



(ร่าง) รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการย่อยที่ 1 “รูปแบบและการจัดการองค์การเพื่อจัดการอำนวยความสะดวก
ทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน”

โดย

รศ. (พิเศษ) ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพัศตรา และคณะ

31 ตุลาคม 2559

(งานวิจัยยังไม่เสร็จสมบูรณ์ โปรดอย่านำไปใช้อ้างอิง)

สัญญาเลขที่ RDG5850116

โครงการย่อยที่ 1 “รูปแบบและการจัดการองค์การเพื่อจัดการอำนวยความสะดวก
ทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน”

คณะผู้วิจัย

สังกัด

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. รศ. (พิเศษ) ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพิศตรา | สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 2. อ.ประภาวี วงษ์บุตรศรี | จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |
| 3. นางสาววรรณภา วัชรบุญเลี้ยง | สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย |

สนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ (วช.)

และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย (สกว.)

(ความเห็นในรายงานนี้เป็นของผู้วิจัย วช.-สกว. ไม่จำเป็นต้องเห็นด้วยเสมอไป)

บทคัดย่อ

การศึกษารูปแบบและการจัดการองค์การเพื่อจัดการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ได้ศึกษากรณีศึกษาของต่างประเทศ โอกาสและอุปสรรคของไทย และจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การที่เหมาะสมเพื่อเป็นบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนให้เป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ

ผลการศึกษาเสนอให้รัฐบาลจัดตั้งคณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธานและกรรมการประกอบด้วยผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องที่ต้องทำงานเป็นหุ้นส่วนเชิงพันธมิตร กำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานที่ชัดเจน คณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งเป็นองค์การที่จัดตั้งขึ้นอย่างถาวรและมีบุคลากรประจำที่มีความรู้ความเข้าใจด้านกฎระเบียบการค้าและการขนส่ง สามารถชี้้นำการเปลี่ยนแปลงการกำหนดนโยบายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนรับผิดชอบประสานงานและสนับสนุนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน

คำสำคัญ รูปแบบองค์การ การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง

ABSTRACT

The study of organization forms for managing cross border and in transit trade and transport facilitation reviewed case studies of various countries, related opportunities and threats and created master plan of the organization to systematically and efficiency integrate cross border and in transit trade and transport facilitation.

The study proposed the government to consider establishing international trade and transport facilitation committee chaired by prime minister and composed of representatives from public and private sectors. The committee must work as strategic partnership, clearly clarified authorities and responsibilities of each involving party. The international trade and transport facilitation committee shall be permanent committee with support from permanent staffs who have knowledge and understandings in trade and transport regulations. The organization must recommend direction for changing relevant policies and measures, efficiently coordinate and support the movement towards more cross border and in transit trade and transport facilitations.

Key words: Organization forms, trade and transport facilitation

บทสรุปผู้บริหาร

การศึกษารูปแบบและการจัดการองค์การเพื่อจัดการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

โครงการศึกษารูปแบบและการจัดการองค์การเพื่อจัดการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารูปแบบต่างๆ ของการจัดตั้งองค์การเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของนานาประเทศ และโอกาสและอุปสรรคของไทยในการจัดตั้งองค์การและรูปแบบองค์การที่เหมาะสมที่ได้รับการยอมรับของภาคส่วนในไทยและต่างประเทศ และจัดทำแผนการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การที่เหมาะสมเพื่อเป็นหน่วยงานบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนให้เป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ

การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนเป็นประเด็นที่มีความท้าทายสำหรับประเทศไทยอย่างมากในการพัฒนากิจกรรมการค้าและการขนส่งในพื้นที่ชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

ในส่วนการค้าระหว่างไทยกับเมียนมา พบว่า กว่าร้อยละ 90 เป็นการค้าชายแดนผ่านด่านถาวรที่สำคัญ ได้แก่ ด่านแม่สอด ด่านแม่สาย ด่านสังขละบุรี ด่านระนอง โดยสินค้าส่งออกสำคัญของไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค เช่น เครื่องดื่ม น้ำมันสำเร็จรูป น้ำตาลทราย ปูนซีเมนต์ และสินค้านำเข้า ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ สัตว์ สินแร่ และผักผลไม้ โดยไทยเป็นฝ่ายขาดดุลการค้ากับเมียนมา ขณะที่การค้าระหว่างไทยกับกัมพูชา พบว่า ร้อยละ 75 เป็นการค้าชายแดนผ่านด่านถาวรที่สำคัญ ได้แก่ ด่านบ้านคลองลึก ด่านบ้านหาดเล็ก สินค้าส่งออกสำคัญของไทยส่วนใหญ่เป็นอัญมณี น้ำมันสำเร็จรูป เครื่องดื่ม ปูนซีเมนต์ และน้ำตาลทราย และสินค้านำเข้า ได้แก่ เครื่องจักรไฟฟ้า ผักผลไม้ ลวดและสายเคเบิล โดยไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้ากับกัมพูชา

