใช้ในการขนส่งสินค้าตาม Corridor-based Approach

กรอบความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้านี้ระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย ดังที่กล่าวมา ครอบคลุมขอบเขตแนวเส้นทางของการศึกษานี้ตาม Corridor-based Approach โดยสามารถสรุปเส้นทางการขนส่งสินค้าและกรอบความตกลงระหว่างประเทศที่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้า ดังรูปที่ 2.4-1 และตารางที่ 2.4-1

²⁶ IMT-GT Subregional Cooperation (CIMT)





ที่มา: ทิปรีกษา

รูปที่ 2.4-1 เส้นทางขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย
ภายใต้กรอบความตกลงระหว่างประเทศ



ตารางที่ 2.4-1 สรุปกรอบตามความตกลงระหว่างประเทศที่ใช้ในการขนส่งสินค้าตาม Corridor-based Approach

Corridor	กลุ่มประเทศ ASEAN	ไทยกับกลุ่มประเทศ GMS	ความตกลงฯ (ภายใต้กรอบ GMS) เพิ่มเติมที่สามารถนำมาใช้ขนส่งตาม Corridor	แนวเส้นทาง
1. North-South Corridor (เส้นทาง R3A)				
คุนหมิง (จีน) - บ่อเต็น (สปป.ลาว) - จ.เชียงราย - กรุงเทพฯ	<ul style="list-style-type: none"> AFAS AEC Blueprint (Logistics) 	<ul style="list-style-type: none"> CBTA ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-สปป.ลาว พ.ศ. 2542 และข้อตกลงกำหนดรายละเอียด พ.ศ. 2544 	<ul style="list-style-type: none"> ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน ความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์สำหรับรถบรรทุกสินค้าและการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างจีน-สปป.ลาว 	<p>Not to Scale</p>
2. East-West Corridor (เส้นทาง R9)				
เมะละแหม่ง (เมียนมา) - จ.มุกดาหาร - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - ต้าหนิง (เวียดนาม)	<ul style="list-style-type: none"> AFAS AEC Blueprint (Logistics) 	<ul style="list-style-type: none"> CBTA ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-สปป.ลาว พ.ศ. 2542 และข้อตกลงกำหนดรายละเอียด พ.ศ. 2544 บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการริเริ่มใช้ความตกลง GMS CBTA ระหว่างไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม 	<ul style="list-style-type: none"> ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน ความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์สำหรับรถบรรทุกสินค้าและการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างสปป.ลาว-เวียดนาม 	<p>Not to Scale</p>

ตารางที่ 2.4-1 สรุปกรอบตามความตกลงระหว่างประเทศที่ใช้ในการขนส่งสินค้าตาม Corridor-based Approach (ต่อ)

Corridor	กลุ่มประเทศ ASEAN	ไทยกับกลุ่มประเทศ GMS	ความตกลงฯ (ภายใต้กรอบ GMS) เพิ่มเติมที่สามารถนำมาใช้ขนส่งตาม Corridor	แนวเส้นทาง
3. Southern Corridor (เส้นทาง R1)				
ทวาย (เมียนมา) - กรุงเทพฯ - พนมเปญ (กัมพูชา) - หุงเต่า (เวียดนาม)	<ul style="list-style-type: none"> AFAS AEC Blueprint (Logistics) 	<ul style="list-style-type: none"> CBTA บันทึกความเข้าใจด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดน อรัญประเทศ - ปอยเปต 	<ul style="list-style-type: none"> ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน ความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์สำหรับรถบรรทุกทุกสินค้าและการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างเวียดนาม-กัมพูชา 	 <p>แผนที่แสดงแนวเส้นทาง Southern Corridor (เส้นทาง R1) จากทวาย (เมียนมา) ผ่านกรุงเทพฯ (ไทย) และพนมเปญ (กัมพูชา) ไปยังหุงเต่า (เวียดนาม) โดยมีจุดผ่านแดนสำคัญและขีดความสามารถในการขนส่งรถบรรทุกระบุไว้</p>
4. Southern Coastal Corridor (เส้นทาง R10)				
กรุงเทพฯ - จ.ตราด - กรุงพระสีหนุ (กัมพูชา) - นำกัน (เวียดนาม)	<ul style="list-style-type: none"> AFAS AEC Blueprint (Logistics) 	<ul style="list-style-type: none"> CBTA 	<ul style="list-style-type: none"> ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน ความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์สำหรับรถบรรทุกทุกสินค้าและการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างเวียดนาม-กัมพูชา 	 <p>แผนที่แสดงแนวเส้นทาง Southern Coastal Corridor (เส้นทาง R10) จากกรุงเทพฯ (ไทย) ผ่านจ.ตราด (ไทย) และกรุงพระสีหนุ (กัมพูชา) ไปยังนำกัน (เวียดนาม) โดยมีจุดผ่านแดนสำคัญและขีดความสามารถในการขนส่งรถบรรทุกระบุไว้</p>

