



รายงานฉบับสมบูรณ์

การศึกษาภาวะเปื้อนโพลีस्टิกส์และการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่
เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน

โดย

รศ.(พิเศษ)ดร. จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา หัวหน้าแผนงาน

30 พฤศจิกายน 2558

สัญญาเลขที่ RDG5750074

รายงานฉบับสมบูรณ์

การศึกษาภาวะเปื้อนโลหะหนักและการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่
เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน

คณะผู้วิจัย

1. รศ.(พิเศษ) ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพิศตร

2. นางสาวประภาวี วงษ์บุตรศรี

3. นางสาววรรณภา วัฒนบุญเลี้ยง

สังกัด

สถาบันการขนส่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย

สถาบันการขนส่ง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ชุดโครงการโลหะหนักและโซ่อุปทาน

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย วช.-สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทคัดย่อ

การศึกษาภาวะเปียบโลจิสติกส์และการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน

การศึกษาภาวะเปียบโลจิสติกส์และการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดนได้มีการทบทวนความตกลงระหว่างประเทศ ภาวะเปียบของไทย ภาวะเปียบของประเทศเพื่อนบ้าน ระบุภาวะเปียบการค้าและโลจิสติกส์ที่ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน และเสนอแนวทางในการปรับภาวะเปียบการค้าและโลจิสติกส์ของไทยที่เป็นที่ยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อให้พร้อมต่อการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ภาวะเปียบที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมข้ามแดนและผ่านแดนประกอบด้วยภาวะเปียบหลักที่อยู่ภายใต้กฎหมายที่อยู่ในการกำกับดูแลของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการกำกับและอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ และหน่วยงานด้านการขนส่ง และ ภาวะเปียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงาน อื่นที่กำหนดให้สินค้าบางประเภทต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือส่งออก ประเทศไทยควรมีการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อบริณาการการปรับภาวะเปียบการค้าและโลจิสติกส์ซึ่งมีความสอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศที่ไทยให้สัตยาบัน ตลอดจนเร่งผลักดันการดำเนินการตามกรอบความตกลงการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงกับลาว กัมพูชา และเมียนมา และเจรจาขอเพิ่มปริมาณการขนส่งทางถนนกับประเทศมาเลเซีย

Abstract

The Study of Logistics and Trade Regulations in Agricultural and Industry Goods Preventing the Movement of Cross Border Goods and In Transit Goods

The study of logistics and trade regulations in agricultural and industry goods preventing the movement of cross border goods and in transit goods reviewed international agreements, regulations of Thailand and neighboring countries, identified trade and logistics regulations preventing the movement of cross border goods and in transit goods and proposed approaches to improve trade and logistics regulations accepted by stakeholders to cope with the integration of ASEAN Economic Community.

Trade and logistics regulations preventing the movement of cross border goods and in transit goods comprised major regulations under responsibility of regulatory and trade facilitation agencies such as customs department, department of foreign trade and transport government agencies and other regulations under responsibility of other agencies requiring license for import and export. Thailand should establish a unit responsible for integrating relevant trade and logistics regulations which shall be consistent with the ratified international agreements. The acceleration of implementation of Greater Mekong Subregion cross border transport agreement with Lao, Cambodia, and Myanmar and the negotiation to increase transport volume with Malaysia is required.

บทความเผยแพร่

การศึกษาภาวะเปียบโลจิสติกส์และการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน

โครงการศึกษาภาวะเปียบโลจิสติกส์และการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความตกลงการค้าและการขนส่งของไทยและอาเซียนและระบุภาวะเปียบการค้าและโลจิสติกส์ที่ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดนโดยครอบคลุมภาวะเปียบของไทยและภาวะเปียบของประเทศเพื่อนบ้าน และเสนอแนะแนวทางในการปรับภาวะเปียบการค้าและโลจิสติกส์ของไทยที่ได้รับการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเพื่อให้พร้อมต่อการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การค้าชายแดนประกอบด้วยการค้าที่เป็นไปตามภาวะเปียบและการค้าที่ไม่เป็นทางการ ซึ่งเป็นที่ยอมรับในนานาประเทศว่าการดำเนินกิจกรรมการพัฒนาการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนจะต้องประกอบด้วยการค้าที่เป็นไปตามภาวะเปียบซึ่งมีการผ่านพิธีการศุลกากร ส่วนใหญ่มักเป็นสินค้าที่มีขนาดใหญ่และไม่สามารถแบกขนด้วยคนข้ามแดนได้ เช่น ปิโตรเลียม วัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรเกษตร ปุ๋ย ขณะเดียวกันนานาประเทศอนุญาตให้ผู้คนที่เดินทางสัญจรสามารถเดินทางมาซื้อขายสินค้าแบบตามตลาดการค้าชายแดน อีกทั้งสามารถถือสินค้ากลับประเทศไปได้จำนวนหนึ่ง ซึ่งส่วนใหญ่มักเป็นสินค้าที่มีขนาดเล็กและน้ำหนักไม่มาก เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค อัญมณีและเครื่องประดับ สินค้าแฟชั่น เป็นต้น

การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านสามารถดำเนินกิจกรรมผ่านจุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว โดยการค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรจะมีความสำคัญต่อการพัฒนาการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนมากที่สุด เนื่องจากเป็นด่านที่มีเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานสำคัญประจำการอยู่เพื่อให้บริการ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง และเจ้าหน้าที่ด่านกักพืชและสัตว์ อีกทั้งเป็นด่านการค้าที่สามารถจะนำรถบรรทุกข้ามแดนนำสินค้าขนาดใหญ่ไปส่งไปยังจุดพรมแดนหรือจุดที่รัฐบาลต่างประเทศอนุญาตให้นำรถข้ามไปได้

จุดผ่านแดนถาวรของไทยที่มีความสำคัญมากที่สุดในการเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา ได้แก่ ด่านแม่สอด (ตาก) ด่านระนอง ด่านแม่สาย (เชียงราย) และด่านพุน้ำร้อน (กาญจนบุรี) ตามลำดับ โดยกลุ่มสินค้าสำคัญที่มีการผลิตและส่งออกจากไทย ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง และอาหารสำเร็จรูป ขณะเดียวกันยังมีสินค้าผ่านแดนจากต่างประเทศนำส่งผ่านไทยเพื่อส่งไปยังประเทศเมียนมา อาทิ รถยนต์มือสอง น้ำมันปาล์ม เป็นต้น ส่วนสินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากเมียนมา ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ ผลิตภัณฑ์ประมง โค และสินค้าเกษตร

จุดผ่านแดนถาวรของไทยที่มีความสำคัญมากที่สุดใน การเชื่อมโยงกับ สปป.ลาว มีจำนวนมากที่สุด เมื่อเทียบกับจุดผ่านแดนที่เชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งหมด โดยด่านสำคัญ ได้แก่ ด่านหนองคาย ด่าน มุกดาหาร ด่านนครพนม ด่านเชียงของ และด่านเชียงแสน กลุ่มสินค้าสำคัญที่ผลิตและส่งออกจากไทย ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม รถยนต์ เครื่องดื่ม น้ำตาลทราย ปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง และอาหาร สำเร็จรูป ขณะเดียวกันยังมีสินค้าส่งออกของไทยผ่านแดนลาวเพื่อส่งต่อไปยังจีนและเวียดนาม อาทิ ผัก ผลไม้ เนื้อสัตว์แช่แข็ง ยางแผ่น เป็นต้น ส่วนสินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากลาว ได้แก่ แร่ เชื้อเพลิงแข็ง ไม้แปรรูป ผลิตภัณฑ์เกษตร และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (เฉพาะกรณีนำเข้าจากสะพานงะเซต) โดยปริมาณ สินค้าที่ขนส่งจากไทยมีมากกว่าที่นำเข้าจากลาว

จุดผ่านแดนถาวรของไทยที่มีความสำคัญมากที่สุดใน การเชื่อมโยงกับประเทศกัมพูชาที่สำคัญ ได้แก่ ด่านคลองลึก (อรัญประเทศ) ด่านบ้านหาดเล็ก (คลองใหญ่) ด่านบ้านฝักกาด (จันทบุรี) กลุ่มสินค้าสำคัญที่มี การผลิตและส่งออกจากไทย ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าอุปโภคบริโภค ปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง ส่วนสินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากกัมพูชา ได้แก่ มันสำปะหลัง ผลไม้ อุปกรณ์ยานยนต์ โดยปริมาณสินค้าที่ ขนส่งจากไทยมีมากกว่าที่นำเข้าจากกัมพูชา

จุดผ่านแดนถาวรของไทยที่มีความสำคัญมากที่สุดใน การเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย ได้แก่ ด่าน สะเดา (สงขลา) ด่านปาดังเบซาร์ (สงขลา) ด่านเบตง (ยะลา) และด่านสุไหงโกลก (นราธิวาส) กลุ่มสินค้า สำคัญที่มีการผลิตและส่งออกจากไทย ได้แก่ ยางพารา ไม้ยางแปรรูป เครื่องใช้ไฟฟ้า รถยนต์ ขณะเดียวกัน ยังมีสินค้าส่งออกจากไทยผ่านแดนประเทศมาเลเซียเพื่อส่งต่อไปยังสิงคโปร์ อาทิ อุปกรณ์ไฟฟ้าและ อิเล็กทรอนิกส์ ส่วนสินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากมาเลเซีย ได้แก่ เครื่องไฟฟ้า เครื่องจักร และผลิตภัณฑ์ โลหะ โดยปริมาณสินค้าที่ขนส่งระหว่างไทยกับมาเลเซียมีปริมาณใกล้เคียงกัน

รัฐบาลไทยได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนากิจกรรมเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนชายแดนโดย ดำเนินกิจกรรมต่างๆ เช่น การสนับสนุนไทยเข้าร่วมการพัฒนาภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจใน อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอริวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) เขต เศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย (IMT-GT) ความคิดริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือ หลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) ตลอดจนผลักดันการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ ชายแดนซึ่งเป็นแบ่งกลุ่มจังหวัดที่รัฐมนตรีประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษในระยะแรก ได้แก่ จังหวัด ตาก จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดสระแก้ว จังหวัดตราด และจังหวัดสงขลา กลุ่มจังหวัดที่รัฐมนตรีประกาศ เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะต่อไป ได้แก่ จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดเชียงราย จังหวัดหนองคาย จังหวัด นครพนม และจังหวัดนราธิวาส

การที่ประเทศไทยต้องการส่งเสริมบทบาทการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาค ส่งเสริมกิจกรรม การค้า การลงทุน และการขนส่งชายแดน เร่งใช้ประโยชน์จากการรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ชายแดนเป้าหมาย มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการปรับ

กฎระเบียบโลจิสติกส์และการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

อย่างไรก็ตาม การพิจารณาปรับกฎระเบียบของไทยจะต้องมีความสอดคล้องกับพันธกรณีภายใต้กรอบความตกลงระหว่างประเทศด้านการค้าและการขนส่งที่ไทยเป็นภาคี โดยกรอบความตกลงฯ ที่อยู่ภายใต้องค์การการค้าโลกที่เกี่ยวกับการค้าสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ได้แก่ ความตกลงพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้า ความตกลงการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออก ความตกลงสินค้าเกษตร ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้า ส่วนกรอบความตกลงฯ ที่อยู่ภายใต้อาเซียน ได้แก่ ความตกลงการค้าสินค้าอาเซียน กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งผ่านแดน กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ บันทึกความเข้าใจความร่วมมือการส่งเสริมผลิตภัณฑ์เกษตรและป่าไม้ของอาเซียน และความตกลงที่อยู่ภายใต้ความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ได้แก่ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งกรอบความตกลงดังกล่าวกำหนดกติกาการค้า เช่น การลดภาษี การจัดแบ่งประเภทพิกัดสินค้า การขอใบอนุญาตนำเข้าและสินค้าส่งออก การกำหนดข้อจำกัดที่มีใช้ภาษีที่เป็นอุปสรรคต่อการค้า การผ่านแดนและการข้ามแดนของสินค้า การยอมรับการตรวจรับรองมาตรฐานและสุขอนามัย กฎเกณฑ์การผ่านพิธีการศุลกากร ข้อบังคับการจราจรและสัญญาณจราจร การยอมรับใบอนุญาตขับขี่และใบอนุญาตประกอบการขนส่ง การกำหนดเส้นทางที่อนุมัติให้ทำการขนส่ง โคเวตาบริการขนส่งระหว่างประเทศ การประกันความรับผิด และจุดผ่านแดนและการอำนวยความสะดวกในการให้บริการผ่านแดน เป็นต้น

นอกจากนี้ หากพิจารณาจากการถอดบทเรียนจากสหภาพยุโรปในการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน พบว่า การเปิดตลาดและการประสานกฎระเบียบการขนส่งของสหภาพยุโรปสามารถดำเนินการได้อย่างไม่มีอุปสรรคมากนัก เนื่องจากประเทศสหภาพยุโรปทุกประเทศเป็นภาคีอนุสัญญา/ข้อตกลงที่สำคัญขององค์การสหประชาชาติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน ตลอดจนการขนส่งสินค้าอันตราย อาทิ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ (ADR) ความตกลงการขนส่งอาหารและสินค้าเน่าเสียง่ายระหว่างประเทศและการยอมรับอุปกรณ์พิเศษสำหรับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย (ATP) อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยการนำเข้ารถบรรทุกเพื่อการพาณิชย์ เป็นการชั่วคราว อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการประสานการควบคุมสินค้า ณ จุดผ่านแดน และอนุสัญญาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIR Convention) เป็นต้น ทำให้การปรับกฎระเบียบต่างๆ ร่วมกันสามารถดำเนินการได้รวดเร็ว ทั้งหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการขนส่งไม่ต้องปรับตัวมากนัก ในขณะที่อาเซียนแต่ละประเทศยังมีการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีที่แตกต่างกัน ระดับการเปิดตลาดการค้าและการลงทุนแตกต่างกัน และมีกฎระเบียบของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน ทำให้การรวมกลุ่มเศรษฐกิจและการปรับกฎระเบียบการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนไม่สามารถดำเนินการไปได้รวดเร็วเมื่อเทียบกับสหภาพยุโรป

ผลการศึกษาพบว่า หน่วยงานภาครัฐและเอกชนให้ความสำคัญกับการพัฒนาการค้าและการลงทุน การปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการค้าและการใช้ประโยชน์จากประชาคมอาเซียนโดยผ่านหนึ่งในกลไกขับเคลื่อนที่สำคัญ ได้แก่ การพัฒนากิจกรรมการเชื่อมโยงการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวชายแดน และการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ

กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมข้ามแดนและผ่านแดนที่แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

(1) กฎระเบียบหลักที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งเป็นกฎระเบียบที่อยู่ภายใต้กฎหมายที่อยู่ในการกำกับดูแลของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการกำกับและอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ และหน่วยงานด้านการขนส่ง เช่น กรมการขนส่งทางบก กรมเจ้าท่า เป็นต้น

(2) กฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่นๆ เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพลังงาน เป็นต้น ที่ส่งผลกระทบให้สินค้าที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือส่งออก เช่น ไม้ อาหารและยา เครื่องสำอาง มันท่าปะหลัง ใบยาสูบ แร่ ปูนซีเมนต์ปอร์ตแลนด์ กระจกโพลติส เหล็ก โครงสร้างรูปพรรณ เหล็กกล้ารีดเย็น ไม้ซัดไฟ ผงซักฟอก ของเล่น หัวนมยางสำหรับขูดนม หลอดไฟฟ้า พิวส์ก้ามปู เตารีดไฟฟ้า พัดลม หม้อหุงข้าวไฟฟ้า เครื่องอบผ้า เครื่องซักผ้า ตู้เย็น สับประรดกระป๋อง ออกซิเจนการแพทย์ ถังก๊าซปิโตรเลียมเหลว ทินเนอร์สำหรับแล็กเกอร์ กระจกนิรภัยสำหรับรถยนต์ ท่อไอเสียรถจักรยานยนต์ หมวดนิรภัยผู้โดยสารพาหนะ ยางในรถจักรยานยนต์ เชื้อดัดนิรภัยรถยนต์ น้ำมันเครื่องรถยนต์ดีเซล และรถยนต์เบนซิน เป็นต้น

ในส่วนของกฎหมายศุลกากรซึ่งเป็นกฎหมายหลักจะกำหนดด้านพรมแดน ทางอนุมัติสำหรับการขนส่งชายแดน พิธีการทางศุลกากรสำหรับการนำเข้าและส่งออกและการผ่านแดน

ในส่วนของกฎหมายการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าได้มีออกประกาศกระทรวงพาณิชย์ฯ (ภายใต้การให้ข้อคิดเห็นและการร้องขอจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงพลังงาน กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น โดยคำนึงถึงเหตุผลด้านความมั่นคงและผลกระทบจะมีต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม) กำหนดให้สินค้าจำนวนหลายรายการเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า/ส่งออก ซึ่งส่งผลกระทบต่อการข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศที่ทำให้ผู้ประกอบการต้องมีภาระด้านเวลาและค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น

กลุ่มสินค้าเกษตรและอาหารที่ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่ได้รับผลกระทบจากประกาศกระทรวงพาณิชย์ ได้แก่ ข้าว น้ำตาล ชา พริกไทย กาแฟ ลำไยสด น้ำมันถั่วเหลือง น้ำมันปาล์ม ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ปลาป่น ทุเรียนสด มันท่าปะหลังและผลิตภัณฑ์มันท่าปะหลัง หอมแดง ส้ม ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้

ปลาพ่นกระป๋อง ข้าวโพดหวาน ถั่วเขียวผิวน้ำมัน ลูกเดือย ถั่วลิสง ละหุ่ง งา ถั่วเหลือง ถั่วเหลือง มะพร้าวแห้ง

กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมที่ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่ได้รับผลกระทบจากประกาศกระทรวงพาณิชย์ ได้แก่ ทองคำ ชิ้นส่วนเครื่องแต่งกายที่ยังไม่สำเร็จรูป รถยนต์ใช้แล้ว น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน หินทุกชนิด พัดลม หม้อหุงข้าว หลอดไฟ ยางรถ

นอกจากนี้ จากการศึกษารายการสินค้าสำคัญที่ประเทศไทยมีการส่งออกและนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา และมาเลเซีย สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ที่สำคัญ ดังนี้

- หากเปรียบเทียบการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน พบว่าการค้าระหว่างไทยกับมาเลเซียจะมีความแตกต่างกับการค้าระหว่างไทยกับเมียนมา สปป.ลาว และกัมพูชา อย่างเห็นได้ชัด โดยกลุ่มสินค้าที่ไทยกับมาเลเซียมีการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างกันมากเกือบทั้งหมดเป็นสินค้าอุตสาหกรรม เช่น กลุ่มสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ซึ่งเป็นกลุ่มสินค้าที่มีข้อจำกัดที่ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนน้อยกว่าเมื่อเทียบกับกรณีการค้าระหว่างไทยกับเมียนมา กัมพูชา และ สปป.ลาว ซึ่งมีการค้าและการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารมากกว่า อย่างไรก็ตาม อุปสรรคในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย ส่วนใหญ่จะเกิดจากปัญหาการที่ประเทศมาเลเซียไม่อนุญาตให้รถบรรทุกของไทยนำสินค้าขนส่งไปยังยังเมืองที่เป็นหัวใจด้านการค้า เช่น กรุงกัวลาลัมเปอร์ เมืองปีนัง และเมืองแคลง โดยจำกัดขอบเขตให้รถบรรทุกไทยนำสินค้าไปส่งยังจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า Dry Port ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากพรมแดนไทยกับมาเลเซีย ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์เพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับมาเลเซียมีท่าที่ไม่ต้องการเพิ่มโควตาการขนส่งสินค้านำเข้าอย่างผ่านแดนระหว่างไทย มาเลเซีย และ สิงคโปร์
- กลุ่มสินค้าเกษตรและอาหารที่สำคัญที่มีการค้าขายกันอยู่ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่ต้องเผชิญกับข้อจำกัดการขอใบอนุญาตการนำเข้าและส่งออก ซึ่งเป็นสาเหตุให้ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ทั้งที่รัฐบาลของภาคีอาเซียนได้ยกเว้นอากรขาเข้าตามความตกลงการค้าสินค้าแล้ว ได้แก่ โคมีชีวิต สุกรมชีวิต เนื้อไก่แช่แข็ง สินค้าประมงสดและแช่แข็ง ถั่วเขียวผิวน้ำมัน น้ำมันปลา สัตว์ปีกจากมันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าว ถั่วลิสง น้ำมันปาล์ม น้ำตาล ครีมเทียม กาแฟผสม ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้แปรรูป
- กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมที่สำคัญที่มีการค้าขายกันอยู่ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่ต้องเผชิญกับข้อจำกัดการขอใบอนุญาตการนำเข้าและส่งออก ซึ่งเป็นสาเหตุให้ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ทั้งที่รัฐบาลของภาคีอาเซียนได้ยกเว้นอากรขาเข้าตาม

ความตกลงการค้าสินค้าแล้ว ได้แก่ น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล แบตเตอรี่ โทรศัพท์มือถือ เครื่องรับโทรทัศน์ จานดาวเทียม วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์

- สินค้าอุตสาหกรรมที่ได้รับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในการข้ามแดนและผ่านแดน ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง เหล็ก และผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร เครื่องกลการเกษตร ยานยนต์และชิ้นส่วน (ยกเว้นรถยนต์ใช้แล้วและเครื่องจักรใช้แล้ว) เฟอร์นิเจอร์ และผลิตภัณฑ์พลาสติก

จากการศึกษากฎระเบียบโลจิสติกส์และการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน แล้วคณะผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา ดังนี้

1. การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อบูรณาการปรับกฎระเบียบภายในประเทศที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน เนื่องจากการพัฒนาการค้าและโลจิสติกส์ข้ามแดนและผ่านแดนจะต้องมีการประสานงานเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจร่วมกันทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจนการปรับกฎระเบียบให้สอดคล้องกับนโยบายที่ภาครัฐกำหนดภายใต้การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งจากการศึกษา พบว่า กฎระเบียบของไทยที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมข้ามแดนและผ่านแดนส่วนใหญ่เป็นกฎระเบียบที่อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติ เช่น กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง เป็นต้น โดยควรจัดตั้งคณะกรรมการบูรณาการปรับกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน ซึ่งต้องมีการหารือกันในรายละเอียดทั้งหลักการ และการขัดกันของกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยหน่วยงานที่เข้าร่วมควรประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพลังงาน กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้แทนสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ผู้แทนสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ สมาคมของผู้ประกอบการในพื้นที่ชายแดน ตลอดจนภาควิชาการที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้อาจพิจารณาปรับกฎระเบียบฯ เป็นกรณีพิเศษเพื่อเป็นการนำร่องในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่รัฐบาลมีนโยบายจัดตั้ง อาทิ แม่สอด สระแก้ว มุกดาหาร ตราด และสงขลา

2. จากการศึกษาและลงพื้นที่หารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พบว่า กฎระเบียบของกรมศุลกากร และกรมการค้าต่างประเทศมีผลกระทบต่อการจัดการการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมข้ามแดนและผ่านแดนมากที่สุด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกฎหมายการส่งออกนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าได้มีออกประกาศกระทรวงพาณิชย์ฯ เป็นกฎระเบียบในเชิงกว้างที่นำข้อคิดเห็นและการร้องขอจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อขอให้กระทรวงพาณิชย์ออกมาตรการบริหารแทนให้ เช่น กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงพลังงาน กระทรวง

ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น ทำให้เอกชนหลายฝ่ายเกิดความเข้าใจคลาดเคลื่อนว่ากรมการค้าต่างประเทศและกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักที่จะผลักดันให้เกิดการแก้ไขกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน โดยผู้แทนภาคเอกชนเห็นว่า หากเป็นไปได้ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาผ่อนผันการออกข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการนำเข้าสินค้าเกษตรสำคัญที่ใช้เป็นอาหารสัตว์จากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง ถั่วลิสง มันสำปะหลัง และสตาร์ชจากมันสำปะหลัง ตลอดจนผ่อนผันการนำเข้าไม้ซุงและไม้แปรรูปจากเมียนมา เพื่อมาใช้ในการผลิตและจำหน่ายภายในประเทศไทย ส่วนกรณีของสินค้าอุตสาหกรรมที่ควรผ่อนผันออกข้อกำหนดเกี่ยวกับการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมให้สะดวกขึ้น ได้แก่ น้ำมันเบนซิน และน้ำมันดีเซล โดยเฉพาะด้านการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรองรับและการอำนวยความสะดวกในการส่งออกผ่านด่านทางบกและด่านทางน้ำที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้ได้เพิ่มขึ้น

3. การปรับกฎระเบียบของไทยควรพิจารณาถึงกรอบความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี เช่น กรอบองค์การการค้าโลก กรอบอาเซียน กรอบอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง และกลุ่มทวิภาคีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สอดคล้องกับบทบัญญัติภายใต้กรอบความตกลงฯ ตลอดจนพิจารณาเข้าร่วมในอนุสัญญาหรือพิธีสารต่างๆ ที่เป็นประโยชน์มากขึ้น เช่น การขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศ การยอมรับการขนส่งผ่านแดน เป็นต้น

4. การเจรจาพัฒนาความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ข้ามแดนกับต่างประเทศ

กัมพูชา

ในการพัฒนาความสัมพันธ์ทางถนนระหว่างไทยกับกัมพูชา นั้น ฝ่ายไทยควรให้ความสำคัญกับเจรจาสหสิทธิการจราจรกับกัมพูชาทั้งในรูปแบบของ (1) การเจรจาแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรแบบทวิภาคี ซึ่งอาจรวมถึงเส้นทางต่างๆ ที่ไม่ครอบคลุมภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจที่กำหนดไว้ใน GMS ได้ เช่น เส้นทางบ้านแหลม (จันทบุรี) – จังหวัดพระตะบอง และเส้นทางบ้านผักกาด (จันทบุรี) – จังหวัดโพลิน เป็นต้น และ (2) การจัดทำ IICBTA (Initial Implementation of Cross Border Transport) ระหว่างประเทศที่เน้นใช้เฉพาะกับเส้นทางที่ครอบคลุมภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจที่กำหนดไว้ใน GMS เช่น เส้นทางอรัญประเทศ (สระแก้ว) – จังหวัดบันเตียเมียนเจย – พนมเปญ และเส้นทางคลองใหญ่ (ตราด) – จังหวัดเกาะกง – จังหวัดสีหนุวิลล์

ในส่วนของภาคเอกชน ควรสานต่อการพัฒนาการจับมือเป็นพันธมิตรระหว่างผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการกัมพูชา ซึ่งมีความชำนาญด้านการขนส่งภายในพื้นที่ และมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อหน่วยงานราชการ เช่น ศุลกากร และกระทรวงโยธาธิการและขนส่งของกัมพูชา

ลาว

ในการพัฒนาความสัมพันธ์ทางถนนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว นั้น ฝ่ายไทยควรให้ความสำคัญกับการยกระดับความร่วมมือของภาคเอกชน โดยเฉพาะการผลักดันการจัดตั้ง “คณะกรรมการร่วม สปป.ลาว – ไทย ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ” ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนภาคเอกชน (ขนส่งทางถนน ตัวแทนออกของรับอนุญาต ตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง ศูนย์รวบรวมกระจายสินค้า ขนส่งทางราง ฯลฯ) ภายใต้การสนับสนุนของภาครัฐ สปป.ลาว-ไทย (ขนส่ง การค้า และศุลกากร) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหารูปแบบการดำเนินธุรกิจระหว่างกัน เพื่อสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการของทั้งสองประเทศ แสวงหาประโยชน์ร่วมกันของผู้ประกอบการของทั้งสองประเทศให้มากขึ้น ปรับปรุงบริการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศให้ครบวงจร ช่วยเหลือด้านการป้อนสินค้าเพื่อลดต้นทุนเที่ยวเปล่า ลดต้นทุนโลจิสติกส์ ลดระยะเวลาในการจัดส่งสินค้าของทั้งสองประเทศ โดยเส้นทางนำร่องที่ทั้งสองฝ่ายให้ความสนใจ ได้แก่ ไทย (นครพนม) – ลาว (คำม่วน) – เวียดนาม (ตอนเหนือ) ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร นอกจากนี้ ภาครัฐและเอกชนไทยควรประชาสัมพันธ์ให้รถบรรทุกของไทยชะลอความเร็วในเส้นทางที่มีความลาดชันมาก (เช่น R3)

เมียนมา

ในการพัฒนาความสัมพันธ์ทางถนนระหว่างไทยกับเมียนมานั้น ฝ่ายไทยควรให้ความสำคัญกับการเจรจาแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรภายใต้ GMS CBTA โดยเฉพาะการเร่งรัดดำเนินการในเรื่องร่างบันทึกความเข้าใจการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรในการขนส่งข้ามแดนระหว่างเมืองเมียวดี (เมียนมา) กับแม่สอด (ไทย) และ (2) ร่างบันทึกความเข้าใจการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรในการขนส่งข้ามแดนระหว่างเมืองท่าขี้เหล็ก (เมียนมา) กับแม่สาย (ไทย)

นอกจากนี้ ในส่วนของการดำเนินการของภาคเอกชน ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาคู่ค้ากับเมียนมาเนื่องจากผู้ประกอบการไทยยังไม่มี ความชำนาญด้านการผ่านแดนและระเบียบปฏิบัติด้านพิธีการศุลกากรของเมียนมา เนื่องจากกฎระเบียบของเมียนมายังไม่โปร่งใส มีขั้นตอนติดต่อนมาก วิธีปฏิบัติของเจ้าหน้าที่เมียนมามีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ และมีความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน อีกทั้งรัฐบาลเมียนมาไม่เปิดให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลด้านสิทธิการจราจรขนส่งใน GMS และไม่เปิดให้ภาคเอกชนให้ข้อคิดเห็นการจัดทำความตกลงการค้าและการขนส่งชายแดน และไม่เปิดให้ภาคเอกชนให้ข้อคิดเห็นการปรับกฎระเบียบต่างๆ ให้ทันสมัย ทำให้ต้องอาศัยผู้ประกอบการท้องถิ่นที่มีประสบการณ์มากแล้วส่งมอบสินค้าบริเวณชายแดนไทย-เมียนมา เพื่อให้หุ้นส่วนธุรกิจเมียนมารับช่วงขนส่งต่อไป หรืออาจพิจารณาจัดตั้งกิจการร่วมทุนในเมียนมาสำหรับกิจการที่มีความพร้อมเพื่อให้บริการขนส่งต่อเนื่องตลอดเส้นทาง

มาเลเซีย

ผลักดันให้มีการเพิ่มโควตาการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนน จากเดิมที่จำกัดอยู่เพียง 30,000 ตัน/ปี เป็น 60,000 ตัน/ปี ซึ่งเป็นการเจรจาปรับปรุงบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้า

นำเข้ายางจากถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ ที่เคยลงนามไว้ในปี 2522 เพื่อให้มาเลเซียยอมให้ขนส่งสินค้านำเข้ายาง 5 ประเภท ได้แก่ ปลา สัตว์น้ำที่มีเปลือกหุ้มตัว หอย เนื้อสัตว์แช่เย็นหรือแช่แข็ง ผลไม้ ผักสดแช่เย็นหรือแช่แข็งทางถนนจากประเทศไทยผ่านประเทศมาเลเซียไปยังสิงคโปร์

การเจรจาด้านการขนส่งทางถนนภายใต้กรอบอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

พิจารณาผลักดันให้มีการเจรจาเพื่ออำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งเป็นกรอบที่รัฐบาลให้ความสนใจผลักดันงานด้านโลจิสติกส์ชายแดนมากที่สุด ดังนี้

1) พิจารณาขอให้ประเทศเพื่อนบ้านเปิดตลาดการขนส่งด้วยรถบรรทุกทุกขนาดเล็กน้อยที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมไม่เกิน 3.5 ตัน ให้สามารถทำการขนส่งระหว่างประเทศได้โดยไม่ต้องอยู่ภายใต้ข้อจำกัดด้านโควตา อย่างไรก็ตาม จะต้องมีการยอมรับมาตรฐานทางเทคนิคของรถ และระบุเส้นทางที่เดินทางได้

2) พิจารณาเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านให้รถบรรทุกสามารถข้ามแดนได้ระยะ 25 กิโลเมตร จากพรมแดนที่กำหนดให้เป็นด่านถาวร เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นได้

3) ประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญในการเจรจาในระยะเริ่มต้น ได้แก่ การสร้างมาตรฐานเชิงเทคนิคให้เป็นแบบเดียวกัน มาตรฐานน้ำหนักและขนาดรถ มาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งและผู้จัดการขนส่ง พิธีการศุลกากร หลังจากนั้น ค่อยทำการเจรจาแบบค่อยเป็นค่อยไปในประเด็นที่มีความสำคัญ เช่น เพื่อแลกเปลี่ยนโควตาการขนส่งสินค้า เส้นทางอนุมัติ การอำนวยความสะดวกทางการขนส่งและการค้า การติดตามและตรวจสอบสินค้า การประกันภัยบุคคลที่สาม และการประกันภัย การขนส่งผ่านแดน การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

4) ในการเจรจา ประเทศไทยและอาเซียนอื่นๆ จะต้องคำนึงถึงระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และระบบขนส่งที่แตกต่างกันระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนความพร้อมของผู้ให้บริการและเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนกลางและภูมิภาค

5) ในการเจรจาด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศนั้น มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง การค้า และความมั่นคงปลอดภัยควบคู่กันไป จึงต้องมีการทำงานที่ประสานงานกันระหว่างผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วม ซึ่งประเด็นที่เจรจาจะมีทั้งประเด็นในด้านหลักการและประเด็นรายละเอียดต่างๆ ที่ต้องใช้เจ้าหน้าที่ระดับบริหารและระดับปฏิบัติการทำงานควบคู่กันไป

สารบัญ

บทที่ 1 บทนำ	1
1. ความสำคัญและที่มาของปัญหา.....	1
2. วัตถุประสงค์หลัก.....	2
3. ขอบเขตของการวิจัย.....	3
4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
บทที่ 2 ภาพรวมการพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน	5
1. นิยามการค้าชายแดน	5
2. การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน.....	6
3. กรอบความร่วมมือที่ไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดน	17
4. ยุทธศาสตร์ของไทยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการค้าชายแดน.....	35
5. สรุป	42
บทที่ 3 กรอบความตกลงด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศที่มีผลต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน	45
1. บทนำ.....	45
2. กรอบความตกลงระดับโลกที่เกี่ยวข้องกับการค้าสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน.....	45
3. กรอบความตกลงอาเซียนที่เกี่ยวข้องกับการค้าสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน	57
4. กรณีศึกษาการบริหารขนส่งข้ามแดนในสหภาพยุโรปก่อนการรวมตัวเป็นสหภาพยุโรปอย่างสมบูรณ์	90
บทที่ 4 มาตรการและกฎระเบียบการค้าและโลจิสติกส์ของไทยที่ไม่เอื้อต่อการค้าข้ามแดนและผ่านแดน.....	98
1. บทนำ.....	98
2. กฎระเบียบหลักที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน.....	99
3. กฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน.....	156
4. สรุป.....	164
บทที่ 5 กฎระเบียบของประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนจากไทย	173
1. กฎระเบียบของ สปป.ลาว ที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนจากไทย	173
2. กฎระเบียบของกัมพูชาที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนจากไทย	179

3. กฎระเบียบของประเทศมาเลเซียที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน.....	181
4. กฎระเบียบของเมียนมาที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนจากไทย.....	183
บทที่ 6 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.	188
1. บทสรุป.....	188
2. ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา.....	198

1. ความสำคัญและที่มาของปัญหา

ปัจจุบันอาเซียนและไทยให้ความสำคัญอย่างมากต่อการปรับตัวสู่การรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) โดยสนับสนุนการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และการลงทุนภายในภูมิภาคอย่างเสรีเพื่อส่งเสริมให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวโดยในส่วนของไทยได้เร่งดำเนินการตามข้อผูกพันด้านการค้าสินค้าเกษตร สินค้าอุตสาหกรรม บริการ การลงทุนให้แล้วเสร็จภายในปี 2558 ตลอดจนมีการเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบและการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งทั้งทางบก น้ำ และอากาศภายในภูมิภาคอาเซียนและนอกภูมิภาคภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ อาทิ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) เขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) และกรอบความร่วมมือแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) เพื่อเสริมศักยภาพของไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคและยกระดับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

แม้ว่าไทยและอาเซียนจะประสบความสำเร็จในการลด/ยกเว้นภาษีนำเข้าและส่งออก โดยสามารถยกเว้นรายการสินค้าอุตสาหกรรมและสินค้าเกษตรเกือบทั้งหมดได้ภายในปี 2558 อีกทั้งเข้าเป็นภาคีความตกลงการขนส่งและโลจิสติกส์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (AFAMT) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน (AFAFIST) ความตกลงการยอมรับหนังสือตรวจรับรองยานพาหนะที่ใช้บรรทุกสินค้าในอาเซียน ความตกลงจัดตั้งการให้บริการเบ็ดเสร็จในที่เดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window) และความตกลงการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS-CBTA) เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม อาเซียนยังไม่ได้ออกกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่อปฏิบัติตามบทบัญญัติภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศ รวมทั้งยังคงใช้มาตรการที่มีใช่อื่นๆ (Non-tariff Measure - NTM) ที่ไม่เอื้อต่อการเปิดตลาดการค้าเสรี อาทิ กฎระเบียบมาตรฐานสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช กฎระเบียบมาตรฐานสินค้า กฎระเบียบการขอใบอนุญาตรับรองการนำเข้าและส่งออก กฎกีดกันกำเนิดสินค้า กฎระเบียบศุลกากร กฎระเบียบการเคลื่อนย้ายและขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน กฎระเบียบด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กฎระเบียบการรับประกันภัยสินค้า กฎระเบียบการกำหนดจุดเก็บพักสินค้าระหว่างประเทศ กฎระเบียบด่านและเส้นทางอนุมัติให้ขนส่งระหว่างประเทศ โดยในส่วนของประเทศไทย มี

กฎระเบียบ โลจิสติกส์และการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมไม่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า อยู่ในความรับผิดชอบของหลายหน่วยงาน อาทิ กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวง อุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงวัฒนธรรม และกระทรวงกลาโหม เป็นต้น ซึ่งยังไม่นับรวมกฎระเบียบต่างๆ ของประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอีก เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งของประเทศไทยและอาเซียนขาดการรับรู้ อย่างเพียงพอในการใช้ประโยชน์จากการค้าเสรีและการใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์และการคมนาคมภายใต้อาเซียน เป็นต้น

ผลจากการขาดการปฏิบัติตามบทบัญญัติภายใต้ความตกลงระหว่างประเทศ การที่แต่ละหน่วยงานของไทยและอาเซียนยังคงมีมาตรการ NTM ดังกล่าวข้างต้น รวมทั้งความไม่พร้อมของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องล้วนก่อให้เกิดที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดนอย่างเสรี ทำให้จำเป็นต้องมีการจัดทำ **โครงการศึกษากฎระเบียบโลจิสติกส์และการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน** เพื่อระบุกฎระเบียบของไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า การประเมินผลดีและผลเสียจากการปรับกฎระเบียบฯ ข้างต้น รวมทั้งเพื่อสร้างองค์ความรู้เพื่อเผยแพร่และสร้างความเข้าใจแก่ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และวิชาการเพื่อใช้ประโยชน์จาก AEC และการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ในภูมิภาคมากขึ้น

2. วัตถุประสงค์หลัก

1. ศึกษาความตกลงด้านการค้าและการขนส่งของไทยและอาเซียนและระบุกฎระเบียบการค้าและโลจิสติกส์ที่ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดนโดยครอบคลุมกฎระเบียบของไทยและกฎระเบียบของประเทศเพื่อนบ้าน
2. ศึกษาโอกาส ปัญหาอุปสรรค และความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคในการปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนอย่างเสรี และประเมินผลดีและผลเสียจากการปรับกฎระเบียบข้างต้น
3. มีฐานข้อมูลของกฎระเบียบการค้าและโลจิสติกส์ของไทย และมีข้อเสนอแนะแนวทางในการปรับกฎระเบียบการค้าและโลจิสติกส์ของไทยที่ได้รับการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเสนอแนะแนวทางจัดทำข้อเสนอกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อปรับกฎระเบียบการค้าและโลจิสติกส์ให้เอื้อต่อการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

3. ขอบเขตของการวิจัย

1. ศึกษาความตกลงด้านการค้าและการขนส่งของไทยและอาเซียน อาทิ ความตกลงการค้าสินค้าในอาเซียน (ASEAN Trade in Goods Agreement-ATIGA) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (AFAMT) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน (AFAFIST) ความตกลงการยอมรับหนังสือตรวจรับรองยานพาหนะที่ใช้บรรทุกสินค้าในอาเซียน ความตกลงจัดตั้งการให้บริการเบ็ดเสร็จในที่เดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window) ความตกลงการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS-CBTA) รวมทั้งความตกลงที่อาเซียนทำกับประเทศคู่เจรจา ได้แก่ จีน ญี่ปุ่น เกาหลี อินเดีย ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ เป็นต้น และความตกลงด้านการค้าและโลจิสติกส์ในระดับพหุภาคีที่เกี่ยวข้องภายใต้องค์การการค้าโลกองค์การศุลกากรโลกและสหประชาชาติ เพื่อระบุประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์สำหรับสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมที่จะต้องมีการปรับปรุงกฎระเบียบของไทยเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน
2. ศึกษานโยบาย มาตรการ และกฎระเบียบการค้าและโลจิสติกส์ที่ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน โดยครอบคลุมกฎระเบียบของไทยที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กระทรวงพลังงาน กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงกลาโหม กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงวัฒนธรรม และธนาคารแห่งประเทศไทย ตลอดจนกฎระเบียบของประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ลาว เมียนมา กัมพูชา เวียดนาม และมาเลเซีย
3. ศึกษาโอกาส ปัญหาอุปสรรค และความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยเฉพาะจังหวัดชายแดนที่สำคัญในภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก และภาคใต้ ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนที่สำคัญของไทยสู่ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อประเมินข้อเท็จจริง ข้อคิดเห็น และความพร้อมในการปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนอย่างเสรี ตลอดจนประเมินผลดีและผลเสียจากการปรับปรุงกฎระเบียบข้างต้น

4. เสนอแนะแนวทางการปรับกฎระเบียบการค้าและโลจิสติกส์ของไทยที่ได้รับการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเสนอแนะแนวทางจัดทำข้อเสนอแนะกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อปรับกฎระเบียบการค้าและโลจิสติกส์ให้เอื้อต่อการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบและเข้าใจประเด็นสำคัญภายใต้ความตกลงด้านการค้าและการขนส่งของไทยและอาเซียนและสามารถระบุกฎระเบียบการค้าและโลจิสติกส์ที่ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดนโดยครอบคลุมกฎระเบียบของไทยและกฎระเบียบของประเทศเพื่อนบ้าน
2. ทราบโอกาส ปัญหาอุปสรรค และความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคในการปรับกฎระเบียบให้เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนอย่างเสรี และประเมินผลดีและผลเสียจากการปรับกฎระเบียบข้างต้น
3. มีฐานข้อมูลของกฎระเบียบการค้าและโลจิสติกส์ของไทยและมีข้อเสนอแนะแนวทางในการปรับกฎระเบียบการค้าและโลจิสติกส์ของไทยที่ได้รับการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และมีการจัดทำข้อเสนอแนะให้ประเทศเพื่อนบ้านเพื่อปรับกฎระเบียบการค้าและโลจิสติกส์ให้เอื้อต่อการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ภาพรวมการพัฒนาการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน

1. นิยามการค้าชายแดน

ตามนิยามทั่วไป การค้าชายแดน (border trade หรือ cross border trade) หมายถึง การซื้อ การขาย และการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือบริการระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งประกอบด้วย

1) การค้ารูปแบบปกติที่เป็นไปตามกฎระเบียบ (normal legal trade) เป็นการนำเข้าและส่งออกสินค้าอย่างเป็นทางการ (formal trade) มีการบันทึกข้อมูลสถิติการค้าระหว่างประเทศและมีการปฏิบัติตามระเบียบพิธีการศุลกากร หรือบางประเทศเรียกว่าเป็นการค้าที่เป็นทางการ (official trade) และการค้าในตลาดสว่าง (white market) เป็นต้น

2) การค้าที่ไม่เป็นทางการ (unofficial trade) เป็นการค้าที่ไม่เป็นทางการ (informal trade) ไม่ได้มีการปฏิบัติตามระเบียบพิธีการศุลกากรโดยใช้เงินสกุลชายแดน การลักลอบซื้อขายโดยไม่ชำระภาษี หรือบางประเทศเรียกว่าเป็นการค้าใต้ดิน (underground trade) การค้าที่ไม่มีการบันทึกข้อมูลสถิติการค้า (unrecorded trade) การค้าในตลาดมืด (black market) หรือการค้าในตลาดสีเทา (grey market) มีทั้งการซื้อขายสินค้าที่ถูกต้องตามกฎหมายแต่ต้องการหลีกเลี่ยงการเสียภาษี (รวมภาษีนำเข้า ภาษีสรรพสามิต ภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีการค้า) การซื้อขายระหว่างพ่อค้าเร่ขายชายแดน ตลอดจนรวมถึงการซื้อขายสินค้าที่ต้องการหลีกเลี่ยงการขออนุญาตส่งออกและนำเข้าตามกฎหมาย นอกจากนี้ ในบางประเทศยังมีสินค้าที่ผิดต่อกฎหมาย (illegal product) มีการค้าชายชายแดน เช่น สินค้าละเมิดลิขสิทธิ์ ผลิตภัณฑ์จากป่า เป็นต้น

กลุ่มสินค้าที่ไม่ผิดกฎหมาย (legal product) ที่สำคัญที่นานาประเทศมักมีการค้าชายชายแดนเพื่อสนับสนุนการค้าของชุมชนท้องถิ่นของประเทศตนกับประเทศเพื่อนบ้านโดยให้การผ่อนปรนเป็นพิเศษในการค้าและการเดินทางผ่านเข้าออกของประชาชนเพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวชายแดน ได้แก่ สุรา บุหรี่ อาหารสด อาหารแห้ง อาหารทะเล อาหารสำเร็จรูป ปศุสัตว์ ัญพืช เครื่องดื่ม ผลิตภัณฑ์เกษตร ผัก ผลไม้ เสื้อผ้า รองเท้า เครื่องประดับ ผลิตภัณฑ์บำรุงผิว ยาและเวชภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ไม้ เครื่องใช้ไฟฟ้า จักรยาน ยานยนต์และชิ้นส่วน เครื่องจักรกลเกษตร และสินค้าอุปโภคบริโภคทั่วไป โดยหลายประเทศในโลกมีนโยบายสนับสนุนการค้าชายแดนและตลาดการค้าชายแดน โดยเฉพาะในกรณี que ประเทศคู่ค้าหลักเป็นประเทศเพื่อนบ้าน ดังนี้

- ภูมิภาคยุโรปมีตลาดการค้าชายแดนที่สำคัญ อาทิ (1) การค้าชายแดนระหว่างประเทศรัสเซียกับประเทศยูเครน (2) การค้าชายแดนระหว่างประเทศเดนมาร์ก สวีเดน นอร์เวย์ ฟินแลนด์ และเอสโตเนีย (3) การค้าชายแดนระหว่างเยอรมนีกับสวิตเซอร์แลนด์ (4) การค้าชายแดนระหว่างประเทศไอร์แลนด์กับสหราชอาณาจักร และ (5) การค้าชายแดนระหว่างประเทศโครเอเชียกับบอสเนียและเฮอร์เซโกวีนา
- ภูมิภาคแอฟริกา มีตลาดการค้าชายแดนที่สำคัญ ได้แก่ (1) การค้าชายแดนระหว่างประเทศแอฟริกาใต้ ซิมบับเว แซมเบีย และมาลาวี และ (2) การค้าชายแดนระหว่างประเทศอูเกนดา ชูตแลนด์ คองโก รวันดา แทนซาเนีย บุรุนดี และเคนยา
- ภูมิภาคเอเชีย มีตลาดการค้าชายแดนที่สำคัญ อาทิ (1) การค้าชายแดนระหว่างประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย (รัฐยะโฮร์บารู) และอินโดนีเซีย (เกาะบาตัม จังหวัดหมู่เกาะรีเยา) (2) การค้าชายแดนระหว่างประเทศจีน (มณฑลกว่างตู่) กับเขตปกครองพิเศษฮ่องกง และเขตปกครองพิเศษมาเก๊า (3) การค้าชายแดนระหว่างประเทศจีน (เมืองหลู่ลี่ มณฑลยูนนาน) กับเมียนมา (เมืองมูโซ รัฐฉาน) (4) การค้าชายแดนระหว่างประเทศอินเดีย (เมืองมอเรีย รัฐมณีปุระ) กับเมียนมา (เมืองตามู เขตมณฑลละแวก) (5) การค้าชายแดนระหว่างภาคใต้ของประเทศไทย (4 จังหวัดชายแดนภาคใต้) กับตอนเหนือของประเทศมาเลเซีย (รัฐเกดะห์ รัฐเปอรลิส รัฐเปรัก และรัฐกลันตัน) (6) การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย (ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ) กับ สปป.ลาว (7) การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย (ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคตะวันออก) กับกัมพูชา และ (8) การค้าชายแดนระหว่างประเทศไทย (ภาคเหนือ ภาคตะวันตก และภาคใต้ตอนบน) กับเมียนมา เป็นต้น

2. การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.1 ด้านการค้าชายแดนของไทย

ประเทศไทยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเศรษฐกิจและเมืองชายแดนอยู่จำนวนมาก อาทิ กระทรวงมหาดไทย สภาความมั่นคงแห่งชาติ กระทรวงกลาโหม กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานปรมาณู กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงแรงงาน และกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ในภาพรวมของไทย หน่วยงานประสานงานด้านการพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน ได้แก่ กระทรวงมหาดไทย ซึ่ง

เป็นหน่วยงานรับผิดชอบด้านการตรวจคนเข้าเมืองและการจัดตั้งประตูการค้า การเดินทาง และการท่องเที่ยวตามแนวชายแดนของไทย

นิยามการค้าชายแดน (border trade) ตามกฎระเบียบของรัฐบาลไทย หมายถึง การค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย เมียนมา ลาวและกัมพูชา การส่งออกและนำเข้าผ่านทางจุดผ่านแดนที่จัดตั้งขึ้นบริเวณชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างเป็นทางการค้าตามประกาศกระทรวงมหาดไทยภายใต้กฎหมายตรวจคนเข้าเมือง ประกอบด้วย (1) จุดผ่านแดนถาวร (2) จุดผ่านแดนชั่วคราว และ (3) จุดผ่อนปรนเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว ปัจจุบันจุดผ่านแดนฯ มีดังนี้

2.2 จุดผ่านแดนถาวร

จุดผ่านแดนถาวร (permanent border checkpoint) เป็นช่องทางเข้าออกที่รัฐบาลทั้งสองประเทศเปิด มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนของทั้งสองประเทศ บุคคลของประเทศที่สาม นักท่องเที่ยว และยานพาหนะสามารถสัญจรไปมาเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว โดยได้รับความเห็นชอบจากรัฐบาลทั้งสองประเทศ ในส่วนของไทย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทยซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติคนเข้าเมือง พ.ศ.2522 เพื่อเปิดจุดผ่านแดนถาวรตามที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบและจะมีผลบังคับใช้เมื่อประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หลักเกณฑ์ที่ใช้สำหรับพิจารณาเปิดจุดผ่านแดนของรัฐบาลจะพิจารณาความเห็นของสภาความมั่นคงแห่งชาติ และความเห็นต้องสอดคล้องกันอย่างเป็นทางการของรัฐบาลไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยคำนึงถึงปริมาณของคนและสินค้าเข้าออก ความพร้อมของเส้นทางคมนาคม และหน่วยงานที่จะปฏิบัติ ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น เช่น ปัญหาความมั่นคง และปัญหาเส้นเขตแดน เป็นต้น

จุดผ่านแดนถาวรเป็นด่านขนาดใหญ่ มีปริมาณการค้ามาก และมีเส้นทางคมนาคมที่สะดวก ปัจจุบันประเทศไทยมีจุดผ่านแดนถาวรทั่วประเทศที่เชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้าน รวม 42 จุด ดังแสดงตามตารางที่ 2-1 ถึงตารางที่ 2-4

ตารางที่ 2-1 จุดผ่านแดนถาวรบริเวณชายแดนไทย-เมียนมา มี 5 จังหวัด รวม 6 แห่ง

ลำดับ	จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของเมียนมา	เวลาเปิด/ปิด	มูลค่าส่งออกปี 57 และ สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่านำเข้าปี 57 และ สินค้านำเข้าสำคัญ
1	เชียงราย	ด่านพรมแดนแม่สายแห่งที่ 1 บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำสาย บ้านแม่ สาย ต.เวียงพางคำ อ.แม่สาย	จังหวัดท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน รัฐฉานมีประชากรรวม 5.82 ล้านคน ส่วนใหญ่เป็น คนไทใหญ่ พม่า จีน ว้า ลีซอ มูเซอ และปะหล่อง (เป็นพื้นที่มีกองกำลังแบ่งแยกดินแดนของชนกลุ่ม น้อย)	6.30 – 21.00 น. ทุกวัน	11,575 ล้านบาท เชื้อเพลิง สุรา เบียร์ รถยนต์ และส่วนประกอบ เครื่องดื่ม เหล็ก ยางรถ เครื่องจักร ปูน ซีเมนต์ ขนมันปิ้ง บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป ปรุงสำเร็จ อาหารสำเร็จรูป	577 ล้านบาท ผลิตภัณฑ์ไม้ ไขขาว เครื่อง แต่งกาย เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องประดับเทียม ทานาคา เครื่องจักร เบาะ/พูก แว่นตา กันแดด
2		ด่านพรมแดนแม่สายแห่งที่ 2 บริเวณด่านศุลกากรแม่สาย บ้านสันผักอี๋ ต.แม่สาย อ.แม่สาย				
3	ตาก	ด่านพรมแดนแม่สอด บริเวณเชิงสะพาน มิตรภาพไทย-เมียนมา ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด	จังหวัดเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง รัฐกะเหรี่ยงมีประชากรรวม 1.57 ล้านคน ส่วนใหญ่ เป็นคนกะเหรี่ยง กะยัน พม่า ไทยใหญ่ ปะโอ และ มอญ (เป็นพื้นที่มีกองกำลังแบ่งแยกดินแดนของชน กลุ่มน้อย)	5.30-20.30 น. ทุกวัน	55,957 ล้านบาท น้ำมันสำเร็จรูป โทรศัพท์ เบียร์ เครื่องจักร โทรศัพท์ ขนมปังกรอบ กาแฟผง รองเท้าแตะ รถจักรยานยนต์ รถแทรกเตอร์ ยารักษาโรค ครีมเทียม ปูนซีเมนต์ ผงซักฟอก	3,491 ล้านบาท โค/กระบือมีชีวิต เฟอร์นิเจอร์ไม้ ถั่วลิสง พริก แห้ง แร่พลวง หอมใหญ่ อวนจับปลา รถจักรยานเก่า ถั่วเขียว เมล็ดงา อาหาร ทะเล
4	ระนอง	ครอบคลุมพื้นที่ (1) ด้านตรวจคนเข้า เมือง อ.เมือง (2) ท่าเทียบเรือสะพาน ปลา ต.บางริน (3) ปากน้ำระนอง ต. ปากน้ำ และ (4) ท่าเทียบเรือบ้านอันดา มันคลับ ต.ปากน้ำ อ.เมือง	อำเภอเกาะสอง เขตตะนาวศรี เขตตะนาวศรีมีประชากร 1.41 ล้านคน ส่วนใหญ่ เป็นคนพม่า ยะไข่ และมอญ (เป็นพื้นที่ปกครอง แบบเขตไมใช่รัฐ เนื่องจากไม่มีกองกำลังแบ่งแยก ดินแดนของชนกลุ่มน้อย)	6.30 – 24.00 น. ทุกวัน	18,496 ล้านบาท ปิโตรเลียม ปูน อุปกรณ์ที่ใช้ ในโครงการขุดเจาะ ท่อผนัง เครื่องต้มให้พลังงาน สุรา เหล็ก อุปกรณ์ก่อสร้าง กาแฟ อาหารสำเร็จรูป รถจักรยานยนต์	1,503 ล้านบาท อุปกรณ์ขุดเจาะ น้ำมันหล่อลื่นในงานขุดเจาะ สัตว์น้ำ ปลาป่น ถ่านไม้ เครื่องจักรและอุปกรณ์ขุด เจาะ ท่อเหล็ก แร่ดีบุก
5	กาญจนบุรี	บ้านขุนน้ำร้อน หมู่ที่ 12 ต.บ้านเก่า อ.เมืองกาญจนบุรี	บ้านทิกี เมืองทวาย ภาคตะนาวศรี	6.00 – 20.00 ทุกวัน	840 ล้านบาท อาหารเสริมและนม เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ เครื่องปรุงรส น้ำมันปาล์ม เครื่องจักรเกษตร สุกร ปุ๋ย	700 ล้านบาท ปลาทุสแซเย็น ปลาหมึก สด ปูทะเล โค

รายงานฉบับสมบูรณ์

การศึกษากฎระเบียบโลจิสติกส์และการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน

ลำดับ	จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของเมียนมา	เวลาเปิด/ปิด	มูลค่าส่งออกปี 57 และ สินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่านำเข้าปี 57 และ สินค้านำเข้าสำคัญ
6	ประจวบ คีรีขันธ์	เป็นจุดผ่อนปรนพิเศษชายแดนไทย- เมียนมา หมู่ 6 ต.คลองวาฬ อ.เมือง	บ้านมุดอง จ.มะริด เขตตะนาวศรี	8.00 – 18.00 ทุกวัน	96.36 ล้านบาท วัสดุก่อสร้าง ปูนซิเมนต์ ผลิตภัณฑ์เหล็ก สินค้า อุปโภคบริโภค	28.97 ล้านบาท สินค้าประมง ไม้แปรรูป ถั่ว งา

ตารางที่ 2-2 จุดผ่านแดนถาวรบริเวณชายแดนไทย - สปป.ลาว มี 9 จังหวัด จำนวน 20 แห่ง

ลำดับ	จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของลาว	เวลาเปิด/ปิด	มูลค่าส่งออกปี 57 และสินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่านำเข้าปี 57 และสินค้านำเข้าสำคัญ
1	เชียงราย	ด่านพรมแดนเชียง ของ (ท่าเรือบัก) บ้านหัวเวียง ต.เวียง อ.เชียงของ	เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว แขวงบ่อแก้วมีประชากรรวม 0.17 ล้านคน โดยเป็นคนลาว ลื้อ ไทใหญ่ และม้ง	8.00-18.00 น. ทุกวัน	11,993 ล้านบาท น้ำมันดีเซล เครื่องอุปโภคบริโภค ผลไม้สด ยางพารา น้ำมันเบนซิน วัสดุก่อสร้าง วัสดุก่อสร้าง ถั่ว ปลาตาก แห้ง รถยนต์นั่ง เหล็กเส้น (สินค้ามากกว่าครึ่งหนึ่งเป็น สินค้าที่ส่งออกผ่านแดนจากไทย ผ่านลาว ไปจีนและ เมียนมาผ่านเส้นทาง R3)	3,286 ล้านบาท ผักผลไม้สด เครื่องจักร ดอกไม้ แก๊สอาร์กอน ใบ ยาสูบ น้ำมัน ไม้แปรรูป รถบรรทุกหกล้อ (สินค้า เกือบทั้งหมดนำเข้าจากจีน ผ่านแดนลาวมายังไทย โดยใช้เส้นทาง R3)
2		จุดผ่านแดนถาวร สะพานมิตรภาพ 4 บ.ดอนมทวน ต. เวียง อ.เชียงของ		8.00 – 20.00 น. ทุกวัน		
3		ด่านพรมแดนเชียง แสน บ้านเวียงใต้ ต. เวียง	เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว	8.00-18.00 น. ทุกวัน	27,135 ล้านบาท ชิ้นส่วนไก่แช่แข็ง โค/กระบือมีชีวิต เนื้อกระบือแช่แข็ง น้ำมันดีเซล ยางแผ่น รถยนต์ปรับสภาพ น้ำมันปาล์ม กระเทียมแดง (สินค้าส่วนใหญ่ส่งไปจีนโดยขนส่งทางเรือ ตามลำน้ำโขง)	702 ล้านบาท ทับทิม เมล็ดทานตะวัน มันฝรั่ง กระเทียม เมล็ดพืช ทอง เหล็กคาน้ำดื่ม แอปเปิ้ล ใยยาสูบแห้ง (สินค้า ส่วนใหญ่นำเข้าจากจีนโดยขนส่งทางเรือลงตาม แม่น้ำโขง)
4		ด่านพรมแดนท่าเรือ พาณิชย์เชียงแสน บ้านสบกก ต.บ้าน แซว อ.เชียงแสน	เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว	8.00-18.00 น. ทุกวัน		
5		จุดผ่านแดนถาวร สามเหลี่ยมทองคำ ม.1 บ้านสบรวก ต. เวียง อ.เชียงแสน	ด่านสามเหลี่ยมทองคำ เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว	6.00–20.00 น. ทุกวัน	-	-
6	น่าน	ด่านพรมแดนห้วย โกน บ.ห้วยโกน อ.เฉลิมพระเกียรติ	เมืองเงิน แขวงไชยะบุรี แขวงไชยะบุรีมีประชากรรวม 0.382 ล้านคน	8.00-20.00 น. ทุกวัน	4,422.3 ล้านบาท ปิโตรเลียม เหล็กเส้น ปูน วัสดุก่อสร้าง	187.2 ล้านบาท ลูกเต๋อย ไม้แปรรูป ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์
7	เลย	ด่านพรมแดนบ้านนา กระเซิง บริเวณ สะพานมิตรภาพข้าม แม่น้ำเหือง ต.อาฮี อ.ท่าลี่	บ้านปากหมอ เมืองแก่นท้าว แขวงไชยะบุรี	8.00-18.00 น. ทุกวัน	8,609.6 ล้านบาท อุปกรณ์ก่อสร้าง ปิโตรเลียม รถแทรกเตอร์ สินค้าอุปโภค บริโภค รถยนต์ เมล็ดพันธุ์ข้าวโพด	785.8 ล้านบาท ข้าวโพด ไม้แปรรูป งาม ลูกเต๋อย บานประตูหน้าต่าง ถั่วแดง

รายงานฉบับสมบูรณ์

การศึกษากฎระเบียบโลจิสติกส์และการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน

ลำดับ	จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของลาว	เวลาเปิด/ปิด	มูลค่าส่งออกปี 57 และสินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่านำเข้าปี 57 และสินค้านำเข้าสำคัญ
8		ด่านพรมแดนเชียงคาน บ้านเชียงคาน ต.เชียงคาน อ.เชียงคาน	เมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์	8.00-18.00 น. ทุกวัน	682.9 ล้านบาท ยานพาหนะและส่วนประกอบ สินค้าอุปโภคบริโภค	126.9 ล้านบาท ไม้ ไม้แปรรูป แร่
9		ด่านพรมแดนบ้านคกไฟ่ บ.คกไฟ่ ต.ปากชม อ.ปากชม	เมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์	8.00 -16.00 น. จันทร์ – ศุกร์	(ไม่มีข้อมูล) สินค้าอุปโภคบริโภค	(ไม่มีข้อมูล) ไม้แปรรูป แร่ ของป่า
10	หนองคาย	ด่านพรมแดนหนองคาย ต.มีชัย อ.เมือง (บริเวณสะพานมิตรภาพที่ 1)	นครหลวงเวียงจันทน์ มีประชากร 1.1 ล้านคน	6.00-22.00 น. ทุกวัน	55,648.6 ล้านบาท ปิโตรเลียม เหล็ก รถบรรทุกใช้แล้ว รถยนต์ รถบดถนน เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องดื่ม	2,989.6 ล้านบาท แร่ เชื้อเพลิงแข็ง ไม้ ไม้แปรรูป ผลิตภัณฑ์จากพืช
11		ด่านพรมแดนท่าเรือหนองคาย (ท่าเรือหายโศก) ต.ในเมือง อ.เมือง จ.หนองคาย	นครหลวงเวียงจันทน์	8.00-16.00 น. ทุกวัน		
12	บึงกาฬ	ด่านพรมแดนบึงกาฬ (ท่าแพขนานยนต์) ต.วิศิษฐ์ อ.เมือง	เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ ซึ่งมีประชากร 0.21 ล้านคน	8.00-18.00 น. ทุกวัน	2,651.7 ล้านบาท เครื่องดื่ม อุปกรณ์ยานยนต์ ตู้เย็น ปิโตรเลียม ยาง อุปกรณ์ไฟฟ้า	438.3 ล้านบาท ไม้แปรรูป มันสำปะหลัง วัสดุ/อุปกรณ์ตกแต่งบ้าน ทำจากไม้
13	นครพนม	ด่านพรมแดนบ้านเวินพระบาท เทศบาลเมือง	เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน ซึ่งมีประชากร 0.34 ล้านคน	6.00-22.00 น. ทุกวัน	38,261.4 ล้านบาท เครื่องดื่ม ปิโตรเลียม กระเบื้อง เหล็ก เครื่องใช้ไฟฟ้า	12,215.0 ล้านบาท เสื้อผ้า มอเตอร์ไฟฟ้า ไม้แปรรูป ผ้าผืน
14		ด่านพรมแดนนครพนม สะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม คำม่วน)		6.00-22.00 น. ทุกวัน		
16	มุกดาหาร	ด่านพรมแดนมุกดาหาร บริเวณสะพานมิตรภาพ 2	เมืองโกสอนทมิวิหาร แขวงสะหวันนะเขต มีประชากร 0.83 ล้านคน	6.00-22.00 น. ทุกวัน	34,864.6 ล้านบาท ปิโตรเลียม	25,060.2 ล้านบาท ทองแดง เครื่องรับวิทยุ/โทรทัศน์ แผ่นบันทึกข้อมูล เสื้อผ้า จักรยานยนต์ ไม้แปรรูป

ลำดับ	จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของลาว	เวลาเปิด/ปิด	มูลค่าส่งออกปี 57 และสินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่านำเข้าปี 57 และสินค้านำเข้าสำคัญ
		ต.บางทรายใหญ่ อ.เมือง			อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์และคอมพิวเตอร์ ปีโตรเลียม น้ำตาลทราย สินค้าอุปโภคบริโภค	
17		ด่านพรมแดนท่า เทียบเรือท่าข้าม เทศบาลเมือง	เมืองคันทะบูลี แขวงสะหวันนะเขต	6.00-18.00 น. ทุกวัน		
18	อุบลราชธานี	ด่านพรมแดนบ้าน ปากแซง ต.พะลาน อ.นาตาล	เมืองนครเพ็ง แขวงสาละวัน แขวงสาละวัน มีประชากรรวม 0.34 ล้านคน	8.00-18.00 น. ทุกวัน	2,301.1 ล้านบาท สินค้าอุปโภคบริโภค ยานพาหนะ วัสดุก่อสร้าง	59.0 ล้านบาท ไม้ ไม้แปรรูป กาแฟ
19		ด่านพรมแดนช่อง เม็ก อ.สิรินธร	เมืองปากเซ แขวงจำปาสัก มีประชากร 0.61 ล้านคน	6.00-20.00 น. ทุกวัน	10,552.0 ล้านบาท ปีโตรเลียม วัสดุก่อสร้าง สินค้าอุปโภคบริโภค เครื่องใช้ไฟฟ้า	1,609.1 ล้านบาท ไม้ ไม้แปรรูป สิ่งทอ กาแฟ
20	อุดรดิตถ์	ด่าน บ.ภูตู อ.บ้านโคก	เมืองปากลาย แขวงไชยะบุรี	6.00-20.00 น. ทุกวัน	5.36 ล้านบาท สินค้าอุปโภคบริโภค อาหาร ปีโตรเลียม ปุ๋ย เสื้อผ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า	4.45 ล้านบาท ถ่านไม้ เศษเหล็ก ซีเมนต์

ตารางที่ 2-3 จุดผ่านแดนถาวรบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชา มี 5 จังหวัด จำนวน 6 แห่ง

ลำดับ	จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของกัมพูชา	เวลาเปิด/ปิด	มูลค่าส่งออกปี 57 และสินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่านำเข้าปี 57 และสินค้านำเข้าสำคัญ
1	ศรีสะเกษ	ด่านพรมแดน ช่องสง่า ต.ไพร พัฒนา อ.ภูสิงห์	ช่องจวม อ.อัลลองเวง จ.อุดรมิชัย มีประชากรรวม 0.2 ล้านคน	7.00-20.00 น. ทุกวัน	642.9 ล้านบาท น้ำมันเชื้อเพลิง ปูน วัสดุก่อสร้าง รถยนต์นั่ง รถที่ใช้ใน การก่อสร้าง เครื่องจักรกลการเกษตร สินค้าอุปโภค บริโภค	34.4 ล้านบาท ผลิตภัณฑ์จากรากไม้
2	สุรินทร์	ด่านพรมแดน ช่องจอม ต.ด่าน อ.กาบเชิง	โอรส์เมียด อ.สำโรง จ.อุดรมิชัย	6.00-22.00 น. ทุกวัน	2,442 ล้านบาท น้ำมันเชื้อเพลิง สุรา เครื่องดื่มน้ำผลไม้ นมข้นหวาน กระเบื้อง วัสดุก่อสร้าง	270 ล้านบาท จักรยานใช้แล้ว รถเครนใช้แล้ว มันท่าปะหลัง ชิ้น พริกแห้ง
3	สระแก้ว	ด่านพรมแดนคลอง ลึก บ.คลองลึก อ. อรัญประเทศ	ปอยเปต อ.โอโธรว จ.บันเตียเมียนเจย มีประชากร 0.68 ล้านคน	6.00-22.00 น. ทุกวัน	59,509 ล้านบาท ชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ น้ำมันปาล์ม เครื่องจักรเกษตร เครื่องดื่ม รถยนต์ ปูนซีเมนต์ สินค้าอุปโภคบริโภค ครีม บำรุงผิว	13,092 ล้านบาท มันท่าปะหลัง ไอโซแทงค์ อุปกรณ์กล้องดิจิตอล มอเตอร์ไฟฟ้า เศษโลหะ
4	จันทบุรี	ด่าน บ.ผักกาด อ.โป่งน้ำร้อน	บ.คลองจะกร้อม จ.โพลิน	6.00-22.00 น. ทุกวัน	6,749 ล้านบาท น้ำมันเชื้อเพลิง ขนم เครื่องดื่ม ปูน ผลิตภัณฑ์ยาง อาหารสำเร็จรูป เครื่องใช้ไฟฟ้า	126 ล้านบาท มันท่าปะหลังเส้น หนักระบือ ชิ้นส่วนรองเท้า ปลา น้ำจืด ผัก ผลไม้
5		ด่าน บ.แหลม อ.โป่งน้ำร้อน	บ.กร้อมเรียง จ.พระตะบอง จ.พระตะบอง มีประชากร 1.1 ล้านคน	7-20 น. ทุกวัน กัมพูชา		
6	ตราด	ด่านพรมแดนบ้าน หาดเล็ก ต.หาดเล็ก อ.คลองใหญ่	จ.เกาะกง มีประชากร 0.14 ล้านคน	6.00-22.00 น. ทุกวัน	27,555 ล้านบาท น้ำตาลทราย อาหารสำเร็จรูป โทรศัพท์ ยางรถยนต์ ชุด สายไฟฟ้า วัสดุก่อสร้าง	2,081 ล้านบาท ชุดสายไฟรถยนต์ กากน้ำตาล ไม้แปรรูป ผลไม้ อาหารทะเล

ตารางที่ 2-4 จุดผ่านแดนถาวรบริเวณชายแดนไทย-มาเลเซีย มี 4 จังหวัด จำนวน 9 แห่ง

ลำดับ	จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของมาเลเซีย	เวลาเปิด/ปิด	มูลค่าส่งออกปี 57 และสินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่านำเข้าปี 57 และสินค้านำเข้าสำคัญ
1	สงขลา	ด่านสะเดา อ.สะเดา	ด่านบูกิตคายูอิติม เมืองอลอสตาร์ รัฐเกดะห์ รัฐเกดะห์มีประชากร 1.89 ล้านคน	5.00-23.00 น. ทุกวัน	156,065 ล้านบาท สินค้าสำคัญที่ส่งออกไปมาเลเซีย ได้แก่ ยางและผลิตภัณฑ์ เครื่องจักรกล เครื่องใช้ไฟฟ้า ของทำด้วยไม้ รถยนต์ ผลิตภัณฑ์พลาสติก เหล็ก เครื่องสำอาง นอกจากนี้ ยังสินค้าผ่านแดนไปสิงคโปร์ 25,345 ล้านบาท โดยสินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ เครื่องตัดต่อและป้องกันวงจรไฟฟ้า เครื่องยนต์สันดาปภายใน แบบลูกสูบ แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องคอมพิวเตอร์และ อุปกรณ์ ผลิตภัณฑ์เหล็ก	192,712 ล้านบาท และสินค้านำเข้าผ่านแดนจาก สิงคโปร์ 37,829 ล้านบาท เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องจักรกล ผลิตภัณฑ์พลาสติก เหล็ก ผลิตภัณฑ์ยาง อะลูมิเนียม
2		ด่านพรมแดนทางบก และด่านพรมแดนทาง รถไฟปางเบชาร์ ต.ปางเบชาร์ อ.สะเดา	ด่านปางดิงเบชาร์ รัฐเปอร์ลิส มีประชากร 227,000 คน	5.00-21.00 น. ทุกวัน	114,331 ล้านบาท สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟ	37,602 ล้านบาท สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ทางรถไฟ
3		ด่านบ้านประกอบ อ.นาทวี	ด่านโกตาบูตรา คูเรียนบูรง อ.ปางเตอร์รับ รัฐเกดะห์	7.00-17.00 น. ทุกวัน	N/A	N/A
4	นราธิวาส	ด่านพรมแดนทางบก และด่านพรมแดน รถไฟ สุโงโกลก ต.สุโง โกลก อ.สุโงโกลก	ด่าน รันตูป็นยัง รัฐกลันตัน มีประชากรรวม 1.46 ล้านคน	5.00-21.00 น. ทุกวัน	743 ล้านบาท โค/กระบือมีชีวิต อาหารทะเล ผลไม้ ผักสด แป้งมันสำปะหลัง เส้นไหม	2,030 ล้านบาท ไม้แปรรูป หนังกบ อาหารทะเล อาหารสำเร็จรูป กาแฟ วัสดุก่อสร้าง
5		ด่านพรมแดนบูเก๊ะ ตา ต.โละจูด อ.แว้ง	ด่านบ้านบูเก๊ะบูหงา รัฐกลันตัน	5.00 - 18.00 น. ทุกวัน	N/A	N/A

ลำดับ	จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของมาเลเซีย	เวลาเปิด/ปิด	มูลค่าส่งออกปี 57 และสินค้าส่งออกสำคัญ	มูลค่านำเข้าปี 57 และสินค้านำเข้าสำคัญ
6		ด่านพรมแดนตากใบ บ้านตาบา ต.เจ๊ะเห อ.ตากใบ	ด่านเป็งกาตันกูโบร์ รัฐกลันตัน	5.00 - 18.00 น. ทุกวัน	326 ล้านบาท	7 ล้านบาท
7	ยะลา	ด่านเบตง อ.เบตง	ด่านยูกิตบือราพิต รัฐเปรัก มีประชากร 2.44 ล้านคน	5.00-22.00 น. ทุกวัน	3,356 ล้านบาท ยางพาราและผลิตภัณฑ์ ไม้ยางแปรรูป ผลิตภัณฑ์เหล็ก	117 ล้านบาท เครื่องจักร ผลิตภัณฑ์โลหะ เคมีภัณฑ์อินทรีย์
8	สตูล	ด่านสตูล (ท่าเรือ) ต.ท่ามะลิ อ.เมือง	ด่านท่ากัวลาเปอร์ลิส รัฐเปอร์ลิส / ท่าลังกาวิ รัฐเกดะห์	5.00-18.00 น. ทุกวัน	94 ล้านบาท ยางพาราและผลิตภัณฑ์ กุ้งขาว วัสดุก่อสร้าง	39 ล้านบาท
9		ด่านวังประจัน อ.ควนโดน	ด่านวังเกลียน รัฐเปอร์ลิส	5.00-18.00 น. ทุกวัน	0.6 ล้านบาท	96 ล้านบาท

2.3 จุดผ่านแดนชั่วคราว

จุดผ่านแดนชั่วคราว (temporary border checkpoint) เป็นจุดที่เปิดเฉพาะกิจเพื่อผ่อนผันให้มีการผ่านแดนได้เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะภายในช่วงเวลาที่กำหนดไว้แน่นอน เฉพาะกิจ และไม่มีผลกระทบด้านความมั่นคง เช่น การขนย้ายสินค้าหรือวัสดุก่อสร้างของบริษัทที่ได้รับสัมปทานในประเทศเพื่อนบ้านชั่วคราว เมื่อครบกำหนดเวลาหรือบรรลุลูกากิจก็จะปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวนี้ลง โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยเป็นผู้ลงนามในประกาศกระทรวงมหาดไทยเพื่อประกาศเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวตามความเห็นชอบของคณะอนุกรรมการพิจารณาการเปิดจุดผ่านแดนของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยปัจจุบัน ไทยมีจุดผ่านแดนชั่วคราวเพื่อการค้าเพียง 1 แห่ง ได้แก่ ด่านพระเจดีย์สามองค์ อ.สังขละบุรี จ.กาญจนบุรี ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับด่าน อ.พญาทองสุข จ.กอกาเล็ก รัฐกะเหรี่ยง มีระยะเวลาเปิดให้บริการตั้งแต่ 8.30 – 18.00 น.

2.4 จุดผ่อนปรนเพื่อการค้า

จุดผ่อนปรนเพื่อการค้า (check point Border trade) คือ ช่องทางที่รัฐบาลไทยเปิดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านด้านมนุษยธรรมและส่งเสริมความสัมพันธ์ระหว่างท้องถิ่นเพื่อการผ่อนปรนให้มีการค้าขายสินค้าอุปโภคบริโภคและยารักษาโรคที่จำเป็นในการดำรงชีวิตประจำวัน ซึ่งระดับท้องถิ่นของทั้งสองฝ่ายได้เห็นชอบร่วมกัน โดยการเปิดจุดผ่อนปรนการค้าถือเป็นการเปิดฝ่ายเดียว โดยการประกาศเปิดจุดผ่อนปรนเป็นอำนาจของผู้ว่าราชการจังหวัดและต้องได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงมหาดไทยก่อน ปัจจุบันมีจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าทั่วประเทศทั้งสิ้น 39 แห่ง ซึ่งไม่มีด่านศุลกากรจัดตั้งอยู่

นอกจากนี้ นับตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2558 รัฐบาลไทยกับเมียนมาได้ยกระดับจุดผ่อนปรนด้านสิ่งขรเป็นจุดผ่อนปรนพิเศษด้านสิ่งขร ซึ่งตั้งอยู่ที่หมู่ที่ 6 ตำบลคลองวาฬ อำเภอเมืองประจวบคีรีขันธ์ ซึ่งเป็นจุดที่แคบที่สุดของประเทศไทย บริเวณด้านสิ่งขร มีตลาดนัดจำหน่ายสินค้าพื้นเมืองของคนไทยและเมียนมา เช่น เฟอร์นิเจอร์ไม้แกะสลัก เสื้อผ้า ของที่ระลึก ต้นไม้ กล้วยไม้ป่า เครื่องประดับที่ทำจากหินและพลอยหลากชนิด นอกจากนี้ ในช่วงวันเสาร์จะมีการเปิดด่านให้มีการค้าขายระหว่างไทยกับเมียนมา โดยจะมีสินค้าพื้นบ้านต่างๆ เข้ามาค้าขายให้เลือกซื้อหรือเดินดูวิถีชีวิตและวัฒนธรรมต่างๆ เช่น ภาษา และการแต่งกาย และในช่วงเดือนกุมภาพันธ์ จะมีการจัดงานขึ้นบริเวณด้านสิ่งขร มีการแสดงวัฒนธรรมท้องถิ่นของทั้งสองประเทศ ตลอดจนในช่วงสงกรานต์ จะมีการเปิดด่านให้นักท่องเที่ยวได้เข้าไปในส่วนของหมู่บ้านบูตอง ซึ่งเป็นหมู่บ้านเล็กๆ เพื่อชมวัฒนธรรมและความเป็นอยู่ของหมู่บ้านชายแดน โดยมีรถสองแถวให้บริการนักท่องเที่ยว

3. กรอบความร่วมมือที่ไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่เกี่ยวข้องกับการค้าข้ามแดน

กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าที่สำคัญที่ไทยและประเทศเพื่อนบ้านประกอบด้วย กัมพูชา ลาว เมียนมา และมาเลเซีย มีการจัดทำร่วมมือกันมีทั้งกรอบความร่วมมือระดับอนุภูมิภาค (sub region) และกรอบความร่วมมือสองฝ่าย โดยกรอบความร่วมมือระดับอนุภูมิภาคที่สำคัญ ได้แก่ (1) แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program - GMS) (2) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady-Chao Phraya – Mekong Economic Cooperation Strategy - ACMECS) (3) แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย (Indonesia – Malaysia – Thailand Growth Triangle: IMT-GT) และ (4) ความคิดริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation - BIMSTEC)

3.1 แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program - GMS) ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนาน และเขตปกครองตนเองกว่างซี) ครอบคลุมพื้นที่ 2.6 ล้านตารางกิโลเมตร หรือมีขนาดพื้นที่ใกล้เคียงกับยุโรปตะวันตก มีประชากรรวมกันประมาณ 326 ล้านคน และเป็นอนุภูมิภาคที่มีการเชื่อมต่อกับภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออก และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ความร่วมมือภายใต้ GMS เริ่มในปี 2535 โดยการให้ความช่วยเหลือทางวิชาการจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) เพื่อจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในลักษณะเกื้อกูลกันบนพื้นฐานของความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของแต่ละประเทศ โดยใช้การสนับสนุนทั้งทางการเงินและทางวิชาการจาก ADB เป็นตัวขับเคลื่อนการพัฒนาอนุภูมิภาค มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตร บริการ และสนับสนุนการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถรวมทั้งการสร้างโอกาสการแข่งขันในเวทีเศรษฐกิจการค้าโลกผ่าน 3 กลยุทธ์หลัก ได้แก่ (1) การสนับสนุนให้มีการเชื่อมโยงระหว่างกัน (connectivity) (2) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (competitiveness) และ (3) การรวมกลุ่มในอนุภูมิภาค (community)

แผนงานพัฒนาภายใต้ GMS ประกอบด้วยความร่วมมือ 10 สาขา ได้แก่

1) ความร่วมมือสาขาเกษตร (agriculture) มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อลดความยากจนในประเทศสมาชิกอนุภูมิภาคโดยใช้การจับมือเป็นพันธมิตรกับระหว่างประเทศเพื่อนบ้านและส่งเสริมการค้าสินค้าเกษตร ความมั่นคงทางอาหาร ความปลอดภัยด้านอาหาร การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการตรวจสอบย้อนกลับอาหาร การพัฒนาการเกษตรยั่งยืน การส่งเสริมระบบโซ่อุปทานอาหารระหว่างประเทศ การลดปัญหาโลกร้อน การใช้พลังงานชีวภาพ การจัดการอุทกภัย และการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคพืชและโรคสัตว์ระหว่างประเทศ

กรอบความร่วมมือสาขาเกษตรอยู่ภายใต้รับผิดชอบของคณะทำงานด้านเกษตร (Greater Mekong Subregion Working Group on Agriculture: GMS-WGA) โดยในส่วนของไทย มีผู้แทนกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นผู้ประสานการดำเนินการฝ่ายไทย และเป็นผู้แทนร่วมใน GMS-WGA

กรอบความร่วมมือสาขาเกษตรในปัจจุบันอยู่ภายใต้แผนงาน Core Agriculture Support Program (CASP) ระยะที่ 2 (ค.ศ.2011-2015) ที่กำหนดวิสัยทัศน์ “ยกระดับอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงให้เป็นผู้ผลิตอาหารปลอดภัยชั้นนำของโลก ที่มีวิธีการผลิตที่ปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และเชื่อมต่อกับตลาดโลกโดยผ่านการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ” โดยกรอบความร่วมมือ CASP ระยะที่ 2 ประกอบด้วย 3 กลยุทธ์หลัก ได้แก่

(ก) กลยุทธ์การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันระดับโดยการส่งเสริมอาหารปลอดภัยและการปรับปรุงระบบการค้าสินค้าเกษตรให้ทันสมัย ซึ่งประกอบด้วยแผนงาน ได้แก่ (ก) การปรับมาตรฐานอาหารปลอดภัยและระบบจัดการอาหารปลอดภัยให้สอดคล้องกัน (ข) การใช้ระบบการค้าไร้กระดาษและการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการตรวจสอบย้อนกลับสินค้าอาหารและเกษตร (ค) การพัฒนาคุณภาพการผลิตอาหารคราวละมากๆ และ (ง) การส่งเสริมให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาอาหารให้มีความปลอดภัย (Participatory Guarantee Approach - PGA)

(ข) กลยุทธ์การส่งเสริมการเกษตรที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมที่ก้าวไปควบคู่กับการสร้างความมั่นคงทางอาหาร ประกอบด้วยแผนงาน ได้แก่ (1) การให้สิ่งจูงใจทางการเงินแก่ทำการเกษตรที่ช่วยลดปริมาณคาร์บอนที่ปล่อยสู่ชั้นบรรยากาศ (2) การจัดทำระบบการประกันภัยพิบัติผลการเกษตรที่ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ และ (3) การควบคุมโรคติดต่อสัตว์และแมลงศัตรูพืชที่มีการเคลื่อนย้ายระหว่างประเทศ

(ค) กลยุทธ์การส่งเสริมเกษตรกรให้เป็นผู้นำในการใช้พลังงานทดแทน พลังงานสะอาด และการพัฒนาโซ่อุปทานเกษตรและอาหารที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วยแผนงาน ได้แก่ (1) การกำหนดกรอบระเบียบการส่งเสริมการใช้พลังงานชีวภาพ (2) การเร่งใช้ประโยชน์จากพลังงานชีวภาพและพลังงานชีวมวลในการทำการเกษตร และ (3) ส่งเสริมการใช้ระบบฉลากสิ่งแวดล้อม (Eco Label) เพื่อสื่อสารและบ่งบอกความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมของผลิตภัณฑ์ให้ผู้บริโภคทราบ

2) ความร่วมมือสาขาพลังงาน (energy) มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาความมั่นคงทางพลังงาน การเข้าถึงพลังงานที่มีต้นทุนที่เหมาะสม ความยั่งยืนทางพลังงาน การพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านพลังงาน และการลดการปล่อยคาร์บอนสู่ชั้นบรรยากาศ ในส่วนของไทยมีผู้แทนสำนักนโยบายและแผนพลังงาน กระทรวงพลังงานเป็นผู้ประสานการดำเนินการ ภายใต้สาขาพลังงาน มีแผนงานที่มีความสำคัญลำดับสูง ได้แก่ แผนงานซื้อขายไฟฟ้าและการเชื่อมโยงเครือข่ายสายส่งไฟฟ้า (regional power interconnection and trading arrangements)

กรอบความร่วมมือสาขาพลังงานอยู่ภายใต้แผนงานด้านพลังงาน (GMS Energy Roadmap) ที่ใช้ในปัจจุบันเน้นส่งเสริมการเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ การลดคาร์บอน สนับสนุนการใช้พลังงานสะอาดและพลังงานทดแทน การเชื่อมต่อระบบพลังงานระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค การพัฒนาความร่วมมือด้านความมั่นคงทางพลังงานในอนุภูมิภาค และการเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการพัฒนาพลังงาน โดยมีแผนงาน/โครงการที่สำคัญที่กำหนดให้ดำเนินการในช่วงปี ค.ศ.2009 – 2015 (พ.ศ.2552 - 2558) ดังนี้

กลุ่มแผนงานการพัฒนาพลังงานใหม่และพลังงานทดแทน ประกอบด้วย

(1) การจัดทำกรอบนโยบายสำหรับการพัฒนาและการส่งเสริมการลงทุนภาคเอกชนในการพัฒนาพลังงานใหม่และพลังงานทดแทน มีโครงการสำคัญ ได้แก่ (ก) การจัดทำกรอบนโยบายส่งเสริมการลงทุนการพัฒนาพลังงานใหม่และพลังงานทดแทนภายในอนุภูมิภาค GMS (ข) การจัดตั้งกองทุนพลังงานสะอาดเพื่อสนับสนุนครัวเรือนและธุรกิจขนาดย่อมให้มีการพัฒนาพลังงานทดแทนและพลังงานสะอาดใช้ภายในครัวเรือน/กิจการ เช่น ไฟฟ้าพลังงานน้ำขนาดย่อม พลังงานแสงอาทิตย์ (ค) การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาทรัพยากรพลังงานทดแทน และ (ง) การส่งเสริมการพัฒนาเชื้อเพลิงจากพลังงานทดแทนและพลังงานสะอาดที่ใช้วัตถุดิบจากประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาค GMS

(2) การส่งเสริมการใช้พลังงานชีวมวลและพลังงานชีวภาพ มีโครงการสำคัญ ได้แก่ (ก) การแบ่งปันข้อมูลวิธีปฏิบัติที่ดีเกี่ยวกับพลังงานชีวมวล (ข) การส่งเสริมให้ครัวเรือนและกิจการขนาดย่อมใช้พลังงานชีวมวลในการทำกระแสปั่นไฟฟ้าไว้ใช้ในครัวเรือน/กิจการ (ค) การจัดตั้งกลไกประสานงานระหว่างหน่วยงานด้านพลังงานกับหน่วยงานด้านการเกษตรเพื่อประโยชน์ในการนำวัตถุดิบทางการเกษตรมาใช้ในการทำพลังงานทดแทน และ (ง) การฝึกอบรมและสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชนให้หันมาใช้พลังงานเชื้อเพลิงไบโอดีเซลมากขึ้น

กลุ่มแผนงานการอนุรักษ์และใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วย

(3) การส่งเสริมการแบ่งปันข้อมูลและสร้างเครือข่ายเผยแพร่วิธีปฏิบัติในการอนุรักษ์พลังงานในกลุ่มสมาชิกอนุภูมิภาค GMS มีโครงการสำคัญ ได้แก่ (ก) การศึกษาการพัฒนาวิธีปฏิบัติที่ดีในการอนุรักษ์พลังงานในแต่ละกลุ่มประเทศ GMS เช่น การประหยัดพลังงานไฟฟ้า การเชื่อมโยงโครงข่ายสายส่งไฟฟ้า การตรวจสอบการใช้พลังงานในภาคอุตสาหกรรม (ข) การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานโดย

วางแผนความต้องการพลังงานควบคู่ไปกับการอนุรักษ์พลังงาน และ (ค) การรณรงค์ให้ภาคประชาชนเห็นความสำคัญของการประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะในครัวเรือน

(4) การเพิ่มบทบาทภาคเอกชนในการจัดการพลังงานในอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม โดยมีโครงการสำคัญ ได้แก่ การศึกษารูปแบบการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐกับเอกชนในการจัดการพลังงานในพื้นที่ต่างๆ เช่น สถานที่ราชการ สถานประกอบการในนิคมอุตสาหกรรม โรงแรม เป็นต้น โดยรัฐบาลพิจารณาส่งเสริมด้วยมาตรการยกเว้น/ลดหย่อนภาษี และมาตรการการเงิน ตลอดจนจัดตั้งบริษัทจัดการพลังงาน

(5) การส่งเสริมประสิทธิภาพการใช้พลังงานในภาคขนส่ง มีโครงการสำคัญ ได้แก่ (ก) ศึกษาแนวทางที่เหมาะสมในการลดคาร์บอนในธุรกิจขนส่งที่ให้บริการในเขตระเบียงเศรษฐกิจ GMS (ข) ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปใช้รูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานมากขึ้น และ (ค) ศึกษาการส่งเสริมการใช้รถยนต์พลังงานไฟฟ้าในกลุ่มประเทศ GMS

(6) การขยายการให้การส่งเสริมทางการเงินในการจูงใจให้เกิดการใช้พลังงานอย่างประหยัด มีโครงการสำคัญ ได้แก่ การให้ความช่วยเหลือทางการเงินในการวิจัยให้เกิดการประหยัดพลังงานชนิดต่างๆ

กลุ่มแผนงานการวางแผน นโยบาย และประสานการดำเนินงานในภูมิภาค ประกอบด้วย

(7) การเสริมสร้างการกำหนดนโยบายและแผนงาน รวมถึงการจัดการและการประสานงานระหว่างสมาชิกอนุภูมิภาค GMS มีโครงการสำคัญ ได้แก่ (ก) การพัฒนาฐานข้อมูลพลังงาน เอกสารตีพิมพ์เผยแพร่ เว็บไซต์ และเครือข่ายการทำงานที่เกี่ยวกับพลังงาน (ข) การแลกเปลี่ยนวิธีการวิเคราะห์การกำหนดนโยบายเศรษฐกิจพลังงานระหว่างสมาชิกอนุภูมิภาค GMS (ค) การวิเคราะห์ความต้องการในการฝึกอบรมและการจัดการฝึกอบรมแก่ผู้แทนประเทศในอนุภูมิภาค GMS ให้มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านพลังงานอาเซียน (ASEAN Plan of Action on Energy) (ง) การศึกษาการให้การรับรองคุณสมบัติของผู้จัดการ ผู้บริหาร และผู้เชี่ยวชาญด้านพลังงานในอนุภูมิภาค GMS (จ) การศึกษาระบบการสำรองพลังงานน้ำมันเพื่อยกระดับความมั่นคงทางพลังงานน้ำมันในอนุภูมิภาค GMS และ (ฉ) การแลกเปลี่ยนข้อมูลและประสบการณ์การพัฒนาพลังงานนิวเคลียร์ ประเด็นด้านความปลอดภัย และการรณรงค์ให้สาธารณชนเกิดความรู้ความเข้าใจด้านพลังงานนิวเคลียร์

(8) การสนับสนุนทางการเงินในการจัดทำแผนงานการขยายความร่วมมือด้านพลังงานในอนุภูมิภาค GMS มีโครงการสำคัญ ได้แก่ การจัดหาทุนเพื่อให้ความช่วยเหลือทางวิชาการศึกษาการผลักดันโครงการด้านพลังงานที่มีความสำคัญอย่างมากในอนุภูมิภาค GMS