องค์การระหว่างประเทศ อาทิ องค์การการค้าโลก องค์การศุลกากรโลก องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และองค์การสหประชาชาติ อาเซียน และการรวมกลุ่มในระดับอนุภูมิภาค เช่น อนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ได้มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศจำนวนหลายฉบับ เพื่อเป็นแนวทางให้ประเทศที่สนใจเข้าร่วมนำไปศึกษา อ้างอิง และนำไปปรับกฎระเบียบและระบบการทำงานที่เกี่ยวข้องของนานาประเทศเพื่อให้มีการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งเพิ่มขึ้นให้สอดคล้องกับโลกาภิวัตน์การค้า การลงทุน การขนส่ง และโลจิสติกส์ที่มีลักษณะที่ยืดหยุ่นกันระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น

ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกและให้สัตยาบันการปฏิบัติตามอนุสัญญาระหว่างประเทศหลายฉบับที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งฯ ได้แก่ (1) ความตกลงพิธีการขอใบอนุญัตินำเข้า (2) ความตกลงการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออก (3) ความตกลงการประเมินราคาศุลกากร (4) ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้า (5) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (6) อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (7) อนุสัญญาการอำนวยความสะดวก

ทางการขนส่งทางทะเล (8) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งผ่านแดน (9) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งข้ามแดน และ (10) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ขณะเดียวกัน ประเทศไทยยังไม่ได้เข้าร่วมให้สัตยาบันการปฏิบัติตามอนุสัญญาฯ บางฉบับ เช่น (1) อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (2) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปรับการควบคุมสินค้าที่ด่านพรมแดนให้เป็นแบบเดียวกัน (3) อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยตู้คอนเทนเนอร์

จากที่กล่าวมาข้างต้น ส่งผลให้การกำหนดกฎระเบียบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของไทยจะต้องพัฒนาปรับปรุงจากเดิม โดยไทยไม่ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพียงอย่างเดียว แต่ต้องให้ความสำคัญกับการปรับกฎระเบียบควบคู่กันไปด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์การเป็นศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ของภูมิภาค และการเป็นชาติการค้า เนื่องจากปัจจุบัน ประเทศไทยยังมีกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งแตกต่างจากประเทศในสหภาพยุโรป และสิงคโปร์ ที่เป็นสมาชิกความตกลงฉบับต่างๆ ส่งผลให้การเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว

หน่วยงานหลักของไทยที่มีบทบาทหลักในการประสานอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งส่วนใหญ่ ได้แก่ หน่วยงานภายใต้กระทรวงพาณิชย์ (กรมการค้าต่างประเทศ) หน่วยงานภายใต้กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นไปตามกรอบความตกลงที่องค์การชำนาญระหว่างประเทศเป็นผู้ริเริ่มขึ้น เช่น กรณีที่เป็นความตกลงที่อยู่ภายใต้องค์การการค้าโลกก็จะให้หน่วยงานในกระทรวงพาณิชย์เป็นเจ้าภาพในการประสานงาน ขณะที่หากเป็นความตกลงที่อยู่ภายใต้องค์การศุลกากรโลกก็จะให้หน่วยงานกระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) เป็นเจ้าภาพประสานงาน และหากเป็นความตกลงที่อยู่ภายใต้องค์การชำนาญพิเศษด้านการขนส่ง ก็จะให้หน่วยงานกระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าภาพประสานงาน อย่างไรก็ตาม หากเปรียบเทียบระหว่าง “การอำนวยความสะดวกทางการค้า” กับ “การอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง” แล้วพบว่า ความตกลงระหว่างประเทศส่วนใหญ่ นำ “การอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง” เป็นส่วนหนึ่งของ “การอำนวยความสะดวกทางการค้า” เนื่องจากหากไม่มีการค้าก็จะมีไม่มีการขนส่งเกิดขึ้น ประกอบกับเนื้อหาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความซับซ้อนและมีพลวัตมากกว่าการอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง

นอกจากนี้ หากพิจารณาภายใต้กรอบความตกลงอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) พบว่า กระทรวงคมนาคมของทุกประเทศ ได้แก่ ไทย สปป.ลาว เมียนมา กัมพูชา เวียดนาม และจีน มีบทบาทหลักในการขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง เนื่องจากเป็นหน่วยงานเจ้าภาพประสานงานการจัดทำความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS CBTA) ที่มีสาระครอบคลุมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งไว้ในความตกลงฉบับเดียวกัน

บทที่ 3 เป็นการศึกษารูปแบบองค์การที่ใช้ในการจัดการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของต่างประเทศ เพื่อนำรูปแบบต่างๆ มาใช้ในการศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบขององค์การที่ใช้ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของประเทศไทย

เพื่อประเมินความพร้อม โอกาส และอุปสรรคในการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับไทย

การศึกษารูปแบบองค์การที่ใช้ขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งเป็นประเด็นที่องค์การสหประชาชาติให้ความสำคัญอย่างมากมาเป็นเวลากว่า 4 ทศวรรษ จากการถอดบทเรียนของนานาประเทศ พบว่า การปรับเปลี่ยนระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งจำเป็นต้องมีการประสานงานและร่วมมือระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากภาครัฐและเอกชน ประกอบด้วย

(1) หน่วยงานภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก การนำเข้า การผ่านแดนและการข้ามแดน อาทิ กระทรวงการค้า กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงขนส่ง กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงเกษตร กระทรวงความมั่นคงและตรวจคนเข้าเมือง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการคลังและศุลกากร

(2) หน่วยงานภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก การนำเข้า การผ่านแดนและการข้ามแดน ได้แก่ หอการค้า สมาอุตสาหกรรม สมาคมการค้า สมาผู้ส่งออก ตัวแทนออกของรับอนุญาต ตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการขนส่ง ท่าขนส่ง สถานีบรรจุและขนถ่ายสินค้า ธนาคารพาณิชย์ กิจการประกันภัย ผู้นำเข้า และผู้ส่งออก เป็นต้น

(3) องค์กรและสถาบันระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้อง เช่น องค์การการค้าโลก องค์การสหประชาชาติ องค์การศุลกากรโลก เป็นต้น

ดังนั้นการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งจึงนับเป็นงานที่ท้าทายความสามารถของผู้บริหารองค์การที่ขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง เนื่องจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียล้วนมีผลประโยชน์ที่ขัดแย้งกัน ตัวอย่างเช่น เอกชนผู้นำเข้าและส่งออกต้องการให้ลดขั้นตอนและพิธีการเอกสารให้เหลือน้อยที่สุด โดยในนานาอารยประเทศเป็นที่ยอมรับว่า องค์การระดับชาติเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ต้องประกอบด้วยผู้แทนที่มาจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่มีความเกี่ยวข้องกับกับการค้าระหว่างประเทศ ศุลกากร การขนส่งระหว่างประเทศ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การผ่านแดน การถ่ายลำ โลจิสติกส์ การเงิน เกษตรและอาหาร มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช การสาธารณสุข เทคโนโลยีสารสนเทศ การตรวจคนเข้าเมืองและความมั่นคง โดยองค์การระดับชาติดังกล่าวที่ขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งจะต้องทำหน้าที่ (1) ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า (2) กำหนดมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า (3) เสนอแนะมาตรการระดับชาติเพื่อปรับปรุงกฎระเบียบและพิธีการทางการค้า ศุลกากร และการขนส่งให้เรียบง่าย มีมาตรฐาน และสอดคล้องเข้ากันได้กับความต้องการของภาคธุรกิจ กฎระเบียบ และนโยบายการค้าของประเทศ (4) สร้างความตระหนักและยกระดับความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (5) เข้าร่วมกับนานาประเทศและองค์การระหว่างประเทศ เช่น องค์การสหประชาชาติ องค์การการค้าโลก องค์การศุลกากรโลก ในการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า และ (6) เปรียบเทียบกับนานาประเทศและองค์การระหว่างประเทศในเรื่องที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งในระดับทวิภาคี ภูมิภาค และพหุภาคี