ตารางที่ 2.4-1 สรุปกรอบตามความตกลงระหว่างประเทศที่ใช้ในการขนส่งสินค้าตาม Corridor-based Approach (ต่อ)

Corridor	กลุ่มประเทศ ASEAN	ไทยกับกลุ่มประเทศ GMS	ความตกลงฯ (ภายใต้กรอบ GMS) เพิ่มเติมที่สามารถนำมาใช้ขนส่งตาม Corridor	แนวเส้นทาง
5. เส้นทาง R12 และ Eastern Corridor บางส่วน (เส้นทาง R12 และ AH 1)				
จ.นครพนม - ท่าแขก (สปป.ลาว) - ฮานอย (เวียดนาม) - หานหนิง (จีน)	<ul style="list-style-type: none"> AFAS AEC Blueprint (Logistics) 	<ul style="list-style-type: none"> CBTA ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย-สปป.ลาว พ.ศ. 2542 และข้อตกลงกำหนดรายละเอียด พ.ศ. 2544 	<ul style="list-style-type: none"> ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน ความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์สำหรับรถบรรทุกสินค้าและการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างจีน-เวียดนาม ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างสปป.ลาว-เวียดนาม 	 <p>จีน-เวียดนาม - ใต้อาคารบรรทุกและรถโดยสาร 12,500 คัน</p> <p>สปป.ลาว-เวียดนาม - ใต้อาคารบรรทุกและรถโดยสารไม่จำกัด</p> <p>ไทย-สปป.ลาว - ใต้อาคารบรรทุกและรถโดยสารไม่จำกัด</p> <p>Not to Scale</p>
6. เส้นทางเชื่อมโยงไทย-มาเลเซีย (เส้นทาง AH2)				
อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา - ปีนัง (มาเลเซีย) - กัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย)	<ul style="list-style-type: none"> AFAS AEC Blueprint (Logistics) 	-	<ul style="list-style-type: none"> ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน ความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์สำหรับรถบรรทุกสินค้าและการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน บันทึกความเข้าใจระหว่างไทย-มาเลเซียว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ 	 <p>ไทย-มาเลเซีย - ใต้อาคารบรรทุกขนส่งสินค้าผ่านแดน 30,000 คัน</p> <p>อ.หาดใหญ่ กัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย)</p> <p>Not to Scale</p>

ที่มา: ที่ปรึกษา

2.5 กฎระเบียบการขนส่งภายในประเทศของกลุ่มประเทศ GMS และมาเลเซีย

ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ นอกจากต้องดำเนินการภายใต้กฎระเบียบตามกรอบความตกลงระหว่างประเทศที่กล่าวมา (หัวข้อที่ 2.1 ถึง 2.4) แล้ว ผู้ประกอบการขนส่งและผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องปฏิบัติตามกฎหมายภายในของประเทศนั้นๆ ด้วย โดยตัวอย่างกฎหมายภายในประเทศกลุ่ม GMS และมาเลเซียที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับการขนส่งมีดังนี้²⁷

2.5.1 ไทย

กฎระเบียบและข้อกำหนดภายในของไทยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนและโลจิสติกส์ที่สำคัญ²⁸ เช่น

- พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548
- พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522
- พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และ
- พหุการศุลกากรไทย

2.5.2 จีน

กฎหมาย ข้อกำหนด และกฎระเบียบภายในของจีนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนและโลจิสติกส์ที่สำคัญมี 3 กลุ่ม คือ (i) กฎหมายที่เกี่ยวกับการคมนาคมทางถนนของจีน (ii) กฎหมายและกฎระเบียบบริหารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการคมนาคมทางถนน และ (iii) หมวดกฎระเบียบบริหารเกี่ยวกับการขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางถนน²⁹