กลุ่มแผนงานพลังงานไฟฟ้า ประกอบด้วย

(9) การจัดทำกรอบนโยบายและกฎระเบียบการค้าพลังงานไฟฟ้าในอนุภูมิภาค GMS มีโครงการสำคัญ ได้แก่ การจัดทำกรอบนโยบายและกฎระเบียบด้านมาตรฐานไฟฟ้า การส่งผ่านไฟฟ้า การกำกับควบคุมการส่งไฟฟ้าระหว่างประเทศ และการจัดทำฐานข้อมูลพลังงานไฟฟ้า

(10) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการส่งไฟฟ้าระหว่างประเทศและการผลิตกระแสไฟฟ้าเพื่อการส่งออก มีโครงการสำคัญ ได้แก่ การพัฒนาระบบสายส่งไฟฟ้าระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค GMS โดยเฉพาะสายส่งที่เชื่อมต่อระหว่าง (ก) สปป.ลาว (เมือง Nabong) - ประเทศไทย (อุดรธานี) (ข) ประเทศเวียดนามกับประเทศจีน (มณฑลยูนนาน) (ค) สปป.ลาว (Ban Sok) - ประเทศเวียดนาม (Pleiku) (ง) ประเทศลาว (Ban Sok) - ประเทศกัมพูชา (Stung Treng) - ประเทศเวียดนาม (Thay Ning) (จ) ประเทศจีน (มณฑลยูนนาน) - สปป.ลาว- ประเทศไทย (ฉ) ประเทศเมียนมา (Shweli) - ประเทศจีน (มณฑลยูนนาน) (ช) การพัฒนาการผลิตไฟฟ้าพลังงานใน สปป.ลาว เช่น เชื่อน้ำเทิน เชื่อน้ำจิม เชื่อน้ำง่า เพื่อส่งออกไฟฟ้ามายังไทยและเวียดนาม

(11) การขยายโครงข่ายระบบไฟฟ้าภูมิภาค มีโครงการสำคัญ ได้แก่ (ก) การขยายโครงข่ายส่งสายไฟฟ้าภูมิภาคที่เชื่อมต่อกับสายส่งหลัก โดยเฉพาะในตอนเหนือของ สปป.ลาว (ข) การส่งเสริมบทบาทภาคเอกชนในการพัฒนาระบบไฟฟ้าภูมิภาค (ค) การอุดหนุนครัวเรือนเพื่อพัฒนาพลังงานทดแทนเพื่อผลิตไฟฟ้าไว้ในครัวเรือน

(12) การส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานพลังงานไฟฟ้าอย่างยั่งยืน มีโครงการสำคัญ ได้แก่ (ก) การส่งเสริมการลงทุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานพลังงานไฟฟ้าต้องมีการจัดรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ (ข) การส่งเสริมการวางแผนการค้าพลังงานไฟฟ้าที่ไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

กลุ่มแผนงานพลังงานน้ำมันและก๊าซ ประกอบด้วย

(13) การสนับสนุนโครงการท่อก๊าซอาเซียน (Trans ASEAN Gas Pipeline - TAGP) มีโครงการสำคัญ ได้แก่ (ก) การวิเคราะห์รายละเอียดของการจัดส่งก๊าซ การทำสัญญาการจำหน่ายก๊าซ การทำสัญญาการสำรวจและขุดเจาะก๊าซ และการเชื่อมต่อระบบท่อก๊าซภายในอาเซียนภายใต้ TAGP และ (ข) การแลกเปลี่ยนประสบการณ์และวิธีปฏิบัติที่ดีในการจัดระเบียบการส่งก๊าซระหว่างประเทศ

(14) การส่งเสริมพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของก๊าซในอนุภูมิภาค GMS มีโครงการสำคัญ ได้แก่ (ก) การพัฒนาการใช้ก๊าซธรรมชาติในกิจการขนส่ง เช่น การจัดตั้งกองทุนส่งเสริมการใช้ก๊าซธรรมชาติ การลดหย่อนภาษีที่จัดเก็บกับก๊าซธรรมชาติ และ (ข) การประสานความร่วมมือตลาดการค้าพลังงานอาเซียน

(15) การลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการส่งก๊าซ มีโครงการสำคัญ ได้แก่ การวิจัยด้านการรักษาความปลอดภัยในการส่งก๊าซและน้ำมันทางท่อ การประเมินความเสี่ยงจากการจัดส่งก๊าซและน้ำมันทางท่อที่จะมีผลต่อสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

กลุ่มแผนงานถ่านหิน ประกอบด้วย

(16) การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีถ่านหินสะอาดและการลดการปล่อยคาร์บอนจากโรงงานถ่านหิน มีโครงการสำคัญ ได้แก่ การส่งเสริมเทคโนโลยีการลดการปล่อยคาร์บอนจากการใช้ถ่านหิน การพัฒนาเทคโนโลยีถ่านหินสะอาด (clean coal technology) และการแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีถ่านหินสะอาดระหว่างสมาชิกอนุภูมิภาค GMS

(17) การเสริมสร้างกรอบนโยบายและกติกาการค้าและการลงทุนในอุตสาหกรรมในอนุภูมิภาค มีโครงการสำคัญ ได้แก่ (ก) การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการในการสร้างความสมดุลย์ของคาร์บอน (carbon neutrality) เพื่อให้มีการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์สุทธิเป็นศูนย์ และเทคโนโลยีการแปรรูปถ่านหินให้อยู่ในสภาพของเหลว (coal liquefaction) และ (ข) การติดตามความก้าวหน้าทางวิชาการระหว่างประเทศด้านเทคโนโลยีการดักเก็บและจัดเก็บคาร์บอน

3) สาขาสิ่งแวดล้อม (environment) มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน และให้การพัฒนาเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการจัดการสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ ในส่วนของไทย มีผู้แทนกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นผู้ประสานการดำเนินการ ภายใต้สาขาสิ่งแวดล้อม มีแผนงานที่มีความสำคัญลำดับสูง ได้แก่ กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งแวดล้อม (strategic environment framework) เพื่อใช้ในการดำเนินช่วงปี ค.ศ.2012-2016 (พ.ศ.2555 - 2559) ประกอบด้วยแผนงาน 4 ด้าน ได้แก่ (1) แผนด้านการติดตาม วางแผน และคุ้มครองสิ่งแวดล้อม (2) แผนงานส่งเสริมความหลากหลายทางชีวภาพระหว่างประเทศ (3) แผนงานการลดการปล่อยคาร์บอนสู่ชั้นบรรยากาศ และ (4) แผนงานการจัดการ การส่งเสริม และการกำกับการพัฒนาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน

4) สาขาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (human resource development) มีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมความร่วมมือด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เช่น การยกระดับการศึกษา การพัฒนาทักษะฝีมือ การพัฒนาแรงงาน อำนวยความสะดวกการอพยพย้ายฐานของแรงงานที่มีความปลอดภัย สนับสนุนการควบคุมโรคติดต่อที่มีประสิทธิภาพและป้องกันการแพร่เชื้อเอชไอวีในอนุภูมิภาค การพัฒนาสังคมและสาธารณสุข โดยในส่วนของไทยมีผู้แทนสำนักงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ เป็นผู้ประสานการดำเนินการ ภายใต้สาขาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ มีแผนงานที่มีความสำคัญลำดับสูง ได้แก่ แผนงานพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และทักษะความชำนาญ

5) สาขาการลงทุน (investment) มีวัตถุประสงค์ในการรับการลงทุนจากต่างประเทศเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ อำนวยความสะดวกโครงการลงทุนระหว่างประเทศที่มีส่วนเสริมสร้างเศรษฐกิจการลงทุนระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค และการยกระดับความร่วมมือระหว่างหน่วยงานด้านการลงทุนของประเทศสมาชิก โดยในส่วนของไทยมีผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเป็นผู้ประสานการดำเนินการ ภายใต้สาขาการลงทุนมีแผนงาน/โครงการที่มีความสำคัญลำดับสูง ได้แก่

(ก) การเพิ่มขีดความสามารถในการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการลงทุนในกลุ่มอนุภูมิภาค GMS โดยผ่านการถ่ายทอดวิธีปฏิบัติที่ดีในการส่งเสริมการลงทุนระหว่างประเทศสมาชิก การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เขตปลอดอากร นิคมอุตสาหกรรม การจัดทำอนุสัญญาทวิภาคี การจัดทำความตกลงการค้า การคุ้มครองการลงทุน และการพัฒนาระบบการประกันการลงทุน เป็นต้น

(ข) การพัฒนาข้อมูลการอำนวยความสะดวกสำหรับการลงทุนในกลุ่มอนุภูมิภาค GMS โดยเฉพาะการแสดงผลข้อมูลสำคัญด้านการลงทุนที่โปร่งใสและทันสมัยแก่นักลงทุน เช่น กฎระเบียบการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว กฎระเบียบการส่งเสริมการลงทุน กฎระเบียบภาษี กฎระเบียบแรงงาน กฎระเบียบการจดทะเบียนพาณิชย์และโรงงาน กฎระเบียบการใช้ที่ดิน และกฎระเบียบทรัพย์สินทางปัญญา เป็นต้น

(ค) การสนับสนุนการจัดตั้งเวทีธุรกิจอนุภูมิภาค (GMS Business Forum) เพื่อเป็นเวทีสัมมนา ระดมความคิดเห็นที่หลากหลายที่เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนและภาครัฐแลกเปลี่ยนข้อมูลและข้อคิดเห็นในการพัฒนาเศรษฐกิจการค้า อุตสาหกรรม การเกษตร การลงทุนในอนุภูมิภาค

(ง) การยกระดับกลไกความร่วมมือด้านการลงทุนในอนุภูมิภาค GMS โดยสนับสนุนให้ประเทศในอนุภูมิภาคเปิดตลาดการค้าและการลงทุนเพิ่มขึ้นทั้งในเวทีพหุภาคี เวทีภูมิภาค และเวทีทวิภาคี เช่น การจัดทำความตกลงการค้าเสรี

(จ) การพัฒนากระบวนการอนุมัติโครงการลงทุนในอนุภูมิภาคให้มีความรวดเร็ว โดยเฉพาะการลงทุนในเขตพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค

6) สาขาโทรคมนาคม (telecommunications) มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างเครือข่ายความเชื่อมโยงโทรคมนาคมเพื่ออำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนข้อมูลสารสนเทศระหว่างกันเพื่อลดต้นทุนการประกอบธุรกิจ ส่งเสริมบทบาทของภาคเอกชนในการลงทุนในกิจการโทรคมนาคมเพื่อเพิ่มมูลค่าการค้าและการติดต่อสื่อสารระหว่างกัน รวมทั้งช่วยเสริมสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันของอนุภูมิภาค ภายใต้การสนับสนุนขององค์การระหว่างประเทศ เช่น องค์การโทรคมนาคมเอเชียแปซิฟิก (Asia Pacific Telecommunity) สหภาพโทรคมนาคมระหว่างประเทศ (International Telecommunication Union - ITU) และองค์การส่งเสริมโอกาสทางดิจิทัลแห่งเกาหลี (Korean Agency for Digital Opportunity and Promotion - KADO) โดยในส่วนของไทยมีผู้แทนกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเป็นผู้ประสานการดำเนินการ ภายใต้สาขาโทรคมนาคม มีแผนงานที่มีความสำคัญลำดับสูง ได้แก่ แผนงานพัฒนาเครือข่ายโทรคมนาคม (telecommunications backbone) ที่มีการเชื่อมต่อเครือข่ายโทรคมนาคมเป็นแบบใยแก้วนำแสง (fiber optic) ระหว่างกัน โดยแบ่งเป็นระยะ (phase) ต่างๆ ได้แก่

(1) ระยะที่ 1 เชื่อมต่อระหว่างเครือข่ายโทรคมนาคมระหว่าง (ก) สปป.ลาว (แขวงเวียงจันทน์ – แขวงหลวงพระบาง – แขวงหลวงน้ำทา) กับเมียนมา (เมืองเมิงลา) (ข) เครือข่ายโทรคมนาคมระหว่าง สปป.ลาว (แขวงจำปาสัก) กับกัมพูชา (เสียมเรียบ และศรีโสภณ) (ค) เครือข่ายโทรคมนาคมระหว่าง สปป.ลาว

(แขวงสะหวันนะเขต) กับเวียดนาม (ดองฮา) และ (ง) เครือข่ายโทรคมนาคมระหว่างกัมพูชา (ปอยเปต พนมเปญ และบาเว็ต) กับเวียดนาม (มอกไบ) และ

(2) **ระยะที่ 2** เชื่อมต่อเครือข่ายโทรคมนาคมระหว่าง (ก) เมียนมา (เชียงใหม่) กับจีน (เชียงรุ่ง) (ข) เวียดนาม (ฮานอย) กับจีน (Hekou มณฑลยูนนาน) และ (ค) เมียนมา (ย่างกุ้ง เชียงตุง) กับไทย (เชียงราย) ตลอดจนพิจารณาวิธีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้บริการสื่อสารโทรคมนาคมระหว่างประเทศโดยยึดกรอบอ้างอิงจากสหภาพโทรคมนาคมระหว่างประเทศ

7) สาขาการท่องเที่ยว (tourism) มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนที่มีความสมดุลระหว่างการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่นเขตพื้นที่ท่องเที่ยว ในส่วนของไทยมีผู้แทนกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาเป็นผู้ประสานการดำเนินการ อีกทั้งกลุ่มอนุภูมิภาคได้ตั้งสำนักงานประสานการท่องเที่ยวแม่โขง (Mekong Tourism Coordinating Office - MTC) ในไทย ทั้งนี้ในสาขาการท่องเที่ยว มีแผนงานที่มีความสำคัญลำดับสูง ได้แก่ แผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยว (GMS Tourism Development) เพื่อส่งเสริมให้อนุภูมิภาคแม่น้ำโขงเป็นเมืองท่องเที่ยวเดี่ยว (single destination) ที่นำเสนอการท่องเที่ยวเชิงคุณภาพที่หลากหลายและสมาชิกทุกประเทศได้รับประโยชน์ร่วมกัน โดยส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน และใช้การท่องเที่ยวเป็นเครื่องมือลดปัญหาความยากจน โดยแผนงานการพัฒนาการท่องเที่ยวในระยะปี ค.ศ.2005-2015 (พ.ศ.2548 – 2558) แบ่งเป็น 7 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

(ก) **ยุทธศาสตร์การตลาดเพื่อส่งเสริมการเป็นแหล่งท่องเที่ยวเดี่ยว (marketing subregion as single destination)** โดยส่งเสริมการท่องเที่ยว กระตุ้นอุปสงค์จากต่างประเทศที่มีกำลังซื้อสูง เช่น ญี่ปุ่น จีน เกาหลี สหรัฐอเมริกา และยุโรป ให้เดินทางมาท่องเที่ยวในอนุภูมิภาค และ GMS ร่วมกันทำกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยว เช่น จัดทำปฏิทินการท่องเที่ยวและป้ายโฆษณาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงร่วมกัน การจัดทำเว็บไซต์ exploremekong.org เพื่อใช้ในการจองที่พักและบริการท่องเที่ยวร่วมกัน

(ข) **ยุทธศาสตร์การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์** โดยยกระดับทักษะผู้จัดการและปฏิบัติงานการท่องเที่ยว เพื่อให้สามารถรองรับการท่องเที่ยวจากตลาดต่างประเทศที่มีกำลังซื้อสูง เช่น ญี่ปุ่น จีน เกาหลี สหรัฐอเมริกา และยุโรป โดยที่ผ่านมา ได้มีการจัดหลักสูตรการพัฒนาเจ้าหน้าที่ภาครัฐในระดับกลางและระดับสูงที่ปฏิบัติงานในหน่วยงานด้านการท่องเที่ยว หลักสูตรการพัฒนาทักษะผู้ฝึกสอนในสถาบันอาชีวศึกษาและสถาบันทางวิชาการที่สอนด้านการท่องเที่ยว และการยกระดับคุณสมบัติของผู้บริหารและคณาจารย์ในสถาบันการศึกษาด้านการท่องเที่ยว

(ค) **ยุทธศาสตร์อนุรักษ์มรดกการท่องเที่ยวและลดผลกระทบทางลบต่อสังคมและวัฒนธรรม** มีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับมาตรฐานการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและทรัพยากรทางวัฒนธรรมเพื่อให้เป็นมรดกการท่องเที่ยวในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

(ง) ยุทธศาสตร์การใช้การท่องเที่ยวเพื่อลดปัญหาความยากจนและความไม่เท่าเทียมในการกระจายรายได้ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อลดปัญหาความยากจนและเพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้ให้แก่ชุมชนโดยให้ชุมชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาและอนุรักษ์ทรัพยากรการท่องเที่ยว

(จ) ยุทธศาสตร์การเพิ่มการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนและผู้ประกอบการขนาดกลางและย่อมในการวางแผน การลงทุน และการตลาดการท่องเที่ยว

(ฉ) ยุทธศาสตร์การอำนวยความสะดวกการข้ามแดน เพื่อลดอุปสรรคในการเดินทางภายใน GMS โดยพัฒนาและยกระดับด่านพรมแดนเพื่อส่งเสริมการอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางของนักท่องเที่ยว และจัดทำโครงการนำร่องวีซ่าเดี่ยวเพื่อเดินทางในประเทศกัมพูชา ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม (Single GMS Visa Pilot Project) และพัฒนาระบบจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวในแหล่งท่องเที่ยวสำคัญในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

(ช) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการท่องเที่ยว โดยวางแผนร่วมกันและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน 13 กลุ่มพื้นที่ที่มีความสำคัญลำดับสูงในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ได้แก่

- (1) ระเบียงการท่องเที่ยวตามลำน้ำโขง (Mekong World Tourism River Corridor)
- (2) ระเบียงเหนือใต้ (North South Corridor) ครอบคลุมพื้นที่สามเหลี่ยมทองคำ (สปป.ลาว เมียนมา ไทย) และเมืองสิบสองปันนา มณฑลยูนนาน
- (3) ระเบียงตะวันออกและตะวันตก (East West Corridor) ครอบคลุมพื้นที่จากเมืองดานัง (ตอนกลางของเวียดนาม) ผ่านตอนกลางของลาว ไทย และเชื่อมเข้าสู่เมืองเมะล่าย (เมียนมา)
- (4) สามเหลี่ยมมรกต (Emerald Triangle) ครอบคลุมพื้นที่ตอนเหนือและกลางของกัมพูชา (บริเวณสระเตี๋ยตริง) ตอนใต้ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย (บริเวณจังหวัดอุบลราชธานี) และตอนใต้ของ สปป.ลาว (บริเวณแขวงจำปาสัก) โดยมีประชากรรวมกันประมาณ 5 ล้านคน
- (5) ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ครอบคลุมชายฝั่งทะเลของไทย (นับตั้งแต่กรุงเทพฯ ชลบุรี ระยอง และตราด) กัมพูชา (สีหนุวิลล์) และเวียดนาม (นครโฮจิมินห์ และปากแม่น้ำโขง)
- (6) สามเหลี่ยมสีเขียว (Green Triangle) ครอบคลุมกัมพูชา (จังหวัดสระเตี๋ยตริงและจังหวัดรัตนคีรี) ลาว (แขวงอัตตะปือและแขวงเซกอง) และเวียดนาม (จังหวัดไกลาย และจังหวัดดักลัก)
- (7) พื้นที่สายป่านมรดกการท่องเที่ยว (Heritage Necklace) ครอบคลุมการท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกในเมืองสำคัญ เช่น กัมพูชา (เสียมเรียบ) เวียดนาม (เว้) เมียนมา (พุกาม) ไทย (น่าน สุโขทัย) ลาว (หลวงพระบาง) และจีน (ลี่เจียง และดาลี้)

(8) พื้นที่ชายแดนลาวและเวียดนาม (Laos-Vietnam Cross Border Community) ครอบคลุมพื้นที่ในลาว (แขวงหลวงพระบาง แขวงหัวพัน และแขวงเชียงขวาง) และเวียดนาม (จังหวัดชั้นลา เดียนเบียน และลาวไค)

(9) พื้นที่ท่องเที่ยวชายฝั่งและหมู่เกาะอันดามัน (Andaman Coast and Islands Tourism Zone) ครอบคลุมพื้นที่ชายฝั่งและหมู่เกาะของไทยและเมียนมา (นับตั้งแต่พรมแดนไทยกับมาเลเซียจนถึงปากแม่น้ำอิระวดีของเมียนมา)

(10) พื้นที่ท่องเที่ยวหุบเขาแม่น้ำแดง (Red River Valley Tourism Zone) ครอบคลุมพื้นที่มณฑลยูนนานของจีนจนถึงอำเภอฮาลองซึ่งอยู่ทิศตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม

(11) พื้นที่ท่องเที่ยวเขตแซงกรีลา-เถิงซงของจีนเชื่อมกับเมืองมิดจินา ของเมียนมา ครอบคลุมตอนเหนือของมณฑลยูนนานและส่วนตะวันตกเฉียงเหนือของเมียนมา

(12) พื้นที่ท่องเที่ยวเขตปกครองตนเองกวางชีกับตอนเหนือของเวียดนาม และ (13) การเดินเรือท่องเที่ยวตามชายฝั่งและแม่น้ำในลุ่มน้ำโขง

8) สาขาการค้า (trade) มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการระหว่างประเทศสมาชิกอย่างมีประสิทธิภาพ ในส่วนของไทยมีผู้แทนกรมการค้าต่างประเทศ เป็นผู้ประสานการดำเนินการ ภายใต้สาขาการค้า มีแผนงานที่มีความสำคัญลำดับสูง ได้แก่ แผนงานการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดน (facilitating cross border trade and investment)

9) สาขาการขนส่ง (transport) มีการจัดทำความตกลงการขนส่งข้ามแดน (Cross Border Transport Agreement - CBTA) เป็นความตกลงพหุภาคีที่ลงนามร่วมกันของสมาชิกอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ครอบคลุมเรื่องการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ ด่านพรมแดนเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่งข้ามแดน การออกวีซ่าสำหรับผู้ปฏิบัติการด้านการขนส่งข้ามแดน กฎระเบียบการขนส่งผ่านแดนและการขนส่งข้ามแดน การยกเว้นการตรวจสอบทางศุลกากร การยกเว้นการวางเงินค้ำประกันภาษีนำเข้า การยกเว้นการตรวจสอบสินค้าอาหารและเกษตร การยอมรับเอกสารการขนส่ง การกำหนดกฎระเบียบคุณสมบัติยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน การพัฒนาเส้นทางขนส่งที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลประเทศสมาชิก มาตรฐานถนน มาตรฐานสะพาน และป้ายอาณัติสัญญาณจราจร เป็นต้น โดยในส่วนของไทยมีผู้แทนกระทรวงคมนาคมเป็นผู้ประสานการดำเนินการ

10) พหุสาขา (multisector) มีการจัดทำระเบียบเศรษฐกิจ (economic corridors) เพื่อเชื่อมโยง 6 ประเทศในลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ไทย เมียนมา ลาว เวียดนาม กัมพูชา และจีน (ยูนนานและกวางสี) ซึ่งเป็นเขตพื้นที่ที่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง การค้า และการลงทุนที่เกี่ยวข้องตามแนวระเบียบเศรษฐกิจที่กำหนด โดยในส่วนของไทยมีผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและ

สังคมแห่งชาติเป็นผู้ประสานการดำเนินการ ภายใต้พหุภาคี มีแผนงานที่มีความสำคัญลำดับสูง 3 พื้นที่ ได้แก่

แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้

(North – South Economic Corridor - NSEC)

เชื่อมโยง 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ (1) จีน - เมียนมา - ไทย (คุนหมิง - เชียงรุ่ง - ต้าหลัว - เชียงตุง - ท่าขี้เหล็ก / แม่สาย - กรุงเทพฯ) และจีน - ลาว - ไทย (คุนหมิง - เชียงรุ่ง - บ่อเต็น - หลวงน้ำทา - ห้วยทราย / เชียงของ - กรุงเทพฯ) ระยะทางประมาณ 1,280 กิโลเมตร และ (2) จีน - เวียดนาม (คุนหมิง - ฮานอย - ไฮฟอง) โดยมีด่านพรมแดนหลัก (border node) 7 จุด ได้แก่ (1) ด่านพรมแดนโมฮัน-บ่อเต็น (จีน-ลาว) (2) ด่านพรมแดนจิงหิง-เมิงลา (จีน-เมียนมา) (3) ด่านพรมแดนห้วยทราย-เชียงของ (ลาว-ไทย) (4) ด่านพรมแดนท่าขี้เหล็ก-แม่สาย (เมียนมา-ไทย) (5) ฮาคู - ลาวโค (ลาว-เวียดนาม) (6) ผิงเสียง - ดงแดง (จีน-เวียดนาม) และ (7) ดงซิง - มงโค (จีน-เวียดนาม) โดยสาขาที่มีศักยภาพในการพัฒนา



ร่วมกันตามแนว NSEC ได้แก่ (1) เกษตรและแปรรูปเกษตร รวมถึงอุตสาหกรรมแปรรูปและเกษตรพันธะสัญญา (contract farming) (2) อุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบในพื้นที่ เช่น แร่ธาตุ ไม้ และพลังงาน (3) อุตสาหกรรมเบา เช่น รองเท้า สิ่งทอ เสื้อผ้า กระดาษ เครื่องอุปโภคบริโภค (4) วัสดุก่อสร้าง เช่น ซีเมนต์ เหล็กและเหล็กกล้า (5) เครื่องจักรกลการเกษตร (6) อุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูง เช่น ยายยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ (7) อุตสาหกรรมบริการ เช่น โลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว และ (8) อุตสาหกรรมครัวเรือน เช่น การท่องเที่ยวแบบโฮมสเตย์

แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East – West Economic Corridor – EWEC)

เชื่อมต่อทะเลอันดามันกับมหาสมุทรแปซิฟิกโดยเชื่อมโยงเมียนมา - ไทย - ลาว - เวียดนาม ระยะทาง 1,320 กิโลเมตร ได้แก่ แม่ละหม่ง - เมียวดี (ในเมียนมา) แม่สอด - พิชณุโลก - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร (ในไทย) สะหวันนะเขต - แดนสะหวัน (สปป.ลาว) และลาวบาว - ดองฮา - เว้ - ดานัง (ในเวียดนาม) โดยมีด่านพรมแดนหลัก (border node) 3 จุด ได้แก่ (1) ด่านพรมแดนเมียวดี-แม่สอด (เมียนมา-ไทย) (2) ด่านพรมแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ไทย-ลาว) และ (3) ด่านพรมแดนแดนสะหวัน - ลาวบาว (ลาว-เวียดนาม)

แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor – SEC) เชื่อมโยง ไทย – กัมพูชา – เวียดนาม 3 เส้นทางย่อย ได้แก่ (1) Central Sub Corridor เชื่อมโยงกรุงเทพฯ – อนุประเทศ / ปอยเปต – พนมเปญ – โฮจิมินห์ซิตี้ – ว่างเตา ระยะทาง 1,005 กิโลเมตร (2) Southern Coastal Sub Corridor เชื่อมโยงกรุงเทพฯ – ตราด/เกาะกง – สเรแอมบิล – กัมปอต – ฮาเตียน – กาเมา – นำแคน ระยะทาง 907 กิโลเมตร และ (3) Northern Sub Corridor เชื่อมโยงกรุงเทพฯ – เสียมราฐ – สตึงตริง – รัตนคีรี – โอเญาเตฟ – เฟลกู – คายฮอน ระยะทาง 1,150 กิโลเมตร โดยสาขาที่มีศักยภาพในการพัฒนาร่วมกันตามแนว SEC ได้แก่ (1) เกษตรและแปรรูปเกษตร (2) อุตสาหกรรมที่ใช้วัตถุดิบในพื้นที่ เช่น เหมืองแร่ ป่าไม้ สิ่งทอ พลาสติก ยางพารา ยา และอิเล็กทรอนิกส์ (3) การท่องเที่ยว และ (4) การพัฒนาอุตสาหกรรม เขตปลอดอากรศุลกากร และเขตเศรษฐกิจพิเศษ

จังหวัดของไทยซึ่งตั้งอยู่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจมี 26 จังหวัด ได้แก่ (1) แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ประกอบด้วย 13 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง นครสวรรค์ อุรุษยา ลำพูน พะเยาแพร่ อุตรดิตถ์ กำแพงเพชร ตาก พิชณุโลก และกรุงเทพฯ (2) แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ประกอบด้วย 7 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิชณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร และ (3) แนวเศรษฐกิจตอนใต้ ประกอบด้วย 8 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด และกาญจนบุรี

ขั้นตอนการพัฒนาแนวเส้นทางเศรษฐกิจในพื้นที่เศรษฐกิจข้างต้นประกอบด้วย 5 ขั้นตอน ได้แก่

- 1) **ระเบียงการขนส่ง (transport corridor)** โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างกัน
- 2) **ระเบียงการขนส่งที่มีการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งและการค้า (transport and trade facilitation corridor - TTF)** โดยปรับปรุงนโยบาย กฎระเบียบ และพิธีการขนส่งและการค้าเพื่ออำนวยความสะดวกทางการขนส่งข้ามพรมแดนและกระบวนการตรวจปล่อยข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพตามแนวเส้นทางขนส่งที่มีพัฒนาขึ้น
- 3) **ระเบียงโลจิสติกส์ (logistics corridor)** โดยพัฒนาบริการโลจิสติกส์ข้ามพรมแดนและอำนวยความสะดวกทางการค้าข้ามพรมแดน ระบบข้อมูลสนับสนุนการค้าและการลงทุน
- 4) **ระเบียงเมือง (urban development corridor)** โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ พัฒนาศักยภาพของเมืองตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจและขยายความร่วมมือภาครัฐกับเอกชน โดยภาครัฐกระตุ้นให้เกิดการลงทุนของคนชาติและการลงทุนจากต่างประเทศตามแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจที่ได้พัฒนาขึ้น
- 5) **ระเบียงเศรษฐกิจ (economic corridor)** เพิ่มการลงทุนจากเอกชน พัฒนาใช้การผลิตที่มีประสิทธิภาพ การเข้าถึงแหล่งเงินทุน การพัฒนาทักษะฝีมือ และกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้เกิดตามแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ

3.2 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจจิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจจิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady-Chao Phraya – Mekong Economic Cooperation Strategy - ACMECS) ประกอบด้วยประเทศสมาชิก ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว ไทย และเวียดนาม เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระดับอนุภูมิภาคที่จัดตั้งขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์จากความหลากหลายของ 5 ประเทศสมาชิก เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างสมดุลและส่งเสริมความเจริญอย่างยั่งยืนในอนุภูมิภาค มีหลักการสำคัญประกอบด้วย (1) เป็นกรอบความร่วมมือที่มีความยืดหยุ่นสูง (2) เน้นโครงการที่ปฏิบัติได้โดยมีผลที่เป็นรูปธรรม การพึ่งพาตนเอง และการเป็นเจ้าของโครงการร่วมกัน และ (3) เน้นความต่อเนื่อง สอดคล้อง และส่งเสริมการดำเนินงานของกรอบความร่วมมืออื่นโดยประสานความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับกรอบอื่นๆ เช่น GMS และ BIMSTEC

สาขาความร่วมมือภายใต้ ACMECS ประกอบด้วย 7 สาขาความร่วมมือหลัก และได้กำหนดประเทศผู้ประสานงานไว้ในแต่ละสาขาความร่วมมือ ดังนี้

1) การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน มีผู้ประสานหลัก ได้แก่ ประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อ (ก) ใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศที่เกี่ยวข้อง (ข) อำนวยความสะดวกการไหลเวียนของสินค้าและการลงทุนเพื่อให้เกิดการจ้างงาน และ (ค) สร้างรายได้และลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม มีโครงการสำคัญ ได้แก่ การที่ไทยยกเว้นการเก็บภาษีนำเข้าสินค้าเกษตรบางรายการจากกัมพูชา ลาว และเมียนมา อาทิ ข้าวโพดหวาน ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันฝรั่ง ถั่วเหลือง ถั่วลิสง เม็ดมะม่วงหิมพานต์ ละหุ่ง ยูคาลิปตัส ลูกเดือย และถั่วเขียวผิวมัน เป็นต้น

2) ความร่วมมือด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม มีผู้ประสานหลัก ได้แก่ ประเทศเมียนมา มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งและส่งเสริมความร่วมมือด้านการเกษตรและอุตสาหกรรมโดยสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน จัดสรรการผลิต การตลาด และการจัดซื้อร่วมกัน การวิจัยและพัฒนา และการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน โดยมีแผนงาน/โครงการที่สำคัญ ได้แก่ โครงการลงทุนทำการเกษตรพันธสัญญา (contract farming) สำหรับพืชเกษตรเป้าหมายระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมียนมา กัมพูชา และ สปป.ลาว โดยครอบคลุมพืชเกษตรเป้าหมาย เช่น ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ถั่วเหลือง ถั่วลิสง ถั่วเขียวผิวมัน ละหุ่ง มันสำปะหลัง ไม้ยูคาลิปตัส โดยกำหนดให้ผลผลิตพืชที่นำเข้าประเทศไทยภายใต้แผน ACMECS จะต้องมียี่ห้อรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าแบบฟอร์ม Form D ATIGA ใบรับรองสุขอนามัยที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐหรือหน่วยงานที่มีอำนาจออกหนังสือรับรองดังกล่าวของประเทศที่ส่งออก และต้องรายงานการนำเข้าผลผลิตภายใต้โครงการ ACMECS Contract Farming รวมทั้งปฏิบัติตามหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด

3) การเชื่อมโยงด้านคมนาคม มีผู้ประสานหลัก ได้แก่ สปป.ลาว มีวัตถุประสงค์เพื่อ (ก) พัฒนาและใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และ (ข) อำนวยความสะดวกด้านการค้า การลงทุน เกษตรกรรม การผลิตทางอุตสาหกรรมและการท่องเที่ยว โดยมีแผนงาน/โครงการที่

สำคัญ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสะพานห้วยน้ำเค็ด และท่าอากาศยานหลวงพระบาง และโครงการสร้างเส้นทางเชื่อมระหว่างประเทศสมาชิก เช่น โครงสร้างถนนสายแม่สอด-เมียวดี-ตะนาวศรี โครงการปรับปรุงเส้นทางสายตราด-เกาะกง (กัมพูชา เป็นเส้นทางสาย R48) โครงการปรับปรุงเส้นทางศรีสะเกษ – อันลองเวง – เสียมเรียบ (กัมพูชา เป็นเส้นทางสาย R67) โครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ระหว่างจังหวัดนครพนมกับแขวงคำม่วน (สปป.ลาว) และโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเหืองระหว่างจังหวัดเลยกับแขวงไชยยะบุรี (สปป.ลาว) เป็นต้น

4) ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว มีผู้ประสานหลัก ได้แก่ ประเทศกัมพูชา มีวัตถุประสงค์เพื่อ (ก) ส่งเสริมยุทธศาสตร์ร่วมสำหรับความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง (ข) อำนาจความสะดวกการท่องเที่ยวในกลุ่มประเทศ 4 ประเทศ และจากภูมิภาคอื่น โดยมีแผนงาน/โครงการที่สำคัญ ได้แก่ การตรวจลงตราเดี่ยว (ACMECS Single Visa)

5) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ มีผู้ประสานหลัก ได้แก่ ประเทศเวียดนาม มีวัตถุประสงค์เพื่อ (ก) ส่งเสริมการเสริมสร้างขีดความสามารถของคนและสถาบัน และ (ข) ริเริ่มมาตรการเพื่อพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ให้สามารถแข่งขันได้ในระดับภูมิภาค โดยมีแผนงาน/โครงการที่สำคัญ ได้แก่ โครงการให้ทุนการศึกษาในมหาวิทยาลัยของไทยแก่ประเทศเพื่อนบ้าน และการให้ทุนฝึกอบรมและดูงานต่างๆ

6) ความร่วมมือด้านสาธารณสุข มีผู้ประสานหลัก ได้แก่ ประเทศไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อ (ก) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาขีดความสามารถด้านสาธารณสุขและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกัน โดยมีแผนงาน/โครงการที่สำคัญ ได้แก่ โครงการต่อต้านโรคไข้หวัดนกและโรคระบาด และการฝึกอบรมบุคลากรด้านสาธารณสุขแก่ประเทศเพื่อนบ้าน

7) การพัฒนาเมืองคู่แฝด หรือเมืองพี่น้อง (sister cities) เพื่อจับคู่เมืองชายแดนประเทศเพื่อนบ้านในลักษณะ City Linking ของแต่ละประเทศสมาชิก โดยเป็นการจับคู่ระหว่างจังหวัดชายแดนของไทยที่มีเศรษฐกิจที่เข้มแข็งกับเมืองชายแดนของประเทศสมาชิกเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดน การเชื่อมโยงการขนส่ง และความร่วมมืออื่นๆ โดยเป็นการประสานงานโดยตรงระหว่างหน่วยงานท้องถิ่นของแต่ละประเทศสมาชิกในการดำเนินโครงการต่างๆ เพื่อให้เกิดความรวดเร็วและเป็นไปในลักษณะที่ยั่งยืน โดยเมืองคู่แฝดระหว่างจังหวัดของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ (1) จังหวัดตราด กับจังหวัดเกาะกง (กัมพูชา) (2) อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก กับเมืองเมียวดี (เมียนมา) (3) จังหวัดมุกดาหาร กับแขวงสะหวันนะเขต (สปป.ลาว) (4) เมืองห้วยโก๋น จังหวัดน่าน กับเมืองเงิน แขวงไชยยะบุรี (สปป.ลาว) (5) อ.อรัญประเทศ จังหวัดตราด กับเมืองปอยเปต จังหวัดบันเตียเม็ญเจย (กัมพูชา) (6) จังหวัดนครพนม กับจังหวัดคำม่วน (สปป.ลาว) และ (7) จังหวัดระนอง กับจังหวัดเกาะสอง (เมียนมา) เป็นต้น

3.3 แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย

แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย (Indonesia – Malaysia – Thailand Growth Triangle: IMT-GT) เริ่มขึ้นในปี 2536 ประกอบด้วยภาคใต้ของไทย (8 จังหวัด ได้แก่ นครศรีธรรมราช นราธิวาส ปัตตานี พัทลุง สตูล สงขลา ตรัง และยะลา รวมประชากร 6.5 ล้านคน พื้นที่ 38,527 ตารางกิโลเมตร) ภาคเหนือของประเทศมาเลเซีย (8 รัฐ ได้แก่ รัฐมะละกา รัฐเคดาห์ รัฐกลันตัน รัฐนิการิเซมบิลัน รัฐปีนัง รัฐเปอร์ลิส รัฐซาลังอร์ รวมประชากร 14 ล้านคน และพื้นที่ 63,502 ตารางกิโลเมตร) และพื้นที่บนเกาะสุมาตราของประเทศอินโดนีเซีย (10 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอาเจะ จังหวัดบังกาบาลิตัง จังหวัดบังกลู จังหวัดจัมบี จังหวัดลำพุง จังหวัดสุมาตราเหนือ จังหวัดสุมาตราใต้ จังหวัดสุมาตราตะวันตก จังหวัดรือ และจังหวัดหมู่เกาะรือ รวมประชากร 48 ล้านคน และพื้นที่ 467,623 ตารางกิโลเมตร)

MAP of IMT-GT



การพัฒนาพื้นที่ IMT-GT มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจให้มีการเติบโตอย่างยั่งยืน ลดปัญหาความยากจนและเพิ่มคุณภาพชีวิต และรักษาเสถียรภาพความมั่นคงและสันติภาพในอนุภูมิภาค โดยประกอบด้วยยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ได้แก่

1) **อำนวยความสะดวกและส่งเสริมการค้าและการลงทุนภายในอนุภูมิภาค** มีแผนงาน/โครงการสำคัญ ได้แก่

- การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนในแต่ละสมาชิก IMT-GT เพื่ออำนวยความสะดวกในการออกใบอนุญาตและหนังสือรับรองในการจัดตั้งธุรกิจและการดำเนินธุรกิจ
- การพัฒนานิคมอุตสาหกรรมและเขตเศรษฐกิจชายแดนเพื่อส่งเสริมกิจกรรมการผลิตสินค้าและบริการ โดยในส่วนของไทยมีแผนจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดสงขลา (อ.เมืองสงขลา อ.นาทวี อ.สะบ้าย้อย อ.จะนะ และ อ.เทพา)
- การปรับปรุงระเบียบศุลกากรและการยอมรับมาตรฐานสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชให้เป็นแบบอย่างเดียวกัน
- พัฒนาตลาดค้าส่งและศูนย์กระจายสินค้าชายแดนเพื่อส่งเสริมกิจกรรมการค้าชายแดน โดยกรณีของไทย ตลาดค้าส่ง/ศูนย์กระจายสินค้าของ IMT-GT อยู่ที่จังหวัดสงขลา (อ.หาดใหญ่ และ อ.เมืองสงขลา) และจังหวัดตรัง กรณีของประเทศมาเลเซียจะอยู่ที่รัฐเค

ดาห์ (Bukit Kayu Hitam) รัฐนิการิเซมบิลัน (Port Dickinson) และกรณีประเทศอินโดนีเซียอยู่ที่จังหวัดหมู่เกาะรีอู (Batam) จังหวัดปาตัง (Bukittingi) และศูนย์ธุรกิจเกษตร Agro Business Plaza ที่เมือง Dumai

- การพัฒนาเมืองชายแดน ได้แก่ เมืองปาตังเบาซาร์ ในฝั่งไทยและฝั่งมาเลเซีย ประกอบด้วยโครงการสร้างพื้นฐานต่างๆ ได้แก่ สถานีขนถ่ายสินค้าคอนเทนเนอร์ (inland container depot - ICD) ศูนย์ค้าส่งสินค้าชายแดน เขตปลอดอากร นิคมอุตสาหกรรม คลังสินค้า และห้างสรรพสินค้า
- การพัฒนาเมืองท่าในประเทศมาเลเซีย ได้แก่ เขตปลอดอากรและท่าเรือ Klang และท่าเรือในรัฐซาลังอร์ และเขตปลอดอากรและศูนย์ผลิตสินค้าฮาลาลในรัฐเคดาห์ Kedah Halal Industrial Park และศูนย์ผลิตสินค้าฮาลาล ณ รัฐเปอร์ลิส Perlis Halal Park
- การจัดตั้งศูนย์ชำระบัญชีการค้าระหว่างประเทศ
- การจัดคณะเยือนเพื่อกระชับความสัมพันธ์ด้านการค้าและการลงทุนในอนุภูมิภาค IMT-GT รวมทั้งจัดตั้งศูนย์แสดงสินค้าและการประชุมสำหรับผู้ประกอบการขนาดกลางและย่อม (SME) ของไทยกับมาเลเซีย
- การจัดทำเว็บไซต์ IMT-GT website www.focus-imagt.com เพื่อเป็นจุดศูนย์รวมความเชื่อมโยงด้านข้อมูลสารสนเทศที่เกี่ยวกับการพัฒนาอนุภูมิภาค
- จัดตั้งศูนย์ข้อมูลอนุภูมิภาค IMT-GT ในแต่ละประเทศเพื่อเป็นจุดรวบรวมข้อมูลด้านเศรษฐกิจและธุรกิจของแต่ละประเทศ

2) ส่งเสริมความเจริญเติบโตด้านการเกษตร อุตสาหกรรมการเกษตร และการท่องเที่ยว โดยมีแผนงาน/โครงการสำคัญ ได้แก่

- ส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจเกษตรและอุตสาหกรรมในอนุภูมิภาค IMT-GT โดยเฉพาะธุรกิจการผลิตและแปรรูปผลิตภัณฑ์วัว การผลิตและแปรรูปยางพารา การผลิตและแปรรูปน้ำมันปาล์ม การผลิตและแปรรูปผลิตภัณฑ์ประมง ธุรกิจเพาะเลี้ยงชายฝั่ง อาหารฮาลาล และเพาะปลูกกล้วย
- จัดงานแสดงสินค้าและสัมมนาสำหรับผลิตภัณฑ์ประมง อาหารฮาลาล
- การจัดทำเครือข่ายห้องปฏิบัติการตรวจสอบผลิตภัณฑ์ฮาลาล
- การพัฒนาศูนย์บริการสุขภาพฮาลาล (Halal Medical Hub)
- การจัดตั้งศูนย์บ่มเพาะธุรกิจผลิตสินค้าและบริการฮาลาลสำหรับผู้ประกอบการขนาดกลางและย่อม

- จัดทำแผนแม่บทการท่องเที่ยวสำหรับอนุภูมิภาค IMT-GT เพื่อให้เกิดการพัฒนาและการส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกัน เช่น การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม การท่องเที่ยวที่พำนักในสถานที่ของเจ้าบ้าน (Home Stay Tourism)
- ส่งเสริมการพัฒนาให้มีโรงแรมที่พักระดับ 3 ดาวมากขึ้นในอินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย
- อำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวและเดินทางภายในพื้นที่ IMT-GT ด้วยการส่งเสริมให้สายการบินทำการบินประจำเชื่อมโยงอนุภูมิภาค IMT-GT โดยเส้นทางสำคัญ เช่น กัวลาลัมเปอร์-หาดใหญ่ ตลอดจนยกเว้น/ลดหย่อนค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน ค่าขอวีซ่า ที่เรียกเก็บกับนักท่องเที่ยวที่มาจากประเทศที่มีใช้ IMT-GT
- ยกกระดับความร่วมมือด้านการฝึกอบรมและการเพิ่มทักษะสำหรับบุคลากรด้านการท่องเที่ยว เช่น ผู้ปฏิบัติงานในโรงแรม และผู้ปฏิบัติงานในภัตตาคาร

3) เสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานและความเชื่อมโยงระหว่างกัน มีแผนงาน/โครงการสำคัญ ได้แก่

- การพัฒนาโครงข่ายขนส่งเชื่อมโยงในกลุ่มพื้นที่ 4 ระเบียงเศรษฐกิจ ได้แก่ (ก) ระเบียงเศรษฐกิจสงขลา - ปัตตานี - เมดาน (ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย) (ข) ช่องแคบมะละกา (มาเลเซียกับอินโดนีเซีย) (ค) บันดาอาเจะ - เมดาน - ปักันบารู - ปาเลมบัง (มาเลเซียกับอินโดนีเซีย) และ (ง) มะละกา - ดูไบ (มาเลเซียกับอินโดนีเซีย)
- การสร้างถนนเชื่อมโยงระหว่างไทย (ด่านประกอบ อ.นาทวี) กับมาเลเซีย (Durian Burong – Alor Setar รัฐเคดาห์)
- การสร้างทางหลวงเชื่อมระหว่างไทย (ด่านปาดังเบซาร์) กับมาเลเซีย (Bukit Kayu Hitam)
- การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนโดยการยอมรับระบบการจดทะเบียนรถยนต์ การยอมรับใบอนุญาตขับขี่ และการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสอบรถยนต์
- การพัฒนาบริการเดินเรือเฟอร์รี่บรรทุกรถยนต์ภายในอนุภูมิภาค IMT-GT เช่น ระหว่างมาเลเซีย (ลันกาวิ) กับไทย (สตูล)
- การพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง โดยกรณีของไทยกำหนดให้มีการพัฒนาท่าเรือกันตัง (จ.ตรัง) และท่าเรือตำมะลัง (จ.สตูล)
- ส่งเสริมการเปิดเสรีการบินเข้าเหมาระหว่างประเทศภายในอนุภูมิภาค IMT-GT และส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันที่มากขึ้นในอนุภูมิภาค

4) พัฒนาศักยภาพมนุษย์ สิ่งแวดล้อม และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ มีแผนงาน/โครงการสำคัญ ได้แก่

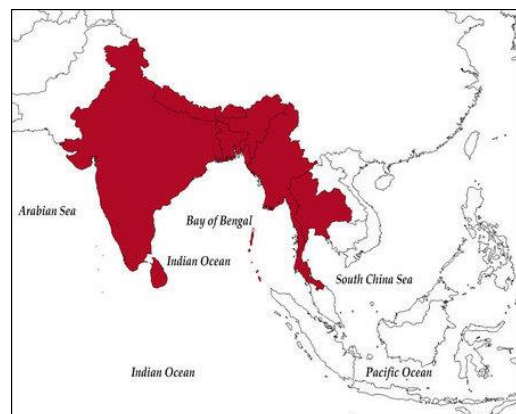
- พิจารณารับคนสมัครผู้ประกอบวิชาชีพที่เป็นคนต่างด้าว โดยเฉพาะในวิชาชีพเป้าหมายของอาเซียน เช่น วิศวกร สถาปนิก บัญชี และนักสำรวจ เป็นต้น
- ส่งเสริมการเดินทางศึกษาดูงานและการพัฒนาความร่วมมือระหว่างมหาวิทยาลัยในกลุ่มอนุภูมิภาค IMT-GT
- พัฒนารอบความร่วมมือในการจัดการและปกป้องทรัพยากรธรรมชาติในอนุภูมิภาค IMT-GT เพื่อให้อนุภูมิภาคมีการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในธุรกิจการเกษตรและอุตสาหกรรม

5) สร้างความเข้มแข็งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและยกระดับการทำงานร่วมกันระหว่างองค์กรภาครัฐ มีแผนงาน/โครงการสำคัญ ได้แก่

- ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ
- จัดกิจกรรมเสริมสร้างความสามัคคีระหว่างภาคประชาชนกับประเทศสมาชิกอนุภูมิภาค IMT-GT เช่น การแข่งขันกีฬา การแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม การแลกเปลี่ยนยุวทูต และการจัดการสัมมนาเชิงวิชาการระหว่างสถาบันการศึกษาและวิจัยในอนุภูมิภาค IMT-GT

3.4 ความคิดริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ

ความคิดริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation – BIMSTEC) เป็นกรอบความร่วมมือระหว่าง 7 ประเทศในอ่าวเบงกอล ได้แก่ บังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย เมียนมา เนปาล ศรีลังกา และไทย โดยประเทศสมาชิกต้องมีภูมิประเทศติดอ่าวเบงกอลหรือต้องพึ่งพิงอ่าวเบงกอลเป็นหลัก



กลุ่มประเทศ BIMSTEC เป็นตลาดที่มีศักยภาพ มีประชากรรวมกันไม่น้อยกว่า 1,300 ล้านคน แต่ปัจจุบันยังมีการค้า การลงทุน และการเดินทางติดต่อกันค่อนข้างน้อย ทำให้ยังมีโอกาสและช่องทางใน

การที่จะส่งเสริมความร่วมมือระหว่างกัน โดยแบ่งสาขาความร่วมมือใน BIMSTEC เป็น 13 สาขา ได้แก่ (1) สาขาการค้าและการลงทุน มีแผนงานสำคัญ ได้แก่ การเจรจาเพื่อจัดทำเขตการค้าเสรี BIMSTEC เพื่อเปิดตลาดการค้าสินค้าและบริการ เช่น เสื้อผ้า สิ่งทอ ยา เวชภัณฑ์ อัญมณีและเครื่องประดับ ดอกไม้ อาหารแปรรูป ยานยนต์และชิ้นส่วน ยางพารา ชา กาแฟ มะพร้าว และเครื่องเทศ และการเพิ่มการอำนวยความสะดวกด้านการค้า เช่น ระบบพิธีการศุลกากร การชำระเงินระหว่างประเทศ มาตรฐานผลิตภัณฑ์ทรัพย์สินทางปัญญา การอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางและตรวจคนเข้าเมือง เป็นต้น (2) สาขาการท่องเที่ยว (3) สาขาการสื่อสารและคมนาคม โดยมีแผนงานสำคัญ ได้แก่ การอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและโลจิสติกส์ การเปิดเส้นทางบินระหว่างกัน และการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (4) สาขาพลังงาน โดยมีแผนงานสำคัญครอบคลุมพลังงานจากน้ำมันและก๊าซ พลังงานไฟฟ้า และพลังงานทดแทน โดยมีแผนงานสำคัญ เช่น การศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างท่อส่งก๊าซธรรมชาติในกลุ่ม BIMSTEC การพัฒนาความร่วมมือในการซื้อขายไฟฟ้าระหว่างประเทศ BIMSTEC และการพัฒนาพลังงานใหม่และพลังงานทดแทน และโครงการนำน้ำมาใช้ในการสร้างกระแสไฟฟ้า (5) สาขาเทคโนโลยี โดยมีแผนงานสำคัญ ได้แก่ ความร่วมมือด้านการถ่ายทอดเทคโนโลยีความร่วมมือด้านสินค้าเทคโนโลยีสารสนเทศและบริการที่เกี่ยวข้อง (6) สาขาประมง (7) สาขาเกษตร (8) สาขาการต่อต้านการก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามชาติ (9) สาขาปฏิสัมพันธ์ในระดับประชาชน (10) สาขาสาธารณสุข (11) สาขาวัฒนธรรม (12) สาขาการจัดการสิ่งแวดล้อมและภัยพิบัติ และ (13) สาขาการลดความยากจน

4. ยุทธศาสตร์ของไทยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการค้าชายแดน

4.1 นโยบายรัฐบาล (พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา)

ตามนโยบายของรัฐบาล (พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา) ที่แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2557 มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการค้าชายแดน ได้แก่

- **นโยบายข้อ 2.1 (อยู่ภายใต้กรอบนโยบายด้านการรักษาความมั่นคงของรัฐและการต่างประเทศ)**
กำหนดให้ “ในระยะเร่งด่วน รัฐบาลให้ความสำคัญต่อการเตรียมความพร้อมสู่ประชาคมการเมืองและความมั่นคงอาเซียนในกิจการ 5 ด้าน ได้แก่ การบริหารจัดการชายแดน การสร้างความมั่นคงทางทะเล การแก้ไขปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ การสร้างความไว้วางใจกับประเทศเพื่อนบ้าน และการเสริมสร้างศักยภาพในการปฏิบัติการทางทหารร่วมกันของอาเซียน โดยเน้นความร่วมมือเพื่อป้องกัน แก้ไขข้อพิพาทต่างๆ และการแก้ไขปัญหาเส้นเขตแดนโดยใช้กลไกทั้งระดับทวิภาคีและพหุภาคี ทั้งจะจัดระเบียบการพัฒนาตามกรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและการบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนทั้งทางบกและทางทะเลรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตามแนวชายแดน โดยใช้ระบบเฝ้าตรวจที่มีเทคโนโลยี

ทันสมัย กำหนดให้ปัญหาหาเสพติด การค้าอาวุธ การค้ามนุษย์ การกระทำอันเป็นโจรสลัด การก่อการร้ายสากลและอาชญากรรมข้ามชาติเป็นปัญหาเฉพาะหน้าที่ต้องได้รับการป้องกัน และแก้ไขโดยการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดและจัดการปัญหาอื่นๆ ที่เชื่อมโยงต่อเนื่องให้ เบ็ดเสร็จ เช่น ปัญหาสถานะและสิทธิของบุคคล การปรับปรุงระบบการเข้าเมือง การจัด ระเบียบแรงงานต่างด้าว เป็นต้น”

- **นโยบายข้อ 6.5 (อยู่ภายใต้นโยบายด้านการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ)** กำหนดให้ “ลดอุปสรรคการส่งออกเพื่อให้เกิดความคล่องตัว เช่น ปรับปรุงวิธีการรับรอง มาตรฐานสินค้าและมาตรฐานการผลิตระดับไร่นา เป็นต้น ให้สะดวกรวดเร็วขึ้น ตลอดจนลด ขั้นตอนของกระบวนการศุลกากรและเอกสารอื่นๆ ที่ช่วยให้การส่งสินค้าเร็วขึ้น พร้อมทั้ง แสวงหาตลาดที่มีศักยภาพเพื่อขยายฐานการส่งออกซึ่งครอบคลุมถึงการค้าชายแดนที่มี ความสำคัญมากขึ้น”
- **นโยบายข้อ 7 การส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมอาเซียน** กำหนดให้ ประเทศไทยต้องเตรียมการในเรื่องต่างๆ ให้พร้อม ทั้งในเรื่องความเชื่อมโยงด้านระบบการ ขนส่ง ด้านกฎระเบียบ การอำนวยความสะดวกทางการค้า การพัฒนาชายแดนและการ เตรียมการด้านทรัพยากรมนุษย์ เพื่อส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสของประเทศไทยใน ประชาคมอาเซียนให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนชาวไทยร่วมกับ ประชาชนอาเซียน โดยดำเนินการ
- **นโยบายข้อ 7.1 (อยู่ภายใต้นโยบายด้านการส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคม อาเซียน)** กำหนดให้ “เร่งส่งเสริมความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนในภูมิภาค อาเซียนและขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้ประโยชน์จาก โครงข่ายคมนาคมขนส่งและโทรคมนาคมที่เชื่อมโยงระหว่างกันของอาเซียน ระบบการออก ใบรับรองใบอนุญาตผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ การทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ร่วมกันในอาเซียน รวมทั้งการสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากความตกลงทางการค้าการลงทุนภายใต้กรอบความ ร่วมมือในระดับทวิภาคีและพหุภาคีที่มีผลใช้บังคับแล้ว เร่งขยายการจัดทำข้อตกลงการ ยอมรับร่วมกันของสินค้าด้านการตรวจสอบและรับรองมาตรฐานโดยให้ความสำคัญต่อ สินค้าที่ประเทศไทยมีศักยภาพสูง โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค รวมถึงการปรับ กฎเกณฑ์การค้าและระบบพิธีการศุลกากรให้สะดวก ลดขั้นตอนต่างๆ หรือยกเลิกขั้นตอนบาง เรื่อง และปรับระบบภาษีและการอำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อดึงดูดให้มีการตั้งสำนักงาน ปฏิบัติการประจำภูมิภาคที่กรุงเทพฯ เพื่อพัฒนาให้กรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลางธุรกิจ การค้า การ ลงทุนของภูมิภาคได้ในที่สุด”
- **นโยบายข้อ 7.4 (อยู่ภายใต้นโยบายด้านการส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคม อาเซียน)** กำหนดให้ “เร่งพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาค

และภูมิภาคอาเซียน โดยเร่งขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (GMS) แผนพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย (IMT-GT) แผนความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี เจ้าพระยา แม่โขง (ACMECS) แผนความร่วมมือแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาวิชาการ และเศรษฐกิจ (BIMSTEC) และแผนแม่บทความเชื่อมโยงในอาเซียนซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้ความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในอาเซียนสัมฤทธิ์ผลได้อย่างเป็นรูปธรรม”

- **นโยบายข้อ 7.6 (อยู่ภายใต้กรอบนโยบายด้านการส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมอาเซียน)** กำหนดให้ “พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษโดยเริ่มจากการพัฒนาด้านการค้าชายแดน และโครงข่ายการคมนาคมขนส่งบริเวณประตูการค้าหลักของประเทศเพื่อรองรับการเชื่อมโยงกระบวนการผลิตและการลงทุนข้ามแดน โดยปรับปรุงโครงข่ายระบบถนน พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) และสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนอย่างต่อเนื่อง โดยระยะแรกให้ความสำคัญกับด่านชายแดนที่สำคัญ 6 ด่าน ได้แก่ ปาดังเบซาร์ สะเตา อรัญประเทศ แม่สอด บ้านคลองลึก และบ้านคลองใหญ่” ซึ่งจะทำให้ระบบขนส่งและโลจิสติกส์สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพและรองรับปริมาณการเดินทางและการขนส่งที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน”

4.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้มีคำสั่งที่ 72/2557 เรื่องแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) เมื่อวันที่ 19 มิถุนายน 2557 เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของประเทศตามนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยใช้ประโยชน์จากความเชื่อมโยงด้านคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียนและข้อตกลงการค้าเสรีภายใต้กรอบอาเซียน โดยคณะกรรมการฯ ประกอบด้วยผู้แทน 22 คน โดยมีหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) เป็นประธาน และมีคณะกรรมการฯ ประกอบด้วยหัวหน้าฝ่ายและรองหัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจ คสช. ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงพาณิชย์ ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงแรงงาน ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม เลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เลขาธิการคณะกรรมการกฤษฎีกา ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ประธานหอการค้าไทย ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประธานสมาคมธนาคารไทย และเลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจเป็นเลขานุการคณะกรรมการฯ มีหน้าที่ให้ความเห็นชอบและเสนอร่างหลักเกณฑ์และวิธีการสนับสนุนการจัดตั้งและ

ดำเนินการเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และกำหนดแนวทางให้หน่วยงานถือปฏิบัติเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ทั้งนี้ กนพ.กำหนดนิยาม “เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ คือ บริเวณพื้นที่ที่คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกำหนดให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งรัฐจะสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐาน สิทธิประโยชน์การลงทุน การบริหารแรงงานต่างด้าวแบบไป-กลับ การให้บริการจุดเดียวเบ็ดเสร็จ และการอื่นที่จำเป็น โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อดึงดูดการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ เพิ่มขีดความสามารถของประเทศ กระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และแก้ปัญหาความมั่นคง” ตลอดเวลาที่ผ่านมา ได้มีการประชุมเรื่องเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ครอบคลุมประเด็นต่างๆ อาทิ ลักษณะการให้สิทธิประโยชน์ การจัดการแรงงานต่างด้าว การรับฟังความคิดเห็นของภาคส่วนในการพัฒนาพื้นที่ชายแดน แต่ที่ผ่านมา ยังไม่ได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างเป็นทางการ

กนพ. มีมติให้ความเห็นชอบในวันที่ 15 กรกฎาคม 2557 เรื่องพื้นที่ที่มีศักยภาพเหมาะสมในการจัดตั้งเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษระยะแรกของไทยโดยพิจารณาจาก 7 ปัจจัย ได้แก่ (ก) ศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขัน (ข) โอกาส (ค) ความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน (ง) ปัจจัยการผลิตในพื้นที่ (จ) ลักษณะของมูลค่าการค้าชายแดน (ฉ) แนวทางการพัฒนาพื้นที่ของประเทศเพื่อนบ้าน และ (ช) ปัญหาและข้อจำกัดในการพัฒนา ซึ่งในระยะแรก เน้นการพัฒนาใน 5 พื้นที่ชายแดน เพื่อให้ประเทศไทยสามารถก้าวสู่ประชาคมอาเซียนได้อย่างสมบูรณ์ในปี พ.ศ.2558 ได้แก่

(1) **แม่สอด** จัดทำเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเป็นเขตอุตสาหกรรมชายแดนที่ใช้แรงงานเข้มข้น เช่น เสื้อผ้า สิ่งทอ และการแปรรูปสินค้าเกษตร รวมทั้งพัฒนาตลาดการค้าชายแดน ศูนย์บริการโลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าข้ามแดน และบริการโรงแรมและนันทนาการ

(2) **อรัญประเทศ** จัดทำเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเป็นพื้นที่ค้าส่งค้าปลีก เขตอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร และบริการคลังสินค้าระหว่างประเทศ

(3) **ตราด** จัดทำเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเป็นศูนย์โลจิสติกส์ พื้นที่การค้าชายแดนปลอดภาษี และการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

(4) **มุกดาหาร** จัดทำเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเป็นเขตอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ ศูนย์กระจายสินค้าและค้าส่ง ศูนย์บริการโลจิสติกส์และคลังสินค้า และการท่องเที่ยวข้ามแดน

(5) **สะเดาและปาดังเบซาร์** จัดทำเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเป็นเขตอุตสาหกรรมรองรับอุตสาหกรรมเชื่อมโยงการส่งออก เช่น ยางพารา อาหารทะเล และสินค้าฮาลาล

การจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษฯ เน้นตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาทั้งด้านเศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มการจ้างงานและสร้างความเป็นอยู่ที่ดีให้

ประชาชน แก้ปัญหาแรงงานต่างด้าวลักลอบเข้ามายังพื้นที่ตอนใน ปัญหาการลักลอบนำเข้าสินค้าเกษตรผิดกฎหมายจากประเทศเพื่อนบ้าน ปัญหาการเลี่ยงการเสียภาษี การล่ำเลียงสินค้าผิดกฎหมายและยาเสพติดข้ามแดน และปัญหาความแออัดบริเวณด่านชายแดน อีกทั้งเห็นชอบให้จัดตั้งคณะกรรมการ 3 ด้าน ได้แก่

(ก) คณะอนุกรรมการด้านสิทธิประโยชน์ ขอบเขตพื้นที่ และศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน มีปลัดกระทรวงการคลังเป็นประธานคณะกรรมการฯ มีหน้าที่ (1) กำหนดขอบเขตพื้นที่จัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (2) กำหนดการให้สิทธิประโยชน์ และ (3) จัดทำแผนพัฒนาระบบบริการแบบเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน มีผู้แทนหน่วยงานร่วมเป็นกรรมการ ได้แก่ สภาความมั่นคงแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ กรมศุลกากร กรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช การนิคมอุตสาหกรรม หอการค้าไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

(ข) คณะอนุกรรมการด้านศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านแรงงาน สาธารณสุข และความมั่นคง โดยมีปลัดกระทรวงแรงงานเป็นประธานคณะกรรมการฯ มีหน้าที่ (1) กำหนดแนวทางจัดระบบแรงงานต่างด้าวที่เข้ามาทำงานลักษณะไปกลับ (2) กำหนดแนวทางการฝึกอบรมฝีมือแรงงาน และ (3) จัดทำแผนจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านแรงงานต่างด้าว ครอบคลุมงานสาธารณสุขและตรวจคนเข้าเมือง โดยมีผู้แทนหน่วยงานร่วมเป็นกรรมการ ได้แก่ สภาความมั่นคงแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย กรมการจัดหางาน กรมการพัฒนาฝีมือแรงงาน สำนักงานประกันสังคม กรมเอเชียตะวันออก กรมการกงสุล สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กระทรวงสาธารณสุข หอการค้าไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

(ค) คณะอนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร มีปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธานคณะกรรมการฯ มีหน้าที่ (1) เสนอแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น (2) เสนอแผนการปรับปรุงด้านศุลกากรและจุดผ่านแดน และ (3) เสนอแผนพัฒนานิคมอุตสาหกรรม มีผู้แทนหน่วยงานร่วมเป็นกรรมการ ได้แก่ กระทรวงมหาดไทย กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการบินพลเรือน กรมเจ้าท่า กรมโยธาธิการและผังเมือง กรมชลประทาน กรมควบคุมมลพิษ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมไฟฟ้าส่วนภูมิภาค หอการค้าไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมศุลกากร และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

คณะกรรมการ กนพ. มอบหมายให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประเมินผลการดำเนินงานตามนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 5 พื้นที่ (ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2557 - ธันวาคม 2558) ในลักษณะก่อน/หลัง ในประเด็นต่างๆ ได้แก่ (1) ความก้าวหน้าการปฏิบัติงานของ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (2) ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ (3) ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และความมั่นคง (4) ความพึงพอใจของภาคส่วนต่างๆ และ (5) ปัญหาอุปสรรคและแนวทางแก้ไขปรับปรุงเพื่อการปฏิบัติเป็นไปอย่างถูกต้องมีประสิทธิภาพ และก่อประโยชน์ส่วนรวมของประเทศ

4.3 ยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดน

สภาความมั่นคงแห่งชาติจัดทำยุทธศาสตร์ความมั่นคงชายแดน 4 ยุทธศาสตร์ มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างความมั่นคงอย่างยั่งยืนในบริเวณพื้นที่ชายแดน ได้แก่

1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพของคน ชุมชน และพื้นที่เป้าหมายชายแดน กำหนดให้ส่งเสริมการใช้ศักยภาพของชุมชนโดยใช้กระบวนการมีส่วนร่วม ปลุกจิตสำนึกของชุมชนในการแก้ไขปัญหา และให้ความสำคัญกับการดำเนินการตามความเหมาะสมของสภาพแวดล้อม ปัญหาและวิถีชีวิตของแต่ละพื้นที่ ตลอดจนการสร้างเครือข่ายระหว่างชุมชนชายแดนให้คนในชาติเข้าใจวิถีชีวิตและปัญหาของคนชายแดน

2) ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงบริเวณชายแดน ให้ความสำคัญกับการจัดให้มีกระบวนการส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมสนับสนุนการปฏิบัติการของทหารและหน่วยราชการ การปรับปรุงและจัดระบบหมู่บ้านและกลุ่มพลังมวลชนบริเวณชายแดนใหม่ โดยเน้นความมีเอกภาพและลดความซ้ำซ้อน การปลุกจิตสำนึกความมั่นคงของประชาชนในพื้นที่ โดยเฉพาะให้เข้าใจสถานการณ์ความมั่นคงที่เปลี่ยนแปลงไปและเฝ้าระวังปกป้องพื้นที่ชายแดน รวมทั้งการให้เจ้าหน้าที่ของรัฐปรับทัศนคติและวิธีการทำงานให้ตอบสนองการแก้ไขปัญหาของประชาชนในพื้นที่

3) ยุทธศาสตร์การพัฒนาความร่วมมือชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน มุ่งให้ความสำคัญกับการเสริมสร้างสภาวะแวดล้อมที่สงบ สันติ และพัฒนาด้านต่างๆ ขึ้นในชุมชนชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน การสนับสนุนให้ความร่วมมือช่วยเหลือเพื่อความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจสังคมของประเทศเพื่อนบ้านและการสนับสนุนความร่วมมือด้านต่างๆ ในระดับท้องถิ่นและภูมิภาค

4) ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการ ให้กองอำนวยการรักษาความมั่นคงภายใน (กอ.รมน.) เป็นหน่วยกลางประสานการดำเนินงานของทุกฝ่าย รวมทั้งให้มีการเลือกสรรเจ้าหน้าที่ที่เป็นคนดี มีความรู้ความสามารถและมีประสิทธิภาพเข้าไปปฏิบัติงานในพื้นที่ชายแดน และให้มีการดำเนินการตามกฎหมายอย่างจริงจังกับการทุจริตคอร์รัปชัน กลุ่มอิทธิพล อำนาจมืด และอาชญากรรมบริเวณชายแดน ตลอดจนให้มีแผนปฏิบัติการและการจัดสรรงบประมาณอย่างเป็นระบบตามความสำคัญเร่งด่วนของปัญหาและให้มีการติดตามและประเมินผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์อย่างเป็นระบบและรายงานต่อสภาความมั่นคงแห่งชาติ

4.4 ยุทธศาสตร์การค้าชายแดนไทยกับเพื่อนบ้านของกระทรวงพาณิชย์

กระทรวงพาณิชย์ โดยกรมการค้าต่างประเทศ จัดทำยุทธศาสตร์การค้าชายแดนไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเมื่อเดือนมิถุนายน 2555 เพื่อแก้ไขปัญหาอุปสรรคและเร่งรัดผลักดันการส่งออกของประเทศ และส่งเสริมการค้าข้ามแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโลจิสติกส์ระหว่างประเทศและนิคมอุตสาหกรรมในประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีโครงการนำร่อง ได้แก่ โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนร่วมแม่สอด-เมียวดี

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านในอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้น โดยมีโครงการนำร่อง ได้แก่ โครงการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยย้ายหรือขยายการลงทุนอุตสาหกรรมสิ่งทอและเสื้อผ้าไปลงทุนในประเทศกัมพูชา

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การเสริมสร้างความมั่นคงทางอาหารที่ผลิตในประเทศหนึ่งและนำไปแปรรูปและจำหน่ายอีกประเทศ โดยมีโครงการนำร่อง ได้แก่ โครงการสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยด้านอาหารร่วมกันเพื่อให้ประเทศอาเซียนเป็นผู้ผลิตอาหารหลักเลี้ยงทวีปเอเชีย โดยสินค้านำร่อง ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ข้าวโพด อ้อย ปศุสัตว์ ไก่ และหมู

4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การส่งเสริมผู้ประกอบการด้านบริการของไทยไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีโครงการนำร่อง ได้แก่ โครงการผู้ประกอบการโรงแรมและโรงพยาบาลของไทยไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน และโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวในภูมิภาคใน 3 เส้นทาง ได้แก่ (ก) เส้นทางเชื่อมมรดกโลก สุโขทัย หลวงพระบาง พุกาม และเสียมเรียบ (ข) เส้นทางสามเหลี่ยมมรกตเชื่อมโยงไทย ลาว กัมพูชา และ (ค) เส้นทาง 5 เชียง ได้แก่ เชียงตุง (เมียนมา) เชียงรุ่ง (จีน) เชียงใหม่ เชียงราย และเชียงทอง (ลาว)

5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาส่วนราชการให้เป็นพี่เลี้ยงคนไทยไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้าน มีโครงการนำร่อง ได้แก่ การศึกษาโครงสร้างการบริหารงานขององค์การส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศของญี่ปุ่น (JETRO) เพื่อนำไปส่วนราชการของไทยให้เป็น TETRO (Thailand External Trade Organization)

4.5 ยุทธศาสตร์การค้าชายแดนของสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทยให้ความสำคัญกับการค้าชายแดนเพื่อรองรับการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยสภาหอการค้าแห่งประเทศไทยได้กำหนดวิสัยทัศน์ตั้งแต่ปี 2555 ในการพัฒนาการค้าชายแดน “ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าชายแดน การท่องเที่ยว และบริการต่อเนื่องของภูมิภาคอินโดจีน” อีกทั้งกำหนดเป้าประสงค์ให้มูลค่าการค้าชายแดนไทย-เมียนมา ไทย-ลาว ไทย-กัมพูชา และไทย-มาเลเซีย เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 ต่อปี และภายใต้ศักยภาพของทำเลที่ตั้งที่ประเทศไทยอยู่กึ่งกลางของภูมิภาคและมีระบบคมนาคมเชื่อมโยงอย่างทั่วถึง ประกอบกับมีแนวโน้มการลงทุนในพื้นที่ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น อนุภูมิภาค GMS, BIMSTEC, ACMECS และ IMT-GT

สภาหอการค้าแห่งประเทศไทยกำหนดยุทธศาสตร์การค้าชายแดนเป็น 5 ประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

1) **ยกระดับด้านการค้าชายแดน** เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการค้าของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการยกระดับจุดผ่านแดนและการขยายด่าน อาทิ สนับสนุนการก่อสร้างด่านถาวรใหม่ที่ชายแดนที่อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และการขยายด่านสะเดา จังหวัดสงขลา

2) **เชื่อมโยงเส้นทางคมนาคม** เพื่อใช้เป็นฐานขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมทั้งในปัจจุบันและอนาคต โดยกำหนดยุทธศาสตร์การขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค เช่น ACMECS, IMT-GT และ GMS ตลอดจนเร่งรัดความร่วมมือการเปิดเส้นทางบิน การยกระดับความร่วมมือในการสร้างถนน รถไฟ และสะพานเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การก่อสร้างถนนชายแดนบ้านน้ำพุร้อนเพื่อเชื่อมไปยังท่าเรือทวาย ประเทศเมียนมา

3) **ปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบเพื่อสร้างโอกาสในการขยายตลาดและสร้างรายได้ให้แก่ธุรกิจบริเวณชายแดน**

4) **เสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจเพื่อสร้างแหล่งงานในพื้นที่ชายแดนระหว่างไทยกับเพื่อนบ้าน**

5) **ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า การท่องเที่ยว และการขนส่งระหว่างประเทศ**

5. สรุป

การค้าชายแดนประกอบด้วยการค้าที่เป็นไปตามกฎระเบียบและการค้าที่ไม่เป็นทางการ ซึ่งเป็นที่ยอมรับในนานาประเทศว่าการดำเนินกิจกรรมการพัฒนาการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนจะต้องประกอบด้วยการค้าที่เป็นไปตามกฎระเบียบ ซึ่งมีการผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งส่วนใหญ่มักจะเป็นสินค้าที่มีขนาดใหญ่และไม่สามารถจะแบกขนด้วยคนข้ามแดนได้ เช่น ปิโตรเลียม วัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรเกษตร ปุ๋ย ขณะเดียวกันนานาประเทศจะอนุญาตให้ผู้ที่เดินทางสัญจรสามารถเดินทางมาซื้อขายสินค้าแบบตามตลาดการค้าชายแดน อีกทั้งสามารถถือสินค้ากลับประเทศไปได้จำนวนหนึ่ง ซึ่งส่วนใหญ่มักจะได้แก่สินค้าที่มีขนาดเล็กและน้ำหนักไม่มาก เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค อัญมณีและเครื่องประดับ สินค้าแฟชั่น เป็นต้น

การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านสามารถดำเนินกิจกรรมผ่านจุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว โดยการค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรจะมีความสำคัญต่อการพัฒนาการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนมากที่สุด เนื่องจากเป็นด่านที่มีเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานสำคัญประจำการอยู่เพื่อให้บริการ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง และเจ้าหน้าที่ด่านกักพืชและสัตว์ อีกทั้งเป็นด่านการค้าที่สามารถจะนำรถบรรทุกข้ามแดนนำสินค้าขนาดใหญ่ไปส่งไปยังจุดพรมแดนหรือจุดที่รัฐบาลต่างประเทศอนุญาตให้นำรถข้ามไปได้

จุดผ่านแดนถาวรของไทยที่มีความสำคัญมากที่สุดในการเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา ได้แก่ ด้านแม่สอด (ตาก) ด้านระนอง ด้านแม่สาย (เชียงราย) และด้านพุน้ำร้อน (กาญจนบุรี) ตามลำดับ โดยกลุ่มสินค้าสำคัญที่มีการผลิตและส่งออกจากไทย ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง และอาหารสำเร็จรูป ขณะเดียวกันยังมีสินค้าผ่านแดนจากต่างประเทศนำส่งผ่านไทยเพื่อส่งไปยังประเทศเมียนมา อาทิ รถยนต์มือสอง น้ำมันปาล์ม เป็นต้น ส่วนสินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากเมียนมา ได้แก่ กาชาธรรมชาติ ผลิตภัณฑ์ประมง โค และสินค้าเกษตร

จุดผ่านแดนถาวรของไทยที่มีความสำคัญมากที่สุดในการเชื่อมโยงกับประเทศลาวมีจำนวนมากที่สุดเมื่อเทียบกับจุดผ่านแดนที่เชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งหมด โดยด้านสำคัญ ได้แก่ ด้านหนองคาย ด้านมุกดาหาร ด้านนครพนม ด้านเชียงของ และด้านเชียงแสน โดยกลุ่มสินค้าสำคัญที่มีการผลิตและส่งออกจากไทย ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม รถยนต์ เครื่องดื่ม น้ำตาลทราย ปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง และอาหารสำเร็จรูป ขณะเดียวกันยังมีสินค้าส่งออกของไทยผ่านแดนประเทศลาวเพื่อส่งต่อไปยังจีนและเวียดนาม อาทิ ผักผลไม้ เนื้อสัตว์แช่แข็ง ยางแผ่น เป็นต้น ส่วนสินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากลาว ได้แก่ แร่ เชื้อเพลิงแข็ง ไม้แปรรูป ผลิตภัณฑ์เกษตร และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (เฉพาะกรณีนำเข้าจากสะพานนาครี) โดยปริมาณสินค้าที่ขนส่งจากไทยมีมากกว่าที่นำเข้าจากลาว

จุดผ่านแดนถาวรของไทยที่มีความสำคัญมากที่สุดในการเชื่อมโยงกับประเทศกัมพูชาที่สำคัญ ได้แก่ ด้านคลองลึก (อรัญประเทศ) ด้านบ้านหาดเล็ก (คลองใหญ่) ด้านบ้านผักกาด (จันทบุรี) โดยกลุ่มสินค้าสำคัญที่มีการผลิตและส่งออกจากไทย ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าอุปโภคบริโภค ปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง ส่วนสินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากกัมพูชา ได้แก่ มันสำปะหลัง ผลไม้ อุปกรณ์ยานยนต์ โดยปริมาณสินค้าที่ขนส่งจากไทยมีมากกว่าที่นำเข้าจากกัมพูชา

จุดผ่านแดนถาวรของไทยที่มีความสำคัญมากที่สุดในการเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย ได้แก่ ด้านสะเตา (สงขลา) ด้านปาดังเบซาร์ (สงขลา) ด้านเบตง (ยะลา) และด่านสุไหงโกลก (นราธิวาส) โดยกลุ่มสินค้าสำคัญที่มีการผลิตและส่งออกจากไทย ได้แก่ ยางพารา ไม้ยางแปรรูป เครื่องใช้ไฟฟ้า รถยนต์ ขณะเดียวกันยังมีสินค้าส่งออกจากไทยผ่านแดนประเทศมาเลเซียเพื่อส่งต่อไปยังสิงคโปร์ อาทิ อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ส่วนสินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากมาเลเซีย ได้แก่ เครื่องไฟฟ้า เครื่องจักร และผลิตภัณฑ์โลหะ โดยปริมาณสินค้าที่ขนส่งระหว่างไทยกับมาเลเซียมีปริมาณใกล้เคียงกัน

รัฐบาลไทยได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนากิจกรรมเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนชายแดนโดยดำเนินกิจกรรมต่างๆ เช่น การสนับสนุนไทยเข้าร่วมการพัฒนาภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอริวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย (IMT-GT) ความคิดริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) ตลอดจนผลักดันการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนซึ่งเป็นแบ่งกลุ่มจังหวัดที่รัฐมีนโยบายประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษในระยะแรก ได้แก่ **จังหวัด**

ตาก (พื้นที่ 14 ตำบล ใน 3 อำเภอ ได้แก่ อ.แม่สอด อ.แม่ระมาด อ.พบพระ) จังหวัดมุกดาหาร (พื้นที่ 11 ตำบล ใน 3 อำเภอ ได้แก่ อ.เมือง อ.หว้านใหญ่ อ.ดอนตาล) จังหวัดสระแก้ว (พื้นที่ 4 ตำบล ใน 2 อำเภอ ได้แก่ อ.อรัญประเทศ อ.วัฒนานคร) จังหวัดตราด (พื้นที่ 3 ตำบล ในอำเภอคลองใหญ่) และจังหวัดสงขลา (พื้นที่ 4 ตำบล ในอำเภอสะเดา) กลุ่มจังหวัดที่รัฐมนตรีนโยบายประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะต่อไป ได้แก่ จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดเชียงราย จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดนราธิวาส

การที่ประเทศไทยต้องการส่งเสริมบทบาทการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาค ส่งเสริมกิจกรรมการค้า การลงทุน และการขนส่งชายแดน เร่งใช้ประโยชน์จากการรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ชายแดนเป้าหมาย มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการปรับปรุงระเบียบโลจิสติกส์และการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งจะนำเสนอรายละเอียดในบทที่ 3 และบทที่ 4 ของรายงานการศึกษา

กรอบความตกลงด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ ที่มีผลต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

1. บทนำ

เนื้อหาในบทที่ 3 กรอบความตกลงด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศที่มีผลต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน เป็นการเสนอกรอบความตกลงระดับโลกที่เกี่ยวข้องกับการค้าสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนโดยอ้างอิงตามอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization) ความรับผิดชอบของอาเซียน ความรับผิดชอบของสมาชิกรวมกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub Region - GMS) ตลอดจนศึกษาประสบการณ์และวิธีปฏิบัติของต่างประเทศ ได้แก่ สหภาพยุโรป ในการปรับกฎระเบียบการขนส่งสินค้าระหว่างกันเพื่อให้สามารถบริหารการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศได้โดยไม่มีข้อจำกัดด้านพรมแดนเพื่อใช้เป็นแบบอย่างให้ไทยและอาเซียนในการปรับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

2. กรอบความตกลงระดับโลกที่เกี่ยวข้องกับการค้าสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

2.1 ความตกลงพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้า

พิธีการขอใบอนุญาตนำเข้า หมายถึง ขั้นตอนการดำเนินพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้า (ใบอนุญาตนำเข้าในที่นี้ หมายถึง เอกสารอื่นที่มีใช้เอกสารทั่วไปที่ต้องใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากรที่รัฐกำหนดให้เป็นเงื่อนไขในใบอนุญาตนำเข้า โดยภายใต้ความตกลงพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้าขององค์การการค้าโลก (WTO) ได้กำหนดระบบการออกใบอนุญาตนำเข้า (Import Licensing System) ของประเทศสมาชิกภาคี WTO จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการค้าโลก

ในภาพรวม WTO กำหนดให้ประเทศสมาชิกแต่ละประเทศจะต้องหลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตนำเข้า (Import License) ให้เป็นที่เข้าใจได้ง่าย มีความโปร่งใส และคาดการณ์ได้ โดยรัฐบาลประเทศผู้นำเข้าต้องเผยแพร่ข้อมูลที่มีมากเพียงพอให้แก่ผู้นำเข้า/ผู้ประกอบการถึงที่มาของการกำหนดให้มีการขอใบอนุญาตนำเข้า คุณสมบัติของผู้นำเข้า ประเภทใบอนุญาตนำเข้าอัตโนมัติ (Automatic Import

License)¹ และใบอนุญาตนำเข้าสำหรับสินค้าควบคุม (Non Automatic Import License) และต้องแจ้งผลการพิจารณาให้ใบอนุญาตนำเข้าฯ ภายในระยะเวลาไม่เกิน 30 – 60 วัน ซึ่งสรุปสาระสำคัญดังนี้

- **การไม่เลือกปฏิบัติ** รัฐบาลของประเทศผู้นำเข้าต้องมีมาตรการออกใบอนุญาตนำเข้าที่ไม่เลือกปฏิบัติ มีความยุติธรรม และเท่าเทียมกันสำหรับการนำเข้าจากแต่ละประเทศ
- **การเปิดเผยข้อมูล** รัฐบาลของประเทศผู้นำเข้าต้องเปิดเผยข้อมูลรายการสินค้าที่กำหนดให้ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าให้แก่รัฐบาลนานาประเทศและผู้ประกอบการได้รับทราบ และในการออกข้อกำหนดในการนำเข้า รัฐบาลประเทศผู้นำเข้าจะต้องประกาศก่อนล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 21 วัน ก่อนที่ข้อกำหนดดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับ และต้องรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอของรัฐบาลต่างประเทศที่มีต่อข้อกำหนดดังกล่าว
- **การผ่อนผัน** การออกข้อกำหนดการขอใบอนุญาตนำเข้าจะต้องไม่นำมาใช้อย่างเข้มงวดมากเกินไป โดยควรพิจารณาลักษณะการปฏิบัติในการขนส่งด้วย โดยควรผ่อนผันกรณีที่มีการระบุมูลค่าการนำเข้า ปริมาณการนำเข้า หรือน้ำหนักสินค้าที่นำเข้าที่ตลาดเคลื่อนได้บ้างเล็กน้อย อาทิ กรณีการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งอาจมีน้ำหนักสูญหายระหว่างการเดินทาง รวมถึงมูลค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่นำเข้าอาจปรับเปลี่ยนไปตามระดับราคาตลาดโลก
- **ใบอนุญาตนำเข้าอัตโนมัติ (Automatic Import License)** เป็นใบอนุญาตที่ให้นำเข้าได้ทุกกรณี ซึ่งเป็นใบอนุญาตที่ไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างข้อจำกัดทางการค้าที่ออกให้กับบุคคล กิจการ หรือสถาบันใดๆ ที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับกฎระเบียบที่กำหนดโดยประเทศผู้นำเข้า โดยผู้ยื่นขอรับใบอนุญาตฯ สามารถยื่นใบอนุญาตฯ ได้ในวันเวลาทำการของหน่วยงานภาครัฐ ก่อนที่จะนำเข้าสินค้า และหน่วยงานภาครัฐฯ จะต้องพิจารณาออกใบอนุญาตฯ ให้ภายในระยะเวลาไม่เกิน 10 วันทำการ เช่น กรณีประเทศกัมพูชา กำหนดให้การนำเข้าสินค้าบางประเภท ได้แก่ สัตว์มีชีวิต ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าอัตโนมัติ (Automatic Import License) จากกระทรวงเกษตร ประมง และป่าไม้ของราชอาณาจักรกัมพูชา และการนำเข้าเงิน ทอง และเหรียญกษาปณ์ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากธนาคารแห่งชาติกัมพูชา
- **ใบอนุญาตนำเข้าแบบไม่อัตโนมัติ (Non Automatic Import License)** เป็นใบอนุญาตที่ให้นำเข้าได้เฉพาะในบางกรณี เป็นการให้เฉพาะสินค้าบางประเภทที่นำเข้าได้ตามเงื่อนไขโดยบุคคลที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับกฎระเบียบที่กำหนด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างข้อจำกัดการนำเข้าเนื่องจากมีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อย ศีลธรรมอันดี ความมั่นคง สุขภาพ สิ่งแวดล้อม การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา และความสามารถในการแข่งขันของ

¹ Automatic Import License เป็นการให้ใบอนุญาตเพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดเก็บสถิติและข้อมูลการนำเข้า และไม่ได้นำมาใช้เป็นเครื่องมือในการกีดกันการนำเข้า โดยบุคคลใดๆ ที่มีคุณสมบัติครบตามที่รัฐกำหนด ก็สามารถขอรับใบอนุญาตนำเข้าอัตโนมัติได้ ในขณะที่ Non-Automatic License ใช้สำหรับการออกใบอนุญาตนำเข้าสำหรับการนำเข้าสินค้าที่มีข้อจำกัดทางการค้า เช่น โควตานำเข้า

ผู้ประกอบการภายในประเทศ โดยประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีกลุ่มสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้า ดังนี้

(ก) ประเทศไทย²

สินค้าที่ห้ามนำเข้า ได้แก่ (1) บารากูและบารากูไฟฟ้าหรือบุหรี่ยไฟฟ้า (2) ตัวถังของรถยนต์นั่งที่ใช้แล้ว และโครงรถจักรยานยนต์ที่ใช้แล้ว (3) เครื่องเล่นเกม (4) ตู้เย็น ตู้ทำน้ำเย็น ตู้แช่หรือตู้แช่เย็นที่ใช้สารซีเอฟซี (5) เครื่องยนต์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ใช้แล้วของรถจักรยานยนต์ (6) ยางรถยนต์ที่ใช้แล้ว (7) ไม้ซุงและไม้สีกแปรรูป ไม้ยาง และไม้ที่มีชนิดตรงกับไม้หวงห้ามตามแนวชายแดนจังหวัดตากและจังหวัดกาญจนบุรี (8) เครื่องเล่นเกมไฟฟ้า (9) สินค้าละเมิดลิขสิทธิ์ (10) เครื่องจักรที่สามารถใช้เพื่อประโยชน์ในการละเมิดลิขสิทธิ์เทปเพลง วีดีโอเทป และแผ่นซีดี (11) เพชรที่ยังไม่ได้เจียรไนที่นำเข้าหรือผลิตในเซียราลีโอน (12) อาวุธ รถยนต์เพื่อการทหาร และชิ้นส่วนต่างๆ ที่ผลิตจากประเทศเกาหลีเหนือ และ (13) อาวุธ รถยนต์เพื่อการทหาร และชิ้นส่วนต่างๆ ที่ผลิตจากประเทศอิหร่าน

สินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Import License) ได้แก่ (1) โบราณวัตถุ (2) เครื่องพิมพ์รื่องลึกหรือเครื่องพิมพ์อินทาลโย และเครื่องถ่ายเอกสารชนิดสอดสี (3) เศษ เศษตัด และของที่ใช้ไม่ได้ซึ่งเป็นพลาสติก (4) เลื่อยโซ่ (5) ปลาปนชนิดโปรตีนต่ำกว่าร้อยละ 60 (6) ยา เกสซ์เคมีภัณฑ์ เกลือของเกสซ์เคมีภัณฑ์และเกสซ์เคมีภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูป (7) สารเคลือบผิวเตอรอล (8) สารอัลบิวเตอรอล หรือซัลบิวตามอล (9) ชิ้นส่วนเครื่องต่งกายเฉพาะที่ยังไม่สำเร็จรูป (10) หิน (11) รถยนต์ใช้แล้ว (12) รถจักรยานยนต์ใช้แล้ว (13) รถยนต์บรรทุกคนโดยสารที่ใช้แล้วขนาด 6 ล้อ ที่สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ 30 ที่นั่งขึ้นไป (14) เครื่องยนต์ดีเซลที่ใช้แล้วขนาด 331 – 1,100 ซีซี (15) เหมืองโลหะ (16) สารกาเฟอีน³ (17) โปแทสเซียมเปอร์แมงกาเนต (18) ทองคำ (19) เพชรที่ยังไม่ได้เจียรไน (20) น้ำมันเชื้อเพลิง (21) ไม้ซุง ไม้แปรรูป และผลิตภัณฑ์ไม้ (22) ทุ่นวาครีบเหลืองและผลิตภัณฑ์ (23) ภาชนะเซรามิกและภาชนะโลหะเคลือบที่ใช้บรรจุอาหาร (24) เครื่องในสุกร (25) หอมแดง (26) ส้มสด (27) ยางรถยนต์ และ (28) พัดลมไฟฟ้า หม้อหุงข้าวไฟฟ้า และคอมพิวเตอร์

² ข้อมูลจากกรมการค้าต่างประเทศ www.dft.go.th

³ นอกจากนี้ กระทรวงพาณิชย์ได้ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องสินค้าต้องห้ามผ่านราชอาณาจักร พ.ศ.2559 ลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2559 กำหนดให้สารกาเฟอีนเป็นสินค้าที่ห้ามผ่านแดนในประเทศไทย

สินค้าผลิตภัณฑ์เกษตรและอาหารที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าเพื่อจำกัดโควตานำเข้า ได้แก่ (1) นมและครีมไม่เข้มข้น (2) นมและครีมเข้มข้น (3) มันฝรั่งสดหรือแช่เย็น (4) หอมใหญ่สด แห้ง แช่เย็น (5) กระเทียมสดหรือแช่เย็น (6) มะพร้าวสดหรือแช่เย็น (7) ลำไยอบแห้ง (8) กาแฟ (9) ชาเขียวและชาดำ (10) พริกไทย (11) ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ (12) ข้าว (13) ถั่วเหลือง (14) มะพร้าวแห้ง (15) เมล็ดหอม (16) น้ำมันถั่วเหลืองและสารสกัดจากน้ำมันถั่วเหลือง (17) น้ำมันปาล์มและสารสกัดจากน้ำมันปาล์ม (18) น้ำมันมะพร้าวและสารสกัดจากน้ำมันมะพร้าว (19) น้ำมัน (20) กาแฟสำเร็จรูป (21) แป้งถั่วเหลือง (22) ยาสูบ และ (23) ไหมดิบ ซึ่งต้องขอใบอนุญาตนำเข้าภายใต้โควตาจากกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์

(ข) สปป. ลาว⁴

ในกรณีของ สปป.ลาว ผู้นำเข้าสินค้าเข้ามาในประเทศลาวจะต้องเป็นกิจการที่จดทะเบียนกับกรมทะเบียนวิสาหกิจ (Department of Enterprise Registration) กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า (Ministry of Industry and Commerce)