รูปแบบการจัดองค์การเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในนานาประเทศสามารถจำแนกเป็น 4 ประเภท ได้แก่

1) คณะกรรมการที่ปรึกษาด้านการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า (PRO Committee) เป็นรูปแบบที่นิยมจัดตั้งขึ้นในภูมิภาคยุโรปและบางประเทศในเอเชีย เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ศรีลังกา และเวียดนาม และเป็นรูปแบบที่เสนอแนะโดยองค์การสหประชาชาติ เพื่อทำหน้าที่เสมือนเป็นเวทีเปิดรับและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนในประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ เช่น การพิจารณาความเหมาะสมในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง วิธีปฏิบัติที่ดีในการอำนวยความสะดวกทางการค้า วิธีปฏิบัติที่ดีในการพัฒนาระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการค้าระหว่างประเทศ ระเบียบพิธีการศุลกากร การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การผ่านแดนและการถ่ายลำของสินค้า การลดต้นทุนการทำการค้าระหว่างประเทศ มาตรฐานการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ การปฏิรูประบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง เป็นต้น โดยหน่วยงานภาครัฐให้การสนับสนุนการจัดเวทีการประชุมแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเพื่อพิจารณานำข้อมูลที่ได้จากการประชุมไปพิจารณาขับเคลื่อนต่อไป นอกจากนี้ ยังใช้ PRO Committee เป็นจุดประสานรวบรวมข้อมูลและวิธีปฏิบัติที่ดีในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ

2) คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Trade Facilitation Committee หรือ NTFC) มีลักษณะแตกต่างจากคณะกรรมการที่ปรึกษาด้านการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า (PRO Committee) ตรงที่คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะมีหน่วยงานภาครัฐเป็นกลไกขับเคลื่อนหลักและมีคำสั่งแต่งตั้งจากรัฐบาล เนื่องจากต้องเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ตลอดจนติดตามหน่วยงานภายในประเทศในการปฏิบัติตามข้อผูกพันภายใต้พันธกรณีที่ตกลงกับต่างประเทศภายใต้ความตกลงระดับทวิภาคี ภูมิภาค หรือพหุภาคี

3) คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (National Trade and Transport Facilitation Committee หรือ NTTFC) เป็นรูปแบบที่องค์การสหประชาชาติและธนาคารโลกสนับสนุนการจัดตั้งให้เกิดขึ้นเนื่องจากมีเนื้อหาบางส่วนที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศต้องอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานด้านการค้าและหน่วยงานการขนส่งจนแยกกันไม่ออกจนต้องเรียกว่าเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง โดยวัตถุประสงค์หลักในการจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (NTTFC) เพื่อเป็นกลไกทำงานร่วมกันระหว่างผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและเอกชนด้านการค้าและการขนส่งเพื่อขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง เสนอแนะการปรับปรุงกฎระเบียบการค้าและการขนส่ง โดยมีหน่วยงานภาครัฐเป็นเจ้าภาพหลักในการดำเนินงานภายใต้การสนับสนุนของภาคเอกชน ทั้งนี้จากผลการสำรวจของ UNCTAD หน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่เป็นเจ้าภาพในขับเคลื่อนการทำงานของคณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (NTTFC) ในเกือบทุกประเทศที่ใช้ระบบ NTTFC ได้แก่ กระทรวงการค้า รongลงมา ได้แก่ กระทรวงการขนส่ง โดยประเทศส่วนใหญ่มีการจัดตั้งสำนักงานถาวรของ NTTFC และมีการจ้างเจ้าหน้าที่ทำงานประจำในสำนักงานดังกล่าว

4) คณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นเพื่อสนับสนุนการเจรจาเข้าร่วมความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก (WTO Negotiation on Trade Facilitation Support Bodies) เป็นที่นิยมในหลายประเทศที่มีความประสงค์จะเข้าร่วมเป็นสมาชิกความตกลงฯ ดังกล่าว โดยคณะกรรมการฯ ทำหน้าที่เฉพาะกิจเพื่อให้ป้อนข้อมูลให้กับผู้แทนประเทศของตนเองในการเจรจาเข้าร่วมความตกลงฯ หลังจากนั้นคณะกรรมการฯ ทำหน้าที่ติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานภายในประเทศในการปฏิบัติตามพันธกรณีที่ผูกพันไว้ภายใต้ความตกลงฯ