1) กฎหมายที่เกี่ยวกับการคมนาคมทางถนนของจีน

- กฎหมายว่าด้วยทางหลวงแผ่นดิน (2004-8-28)
- กฎระเบียบว่าด้วยการขนส่งบนทางหลวงแผ่นดิน (2004-4-30)
- กฎระเบียบว่าด้วยการควบคุมการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน (2004-9-13)
- ข้อกำหนดว่าด้วยการควบคุมรถขนส่งทางบกที่มีน้ำหนักเกินอัตรา (2000-2-13)

2) กฎหมายและกฎระเบียบบริหารเกี่ยวกับความปลอดภัยในการคมนาคมทางถนน

- กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยในการคมนาคมทางถนน (2003-10-28)
- ระเบียบการลงโทษฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยในการคมนาคมทางถนน คำสั่งหมายเลขที่ 69 (2004-4-30)
- ระเบียบว่าด้วยการจัดการอุบัติเหตุทางคมนาคม คำสั่งหมายเลขที่ 70 (2004-4-30)
- ระเบียบว่าด้วยการออกใบขับขี่รถยนต์ คำสั่งหมายเลขที่ 71 (2004-4-30)
- ระเบียบว่าด้วยการขนส่งทะเบียนรถยนต์ คำสั่งหมายเลขที่ 72 (2004-4-30)

²⁷ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ธันวาคม พ.ศ. 2553

²⁸ สำนักโลจิสติกส์การค้า กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

²⁹ www.thaibizchina.com

3) หมวดกฎระเบียบบริหารเกี่ยวกับการขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางถนน

- ข้อกำหนดว่าด้วยวิธีการควบคุมการขนส่งพัสดุภัณฑ์ขนาดใหญ่ทางถนน (1995-12-4)
- ข้อกำหนดว่าด้วยวิธีการควบคุมการขนส่งพัสดุภัณฑ์รายย่อยทางถนน (1996-12-2)
- ข้อกำหนดว่าด้วยวิธีควบคุมคุณภาพการประกอบกิจการขนส่งพัสดุภัณฑ์ทางถนน (ฉบับชั่วคราว) (2001-4-5)

นอกจากนี้ยังมีหมวดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องอีก เช่น

- หมวดกฎระเบียบบริหารเกี่ยวกับรถยนต์และผู้ขับขี่ (รวม 16 ฉบับ)
- หมวดกฎระเบียบบริหารเกี่ยวกับการจราจรบนถนน (รวม 5 ฉบับ)
- หมวดกฎระเบียบบริหารเกี่ยวกับการจัดการอุบัติเหตุบนถนน (รวม 4 ฉบับ)
- หมวดกฎระเบียบบริหารเกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานบนถนน (รวม 5 ฉบับ)
- หมวดกฎระเบียบบริหารเกี่ยวกับการใช้ถนนที่มีโทษทางอาญา (รวม 5 ฉบับ)
- หมวดกฎระเบียบบริหารเกี่ยวกับการเข้า-ออกอาณาจักรของคนต่างด้าวและการขนส่งสัมภาระ (รวม 11 ฉบับ)

นอกจากนั้น ในการดำเนินการขนส่งสินค้าในจีน ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อกำหนด และกฎระเบียบเฉพาะของแต่ละมณฑล ซึ่งมีกฎระเบียบที่แตกต่างกันและมีการเปลี่ยนแปลงอยู่บ่อยครั้ง

2.5.3 เวียดนาม

กฎหมาย ข้อกำหนด และกฎระเบียบภายในเวียดนามที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนและโลจิสติกส์ ได้แก่

- Decree 140/2007 กำหนดให้รายละเอียดการกำกับดูแลของกฎหมายพาณิชย์เกี่ยวกับเงื่อนไขในการประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ และข้อจำกัด ของความรับผิดชอบ
- ข้อบังคับนายกรัฐมนตรี 162/2002 (Prime Minister Decision 162/2002) หรือ Decision 162/2002 กำหนดนโยบายด้านการขนส่งทางถนน โดยการสร้างและปรับปรุงซ่อมแซมถนนที่เป็นเส้นทางสายหลักของประเทศ ปรับปรุงพื้นผิวถนนในชนบท รวมทั้งการสร้างทางด่วน (Expressway) เป็นระยะทางกว่า 1,400 กิโลเมตร ขนาด 4 ถึง 6 ช่องจราจร ภายในปี พ.ศ. 2553
- พิจารณาศักยภาพเวียดนาม