สินค้าที่ห้ามนำเข้า (Prohibited Goods) ซึ่งเป็นไปตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าฉบับที่ 0973 ณ วันที่ 25 พฤษภาคม ค.ศ.2011⁵ ได้แก่

- (1) เคมีภัณฑ์อันตรายที่ใช้ในอุตสาหกรรม โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบกำกับการห้ามนำเข้า ได้แก่ กรมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า
- (2) กระสุนปืนและอาวุธทุกประเภท (ยกเว้นระเบิดที่ใช้ในอุตสาหกรรมและยานพาหนะเพื่อทำสงคราม) โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบกำกับการห้ามนำเข้า ได้แก่ กระทรวงกลาโหม
- (3) ผลไม้เน่าเสีย เมล็ดเน่าเสีย ผักเน่าเสีย ใบไม้ และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากโคเคน โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบกำกับการห้ามนำเข้า ได้แก่ กระทรวงความมั่นคง สำนักงานตำรวจปราบปรามยาเสพติด และสำนักนายกรัฐมนตรี
- (4) อุปกรณ์จับปลาที่ใช้แล้ว โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบกำกับการห้ามนำเข้า ได้แก่ กรมปศุสัตว์และประมง กระทรวงกลาโหมและป่าไม้
- (5) ภาพและวัตถุลามก โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบกำกับการห้ามนำเข้า ได้แก่ กรมการสื่อ กระทรวงสารสนเทศและวัฒนธรรม

⁴ ข้อมูลจากกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าลาว www.laotradeportal.gov.la

⁵ สปป.ลาว มีกฎหมายห้ามการส่งออกสินค้า ได้แก่ (1) วัตถุโบราณ รวมถึงพระพุทธรูป สิ่งศักดิ์สิทธิ์ และวัตถุโบราณที่มีอายุเก่าแก่เกินกว่า 50 ปี โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบห้ามการส่งออก ได้แก่ กรมมรดก กระทรวงสารสนเทศและวัฒนธรรม และ (2) มรดกทางวัฒนธรรมและปูที่มาจากค้างคาว โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบห้ามการส่งออก ได้แก่ กรมวิชาการเกษตร กระทรวงกลาโหมและป่าไม้

- (6) กระดาษพิมพ์ธนบัตร หมึกพิมพ์ธนบัตร เครื่องพิมพ์ธนบัตร และเครื่องผลิตเหรียญ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบกำกับกับการห้ามนำเข้า ได้แก่ ธนาคารแห่งประเทศไทย

สินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าแบบ Automatic Import License มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดเก็บข้อมูลทางสถิติ ได้แก่

- (1) รถยนต์ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบออกใบอนุญาตฯ ได้แก่ กรมการนำเข้าและส่งออก (Department of Import and Export - DIMEX) กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า (ขอได้เฉพาะส่วนกลาง)
- (2) ปิโตรเลียมและก๊าซ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบออกใบอนุญาตฯ ได้แก่ DIMEX (ขอได้เฉพาะส่วนกลาง)
- (3) ไม้ซุงและไม้แปรรูป โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบออกใบอนุญาตฯ ได้แก่ DIMEX (ขอได้เฉพาะส่วนกลาง)
- (4) ข้าวที่ยังไม่ได้สี ข้าวที่ยังไม่ได้ปรับปรุงคุณภาพ ข้าวที่ผ่านการปรับปรุงคุณภาพแล้ว ข้าวสีบางส่วน และข้าวที่สีแล้ว โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบออกใบอนุญาตฯ ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า (ขอได้ทั้งในส่วนกลางและภูมิภาค)
- (5) เหล็กแท่งและเหล็กกล้า โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบออกใบอนุญาตฯ ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า (ขอได้ทั้งในส่วนกลางและภูมิภาค)
- (6) ซีเมนต์ ปูนสำเร็จ และคอนกรีต โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบออกใบอนุญาตฯ ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า (ขอได้ทั้งในส่วนกลางและภูมิภาค)
- (7) สิ่งพิมพ์ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบออกใบอนุญาตฯ ได้แก่ กรมการสื่อสารสนเทศและวัฒนธรรม (ขอได้เฉพาะส่วนกลาง)
- (8) แร่ผลิตภัณฑ์แร่ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบออกใบอนุญาตฯ ได้แก่ กรมเหมืองแร่ กระทรวงพลังงานและเหมืองแร่ (ขอได้เฉพาะส่วนกลาง)
- (9) เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการทำไม้ และเลื่อยยนต์ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบออกใบอนุญาตฯ ได้แก่ กรมป่าไม้ กระทรวงกลาโหมและป่าไม้ (ขอได้เฉพาะส่วนกลาง)

สินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าแบบ Non Automatic Import License มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความมั่นคง ความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัย ปกป้องรักษาสิ่งแวดล้อม และรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจการเงิน ได้แก่

- (1) ปืนและกระสุนที่นำมาใช้เพื่อการกีฬา โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบออกใบอนุญาตฯ ได้แก่ กระทรวงกลาโหม (ขอได้เฉพาะส่วนกลาง)

- (2) ระเบิด อุปกรณ์จุดระเบิด ประทัด และดอกไม้ไฟ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบออกใบอนุญาตฯ ได้แก่ กระทรวงกลาโหม (ขอได้เฉพาะส่วนกลาง)
- (3) ทองคำแท่ง (เฉพาะที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในการรักษาดุลการชำระเงินระหว่างประเทศ) โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบออกใบอนุญาตฯ ได้แก่ ธนาคารแห่งชาติ สปป.ลาว (ขอได้เฉพาะส่วนกลาง)
- (4) สินค้าเกษตรและอาหารที่อยู่ภายใต้มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (sanitary and Phytosanitary Measures) ซึ่งต้องขอใบอนุญาต Phytosanitary Import Permit จากกรมศัตรู หรือกรมควบคุมและป้องกันโรคพืช ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้กระทรวง กสิกรรมและป่าไม้ โดยการขออนุญาตจะต้องกระทำทั้งในกรณีของการนำเข้าและการ ส่งสินค้าผ่านแดน สปป.ลาว ไปยังประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ

(ค) ประเทศมาเลเซีย⁶

สินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าแบบ Non Automatic Import License มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความมั่นคง ปลอดภัย ปกป้องสิ่งแวดล้อม และการจัดโควตานำเข้า โดยกระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรม (Ministry of International Trade and Industry - MITI) ได้กำหนดให้นำเข้าเหล็กรีดร้อน และยางรถยนต์ใช้แล้วเป็น สินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้า

(ง) ประเทศเวียดนาม⁷

สินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าแบบ Automatic Import License มีวัตถุประสงค์เพื่อ รักษาความมั่นคง ปลอดภัย ปกป้องสิ่งแวดล้อม โดยกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและ การสื่อสารได้กำหนดให้นำเข้าโทรศัพท์พื้นฐานและโทรศัพท์เคลื่อนที่เป็นสินค้าที่ต้อง ขอใบอนุญาตนำเข้า

2.2 ความตกลงการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออก

การกำหนดเงื่อนไขให้มีการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออก (Preshipment Inspection - PSI) เป็น วิธีปฏิบัติที่ผู้นำเข้าเอกชนบางรายในตลาดต่างประเทศนิยมใช้ในการตรวจสอบคุณสมบัติของสินค้า เช่น ราคา ปริมาณ และคุณภาพของสินค้าที่ผลิตจากประเทศผู้ส่งออกว่ามีคุณสมบัติเป็นไปตามที่ตกลงกันได้ หรือไม่ นอกจากนี้ มาตรการ PSI ยังเป็นที่นิยมใช้ในประเทศกำลังพัฒนา/ด้อยพัฒนาเพื่อต้องการความ

⁶ ข้อมูลจากกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าลาว www.laotradeportal.gov.la

⁷ ข้อมูลจากกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าลาว www.laotradeportal.gov.la

มั่นใจว่าสินค้าที่ตนส่งออกมีคุณภาพตามที่ตกลงไว้ มีราคาที่ตรวจสอบได้ อีกทั้งประเทศกำลังพัฒนา/ด้อยพัฒนายังต้องการใช้มาตรการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออกเป็นเครื่องมือควบคุมการใช้จ่ายเงินตราต่างประเทศ การไหลออกของเงินทุนที่มีอยู่จำกัด และระดับราคาสินค้า เป็นต้น

ความตกลงการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออกขององค์การการค้าโลก (WTO Agreement on Preshipment Inspection - PSI) ได้จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้บังคับกับกิจกรรมเกี่ยวกับการตรวจสอบสินค้าส่งออก ได้แก่ การตรวจสอบคุณภาพ ปริมาณ ราคา อัตราแลกเปลี่ยน เงื่อนไขการชำระเงิน และการกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร ที่ดำเนินการโดยหน่วยงานรัฐหรือหน่วยงานเอกชนที่รัฐมอบหมายให้เป็นผู้ตรวจสอบสินค้า อย่างไรก็ตาม ความตกลง PSI ดังกล่าวไม่บังคับให้ทุกประเทศตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออก โดยบางประเทศอาจไม่ใช้มาตรการตรวจสอบสินค้า ก็ได้ ส่วนประเทศที่ต้องการใช้มาตรการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออก จะต้องมีการดำเนินการต่างๆ ซึ่งสรุปสาระสำคัญดังนี้

- **การไม่เลือกปฏิบัติ** รัฐบาลที่ต้องการใช้มาตรการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออกจะต้องมั่นใจว่า กิจกรรมการตรวจสอบสินค้าจะต้องดำเนินไปอย่างไม่เลือกปฏิบัติสำหรับผู้ส่งออก อีกทั้งผู้มีหน้าที่ตรวจสอบจะต้องตรวจสอบแบบไม่เลือกปฏิบัติเพื่อเอื้อประโยชน์ต่อผู้ส่งออกรายใดรายหนึ่งเป็นพิเศษ และการตรวจสอบจะต้องสินค้าควรต้องอ้างอิงกับมาตรฐานและประเด็นที่กำหนดในสัญญาการสั่งซื้อสินค้า
- **สถานที่ตรวจสอบ** รัฐบาลต้องจัดให้มีกิจกรรมการตรวจสอบสินค้าและการออกเอกสาร Clean Report of Finding ภายในเขตพื้นที่ศุลกากร (Customs Territory) ของประเทศที่ทำการส่งออกหรือประเทศที่เป็นแหล่งผลิตสินค้า
- **การคุ้มครองข้อมูลความลับทางธุรกิจ** รัฐบาลต้องสร้างความมั่นใจว่าข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบสินค้า จะไม่รั่วไหลไปสู่บุคคลอื่น และต้องรักษาความลับทางธุรกิจของสินค้านอกจากนี้ ในการตรวจสอบสินค้า หน่วยงานที่ได้รับมอบหมายจากรัฐให้ทำหน้าที่ตรวจสอบสินค้าจะต้องไม่ร้องขอข้อมูลต่างๆ ดังนี้จากผู้รับการตรวจสอบ ได้แก่ ข้อมูลกระบวนการผลิต ผลิตภัณฑ์ที่ขึ้นทะเบียนสิทธิบัตร ข้อมูลเชิงเทคนิคที่ไม่ได้เปิดเผย ต้นทุนการผลิต ระดับผลกำไร เงื่อนไขการซื้อขายระหว่างผู้ส่งออกกับผู้ผลิต
- **การตรวจพิสูจน์ราคา** สามารถทำได้เพื่อป้องกันปัญหาการระบายราคาในใบกำกับสินค้าสูง/ต่ำเกินไป (Over and Under Invoicing) โดยรัฐจะต้องกำหนดแนวทางการตรวจพิสูจน์ราคาโดยอ้างอิงจาก (ก) การเปรียบเทียบราคาของสินค้าที่เหมือนกันหรือคล้ายกันที่ส่งออกในช่วงเวลาเดียวกัน (ข) วิธีปฏิบัติทางการค้า เช่น ต้นทุนการผลิต ราคาจำหน่ายสินค้าในประเทศนำเข้า และราคาสินค้าที่ส่งออกจากประเทศคู่แข่งที่ไปยังตลาดปลายทางเดียวกัน

2.3 ความตกลงสินค้าเกษตร

ความตกลงสินค้าเกษตร (WTO Agreement on Agriculture) มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดระบบการค้าสินค้าเกษตรภายใต้กลไกตลาดที่มีความเป็นธรรมและลดการอุดหนุนภายในประเทศสำหรับสินค้าเกษตรเพื่อเปิดเป็นปริมาณการผลิตและราคาส่งออก เพื่อให้การส่งออกมีการแข่งขันกันอย่างเป็นธรรม สรุปลักษณะสำคัญดังนี้

- **สินค้าเกษตรที่อยู่ภายใต้ความตกลง** ประกอบด้วยสินค้าเกษตร เกษตรแปรรูป อาหารแปรรูป และเครื่องดื่มภายใต้พิกัดอัตราศุลกากรตอนที่ 1 ถึง 24 ได้แก่ สัตว์มีชีวิต เนื้อสัตว์ ผลิตภัณฑ์นม ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ ต้นไม้และพืช ผัก ผลไม้ กาแฟ ชา ธัญพืช ผลิตภัณฑ์แป้ง เมล็ดพืช ครั่ง วัตถุที่ทำจากพืชที่ใช้ถักสาน ไวน์ที่ได้จากสัตว์หรือพืช น้ำมันเอสเซนเชียล ไหมดิบ ขนสัตว์ ฝ้าย ของปรุงแต่งจากเนื้อสัตว์หรือประมง น้ำตาลและขนม โกโก้และผลิตภัณฑ์ของปรุงแต่งจากธัญพืช ผลิตภัณฑ์อาหารจำพวกเพสเทรี ของทำจากพืชผักและผลไม้ ของปรุงแต่งอื่นๆ ที่บริโภคได้ เครื่องดื่ม สุรา อาหารสัตว์ และผลิตภัณฑ์ยาสูบ
- **การยกเลิกการอุดหนุน** ประเทศสมาชิก WTO จะต้องยกเลิกการอุดหนุนการส่งออกสินค้าเกษตร เกษตรแปรรูป อาหารแปรรูป และเครื่องดื่ม (ยกเว้นการอุดหนุนสินค้าเกษตรเฉพาะบางรายการที่ระบุอยู่ในตารางข้อผูกพัน⁸) อย่างไรก็ตาม WTO ยินยอมให้รัฐให้การอุดหนุนได้กรณีเป็นการอุดหนุนเพื่อการวิจัยพัฒนา การควบคุมและกักโรค การฝึกอบรม การให้คำปรึกษา การตรวจสอบและการตรวจทดสอบ การตลาดและการส่งเสริมการตลาด (เช่น การประชาสัมพันธ์สินค้า) บริการโครงสร้างพื้นฐานแก่สนับสนุนการผลิตสินค้า (ไฟฟ้า ถนน ท่าเรือ ชลประทาน เขื่อน ฝายกั้นน้ำ ฯลฯ)
- **การเปิดตลาดสินค้าเกษตร** ประเทศสมาชิก WTO จะต้องผูกพันการเปิดตลาดสินค้าเกษตรฯ โดยยกเว้น/ลดหย่อนอากรขาเข้าสินค้าเกษตรฯ ที่ระบุไว้ในตารางข้อผูกพัน
- **การใช้มาตรการปกป้องพิเศษ** ประเทศสมาชิก WTO สามารถใช้มาตรการปกป้องพิเศษ (Special Safeguard - SSG) ได้ในกรณีที่สินค้านำเข้าก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ผลิตสินค้าเกษตรฯ ภายในประเทศ โดยประเทศที่ได้รับผลกระทบสามารถกลับไปขึ้นอากรขาเข้าได้ ณ ระดับราคาที่อ้างอิงไว้เดิม และการกลับไปขึ้นอากรขาเข้าดังกล่าวต้องนำมาใช้เป็นระยะเวลาชั่วคราวเป็นเวลาไม่เกิน 3 ปีต่อเนื่องกัน เช่น ฟิลิปปินส์เคยใช้มาตรการ SSG กับสินค้าหอมใหญ่ หอมแดง และเนื้อไก่แช่เย็นที่นำเข้าจากต่างประเทศ

⁸ กรณีของ (ก) ไทยขอยกเว้นให้สินค้าข้าว น้ำตาล และเนื้อไก่ เป็นสินค้าที่ไทยสามารถให้การอุดหนุนการส่งออกสินค้าเกษตรได้ (ข) มาเลเซียขอยกเว้นให้สินค้าน้ำมันปาล์มดิบและน้ำมันปาล์มแปรรูป น้ำมันปาล์มเมล็ดในดิบ และน้ำมันปาล์มเมล็ดในแปรรูป เป็นสินค้าที่มาเลเซียสามารถให้การอุดหนุนการส่งออกได้ (ค) กัมพูชาไม่มีการให้การอุดหนุนการส่งออกสินค้าเกษตรทุกประเภท (ง) เวียดนามไม่มีการให้การอุดหนุนการส่งออกสินค้าเกษตรทุกประเภท (จ) อินโดนีเซียขอยกเว้นให้สินค้าข้าวเป็นสินค้าที่อินโดนีเซียสามารถให้การอุดหนุนการส่งออกสินค้าเกษตรได้ (ฉ) ฟิลิปปินส์ขอยกเว้นให้กล้วย น้ำมันมะพร้าว สับปะรด มะม่วง แดงโม มะพร้าว และมะละกอ เป็นสินค้าที่ฟิลิปปินส์สามารถให้การอุดหนุนการส่งออกสินค้าเกษตรได้

- ในกรณีของประเทศไทยและเพื่อนบ้าน ยังคงมีการปกป้องโดยการกำหนดโควตานำเข้าสินค้าเกษตรและอาหาร ดังนี้
 - (ก) **ประเทศไทย** สินค้าที่กำหนดโควตานำเข้า ได้แก่ นมและครีม มันฝรั่ง หอมใหญ่ กระเทียม มะพร้าว กาแฟ ชา พริกไทย ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าว ถั่วเหลือง เมล็ดหอม น้ำมันถั่วเหลือง แป้งถั่วเหลือง กากมะพร้าว น้ำมันปาล์ม น้ำมันมะพร้าว น้ำตาล กาแฟสำเร็จรูป ลำไย อบแห้ง หน่อไม้ดิบ ใบยาสูบ ซึ่งต้องขอใบอนุญาตนำเข้าภายใต้โควตาจากกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
 - (ข) **ประเทศอินโดนีเซีย** สินค้าที่กำหนดโควตานำเข้า ได้แก่ นมและครีม และข้าว
 - (ค) **ประเทศฟิลิปปินส์** สินค้าที่กำหนดโควตานำเข้า ได้แก่ สัตว์มีชีวิต (ม้า วัว หมู แพะ ไก่) เนื้อสัตว์ (เนื้อวัว เนื้อหมู เนื้อแพะ เนื้อไก่) มันฝรั่ง น้ำตาล กาแฟ ข้าวโพด และข้าว

2.4 ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก (WTO Agreement on Trade Facilitation) เป็นส่วนหนึ่งที่สมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) เป็นขอบในการประชุมรัฐมนตรีการค้า ณ เมืองบาห์ลี (Bali) ที่สามารถสรุปผลได้ในเดือนธันวาคม ค.ศ.2013 (พ.ศ.2556)

ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าฯ มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความคล่องตัวในการเคลื่อนย้ายสินค้า การตรวจปล่อยสินค้า และการดำเนินพิธีการศุลกากรเพื่อการนำเข้า ส่งออก และการผ่านแดนให้มีความคล่องตัว เพื่อให้เสริมต่อการเปิดตลาดการค้าสินค้าภายใต้ความตกลง GATT ที่ประเทศสมาชิก WTO มีการลด/ยกเลิกภาษีอากรระหว่างกันมานับตั้งแต่ปี ค.ศ.1994 (พ.ศ.2537) โดยความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าฯ มีสาระสำคัญ สรุปได้ดังนี้

- **การสร้างความปลอดภัยของข้อมูล** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศต้องเผยแพร่ข้อมูลและจัดให้มีข้อมูลผ่านระบบอินเทอร์เน็ตเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรนำเข้า การส่งออก การถ่ายลำ (ผ่านท่าเรือ ท่าอากาศยาน และจุดผ่านแดนอื่นๆ) รวมทั้งรูปแบบเอกสารต่างๆ ที่ใช้ประกอบการทำพิธีการศุลกากร อัตราภาษีและค่าธรรมเนียมที่รัฐบาลเรียกเก็บจากการนำเข้า การส่งออก และการถ่ายลำ หลักเกณฑ์การประเมินราคาศุลกากร กฎถิ่นกำเนิดสินค้า สินค้าที่ห้ามนำเข้าและส่งออก สินค้าที่มีมาตรการจำกัดการนำเข้าและส่งออก และสินค้าที่มีโควตาการนำเข้าและส่งออก
- **จุดตอบข้อซักถาม** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศจะต้องจัดจุดตอบข้อซักถามไม่น้อยกว่าหนึ่งแห่ง เพื่อตอบคำถามเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร อัตราภาษีและค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บ เพื่อให้บริการแก่หน่วยงานภาครัฐ ผู้ประกอบการ ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และรัฐบาลประเทศต่างๆ ที่มีความสนใจ โดยไม่ควรมีการเรียกเก็บค่าบริการในการตอบข้อซักถามฯ

- **การจัดให้มีกระบวนการอุทธรณ์ร้องทุกข์** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศจะต้องเปิดโอกาสให้บุคคลใดๆ สอบถาม และตั้งข้ออุทธรณ์ร้องทุกข์เพื่อให้มีการทบทวนพิธีการศุลกากร กฎระเบียบ และวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า
- **การส่งเอกสารล่วงหน้าเพื่อประโยชน์ในการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า (Pre Arrival Process)** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศจะต้องจัดให้มีระบบการรับเอกสารล่วงหน้า สำหรับการตรวจปล่อยสินค้าเข้า เช่น บัญชีสินค้า เอกสารการนำเข้าสินค้า ก่อนที่สินค้าดังกล่าวจะมาถึงด่านนำเข้า เพื่อช่วยให้การตรวจปล่อยสินค้านำเข้าดำเนินไปอย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้งพิจารณาจัดให้มีช่องทางการรับเอกสารนำเข้ดังกล่าวฯ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์
- **การชำระอากร ภาษี ค่าธรรมเนียมศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Payment)** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศจะต้องจัดให้มีระบบการรับชำระอากร ภาษี ค่าธรรมเนียมศุลกากรสำหรับการนำเข้าสินค้าและการส่งออกสินค้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้รับบริการ
- **การจัดการความเสี่ยง (Risk Management)** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศควรนำระบบการจัดการความเสี่ยงมาใช้ในการควบคุมทางศุลกากร โดยแต่ละประเทศสามารถออกแบบและประยุกต์วิธีการจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสมได้ด้วยตนเอง โดยให้ความสำคัญกับการควบคุมอย่างเข้มข้นสำหรับสินค้าที่มีความเสี่ยงสูง การเร่งตรวจปล่อยสินค้าที่มีความเสี่ยงต่ำ และการสุ่มตรวจสินค้าด้วยหลักเกณฑ์ที่เหมาะสม ซึ่งหลักเกณฑ์ที่สามารถนำมาประกอบการพิจารณาสุ่มตรวจสินค้าอาจรวมถึงความถูกต้องของการระบุพิกัดอัตราศุลกากร ด้วยระบบฮาร์โมนাইซ์ ลักษณะธรรมชาติของสินค้า ประเทศต้นทาง ประเทศที่สินค้านำเข้ามีการถ่ายลำ/ผ่านแดน มูลค่าสินค้า และรูปแบบการขนส่งสินค้า
- **การตรวจสอบภายหลังการได้ผ่านพิธีการศุลกากรไปแล้ว (Post Clearance Audit)** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศควรใช้การตรวจสอบภายหลังการที่สินค้าได้ผ่านพิธีการศุลกากรไปแล้ว เพื่อสร้างให้มั่นใจว่าการนำเข้าสินค้าเข้ามาในประเทศเป็นไปตามกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศ โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรของประเทศสมาชิกจะดำเนินการสุ่มคัดเลือกบุคคลหรือสินค้าที่ได้ผ่านพิธีการศุลกากรไปแล้วตามหลักการจัดการความเสี่ยง (ตามหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมที่กำหนดโดยแต่ละประเทศ) และดำเนินการตรวจสอบอย่างโปร่งใสและเป็นไปอย่างรวดเร็ว โดยบุคคล/สินค้าที่ได้รับการตรวจสอบจะมีสิทธิที่จะรับทราบผลการตรวจสอบได้
- **มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุมัติ (Trade Facilitation Measures for Authorized Operators)** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศจะต้องจัดให้มีมาตรการเพิ่มเติมเป็นพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้ประกอบการนำเข้า การส่งออก การถ่ายลำ/ผ่านแดนแก่ผู้ประกอบการที่มีคุณสมบัติเป็นไปตามที่รัฐกำหนด (ใช้ชื่อว่าผู้ประกอบการที่ได้รับอนุมัติ Authorized Operators) โดยการกำหนดคุณสมบัติของ

ผู้ประกอบการที่เป็น Authorized Operators จะต้องมีการเผยแพร่ให้เป็นที่รับทราบและควรประกอบด้วยคุณสมบัติต่างๆ เช่น มีประวัติที่ดีในการปฏิบัติตามกฎระเบียบศุลกากรและกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง มีระบบการควบคุมภายในที่ดี มีความมั่นคงทางการเงิน และมีการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งและโซ่อุปทาน (Supply Chain Security) ทั้งนี้การกำหนดคุณสมบัติจะต้องไม่มีการกีดกันหรือการเลือกปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบการขนาดใหญ่กับผู้ประกอบการขนาดกลางและย่อม และต้องไม่ออกข้อกำหนดคุณสมบัติที่เอื้อต่อผู้ประกอบการรายใดรายหนึ่งเป็นการเฉพาะ นอกจากนี้ มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าฯ ที่เอื้อประโยชน์แก่ Authorized Operators⁹ จะต้องประกอบด้วยมาตรการต่างๆ ที่ไม่น้อยกว่า 3 มาตรการ¹⁰ ดังต่อไปนี้ (1) การลดหย่อนจำนวนเอกสารหรือข้อมูลฯ ที่ต้องยื่นเพื่อผ่านพิธีการศุลกากร (2) การลดหย่อนอัตราการตรวจสอบสินค้า (3) การเร่งรัดเวลาในการตรวจปล่อยสินค้า (4) การยืดระยะเวลาการชำระอากร ภาษี ค่าธรรมเนียมต่างๆ (5) การลดจำนวนเงินวงจำกัดการออกสินค้า (6) การใช้แบบฟอร์มใบขนสินค้าเพียงใบเดียวสำหรับการนำเข้าหรือส่งออก (single customs declaration) และ (7) การอำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า ณ สถานประกอบการหรือโรงงานของ Authorized Operator

- **สินค้าที่ต้องจัดส่งอย่างเร่งด่วน (Expedited Shipments)** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศต้องกำหนดพิธีการตรวจปล่อยสินค้าที่ต้องจัดส่งอย่างเร่งด่วน (Expedited Shipments) โดยเฉพาะการตรวจปล่อยสินค้าอย่างเร่งด่วน ณ ท่าอากาศยานขนส่งสินค้า (Air Cargo Facilities) สำหรับบุคคลที่ร้องขอการอำนวยความสะดวกในการจัดส่งสินค้าเร่งด่วนโดยใช้การควบคุมทางศุลกากรที่เหมาะสม ทั้งนี้ บุคคลที่ร้องขอให้มีการตรวจปล่อยสินค้าควรมี

⁹ กรณีของไทย กรมศุลกากรได้อนุมัติตามบทบัญญัติของความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก โดยกำหนดคุณสมบัติผู้ประกอบการระดับมาตรฐาน Authorized Operator หรือ Authorized Economic Operator (AEO) โดยกรณีของผู้ส่งออก/ผู้นำเข้า จะต้องเป็น (1) นิติบุคคลที่จดทะเบียนในไทยและมีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วไม่ต่ำกว่า 5 ล้านบาท (2) มีฐานะทางการเงินมั่นคง โดยพิจารณาจากงบการเงินที่นำส่งกระทรวงพาณิชย์ (3) นำของเข้าหรือส่งออกมาแล้วไม่น้อยกว่า 3 ปี และมีความพร้อมในการผ่านพิธีการศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ หรือเคยใช้บริการตัวแทนออกของรับอนุญาตระดับพิเศษ (4) ไม่มีประวัติการกระทำผิดฐานลักลอบหนีศุลกากรหรือคดีปลอมเอกสารและใช้เอกสารปลอมตามประมวลกฎหมายอาญา (5) มีแผนควบคุม มีระบบการจัดการและประเมินความเสี่ยงในด้านความปลอดภัยในการดำเนินธุรกิจในด้านต่างๆ (6) มีสถานประกอบการที่เหมาะสมและสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ ณ ที่ตั้งตามที่จดทะเบียนไว้กับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า และ (7) ไม่เคยถูกเพิกถอนสถานภาพการเป็นผู้นำเข้า ผู้ส่งออกระดับมาตรฐาน AEO ในช่วง 3 ปีย้อนหลัง

¹⁰ กรณีของไทย กรมศุลกากรได้อนุมัติตามบทบัญญัติของความตกลงการอำนวยความสะดวกการค้าของ WTO โดยกรมศุลกากรให้สิทธิพิเศษแก่ AEC ในด้านพิธีการศุลกากร ได้แก่ (ก) **กรณีการนำเข้าสินค้าเข้า** AEO จะได้รับ (1) ยกเว้นการตรวจ (2) ได้รับบริการในช่องทางพิเศษ (3) ได้รับสิทธิเข้าร่วมหารือเพื่อหาข้อยุติ (4) ให้ชั่งตวงอย่างและตรวจปล่อยไปก่อน (5) ไม่ต้องวางประกันด้านปริมาณสำหรับสินค้าเทกอง (ข) **กรณีการส่งออกสินค้า** AEO จะได้รับ (1) ยกเว้นการตรวจ (2) ได้รับบริการในช่องทางพิเศษ (3) ยกเว้นการชักตัวอย่างสินค้าที่ส่งออก (4) ได้รับการอำนวยความสะดวกจากความตกลงยอมรับร่วม (ค) **สินค้าที่นำเข้าแล้วส่งออกกลับออกไป (re export)** AEO จะได้รับ (1) สินค้าที่นำเข้าและส่งออกทางท่าอื่นที่ไม่ใช่ท่าที่ได้นำเข้า ให้ชำระอากร 1 ใน 10 ส่วน แต่ไม่เกิน 1,000 บาท (2) ยกเว้นการตรวจรวมจากสำนักสืบสวนและปราบปราม กรมศุลกากร (ง) **สินค้าถ่ายลำ** โดยให้ยกเว้นการวางเงินหรือหลักประกันของผู้ถ่ายลำ (จ) **สินค้าผ่านแดน** โดยให้ยกเว้นการวางเงินหรือหลักประกันของผู้ขนส่งสินค้าผ่านแดน (ฉ) **การคืนอากรทั่วไป** โดยได้รับการพิจารณาคืนอากรทั่วไปที่มีรายการสินค้าไม่เกิน 50 รายการต่อใบขนส่งสินค้า ภายใน 10 วันทำการ (ช) **การตรวจสอบหลังการตรวจปล่อย ณ สถานประกอบการ** โดยให้ตรวจสอบเอกสารและหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า/ส่งออกไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันนำเข้าหรือส่งออก

คุณสมบัติดังนี้ (1) ต้องยื่นเอกสารและข้อมูลที่จำเป็นต่อการพิจารณาตรวจสอบปล่อยสินค้าเป็น การล่วงหน้า (2) มีโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้ติดต่อกับศุลกากรและสามารถชำระเงินค่าภาษีอากร และค่าธรรมเนียมต่างๆ ทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ (3) มีขีดความสามารถในการควบคุมการขนส่ง และเคลื่อนย้ายสินค้าในระดับสูงโดยใช้เทคโนโลยีการตรวจติดตามสินค้า เทคโนโลยีโลจิสติกส์ และการควบคุมความปลอดภัยที่ดี (4) มีการให้บริการจัดส่งถึงจุดหมายทางที่ลูกค้ากำหนด (5) มีความรับผิดชอบในการชำระค่าภาษี อากร ค่าธรรมเนียม ที่ศุลกากรเรียกเก็บขณะตรวจสอบปล่อยหรือ อาจเรียกเก็บภายหลังจากการตรวจสอบไปแล้วได้ (6) มีประวัติที่ดีในการปฏิบัติตาม กฎระเบียบศุลกากรและกฎระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้อง

- **สินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods)** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศจะต้องจัดให้มีการตรวจสอบปล่อยสินค้าเน่าเสียง่ายให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่สั้นที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ตลอดจนจัดให้มีพื้นที่ที่เหมาะสมในการเก็บรักษาสินค้า (Storage of Perishable Goods) เพื่อ ป้องกันมิให้สินค้านี้เกิดความเสียหาย นอกจากนี้ ในกรณีที่เป็น แต่ละประเทศอาจจัด ให้มีเจ้าหน้าที่ศุลกากรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องให้บริการตรวจสอบปล่อยสินค้านอกเวลาทำการ ปกติเพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจสอบปล่อยสินค้านี้ดังกล่าว
- **พิธีการเกี่ยวกับการนำเข้า การส่งออก การถ่ายลำ/การผ่านแดน** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศทบทวนพิธีการนำเข้า การส่งออก การถ่ายลำ/การผ่านแดนเพื่อหาทางลดเอกสาร และขั้นตอนพิธีการฯ ดังกล่าวข้างต้น โดยพิจารณาถึงพัฒนาการของวิธีปฏิบัติทางการค้า ความก้าวหน้าเทคโนโลยีสารสนเทศ สิ่งแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนไป และวิธีปฏิบัติที่ดีของ นานาประเทศ โดยการปรับลดเอกสารและขั้นตอนมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อลดระยะเวลาในการ ตรวจสอบปล่อยสินค้าทั่วไปและสินค้าเน่าเสียง่าย ลดเวลาและต้นทุนของผู้ประกอบการ ลด ข้อจำกัดทางการค้าที่มีใช้ภาษี นอกจากนี้ ยังสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง กับการนำเข้า ส่งออก การถ่ายลำ/ผ่านแดน ยอมรับเอกสารสำเนา และเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (โดยในการผ่านพิธีการศุลกากรไม่ต้องนำเอกสารฉบับจริงมาแสดง)
- **การจัดตั้งจุดบริการเบ็ดเสร็จ (Single Window)** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศ จะต้องพยายามจัดตั้งจุดบริการเบ็ดเสร็จเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้นำเข้าและส่งออกในการ ยื่นเอกสารและข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวกับการส่งออก นำเข้า ถ่ายลำ/ผ่านแดน ณ จุดบริการเพียง จุดเดียว (Single Entry Point) ที่ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการ ตรวจสอบและตรวจสอบปล่อยสินค้า
- **การตรวจสอบสินค้าก่อนทำนำเข้าและส่งออก (Preshipment Inspection)** ประเทศ สมาชิก WTO จะต้องไม่บังคับใช้ข้อกำหนดการตรวจสอบสินค้าก่อนทำการนำเข้าและส่งออก เพื่อทำการเรียกเก็บภาษีและประเมินราคาศุลกากร

- **เสรีภาพในการผ่านแดน (Freedom of Transit)** กฎระเบียบหรือขั้นตอนที่ใช้บังคับสำหรับสินค้าผ่านแดนควรใช้เฉพาะสำหรับการบ่งชี้สินค้าและการปฏิบัติตามข้อกำหนดการขนส่ง ทั้งนี้รัฐบาลแต่ละประเทศจะต้องดำเนินการดังนี้ (ก) ไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายสำหรับสินค้าผ่านแดน ยกเว้นค่าธรรมเนียมที่เกิดจากการเคลื่อนย้ายสินค้าและค่าบริการอันเป็นผลจากการมีสินค้าผ่านแดน (ข) ให้การปฏิบัติแก่สินค้าผ่านแดนของประเทศอื่นๆ ไม่ด้อยไปกว่าการปฏิบัติที่ประเทศนั้นให้การปฏิบัติต่อสินค้าตนในการผ่านแดน (ค) ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเฉพาะกิจเพื่อใช้รองรับสินค้าผ่านแดน เช่น ช่องทางเดินรถพิเศษ พื้นที่หน้าท่าเรือที่ถูกกั้นแยกพิเศษสำหรับสินค้าผ่านแดน (ง) ไม่ออกข้อกำหนดการตรวจสอบสินค้าผ่านแดนในจุดอื่นๆ ที่อยู่กลางทางภายในประเทศ ยกเว้นด่านศุลกากรที่นำเข้าสินค้า และด่านศุลกากรที่ส่งออกสินค้า (จ) ไม่ใช่ข้อกำหนดทางเทคนิคที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าในการกีดกันสินค้าผ่านแดน (ฉ) อนุญาตให้ส่งเอกสารและข้อมูลล่วงหน้าสำหรับใช้ประโยชน์ในการทำพิธีการขนส่งผ่านแดนได้ (ช) รัฐสามารถเก็บเงินวงจำกัดเพื่การันตีจากผู้ประกอบการได้เพื่อป้องกันการลักลอบศุลกากรและต้องนำเงินค่าประกันดังกล่าวจ่ายคืนผู้ประกอบการโดยเร็ว (ฉ) รัฐอาจมอบหมายให้มีเจ้าหน้าที่ศุลกากร (Customs Escort) ติดตามไปกับยานพาหนะที่ใช้ขนถ่ายสินค้าผ่านแดนได้ในเส้นทางที่มีความเสี่ยงการลักลอบศุลกากรสูง หรือเป็นการมอบหมายที่กำหนดไว้ตามกฎหมายศุลกากรภายในประเทศ

3. กรอบความตกลงอาเซียนที่เกี่ยวข้องกับการค้าสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน

3.1 ความตกลงการค้าสินค้าอาเซียน

รัฐมนตรีกระทรวงการค้าของอาเซียนทุกประเทศได้ลงนามความตกลงการค้าสินค้า (ASEAN Trade in Goods Agreement - ATIGA) เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ ค.ศ.2009 (พ.ศ.2552) ณ เซอัม ประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเปิดเสรีการค้าภายในตลาดอาเซียนเพื่อให้สามารถจัดตั้งตลาดและฐานการผลิตเดียวในอาเซียน และบรรลุการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้ภายในปี ค.ศ.2015

ความตกลงการค้าสินค้า (ATIGA) กำหนดกรอบดำเนินในด้านต่างๆ ที่ประเทศสมาชิกอาเซียนจะต้องปฏิบัติตาม ได้แก่ การลด/ยกเลิกอัตราอากรขาเข้า การกำหนดโควตานำเข้าและส่งออก มาตรการที่มีใช้ภาษี กฎถิ่นกำเนิดสินค้า มาตรฐานสินค้า มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช การขอใบอนุญาตนำเข้าและส่งออก เป็นต้น โดยสรุปสาระสำคัญของ ATIGA ดังนี้

- **รูปแบบการเปิดตลาด** ประเทศสมาชิกอาเซียนจะใช้ ASEAN Harmonised Tariff Nomenclature (AHTN) ในการจำแนกประเภทสินค้าที่เปิดตลาด นอกจากนี้ ในกรณีที่มีสมาชิกอาเซียนรายหนึ่งรายใดที่ผูกพันเปิดตลาดกับประเทศอื่นที่มีใช้สมาชิกอาเซียนและได้

ผูกพันเปิดตลาดการค้าสินค้าที่ดีกว่าที่ให้แก่สมาชิกอาเซียนด้วยตนเอง ประเทศที่ผูกพันเปิดตลาดดังกล่าวจะต้องพิจารณาให้ผลประโยชน์การเปิดตลาดที่ดีกว่าข้างต้นให้แก่ประเทศสมาชิกอาเซียน นอกจากนั้น ประเทศสมาชิกอาเซียนที่เป็นกลุ่ม ASEAN 6 ได้แก่ บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย จะยกเลิกอากรขาเข้าสำหรับสินค้าทุกประเภทให้แก่สมาชิกอาเซียนทุกประเทศภายในปี ค.ศ.2015 (พ.ศ.2558) และสำหรับกลุ่ม CLMV ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม จะได้รับความยืดหยุ่นมากกว่ากลุ่ม ASEAN 6 โดยกลุ่ม CLMV จะยกเลิกอากรขาเข้าสำหรับสินค้าทุกประเภทให้แก่สมาชิกอาเซียนทุกประเทศภายในปี ค.ศ.2018 (พ.ศ.2561) ยกเว้นจะได้ระบุเป็นอย่างอื่นในความตกลง ATIGA ดังนี้

- (ก) **สินค้ากลุ่ม A B C** เป็นกลุ่มที่ ASEAN 6 จะยกเลิกอากรขาเข้าภายในปี ค.ศ.2010 และ CLMV จะยกเลิกอากรขาเข้าภายในปี ค.ศ.2015 (ซึ่งครอบคลุมสินค้าส่วนใหญ่ที่มีการค้าขายกัน)
- (ข) **สินค้ากลุ่ม D** ซึ่งเป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์เกษตรที่ยังมิได้แปรรูป โดย ASEAN 6 จะลดอากรขาเข้าลงเหลือร้อยละ 0 – 5 ภายในปี ค.ศ.2010¹¹ ขณะที่เวียดนามจะลดอากรขาเข้าลงเหลือร้อยละ 0-5 ภายในปี ค.ศ.2013 สปป.ลาว และเมียนมา จะลดอากรขาเข้าลงเหลือร้อยละ 0-5 ภายในปี ค.ศ.2015 และกัมพูชา จะลดอากรขาเข้าลงเหลือร้อยละ 0-5 ภายในปี ค.ศ. 2017

กรณีสินค้ากลุ่ม D ของประเทศกัมพูชาที่ในปี ค.ศ.2015 ยังเก็บอากรขาเข้าแต่ผูกพันจะลดอากรขาเข้าลงเหลือร้อยละ 0 -5 ในวันที่ 1 มกราคม ค.ศ.2017 เช่น มัน สุกรมีชีวิต ไก่ชน เป็ด ปลาคาร์ป กุหลาบ คาร์เนชั่น กล้วยไม้ (เก็บอากรขาเข้า 15% ในปี ค.ศ.2015) เนื้อไก่และเนื้อเป็ดแช่แข็ง (เก็บอากรขาเข้า 35%) มะเขือเทศ หอมแดง กระเทียม กะหล่ำ แครอท มะพร้าว สับปะรด ส้ม ฝรั่ง มะม่วง มังคุด แตงโม ลำไย (เก็บอากรขาเข้า 7%)

กรณีสินค้ากลุ่ม D ของ สปป.ลาว ที่ในปี ค.ศ.2015 ยังเก็บอากรขาเข้าอยู่ในอัตราร้อยละ 5 ได้แก่ แอม เนื้อหมูแช่เย็น เนื้อวัวแช่แข็ง เนื้อไก่แช่แข็ง เนื้อเป็ดแช่แข็ง เนื้อตะพาบ เนื้อจระเข้ หนั้หมูแห้ง ไข่ไก่ ไข่เป็ด มะเขือเทศสดและแช่เย็น หอมแดง กระเทียม กะหล่ำ แครอท ถั่วฝักยาว มะเขือยาว พริก มะกอก พักทอง ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ข้าวโพด หวาน หอมอบแห้ง ถั่วแดง มันสำปะหลัง มันฝรั่ง เผือก สับปะรด ฝรั่ง มังคุด ส้ม แตงโม มะละกอ ลำไยอบแห้ง ข้าว เม็ดแตงโม น้ำตาล และยาสูบ

กรณีสินค้ากลุ่ม D ของประเทศเมียนมาที่ในปี ค.ศ.2015 ยังเก็บอากรขาเข้าอยู่ในอัตราร้อยละ 5 ได้แก่ กาแฟที่ไม่ได้คั่ว (อะราบิก้าดับเบิ้ลยูโอปี หรือโรบัสต้าโอไอปี) ใบชา ชา

¹¹ ASEAN 6 ได้แก่ บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย ได้ลดอากรขาเข้าในสินค้ากลุ่ม D ลงเหลือร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ ค.ศ.2010

เขียว ข้าวหอมมะลิ ข้าวเหนียว ข้าวเหนียว และสินค้านำเข้ากลุ่มที่ยังเก็บอากรขาเข้าอยู่ใน อัตราร้อยละ 1 ถึงไม่เกินร้อยละ 4 ได้แก่ น้ำตาล ฝ้าย

กรณีสินค้ากลุ่ม D ของประเทศเวียดนามที่ในปี ค.ศ.2015 ยังเก็บอากรขาเข้าอยู่ใน อัตราร้อยละ 5 ได้แก่ นกยูง ห่าน เนื้อไก่สดและแช่แข็ง ไข่เป็ด ไข่ไก่ ส้มโอ มะนาว องุ่นสด และแห้ง ข้าว ไส้กรอก หมูกระป๋อง แกงไก่กระป๋อง แอมกระป๋อง อาหารกระป๋อง น้ำตาล

- (ค) สินค้ากลุ่ม E ซึ่งเป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์เกษตรที่ยังมิได้แปรรูป โดยสมาชิกอาเซียนบางประเทศ ยังคงไม่ยกเลิกอากรขาเข้า ได้แก่

กรณีสินค้ากลุ่ม E ของประเทศมาเลเซีย ได้แก่ ข้าว (เก็บอากรขาเข้า 20% ในปี ค.ศ. 2015)

กรณีสินค้ากลุ่ม E ของประเทศอินโดนีเซีย ได้แก่ ข้าว (เก็บอากรขาเข้า 25% ในปี ค.ศ. 2015) และน้ำตาล (เก็บอากรขาเข้า 5-10%)

- (ง) สินค้ากลุ่ม F เป็นกลุ่มที่ประเทศเวียดนามยังคงเก็บอากรขาเข้า (นอกโควตา) ได้แก่ ไข่เป็ด น้ำตาล เกลือ โดยยังคงเก็บอากรขาเข้า 5%

- (จ) สินค้ากลุ่ม G ซึ่งเป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ซึ่งเป็นกลุ่มที่ประเทศกัมพูชาและเวียดนาม ยังคงเก็บอากรขาเข้า

กรณีสินค้ากลุ่ม G ของประเทศกัมพูชา เช่น น้ำมันเบนซิน เตตราโทพีลีน น้ำมันเบรค (เก็บอากรขาเข้า 25% ในปี ค.ศ.2015) โซลเวนท์ น้ำมันหล่อลื่น น้ำมันดีเซล (เก็บอากรขาเข้า 15%)

กรณีสินค้ากลุ่ม G ของประเทศเวียดนาม เช่น น้ำมันสำเร็จรูป น้ำมันเครื่องบิน โอเลฟิน น้ำมันหล่อลื่น เก็บอากรขาเข้า 3-20%

- (ฉ) สินค้ากลุ่ม H เป็นกลุ่มที่แต่ละประเทศอาเซียนยังไม่ผูกพันลด/ยกเลิกอากรขาเข้า

กรณีสินค้ากลุ่ม H ของประเทศกัมพูชา ได้แก่ เคมีภัณฑ์อินทรีย์บางชนิด (เช่น ทอลูอีน และอนุพันธ์ของทอลูอีน เอแทมบูทอล กลูตามิคเอซิด คาร์โบฟูแรน) รถถัง อาวุธ ปืน สารทำวัตรระเบิด ปะทัด ธนบัตร สมุดเช็ค ไปรษณียากร ใบหุ้ม และวัตถุโบราณที่มีอายุ เกินร้อยปี เป็นต้น

กรณีสินค้ากลุ่ม H ของ สปป.ลาว เช่น เขี้ยวของสัตว์ เขาสัตว์ กระดองเต่า เมล็ดฝิ่น ใบคาคา ต้นฝิ่นแห้ง กัญชา สารสกัดจากฝิ่น แอมเฟตามีน โคเคน สารทำวัตรระเบิด ปะทัด ปฏิกรณียเคมี เครื่องแยกสารไอโซโทป รถถัง เฮลิคอปเตอร์ เครื่องบิน เครื่องฝึกบิน อุปกรณ์โทรคมนาคม อาวุธ

กรณีสินค้ากลุ่ม H ของประเทศมาเลเซีย เช่น เปียร์ ไวน์ เหล้า วิสกี้ และสุราประเภทต่างๆ อาวุธ จรวด ปืนพก ปืนยาว ปืนลม และส่วนประกอบที่ใช้ทำปืน และระเบิด

กรณีสินค้ากลุ่ม H ของประเทศอินโดนีเซีย เช่น เปียร์ ไวน์ เหล้า วิสกี้ และสุราประเภทต่างๆ ขยะอุตสาหกรรม อาวุธ จรวด ปืนพก ปืนยาว ปืนลม และส่วนประกอบที่ใช้ทำปืน และระเบิด

กรณีสินค้ากลุ่ม H ของประเทศเมียนมา เช่น เมล็ดฝิ่น สารสกัดจากฝิ่น สารทำวัตถุระเบิด ปะทัด จรวด รถถัง ปืน อาวุธ ดาบ ปืนพก ปืนยาว ปืนลม และส่วนประกอบที่ใช้ทำปืน ระเบิด ศิลปกรรมดั้งเดิมและโบราณวัตถุ ของสะสมที่เกี่ยวข้องกับสัตวศาสตร์ พืชศาสตร์ และโบราณคดี และโบราณวัตถุที่มีอายุเกินกว่า 100 ปี

กรณีสินค้ากลุ่ม H ของประเทศเวียดนาม เช่น ใบยาสูบ บุหรี่

- **การยกเลิกโควต้าภาษี** ประเทศสมาชิกอาเซียนจะต้องไม่ใช้ระบบโควต้าภาษี (Tariff Rate Quota - TRQ) ในการนำเข้าสินค้าที่มีแหล่งผลิตจากอาเซียนและไม่ใช้ระบบโควต้าภาษีในการส่งออกสินค้าจากประเทศตนไปยังตลาดอาเซียน โดยกรณีของไทยผูกพันยกเลิกโควต้าภาษีภายในปี ค.ศ.2010 (พ.ศ.2553) และเวียดนามผูกพันยกเลิกโควต้าภาษีภายในปี ค.ศ.2015 และอาจได้รับความยืดหยุ่นไปจนถึงปี ค.ศ.2018
- **การได้แหล่งกำเนิดสินค้า** หลักการที่อาเซียนได้นับแหล่งกำเนิด ได้แก่ (1) กรณีที่สินค้ามีการผลิตทั้งหมดเกิดขึ้นภายในประเทศอาเซียนที่ส่งออก (Wholly Obtained) (2) การที่สินค้ามีการใช้วัตถุดิบหรือส่วนประกอบที่เกิดจากภูมิภาคอาเซียนไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของมูลค่า FOB ที่ส่งออก (3) การที่สินค้ามีการเปลี่ยนแปลงพิกัดในระดับ 4 หลัก (Change in tariff heading - CTC) โดยหากผู้ผลิตสินค้า/ผู้ส่งออกที่ต้องการใช้สิทธิประโยชน์จากการได้แหล่งกำเนิดสินค้า จะต้องดำเนินการติดต่อหน่วยงานภาครัฐที่ได้รับมอบหมายจากประเทศผู้ส่งออกให้ออกหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) **Form D** ผู้ส่งออกสินค้าหรือตัวแทนสามารถติดต่อยื่นขอ Form D ได้ก่อนที่จะส่งออกสินค้า (ใช้สำหรับการส่งออกที่มีมูลค่าเกิน 200 ดอลลาร์สหรัฐฯ) โดย Form D มีอายุใช้งานไม่เกิน 12 เดือนนับจากวันที่ออก และต้องแสดงให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรฝั่งประเทศผู้นำเข้าทำการตรวจสอบ
- **การจัดส่งสำหรับสินค้าที่ได้รับสิทธิประโยชน์จากการลดภาษีตาม ATIGA** สามารถเกิดขึ้นได้ 2 กรณี ได้แก่ (1) กรณีการขนส่งสินค้าโดยตรงจากประเทศอาเซียนที่เป็นผู้ส่งออกไปยังประเทศอาเซียนที่เป็นผู้นำเข้า (เช่น กรณีการขนส่งสินค้าจากไทยไป สปป.ลาว) และ (2) กรณีการขนส่งผ่านแดนประเทศที่ไม่ได้เป็นผู้ส่งออกหรือผ่านประเทศอื่นๆ ที่ไม่ได้เป็นสมาชิกอาเซียน (เช่น กรณีการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังเวียดนามกลาง โดยผ่าน สปป.ลาว) ทั้งนี้สินค้าที่ขนส่งผ่าน

แดนจะต้องไม่ถูกนำไปบริโภคในประเทศที่ผ่านแดนและไม่มีการนำไปแปรรูปใดๆ ยกเว้นการขนถ่ายสินค้าเนื่องจากสับเปลี่ยนยานพาหนะ ซึ่งเป็นไปตามวิธีปฏิบัติของการขนส่งผ่านแดน

- **การมาตรการที่มิใช่ภาษี** ประเทศสมาชิกอาเซียนจะไม่ใช้มาตรการที่มิใช่ภาษี (Non Tariff Measure – NTM) สำหรับการนำเข้าสินค้าจากประเทศสมาชิกอาเซียน และสำหรับการส่งออกสินค้าไปยังประเทศสมาชิกอาเซียน ยกเว้นสิทธิที่พึงมีตามองค์การการค้าโลก (WTO) และพันธกรณีตามความตกลง ATIGA นอกจากนี้ จะต้องแจ้งมาตรการที่มิใช่ภาษีเพื่อให้สำนักเลขาธิการอาเซียนจัดทำเป็น ASEAN Trade Repository
- **การยกเลิกอุปสรรคที่มิใช่ภาษี** ประเทศสมาชิกอาเซียนจะทบทวนมาตรการที่มิใช่ภาษี (NTM) เพื่อระบุดูอุปสรรคที่มิใช่ภาษี (Non Tariff Barriers - NTB) ซึ่งนอกเหนือจากการยกเลิกข้อจำกัดปริมาณการนำเข้าและส่งออก โดยอาเซียนกำหนดเป้าหมายให้ (1) ประเทศบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย สิงคโปร์ และไทย ยกเลิก NTB ภายในปี ค.ศ.2010 (2) ประเทศฟิลิปปินส์ ยกเลิก NTB ภายในปี ค.ศ.2012 และ (3) กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม ยกเลิก NTB ภายในปี ค.ศ.2015 และอาจให้ความยืดหยุ่นได้จนถึงปี ค.ศ.2018
- **การขอใบอนุญาตนำเข้า** ประเทศสมาชิกอาเซียนแต่ละประเทศยังคงสามารถใช้ระบบการออกใบอนุญาตนำเข้าอัตโนมัติ (Automatic License) และการออกใบอนุญาตไม่อัตโนมัติ (Non Automatic License) ได้ตามที่กำหนดไว้ในความตกลง WTP Agreement on Import Licensing Procedures แต่จะต้องดำเนินการอย่างโปร่งใสและคาดการณ์ได้ ตลอดจนต้องแจ้งให้ประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ ทราบถึงกระบวนการขอใบอนุญาตนำเข้าที่จะกำหนดขึ้นใหม่ ไม่น้อยกว่า 60 วัน ก่อนจะมีผลใช้บังคับ
- **การอำนวยความสะดวกทางการค้า** ประเทศสมาชิกอาเซียนจะจัดทำแผนงานอำนวยความสะดวกทางการค้าเพื่อสร้างความโปร่งใส ลดต้นทุนและเวลาการทำธุรกิจ ลดเอกสารและความซับซ้อนของพิธีการ และเพิ่มโอกาสทางการค้า โดยประเด็นที่ครอบคลุมภายใต้การอำนวยความสะดวกทางการค้าประกอบด้วยเรื่องพิธีการศุลกากร กฎระเบียบการขออนุญาตและการรับรอง การกำหนดคุณสมบัติของผู้ส่งออกและนำเข้า การกำหนดมาตรฐานสินค้าส่งออกและนำเข้า มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช การจัดตั้งระบบ ASEAN Single Window และประเด็นอื่นๆ ที่กำหนดโดยที่ประชุม AFTA Council
- **ระบบศุลกากร** ประเทศสมาชิกอาเซียนจะปรับปรุงระเบียบศุลกากรให้เป็นไปตามมาตรฐานและคำแนะนำขององค์การศุลกากรโลก (WCO) และองค์การระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เช่น การยอมรับการยื่นขอรับการตรวจปล่อยสินค้าก่อนที่สินค้าจะมาถึง การใช้ระบบการจัดการความเสี่ยงในการควบคุมการตรวจปล่อยสินค้า การประเมินราคาศุลกากร การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานศุลกากร การจัดตั้งผู้ประกอบการที่ได้รับอนุมัติ (Authorized

Economic Operator - AEO) การตรวจสอบหลังจากการตรวจปล่อย (Post Clearance Audit) การให้บริการวินิจฉัยพิทักษ์อัตราศุลกากรและราคาศุลกากรล่วงหน้า (Advance Ruling)

- **การกำหนดมาตรฐานและการจัดระเบียบทางเทคนิค** ประเทศสมาชิกอาเซียนจะปรับมาตรฐานสินค้าของภายในประเทศให้สอดคล้องกับมาตรฐานและวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศ เช่น ISO/IEC Guide 21 และ ISO/IEC 17000 ขององค์การมาตรฐานระหว่างประเทศ (International Standard Organization - ISO) และคณะกรรมการอิเล็กทรอนิกส์โทรเทคนิคระหว่างประเทศ (International Electrotechnical Commission - IEC) ตลอดจนส่งเสริมการยอมรับมาตรฐานร่วมกันระหว่างประเทศสมาชิก (Mutual Recognition Arrangement - MRA) โดยกลุ่มสินค้านำร่องที่จะใช้มาตรฐานร่วมกัน ได้แก่ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์ไฟฟ้า และเครื่องสำอาง เนื่องจากอาเซียนเคยจัดทำความตกลง Agreement on ASEAN Harmonized Electrical and Electronic Equipment (EEE) Regulatory Regime และ Agreement on ASEAN Harmonized Cosmetic Regulatory Scheme

- **การกำหนดมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช** ประเทศสมาชิกอาเซียนจะอำนวยความสะดวกการค้าสินค้าโดยปฏิบัติตามกรอบความตกลงมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชขององค์การการค้าโลก (WTO SPS Agreement) ซึ่งยอมรับมาตรฐานระหว่างประเทศและข้อเสนอแนะที่จัดทำโดยองค์การระหว่างประเทศต่างๆ เช่น Codex Alimentarius Commission (CODEX) องค์การโรคระบาดสัตว์ระหว่างประเทศ (World Organization for Animal Health - OIE) อนุสัญญาคุ้มครองพันธุ์พืช (International Plant Protection Convention - IPPC) และอาเซียน โดยปัจจุบัน ประเทศเพื่อนบ้านของไทยได้ใช้มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชสำหรับการนำเข้าสินค้าจากไทย ดังนี้

กรณีประเทศกัมพูชา กำหนดให้การนำเข้า การส่งออก และการผ่านแดนของพืช ผัก และผลไม้ ต้องได้รับการตรวจสอบจากกระทรวงเกษตร ป่าไม้ และประมงของกัมพูชาเพื่อกักกันโรคที่อาจติดมาพร้อมกับพืชผัก

กรณี สปป.ลาว กำหนดให้การนำเข้า และการผ่านแดนของพันธุ์และเมล็ดพืช ปศุสัตว์ ต้องได้รับการตรวจสอบจากกระทรวงกลาโหมและป่าไม้

กรณีประเทศมาเลเซีย กำหนดให้การนำเข้าและการผ่านแดนของสินค้าต่างๆ ได้แก่ เมล็ดโกโก้ ยางพารา ไม้ยางพารา พืชจากทวีปอเมริกา น้ำมันปาล์ม มะพร้าว กล้วย มันสำปะหลัง อ้อย ชา กาแฟ หอมแดง หอมใหญ่ กระเทียม ดอกไม้สดและแห้ง ปุ๋ยอินทรีย์ ดิน ไม้ ชุง ปศุสัตว์ นก ปลา สุนัข แมว สัตว์ทดลอง สัตว์ป่า สัตว์ที่นำเข้ามาเพื่อเล่นละครสัตว์ เนื้อสัตว์สดและแช่แข็ง เนื้อและไก่กระป๋อง ไข่และผลิตภัณฑ์จากไข่ เนื้อหมูและผลิตภัณฑ์จากหมู รังนก ผลิตภัณฑ์นม อาหารสัตว์ วัคซีน ต้องได้รับใบอนุญาตนำเข้าและใบรับรองสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

3.2 กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งผ่านแดน

รัฐมนตรีกระทรวงการขนส่งของอาเซียนทุกประเทศได้ลงนามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit – AFAFGIT) เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ.1998 (พ.ศ.2541) ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม โดยมีวัตถุประสงค์ (1) เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิกเพื่อสนับสนุนการเปิดเสรีการค้าสินค้าและการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในภูมิภาค (2) เพื่อปรับกฎระเบียบการขนส่ง การค้า และศุลกากรของประเทศสมาชิกอาเซียนให้ง่าย โปร่งใส สะดวก มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องเข้ากันได้เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดน และ (3) จัดตั้งระบบการขนส่งผ่านแดนภายในอาเซียนให้เป็นรูปแบบเดียวกันอย่างมีประสิทธิภาพ

สรุปสาระสำคัญของ AFAFGIT ดังนี้

- **การอนุญาตให้สิทธิการประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดน** ประเทศภาคีความตกลงฯ จะอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งของประเทศที่จัดตั้งขึ้นในประเทศภาคีรายใดรายหนึ่งสามารถขนส่งสินค้าผ่านแดน อีกทั้งจะไม่เรียกเก็บอากรศุลกากร ภาษี และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ยกเว้นค่าบริการที่ได้จัดให้สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนไว้เป็นพิเศษเท่านั้น อีกทั้งยอมรับสินค้าผ่านแดนที่ได้รับการบรรจุทุกและลงสลักประทับ (Customs Seal) แล้วจะไม่ต้องตรวจสอบอีก ยกเว้นกรณีที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรสงสัยว่าอาจมีการลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมายหรือหนีการตรวจสอบศุลกากร ก็สามารถทำการตรวจสอบสินค้าได้เป็นครั้งคราว
- **เส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและด่านพรมแดน** เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งผ่านแดนในอาเซียนจะต้องเป็นไปตามพิธีสารที่ 1 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT (ซึ่งเป็นเส้นทางอนุมัติเดียวกับความตกลงการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าข้ามแดน) โดยปัจจุบัน เส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่

กรณีประเทศไทย เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (1) **เส้นทาง AH1** จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.แม่สอด (ด่านชายแดนไทย-เมียนมา) จังหวัดตาก กรุงเทพฯ สระบุรี (อ.หินกอง) นครนายก สระแก้ว (อ.อรัญประเทศ และ อ.คลองลึก) (ด่านชายแดนไทย – กัมพูชา) รวมระยะทาง 702 กิโลเมตร
- (2) **เส้นทาง AH2** จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.แม่สาย (ด่านชายแดนไทย-เมียนมา) จังหวัดเชียงราย ลำปาง ตาก กรุงเทพฯ (วงแหวนตะวันตก) นครปฐม ราชบุรี (อ.ปากท่อ) ชุมพร สุราษฎร์ธานี พัทลุง สงขลา (อ.สะเดา) (ด่านชายแดนไทย – มาเลเซีย) รวมระยะทาง 1,923 กิโลเมตร

- (3) เส้นทาง AH3 จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.เชียงของ ถึง อ.เมือง จังหวัดเชียงราย รวมระยะทาง 115 กิโลเมตร
- (4) เส้นทาง AH12 จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.หิнокง จังหวัดสระบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น หนองคาย (ด้านชายแดนไทย – ลาว) รวมระยะทาง 533 กิโลเมตร
- (5) เส้นทาง AH16 จุดต้นทางเริ่มต้นจากจังหวัดตาก พิษณุโลก ขอนแก่น กาฬสินธุ์ (อ.สมเด็จ) มุกดาหาร (ด้านชายแดนไทย – ลาว) รวมระยะทาง 713 กิโลเมตร
- (6) เส้นทาง AH19 จุดต้นทางเริ่มต้นจากจังหวัดนครราชสีมา ปราจีนบุรี (อ.กบินทร์บุรี) แหลงนบั้ง (วงแหวนตะวันออก) อุดรยา (อ.บางปะอิน) รวมระยะทาง 419 กิโลเมตร

กรณีประเทศกัมพูชา เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (1) เส้นทาง AH1 จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.ปอยเปต (ด้านชายแดนกัมพูชา – ไทย) ศรีโสภณ กรุงพนมเปญ Bavet (ด้านชายแดนกัมพูชา – เวียดนาม) รวมระยะทาง 574 กิโลเมตร
- (2) เส้นทาง AH11 จุดต้นทางเริ่มต้นจาก Trapeing Kreal (ด้านชายแดนกัมพูชา – ลาว) จังหวัดสตึงแตรง จังหวัดกัมปงจาม กรุงพนมเปญ ท่าเรือสีหนุวิลล์ รวมระยะทาง 764 กิโลเมตร

กรณี สปป. ลาว เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (1) เส้นทาง AH3 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองบ่อเต็น (ด้านชายแดนลาว – จีน) แขวงหลวงน้ำทา แขวงบ่อแก้ว (เมืองห้วยไซ) (ด้านชายแดนลาว – ไทย) รวมระยะทาง 251 กิโลเมตร
- (2) เส้นทาง AH12 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองนาเตเรีย (แยกจาก AH3) แขวงอุดมไชย แขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์ รวมระยะทาง 682 กิโลเมตร
- (3) เส้นทาง AH11 จุดต้นทางเริ่มต้นจากแขวงเวียงจันทน์ (แยกจาก AH12) บ้านลาว แขวงคำม่วน (เมืองท่าแขก) แขวงสะหวันนะเขต แขวงจำปาสัก (เมืองปากเซ และเมืองเหวินคาม) (ด้านชายแดนลาว – กัมพูชา) รวมระยะทาง 861 กิโลเมตร
- (4) เส้นทาง AH15 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองน้ำพาว แขวงบอลิคำไซ (ด้านชายแดนลาว – เวียดนาม) บ้านลาว (แยกจาก AH11) รวมระยะทาง 136 กิโลเมตร
- (5) เส้นทาง AH11 จุดต้นทางเริ่มต้นจากแขวงเวียงจันทน์ (แยกจาก AH12) บ้านลาว แขวงคำม่วน (เมืองท่าแขก) แขวงสะหวันนะเขต แขวงจำปาสัก (เมืองปากเซ และเมืองเหวินคาม) (ด้านชายแดนลาว – กัมพูชา) รวมระยะทาง 861 กิโลเมตร
- (6) เส้นทาง AH16 จุดต้นทางเริ่มต้นจากแขวงสะหวันนะเขต (ด้านชายแดนลาว-ไทย) เมืองแดนนะวัน (ด้านชายแดนลาว – เวียดนาม) รวมระยะทาง 240 กิโลเมตร

กรณีประเทศมาเลเซีย เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (1) เส้นทาง AH2 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองบุกิตกาหุฮิตัม (Bukit Kayu Hitam) (ด่านชายแดนมาเลเซีย-ไทย) รัฐเคดะห์ กรุงกัวลาลัมเปอร์ Seremban – Senai Utara – Tanjung Kupang รวมระยะทาง 980 กิโลเมตร
- (2) เส้นทาง AH150 จุดต้นทางเริ่มต้นจาก Entikong / Tebedu (ด่านชายแดนมาเลเซีย – อินโดนีเซีย) – Serian – Kuching รวมระยะทาง 105 กิโลเมตร
- (3) เส้นทาง AH150 จุดต้นทางเริ่มต้นจาก Serian – Sibul – Bintulu – Miri รวมระยะทาง 861 กิโลเมตร
- (4) เส้นทาง AH150 จุดต้นทางเริ่มต้นจาก Miri – Sg.Tujoh (ด่านชายแดนมาเลเซีย – บรูไน) รวมระยะทาง 24 กิโลเมตร

กรณีประเทศเมียนมา เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (1) เส้นทาง AH1 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมือง Tamu (ด่านชายแดนเมียนมา-อินเดีย) เขต Mandalay – Meiktila – Payagyi – Yangon – Myawadi (ด่านชายแดนเมียนมา-ไทย) รวมระยะทาง 1,665 กิโลเมตร
- (2) เส้นทาง AH2 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมือง Meiktila – Loilem – Keng Tung – Tachileik (ด่านชายแดนเมียนมา-ไทย) รวมระยะทาง 807 กิโลเมตร
- (3) เส้นทาง AH3 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมือง Kyaington (Keng Tung) เชียงตุง – Mongla (มอกลา) รวมระยะทาง 93 กิโลเมตร
- (4) เส้นทาง AH14 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองมุเซ (Muse) (ด่านชายแดนเมียนมา – จีน) – มณฑลเหอหนาน รวมระยะทาง 453 กิโลเมตร

กรณีประเทศเวียดนาม เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (1) เส้นทาง AH1 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองมอกไบ (Moc Bai) (ด่านชายแดนเวียดนาม – กัมพูชา) – นครโฮจิมินห์ รวมระยะทาง 99 กิโลเมตร
- (2) เส้นทาง AH1 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองดองฮา (Dong Ha) – ดานัง/ เทียนซา รวมระยะทาง 197 กิโลเมตร
- (3) เส้นทาง AH15 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมือง Keo Nau (ด่านชายแดนเวียดนาม-ลาว) Bai Vot Vinh – Cua Lo รวมระยะทาง 123 กิโลเมตร
- (4) เส้นทาง AH16 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองลาวบาว (ด่านชายแดนเวียดนาม-ลาว) – ดองฮา (Dong Ha) รวมระยะทาง 83 กิโลเมตร

(5) เส้นทาง AH17 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมือง Dong Nai – Vung Tau รวมระยะทาง 75 กิโลเมตร

- **การจัดให้มีจุดพักรถ** ประเทศภาคีความตกลง AFAFGIT พยายามจัดให้มีจุดพักรถ (Rest Area) ตามแนวเส้นทางอนุมัติโดยมีระยะห่างระหว่างจุดพักรถแต่ละแห่งตามความเหมาะสม
- **ด่านพรมแดน** ด่านพรมแดนที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนได้ต้องเป็นไปตามพิธีสารที่ 2 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT (ปัจจุบันอาเซียนยังไม่สามารถหาข้อสรุปในการกำหนดด่านพรมแดน) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งสินค้าตามแนวเส้นทางอนุมัติ ทั้งนี้ ด่านพรมแดนต้องจัดให้มีสถานที่เก็บสินค้า ลานวางกองสินค้าคอนเทนเนอร์ ลานจอดรถ ลานจอดรถบรรทุกเพื่อรอคอยการตรวจปล่อย และพื้นที่ควบคุม (Control Area) เพื่อตรวจปล่อยสินค้าที่ขนส่งสินค้าผ่านแดน นอกจากนี้ ยังอาจพิจารณาส่งเสริมให้มีการประสานระยะเวลาทำการของประเทศที่มีพรมแดนติดกัน และส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ของด่านพรมแดนของประเทศที่ตั้งอยู่ติดกันมาทำการตรวจปล่อยสินค้านร่วมกันในคราวเดียวกัน
- **การจัดระเบียบการจราจร** ประเทศภาคีความตกลงฯ จะใช้มาตรการที่สอดคล้องกันในการจัดระเบียบการจราจรภายในดินแดนของตน โดยอ้างอิงตามอนุสัญญาการจราจรทางถนน (Convention on Road Traffic) ค.ศ.1968 ขององค์การสหประชาชาติที่ให้ใช้ป้ายอาณัติสัญญาณจราจรต่างๆ ให้เป็นรูปแบบเดียวกัน
- **ชนิดของรถบรรทุกที่อนุญาตให้ทำการขนส่งผ่านแดนได้** ระบุอยู่ภายใต้พิธีสารที่ 3 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT ประกอบด้วยรถบรรทุก 3 ชนิดที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ ได้แก่ (1) รถบรรทุกเชิงเดี่ยว (Rigid Motor Vehicle) (2) รถพ่วงและรถหัวลาก (Prime Mover) (3) รถกึ่งพ่วง (Semi Trailer) โดยรถบรรทุกทั้งสามชนิดใช้สำหรับการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าแช่เย็น สินค้าบรรจุแท่ง (น้ำมัน ก๊าซ เคมีภัณฑ์) และสินค้าบรรจุหีบห่อทั่วไป โดยมีเงื่อนไขว่าสินค้าที่ขนส่งต้องได้รับการประทับตราศุลกากร (Customs Seal) ไม่มีการเคลื่อนย้ายสินค้าเข้าหรือออกจากหน่วยบรรจุ และจัดให้มีพื้นที่ภายในรถบรรทุกมากเพียงพอที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการตรวจสอบได้ ตลอดจนต้องไม่มีการถอดสลักล็อกหน่วยบรรจุหากไม่ได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร
- **ลักษณะเชิงเทคนิคของรถบรรทุกที่ได้รับอนุญาต** ได้กำหนดในพิธีสารที่ 4 แนบท้ายความตกลง ดังนี้
 - (1) รถบรรทุกเชิงเดี่ยว ห้ามมีความยาวของรถเกินกว่า 12.2 เมตร
 - (2) รถพ่วง ห้ามมีความยาวของรถพ่วงเกินกว่า 16 เมตร
 - (3) รถทุกชนิด ห้ามมีความกว้างเกิน 2.5 เมตร
 - (4) รถทุกชนิด ห้ามมีความสูงเกิน 4.2 เมตร

- (5) ส่วนเกินของรถบรรทุกเมื่อนับจากส่วนท้ายห้ามยาวเกินร้อยละ 60 ของฐานล้อ (Wheel Base) (กรณีรถบรรทุกเชิงเดี่ยวที่มี 3 เพลา)
 - (6) น้ำหนักบรรทุกรวม (Gross Weight) สำหรับ (ก)รถบรรทุกเชิงเดี่ยวที่มี 3 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 21 ตัน (ข) รถบรรทุกเชิงเดี่ยวที่มี 4 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 25 ตัน (ค) รถหัวลากพร้อมส่วนพ่วงที่มี 4 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 32 ตัน (ง) รถหัวลากพร้อมส่วนพ่วงที่มี 5 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 36 ตัน และ (จ) รถหัวลากพร้อมส่วนพ่วงที่มี 6 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 38 ตัน
 - (7) ปริมาณก๊าซของเสียที่ปล่อยออกจากรถ ห้ามมีค่าเกินร้อยละ 50 HSU
 - (8) ประสิทธิภาพของระบบห้ามล้อ มีค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับน้ำหนักบรรทุกและระยะ Side Slip ไม่เกิน 5 เมตร/กิโลเมตร
- ปริมาณรถบรรทุกที่อนุญาตให้ทำการขนส่งผ่านแดนได้ จะระบุอยู่ภายใต้พิธีสารที่ 3 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT โดยในเบื้องต้น ประเทศสมาชิกอาเซียนเห็นชอบให้มีจำนวนรถบรรทุกของแต่ละประเทศที่ได้รับอนุญาตให้ใช้เส้นทางอนุมัติสำหรับการขนส่งผ่านแดนมีจำนวนไม่เกินประเทศละ 60 คัน อย่างไรก็ตาม ในอนาคต ประเทศสมาชิกอาเซียนอาจหารือเพื่อปรับเปลี่ยนจำนวนรถบรรทุกที่อนุญาตฯ ได้ตามความเหมาะสม
 - ใบอนุญาตประกอบการขนส่งผ่านแดน ประเทศสมาชิกอาเซียนจะดำเนินการจัดทำข้อกำหนดการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งผ่านแดนให้มีรูปแบบเดียวกันเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งผ่านแดน
 - การยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุก ประเทศสมาชิกอาเซียนตระหนักถึงการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุกที่ออกโดยประเทศภาคีความตกลงฯ โดยเห็นชอบให้ใช้หลักการตามที่กำหนดไว้ในความตกลงการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุกสินค้าและรถสาธารณะภายในอาเซียน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 10 กันยายน ค.ศ.1988
 - การยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุก ประเทศสมาชิกอาเซียนตระหนักถึงการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดยประเทศภาคีความตกลงฯ โดยเห็นชอบให้ใช้หลักการตามที่กำหนดไว้ในความตกลงการยอมรับใบขับขี่ภายในประเทศอาเซียน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม ค.ศ. 1985
 - การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Motor Vehicle Third Party Insurance) กำหนดให้เมื่อรถบรรทุกของต่างชาติที่เป็นประเทศภาคีความตกลงฯ เข้ามาภายในดินแดนของประเทศภาคีแล้วจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (การทำประกันภัยภาคบังคับ) อย่างเคร่งครัดเพื่อให้ครอบคลุมความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามอันเกิดจากการขนส่งข้ามแดน โดยประเทศภาคีความตกลงฯ จะ

ดำเนินการจัดทำพิธีสารที่ 5 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT เพื่อวางกรอบกติกาการประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก โดยกรอบกติกาที่สำคัญ ได้แก่

- (1) ออกกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศเพื่อให้มีการประกันภัยคุ้มครองบุคคลภายนอกเมื่อได้รับอุบัติเหตุ ความสูญหาย หรือความเสียหายจากการขนส่งสินค้าผ่านแดน
 - (2) จัดตั้งหน่วยงาน (National Bureau) ในแต่ละประเทศที่มีฐานะการเงินที่มีความมั่นคงมาเพียงพอ เพื่อทำหน้าที่ดำเนินงานด้านการประกันภัยบุคคลภายนอกในกรอบอาเซียน อาทิ (ก) การออก Blue Card เพื่อให้ความคุ้มครองการขนส่งสินค้าผ่านแดนสำหรับรถบรรทุกแต่ละคัน (ข) จำหน่ายกรมธรรม์ประกันภัยแก่ผู้ประกอบการขนส่งที่นำรถบรรทุกเข้ามาให้บริการผ่านแดน (ค) ประทับตรา Blue Card เพื่อตรวจสอบและรับรองรถบรรทุกของต่างชาติที่เข้ามาในประเทศได้ทำประกันภัยบุคคลภายนอกฯ อย่างถูกต้องตามกฎหมาย (ง) รายงานสภาพอุบัติเหตุแก่ผู้เอาประกัน (จ) ประสานกับผู้เอาประกันกรณีที่เป็นฝ่ายที่ได้รับความเสียหาย เพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เหมาะสม (ฉ) เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้เอาประกันกรณีที่เป็นฝ่ายก่อให้เกิดความเสียหาย
 - (3) จัดให้มีบริษัทประกันภัยภายในประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศเพื่อให้บริการบุคคลภายนอก โดยนำกรอบ Blue Card Scheme (เอกสารที่ใช้เป็นหลักฐานแสดงว่าการทำประกันภัยรถภาคบังคับตามความตกลงฯ)¹²
- การขนส่งเชื่อมต่อและการผ่านแดนทางรถไฟระหว่างประเทศ จะต้องดำเนินงานเฉพาะการขนถ่ายผ่านสถานีรถไฟที่อนุมัติเท่านั้น โดยพิธีสารที่ 6 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT จะมีส่วนกำหนดสถานีรถไฟชายแดน จุดสับราง ชนิดและปริมาณของรถล้อเลื่อน ปริมาณขบวนรถสินค้าที่อนุญาตให้ผ่านแดน ความเร็วที่ได้รับอนุญาตให้เดินทาง ฯลฯ ซึ่งปัจจุบันอาเซียนยังไม่ได้กำหนดรายละเอียดเรื่องดังกล่าวในพิธีสารฯ
 - พิธีการระบบศุลกากรผ่านแดน ภาควิชาความตกลงฯ จะปรับพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนให้เรียบง่ายและเป็นรูปแบบเดียวกันเท่าที่จะทำได้ภายใต้กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนอำนวยความสะดวกในการจัดให้มีระบบการตรวจปล่อยสินค้า

¹² ประเทศไทยได้มอบให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยรถเป็น Thai National Bureau of Insurance เพื่อทำหน้าที่ออก Blue Card ให้กับผู้ประกอบการขนส่งของไทย และจำหน่ายกรมธรรม์ประกันภัยบุคคลภายนอกให้กับผู้ขนส่งสินค้าของประเทศอื่นที่นำรถเข้ามาในประเทศไทย และประทับตรา Blue Card เมื่อตรวจสอบว่ารถขนส่งสินค้าที่เข้ามาภายในประเทศไทยมีการทำประกันภัยบุคคลภายนอกฯ อย่างถูกต้องตามกฎหมาย เมื่อรถบรรทุกที่มี Blue Card เกิดอุบัติเหตุ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยรถจะทำหน้าที่ตรวจสอบอุบัติเหตุและต้องแจ้งบริษัทประกันภัยที่เกี่ยวข้องทราบ โดยการตกลงใช้ค่าสินไหมทดแทนใดๆ จะต้องขออนุมัติจากบริษัทผู้รับประกันภัยที่เกี่ยวข้องเรียกคืนสินไหมทดแทนที่ได้จ่ายไปแล้ว โดยในส่วนของบริษัทประกันภัยที่เข้าร่วมโครงการ Blue Card ของไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานครประกันภัย จักรวรรดิประกันภัย เทเวศประกันภัย ไทยพาณิชย์ประกันภัย ไทยเศรษฐกิจประกันภัย นวกิจประกันภัย นำสินประกันภัย บางกอกสหประกันภัย พุทธธรรมประกันภัย มิตรสุขุมิโตอินชัวร์รันส์ วัชรประกันภัย ส่งเสริมประกันภัย สหมลคประกันภัย สันททรัพย์ประกันภัย สิ้นมั่นคงประกันภัย เอพีเอฟอินเตอร์เนชั่นแนลอินชัวร์รันส์ เอเชียประกันภัย อาคเนย์ประกันภัย และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัย

ร่วมกันในคราวเดียวกันระหว่างเจ้าหน้าที่ศุลกากรของทั้งสองประเทศ ณ ด้านพรมแดนที่กำหนด นอกจากนี้ ภายใต้พิธีสารที่ 7¹³ แนบท้ายความตกลงฯ จะพิจารณาจัดตั้งระบบศุลกากรผ่านแดน (Customs Transit System) เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

- **มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช** ภาควิชาความตกลงฯ ทำพิธีสารที่ 8 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT เพื่อกำหนดมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measure) ที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดน เช่น พืช ผัก ผลไม้ สัตว์ ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ อาหาร และเครื่องดื่ม เป็นต้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อควบคุมโรคพืชและโรคสัตว์ สุขภาพของคน สุขภาพของสัตว์ และการแพร่ระบาดของโรคต่างๆ โดยการผ่านแดนของสินค้าดังกล่าวต้องสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานภายในประเทศ
- **การขนส่งสินค้าอันตราย** ภาควิชาความตกลงฯ จัดทำพิธีสารที่ 9 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT เพื่อกำหนดกฎกติกาการขนส่งสินค้าอันตรายผ่านแดน **โดยไม่อนุญาตให้นำสินค้าอันตราย 9 ประเภท (Class) ดังนี้ผ่านแดนหากไม่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายจากรัฐบาลของประเทศภาคี ได้แก่** วัตถุอันตรายประเภทที่ 1 (วัตถุระเบิด) วัตถุอันตรายประเภทที่ 2 (ก๊าซ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 3 (ของเหลวไวไฟ)¹⁴ วัตถุอันตรายประเภทที่ 4 (ของแข็งไวไฟหรือวัตถุที่ทำให้เกิดการลุกไหม้ได้เอง) วัตถุอันตรายประเภทที่ 5 (วัตถุออกซิไดซ์และออกแกนิคเปอร์ออกไซด์) วัตถุอันตรายประเภทที่ 6 (วัตถุมีพิษและวัตถุติดเชื้อ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 7 (วัตถุกัมมันตรังสี) วัตถุอันตรายประเภทที่ 8 (วัตถุกัดกร่อน) และวัตถุอันตรายอื่นๆ โดยการกำหนดกฎระเบียบการขนส่งสินค้าอันตรายผ่านแดน อาเซียนควรพิจารณาใช้บทบัญญัติของความตกลงสหประชาชาติ UN Model Regulations ADR มาปรับใช้ในประเด็นต่างๆ เช่น การกำหนดรายละเอียดประเภทวัตถุอันตราย การบรรจุและการติดฉลากวัตถุอันตราย การกำหนดเครื่องหมายและวิธีการบรรจุ เอกสารการขนส่งวัตถุอันตรายและการแจ้ง การฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้อง และมาตรการเตรียมรับมือกรณีเกิดไฟลุกไหม้หรือระเบิด
- **การขนส่งสินค้าที่ห้ามทำการค้าระหว่างประเทศ และ/หรือสินค้าต้องจำกัด (Restricted Goods)** การขนส่งสินค้าที่ห้ามทำการค้าระหว่างประเทศ และสินค้าต้องจำกัดที่กำหนดอยู่ภายใต้พิธีสารที่ 7 แนบท้ายความตกลงฯ จะทำไม่ได้ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน สมาชิกอาเซียนยังไม่ได้จัดทำพิธีสารที่ 7 เรื่องระบบศุลกากรผ่านแดน (Customs Transit System) ทำให้ขาดรายละเอียดประเภทสินค้าที่ห้ามทำการขนส่งผ่านแดนระหว่างประเทศ

¹³ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังของไทยได้ลงนามพิธีสารฉบับที่ 7 เรื่องระบบศุลกากรผ่านแดนและภาคผนวกทางเทคนิค – กฎเกณฑ์และพิธีการว่าด้วยศุลกากรผ่านแดนอาเซียนภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งผ่านแดนเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2558 ที่ผ่านมาซึ่งรัฐบาลจะต้องเสนอให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบ ก่อนให้สัตยาบัน และออกกฎระเบียบภายในประเทศเพื่อรองรับต่อไป

¹⁴ กลุ่มวัตถุอันตรายประเภทที่ 3 (ของเหลวไวไฟ) เช่น น้ำมันสำเร็จรูป เป็นกลุ่มสินค้าที่ประเทศไทยมีการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านมากที่สุด

- **กลไกการขับเคลื่อน** อาเซียนเห็นชอบให้จัดตั้งคณะกรรมการประสานงานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ (National Transit Transport Coordinating Committee) ที่ประกอบด้วยตัวแทนของแต่ละประเทศเพื่อประสานงานและขับเคลื่อนการดำเนินการตามความตกลงฯ

3.3 กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน

รัฐมนตรีกระทรวงการขนส่งอาเซียนทุกประเทศลงนามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter State Transport – AFAFIT) เมื่อวันที่ 10 ธันวาคม ค.ศ.2009 (พ.ศ.2552) ณ กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศสมาชิกเพื่อสนับสนุนการเปิดเสรีการค้าสินค้าและการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในภูมิภาค (2) เพื่อปรับปรุงระเบียบการขนส่ง การค้า และศุลกากรของประเทศสมาชิกอาเซียนให้ง่าย โปร่งใส สะดวก มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องเข้ากันได้เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดน และ (3) จัดตั้งระบบการขนส่งข้ามแดนภายในอาเซียนให้เป็นรูปแบบเดียวกันอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ AFAFIT จะนำไปใช้เฉพาะการขนส่งสินค้าข้ามแดน และไม่นำไปใช้กับการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

สรุปสาระสำคัญของ AFAFIT ดังนี้

- **การอนุญาตให้สิทธิการประกอบการขนส่งสินค้าข้ามแดน** ประเทศภาคีความตกลงฯ จะอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งของประเทศที่จัดตั้งขึ้นในประเทศภาคีรายใดรายหนึ่งสามารถขนส่งสินค้าเข้า และ/หรือออกจากดินแดนประเทศภาคีได้ และได้รับสิทธิให้ทำการขนถ่ายสินค้าที่ทำการขนส่งข้ามแดนได้ โดยการประกอบการขนส่งสินค้าข้ามแดนจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศที่อนุญาตฯ
- **เส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและด่านพรมแดน** เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนในอาเซียนจะต้องเป็นไปตามพิธีสารที่ 1 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT (ความตกลงการขนส่งข้ามแดนใช้เส้นทางอนุมัติเกี่ยวกับความตกลงการขนส่งผ่านแดน)

กรณีประเทศไทย เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (1) **เส้นทาง AH1** จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.แม่สอด (ด่านชายแดนไทย-เมียนมา) จังหวัดตาก กรุงเทพฯ สระบุรี (อ.หินกอง) นครนายก สระแก้ว (อ.อรัญประเทศ และ อ.คลองลึก) (ด่านชายแดนไทย – กัมพูชา) รวมระยะทาง 702 กิโลเมตร
- (2) **เส้นทาง AH2** จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.แม่สาย (ด่านชายแดนไทย-เมียนมา) จังหวัดเชียงราย ลำปาง ตาก กรุงเทพฯ (วงแหวนตะวันออก) นครปฐม ราชบุรี (อ.ปากท่อ) ชุมพร

สุราษฎร์ธานี พัทลุง สงขลา (อ.สะเดา) (ด้านชายแดนไทย – มาเลเซีย) รวมระยะทาง 1,923 กิโลเมตร

- (3) **เส้นทาง AH3** จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.เชียงของ ถึง อ.เมือง จังหวัดเชียงราย รวมระยะทาง 115 กิโลเมตร
- (4) **เส้นทาง AH12** จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.หิโนกอง จังหวัดสระบุรี นครราชสีมา ขอนแก่น หนองคาย (ด้านชายแดนไทย – ลาว) รวมระยะทาง 533 กิโลเมตร
- (5) **เส้นทาง AH16** จุดต้นทางเริ่มต้นจากจังหวัดตาก พิษณุโลก ขอนแก่น กาฬสินธุ์ (อ.สมเด็จ) มุกดาหาร (ด้านชายแดนไทย – ลาว) รวมระยะทาง 713 กิโลเมตร
- (6) **เส้นทาง AH19** จุดต้นทางเริ่มต้นจากจังหวัดนครราชสีมา ปราจีนบุรี (อ.กบินทร์บุรี) แหลมบั้ง (วงแหวนตะวันออก) อุดรธานี (อ.บางปะอิน) รวมระยะทาง 419 กิโลเมตร

กรณีประเทศกัมพูชา เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (3) **เส้นทาง AH1** จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.ปอยเปต (ด้านชายแดนกัมพูชา – ไทย) ศรีโสภณ กรุงพนมเปญ Bavet (ด้านชายแดนกัมพูชา – เวียดนาม) รวมระยะทาง 574 กิโลเมตร
- (4) **เส้นทาง AH11** จุดต้นทางเริ่มต้นจาก Trapeing Kreal (ด้านชายแดนกัมพูชา – ลาว) จังหวัดสตึงแตรง จังหวัดกัมปงจาม กรุงพนมเปญ ท่าเรือสีหนุวิลล์ รวมระยะทาง 764 กิโลเมตร

กรณี สปป. ลาว เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (7) **เส้นทาง AH3** จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองบ่อเต็น (ด้านชายแดนลาว – จีน) แขวงหลวงน้ำทา แขวงบ่อแก้ว (เมืองห้วยไซ) (ด้านชายแดนลาว – ไทย) รวมระยะทาง 251 กิโลเมตร
- (8) **เส้นทาง AH12** จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองนาเตี๋ย (แยกจาก AH3) แขวงอุดมไชย แขวงหลวงพระบาง แขวงเวียงจันทน์ รวมระยะทาง 682 กิโลเมตร
- (9) **เส้นทาง AH11** จุดต้นทางเริ่มต้นจากแขวงเวียงจันทน์ (แยกจาก AH12) บ้านลาว แขวงคำม่วน (เมืองท่าแขก) แขวงสะหวันนะเขต แขวงจำปาสัก (เมืองปากเซ และเมืองเหวินคาม) (ด้านชายแดนลาว – กัมพูชา) รวมระยะทาง 861 กิโลเมตร
- (10) **เส้นทาง AH15** จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองน้ำพาว แขวงบอลิคำไซ (ด้านชายแดนลาว – เวียดนาม) บ้านลาว (แยกจาก AH11) รวมระยะทาง 136 กิโลเมตร
- (11) **เส้นทาง AH11** จุดต้นทางเริ่มต้นจากแขวงเวียงจันทน์ (แยกจาก AH12) บ้านลาว แขวงคำม่วน (เมืองท่าแขก) แขวงสะหวันนะเขต แขวงจำปาสัก (เมืองปากเซ และเมืองเหวินคาม) (ด้านชายแดนลาว – กัมพูชา) รวมระยะทาง 861 กิโลเมตร

- (12) เส้นทาง AH16 จุดต้นทางเริ่มต้นจากแขวงสะหวันนะเขต (ด้านชายแดนลาว-ไทย) เมือง
แดนนะหวัน (ด้านชายแดนลาว – เวียดนาม) รวมระยะทาง 240 กิโลเมตร

กรณีประเทศมาเลเซีย เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (5) เส้นทาง AH2 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองบูกิตกาหุฮิตัม (Bukit Kayu Hitam) (ด้าน
ชายแดนมาเลเซีย-ไทย) รัฐเคดะห์ กรุงกัวลาลัมเปอร์ Seremban – Senai Utara –
Tanjung Kupang รวมระยะทาง 980 กิโลเมตร
- (6) เส้นทาง AH150 จุดต้นทางเริ่มต้นจาก Entikong / Tebedu (ด้านชายแดนมาเลเซีย –
อินโดนีเซีย) – Serian – Kuching รวมระยะทาง 105 กิโลเมตร
- (7) เส้นทาง AH150 จุดต้นทางเริ่มต้นจาก Serian – Sibul – Bintulu – Miri รวมระยะทาง
861 กิโลเมตร
- (8) เส้นทาง AH150 จุดต้นทางเริ่มต้นจาก Miri – Sg.Tujoh (ด้านชายแดนมาเลเซีย – บรูไน)
รวมระยะทาง 24 กิโลเมตร

กรณีประเทศเมียนมา เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (5) เส้นทาง AH1 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมือง Tamu (ด้านชายแดนเมียนมา-อินเดีย) เขต
Mandalay – Meiktila – Payagyi – Yangon – Myawadi (ด้านชายแดนเมียนมา-ไทย)
รวมระยะทาง 1,665 กิโลเมตร
- (6) เส้นทาง AH2 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมือง Meiktila – Loilem – Keng Tung – Tachileik
(ด้านชายแดนเมียนมา-ไทย) รวมระยะทาง 807 กิโลเมตร
- (7) เส้นทาง AH3 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมือง Kyainton (Keng Tung) เชียงตุง – Mongla
(มองลา) รวมระยะทาง 93 กิโลเมตร
- (8) เส้นทาง AH14 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองมุเซ (Muse) (ด้านชายแดนเมียนมา – จีน) –
มณฑลเสฉวน รวมระยะทาง 453 กิโลเมตร

กรณีประเทศเวียดนาม เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (6) เส้นทาง AH1 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองมอกไบ (Moc Bai) (ด้านชายแดนเวียดนาม –
กัมพูชา) – นครโฮจิมินห์ รวมระยะทาง 99 กิโลเมตร
- (7) เส้นทาง AH1 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองดองฮา (Dong Ha) – ดานัง/ เทียนซา รวม
ระยะทาง 197 กิโลเมตร
- (8) เส้นทาง AH15 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมือง Keo Nau (ด้านชายแดนเวียดนาม-ลาว) Bai
Vot Vinh – Cua Lo รวมระยะทาง 123 กิโลเมตร

(9) เส้นทาง AH16 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองลาวบาว (ด้านชายแดนเวียดนาม-ลาว) - ดองฮา (Dong Ha) รวมระยะทาง 83 กิโลเมตร

(10) เส้นทาง AH17 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมือง Dong Nai – Vung Tau รวมระยะทาง 75 กิโลเมตร

- **การจัดให้มีจุดพักรถ** ประเทศภาคีความตกลง AFAFIT จะพยายามจัดให้มีจุดพักรถ (Rest Area) ตามแนวเส้นทางอนุมัติโดยมีระยะห่างระหว่างจุดพักรถแต่ละแห่งตามความเหมาะสม
- **ด่านพรมแดน** จุดพรมแดนที่ได้รับอนุมัติให้มีการขนส่งสินค้าข้ามแดนได้ในอาเซียนจะต้องเป็นไปตามพิธีสารที่ 2 แนบท้ายความตกลง AFAFIT (ความตกลงการขนส่งสินค้าข้ามแดนใช้ด่านพรมแดนเดียวกับความตกลงการขนส่งสินค้าผ่านแดน)
- **การจัดระเบียบการจราจร** ประเทศภาคีความตกลงฯ จะหามาตรการที่สอดคล้องกันในการจัดระเบียบการจราจรภายในดินแดนของตน โดยพยายามอ้างอิงตามอนุสัญญาการจราจรทางถนน (Convention on Road Traffic) ค.ศ.1968 ขององค์การสหประชาชาติที่มีการอ้างอิงป้ายอาณัติสัญญาณจราจรต่างๆ ให้เป็นรูปแบบเดียวกัน
- **บริการขนส่งข้ามแดน** ประเทศภาคีความตกลงฯ เห็นชอบให้มีจำนวนรถบรรทุกที่ได้รับอนุญาตให้มีการขนส่งข้ามแดนได้ไม่เกินประเทศละ 500 คัน อย่างไรก็ตาม ในอนาคตประเทศสมาชิกอาเซียนอาจหารือเพื่อปรับเปลี่ยนจำนวนรถบรรทุกที่อนุญาตฯ ได้ตามความเหมาะสม
- **ชนิดของรถบรรทุกที่อนุญาตให้ทำการขนส่งผ่านแดนได้** ได้แก่ (1) รถบรรทุกเชิงเดี่ยว (Rigid Motor Vehicle) (2) รถหัวลาก (Prime Mover) ที่ใช้สำหรับลากส่วนพ่วง ซึ่งรวมถึงรถพ่วง (3) รถกึ่งพ่วง (Semi Trailer) โดยรถบรรทุกทั้งสามชนิดข้างต้นใช้สำหรับการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าแช่เย็น สินค้าบรรจุแข็ง (น้ำมัน ก๊าซ เคมีภัณฑ์) และสินค้าบรรจุหีบห่อทั่วไป โดยมีเงื่อนไขว่าสินค้าที่ทำการขนส่งจะต้องได้รับการประทับตราศุลกากร (Customs Seal) ไม่มีการเคลื่อนย้ายสินค้าเข้าหรือออกจากหน่วยบรรจุ และต้องจัดให้มีพื้นที่ภายในรถบรรทุกมากเพียงพอที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการตรวจสอบได้ ตลอดจนต้องไม่มีการถอดสลักล็อกหน่วยบรรจุหากไม่ได้รับความเห็นชอบจากเจ้าหน้าที่ศุลกากร
- **ลักษณะเชิงเทคนิคของรถบรรทุกที่ได้รับอนุญาต** มีดังนี้
 - (1) รถบรรทุกเชิงเดี่ยว ห้ามมีความยาวของรถเกินกว่า 12.2 เมตร
 - (2) รถพ่วง ห้ามมีความยาวของรถพ่วงเกินกว่า 16 เมตร
 - (3) รถทุกชนิด ห้ามมีความกว้างเกิน 2.5 เมตร
 - (4) รถทุกชนิด ห้ามมีความสูงเกิน 4.2 เมตร

- (5) ส่วนเกินของรถบรรทุกเมื่อนับจากส่วนท้ายห้ามยาวเกินร้อยละ 60 ของฐานล้อ (Wheel Base) (กรณีรถบรรทุกเชิงเดี่ยวที่มี 3 เพลา)
 - (6) น้ำหนักบรรทุกรวม (Gross Weight) สำหรับ (ก)รถบรรทุกเชิงเดี่ยวที่มี 3 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 21 ตัน (ข) รถบรรทุกเชิงเดี่ยวที่มี 4 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 25 ตัน (ค) รถหัวลากพร้อมส่วนพ่วงที่มี 4 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 32 ตัน (ง) รถหัวลากพร้อมส่วนพ่วงที่มี 5 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 36 ตัน และ (จ) รถหัวลากพร้อมส่วนพ่วงที่มี 6 เพลา ห้ามมีน้ำหนักเกิน 38 ตัน
 - (7) ปริมาณก๊าซของเสียที่ปล่อยออกจากรถ ห้ามมีค่าเกินร้อยละ 50 HSU
 - (8) ประสิทธิภาพของระบบห้ามล้อ มีค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับน้ำหนักบรรทุกและระยะ Side Slip ไม่เกิน 5 เมตร/กิโลเมตร
- **ใบอนุญาตประกอบการขนส่งผ่านแดน** ประเทศสมาชิกอาเซียนจะดำเนินการจัดทำข้อกำหนดการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งผ่านแดนให้มีรูปแบบเดียวกันเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน
 - **การยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุก** ประเทศสมาชิกอาเซียนตระหนักถึงการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุกที่ออกโดยประเทศภาคีความตกลงฯ โดยเห็นชอบให้ใช้หลักการตามที่กำหนดไว้ในความตกลงการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุกสินค้าและรถสาธารณะภายในอาเซียน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 10 กันยายน ค.ศ.1988
 - **การยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุก** ประเทศสมาชิกอาเซียนตระหนักถึงการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดยประเทศภาคีความตกลงฯ โดยเห็นชอบให้ใช้หลักการตามที่กำหนดไว้ในความตกลงการยอมรับใบขับขี่ภายในประเทศอาเซียน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม ค.ศ. 1985
 - **การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Motor Vehicle Third Party Insurance)** กำหนดให้เมื่อรถบรรทุกของต่างชาติที่เป็นประเทศภาคีความตกลงฯ เข้ามาภายในดินแดนของประเทศภาคีแล้วจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (การทำประกันภัยภาคบังคับ) อย่างเคร่งครัดเพื่อให้ครอบคลุมความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามอันเกิดจากการขนส่งข้ามแดนโดยประเทศภาคีความตกลงฯ วางกรอบกติกาการประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ที่สำคัญ ได้แก่
 - (1) ออกกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศเพื่อให้มีการประกันภัยคุ้มครองบุคคลภายนอกเมื่อได้รับอุบัติเหตุ ความสูญหาย หรือความเสียหายจากการขนส่งสินค้าผ่านแดน
 - (2) จัดตั้งหน่วยงาน (National Bureau) ในแต่ละประเทศที่มีฐานะการเงินที่มีความมั่นคงมากเพียงพอ เพื่อทำหน้าที่ดำเนินงานด้านการประกันภัยบุคคลภายนอกในกรอบอาเซียน อาทิ

(ก) การออก Blue Card เพื่อให้ความคุ้มครองการขนส่งสินค้าข้ามแดนสำหรับรถบรรทุกแต่ละคัน (ข) จำหน่ายกรมธรรม์ประกันภัยแก่ผู้ประกอบการขนส่งที่นำรถบรรทุกเข้ามาให้บริการข้ามแดน (ค) ประทับตรา Blue Card เพื่อตรวจสอบและรับรองรถบรรทุกสินค้าของต่างชาติที่เข้ามาภายในประเทศได้ทำประกันภัยบุคคลภายนอกฯ อย่างถูกต้องตามกฎหมาย (ง) รายงานสภาพอุบัติเหตุแก่ผู้เอาประกัน (จ) ประสานกับผู้เอาประกันกรณีที่เป็นฝ่ายที่ได้รับความเสียหาย เพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เหมาะสม (ฉ) เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้เอาประกันกรณีที่เป็นฝ่ายก่อให้เกิดความเสียหาย

(3) ดำเนินการจัดให้มีบริษัทประกันภัยภายในประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศเพื่อให้บริการประกันภัยบุคคลภายนอก โดยจัดทำซึ่งนำกรอบ Blue Card Scheme (เอกสารที่ใช้เป็นหลักฐานแสดงว่ามีการทำประกันภัยรถบรรทุกบังคับตามความตกลงฯ)

- **การยินยอมให้รถบรรทุกต่างชาติเข้ามาเป็นการชั่วคราว** ประเทศภาคีจะต้องยินยอมให้รถบรรทุกของต่างชาติซึ่งเป็นประเทศภาคีความตกลงฯ (รวมทั้งน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น และชิ้นส่วนอะไหล่อุปกรณ์ต่างๆ ที่บรรทุกอยู่บนรถในปริมาณที่เหมาะสม) เข้ามาในดินแดนเพื่อให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้ชั่วคราว โดยจะต้องไม่เรียกเก็บค่าอากรขาเข้า ภาษีนำเข้า เงินวงค่าประกันรถบรรทุกฯ
- **พิธีการศุลกากร** ประเทศภาคีความตกลงฯ จะพยายามปรับพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนให้มีความเรียบง่ายและเป็นรูปแบบเดียวกันเท่าที่จะทำได้ภายใต้กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนอำนวยความสะดวกในการจัดให้มีระบบการตรวจปล่อยสินค้าร่วมกันในคราวเดียวกันระหว่างเจ้าหน้าที่ศุลกากรของทั้งสองประเทศ ณ ด่านพรมแดนที่กำหนด
- **มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช** ประเทศภาคีความตกลงฯ เห็นชอบให้นำพิธีสารที่ 8 แนบท้ายความตกลงการขนส่งผ่านแดนมาใช้กับความตกลงการขนส่งข้ามแดน เพื่อกำหนดมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measure) ที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดน เช่น พืช ผัก ผลไม้ สัตว์ ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ อาหาร และเครื่องดื่ม เป็นต้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อควบคุมโรคพืชและโรคสัตว์ สุขภาพของคน สุขภาพของสัตว์ และการแพร่ระบาดของโรคต่างๆ โดยการข้ามแดนของสินค้าดังกล่าวจะต้องสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานภายในประเทศ
- **การขนส่งสินค้าอันตราย** ประเทศภาคีความตกลงฯ ไม่อนุญาตให้นำสินค้าอันตราย 9 ประเภท (Class) ดังต่อไปนี้ข้ามแดนหากไม่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายจากรัฐบาลของประเทศภาคี ได้แก่ วัตถุอันตรายประเภทที่ 1 (วัตถุระเบิด) วัตถุ

อันตรายประเภทที่ 2 (ก๊าซ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 3 (ของเหลวไวไฟ)¹⁵ วัตถุอันตรายประเภทที่ 4 (ของแข็งไวไฟหรือวัตถุที่ทำให้เกิดการลุกไหม้ได้เอง) วัตถุอันตรายประเภทที่ 5 (วัตถุออกซิไดซ์และออกแกนิคเปอร์ออกไซด์) วัตถุอันตรายประเภทที่ 6 (วัตถุมีพิษและวัตถุติดเชื้อ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 7 (วัตถุกัมมันตรังสี) วัตถุอันตรายประเภทที่ 8 (วัตถุกัดกร่อน) และวัตถุอันตรายประเภทที่ 9 (วัตถุอันตรายอื่นๆ) โดยการกำหนดกฎระเบียบการขนส่งสินค้าอันตรายผ่านแดน อาเซียนควรพิจารณาใช้บทบัญญัติของความตกลงสหประชาชาติ UN Model Regulations ADR มาปรับใช้ในประเด็นต่างๆ เช่น การกำหนดรายละเอียดประเภทวัตถุอันตราย การบรรจุและการติดฉลากวัตถุอันตราย การกำหนดเครื่องหมายและวิธีการบรรจุ เอกสารการขนส่งวัตถุอันตรายและการแจ้ง การฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้อง และมาตรการเตรียมรับมือกรณีเกิดไฟลุกไหม้หรือระเบิด

- **การขนส่งสินค้าที่ห้ามทำการค้าระหว่างประเทศ และ/หรือสินค้าต้องจำกัด (Restricted Goods)** การขนส่งสินค้าที่ห้ามทำการค้าระหว่างประเทศ และ/หรือสินค้าต้องจำกัด จะกระทำมิได้
- **การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย** ประเทศสมาชิกอาเซียนจะพยายามอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนของสินค้าเน่าเสียง่าย ซึ่งเป็นสินค้าที่ได้รับความเสียหายง่ายอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของเวลา อุณหภูมิ สภาพการขนส่ง ซึ่งรวมถึงสินค้าปลาสด ปลาแช่แข็ง ปลาแช่เย็น กุ้ง หอย ปลาหมึก ผลไม้ ผัก เนื้อและสัตว์ปีกแช่แข็ง เนื้อและสัตว์ปีกแช่เย็น ผลิตภัณฑ์นม ไข่ ผลิตภัณฑ์จากไข่ เนื้อหมู และผลิตภัณฑ์หมู
- **กลไกการขับเคลื่อน** อาเซียนเห็นชอบให้จัดตั้งคณะกรรมการประสานงานการขนส่งข้ามแดนแห่งชาติ (National Transit Transport Coordinating Committee) ที่ประกอบด้วยตัวแทนของแต่ละประเทศเพื่อประสานงานและขับเคลื่อนการดำเนินการตามความตกลงฯ

3.4 กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

รัฐมนตรีกระทรวงการขนส่งอาเซียนทุกประเทศลงนามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport) เมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน ค.ศ.2005 (พ.ศ.2548) ณ กรุงเทพมหานคร โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อกำหนดกฎกติกาการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายใต้สัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และสร้างสมดุลของผลประโยชน์ระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ สรุปสาระสำคัญของ AFAMT ดังนี้

¹⁵ กลุ่มวัตถุอันตรายประเภทที่ 3 (ของเหลวไวไฟ) เช่น น้ำมันสำเร็จรูป เป็นกลุ่มสินค้าที่ประเทศไทยมีการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านมากที่สุด

- **สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ** ในการทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Document) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator) จะต้องออกใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่ผู้ตราส่ง (ผู้ใช้บริการขนส่ง) เมื่อได้รับของ โดยสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ใบตราส่งต่อเนื่อง) อาจเป็นชนิดโอนให้กันได้หรือชนิดห้ามโอนก็ได้ ทั้งนี้แล้วแต่ผู้ตราส่งจะเลือก และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งฯ จะต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่งต่อเนื่อง
- **ใบตราส่งต่อเนื่อง** จะต้องแสดงรายการดังต่อไปนี้ (1) ลักษณะทั่วไปของเครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งชี้ตัวสินค้า (2) สภาพของสินค้า (3) ชื่อและสำนักงานใหญ่ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (4) ชื่อผู้ตราส่ง (5) ชื่อผู้รับตราส่ง ถ้าผู้ตราส่งระบุไว้ (6) สถานที่และวันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบสินค้า (7) สถานที่ส่งมอบสินค้า (8) วันหรือระยะเวลาส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ส่งมอบ ถ้าคู่สัญญาได้ตกลงไว้ (9) ข้อความระบุว่าใบตราส่งต่อเนื่องเป็นชนิดโอนให้กันได้หรือชนิดห้ามโอน (10) สถานที่และวันที่ออกใบตราส่งต่อเนื่อง (11) ลายมือชื่อของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือตัวแทน (12) ค่าระวางที่ต้องชำระ (13) เส้นทางที่ใช้ขนส่ง รูปแบบการขนส่ง สถานที่เปลี่ยนถ่ายพาหนะ และ (14) รายละเอียดอื่นๆ ที่คู่สัญญาตกลงให้แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง
- **ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ** ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องฯ ต้องรับผิดชอบความเสียหายอันเกิดจากการที่สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าข้างนั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบสินค้าจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบสินค้านั้น เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งฯ จะพิสูจน์ได้ว่าตนหรือลูกจ้าง ตัวแทนของตน หรือบุคคลอื่นใดที่ตนได้ใช้บริการปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และได้ใช้มาตรการทั้งปวงที่จำเป็นเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า
- **เหตุผลที่ไม่ทำให้ผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิด** ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องฯ ไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดจากการที่สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าเป็นผลจาก (1) เหตุสุดวิสัย (2) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทน หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว (3) การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนสินค้าที่บกพร่องหรือไม่เพียงพอ (4) การยกขน การบรรจุหีบห่อ การขนถ่าย การเก็บรักษาสินค้าโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว (5) สภาพแห่งสินค้านั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในสินค้านั้น (6) การนัดหยุดงาน การปิดงานด้าง การผลงาน หรืออุปสรรคเหตุขัดข้องในด้านแรงงาน (7) กรณีเป็นสินค้าที่ขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าระหว่างการขนส่งที่เกิดโดยการจงใจหรือประมาทในการเดินเรือ หรือเกิดอัคคีภัย

- **ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและการคิดค่าเสียหาย** กรณีที่สินค้าที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องฯ ได้รับมอบไว้สูญหายหรือเสียหาย ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องฯ ไว้เพียง 666.67 SDR (สิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง) (ประมาณ 14,333 บาท/หน่วยการขนส่ง) หรือ 2 SDR ต่อกิโลกรัมของน้ำหนัก (ประมาณ 42.1 บาท/กิโลกรัม) ทั้งหมดที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า นอกจากนี้ ในการกรณีที่สินค้าได้สูญหายหรือเสียหายระหว่างช่วงที่มีกฎหมายภายในประเทศที่สินค้านั้นได้สูญหาย หรือเสียหาย หรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่น ให้การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งฯ สำหรับการสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว
- **การจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง** ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องฯ ของประเทศใดประเทศหนึ่งจะต้องจดทะเบียนกับหน่วยงานภาครัฐในประเทศที่กิจการนั้นจัดตั้งอยู่ และประเทศสมาชิกอาเซียนแต่ละประเทศอาจกำหนดเงื่อนไขอื่นๆ เพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม อย่างไรก็ตาม จะต้องมีความสมบัติไม่น้อยกว่าดังนี้ (1) มีขีดความสามารถทางนิติการในการจัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการประกอบการ (2) มีถิ่นที่อยู่ในประเทศสมาชิกอาเซียนที่จะนำกิจการไปจดทะเบียน (3) มีกรรมธรรม์ที่คุ้มครองความเสี่ยงภัย หรือมีความมั่นคงทางการเงินมากเพียงพอที่จะจ่ายชดเชยความเสียหายและความเสี่ยงในการบริหารงาน และ (4) มีสินทรัพย์รวมไม่น้อยกว่า 80,000 SDR (ประมาณ 1.72 ล้านบาท)

3.5 บันทึกความเข้าใจความร่วมมือการส่งเสริมผลิตภัณฑ์เกษตรและป่าไม้ของ

อาเซียน

รัฐมนตรีกระทรวงเกษตรทุกประเทศลงนามบันทึกความเข้าใจความร่วมมือการส่งเสริมผลิตภัณฑ์เกษตรและป่าไม้ของอาเซียน (MOU on ASEAN Cooperation in Agriculture and Forest Products Promotion Scheme) เมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน ค.ศ.2009 (พ.ศ.2552) ณ บันดาเสรีเบกาวัน ประเทศบรูไน โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมการส่งออกผลิตภัณฑ์เกษตรและป่าไม้ของอาเซียนไปยังตลาดโลก ยกย่องคุณภาพการจัดการตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ และวางรากฐานความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศสมาชิกให้ใกล้ชิดมากยิ่งขึ้น สรุปสาระสำคัญดังนี้

- **การส่งเสริมการส่งออกผลิตภัณฑ์เกษตรและป่าไม้ร่วมกันในการตลาดระหว่างประเทศ** โดยอาเซียนจะรณรงค์การส่งเสริมการผลิตและส่งออกผลิตภัณฑ์เกษตรฯ ร่วมกัน ตลอดจนร่วมกันในการเจรจากับประเทศผู้นำเข้าในตลาดโลกเพื่อลดอุปสรรคด้านภาษีและอุปสรรคที่มีใช้ภาษี

โดยอาเซียนจะเลือกผลิตภัณฑ์ที่มีประเทศสมาชิกอาเซียนตั้งแต่ 2 ประเทศขึ้นไปที่มีศักยภาพในการส่งออกในตลาดโลก ขึ้นมาทำการส่งเสริมและร่วมกันเจรจากับผู้นำเข้าเพื่อลดอุปสรรคฯ

- **การเพิ่มระดับการค้าผลิตภัณฑ์เกษตรและปศุสัตว์ภายในตลาดอาเซียน** โดยอาเซียนจะแลกเปลี่ยนข้อมูลการค้าและการลงทุน และร่วมมือด้านการเปิดตลาดการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดน ซึ่งรวมถึงการรับรองระบบการทดสอบและการออกหนังสือรับรองคุณสมบัติ การลดอุปสรรคทางการค้า และการส่งเสริมการแข่งขันที่เท่าเทียมกัน
- **กลุ่มสินค้าที่แต่ละประเทศสมาชิกอาเซียนเสนอเพื่อส่งเสริมการส่งออกในตลาดระหว่างประเทศและตลาดภายในภูมิภาคอาเซียน มีดังนี้**
 - (1) **กรณีประเทศบรูไน** เป็นผู้สนับสนุนการเปิดตลาดโกโก้ มะพร้าวและผลิตภัณฑ์จากมะพร้าว กาแฟ น้ำมันปาล์ม ถั่ว พริกไทย มันสำปะหลัง ชา และผลิตภัณฑ์ไม้
 - (2) **กรณีประเทศกัมพูชา** เป็นผู้สนับสนุนการเปิดตลาดผลิตภัณฑ์เกษตรและผลิตภัณฑ์ไม้
 - (3) **กรณีประเทศอินโดนีเซีย** เป็นผู้นำการเปิดตลาดพริกไทย ชา ปลาหูฉลามและปลาหูฉลามกระป๋อง และเป็นผู้สนับสนุนการเปิดตลาดโกโก้ กาแฟ น้ำมันปาล์ม มะพร้าวและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง และผลิตภัณฑ์ไม้
 - (4) **กรณีประเทศลาว** เป็นผู้สนับสนุนการเปิดตลาดกาแฟ ชา มะพร้าวและผลิตภัณฑ์มะพร้าว ถั่ว พริกไทย มันสำปะหลัง
 - (5) **กรณีประเทศมาเลเซีย** เป็นผู้นำการเปิดตลาดโกโก้ ผลิตภัณฑ์ไม้ และน้ำมันปาล์ม และเป็นผู้สนับสนุนการส่งเสริมการเปิดตลาดพริกไทย สาหร่ายทะเล ถั่ว มันสำปะหลัง
 - (6) **กรณีประเทศเมียนมา** เป็นผู้นำการเปิดตลาดถั่ว (ถั่วดำ ถั่วเขียว ถั่วแระ ถั่วลูกไก่ ถั่วฝักยาว)
 - (7) **กรณีประเทศฟิลิปปินส์** เป็นผู้นำการเปิดตลาดสาหร่ายทะเล มะพร้าวและผลิตภัณฑ์จากมะพร้าว
 - (8) **กรณีประเทศสิงคโปร์** เป็นผู้สนับสนุนการเปิดตลาดผลิตภัณฑ์เกษตรและผลิตภัณฑ์ไม้ทั่วไป
 - (9) **กรณีประเทศไทย** เป็นผู้นำการเปิดตลาดมันสำปะหลัง (สตาร์ช แป้ง หัวมัน) และเป็นผู้สนับสนุนการเปิดตลาดโกโก้ กาแฟ น้ำมันปาล์ม ถั่ว ชา มะพร้าวและผลิตภัณฑ์จากมะพร้าว และผลิตภัณฑ์ไม้
 - (10) **กรณีประเทศเวียดนาม** เป็นผู้นำการเปิดตลาดกาแฟ และเป็นผู้สนับสนุนการเปิดตลาดผลิตภัณฑ์เกษตรและผลิตภัณฑ์ไม้ทั่วไป

3.6 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross Border Transport Agreement – GMS CBTA) เป็นการกำหนดกรอบกติกาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางบกข้ามแดนและผ่านแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งประกอบด้วย 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนาน และเขตปกครองตนเองกว่างซี) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) อำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแดนและผ่านแดนภายในกลุ่มประเทศ GMS (2) ปรับกฎหมาย ระเบียบ พิธีการ และข้อกำหนดด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารให้เป็นรูปแบบที่เรียบง่ายและเป็นไปแนวทางเดียวกันกัน และ (3) ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมี 44 มาตรา และมี 16 ภาคผนวก 3 พิธีสาร ได้แก่

- (1) ภาคผนวก 1 การขนส่งสินค้าอันตราย ลงนามเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ.2004 (พ.ศ.2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมการขนส่งทางบก
- (2) ภาคผนวก 2 การจดทะเบียนพาหนะที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ.2004 (พ.ศ.2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมการขนส่งทางบก
- (3) ภาคผนวก 3 การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย ลงนามเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ.2005 (พ.ศ.2548) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- (4) ภาคผนวก 4 การอำนวยความสะดวก ณ จุดข้ามแดน ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ.2004 (พ.ศ.2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมศุลกากร
- (5) ภาคผนวก 5 การข้ามแดนของบุคคล ลงนามเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ.2005 (พ.ศ.2548) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง
- (6) ภาคผนวก 6 กฎเกณฑ์ในการผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับสินค้าผ่านแดนและสินค้าผ่านแดนในประเทศ ลงนามเมื่อวันที่ 20 มีนาคม ค.ศ.2007 (พ.ศ.2550) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมศุลกากร
- (7) ภาคผนวก 7 ข้อบังคับการจราจรและสัญญาณจราจร ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ.2004 (พ.ศ.2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมทางหลวง และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- (8) ภาคผนวก 8 การนำเข้ารถยนต์ชั่วคราว ลงนามเมื่อวันที่ 20 มีนาคม ค.ศ.2007 (พ.ศ.2550) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมศุลกากร
- (9) ภาคผนวก 9 หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน ลงนามเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ.2004 (พ.ศ.2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมการขนส่งทางบก
- (10) ภาคผนวก 10 เงื่อนไขการขนส่ง ลงนามเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ.2005 (พ.ศ.2548) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมการขนส่งทางบก

- (11)ภาคผนวก 11 มาตรฐานและข้อกำหนดสำหรับออกแบบถนนและก่อสร้างถนนและสะพาน
ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ.2004 (พ.ศ.2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรม
ทางหลวง
- (12)ภาคผนวก 12 จุดผ่านแดนและการอำนวยความสะดวกและการให้บริการในการผ่านแดน ลง
นามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ.2004 (พ.ศ.2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรม
ศุลกากร
- (13)ภาคผนวก 13A หลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลาย
รูปแบบ ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ.2004 (พ.ศ.2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ
กรมเจ้าท่า
- (14)ภาคผนวก 13B หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับ
การประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน ลงนามเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ.2004 (พ.ศ.2547)
หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมเจ้าท่า
- (15)ภาคผนวก 14 กฎเกณฑ์ศุลกากรสำหรับคอนเทนเนอร์ ลงนามเมื่อวันที่ 20 มีนาคม ค.ศ.2007
(พ.ศ.2550) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมศุลกากร
- (16)ภาคผนวก 15 ระบบการจัดแบ่งประเภทพิกัดสินค้า ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ.2004
(พ.ศ.2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมศุลกากร
- (17)ภาคผนวก 16 หลักเกณฑ์เรื่องใบอนุญาตขับขี่ ลงนามเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม ค.ศ.2004 (พ.ศ.
2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมการขนส่งทางบก
- (18)พิธีสาร 1 การกำหนดเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ จุดเข้าและออกประเทศ ลงนามเมื่อ
วันที่ 30 เมษายน ค.ศ.2004 (พ.ศ.2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมทางหลวง
- (19)พิธีสาร 2 ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการขนส่งผ่านแดน ลงนามเมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม ค.ศ.2005
(พ.ศ.2548) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมทางหลวง
- (20)พิธีสาร 3 โควตาบริการขนส่งและการออกใบอนุญาต ลงนามเมื่อวันที่ 20 มีนาคม ค.ศ.2007
(พ.ศ.2550) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมการขนส่งทางบก

เนื้อหาของความตกลง GMS CBTA สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

- **การอำนวยความสะดวกด้านพิธีการข้ามแดน** ประเทศสมาชิก GMS จะทยอยปรับใช้
มาตรการเพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความรวดเร็วด้านพิธีการข้ามแดน โดย

(ก) **จัดให้มีบริการเบ็ดเสร็จที่รวบรวมเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศเข้าไปที่
เดียวกัน (Single Window Inspection - SWI)** ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการ
ตรวจสอบคน สินค้า และยานพาหนะ เช่น เจ้าหน้าที่ตรวจสอบหนังสือเดินทาง ใบอนุญาต
ขับขี่ ความพร้อมของรถ ควบคุมโรคติดต่อของคน ควบคุมโรคติดต่อของพืชและสัตว์ และ
ตรวจสอบสินค้า ทำให้ต้องจัดให้มีบริการเบ็ดเสร็จที่ประกอบด้วยหน่วยงานศุลกากร ตรวจ

คนเข้าเมือง หน่วยงานควบคุมโรคติดต่อ หน่วยงานกักพืชและสัตว์ และหน่วยงานด้านการค้า เป็นต้น

- (ข) จัดให้มีบริการตรวจร่วมโดยเจ้าหน้าที่ของประเทศที่มีพรมแดนติดกัน (Single Stop Inspection - SSI) ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ตรวจสอบคน สินค้า และรถ ที่ดำเนินการตรวจสอบร่วมกันและในคราวเดียวกัน โดยอนุญาตให้เจ้าหน้าที่ของประเทศภาคี GMS เข้ามาทำหน้าที่ตรวจสอบคน สินค้า และรถภายในประเทศของตนเองได้
- (ค) ประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกัน ระหว่างเจ้าหน้าที่ที่ประจำในด้านพรมแดนของประเทศที่อยู่ติดกัน อีกทั้งควรมีการเปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง และให้บริการ 7 วัน/สัปดาห์ โดยอาจจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ หรืออาจจัดให้มีการทำงานล่วงเวลาเมื่อได้รับคำร้องล่วงหน้าจากผู้ต้องการเดินทางข้ามแดน
- (ง) แลกเปลี่ยนข้อมูลและการตรวจปล่อยล่วงหน้า โดยการแลกเปลี่ยนข้อมูลควรดำเนินการผ่านคณะกรรมการร่วม เช่น ข้อมูลกฎระเบียบและพิธีการข้ามแดน เอกสารที่ใช้ในการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน
- การอำนวยความสะดวกแก่คนข้ามแดน สามารถจำแนกคนข้ามแดนออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่
 - (ก) คนที่ทำหน้าที่เป็นผู้ปฏิบัติงานด้านการขนส่ง เช่น คนขับรถ พนักงานประจำรถ ซึ่งต้องมีการเดินทางผ่านเข้าออกด้านพรมแดนหลายครั้งและทำงานติดต่อกันเป็นเวลานาน จึงควรได้รับวีซ่าประเภทเข้าออกได้หลายครั้ง (Multiple Visa) ที่มีอายุวีซ่าขั้นต่ำ 1 ปี จึงควรได้รับความยืดหยุ่นด้านการขอรับวีซ่ามากเป็นพิเศษ
 - (ข) คนที่ไม่ได้ทำหน้าที่เป็นผู้ปฏิบัติงานด้านการขนส่ง เช่น ผู้เดินทาง นักธุรกิจ และนักท่องเที่ยว ซึ่งมีการนำสัมภาระติดตัวไปพร้อม ทั้งสินค้าจำนวนเล็กน้อยเพื่อใช้ระหว่างทางหรือฝากคนรู้จักซึ่งซื้อจากร้านค้าปลอดอากร ณ ด้านพรมแดน ดังนั้นรัฐบาลกลุ่มประเทศ GMS จึงควรอนุญาตให้ผู้เดินทางและนักท่องเที่ยวนำสัมภาระและสินค้าติดตัวไปได้โดยไม่ต้องเสียภาษี โดยควรกำหนดมูลค่า/ปริมาณขั้นสูงไว้ เช่น นำบุหรี่ยาสูบเข้าประเทศได้ครั้งละไม่เกิน 200 มวน หรือ 250 กรัม นำเข้าสุราได้ครั้งละไม่เกิน 1 ลิตร เป็นต้น และนำสัมภาระขึ้นรถไปได้ครั้งละไม่เกิน 20 กิโลกรัม และหากบรรทุกมากเกินไปจะต้องจ่ายค่าน้ำหนักที่เพิ่มขึ้น (อย่างน้อย 5% ของราคาบัตรโดยสาร)
- การกำหนดราคาค่าขนส่งผู้โดยสารข้ามแดน จำแนกบริการขนส่งผู้โดยสารเป็น 2 ประเภท ได้แก่ (ก) บริการขนส่งผู้โดยสารประจำเส้นทาง การกำหนดราคาควรขึ้นอยู่กับความเห็นชอบของรัฐบาลประเทศภาคี GMS และ (ข) บริการขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำเส้นทาง การกำหนดราคาควรขึ้นอยู่กับกลไกตลาด หน่วยงานภาครัฐไม่ควรให้เงินอุดหนุนช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่ง ทั้งนี้ รัฐบาลประเทศภาคี GMS ควรให้ความสำคัญกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ

ขนส่งในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ความล่าช้า ความสูญเสียหรือความเสียหายแก่สัมภาระและของของผู้เดินทาง

- การยกเว้นการเปิดตรวจสินค้า การยกเว้นการวางเงินประกัน การยกเว้นการให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเดินทางติดไปพร้อมกับรถบรรทุก โดยขอให้ประเทศภาคี GMS ยกเว้นการให้ศุลกากรเปิดตรวจสินค้า การยกเว้นการวางเงินประกันค่าภาษีสำหรับสินค้าผ่านแดน และการยกเว้นการให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเดินทางไปติดไปพร้อมกับรถบรรทุก (Escort) อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะต้องแสดงเอกสารศุลกากรและเอกสารการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนต่อหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง¹⁶ และยินยอมให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบรถและสภาพการบรรจุเดินทาง ยกเว้นกรณีที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรต้องสงสัยจึงจะขอตรวจสอบสินค้าว่าสอดคล้องกับเอกสารเพื่อป้องกันการลักลอบหนีศุลกากร นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ศุลกากรอาจพิจารณาให้ระบบตรวจติดตามยานพาหนะ เช่น GPS และ RFID ในการตรวจสอบการเคลื่อนย้ายสินค้า ทั้งนี้กรณีที่มีการสับเปลี่ยนรถบรรทุกที่มีการขนส่งข้ามประเทศ การดำเนินการขนถ่ายสินค้าเพื่อสับเปลี่ยนไปจากรถบรรทุกคันหนึ่งไปยังรถบรรทุกอีกคันหนึ่งจะดำเนินการภายใต้การควบคุมของเจ้าหน้าที่ศุลกากรของประเทศที่ทำการเปลี่ยนถ่าย และเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะต้องลงสลัก (seal) ภายหลังที่ได้ทำการขนถ่ายสินค้าแล้วเสร็จ

- เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ขนส่งคนและสินค้าในกลุ่ม GMS จำแนกตามระเบียบเศรษฐกิจดังนี้

(1) ระเบียบเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor) ได้แก่

(ก) เส้นทางคุนหมิง – ซื่อเหม่า – โมฮาน (ด้านชายแดนจีน) – บ่อเต็น (ด้านชายแดนลาวติดจีน) – ห้วยทราย (ด้านชายแดนลาวติดไทย) – เชียงของ (ด้านชายแดนไทย) – เชียงราย – ตาก – กรุงเทพฯ

(ข) เส้นทางเชียงตุง – ท่าซี้เหล็ก (ด้านชายแดนเมียนมา) – แม่สาย (ด้านชายแดนไทย) และ

(ค) เส้นทางคุนหมิง เชียงตุง – kaiyuan – Mengzi – Hekou (ด้านชายแดนจีน) – Lao Cai (ด้านชายแดนเวียดนามติดจีน) – กรุงฮานอย – ไฮฟอง

(2) ระเบียบเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor) ได้แก่

เส้นทางเมะละแหม่ง – เมียวดี (ด้านชายแดนเมียนมา) – แม่สอด (ด้านชายแดนไทย) – พิชณุโลก – ขอนแก่น – กาฬสินธุ์ – มุกดาหาร (ด้านชายแดนไทย) – สะหวันนะเขต (ด้านชายแดนลาวติดไทย) – แดนสะหวัน (ด้านชายแดนลาวติดเวียดนาม) – ลาวบาว (ด้านชายแดนเวียดนาม) – ดงฮา – เว้ – ดานัง

¹⁶ เอกสารการขนส่งที่แสดงต่อเจ้าหน้าที่จะต้องระบุแสดงข้อความภาษาอังกฤษ (ควบคู่ไปกับภาษาของประเทศที่ออกเอกสาร) โดยระบุรายการต่างๆ เช่น (1) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง (2) ประเทศต้นทาง กลางทาง และปลายทาง พร้อมแดงจุดพรมแดนที่ผ่านเข้าออก (3) รายละเอียดของยานพาหนะ (4) หมายเลขสลักหรือเครื่องหมายบนหน่วยบรรจุ (5) รายละเอียดของสินค้าที่ขนส่ง เช่น จำนวนหีบห่อ น้ำหนัก และมูลค่าสินค้า

(3) ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ได้แก่

- (ก) เส้นทางกรุงเทพฯ – กบินทร์บุรี – สระแก้ว – อรัญประเทศ (ด่านชายแดนไทย) หรือ
เส้นทางกรุงเทพฯ – แหลมฉบัง – พนมสารคาม – กบินทร์บุรี – สระแก้ว – อรัญ
ประเทศ (ด่านชายแดนไทย) – ปอยเปต (ด่านชายแดนกัมพูชาติดไทย) – ศรีโสภณ –
กรุงพนมเปญ – เหนียกหลวง – บาเว็ต (ด่านชายแดนกัมพูชาติดเวียดนาม) – มอกไบ
– นครโฮจิมินห์ – วุงเตา
- (ข) เส้นทางกรุงเทพฯ – ตราด – หาดเล็ก (ด่านชายแดนไทย) – แคมแยม (ด่านชายแดน
กัมพูชา) – เกะกง – สะเรอัมเปิล – ลอก

(4) เส้นทางอื่นๆ ได้แก่

- (ก) เส้นทางคุนหมิง – ต้าลี่ – รุ่ยลี่ (ด่านชายแดนจีน) – มูเซ (ด่านชายแดนเมียนมา) – ลา
เซา
 - (ข) เส้นทางกรุงเวียงจันทน์ – บ้านลาว – ท่าแขก – เซโน – ปากเซ – เหวินคาม (ด่าน
ชายแดนลาว) – ดงกระลอ (ด่านชายแดนกัมพูชา) – สะเต็งตริง – กระจาย – กรุง
พนมเปญ – สีหนุวิลล์
 - (ค) เส้นทางนายเตย – อุดมไซ – ปากมอ – หลวงพระบาง – กรุงเวียงจันทน์ – ทำนง
แล้ง (ด่านชายแดนลาว) – หนองคาย (ด่านชายแดนไทย) – อุดรธานี – ขอนแก่น –
กรุงเทพฯ
 - (ง) เส้นทางกรุงเวียงจันทน์ – บอลิคำไซ (ด่านชายแดนลาว) – ฮาเตียน (เวียดนาม)
 - (จ) เส้นทางจำปาสัก – วังเต่า (ด่านชายแดนลาว) – ช่องเม็ก (ด่านชายแดนไทย) –
อุบลราชธานี
- **การขนส่งผ่านแดน** ประเทศภาคี GMS จะต้องอนุญาตให้การขนส่งผ่านแดนดำเนินการได้โดย
ไม่เรียกเก็บภาษีอากรใดๆ ยกเว้นค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่เกิดจากการมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการ
ให้บริการแก่การขนส่งผ่านแดน เช่น ค่าธรรมเนียมการใช้เส้นทาง/ทางด่วน/สะพาน/อุโมงค์
ค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกิน ค่าธรรมเนียมการบริการและการใช้สิ่งอำนวยความสะดวก
สะดวก ค่าภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมการซ่อมบำรุงทาง ค่าล่วงเวลาเจ้าหน้าที่ตรวจ
ปล่อยสินค้า เป็นต้น โดยจะต้องเรียกเก็บโดยไม่เลือกปฏิบัติระหว่างรถบรรทุกของต่างชาติกับ
รถบรรทุกของชาติตน
 - **การตรวจสอบสุขอนามัยพืชและสุขอนามัยสัตว์** ประเทศภาคี GMS จะนำกฎกติกาภายใต้
ความตกลงระหว่างประเทศที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์การอนามัยโลก (WHO) องค์การ
อาหารและเกษตร (FAO) และองค์การโรคระบาดสัตว์ระหว่างประเทศ (OIE) มาใช้ในการ
ตรวจสอบสุขอนามัยพืชและสุขอนามัยสัตว์ในการขนส่งสินค้าข้ามแดน

- **การขนส่งสินค้าอันตราย** ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มวัตถุอันตราย 9 ประเภท ได้แก่ วัตถุอันตรายประเภทที่ 1 (วัตถุระเบิด) วัตถุอันตรายประเภทที่ 2 (ก๊าซ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 3 (ของเหลวไวไฟ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 4 (ของแข็งไวไฟหรือวัตถุที่ทำให้เกิดการลุกไหม้ได้เอง) วัตถุอันตรายประเภทที่ 5 (วัตถุออกซิไดซ์และออกแกนิคเปอร์ออกไซด์) วัตถุอันตรายประเภทที่ 6 (วัตถุมีพิษและวัตถุติดเชื้อ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 7 (วัตถุกัมมันตรังสี) วัตถุอันตรายประเภทที่ 8 (วัตถุกัดกร่อน) และวัตถุอันตรายประเภทที่ 9 (วัตถุอันตรายอื่นๆ) ประเทศภาคี GMS จะนำบทบัญญัติของความตกลงสหประชาชาติ UN Model Regulations ADR มาปรับใช้ในประเด็นต่างๆ เช่น การกำหนดรายละเอียดประเภทวัตถุอันตราย การบรรจุและการติดฉลากวัตถุอันตราย การกำหนดเครื่องหมายและวิธีการบรรจุ เอกสารการขนส่งวัตถุอันตรายและการแจ้งการฝึกอบรมบุคลากรที่เกี่ยวข้อง และมาตรการเตรียมรับมือกรณีเกิดไฟลุกไหม้หรือระเบิด นอกจากนี้ ประเทศภาคี GMS จะอนุมัติให้รถบรรทุกสินค้าอันตรายทำการขนส่งข้ามแดนหรือผ่านแดนได้เป็นรายกรณี โดยไม่นำกติกาภายใต้ความตกลง GMS CBTA มาใช้
- **การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย** ประเทศภาคี GMS จะต้องให้ความสำคัญเป็นลำดับแรกสำหรับการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนของสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods) เนื่องจากเป็นสินค้าที่ได้รับผลกระทบจากความล่าช้าในการขนส่งและตรวจปล่อยสินค้า มีความอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงของอุณหภูมิและสภาพการขนส่ง โดยประเทศภาคี GMS ควรให้การยอมรับมาตรฐานการตรวจสอบและหนังสือรับรองสุขอนามัยพืชและสุขอนามัยสัตว์ที่ออกโดยประเทศต้นทางเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการตรวจปล่อยสินค้า ทั้งนี้ภายใต้ความตกลง GMS CBTA จำแนกสินค้าเน่าเสียง่ายออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่
 - (1) **กลุ่มอาหาร** ประกอบด้วย (1.1) ผลิตภัณฑ์จากพืช เช่น ผัก ผลไม้ พืชไร่ และ (1.2) ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ เช่น เนื้อสัตว์สด แช่เย็น แช่แข็ง (เนื้อวัว เนื้อหมู เนื้อไก่ เนื้อเป็ด เนื้อแกะ เนื้อแพะ เนื้อม้า ฯลฯ) ผลิตภัณฑ์ประมงสด แช่เย็น แช่แข็ง (ปลา หอย กุ้ง ปลาหมึก) นม และผลิตภัณฑ์นม ไข่และผลิตภัณฑ์จากไข่
 - (2) **กลุ่มที่มีใช้อาหาร** ประกอบด้วย (2.1) ผลิตภัณฑ์จากพืช เช่น ดอกไม้ พืช พืชในน้ำ (2.2) ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ เช่น อวัยวะของสัตว์ เลือด หนังและขนสัตว์ (2.3) สินค้าที่ใช้เพื่อการแพทย์และสัตว์แพทย์ เช่น พลาสมา เลือด เซรุ่ม วัคซีน วัสดุที่ใช้ในการวิจัยทางกายวิภาคและชีววิทยา
 - (3) **สัตว์ที่มีชีวิต** เช่น วัว กระบือ หมู กระต่าย ไก่ เป็ด นก ม้า สัตว์ทะเล สัตว์เลี้ยง สัตว์ทดลอง สัตว์ที่นำมาใช้เพื่อการแสดง สัตว์ที่นำมาใช้ในกิจการสวนสัตว์ หมอน ผึ้ง และสัตว์มีชีวิตอื่นๆ
- **การยอมรับยานพาหนะของประเทศภาคี** ประเทศสมาชิก GMS ให้การยอมรับยานพาหนะที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกให้เดินทางข้ามแดนมาประเทศของตนได้ ไม่ว่าจะเป็นรถที่ขับขึ้น

ด้วยพวงมาลัยซ้ายหรือขวาก็ตาม และเป็นรถที่ใช้เพื่อการพาณิชย์หรือรถที่ใช้เพื่อการบรรทุกสินค้าส่วนบุคคลก็ตาม

- **การจดทะเบียนรถ** รถที่ได้รับอนุญาตให้ขนส่งข้ามแดนใน GMS ได้จะต้องได้รับหนังสือรับรองการจดทะเบียนที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ของประเทศที่รถคันดังกล่าวจดทะเบียน โดยหนังสือรับรองการจดทะเบียนจะต้องแสดงข้อมูลต่างๆ ได้แก่
 - (1) **ข้อมูลทั่วไป** เช่น ใบจดทะเบียนรถ ชื่อ สัญญลักษณ์ และที่อยู่หน่วยงานผู้ออกใบทะเบียนรถ ประเทศที่จดทะเบียน ลายเซ็นและการลงตราประทับของหน่วยงานผู้ออกใบจดทะเบียน
 - (2) **ข้อมูลทะเบียน** ได้แก่ แผ่นป้ายทะเบียน เลขทะเบียนรถ วันที่จดทะเบียนครั้งแรก ป้ายแสดงสัญญลักษณ์ประเทศ¹⁷ ระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต
 - (3) **ข้อมูลของเจ้าของรถ** เช่น ชื่อ ที่อยู่
 - (4) **ข้อมูลยานพาหนะ** เช่น ประเภทรถ (รถบรรทุก รถโดยสาร รถยนต์นั่งส่วนบุคคล) ตัวถัง ยี่ห้อรถ รุ่น สี ปีที่ผลิต เลขแชสซีส์ จำนวนเพลาน้ำหนักบรรทุกรวม น้ำหนักตัวรถ ข้อมูลเครื่องยนต์ จำนวนกระบอกสูบ ความจุ แรงม้า เลขทะเบียนเครื่องยนต์
 - (5) **รถที่ได้รับอนุญาตให้จดทะเบียน** ประกอบด้วย (ก) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล น้ำหนักไม่เกิน 3.5 ตัน และบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน 8 ที่นั่ง รวมคนขับรถ 1 ที่นั่ง เป็นรวมทั้งคันไม่เกิน 9 ที่นั่ง (ข) รถโดยสาร ใช้บรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 8 ที่นั่ง (ค) รถบรรทุกเชิงเดี่ยว บรรทุกสินค้าได้เกินกว่า 3.5 ตันขึ้นไป และ (ง) รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง
- **ข้อกำหนดทางเทคนิคของรถและตู้คอนเทนเนอร์** รถและตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนใน GMS จะต้องมีความปลอดภัยและการปล่อยของเสียเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่รับจดทะเบียนรถ อย่างไรก็ตาม ขณะที่นำรถดังกล่าวข้ามแดน/ผ่านแดนไปยังประเทศสมาชิก GMS อื่นๆ จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านน้ำหนัก น้ำหนักลงเพลาน้ำหนักกว้างและสูงของรถ ผู้ขนส่งจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศที่อนุญาตให้นำรถคันดังกล่าวข้ามแดน/ผ่านแดน
- **ข้อกำหนดด้านกฎระเบียบการจราจรทางถนนและป้ายสัญญาณ** ประเทศภาคี GMS จะทยอยปรับปรุงระเบียบการจราจรและป้ายสัญญาณตามกฎหมายและมาตรฐานที่ GMS CBTA กำหนดให้แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ.2019
- **การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก** (Compulsory Third Party Motor Vehicle Liability Insurance) กำหนดให้เมื่อรถของต่างชาติที่เป็นประเทศภาคี GMS เข้ามาภายใน

¹⁷ ป้ายแสดงสัญญลักษณ์ประเทศที่จดทะเบียนเป็นรถที่ได้รับอนุญาตให้ข้ามแดนจะต้องใช้ตัวอักษรละติน (มีตัวอักษรไม่เกิน 3 ตัว) และมีความสูงของตัวอักษรไม่น้อยกว่า 0.08 เมตร เว้นวรรคไม่น้อยกว่า 0.01 เมตร ใช้ตัวอักษรสีดำและพื้นสีขาว ในกรณีของประเทศกัมพูชาใช้ KH ประเทศจีนใช้ CHN ประเทศลาวใช้ LAO ประเทศเมียนมาใช้ MYA ประเทศไทยใช้ T และประเทศเวียดนามใช้ VN

ดินแดนของประเทศสมาชิก GMS อื่นแล้วจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกที่กำหนดโดยประเทศสมาชิกที่รถคันดังกล่าวข้ามแดน/ผ่านแดนอยู่

- **การยอมรับใบอนุญาตขับขี่** ประเทศภาคี GMS ยอมรับใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดยแต่ละประเทศที่เป็นภาคี GMS ตามหลักการที่กำหนดโดยความตกลงยอมรับใบขับขี่ภายในประเทศอาเซียน (Agreement on Recognition of Domestic Driving Licenses)
- **การอนุญาตให้นำเข้ารถมาขับขี่ได้เป็นการชั่วคราว** ประเทศภาคี GMS อนุญาตให้นำรถที่จดทะเบียนในประเทศใดๆ ที่เป็นสมาชิก GMS (รวมทั้งน้ำมันเชื้อเพลิงที่บรรจุในถังน้ำมัน น้ำมันหล่อลื่น อุปกรณ์บำรุงรักษา และอะไหล่ที่มีปริมาณเหมาะสม) เข้ามาในดินแดนของแต่ละประเทศภาคี GMS ได้เป็นการชั่วคราว โดยจะไม่เรียกเก็บอากรและภาษีขาเข้า เงินวางประกัน และไม่ถือเป็นสินค้าต้องห้ามหรือต้องจำกัด
- **การแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจร (Traffic Rights)** ประเทศภาคี GMS จะยินยอมให้ผู้ขนส่งที่จดทะเบียนจัดตั้งในประเทศใดๆ ใน GMS ดำเนินการขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศที่จดทะเบียนกับประเทศที่มีพรมแดนติดกัน รวมถึงดำเนินการขนส่งผ่านแดนได้ตามเงื่อนไขที่กำหนด นอกจากนี้ ประเทศภาคี GMS อาจยินยอมให้ผู้ขนส่งของชาติอื่นทำการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารภายในประเทศของตนได้ (Cabotage) หากได้รับการอนุมัติเป็นพิเศษโดยหน่วยงานภาครัฐในประเทศของตน
- **ใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ** ผู้ขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศจากประเทศที่ตนจดทะเบียน โดยไม่สามารถจำหน่ายหรือสละสิทธิในใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้ผู้อื่นได้ โดยคุณสมบัติของผู้ขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการมีดังนี้ (1) มีทุนจดทะเบียนมากกว่าร้อยละ 50 ที่ถือหุ้นโดยคนชาติที่จดทะเบียน (2) กรรมการเสี่ยงข้างต้นเป็นคนชาติที่จดทะเบียน (3) ไม่เคยถูกจำคุกและไม่เคยทำผิดกฎหมายและถูกลงโทษขั้นร้ายแรง (4) มีฐานะการเงินมั่นคงและมีเงินทุนมากเพียงพอต่อการประกอบการ (5) มีความรู้ความเข้าใจในกฎหมายที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจขนส่ง เช่น กฎหมายการขนส่ง กฎหมายแรงงาน กฎหมายภาษี กฎหมายบริษัท และการทำนิติกรรมสัญญา (6) มีความรู้ความเข้าใจการบริหารจัดการขนส่ง เช่น การคำนวณต้นทุน การกำหนดราคา การชำระเงิน การประกันภัย การตลาด การแข่งขันทางการค้า การตอบโต้การทุ่มตลาด เอกสารการขนส่ง และการเข้าร่วมกิจกรรมกับสมาคมวิชาชีพ (7) มีความรู้ความเข้าใจด้านเทคนิคการประกอบการขนส่ง เช่น ขนาดและน้ำหนักบรรทุกของรถ รถประเภทต่างๆ การซ่อมบำรุง การขนถ่ายสินค้า การขนส่งสินค้าอันตราย การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย การอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม และ (8) มีความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนน เช่น การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน กฎจราจร

- **การเข้าสู่ตลาด** ผู้ขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศจะได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งข้ามแดนภายใต้ความตกลง GMS CBTA และได้รับอนุญาตให้จัดตั้งสำนักงานผู้แทน (Representative Office) ในประเทศปลายทางได้เพื่ออำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการขนส่ง
- **การเปิดตลาดบริการขนส่ง** มีเงื่อนไขดังนี้
 - (1) รถขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศจะต้องเดินทางเข้าและออกด่านพรมแดนที่กำหนด และใช้เส้นทางในเส้นทางที่ได้รับอนุมัติเท่านั้น¹⁸
 - (2) กรณีการให้บริการด้วยรถโดยสารประจำเส้นทางระหว่างประเทศ รัฐบาลประเทศต้นทางและปลายทางจะต้องเจรจาเพื่อให้ความเห็นชอบเรื่องตารางเวลาการให้บริการ จำนวนเที่ยวรถ และจำนวนผู้โดยสารที่ได้รับอนุมัติให้ขนส่งระหว่างประเทศ
 - (3) กรณีการให้บริการด้วยรถโดยสารไม่ประจำเส้นทาง และรถบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ ผู้ที่ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งจะได้รับอนุญาตให้ขนส่งได้เฉพาะรถคันที่จดทะเบียนไว้เท่านั้น โดยในเบื้องต้น ประเทศภาคี GMS เห็นชอบให้ แต่ละประเทศมีโควตารถโดยสารไม่ประจำทางและรถบรรทุกสินค้าที่จะออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศได้รวมกันประเทศละไม่เกิน 500 คัน (สามารถปรับเปลี่ยนได้ถ้าได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการร่วม GMS)
 - (4) คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ (National Transport Facilitation Committee) ของประเทศต้นทางจะเป็นผู้เห็นชอบการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ โดยใบอนุญาตฯ มีอายุคราวละไม่เกิน 1 ปี นับจากวันที่ออกใบอนุญาตฯ และจะอนุญาตให้รถขนส่งข้ามแดนได้ไม่เกินคราวละ 30 วันนับจากวันที่รถเดินทางเข้าประเทศปลายทาง
- **การกำหนดราคาค่าขนส่ง** การกำหนดราคาค่าขนส่งสินค้าให้ใช้ตามกลไกตลาดภายใต้การกำกับของคณะกรรมการร่วม GMS เพื่อป้องกันการผูกขาดและกำหนดราคาสูง/ต่ำจนเกินไป
- **เอกสารสัญญาการขนส่ง** เอกสารสัญญาการขนส่งจะต้องออกคราวละ 3 ฉบับ (3 original copies) ลงนามโดยผู้ออกใบตราส่งและผู้ขนส่ง โดยเอกสารฉบับที่ 1 ให้เก็บไว้ที่ผู้ออกใบตราส่ง เอกสารฉบับที่ 2 ใช้แนบติดไปพร้อมกับสินค้า และเอกสารฉบับที่ 3 เก็บไว้ที่ผู้ขนส่ง โดยเอกสารสัญญาการขนส่งจะต้องมีการระบุข้อมูลต่างๆ ได้แก่ (1) วันที่ออกใบตราส่งและสถานที่ออกใบตราส่ง (2) ชื่อและที่อยู่ของผู้ออกใบตราส่ง (3) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง (4) สถานที่รับสินค้าและสถานที่ปลายทาง (5) ชื่อและที่อยู่ของผู้รับใบตราส่ง (6) คำอธิบายลักษณะสินค้าและวิธีการบรรจุหีบห่อ (7) จำนวนหีบห่อและเครื่องหมาย/เลขที่หีบห่อ (8) น้ำหนักสินค้า

¹⁸ กรณีการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่ไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อการพาณิชย์จะได้รับยกเว้นจากข้อกำหนดข้างต้น เช่น การขนส่งศพ การขับรถท่องเที่ยวส่วนตัว การขนส่งของเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติ รถดับเพลิง และรถพยาบาล เป็นต้น

- (9) ค่าบริการขนส่ง (10) มูลค่าสินค้าเพื่อสำแดงต่อศุลกากร (11) คำอธิบายสำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากร และ (12) คำอธิบายความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง
- **โครงสร้างพื้นฐาน** การออกแบบก่อสร้างถนน สะพาน เครื่องหมาย และป้ายอาณัติสัญญาณ การจราจรจะต้องเป็นไปตามที่เทศาภิบาลกำหนดร่วมกัน
 - **สิ่งอำนวยความสะดวกในการข้ามแดน** ประเทศภาคี GMS จะดำเนินการก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นบริเวณจุดผ่านแดนและจัดให้มีเจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกการดำเนินพิธีผ่านแดน ประกอบด้วย (1) การอำนวยความสะดวกแก่รถข้ามแดน โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพนักงานประจำรถ บริการซ่อมบำรุงรักษารถ สถานที่จอดรถ และบริการเช่าซื้อที่ติดมากับรถก่อนข้ามแดน (2) การอำนวยความสะดวกแก่สินค้า โดยจะจัดให้มีพื้นที่กลางแจ้งและพื้นที่ในร่มเพื่อใช้ในการขนถ่ายสินค้า การถ่ายสินค้าข้ามรถ การตรวจสอบสินค้า คลังสินค้า สถานีตู้สินค้า บริการตรวจสอบสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช คลังสินค้าทัณฑ์บน พื้นที่สำหรับสินค้าแช่เย็น/แช่แข็ง พื้นที่สำหรับรองรับการตรวจปล่อยสัตว์ที่มีชีวิต (3) การอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารและผู้เดินทาง โดยจะจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการตรวจตราผู้โดยสาร พื้นที่นั่งพักผ่อน ห้องสุขา ที่จอดรถ และห้องปฐมพยาบาล เป็นต้น นอกจากนี้ ในจุดข้ามแดนที่มีความสำคัญ ประเทศภาคี GMS อาจพิจารณาจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติม เช่น โทรศัพท์ อินเทอร์เน็ต บริการแลกเปลี่ยนเงินตรา รถแท็กซี่ จุดซักรีด น้ำหนัก เครื่องอ่านหนังสือเดินทาง เครื่องอ่านป้ายแผ่นทะเบียนอัตโนมัติ เครื่องเอ็กซเรย์สินค้า และคอนเทนเนอร์ เครื่องอ่านบาร์โค้ด และบุคลากรที่สามารถสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษได้ เป็นต้น
 - **การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ** ประเทศภาคี GMS ต้องส่งเสริมการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อให้มีผู้รับผิดชอบการขนส่งต่อเนื่องตั้งแต่จุดต้นทางถึงจุดปลายทาง โดยผู้รับผิดชอบดังกล่าวมีความน่าเชื่อถือและมีใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้รับอนุมัติจากรัฐ
 - **การยอมรับเรื่องการลดเอกสารและพิธีการข้ามแดน** ประเทศภาคี GMS พยายามลดจำนวนเอกสารและพิธีการข้ามแดนเพื่อลดเวลาและต้นทุนการดำเนินการขนส่ง โดยรับจะดำเนินการ (1) ลดจำนวนเอกสารและพิธีการในการข้ามแดน (2) ให้มีคำแปลภาษาอังกฤษสำหรับเอกสารทุกประเภทที่ใช้ในการขนส่งข้ามแดน (3) อ้างอิงการออกแบบตามสหประชาชาติเท่าที่จะทำได้ (4) ปรับปรุงอัตราศุลกากรให้สอดคล้องกัน และ (5) แจ้งภาคี GMS ล่วงหน้าในกรณีที่มีการปรับเปลี่ยนเอกสารและพิธีการที่ใช้ในการขนส่งข้ามแดน

4. กรณีศึกษาการบริหารขนส่งข้ามแดนในสหภาพยุโรปก่อนการรวมตัวเป็นสหภาพยุโรปอย่างสมบูรณ์

สหภาพยุโรป (European Union - EU) เป็นสหภาพทางเศรษฐกิจและการเมือง ประกอบด้วยสมาชิก 28 ประเทศ ได้แก่ ออสเตรีย เบลเยียม บัลแกเรีย โครเอเชีย ไซปรัส สาธารณรัฐเช็ก เดนมาร์ก เอสโตเนีย ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส เยอรมนี กรีซ ฮังการี ไอร์แลนด์ อิตาลี ลัตเวีย ลิทัวเนีย ลักเซมเบิร์ก มอลตา เนเธอร์แลนด์ โปแลนด์ โปรตุเกส โรมาเนีย สโลวาเกีย สโลวีเนีย สเปน สวีเดน และสหราชอาณาจักร

สหภาพยุโรปถือกำเนิดขึ้นจากประชาคมถ่านหินและเหล็กกล้าแห่งยุโรป (European Coal and Steel Community - ECSC) และประชาคมเศรษฐกิจยุโรป (European Economic Community - EEC) ซึ่งก่อตั้งขึ้นเมื่อ พ.ศ.2494 และ 2501 ตามลำดับ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดข้อจำกัดและอุปสรรคการค้า สินค้า บริการ เงินทุน แรงงาน และการกำหนดนโยบายการเกษตรร่วมกัน รวมถึงกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันระหว่างประเทศสมาชิก และกำหนดนโยบายการค้าต่างประเทศร่วมกัน ต่อมาประเทศสมาชิกได้จัดทำสนธิสัญญามาสทริชต์ (Maastricht Treaty) เพื่อสถาปนาสหภาพยุโรปขึ้นในปี พ.ศ.2535 และในภายหลังได้แก้ไขหลักพื้นฐานรัฐธรรมนูญเพื่อให้ประเทศสมาชิกยึดถือรัฐธรรมนูญร่วมกันโดยประเทศสมาชิกได้จัดทำสนธิสัญญาลิสบอน (Treaty of Lisbon) ขึ้นเมื่อปี 2552 เพื่อให้สหภาพยุโรปดำเนินการผ่านระบบองค์การอิสระเหนือชาติและตัดสินใจเจรจาระหว่างรัฐบาลโดยรัฐสมาชิก โดยสถาบันสำคัญของสหภาพยุโรปมี คณะกรรมาธิการยุโรป (European Commission) คณะมนตรีสหภาพยุโรป (Council of European Union) สภายุโรป (European Parliament) ศาลยุติธรรมแห่งสหภาพยุโรป (European Court of Justice) ธนาคารกลางยุโรป (European Central Bank) พลเมืองสหภาพยุโรป โดยมีการเลือกตั้งสมาชิกรัฐสภายุโรปทุกๆ 5 ปี

สมาชิกของสหภาพยุโรปได้เริ่มต้นก่อตั้งมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2494 (ค.ศ.1957) ซึ่งประกอบด้วย 6 ประเทศ (EU6) ที่เป็นผู้ก่อตั้งได้แก่ เยอรมนี ฝรั่งเศส อิตาลี เบลเยียม ลักเซมเบิร์ก เนเธอร์แลนด์ ต่อมาในปี พ.ศ.2516 (ค.ศ.1973) สหภาพยุโรปได้มีการขยายสมาชิกครั้งแรก (First Enlarge) โดยเพิ่มสมาชิกจากเดิม EU6 เป็น EU9 สมาชิกที่เพิ่มมาใหม่ ได้แก่ สหราชอาณาจักร ไอร์แลนด์ และเดนมาร์ก ถัดมาในปี พ.ศ.2524 (ค.ศ.1981) ได้ปรับเป็น EU10 สมาชิกใหม่ที่เข้ามา ได้แก่ กรีซ ถัดมาในปี พ.ศ. 2529 (ค.ศ. 1986) ได้ปรับเป็น EU12 โดยสมาชิกใหม่ ได้แก่ สเปน และโปรตุเกส และในปี พ.ศ.2535 (ค.ศ.1992) ซึ่งเป็นปีที่ก่อตั้งสหภาพยุโรปอย่างเป็นทางการและมีการรวมตัวกันอย่างสมบูรณ์ EU ได้ขยายสมาชิกครั้งที่สี่ โดยมีสมาชิก 15 ประเทศ (EU15) ได้แก่ เยอรมนี ฝรั่งเศส อิตาลี เบลเยียม ลักเซมเบิร์ก เนเธอร์แลนด์ สหราชอาณาจักร ไอร์แลนด์ เดนมาร์ก กรีซ สเปน โปรตุเกส ออสเตรีย ฟินแลนด์ และสวีเดน ซึ่งครอบคลุมสมาชิกเกือบทั้งหมดในยุโรปตะวันตก ถัดมาในปี พ.ศ.2547 (ค.ศ.2004) ได้มีการขยายจำนวนสมาชิกครั้งยิ่งใหญ่ที่สุดใน EU โดยขยายจาก EU15 เป็น EU25 เพิ่มเดิมจาก 15 ประเทศ เป็น 25 ประเทศ โดยประเทศสมาชิกที่เข้ามาใหม่ ได้แก่ สาธารณรัฐเช็ก เอสโตเนีย ไซปรัส แลทเวีย ลิทัวเนีย ฮังการี มัลตา

โปแลนด์ สโลวาเกีย และสโลวีเนีย และในปี 2550 (ค.ศ.2007) และ 2556 (ค.ศ.2013) มีสมาชิกใหม่ที่เข้ามา ได้แก่ โรมาเนีย บัลแกเรีย และโครเอเชีย ตามลำดับ จนปัจจุบัน EU มีสมาชิกรวม 28 ประเทศ (EU28) อย่างไรก็ตาม ผู้นำการขับเคลื่อนกิจกรรมด้านการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในสหภาพยุโรปส่วนใหญ่จะนำโดยประเทศเยอรมนี ฝรั่งเศส อิตาลี เบลเยียม เนเธอร์แลนด์ และลักเซมเบิร์ก ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ก่อตั้งสหภาพยุโรป ซึ่งรวมถึงการกำหนดกฎเกณฑ์การเปิดเสรีการค้าและการขนส่ง

การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นรูปแบบหลักสำหรับการขนส่งสินค้าภายในสหภาพยุโรป โดยมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 75 ของปริมาณการขนส่งภายในสหภาพยุโรปวัดตามหน่วยตัน-กิโลเมตร การประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนในยุโรปจำแนกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ (1) การประกอบการรับจ้างขนส่งสาธารณะ (For Hire Transportation) โดยเป็นการให้บริการรับจ้างขนส่งสินค้าแก่ผู้ผลิตสินค้าและผู้ให้บริการทั่วไป คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 70 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนทั้งหมด และ (2) การขนส่งสินค้าส่วนบุคคล (Own Account Transportation) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนทั้งหมด

ในช่วงก่อนที่สหภาพยุโรปจะมีการรวมตัวเป็นตลาดเดียว การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในยุโรปมีการดำเนินการภายใต้ 4 ลักษณะ ดังนี้

- 1) **การขนส่งระหว่างประเทศที่เป็นไปตามความตกลงทวิภาคีระหว่างประเทศที่มีพรมแดนติดกัน (Bilateral Agreement between Member States)** เป็นความตกลงที่อนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างกันโดยมีทั้งกรณีที่อนุญาตให้มีการขนส่งระหว่างกันโดยเสรีและกรณีที่อนุญาตให้มีการขนส่งระหว่างกันภายใต้จำนวนโควต้าที่กำหนดเป็นจำนวนเที่ยว และเพดานราคาค่าขนส่งสูงสุดและต่ำสุด ภายใต้ความตกลงทวิภาคีฯ ประเทศปลายทางจะอนุญาตให้ผู้ขนส่งสินค้าสาธารณะและผู้ขนส่งสินค้าส่วนบุคคลสามารถทำการขนส่งระหว่างประเทศได้ภายใต้กรอบเวลาที่กำหนด หรือภายใต้จำนวนเที่ยวที่กำหนด ซึ่งระบบการกำหนดโควตาดังกล่าวเป็นระยะที่ใช้กันมาดั้งเดิมและยกเลิกไปในปี พ.ศ.2535 (ค.ศ.1992) เมื่อสหภาพยุโรปมีการรวมตัวกันอย่างสมบูรณ์
- 2) **การขนส่งระหว่างประเทศภายใต้ใบอนุญาตของประชาคมยุโรป (Under Community Permit)** เป็นระบบที่จัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ.2512 (ค.ศ.1969) ที่อนุญาตให้ยานพาหนะจำนวนไม่เกิน 1,200 คัน ที่เป็นของผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะสามารถประกอบการขนส่งได้โดยเสรีภายใต้ดินแดนของประชาคมยุโรป โดยจะต่อใบอนุญาตเป็นรายปี และไม่จำกัดจำนวนเที่ยววิ่ง โดยกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตของประชาคมยุโรปมีสัดส่วนการขนส่งระหว่างประเทศคิดเป็นประมาณร้อยละ 5 ของปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางถนนทั้งหมด โดยการขนส่งลักษณะดังกล่าวได้ยกเลิกไปในปี พ.ศ.2535 เมื่อสหภาพยุโรปมีการรวมตัวกันอย่างสมบูรณ์
- 3) **การขนส่งระหว่างประเทศภายใต้โควต้าที่เห็นชอบโดยที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งแห่งยุโรป (Under European Conference of Ministers of Transport - ECMT)** มีลักษณะคล้าย

ใบอนุญาตของประชาคมยุโรป (Community Permit) แต่มีข้อแตกต่างตรงที่ใบอนุญาตแบบ ECMT จะใช้สำหรับประเทศส่วนใหญ่ที่เป็นสมาชิกที่ประชุมรัฐมนตรีขนส่งแห่งยุโรป (ซึ่งรวมบางประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกสหภาพยุโรปแต่อยู่ในทวีปยุโรป) ได้แก่ สวิตเซอร์แลนด์ ตุรกี และบางประเทศในยุโรปตะวันออก และยุโรปกลาง โดยมีจำนวนรถบรรทุกที่ได้รับอนุญาต ECMT ประมาณ 4,100 คัน โดยการขนส่งในระบบ ECMT ยังคงมีอยู่ภายหลังจากปี 2535 ที่สหภาพยุโรปมีการรวมตัวกันอย่างสมบูรณ์ เนื่องจากมีความเกี่ยวข้องกับประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกสหภาพยุโรปที่ยังคงมีการจำกัดโควตาการอนุญาตให้ทำการขนส่งเข้ามาในสหภาพยุโรป

- 4) การขนส่งระหว่างประเทศที่ไม่ได้อยู่ภายใต้โควตา (Quota Exemption) ได้แก่ กรณีการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางรางและการขนส่งสินค้าทางถนนโดยรถบรรทุกที่มีขนาดไม่เกิน 3.5 ตัน และการขนส่งข้ามแดนด้วยรถบรรทุกที่มีระยะทางไม่เกิน 25 กิโลเมตรจากพรมแดน จะไม่มีข้อกำหนดจำนวนโควตารายเที่ยวการขนส่ง

พรมแดนของหลายประเทศในยุโรปมีการติดต่อเชื่อมโยงกัน และประชาชนมีการเดินทางติดต่อไปมาหาสู่ระหว่างกันตามวิถีชีวิตปกติ อีกทั้งก่อนที่แต่ละประเทศจะเข้ามารวมตัวเป็นสหภาพยุโรป หลายประเทศที่มีพรมแดนติดกันได้จัดทำความตกลงการขนส่งทางถนนข้ามแดนระหว่างกันอยู่ก่อนแล้ว อาทิ ประเทศเยอรมนีทำความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศกับกลุ่มเบนลักซ์ ซึ่งประกอบด้วยเบลเยียม เนเธอร์แลนด์ และลักเซมเบิร์ก ขณะที่ประเทศฝรั่งเศสก็จัดทำความตกลงการขนส่งฯ กับกลุ่มเลนลักซ์ เช่นเดียวกัน นอกจากนี้ ยังมีประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกสหภาพยุโรปแต่เป็นกลุ่มเชงเก้น (Schengen Area) เช่น สวิตเซอร์แลนด์ แต่ได้มีความตกลงการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศในสหภาพยุโรปที่มีพรมแดนติดกัน เช่น เยอรมนี ฝรั่งเศส และอิตาลี

การเปิดตลาดการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในสหภาพยุโรปได้รับเป็นส่วนหนึ่งของแผนการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในสหภาพยุโรปให้เป็นตลาดเดียวเพื่อให้มีการเคลื่อนย้ายคน สินค้า บริการ และเงินภายในสหภาพยุโรปอย่างเสรี เพื่อรองรับโอกาสทางธุรกิจและดึงดูดการลงทุนของต่างประเทศ โดยในส่วนของการขนส่งทางถนนในสหภาพยุโรปในปัจจุบัน รถบรรทุกของชาติภาคีใดๆ ในสหภาพยุโรปสามารถขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนมายังประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปได้ ซึ่งการเปิดตลาดการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศได้ช่วยกระตุ้นให้เกิดการแข่งขัน ยกย่องคุณภาพการให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ลดปัญหาการเดินรถที่เยวเปล่า และลดปัญหาสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการใช้รถมากเกินไปจนความจำเป็นอันเกิดจากการวิ่งรถที่เยวเปล่ากลับมาโดยไม่มีสินค้าและผู้โดยสาร

จุดเริ่มต้นอย่างเป็นทางการของการเปิดตลาดการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศของสหภาพยุโรปเริ่มต้นขึ้นเมื่อปี พ.ศ.2528 (ค.ศ.1985) โดยมีลำดับขั้นการรวมตัวดังนี้

คณะกรรมการยุโรป (European Commission) ได้จัดทำแผนการรวมตลาดยุโรปในปีเดือนมิถุนายน พ.ศ.2528 (ค.ศ.1985) หรือเรียกอีกชื่อหนึ่งว่า สมุดปกขาวเพื่อการรวมตัวอย่างสมบูรณ์ภายใน

ยุโรป (White Paper from Commission to European Council : Completing the Internal Market)¹⁹ เพื่อให้สมาชิกสามารถรวมตัวเป็นสหภาพยุโรปสามารถรวมตัวได้อย่างสมบูรณ์ในปี 2535 (ค.ศ.1992) โดยกระบวนการรวมตัวใช้ระยะเวลา 7 ปี ประกอบด้วยแผนการปรับตัวเพื่อยกเลิกข้อจำกัดต่างๆ ในการเดินทางและขนส่งระหว่างประเทศ ดังนี้

- (1) **การปรับนโยบายและกฎหมายภายในประเทศให้สอดคล้องกับนโยบายและกฎหมายร่วมของสหภาพยุโรป** ในกรณีที่ประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปมีนโยบายของแต่ละประเทศ (National Policies) ที่ไม่สอดคล้องกับนโยบายร่วมของสหภาพยุโรป (Common Policies) ประเทศภาคีแต่ละประเทศจะต้องพยายามหาทางปรับนโยบายและกฎระเบียบภายในประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายร่วมของสหภาพยุโรป อีกทั้งไม่สนับสนุนให้แต่ละประเทศมีการเพิ่มข้อจำกัดทางการค้า การลงทุน และการขนส่งเพิ่มขึ้นไปจากเดิม
- (2) **ยกเลิกการตรวจสอบทางศุลกากร (Customs) และการเข้าเมือง (Immigration) ของการเดินทางภายในของสินค้าและผู้โดยสารที่มีการเคลื่อนย้ายภายในประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป** เพื่อให้สอดคล้องกับพันธกรณีการเปิดเสรีการค้า ลดระยะเวลาและต้นทุนการขนส่ง อย่างไรก็ตาม แต่ละประเทศสมาชิกอาจพิจารณาให้มีการสุ่มตรวจสอบสินค้าและผู้โดยสารที่เดินทางภายในดินแดนยุโรป (Internal Frontier Post) ได้ในกรณีที่เห็นว่าการขนส่งฯ ดังกล่าวอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการเข้าเมืองที่ผิดกฎหมาย การก่อการร้าย โรคระบาดของคน สัตว์ และพืช การขนย้ายสิ่งเสพติดและสินค้าต้องห้าม การลักลอบนำสินค้าเข้าจากประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิกสหภาพยุโรป รวมถึงเพื่อควบคุมและปกป้องการท่วมตลาดของสินค้าบางประเภท เช่น เกษตร และเหล็ก ซึ่งยังคงมีการกำหนดโควตานำเข้าสำหรับสมาชิกแต่ละประเทศในช่วงระหว่างปี ค.ศ. 1985 ถึง 1992
- (3) **การใช้เอกสารการผ่านแดนและกฎระเบียบเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน โดยใช้ระบบเอกสารเดียวกันในการขนส่งผ่านแดน (Single Administrative Document)** โดยมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (EDI) เพื่อความรวดเร็วในการขนส่งและประโยชน์ในการเก็บสถิติ
- (4) **การจัดทำนโยบายและมาตรการขนส่งร่วมกันในสหภาพยุโรป** โดยในกรณีของการขนส่งทางถนนและทางน้ำภายในประเทศ ทุกประเทศจะต้องมีนโยบายและมาตรการที่สอดคล้องกับสหภาพยุโรปนับตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ.2539 (ค.ศ.1986) โดยประเทศสมาชิกที่ไม่ปฏิบัติตามนโยบายและมาตรการขนส่งร่วมๆ จะถูกบันทึกประวัติการไม่ให้ความร่วมมือและอาจนำไปสู่การฟ้องร้องเพื่อให้ศาลยุโรปเป็นผู้ตัดสินชี้ขาด
- (5) **การยกเลิกโควตาการขนส่งระหว่างประเทศ** ในช่วงก่อนการรวมกลุ่มสหภาพยุโรป การขนส่งระหว่างประเทศทางถนนภายในยุโรปอยู่ภายใต้ระบบโควตาซึ่งจำกัดความจุและความถี่การขนส่ง อีก

¹⁹ อ้างอิงตาม http://europa.eu/documents/comm/white_papers/pdf/com1985_0310_f_en.pdf

ทั้งต้องมีการตรวจสอบประวัติการเดินทางของยานพาหนะ ณ จุดพรมแดน อย่างไรก็ตาม ภายในปี ค.ศ.1992 ทุกประเทศในสหภาพยุโรปจะต้องยกเลิกการจำกัดโควตาการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งยกเลิกการตรวจสอบประวัติการเดินทางของยานพาหนะ ยกเว้นกรณีการขนส่งสินค้าอันตรายและ อุปกรณ์ประมาณะระหว่างประเทศที่อาจมีการตรวจสอบที่พรมแดนเพื่อความปลอดภัย รวมถึงกรณีการขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยรถบรรทุกของต่างชาติ (Cabotage) ที่ห้ามขนส่งเกินเขตแดนที่กำหนด

ในส่วนของการปรับลด/ยกเลิกโควตาการขนส่งระหว่างประเทศ คณะกรรมาธิการยุโรปกำหนดแผนการปรับตัวเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่แรก (3 ปี นับจากปี พ.ศ.2528 ถึง 2531) ปรับลดข้อจำกัดโควตาเป็นบางส่วน โดยกำหนดให้ต้องเพิ่มจำนวนโคตารถทุกๆ ปีละร้อยละ 15 โดยในปี 2532 ทุกประเทศจะต้องเพิ่มจำนวนเที่ยวรถต่างชาติที่อนุญาตให้ทำการขนส่งข้ามประเทศได้รวมไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 และระยะที่สอง (3 ปี นับจากปี พ.ศ.2531 - 2535) ทุกประเทศปรับลดข้อจำกัดโควตาการขนส่งระหว่างประเทศทั้งหมด

จำนวนโควตาของรถบรรทุกที่อนุญาตให้ข้ามแดนได้ในสหภาพยุโรปที่ค่อยๆ ปรับขยายตัว ก่อนยกเลิกข้อจำกัดโควตาในปี พ.ศ.2535

ประเทศ	จำนวนโควตาที่อนุญาตให้รถบรรทุกต่างชาติทำการข้ามแดน (เที่ยว) (ไม่นับรวมการบรรทุกโดยรถที่มีน้ำหนักน้อยกว่า 3.5 ตัน และการขนส่งโดยรถบรรทุกต่างชาติข้ามแดนในระยะไม่เกิน 25 กิโลเมตร จากพรมแดน)							
	ปี 2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535
เบลเยียม	570	707	1036	1488	2084	2918	4133	5787
เดนมาร์ก	469	625	929	1444	2022	2831	4010	5614
เยอรมนี	914	1112	1735	2374	3324	4654	6986	9781
กรีซ	131	170	293	658	922	1291	1829	2561
สเปน	-	673	1014	1543	2161	3026	4286	6001
ฝรั่งเศส	801	957	1488	2018	2826	3957	5604	7846
ไอร์แลนด์	147	204	341	671	940	1316	1865	2611
อิตาลี	721	883	1424	2022	2831	3964	5614	7860
ลักเซมเบิร์ก	179	245	404	693	971	1360	1926	2697
เนเธอร์แลนด์	785	955	1553	2104	2946	4125	5842	8179
โปรตุเกส	-	233	416	873	1223	1713	2427	3398
สหราชอาณาจักร	551	673	902	1265	1771	2480	3512	4917
รวมทั้งหมด	5268	7437	11535	17153	24021	33635	48034	67252

อ้างอิงใน Council Regulation 3621/84 in OJ L 333 – 354

- (6) การปรับใช้มาตรฐานรถบรรทุกและรถโดยสารให้เป็นรูปแบบเดียวกัน โดยปรับใช้มาตรฐานความปลอดภัยของรถบรรทุกและรถโดยสารในเป็นรูปแบบเดียวกัน เช่น ขนาดความกว้าง ความยาว น้ำหนักบรรทุก ความเร็ว ฯลฯ เพื่อลดความจำเป็นในการตรวจสอบ ณ จุดพรมแดน โดยกำหนดแผนการปรับตัวเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่แรก (3 ปี นับจากปี พ.ศ.2528 - 2531) ให้มีความสำคัญกับการปรับมาตรฐานบางส่วนให้เป็นรูปแบบเดียวกัน และระยะที่สอง (4 ปี นับจากปี พ.ศ.2531 - 2535) กำหนดให้มีการปรับมาตรฐานทุกประเภทให้เป็นรูปแบบเดียวกัน

- (7) การเปิดตลาดอาชีพผู้บริหาร ผู้จัดการ ผู้เชี่ยวชาญ และพนักงานขับรถบรรทุก โดยอนุญาตให้บุคคลชาติสมาชิกสหภาพยุโรปสามารถทำงานเป็นผู้บริหาร ผู้จัดการ ผู้เชี่ยวชาญ และพนักงานขับรถบรรทุกได้นับตั้งแต่ปี ค.ศ.1992 เพื่อให้สอดคล้องกับการเปิดตลาดการเคลื่อนย้ายแรงงานและวิชาชีพในสหภาพยุโรป รวมถึงการยอมรับระบบใบขับขี่ของสหภาพยุโรปให้เป็นรูปแบบเดียวกัน

ผลของการเปิดตลาดบริการขนส่งในตลาดยุโรป ได้แก่ (1) มีระบบการขนส่งที่ไม่มีพรมแดนระหว่างประเทศ (2) อัตราค่าบริการขนส่งสินค้าลดลงอันเกิดจากการแข่งขัน ความสามารถในการหาสินค้าเที่ยวกลับ และการที่รถบรรทุกมีโอกาสในการเข้าสู่ตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีขนาดใหญ่ขึ้น (3) การมีความจำเป็นในการจัดระเบียบผลกระทบจากการขนส่งที่เพิ่มขึ้น ได้แก่ อุบัติเหตุทางถนน มลพิษทางเสียง มลพิษทางอากาศ การจัดทำมาตรฐานไอเสีย และการจัดการปัญหาการจราจรแออัดจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งภายในภูมิภาคที่เพิ่มขึ้น

แนวคิดการเปิดเสรีการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศในสหภาพยุโรปได้รับการผลักดันจากการเปิดเสรีการค้า การลงทุน การเดินทางท่องเที่ยวในสหภาพยุโรป เป็นแรงขับเคลื่อนสำคัญที่นำไปสู่การเปิดเสรีการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยในช่วงเริ่มต้น ได้ทดลองนำร่องเปิดเสรีระหว่างประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปที่ผู้ก่อตั้ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมใกล้เคียงกัน อีกทั้งมีการเปิดเสรีแบบค่อยเป็นค่อยไปตามกรอบ Package การปรับตัว โดยเริ่มต้นจากการสร้างการยอมรับมาตรฐานใบขับขี่ มาตรฐานน้ำหนักบรรทุกและขนาดรถบรรทุก มาตรฐานความปลอดภัยระยะเวลาที่ต้องหยุดพัก ซึ่งเป็นการสร้างมาตรฐานเชิงเทคนิคให้เป็นที่ยอมรับระหว่างกันก่อน จึงค่อยพิจารณาเปิดเสรีการเดินทางระหว่างประเทศ การอนุญาตให้รถบรรทุกต่างชาติเข้ามาทำการขนส่งชั่วคราวได้ ตลอดจนการอนุญาตให้รถบรรทุกที่ไม่ได้จดทะเบียนในสหภาพยุโรปเข้ามารับสินค้าได้ชั่วคราวภายใต้กรอบกติกาที่สหภาพยุโรปกำหนด นอกจากนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจแก่ผู้ประกอบการขนส่งภายในประเทศ ทางคณะกรรมการการยุโรปได้อนุญาตประเทศที่ได้รับผลกระทบเชิงลบอย่างร้ายแรงต่อการเปิดตลาดการขนส่งระหว่างประเทศสามารถออกมาตรการปกป้องคุ้มครอง (Safeguard) ผู้ประกอบการภายในประเทศได้ เพื่อให้มีระยะเวลาเพียงพอต่อการปรับตัวรองรับการเปิดตลาดการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งมีมาตรการปกป้องเพื่อมิให้รถบรรทุกของต่างชาติเข้ามารุกตลาดการขนส่งภายในประเทศ (Cabotage) มากจนก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งภายในประเทศ

แนวคิดการปรับตัวของสหภาพยุโรปเริ่มต้นจากการที่แต่ละประเทศมีการกำหนดแผนงานรวมกลุ่มที่ชัดเจน ซึ่งกำหนดขั้นตอนและระยะเวลา ตลอดจนมีบทใช้บังคับของความตกลงการขนส่งที่จะลงโทษประเทศสมาชิกที่ไม่ปฏิบัติตามพันธกรณีภายใต้ความตกลงฯ ซึ่งพัฒนาการของการเปิดตลาดการขนส่งทางถนนในสหภาพยุโรปมีลักษณะคล้ายกันประเทศอาเซียนในหลายประเด็น ได้แก่

- (1) การที่แต่ละประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปมีการกำหนดโควตาจำนวนเที่ยวรถต่างชาติที่อนุญาตให้ข้ามแดนได้มาก่อนที่จะรวมกลุ่มเป็นสหภาพยุโรปอย่างสมบูรณ์

(2) อาเซียนและสหภาพยุโรปมีการกำหนดกรอบความตกลงการขนส่งข้ามแดนและการขนส่งผ่านแดน อย่างไรก็ตาม กรอบความตกลงการขนส่งของประเทศอาเซียนจะต้องขึ้นอยู่กับประเทศที่จะต้องไปออกกฎหมายลูก เช่น กฎกระทรวง และระเบียบขึ้นมารองรับ ในขณะที่ความตกลงฯ ของสหภาพยุโรปสามารถนำมาใช้บังคับกับทุกประเทศได้ทันทีและมีสภาพการใช้บังคับของความตกลงฯ ที่มีประสิทธิภาพมากกว่าอาเซียน ทำให้การรวมกลุ่มตลาดบริการขนส่งทางถนนสามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จภายใต้กรอบระยะเวลา

(3) สหภาพยุโรปมีการจัดทำความตกลงการขนส่งกับประเทศนอกกลุ่มกับ ECMT เช่น สวิตเซอร์แลนด์ และตุรกี ในขณะที่อาเซียนก็มีการจัดทำความตกลงการขนส่งกับประเทศนอกกลุ่ม เช่น จีน โดยการจัดทำกรอบความตกลงการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (GMS) ทำให้การเปิดตลาดการขนส่งระหว่างประเทศภายในภูมิภาคจะต้องคำนึงถึงมิติที่เกี่ยวกับการปฏิบัติกับประเทศนอกกลุ่มด้วย เช่น มาตรฐาน ความเร็ว น้ำหนัก เส้นทางอนุมัติผ่านแดน จำนวนเที่ยวรถที่อนุญาต ด้านพรมแดนที่อนุญาตให้รถผ่าน เอกสารการขนส่งระหว่างประเทศ การยอมรับใบขับขี่ สินค้าที่กำหนดให้ต้องทำการตรวจ การยอมรับวีซ่าพนักงานขับรถ และการอนุญาตให้รถต่างชาติเข้ามาทำการขนส่งภายในประเทศ

อย่างไรก็ตาม การเปิดตลาดในสหภาพยุโรปมีลักษณะที่แตกต่างกับอาเซียนในบางประเด็น ได้แก่

(1) ระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปมีความใกล้เคียงกัน มีกฎระเบียบที่โปร่งใสคล้ายคลึงกัน และมีรายการสินค้าที่ไม่อนุญาตให้ทำการขนส่งระหว่างประเทศจำนวนน้อยมาก ทำให้การเปิดตลาดการขนส่งทางถนนในสหภาพยุโรปมีความรวดเร็วและสามารถสัมฤทธิ์ผลได้ภายในระยะเวลาไม่เกิน 8 ปี

(2) สหภาพยุโรปมีการกำหนดใบอนุญาตแบบ Community Permit ที่ให้รถบรรทุกขนาดเกินกว่า 3.5 ตัน ของประเทศสมาชิกสามารถให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้อย่างเสรีจำนวน 1,400 คัน มาก่อนที่จะมีการรวมตัวเป็นสหภาพยุโรปอย่างสมบูรณ์ ซึ่งมีสัดส่วนการขนส่งประมาณร้อยละ 5 ทำให้ประเทศสมาชิกสามารถคาดการณ์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการรวมกลุ่มตลาดบริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

(3) สหภาพยุโรปมีการเปิดตลาดการขนส่งระหว่างประเทศสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนโดยรถบรรทุกขนาดเล็กที่มีขนาดบรรทุกไม่เกิน 3.5 ตัน และการขนส่งข้ามแดนด้วยรถบรรทุกที่มีระยะห่างไม่เกิน 25 กิโลเมตรจากพรมแดนอยู่ก่อนหน้าที่จะมีการรวมกลุ่มเป็นสหภาพยุโรป จึงทำให้สามารถรวมกลุ่มบริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศได้ในระยะเวลาอันสั้น ซึ่งแตกต่างจากกรณีของประเทศไทยที่อาเซียนที่ไม่อนุญาตให้รถบรรทุกขนาดเล็กทำการขนส่งระหว่างประเทศได้โดยเสรี

ในภาพรวม หลังจากการเปิดตลาดบริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศนับจากปี พ.ศ.2535 เป็นต้นมา พบว่า ประเทศที่ได้รับประโยชน์จากการเปิดตลาดการค้าเสรีบริการขนส่งทางถนน ได้แก่ ประเทศขนาดเล็กที่สามารถบริหารต้นทุนประกอบการและค่าจ้างแรงงานได้ถูก เช่น สโลวาเกีย โปแลนด์ และ

สาธารณรัฐเช็ก ซึ่งสามารถสร้างความได้เปรียบด้านต้นทุนเมื่อเทียบกับคู่แข่ง ส่วนประเทศที่เสียเปรียบจากการเปิดตลาด ได้แก่ ประเทศขนาดใหญ่ที่มีตลาดการขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศมากและมีความเสียเปรียบด้านการบริหารต้นทุนเมื่อเทียบกับคู่แข่ง เช่น เยอรมนี ฝรั่งเศส และอิตาลี เป็นต้น

จากการศึกษาประสบการณ์ของสหภาพยุโรป พบว่า การเปิดตลาดและการประสานกฎระเบียบการขนส่งของสหภาพยุโรปสามารถดำเนินการได้อย่างไม่มีอุปสรรคมากนัก เนื่องจากประเทศสหภาพยุโรปทุกประเทศเป็นภาคีอนุสัญญา/ข้อตกลงที่สำคัญขององค์การสหประชาชาติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน ตลอดจนการขนส่งสินค้าอันตราย อาทิ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนระหว่างประเทศ (ADR) ความตกลงการขนส่งอาหารและสินค้าเน่าเสียง่ายระหว่างประเทศและการยอมรับอุปกรณ์พิเศษสำหรับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย (ATP) อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยการนำเข้ารถบรรทุกเพื่อการพาณิชย์เป็นการชั่วคราว อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการประสานการควบคุมสินค้า ณ จุดผ่านแดน และอนุสัญญาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIR Convention) เป็นต้น ทำให้การปรับกฎระเบียบต่างๆ ร่วมกันสามารถดำเนินการได้รวดเร็วทั้งหน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการขนส่งไม่ต้องปรับตัวมากนัก

มาตรการและกฎระเบียบการค้าและโลจิสติกส์ของไทย ที่ไม่เอื้อต่อการค้าข้ามแดนและผ่านแดน