ทั้งนี้ เวียดนามไม่มีกฎหมายการขนส่งทางถนน แต่มีกฎหมายการจราจรทางถนน ได้แก่ Law on Land Road Traffic (No. 26/2001/QH10 of June 29, 2001) ซึ่งมีขอบเขตครอบคลุมทั้งการจัดหาสาธารณูปโภคและการใช้ถนน ซึ่งมีวัตถุประสงค์สำคัญ คือ การกำหนดกฎเกณฑ์ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ถนน

2.5.4 สปป.ลาว

กฎหมาย ข้อกำหนด และกฎระเบียบภายใน สปป.ลาว ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนและโลจิสติกส์ ประกอบด้วยกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายการจราจรทางบก กฎหมายถนนสาธารณะ ดังนี้

- กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก พ.ศ. 2540 (Law on Land Transport)
- กฎหมายการจราจรทางบก พ.ศ. 2543 (Law on Land Traffic)
- กฎหมายถนนสาธารณะ พ.ศ. 2542 (Law on Public Road)
- พิจารณาศักยภาพ สปป.ลาว

2.5.5 เหมินมา

กฎหมาย ข้อกำหนด และกฎระเบียบภายในเหมินมาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนและโลจิสติกส์ ได้แก่ กฎหมายทางหลวง (The Highways Law) เป็นกฎหมายที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการก่อสร้าง มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การสื่อสารและการขนส่งระหว่างรัฐทำได้สะดวกยิ่งขึ้น โดยการสร้าง ซ่อมแซม และบำรุงรักษาทางหลวง และเพื่อสนับสนุนให้เกิดความปลอดภัยและความสะดวกบนท้องถนน รวมทั้งให้เกิดการไหลเวียนสินค้ารวดเร็วยิ่งขึ้น ทั้งนี้ การก่อสร้างทางหลวงได้รวมถึงทางหลวงที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

นอกจากนี้ ยังมีกฎหมายการขนส่งทางถนนและทางน้ำภายในประเทศ (The Road Transport and Inland Water Transport Law) ปี พ.ศ. 2506 กฎหมายยานพาหนะ (The Motor Vehicles Law) ปี พ.ศ. 2507 และกฎระเบียบเกี่ยวกับยานพาหนะ (Motor Vehicle Rules) ปี พ.ศ. 2532 ครอบคลุมการจดทะเบียนยานพาหนะ ใบอนุญาตการเป็นเจ้าของยานพาหนะ การประกันยานพาหนะ ใบอนุญาตขับขี่ การจำกัดความเร็ว การตรวจสภาพยานพาหนะ การควบคุมการปล่อยควันพิษ อายุการใช้งานของรถยนต์ รวมทั้งบทบัญญัติเกี่ยวกับการกระทำความผิด และการลงโทษในกรณีฝ่าฝืนกฎหมาย

2.5.6 กัมพูชา

กฎหมาย ข้อกำหนด และกฎระเบียบภายในของกัมพูชาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนและโลจิสติกส์ ได้แก่ กฎหมายการจราจรทางบก พ.ศ. 2549 (Cambodian Land Traffic Law, 2006) มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความเป็นระเบียบและความสงบของการจราจรบนถนนสาธารณะในกัมพูชา คัดกรองชีวิตมนุษย์ สัตว์ และสิ่งแวดล้อม บรรเทาผลกระทบต่อสุขภาพมนุษย์และการสูญเสียทรัพย์สินของทางการ และป้องกันการกระทำความผิดในการใช้ถนน โดยมีข้อกำหนดเกี่ยวกับสัญญาณจราจรผู้ขับขี่ การใช้ไฟและแตร ข้อกำหนดสำหรับคนเดินเท้าและผู้ที่ใช้สัตว์เป็นพาหนะ การปฏิบัติเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางจราจร ประเภทของใบอนุญาตขับขี่ รวมทั้งกำหนดเงื่อนไขสำหรับบริษัทขนส่งในประเทศหรือข้ามแดน ซึ่งต้องได้อนุญาตจากกระทรวงสาธารณสุขและการขนส่ง (Ministry of Public Works and Transport)