1. บทนำ

ในบทที่ 4 เป็นการศึกษากฎระเบียบของไทยที่สร้างข้อจำกัดต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งตามนิยามมาตรการและกฎระเบียบที่สร้างข้อจำกัดต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน หมายถึง เป็นมาตรการหรือกฎระเบียบที่กำหนดให้ต้องมีการกำกับ ควบคุม การเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศ สินค้าผ่านแดน ที่ทำให้เกิดต้นทุนค่าใช้จ่าย ค่าเสียเวลา ที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี อย่างไรก็ตาม เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่าถึงความขัดแย้งระหว่างหน่วยงานผู้ออกกฎระเบียบกับผู้ได้รับผลกระทบจากการใช้กฎระเบียบว่าในฐานะของหน่วยงานภาครัฐซึ่งเป็นผู้ออกมาตรการ/กฎระเบียบมีความจำเป็นที่ต้องออกมาตรการ/กฎระเบียบฯ ดังกล่าว เพื่อปกป้องคุ้มครองสังคม เศรษฐกิจ ศีลธรรมอันดี และความมั่นคงของประเทศให้ดำเนินไปได้อย่างเหมาะสม ซึ่งการออกกฎระเบียบต่างๆ อาจเกิดความขัดแย้งกันเองระหว่าง “การอำนวยความสะดวก” กับ “การรักษาเสถียรภาพและความมั่นคง และการคุ้มครองผู้ผลิตและผู้บริโภค”

สำหรับนิยามของกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการข้ามแดนและผ่านแดนในที่นี้ หมายถึง กฎระเบียบที่ทำให้ผู้ประกอบการต้องมีการเพิ่มขึ้นในด้านต่างๆ ได้แก่

- 1) การกำหนดให้มีเอกสาร พิธีการการยื่นและการแสดงหลักฐาน การตรวจสอบ การวางเงินประกัน ที่ทำให้เกิดต้นทุนค่าใช้จ่ายและเวลา
- 2) การมีโครงสร้างการบริหารหน่วยงาน และวิธีปฏิบัติที่เป็นอุปสรรค ขออนุมัติหลายขั้นตอน
- 3) การกำหนดให้มีหนังสือรับรอง โควตา การประกันภัย ความรับผิดชอบในการขนส่ง การกำหนดมาตรฐานควบคุมเพื่อกีดกันการนำเข้าและส่งออก และการขนส่ง
- 4) การกำหนดให้ต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ น้ำหนัก ลักษณะเทคนิคเฉพาะของอุปกรณ์เพื่อให้มีการขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้า และการยอมรับมาตรฐานยานพาหนะที่ให้ผ่านและข้ามแดน
- 5) การกำหนดจุดผ่านแดน ด่านพรมแดน โครงสร้างพื้นฐาน จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า และเส้นทางอนุมัติที่ไม่เอื้อต่อการค้า
- (6) การกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการ ผู้ซื้อ ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และตัวแทนในการดำเนินการขนส่งเคลื่อนย้าย

กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมข้ามแดนและผ่านแดนที่จะนำเสนอในส่วนต่อไปนี้จะแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

(1) **กฎระเบียบหลักที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน** ซึ่งเป็นกฎระเบียบที่อยู่ภายใต้กฎหมายที่อยู่ในการกำกับดูแลของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการกำกับและอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ และหน่วยงานด้านการขนส่ง เช่น กรมการขนส่งทางบก กรมเจ้าท่า เป็นต้น

(2) **กฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน** ซึ่งอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่นๆ เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพลังงาน เป็นต้น

2. กฎระเบียบหลักที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน

2.1 พระราชบัญญัติศุลกากรพระพุทธศักราช 2469

กฎหมายศุลกากร เป็นกฎหมายที่ใช้มาตั้งแต่ ปี พ.ศ.2469 และมีการปรับปรุงให้สอดคล้องสถานการณ์ด้านการค้าและเศรษฐกิจมาโดยตลอด โดยกำหนดหลักการสำคัญต่างๆ ได้แก่ วิธีการจัดการและกำหนดท่าเพื่อการค้าและส่งออกสินค้า การเสียภาษีและการคืนเงินอากร การตรวจของและป้องกันลักลอบหนีศุลกากร อำนาจศุลกากรในเขตต่อเนื่อง อำนาจศุลกากรในพื้นที่พัฒนาร่วมไทย-มาเลเซีย พิธีการในการนำเข้า พิธีการในการส่งออก การค้าชายฝั่ง การเก็บของในคลังสินค้า เขตปลอดอากร สนามบินศุลกากร การประกันและทัณฑ์บน ตัวแทนผู้ขนส่ง ทางอนุมติที่ใช้ในการขนส่งของเข้าหรือออกนอกประเทศ ด้านพรมแดน

ในส่วนของการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน กฎหมายศุลกากรได้ให้อำนาจ สรุปสาระสำคัญดังนี้

การกำหนดด้านพรมแดน และด้านศุลกากร

ปัจจุบัน กระทรวงการคลังได้ออกกฎกระทรวงกำหนดด้านพรมแดน ด้านศุลกากร และทางอนุมติสำหรับการขนส่งชายแดน ดังนี้

- 1) **ด้านพรมแดนพระเจดีย์สามองค์ จ.กาญจนบุรี** โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรสังขละบุรี จังหวัดกาญจนบุรี** ตั้งอยู่หมู่ที่ 3 ต.หนองลู อ.สังขละบุรี จ.กาญจนบุรี จากนั้นจึงเดินทางไปยังด้านพรมแดนพระเจดีย์สามองค์ ตั้งอยู่ที่หมู่ที่ 9 ต.หนองลู อ.สังขละบุรี จ.กาญจนบุรี ชายแดนไทย-เมียนมา ตามเส้นทางอนุมติระหว่างด้านศุลกากรสังขละบุรี – บ้านพระเจดีย์สามองค์

- 2) **ด้านพรมแดนบ้านฝักกาด จ.จันทบุรี** โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรจันทบุรี** ตั้งอยู่ที่บ้านทุ่งด่าน ต.ปลิว อ.มะขาม จ.จันทบุรี จากนั้นจึงเดินทางไปยังด้านพรมแดนบ้านฝักกาด ตั้งอยู่ที่บ้านคลองใหญ่ หมู่ที่ 4 ต.คลองใหญ่ อ.โป่งน้ำร้อน จ.จันทบุรี ชายแดนไทย-กัมพูชา ตามทางอนุมติระหว่างด้านศุลกากรจันทบุรี ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 317 และทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3193 ถึงด้านพรมแดนบ้านฝักกาด
- 3) **ด้านพรมแดนบ้านแหลม จ.จันทบุรี** โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรจันทบุรี** ตั้งอยู่ที่บ้านทุ่งด่าน ต.ปลิว อ.มะขาม จ.จันทบุรี จากนั้นจึงเดินทางไปยังด้านพรมแดนบ้านแหลม ตั้งอยู่ที่บ้านแหลม หมู่ที่ 4 ต.เทพนิมิต อ.โป่งน้ำร้อน จ.จันทบุรี ชายแดนไทย-กัมพูชา ตามทางอนุมติระหว่างด้านศุลกากรจันทบุรี ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 317 ทางหลวงจังหวัดหมายเลข 3255 และถนนหมายเลข 3255 ถึงด้านพรมแดนบ้านแหลม
- 4) **ด้านพรมแดนแม่สายแห่งที่ 1 จ.เชียงราย** โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรแม่สาย** ตั้งอยู่ที่บ้านสันผักอี หมู่ที่ 3 ต.แม่สาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนแม่สายแห่งที่ 1 ตั้งอยู่ที่บ้านแม่สาย หมู่ที่ 1 ต.เวียงพางคำ อ.แม่สาย จ.เชียงราย ชายแดนไทย-เมียนมา ตามทางอนุมติระหว่างด้านศุลกากรแม่สาย ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 123 และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ถึงด้านพรมแดนแม่สายแห่งที่ 1 (เพื่อข้ามสะพานมิตรภาพแม่น้ำสายแห่งที่ 1 ไปยังเมียนมา)
- 5) **ด้านพรมแดนแม่สายแห่งที่ 2 จ.เชียงราย** โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรแม่สาย** ตั้งอยู่ที่บ้านสันผักอี หมู่ที่ 3 ต.แม่สาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนแม่สายแห่งที่ 2 ตั้งอยู่ที่บ้านสันผักอี หมู่ที่ 3 ต.แม่สาย อ.แม่สาย จ.เชียงราย ชายแดนไทย-เมียนมา ตามทางอนุมติระหว่างด้านศุลกากรแม่สาย ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 123 ถึงด้านพรมแดนแม่สายแห่งที่ 2 (เพื่อข้ามสะพานมิตรภาพแม่น้ำสายแห่งที่ 2 ไปยังเมียนมา)
- 6) **ด้านพรมแดนเชียงแสน จ.เชียงราย** โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรเชียงแสน** ตั้งอยู่ที่ 123 หมู่ 2 ถ.พหลโยธิน ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนเชียงแสน ตั้งอยู่ที่ 3 หมู่ที่ 2 ถ.พหลโยธิน ต.เวียง อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมติระหว่างด้านศุลกากรเชียงแสน ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1016 และถนนเลียบริมฝั่งแม่น้ำโขงถึงด้านพรมแดนเชียงแสน
- 7) **ด้านพรมแดนเชียงของ จ.เชียงราย** โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรเชียงของ** ตั้งอยู่ที่บริเวณสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 อ.เชียงของ จ.เชียงราย จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนเชียงของ ชายแดนไทย-สปป.ลาว ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกัน

- 8) **ด้านพรมแดนรินหลวง** จ.เชียงใหม่ โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรเชียงดาว** ตั้งอยู่ที่ ต.เชียงดาว จ.เชียงใหม่ จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนรินหลวง ตั้งอยู่ที่บ้านรินหลวง ต.เมืองนะ อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่ ชายแดนไทย-เมียนมา ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรเชียงดาว ไปตามถนนโชตนา (เชียงใหม่-ฝาง) ถึงด้านพรมแดนรินหลวง
- 9) **ด้านพรมแดนบ้านหาดเล็ก** จ.ตราด โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรคลองใหญ่** ตั้งอยู่ที่ 100 หมู่ 1 ต.คลองใหญ่ อ.คลองใหญ่ จ.ตราด จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนบ้านหาดเล็ก ตั้งอยู่ที่บ้านหาดเล็ก ต.หาดเล็ก อ.คลองใหญ่ จ.ตราด ชายแดนไทย-กัมพูชา ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรคลองใหญ่ ตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 318 สายตราด-หาดเล็ก ถึงด้านพรมแดนบ้านหาดเล็ก
- 10) **ด้านพรมแดนบ้านท่าสายลวด** จ.ตาก โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรแม่สอด** ตั้งอยู่ที่ริมแม่น้ำเมย ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด จ.ตาก จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนบ้านท่าสายลวด ตั้งอยู่ที่ริมแม่น้ำเมย ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด จ.ตาก ชายแดนไทย-เมียนมา ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรแม่สอด ไปตามถนนสายแม่สอด-ริมเมย ถึงด้านพรมแดนบ้านท่าสายลวด
- 11) **ด้านพรมแดนแม่สอด** จ.ตาก โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรแม่สอด** ตั้งอยู่ที่ริมแม่น้ำเมย ต.ท่าสายลวด อ.แม่สอด จ.ตาก จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนแม่สอด ตั้งอยู่เชิงสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา ต. ท่าสายลวด อ.แม่สอด จ.ตาก ชายแดนไทย-เมียนมา ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรแม่สอด ไปตามถนนสายแม่สอด-ริมเมย ถึงด้านพรมแดนบ้านท่าสายลวด
- 12) **ด้านพรมแดนนครพนม** จ.นครพนม โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรนครพนม** ตั้งอยู่ที่อาคารท่าเทียบเรือโดยสาร เทศบาลเมืองนครพนม อ.เมือง จ.นครพนม จากนั้นจึงเดินทางไปยังด้านพรมแดนนครพนม ตั้งอยู่ ถ.สุนทรวิจิตร ต.ในเมือง อ.เมือง จ.นครพนม ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรนครพนม ไปตามถนนสุนทรวิจิตร ถึงด้านพรมแดนนครพนม
- 13) **ด้านพรมแดนบ้านเวินพระบาท** จ.นครพนม โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรนครพนม** ตั้งอยู่ที่อาคารท่าเทียบเรือโดยสาร เทศบาลเมืองนครพนม อ.เมือง จ.นครพนม จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนบ้านเวินพระบาท ตั้งอยู่ 95 หมู่ที่ 1 ถ.นครพนม-ท่าอุเทน ต.เวินพระบาท อ.ท่าอุเทน จ.นครพนม ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรนครพนม ไปตามถนนนครพนม-ท่าอุเทน ถึงด้านพรมแดนบ้านเวินพระบาท

- 14) **ด้านพรมแดนสุโขทัย** จ.นราธิวาส โดยทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรสุโขทัย** ตั้งอยู่ที่ ต.สุโขทัย อ.สุโขทัย จ.นราธิวาส จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนสุโขทัย ชายแดนไทย -มาเลเซีย ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกัน
- 15) **ด้านพรมแดนรถไฟสุโขทัย** จ.นราธิวาส โดยทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรสุโขทัย** ตั้งอยู่ที่ ต.สุโขทัย อ.สุโขทัย จ.นราธิวาส จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนรถไฟสุโขทัย ตั้งอยู่ที่สถานีรถไฟสุโขทัย ต.สุโขทัย ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกัน
- 16) **ด้านพรมแดนตากใบ** จ.นราธิวาส โดยทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรตากใบ** ตั้งอยู่ที่ 1 บ้านตาบา ต.เจ๊ะเห อ.ตากใบ จ.นราธิวาส จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนตากใบ จ.นราธิวาส ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกัน
- 17) **ด้านพรมแดนห้วยโก๋น** จ.น่าน โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรทุ่งช้าง** ตั้งอยู่ที่บ้านป่าเปือย ต.ปอน อ.ทุ่งช้าง จ.น่าน จากนั้นจึงเดินทางไปยังด้านพรมแดนห้วยโก๋น ตั้งอยู่บ้านห้วยโก๋น ต.ห้วยโก๋น อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรทุ่งช้าง ไปตามทางหลวงจังหวัดหมายเลข 1080 จนถึงด้านพรมแดนห้วยโก๋น
- 18) **ด้านพรมแดนมุกดาหาร** จ.มุกดาหาร โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรมุกดาหาร** ตั้งอยู่ที่บ้านนาโปน้อย ถ.สำราญชายโขงเหนือ ต.มุกดาหาร อ.เมือง จ.มุกดาหาร จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนมุกดาหาร ตั้งอยู่ที่เชิงสะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ต.บางทรายใหญ่ อ.เมือง จ.มุกดาหาร ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรมุกดาหาร ไปตามถนนขยางกูร และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 จนถึงด้านพรมแดนมุกดาหาร
- 19) **ด้านพรมแดนท่าเรือขนส่งคนโดยสารมุกดาหาร** จ.มุกดาหาร โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรมุกดาหาร** ตั้งอยู่ที่บ้านนาโปน้อย ถ.สำราญชายโขงเหนือ ต.มุกดาหาร อ.เมือง จ.มุกดาหาร จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนท่าเรือขนส่งคนโดยสารมุกดาหาร ตั้งอยู่ ต.มุกดาหาร อ.เมือง จ.มุกดาหาร ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรมุกดาหาร ไปตามถนนสุนทรศารักษ์ และถนนสองนางสถิตย์ จนถึงด้านพรมแดนท่าเรือขนส่งคนโดยสารมุกดาหาร
- 20) **ด้านพรมแดนบ้านน้ำเพียงดิน** จ.แม่ฮ่องสอน โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน** ตั้งอยู่ที่ 1 ถ.ขุนลุมประพาส ซอย 4 อ.เมือง จ.แม่ฮ่องสอน จากนั้นจึงเดินทางไปยังด้านพรมแดนบ้านน้ำเพียงดิน ตั้งอยู่ที่บ้านน้ำเพียงดิน ต.ผาป่อง อ.เมือง จ.แม่ฮ่องสอน ชายแดนไทย-เมียนมา ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ไปตามถนนบ้านห้วยเตี๋ย-บ้านท่าโป่งแดง และไปตามลำน้ำปาย จนถึงด้านพรมแดนบ้านน้ำเพียงดิน

- 21) **ด้านพรมแดนบ้านห้วยผึ้ง** จ.แม่ฮ่องสอน โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน** ตั้งอยู่ที่ 1 ถ.ขุนลุมประพาส ซอย 4 อ.เมือง จ.แม่ฮ่องสอน จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนบ้านห้วยผึ้ง ตั้งอยู่ที่บ้านห้วยผึ้ง ต.ห้วยผา อ.เมือง จ.แม่ฮ่องสอน ชายแดนไทย-เมียนมา ตามทางอนุมติระหว่างด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1095 และ 1285 จนถึงด้านพรมแดนบ้านห้วยผึ้ง
- 22) **ด้านพรมแดนบ้านเสาหิน** จ.แม่ฮ่องสอน โดยทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรแม่สะเรียง** ตั้งอยู่ที่ 127/8 ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 ต.แม่สะเรียง อ.สะเรียง จ.แม่ฮ่องสอน จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนบ้านเสาหิน ตั้งอยู่ที่บ้านเสาหิน ต.เสาหิน อ.แม่สะเรียง จ.แม่ฮ่องสอน ชายแดนไทย-เมียนมา ตามทางอนุมติระหว่างด้านศุลกากรแม่ฮ่องสอน ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 108 จนถึงด้านพรมแดนบ้านเสาหิน
- 23) **ด้านพรมแดนเบตง** จ.ยะลา โดยทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรเบตง** ตั้งอยู่ที่ 370 ถ.สุขยางค์ ต.เบตง อ.เบตง จ.ยะลา จากนั้นเดินทางไปด้านพรมแดนเบตง ตั้งอยู่ที่เลขที่ 7 ถ.สุขยางค์ ต.เบตง อ.เบตง จ.ยะลา ชายแดนไทย-มาเลเซีย ตามทางอนุมติระหว่างด้านศุลกากรเบตง ไปตามถนนระหว่างอำเภอเบตงและบาบิง จนถึงด้านพรมแดนเบตง
- 24) **ด้านพรมแดนเชียงคาน** จ.เลย โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรเชียงคาน** ตั้งอยู่ที่บ้านเชียงคาน ต.เชียงคาน อ.เชียงคาน จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนเชียงคาน ตามทางอนุมติระหว่างด้านศุลกากรเชียงคาน ไปตามซอย 26 ถึงด้านพรมแดนเชียงคาน ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกัน
- 25) **ด้านพรมแดนบ้านคกไฟ** จ.เลย โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรเชียงคาน** ตั้งอยู่ที่บ้านเชียงคาน ต.เชียงคาน อ.เชียงคาน จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนบ้านคกไฟ ตั้งอยู่ที่บ้านคกไฟ ต.ปากชม อ.ปากชม จ.เลย ตามทางอนุมติระหว่างด้านศุลกากรเชียงคาน ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 211 ถึงด้านพรมแดนบ้านคกไฟ
- 26) **ด้านพรมแดนบ้านนากระเซิง** จ.เลย โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรท่าลี่** ตั้งอยู่ที่บ้านโนนสว่าง ต.ท่าลี่ อ.ท่าลี่ จ.เลย จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนบ้านนากระเซิง ตั้งอยู่ที่บ้านนากระเซิง ต.อาฮี อ.ท่าลี่ จ.เลย ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทางอนุมติระหว่างด้านศุลกากรท่าลี่ ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2115 และ 2195 และ 201 ถึงด้านพรมแดนบ้านนากระเซิง (เพื่อข้ามสะพานมิตรภาพแม่น้ำเหืองไทย-ลาว ไปส่งสินค้าที่ สปป.ลาว)
- 27) **ด้านพรมแดนบ้านปากห้วย** จ.เลย โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรท่าลี่** ตั้งอยู่ที่บ้านโนนสว่าง ต.ท่าลี่ อ.ท่าลี่ จ.เลย จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนบ้านปากห้วย ตั้งอยู่ที่บ้านปากห้วย ต.หนองผือ อ.ท่าลี่ จ.เลย ชายแดนไทย-สปป.ลาว ตามทาง

อนุมติระหว่างด้านศุลกากรท่าลี่ ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2115 และ 2195 ถึงด่าน
พรมแดนบ้านปากห้วย

- 28) **ด่านพรมแดนบ้านประกอบ** จ.สงขลา โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้าน**
ศุลกากรบ้านประกอบ ตั้งอยู่ที่ หมู่ 3 บ้านประกอบ ต.ประกอบ อ.นาทวี จ.สงขลา จากนั้นจึง
เดินทางไปด่านพรมแดนบ้านประกอบ ชายแดนไทย-มาเลเซีย ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณเดียวกัน
- 29) **ด่านพรมแดนปาดังเบซาร์** จ.สงขลา โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้าน**
ศุลกากรปาดังเบซาร์ ตั้งอยู่ที่ ถ.สะเดา-ปาดังเบซาร์ ต.ปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา
จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนปาดังเบซาร์ ตั้งอยู่ที่ ต.ปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา
ชายแดนไทย-มาเลเซีย ตามทางอนุมติระหว่าง ต.ปาดังเบซาร์ และปาดังเบซาร์ รัฐปะลิส ซึ่ง
ตั้งอยู่ในบริเวณไม่ไกลกัน
- 30) **ด่านพรมแดนรถไฟปาดังเบซาร์** จ.สงขลา โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่
ด้านศุลกากรปาดังเบซาร์ ตั้งอยู่ที่ ถ.สะเดา-ปาดังเบซาร์ ต.ปาดังเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา
จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนรถไฟปาดังเบซาร์ ที่สถานีรถไฟปาดังเบซาร์ ตามทางอนุมติ
ทางรถไฟสายกรุงเทพฯ – บัตเตอร์เวิร์ธ ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณไม่ไกลกัน
- 31) **ด่านพรมแดนสะเดา** จ.สงขลา โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากร**
สะเดา ตั้งอยู่ที่ หมู่ 2 ต.สำนักขาม อ.สะเดา จ.สงขลา จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดน
สะเดา ชายแดนไทย-มาเลเซีย ตั้งอยู่บริเวณชายเดียว
- 32) **ด่านพรมแดนวังประจัน** จ.สตูล โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากร**
วังประจัน ตั้งอยู่ที่ หมู่ 4 ต.วังประจัน อ.ควนโดน จ.สตูล จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดน
วังประจัน ชายแดนไทย-มาเลเซีย ตั้งอยู่บริเวณชายเดียว
- 33) **ด่านพรมแดนคลองลิก** จ.สระแก้ว โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้าน**
ศุลกากรอรัญประเทศ ตั้งอยู่ที่ กม. 5 ถ.สุวรรณศร เทศบาลเมืองอรัญญประเทศ อ.อรัญ
ประเทศ จ.สระแก้ว จากนั้นจึงเดินทางไปด่านพรมแดนคลองลิก ตั้งอยู่ที่ ถ.สุวรรณศร เทศบาล
เมืองอรัญประเทศ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ชายแดนไทย-กัมพูชา ตามทางอนุมติระหว่าง
ด้านศุลกากรอรัญประเทศ ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 33 ถึงด่านพรมแดนคลองลิก
- 34) **ด่านพรมแดนช่องจอม** จ.สุรินทร์ โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้าน**
ศุลกากรช่องจอม ตั้งอยู่ที่บ้านด่าน ต.ด่าน อ.กาบเชิง จ.สุรินทร์ จากนั้นจึงเดินทางไปด่าน
พรมแดนช่องจอม ตั้งอยู่ที่บ้านด่าน ต.ด่าน อ.กาบเชิง จ.สุรินทร์ ชายแดนไทย-กัมพูชา ตาม
ทางอนุมติระหว่างด้านศุลกากรช่องจอม ไปตามทางหลวงแผ่นดิน 214 ถึงด่านพรมแดนช่อง
จอม

- 35) **ด้านพรมแดนช่องสะงำ จ.ศรีสะเกษ** โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรช่องสะงำ** ตั้งอยู่ที่ ต.ไพรพัฒนา อ.ภูสิงห์ จ.ศรีสะเกษ จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนช่องสะงำ ต.ไพรพัฒนา อ.ภูสิงห์ จ.ศรีสะเกษ ชายแดนไทย-กัมพูชา ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรช่องสะงำ ไปตามถนนบ้านไชร์ไปร์ – ช่องสะงำ ถึงด้านพรมแดนช่องสะงำ
- 36) **ด้านพรมแดนบึงกาฬ จ.บึงกาฬ** โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรบึงกาฬ** ตั้งอยู่ที่เลขที่ 125 หมู่ 2 ต.วิศิษฐ์ อ.บึงกาฬ จ.บึงกาฬ จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนบึงกาฬ ชายแดนไทย- สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรบึงกาฬ ไปยังอาคารลานตรวจปล่อยสินค้าซึ่งอยู่คนละฟากถนนกับด้านพรมแดน และออกไปส่งออกไปด้านพรมแดนบึงกาฬ เพื่อข้ามแพขนานยนต์ ไปยัง สปป.ลาว
- 37) **ด้านพรมแดนท่าเรือหนองคาย (ท่าเรือหายโศก) จ.หนองคาย** โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรหนองคาย** ตั้งอยู่ที่บ้านดอนตู หมู่ 1 ต.หนองกอมเกาะ อ.เมือง จ.หนองคาย จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนท่าเรือหนองคาย ต.ในเมือง อ.เมือง จ.หนองคาย ชายแดนไทย- สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรหนองคาย ไปยังถนนมิตรภาพ ถนนประจักษ์ จนถึงท่าเรือหายโศก
- 38) **ด้านพรมแดนหนองคาย จ.หนองคาย** โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรหนองคาย** ตั้งอยู่ที่บ้านดอนตู หมู่ 1 ต.หนองกอมเกาะ อ.เมือง จ.หนองคาย จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนหนองคาย ตั้งอยู่เชิงสะพานมิตรภาพไทย-ลาว ต.มีชัย อ.เมือง จ.หนองคาย ชายแดนไทย- สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรหนองคาย ไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2 จนถึงด้านพรมแดนหนองคาย
- 39) **ด้านพรมแดนเขมราฐ จ.อุบลราชธานี** โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรเขมราฐ** ตั้งอยู่ที่ ต.เขมราฐ อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนเขมราฐ ตั้งอยู่ ต.เขมราฐ อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี ชายแดนไทย- สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรเขมราฐ ไปยังถนนกงพะเนียง จนถึงด้านพรมแดนเขมราฐ
- 40) **ด้านพรมแดนบ้านปากแซง จ.อุบลราชธานี** โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรเขมราฐ** ตั้งอยู่ที่ ต.เขมราฐ อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนบ้านปากแซง ตั้งอยู่บ้านปากแซง ต.พะลาน อ.นาตาล จ.อุบลราชธานี ชายแดนไทย- สปป.ลาว ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรเขมราฐ ไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2112 และถนนเสริมศิริ ถนนเกตุงาม จนถึงด้านพรมแดนบ้านปากแซง
- 41) **ด้านพรมแดนช่องเม็ก จ.อุบลราชธานี** โดยต้องทำพิธีการศุลกากรตรวจปล่อยสินค้าที่ **ด้านศุลกากรพิบูลมังสาหาร** ตั้งอยู่ที่ ต.พิบูล อ.พิบูลมังสาหาร จ.อุบลราชธานี จากนั้นจึงเดินทางไปด้านพรมแดนช่องเม็ก ตั้งอยู่ ต.ช่องเม็ก อ.สิรินธร จ.อุบลราชธานี ชายแดนไทย- สปป.ลาว

ตามทางอนุมัติระหว่างด้านศุลกากรพิบูลมังหาสาร ไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 217 จนถึงด่านพรมแดนช่องเม็ก

นอกจากนี้ กฎหมายศุลกากรยังให้อำนาจศุลกากรมีการสั่งให้ผู้ขนส่งหยุดรถบรรทุก และยินยอมให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบสินค้าและรถบรรทุกที่ขนส่งสินค้าได้ ในระยะทาง 50 กิโลเมตร จากเขตพรมแดนที่นับจากด่านพรมแดนที่กำหนด เพื่อป้องกันการลักลอบหนีศุลกากร

การกำหนดพิธีการศุลกากรสำหรับการนำเข้าและการส่งออกสินค้าทางบก

พิธีการนำเข้าสินค้าทางบก

ในการนำเข้าสินค้า ผู้นำเข้าต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบและประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า อาทิ กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมวิชาการ เกษตร กรมปศุสัตว์ กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมสรรพสามิต ฯลฯ ที่กำหนดให้ครบถ้วน และปฏิบัติตามขั้นตอนพิธีการศุลกากรในการนำเข้า ณ ด่านพรมแดน / ด่านศุลกากร ดังนี้

ประเภทใบขนสินค้าขาเข้า

เป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้นำเข้าต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการนำเข้าสินค้า ได้แก่

- (1) **แบบ กศก.99/1** ใบขนสินค้าขาเข้าพร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับการนำเข้าสินค้าทั่วไปทุกประเภท ยกเว้นสินค้าที่กรมศุลกากรกำหนดให้ใช้ใบขนฯ ประเภทอื่นๆ ซึ่งการขนส่งสินค้าข้ามแดนโดยทั่วไป มักจะใช้ใบขนสินค้าขาเข้าแบบ กศก.99/1
- (2) **แบบ กศก.102** ใบขนสินค้าขาเข้าพิเศษ พร้อมแบบแสดงรายการภาษีสรรพสามิตและภาษีมูลค่าเพิ่ม ใช้สำหรับการนำเข้า ของที่มีลักษณะเฉพาะ ได้แก่ (1) หนังสือพิมพ์รายวัน รายคาบ รายปักษ์ และภาพข่าว (2) ส่วนประกอบและอุปกรณ์อากาศยานที่นำเข้ามาเพื่อใช้แทนของเก่าหรือเพื่อใช้ซ่อม (3) ของผู้โดยสารซึ่งไม่ได้นำติดตัวมาพร้อมกับตนเองและไม่มีลักษณะเป็นสินค้าเพื่อการค้า (4) ของใช้ส่วนตัวหรือของติดตัวของผู้โดยสาร ที่นำเข้ามาพร้อมกับตนหรือไม่ได้นำเข้ามาพร้อมกับตน แต่มาในระวางบรรทุกที่ไม่มีลักษณะเป็นสินค้าในทางการค้า (5) ของขวัญหรือของตัวอย่างที่มีราคาพึงประเมินไม่เกิน 20,000 บาท และต้องไม่เป็นของต้องห้าม (เช่น ของละเมิดลิขสิทธิ์ ของเลียนแบบ) และของต้องจำกัด (เครื่องยนต์ใช้แล้ว ยาเสพติด ฯลฯ) ซึ่งต้องมีใบอนุญาตหรือใบรับรองประกอบการ (6) พลอยกิวต้าที่ผู้โดยสารนำติดตัวเข้ามา (7) ของติดตัวผู้โดยสารประเภทชิ้นส่วนอะไหล่หรือชิ้นส่วนอุปกรณ์เครื่องจักร รวมถึงของอื่นๆ ที่มีลักษณะความจำเป็นเร่งด่วน

- (3) แบบ กศก.103 คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งออกของชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าก่อนปฏิบัติพิธีการครบถ้วนตามที่กรมศุลกากรกำหนด
- (4) แบบ A.T.A Carnet ใบขนสินค้าสำหรับนำเข้าหรือส่งออกของชั่วคราว ใช้สำหรับการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าชั่วคราวประเภทต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญา ATA Carnet²⁰
- (5) แบบใบแนบ 9 ใบขนสินค้าถ่ายลำใช้สำหรับพิธีการสินค้าถ่ายลำ
- (6) แบบที่ 448 ใบขนสินค้าผ่านแดน ใช้สำหรับพิธีการสินค้าผ่านแดน
- (7) ใบขนสินค้าพิเศษสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์นำเข้าหรือส่งออกชั่วคราว ใช้สำหรับการนำรถยนต์และจักรยานยนต์เข้ามาในประเทศหรือส่งออกชั่วคราว

เอกสารที่ควรจัดเตรียมในการนำเข้าสินค้าข้ามแดน

สำหรับพิธีการชำระอากร ผู้นำเข้าหรือตัวแทนผู้นำเข้า ต้องมีเอกสารประกอบ ได้แก่

- (1) ต้นฉบับใบขนสินค้าขาเข้า (กศก.991/) พร้อมสำเนา 1 ฉบับ
- (2) ใบตราส่งสินค้า (เอกสารการขนส่ง)
- (3) บัญชีราคาสินค้า (Invoice)
- (4) แบบธุรกิจต่างประเทศ (ธ.ต.2) สำหรับการนำเข้าที่มีมูลค่าเกิน 500,000 บาท
- (5) แบบแสดงรายละเอียดราคาศุลกากร (กศก.170) (6)
- (6) ใบส่งปล่อยสินค้า (กศก.100/1)
- (7) บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ (Packing List)
- (8) ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน (Insurance Premium Invoice)
- (9) ใบอนุญาตหรือหนังสืออนุญาตสำหรับควบคุมการนำเข้า เช่น ข้าว น้ำมันถั่วเหลือง น้ำมันปาล์ม ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าว กากถั่วเหลือง มันสำปะหลัง รถยนต์ใช้แล้ว รถจักรยานยนต์ใช้แล้ว ไม้ซุง ไม้แปรรูป ทองคำ เศษพลาสติกใช้แล้ว ยาและวัสดุการแพทย์ น้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น

²⁰ ของที่อยู่ในภายใต้อนุสัญญา ATA Carnet ได้แก่ (1) เครื่องมือสำหรับใช้ในวิชาชีพหนังสือพิมพ์สำหรับการแพร่เสียงหรือภาพทางโทรทัศน์ (2) เครื่องมือสำหรับใช้ในวิชาชีพการถ่ายภาพ (3) เครื่องมือสำหรับใช้ในวิชาชีพอื่นๆ เช่น เครื่องมือทดสอบและควบคุมการรักษาเครื่องจักรโรงงานและพาหนะที่ขนส่ง เครื่องมือสำหรับสำรวจภูมิประเทศ เครื่องมือสำหรับแพทย์และสัตวแพทย์ เครื่องมือสำหรับนักดนตรี เป็นต้น (4) ของที่นำเข้ามาเพื่อออกแสดงในงานนิทรรศการ งานแสดงสินค้า หรืองานประชุม (5) ของที่นำเข้ามาเพื่อใช้เกี่ยวกับการนำสินค้าต่างประเทศออกแสดงในงานนิทรรศการ งานแสดงสินค้า หรืองานประชุม (6) เครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ รวมถึงอุปกรณ์การแปล เครื่องมือสำหรับการบันทึกเสียงและภาพยนตร์เกี่ยวกับการศึกษา วิทยาศาสตร์ หรือวัฒนธรรมสำหรับการประชุมระหว่างประเทศ (7) สินค้าตัวอย่างสำหรับแจกจ่ายฟรีให้กับผู้เข้าชมนิทรรศการ (8) สินค้าที่นำมาสาธิตและถูกบริโภคไปในกระบวนการสาธิต (9) สินค้าที่มีมูลค่าต่ำที่ใช้ในการก่อสร้าง ตกแต่ง และการประดับร้านค้าชั่วคราว (10) สิ่งพิมพ์ แคตตาล็อก หนังสือแจ้งทางการค้า บัญชีราคาสินค้า แผนภาพโฆษณา ปฏิทิน ภาพถ่าย (11) แฟ้มเอกสาร บันทึก แบบฟอร์ม และเอกสารอื่นๆ ที่นำเข้ามาใช้ในการประชุมระหว่างประเทศ (12) ตัวอย่างสินค้าที่นำเข้ามาแสดงเพื่อชักชวนให้สั่งซื้อสินค้านั้น (13) ภาพยนตร์โฆษณาโพลีเทคขนาดไม่เกิน 16 มม. ที่มีภาพแสดงให้เห็นลักษณะการทำงานของผลิตภัณฑ์ที่ไม่สามารถสาธิตได้โดยการดูจากตัวอย่างสินค้าหรือแคตตาล็อก (14) เครื่องมือวิทยาศาสตร์ที่ใช้ในการวิจัยและศึกษาทางวิทยาศาสตร์และเครื่องมือละเอียดของเครื่องมือดังกล่าว (15) เครื่องทางช่างที่ใช้บำรุงรักษา ทดสอบ วัด หรือซ่อมแซมเครื่องมือวิทยาศาสตร์ขั้นต้น

(10) ใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า กรณีขอลดอัตรา (กรณีการนำเข้าสินค้าที่ผลิตจากประเทศเพื่อนบ้านแล้วต้องการลดอัตรา จะต้องแสดงใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า Form D หรือ Form E หรือ Form AKFTA, AJCEP เป็นต้น)

(11) เอกสารอื่นๆ เช่น เอกสารแสดงส่วนผสม คุณลักษณะและการใช้งานของสินค้า

นอกจากนี้ หากเป็นการต้องการใช้สิทธิการส่งเสริมการลงทุนในการนำเข้า จะต้องแนบหนังสืออนุมัติให้ยกเว้นหรือลดหย่อนอากรจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เพิ่มขึ้น

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการนำเข้าสินค้าข้ามแดน

เมื่อสินค้าที่จะนำเข้าได้มาถึงด่านพรมแดนแล้ว ผู้นำเข้า/ตัวแทนผู้นำเข้า จะต้องปฏิบัติดังนี้

(1) ผู้นำเข้า / ตัวแทน ยื่นบัญชีสินค้าสำหรับของที่ส่งเข้าในราชอาณาจักร (แบบ ศ.บ. 1 หรือ Car Manifest)²¹ และใบอนุญาตนำรถยนต์ผ่านด่านเข้าราชอาณาจักร (ศ.บ.2) กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำด่านพรมแดน เพื่อดำเนินงานตรวจสอบและกำกับสินค้าเข้ามายังด่านศุลกากร โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ของเอกสารว่าสอดคล้องตามความเป็นจริงกับลักษณะของสินค้าหรือไม่

(2) เมื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำด่านพรมแดนตรวจสอบเอกสารและสินค้าเรียบร้อยแล้วจะทำการมัดลวดประทับตราศุลกากร (Seal) ที่รถบรรทุกหรือสินค้าแล้วแต่กรณี แล้วเจ้าหน้าที่ศุลกากรฯ จะลงอนุญาตให้รถบรรทุกผ่านด่านพรมแดนได้ และลงนามในต้นฉบับของแบบ ศ.บ.1 พร้อมทั้งแจ้งให้ผู้ควบคุมยานพาหนะขับรถบรรทุกสินค้ามายังด่านศุลกากรตามเส้นทางอนุมัติ และห้ามมิให้มีการเปลี่ยนถ้ายารถบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าระหว่างทางเป็นอันขาด เพื่อทำการตรวจปล่อยต่อไป (แบบ ศ.บ.1 ที่ศุลกากรด่านพรมแดนลงนามแล้วสามารถนำมาใช้ปฏิบัติพิธีการนำเข้าโดยถือเสมือนเป็นเอกสารใบตราสินค้า)

(3) เมื่อรถมาถึงด่านตรวจปล่อยสินค้า ณ ด่านศุลกากร เจ้าหน้าที่ศุลกากรประจำที่ทำการด่านศุลกากร ลงรายละเอียดแบบ ศ.บ.1 ลงในระบบคอมพิวเตอร์ (Car Manifest)

(4) ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ จัดทำและส่งข้อมูลใบขนสินค้าเข้าระบบคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร ซึ่งระบบการตรวจสอบข้อมูลสินค้าและตัดบัญชีกับแบบ ศ.บ.1 (Car Manifest) โดยผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ จะมีขั้นตอนปฏิบัติในการนำเข้าสินค้าข้ามแดนทางบก ดังนี้

- ผู้นำเข้าหรือตัวแทนยื่นใบขนสินค้าเข้า พร้อมเอกสารประกอบต่างๆ เช่น Invoice, Packing List, เอกสารการขนส่ง ใบส่งปล่อย ใบแจ้งยอดเบี้ยประกัน Certificate of Origin และใบอนุญาตนำเข้า เป็นต้น โดยเจ้าหน้าที่ที่จะตรวจสอบความสมบูรณ์ครบถ้วนของเอกสารที่ผู้นำเข้า/ตัวแทนยื่นผ่านพิธีการศุลกากร

²¹ แบบ ศ.บ.1 แสดงมีรายละเอียดต่างๆ ได้แก่ (1) สถานที่นำเข้า (2) ชนิดของรถยนต์หรือยานพาหนะ (3) หมายเลขทะเบียนรถยนต์หรือยานพาหนะ และหมายเลขตัวคอนเทนเนอร์ (4) ชื่อเจ้าของรถยนต์หรือยานพาหนะ (5) ชื่อผู้ควบคุมรถยนต์หรือยานพาหนะ (6) ลายมือชื่อผู้ควบคุมรถยนต์หรือยานพาหนะ (7) ที่ซึ่งได้ทำการรับรถบรรทุกสินค้าตามลำดับเวลา (8) เครื่องหมายและเลข (9) จำนวนทึบต่อ (10) น้ำหนักรวมทึบต่อ (11) ชนิดของสินค้า (12) ผู้ตราสินค้า / ผู้ส่งออก (13) ผู้รับตราสินค้า / ผู้นำเข้า (14) ลายมือชื่อผู้ขนส่ง

- ผู้นำเข้าหรือตัวแทนบันทึกข้อมูลบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทุกรายการเข้าสู่เครื่องคอมพิวเตอร์ของตนเองหรือผ่าน Service Counter โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์จะแปลงข้อมูลบัญชีราคาสินค้าให้เป็นข้อมูลใบขนสินค้าโดยอัตโนมัติ และให้นำเข้าหรือตัวแทนฯ ส่งเฉพาะข้อมูลใบขนสินค้ามายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร
- เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรจะตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้นในใบขนสินค้าที่ส่งเข้ามา เช่น ชื่อที่อยู่ของผู้นำเข้า เลขประจำตัวผู้เสียภาษี พิกัดอัตราศุลกากร ราคา เป็นต้น ถ้าพบว่าข้อมูลใบขนสินค้าขาเข้าที่ส่งมาไม่ถูกต้อง เครื่องคอมพิวเตอร์กรมศุลกากรจะแจ้งกลับไปยังผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ เพื่อให้แก้ไขให้ถูกต้อง
- เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าที่ส่งมาถูกต้องครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้า พร้อมกับตรวจสอบเงื่อนไขต่างๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาเข้าในขั้นตอนการตรวจสอบพิธีการเป็น 2 ประเภท ได้แก่ (ก) ใบขนสินค้าประเภทที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) ซึ่งผู้นำเข้า/ตัวแทนสามารถนำใบขนสินค้าฯ ไปชำระค่าภาษีอากรและรับการตรวจปล่อยสินค้าได้ และ (ข) ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) ซึ่งผู้นำเข้า/ตัวแทนฯ ต้องไปติดต่อหน่วยงานประเมินอากรที่ด่านศุลกากรที่นำเข้า เพื่อตรวจสอบสินค้า ก่อนจะชำระค่าภาษีอากร

(4) ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ ชำระค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมอื่นๆ ตามใบขนสินค้า (กรณีสินค้าต้องชำระภาษีอากร) ที่เจ้าหน้าที่การเงินประจำด่านศุลกากร

(5) เมื่อชำระค่าภาษีอากรแล้ว ระบบคอมพิวเตอร์จะกำหนดชื่อเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ตรวจปล่อยสินค้า โดย (ก) กรณีที่เป็น Green Line ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ จะนำสินค้าออกจากอารักขาศุลกากร และ (ข) กรณี Red Line จะแจ้งชื่อเจ้าหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้องของสินค้ากับข้อมูลใบขนสินค้าในระบบคอมพิวเตอร์ โดยอาจทำการตรวจสินค้านำเข้าร่วมกับเจ้าหน้าที่หน่วยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ด่านกักพืช ด่านกักสัตว์ เป็นต้น ถ้าถูกต้องตามที่แสดงในเอกสารส่งมอบสินค้า ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ จะนำสินค้าเข้าออกจากอารักขาศุลกากร แต่เมื่อตรวจสอบแล้วพบว่าไม่ถูกต้อง เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะกักของไว้และดำเนินคดีตามกฎหมายศุลกากรฐานสำแดงเท็จ ทำให้ภาษีอากรขาด ซึ่งอาจมีโทษปรับหรือผ่อนผันการปรับตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด

พิธีการส่งออกสินค้าทางบก

ในการส่งออกสินค้า ผู้ส่งออก/ตัวแทนผู้ส่งออกต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบและประกาศที่กรมศุลกากรและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า อาทิ กระทรวงพาณิชย์ กรมธุรกิจพลังงาน กรม

วิชาการเกษตร สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ฯลฯ ที่กำหนดให้ครบถ้วน และปฏิบัติตามขั้นตอน
พิธีการศุลกากรในการส่งออก ณ ด่านพรมแดน / ด่านศุลกากร ดังนี้

ประเภทใบขนสินค้าขาออก

เป็นแบบพิมพ์ที่กรมศุลกากรกำหนดให้ผู้นำเข้าต้องยื่นต่อกรมศุลกากรในการส่งออกสินค้า ได้แก่

(1) **แบบ กศก.101/1** ใบขนสินค้าขาออก ใช้สำหรับการส่งออกสินค้าทั่วไป ของส่วนบุคคลและ
เอกสิทธิ์ สินค้าประเภทส่งเสริมการลงทุน สินค้าจากคลังสินค้าทัณฑ์บน สินค้าที่ขอชดเชยค่า
ภาษีอากร สินค้าที่ขอคืนตามมาตรา 19 ทวิ สินค้าที่ต้องการใบสุทธินำกลับ และสินค้ากลับ
ออกไป (re export)

(2) **แบบ กศก.103** คำร้องขอผ่อนผันรับของ/ส่งของออกไปก่อน สำหรับการขนส่งสินค้าออกไป
ก่อนปฏิบัติใบขนสินค้าขาออกในลักษณะที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ในประมวลระเบียบปฏิบัติ
ศุลกากร พ.ศ.2544 เช่น ของที่เข้าสู่เขตปลอดอากรศุลกากร

(3) **แบบ A.T.A Carnet** ใบขนสินค้าสำหรับนำเข้าหรือส่งออกของชั่วคราว ใช้สำหรับการ
นำเข้าหรือส่งออกสินค้าชั่วคราวประเภทต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญา ATA Carnet

เอกสารที่ควรจัดเตรียมในการส่งออกสินค้าข้ามแดน ได้แก่

(1) ใบขนสินค้าขาเข้า ประกอบด้วยต้นฉบับ และสำเนา 1 ฉบับ

(2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 2 ฉบับ

(3) แบบธุรกิจต่างประเทศ (ธ.ต.3) สำหรับการส่งออกที่มีมูลค่าเกิน 500,000 บาท

(4) ใบอนุญาตส่งออก หรือเอกสารอื่นใดสำหรับสินค้าควบคุมการส่งออก เช่น ลำไยสด ทุเรียนสด
ข้าว มันสำหรั่งและผลิตภัณฑ์ ทองคำ น้ำตาล ชา กาแฟ พระพุทธรูป รถยนต์ใช้แล้ว รถจักรยานยนต์ใช้แล้ว
 เป็นต้น

(5) เอกสารอื่นๆ (ถ้ามี)

ขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการส่งออกสินค้าข้ามแดน

(1) ผู้นำเข้า/ตัวแทน ส่งข้อมูลใบขนสินค้าขาออกและบัญชีราคาสินค้า (Invoice) ทูลรายการจาก
เครื่องคอมพิวเตอร์ของผู้ส่งออกหรือตัวแทนฯ มายังเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากร โดยผ่านบริษัทผู้
ให้บริการระบบแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

(2) เมื่อเครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมศุลกากรตรวจสอบข้อมูลในใบขนสินค้าขาออกที่ส่งมาถูกต้อง
ครบถ้วนแล้ว จะออกเลขที่ใบขนสินค้าขาเข้า พร้อมกับตรวจสอบเงื่อนไขต่างๆ ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้
เพื่อจัดกลุ่มใบขนสินค้าขาเข้าในขั้นตอนการตรวจสอบพิธีการเป็น 2 ประเภท ได้แก่ (ก) ใบขนสินค้า
ประเภทที่ไม่ต้องตรวจสอบพิธีการ (Green Line) ซึ่งผู้นำเข้า/ตัวแทนสามารถนำใบขนสินค้าฯ ไปติดต่อกับ

เจ้าหน้าที่การเงิน ณ ด้านศุลกากรที่ส่งออก และ (2) ใบขนสินค้าขาเข้าประเภทต้องตรวจสอบพิธีการ (Red Line) ซึ่งผู้นำเข้า/ตัวแทนฯ สามารถชำระค่าอากร (ถ้ามี) กับเจ้าหน้าที่การเงิน ณ ด้านศุลกากรที่ส่งออก

(3) เมื่อสินค้ามาถึงด้านศุลกากรที่ส่งออก ผู้นำเข้า / ตัวแทน ยื่นบัญชีสินค้าสำหรับของที่ส่งออกไปนอกราชอาณาจักร (แบบ ศ.บ. 3)²² กับเจ้าหน้าที่ประจำด้านศุลกากร พร้อมใบขนสินค้าขาออกและเอกสารส่งออกทั้งหมด เพื่อดำเนินตัดบัญชีใบกับการขนย้ายสินค้าตามแบบ ศ.บ.3 เมื่อเจ้าหน้าที่ได้ทำการตรวจสอบเอกสารถูกต้องเรียบร้อยแล้ว จะทำการลงนามอนุญาตในแบบ ศ.บ.3 แล้วบันทึกผลการตรวจปล่อยสินค้า แล้วจะส่งมอบสำเนาใบขนสินค้าและสำเนาเอกสารประกอบการส่งออก พร้อมทั้งสำเนา ศ.บ.3 ให้กับผู้ควบคุมรถบรรทุกเพื่อไปยื่นต่อด่านพรมแดน พร้อมทั้งสินค้า เพื่อขนส่งสินค้าจากด้านศุลกากรที่ทำการพิธีการส่งออกไปยังด่านพรมแดน และต้องขนส่งตามเส้นทางอนุมัติและระยะเวลากรมศุลกากรกำหนด

พิธีการขนส่งสินค้าผ่านแดน

การยื่นใบขนสินค้าผ่านแดน

สินค้าที่ผ่านแดนที่มีจุดต้นทางอยู่ในต่างประเทศเมื่อนำผ่าน ณ ด่านพรมแดนต้นทางในประเทศไทย และเมื่อจะขนส่งผ่านแดนต่อไปยังด่านพรมแดนปลายทางในประเทศไทย ผู้ขนส่งผ่านแดน/ตัวแทนฯ จะต้องยื่นใบขนสินค้าผ่านแดน (แบบที่ 448) ซึ่งประกอบด้วยต้นฉบับ 1 ฉบับ คู่มือ 4 ฉบับ และใบส่งปล่อย 1 ฉบับ (ใบส่งปล่อยใช้ใบขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยประทับตราว่า ใบส่งปล่อย ไว้ด้านบน) พร้อมทั้งเอกสารที่เกี่ยวข้องต่อเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่ตรวจสอบใบขนสินค้า

ผู้ทำการขนส่งสินค้าผ่านแดน

ผู้ที่สามารถทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนได้จะต้องมีคุณสมบัติ (1) เป็นผู้ขนส่งต้นทางหรือผู้ขนส่งช่วงของผู้ขนส่งต้นทาง ซึ่งระบุไว้ในใบตราส่งตลอดทาง (Through Bill of Lading) หรือมีหลักฐานว่าได้รับมอบหมายจากผู้ส่งสินค้าต้นทาง หรือได้รับมอบหมายจากผู้รับสินค้าปลายทาง หรือ (2) เป็นผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุมัติจากกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ให้เป็นผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ (ซึ่งปัจจุบันมีเพียงการประกอบการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว เท่านั้น ส่วนการขนส่งทางถนนไปยังประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ยังไม่สามารถขนส่งได้เกินชายแดนของประเทศเพื่อนบ้านได้ไกลกว่า 15 กิโลเมตร) และได้ทำสัญญาประกันไว้กับกรมศุลกากรว่าจะปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับของกรมศุลกากร

การตรวจสอบน้ำหนักและราคา

²² แบบ ศ.บ.3 แสดงมีรายละเอียดต่างๆ ได้แก่ (1) สถานที่ส่งออกสินค้า (2) ชนิดของรถยนต์หรือยานพาหนะ (3) หมายเลขทะเบียนรถยนต์หรือยานพาหนะ และหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ (4) ชื่อเจ้าของรถยนต์หรือยานพาหนะ (5) ชื่อผู้ควบคุมรถยนต์หรือยานพาหนะ (6) ลายมือชื่อผู้ขนส่ง

สำหรับพิธีการยื่นใบขนสินค้าผ่านแดน (แบบที่ 448) เพื่อผ่านพิธีการศุลกากรนั้น เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะทำการตรวจสอบจำนวน น้ำหนัก และราคากับหลักฐานบัญชีราคา (Invoice) ที่ผู้ขนส่งผ่านแดน/ตัวแทน ยื่นประกอบให้ถูกต้อง ตรงกัน โดยเอกสารที่เกี่ยวข้องในการตรวจปล่อยพิธีการใบขนสินค้าผ่านแดนประกอบด้วย (1) หลักฐานที่แสดงว่าผู้รับขนส่งเป็นผู้ขนส่งต้นทางหรือผู้ขนส่งช่วงจากผู้ขนส่งต้นทางซึ่งระบุไว้ในใบตราส่งตลอดทาง (Through Bill of Lading) หรือได้รับมอบหมายจากผู้รับสินค้าปลายทาง (2) ใบตราส่งตลอดทาง (Through Bill of Lading) (3) บัญชีราคาสินค้า และ (4) เอกสารอื่นซึ่งแสดงเมืองท่าต้นทาง และปลายทางของสินค้าว่าเป็นต่างประเทศ (ถ้ามี)

การตรวจสอบใบขนสินค้าผ่านแดน

ในการตรวจสอบใบขนสินค้าผ่านแดน เจ้าหน้าที่ฝ่ายพิธีการตรวจสอบจะทำการตรวจสอบ Through Bill of Lading ว่าสอดคล้องตรงกันกับใบตราส่งสินค้า Bill of Lading และบัญชีราคาสินค้า (Manifest) ที่ตัวแทนผู้ขนส่งได้รายงานเข้าไปในระบบ E – Manifest แล้วให้ลงทะเบียนและออกเลขที่ใบขนสินค้าผ่านแดน ลำดับที่ ลงนามรับรอง และบันทึกข้อมูลลงในคอมพิวเตอร์ส่งมอบใบขนสินค้าผ่านแดนฯ และสำเนาฉบับ 1 ฉบับ พร้อมเอกสารประกอบให้ผู้ขนส่ง / ตัวแทน เพื่อไปยื่นให้ศุลกากรประจำคลังสินค้าผ่านแดน ด้านตรวจสินค้าผ่านทาง และด้านศุลกากรปลายทาง และให้จัดส่งสำเนาฉบับใบขนสินค้าผ่านแดน 1 ฉบับให้กับสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร เพื่อจัดทำสถิติสินค้าผ่านแดน และส่งสำนักสืบสวนและปราบปรามเพื่อตรวจสอบ ตลอดจนกำหนดเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจปล่อยต่อไป

การตรวจและควบคุมการผ่านแดน

สินค้าที่ทำการผ่านแดนจะต้องอยู่ภายใต้การควบคุมของศุลกากรนับตั้งแต่ผ่านเข้ามา จนกว่าสินค้านั้นจะผ่านพ้นออกนอกประเทศไทย นอกจากนี้ ด้านศุลกากร ณ จุดต้นทางสามารถตรวจสอบสินค้าผ่านแดนได้ หากมีเหตุอันควรสงสัยว่าหีบห่อหรือภาชนะบรรจุสินค้านั้นเป็นสินค้าที่อยู่ในข่ายควบคุมการส่งสินค้าผ่านแดนตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี²³ หรือเป็นของต้องห้ามตามกฎหมายและระเบียบของประเทศภาคีสัญญาความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศของไทย หรือเป็นสินค้าต้องห้ามนำเข้าและส่งออกของไทย หรือเป็นสุมตรวจตามเทคนิคการบริหารความเสี่ยงของกรมศุลกากร

เมื่อทำการตรวจสอบเสร็จแล้ว ให้ศุลกากรมัดลวดประทับตรา กศก. หรือร้อยแถบเหล็ก RTC ที่ยานพาหนะ โดยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมตามระเบียบศุลกากร แล้วใบขนสินค้าฯ และเอกสารที่เกี่ยวข้องให้ผู้ขนส่งผ่านแดนหรือตัวแทนเพื่อนำไปมอบให้ด้านศุลกากรปลายทาง พร้อมกับสินค้านั้น แล้วแจ้งให้ด้าน

²³ อนุสัญญาที่สำคัญที่ไทยและประเทศเพื่อนบ้านเป็นภาคี ได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการค้าระหว่างประเทศซึ่งสินค้าที่ผิดกฎหมาย (CITES) อนุสัญญาห้ามอาวุธเคมี อนุสัญญาบาเซลว่าด้วยการควบคุมการเคลื่อนย้ายและการกำจัดของเสียอันตรายข้ามแดน ซึ่งสินค้าบางรายการที่ไทยไม่อนุญาตให้ผ่านแดน เช่น กระชูด เสี่ยงผา ค้างคาวบางประเภท นกเงือกคอแดง นกยูงขุนแผน เต่ามะเฟือง จระเข้แม่น้ำจิด

ศุลกากรปลายทางทราบภายหลังการตรวจปล่อยแล้วเพื่อเป็นการควบคุมระหว่างทางขนส่งสินค้าดังกล่าว โดยการแจ้งจะต้องระบุรายละเอียดต่างๆ ได้แก่ เลขที่ใบอนุญาตผ่านแดน หมายเลขทะเบียนยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง ปริมาณและน้ำหนักรวมของสินค้าผ่านแดน จำนวนและหมายเลขประทับตราศุลกากร หมายเลขคอนเทนเนอร์ พร้อมวันและเวลาที่ยานพาหนะใช้ขนส่งออกจากต้นทาง หมายเลขเครื่องและหมายเลขตัวถังรถ เป็นต้น

เงื่อนไขสำคัญในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ได้แก่ การกำหนดให้มีการขนส่งสินค้าด้วยระบบคอนเทนเนอร์ หรือรถบรรทุกชนิดตู้ทึบ (Closed Van) โดยให้มัดลวดประทับตรา กศก. หรือร้อยแถบแม่เหล็ก RTC ที่ประตูคอนเทนเนอร์ซึ่งบรรจุสินค้านั้นและให้ปิดป้ายแสดงเครื่องหมายสินค้าผ่านแดน (แบบที่ 451) ไว้ที่กระจกหน้ายานพาหนะที่ใช้ขนส่งให้เห็นเด่นชัด โดยไม่ต้องการเจ้าหน้าที่คุมส่ง แต่ในกรณีที่หน่วยงานศุลกากรต้นทางเห็นว่ามี ความจำเป็นเพื่อการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายในการลักลอบหนีศุลกากร อาจจัดให้มีเจ้าหน้าที่คุมส่งเป็นรายๆ ไปก็ได้ โดยการเดินทางขนส่งจะต้องเดินทางในเส้นทางอนุมัติ (Designated Route) เท่านั้น

เมื่อสินค้าขนส่งถึงด่านศุลกากรปลายทาง ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ด่านศุลกากรปลายทางตรวจสอบเครื่องหมาย เลขหมาย จำนวนหีบห่อ ตราประทับ หมายเลขคอนเทนเนอร์ หมายเลขตราประทับศุลกากร สภาพความเรียบร้อยของแถบแม่เหล็ก RTC และรายละเอียดของยานพาหนะที่ใช้ขนส่ง กับเอกสารที่กำกับและข้อมูลที่ด่านศุลกากรต้นทางแจ้งให้ทราบอีกครั้งหนึ่ง เมื่อถูกต้องแล้ว ให้สลักรายการผ่านออกไว้ในต้นฉบับใบอนุญาตผ่านแดน (แบบ 448) และคู่ฉบับ หลังจากนั้น ให้ด่านศุลกากรปลายทางกรอกรายการในใบกำกับสินค้า (แบบที่ 449) ทั้ง 4 ท่อน ลงเลขหมายลำดับที่ และวันเดือนปี โดย (1) ท่อนที่ 1 เป็นต้นฉบับเก็บไว้ที่ด่านศุลกากรปลายทาง (2) ท่อนที่ 2 พร้อมสำเนาฉบับใบอนุญาตผ่านแดนให้มอบไปกับผู้ขนส่งปลายทาง เพื่อนำไปมอบแก่ด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้าน (3) ให้เจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้านรับรองใบกำกับสินค้าแบบที่ 449 ไปถึงท่อนที่ 3 และ 4 แล้วส่งคืนด่านศุลกากรปลายทาง หากไม่ได้รับใบกำกับสินค้าแบบที่ 449 ท่อนที่ 3 และ 4 จากด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้านภายใน 3 วัน นับแต่วันผ่านออก ให้ด่านศุลกากรปลายทางติดตามทวงถามโดยเร็ว เพื่อป้องกันการลักลอบหนีศุลกากร (4) ให้ด่านศุลกากรปลายทางส่งใบกำกับสินค้าแบบที่ 449 ท่อนที่ 3 ไปยังสำนักสืบสวนและปราบปราม กรมศุลกากร เพื่อตรวจสอบ และท่อนที่ 4 ที่รับรองโดยด่านศุลกากรประเทศเพื่อนบ้านให้เก็บไว้ที่ด่านศุลกากรปลายทาง

2.2 พระราชบัญญัติการส่งออกปศุสัตว์และการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า

พ.ศ.2522

กฎหมายว่าด้วยการส่งออกปศุสัตว์และการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ในการออกประกาศกระทรวงพาณิชย์เพื่อรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจ

สาธารณประโยชน์ การสาธารณสุข ความมั่นคงของประเทศ ความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน หรือเพื่อประโยชน์อื่นๆ ของรัฐ โดยให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ในการออกประกาศในเรื่องใดเรื่องหนึ่งดังต่อไปนี้ (1) กำหนดสินค้าที่ต้องห้ามในการส่งออกหรือในการนำเข้า²⁴ (2) กำหนดสินค้าที่ต้องขออนุญาตในการส่งออกหรือในการนำเข้า (3) กำหนดประเภท ชนิด คุณภาพ มาตรฐาน จำนวน ปริมาตร ขนาด น้ำหนัก ราคา ชื่อที่ใช้ในทางการค้า ตรา เครื่องหมายการค้า ถิ่นกำเนิด หรือสินค้าที่ส่งออก หรือนำเข้า ตลอดจนประเทศที่ส่งไปหรือประเทศที่ส่งมาซึ่งสินค้ากล่าว (4) กำหนดประเภทและชนิดของสินค้าที่จะต้องเสียค่าธรรมเนียมพิเศษในการส่งออกหรือในการนำเข้า (5) กำหนดให้สินค้าใดที่ส่งออกหรือนำเข้าเป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า หนังสือรับรองคุณภาพสินค้า หรือหนังสือรับรองอื่นใดตามความตกลงหรือประเพณีทางการค้าระหว่างประเทศ (6) กำหนดมาตรการอื่นใดเพื่อประโยชน์ในการจัดระเบียบในการส่งออกหรือในการนำเข้าตามพระราชบัญญัตินี้ ตลอดจน (7) ให้อำนาจพนักงานศุลกากรในการตรวจของและป้องกันการลักลอบหนีศุลกากร ตรวจค้น การยึดและริบของ หรือจับกุมผู้กระทำความผิด การสำแดงเท็จ และการฟ้องร้อง ให้ใช้บังคับแก่การส่งออกหรือนำเข้าตามกฎหมายว่าด้วยการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาใช้ราชอาณาจักรซึ่งสินค้าฯ (ซึ่งจัดเป็นกฎหมายอื่นที่เกี่ยวกับการศุลกากรตามกฎหมายศุลกากร)

²⁴ ส่งออก หมายความว่า นำหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ซึ่งสินค้า และนำเข้า หมายความว่า นำหรือส่งเข้ามาในราชอาณาจักร ซึ่งสินค้า ซึ่งศาลปกครองสูงสุดได้มีคำพิพากษาคดีหมายเลขแดงที่ อ.630/2556 และคดีหมายเลขดำที่ อ.660/2551 เกี่ยวกับการถ่ายลำ (Transshipment) ว่า การส่งออก และการนำเข้า ตามกฎหมายการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาใช้ราชอาณาจักรซึ่งสินค้าฯ ได้ครอบคลุมถึงการส่งออกสินค้าจากประเทศไทย และการนำสินค้าผ่านแดนจากประเทศอื่นส่งออกจากประเทศ และการนำเข้าสินค้าจากประเทศเข้ามาผลิต/แปรรูปในไทย และรวมถึงการนำสินค้าจากประเทศอื่นมาผ่านแดนและถ่ายลำในไทยด้วย เช่น การนำเข้าไม้แปรรูปจากชายแดนประเทศเมียนมาขนส่งผ่านชายแดนทางบกของประเทศไทย แล้วใช้รถบรรทุกขนส่งเคลื่อนย้ายไม้แปรรูปดังกล่าวจากชายแดนไทยไปลงเรือที่ท่าเรือกรุงเทพเพื่อส่งต่อไปที่ประเทศมาเลเซีย ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนพาหนะการขนส่ง ซึ่งมีทั้งการผ่านแดน (Transit) และการถ่ายลำ (Tranship) เกิดขึ้นในไทย ดังนั้น การขนส่งสินค้าถ่ายลำหรือการขนส่งสินค้าผ่านแดน จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายศุลกากร และ กฎหมายว่าด้วยการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาใช้ราชอาณาจักรซึ่งสินค้าฯ ควบคู่กันไป เช่น การขอใบอนุญาตนำเข้า การขึ้นทะเบียนผู้นำเข้าและผู้ส่งออก การเสียค่าธรรมเนียมพิเศษ การสำแดงเอกสารใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า และเอกสารรับรองคุณภาพสินค้า เป็นต้น แม้จะไม่ต้องการเสียภาษีนำเข้าก็ตาม คำพิพากษาดังกล่าวส่งผลให้เกิดผลกระทบต่อการขนส่งสินค้าควบคุม สินค้าต้องกำกับ และสินค้าที่ไทยมีการกำหนดมาตรฐานในการนำเข้าและการส่งออกจำนวนหลายรายการในกรณีที่นำสินค้าดังกล่าวผ่านแดนไทยและไม่ได้มีการใช้และการบริโภคในไทยที่มีความต้องการในการส่งผ่านแดน เช่น ไม้ซุง ไม้แปรรูป ข้าว น้ำตาล ชา กาแฟ ถั่วเหลือง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง น้ำมันปาล์ม น้ำมันถั่วเหลือง รถยนต์ใช้แล้ว รถจักรยานยนต์ใช้แล้ว เครื่องยนต์ใช้แล้ว น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ก๊าซปิโตรเลียม เศษพลาสติก โบราณวัตถุ ทรายทองคำ ฯลฯ แต่ก็ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องของไทยในด้านการดำเนินพิธีการ การกำหนดโควตานำเข้า และการเคลื่อนย้ายสินค้าภายในประเทศด้วย ซึ่งในประเทศดังกล่าว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องของไทยควรมีการบูรณาการในการปรับกฎระเบียบเพื่อให้ความสะดวกมากขึ้นตามแนวโน้มของความตกลง WTO ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (International Convention on Simplification and Harmonization of Customs Procedure) ในอนุสัญญาเกียวโตฉบับแก้ไข (Revised Kyoto Convention) Appendix 1 Specific Annex E Chapter 1 Customs Transit ที่ต้องแยกวิธีปฏิบัติระหว่างสินค้าผ่านแดน (สินค้าถ่ายลำ) ให้มีความแตกต่างจากสินค้านำเข้าและสินค้าส่งออก อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันไทยยังไม่ได้เป็นภาคีความตกลง WTO ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้าและอนุสัญญาว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน ทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ผู้ส่งออก และผู้นำเข้าเกิดปัญหาในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ โดยเฉพาะกรณีที่มีการผ่านแดนและถ่ายลำในพื้นที่ที่มีได้เป็นเขตปลอดศุลกากร (Customs Free Zone) และเขตอุตสาหกรรมส่งออก

จากการศึกษาประกาศกระทรวงพาณิชย์ที่ออกตามบทบัญญัติภายใต้กฎหมายว่าด้วยการส่งออกปศุสัตว์และการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พบว่า มีประกาศกระทรวงพาณิชย์ที่ไม่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร และอุตสาหกรรมข้ามแดนและผ่านแดนของสินค้าต่างๆ²⁵ ดังนี้

2.2.1 สินค้าเกษตรและอาหาร

ข้าว

พระราชกฤษฎีกาควบคุมการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าบางอย่าง ฉบับที่ 9 พ.ศ.2496 (ข้าว) โดยกำหนดให้ข้าวเป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความมั่นคงและเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยผู้นำเข้าข้าวจะต้องขออนุญาตจากกรมการค้าต่างประเทศ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้ข้าวเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) นอกจากนี้ เนื่องจากข้าวเป็นหนึ่งในรายการสินค้าเกษตรที่ไทยผูกพันเปิดตลาดโควตานำเข้าเพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) โดยในช่วงปี 2555 ที่ผ่านมา ไทยผูกพันเปิดตลาดนำเข้าข้าวภายใต้ WTO ไว้ในปี 2555 จำนวน 249,757 เมตริกตัน โดยนิติบุคคลที่นำเข้ามีสิทธิขอรับจัดสรรปริมาณการนำเข้าภายใต้โควตาจะต้องยื่นคำร้องต่อกรมการค้าต่างประเทศ และเมื่อได้จัดสรรแล้ว กรมฯ จะออกหนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิในการชำระภาษีในโควตาตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้ WTO ซึ่งกรณีที่นิติบุคคลผู้นำเข้าฯ ได้รับหนังสือรับรองฯ แล้ว จะไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือชำระค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้าอีก เนื่องจากเป็นผู้ได้รับสิทธิจัดสรรตามโควตานำเข้า จากการศึกษาสถิติการนำเข้าข้าวที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าข้าวส่วนใหญ่จากเมียนมา (ตามโควตา) ออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา เวียดนาม ปากีสถาน นอร์เวย์ อินเดีย ดังนั้น กฎระเบียบการขอใบอนุญาตนำเข้าฯ นี้จึงเป็นการสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้ข้าวเป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตในการส่งออกปศุสัตว์ในราชอาณาจักร พ.ศ.2555 โดยกำหนดให้ข้าว ได้แก่ ข้าวเจ้า ข้าวเหนียว ข้าวเปลือก ข้าวกล้อง ข้าวสาร ปลายข้าว ข้าวขี้ และรำ (ไม่รวมถึงผลิตภัณฑ์ที่ทำมาจากข้าว) เป็นสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตส่งออกจากกรมการค้าต่างประเทศ ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้ข้าวทุกชนิดเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตส่งออก

²⁵ ในช่วงระหว่างการศึกษา รัฐบาลได้มีแนวคิดในการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการส่งออกปศุสัตว์และการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า โดยเฉพาะประเด็นด้านการผ่านแดนของสินค้า หรือ “การนำเข้า” ของสินค้าผ่านแดนซึ่งมิได้มีการบริโภคภายในประเทศ ซึ่งตลอดระยะเวลาตั้งแต่ พ.ศ. 2542 ถึงเดือนสิงหาคม 2558 กระทรวงพาณิชย์ตีความการนำเข้าผ่านแดนของสินค้าเป็นการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ทำให้การนำเข้าสินค้าหลายรายการที่นำมาจากประเทศที่สามเพื่อส่งออกปศุสัตว์ สปป.ลาว และมาเลเซีย ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ซึ่งไม่เอื้อต่อการสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางกระจายสินค้าในภูมิภาค อย่างไรก็ตาม นับตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2558 รัฐบาลโดยกระทรวงพาณิชย์ได้มีการปรับปรุงกฎหมายฯ ให้ทันสมัยและเอื้อต่อวิถีปฏิบัติทางการค้ามากขึ้น โดยกำหนดนิยาม “นำเข้า” โดยกำหนดให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์มีอำนาจประกาศกำหนดให้สินค้าใดๆ เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตในการนำเข้าผ่าน โดยคำนึงถึงการพัฒนาพันธกรณีระหว่างประเทศไทยอยู่และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า

(Non Automatic Licensing) โดยจากการศึกษาสถิติการส่งออกที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยส่งออกข้าวไปประเทศเพื่อนบ้านไม่มาก ยกเว้นการส่งออกไปมาเลเซียปีละ 6 พันล้านบาท กัมพูชาปีละ 64 ล้านบาท ดังนั้น กฎระเบียบดังกล่าวจึงเป็นการสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากไทยมีการส่งออกสินค้าดังกล่าวไปประเทศเพื่อนบ้าน

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดด้านศุลกากรที่ผู้ส่งหรือนำสินค้ามาตรฐานข้าวขาวออกราชอาณาจักรต้องแสดงใบรับรองมาตรฐานสินค้า พ.ศ.2555 โดยกำหนดให้การส่งออกข้าวขาวออกทางด่านศุลกากรกรุงเทพ ด่านศุลกากรแหลมฉบัง ด่านศุลกากรสุโขทัย และด่านศุลกากรปางดะเบซาร์ ต้องแสดงใบรับรองมาตรฐานสินค้าที่ออกโดยกรมการค้าต่างประเทศต่อเจ้าพนักงานศุลกากร และผู้ส่งออกต้องจดทะเบียนเป็นผู้ทำการค้าข้าวออกซึ่งมาตรฐานสินค้าข้าวขาว (ยกเว้นกรณีการส่งข้าวขาวไปครั้งละไม่เกิน 20 กิโลกรัมจะไม่ต้องจดทะเบียน) ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้การส่งออกข้าวขาวไปประเทศมาเลเซียทางชายแดน และส่งสินค้าผ่านแดนไปมาเลเซียโดยออกทางด่านสุโขทัย และด่านปางดะเบซาร์ ต้องจดทะเบียนผู้ส่งออกข้าว และต้องขอใบรับรองมาตรฐานข้าวขาว (Automatic Licensing) ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงสร้างข้อจำกัดต่อเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากไทยมีการส่งออกข้าวขาวไปยังประเทศมาเลเซีย

น้ำตาล

พระราชกฤษฎีกาควบคุมการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าบางอย่าง ฉบับที่ 6 พ.ศ.2496 (น้ำตาล) โดยกำหนดให้น้ำตาลที่ได้จากอ้อยหรือหัวบีท และซูโครสที่บริสุทธิ์ทางเคมี เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมภายในประเทศ โดยผู้นำเข้าน้ำตาลจะต้องขออนุญาตจากกรมการค้าต่างประเทศ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้น้ำตาลเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) นอกจากนี้ เนื่องจากน้ำตาลเป็นหนึ่งในรายการสินค้าเกษตรที่ไทยผูกพันเปิดตลาดโควตานำเข้าเพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) ซึ่งจะเปิดให้นำเข้าเฉพาะบางช่วง โดยนิติบุคคลที่นำเข้ามีสิทธิขอรับจัดสรรปริมาณการนำเข้าภายใต้โควตาจะต้องยื่นคำร้องต่อกรมการค้าต่างประเทศ และเมื่อได้จัดสรรแล้ว กรมฯ จะออกหนังสือรับรองการได้รับสิทธิในการชำระภาษีในโควตาตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้ WTO ซึ่งกรณีที่นิติบุคคลผู้นำเข้า ได้รับหนังสือรับรองฯ แล้ว จะไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือชำระค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้าอีก เนื่องจากเป็นผู้ได้รับสิทธิจัดสรรตามโควตานำเข้า จากการศึกษาสถิติการนำเข้าน้ำตาลที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยมีมูลค่านำเข้าน้ำตาลจำนวนไม่มาก โดยแหล่งใหญ่ที่นำเข้า ได้แก่ สหรัฐอเมริกา เบลเยียม และญี่ปุ่น โดยไม่มีการนำเข้าน้ำตาลจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบการขอใบอนุญาตนำเข้าฯ จึงไม่เป็นข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ชา

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 28 พ.ศ.2505 (ชา) โดยกำหนดผู้นำเข้าชาใบ (ชาเขียว) และชาผง (ชาดำ) ต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ เพื่อคุ้มครองการผลิตภายในประเทศ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้ชาเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) นอกจากนี้ เนื่องจากชาเป็นหนึ่งในรายการสินค้าเกษตรที่ไทยผูกพันเปิดตลาดโควตานำเข้าเพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) โดยในช่วงปี 2558 – 2560 ไทยผูกพันเปิดตลาดนำเข้าชาไม่เกินปีละ 625 เมตริกตัน โดยจำแนกเป็นชาใบ ร้อยละ 30 ของปริมาณรวม ซึ่งเป็นปริมาณไม่เกิน 187.50 เมตริกตัน และชาผง ร้อยละ 70 ของปริมาณรวม ซึ่งมีปริมาณไม่เกิน 438.50 เมตริกตัน โดยนิติบุคคลที่นำเข้ามีสิทธิขอรับจัดสรรปริมาณการนำเข้าภายใต้โควตาจะต้องยื่นคำร้องต่อกรมการค้าต่างประเทศ และเมื่อได้จัดสรรแล้ว กรมฯ จะออกหนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิในการชำระภาษีในโควตามตามพันธกรณีตามความตกลงเกษตรภายใต้ WTO ซึ่งกรณีที่นิติบุคคลผู้นำเข้าฯ ได้รับหนังสือรับรองฯ แล้ว จะไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือชำระค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้าอีก เนื่องจากเป็นผู้ได้รับสิทธิจัดสรรตามโควตานำเข้า การศึกษาสถิติการนำเข้าชา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าชาส่วนใหญ่จากจีน อินโดนีเซีย ญี่ปุ่น ศรีลังกา เวียดนาม สิงคโปร์ และเมียนมา โดยในปี 2557 มีการนำเข้าชาจากเมียนมามูลค่า 14 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนนำเข้าร้อยละ 3 ดังนั้น กฎระเบียบการขอใบอนุญาตนำเข้าฯ จึงเป็นการสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากไทยมีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวจากประเทศเพื่อนบ้าน

พริกไทย

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 28 พ.ศ.2505 (พริกไทย) โดยกำหนดผู้นำเข้าพริกไทยทุกชนิดที่เป็นเม็ด บด หรือป่น ต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ เพื่อคุ้มครองเกษตรกรผู้เพาะปลูกพริกไทยภายในประเทศ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้พริกไทยเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) นอกจากนี้ เนื่องจากพริกไทยเป็นหนึ่งในรายการสินค้าเกษตรที่ไทยผูกพันเปิดตลาดโควตานำเข้าเพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) โดยในช่วงปี 2558 – 2560 ไทยผูกพันเปิดตลาดนำเข้าพริกไทยภายใต้ WTO ไว้ปีละ 45 เมตริกตัน โดยนิติบุคคลที่นำเข้ามีสิทธิขอรับจัดสรรปริมาณการนำเข้าภายใต้โควตาจะต้องยื่นคำร้องต่อกรมการค้าต่างประเทศ และเมื่อได้จัดสรรแล้ว กรมฯ จะออกหนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิในการชำระภาษีในโควตามตามพันธกรณีตามความตกลงเกษตรภายใต้ WTO ซึ่งกรณีที่นิติบุคคลผู้นำเข้าฯ ได้รับหนังสือรับรองฯ แล้ว จะไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือชำระค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้าอีก เนื่องจากเป็นผู้ได้รับสิทธิจัดสรรตามโควตานำเข้า จากการศึกษาสถิติการนำเข้าพริกไทย พบว่า ประเทศไทยนำเข้าพริกไทยกว่า

ร้อยละ 90 ของการนำเข้าจากเวียดนาม และมาเลเซีย ดังนั้น กฎระเบียบการขอใบอนุญาตนำเข้า จึงเป็นการสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากไทยมีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวจากประเทศเพื่อนบ้าน

น้ำมันมะพร้าว

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 78 พ.ศ.2518 (น้ำมันมะพร้าว) โดยกำหนดให้น้ำมันมะพร้าวทุกชนิดทั้งดิบและบริสุทธิ์ เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองเกษตรกรและการผลิตภายในประเทศ โดยกรมการค้าต่างประเทศจะอนุญาตให้นำเข้ามาได้ตามความเหมาะสมของสถานการณ์การผลิตและการค้า ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้น้ำมันมะพร้าวเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing)

นอกจากนี้ เนื่องจากน้ำมันมะพร้าวเป็นหนึ่งในรายการสินค้าเกษตรที่ไทยผูกพันเปิดตลาดโควตานำเข้าเพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) ซึ่งจะเปิดให้นำเข้าเฉพาะบางช่วง โดยนิติบุคคลที่นำเข้ามีสิทธิขอรับจัดสรรปริมาณการนำเข้าภายใต้โควตาจะต้องยื่นคำร้องต่อกรมการค้าต่างประเทศ และเมื่อได้จัดสรรแล้ว กรมฯ จะออกหนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิในการชำระภาษีในโควตาตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้ WTO ซึ่งกรณีที่นิติบุคคลผู้นำเข้าได้รับหนังสือรับรองฯ แล้ว จะไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือชำระค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้าอีก เนื่องจากเป็นผู้ได้รับสิทธิจัดสรรตามโควตานำเข้า จากการศึกษาสถิติการนำเข้าน้ำมันมะพร้าวที่ผ่านมาพบว่า ไทยนำเข้าน้ำมันมะพร้าวร้อยละ 99 จากประเทศอินโดนีเซีย โดยไทยไม่มีการนำเข้าน้ำมันมะพร้าวจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบการขอใบอนุญาตนำเข้า จึงไม่เป็นการสร้างข้อจำกัดการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ปอแก้วและปอกระเจา

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องการกำหนดมาตรการจัดระเบียบในการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 2 พ.ศ.2522 (ปอแก้วและปอกระเจา) โดยกำหนดผู้ที่นำเข้าปอแก้วและปอกระเจาจะต้องปฏิบัติตามนี้ (1) อนุญาตให้นำเข้ามาได้เฉพาะโรงงานที่ใช้ปอแก้วหรือปอกระเจาเป็นวัตถุดิบในการผลิตสินค้า (2) ให้นำเข้าปอแก้วและปอกระเจาเข้ามาเฉพาะในกิจการตนเองเท่านั้นและต้องนำเข้าในปริมาณที่เหมาะสมกับภาวะการผลิตและความต้องการภายในประเทศเป็นระยะไป โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยให้ชาวไร่ปอสามารถขายผลผลิตปอได้ในราคาที่เหมาะสม ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้การนำเข้าปอแก้วและปอกระเจา เป็นสินค้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดการนำเข้า (Automatic Licensing) โดยจากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยไม่มีการนำเข้าปอแก้วและปอกระเจาจาก

ต่างประเทศมาหลายปีแล้ว ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากไทยไม่มีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวจากประเทศเพื่อนบ้าน

กระเทียม

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 6 พ.ศ.2523 (กระเทียมสดและแห้ง) โดยกำหนดให้กระเทียมทั้งสดและแห้งเป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ส่งผลให้กระเทียมเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) โดยจากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้ากระเทียมจากเกือบทั้งหมดมาจากจีน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัจจุบัน มีการขนส่งกระเทียมจากจีนตอนใต้เข้ามายังไทยโดยผ่านการขนส่งทางเรือที่ล่องมาตามลำน้ำโขง และผ่านการขนส่งทางถนนที่เชื่อมจากจีนตอนใต้ ผ่าน สปป.ลาว เข้ามายังไทย โดยกระทรวงพาณิชย์อนุญาตให้แสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิด Form E จากประเทศจีนได้โดยไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและจีนตอนใต้ โดยผู้นำเข้าไปในไทยต้องแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิด Form E ขณะนำเข้าต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร

กาแฟ

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการส่งออกสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักร ฉบับที่ 12 พ.ศ.2524 (กาแฟ) โดยกำหนดให้ผลกาแฟ กาแฟเมล็ด กาแฟเกล็ด กาแฟผง เป็น (1) สินค้าที่ต้องขออนุญาตส่งออกไปต่างประเทศจากกรมการค้าต่างประเทศ (2) สินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าหรือหนังสือรับรองตามข้อบังคับขององค์การกาแฟระหว่างประเทศในการส่งออกไปต่างประเทศ (3) ให้มีการจัดสรรปริมาณโควตาการส่งออกกาแฟไปต่างประเทศให้สอดคล้องกับโควตาการส่งออกที่ประเทศไทยได้รับจัดสรรจากองค์การกาแฟระหว่างประเทศ ส่งผลให้กาแฟเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตส่งออก (Non Automatic Licensing) โดยจากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา ในปี 2557 ไทยมีการส่งออกกาแฟไปประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชาปีละ 16 ล้านบาท และเมียนมาปีละ 1.2 ล้านบาท ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากผู้ส่งออกไทยต้องต้องมีภาระในการขอใบอนุญาตการส่งออกจากกรมการค้าต่างประเทศ และดำเนินการขอให้มีการจัดสรรปริมาณการส่งออกตามโควตาที่ประเทศไทยได้รับจากองค์การกาแฟระหว่างประเทศ

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำเข้าสินค้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 25 พ.ศ.2525 (กาแฟ) โดยกำหนดให้กาแฟ ได้แก่ ผลกาแฟ เมล็ดกาแฟ เป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าหรือหนังสือรับรองอื่นตามข้อบังคับขององค์การกาแฟระหว่างประเทศในการนำเข้า ส่งผลให้กาแฟเป็น

สินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) นอกจากนี้ เนื่องจากผลิตภัณฑ์กาแฟเป็นหนึ่งในรายการสินค้าเกษตรที่ไทยผูกพันเปิดตลาดโควตานำเข้าเพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) โดยในช่วงปี 2558 – 2560 ไทยผูกพันเปิดตลาดนำเข้าผลิตภัณฑ์กาแฟภายใต้ WTO ไว้ปีละ 134 เมตริกตัน โดยนิติบุคคลที่นำเข้ามีสิทธิขอรับจัดสรรปริมาณการนำเข้าภายใต้โควตาจะต้องยื่นคำร้องต่อกรมการค้าต่างประเทศ และเมื่อได้จัดสรรแล้ว กรมฯ จะออกหนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิในการชำระภาษีในโควตาตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้ WTO ซึ่งกรณีที่นิติบุคคลผู้นำเข้าฯ ได้รับหนังสือรับรองฯ แล้ว จะไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือชำระค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้าอีก เนื่องจากเป็นผู้ได้รับสิทธิจัดสรรตามโควตานำเข้า จากการศึกษาสถิติการนำเข้า พบว่า ประเทศไทยนำเข้ากาแฟร้อยละ 98 มาจากประเทศเวียดนาม อินโดนีเซีย สเปน ลาว สหรัฐอเมริกา อิตาลี และมาเลเซีย ดังนั้น **กฎระเบียบการขอใบอนุญาตนำเข้าฯ จึงเป็นการสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน** เนื่องจากไทยนำเข้ากาแฟจากเวียดนาม ลาว และมาเลเซีย ประกอบกับปัจจุบันได้มีธุรกิจแปรรูปกาแฟและร้านกาแฟบางส่วนนำเข้ากาแฟจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เวียดนาม และลาว เนื่องจากมีรสชาติเข้มข้น และราคาถูกกว่ากาแฟไทย ส่งผลให้ผู้นำเข้าไทยต้องมีการขอหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าหรือหนังสือรับรองตามข้อบังคับองค์การกาแฟระหว่างประเทศ

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้การส่งออกกาแฟไปนอกราชอาณาจักร พ.ศ.2551 โดยกำหนดให้กาแฟ ได้แก่ ผลกาแฟ เมล็ดกาแฟคั่ว/บด หัวเชื้อกาแฟ เป็นสินค้าที่ต้อง (1) ขอใบอนุญาตส่งออกจากกรมการค้าต่างประเทศ และ (2) ขอหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าตามข้อบังคับขององค์การกาแฟระหว่างประเทศ (International Coffee Organization - ICO) ซึ่งออกโดยกรมการค้าต่างประเทศ ส่งผลให้กาแฟเป็น**สินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตส่งออก (Non Automatic Licensing)** โดยจากการศึกษาสถิติการส่งออกที่ผ่านมา พบว่า ในปี 2557 ประเทศไทยส่งออกกาแฟไปตลาดเพื่อนบ้านที่สำคัญ ได้แก่ กัมพูชาปีละ 16 ล้านบาท เมียนมาปีละ 1.2 ล้านบาท ดังนั้น **กฎระเบียบนี้จึงจัดว่าเป็นกฎระเบียบที่สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน** เนื่องจากไทยมีการส่งออกสินค้าดังกล่าวไปประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งมีธุรกิจร้านกาแฟแฟรนไชส์ของไทย เช่น Amazon และ Black Canyon ไปจัดตั้งในประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา สเปน ลาว และเวียดนาม ซึ่งต้องส่งออกเมล็ดกาแฟคั่วและบดจากไทยไป ทำให้ผู้ส่งออกกาแฟจากไทยมีการระดมต้นทุนค่าใช้จ่ายและเวลาในการขอใบอนุญาตส่งออก และขอหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าตามข้อกำหนด ICO

ลำไยแห้ง

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 15 พ.ศ.2525 (ลำไยแห้ง) โดยกำหนดให้ผู้นำเข้าลำไยแห้งจะต้องขออนุญาตจากกรมการค้าต่างประเทศ โดยมี

วัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือเกษตรกรผู้ปลูกลำไยภายในประเทศให้สามารถจำหน่ายลำไยได้ในราคาที่เหมาะสม ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้ลำไยแห้งเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing)

นอกจากนี้ เนื่องจากลำไยแห้งเป็นหนึ่งในรายการสินค้าเกษตรที่ไทยผูกพันเปิดตลาดโควตานำเข้าเพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) โดยในช่วงปี 2558 – 2560 ไทยผูกพันเปิดตลาดนำเข้าลำไยแห้งภายใต้ WTO ไว้ปีละ 8 เมตริกตัน โดยนิติบุคคลที่นำเข้ามีสิทธิขอรับจัดสรรปริมาณการนำเข้าภายใต้โควตาจะต้องยื่นคำร้องต่อกรมการค้าต่างประเทศ และเมื่อได้จัดสรรแล้ว กรมฯ จะออกหนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิในการชำระภาษีในโควตาตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้ WTO ซึ่งกรณีที่นิติบุคคลผู้นำเข้าฯ ได้รับหนังสือรับรองฯ แล้ว จะไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือชำระค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้าอีก เนื่องจากเป็นผู้ได้รับสิทธิจัดสรรตามโควตานำเข้า จากการศึกษาสถิติการนำเข้าลำไยแห้งที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยไม่มีการนำเข้าลำไยแห้งจากต่างประเทศ ดังนั้น กฎระเบียบการขอใบอนุญาตนำเข้าฯ นี้จึงไม่สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากไทยไม่มีการนำเข้าลำไยแห้งจากประเทศเพื่อนบ้าน

ลำไยสด

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการส่งสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักร ฉบับที่ 92 พ.ศ.2542 มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการส่งออกลำไยสด โดยกำหนดให้ (1) ผู้ส่งออกลำไยสดจะต้องเป็นผู้ที่ได้จดทะเบียนเป็นผู้ส่งออกลำไยไว้กับกรมวิชาการเกษตร ตามเงื่อนไขที่กรมวิชาการเกษตรกำหนด โดยกรมวิชาการเกษตรจะแจ้งบัญชีรายชื่อและหมายเลขทะเบียนผู้ส่งออกลำไยสดให้กรมศุลกากรทราบเพื่อประกอบการส่งออก ซึ่งในปี 2557 มีผู้ส่งออกลำไยสดขึ้นทะเบียนไว้กับกรมวิชาการเกษตร 429 ราย ส่วนใหญ่อยู่ในเขตภาคเหนือตอนบน ภาคตะวันออก และส่วนกลาง (2) ผู้ส่งออกต้องติดป้ายหรือฉลากหรือประทับข้อความระบุเป็นภาษาอังกฤษให้ชัดเจนที่ภาชนะบรรจุ ได้แก่ ชื่อและหมายเลขทะเบียนผู้ส่งออก ชื่อพืชและพันธุ์ ชันและน้ำหนักสินค้า ประเทศผู้ผลิต (3) ให้ผู้ส่งออกรายงานการส่งลำไยสดต่อกรมวิชาการเกษตร ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้ลำไยสดเป็นสินค้าที่ต้องขึ้นทะเบียนในการนำเข้า (Automatic Licensing) โดยจากการศึกษาสถิติการส่งออกลำไยสดที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยส่งออกลำไยสดไปประเทศเวียดนามและจีนคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 90 ของมูลค่าส่งออก และประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมียนมา 208 ล้านบาท มาเลเซีย 11 ล้านบาท สปป.ลาว 2.8 ล้านบาท ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงเป็นการสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากไทยมีการส่งออกลำไยสดไปประเทศเพื่อนบ้าน

นมผงขาดมันเนย

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 27 พ.ศ.2526 (ทางนมผง) โดยกำหนดให้นมผงขาดมันเนย (ทางนมผง) เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ โดย (1) ผู้นำเข้าต้องแสดงวัตถุประสงค์ในการนำเข้ามาอย่างแน่ชัด (2) กรณีนำเข้ามาเป็นวัตถุดิบในการผลิตนํ้านมหรือผลิตภัณฑ์นมพร้อมดื่ม จะอนุญาตให้นำเข้าได้ตามสัดส่วนการรับซื้อนํ้านมดิบภายในประเทศที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์กำหนด โดยต้องแสดงหนังสือรับรองการซื้อนํ้านมดิบภายในประเทศจากองค์การส่งเสริมกิจการโคนมแห่งประเทศไทย (อสมท.) หรือกรมส่งเสริมสหกรณ์ฯ (3) กรณีมีหนังสือรับรองจาก อสมท. ว่าเป็นการนำเข้ามาที่มีใช้เพื่อผลิตผลิตภัณฑ์นํ้านมพร้อมดื่ม จะอนุญาตให้นำเข้ามาได้โดยไม่จำกัดปริมาณและไม่ต้องซื้อนํ้านมดิบภายในประเทศ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้ทางนมผงเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์นมและยกระดับรายได้เกษตรกรผู้เลี้ยงโคนมในประเทศไทย โดยจากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าทางนมผงส่วนใหญ่จากนิวซีแลนด์ ออสเตรเลีย ยุโรป และสหรัฐอเมริกา โดยไม่มีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

นํ้านมดิบและเครื่องตีประเภทนมปรุงแต่ง

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 39 พ.ศ.2527 (นํ้านมดิบและเครื่องตีประเภทนมปรุงแต่ง) เพื่อส่งเสริมการผลิตและคุ้มครองเกษตรกรผู้เลี้ยงโคนมภายในประเทศ โดยกำหนดให้นมสดชนิดที่มีได้ทำอย่างข้น รวมถึงเครื่องตีประเภทนมปรุงแต่ง เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้นํ้านมดิบและเครื่องตีประเภทนมปรุงแต่งเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) เพื่อคุ้มครองเกษตรกรผู้เลี้ยงโคนมภายในประเทศ จากการศึกษาศิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้านํ้านมดิบและเครื่องตีประเภทนมปรุงแต่งส่วนใหญ่จากออสเตรเลีย สวิตเซอร์แลนด์ และยุโรป โดยไม่มีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