2.5.7 มาเลเซีย

มาเลเซียมีกฎหมาย ข้อกำหนด และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนและโลจิสติกส์ ได้แก่ กฎหมายการขนส่งทางถนน พ.ศ. 2530 (Road Transport Act, 1987) มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความเป็นระเบียบและความสงบเรียบร้อยในการจราจรบนถนนสาธารณะในมาเลเซีย ประกอบด้วย หลักการจราจร สัญญาณจราจร และกฎการจราจร เช่น การกำกับดูแลการจราจรมีข้อกำหนดเกี่ยวกับอายุและมาตรฐานยานพาหนะชนิดต่างๆ ข้อกำหนดเกี่ยวกับใบอนุญาตขับขี่ การห้ามปล่อยสัตว์ออกมากลางท้องถนน ข้อกำหนดเกี่ยวกับผู้ขับขี่ การจดทะเบียนยานพาหนะ เป็นต้น ทั้งนี้ กฎหมายฉบับนี้ไม่มีมาตรการเลือกปฏิบัติต่อต่างชาติ

2.6 นโยบายของไทยในการสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และ มาเลเซีย

นโยบายของไทยในการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศให้มีประสิทธิภาพ และส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวของการค้าการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย มีความชัดเจนว่าต้องการส่งเสริมให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย โดยให้มีการปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการส่งเสริมศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เป็นต้น นโยบายและแผนของไทยที่สำคัญ มีดังนี้

2.6.1 “แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559)”

“แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559)” มี 2 ยุทธศาสตร์ที่ให้ความสำคัญกับประเด็นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ (i) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ รวมถึงพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศอย่างบูรณาการทั้งภายในและระหว่างประเทศ ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและสิทธิประโยชน์ เพื่อลดอุปสรรคและขั้นตอนในการดำเนินธุรกิจการค้าและการลงทุนทั้งในและนอกประเทศ รองรับการเปิดเสรีและการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจทั้งในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาค และ (ii) การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ ในทุกอนุภูมิภาคและในภูมิภาค รวมทั้ง พัฒนาศักยภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาด้านศุลกากรชายแดน ศูนย์เศรษฐกิจชายแดน และการอำนวยความสะดวกการผ่านแดน พัฒนาระบบเครือข่ายและการบริหารเครือข่ายธุรกิจของภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดทั้งโซ่อุปทาน ปรับปรุงประสิทธิภาพความเชื่อมโยงระบบการขนส่ง การค้า และการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน

2.6.2 “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560)”

“แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560)” ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มุ่งเน้นการพัฒนาในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน โดยมีแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ คือ (i) การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) (ii) การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement) และ (iii) การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors) และหวังผลเพื่อการสร้างขีดความสามารถการแข่งขันของภาคธุรกิจและความเติบโตทางเศรษฐกิจร่วมกันบนพื้นฐานของการมีภาคธุรกิจที่เข้มแข็งมีการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจไทยอย่างยั่งยืน โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ (i) การเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน (ii) การส่งเสริมธุรกิจการค้าและบริการในพื้นที่เมืองชายแดน (iii) การพัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ (iv) การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (v) การส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (vi) ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน และ (vii) พัฒนาระบบติดตามและประเมินผลเพื่อปรับปรุงตนเอง และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

2.6.3 นโยบายรัฐบาล

คำแถลงนโยบายต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติของคณะรัฐมนตรี (พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี) ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2557 ให้ความสำคัญในประเด็นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ (i) พัฒนาเส้นทางการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่อุตสาหกรรมกับท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือชายฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน เพื่อเชื่อมโยงให้ไทยเป็นประตูสู่ตลาดโลกของภูมิภาค การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่ที่มีศักยภาพ โดยให้ความสำคัญต่อจังหวัดชายแดน การใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียน (ii) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้เชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกของประเทศ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนและทางน้ำ เพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และ (iii) ใช้ประโยชน์จากโครงข่ายคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอาเซียนและอนุภูมิภาค ให้เป็นประโยชน์ต่อการขยายฐานเศรษฐกิจ ทั้งการผลิตและการลงทุน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัดที่อยู่ตาม Economic Corridor และเมืองชายแดน

2.6.4 แผนงานระดับกระทรวง

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์มีหลายหน่วยงาน เนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์มีทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยกระทรวงคมนาคม และระบบอำนวยความสะดวกการค้าการขนส่ง ตลอดจนการพัฒนาศักยภาพการผลิต และการบริหารจัดการต่างๆ โดยหน่วยงานอื่นๆ ดังนั้น นอกจากการทบทวนนโยบายของกระทรวงคมนาคมแล้ว ได้ทบทวนนโยบายของกระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงการคลังในส่วนของการเพิ่มเติมนโยบาย ดังนี้

1) กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม ถือเป็นผู้นำนโยบายสู่การปฏิบัติ ซึ่งทั้งแผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจร แผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมและสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้มุ่งพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการค้า การขนส่งและโลจิสติกส์ และการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

- “แผนหลักการพัฒนาการขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563” ของกระทรวงคมนาคม มุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งของไทย (Thailand's Connectivity) เพื่อ (i) ให้ไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hub and Connectivity) โดยการพัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายและศูนย์กลางการขนส่งระหว่างประเทศ และการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการไทย และ (ii) ให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับบริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility) โดยการพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่เศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค
- “แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554 - 2558” มียุทธศาสตร์มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ 2 ยุทธศาสตร์ คือ (i) การเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศและพัฒนาจุดเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจเชื่อมโยงแต่ละภูมิภาคของประเทศ รวมทั้ง เขตพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านให้เหมาะสมกับศักยภาพและขีดความสามารถเชิงพื้นที่

เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับการเข้าสู่ AEC ปี พ.ศ. 2558 และ (ii) การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ และปัจจัยที่ชักนำให้เกิดการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่ง ทางรางและทางน้ำ หรือให้การขนส่งทางถนนและทางอากาศเป็นส่วนสนับสนุนให้การขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบเกิดประสิทธิภาพและมีบูรณาการมากยิ่งขึ้นและส่งเสริมพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ให้เป็นเครื่องมือเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

- **“แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2555 - 2559”** มุ่งเน้นการส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางรางและทางน้ำเพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยน รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ โดย (i) พัฒนาเครือข่าย โลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ (ii) สนับสนุนการใช้การขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของ ประเทศ และ (iii) พัฒนาประตูการขนส่งด้านทะเลอันดามัน เพื่อการพัฒนาพื้นที่ในภาคใต้และรองรับ การขยายตัวของการค้าระหว่างจีน-อาเซียน และอาเซียน-อินเดีย โดยพัฒนาท่าเรือปากบาราและระบบ ขนส่งเชื่อมโยงและพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือปากบารากับ ท่าเรือฝั่งอ่าวไทยโดยการขนส่งทางรถไฟ
- **“ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565”** กระทรวงคมนาคม ได้กำหนดกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ประกอบด้วย 4 เป้าหมาย คือ (i) สร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม คืบความสุขให้ประชาชน (ii) สร้าง รากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ด้วยการมีโครงสร้างพื้นฐานที่ดีมีประสิทธิภาพ (iii) เสริมสร้างความมั่นคง ปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง โดยพัฒนาระบบคมนาคมที่ปลอดภัย ลดอุบัติเหตุ (iv) สร้างโอกาส สำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน โดยการเชื่อมต่อโครงข่ายในประเทศกับ ประเทศเพื่อนบ้านอย่างมีประสิทธิภาพ แบ่งเป็น 5 แผนงาน คือ (i) การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (ii) การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (iii) การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับ ประเทศเพื่อนบ้าน (iv) การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ และ (v) การเพิ่มขีดความสามารถในการ ให้บริการขนส่งทางอากาศ

2) กระทรวงอุตสาหกรรม

กระทรวงอุตสาหกรรมเน้นส่งเสริมศักยภาพการผลิตสินค้ากลุ่มอุตสาหกรรมของประเทศ ซึ่งเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้า

- **“แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม พ.ศ. 2555 - 2559”** ของกระทรวงอุตสาหกรรม มุ่งสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เข้มแข็ง บนเส้นทางของอุตสาหกรรมเป้าหมาย คือ (i) อาหาร (ii) ปิโตรเคมีและพลาสติก (iii) เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ (iv) ชิ้นส่วนยานยนต์ (v) สิ่งทอ และเครื่องนุ่งห่ม และ (vi) ยางพาราและผลิตภัณฑ์จากยางพารา ที่เชื่อมโยงถึงลูกค้าปลายทางโดยการ ส่งเสริมและการพัฒนาธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider : LSP) สร้างเครือข่าย ความร่วมมือทางธุรกิจ โดยการส่งเสริมการลงทุนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในต่างประเทศ สนับสนุนการใช้ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการบริหารจัดการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และยกระดับธุรกิจและการลงทุน ในธุรกิจต่อเนื่องด้านโลจิสติกส์ เช่น เขตอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Park) และ ศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) เป็นต้น