นํ้ามันถั่วเหลือง

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 57 พ.ศ.2531 (นํ้ามันถั่วเหลือง) โดยกำหนดให้นํ้ามันถั่วเหลืองจะทำให้บริสุทธิ์หรือไม่ก็ตาม แต่ต้องไม่ดัดแปลงทางเคมี เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองการผลิตภายในประเทศ โดยกรมการค้าต่างประเทศ

จะอนุญาตให้นำเข้ามาได้ตามความเหมาะสมของสถานการณ์ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้น้ำมันถั่วเหลืองเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) โดยผู้นำเข้าต้องเป็นองค์การคลังสินค้า หรือโรงงานอุตสาหกรรมที่ใช้ไขมันถั่วเหลืองเป็นวัตถุดิบในการผลิตสินค้า

นอกจากนี้ เนื่องจากไขมันถั่วเหลืองเป็นหนึ่งในรายการสินค้าเกษตรที่ไทยผูกพันเปิดตลาดโควตานำเข้าเพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) ซึ่งจะเปิดให้นำเข้าเฉพาะบางช่วง โดยนิติบุคคลที่นำเข้ามีสิทธิขอรับจัดสรรปริมาณการนำเข้าภายใต้โควตาจะต้องยื่นคำร้องต่อกรมการค้าต่างประเทศ และเมื่อได้จัดสรรแล้ว กรมฯ จะออกหนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิในการชำระภาษีในโควตาตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้ WTO ซึ่งกรณีที่นิติบุคคลผู้นำเข้าฯ ได้รับหนังสือรับรองฯ แล้ว จะไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือชำระค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้าอีก เนื่องจากเป็นผู้ได้รับสิทธิจัดสรรตามโควตานำเข้า จากการศึกษาสถิติการนำเข้าไขมันถั่วเหลืองที่ผ่านมาพบว่า ในปี 2557 ประเทศไทยมีมูลค่านำเข้าไขมันถั่วเหลืองร้อยละ 99 จากประเทศมาเลเซีย คิดเป็นมูลค่า 282 ล้านบาท ดังนั้น กฎระเบียบการขอใบอนุญาตนำเข้าฯ จึงเป็นการสร้างข้อจำกัดการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากมีมูลค่าการนำเข้าสูงมากจากมาเลเซีย

หอมหัวใหญ่

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 63 พ.ศ.2532 (หอมหัวใหญ่) เพื่อส่งเสริมการผลิตและคุ้มครองเกษตรกรผู้เพาะปลูกหอมหัวใหญ่ภายในประเทศ โดยกำหนดให้หอมหัวใหญ่เป็นสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้หอมหัวใหญ่เป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าหอมหัวใหญ่จากจีน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัจจุบัน มีการขนส่งหอมหัวใหญ่จากจีนตอนใต้เข้ามายังไทยโดยผ่านการขนส่งทางเรือที่ลงมาตามลำน้ำโขง และผ่านการขนส่งทางถนนที่เชื่อมจากจีนตอนใต้ ผ่าน สปป.ลาว เข้ามายังไทย โดยกระทรวงพาณิชย์อนุญาตให้แสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิด Form E จากประเทศจีนได้ โดยไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่สร้างข้อจำกัดการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

น้ำมันปาล์มและน้ำมันเนื้อในเมล็ดปาล์ม

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 69 พ.ศ.2532 (น้ำมันปาล์มและน้ำมันเนื้อในเมล็ดปาล์ม) โดยกำหนดให้น้ำมันปาล์มและน้ำมันเนื้อในเมล็ดปาล์ม จะทำให้บริสุทธิ์หรือไม่ก็ตาม แต่ต้องไม่ตัดแปลงทางเคมี เป็นสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองการผลิต

ภายในประเทศ โดยกรมการค้าต่างประเทศจะอนุญาตให้นำเข้ามาได้ตามความเหมาะสมของสถานการณ์ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้น้ำมันปาล์มและน้ำมันเนื้อในเมล็ดปาล์มเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) โดยผู้นำเข้าต้องขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้ากับกรมการค้าต่างประเทศ และเป็นโรงงานสกัดหรือโรงกลั่นน้ำมันปาล์มหรือน้ำมันเนื้อในเมล็ดปาล์ม หรือนิติบุคคลที่มีประวัติประกอบการค้าน้ำมันปาล์มหรือน้ำมันเนื้อในเมล็ดปาล์ม

นอกจากนี้ เนื่องจากน้ำมันปาล์มเป็นหนึ่งในรายการสินค้าเกษตรที่ไทยผูกพันเปิดตลาดโควตานำเข้าเพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) ซึ่งจะเปิดให้นำเข้าเฉพาะบางช่วง โดยนิติบุคคลที่นำเข้ามีสิทธิขอรับจัดสรรปริมาณการนำเข้าภายใต้โควตาจะต้องยื่นคำร้องต่อกรมการค้าต่างประเทศ และเมื่อได้จัดสรรแล้ว กรมฯ จะออกหนังสือรับรองการได้รับสิทธิในการชำระภาษีในโควตามตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้ WTO ซึ่งกรณีที่นิติบุคคลผู้นำเข้าฯ ได้รับหนังสือรับรองฯ แล้ว จะไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือชำระค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้าอีก เนื่องจากเป็นผู้ได้รับสิทธิจัดสรรตามโควตานำเข้า จากการศึกษาสถิติการนำเข้าน้ำมันปาล์มฯ ที่ผ่านมาพบว่า ประเทศไทยมีมูลค่านำเข้าน้ำมันปาล์มเกือบทั้งหมดจากอินโดนีเซีย และมาเลเซีย ดังนั้น กฎระเบียบการขอใบอนุญาตนำเข้าฯ จึงเป็นการสร้างข้อจำกัดการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากมีมูลค่าการนำเข้าสูงมากจากมาเลเซีย อีกทั้งมีการขนส่งน้ำมันปาล์มผ่านแดนจากไทยไปจำหน่ายยังเมียนมา

หอมหัวใหญ่

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 63 พ.ศ.2532 (หอมหัวใหญ่) เพื่อส่งเสริมการผลิตและคุ้มครองเกษตรกรผู้เพาะปลูกหอมหัวใหญ่ภายในประเทศ โดยกำหนดให้หอมหัวใหญ่เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้หอมหัวใหญ่เป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าหอมหัวใหญ่จากจีน อย่างไรก็ตาม เนื่องจากปัจจุบัน มีการขนส่งหอมหัวใหญ่จากจีนตอนใต้เข้ามายังไทยโดยผ่านการขนส่งทางเรือที่ล่องมาตามลำน้ำโขง และผ่านการขนส่งทางถนนที่เชื่อมจากจีนตอนใต้ ผ่าน สปป.ลาว เข้ามายังไทย โดยกระทรวงพาณิชย์อนุญาตให้แสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิด Form E จากประเทศจีนได้ โดยไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและจีนตอนใต้ โดยผู้นำเข้าในประเทศไทยต้องแสดงหนังสือรับถิ่นกำเนิด Form E ขณะนำเข้าต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร

หัวมันฝรั่ง

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 49 พ.ศ.2530 (หัวมันฝรั่ง) เพื่อส่งเสริมการผลิตและคุ้มครองเกษตรกร โดยกำหนดให้หัวมันฝรั่ง มันฝรั่งสดหรือแช่เย็น เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้หัวมันฝรั่งเป็น **สินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing)** จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้ามันฝรั่งจากสหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย แคนาดา เยอรมนี และจีน อย่างไรก็ตาม ในส่วนของการค้ากับจีน กระทรวงพาณิชย์อนุญาตให้แสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิด Form E จากประเทศจีนได้ โดยไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ดังนั้น **กฎระเบียบนี้จึงไม่สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและจีนตอนใต้** โดยผู้นำเข้าในประเทศไทยต้องแสดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิด Form E ขณะนำเข้าต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร

เมล็ดถั่วเหลือง

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 68 พ.ศ.2532 (เมล็ดถั่วเหลือง) โดยกำหนดให้ผู้นำเข้าเมล็ดถั่วเหลืองทั้งใช้บริโภคหรือใช้ทำพันธุ์จะต้องขออนุญาตจากกรมการค้าต่างประเทศ (สำหรับเมล็ดถั่วเหลืองที่ใช้สำหรับทำพันธุ์ ผู้ขออนุญาตจะต้องแสดงเอกสารใบอนุญาตนำเข้าซึ่งเมล็ดพันธุ์ควบคุมเพื่อการค้า ซึ่งออกโดยกรมวิชาการเกษตร มาแสดงต่อกรมการค้าต่างประเทศ จึงจะพิจารณาออกใบอนุญาตนำเข้าให้) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองเกษตรกรผู้เพาะปลูกถั่วเหลืองภายในประเทศ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้**เมล็ดถั่วเหลืองเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing)**

นอกจากนี้ เนื่องจากเมล็ดถั่วเหลืองเป็นหนึ่งในรายการสินค้าเกษตรที่ไทยผูกพันเปิดตลาดโควตานำเข้าเพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) โดยนิติบุคคลที่นำเข้ามีสิทธิขอรับจัดสรรปริมาณการนำเข้าภายใต้โควตาจะต้องยื่นคำร้องต่อกรมการค้าต่างประเทศ และเมื่อได้จัดสรรแล้ว กรมฯ จะออกหนังสือรับรองการได้รับสิทธิในการชำระภาษีในโควตาตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้ WTO ซึ่งกรณีที่นิติบุคคลผู้นำเข้าฯ ได้รับหนังสือรับรองฯ แล้ว จะไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือชำระค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้าอีก เนื่องจากเป็นผู้ได้รับสิทธิจัดสรรตามโควตานำเข้า จากการศึกษาสถิติการนำเข้าเมล็ดถั่วเหลืองที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าเมล็ดถั่วเหลืองเกือบทั้งหมดจากบราซิล สหรัฐอเมริกา อาร์เจนตินา แคนาดา โดยในปี 2557 มีการนำเข้าจากกัมพูชาคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1 หรือเทียบเป็นมูลค่า คือ 350 ล้านบาท และนำเข้าจากเมียนมา 1.6 ล้านบาท ดังนั้น **กฎระเบียบการขอใบอนุญาตนำเข้าฯ จึงเป็นการสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน**

มะพร้าว

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 67 พ.ศ.2532 (มะพร้าว) กำหนดให้มะพร้าว (ทั้งลูกหรือปอกเปลือก) และเนื้อมะพร้าว (สดและแห้ง) เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้มะพร้าวและเนื้อมะพร้าวเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) เพื่อคุ้มครองเกษตรกรผู้เพาะปลูกมะพร้าวภายในประเทศ จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้ามะพร้าวและเนื้อมะพร้าวส่วนใหญ่จากอินโดนีเซีย ศรีลังกา และจีน โดยไม่มีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้นกฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำเมล็ดถั่วเหลือง มะพร้าว เนื้อมะพร้าวแห้ง และน้ำมันมะพร้าวเข้ามาในราชอาณาจักรตามความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน พ.ศ.2553 โดยกำหนดให้ (1) การนำเข้าเมล็ดถั่วเหลือง (พิกัดอัตราศุลกากร 1201.00.10 และ 1201.00.90) มะพร้าว (พิกัดฯ 0801.11.00 และ 0801.19.00) เนื้อมะพร้าวแห้ง (พิกัด 1203.00.00) น้ำมันมะพร้าว (พิกัดฯ 1513.11.00, 1513.19.10, 1513.19.20, 1513.19.90) ต้องมีเอกสารต่างๆ เพื่อแสดงต่อเจ้าหน้าที่กรมศุลกากร (1) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form D) (2) หนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิในการยกเว้นภาษีที่ออกโดยกรมการค้าต่างประเทศ (3) หนังสือรับรองว่าสินค้านำเข้าเป็นสินค้าที่ปลอดภัยต่อชีวิตหรือสุขภาพที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจออกหนังสือของประเทศผู้ส่งออก (4) ต้องนำเข้าทางด่านศุลกากรที่มีด่านตรวจพืชและด่านอาหารและยา หรือทั้งสองด่าน แล้วแต่กรณี ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้มะพร้าว เนื้อมะพร้าวแห้ง และน้ำมันมะพร้าว เป็นสินค้าที่ต้องตามข้อกำหนดการนำเข้า (Automatic Licensing) ที่ยังคงมีการระบุด่านนำเข้าเฉพาะที่มีเจ้าหน้าที่ตรวจพืช หรือด่านอาหารและยา อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยไม่มีการนำเข้ามะพร้าว เนื้อมะพร้าวแห้ง และน้ำมันมะพร้าวจากประเทศเพื่อนบ้าน กฎระเบียบนี้จึงไม่สร้างข้อจำกัดต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน

กากถั่วเหลือง

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 74 พ.ศ.2533 (กากถั่วเหลือง) โดยกำหนดให้กากถั่วเหลืองที่ได้จากการสกัดน้ำมัน เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาระดับราคาวัตถุดิบอาหารสัตว์ในประเทศ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้กากถั่วเหลืองเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing)

นอกจากนี้ เนื่องจากกากถั่วเหลืองเป็นหนึ่งในรายการสินค้าเกษตรที่ไทยผูกพันเปิดตลาดโควตานำเข้าเพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงการค้าโลก (WTO) ซึ่งจะเปิดให้นำเข้าเฉพาะบางช่วง โดยนิติบุคคลที่นำเข้ามีสิทธิขอรับจัดสรรปริมาณการนำเข้าภายใต้โควตาจะต้องยื่นคำ

ร้องต่อกรรมการค้าต่างประเทศ และเมื่อได้จัดสรรแล้ว กรมฯ จะออกหนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิในการชำระภาษีในโควตาตามพันธกรณีตามความตกลงเกษตรภายใต้ WTO ซึ่งกรณีนี้นิติบุคคลผู้นำเข้าจะได้รับหนังสือรับรองฯ แล้ว จะไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือชำระค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้าอีก เนื่องจากเป็นผู้ได้รับสิทธิจัดสรรตามโควตานำเข้า จากการศึกษาสถิติการนำเข้ากากถั่วเหลืองที่ผ่านมาพบว่า ไทยนำเข้ากากถั่วเหลืองมากกว่าร้อยละ 90 จากอเมริกาเหนือและละตินอเมริกา โดยไม่มีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบการขอใบอนุญาตนำเข้า จึงไม่เป็นการสร้างข้อจำกัดการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 74 พ.ศ.2533 (ข้าวโพดที่ใช้เป็นวัตถุดิบอาหารสัตว์ กากถั่วเหลือง และปลาป่นเฉพาะชนิดโปรตีนต่ำกว่าร้อยละ 60) มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาระดับราคาวัตถุดิบอาหารสัตว์ภายในประเทศ โดยกำหนดผู้นำเข้าข้าวโพดที่ใช้เป็นวัตถุดิบอาหารสัตว์ จะต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรรมการค้าต่างประเทศ ซึ่งกรรมการค้าต่างประเทศจะพิจารณาตามสถานการณ์การผลิตและการค้าวัตถุดิบอาหารสัตว์ภายในประเทศที่ปรับเปลี่ยนไป ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้ข้าวโพดที่ใช้เป็นวัตถุดิบอาหารสัตว์ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) โดยจากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์มากกว่าร้อยละ 90 มาจากกัมพูชาและ สปป.ลาว ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงจัดว่าเป็นกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากผู้นำเข้าต้องมีการขอใบอนุญาตในการนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์จากประเทศเพื่อนบ้าน

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 111 พ.ศ.2539 (ข้าวโพดที่ใช้เป็นวัตถุดิบอาหารสัตว์) กำหนดให้ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ที่ผลิตและส่งออกจากประเทศสมาชิกองค์การการค้าโลก (WTO) ต้องมีหนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิชำระภาษีตามพันธกรณีความตกลงการเกษตรภายใต้ WTO โดยกำหนดผู้นำเข้าข้าวโพดที่ใช้เป็นวัตถุดิบอาหารสัตว์ จะต้องติดต่อกับกรรมการค้าต่างประเทศเพื่อขอหนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิชำระภาษีตามพันธกรณีความตกลงการเกษตรภายใต้ WTO ที่มีการกำหนดโควตานำเข้า เพื่อนำไปแสดงต่อกรมศุลกากรประกอบการนำเข้า ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้ข้าวโพดที่ใช้เป็นวัตถุดิบอาหารสัตว์ต้องมีการขอหนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิชำระภาษีตามพันธกรณีความตกลงการเกษตรภายใต้ WTO (Non Automatic Licensing) ซึ่งกรรมการค้าต่างประเทศจะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษเพื่อขอหนังสือรับรองฯ ในการนำเข้าข้าวโพดที่เป็นวัตถุดิบอาหาร โดยค่าธรรมเนียมพิเศษกรณีการนำเข้านอกโควตาภายใต้ WTO เสียในอัตรา 180 บาท/ตัน และนำเข้าจากประเทศที่ไม่ได้เป็นสมาชิก WTO เสียในอัตรา 1,000 บาท/ตัน ทั้งนี้ จากการศึกษามาตรานำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์มากกว่าร้อยละ 90 มาจากกัมพูชาและ สปป.

ลาว และส่วนที่เหลือนำเข้าจากเกาหลี เดนมาร์ก และชิลี ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงจัดว่าเป็นกฎระเบียบที่สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากผู้นำเข้าต้องมีภาระในการขอหนังสือรับรองฯ และเสียค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้า

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรตามโครงการความร่วมมือเกษตรแบบมีสัญญา กับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง ประจำปี พ.ศ.2556 โดยกำหนดโควตานำเข้าพืชเกษตรจาก สปป.ลาว กัมพูชา และเมียนมาตามโครงการความร่วมมือเกษตรแบบมีสัญญาภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) โดยกำหนดให้การนำเข้าสินค้าดังต่อไปนี้ต้องมีเอกสารต่างๆ เพื่อแสดงต่อเจ้าหน้าที่กรมศุลกากร (1) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form D) (2) หนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิในการยกเว้นภาษีที่ออกโดยกรมการค้าต่างประเทศ (3) หนังสือรับรองว่าสินค้าที่นำเข้าเป็นสินค้าที่ปลอดภัยต่อชีวิตหรือสุขภาพที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจออกหนังสือของประเทศผู้ส่งออก (4) ต้องนำเข้าทางด่านศุลกากรที่มีด่านตรวจพืชและด่านกักสัตว์ที่มีอำนาจของด่านดังกล่าวปฏิบัติหน้าที่ (5) กรณีผู้นำเข้าจะต้องเป็นผู้ที่ได้ขึ้นทะเบียนเป็นผู้เข้าร่วมโครงการ ACMECS ไว้กับกรมการค้าต่างประเทศ นำเข้าไม่เกินปริมาณโควตาและเวลาที่ได้รับจัดสรร²⁶ ตลอดจนต้องรายงานปริมาณการนำเข้า การใช้ การจำหน่าย การส่งออก และปริมาณสินค้าคงเหลือให้กรมการค้าต่างประเทศทราบ ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้การนำเข้าสินค้าเกษตรต่างๆ รวมถึงข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ตามโครงการความร่วมมือ ACMECS เป็นสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงเป็นการสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากไทยมีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวจากประเทศเพื่อนบ้านเฉพาะในช่วงเวลาที่กำหนด ตลอดจนต้องนำเข้าต้องนำเข้าเฉพาะด่านพรมแดนที่กำหนดเท่านั้น

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำข้าวโพดที่ใช้เป็นวัตถุดิบอาหารสัตว์เข้ามาในราชอาณาจักรตามความตกลงภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียนสำหรับปี 2558 ถึง 2560 พ.ศ.2557 โดยกำหนดให้ข้าวโพดที่ใช้เป็นวัตถุดิบอาหารสัตว์ (ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์) ตามพิกัดอัตราศุลกากร 1005.90.90 ซึ่งมีถิ่นกำเนิดและส่งออกตรงมาจากอาเซียนภายใต้ความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนเป็นสินค้าที่ต้องมีเอกสารต่างๆ เพื่อแสดงต่อเจ้าหน้าที่กรมศุลกากร (1) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form D) (2) หนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิในการยกเว้นภาษีที่ออกโดยกรมการค้าต่างประเทศ (3) หนังสือรับรองว่าสินค้าที่นำเข้าเป็นสินค้าที่ปลอดภัยต่อชีวิตหรือสุขภาพที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจออกหนังสือของประเทศผู้ส่งออก (4) กรณีผู้นำเข้าทั่วไปจะต้องนำเข้าระหว่างวันที่ 1 กุมภาพันธ์ ถึง 31 สิงหาคมของแต่ละปี (ในบางครั้งไทยประกาศให้นำเข้ามาได้เฉพาะตั้งแต่ 1 มีนาคม ถึง 31 สิงหาคม หรือ 1 มีนาคม ถึง 31 กรกฎาคม ขึ้นอยู่กับตรงกับช่วงที่ไทยมีผลผลิตข้าวโพดเลี้ยงสัตว์เพียงพอหรือไม่ เพื่อป้องกันผลกระทบต่อราคาผลผลิตข้าวโพดภายในประเทศ) และต้องปฏิบัติตามมาตรฐานควบคุมการนำเข้าตามกฎหมายควบคุมคุณภาพอาหารสัตว์

²⁶ โควตานำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ที่รัฐบาลจัดสรรตามโครงการ ACMECS มีโควตานำเข้า 200,000 ตัน นำเข้าได้ตั้งแต่ 29 สิงหาคม- 31 สิงหาคม 2556 ยกเว้นองค์การคลังสินค้าให้นำเข้าได้ตั้งแต่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2556

(5) ต้องนำเข้าทางด่านศุลกากรที่มีด่านตรวจพืชและด่านกักสัตว์ที่มีอำนาจของด่านดังกล่าวปฏิบัติหน้าที่ และ (6) ให้กำหนดอัตราค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ในอัตราสุทธิตันละ 0 บาท (ใช้เฉพาะปี 2558-2560 เท่านั้น) ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้การนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์เป็นสินค้าที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมพิเศษ (Non Automatic Licensing) โดยจากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าสินค้านี้มากกว่าร้อยละ 90 มาจากกัมพูชาและ สปป.ลาว ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงจัดว่าเป็นกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากไทยมีการนำเข้าสินค้านี้จากประเทศเพื่อนบ้านเฉพาะในช่วงเวลาที่กำหนด ตลอดจนต้องนำเข้าต้องนำเข้าเฉพาะด่านพรมแดนที่กำหนดเท่านั้น

ปลาป่น

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 74 พ.ศ.2533 (ข้าวโพดที่ใช้เป็นวัตถุดิบอาหารสัตว์ กากถั่วเหลือง และปลาป่นเฉพาะชนิดโปรตีนต่ำกว่าร้อยละ 60) มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาระดับราคาวัตถุดิบอาหารสัตว์ภายในประเทศ โดยกำหนดผู้นำเข้าปลาป่นชนิดโปรตีนต่ำกว่าร้อยละ 60 ซึ่งจะนำไปใช้ทำอาหารสัตว์ จะต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ซึ่งกรมการค้าต่างประเทศจะพิจารณาตามสถานการณ์การผลิตและการค้าวัตถุดิบอาหารสัตว์ภายในประเทศที่ปรับเปลี่ยนไป ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้ปลาป่นชนิดโปรตีนต่ำกว่าร้อยละ 60 ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาดังกล่าวที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าปลาป่นจากเปรู โดยไม่มีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

เส้นไหมดิบ

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ ฉบับที่ 111 พ.ศ.2533 (เส้นไหมดิบ) โดยกำหนดให้เส้นไหมดิบที่ยังไม่ตีเกลียวและเส้นไหมสำเร็จรูป เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมการผลิตเส้นไหมภายในประเทศ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้เส้นไหมดิบเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing)

นอกจากนี้ เนื่องจากเส้นไหมดิบเป็นหนึ่งในรายการสินค้าเกษตรที่ไทยผูกพันเปิดตลาดโควตานำเข้าเพื่อปฏิบัติตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้องค์การการค้าโลก (WTO) ซึ่งจะเปิดให้นำเข้าเฉพาะบางช่วง โดยนิติบุคคลที่นำเข้ามีสิทธิขอรับจัดสรรปริมาณการนำเข้าภายใต้โควตาจะต้องยื่นคำร้องต่อกรมการค้าต่างประเทศ และเมื่อได้จัดสรรแล้ว กรมฯ จะออกหนังสือรับรองการได้รับสิทธิในการชำระภาษีในโควตาตามพันธกรณีตามความตกลงการเกษตรภายใต้ WTO ซึ่งกรณีที่นิติบุคคลผู้นำเข้าฯ ได้รับหนังสือ

รับรองฯ แล้ว จะไม่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือชำระค่าธรรมเนียมพิเศษในการนำเข้าอีก เนื่องจากเป็นผู้ได้รับสิทธิจัดสรรตามโควตานำเข้า จากการศึกษาสถิติการนำเข้าเส้นไหมดิบที่ผ่านมา พบว่า ไทยนำเข้าเส้นไหมดิบทั้งหมดจากเวียดนาม และนำเข้าเส้นไหมสำเร็จรูปร้อยละ 90 จากจีนและเวียดนาม โดยไม่มีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบการขอใบอนุญาตนำเข้าฯ จึงไม่เป็นการสร้างข้อจำกัดการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ทุเรียนสด

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการส่งสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักร ฉบับที่ 91 พ.ศ.2542 มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการส่งออกทุเรียนสด โดยกำหนดให้ (1) ผู้ส่งออกทุเรียนสดจะต้องเป็นผู้ที่ได้จดทะเบียนเป็นผู้ส่งออกทุเรียนไว้กับกรมวิชาการเกษตร ตามเงื่อนไขที่กรมวิชาการเกษตรกำหนด โดยกรมวิชาการเกษตรจะแจ้งบัญชีรายชื่อและหมายเลขทะเบียนผู้ส่งออกทุเรียนสดให้กรมศุลกากรทราบเพื่อประกอบการส่งออก ซึ่งในปี 2557 มีผู้ส่งออกผลไม้สดขึ้นทะเบียนไว้กับกรมวิชาการเกษตร 444 ราย (2) ผู้ส่งออกต้องติดป้ายหรือฉลากหรือประทับข้อความระบุเป็นภาษาอังกฤษให้ชัดเจนที่ภาชนะบรรจุ ได้แก่ ชื่อและหมายเลขทะเบียนผู้ส่งออก ชื่อพืชและพันธุ์ ชันและน้ำหนักสินค้า ประเทศผู้ผลิต (3) ให้ผู้ส่งออกรายงานการส่งทุเรียนสดต่อกรมวิชาการเกษตร ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้ทุเรียนสดเป็นสินค้าที่ต้องขึ้นทะเบียนในการนำเข้า (Automatic Licensing) โดยจากการศึกษาสถิติการส่งออกทุเรียนสดที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยส่งออกทุเรียนสดไปฮ่องกง จีน ไต้หวัน อินโดนีเซีย และเวียดนาม และในปี 2557 มีการส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เมียนมา 5 ล้านบาท สปป.ลาว 1.9 ล้านบาท มาเลเซีย 0.6 ล้านบาท ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงเป็นการสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากไทยมีการส่งออกทุเรียนสดไปประเทศเพื่อนบ้าน

มันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการส่งสินค้าออกไปนอกราชอาณาจักร ฉบับที่ 50 พ.ศ.2532 (ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง) โดยกำหนดให้ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง (HS.07.14) ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการแปรรูปภาพหุ้มมันสำปะหลังไม่ว่าจะมีลักษณะปนหรือเป็นชิ้น แผ่น ก้อน แท่ง และเม็ด เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตทุกครั้งในการส่งออกไปนอกราชอาณาจักร และต้องมีใบรับรองมาตรฐานสินค้ากักกับการส่งออกทุกครั้ง นอกจากนี้ กระทรวงพาณิชย์ยังใช้มาตรการกำหนดสัดส่วนการส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังทั้งในโควตา (เช่น โควตาสหภาพยุโรป) และนอกโควตา (โดยกำหนดปริมาณการส่งออกตามช่วงเวลา) ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตส่งออก (Non Automatic Licensing) โดยจากการศึกษาสถิติการส่งออกที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังกว่ามกร้อยละ 99 ไปประเทศจีน โดยส่งออกไปประเทศเพื่อนบ้านไม่มาก อย่างไรก็ตาม จีนมี

ความต้องการมันสำปะหลังจาก สปป.ลาว และกัมพูชา ที่จำเป็นต้องส่งผ่านชายแดนประเทศไทยเพื่อจัดส่งไปยังท่าเรือแหลมฉบัง หรือจุดจอดเรือกลางน้ำที่บริเวณเกาะศรีชัง เพื่อนำส่งไปยังประเทศจีนอีกทอดหนึ่ง ทำให้กฎระเบียบนี้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งผ่านแดน

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้มันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังเป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองและต้องปฏิบัติตามมาตรการจัดระเบียบในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ. 2555 โดยกำหนดให้ (1) มันสำปะหลัง (พิกัดอัตราศุลกากร 0714.10) และผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง (พิกัดฯ 0714.10.91 และ 0714.10.99) เป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองสุขอนามัยพืช (Phytosanitary Certificate) ที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐในประเทศผู้ส่งออก หรือออกโดยสถาบันที่ประเทศผู้ส่งออกให้การรับรอง และต้องนำหนังสือรับรองฯ แสดงต่อด่านตรวจพืชเพื่อตรวจสอบก่อน แล้วแสดงต่อแสดงต่อกรมศุลกากรประกอบการนำเข้ามาในประเทศไทย ตลอดจนมีหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าที่ออกจากประเทศผู้ผลิต และหนังสือรับรองมาตรฐานสินค้าที่ออกจากหน่วยงานที่รัฐมอบหมายในประเทศผู้ผลิต (2) ผู้นำเข้ามันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังต้องขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้ากับการการค้าต่างประเทศหรือหน่วยงานอื่นที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด (3) ต้องเก็บมันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังที่นำเข้าแยกจากสินค้าอื่นไว้ในสถานที่เฉพาะให้ง่ายต่อการตรวจสอบ (4) ต้องรายงานการนำเข้า การครอบครอง การส่งออก การจำหน่าย และปริมาณคงเหลือของสินค้าให้กรมการค้าต่างประเทศเป็นประจำทุกเดือน ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้มันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังเป็นสินค้าที่ต้องขึ้นทะเบียนในการนำเข้า (Automatic Licensing) โดยจากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้ามันสำปะหลังจากกัมพูชาและ สปป.ลาว มากกว่าร้อยละ 95 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด **กฎระเบียบนี้จึงเป็นการสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน** เนื่องจากไทยมีการนำเข้าสินค้านี้ดังกล่าวกับประเทศเพื่อนบ้านจำนวนมากและผู้นำเข้ามีภาระในการขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้าและรายงานสภาพการส่งออก นำเข้า การครอบครอง สถานที่เก็บรักษา และปริมาณสินค้าคงเหลือ ตลอดจนปัจจุบัน ประเทศจีนมีความต้องการซื้อมันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง จาก สปป.ลาว และกัมพูชา ซึ่งจำเป็นต้องนำส่งมันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังผ่านแดนประเทศไทยเพื่อจัดส่งไปยังท่าเรือแหลมฉบัง หรือจุดจอดเรือกลางน้ำที่บริเวณเกาะศรีชัง เพื่อนำส่งไปยังประเทศจีนอีกทอดหนึ่ง

ประกาศกรมการค้าต่างประเทศเรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้า การรายงานและตรวจสอบการนำมันสำปะหลังหรือผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2556 โดยผู้ที่ขึ้นทะเบียนต่อกรมการค้าต่างประเทศ (สำนักงานในส่วนกลางและภูมิภาค) เป็นผู้นำเข้ามันสำปะหลังหรือผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังจะต้องยื่นเอกสารประกอบการพิจารณา ได้แก่ (1) สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล (2) แผนที่สถานที่เก็บมันสำปะหลังที่นำเข้า พร้อมหลักฐานการเป็นเจ้าของหรือการมีสิทธิในการใช้สถานที่ดังกล่าว (3) หนังสือยินยอมให้ผู้ที่ได้รับมอบหมายจากกรมการค้าต่างประเทศเข้าไปในสถานที่เก็บมันสำปะหลังฯ ที่นำเข้าเพื่อตรวจสอบ (4) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มีอำนาจทำการแทนนิติบุคคลที่จะขึ้นทะเบียน โดยผู้ขอขึ้นทะเบียนเป็นผู้

นำเข้าจะต้องลงทะเบียนในระบบทะเบียนผู้ประกอบการ (Registration Database) เพื่อขอ User Name และขอมีบัตรประจำตัวผู้ส่งออก-นำเข้าต่อกรมการค้าต่างประเทศ โดยปัจจุบัน มีผู้นำเข้ามันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกรมการค้าต่างประเทศ 70 ราย เป็นกิจการที่ขึ้นทะเบียนไว้กับสำนักบริการการค้าต่างประเทศ 48 ราย และขึ้นทะเบียนไว้กับสำนักงานการค้าต่างประเทศที่ตั้งอยู่ในส่วนภูมิภาค 22 ราย

หอมแดง

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้หอมแดงเป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองและต้องปฏิบัติตามมาตรการจัดระเบียบในการนำเข้าในราชอาณาจักร พ.ศ.2555 โดยกำหนดให้ (1) หอมแดง (พิกัดอัตราศุลกากร 0703.10.21 และ 0703.10.29) เป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองสุขอนามัยพืช (Phytosanitary Certificate) ที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐในประเทศผู้ส่งออก หรือออกโดยสถาบันที่ประเทศผู้ส่งออกให้การรับรอง และต้องนำหนังสือรับรองฯ แสดงต่อด่านตรวจพืชเพื่อตรวจสอบก่อน แล้วแสดงต่อแสดงต่อกรมศุลกากรประกอบการนำเข้าในประเทศไทย (2) ผู้นำเข้าหอมแดงต้องขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้ากับกรมการค้าต่างประเทศหรือหน่วยงานอื่นที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด (3) ต้องเก็บหอมแดงที่นำเข้าแยกจากสินค้าอื่นไว้ในสถานที่เฉพาะให้ง่ายต่อการตรวจสอบ (4) ต้องรายงานการนำเข้า การครอบครอง การส่งออก การจำหน่าย และปริมาณคงเหลือของสินค้าให้กรมการค้าต่างประเทศเป็นประจำทุกเดือน ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้หอมแดงเป็นสินค้าที่ต้องขึ้นทะเบียนในการนำเข้า (Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าหอมแดงจากอินโดนีเซียและจีนมากกว่าร้อยละ 95 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด และนำเข้าจากเมียนมามาเล็กน้อยปีละประมาณ 4 ล้านบาท กฎระเบียบนี้จึงเป็นการสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากไทยมีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประกาศกรมการค้าต่างประเทศเรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้า การรายงานและตรวจสอบการนำเข้าหอมแดงเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2556 โดยผู้ที่ขึ้นทะเบียนต่อกรมการค้าต่างประเทศเป็นผู้นำเข้าหอมแดงจะต้องยื่นเอกสารประกอบการพิจารณา ได้แก่ (1) สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล (2) แผนที่สถานที่เก็บหอมแดง พร้อมหลักฐานการเป็นเจ้าของหรือการมีสิทธิในการใช้สถานที่ดังกล่าว (3) หนังสือยินยอมให้ผู้ที่ได้รับมอบหมายจากกรมการค้าต่างประเทศเข้าไปในสถานที่เก็บหอมแดงที่นำเข้าเพื่อตรวจสอบ (4) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มีอำนาจทำการแทนนิติบุคคลที่จะขึ้นทะเบียน โดยผู้ขอขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้าจะต้องลงทะเบียนในระบบทะเบียนผู้ประกอบการ (Registration Database) เพื่อขอ User Name และขอมีบัตรประจำตัวผู้ส่งออก-นำเข้าต่อกรมการค้าต่างประเทศ โดยปัจจุบัน มีผู้นำเข้าหอมแดงที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกรมการค้าต่างประเทศ

5 ราย เป็นกิจการที่ขึ้นทะเบียนไว้กับสำนักบริการการค้าต่างประเทศ 3 ราย และขึ้นทะเบียนไว้กับสำนักงานการค้าต่างประเทศที่ตั้งอยู่ในส่วนภูมิภาค 2 ราย

ส้ม

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้ส้มเป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองและต้องปฏิบัติตามมาตรการจัดระเบียบในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2555 โดยกำหนดให้ (1) ส้ม (พิกัดอัตราศุลกากร 0805.10.10 และ 0805.20.00) เป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองสุขอนามัยพืช (Phytosanitary Certificate) ที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐในประเทศผู้ส่งออก หรือออกโดยสถาบันที่ประเทศผู้ส่งออกให้การรับรอง และต้องนำหนังสือรับรองฯ แสดงต่อด่านตรวจพืชเพื่อตรวจสอบก่อน แล้วแสดงต่อกรมศุลกากรประกอบการนำเข้ามาในประเทศไทย (2) ผู้นำเข้าส้มต้องขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้ากับกรมการค้าต่างประเทศ หรือหน่วยงานอื่นที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด (3) ต้องเก็บส้มที่นำเข้าแยกจากสินค้าอื่นไว้ในสถานที่เฉพาะให้ง่ายต่อการตรวจสอบ (4) ต้องรายงานการนำเข้า การครอบครอง การส่งออก การจำหน่าย และปริมาณคงเหลือของสินค้าให้กรมการค้าต่างประเทศเป็นประจำทุกเดือน ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้ส้มเป็นสินค้าที่ต้องขึ้นทะเบียนในการนำเข้า (Automatic Licensing) โดยจากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่าประเทศไทยนำเข้าส้มมาจากจีนมากกว่าร้อยละ 95 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด และบางส่วนเป็นการนำเข้ามาทางชายแดนทางแม่น้ำโขง และผ่านทางเส้นทาง North South Economic Corridor จากจีนตอนใต้ ผ่าน สปป.ลาว และเข้าประเทศไทยที่จังหวัดเชียงราย กฎระเบียบนี้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากไทยมีการนำเข้าสินค้านี้ดังกล่าวกับประเทศจีนผ่านประเทศเพื่อนบ้าน

ประกาศกรมการค้าต่างประเทศเรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้า การรายงานและตรวจสอบการนำส้มเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2556 โดยผู้ที่ขึ้นทะเบียนต่อกรมการค้าต่างประเทศเป็นผู้นำเข้าส้มจะต้องยื่นเอกสารประกอบการพิจารณา ได้แก่ (1) สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล (2) แผนที่สถานที่เก็บส้ม พร้อมหลักฐานการเป็นเจ้าของหรือกรรมสิทธิ์ในการใช้สถานที่ดังกล่าว (3) หนังสือยินยอมให้ผู้ที่ได้รับมอบหมายจากกรมการค้าต่างประเทศเข้าไปในสถานที่เก็บส้มที่นำเข้าเพื่อตรวจสอบ (4) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มีอำนาจทำการแทนนิติบุคคลที่จะขึ้นทะเบียน โดยผู้ขอขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้าจะต้องลงทะเบียนในระบบทะเบียนผู้ประกอบการ (Registration Database) เพื่อขอ User Name และขอมีบัตรประจำตัวผู้ส่งออก-นำเข้าต่อกรมการค้าต่างประเทศ โดยปัจจุบัน มีผู้นำเข้าส้มที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกรมการค้าต่างประเทศ 45 ราย เป็นกิจการที่ขึ้นทะเบียนไว้กับสำนักบริการการค้าต่างประเทศ 25 ราย และขึ้นทะเบียนไว้กับสำนักงานการค้าต่างประเทศที่ตั้งอยู่ในส่วนภูมิภาค 20 ราย

เครื่องในสุกร

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้เครื่องในสุกรเป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองและต้องปฏิบัติตามมาตรการจัดระเบียบในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2555 โดยกำหนดให้ (1) เครื่องในสุกร (พิกัดอัตราศุลกากร 0206.30.00 0206.41.00 และ 0206.49.00) เป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองสุขอนามัย (Health Certificate) ที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐในประเทศผู้ส่งออก หรือออกโดยสถาบันที่ประเทศผู้ส่งออกให้การรับรอง และต้องนำหนังสือรับรองฯ แสดงต่อด่านกักสัตว์เพื่อตรวจสอบก่อน แล้วแสดงต่อแสดงต่อกรมศุลกากรประกอบการนำเข้ามาในประเทศไทย (2) ผู้นำเข้าเครื่องในสุกรต้องขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้ากับกรมการค้าต่างประเทศหรือหน่วยงานอื่นที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด (3) ต้องเก็บเครื่องในสุกรที่นำเข้าแยกจากสินค้าอื่นไว้ในสถานที่เฉพาะให้ง่ายต่อการตรวจสอบ (4) ต้องรายงานการนำเข้า การครอบครอง การส่งออก การจำหน่าย และปริมาณคงเหลือของสินค้าให้กรมการค้าต่างประเทศเป็นประจำทุกเดือน ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้เครื่องในสุกรเป็นสินค้าที่ต้องขึ้นทะเบียนในการนำเข้า (Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าเครื่องในสุกรจากเยอรมนี บราซิล สเปน เดนมาร์ก อิตาลี มากกว่าร้อยละ 95 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด และไม่มีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน กฎระเบียบนี้จึงไม่สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากไทยไม่มีการนำเข้าสินค้านี้จากเพื่อนบ้าน

ไม้

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้ไม้เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตในการส่งออกป้อนราชอาณาจักร พ.ศ.2555 โดยกำหนดให้ไม้แปรรูปตามกฎหมายว่าด้วยป่าไม้ แต่ไม่รวมถึงหวาย ไม้ไผ่และไม้รวมทุกชนิด ปาล์ม รากไม้ เถาไม้ ไม้วีเนียร์ พันธุ์ไม้ ชี้เลื่อย และไม้ที่ทำเป็นของสำเร็จรูปซึ่งไม่เหมาะสมสำหรับนำไปแปรรูปเป็นอย่างอื่น เป็นสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตส่งออกจากกรมการค้าต่างประเทศ ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้ไม้ตามกฎหมายว่าด้วยป่าไม้ เช่น ไม้ยางพารา เป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตส่งออก (Non Automatic Licensing) โดยจากการศึกษาสถิติการค้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยส่งออกไม้ยางพาราไปตลาดจีน มาเลเซีย และไต้หวัน โดยการส่งออกไม้ยางพาราไปมาเลเซียมีมูลค่าปีละประมาณ 174 ล้านบาท หรือคิดเป็นมูลค่าร้อยละ 1 ดังนั้น กฎระเบียบนี้สร้างข้อจำกัดต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากไทยมีการส่งออกสินค้านี้ไปประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม ในกรณีของไม้ยางพารา แม้ว่าผู้ส่งออกจะต้องขออนุญาตส่งออก แต่รัฐจะอนุญาตให้ส่งออกไม้ยางพาราได้โดยไม่จำกัดปริมาณ แต่ผู้ขออนุญาตต้องแสดงเอกสารต่างๆ ประกอบ เช่น ปริมาณ ราคา มูลค่าการซื้อขายสินค้า ล่วงหน้า สำเนาบัญชีราคาสินค้า หรือใบเสนอราคาสินค้าล่วงหน้า

ไม้ซุง ไม้สักแปรรูป ไม้ยางแปรรูป และไม้หวงห้ามตามแนวชายแดนตากและกาญจนบุรี

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำไม้และไม้แปรรูป รวมทั้งสิ่งประดิษฐ์ เครื่องใช้ หรือสิ่งอื่นใดที่ทำด้วยไม้เข้ามาในราชอาณาจักรตามแนวชายแดนจังหวัดตากและจังหวัดกาญจนบุรี พ.ศ.2548 โดยกำหนดให้ไม้ซุงท่อน และไม้แปรรูปประเภทไม้สัก ไม้ยาง และไม้ที่มีชนิดตรงกับไม้หวงห้ามตามพระราชบัญญัติกำหนดไม้หวงห้าม พ.ศ.2530 (รวม 171 ชนิด) เป็นสินค้าห้ามในการนำเข้าตามแนวชายแดนจังหวัดตาก (อ.แม่สอด อ.แม่ระมาด) และจังหวัดกาญจนบุรี (บ้านเจดีย์สามองค์ อำเภอสังขละบุรี) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ไขปัญหาการค้าไม้และสิ่งประดิษฐ์ที่ทำด้วยไม้ และเพื่อเป็นการป้องกันการลักลอบตัดไม้ทำลายป่าบริเวณชายแดนไทย-เมียนมา อย่างไรก็ตาม กรณีการนำเข้าสิ่งประดิษฐ์ (ไม้คิ้วบัว ไม้วงกบ ไม้ประสาน ไม้ปาร์เกต์ ไม้โมเสก) เครื่องใช้ที่ทำจากไม้สัก ไม้ยาง และไม้หวงห้าม โดยนำเข้าจากผู้จดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้าและจดทะเบียนตั้งโรงงานค้าสิ่งประดิษฐ์ไว้กับกรมป่าไม้จะสามารถนำเข้าสิ่งประดิษฐ์จากประเทศเมียนมาได้ โดยต้องแสดงใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าหรือหลักฐานการอนุญาตให้ส่งออกสิ่งประดิษฐ์จากเมียนมาได้

ระเบียบกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการกำหนดด้านศุลกากรนำเข้าไม้เข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 2 พ.ศ.2548 โดยกำหนดให้ด้านศุลกากรบริเวณชายในเขตจังหวัดต่างๆ ที่ติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นด้านศุลกากรที่นำเข้าไม้และไม้แปรรูปทุกชนิด รวมทั้งสิ่งประดิษฐ์ต่างๆ ต้องมีใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าหรือหลักฐานการอนุญาตให้ส่งออกไม้ ไม้แปรรูป หรือสิ่งประดิษฐ์จากไม้จากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมียนมา สปป.ลาว และกัมพูชา แสดงต่อกรมศุลกากรประกอบการทำพิธีการนำเข้า โดยกระทรวงพาณิชย์กำหนดให้ด้านศุลกากรบริเวณจังหวัดดังต่อไปนี้เป็นด้านที่สามารถนำเข้าไม้ ไม้แปรรูป สิ่งประดิษฐ์ และเครื่องใช้ที่ทำจากไม้ได้ ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงตุง ตาก (อ.แม่สอด ให้นำเข้าได้เฉพาะสิ่งประดิษฐ์และเครื่องใช้ที่ทำจากไม้ แต่ห้ามนำเข้าไม้ ไม้แปรรูป) แม่ฮ่องสอน กาญจนบุรี (อ.แม่สอด ให้นำเข้าได้เฉพาะสิ่งประดิษฐ์และเครื่องใช้ที่ทำจากไม้ แต่ห้ามนำเข้าไม้ ไม้แปรรูป) ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร ระนอง อุบลราชธานี ศรีสะเกษ บุรีรัมย์ สุรินทร์ สระแก้ว จันทบุรี และตราด

ช้าง

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้ช้างเป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตในการส่งออกนอกราชอาณาจักร พ.ศ.2555 โดยกำหนดให้ช้างชนิดพันธุ์ Elephas Maximum รวมถึงน้ำเชื้อ ขน เนื้อ หนัง ฟัน งา ขนลาย เล็บ กระดูก เลือด สารพันธุกรรม หรือส่วนต่างๆ ที่ได้จากช้าง เป็นสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตส่งออกจากกรมการค้าต่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์การออกประกาศฯ เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ และเพื่อประโยชน์ของรัฐในการอนุรักษ์ช้างไทย ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้ช้างเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตส่งออก (Non Automatic Licensing)

นอกจากนี้ กระทรวงพาณิชย์ได้ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องสินค้าต้องห้ามผ่านราชอาณาจักร พ.ศ.2559 ลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2559 กำหนดให้ช้างเป็นสินค้าที่ห้ามผ่านแดนในประเทศไทย

ปลาทุ่นำกระป๋อง

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้ปลาทุ่นำกระป๋องเป็นสินค้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรการจัดระเบียบในการส่งออกป้อนราชอาณาจักร พ.ศ.2557 โดยกำหนดให้การส่งออกปลาทุ่นำกระป๋องตามพิกัดอัตราศุลกากร 1604.14.11 และ 1604.14.19 นั้น ผู้ส่งออกต้องเป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตอาหารสำเร็จรูป หรือสมาคมอุตสาหกรรมทูน่าไทย เพื่อเป็นการส่งเสริมการส่งออกให้สอดคล้องกับสถานการณ์การค้าในปัจจุบัน ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้ปลาทุ่นำกระป๋องเป็นสินค้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรการจัดระเบียบในการส่งออก (Automatic Licensing) โดยจากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมาพบว่า ประเทศไทยมีการส่งออกปลาทุ่นำกระป๋องไปประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซียปีละประมาณ 54 ล้านบาท เมียนมาปีละ 0.8 ล้านบาท กัมพูชาปีละ 0.4 ล้านบาท ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงจัดเป็นกฎระเบียบที่สร้างข้อจำกัดต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากไทยมีการส่งออกสินค้านี้ดังกล่าวกับประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งยังมีผู้ทำการส่งออกที่เป็น SME ที่ไม่ได้เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตอาหารสำเร็จรูปหรือสมาคมอุตสาหกรรมทูน่าไทย

สินค้าเกษตรและอาหารภายใต้ความร่วมมือ ACMECS

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรตามโครงการความร่วมมือเกษตรแบบมีสัญญา กับประเทศเพื่อนบ้านภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง ประจำปี พ.ศ.2556 โดยกำหนดโควตานำเข้าพืชเกษตรจาก สปป.ลาว กัมพูชา และเมียนมาตามโครงการความร่วมมือเกษตรแบบมีสัญญาภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) โดยกำหนดให้การนำเข้าสินค้านี้ต้องมีเอกสารต่างๆ เพื่อแสดงต่อเจ้าหน้าที่กรมศุลกากร (1) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form D) (2) หนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิในการยกเว้นภาษีที่ออกโดยกรมการค้าต่างประเทศ (3) หนังสือรับรองว่าสินค้านำเข้าเป็นสินค้าที่ปลอดภัยต่อชีวิตหรือสุขภาพที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจออกหนังสือของประเทศผู้ส่งออก (4) ต้องนำเข้าทางด่านศุลกากรที่มีด่านตรวจพืชและด่านกักสัตว์ที่มีอำนาจของด่านดังกล่าวปฏิบัติหน้าที่ (5) กรณีผู้นำเข้าจะต้องเป็นผู้ที่ได้ขึ้นทะเบียนเป็นผู้เข้าร่วมโครงการ ACMECS ไว้กับกรมการค้าต่างประเทศ นำเข้าไม่เกินปริมาณโควตาและเวลาที่ได้รับจัดสรร²⁷ ตลอดจนต้องรายงานปริมาณการนำเข้า การใช้ การจำหน่าย

²⁷ โควตานำเข้าที่รัฐบาลจัดสรรตามโครงการ ACMECS มีดังนี้ (1) ข้าวโพดหวาน โควตานำเข้า 22,000 ตัน นำเข้าได้ตั้งแต่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2556 (2) ถั่วเขียวผิวมัน โควตานำเข้า 12,000 ตัน นำเข้าได้ตั้งแต่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2556 (3) มันสำปะหลัง (มันเส้น) โควตานำเข้า 200,000 ตัน นำเข้าได้ตั้งแต่ 1 มกราคม - 31

การส่งออก และปริมาณสินค้าคงเหลือให้กรมการค้าต่างประเทศทราบ ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้การนำเข้าข้าวโพดหวาน ถั่วเขียวผิวมัน มันเส้น ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ลูกเดือย ถั่วลิสง ละหุ่ง งา ถั่วเหลือง ไม้ยูคาลิปตัส ตามโครงการความร่วมมือ ACMECS เป็นสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงจัดว่าเป็นกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากไทยมีการนำเข้าสินค้านี้ดังกล่าวจากประเทศเพื่อนบ้านเฉพาะในช่วงเวลาที่กำหนด ตลอดจนต้องนำเข้าต้องนำเข้าเฉพาะด่านพรมแดนที่กำหนดเท่านั้น

สินค้าเกษตรภายใต้เขตการค้าเสรีอาเซียน

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำเข้าเมล็ดถั่วเหลือง มะพร้าว เนื้อมะพร้าวแห้ง และน้ำมันมะพร้าวเข้ามาในราชอาณาจักรตามความตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน พ.ศ.2553 โดยกำหนดให้ (1) การนำเข้าเมล็ดถั่วเหลือง (พิกัดอัตราศุลกากร 1201.00.10 และ 1201.00.90) มะพร้าว (พิกัดฯ 0801.11.00 และ 0801.19.00) เนื้อมะพร้าวแห้ง (พิกัด 1203.00.00) น้ำมันมะพร้าว (พิกัดฯ 1513.11.00, 1513.19.10, 1513.19.20, 1513.19.90) ต้องมีเอกสารต่างๆ เพื่อแสดงต่อเจ้าหน้าที่กรมศุลกากร (1) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Form D) (2) หนังสือรับรองแสดงการได้รับสิทธิในการยกเว้นภาษีที่ออกโดยกรมการค้าต่างประเทศ (3) หนังสือรับรองว่าสินค้านำเข้าเป็นสินค้าที่ปลอดภัยต่อชีวิตหรือสุขภาพที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจออกหนังสือของประเทศผู้ส่งออก (4) ต้องนำเข้าทางด่านศุลกากรที่มีด่านตรวจพืชและด่านอาหารและยา หรือทั้งสองด่าน แล้วแต่กรณี ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้การนำเข้าถั่วเหลือง มะพร้าว เนื้อมะพร้าวแห้ง และน้ำมันมะพร้าว เป็นสินค้าที่ต้องตามข้อกำหนดการนำเข้า (Automatic Licensing) ที่ยังคงมีการระบุด่านนำเข้าเฉพาะที่มีเจ้าหน้าที่ตรวจพืช หรือด่านอาหารและยา โดยจากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าสินค้านี้ดังกล่าวจากกัมพูชา และมาเลเซีย ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงจัดว่าเป็นกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากไทยมีการนำเข้าสินค้านี้ดังกล่าวจากประเทศเพื่อนบ้าน

ธันวาคม 2556 (4) ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ โควตานำเข้า 200,000 ตัน นำเข้าได้ตั้งแต่ 29 สิงหาคม - 31 สิงหาคม 2556 ยกเว้นองค์การคลังสินค้าให้นำเข้าได้ตั้งแต่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2556 (5) ลูกเดือย โควตานำเข้า 5,000 ตัน นำเข้าได้ตั้งแต่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2556 (6) ถั่วลิสง โควตานำเข้า 50,000 ตัน นำเข้าได้ตั้งแต่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2556 (7) ละหุ่ง โควตานำเข้า 2,500 ตัน นำเข้าได้ตั้งแต่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2556 (8) งา โควตานำเข้า 10,200 ตัน นำเข้าได้ตั้งแต่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2556 (9) ถั่วเหลือง โควตานำเข้า 100,000 ตัน นำเข้าได้ตั้งแต่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2556 และ (10) ไม้ยูคาลิปตัส โควตานำเข้า 400,000 ตัน นำเข้าได้ตั้งแต่ 1 มกราคม - 31 ธันวาคม 2556

2.2.2 สินค้าอุตสาหกรรม

ทองคำ

ประกาศกระทรวงเศรษฐกิจ ฉบับที่ 28 พ.ศ.2505 (ทองคำ) โดยกำหนดผู้นำเข้าทองคำ ได้แก่ แร่ทองคำ และเนื้อทองคำ (ไม่นับรวมเครื่องทองคำรูปพรรณที่ใช้ประดับร่างกาย) จะต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ (โดยกรมการค้าต่างประเทศจะอนุญาตให้นำเข้าได้ต่อเมื่อมีหนังสืออนุญาตจากกระทรวงการคลัง) เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้ทองคำเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าทองคำ พบว่า ประเทศไทยนำเข้าทองคำส่วนใหญ่จากสวิตเซอร์แลนด์ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น แอฟริกาใต้ ส่วนการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้านนั้น พบว่า ในปี 2557 มีการนำเข้าจากมาเลเซียคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.2 หรือมูลค่า 2.6 พันล้านบาท

หินอ่อน และหินก่อสร้างที่มีธาตุปูนผสม

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 13 พ.ศ.2525 (หินอ่อน ตราเวดติน อีคอสซิน หินทำอนุสาวรีย์ หินก่อสร้างที่มีธาตุปูนผสม) โดยกำหนดให้การนำเข้าหินอ่อนที่ใช้ทำอนุสาวรีย์และหินก่อสร้างที่มีธาตุปูนผสมซึ่งมีความแน่น 2.5 กิโลกรัมขึ้นไปต่อ 1,000 คิวบิก เซนติเมตรจะต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ โดยผู้นำเข้าต้องผู้ที่เคยนำเข้าอยู่ก่อนแล้ว หรือเป็นโรงงานที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในการผลิตของตนเท่านั้น โดยจะผ่อนผันให้นำเข้าในปริมาณที่จำเป็นและตามระยะเวลาที่เหมาะสม ประกาศฯ นี้ส่งผลให้หินอ่อน หินก่อสร้างที่มีธาตุปูนผสม สินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) และเป็นสินค้าที่รัฐบาลไทยมีมาตรการจำกัดการนำเข้าเพื่อคุ้มครองผู้ผลิตภายในประเทศ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ผลิตหินอ่อนจังหวัดสระบุรีที่มีการผลิตหินอ่อนจำหน่ายทั้งนี้ จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา ประเทศไทยนำเข้าหินอ่อนฯ ส่วนใหญ่มาจากประเทศตุรกี กรีซ และอิตาลี อย่างไรก็ตาม ในปี 2557 ที่ผ่านมา มีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้านมูลค่าไม่มาก โดยนำเข้าจากเมียนมา คิดเป็นมูลค่าปีละ 2 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนนำเข้าเพียงร้อยละ 0.5 ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากผู้นำเข้าไทยมีการนำเข้าหินอ่อนจากประเทศเพื่อนบ้านน้อยมาก

ชิ้นส่วนเครื่องแต่งกายเฉพาะที่ยังไม่สำเร็จรูป

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 75 พ.ศ.2533 (ชิ้นส่วนเครื่องแต่งกายเฉพาะที่ยังไม่สำเร็จรูป) มีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามปริมาณการนำเข้าชิ้นส่วนเครื่องแต่งกายจากต่างประเทศ โดยกำหนดผู้นำเข้าเครื่องแต่งกายที่ระบุไว้ตามพิกัดอัตราศุลกากรที่ 61.01

ถึง 61.14, 6117.90, 62.11 และ 6217.90 เฉพาะที่ยังไม่สำเร็จรูป (ไม่รวมส่วนคอ ปก ข้อมือ ข้อแขน ขอบ เหว ปากกระเป๋ ขอบขาทางเกง) จะต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ประกาศฯ ดังกล่าว ส่งผลให้ชิ้นส่วนเครื่องแต่งกายเฉพาะที่ยังไม่สำเร็จรูปต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าสินค้ากลุ่มดังกล่าวมาจาก ประเทศจีน อินโดนีเซีย เวียดนาม ไต้หวัน ออสเตรเลีย อิตาลี อย่างไรก็ตาม ในปี 2557 ไทยมีการนำเข้า จากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา 6 ล้านบาท ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงสร้างข้อจำกัดต่อการค้า และการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ผู้ผลิตเครื่องนุ่งห่มในไทยต้องมีการใน การขอใบอนุญาตนำเข้า

เหรียญโลหะ

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 93 พ.ศ.2536 (เหรียญโลหะ) กำหนดให้เหรียญโลหะผสมทองขาวหรือทองขาวที่มีลักษณะ ขนาด น้ำหนัก และส่วนผสม ไกล่เคียงกับเหรียญกษาปณ์ชนิดต่างๆ ที่ใช้ในประเทศไทย รวมทั้งเหรียญกษาปณ์ที่ระลึก เป็นสินค้าที่ต้อง ขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ยกเว้นกรณีกระทรวงการคลังหรือผู้ที่ได้รับความเห็นชอบจาก กระทรวงการคลังเป็นผู้นำเข้า ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้เหรียญโลหะเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอ ใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) เพื่อป้องกันการปลอมแปลงเหรียญกษาปณ์ทุกชนิด จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าเหรียญโลหะจากประเทศเพื่อน บ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนระหว่าง ไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

รถยนต์ใช้แล้ว

ประกาศกระทรวงเศรษฐกิจเรื่องการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 66 พ.ศ.2515 โดยกำหนดผู้นำเข้ารถยนต์บรรทุกที่ใช้แล้วขนาดตั้งแต่ 4 เมตริกตันจะต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้า ต่างประเทศ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้รถบรรทุกใช้แล้วเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้ารถบรรทุกใช้แล้ว พบว่า ประเทศไทยนำเข้า รถบรรทุกใช้แล้วจากญี่ปุ่น อังกฤษ จีน สิงคโปร์ และมาเลเซีย ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงสร้างข้อจำกัดต่อ การค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากผู้นำเข้าไทยมีการนำเข้า รถยนต์บรรทุกใช้แล้วจากประเทศเพื่อนบ้าน

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 85 พ.ศ.2534 โดย กำหนดผู้นำเข้ารถยนต์นั่งใช้แล้วทุกขนาดปริมาตรความจุต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ

ยกเว้นการนำเข้ารถยนต์นั่งใช้แล้วที่ผู้นำเข้าเป็นผู้มีเอกสิทธิทางการทูตหรือองค์การระหว่างประเทศ และรถยนต์นั่งที่นักท่องเที่ยวนำเข้ามาในไทยพร้อมกับตนเองเป็นการชั่วคราวแล้วนำกลับออกไปพร้อมกับตนเอง โดยผู้นำเข้าได้ทำพิธีการไว้กับกรมศุลกากรแล้วจะนำรถยนต์ดังกล่าวนั้นกลับออกไป ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้รถยนต์นั่งใช้แล้วเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้ารถยนต์นั่งใช้แล้ว พบว่า ประเทศไทยนำเข้ารถยนต์นั่งใช้แล้วจากญี่ปุ่น มาเลเซีย สหราชอาณาจักร รวมทั้งมีการนำมาปรับสภาพแล้วส่งออกรถยนต์ดังกล่าวต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากผู้นำเข้าไทยมีการนำเข้ารถยนต์นั่งใช้แล้วจากประเทศเพื่อนบ้านมาเพื่อจำหน่ายต่อ

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำรถบรรทุกคนโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปที่ใช้แล้วเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2547 โดยกำหนดผู้นำเข้ารถบรรทุกคนโดยสารชนิด 6 ล้อขึ้นไปที่ใช้แล้ว ที่มีที่นั่งตั้งแต่ 30 ที่ขึ้นไป จะต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ยกเว้นการนำเข้ารถบรรทุกคนโดยสารฯ ที่ใช้แล้วที่ผู้นำเข้าเป็นผู้มีเอกสิทธิทางการทูตหรือองค์การระหว่างประเทศ และรถบรรทุกคนโดยสารฯ ที่บรรทุกคนโดยสารออกหรือเข้ามาในไทยเป็นการชั่วคราวแล้วกลับออกไป โดยได้ทำพิธีการไว้กับกรมศุลกากรแล้วจะนำรถบรรทุกคนโดยสารฯ ดังกล่าวนั้นกลับออกไป ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้รถบรรทุกคนโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป เป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้ารถบรรทุกคนโดยสารฯ ใช้แล้ว พบว่า ประเทศไทยนำเข้ารถบรรทุกคนโดยสารฯ ใช้แล้วจากญี่ปุ่น และจีน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากผู้นำเข้าไทยไม่มีการนำเข้ารถโดยสารใช้แล้วจากประเทศเพื่อนบ้าน

ระเบียบกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการอนุญาตให้นำรถยนต์ที่ใช้แล้วมาในราชอาณาจักรเพื่อปรับสภาพแล้วส่งออก พ.ศ.2549 โดยกำหนดให้ (1) ผู้ขออนุญาตนำเข้ารถยนต์ที่ใช้แล้วจะต้องขึ้นบัญชีเป็นผู้ประกอบอุตสาหกรรมปรับสภาพรถยนต์กับกรมการค้าต่างประเทศ โดยเป็นนิติบุคคลที่ประกอบกิจการอยู่ในเขต Export Processing Zone หรือ Customs Free Zone (2) การปรับสภาพรถให้ใช้งานได้แล้วส่งออกจะต้องดำเนินการให้เสร็จภายใน 1 ปี นับจากวันนำเข้า (3) ต้องทำสัญญาประกันกับกรมการค้าต่างประเทศว่าจะปรับสภาพแล้วส่งออกในระยะเวลาที่กำหนด หากไม่ส่งออกภายในเวลาที่กำหนดจะเสียค่าปรับในอัตราคันละ 4 เท่าของราคา CIF แต่ต้องไม่ต่ำกว่าคันละ 100,000 บาท (4) ผู้ขออนุญาตต้องระบุสถานที่ที่นำรถยนต์มาปรับสภาพและยินยอมให้เจ้าหน้าที่กรมการค้าต่างประเทศเข้าไปตรวจสอบการดำเนินการ (5) รถยนต์ที่ใช้แล้วและนำมาปรับสภาพและส่งออกไปแล้วจะไม่อนุญาตให้นำเข้าอีก

สารเคลือบผิวเตอรอน

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรฉบับที่ 107 พ.ศ.2538 (สารเคลือบผิวเตอรอน) มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความปลอดภัยและสุขภาพของผู้บริโภคเนื้อสุกร โดยกำหนดผู้นำเข้าสารเคลือบผิวเตอรอน จะต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ (โดยกรมการค้าต่างประเทศจะพิจารณาอนุญาตให้นำเข้าได้ก็ต่อเมื่อมีหนังสือได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา) ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้สารเคลือบผิวเตอรอน ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าสินค้าดังกล่าวจากจีน สหรัฐอเมริกา อินเดีย เบลีเยียม เยอรมนี และญี่ปุ่น โดยไม่มีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

รถจักรยานยนต์ใช้แล้ว

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 113 พ.ศ.2539 (รถจักรยานยนต์ใช้แล้ว) โดยกำหนดให้การนำเข้ารถจักรยานยนต์ใช้แล้วเป็นสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ยกเว้นการนำเข้ารถจักรยานยนต์ใช้แล้วที่ผู้นำเข้าเป็นผู้มีเอกสิทธิ์ทางการทูตหรือองค์การระหว่างประเทศ และรถจักรยานยนต์ที่นักท่องเที่ยวนำเข้ามายังไทยพร้อมกับตนเองเป็นการชั่วคราวแล้วนำกลับออกไปพร้อมกับตนเอง โดยผู้นำเข้าได้ทำพิธีการไว้กับกรมศุลกากรแล้วจะนำรถยนต์ดังกล่าวนี้กลับออกไป ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้รถจักรยานยนต์ใช้แล้วเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้ารถจักรยานยนต์ใช้แล้ว พบว่า ประเทศไทยนำเข้ารถจักรยานยนต์ใช้แล้วจากเวียดนาม และญี่ปุ่น ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากผู้นำเข้าไทยนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้านมูลค่าไม่มาก

เศษพลาสติก เศษตัดพลาสติก และของที่ใช้ไม่ได้ซึ่งเป็นพลาสติก

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 112 พ.ศ.2539 (เศษ เศษตัด และของที่ใช้ไม่ได้ซึ่งเป็นพลาสติก) มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมและป้องกันอันตรายต่อสุขภาพของผู้บริโภค โดยกำหนดผู้นำเข้าเศษ เศษตัด และของที่ใช้ไม่ได้ซึ่งเป็นพลาสติก จะต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ (กรมการค้าต่างประเทศมอบอำนาจให้กรมโรงงานอุตสาหกรรมเป็นผู้พิจารณาอนุญาตแทน) ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้เศษพลาสติก เศษตัดพลาสติก และของที่ใช้ไม่ได้ซึ่งเป็นพลาสติก ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จาก

การศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าเศษพลาสติกส่วนใหญ่จากออสเตรเลีย จีน และเยอรมนี โดยไม่มีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

รถยนต์ดีเซลที่ใช้แล้ว

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 130 พ.ศ.2541 (รถยนต์ดีเซลที่ใช้แล้ว) โดยกำหนดให้การนำเข้ารถยนต์ดีเซลที่ใช้แล้วแบบลูกสูบนอนเดี่ยวที่มีความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกสูงตั้งแต่ 331 ลบ.ซม. ถึง 1,100 ลบ.ซม. เป็นสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ (โดยจะอนุญาตให้นำเข้าในปริมาณและช่วงเวลากระทรวงพาณิชย์และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเห็นชอบร่วมกัน) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องชีวิตหรือสุขภาพของมนุษย์และความปลอดภัยของสาธารณชน ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้รถยนต์ดีเซลที่ใช้แล้วเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้ารถยนต์ดีเซลที่ใช้แล้ว พบว่า ประเทศไทยนำเข้ารถยนต์ดีเซลใช้แล้วจากญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และจีน และมีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย และเมียนมา มูลค่าไม่มากนัก ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

เลื่อยโซ่

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ฉบับที่ 132 พ.ศ.2541 (เลื่อยโซ่) มีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบและป้องกันการลักลอบตัดไม้ทำลายป่าอันเป็นการอนุรักษ์แหล่งทรัพยากรธรรมชาติ โดยกำหนดผู้นำเข้าเลื่อยโซ่ รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ของเลื่อยโซ่ จะต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ (กรมการค้าต่างประเทศมอบอำนาจให้กรมป่าไม้เป็นผู้พิจารณาอนุญาตแทน) ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้เลื่อยโซ่ รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ของเลื่อยโซ่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าเลื่อยโซ่เกือบทั้งหมดจากจีน เยอรมนี และบราซิล โดยไม่มีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ฉบับที่ 127 พ.ศ.2541 (น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว) กำหนดให้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วเบนซินและน้ำมันที่คล้ายกันสำหรับเครื่องยนต์ เป็นสินค้าที่ต้องมีใบอนุญาตในการนำเข้าจากกรรมการค้าต่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสมกับภาวะการค้าและเป็นการส่งเสริมการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างประเทศ โดยผู้นำเข้าต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ค้าน้ำมันจากกรมธุรกิจพลังงาน และได้แจ้งรายละเอียดการนำเข้าต่อกรมธุรกิจพลังงานก่อนการนำเข้า ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้น้ำมันดีเซลหมุนเร็วเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยมีการนำเข้าน้ำมันเบนซินหมุนเร็วมากกว่าร้อยละ 90 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมดจากประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซีย ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

น้ำมันเบนซิน

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ฉบับที่ 127 พ.ศ.2541 (น้ำมันเบนซิน) กำหนดให้น้ำมันเบนซินและน้ำมันที่คล้ายกันสำหรับเครื่องยนต์ เป็นสินค้าที่ต้องมีใบอนุญาตในการนำเข้าจากกรรมการค้าต่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสมกับภาวะการค้าและเป็นการส่งเสริมการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างประเทศ โดยผู้นำเข้าต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ค้าน้ำมันจากกรมธุรกิจพลังงาน โดยกรรมการค้าต่างประเทศจะพิจารณาออกใบอนุญาตนำเข้าได้ภายหลังจากผู้ขอใบอนุญาตนำเข้าจะต้องนำหนังสือรับรองจากกรมธุรกิจพลังงานให้สามารถนำเข้าน้ำมันเบนซินได้ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้น้ำมันเบนซินเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยไม่มีการนำเข้าน้ำมันเบนซินจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

น้ำมันแอฟทา

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ฉบับที่ 127 พ.ศ.2541 (น้ำมันแอฟทา) กำหนดให้น้ำมันแอฟทาเป็นสินค้าที่ต้องมีใบอนุญาตในการนำเข้าจากกรรมการค้าต่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสมกับภาวะการค้าและเป็นการส่งเสริมการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างประเทศ โดยผู้นำเข้าต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ค้าน้ำมันจากกรมธุรกิจพลังงาน โดยกรรมการค้าต่างประเทศจะพิจารณาออกใบอนุญาตนำเข้าได้ภายหลังจากผู้ขอใบอนุญาตนำเข้าจะต้องนำหนังสือรับรองจากกรมธุรกิจพลังงานให้สามารถนำเข้าน้ำมันแอฟทาได้ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้น้ำมันแอฟทาเป็น

สินค้าที่ต้องการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าน้ำมันแฉะจากออสเตรเลีย ญี่ปุ่น จีน และสิงคโปร์ ไม่มีการนำเข้าน้ำมันแฉะจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ก๊าซปิโตรเลียม

ประกาศกระทรวงพาณิชย์ฉบับที่ 127 พ.ศ.2541 (ก๊าซปิโตรเลียม) กำหนดให้ก๊าซโพรเพน ก๊าซบิวเทน ก๊าซโพรพิลีน บิวทิลีน และบิวทาไดอิน เป็นสินค้าที่ต้องมีใบอนุญาตในการนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงให้เหมาะสมกับภาวะการค้าและเป็นการส่งเสริมการค้าน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างประเทศ โดยผู้นำเข้าต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ค้าน้ำมันจากกรมธุรกิจพลังงาน และมีหนังสือรับรองจากกรมธุรกิจพลังงานเห็นชอบให้นำเข้าได้ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้ก๊าซปิโตรเลียมเป็นสินค้าที่ต้องการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยมีการนำเข้าก๊าซปิโตรเลียมฯ ส่วนใหญ่จากตะวันออกกลาง และแอฟริกา และไม่มีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ยา เกล็ดเคมีภัณฑ์ เกล็ดของเกล็ดเคมีภัณฑ์ และเกล็ดเคมีภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูป

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำเข้า ยา เกล็ดเคมีภัณฑ์ เกล็ดของเกล็ดเคมีภัณฑ์ และเกล็ดเคมีภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูปเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2545 มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความมั่นคงทางเศรษฐกิจและประโยชน์ในทางสาธารณสุข และเพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์การผลิตในอุตสาหกรรมเลี้ยงสัตว์เพื่อการบริโภค โดยกำหนดผู้นำเข้า ยา เกล็ดเคมีภัณฑ์ เกล็ดของเกล็ดเคมีภัณฑ์ และเกล็ดเคมีภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูป จะต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ (โดยกรมการค้าต่างประเทศจะพิจารณาอนุญาตให้นำเข้าได้ก็ต่อเมื่อมีหนังสือได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา หรือกรมโรงงานอุตสาหกรรม) ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้ ยา เกล็ดเคมีภัณฑ์ เกล็ดของเกล็ดเคมีภัณฑ์ และเกล็ดเคมีภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูปต้องการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าสินค้ากลุ่มดังกล่าวมาจากประเทศพัฒนาแล้วโดยไม่มีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

สารอัลบิวเทอรอล

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำสารอัลบิวเทอรอล หรือ ซัลบิวตามอล เข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2545 มีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาสุขภาพของผู้บริโภคเนื้อสุกรและไม่ให้เกิดผลกระทบต่อ การส่งออกเนื้อสุกรไปต่างประเทศ โดยกำหนดผู้นำเข้าสารอัลบิวเทอรอล หรือซัลบิวตามอล จะต้องขอ อนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ (โดยกรมการค้าต่างประเทศจะพิจารณาอนุญาตให้นำเข้าได้ก็ ต่อเมื่อมีหนังสือได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา พร้อมแสดงหลักฐานการซื้อ ขาย) ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้สารอัลบิวเทอรอล หรือซัลบิวตามอล ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าสินค้า ดังกล่าวมาจากจีน สหรัฐอเมริกา เยอรมนี ไต้หวัน อินเดีย อังกา และญี่ปุ่น โดยไม่มีการนำเข้าจากประเทศ เพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับ ประเทศเพื่อนบ้าน

โบราณวัตถุ

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำโบราณวัตถุที่มีแหล่งกำเนิดในต่างประเทศเข้ามาใน ราชอาณาจักร พ.ศ.2547 มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการลักลอบนำโบราณวัตถุ เช่น พระพุทธรูป เทวรูป ชิ้นส่วนโบราณสถาน เงินตราโบราณ จารึกโบราณ เอกสารโบราณ เครื่องมือและเครื่องประดับสมัยก่อน ประวัติศาสตร์ และศิลปวัตถุโบราณ ที่มีแหล่งกำเนิดในต่างประเทศเข้ามาในไทย โดยกำหนดผู้นำเข้า โบราณวัตถุจะต้องขออนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ (กรมการค้าต่างประเทศมอบอำนาจให้กรม ศิลปากรเป็นผู้พิจารณาอนุญาตแทน) และต้องมีหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐเพื่อ ประกอบการนำเข้าด้วย ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้โบราณวัตถุเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้า โบราณวัตถุส่วนใหญ่จากฝรั่งเศส สหราชอาณาจักร อีกทั้งมีบางส่วนที่เป็นของไทยนำออกไปแสดงในงาน แสดงของพิพิธภัณฑ์ในต่างประเทศแล้วส่งกลับเข้ามาในไทยเมื่อเสร็จงานแสดง โดยไม่มีการนำเข้าจาก ประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่าง ไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

นอกจากนี้ กระทรวงพาณิชย์ได้ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องสินค้าต้องห้ามผ่าน ราชอาณาจักร พ.ศ.2559 ลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2559 กำหนดเทวรูป ชิ้นส่วนของเทวรูป ชิ้นส่วนของ พระพุทธรูป โบราณวัตถุที่มีแหล่งกำเนิดในต่างประเทศเป็นสินค้าที่ห้ามผ่านแดนในประเทศไทย

เครื่องเล่นเกม

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการนำเครื่องเล่นเกมเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2548 โดยกำหนดให้เครื่องเล่นเกมประเภทต่างๆ ได้แก่ สล็อตแมชชีน ตู้ม้าแข่ง ปาซิงโกะ รูเล็ต และเครื่องเล่นเกมที่ทำงานโดยใช้เหรียญ ธนบัตร เงินตรา หรือบัตรที่เข้าข่ายการพนันชั้นต่อ (ยกเว้นเครื่องเล่นเกมประเภทอุปกรณ์โบลิ่ง) เป็นสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน อีกทั้งเพื่อเป็นการส่งเสริมให้เด็กและเยาวชนได้เรียนรู้เทคโนโลยีใหม่ๆ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้เครื่องเล่นเกมเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าเครื่องเล่นเกมที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าเครื่องเล่นเกมจากจีน เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น ไต้หวัน และสหรัฐอเมริกา และไม่มีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากผู้นำเข้าไทยไม่มีการนำเข้าเครื่องเล่นเกมที่ระบุข้างต้นจากประเทศเพื่อนบ้าน

นอกจากนี้ กระทรวงพาณิชย์ได้ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องสินค้าต้องห้ามผ่านราชอาณาจักร พ.ศ.2559 ลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2559 กำหนดให้เครื่องเล่นเกมที่เป็นเครื่องครบชุดสมบูรณ์เป็นสินค้าที่ห้ามผ่านแดนในประเทศไทย

ตู้เย็น ตู้ทำน้ำเย็น ตู้แช่ หรือตู้แช่แข็งที่เป็นผลิตภัณฑ์สำหรับทำความเย็นที่ใช้สารซีเอฟซี

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องการห้ามนำตู้เย็น ตู้ทำน้ำเย็น ตู้แช่ หรือตู้แช่แข็งที่เป็นผลิตภัณฑ์สำหรับทำความเย็นหรือทำให้เย็นจนแข็งที่ใช้สารซี เอฟ ซี เข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ. 2549 โดยกำหนดห้ามการนำเข้าตู้เย็น ตู้ทำน้ำเย็น ตู้แช่ หรือตู้แช่แข็งที่เป็นผลิตภัณฑ์สำหรับทำความเย็นหรือทำให้เย็นจนแข็งที่ใช้สารซี เอฟ ซี (Chlorofluorocarbons - CFCs) เพื่อประโยชน์ในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและคุ้มครองความปลอดภัยของสาธารณชน ซึ่งจากการศึกษากฎหมายของประเทศเพื่อนบ้านพบว่า ได้มีการห้ามนำเข้าสินค้านี้ดังกล่าวเช่นเดียวกัน

หินทุกชนิด

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้หินเป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2551 โดยกำหนดให้หินต่างๆ ได้แก่ หินอ่อน (พิกัดอัตราศุลกากร 25.15) หินแกรนิต (พิกัดฯ 6802.23.00) และหินอื่นๆ (พิกัดฯ 6802.29.00) เป็นสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ ประกาศฯ ดังกล่าวส่งผลให้หินทุกชนิดเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) เพื่อคุ้มครองผู้ผลิตหินภายในประเทศ ได้แก่ กลุ่มผู้ผลิตหินอ่อนจังหวัดสระบุรี และกลุ่มผู้ผลิตหินแกรนิตจังหวัดตาก โดยจากการศึกษาสถิติการนำเข้าหินที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทย

นำเข้าหินอ่อนจากประเทศตุรกี กรีซ อิตาลี และนำเข้าหินแกรนิตจากจีน อย่างไรก็ตาม ในปี 2556 มีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้านมูลค่าไม่มาก โดยนำเข้าหินอ่อนจากเมียนมาปีละ 2 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนนำเข้าเพียงร้อยละ 0.4 ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากผู้นำเข้าไทยมีการนำเข้าหินจากประเทศเพื่อนบ้านน้อยมาก

ภาชนะเซรามิกและภาชนะโลหะเคลือบที่ใช้บรรจุอาหาร

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้ภาชนะเซรามิกและภาชนะโลหะเคลือบที่ใช้บรรจุอาหารเป็นสินค้าที่ต้องห้ามหรือเป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ. 2551 โดยกำหนดให้ (1) ภาชนะเซรามิกและภาชนะโลหะที่ใช้บรรจุอาหารที่มีปริมาณสารตะกั่วหรือสารแคดเมียมละลายออกมาในปริมาณตั้งแต่ 2.5 มิลลิกรัม/ลิตร ถึง 7 มิลลิกรัม/ลิตร ขึ้นอยู่กับรูปแบบภาชนะจัดเป็นสินค้าต้องห้ามนำเข้า (2) ภาชนะเซรามิกและภาชนะโลหะที่บรรจุอาหารที่มีปริมาณสารตะกั่วหรือสารแคดเมียมละลายออกมาไม่เกินค่าที่กำหนด จะมีหนังสือรับรองสุขอนามัย (Health Certificate) ที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐของประเทศผู้ผลิตหรือออกให้โดยหน่วยงาน / สถาบันที่หน่วยงานของรัฐให้การรับรอง ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้การนำเข้าภาชนะเซรามิกและภาชนะเคลือบที่ใช้บรรจุอาหารเป็นสินค้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดการนำเข้า (Automatic Licensing) โดยจากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมาพบว่า ประเทศไทยนำเข้าสินค้าภาชนะเซรามิกและภาชนะโลหะที่บรรจุอาหารดังกล่าวจากจีน และไม่มีการนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่สร้างข้อจำกัดต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนเนื่องจากไทยไม่มีการนำเข้าสินค้านี้ดังกล่าวจากประเทศเพื่อนบ้าน

พัสดุม หม้อหุงข้าว และหลอดไฟ

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้พัสดุม หม้อหุงข้าว และหลอดไฟ เป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองและต้องปฏิบัติตามมาตรการจัดระเบียบในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2555 โดยกำหนดให้ (1) พัทธม (พิกัดอัตราศุลกากร 8414.51) (2) หม้อหุงข้าว (พิกัดฯ 8436.60.30) และ (3) หลอดไฟ (พิกัด 8539.31 และ 8539.39) เป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐในประเทศผู้ส่งออก ประเทศผู้ผลิต หรือออกโดยสถาบันที่ประเทศผู้ส่งออกหรือผู้ผลิตให้การรับรอง และต้องนำหนังสือรับรองฯ แสดงต่อกรมศุลกากรประกอบการนำเข้ามาในประเทศไทย (2) ผู้นำเข้าพัสดุม หม้อหุงข้าว และหลอดไฟต้องขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้ากับกรมการค้าต่างประเทศหรือหน่วยงานอื่นที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด (3) ต้องรายงานการนำเข้า การครอบครอง การส่งออก การจำหน่าย และปริมาณคงเหลือของสินค้าให้กรมการค้าต่างประเทศเป็นประจำทุกเดือน เนื่องจากสินค้านี้ดังกล่าวถูกกำหนดโดยกระทรวงอุตสาหกรรมว่าเป็นสินค้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานอุตสาหกรรม ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้พัสดุม หม้อหุงข้าว และหลอดไฟเป็นสินค้าที่ต้องขึ้นทะเบียนในการนำเข้า (Automatic Licensing) โดยจาก

การศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าสินค้าดังกล่าวมาจากจีน เวียดนาม มาเลเซีย อินโดนีเซีย และญี่ปุ่น มากกว่าร้อยละ 90 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด โดยเป็นการนำเข้าจากมาเลเซียปีละไม่น้อยกว่า 31 ล้านบาท กฎระเบียบนี้จึงเป็นการสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากไทยมีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวกับประเทศเพื่อนบ้าน และผู้นำเข้ามีภาระในการขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้าและรายงานสภาพการส่งออก นำเข้า การครอบครอง สถานที่เก็บรักษา และปริมาณสินค้าคงเหลือ

ประกาศกรมการค้าต่างประเทศเรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้า การรายงานและตรวจสอบการนำเข้าพัฒนา หม้อหุงข้าว และหลอดไฟเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ. 2556 โดยผู้ที่ขึ้นทะเบียนต่อกรมการค้าต่างประเทศเป็นผู้นำเข้าพัฒนา หม้อหุงข้าว และหลอดไฟจะต้องยื่นเอกสารประกอบการพิจารณา ได้แก่ (1) สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล (2) แผนที่สถานที่เก็บพัฒนา หม้อหุงข้าว และหลอดไฟที่นำเข้า พร้อมหลักฐานการเป็นเจ้าของหรือการมีสิทธิในการใช้สถานที่ดังกล่าว (3) หนังสือยินยอมให้ผู้ที่ได้รับมอบหมายจากกรมการค้าต่างประเทศเข้าไปในสถานที่เก็บพัฒนา หม้อหุงข้าว และหลอดไฟที่นำเข้าเพื่อตรวจสอบ (4) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มีอำนาจทำการแทนนิติบุคคลที่จะขึ้นทะเบียน โดยผู้ขอขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้าจะต้องลงทะเบียนในระบบทะเบียนผู้ประกอบการ (Registration Database) เพื่อขอ User Name และขอมีบัตรประจำตัวผู้ส่งออกนำเข้าต่อกรมการค้าต่างประเทศ โดยปัจจุบัน มีผู้นำเข้าพัฒนาที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกรมการค้าต่างประเทศ 13 ราย มีผู้นำเข้าหม้อหุงข้าวที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกรมการค้าต่างประเทศ 10 ราย และมีผู้นำเข้าหลอดไฟที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกรมการค้าต่างประเทศ 24 ราย

ยางรถใหม่

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้ยางรถใหม่เป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองและต้องปฏิบัติตามมาตรการจัดระเบียบในการนำเข้าในราชอาณาจักร พ.ศ.2555 โดยกำหนดให้ (1) ยางรถใหม่ (พิกัดอัตราศุลกากร 4011.20.10) เป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐในประเทศผู้ส่งออก ประเทศผู้ผลิต หรือออกโดยสถาบันที่ประเทศผู้ส่งออกหรือผู้ผลิตให้การรับรอง ต้องมีหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าจากประเทศผู้ผลิต และต้องนำหนังสือรับรองฯ แสดงต่อกรมศุลกากรประกอบการนำเข้าในประเทศไทย (2) ผู้นำเข้ายางรถใหม่ต้องขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้ากับกรมการค้าต่างประเทศหรือหน่วยงานอื่นที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด (3) ต้องรายงานการนำเข้า การครอบครอง การส่งออก การจำหน่าย และปริมาณคงเหลือของสินค้าให้กรมการค้าต่างประเทศเป็นประจำทุกเดือน ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้ยางรถใหม่เป็นสินค้าที่ต้องขึ้นทะเบียนในการนำเข้า (Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าสินค้าดังกล่าวมาจากจีน อินเดีย ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย และเกาหลีใต้ มากกว่าร้อยละ 90 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด โดยเป็นการนำเข้าจากมาเลเซียปีละประมาณ 16 ล้านบาท

กฎระเบียบนี้จึงสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากไทยมีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประกาศกรมการค้าต่างประเทศเรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้า การรายงานและตรวจสอบการนำยางรถใหม่เข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2556 โดยผู้ที่ขึ้นทะเบียนต่อกรมการค้าต่างประเทศเป็นผู้นำเข้ายางรถใหม่จะต้องยื่นเอกสารประกอบการพิจารณา ได้แก่ (1) สำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล (2) แผนที่สถานที่เก็บยางรถใหม่ พร้อมหลักฐานการเป็นเจ้าของหรือการมีสิทธิในการใช้สถานที่ดังกล่าว (3) หนังสือยินยอมให้ผู้ได้รับมอบหมายจากกรมการค้าต่างประเทศเข้าไปในสถานที่เก็บยางรถใหม่ที่นำเข้าเพื่อตรวจสอบ (4) สำเนาบัตรประจำตัวประชาชนของผู้มีอำนาจทำการแทนนิติบุคคลที่จะขึ้นทะเบียน โดยผู้ขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้าจะต้องลงทะเบียนในระบบทะเบียนผู้ประกอบการ (Registration Database) เพื่อขอ User Name และขอมีบัตรประจำตัวผู้ส่งออก-นำเข้าต่อกรมการค้าต่างประเทศ โดยปัจจุบัน มีผู้นำเข้ายางรถใหม่ที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกรมการค้าต่างประเทศ 117 ราย เป็นกิจการที่ขึ้นทะเบียนไว้กับสำนักบริการการค้าต่างประเทศ 108 ราย และขึ้นทะเบียนไว้กับสำนักงานการค้าต่างประเทศที่ตั้งอยู่ในส่วนภูมิภาค 9 ราย

ตัวถังของรถยนต์นั่งที่ใช้แล้วและโครงรถจักรยานยนต์ที่ใช้แล้ว

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้ตัวถังของรถยนต์นั่งที่ใช้แล้วและโครงรถจักรยานยนต์ที่ใช้แล้วเป็นสินค้าที่ต้องห้ามในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2555 โดยกำหนดให้ตัวถังของรถยนต์นั่งที่ใช้แล้ว (แชสซีส์หรือแคปของรถยนต์ที่ใช้แล้ว) และโครงรถจักรยานยนต์ (ยกเว้นโครงรถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูงไม่เกิน 50 ลบ.ซม.ตะเกียบรถ และวงล้อที่มีเส้นผ่าศูนย์กลางตั้งแต่ 10 นิ้วลงมา) เป็นสินค้าที่ต้องห้ามในการนำเข้ามาในประเทศ เพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและความปลอดภัยของสาธารณชน ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้ตัวถังของรถยนต์นั่งที่ใช้แล้วและโครงรถจักรยานยนต์เป็นสินค้าที่ต้องห้ามนำเข้า (Prohibited Goods) โดยจากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา ไทยไม่มีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวมาจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากไทยไม่มีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวจากประเทศเพื่อนบ้าน

ยางรถที่ใช้แล้ว

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้ยางรถที่ใช้แล้วเป็นสินค้าที่ต้องห้ามหรือต้องขออนุญาตและต้องปฏิบัติตามมาตรการจัดระเบียบในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2556 โดยกำหนดให้ยางรถที่ใช้แล้ว ได้แก่ (1) ยางรถยนต์นั่ง (พิกัดอัตราศุลกากร 4012.11.00 และ 4012.20.10) (2) ยางรถจักรยานยนต์ (พิกัดฯ 4012.19.10 และ 4012.20.40) ยางรถจักรยาน (พิกัดฯ 4012.20.50) และ

เศษยางรถ (พิกัด 4004.00.00) เป็นสินค้าที่ต้องห้ามในการนำเข้ามาในประเทศ เพื่อป้องกันปัญหามลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมและสุขอนามัยของประชาชน รวมทั้งเพื่อความเหมาะสมกับสถานการณ์ค้าและการผลิตยางรถในปัจจุบัน ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้ยางรถใช้แล้วที่เป็นยางรถยนต์นั่ง ยางรถจักรยานยนต์ ยางรถจักรยาน และเศษยางรถ เป็นสินค้าที่ต้องห้ามนำเข้า (Prohibited Goods) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมาจะพบว่ามีประกาศห้ามนำเข้า พบว่า ไทยนำเข้าสินค้านี้จากจีน ไต้หวัน อินโดนีเซีย และญี่ปุ่น จีน มากกว่าร้อยละ 90 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด และไม่มี การนำเข้าสินค้านี้จากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากไทยไม่มีการนำเข้าสินค้านี้จากประเทศเพื่อนบ้าน

อย่างไรก็ตาม ในประกาศฯ ฉบับดังกล่าว ได้กำหนดให้ยางรถที่ใช้แล้ว ได้แก่ ยางรถ巴士หรือรถบรรทุก (พิกัดอัตราศุลกากร 4012.12.20, 4012.12.90, 4012.20.21 และ 4012.20.29) เป็นสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ และการนำยางรถ巴士หรือรถบรรทุกใช้แล้วเข้ามานั้น จะต้องเป็นการนำเข้าเพื่อการหล่อตอกแล้วส่งออกไปต่างประเทศเท่านั้น ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้ยางรถใช้แล้วที่เป็นยางรถ巴士หรือรถบรรทุก เป็นสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic License) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าสินค้านี้จากจีน อินโดนีเซีย ญี่ปุ่น ไต้หวัน ขณะเดียวกันไทยมีการส่งออกยางรถ巴士หรือรถบรรทุกฯ ไปประเทศเพื่อนบ้านในปี 2556 ได้แก่ กัมพูชาปีละ 12 ล้านบาท ลาวปีละ 1 ล้านบาท ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากไทยไม่มีการนำเข้าสินค้านี้จากประเทศเพื่อนบ้าน ขณะเดียวกันในการส่งออกยางรถ巴士และรถบรรทุกนั้น รัฐบาลไม่ได้กำหนดให้ต้องมีการขอใบอนุญาตส่งออก จึงไม่จัดว่าเป็นกฎหมายที่สร้างข้อจำกัดต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน

เครื่องทำน้ำอุ่นและน้ำร้อนระบบก๊าซ

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้เครื่องทำน้ำอุ่นและน้ำร้อนระบบก๊าซเป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือรับรองและต้องปฏิบัติตามมาตรการจัดระเบียบในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2557 โดยกำหนดให้ (1) เครื่องทำน้ำอุ่นและน้ำร้อนระบบก๊าซตามพิกัดอัตราศุลกากร 8419.11.10 หรือ 8419.11.90 เป็นสินค้าที่ต้องมีหนังสือที่ออกโดยหน่วยงานของรัฐในประเทศผู้ส่งออก ประเทศผู้ผลิต หรือออกโดยสถาบันที่ประเทศผู้ส่งออกหรือผู้ผลิตให้การรับรอง และต้องนำหนังสือรับรองฯ แสดงต่อกรมศุลกากรประกอบการนำเข้ามาในประเทศไทย (2) ผู้นำเข้าเครื่องทำน้ำอุ่นและน้ำร้อนระบบก๊าซต้องขึ้นทะเบียนเป็นผู้นำเข้ากับกรมการค้าต่างประเทศหรือหน่วยงานอื่นที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด (3) ต้องรายงานการนำเข้า การครอบครอง การส่งออก การจำหน่าย และปริมาณคงเหลือของสินค้าให้กรมการค้าต่างประเทศเป็นประจำทุกเดือน ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้เครื่องทำน้ำอุ่นและน้ำร้อนระบบก๊าซเป็นสินค้าที่ต้องขึ้นทะเบียนในการนำเข้า (Automatic Licensing) โดยจากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า

ประเทศไทยนำเข้าสินค้าดังกล่าวมาจากสหรัฐอเมริกา จีน ญี่ปุ่น และสิงคโปร์มากกว่าร้อยละ 90 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากไทยไม่ได้มีการนำเข้าและส่งออกสินค้าดังกล่าวกับประเทศเพื่อนบ้าน

เครื่องพิมพ์อินทาลโยและเครื่องถ่ายเอกสารชนิดสอดสี

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้เครื่องพิมพ์อินทาลโยและเครื่องถ่ายเอกสารชนิดสอดสีเป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2557 เพื่อประโยชน์ในการป้องกันการปลอมแปลงหรือเลียนแบบธนบัตรที่อาจเกิดจากการการใช้เครื่องพิมพ์รื่องเล็ก อินทาลโย และเครื่องถ่ายเอกสารชนิดสอดสี โดยกำหนดให้เครื่องพิมพ์อินทาลโยตามพิกัดอัตราศุลกากร 8443.19.00 และเครื่องถ่ายเอกสารชนิดสอดสีตามพิกัดอัตราศุลกากร 8443.32.90 8443.39.11 8443.39.20 8443.39.30 และ 8443.39.90 เป็นสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ เพื่อป้องกันการปลอมแปลงหรือเลียนแบบธนบัตร ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้เครื่องพิมพ์อินทาลโย (เครื่องพิมพ์รื่องเล็ก) และเครื่องถ่ายเอกสารชนิดสอดสีเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าสินค้าดังกล่าวมาจากจีน ญี่ปุ่น สวิตเซอร์แลนด์ อิสราเอล และอิตาลี มากกว่าร้อยละ 90 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด อย่างไรก็ตาม มีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวมาจากประเทศมาเลเซียคิดเป็นมูลค่าปีละ 19 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2 ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงสร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากไทยมีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวจากประเทศเพื่อนบ้าน

บารากู บารากูไฟฟ้า บุหรี่ไฟฟ้า

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้บารากูและบารากูไฟฟ้าหรือบุหรี่ไฟฟ้าเป็นสินค้าที่ต้องห้ามนำเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2557 โดยกำหนดให้บารากูและบารากูไฟฟ้าหรือบุหรี่ไฟฟ้าตามพิกัดอัตราศุลกากร 9614.00.90 เป็นสินค้าที่ต้องห้ามในการนำเข้ามาในประเทศ เพื่อป้องกันปัญหาสุขอนามัย สังคม ความมั่นคงของประเทศ และความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้บารากูและบารากูไฟฟ้าหรือบุหรี่ไฟฟ้าเป็นสินค้าที่ต้องห้ามนำเข้า (Prohibited Goods) โดยจากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมาก่อนที่จะมีประกาศห้ามนำเข้า พบว่า ประเทศไทยนำเข้าสินค้าดังกล่าวมาจากญี่ปุ่น จีน สาธารณเช็ก เยอรมนี และอิตาลี มากกว่าร้อยละ 90 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด และไม่มีมีการนำเข้าสินค้าดังกล่าวมาจากประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดน เนื่องจากไทยไม่มีการค้าสินค้าบารากูกับประเทศเพื่อนบ้าน

นอกจากนี้ กระทรวงพาณิชย์ได้ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องสินค้าต้องห้ามผ่านราชอาณาจักร พ.ศ.2559 ลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2559 กำหนดให้สินค้าบาร์กัวและบาร์กัวไฟฟ้าหรือบุหรีไฟฟ้า เป็นสินค้าที่ห้ามผ่านแดนในประเทศไทย

สารระเหยในกลุ่มโวลาทิลส์อัลคิลไนโตร

ประกาศกระทรวงพาณิชย์เรื่องกำหนดให้สารระเหยในกลุ่มโวลาทิลส์อัลคิลไนโตรเป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ.2557 โดยกำหนดให้สารระเหยในกลุ่มโวลาทิลส์อัลคิลไนโตรตามพิกัดอัตราศุลกากร 2920.90.90 เป็นสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศ เพื่อป้องกันมิให้มีการนำสารระเหยไปใช้ในทางที่ไม่เหมาะสมอันอาจก่อให้เกิดปัญหาด้านสุขภาพ สุขอนามัย สังคม และความมั่นคงของประเทศ ซึ่งประกาศฯ นี้ส่งผลให้สารระเหยในกลุ่มโวลาทิลส์อัลคิลไนโตรเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) โดยจากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าสินค้านี้จากไต้หวัน จีน สิงคโปร์ เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และเบลเยียมมากกว่าร้อยละ 90 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงไม่สร้างข้อจำกัดต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากไทยไม่ได้มีการนำเข้าและส่งออกสินค้านี้จากกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.2.3 สินค้าที่ห้ามนำผ่านหรือเคลื่อนย้ายผ่านแดนในไทย

นับตั้งแต่เดือนกันยายน 2558 ที่รัฐบาลได้มีการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ.2558 ทำให้รัฐบาลให้ความสะดวกกับการเคลื่อนย้ายสินค้านระหว่างประเทศที่ต้องมีการผ่านแดนประเทศไทยเพื่อไปยังประเทศอื่นมากขึ้น อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าวให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ในการกำหนดให้สินค้าบางประเภทที่ต้องห้ามนำผ่านแดนไทย สินค้าบางประเภทที่ต้องขออนุญาตผ่านแดนของไทย โดยในปัจจุบัน กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ เริ่มทยอยกำหนดให้สินค้าบางประเภทเป็นสินค้าที่รัฐบาลไทยมีมาตรการควบคุมการนำเข้าและการเคลื่อนย้ายผ่านแดน ดังนี้

- ประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องสินค้าต้องห้ามนำผ่านราชอาณาจักรตามมติคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ พ.ศ.2559 ลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2559 กำหนดให้สินค้านี้ต่อไปนี้ เป็นสินค้าต้องห้ามนำผ่านประเทศไทย (1) อาวุธและวัสดุอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับอาวุธทุกประเภท ห้ามนำผ่านไปยังประเทศคองโก อิหร่าน ไลบีเรีย ซูดาน โกตดิวัวร์ เกาหลีเหนือ ลิเบีย โชมาลี และเอริเทรีย (3) เพชรที่ยังไม่ได้เจียรไน ห้ามนำผ่านจากประเทศโกตดิวัวร์

- (4) สินค้าฟุ่มเฟือย เช่น เพชร พลอย ไข่มุก เรือยอร์ช รถแข่ง รถยนต์ ห้ามนำผ่านไปยังประเทศเกาหลีเหนือ และ (5) ถ่านไม้ ห้ามนำผ่านจากประเทศโซมาเลีย
- ประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องสินค้าต้องห้ามนำเข้าราชอาณาจักร พ.ศ.2559 ลงวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2559 กำหนดให้สินค้านี้เป็นสินค้าต้องห้ามนำเข้าประเทศไทย (1) สินค้าที่มีการปลอมหรือเลียนแบบเครื่องหมายการค้าของผู้อื่น (2) เทปเพลง แผ่นบันทึกเสียง วีดีโอเทป โปรแกรมคอมพิวเตอร์ หนังสือหรือสินค้าที่ละเมิดลิขสิทธิ์ (3) บารากู่ บารากู่ไฟฟ้า หรือบุหรี่ไฟฟ้า (4) เครื่องเล่นเกม (5) ช้าง (6) เทวรูป ชิ้นส่วนเทวรูป และชิ้นส่วนพระพุทธรูป (7) โบราณวัตถุที่มีแหล่งกำเนิดในต่างประเทศ (8) สารกาเฟอีน
 - ประกาศกระทรวงพาณิชย์กำหนดให้สินค้าประเภทต่างๆ ที่ต้องปฏิบัติตามมาตรการนำเข้าในราชอาณาจักร ซึ่งมีการทยอยออกมาจำนวนหลายฉบับนับตั้งแต่เดือนกันยายน 2558 ส่งผลให้ผู้ประกอบการค้าระหว่างประเทศและผู้ประกอบการโลจิสติกส์มีภาระในการติดต่อหน่วยงานภาครัฐเพื่อขอหนังสือรับรองและใบอนุญาตต่างๆ เพิ่มเติม โดยปัจจุบันมีสินค้าหลายรายการที่ต้องขอใบอนุญาตนำเข้า ได้แก่ (1) มันสำปะหลัง (2) ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง

2.3 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพุทธศักราช 2456

กฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย เป็นกฎหมายที่ใช้มาตั้งแต่ ปี พ.ศ.2456 มีวัตถุประสงค์จัดระเบียบการเดินเรือภายในอาณาเขตประเทศไทยให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย และมีการปรับปรุงให้สอดคล้องสถานการณ์ด้านการค้าและเศรษฐกิจมาโดยตลอด โดยกำหนดหลักการสำคัญต่างๆ ได้แก่ ทางเดินเรือ เขตท่าเรือ เขตควบคุมการเดินเรือ ท่าเลทอดจอดเรือ การออกใบอนุญาตการใช้เรือ การตรวจเชอร์เวย์เรือ การนำร่อง และค่าธรรมเนียมการนำร่อง เป็นต้น

ในส่วนของการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านตามแม่น้ำโขง ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างไทย ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้ กฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย ได้ให้อำนาจกรมเจ้าท่าในการออก**ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำโขง เขตอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย พ.ศ.2555 ลงวันที่ 30 เมษายน 2555** ซึ่งกฎระเบียบดังกล่าวได้สร้างข้อจำกัดต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน โดยเฉพาะได้เป็นการจำกัดสิทธิของท่าเรือเอกชนที่ตั้งอยู่บริเวณอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ซึ่งริมแม่น้ำโขง เช่น ท่าเรือเวียงเชียงแสน และท่าเรือห้าเชียง มิให้สามารถดำเนินการรับขนส่งและลดทอนศักยภาพด้านการตลาดของท่าเรือเอกชน ทั้งนี้แต่เดิมผู้ประกอบการส่งออกและนำเข้าสินค้าได้มีการใช้ท่าเรือเอกชนดังกล่าวในการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างไทย ลาว และจีนตอนใต้ ทั้งนี้ “ข้อบังคับว่าด้วยการควบคุมการเดินเรือในแม่น้ำโขง เขตอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย พ.ศ.2555” ลงวันที่ 30 เมษายน 2555 โดยกำหนดการจอดเรือให้

- (1) ท่าเรือโดยสารเชียงแสน (ท่าเรือเวียงเชียงแสน หรือท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 1) ให้จอดเทียบเรือได้เฉพาะเพื่อรับส่งคนโดยสาร (ส่งผลให้ท่าเรือเวียงเชียงแสนไม่สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้อย่างถูกต้อง โดยการพึ่งพารายได้จากการให้บริการขนถ่ายผู้โดยสารเพียงอย่างเดียวไม่เพียงพอต่อการเนื่องจากตลาดมีขนาดเล็ก และไม่ได้มีเรือโดยสารให้บริการเป็นประจำ จึงต้องใช้การขอความอนุเคราะห์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ขนถ่ายสินค้าได้เป็นการชั่วคราว และใช้การกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมต่ำกว่าคู่แข่ง)
- (2) ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน (ท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2) ให้จอดเรือหรือรอเพื่อรับส่งคนโดยสารและหรือทำการขนถ่ายสินค้า
- (3) บริเวณริมเขื่อนป้องกันตลิ่ง ตั้งแต่หน้าวัดผ้าขาวป่าน ถึงท่าเรือโดยสารเชียงแสนให้จอดได้เฉพาะเรือที่รอไปรับส่งคนโดยสาร ณ ท่าเรือโดยสารเชียงแสน

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากข้อบังคับกรมเจ้าท่าที่ไม่อนุญาตให้ท่าเรือเวียงเชียงแสนใช้รับส่งสินค้าได้ ทำให้ผู้บริหารท่าเรือและเทศบาลตำบลเวียงเชียงแสนต้องขอความอนุเคราะห์หน่วยงานที่เกี่ยวข้องผ่อนผันให้นำเรือขนส่งสินค้าเข้ามาเทียบท่าได้อยู่บ้างเป็นการชั่วคราว โดยสินค้านำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ ผักและผลไม้ ส่วนสินค้าส่งออก ได้แก่ สินค้าอุปโภคบริโภค และรถยนต์ ทำให้การใช้พื้นที่ในท่าเรือเวียงเชียงแสนแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ (1) แบ่งพื้นที่ฝั่งทูลด้านตะวันออก (ทูล B) ให้เอกชนเช่าพื้นที่เป็นท่าเรือท่องเที่ยว และ (2) แบ่งพื้นที่ฝั่งทูลด้านตะวันตก (ทูล A) ให้เอกชนทำการขนถ่ายสินค้าลงเรือ นอกจากนี้ ข้อบังคับฯ ข้างต้นยังส่งผลให้ท่าเรือท่าเวียงถูกกำหนดตามข้อบังคับกรมเจ้าท่าฯ ให้สามารถทำได้เพียงการส่งออกสินค้า และไม่สามารถใช้รับสินค้านำเข้าเพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านได้ทั้งที่แต่เดิมเคยได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่ง

2.4 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ.2522

กฎหมายการขนส่งทางบก เป็นกฎหมายที่ใช้มาตั้งแต่ ปี พ.ศ.2522 มีวัตถุประสงค์ในการกำกับการประกอบการขนส่งทางบก ทั้งการขนส่งประจำทางและการขนส่งไม่ประจำทาง เส้นทางขนส่งระหว่างจังหวัด เส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ การจัดตั้งสถานีขนส่ง อัตราค่าขนส่งและค่าบริการอื่นๆ การชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากการขนส่ง การบริหารจัดการขนส่ง ผู้ประจํารถ การจัดตั้งสถานีขนส่งผู้โดยสารและสินค้า และการประกอบการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ เป็นต้น

ในส่วนของการเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางบกระหว่างประเทศจะต้องมาขอใบอนุญาตจากกรมการขนส่งทางบก โดยอนุมัติของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง โดยกรณีของไทยได้มีการจัดความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศแบบทวิภาคีกับประเทศต่างๆ ได้แก่ (1) ไทย-มาเลเซีย (2) ไทย-ลาว (3) ไทย-ลาว-เวียดนาม และ (4) ไทย-กัมพูชา ดังนี้

- ในกรณีของประเทศไทย ไทยได้จัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียจากถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2522 (Memorandum of Understanding on the Movement in Transit of Perishable Goods by Road from Thailand through Malaysia to Singapore) โดยมาเลเซียยอมให้ขนส่งสินค้าเน่าเสีย 5 ประเภท ได้แก่ ปลา สัตว์น้ำที่มีเปลือกหุ้มตัว หอย เนื้อสัตว์แช่เย็นหรือแช่แข็ง ผลไม้ ผักสดแช่เย็นหรือแช่แข็งทางถนนจากประเทศไทยผ่านประเทศมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ ปีละ 30,000 ตัน (โดยยกเว้นการชำระอากร ภาษีค่าธรรมเนียมและค่าภาระอื่นๆ) โดยรถที่ใช้ต้องเป็นรถห้องเย็นหรือรถบรรทุกคอนเทนเนอร์ อีกทั้งต้องเป็นรถที่จดทะเบียนและขออนุญาตประกอบการในมาเลเซีย และต้องวิ่งตามเส้นทางและผู้ขับรถต้องรายงานที่จุดตรวจของตำรวจที่ฝ่ายมาเลเซียกำหนดไว้ที่จุดกำหนดให้เข้า/ออกมาเลเซีย ได้แก่ บูกิต คาบู อิตัม (ตรงกับด่านสะเดาของไทย) รถบรรทุกที่วิ่งกลับได้รับอนุญาตให้ขนส่งสินค้าจากสิงคโปร์มายังประเทศไทยได้โดยต้องกระทำในลักษณะและภายใต้เงื่อนไขเดียวกันกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียผ่านแดนจากประเทศไทยไปยังสิงคโปร์ ซึ่งปัจจุบันมีผู้ประกอบการรถบรรทุกไม่ประจำทาง (รถหมวด 70) จำนวน 1 ราย รถจำนวน 40 คัน ซึ่งฝ่ายไทยมีความพยายามอย่างต่อเนื่องในการเจรจากับมาเลเซียเพื่อขอเพิ่มเพดานปริมาณการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนฯ จาก 30,000 ตัน/ปี เป็น 60,000 ตัน/ปี ผ่านไปยังคณะกรรมการร่วมถาวรไทย-มาเลเซีย แต่ฝ่ายมาเลเซียมีท่าทีไม่ตอบสนองข้อเรียกร้องของฝ่ายไทยมาโดยตลอด
- ในกรณีของประเทศไทย ไทยได้จัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางถนน พ.ศ.2542 และข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนน พ.ศ.2544 โดยครอบคลุมรถบรรทุก รถโดยสาร และรถยนต์ส่วนบุคคล ไม่จำกัดจำนวนรถ โดยภายใต้ความตกลงฯ ไทยกับลาวจะยอมรับรถที่จดทะเบียนและได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่ง และยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ เอกสารประจำยานพาหนะในการขนส่ง และกำหนดขนาด น้ำหนักบรรทุกสูงสุด มาตรการการปล่อยไอเสีย (รถโดยสารกำหนดเฉพาะไม่เกิน 45 ที่นั่ง) ในส่วนของเส้นทางการขนส่งนั้น ฝ่ายไทยกำหนด 10 เส้นทาง จุดผ่านแดน 10 จุด และฝ่ายลาวกำหนด 7 เส้นทาง จุดผ่านแดน 10 จุด ปัจจุบันการขนส่งไทยกับลาวมี (1) รถโดยสารประจำทาง 12 เส้นทาง (2) รถบรรทุกไม่ประจำทาง 982 ราย จำนวน 22,047 คัน (3) รถบรรทุกส่วนบุคคล 156 ราย จำนวน 1,645 คัน (4) รถโดยสารประจำทาง 339 ราย จำนวน 697 คัน และ (5) รถโดยสารส่วนบุคคล จำนวน 3 ราย จำนวน 9 คัน
- ในกรณีของประเทศไทย ลาว และเวียดนาม ได้จัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลง GMS CBTA ณ จุดผ่านแดนลาวบาว-แดนสะหวัน และสะหวันนะเขต-มุกดาหาร โดยครอบคลุมรถบรรทุกและรถโดยสาร กำหนดด่านลาวบาว-แดนสะหวัน-มุกดาหาร-สะหวันนะเขต ซึ่งเป็นเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ EWEC และยอมรับการ

ตรวจสอบครั้งเดียว (Single Stop Inspection) ณ จุดผ่านแดนสะพานนะเขต-มุกดาหาร จำกัดจำนวนรถประเทศละ 400 คัน (Permit) ยอมรับหนังสือรับรองการจดทะเบียนรถ/แผ่นป้ายทะเบียน/หนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถ และยอมรับใบอนุญาตขับรถ ขณะที่นำหนักรถนำหนักรถบรรทุก และสัดส่วนรถเป็นไปตามประเทศผู้รับ ปัจจุบันการขนส่งไทย ลาว และ เวียดนามมีผู้ประกอบการรถบรรทุกไม่ประจำทาง (รถหมวด 70) 26 ราย จำนวน 400 คัน อีกทั้งฝ่ายไทยมีความต้องการจะขยายเส้นทางเพิ่มเติมให้มีการเชื่อมโยง 3 เมืองหลวง ได้แก่ กรุงเทพฯ- กรุงเทพมหานคร และกรุงเทพมหานคร

- ในกรณีของประเทศไทยและกัมพูชา ได้จัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลง GMS CBTA ระหว่างไทยกับกัมพูชา โดยกำหนดแนวเส้นทางจุดผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต ซึ่งต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศผู้รับ กำหนดข้อกำหนดทางเทคนิคของรถ นำหนักอนุญาตสูงสุดตามประเทศผู้รับ กำหนดมาตรฐานไอเสีย กำหนดให้มีเครื่องหมายแสดงประเทศ (T / KH) กำหนดเอกสารสำหรับรถ คนขับ ผู้โดยสารและพนักงานประจำรถ โดยเริ่มเปิดเดินรถไม่ประจำทางเมื่อมิถุนายน 2555 นอกจากนี้ ยังเปิดให้มีการเดินรถโดยสารประจำทาง 2 เส้นทาง ได้แก่ (1) กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ-ปอยเปต-เสียมราฐ และ (2) กรุงเทพฯ – อรัญประเทศ – ปอยเปต – พนมเปญ อีกทั้งเปิดโควตาการเดินรถโดยสารไม่ประจำทาง (รถหมวด 30) 2 ราย จำนวน 3 คัน และรถบรรทุกไม่ประจำทาง (รถหมวด 70) 15 ราย จำนวน 37 คัน ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างเจรจาเพื่อเพิ่มโควตาการขนส่ง

3. กฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน

กฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนที่มีระดับความสำคัญรองลงมาจากกฎระเบียบหลัก จะเน้นใช้กับการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่หน่วยงานแต่ละหน่วยรับผิดชอบ ซึ่งกำหนดให้มีการขอใบอนุญาตนำเข้าและส่งออก การขอใบรับรองคุณภาพมาตรฐาน และการขึ้นทะเบียนผู้ส่งออกและผู้นำเข้า โดยในรายงานความก้าวหน้าฉบับที่ 2 พบว่า มีกฎระเบียบต่างๆ ที่กำหนดให้ขอหนังสือรับรองจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องก่อนจึงจะทำการนำเข้าหรือส่งออกได้²⁸ แบ่งเป็น

²⁸ ในภาพรวม หน่วยงานภาครัฐไทยที่เกี่ยวข้องกับออกหนังสือรับรองการนำเข้าและส่งออก ได้แก่ (1) สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (2) กรมการค้าต่างประเทศ (3) กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ (4) กรมธุรกิจพลังงาน (5) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (6) กรมโรงงานอุตสาหกรรม (7) สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (8) กรมประมง (9) กรมวิชาการเกษตร (10) กรมการขนส่งทางบก (11) กรมศุลกากร (12) กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช (13) กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ (14) สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย (15) กรมสรรพสามิต (16) กรมป่าไม้ (17) กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ (18) สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ (19) กรมการปกครอง (20) กรมศิลปากร (21) กรมการอุตสาหกรรมทหาร (22) สำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง (23) สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (24) กรมเจ้าท่า (25) กรมทรัพยากรธรณี (26) กรมการบินพลเรือน (27) สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกากระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคม (28) กรมควบคุมโรค (29) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการออกหนังสือรับรองการนำเข้าและส่งออก ได้แก่ สมาคมการค้าแห่งประเทศไทย

บทบัญญัติตามพระราชกำหนด 3 ฉบับ²⁹ และบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติ 54 ฉบับ³⁰ หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องมีการขอหนังสือรับรอง / ใบอนุญาตก่อนทำการส่งออกหรือนำเข้า อาทิ

3.1 พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ.2484

พระราชบัญญัติป่าไม้มีวัตถุประสงค์ในการจัดระเบียบการทำไม้และเก็บหาของป่า กำหนดไม้หวงห้าม การนำเข้าไม้เขตด่านป่าไม้ การใช้ตราประทับไม้ที่มีการจดทะเบียนและได้รับอนุญาตให้ครอบครอง การนำเข้าไม้หรือของป่าเข้ามาในประเทศ การเคลื่อนย้ายป่าออกจากสถานที่ที่กำหนด การจัดตั้งโรงงานแปรรูปไม้ การควบคุมการแปรรูปไม้ โดยในกรณีของไม้และของป่าหวงห้ามที่สำคัญที่มีการจัดระเบียบการนำเข้าส่งออก และการจำหน่ายจะมีการกำหนดเป็นบัญชีท้ายพระราชกฤษฎีกา เช่น กล้วยไม้ป่า ถ่านไม้ ไม้กฤษณา ไม้มะค่า ไม้เต็ง ไม้ประดู่ เป็นต้น

กรณีของการส่งออกไม้บางประเภทไปต่างประเทศ เช่น ไม้สัก ไม้สน ไม้สนประดิพัทธ์ จะต้องมีการขอหนังสือรับรองไม้สวนป่าจากกรมป่าไม้ ซึ่งเป็นการนำไม้สักท่อนหรือไม้สักแปรรูปที่ปลูกขึ้นในสวนป่าของรัฐและเอกชน

กรณีของการนำเข้าไม้จากต่างประเทศผ่านด่านศุลกากร ผู้นำเข้าจะต้องนำหลักฐานการอนุญาตให้นำไม้ออกนอกประเทศของเจ้าของไม้มารวมแสดงต่อศุลกากรและไม้ต้องมีหลักฐานรูปรอยดวงตราประทับไม้ของประเทศเจ้าของไม้ จากนั้นผู้นำเข้าต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่ด่านป่าไม้ไปตรวจพิจารณาของกรมป่าไม้เสียก่อนตามระเบียบกรมศุลกากร ส่วนในกรณีที่ผู้นำเข้าไม่นำไม้เข้ามาในเส้นทางที่ไม่มีด่านศุลกากรตั้งอยู่ เช่น จังหวัดแม่ฮ่องสอน ให้ถือว่าเป็นการนำเข้านอกเส้นทางอนุมัติ กรณีเช่นนี้ผู้นำเข้าจะต้องไปติดต่อกับผู้ว่า

²⁹ พระราชกำหนด 4 ฉบับ ได้แก่ (1) พรก.แก้ไขและป้องกันภาวะการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2516 (2) พรก.ควบคุมสินค้าตามชายแดน พ.ศ.2534 และ (3) พรก.ป้องกันการใช้สารระเหย พ.ศ.2533

³⁰ พระราชบัญญัติฯ 54 ฉบับ ได้แก่ (1) กฎหมายกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง (2) กฎหมายกองทุนสงเคราะห์เกษตรกร (3) กฎหมายกักพืช (4) กฎหมายการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง (5) กฎหมายการบินอากาศ (6) กฎหมายการตอบโต้การทุบตลาดและการอุดหนุนซึ่งสินค้าจากต่างประเทศ (7) กฎหมายการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (8) กฎหมายการประมง (9) กฎหมายการส่งออกไปนอกและการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า (10) กฎหมายการควบคุมการแลกเปลี่ยนเงิน (11) กฎหมายการส่งออกไปนอกราชอาณาจักรซึ่งอาวุธยุทโธปกรณ์และสิ่งที่ใช้ในการสงคราม (12) กฎหมายควบคุมกิจการเทปและวีดิทัศน์ (13) กฎหมายควบคุมคุณภาพอาหารสัตว์ (14) กฎหมายควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิง (15) กฎหมายควบคุมผลิตภัณฑ์ยาสูบ (16) กฎหมายการควบคุมยาง (17) กฎหมายควบคุมยุทธภัณฑ์ (18) กฎหมายควบคุมแร่ดีบุก (19) กฎหมายคุ้มครองพันธุ์พืช (20) กฎหมายคุ้มครองและส่งเสริมภูมิปัญญา การแพทย์แผนไทย (21) กฎหมายเครื่องมือแพทย์ (22) กฎหมายเครื่องสำอาง (23) กฎหมายซื้อขายค่าภาษีอากรสินค้าส่งออกที่ผลิตในราชอาณาจักร (24) กฎหมายเชื้อโรคและพิษจากสัตว์ (25) กฎหมายบำรุงพันธุ์สัตว์ (26) กฎหมายโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ (27) กฎหมายป้องกันและปราบปรามการฟอกเงิน (28) กฎหมายป่าไม้ (29) กฎหมายปิโตรเลียม (30) กฎหมายปุ๋ย (31) กฎหมายพลังงานปรมาณูเพื่อสันติ (32) กฎหมายพันธุ์พืช (33) กฎหมายไฟ (34) กฎหมายภาพยนตร์ (35) กฎหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (36) กฎหมายมาตรฐานสินค้าขาออก (37) กฎหมายยา (38) กฎหมายยาสูบ (39) กฎหมายยาเสพติดให้โทษ (40) กฎหมายรถยนต์ (41) กฎหมายรายได้เทศบาล (42) กฎหมายเรือไทย (43) กฎหมายแร่ (44) กฎหมายโรคระบาดสัตว์ (44) กฎหมายเลื่อยโซ่ยนต์ (45) กฎหมายวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (46) กฎหมายวัตถุอันตราย (47) กฎหมายสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า (48) กฎหมายส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (49) กฎหมายส่งเสริมการลงทุน (50) กฎหมายส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (51) กฎหมายส่งเสริมสินค้าขาออก (52) กฎหมายสัตว์พาหนะ (53) กฎหมายสุรา (54) กฎหมายอ้อยและน้ำตาลทราย (55) กฎหมายอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน วัตถุระเบิด ดอกไม้เพลิง และสิ่งเทียมอาวุธปืน และ (54) กฎหมายอาหาร

ราชการจังหวัดที่จะนำเข้า ซึ่งผู้ว่าราชการจังหวัดจะต้องตรวจสอบข้อเท็จจริงต่างๆ แล้วรายงานไปยังกรมศุลกากรเพื่อพิจารณาสั่งการปฏิบัติ โดยเมื่อกรมศุลกากรพิจารณาอนุญาตให้นำเข้าได้แล้วจะสั่งให้จังหวัดเรียกเก็บเงินค่าภาษีเป็นค่าปรับเท่ากับจำนวนเงินอากรขาเข้า เมื่อนำไม่ตามเส้นทางลำเลียงผ่านด่านเข้ามาก็ขอให้ตรวจสอบเอกสารหลักฐานให้ครบถ้วน

จากการศึกษาสถิติการนำเข้าและส่งออกที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าไม้จากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมียนมา ลาว และกัมพูชา มูลค่ามาก ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงสร้างข้อจำกัดต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากผู้นำเข้าต้องมีภาระในการติดต่อกับหน่วยงานจำนวนมากตั้งแต่กรมป่าไม้ กรมการค้าต่างประเทศ กรมศุลกากร เพื่อขออนุญาตนำเข้า

3.2. พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.2507

พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ.2507 มีผลกระทบต่อการนำเข้าสินค้าเกษตรจากต่างประเทศเข้ามาในประเทศไทย ตัวอย่างเช่นกรมวิชาการเกษตรได้ออกประกาศกรมวิชาการเกษตร ซึ่งใช้อำนาจตามกฎหมายกักพืช กำหนดให้การนำเข้าสินค้าเกษตรบางรายการจากประเทศเพื่อนบ้านจะต้องใบอนุญาตนำเข้าผ่านหรือใบรับรองคุณภาพจากกรมวิชาการเกษตร เพื่อป้องกันความเสี่ยงศัตรูพืช ได้แก่

(1) การนำเข้ามะพร้าวจากมาเลเซีย จะต้องมียุติบัตรนำเข้าจากกรมวิชาการเกษตร โดยเป็นการนำเข้าเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตภาคอุตสาหกรรม มะพร้าวต้องปอกเปลือกหรือกาบมะพร้าวออก คงเหลือเฉพาะผนังชั้นกลาง ไม่มีก้านใบ หน่อ หรือยอดอ่อนติดมา ตลอดจนต้องอบสารเคมีโบรไมด์เพื่อทำลายความงอก ต้องบรรจุมะพร้าวในบรรจุภัณฑ์ใหม่และปิดมิดชิด และมีใบรับรองสุขอนามัยพืชซึ่งออกโดย Department of Agriculture ของมาเลเซียกำกับมาด้วย

(2) การนำผ่านมันสำปะหลังจากกัมพูชาเข้ามาทางด่านชายแดนของไทย จะต้องมียุติบัตรนำเข้าผ่านที่ออกโดยกรมวิชาการเกษตร โดยมันสำปะหลังต้องมีความสะอาด บรรจุในบรรจุภัณฑ์ใหม่ บรรจุในตู้ขนส่งสินค้าที่ปิดมิดชิด และมีใบรับรองสุขอนามัยพืชซึ่งออกโดย Ministry of Agriculture and Forest and Fisheries - MAFF ของกัมพูชากำกับมาด้วย

(3) การนำเข้าปาล์มน้ำมันจากกัมพูชา จะต้องมียุติบัตรนำเข้าจากกรมวิชาการเกษตร โดยเป็นการนำเข้าเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตภาคอุตสาหกรรม และบรรจุเมล็ดปาล์มหรือเนื้อในเมล็ดปาล์มน้ำมันในบรรจุภัณฑ์ใหม่และปิดมิดชิด และมีใบรับรองสุขอนามัยพืชซึ่งออกโดย Ministry of Agriculture and Forest and Fisheries - MAFF ของกัมพูชากำกับมาด้วย

(4) การนำผ่านท่อนพันธุ์อ้อยจากกัมพูชาผ่านไทยไปยังลาว จะต้องมียุติบัตรนำเข้าผ่านที่ออกโดยกรมวิชาการเกษตร โดยท่อนพันธุ์อ้อยต้องไม่มีรากและใบ ต้องตัดเป็นท่อน แต่ละท่อน้องมีขนาดความยาวไม่เกิน 50 เซนติเมตร ภาชนะบรรจุท่อนพันธุ์อ้อยต้องสะอาด แข็งแรง และปิดมิดชิด และมีใบรับรอง

สุขอนามัยพืชซึ่งออกโดย Ministry of Agriculture and Forest and Fisheries - MAFF ของกัมพูชา
กำกับมาด้วย

(5) การนำเข้ายาสูบจากลาว จะต้องมีการอนุญาตนำเข้าจากกรมวิชาการเกษตร โดยเป็นการนำเข้าจากลาวผ่านด่านชายแดนทางบกมายังไทย ยาสูบต้องปราศจากศัตรูพืชและแมลง มัดหีบห่อยาสูบในบรรจุภัณฑ์ที่ใหม่และสะอาด และมีใบรับรองสุขอนามัยพืชซึ่งออกโดย Ministry of Agriculture and Forest, Department of Agriculture ของลาวกำกับมาด้วยพร้อมกับระบุคำว่า *The consignment of dried tobacco leaves was inspected and found free from Ascochyta gossypii and Verticillium albo-atrum*

(6) การนำผ่านกล้วยจากลาว จะต้องมีการอนุญาตนำเข้าที่ออกโดยกรมวิชาการเกษตร โดยกล้วยต้องบรรจุมีบรรจุภัณฑ์ที่ใหม่ สะอาด และบรรจุในตู้ขนส่งสินค้าที่ปิดมิดชิด ติดบัตรกำกับ การผ่าน แบบ พ.ก.4-5 ที่ตู้ขนส่ง และมีใบรับรองสุขอนามัยพืชซึ่งออกโดย Ministry of Agriculture and Forest – Department of Agriculture ของลาวกำกับมาด้วย

(7) หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการนำเข้าและส่งออกผลไม้ระหว่างไทยและจีนผ่าน สปป.ลาว โดยผู้ส่งออกจะต้องขึ้นทะเบียนกับกรมวิชาการเกษตร ต้องบรรจุผลไม้ในบรรจุภัณฑ์ที่ใหม่และมีรายละเอียดต่างๆ ได้แก่ ชื่อบริษัทที่ส่งออก ชนิดผลไม้ หมายเลขทะเบียน หมายเลขทะเบียนโรงคัดบรรจุ วันที่บรรจุ ผลไม้ต้องอยู่ในคอนเทนเนอร์หรือตู้ควบคุมอุณหภูมิระหว่างการขนส่งซึ่งจะไม่มีการเปิดตู้ระหว่างขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์จะต้องปิดผนึกด้วยตราปิดผนึกของกรมวิชาการเกษตร โดยเจ้าหน้าที่กรมวิชาการเกษตรจะออกใบรับรองสุขอนามัยพืชให้ผู้ส่งออกโดยระบุข้อความ “This fruit is in compliance with the protocol on inspection and quarantine conditions of tropical fruits to be exported from Thailand to China and the Protocol on the inspection and Quarantine Requirements for exportation and importation of fruits between Thailand and China through territories of the Third country” และระบุหมายเลขตู้คอนเทนเนอร์ โดยใบรับรองสุขอนามัยพืชมีอายุ 7 วันนับตั้งแต่วันที่ออกใบรับรองสุขอนามัยพืช โดยเส้นทางขนส่งจะต้องผ่านจาก อ.เชียงของ – ห้วยไซ สปป.ลาว – บ่อเต็น และโหมาน ประเทศจีน ขณะเดียวกันการนำเข้าผลไม้ ก็จะต้องนำเข้าจากผู้ส่งออกจีนที่จดทะเบียนอยู่กับกระทรวงควบคุมและตรวจสอบกักกันโรคแห่งจีน เช่นเดียวกัน โดยฝ่ายไทยสามารถส่งออกผลไม้สดจำนวน 23 ชนิดไปจีน ได้แก่ กล้วย มะเฟือง ส้มโอ ส้ม มะพร้าว น้อยหน่า ฝรั่ง ขนุน ลองกอง มะละกอ เสาวรส ชมพู เงาะ ละมุด สละ มะขาม ส้มเขียวหวาน สับปะรด มะม่วง ทูเรียน ลำไย ลิ้นจี่ และมังคุด ขณะเดียวกันผลไม้สดที่ไทยสามารถนำเข้าจากจีนได้มีจำนวน 19 ชนิด ได้แก่ กีวี มะละกอ พลัม สตรอเบอร์รี่ พืชสกุลไฮโดรเชอเรียส ลิ้นจี่ มะม่วง เรดพิทahaya อะโวคาโด ทับทิม แอปริคอต เชอรี่ พลัม ท้อ เนคทารีน ฝรั่ง ราสเบอร์รี่ และเอลโลพิทahaya

ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงสร้างข้อจำกัดต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากไทยมีการนำเข้าสินค้าเกษตรหลายรายการ เช่น มันสำปะหลัง ปาล์มน้ำมัน อ้อย และยาสูบ จากประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งกำหนดให้ผู้นำเข้าต้องขอใบอนุญาตนำเข้า (Non Automatic Licensing) จากกรมวิชาการเกษตร

3.3 พระราชบัญญัติแร่ พ.ศ.2510

พระราชบัญญัติแร่มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการขุดแร่ เขตเหมืองแร่ การขนแร่หรือเคลื่อนย้ายแร่ทั้งทางบกและทางน้ำ กำหนดเส้นทางยานพาหนะที่ใช้ในการขนแร่หรือเคลื่อนย้ายแร่ สถานที่เก็บรักษาและแต่งแร่ การสำรวจแร่ การทำเหมือง สิทธิมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย การนำเข้าแร่ การส่งออกแร่ ซึ่งกฎหมายนี้มีผลกระทบต่อการนำเข้าและส่งออกแร่ โดยกฎหมายกำหนดให้ผู้นำเข้าหรือส่งออกแร่จะต้องได้รับใบอนุญาตนำเข้าในราชอาณาจักร หรือใบอนุญาตส่งออกนอกราชอาณาจักร โดยจะต้องยื่นคำขอต่อเจ้าพนักงานอุตสาหกรรมแร่หรืออธิบดีกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ โดยผู้ส่งออก/ผู้นำเข้าต้องมีภาระยื่นเอกสารคำร้องขอส่งออก/นำเข้า พร้อมทั้งนำเอกสารหลักฐานต่างๆ เช่น สำเนาหนังสือบริคณห์สนธิ สำเนาหนังสือรับรองของนายทะเบียนหุ้นส่วนบริษัทและแสดงรายชื่อกรรมการผู้มีอำนาจลงนาม สำเนาใบส่งขอ สำเนาใบสั่งซื้อสินค้า สำเนาใบเสร็จรับเงินค่าภาคหลวงแร่ สำเนาหนังสือสมาชิกสภาการเหมืองแร่ สำเนา L/C จากลูกค้า สำเนายืนยันการขนส่ง สำเนาหนังสือแจ้งชื่อคู่ค้าและค่านายหน้า เป็นต้น นอกจากนี้ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานฯ จะพิจารณาจัดสรรโควตาการนำเข้าและการส่งออก

จากการศึกษาสถิติการนำเข้าและส่งออกที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าแร่จากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เมียนมา 116,458 ล้านบาท มาเลเซีย 80,062 ล้านบาท ลาว 18,563 ล้านบาท ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงสร้างข้อจำกัดต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากผู้นำเข้าและผู้ส่งออกต้องมีการติดต่อกับกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานฯ เพื่อขออนุญาตนำเข้า

3.4 พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ.2511

พระราชบัญญัติมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม พ.ศ.2511 กำหนดให้การนำเข้าสินค้าที่กำหนดให้เป็นผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมที่ใช้มาตรฐานบังคับ 105 รายการ จะต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก) เช่น ปูนซีเมนต์ปอร์ตแลนด์ กระจกโฟลตใส เหล็กโครงสร้างรูปพรรณ เหล็กกล้ารีดเย็น ไม้ขีดไฟ ผงซักฟอก ของเล่น หุ่นมยางสำหรับขุดนม หลอดไฟฟ้า พิวส์ก้ามปู เตารีดไฟฟ้า พัดลม หม้อหุงข้าวไฟฟ้า เครื่องอบผ้า เครื่องซักผ้า ตู้เย็น สับประรดกระป๋อง ออกซิเจนการแพทย์ ถังก๊าซปิโตรเลียมเหลว ทินเนอร์สำหรับแล็กเกอร์ กระจกนิรภัยสำหรับรถยนต์ ท่อไอ

เสียชีวิตจากรยานยนต์ หมวดนิรภัยผู้ใช้นานพาหนะ ยางในรถจักรยานยนต์ เชื้อขัดนิรภัยรถยนต์ น้ำมันเครื่องรถยนต์ดีเซล รถยนต์เบนซิน เป็นต้น

จากการศึกษาสถิติการนำเข้าที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าสินค้าที่กำหนดให้เป็นมาตรฐานบังคับส่วนใหญ่มาจากจีน เกาหลีใต้ ยุโรป ญี่ปุ่น อย่างไรก็ตาม ไทยมีการนำเข้าผลิตภัณฑ์ข้างต้นฯ บางประเภท เช่น เครื่องซักผ้า เครื่องใช้ไฟฟ้า จากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงสร้างข้อจำกัดต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากไทยมีการนำเข้าสินค้านี้ดังก้าวกับประเทศมาเลเซีย

3.5 พระราชบัญญัติวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ.2518

พระราชบัญญัติวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ.2518 กำหนดให้การนำเข้าและส่งออกสินค้าควบคุมต่างๆ จะต้องได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา Prazepan, Proscaline, Vinylbital, Zaleplon เป็นต้น

กฎระเบียบภายใต้กฎหมายวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากไทยและประเทศเพื่อนบ้านต่างมีกฎระเบียบควบคุมการนำเข้าและส่งออกวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท

3.6 พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ.2522

พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ.2522 กำหนดให้การนำเข้าและส่งออกสินค้าควบคุมต่างๆ จะต้องได้รับอนุญาตจากกระทรวงสาธารณสุข เช่น แอมเฟตามีน เดโซมอร์ฟิน ไดเมทอกซีแอมเฟตามีน เฮโรอีน เมทาควาโลน โคเคน ยาสกัดเข้มข้นของต้นฝิ่น ฝิ่น กัญชา พืชเห็ดขี้ควาย เป็นต้น

กฎระเบียบภายใต้กฎหมายยาเสพติดให้โทษไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากไทยไม่ได้อนุญาตให้ทำการค้ายาเสพติดให้โทษกับประเทศเพื่อนบ้าน

3.7 พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535

พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ.2535 กำหนดให้การนำเข้าวัตถุอันตรายอื่นๆ จะต้องได้รับใบอนุญาตจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1) กรมวิชาการเกษตร สำหรับการขอใบอนุญาตนำเข้าสาร Abamectin, Acephate, Acetaminprid, Acetochlor, Acifluorfen, Acrinathrin, Aluminium Phosphide, Aminocarb, Anilazine, Butachlor เป็นต้น

2) กรมประมง สำหรับการขอใบอนุญาตนำเข้าสาร Acetic Acid $\leq 80\%$ w/w, Benzalkonium Chloride

3) กรมปศุสัตว์ สำหรับการขอใบอนุญาตนำเข้าสาร Acids, Aldehydes

4) สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา สำหรับการขอใบอนุญาตนำเข้าสาร Acetophenone-4-methoxy, Aldehydes Aldrin, Alkalis, Amitraz, Bendiocarb เป็นต้น

5) กรมโรงงานอุตสาหกรรม สำหรับการขอใบอนุญาตนำเข้าสาร Barium Carbonate, Barium Nitrate น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว ของเสียประเภทโลหะ สารละลายใช้แล้ว หลอดแก้ว ของเสียที่สามารถระเบิดได้ ภาชนะบรรจุที่ปนเปื้อนของเสียเคมี ตู้เย็นที่ใช้แล้ว วิทยุที่ใช้แล้ว เครื่องปรับอากาศที่ใช้แล้ว เครื่องคอมพิวเตอร์ที่ใช้แล้ว อุปกรณ์เครื่องพิมพ์ที่ใช้แล้ว เป็นต้น

กฎระเบียบภายใต้กฎหมายวัตถุอันตรายไม่ได้สร้างข้อจำกัดต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากทั้งไทยและประเทศเพื่อนบ้านต่างมีกฎระเบียบควบคุมการนำเข้าและส่งออกสินค้าวัตถุอันตราย

3.8 พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง พ.ศ.2543

พระราชบัญญัติการค้าน้ำมันเชื้อเพลิง ให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงานในการออกกฎกระทรวงกำหนดคุณสมบัติและหลักเกณฑ์ วิธีการขอการออกใบอนุญาตและค่าธรรมเนียมเป็นผู้รับใบอนุญาตค้าน้ำมันเฉพาะเพื่อการนำเข้าและส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ซึ่งตามกฎหมายฯ กำหนดให้ผู้ค้าน้ำมันและผู้นำเข้าและส่งออกน้ำมันจะต้องเป็นบริษัทที่จัดตั้งตามกฎหมายไทยหรือนิติบุคคลต่างประเทศที่มีสำนักงานสาขาในประเทศ มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วไม่น้อยกว่า 2 ล้านบาท และต้องไม่ลดทุนตลอดเวลาที่ได้รับใบอนุญาต

จากการศึกษาสถิติการนำเข้าและส่งออกที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าแร่จากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เมียนมา 116,458 ล้านบาท มาเลเซีย 80,062 ล้านบาท ลาว 18,563 ล้านบาท ดังนั้นกฎระเบียบนี้จึงสร้างข้อจำกัดต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากผู้นำเข้าและผู้ส่งออกต้องมีการติดต่อกับกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานฯ เพื่อขออนุญาตนำเข้า

3.9 พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ.2558

พระราชบัญญัติการประมงมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการทำประมง กำหนดวิธีการทำประมง พื้นที่ที่อนุญาตให้ทำการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การคุ้มครองสัตว์น้ำ และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของชุมชนประมงท้องถิ่นในการจัดการบำรุงรักษา อนุรักษ์ และใช้ประโยชน์อย่างยั่งยืนจากทรัพยากรสัตว์น้ำ การนำเข้าและส่งออกสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ นอกจากนี้ กฎหมายประมงยังมีผลกระทบต่อการนำเข้าและส่งออก โดยกฎหมายประมงกำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดประเภท ชนิด ลักษณะ จำนวน หรือขนาดของสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำที่ผู้นำเข้า ผู้นำผ่าน หรือผู้ส่งออกต้องได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่

นอกจากนี้ กำหนดให้การส่งออกสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำต้องมีหนังสือรับรองสุขภาพหรือคุณภาพสัตว์น้ำ หรือหนังสือรับรองคุณภาพด้านมาตรฐานสุขอนามัยของสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ หรือหนังสือรับรองอื่นของสัตว์น้ำหรือผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำนั้นจากกรมประมงตามความต้องการของประเทศปลายทาง

จากการศึกษาสถิติการนำเข้าและส่งออกที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าสินค้าสัตว์น้ำมาจากประเทศเพื่อนบ้าน เช่น มาเลเซีย เมียนมา และเวียดนาม คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 7 ของมูลค่าการนำเข้าสัตว์น้ำจากทุกประเทศ ขณะเดียวกันประเทศไทยมีการส่งออกสัตว์น้ำไปยังประเทศเพื่อนบ้าน เช่น มาเลเซีย และสิงคโปร์ โดยใช้การขนส่งทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งการจะส่งออกและนำเข้าจะต้องขอใบอนุญาตจากกรมประมง ดังนั้น กฎระเบียบนี้จึงสร้างข้อจำกัดต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากผู้นำเข้าและผู้ส่งออกต้องมีการติดต่อกับด่านตรวจสัตว์น้ำ กรมประมง ซึ่งบางครั้งอาจไม่ทันต่อการส่งออกสินค้าที่ต้องเสี่ยงต่อการเน่าเสียได้ง่าย

3.10 พระราชบัญญัติควบคุมคุณภาพอาหารสัตว์ พ.ศ.2558

พระราชบัญญัติควบคุมคุณภาพอาหารสัตว์มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบการผลิต การขาย การกำหนดด่านตรวจสอบอาหารสัตว์ที่นำเข้าหรือส่งออก การนำเข้า การส่งออกอาหารสัตว์ที่มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมหรืออาจเป็นอันตรายต่อสัตว์ หรือส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคเนื้อสัตว์โดยรวม โดยการผลิตเพื่อขายหรือการนำเข้าเพื่อขายต้องขึ้นทะเบียน นอกจากนี้ กฎหมายควบคุมคุณภาพอาหารสัตว์กำหนดให้ผู้นำเข้าอาหารสัตว์ควบคุมเฉพาะฯ เช่น ข้าวโพดเมล็ด ข้าวโพดป่น กากถั่วเหลือง กากถั่วลิสง กากเมล็ดทานตะวัน กากคาโนลา (เรปซีด) โปรตีนข้าวโพด กลูเท็นข้าวโพด รำข้าว ปลาป่น เนื้อและกระดูกป่น นมผงสำหรับสัตว์ หางนมผงสำหรับสัตว์ วัตถุดิบที่เติมในอาหารสัตว์ สารเร่งเนื้อแดง ฯลฯ จะต้องขอใบอนุญาตตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง โดยผู้ที่นำเข้าอาหารสัตว์ฯ ได้จะต้องเป็นเจ้าของกิจการที่จะขอรับใบอนุญาต มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปี มีถิ่นที่อยู่ในไทย ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย มีสถานที่และ

อุปกรณ์เพื่อควบคุมรักษาอาหารสัตว์ที่นำเข้าขณะเดียวกันผู้ผลิตอาหารสัตว์เพื่อการส่งออกจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ประกาศกำหนด โดยในการนำเข้าและส่งออกจะต้องนำอาหารสัตว์ที่นำเข้าหรือส่งออกมาให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตรวจสอบ ณ ด้านตรวจสอบอาหารสัตว์ โดยการขอใบรับรองเพื่อการส่งออกอาหารสัตว์จะเสียค่าธรรมเนียมในอัตราฉบับละ 2,000 บาท และใบอนุญาตนำเข้าอาหารสัตว์ควบคุมเฉพาะ จะเสียค่าธรรมเนียมในอัตราฉบับละ 50,000 บาท

จากการศึกษาสถิติการนำเข้าและส่งออกที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยนำเข้าอาหารสัตว์จากประเทศเพื่อนบ้านในสัดส่วนมากเมื่อเทียบกับนำเข้าจากประเทศอื่นๆ ทั่วโลก อาทิ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์มีการนำเข้าจากกัมพูชาและลาวคิดเป็นสัดส่วนมากถึงร้อยละ 86 ของการนำเข้าจากต่างประเทศทั้งหมด ข้าวและข้าวโพดมีการนำเข้าจากลาวและมาเลเซียคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3 ดังนั้น **กฎระเบียบนี้จึงสร้างข้อจำกัดต่อการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน** เนื่องจากผู้นำเข้าต้องมีการะในการติดต่อกับกรมปศุสัตว์เพื่อขออนุญาตนำเข้า อีกทั้งต้องนำเข้า ณ ด้านตรวจสอบอาหารสัตว์ที่กำหนดเท่านั้น

4. สรุป

ประเทศไทยมีกฎระเบียบหลักและกฎระเบียบรองอื่นๆ อีกเป็นจำนวนมากที่มีส่งต่อการเป็นอุปสรรคในการนำเข้าและส่งออกที่ไม่เอื้อต่อการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมในการเคลื่อนย้ายสินค้าดังกล่าวข้ามแดนและผ่านแดนประเทศไทย ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคและการรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เนื่องจากผู้ประกอบการนำเข้า ผู้ส่งออก ผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ต้องมีการเพิ่มขึ้นในด้านต่างๆ ได้แก่

- 1) การกำหนดให้มีเอกสาร พิธีการการยื่นและการแสดงหลักฐาน การตรวจสอบ การวางเงินประกัน ที่ทำให้เกิดต้นทุนค่าใช้จ่ายและเวลา
- 2) การมีโครงสร้างการบริหารหน่วยงาน และวิธีปฏิบัติที่เป็นอุปสรรค ขออนุมัติหลายขั้นตอน
- 3) การกำหนดให้มีหนังสือรับรอง โควตา การประกันภัย ความรับผิดชอบในการขนส่ง การกำหนดมาตรฐานควบคุมเพื่อกีดกันการนำเข้าและส่งออก และการขนส่ง
- 4) การกำหนดให้ต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ น้ำหนัก ลักษณะเทคนิคเฉพาะของอุปกรณ์เพื่อให้มีการขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้า และการยอมรับมาตรฐานยานพาหนะที่ให้ผ่านและข้ามแดน
- 5) การกำหนดจุดผ่านแดน ด้านพรมแดน โครงสร้างพื้นฐาน จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า และเส้นทางอนุมัติที่ไม่เอื้อต่อการค้า

จากการศึกษารายการสินค้าสำคัญที่ประเทศไทยมีการส่งออกและนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน และการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศเชื่อมโยงกับชายแดนประเทศเพื่อนบ้าน พบว่า มีรายการสินค้าและบริการขนส่งบางประเภทที่ต้องมีภาระในการดำเนินการขออนุญาตเป็นกรณีพิเศษ (นอกเหนือจากสินค้าปกติทั่วไปที่ต้องทำพิธีการส่งออก นำเข้า และผ่านแดนเป็นปกติ) ที่อาจประสพอุปสรรคในการเคลื่อนย้ายสินค้านี้

รายการ สินค้าสำคัญ	ไทยมีการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในปี 57 (ล้านบาท)					
	ไทยส่งออก (EXP) และไทยนำเข้า (IMP)					
	กัมพูชา	ลาว	เมียนมา	มาเลเซีย	ส่งออกต้อง ขออนุญาต	นำเข้าต้องขอ อนุญาต
โคมีชีวิต HS 010229		EXP 1,067	IMP 1,668	EXP 225	กรมปศุสัตว์	กรมปศุสัตว์
สุกมีชีวิต (หนักเกิน 50 กิโลกรัม) HS 010392	EXP 1,412	EXP 263	EXP 4		กรมปศุสัตว์	กรมปศุสัตว์
เนื้อไก่แช่แข็ง HS 020714	EXP 30	EXP 3,631		EXP 278	กรมปศุสัตว์	กรมปศุสัตว์ / อย.
กุ้ง HS 030617	EXP 4		IMP 139	IMP 4	กรมประมง	กรมประมง / อย.
ปลาสดหรือแช่เย็น HS 030221	IMP 32		IMP 374		กรมประมง	กรมประมง / อย.
หัวหอมสดหรือแช่เย็น HS 070310	EXP 7		IMP 98	EXP 68	😊	ค้าต่างประเทศ/ วิชาการเกษตร/ อย.
กะหล่ำปลี HS 070490	EXP 2	IMP 314		EXP 5	😊	กรมวิชาการ เกษตร / อย.
ถั่วเขียวผิวนั้น HS 071331	EXP 5		IMP 916	EXP 38	😊	กรมวิชาการ เกษตร / อย.
มันสำปะหลัง (หัวมันฯ / มันอัดเม็ด) HS 071410	IMP 2,231	EXP 1 IMP 493			กรมการค้า ต่างประเทศ	กรมการค้า ต่างประเทศ/กรม วิชาการเกษตร
มันเทศสดหรือแห้ง HS 071420		IMP 226			😊	กรมวิชาการ เกษตร / อย.
ผลไม้ (แก้วมังกร มะขาม ฯลฯ) HS 081090	EXP 32	EXP 14 IMP 72	IMP 1	EXP 90	😊	กรมวิชาการ เกษตร / อย.
กล้วย HS 080390		IMP 68		EXP 1	😊	กรมวิชาการ เกษตร / อย.
กาแฟคว HS 090121	EXP 16	IMP 100		IMP 39	กรมการค้า ต่างประเทศ	กรมการค้า ต่างประเทศ/อย.
พริกแห้ง HS 090421		EXP 2	EXP 170 IMP 113		😊	กรมวิชาการ เกษตร / อย.
ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ HS 100590	IMP 122	EXP 2 IMP 6	EXP 2	EXP 8	😊	กรมการค้า ต่างประเทศ/กรม ปศุสัตว์ / อย.

รายการ สินค้าสำคัญ	ไทยมีการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในปี 57 (ล้านบาท)					
	ไทยส่งออก (EXP) และไทยนำเข้า (IMP)					
	กัมพูชา	ลาว	เมียนมา	มาเลเซีย	ส่งออกต้อง ขออนุญาต	นำเข้าต้องขอ อนุญาต
ข้าวหอมมะลิ HS 100630				EXP 5,856	กรมการค้า ต่างประเทศ	กรมการค้า ต่างประเทศ / อย.
ลูกเดือย HS 100890		IMP 64		EXP 1	😊	อย.
เมล็ดข้าวบาร์เลย์ HS 110429		IMP 76			😊	อย.
สตาร์ชทำจากมัน สำปะหลัง HS 110814	IMP 30			EXP 3,111 IMP 1	กรมการค้า ต่างประเทศ	อย.
ถั่วลิสง HS 120242		IMP 107	IMP 463		😊	อย.
เมล็ดงา HS 120740	IMP 9	IMP 63	IMP 166	EXP 5	😊	อย.
น้ำมันปาล์ม HS 151190	EXP 88	EXP 142	EXP 1,252	EXP 6 IMP 168	😊	ก.ค้าต่างประเทศ / อย.
น้ำตาลอ้อย HS 170114	EXP 17	EXP 122	EXP 16	EXP 3,673	สนง.อ้อยและ น้ำตาลทราย	อย.
น้ำตาลทรายขาว HS 170199	EXP 6,980	EXP 424	EXP 1,976	EXP 3,210	สนง.อ้อยและ น้ำตาลทราย	อย.
กากน้ำตาล HS 170310	IMP 220	IMP 103	EXP 1	EXP 2	😊	อย.
สิ่งสกัดจากมอลต์ HS 190190	EXP 146	EXP 270	EXP 1,556	EXP 1,374 IMP 1,534	😊	อย.
ผลไม้กระป๋อง HS 200899	EXP 93	IMP 80	EXP 68	EXP 545	😊	อย.
กาแฟผสม HS 210112	EXP 513	EXP 720 IMP 42	EXP 1,639	EXP 30 IMP 682	กรมการค้า ต่างประเทศ	ก.ค้าต่างประเทศ / อย.
ครีมเทียม HS 210690	EXP 965	EXP 371	EXP 3,865 IMP 8	EXP 625 IMP 1,184	😊	อย.
เครื่องดื่มนมยูเอชที / นม ถั่วเหลือง HS 220290	EXP 4,331 IMP 3	EXP 1,597 IMP 9	EXP 5,064 IMP 14	EXP 1,640 IMP 78	😊	ก.ค้าต่างประเทศ / อย.
เบียร์ HS 220300	EXP 1,588 IMP 3	EXP 23 IMP 9	EXP 3,978 IMP 14	EXP 233 IMP 78	😊	กรม สรรพสามิต
เหล้าวิสกี้ HS 220830	EXP 105	EXP 44	EXP 2,022	EXP 125	😊	กรม สรรพสามิต

รายการ สินค้าสำคัญ	ไทยมีการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในปี 57 (ล้านบาท)					
	ไทยส่งออก (EXP) และไทยนำเข้า (IMP)					
	กัมพูชา	ลาว	เมียนมา	มาเลเซีย	ส่งออกต้อง ขออนุญาต	นำเข้าต้องขอ อนุญาต
ปลาป่น HS 230120	EXP 8	EXP 28	IMP 204	EXP 156	☺	ก.ค้าต่างประเทศ / กรมปศุสัตว์
อาหารเลี้ยงสัตว์ (ไก่ หมู กึ่ง) HS 230990	EXP 1,946	EXP 1,331	EXP 318	EXP 566 IMP 104		กรมปศุสัตว์
ใบยาสูบ HS 240110	EXP 11	EXP 122 IMP 244		EXP 51	กรม สรรพสามิต	กรม สรรพสามิต
หินกรวด HS 251710	EXP 6	EXP 1 IMP 62	EXP 1	EXP 2	☺	☺
ปูนซีเมนต์ HS 252329	EXP 6,034	EXP 1,877	EXP 7,424	IMP 2	☺	☺
น้ำมันปิโตรเลียมดิบ HS 270900			IMP 1,408	IMP 54,254	☺	☺
น้ำมันเบนซิน HS 271012	EXP 8,022	EXP 6,801	EXP 6,097	EXP 9,127 IMP 5,002	☺	กรมธุรกิจ พลังงาน
น้ำมันดีเซล HS 271019	EXP 14,710	EXP 21,869	EXP 10,421	EXP 53,316 IMP 16,379	☺	กรมธุรกิจ พลังงาน
ก๊าซธรรมชาติ HS 271121			IMP 115,003		☺	☺
พลังงานไฟฟ้า HS 271600	EXP 2,358	EXP 2,165 IMP 18,563	EXP 426	EXP 188 IMP 201	☺	☺
ผงชูรส HS 292242	EXP 1,260	EXP 1,067	EXP 1,301		☺	อย.
ยารักษาโรค HS 300490	EXP 521	EXP 320	EXP 1,327	EXP 549	☺	อย.
ปุ๋ยเคมี (ยูเรีย) HS 310210	EXP 322	EXP 24		IMP 3,882	กรมวิชาการ เกษตร	กรมวิชาการ เกษตร
ปุ๋ยเคมี (ไนโตรเจน ฟอสฟอรัส โพแทสเซียม) HS 310520	EXP 56	EXP 885	EXP 765	IMP 35	กรมวิชาการ เกษตร	กรมวิชาการ เกษตร
ปุ๋ยเคมีอื่นๆ HS 310590	EXP 464	EXP 24 IMP 311	EXP 17	EXP 2 IMP 1	กรมวิชาการ เกษตร	กรมวิชาการ เกษตร
แห / วนที่ทำจาก พลาสติก HS 392690	EXP 1,574	EXP 719	EXP 551	EXP 1,536 IMP 3,037	☺	☺

รายการ สินค้าสำคัญ	ไทยมีการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในปี 57 (ล้านบาท)					
	ไทยส่งออก (EXP) และไทยนำเข้า (IMP)					
	กัมพูชา	ลาว	เมียนมา	มาเลเซีย	ส่งออกต้อง ขออนุญาต	นำเข้าต้องขอ อนุญาต
น้ำยางธรรมชาติ HS 400110				EXP 22,875 IMP 176	ก.วิชาการเกษตร / กองทุน สงเคราะห์การทำ สวนยาง	กรมวิชาการ เกษตร
ยางนอกที่ใช้กับรถยนต์ HS 401110	EXP 325		EXP 430	EXP 3,133 IMP 435	😊	กรมการค้า ต่างประเทศ
ไม้เมืองร้อน (ไม้สัก มะค่า ประดู่) HS 440349		IMP 4	IMP 1,556	IMP 107	กรมการค้า ต่างประเทศ	😊
ไม้อื่นๆ (ไม้ยูคาça ไม้สน) HS 440399		IMP 3	IMP 206	IMP 55	กรมการค้า ต่างประเทศ	😊
ไม้แปรรูปจำพวกเจ็ดทอง HS 440729	IMP 5	IMP 314	IMP 176	IMP 1,156	กรมการค้า ต่างประเทศ	😊
ไม้แปรรูปอื่นๆ (ไม้ยาง ไม้ เต็งรัง) HS 440799	IMP 12	IMP 825	IMP 39	EXP 174 IMP 2,689	กรมการค้า ต่างประเทศ	😊
ผ้าทอทำด้วยฝ้าย HS 520852	EXP 203		EXP 1,342	IMP 5	😊	😊
ส่วนของรองเท้า (โลหะกัน รองเท้า) HS 640610		IMP 168			😊	😊
ทองคำ HS 710812	EXP 14,825	EXP 1,952 IMP 46		EXP 988 IMP 1	รพท.	รพท.
เหล็กเส้น HS 721430	EXP 2	EXP 2,217	EXP 1		😊	😊
ถังบรรจุก๊าซ HS 731100	EXP 315 IMP 23	EXP 1,838 IMP 11	EXP 164 IMP 11	EXP 199 IMP 83	😊	😊
ของทำด้วยเหล็ก (ทางเสือ เรื้อ ฯลฯ) HS 732690	EXP 933		EXP 701	EXP 4,720 IMP 2,654	😊	😊
ทองแดงบริสุทธิ์ (แคโทด) HS 740311		EXP 1 IMP 16,794	IMP 841		😊	😊
เศษอะลูมิเนียม HS 760200	IMP 1,071			EXP 22 IMP 57	😊	😊
ของทำด้วยอะลูมิเนียม (ถ้วย รับน้ำยาง) HS 761699	EXP 72	EXP 31	EXP 25	EXP 492 IMP 4,564	😊	😊
แทรกเตอร์ HS 870190	EXP 1,269	EXP 929 IMP 2	EXP 576 IMP 1	EXP 8	😊	😊

รายการ สินค้าสำคัญ	ไทยมีการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในปี 57 (ล้านบาท)					
	ไทยส่งออก (EXP) และไทยนำเข้า (IMP)					
	กัมพูชา	ลาว	เมียนมา	มาเลเซีย	ส่งออกต้อง ขออนุญาต	นำเข้าต้องขอ อนุญาต
เครื่องยนต์ลูกสูบขนาด เกิน 1,000 ซีซี HS 840734	EXP 3,107			EXP 3,330	☺	☺
เครื่องจักรเก็บเกี่ยว HS 843351	EXP 1,377	EXP 19	EXP 895		☺	☺
ส่วนประกอบของเตาแปร สภาพ HS 845490	IMP 506		EXP 2,033	EXP 48	☺	☺
ส่วนประกอบเครื่องรีด โลหะ HS 845590		EXP 2	EXP 2,475	IMP 6	☺	☺
หน่วยเก็บของ เครื่องประมวลผลข้อมูล อัตโนมัติ HS 847170				EXP 3,659 IMP 22,623	☺	☺
แผงวงจรพิมพ์ที่ประกอบ แล้ว HS 847330	EXP 34	EXP 51	IMP 1	EXP 25,623 IMP 35,258	☺	☺
มอเตอร์ไฟฟ้าไม่เกิน 37.5 วัตต์ HS 850110	EXP 429 IMP 551	EXP 19 IMP 1	EXP 9	EXP 6,011 IMP 394	☺	☺
แบตเตอรี่ HS 850710	EXP 428	EXP 171	EXP 1,579	EXP 962 IMP 72	กรมโรงงานฯ	กรมโรงงานฯ
โทรศัพท์มือถือ HS 851712	EXP 1,826	EXP 1,015	EXP 3,838	EXP 8,085 IMP 21	กสทช. / กรม โรงงานฯ	กสทช. / กรม โรงงานฯ
สื่อบันทึกที่ใช้แม่เหล็ก HS 852329	EXP 14	EXP 16	EXP 17	EXP 965 IMP 23,589	☺	☺
เครื่องรับโทรทัศน์ HS 852872	EXP 10	EXP 16	EXP 59	EXP 283 IMP 5,040	กรมโรงงานฯ	กรมโรงงานฯ / สมอ.
จานดาวเทียม HS 852990	EXP 1,924 IMP 6,172	EXP 768 IMP 4,574	EXP 40	EXP 1,531 IMP 6,787	กรมโรงงานฯ	กรมโรงงานฯ
วงจรพิมพ์ HS 853400		EXP 1,571 IMP 15		EXP 4,028 IMP 8,876	กรมโรงงานฯ	กรมโรงงานฯ
ขั้วต่อสำหรับเส้นใยนำแสง HS 853670	IMP 1			EXP 3,300 IMP 221	☺	☺
แผงควบคุมการจ่ายไฟฟ้า HS 853710	EXP 2,758	EXP 313	EXP 68	EXP 1,260 IMP 1,894	กรมโรงงานฯ	กรมโรงงานฯ
วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์ HS 854231	EXP 58		EXP 22	EXP 4,180 IMP 7,730	กรมโรงงานฯ	กรมโรงงานฯ

รายการ สินค้าสำคัญ	ไทยมีการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในปี 57 (ล้านบาท)					
	ไทยส่งออก (EXP) และไทยนำเข้า (IMP)					
	กัมพูชา	ลาว	เมียนมา	มาเลเซีย	ส่งออกต้อง ขออนุญาต	นำเข้าต้องขอ อนุญาต
สายไฟจุดระเบิดที่ใช้ใน รถยนต์ HS 854430	EXP 207 IMP 1,863	EXP 96 IMP 239	EXP 16	EXP 274	😊	😊
แทครเตอร์ชนิดคนเดิน ตาม (รถไถ) HS 870110	EXP 2,951	EXP 665	EXP 333		😊	😊
แทครเตอร์ชนิดอื่นๆ HS 870190	EXP 1,269	EXP 929 IMP 2	EXP 576	EXP 8	😊	😊
รถยนต์บรรทุกผู้โดยสารไม่ เกิน 10 คน HS 870323	EXP 193		EXP 158	EXP 5,709 IMP 5,011	😊	😊
รถยนต์ บรรทุกผู้โดยสาร เกิน 10 คน (รถบัส) HS 870332	EXP 244	EXP 646	EXP 392	EXP 326 IMP 2,474	😊	😊
รถยนต์บรรทุกผู้โดยสาร เกิน 10 คน (ใช้เครื่องยนต์ ดีเซล) HS 870333	EXP 963	EXP 3,112	EXP 937	IMP 50	😊	😊
รถกะบะขนาดบรรทุกไม่ เกิน 5 ตัน HS 870421		EXP 7,401	EXP 1,263 IMP 2	EXP 13,356 IMP 56	😊	😊
อุปกรณ์ตกแต่งรถยนต์ HS 870829				EXP 3,986 IMP 684	😊	😊
รถจักรยานยนต์ความจุ 50- 250 ซีซี HS 871120	EXP 262	EXP 677 IMP 9	EXP 933		😊	😊
ส่วนประกอบยานยนต์ HS 870899		EXP 459		EXP 15,457 IMP 589	😊	😊
ส่วนประกอบจักรยานยนต์ (อาน ซีล) HS 871410	EXP 3,109	EXP 74	EXP 358	EXP 927 IMP 301	😊	😊
เครื่องจักรที่ใช้แล้ว HS 847330		EXP 51	IMP 1	EXP 25,623 IMP 35,258	กรมโรงงานฯ	กรมโรงงานฯ
แท่นขุดเจาะน้ำมัน HS 890520			EXP 258	EXP 6,099	😊	😊
อุปกรณ์การขนถ่ายสินค้า HS 903289	EXP 35	EXP 30	EXP 207 IMP 15	EXP 811 IMP 5,658	😊	😊
เฟอร์นิเจอร์พลาสติก HS 940360	EXP 92	EXP 25 IMP 5	EXP 66 IMP 94	EXP 91 IMP 167	😊	😊

จากการศึกษารายการสินค้าสำคัญที่ประเทศไทยมีการส่งออกและนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา และมาเลเซีย สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ที่สำคัญ ดังนี้

- 1) หากเปรียบเทียบการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน พบว่า การค้าระหว่างไทยกับมาเลเซียจะมีความแตกต่างกับการค้าระหว่างไทยกับเมียนมา ลาว และ กัมพูชา อย่างเห็นได้ชัด โดยกลุ่มสินค้าที่ไทยกับมาเลเซียมีการค้าและการขนส่งข้ามแดน ระหว่างกันมากเกือบทั้งหมดเป็นสินค้าอุตสาหกรรม เช่น กลุ่มสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ซึ่งเป็นกลุ่มสินค้าที่มีข้อจำกัดที่ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน และผ่านแดนน้อยกว่าเมื่อเทียบกับกรณีการค้าระหว่างไทยกับเมียนมา กัมพูชา และ สปป.ลาว ซึ่งมีการค้าและการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารมากกว่า อย่างไรก็ตาม อุปสรรคในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย ส่วนใหญ่จะเกิดจากปัญหา การที่ประเทศมาเลเซียไม่อนุญาตให้รถบรรทุกของไทยนำสินค้าขนส่งไปยังยังเมืองที่เป็นหัวใจ ด้านการค้า เช่น กรุงกัวลาลัมเปอร์ เมืองปีนัง และเมืองแคลง โดยจำกัดขอบเขตให้รถบรรทุก ไทยนำสินค้าไปส่งยังจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า Dry Port ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากพรมแดนไทยกับมาเลเซีย ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์เพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับมาเลเซียมี ท่าที่ไม่ต้องการเพิ่มโควตาการขนส่งสินค้าเน่าเสียผ่านแดนระหว่างไทย มาเลเซีย และ สิงคโปร์
- 2) กลุ่มสินค้าเกษตรและอาหารที่สำคัญที่มีการค้าขายกันอยู่ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่ ต้องเผชิญกับข้อจำกัดการขอใบอนุญาตการนำเข้าและส่งออก ซึ่งเป็นสาเหตุให้ไม่เอื้อต่อการ เคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ทั้งที่รัฐบาลของภาคีอาเซียนได้ยกเว้นอากรขาเข้าตาม ความตกลงการค้าสินค้าแล้ว ได้แก่ โคมีชีวิต สุกรมีชีวิต เนื้อไก่แช่แข็ง สินค้าประมงสดและแช่ แข็ง ถั่วเขียวผิวน้ำมัน น้ำมันปาล์ม สัตว์จากมันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าว ถั่วลิสง น้ำมันปาล์ม น้ำตาล ครีมเทียม กาแฟผสม ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้แปรรูป
- 3) กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมที่สำคัญที่มีการค้าขายกันอยู่ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่ต้อง เผชิญกับข้อจำกัดการขอใบอนุญาตการนำเข้าและส่งออก ซึ่งเป็นสาเหตุให้ไม่เอื้อต่อการ เคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ทั้งที่รัฐบาลของภาคีอาเซียนได้ยกเว้นอากรขาเข้าตาม ความตกลงการค้าสินค้าแล้ว ได้แก่ น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล แบตเตอรี่ โทรศัพท์มือถือ เครื่องรับโทรทัศน์ จานดาวเทียม วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์
- 4) สินค้าอุตสาหกรรมที่ได้รับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในการข้ามแดนและผ่านแดน ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง เหล็ก และผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร เครื่องกลการเกษตร ยานยนต์และชิ้นส่วน (ยกเว้นรถยนต์ใช้ แล้วและเครื่องจักรใช้แล้ว) เพอร์นิเจอร์ และผลิตภัณฑ์พลาสติก

กฎระเบียบของประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนจากไทย

1. กฎระเบียบของ สปป.ลาว ที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนจากไทย

กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าลาวได้กำหนดกฎระเบียบและมาตรการด้านการนำเข้า-ส่งออกสินค้าของลาว เกี่ยวกับสินค้าควบคุมที่ต้องขออนุญาตนำเข้า และส่งออกแบบไม่อัตโนมัติ ดังนี้

สินค้าที่ห้ามนำเข้าและส่งออก เป็นประเภทสินค้าที่มีผลกระทบร้ายแรง เป็นอันตรายต่อความมั่นคง ความสงบและความปลอดภัยของชาติ เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม มาตรฐานการดำรงชีวิตที่ดีของประชาชน รักษาประเพณีและวัฒนธรรมอันดีของชาติ การปกป้องชีวิตและสุขภาพของมนุษย์ สัตว์ หรือพืชพันธุ์ โดยรายการสินค้าที่ห้ามนำเข้าและห้ามส่งออก มีดังนี้

สินค้าที่ห้ามนำเข้า มี 8 รายการ ประกอบด้วย (1) ปืน ลูกปืน และอาวุธสงครามทุกชนิด (นอกจากส่วนผสมที่ใช้ทำระเบิดเพื่อใช้ในอุตสาหกรรม) และพาหนะเพื่อใช้ในสงคราม (2) เมล็ดฝิ่น ดอกฝิ่น กัญชา โคเคน และส่วนประกอบ (3) เครื่องมือहाปลาแบบดับศูนย์ (4) เครื่องจักรดีเซลใช้แล้ว (5) ตู้เย็น ตู้ทำน้ำเย็นเย็น ตู้แช่ หรือตู้แช่แข็งที่ใช้สารคลอโรฟลูออโรคาร์บอน ซึ่งทำลายชั้นบรรยากาศ (6) สินค้าที่ใช้แล้ว (สินค้ามือสอง) ได้แก่ เครื่องตัดเย็บรองเท้า เครื่องนุ่งห่ม เครื่องอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์ตกแต่งภายในบ้าน เครื่องใช้ที่ทำด้วยเซรามิก โลหะเคลือบ แก้ว โลหะ ยาง พลาสติก ยางพารา (7) ผลิตภัณฑ์การแพทย์ และอุปกรณ์การแพทย์ที่ใช้แล้ว และ (8) สารเคมีที่มีอันตรายสูง

สินค้าที่ห้ามส่งออก มี 4 รายการ ประกอบด้วย (1) เมล็ดฝิ่น ดอกฝิ่น กัญชา โคเคน และส่วนประกอบ (2) ปืน ลูกปืน และอาวุธสงครามทุกชนิด (นอกจากส่วนผสมที่ใช้ทำระเบิดเพื่อใช้ในอุตสาหกรรม) และพาหนะเพื่อใช้ในสงคราม (3) ไม้ซุง และไม้แปรรูปทุกชนิดที่ตัดจากป่าธรรมชาติ และ (4) วัตถุโบราณ รวมทั้งพระพุทธรูป เทวรูป และสิ่งบูชา วัตถุมรดกแห่งชาติที่มีคุณค่าสูงทางด้านประวัติศาสตร์ โบราณคดีและวัฒนธรรม ซึ่งมีอายุตั้งแต่ 50 ปี ขึ้นไป

สินค้าที่ต้องขออนุญาตหรือต้องมีใบแสดงเวลานำเข้าและส่งออก สินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้าและส่งออก หมายถึง ต้องมีใบอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนการนำเข้า ส่งออก เพื่อปฏิบัติตามกฎหมายใดกฎหมายหนึ่งของลาวที่มีผลบังคับใช้ปฏิบัติตามสนธิสัญญาใดสัญญาหนึ่ง เพื่อปฏิบัติตาม

ระเบียบขององค์การที่ลาวเป็นสมาชิกเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของการนำมาใช้เพื่อตรวจคุณภาพมาตรฐานเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรค

- **สินค้าที่ต้องขออนุญาตนำเข้ามี 18 รายการ** ประกอบด้วย (1) ข้าวเปลือก ข้าวกล้อง ปลายข้าว ข้าวที่สีกึ่งหนึ่งแล้ว หรือสีทั้งหมด จะขัด หรือไม่ก็ตาม (2) ซีเมนต์ มอทาร์ (Mortar) คอนกรีต (3) น้ำมันเชื้อเพลิง (4) ก๊าซหุงต้ม (5) เชื้อปะทะสำหรับจุดลูกระเบิด เชื้อปะทะ เชื้อปะทะไฟฟ้า เชื้อปะทะที่ไม่ได้ใช้ไฟฟ้า ท่อแตก (6) เศษ เศษตัด และสิ่งแตกหักของพลาสติก (7) ยางรถยนต์ที่ใช้แล้ว ไม่ว่าจะเป็เศษแตกหัก หรือเศษตัด หรือไม่ก็ตาม (8) ผลิตภัณฑ์พิมพ์จำหน่าย (หนังสือ สิ่งพิมพ์อิเล็กทรอนิกส์ หรือสิ่งพิมพ์อื่นเพื่อจำหน่าย) (9) **ทองแท่ง (เฉพาะที่นานาชาติใช้ชำระหนี้)** (10) เหล็กเส้น และเหล็กรูปภัณฑ์ต่างๆ (11) เครื่องจักรพิมพ์เงิน กระดาษพิมพ์ หมึกสำหรับพิมพ์เงิน และเครื่องจักรถลุงเงินเหรียญ (12) อุปกรณ์โทรคมนาคม เครื่องรับส่งคลื่นวิทยุที่สามารถรับคลื่นความถี่ได้ ตั้งแต่ 3 KHz. ถึง 300 GHz. และสามารถกระจายคลื่นความถี่วิทยุที่มีความแรงตั้งแต่ 50 mW ขึ้นไป เครื่องเรดาร์ เครื่องควบคุมคลื่นวิทยุระยะไกล และเครื่องวิทยุส่งการระยะไกล (13) เครื่องจักรตัดไม้ เลื่อยโซ่ รวมทั้งส่วนประกอบและอุปกรณ์ (14) รถยนต์ที่ใช้แล้ว (15) ปืน และลูกปืนสำหรับใช้ในการฝึกซ้อม และแข่งขันกีฬา (16) เครื่องเล่นเกมส์ (17) สารประกอบระเบิด (ที่มีเป้าหมายใช้ในกิจการพลเรือน) และสารประกอบระเบิด แอมโมเนียมไนเตรต (18) ไม้ซุง และไม้แปรรูปทุกชนิดที่ตัดจากป่าธรรมชาติ
- **สินค้าที่ต้องขออนุญาตส่งออก มี 9 รายการ** ประกอบด้วย (1) ข้าวเปลือก ข้าวกล้อง ปลายข้าว ข้าวที่สีกึ่งหนึ่งแล้วหรือสีทั้งหมดจะขัดหรือไม่ก็ตาม (2) เมล็ดพันธุ์ข้าว (3) เชื้อปะทะสำหรับจุดลูกระเบิด (Detonator) (4) สารประกอบระเบิด และสารประกอบระเบิด แอมโมเนียมไนเตรต (5) ผลิตภัณฑ์ไม้สำเร็จรูป (6) ทองแท่ง (7) แร่ธาตุ และผลิตภัณฑ์แร่ธาตุ (8) ไม้ซุง และไม้แปรรูปที่ได้มาจากสวนปลูก และ (9) ขี้ค้างคาว

กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการค้าและการขนส่งของ สปป.ลาว ในรายการสินค้าสำคัญที่มีการส่งออก และนำเข้าระหว่างไทยกับ สปป.ลาว ดังนี้

กฎระเบียบการออกใบอนุญาตสุขอนามัยพืช

สปป.ลาว ได้ออกกฎระเบียบเพื่อการออกใบอนุญาตสุขอนามัยพืช (Phytosanitary Certificate) สำหรับการส่งออกพืชจาก สปป.ลาว ไปจำหน่ายยังตลาดต่างประเทศ โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 30 กันยายน ค.ศ.2010 โดยมอบให้กรมวิชาการเกษตร กระทรวงกสิกรรมและป่าไม้ เป็นผู้รับผิดชอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้พิธีการขั้นตอนการขอใบอนุญาตสุขอนามัยพืชของ สปป.ลาว มีความสอดคล้องกับวิธีปฏิบัติของรัฐบาลประเทศเพื่อนบ้าน และอนุสัญญาการอารักขาพืชระหว่างประเทศ

(IPPC) โดยเอกสารที่ใช้ยื่นเพื่อขอใบอนุญาตสุขอนามัยพืชกับกรมวิชาการเกษตร กระทรวงกสิกรรมและป่าไม้ ได้แก่

- (1) ใบคำร้องขอใบอนุญาตสุขอนามัยพืช
- (2) หนังสืออนุญาตให้นำเข้า ออกโดยหน่วยงานผู้มิอำนาจในประเทศผู้นำเข้า
- (3) ใบกำกับราคา (Invoice)
- (4) บัญชีรายละเอียดการบรรจุหีบห่อ (Packing List)
- (5) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า
- (6) ใบรายงานการตรวจสอบโรค
- (7) หนังสือรับรองการอบฆ่าเชื้อเพื่อการส่งออก (Fumigation Certificate)

กฎระเบียบการนำเข้าและส่งออกเครื่องประดับ และทองคำ

สปป.ลาว ได้ออกกฎหมายระเบียบการควบคุมการนำเข้าและส่งออกวัตถุดิบค่า ตั้งแต่วันที่ 15 พฤษภาคม ค.ศ.2007 โดยมอบให้ธนาคารแห่ง สปป.ลาว เป็นหน่วยงานรับผิดชอบกำกับการดำเนินงาน ในที่นี้ วัตถุดิบค่า (Precious Metal) ที่กำหนด ได้แก่ ทองคำแท่งที่มีความบริสุทธิ์ของทอง 99.9% และเม็ดเงินที่มีความบริสุทธิ์ของเงิน 99.99% ซึ่งยังไม่ได้แปรรูปเป็นทองรูปพรรณและเงินรูปพรรณ

สปป.ลาว กำหนดเงื่อนไขการนำเข้าและส่งออกวัตถุดิบค่าว่า ผู้ที่จะนำเข้าและส่งออกวัตถุดิบค่า จะต้องได้รับใบอนุญาตนำเข้า (Import License) หรือใบอนุญาตส่งออก (Export License) จากฝ่ายนโยบายการเงิน ธนาคารแห่ง สปป.ลาว โดยยื่นเอกสารประกอบการขออนุญาต ได้แก่

- (1) ใบคำร้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือใบอนุญาตส่งออก

(2) สำเนาหนังสือจดทะเบียนกิจการใน สปป.ลาว (กรณีกิจการที่จัดตั้งในลาว) หรือ สำเนาหนังสือจดทะเบียนจัดตั้งกิจการที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจในต่างประเทศ (กรณีที่เป็นกิจการของต่างชาติ) และ สัญญาการซื้อขายทองคำหรือวัตถุดิบค่าจากตัวแทนที่ได้รับอนุญาตให้เป็นผู้ซื้อขายทองคำหรือวัตถุดิบค่าใน สปป.ลาว (กรณีที่สัญญาการซื้อขายกระทำเป็นภาษาต่างประเทศ จะต้องจัดให้มีการแปลเอกสารสัญญาเป็นภาษาลาวที่ได้รับการรับรองโดยสำนักงานกฎหมายใน สปป.ลาว) ทั้งนี้ ธนาคารแห่ง สปป.ลาว พิจารณาคำร้องและแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังกิจการผู้ยื่นคำร้องในเวลา 30 วัน และในกรณีของการนำเข้า / การส่งออกทองคำและวัตถุดิบค่าแต่ละครั้ง จะต้องได้รับอนุญาตจากธนาคารแห่ง สปป.ลาว และต้องส่งรายงานทางการเงินและสถิติการนำเข้าและส่งออกให้ธนาคารแห่ง สปป.ลาว ทุกเดือน ทุกไตรมาส และทุกปี ตามแบบฟอร์มที่ธนาคารแห่ง สปป.ลาว เป็นผู้กำหนด

กฎระเบียบการนำเข้ายานพาหนะจากต่างประเทศ

สปป.ลาว ได้ออกกฎระเบียบการควบคุมมาตรฐานการนำเข้ายานพาหนะจากต่างประเทศ เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม ค.ศ.2002 โดยมอบหมายให้กระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง (Ministry of Public Works and Transport - MPWT) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบการกำกับการดำเนินงานตามกฎหมายฯ เพื่อกำหนดมาตรฐานเชิงเทคนิคของยานยนต์ เช่น รถยนต์ รถบรรทุก ฯลฯ ที่อนุญาตให้นำเข้ามาใช้งานและจดทะเบียนยานพาหนะใน สปป.ลาว ดังนี้

- **ลักษณะเชิงเทคนิคของยานยนต์ที่อนุญาตให้นำเข้า** ได้แก่ (1) รถจักรยานยนต์ 2 ล้อ ที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 250 ซีซี (2) รถจักรยานยนต์ 3 ล้อ ที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 250 ซีซี ยกเว้นในกรณีรถสามล้อเครื่อง (รถตุ๊กตุ๊ก) ให้มีขนาดเครื่องยนต์ได้ไม่เกิน 650 ซีซี (3) รถยนต์ รถกระบะ รถมินิบัส รถโดยสาร รถบรรทุกเชิงเดี่ยว ที่มีล้อไม่เกิน 12 ล้อ และ (4) ห้ามนำยานยนต์ทุกประเภทที่มีความกว้างเกิน 2.5 เมตร
- **การนำเข้ารถใช้แล้ว** (1) รถใช้แล้วที่นำเข้ามาใช้ใน สปป.ลาว จะต้องมีความสมบูรณ์ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 เมื่อเทียบกับวันที่รถคันดังกล่าวผลิตออกมาจากโรงงาน และห้ามนำเข้ารถใช้แล้วที่มีอายุเกินกว่า 6 ปี (2) การนำเข้ารถยนต์ที่มีจำนวนล้อตั้งแต่ 4 ล้อ ขึ้นไป รถยนต์คันดังกล่าวจะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย (3) กรณีการนำเข้ารถบรรทุกขนาดใหญ่ จะอนุญาตให้นำเข้ารถบรรทุกที่ผ่านการใช้งานมาแล้วไม่เกิน 8 ปี และต้องมีชั่วโมงทำงานไม่เกิน 20,000 ชั่วโมง
- **การนำเข้าอุปกรณ์และชิ้นส่วนยานยนต์** อุปกรณ์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่นำเข้ามาใน สปป.ลาว จะต้องมีความสมบูรณ์และคุณสมบัติเชิงเทคนิคเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดโดยกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง โดยเฉพาะอุปกรณ์ที่มีความสำคัญที่จะต้องมีความมาตรฐานมาก ได้แก่ เครื่องยนต์ ระบบห้ามล้อ และระบบส่องสว่าง

กฎหมายการขนส่งทางบก

สปป.ลาว ได้ออกกฎหมายการขนส่งทางบก เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม ค.ศ.2012 โดยมอบหมายให้กระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง (Ministry of Public Works and Transport) เป็นหน่วยงานรับผิดชอบการกำกับการดำเนินงานตามกฎหมายฯ เพื่อใช้บังคับกับการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และวัตถุอื่นๆ ทางบกด้วยยานพาหนะประเภทต่างๆ ตลอดจนใช้กำกับการดำเนินธุรกิจโลจิสติกส์³¹ โดยกฎหมายการขนส่งทางบกใช้บังคับกับ (1) การขนส่งภายในประเทศ สปป.ลาว และ (2) การขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งประกอบด้วย

³¹ ตามกฎหมายการขนส่งทางบกของ สปป.ลาว ได้บัญญัติคำว่า “โลจิสติกส์” (Logistics) ว่าหมายถึงการบริหารการเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีการวางแผน การควบคุม การเก็บรักษา การบรรจุหีบห่อ การขนถ่าย การขนส่ง การบริการที่มีประสิทธิภาพจากจุดต้นทางไปยังจุดหมายปลายทางเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า และได้บัญญัติ “เขตโลจิสติกส์” ว่าหมายถึง พื้นที่ที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์เพื่อการบริหารสินค้า ลานตู้สินค้า

(Container Yard) สถานีขนถ่ายตู้สินค้า (Container Freight Station) จุดพักรถตามสายทาง ศูนย์กระจายสินค้า (ศูนย์แจกจ่ายสินค้า) และลานสินค้า

การขนส่งข้ามแดน (Cross Border Transport) และการขนส่งผ่านแดนจาก สปป.ลาว ผ่านประเทศที่สาม หรือการขนส่งจากประเทศหนึ่งผ่าน สปป.ลาว ไปประเทศที่สาม (In Transit Transport)

ผู้ดำเนินการขนส่งสินค้าทางถนน (Carrier) จะต้องปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งสินค้าที่ทำกับผู้ส่งสินค้า (Shipper) เพื่อทำการเคลื่อนย้ายสินค้าจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทางตามวันเวลาที่ตกลงกัน ตลอดจนผู้ขนส่งสินค้าจะต้องรับประกันให้สินค้าอยู่ในสภาพเดิม ไม่ก่อให้เกิดการสูญหายหรือเสียหาย ขณะเดียวกันผู้ส่งสินค้า / ผู้รับสินค้าจะต้องจ่ายค่าขนส่งให้ผู้ขนส่งตามสัญญา ทั้งนี้ ผู้ขนส่งสินค้าจะต้องนำใบขนส่งสินค้า (Waybill) ตามแบบฟอร์มที่กระทรวงโยธาธิการและขนส่งแนบไปพร้อมกับสินค้าในแต่ละครั้งที่ทำการขนส่ง โดยผู้ขนส่งสินค้าจำกัดความรับผิดชอบในกรณีที่สินค้าข้ามแดนได้รับความเสียหายอันเกิดจากการกระทำหรือความผิดพลาดของผู้ขนส่งไม่เกินมูลค่า 8.33 หน่วยพิเศษออนเงิน (Special Drawing Right) ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักรวมของสินค้าที่เกิดความเสียหาย / สูญหาย (ประมาณกิโลกรัมละ 130 บาท) นอกจากนี้ ในการขนส่งสินค้าพิเศษต่างๆ จะต้องได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น

- การขนส่งสินค้าเกษตร สินค้าผักผลไม้ อาหาร และสินค้าที่เน่าเสียได้ (Perishable Goods) ผู้ขนส่งจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของกระทรวงสาธารณสุข และกระทรวงกสิกรรมและป่าไม้ของ สปป.ลาว
- การขนส่งสินค้าอันตราย เช่น วัตถุเคมี วัตถุไวไฟ วัตถุระเบิด ต้องได้รับอนุญาตจากกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง และกระทรวงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง และต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดอย่างเคร่งครัด
- การขนส่งสินค้าพิเศษ เช่น สินค้าขนาดใหญ่มากเพื่อใช้ในการก่อสร้างซึ่งมีขนาดใหญ่เกินกว่าที่กฎระเบียบกำหนด ผู้ขนส่งจะต้องสำรวจเส้นทางและขอความเห็นชอบจากกระทรวงโยธาธิการและการขนส่งก่อนดำเนินการให้บริการขนส่ง

ในส่วนของการขนส่งข้ามแดน สปป.ลาว อนุญาตให้สามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารผ่านแดนได้ โดยจะให้ความสะดวกและให้การรับประกันเท่าที่จำเป็นตามที่ได้กำหนดไว้ในสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ สปป.ลาว เป็นภาคี และการขนส่งข้ามแดนนั้น จะต้องทำการขนถ่ายสินค้าและผู้โดยสารจะต้องดำเนินการตามในพื้นที่ที่รัฐบาล สปป.ลาวกำหนดและต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและกฎหมายภายในประเทศของ สปป.ลาว โดยรักษาความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน โดยขานามิติของรถประเภทต่างๆ ที่ สปป.ลาว อนุญาตให้ใช้ถนนได้มีดังนี้³²

- กรณีของรถบรรทุกทุกเที่ยว (Rigid Truck) ที่มี 2 เพลา 4 ล้อ จะอนุญาตให้บรรทุกได้ไม่เกิน 8,500 กิโลกรัม

³² น้ำหนักบรรทุกที่ประกาศไว้ตามกฎหมายระเบียบใช้บังคับในช่วงสภาพอากาศปกติ แต่หากเป็นกรณีฤดูฝน กระทรวงโยธาธิการและขนส่งจะลดขนาดน้ำหนักบรรทุกที่อนุญาตลงจากเดิมในอัตราร้อยละ 20 สำหรับรถบรรทุกทุกประเภท เพื่อป้องกันสภาพถนนเสียหาย

- กรณีของรถบรรทุกเดี่ยว (Rigid Truck) ที่มี 2 เพลา 6 ล้อ จะอนุญาตให้บรรทุกได้ไม่เกิน 12,000 กิโลกรัม
- กรณีของรถบรรทุกเดี่ยว (Rigid Truck) ที่มี 3 เพลา 6 ล้อ จะอนุญาตให้บรรทุกได้ไม่เกิน 15,300 กิโลกรัม
- กรณีของรถบรรทุกเดี่ยว (Rigid Truck) ที่มี 3 เพลา 10 ล้อ จะอนุญาตให้บรรทุกได้ไม่เกิน 21,000 กิโลกรัม
- กรณีของรถบรรทุกเดี่ยว (Rigid Truck) ที่มี 4 เพลา 12 ล้อ จะอนุญาตให้บรรทุกได้ไม่เกิน 25,200 กิโลกรัม
- กรณีของรถบรรทุกกึ่งพ่วง (Semi Trailer Truck) ที่มี 3 เพลา 10 ล้อ จะอนุญาตให้บรรทุกได้ไม่เกิน 21,000 กิโลกรัม
- กรณีของรถบรรทุกกึ่งพ่วงมี 4 เพลา 14 ล้อ จะอนุญาตให้บรรทุกได้ไม่เกิน 30,100 กิโลกรัม
- กรณีของรถบรรทุกกึ่งพ่วงที่มี 5 เพลา 18 ล้อ จะอนุญาตให้บรรทุกได้ไม่เกิน 37,400 กิโลกรัม
- กรณีของรถบรรทุกกึ่งพ่วงที่มี 6 เพลา 22 ล้อ จะอนุญาตให้บรรทุกได้ไม่เกิน 40,000 กิโลกรัม
- กรณีรถบรรทุกพ่วง (Trailer) ที่มี 2 เพลา 4 ล้อ จะอนุญาตให้บรรทุกได้ไม่เกิน 13,600 กิโลกรัม
- กรณีรถบรรทุกพ่วงที่มี 2 เพลา 6 ล้อ จะอนุญาตให้บรรทุกได้ไม่เกิน 15,900 กิโลกรัม
- กรณีรถบรรทุกพ่วงที่มี 2 เพลา 8 ล้อ จะอนุญาตให้บรรทุกได้ไม่เกิน 18,200 กิโลกรัม
- กรณีรถบรรทุกพ่วงที่มี 3 เพลา 12 ล้อ จะอนุญาตให้บรรทุกได้ไม่เกิน 25,500 กิโลกรัม
- กรณีรถบรรทุกพ่วงที่มี 4 เพลา 16 ล้อ จะอนุญาตให้บรรทุกได้ไม่เกิน 32,800 กิโลกรัม

กฎหมายการจราจรทางบกของ สปป.ลาว

สปป.ลาว ได้ออกกฎหมายการจราจรทางบก เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม ค.ศ.2012 โดยมอบให้กระทรวงโยธิการและการขนส่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบการกำกับการดำเนินงานตามกฎหมายฯ เพื่อใช้ควบคุมการเดินทางของยานพาหนะตามเส้นทางทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นระเบียบเรียบร้อย และมีการติดตั้งเครื่องหมายจราจรให้เรียบร้อย โดยเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับสำหรับรถที่จดทะเบียนใน สปป.ลาว และรถของต่างชาติที่ข้ามแดนเข้ามาขับขี่ใน สปป.ลาว โดยมีสาระสำคัญที่สนใจ ดังนี้

- **การกำหนดอายุของผู้ขับขี่** (1) อายุไม่ต่ำกว่า 15 ปี สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 125 ซีซี (2) อายุไม่ต่ำกว่า 18 ปี สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์ตั้งแต่ 125 ซีซี ขึ้นไป รวมทั้งรถสามล้อ รถส่วนบุคคล และรถที่มีน้ำหนักรวมไม่เกิน 3.5 ตัน (3) อายุไม่ต่ำกว่า 21 ปี สำหรับผู้ขับขี่รถที่มีน้ำหนักรวมตั้งแต่ 3.5 ตัน – 7 ตัน (4) อายุ

ไม่ต่ำกว่า 25 ปี สำหรับผู้ขับขี่ที่มีน้ำหนักรวมไม่เกิน 15 ตัน และ (5) อายุตั้งแต่ 28 ปี ขึ้นไป สำหรับผู้ขับขี่ที่มีน้ำหนักรวมเกิน 15 ตัน

- **การยอมรับใบขับขี่ยานพาหนะที่ออกให้โดยรัฐบาลต่างประเทศ** สปป.ลาว อนุญาตให้นำใบขับขี่ยานพาหนะที่ออกให้โดยรัฐบาลต่างประเทศมาใช้ในการขับขี่รถยนต์ใน สปป.ลาว ได้เป็นการชั่วคราว เฉพาะกรณีที่ประเทศผู้ออกใบขับขี่มีความตกลงด้านการยอมรับใบขับขี่ฯ กับ สปป.ลาว
- **การจำกัดความเร็วในการขับขี่** (1) การขับขี่ในเขตตัวเมือง เทศบาล และเขตชุมชน ให้ขับได้ไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง (2) ให้ขับได้ไม่เกิน 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับยานพาหนะทุกประเภทที่มีความจุเครื่องยนต์ตั้งแต่ 125 ซีซี ขึ้นไป ตามเส้นทางหลวงนอกเขตเมือง (3) ให้ขับได้ไม่เกิน 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง สำหรับยานพาหนะที่มีความจุเครื่องยนต์ไม่เกิน 125 ซีซี ตามเส้นทางหลวงนอกเขตเมือง
- **ระยะห่างในการขับขี่** การขับขี่จะต้องรักษาระยะห่างระหว่างรถคันหน้าไม่น้อยกว่า 25 เมตร
- **แอลกอฮอล์ที่มีระยะห่างขับขี่** สำหรับการขับรถบรรทุกรับจ้างขนส่ง ห้ามดื่มแอลกอฮอล์ โดยห้ามมีระดับแอลกอฮอล์ในลมหายใจเกินกว่า 0 มิลลิกรัม/ลิตร และให้มีระดับแอลกอฮอล์ในปัสสาวะและเลือดได้ไม่เกิน 0 มิลลิกรัม/100 มิลลิลิตร

2. กฎระเบียบของกัมพูชาที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนจากไทย

กฎหมายจราจรทางถนน

กฎหมายการจราจรทางถนน (Law on Land Traffic) ใช้กำกับผู้ใช้ถนนภายในประเทศกัมพูชา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน ปกป้องชีวิตทรัพย์สิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งกำหนดพฤติกรรมกรรมการขับขี่ โดยมีสาระสำคัญประกอบด้วย (1) การกำหนดให้รถยนต์ทุกชนิดที่ขับขี่บนถนนของประเทศกัมพูชาจะต้องขับขี่ชิดช่องทางด้านขวา (ตรงข้ามกับไทย) (2) การกำหนดคุณสมบัติของผู้ขับขี่รถบรรทุก เช่น ผู้ขอใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุกจะต้องมีอายุไม่น้อยกว่า 22 ปี (ใบอนุญาตประเภท C) โดยใบอนุญาตมีอายุคราวละ 3 ปี การห้ามมีแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดเกิน 0.25 มิลลิกรัม/ลิตร ห้ามโทรศัพท์ขณะขับขี่ (3) ความเร็วในการขับขี่รถยนต์ในเขตเมืองไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง และขับขี่รถจักรยานยนต์และรถสามล้อในเขตเมืองไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง และขับขี่รถยนต์นอกเขตเมืองไม่เกิน 90 กิโลเมตร/ชั่วโมง และกรณีรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกิน 3.5 ตันจะจำกัดความเร็วนอกเขตเมืองไม่เกิน 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง (ยกเว้นการใช้มอเตอร์เวย์ให้ขับขี่ด้วยความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตร/ชั่วโมง) และกรณีรถบรรทุกพ่วงจะจำกัดความเร็วนอกเขตเมืองไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง

(ยกเว้นการใช้มอเตอร์เวย์ให้ขับด้วยความเร็วไม่เกิน 70 กิโลเมตร/ชั่วโมง) (4) รถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกิน 3.4 ตัน หรือมีความยาวเกินกว่า 7 เมตร จะต้องเว้นระยะห่างจากรถคันหน้าอย่างน้อย 50 เมตร (5) การกำหนดให้รถบรรทุกทุกประเภทจะต้องเข้ารับการตรวจสอบสภาพทุกๆ ปี โดยหลักเกณฑ์การตรวจสอบเป็นไปตามประกาศของกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง (6) การกำหนดขนาดรถและน้ำหนักบรรทุก โดยขนาดรถบรรทุกจะต้องมีความกว้างไม่เกิน 2.5 เมตร สูงไม่เกิน 4.2 เมตร ยาวไม่เกิน 12.2 เมตร (กรณีรถกึ่งพ่วงจะยาวไม่เกิน 16 เมตร) น้ำหนักบรรทุกของรถพ่วงไม่เกิน 40 ตัน

กฎหมายศุลกากร

กฎหมายศุลกากร กำหนดกฎระเบียบศุลกากร การประกอบกิจการตัวแทนออกของรับอนุญาต พิจารณาการศุลกากรในเขตทั่วไป พิจารณาการศุลกากรในเขตเศรษฐกิจพิเศษ การให้อำนาจเจ้าพนักงานศุลกากรในการตรวจสอบสินค้า การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บน การประเมินราคาศุลกากร และการกำหนดประเภทสินค้าที่ห้ามนำเข้า และสินค้าที่ต้องขอใบอนุญาตในการนำเข้า ทั้งนี้การชำระค่าภาษีอากรนำเข้าและส่งออกสามารถชำระเป็นเงินสดหรือเช็คขีดคร่อมได้ที่สำนักงานกรมศุลกากรกัมพูชา ก่อนที่จะมีการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า โดยหากเป็นสินค้านำเข้าที่มีมูลค่าเกินกว่า 5,000 เหรียญสหรัฐฯ หรือสินค้าที่รัฐบาลกำหนดได้แก่ (1) หินและโลหะราคาแพง (2) วัตถุดิบศิลป์ (3) วัตถุระเบิดและผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับระเบิด (4) สัตว์มีชีวิต (6) หนังสือพิมพ์รายวันและหนังสือพิมพ์อื่นที่มีกำหนดวางจำหน่ายเป็นประจำ (7) เครื่องใช้ในบ้านและทรัพย์สินส่วนตัว และยานยนต์ใช้แล้ว (8) พัสตุที่ฝากส่งทางไปรษณีย์หรือตัวอย่างสินค้า (9) สิ่งของซึ่งรัฐบาลต่างชาติหรือองค์การระหว่างประเทศจัดส่งให้มูลนิธิ องค์กรการกุศล และองค์กรเพื่อช่วยเหลือมนุษยชาติ (10) สิ่งของและวัสดุครุภัณฑ์ซึ่งนำมาเพื่อใช้ในการกิจของคณะทูต สถานทูต หรือสถานกงสุล (11) สินค้าทุนทุกชนิดซึ่งได้รับอนุญาตให้นำเข้าโดยยกเว้นภาษี (12) สินค้าทุกชนิดที่รัฐบาลกำหนดให้นำเข้าโดยไม่ต้องเสียภาษี เช่น เครื่องใช้ทางการศึกษา เครื่องกีฬา เป็นต้น ซึ่งผู้นำเข้าจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขการตรวจสอบก่อนการนำเข้า (Pre Shipment Inspection - PSI) ซึ่งกำหนดโดยกระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงการคลังกัมพูชา เพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรประเมินตัวสินค้าและประเมินราคาศุลกากรที่เหมาะสมก่อนนำเข้า ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ศุลกากรมักอาศัยราคาประเมินสินค้านำเข้าจากข้อมูลสำรวจโดยบริษัท SGS และบริษัท BIVAC ซึ่งเป็นตัวแทนรัฐบาลในการคำนวณภาษี รวมทั้งจะอาศัยข้อมูลจากแคตตาล็อกและบัญชีราคาสินค้าจากแหล่งข้อมูลต่างประเทศ

นอกจากนี้กัมพูชามีสินค้าบางประเภทที่ห้ามนำเข้าเนื่องจากจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคง ความปลอดภัย สุขอนามัย สิ่งแวดล้อมและอุตสาหกรรมในประเทศ ได้แก่ อาวุธ วัตถุระเบิด รถยนต์และเครื่องจักรที่ใช้ในการทหาร ทอง เครื่องเงิน เงินตรา ยาและยาพิษ โดยเอกสารที่ผู้นำเข้าหรือตัวแทนที่ได้รับมอบหมายจากผู้นำเข้าจะต้องใช้เพื่อแสดงต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร ประกอบด้วย (1) ใบกำกับราคาสินค้า (Invoice) (2) ใบบรรจุหีบห่อ (Packing List) (3) ใบตราส่งสินค้า เช่น Bill of Lading / Airway Bill (4)

ใบอนุญาตนำเข้า (ในบางกรณี) และ (5) รายงานข้อมูลราคา หากการนำเข้าสินค้ามีมูลค่าตั้งแต่ 5,000 เหรียญสหรัฐขึ้นไป ส่วนกรณีการส่งออก เอกสารที่ผู้ส่งออกหรือตัวแทนที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งออกจะต้องใช้เพื่อแสดงต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร ประกอบด้วย (1) ใบขนสินค้าขาออก (2) ใบกำกับราคาสินค้า (Invoice) (3) ใบบรรจุหีบห่อ (Packing List) (4) ใบตราส่งสินค้า เช่น Bill of Lading / Airway Bill (5) ใบอนุญาตส่งออก (ในบางกรณี) และ (6) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า

กฎหมายศุลกากรยังกำหนดให้ผู้ประกอบกิจการคลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse) จะต้องขออนุญาตจากอธิบดีกรมศุลกากร โดยต้องมีเอกสารประกอบการพิจารณาต่างๆ เช่น ประเภทสินค้าที่จะจัดเก็บ ท่าเรือที่ตั้งคลังสินค้า ระยะเวลาการให้บริการ แผนผังคลังสินค้า การรักษาความปลอดภัยในคลัง การจัดการขนส่ง พิธีการศุลกากร การประมาณการรายได้และการจ่ายค่าตอบแทนแก่กรมศุลกากร เป็นต้น

3. กฎระเบียบของประเทศมาเลเซียที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน

กฎระเบียบของมาเลเซียที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าสินค้าเกษตร

กฎระเบียบมาตรฐานคัตขนาด บรรจุภัณฑ์ และฉลาก

สำนักงานการตลาดสินค้าเกษตรของสหพันธรัฐมาเลเซีย (Federal Agriculture Marketing Authority) ได้ออกกฎระเบียบด้านมาตรฐานคัตขนาด บรรจุภัณฑ์ และฉลาก เพื่อใช้สำหรับสินค้าเกษตรที่นำเข้าจากต่างประเทศ สรุปสาระสำคัญ ดังนี้

การคัตขนาด (Grading) สินค้านำเข้าและส่งออกจะต้องถูกคัตเกรดตามมาตรฐานของ Malaysian Standard (MS) กำหนดโดย Federal Agriculture Marketing Authority (FAMA) การตรวจสอบและใบรับรองจะออกโดย FAMA หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งแต่งตั้งโดย FAMA นอกจากนี้ การคัตเกรดสินค้าต้องเป็นไปตามกฎระเบียบแหล่งกำเนิดสินค้า หรือหากไม่มีมาตรฐานที่ชัดเจนให้ปฏิบัติตามมาตรฐาน FAMA

การบรรจุสินค้า (Packaging) (1) บรรจุภัณฑ์ที่ใช้สำหรับหีบห่อจะต้องเป็นวัสดุที่สะอาด ปราศจากสิ่งเจือปน (2) บรรจุภัณฑ์มีความแข็งแรง สามารถป้องกันการกระแทกที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายกับสินค้าได้ (3) การบรรจุสินค้าต้องไม่เกิน 30 กิโลกรัม/บรรจุภัณฑ์ ในกรณีที่ต้องนำบรรจุภัณฑ์เดิมกลับมาใช้ใหม่จะต้องลบหรือถอดฉลากสินค้าเดิมออกก่อน จึงสามารถนำมาใช้ใหม่ได้ (4) อนุญาตให้บรรจุเฉพาะสินค้าประเภทและมาตรฐานในเกรดเดียวกันเท่านั้น

การติดฉลาก (Labeling) (1) ฉลากที่ติดบนบรรจุภัณฑ์จะต้องมีขนาดไม่ต่ำกว่า 11 x 7 ซม. (2) ขนาดตัวอักษรไม่ต่ำกว่า 20 point โดยติดไว้ด้านบนหรือด้านข้างของบรรจุภัณฑ์ (3) พิมพ์ฉลากด้วยอักษร

ระพิมพ์ใหญ่ทั้งหมด หรือตัวพิมพ์เล็กทั้งหมด หรือพิมพ์ตัวพิมพ์เล็กโดยอักษรตัวแรกเป็นตัวพิมพ์ใหญ่ (4) สีของตัวอักษรต้องมีความแตกต่างจากสีของบรรจุภัณฑ์ (5) สำหรับสินค้านำเข้าต้องพิมพ์ฉลากเป็นภาษา มาเลเซีย หรือภาษาอังกฤษ (6) ฉลากต้องระบุข้อความตามข้อกำหนด ได้แก่ ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ตัวแทน ผู้ผลิตหรือผู้กระจายสินค้า ชื่อสามัญของสินค้า เกรดของสินค้า ขนาดของสินค้า ประเทศ แหล่งกำเนิดสินค้า น้ำหนักสุทธิ

ขั้นตอนการดำเนินการ (1) ต้องคัดเกรดสินค้าให้ตรงตามมาตรฐานที่ได้กำหนดไว้ในระเบียบ (2) ต้องมีบรรจุภัณฑ์ที่ได้มาตรฐานตามระเบียบ เช่น มีขนาดบรรจุไม่เกิน 30 กิโลกรัม (3) ต้องติดฉลากสินค้าให้ตรงตามข้อกำหนดในระเบียบฯ (4) การตรวจสอบสินค้า จะดำเนินการโดยเจ้าหน้าที่ของ FAMA ตามจุดชายแดน ด่านศุลกากร และท่าเรือขนส่งสินค้า โดยเจ้าหน้าที่จะออกหนังสือ Certificate of Conformity Inspection ให้และผู้ประกอบการต้องจ่ายค่าธรรมเนียมการตรวจสอบด้วย ซึ่งหากสินค้าไม่ผ่านการตรวจสอบ ผู้ประกอบการจะต้องนำสินค้ากลับภายในเวลาที่กำหนด และหากไม่มีผู้ได้รับผิดชอบ เจ้าหน้าที่ของ FAMA สามารถทำลายหรือดำเนินการใดๆ กับสินค้าดังกล่าวได้ (5) หากไม่ปฏิบัติตามระเบียบฯ มีโทษปรับไม่เกิน 1,000 ริงกิต หรือจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

พืช / ผลผลิตพืชที่ต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบ ได้แก่

- **ผักสด** ได้แก่ (1) กระเจี๊ยบแดง (2) หน่อไม้ฝรั่ง (3) เผือก (4) หอมหัวใหญ่ (5) ผักขม (6) กระเจี๊ยบเขียว (7) บร็อคโคลี่ (8) ผักหวาน (9) เห็ด (10) พริกชี้ฟ้า (11) พริกแดง (12) ต้นหอมญี่ปุ่น (13) ผักชีไทย (14) คื่นช่าย (15) จิง (16) ข้าวโพด (17) เนียง (18) ถั่วพู (19) ถั่วแขก (20) ถั่วฝักยาว (21) ถั่วยาว (22) ถั่วราชมาช (23) ถั่วเหลือง (24) ถั่วลันเตา (25) คะน้า (26) ผักบุ้ง (27) ดาหลา (28) เกาไก่ฉ่าย (29) บวบเหลี่ยม (30) กะหล่ำปลี (31) กะหล่ำดอก (32) ผักกาดขาวปลี (33) กุยช่าย (34) ฟักแฟง (35) ขมิ้น (36) ฟักทอง (37) พริกชี้ฟ้า (38) ข่า (39) กระเทียมต้น (40) แครอท (41) แรตติง (42) ผักเสี้ยน (43) แห้ว (44) ยอ (45) พราสเล่ย์ (46) ใบบัวบก (47) มะระขี้นก (48) สะตอ (49) ผักกูด (50) สะระแหน่ (51) หน่อไม้ (52) ผักปลัง (53) ผักกาดหอม (54) มัสตาร์ด (55) สลัดน้ำ (56) มันแกว (57) ตะไคร้ (58) ปวยเล้ง (59) ถั่วเขียว (60) รากบัว (61) มะเขือ (62) แตงกวา (63) มะเขือเทศ (64) ตั้งโอ๋ (65) เทอเนป (66) ปืทรูท (67) มันสำปะหลัง (68) เผือก (69) มันเทศ (70) มันฝรั่ง และ (71) ดาวกระจายกินใบ
- **ผลไม้สด** ได้แก่ (1) องุ่น (2) แอปริคอต (3) โอไวกาโด (4) มะม่วงป่า (5) มะเฟือง (6) มะละกอ (7) มะละกอฮาวาย (8) พุทรา (9) จำปาตะ (10) เชอร์รี่ (11) ละมุด (12) ทับทิม (13) ลองกอง (14) ลางสาด (15) ทูเรียน (16) ทูเรียนเทศ (17) แอปเปิ้ล (18) ชมพู (19) ฝรั่ง (20) ชมพู่สาแทรก (21) มะกอก (22) ลูกเกด (23) มะม่วงจิ้งหรีด (24) มะปราง (25) อินทผลัม (26)

ลิ้นจี่ (27) พืชสกุลส้ม (28) ส้มแมนดาริน (29) โลควัท (30) มะม่วง³³ (31) มังคุด (32) เสาวรส (33) ลำไย (34) ขนุน (35) จันทน์เทศ (36) ลูกแพร์ (37) ลูกพีช (38) กล้วย (39) ลูกพลับ (40) กล้วยน้ำว้า (41) แก้วมังกร (42) ลูกพรุน (43) เงาะขนสั้น (44) ละไม (45) เงาะ (46) สตรอเบอร์รี่ (47) สละ (48) สากล (49) แตงโม และ (50) แตงไทย

- ไม้ตัดดอก ได้แก่ (1) เบญจมาศ (2) กล้วยไม้ (3) กุหลาบ และ (4) คาร์เนชั่น
- ถั่ว ได้แก่ ถั่วลิสง
- มะพร้าว ได้แก่ มะพร้าว
- เมล็ดพันธุ์ ได้แก่ กาแฟ
- อื่นๆ ได้แก่ อ้อย

4. กฎระเบียบของเมียนมาที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนจากไทย

กฎระเบียบที่สำคัญในการส่งออกและนำเข้า

เมียนมาเป็นประเทศที่เรียกเก็บภาษีในอัตราสูง อย่างไรก็ตาม ภายใต้ความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน (ATIGA) เมียนมายกเว้นการเก็บภาษีนำเข้าแก่สินค้าที่มีถิ่นกำเนิดจากประเทศไทยและอาเซียน ยกเว้นสินค้าบางรายการที่ยังคงเก็บภาษี ได้แก่

- กลุ่มสินค้าที่ยังเก็บอากรในอัตราร้อยละ 5 (แม้ว่าหลังปี ค.ศ.2015) ได้แก่ กาแฟที่ไม่ได้คั่ว (อะราบิก้าดับเบิลยูไอพี หรือโรบัสต้าไอโอไอพี) ใบชา ชาเขียว ข้าวหอมมะลิ ข้าวเหนียว ข้าวหนึ่ง
- กลุ่มสินค้าที่ยังเก็บอากรขาเข้าอยู่ในอัตราร้อยละ 1 ถึงไม่เกินร้อยละ 4 ได้แก่ น้ำตาล ฟ้าย
- กลุ่มสินค้าที่ไม่ผูกพันเปิดตลาด ได้แก่ เมล็ดฝิ่น สารสกัดจากฝิ่น สารทำวัตรระเบิด ปะทัดจรวด รถถัง ปืน อาวุธ ดาบ ปืนพก ปืนยาว ปืนลม และส่วนประกอบที่ใช้ทำปืน ระเบิด ศิลปกรรมดั้งเดิมและโบราณวัตถุ ของสะสมที่เกี่ยวข้องกับสัตวศาสตร์ พืชศาสตร์ และโบราณคดี และโบราณวัตถุที่มีอายุเกินกว่า 100 ปี

สินค้าที่ห้ามนำเข้า

สินค้าที่เมียนมาห้ามนำเข้า ได้แก่ (1) เหยี่ยวและเงินตราปลอม (2) ภาพหรือสื่อลามก (3) สินค้าปลอม (4) ยาเสพติด (5) ไฟ (6) สินค้าที่มีรูปธงชาติเมียนมา (7) สินค้าที่มีภาพพระพุทธเจ้าและเจดีย์ของเมียนมา

³³ มะม่วงที่ส่งออกไปประเทศมาเลเซีย ต้องระบุข้อความพิเศษดังนี้ Mangoes were inspected and found free from mango seed weevil (*Stemochetus mangiferae*)

สินค้าที่ห้ามส่งออก

สินค้าที่เมียนมาห้ามส่งออกประเทศ ได้แก่ (1) อาวุธและวัตถุระเบิด (2) ภาพหรือสื่อลามก (3) วัตถุโบราณ และ (4) ยาเสพติด

ด้านที่อนุญาตให้ทำการส่งออกและนำเข้า

- **กรณีการค้าระหว่างเมียนมากับฝั่งไทย** ได้แก่
 - (1) ด้านท่าซี้เหล็ก (รัฐฉาน) กับด่านแม่สาย จังหวัดเชียงราย
 - (2) ด้านเมียวดี (รัฐกะเหรี่ยง) กับด่านแม่สอด จังหวัดตาก
 - (3) ด้านบ้านมูตอง (รัฐมะริด) กับจุดผ่อนปรนพิเศษด้านสิงขร จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
 - (4) ด้านเกาะสอง (เขตตะนาวศรี) กับด่านระนอง (เป็นด่านที่ต้องขนส่งทางเรือ)
- **กรณีการค้าระหว่างเมียนมากับจีน** ได้แก่ ด่าน Muse (รัฐฉาน) กับด่าน Ruili (มณฑลยูนนาน ประเทศจีน)
- **กรณีการค้าระหว่างเมียนมากับฝั่งอินเดีย** ได้แก่ ด่าน Tamu (เขตสะกาย) กับด่าน Moreh (รัฐมณีปุระ อินเดีย)
- **กรณีการค้าระหว่างเมียนมากับบังคลาเทศ** ได้แก่ ด่าน Sittwe (รัฐยะไข่) กับด่านบังคลาเทศ

ขั้นตอนและระยะเวลาในการข้ามแดน

ขั้นตอนการนำเข้าสินค้าในประเทศเมียนมา ต้องดำเนินการดังนี้

- 1) ผู้นำเข้าต้องจะต้องขอราคานำเข้ามาตรฐานจากสภาหอการค้าและอุตสาหกรรมแห่งเมียนมา UMFCCI เพื่อป้องกันการสำแดงราคาต่ำกว่าความเป็นจริง
- 2) ผู้นำเข้าลงทะเบียนระบบ On Line กับศุลกากรเมียนมา
- 3) ขอใบอนุญาตนำเข้า
- 4) แสดงเอกสารต่างๆ ได้แก่ Proforma Invoice สัญญาการซื้อขาย รูปภาพหรือแคตตาล็อกสินค้า หนังสือการจดทะเบียนบริษัท หนังสือการจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้า เอกสารการเป็นสมาชิกของ UMFCCI และหนังสืออนุมัติให้นำเข้าจากหน่วยงานรัฐ (ถ้าเป็นสินค้าต้องกำกับ)

ระยะเวลาในการนำเข้า จะขึ้นอยู่กับประเภทสินค้า โดยในกรณีการนำเข้าสินค้าที่ต้องมีหนังสืออนุญาตนำเข้าที่ต้องขอจากหน่วยงานภาครัฐ จะต้องทำล่วงหน้าประมาณ 3 สัปดาห์ และในกรณีของการขอหนังสือการจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้าจะใช้ระยะเวลาประมาณ 1 ถึง 3 วัน โดยอายุใบอนุญาตไม่เกินคราวละ 1 ปี

นอกจากนี้ ขณะนำเข้าสินค้า เนื่องจากศุลกากรเมียนมา มีการตรวจสอบแบ่งเป็น 3 ช่อง ได้แก่ ช่องแดง (Red Line ตรวจสอบเอกสารและสินค้าอย่างละเอียด) ช่องเหลือง (Yellow Line ตรวจสอบเอกสารเพียงอย่างเดียว) และช่องเขียว (Green Line สุ่มตรวจสอบสินค้าและเอกสาร) โดยกว่าร้อยละ 60 ของสินค้าจะผ่านเข้าช่องเหลือง ซึ่งจะใช้ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าประมาณ 2 วันทำการ และอีกร้อยละ 10 ของสินค้าจะผ่านเข้าช่องเขียว ซึ่งใช้ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าประมาณ 1 ถึง 4 ชั่วโมง และกรณีสินค้าที่ผ่านเข้าช่องแดงจะใช้ระยะเวลาในการตรวจปล่อยตั้งแต่ 3 ถึง 30 วัน

ขั้นตอนการส่งออกสินค้าจากประเทศเมียนมา ต้องดำเนินการดังนี้

- 1) ผู้ส่งออกต้องจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออกกับกระทรวงพาณิชย์เมียนมา จึงจะสามารถทำการส่งออกได้
- 2) ผู้ส่งออกลงทะเบียนระบบ On Line กับศุลกากรเมียนมา
- 3) แสดงเอกสารต่างๆ ได้แก่ Commercial Invoice สัญญาการซื้อขาย รูปถ่ายหรือแคตตาล็อกสินค้า หนังสือการจดทะเบียนบริษัท หนังสือการจดทะเบียนผู้นำเข้า เอกสารการเป็นสมาชิกของ UMFCCI และหนังสืออนุมัติให้ส่งออกจากหน่วยงานรัฐ (ถ้าเป็นสินค้าต้องกักตุน) เช่น การส่งออกไม้ต้องขออนุญาตจากกระทรวงอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและป่าไม้ การส่งออกแร่โลหะต้องขออนุญาตจากกระทรวงเหมืองแร่ การส่งออกภาพยนตร์จะต้องขออนุญาตจากสำนักงานภาพยนตร์ การส่งออกเนื้อสัตว์ต้องขออนุญาตจากกรมปศุสัตว์และสัตว์ การส่งออกอาหารและยาต้องขออนุญาตจากสำนักงานอาหารและยา การส่งออกถั่ว งา และเมล็ดพันธุ์พืชต้องขออนุญาตจากกระทรวงเกษตรและชลประทาน การส่งออกผลิตภัณฑ์ประมงต้องขออนุญาตจากกรมปศุสัตว์ฯ และการส่งออกไข่มุกต้องขออนุญาตจากสำนักงานไข่มุกแห่งเมียนมา เป็นต้น

ขณะส่งออกสินค้า ศุลกากรเมียนมา มีการตรวจสอบแบ่งเป็น 3 ช่อง ได้แก่

- ช่องแดง (Red Line ตรวจสอบเอกสารและสินค้าอย่างละเอียด)
- ช่องเหลือง (Yellow Line ตรวจสอบเอกสารเพียงอย่างเดียว)
- ช่องเขียว (Green Line สุ่มตรวจสอบสินค้าและเอกสาร)

โดยกว่าร้อยละ 60 ของสินค้าจะผ่านเข้าช่องเหลือง ซึ่งจะใช้ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าประมาณ 1 ถึง 2 วันทำการ และอีกร้อยละ 10 ของสินค้าจะผ่านเข้าช่องเขียว ซึ่งใช้ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าประมาณ 1 ถึง 4 ชั่วโมง และกรณีสินค้าที่ผ่านเข้าช่องแดงจะใช้ระยะเวลาในการตรวจปล่อยตั้งแต่ 2 ถึง 5 วัน

เอกสารพื้นฐานที่ต้องใช้เสมอในการนำเข้า/ส่งออก ได้แก่

- 1) ใบอนุญาตนำเข้า และใบอนุญาตส่งออก

- 2) ต้นฉบับใบตราส่งสินค้า หรือสัญญาการขนส่ง
- 3) ต้นฉบับ Packing List
- 4) หลักฐานการชำระเงิน เช่น Bill of Exchange
- 5) รูปถ่ายหรือแคตตาล็อกสินค้า
- 6) หนังสือการจดทะเบียนบริษัท
- 7) หนังสือการจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้า หรือผู้ส่งออก
- 8) เอกสารการเป็นสมาชิกของ UMFCFI
- 9) กรมธรรม์ประกันภัย

การประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ

ปัจจุบัน เมียนมายังไม่มีการจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่ง อย่างไรก็ตาม ตามกฎหมายเมียนมา มีเฉพาะการจดทะเบียนรถยนต์ ผู้จดทะเบียนรถยนต์สามารถนำรถมาให้บริการรับขนส่งสินค้าส่วนบุคคลและสินค้าสาธารณะได้ ซึ่งกฎหมายกำหนดให้รถยนต์ทุกคันที่มีเครื่องยนต์และใช้บรรทุกสินค้าหรือผู้โดยสารทางถนน รวมถึงส่วนพ่วง รถหัวลาก ต้องนำมาจดทะเบียนตามกฎหมายรถยนต์ด้วย

นอกจากนี้ ในส่วนของรถยนต์ที่ใช้ในการเดินทาง/ขนส่งข้ามแดน จะต้องแสดงรายละเอียดต่างๆ ดังนี้ต่อเจ้าหน้าที่กรมบริหารการขนส่ง ได้แก่ (1) ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ผลิตรถยนต์ (2) เลขทะเบียนแชสซีส์หรือเลขทะเบียนการผลิต และ (3) เลขทะเบียนเครื่องยนต์ หรือเครื่องหมายที่แสดงบนรถพ่วง รถกึ่งพ่วง

รถยนต์ที่เดินทางข้ามแดน จะต้องแสดงเอกสารการจดทะเบียนของประเทศที่รับจดทะเบียนรถยนต์ ให้เจ้าหน้าที่กรมบริหารการขนส่ง เมื่อได้รับการร้องขอ เจ้าหน้าที่ทำการตรวจเอกสารหลักฐานต่างๆ ขณะนำรถขนส่งข้ามแดนไปยังเมียนมา ได้แก่

- **กลุ่มข้อมูลพื้นฐาน** ได้แก่ (1) หนังสือรับรองการจดทะเบียนรถยนต์ (2) ชื่อและตราประทับของหน่วยงานผู้รับจดทะเบียนรถยนต์ (3) ที่อยู่และรายละเอียดติดต่อของหน่วยงานผู้รับจดทะเบียนรถยนต์ (4) ชื่อประเทศที่รับจดทะเบียนรถยนต์ (5) ตรา/สแตมป์/ลายเซ็นของเจ้าหน้าที่ผู้รับจดทะเบียน (6) วันที่ออกทะเบียนรถยนต์
- **กลุ่มข้อมูลการจดทะเบียน** ได้แก่ (1) แผ่นป้ายทะเบียน (2) สัญลักษณ์ประเทศที่รับจดทะเบียนรถ (3) วันที่ที่จดทะเบียนครั้งแรก (4) วันหมดอายุของทะเบียนรถ ทั้งนี้ป้ายทะเบียนไทยใช้เครื่องหมาย “T” เมียนมา “MYA” ลาว “LAO” เวียดนาม “VN” กัมพูชา “KH” จีน “CHN”
- **กลุ่มของเจ้าของรถ** ได้แก่ (1) ชื่อและนามสกุล / ชื่อเต็ม และ (2) ที่อยู่
- **กลุ่มข้อมูลทางเทคนิคของรถ** ได้แก่ (1) ประเภทรถ แบ่งเป็น รถบรรทุกขนาดไม่เกิน 3.5 ตัน รถบรรทุกขนาดตั้งแต่ 3.5 ตันขึ้นไป รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถโดยสารขนาดไม่เกิน 8 ที่นั่ง รถ

โดยสารถน้ำหนักตั้งแต่ 8 ที่นั่งขึ้นไป รถหัวลาก รถพ่วง รถกึ่งพ่วง (2) ตัวถัง (3) ยี่ห้อหรือเครื่องหมายการค้า (4) รุ่น Model (5) สี (6) ปีที่ผลิต (7) เลขแชสซีส์ (8) จำนวนเพลลา (9) น้ำหนักรถเปล่า (10) น้ำหนักเมื่อบรรทุก (11) ยี่ห้อของเครื่องยนต์ (12) จำนวนกระบอกสูบ (13) ปริมาตรกระบอกสูบ (14) แรงม้า (15) เลขเครื่องยนต์

ขั้นตอนการจดทะเบียนรถยนต์ในประเทศเมียนมา มีดังนี้

- 1) กรอกใบสมัครการจดทะเบียนรถยนต์ พร้อมระบุจำนวนรถยนต์ที่ต้องการนำมาจดทะเบียน
- 2) เจ้าหน้าที่กรมบริหารการขนส่งฯ จะทำการตรวจสอบสภาพรถ โดยตรวจสอบจากเอกสาร สภาพรถ และดำเนินการติดตั้งป้ายทะเบียนรถยนต์
- 3) เก็บค่าธรรมเนียมจดทะเบียน ค่าธรรมเนียมตรวจสอบสภาพ การเก็บค่าประกันภัยบุคคลที่สาม และค่าภาษีเทศบาล (นับตามจำนวนล้อ)
- 4) ป้อนข้อมูลการจดทะเบียนเข้าสู่ระบบคอมพิวเตอร์
- 5) รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสาร และรถบรรทุกต้องต่อทะเบียนทุก 1 ปี ขณะที่จักรยานยนต์ / รถสามล้อเครื่อง ต่อทะเบียนทุก 2 ปี

1. บทสรุป

การศึกษาภาวะเปรียบเทียบโลจิสติกส์และการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน เป็นการศึกษาความตกลงด้านการค้าและการขนส่งของไทยและอาเซียนและระบุภาวะเปรียบเทียบการค้าและโลจิสติกส์ที่ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดนโดยครอบคลุมภาวะเปรียบเทียบของไทยและภาวะเปรียบเทียบของประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนศึกษาความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในการปรับภาวะเปรียบเทียบให้เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนอย่างเสรี และเสนอแนะแนวทางการปรับภาวะเปรียบเทียบการค้าและโลจิสติกส์ของไทยที่ได้รับการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และเสนอแนะแนวทางจัดทำข้อเสนอแนะกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อปรับภาวะเปรียบเทียบการค้าและโลจิสติกส์ให้เอื้อต่อการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การศึกษาภาวะเปรียบเทียบโลจิสติกส์และการค้าฯ ให้ความสำคัญกับการค้าชายแดนและการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และมาเลเซีย โดยในส่วนของ การค้าชายแดน การค้าชายแดนประกอบด้วย การค้าที่เป็นไปตามภาวะเปรียบเทียบ และการค้าที่ไม่เป็นทางการ ซึ่งเป็นที่ยอมรับในนานาประเทศว่าการดำเนินกิจกรรมการพัฒนาการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนจะต้องประกอบด้วย การค้าที่เป็นไปตามภาวะเปรียบเทียบ ซึ่งมีการผ่านพิธีการศุลกากร ซึ่งส่วนใหญ่มักจะเป็นสินค้าที่มีขนาดใหญ่และไม่สามารถจะแบกขนด้วยคนข้ามแดนได้ เช่น ปิโตรเลียม วัสดุก่อสร้าง เครื่องจักรเกษตร ปุ๋ย ขณะเดียวกันนานาประเทศจะอนุญาตให้ผู้คนที่เดินทางสัญจรสามารถเดินทางมาซื้อขายสินค้าแบบตามตลาดการค้าชายแดน อีกทั้งสามารถถือสินค้ากลับประเทศไปได้จำนวนหนึ่ง ซึ่งส่วนใหญ่มักจะได้แก่สินค้าที่มีขนาดและน้ำหนักไม่มาก เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค อัญมณีและเครื่องประดับ สินค้าแฟชั่น เป็นต้น

การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านสามารถดำเนินกิจกรรมผ่านจุดผ่านแดนถาวร จุดผ่านแดนชั่วคราว และจุดผ่อนปรนเพื่อการค้าและการท่องเที่ยว โดยการค้าผ่านจุดผ่านแดนถาวรจะมีความสำคัญต่อการพัฒนาการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนมากที่สุด เนื่องจากเป็นด่านที่มีเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานสำคัญประจำการอยู่เพื่อให้บริการ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง และเจ้าหน้าที่ด่านกักพืชและสัตว์ อีกทั้งเป็นด่านการค้าที่สามารถจะนำรถบรรทุกข้ามแดนนำสินค้าขนาดใหญ่ไปส่งไปยังจุดพรมแดนหรือจุดที่รัฐบาลต่างประเทศอนุญาตให้นำรถข้ามไปได้

จุดผ่านแดนถาวรของไทยที่มีความสำคัญมากที่สุดในการเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา ได้แก่ ด่านแม่สอด (ตาก) ด่านระนอง ด่านแม่สาย (เชียงราย) และด่านพุน้ำร้อน (กาญจนบุรี) ตามลำดับ โดยกลุ่ม

สินค้าสำคัญที่มีการผลิตและส่งออกจากไทย ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ ปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง และอาหารสำเร็จรูป ขณะเดียวกันยังมีสินค้าผ่านแดนจากต่างประเทศนำส่งผ่านไทยเพื่อส่งไปยังประเทศเมียนมา อาทิ รถยนต์มือสอง น้ำมันปาล์ม เป็นต้น ส่วนสินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากเมียนมา ได้แก่ กาชาธรรมชาติ ผลิตภัณฑ์ประมง โค และสินค้าเกษตร

จุดผ่านแดนถาวรของไทยที่มีความสำคัญมากที่สุดในการเชื่อมโยงกับประเทศลาวมีจำนวนมากที่สุดเมื่อเทียบกับจุดผ่านแดนที่เชื่อมกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งหมด โดยด่านสำคัญ ได้แก่ ด่านหนองคาย ด่านมุกดาหาร ด่านนครพนม ด่านเชียงของ และด่านเชียงแสน โดยกลุ่มสินค้าสำคัญที่มีการผลิตและส่งออกจากไทย ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม รถยนต์ เครื่องดื่ม น้ำตาลทราย ปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง และอาหารสำเร็จรูป ขณะเดียวกันยังมีสินค้าส่งออกของไทยผ่านแดนประเทศลาวเพื่อส่งต่อไปยังจีนและเวียดนาม อาทิ ผักผลไม้ เนื้อสัตว์แช่แข็ง ยางแผ่น เป็นต้น ส่วนสินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากลาว ได้แก่ แร่ เชื้อเพลิงแข็ง ไม้แปรรูป ผลิตภัณฑ์เกษตร และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ (เฉพาะกรณีนำเข้าจากสะพานนาครี) โดยปริมาณสินค้าที่ขนส่งจากไทยมีมากกว่าที่นำเข้าจากลาว

จุดผ่านแดนถาวรของไทยที่มีความสำคัญมากที่สุดในการเชื่อมโยงกับประเทศกัมพูชาที่สำคัญ ได้แก่ ด่านคลองลึก (อรัญประเทศ) ด่านบ้านหาดเล็ก (คลองใหญ่) ด่านบ้านผักกาด (จันทบุรี) โดยกลุ่มสินค้าสำคัญที่มีการผลิตและส่งออกจากไทย ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าอุปโภคบริโภค ปูนซีเมนต์และวัสดุก่อสร้าง ส่วนสินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากกัมพูชา ได้แก่ มันสำปะหลัง ผลไม้ อุปกรณ์ยานยนต์ โดยปริมาณสินค้าที่ขนส่งจากไทยมีมากกว่าที่นำเข้าจากกัมพูชา

จุดผ่านแดนถาวรของไทยที่มีความสำคัญมากที่สุดในการเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย ได้แก่ ด่านสะเตา (สงขลา) ด่านปาดังเบซาร์ (สงขลา) ด่านเบตง (ยะลา) และด่านสุไหงโกลลก (นราธิวาส) โดยกลุ่มสินค้าสำคัญที่มีการผลิตและส่งออกจากไทย ได้แก่ ยางพารา ไม้ยางแปรรูป เครื่องใช้ไฟฟ้า รถยนต์ ขณะเดียวกันยังมีสินค้าส่งออกจากไทยผ่านแดนประเทศมาเลเซียเพื่อส่งต่อไปยังสิงคโปร์ อาทิ อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ส่วนสินค้าสำคัญที่ไทยนำเข้าจากมาเลเซีย ได้แก่ เครื่องไฟฟ้า เครื่องจักร และผลิตภัณฑ์โลหะ โดยปริมาณสินค้าที่ขนส่งระหว่างไทยกับมาเลเซียมีปริมาณใกล้เคียงกัน

รัฐบาลไทยได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนากิจการกรมเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนชายแดนโดยดำเนินกิจกรรมต่างๆ เช่น การสนับสนุนไทยเข้าร่วมการพัฒนาภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอริวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) เขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ไทย (IMT-GT) ความคิดริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (BIMSTEC) ตลอดจนผลักดันการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนซึ่งเป็นแบ่งกลุ่มจังหวัดที่รัฐมีนโยบายประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษในระยะแรก ได้แก่ **จังหวัดตาก** (พื้นที่ 14 ตำบล ใน 3 อำเภอ ได้แก่ อ.แม่สอด อ.แม่ระมาด อ.พบพระ) **จังหวัดมุกดาหาร** (พื้นที่ 11 ตำบล ใน 3 อำเภอ ได้แก่ อ.เมือง อ.หว้านใหญ่ อ.ดอนตาล) **จังหวัดสระแก้ว** (พื้นที่ 4 ตำบล ใน 2 อำเภอ

ได้แก่ อ.อรัญประเทศ อ.วัฒนานคร) **จังหวัดตราด** (พื้นที่ 3 ตำบล ในอำเภอคลองใหญ่) และ**จังหวัดสงขลา** (พื้นที่ 4 ตำบล ในอำเภอสะเตา) กลุ่มจังหวัดที่รัฐมนตรีมีนโยบายประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษระยะต่อไป ได้แก่ จังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดเชียงราย จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม และจังหวัดนราธิวาส

การดำเนินการปฏิรูประเบียบด้านการค้าและโลจิสติกส์ให้เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน และผ่านแดนระหว่างประเทศเพื่อรองรับการรวมตัวเป็นประชาคมอาเซียนควรจะได้พิจารณาถึงกรอบความตกลงด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ รวมถึงศึกษาประสบการณ์การรวมกลุ่มเศรษฐกิจจากนานาอารยประเทศ เพื่อให้สามารถกำหนดกฎกติกาที่มีความเป็นสากลและสอดคล้องกับพันธกรณีของไทยที่ได้ผูกพันไว้ในเวทีความตกลงระหว่างประเทศทั้งระดับพหุภาคี ภูมิภาค และทวิภาคี โดยกรอบความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เช่น

- **ความตกลงพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้าขององค์การการค้าโลก** ซึ่งจากการศึกษาการดำเนินการของประเทศไทยแบ่งเป็นการขอใบอนุญาตนำเข้าอัตโนมัติ (Automatic Import License) และใบอนุญาตนำเข้าแบบไม่อัตโนมัติ (Non Automatic Import License) โดยในส่วนของ การขอใบอนุญาตนำเข้าแบบไม่อัตโนมัติ นั้น หน่วยงานไทยยังการอำนวยความสะดวกในการให้บริการออกใบอนุญาตที่ยังล่าช้าอยู่ โดยเฉพาะการออกใบอนุญาตในบางหน่วยงานจะต้องดำเนินการ ณ ส่วนกลาง และยังมีการให้บริการไม่ทั่วถึง โดยเฉพาะด่านชายแดนที่นำเข้าสินค้าที่เป็นจุดผ่านแดนถาวร หรือจุดผ่อนปรนพิเศษ ที่ยังขาดแคลนเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน และ ผู้ปฏิบัติงานยังขาดความรู้ความเข้าใจในบริบทของกฎระเบียบและนโยบายการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของรัฐบาล เช่น กรณีของการนำเข้าและส่งออกสินค้าเกษตร และอาหาร ผลิตภัณฑ์ไม้ ผลิตภัณฑ์ประมง เป็นต้น นอกจากนี้ ปัญหาการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งยังเกิดขึ้นจากกรณีของหน่วยงานภาครัฐของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งฝ่ายไทยควรเจรจาเพื่อขอให้ประเทศเพื่อนบ้านเร่งรัดดำเนินการพิจารณาออกใบอนุญาตฯ ที่เกี่ยวข้อง
- **ความตกลงสินค้าเกษตรขององค์การการค้าโลก** ที่มุ่งเปิดตลาดสินค้าเกษตร อย่างไรก็ตาม ยังคงให้รัฐบาลใช้มาตรการปกป้องโดยกำหนดโควตานำเข้าและมาตรการกีดกันอื่นๆ เช่น การขอใบอนุญาต โดยกรณีของไทย แม้จะได้เข้าเป็นสมาชิกองค์การการค้าโลก และประชาคมอาเซียน แต่ก็ยังไม่ยกเว้นการกีดกันสินค้านี้ดังกล่าว โดยยังคงดำเนินมาตรการกีดกันที่มีใช้ภาษีสำหรับสินค้าเกษตรต่างๆ เช่น นมและครีม มันฝรั่ง หอมใหญ่ กระเทียม มะพร้าว กาแฟ ชา พริกไทย ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าว ถั่วเหลือง เมล็ดหอม น้ำมันถั่วเหลือง แป้งถั่วเหลือง กากมะพร้าว น้ำมันปาล์ม น้ำมันมะพร้าว น้ำตาล กาแฟสำเร็จรูป ลำไยอบแห้ง หน่อไม้ดิบ ใบยาสูบ ซึ่งต้องขอใบอนุญาตนำเข้าภายใต้โควตาจากกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
- **ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก** โดยในส่วนนี้ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องของไทยได้มีการพัฒนาอยู่ในระดับแนวหน้าของอาเซียน โดยเฉพาะด้านการ

สร้างข้อมูลเพื่อการศุลกากรให้มีความโปร่งใส มีการใช้การส่งเอกสารล่วงหน้าเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบปล่อยสินค้า มีการชำระอากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ และบริการจัดการความเสี่ยง มีการตรวจสอบภายหลังได้ผ่านพิธีการศุลกากร และใช้มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุมัติ AEO อย่างไรก็ตาม จุดที่ควรพัฒนาเพิ่มเติมได้แก่ การให้ความสำคัญกับการยกระดับเสรีภาพการผ่านแดน (Freedom of Transit) โดย (1) ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเฉพาะกิจเพื่อใช้รองรับสินค้าผ่านแดน เช่น ช่องทางเดินรถพิเศษ พื้นที่หน้าท่าเรือที่ถูกกันแยกพิเศษสำหรับสินค้าผ่านแดน (2) ไม่ใช่ข้อกำหนดทางเทคนิคที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าในการกีดกันสินค้าผ่านแดน (3) รัฐสามารถเก็บเงินวงค้ำประกันเพื่อการันตีจากผู้ประกอบการได้เพื่อป้องกันการลักลอบศุลกากรและต้องนำเงินค้ำประกันดังกล่าวจ่ายคืนผู้ประกอบการโดยเร็ว

- **ความตกลงการค้าสินค้าอาเซียน (ATIGA)** เพื่อเปิดเสรีการค้าสินค้าภายในตลาดอาเซียน เพื่อให้สามารถจัดตั้งตลาดและฐานการผลิตเดียวในอาเซียน ตลอดจนกำหนดกรอบดำเนินในด้านต่างๆ ที่ประเทศสมาชิกอาเซียนจะต้องปฏิบัติตาม ได้แก่ การลด/ยกเลิกอัตราอากรขาเข้า การกำหนดโควตานำเข้าและส่งออก มาตรการที่มีใช้ภาษี กฎถิ่นกำเนิดสินค้า มาตรฐานสินค้า มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช การขอใบอนุญาตนำเข้าและส่งออก เป็นต้น โดยในส่วนนี้ รัฐบาลไทยควรพิจารณาเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ยืนยันไม่ออกมาตราการภาษีและมาตรการที่มีใช้ภาษีเพิ่มเติมไปกว่าที่ผูกพันไว้ โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าอ่อนไหวของบางประเทศ เช่น กัมพูชา (น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันหล่อลื่น) ลาว (เนื้อไก่แช่แข็ง เนื้อหมูแช่แข็ง) เมียนมา (กาแฟ) มาเลเซีย (ข้าว)
- **กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งผ่านแดนและการขนส่งผ่านแดน** มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนระหว่างประเทศสมาชิกเพื่อสนับสนุนการเปิดเสรีการค้าสินค้าและการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในภูมิภาค (2) เพื่อปรับปรุงระเบียบการขนส่ง การค้า และศุลกากรของประเทศสมาชิกอาเซียนให้ง่าย โปร่งใส สะดวก มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องเข้ากันได้เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และ (3) จัดตั้งระบบการขนส่งผ่านแดนภายในอาเซียนให้เป็นรูปแบบเดียวกันอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีสาระสำคัญ ได้แก่ (1) การอนุญาตให้สิทธิการประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน โดยจะอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งดำเนินการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนโดยไม่เรียกเก็บอากรศุลกากร ภาษี อีกทั้งยอมรับการลงสลักประทับ (Customs Seal) (2) เส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนและด่านพรมแดน โดยกรณีของไทยมีเส้นทางมีจุดต้นทางและปลายทางสำคัญ ได้แก่ เส้นทางตามแนว AH1 (อ.แม่สอด จังหวัดตาก ถึง อ.อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว) AH2 (อ.แม่สาย จังหวัดเชียงราย ถึง อ.สะเดา จังหวัดสงขลา) AH3 (อ.เมืองเชียงราย ถึง อ.เชียงของ จังหวัด

เชียงราย) AH12 (อ.หิโนกอง จังหวัดสระบุรี ถึง อ.เมืองหนองคาย) AH16 (ตาก ถึง อ.เมืองมุกดาหาร) (3) การกำหนดด่านพรมแดนที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน โดยด่านพรมแดนต้องจัดให้มีสถานที่เก็บสินค้า ลานวางกองสินค้าคอนเทนเนอร์ ลานจอดรถ ลานจอดรถบรรทุกเพื่อรอคอยการตรวจปล่อย และพื้นที่ควบคุม (Control Area) เพื่อตรวจปล่อยสินค้าที่ขนส่งสินค้าผ่านแดน (4) ชนิดของรถบรรทุกที่อนุญาตให้ทำการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดนได้ (5) ลักษณะเชิงเทคนิคด้านความยาว ความสูง น้ำหนัก และปริมาณก๊าซของเสียที่ปล่อยของรถบรรทุกที่ได้รับอนุญาตต้องห้ามเกินที่กำหนด (6) ปริมาณรถบรรทุกที่อนุญาตให้ทำการขนส่งผ่านแดนได้ โดยในเบื้องต้น ประเทศสมาชิกอาเซียนเห็นชอบให้มีจำนวนรถบรรทุกของแต่ละประเทศที่ได้รับอนุญาตให้ใช้เส้นทางอนุมัติสำหรับการขนส่งผ่านแดนมีจำนวนไม่เกินประเทศละ 60 คัน และในภาพรวมมีจำนวนรถรวมกันไม่เกิน 500 คัน และในกรณีของการขนส่งข้ามแดนได้เกินประเทศละ 500 คัน (7) การยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุกและการยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุก และ (8) การกำหนดให้รถบรรทุกของต่างชาติที่เดินทางเข้ามาต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (การทำประกันภัยภาคบังคับ) อย่างเคร่งครัด

- **กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ** มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อกำหนดกฎกติกาการรับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายใต้สัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และสร้างสมดุลย์ของผลประโยชน์ระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ
- **ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (GMS CBTA)** เป็นการกำหนดกรอบกติกาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางบกข้ามแดนและผ่านแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (GMS) ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนาน และเขตปกครองตนเองกว่างซี) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) อำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแดนและผ่านแดนภายในกลุ่มประเทศ GMS (2) ปรับกฎหมาย ระเบียบ พิธีการ และข้อกำหนดด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารให้เป็นรูปแบบที่เรียบง่ายและเป็นไปแนวทางเดียวกันกัน และ (3) ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีสาระสำคัญ ได้แก่
 - **การอำนวยความสะดวกด้านพิธีการข้ามแดน** ประเทศสมาชิก GMS จะพัฒนาระบบอำนวยความสะดวก อาทิ ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จที่รวบรวมเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศเข้าไปที่เดียวกัน (Single Window Inspection - SWI) ศูนย์บริการตรวจร่วมโดยเจ้าหน้าที่ของประเทศที่มีพรมแดนติดกัน (Single Stop Inspection - SSI) การประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกัน และการแลกเปลี่ยนข้อมูลการตรวจปล่อยสินค้าล่วงหน้า
 - **การยกเว้นการเปิดตรวจสินค้า** การยกเว้นการวางเงินประกัน การยกเว้นการให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเดินทางติดไปพร้อมกับรถบรรทุก

- **การกำหนดเส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ขนส่ง** โดยในส่วนของเส้นทางตาม (1) ระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor) ของไทยเชื่อมโยงกับแขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว กับด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย และเชื่อมโยงกับท่าซี้เหล็ก ประเทศเมียนมา กับด่านแม่สาย จังหวัดเชียงราย (2) ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor) ของไทยเชื่อมโยงกับด่านเมียวดี ประเทศเมียนมา กับด่านแม่สอด จังหวัดตาก และเชื่อมโยงกับด่านสะพานมิตรภาพ สปป.ลาว กับด่านมุกดาหาร และ (3) ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) ของไทยเชื่อมโยงกับด่านปอยเปต ประเทศกัมพูชา กับด่านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว และอีกเส้นทางหนึ่งเชื่อมโยงกับด่านเกาะกง ประเทศกัมพูชา กับด่านหาดเล็ก จังหวัดตราด
- **การขนส่งผ่านแดน** โดยจะไม่เก็บภาษีอากร และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่เป็นการเลือกปฏิบัติระหว่างรถบรรทุกของต่างชาติกับรถบรรทุกของชาติตน
- **การขนส่งสินค้าอันตราย** โดยนำบทบัญญัติของความตกลงสหประชาชาติ UN Model Regulations ADR มาปรับใช้ในการขนส่งสินค้าอันตราย
- **การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย** โดยสนับสนุนการยอมรับมาตรฐานการตรวจสอบและหนังสือรับรองสุขอนามัยพืชและสุขอนามัยสัตว์ที่ออกโดยประเทศต้นทางเพื่อความสะดวกรวดเร็วในการตรวจปล่อยสินค้าเน่าเสียง่าย เช่น อาหาร ผลิตภัณฑ์จากพืช และสัตว์มีชีวิต
- **การยอมรับยานพาหนะของประเทศภาคี** ให้การยอมรับยานพาหนะที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกให้เดินทางข้ามแดนมาประเทศของตนได้ ไม่ว่าจะเป็นรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าหรือขากี่ตาม และเป็นรถที่ใช้เพื่อการพาณิชย์หรือรถที่ใช้เพื่อการบรรทุกสินค้าส่วนบุคคลก็ตาม
- **การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก** กำหนดให้รถของต่างชาติต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก
- **ใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ** คุณสมบัติของผู้ขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบการมีดังนี้ (1) มีทุนจดทะเบียนมากกว่าร้อยละ 50 ที่ถือหุ้นโดยคนชาติที่จดทะเบียน (2) กรรมการเสียงข้างต้นเป็นคนชาติที่จดทะเบียน (3) ไม่เคยถูกจำคุกและไม่เคยทำผิดกฎหมายและถูกลงโทษร้ายแรง (4) มีฐานะการเงินมั่นคงและมีเงินทุนมากเพียงพอต่อการประกอบการ (5) มีความรู้ความเข้าใจในกฎหมายที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจขนส่ง เช่น กฎหมายการขนส่ง กฎหมายแรงงาน กฎหมายภาษี กฎหมายบริษัท และการทำนิติกรรมสัญญา (6) มีความรู้ความเข้าใจการบริหารจัดการขนส่ง (7) มีความรู้ความเข้าใจด้านเทคนิคการประกอบการขนส่ง และ (8) มีความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนน

- **การเข้าสู่ตลาด** อนุญาตให้จัดตั้งสำนักงานผู้แทนในประเทศปลายทางได้เพื่ออำนวยความสะดวกในการบริหารจัดการขนส่ง
- **การเปิดตลาดบริการขนส่ง** มีเงื่อนไขดังนี้ (1) รถขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศจะต้องเดินทางเข้าและออกด่านพรมแดนที่กำหนดและใช้เส้นทางที่ได้รับอนุมัติ (2) กรณีการให้บริการด้วยรถบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งจะได้รับอนุญาตให้ขนส่งได้เฉพาะรถคันที่จดทะเบียนไว้เท่านั้น โดยในเบื้องต้น เห็นชอบให้ แต่ละประเทศมีโควตารถโดยสารไม่ประจำทางและรถบรรทุกสินค้าที่จะออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศได้รวมกันประเทศละไม่เกิน 500 คัน (4) คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติเป็นผู้เห็นชอบการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งทางบกระหว่างประเทศ มีอายุคราวละไม่เกิน 1 ปี
- **การยอมรับเรื่องการลดเอกสารและพิธีการข้ามแดน** ประเทศภาคี GMS พยายามลดจำนวนเอกสารและพิธีการข้ามแดนเพื่อลดเวลาและต้นทุนการดำเนินการขนส่ง โดยรับจะดำเนินการ (1) ลดจำนวนเอกสารและพิธีการในการข้ามแดน (2) ให้มีคำแปลภาษาอังกฤษสำหรับเอกสาร (3) อ้างอิงการออกแบบตามสหประชาชาติเท่าที่จะทำได้ (4) ปรับปรุงกีดอัตราศุลกากรให้สอดคล้องกัน

นิยามมาตรการและกฎระเบียบที่สร้างข้อจำกัดต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน หมายถึง เป็นมาตรการหรือกฎระเบียบที่กำหนดให้ต้องมีการกำกับ ควบคุม การเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศ สินค้าผ่านแดน ที่ทำให้เกิดต้นทุนค่าใช้จ่าย ค่าเสียเวลา ที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี อย่างไรก็ตาม เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่าถึงความขัดแย้งระหว่างหน่วยงานผู้ออกกฎระเบียบกับผู้ได้รับผลกระทบจากการใช้กฎระเบียบว่าในฐานะของหน่วยงานภาครัฐซึ่งเป็นผู้ออกมาตรการ/กฎระเบียบมีความจำเป็นที่ต้องออกมาตรการ/กฎระเบียบฯ ดังกล่าว เพื่อปกป้องคุ้มครองสังคม เศรษฐกิจ ศีลธรรมอันดี และความมั่นคงของประเทศให้ดำเนินไปได้อย่างเหมาะสม ซึ่งการออกกฎระเบียบต่างๆ อาจเกิดความขัดแย้งกันเองระหว่าง “การอำนวยความสะดวก” กับ “การรักษาเสถียรภาพและความมั่นคง และการคุ้มครองผู้ผลิตและผู้บริโภค”

สำหรับนิยามของกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการข้ามแดนและผ่านแดนในที่นี้ หมายถึง กฎระเบียบที่ทำให้ผู้ประกอบการต้องมีการะเพิ่มขึ้นในด้านต่างๆ ได้แก่

- 1) การกำหนดให้มีเอกสาร พิธีการการยื่นและการแสดงหลักฐาน การตรวจสอบ การวางเงินประกัน ที่ทำให้เกิดต้นทุนค่าใช้จ่ายและเวลา
- 2) การมีโครงสร้างการบริหารหน่วยงาน และวิธีปฏิบัติที่เป็นอุปสรรค ขออนุมัติหลายขั้นตอน
- 3) การกำหนดให้มีหนังสือรับรอง โควตา การประกันภัย ความรับผิดชอบในการขนส่ง การกำหนดมาตรฐานควบคุมเพื่อกีดกันการนำเข้าและส่งออก และการขนส่ง

4) การกำหนดให้ต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ น้ำหนัก ลักษณะเทคนิคเฉพาะของอุปกรณ์เพื่อให้มีการขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้า และการยอมรับมาตรฐานยานพาหนะที่ให้ผ่านและข้ามแดน

5) การกำหนดจุดผ่านแดน ด้านพรมแดน โครงสร้างพื้นฐาน จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า และเส้นทาง อนุมัติที่ไม่เอื้อต่อการค้า

(6) การกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการ ผู้ขับขี่ ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และตัวแทนในการดำเนินการขนส่งเคลื่อนย้าย

กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมข้ามแดนและผ่านแดนที่ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่

(1) กฎระเบียบหลักที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งเป็นกฎระเบียบที่อยู่ภายใต้กฎหมายที่อยู่ในการกำกับดูแลของหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการกำกับและอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ และหน่วยงานด้านการขนส่ง เช่น กรมการขนส่งทางบก กรมเจ้าท่า เป็นต้น

(2) กฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่นๆ เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพลังงาน เป็นต้น ที่ส่งผลกระทบต่อสินค้าที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบต้องขอใบอนุญาตนำเข้าหรือส่งออก เช่น ไม้ อาหารและยา เครื่องสำอาง มันท่าปะหลัง ใบยาสูบ แร่ ปูนซีเมนต์ปอร์ตแลนด์ กระจกโฟลต์ไฮส เหล็ก โครงสร้างรูปพรรณ เหล็กกล้ารีดเย็น ไม้ขีดไฟ ผงซักฟอก ของเล่น หัวนมยางสำหรับขูดนม หลอดไฟฟ้า พิวส์ก้ามปู เตารีดไฟฟ้า พัดลม หม้อหุงข้าวไฟฟ้า เครื่องอบผ้า เครื่องซักผ้า ตู้เย็น สับปะรดกระป๋อง ออกซิเจนการแพทย์ ถังก๊าซปิโตรเลียมเหลว ทินเนอร์สำหรับแล็กเกอร์ กระจกนิรภัยสำหรับรถยนต์ ท่อไอเสียรถจักรยานยนต์ หมวกนิรภัยผู้โดยสารพาหนะ ยางในรถจักรยานยนต์ เชื้อขัดนิรภัยรถยนต์ น้ำมันเครื่อง รถยนต์ดีเซล รถยนต์เบนซิน เป็นต้น

ในส่วนของกฎหมายศุลกากรซึ่งเป็นกฎหมายหลักจะกำหนดด้านพรมแดน ทางอนุมัติสำหรับการขนส่งชายแดน พิธีการทางศุลกากรสำหรับการนำเข้าและส่งออกและการผ่านแดน

ในส่วนของกฎหมายการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าได้มีออกประกาศกระทรวงพาณิชย์ฯ (ภายใต้การให้ข้อคิดเห็นและการร้องขอจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงพลังงาน กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น โดยคำนึงถึงเหตุผลด้านความมั่นคงและผลกระทบจะมีต่อเศรษฐกิจและสังคมในภาพรวม) กำหนดให้สินค้าจำนวนหลายรายการเป็นสินค้าที่ต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า/ส่งออก ซึ่งส่งผลกระทบต่อการค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศที่ทำให้ผู้ประกอบการต้องมีการระด้านเวลาและค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น

กลุ่มสินค้าเกษตรและอาหารที่ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่ได้รับผลกระทบจากประกาศกระทรวงพาณิชย์ ได้แก่ ข้าว น้ำตาล ชา พริกไทย กาแฟ ลำไยสด น้ำมันถั่วเหลือง น้ำมันปาล์ม ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ปลาป่น ทุเรียนสด มันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง หอมแดง ส้ม ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้ ปลาทุบกระป๋อง ข้าวโพดหวาน ถั่วเขียวผิวมัน ลูกเดือย ถั่วลิสง ละหุ่ง งา ถั่วเหลือง ถั่วเหลือง มะพร้าวแห้ง

กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมที่ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่ได้รับผลกระทบจากประกาศกระทรวงพาณิชย์ ได้แก่ ทองคำ ชิ้นส่วนเครื่องแต่งกายที่ยังไม่สำเร็จรูป รถยนต์ใช้แล้ว น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน หินทุกชนิด พัดลม หม้อหุงข้าว หลอดไฟ ยางรถ

ในภาพรวมของกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีการข้ามแดนและผ่านแดน สรุปได้ตามตารางนี้

ตารางที่ 5-1 ภาพรวมหน่วยงานสำคัญที่รับผิดชอบกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมข้ามแดนและผ่านแดน

กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง	กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์	หน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
รับผิดชอบการในภาพรวมทั่วไปของปฏิบัติตามพิธีการศุลกากร การถ่ายลำ การผ่านแดน การสุ่มตรวจสินค้า การประเมินราคาศุลกากร การตรวจปล่อยสินค้า การพัฒนาด่านชายแดน การกำหนดเขตศุลกากรและทางอนุมัติ และการปฏิบัติตามกฎหมายของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกและนำเข้าสินค้าควบคุมหรือสินค้าต้องจำกัดโดยทำการตรวจสอบใบอนุญาตหรือหนังสือรับรองจากผู้นำเข้าและผู้ส่งออก	รับผิดชอบการออกกฎระเบียบกำกับการนำเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าทั่วไปและสินค้าที่ไม่มีกฎหมายอื่นระบุ รวมถึงการออกหนังสือรับรองต่างๆ เช่น หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า หนังสือรับรองมาตรฐานสินค้าส่งออก เป็นต้น กรมการค้าต่างประเทศกำหนดให้ สินค้าบางประเภทต้องมีใบอนุญาตนำเข้า เช่น ข้าว พริกไทย น้ำมันมะพร้าว กระเทียม กาแฟ น้ำมันหอมหัวใหญ่ น้ำมันปาล์ม เมล็ดถั่วเหลือง กากถั่วเหลือง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ หอมแดง ปลาป่น ส้ม ไม้ซุง ไม้สักแปรรูป รถใช้แล้ว น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน เครื่องเล่นเกม ยางรถ เครื่องถ่ายเอกสารสี พัดลม หม้อหุงข้าวไฟฟ้า สินค้าบางประเภทต้องมีใบอนุญาตส่งออก อาทิ ข้าว น้ำตาล กาแฟ มันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ไม้ยางพารา ปลาทุบกระป๋อง สินค้าบางประเภทต้องมีใบอนุญาตนำเข้า (ผ่านแดน) อาทิ มันสำปะหลัง ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง (นอกจากนี้ สินค้าสำคัญหลายรายการที่มีการขนส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้านยังไม่ได้อนุญาตให้นำผ่าน เช่น รถยนต์ใช้แล้ว ปาล์มน้ำมัน เป็นต้น)	กระทรวงเกษตร กำหนดให้การนำเข้าสินค้าบางประเภทจากประเทศเพื่อนบ้านต้องขอใบอนุญาตนำเข้า/ นำเข้าผ่าน เช่นมะพร้าว มันสำปะหลัง ปาล์มน้ำมัน ยาสูบ กล้วย ท่อนพันธุ์ อ้อย ผักผลไม้ สัตว์มีชีวิต เนื้อไก่ กุ้ง ปลาป่น ปูเค็ม ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ กากถั่วเหลือง กากถั่วลิสง ปลาป่น เนื้อไก่และไข่จากเวียดนาม ฯลฯ ใบอนุญาตส่งออก เช่น ผักผลไม้ ดอกกล้วยไม้ สัตว์มีชีวิต ปูเค็ม ฯลฯ กระทรวงอุตสาหกรรม กำหนดให้การนำเข้าสินค้าบางประเภทต้องขอ อนุญาตนำเข้า ได้แก่ แร่ พัดลม หม้อหุงข้าวไฟฟ้า แบตเตอรี่ ใบอนุญาตส่งออก ได้แก่ น้ำตาล แบตเตอรี่ กระทรวงสาธารณสุข กำหนดให้การนำเข้าสินค้าอาหารและยาต้องขอ ใบอนุญาตนำเข้า เช่น เนื้อไก่ หัวหอมสดหรือแช่เย็น กล้วย กาแฟคั่ว น้ำมันปาล์ม น้ำตาล กากน้ำตาล นม

เอกสารไม่ครบถ้วนหรือผิดพลาด การขาดคุณสมบัติของผู้ส่งออก และนำเข้า รวมถึงการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ที่ใช้หลักการบริหารตามความเสี่ยง	สินค้าบางประเภทห้ามนำเข้า (ห้ามผ่านแดน) อาทิ อาวุธยุทโธปกรณ์ที่ส่งไปประเทศที่กำหนด โดยคณะมนตรีความมั่นคงแห่งสหประชาชาติ เพชรเจียรไนจากโกดัตวิวรร สีน้าพุ่มเพื่อยที่ส่งไป เกาหลีเหนือ ถ่านจากโซมาเลีย สีน้าปลอม สีน้าเลียนแบบเครื่องหมายการค้า สีน้าละเมิดลิขสิทธิ์ โบราณวัตถุ	ใบอนุญาตส่งออก ได้แก่ อาหาร กระทรวงคมนาคมกำหนด ใบอนุญาตประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ และโคเวตารถที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งข้ามแดนได้ ซึ่งต้องมีการเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านด้านสิทธิการเดินรถและเส้นทางการเดินรถระหว่างประเทศ รวมถึงการกำหนดท่าเรือที่อนุญาตให้ทำการส่งออกและนำเข้า
ประเด็นที่มีความไม่สอดคล้องกันของกฎระเบียบของหน่วยงานไทย 1.การประกาศให้มีจุดผ่านแดนถาวรหลายแห่ง ไม่ได้มีการอนุญาตให้รถบรรทุกทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนได้ เนื่องจากไม่ได้อยู่ภายใต้ความตกลงการค้าและขนส่งระหว่างประเทศ ทำให้สร้างภาระต้นทุนด้านโลจิสติกส์อันเกิดจากการขนส่งสินค้าที่ไม่ต่อเนื่องและต้องมีการขนถ่ายสินค้าที่พรมแดนหลายรอบ 2. สินค้าหลายรายการที่กรมศุลกากรไม่มีกฎระเบียบที่ไม่อนุญาตให้ส่งสินค้าผ่านแดนไปประเทศเพื่อนบ้าน แต่กรมการค้าต่างประเทศไม่ได้กำหนดให้เป็นสินค้าที่มีใบอนุญาตนำเข้า เช่น รถบรรทุกใช้แล้ว รถยนต์ใช้แล้ว ปาล์มน้ำมัน น้ำมันดีเซล ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ กากถั่วเหลือง น้ำมันเบนซิน ยา เกสซ์เคมีภัณฑ์ ยางรถ 3. สินค้าหลายรายการมีความซ้ำซ้อนของการขออนุญาตให้นำเข้า/นำเข้า เช่น การนำเข้ามะพร้าวจากมาเลเซียต้องขออนุญาตนำเข้าผ่านด่านสำประหลังจากกรมพศเข้ามาขายแดนไทยต้องขออนุญาตจากกรมวิชาการเกษตรและกรมการค้าต่างประเทศ การนำเข้าปาล์มน้ำมันจากกัมพูชามาไทยต้องขออนุญาตจากกรมวิชาการเกษตรและกรมการค้าต่างประเทศ การนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ต้องขออนุญาตจากทั้งกรมปศุสัตว์และกรมการค้าต่างประเทศ การนำเข้าพดลและหม้อหุงข้าวไฟฟ้าต้องขออนุญาตจากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมและกรมการค้าต่างประเทศ การนำเข้าหัวหอมสดหรือแช่เย็นต้องขออนุญาตจากกรมการค้าต่างประเทศ กรมวิชาการเกษตร และสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา การนำเข้าหรือนำผ่านเนื้อไก่และไข่จากเวียดนามต้องขออนุญาตจากกรมปศุสัตว์แต่ไม่ต้องขออนุญาตนำเข้าและนำเข้าจากกรมการค้าต่างประเทศและกระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น ประเด็นที่มีความไม่สอดคล้องกันของกฎระเบียบของหน่วยงานไทยกับต่างประเทศ 1.การนำเข้าสินค้าหลายรายการจากต่างประเทศที่ไทยมีพันธกรณีการเปิดเสรีการค้าแต่ยังคงต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้าและนำเข้าจากหน่วยงานภาครัฐ เช่น น้ำมันปาล์ม กาแฟ มันสำปะหลัง ถั่ว มะพร้าว ข้าว เป็นต้น 2. การจัดทำระบบการตรวจร่วมโดยเจ้าหน้าที่ของประเทศที่มีพรมแดนติดกัน ยังไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากระบบพิธีการศุลกากรของไทยมีความแตกต่างกันประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ การยื่นเอกสารและการชำระภาษีศุลกากร ระดับราคาสินค้าขั้นสูงสุดที่ไม่ต้องผ่านพิธีการศุลกากร การประเมินราคาศุลกากร การกำหนดให้มีหนังสือรับรองการนำเข้าหรือส่งออก การตรวจปล่อยสินค้า ระยะเวลาการทำงานของเจ้าหน้าที่ประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน		

นอกจากนี้ จากการศึกษารายการสินค้าสำคัญที่ประเทศไทยมีการส่งออกและนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา และมาเลเซีย สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ที่สำคัญ ดังนี้

- หากเปรียบเทียบการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน พบว่าการค้าระหว่างไทยกับมาเลเซียจะมีความแตกต่างกับการค้าระหว่างไทยกับเมียนมา ลาว และ

กัมพูชา อย่างเห็นได้ชัด โดยกลุ่มสินค้าที่ไทยกับมาเลเซียมีการค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างกันมากเกือบทั้งหมดเป็นสินค้าอุตสาหกรรม เช่น กลุ่มสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ซึ่งเป็นกลุ่มสินค้าที่มีข้อจำกัดที่ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนน้อยกว่าเมื่อเทียบกับกรณีการค้าระหว่างไทยกับเมียนมา กัมพูชา และ สปป.ลาว ซึ่งมีการค้าและการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารมากกว่า อย่างไรก็ตาม อุปสรรคในการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย ส่วนใหญ่จะเกิดจากปัญหาการที่ประเทศมาเลเซียไม่อนุญาตให้รถบรรทุกของไทยนำสินค้าขนส่งไปถึงยังเมืองที่เป็นหัวใจด้านการค้า เช่น กรุงกัวลาลัมเปอร์ เมืองปีนัง และเมืองแคลง โดยจำกัดขอบเขตให้รถบรรทุกไทยนำสินค้าไปส่งยังจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า Dry Port ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากพรมแดนไทยกับมาเลเซีย ทำให้มีค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์เพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับมาเลเซียมีท่าที่ไม่ต้องการเพิ่มโควตาการขนส่งสินค้าเน่าเสียผ่านแดนระหว่างไทย มาเลเซีย และ สิงคโปร์

- กลุ่มสินค้าเกษตรและอาหารที่สำคัญที่มีการค้าขายกันอยู่ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่ต้องเผชิญกับข้อจำกัดการขอใบอนุญาตการนำเข้าและส่งออก ซึ่งเป็นสาเหตุให้ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ทั้งที่รัฐบาลของภาคีอาเซียนได้ยกเว้นอากรขาเข้าตามความตกลงการค้าสินค้าแล้ว ได้แก่ โคมีชีวิต สุกรมชีวิต เนื้อไก่แช่แข็ง สินค้าประมงสดและแช่แข็ง ถั่วเขียวผิวน้ำมัน สำปะหลัง สตาร์ชจากมันสำปะหลัง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าว ถั่วลิสง น้ำมันปาล์ม น้ำตาล ครีมเทียม กาแฟผสม ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้แปรรูป
- กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรมที่สำคัญที่มีการค้าขายกันอยู่ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่ต้องเผชิญกับข้อจำกัดการขอใบอนุญาตการนำเข้าและส่งออก ซึ่งเป็นสาเหตุให้ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ทั้งที่รัฐบาลของภาคีอาเซียนได้ยกเว้นอากรขาเข้าตามความตกลงการค้าสินค้าแล้ว ได้แก่ น้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล แบตเตอรี่ โทรศัพท์มือถือ เครื่องรับโทรทัศน์ จานดาวเทียม วงจรรวมอิเล็กทรอนิกส์
- สินค้าอุตสาหกรรมที่ได้รับการอำนวยความสะดวกทางการค้าในการข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ ปูนซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง เหล็ก และผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร เครื่องกลการเกษตร ยานยนต์และชิ้นส่วน (ยกเว้นรถยนต์ใช้แล้วและเครื่องจักรใช้แล้ว) เพอร์นิเจอร์ และผลิตภัณฑ์พลาสติก

2. ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา

จากการศึกษาภาวะเปรียบเทียบโลจิสติกส์และการค้าสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน แล้วคณะผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา ดังนี้

1. การจัดตั้งหน่วยงานเพื่อบูรณาการปรับกฎระเบียบภายในประเทศที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน เนื่องจากการทำงานในการพัฒนาการค้าและโลจิสติกส์ข้ามแดนและผ่านแดนจะต้องมีการประสานงานเพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจร่วมกันทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ตลอดจนการปรับกฎระเบียบให้สอดคล้องกับนโยบายที่ภาครัฐกำหนดภายใต้การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งจะการศึกษาพบว่ากฎระเบียบของไทยที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรมข้ามแดนและผ่านแดนส่วนใหญ่จะเป็นกฎระเบียบที่อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติ เช่น กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง เป็นต้น โดยควรมีการจัดตั้งคณะกรรมการบูรณาการปรับกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน ซึ่งต้องมีการหารือกันในรายละเอียดทั้งหลักการ และการขัดกันของกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยหน่วยงานที่เข้าร่วมควรประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพลังงาน กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงมหาดไทย สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้แทนสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย ผู้แทนสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ สมาคมของผู้ประกอบการในพื้นที่ชายแดน ตลอดจนภาควิชาการที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้อาจพิจารณาปรับกฎระเบียบฯ เป็นกรณีพิเศษเพื่อเป็นการนำร่องในเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนที่รัฐบาลมีนโยบายจัดตั้ง อาทิ แม่สอด สระแก้ว มุกดาหาร หนองคาย และสงขลา

2. จากการศึกษาและลงพื้นที่หารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย พบว่า กฎระเบียบของกรมศุลกากร และกรมการค้าต่างประเทศมีผลกระทบต่อการจัดการการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมข้ามแดนและผ่านแดนอย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกฎหมายการส่งออกไปนอกและการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้าได้มีออกประกาศกระทรวงพาณิชย์ฯ เป็นกฎระเบียบในเชิงกว้างที่นำข้อคิดเห็นและการร้องขอจากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเพื่อขอให้กระทรวงพาณิชย์ออกมาตรการบริหารแทนให้ เช่น กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงพลังงาน กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น ทำให้เอกชนหลายฝ่ายเกิดความเข้าใจคลาดเคลื่อนว่ากรมการค้าต่างประเทศและกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักที่จะผลักดันให้เกิดการแก้ไขกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและสินค้าผ่านแดน โดยผู้แทนภาคเอกชนให้ความเห็นว่า หากเป็นไปได้ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาผ่อนผันการออกข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการนำเข้าสินค้าเกษตรที่สำคัญที่ใช้เป็นอาหารสัตว์จากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มันสำปะหลัง ถั่วลิสง มันสำปะหลัง และสตาร์ชจากมันสำปะหลัง ตลอดจนผ่อนผันการนำเข้าไม้ซุงและไม้แปรรูปจากประเทศเมียนมา เพื่อมาใช้ในการผลิตและจำหน่ายภายในประเทศไทย ส่วนกรณีของสินค้าอุตสาหกรรมที่ควรผ่อนผันออกข้อกำหนดเกี่ยวกับการส่งออกสินค้าอุตสาหกรรมให้สะดวกขึ้น ได้แก่ น้ำมัน

เบนซิน และน้ำมันดีเซล โดยเฉพาะด้านการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรองรับและการอำนวยความสะดวกในการส่งออกผ่านด่านทางบกและด่านทางน้ำที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้ได้เพิ่มขึ้น

3. การปรับกฎระเบียบของไทยควรพิจารณาถึงกรอบความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี เช่น กรอบองค์การการค้าโลก กรอบอาเซียน กรอบอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และกลุ่มทวิภาคีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สอดคล้องกับทบทบัญญัติภายใต้กรอบความตกลงฯ ตลอดจนพิจารณาเข้าร่วมในอนุสัญญาหรือพิธีสารต่างๆ ที่เป็นประโยชน์มากขึ้น เช่น การขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศ การยอมรับการขนส่งผ่านแดน เป็นต้น

4. การเจรจาพัฒนาความร่วมมือด้านโลจิสติกส์ข้ามแดนกับต่างประเทศ

กัมพูชา

ในการพัฒนาความสัมพันธ์ทางถนนระหว่างไทยกับกัมพูชา นั้น ฝ่ายไทยควรให้ความสำคัญกับเจรจาสีทธิการจราจรกับกัมพูชาทั้งในรูปแบบของ (1) การเจรจาแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรแบบทวิภาคี ซึ่งอาจรวมถึงเส้นทางต่างๆ ที่ไม่ครอบคลุมภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจที่กำหนดไว้ใน GMS ได้ เช่น เส้นทางบ้านแหลม (จันทบุรี) – จังหวัดพระตะบอง และเส้นทางบ้านผักกาด (จันทบุรี) – จังหวัดโพลิน เป็นต้น และ (2) การจัดทำ IICBTA (Initial Implementation of Cross Border Transport) ระหว่างประเทศที่เน้นใช้เฉพาะกับเส้นทางที่ครอบคลุมภายใต้ระเบียบเศรษฐกิจที่กำหนดไว้ใน GMS เช่น เส้นทางอรัญประเทศ (สระแก้ว) – จังหวัดบันเตียเมียนเจย – พนมเปญ และเส้นทางคลองใหญ่ (ตราด) – จังหวัดเกาะกง – จังหวัดสีหนุวิลล์

ในส่วนของภาคเอกชน ควรสานต่อการพัฒนาการจับมือเป็นพันธมิตรระหว่างผู้ประกอบการไทยกับผู้ประกอบการกัมพูชา ซึ่งมีความชำนาญด้านการขนส่งภายในพื้นที่ และมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อหน่วยงานราชการ เช่น ศุลกากร และกระทรวงโยธาธิการและขนส่งของกัมพูชา

ลาว

ในการพัฒนาความสัมพันธ์ทางถนนระหว่างไทยกับ สปป.ลาว นั้น ฝ่ายไทยควรให้ความสำคัญกับการยกระดับความร่วมมือของภาคเอกชน โดยเฉพาะการผลักดันการจัดตั้ง **“คณะกรรมการร่วม สปป.ลาว – ไทย ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ”** ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนภาคเอกชน (ขนส่งทางถนน ตัวแทนออกของรับอนุญาต ตัวแทนบริหารจัดการขนส่ง ศูนย์รวบรวมกระจายสินค้า ขนส่งทางราง ฯลฯ) ภายใต้การสนับสนุนของภาครัฐ สปป.ลาว-ไทย (ขนส่ง การค้า และศุลกากร) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหารูปแบบการดำเนินธุรกิจระหว่างกัน เพื่อสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการของทั้งสองประเทศ แสวงหาประโยชน์ร่วมกันของผู้ประกอบการของทั้งสองประเทศให้มากขึ้น ปรับปรุงบริการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศให้ครบวงจร ช่วยเหลือด้านการป้อนสินค้าเพื่อลดต้นทุนเที่ยวเปล่า ลดต้นทุนโลจิสติกส์ ลดระยะเวลาในการจัดส่งสินค้าของทั้งสองประเทศ โดยเส้นทางนำร่องที่ทั้งสองฝ่ายให้ความสนใจ ได้แก่ ไทย

(นครพนม) – ลาว (คำม่วน) – เวียดนาม (ตอนเหนือ) ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหาร นอกจากนี้ ภาครัฐและเอกชนไทยควรประชาสัมพันธ์ให้รถบรรทุกของไทยชะลอความเร็วในเส้นทางที่มีความลาดชันมาก (เช่น R3)

เมียนมา

ในการพัฒนาความสัมพันธ์ทางถนนระหว่างไทยกับเมียนมานั้น ฝ่ายไทยควรให้ความสำคัญกับการเจรจาแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรภายใต้ GMS CBTA โดยเฉพาะการเร่งรัดดำเนินการในเรื่องร่างบันทึกความเข้าใจการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรในการขนส่งข้ามแดนระหว่างเมืองเมียวดี (เมียนมา) กับแม่สอด (ไทย) และ (2) ร่างบันทึกความเข้าใจการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรในการขนส่งข้ามแดนระหว่างเมืองท่าซีเหล็ก (เมียนมา) กับแม่สาย (ไทย)

นอกจากนี้ ในส่วนของการดำเนินการของภาคเอกชน ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาคู่ค้ากับเมียนมาเนื่องจากผู้ประกอบการไทยยังไม่มี ความชำนาญด้านการผ่านแดนและระเบียบปฏิบัติด้านพิธีการศุลกากรของเมียนมา เนื่องจากกฎระเบียบของเมียนมายังไม่โปร่งใส มีขั้นตอนติดต่อนมาก วิธีปฏิบัติของเจ้าหน้าที่เมียนมามีความแตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ และมีความไม่พร้อมของโครงสร้างพื้นฐาน อีกทั้งรัฐบาลเมียนมาไม่เปิดให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลด้านสิทธิการจราจรขนส่งใน GMS และไม่เปิดให้ภาคเอกชนให้ข้อคิดเห็นการจัดทำความตกลงการค้าและการขนส่งชายแดน และไม่เปิดให้ภาคเอกชนให้ข้อคิดเห็นการปรับกฎระเบียบต่างๆ ให้ทันสมัย ทำให้ต้องอาศัยผู้ประกอบการท้องถิ่นที่มีประสบการณ์มากแล้วส่งมอบสินค้าบริเวณชายแดนไทย-เมียนมา เพื่อให้หุ้นส่วนธุรกิจเมียนมารับช่วงขนส่งต่อไป หรืออาจพิจารณาจัดตั้งกิจการร่วมทุนในเมียนมาสำหรับกิจการที่มีความพร้อมเพื่อให้บริการขนส่งต่อเนื่องตลอดเส้นทาง

มาเลเซีย

ผลักดันให้มีการเพิ่มโควตาการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนน จากเดิมที่จำกัดอยู่เพียง 30,000 ตัน/ปี เป็น 60,000 ตัน/ปี ซึ่งเป็นการเจรจาปรับปรุงบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียจากถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ ที่เคยลงนามไว้ในปี 2522 เพื่อให้มาเลเซียยอมให้ขนส่งสินค้าเน่าเสีย 5 ประเภท ได้แก่ ปลา สัตว์น้ำที่มีเปลือกหุ้มตัว หอย เนื้อสัตว์แช่เย็นหรือแช่แข็ง ผลไม้ ผักสดแช่เย็นหรือแช่แข็งทางถนนจากประเทศไทยผ่านประเทศมาเลเซียไปยังสิงคโปร์

การเจรจาด้านการขนส่งทางถนนภายใต้กรอบอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

พิจารณาผลักดันให้มีการเจรจาเพื่ออำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ซึ่งเป็นกรอบที่รัฐบาลให้ความสนใจผลักดันงานด้านโลจิสติกส์ชายแดนมากที่สุด ดังนี้

1) พิจารณาขอให้ประเทศเพื่อนบ้านเปิดตลาดการขนส่งด้วยรถบรรทุกขนาดเล็กที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมไม่เกิน 3.5 ตัน ให้สามารถทำการขนส่งระหว่างประเทศได้โดยไม่ต้องอยู่ภายใต้ข้อจำกัดด้านโควตา อย่างไรก็ตาม จะต้องมีการยอมรับมาตรฐานทางเทคนิคของรถ และระบุเส้นทางที่เดินทางได้

2) พิจารณาเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านให้รถบรรทุกสามารถข้ามแดนได้ระยะ 25 กิโลเมตร จากพรมแดนที่กำหนดให้เป็นด่านถาวร เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นได้

3) โดยประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญในการเจรจาในระยะเริ่มต้น ได้แก่ การสร้างมาตรฐานเชิงเทคนิคให้เป็นแบบเดียวกัน มาตรฐานน้ำหนักและขนาดรถ มาตรฐานความปลอดภัย มาตรฐานคุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งและผู้จัดการขนส่ง พิธีการศุลกากร หลังจากนั้น ค่อยทำการเจรจาแบบค่อยเป็นค่อยไปในประเด็นที่มีความสำคัญ เช่น เพื่อแลกเปลี่ยนโควตาการขนส่งสินค้า เส้นทางอนุมัติ การอำนวยความสะดวกทางการขนส่งและการค้า การติดตามและตรวจสอบสินค้า การประกันภัยบุคคลที่สาม และการประกันภัย การขนส่งผ่านแดน การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

4) ในการเจรจา ประเทศไทยและอาเซียนอื่นๆ จะต้องคำนึงถึงระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ สังคม และระบบขนส่งที่แตกต่างกันระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนความพร้อมของผู้ให้บริการและเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนกลางและภูมิภาค

5) ในการเจรจาด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศนั้น มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง การค้า และความมั่นคงปลอดภัยควบคู่กันไป จึงต้องมีการทำงานที่ประสานงานกันระหว่างผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วม ซึ่งประเด็นที่เจรจาจะมีทั้งประเด็นในด้านหลักการและประเด็นรายละเอียดต่างๆ ที่ต้องใช้เจ้าหน้าที่ระดับบริหารและระดับปฏิบัติการทำงานควบคู่กันไป