3) กระทรวงพาณิชย์

กระทรวงพาณิชย์ได้มีการวาง “แผนยุทธศาสตร์กระทรวงพาณิชย์ พ.ศ. 2556 - 2559” ไว้ดังนี้

- ปรับปรุงโครงสร้างการค้าและส่งเสริมการค้าในภูมิภาคไทยในต่างประเทศ โดยเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์จาก ASEAN และภูมิภาค
- สร้างเสริมโอกาสและความสามารถในการแข่งขันผู้ประกอบการขนาดกลาง ขนาดย่อมและวิสาหกิจชุมชน
- ยกย่องสินค้าและบริการเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขัน
- พัฒนาสภาพแวดล้อมทางการค้าให้เกิดการแข่งขันและเป็นธรรม
- ส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางการค้า
- รักษาและขยายตลาดเดิม เจาะตลาดใหม่และพัฒนาช่องทางทางการค้า
- พัฒนางองค์กรให้มีขีดสมรรถนะสูงและส่งเสริมธรรมาภิบาลที่ดี

หน่วยงานระดับกรมที่มีบทบาทสำคัญของกระทรวงพาณิชย์ สำหรับการค้าระหว่างประเทศ คือ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีวิสัยทัศน์ “ขับเคลื่อนการเจรจาเชิงรุก เพื่อประโยชน์สูงสุดของประเทศ” และกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ มีวิสัยทัศน์ “เป็นหน่วยงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศชั้นนำของภูมิภาคเอเชีย และพร้อมปรับตัวให้ทันความเปลี่ยนแปลง เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยให้ เป็นสากลและยั่งยืน”

4) กรมศุลกากร (กระทรวงการคลัง)

เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2548 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการจัดตั้งระบบ National Single Windows (NSW) เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานต่างๆ ทั้งภายในและต่างประเทศ ให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกรมศุลกากรและผู้ประกอบการ ตลอดจนข้อมูลใบอนุญาต ใบรับรอง และเอกสารอื่นๆ เช่น ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ตัวแทนออกของตัวแทนผู้รับขนส่งสินค้า บริษัทเรือ สายการบิน และธนาคารต่างๆ เป็นต้น ระบบ NSW เป็นระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ ได้แก่ Government-to-Government (G2G) Government-to-Business (G2B) และ Business-to-Business (B2B) สำหรับการนำเข้า ส่งออกและโลจิสติกส์ รองรับ การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศในภูมิภาคอื่นๆ (ปัจจุบันมีความก้าวหน้าการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ที่สามารถเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเบื้องต้นแล้ว 29 หน่วยงาน อยู่ระหว่างการทดสอบระบบจำนวน 6 หน่วยงาน และอยู่ระหว่างการจัดหา/พัฒนาระบบจำนวน 1 หน่วยงาน)³⁰

นอกจาก NSW ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงข้อมูลสำหรับหน่วยงานในประเทศแล้ว ยังได้มีการพัฒนาโครงการนำร่อง ASEAN Single Window (ASW) เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน ปัจจุบันได้ดำเนินการจัดจ้างบริษัทพัฒนาระบบเรียบร้อยแล้วในเดือนมีนาคม พ.ศ. 2558 และทดสอบการเชื่อมโยงข้อมูล Form D ตาม ASEAN Trade in Goods Agreement (ATIGA) ระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งคาดว่าจะการพัฒนาโครงการนำร่องแล้วเสร็จประมาณเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2558

³⁰ เอกสารการเตรียมการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 2 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มิถุนายน พ.ศ. 2558

2.7 สรุปทิศทางแนวโน้มการส่งเสริมการค้าและการขนส่งสินค้าของไทย ต่อการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย

กล่าวได้ว่า การดำเนินการของภาครัฐของไทยโดยหลายหน่วยงาน เป็นไปในทิศทางที่ช่วยส่งเสริมให้การค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซียมีมากขึ้น³¹ ส่งผลให้สัดส่วนการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นจาก ร้อยละ 5.2 ของการขนส่งระหว่างประเทศทั้งหมดในปี พ.ศ. 2550 เป็นร้อยละ 12.3 ในปี พ.ศ. 2556³²

อีกทั้งประเทศในกลุ่ม GMS ได้เริ่มผ่อนปรนกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างกันหรือเจรจาเพิ่มเติม เช่น

- บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Initial Implementation of Cross-border Transport Agreement : IICBTA) ณ จุดผ่านแดนสะหวัน (สปป.ลาว) - ลาวบาว (เวียดนาม) และมุกดาหาร - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) ที่ได้ดำเนินการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรไปแล้ว
- ผู้แทนภาครัฐ ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ได้มีการหารือกันและร่างความตกลงเพื่อให้รถบรรทุกไทยสามารถเดินทางไปถึงท่าเรือไฮฟอง (เวียดนาม) ผ่านเส้นทาง R9 ใน สปป.ลาว และในทางกลับกันรถบรรทุกเวียดนามสามารถมาถึงท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังได้ ทั้งนี้ได้มีการสำรวจเส้นทางร่วมกันแล้ว และอยู่ระหว่างการร่างความตกลงร่วมกัน ซึ่งเส้นทางที่ทางเวียดนามให้ไทยเดินรถบรรทุกได้คือ ทางหลวงโฮจิมินห์ (Ho Chi Minh Highway) เป็นถนนที่มีปริมาณรถน้อย เป็นเส้นทางดั้งเดิมตั้งแต่สมัยสงคราม แต่ได้รับการบูรณะใหม่แล้ว เป็นผิวลาดยาง ขนาด 2 ช่องจราจร สภาพทางโดยเฉลี่ยค่อนข้างดี³³

นอกจากนั้น การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี พ.ศ. 2558 ยังเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ ให้การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศของไทยและในกลุ่ม GMS มีความสำคัญมากยิ่งขึ้น มีการขนส่งปัจจัยการผลิตต่างๆ ระหว่างประเทศสมาชิกเพิ่มมากขึ้น โดยมีผู้ให้บริการการโลจิสติกส์ข้ามชาติหลายกลุ่ม เข้ามาดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์ในไทยเป็นจำนวนมากขึ้น³⁴ อาทิ กลุ่มทุนจากยุโรป สหรัฐอเมริกา โดยเข้ามาร่วมทุนกับผู้ประกอบการไทยในการให้บริการโลจิสติกส์และตั้งศูนย์กระจายสินค้า กลุ่มทุนจากญี่ปุ่น เข้ามาดำเนินกิจการในลักษณะให้ผู้ประกอบการไทยรับช่วงงานต่อ (Sub-contract) เพื่อให้บริการแก่บริษัทจากญี่ปุ่น ส่วนกลุ่มทุนจีนที่เข้ามาดำเนินธุรกิจรถบรรทุกในไทยโดยใช้วิธีจดทะเบียนรถใน สปป.ลาว ในขณะเดียวกัน ผู้ประกอบการของไทยเองก็ได้เริ่มมีการขยายกิจการไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศ CLMV (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม)

อย่างไรก็ตาม ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยในการบริการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ยังคงเผชิญอุปสรรคสำคัญ แม้ว่าการมีกรอบความตกลงระหว่างประเทศสามารถสนับสนุนให้ภาครัฐของแต่ละประเทศมีคณะทำงานร่วมกัน แต่ในทางปฏิบัติยังไม่สามารถเป็นกลไกสนับสนุนได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากแต่ละประเทศต้องอาศัยระยะเวลาในการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบภายในที่เป็นข้อผูกพัน รวมถึงมีอุปสรรคอื่นๆ อีก เช่น เอกสารการขนส่งสินค้าที่ยังไม่ใช้ภาษากลาง ปัญหาการขาดความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ เวลาในการเปิดปิดด่าน รวมทั้งปัญหาด้านระบบการขนส่ง เช่น ระบบป้ายและเครื่องหมายจราจรที่ไม่ได้ใช้ภาษากลางหรือระบบเดียวกัน ปัญหาที่กล่าวมาได้มีการรวบรวมและตรวจสอบโดยการสำรวจเส้นทางขนส่ง และการสัมภาษณ์เชิงลึก ซึ่งได้สรุปและวิเคราะห์ต่อไปในบทที่ 3 (กลไกทางการค้าการขนส่งและระบบโลจิสติกส์บนเส้นทางการค้าในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และมาเลเซีย)

³¹ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย พ.ศ. 2557

³² ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

³³ กรมการขนส่งทางบก, รายงาน "โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าเชิงรุกเพื่อรองรับ การเปิดการค้าเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน" พ.ศ. 2556

³⁴ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย พ.ศ. 2557