ในส่วนของประเทศไทย ผลการศึกษาฯ พบว่า รูปแบบองค์การด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยสามารถจำแนกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่

1. องค์การที่เป็นหน่วยงานบูรณาการเพื่อกำหนดนโยบายการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ (Policy Body)

องค์การที่เป็นหน่วยงานบูรณาการเพื่อกำหนดนโยบายการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ (Policy Body) แบ่งเป็น 2 ระดับ ได้แก่

1.1) องค์การที่เป็นการทำงานร่วมกันของหน่วยงานภายในประเทศเพื่อกำหนดนโยบายการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นการจัดตั้งคณะกรรมการ / คณะอนุกรรมการ ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนภาครัฐและเอกชน ซึ่งอาจจัดตั้งขึ้นเป็นคณะกรรมการ/คณะอนุกรมชั่วคราว หรือจัดตั้งเป็นคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการถาวร โดยในกรณีของไทย มีการจัดตั้งองค์การที่สำคัญในลักษณะ Policy and Recommendation Body ซึ่งมีคำสั่งแต่งตั้งขึ้นตามกฎหมายหรือมติคณะรัฐมนตรี ได้แก่ (1) คณะกรรมการการค้าต่างประเทศ (2) คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (3) คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ (National Transport Facilitation Committee หรือ NTFC) (4) คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ (National Transit Transport Coordinating Committee) (5) คณะกรรมการส่งเสริมการค้าชายแดนและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน

1.2) องค์การที่เป็นการทำงานร่วมกันของผู้แทนหน่วยงานของแต่ละประเทศเพื่อกำหนดนโยบายการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ เช่น การจัดตั้งคณะกรรมการร่วมด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกัน และการแต่งตั้งผู้แทนเพื่อเป็นตัวแทนเข้าร่วมประชุมในคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการขององค์การระหว่างประเทศ เช่น องค์การการค้าโลก (WTO) องค์การศุลกากรโลก (WTO) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และกลุ่มความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) เพื่อกำหนดนโยบายและท่าทีในการเข้าเป็นภาคีในความตกลงหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง

ในกรณีของไทย มีการจัดตั้งองค์การที่สำคัญในลักษณะ Negotiating Body ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ซึ่งมีคำสั่งแต่งตั้งขึ้นตามกฎหมายหรือมติคณะรัฐมนตรี อาทิ (1) คณะกรรมการร่วมถาวรไทย-มาเลเซียว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ (2) คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงเกี่ยวกับการขนส่งทางบกกับรัฐบาลต่างประเทศเป็น

ประจำ (3) คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ (4) คณะกรรมการว่าด้วยความร่วมมือทวิภาคีไทย-กัมพูชา (5) คณะกรรมการร่วมด้านการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-กัมพูชา (6) คณะกรรมการร่วมทางการค้าไทย-เมียนมา และ (7) คณะกรรมการร่วมทางการค้าไทย-สปป.ลาว เป็นต้น

2. องค์การที่เป็นหน่วยงานบูรณาการเพื่อทำหน้าที่ปฏิบัติการให้บริการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (Service Body) ซึ่งเป็นแบ่งเป็น 2 ระดับ ได้แก่

2.1) องค์การที่เป็นการทำงานร่วมกันของหน่วยงานภายในประเทศเพื่อทำหน้าที่ปฏิบัติการให้บริการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง เช่น การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เพื่อให้บริการตรวจสอบสินค้าและใบอนุญาต ณ ด่านพรมแดน (รวมถึงท่าเรือและท่าอากาศยานระหว่างประเทศ) การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อให้บริการออกใบอนุญาตด้านการค้า การขนส่ง การลงทุนที่อยู่ภายใต้เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน และการจัดตั้งศูนย์บริการร่วมภายในของแต่ละกระทรวง เป็นต้น ในกรณีของไทย มีการจัดตั้งองค์การที่สำคัญในลักษณะ Service Body ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ซึ่งเป็นการจัดตั้งขึ้นตามมาตรการบริหาร ได้แก่ (1) ศูนย์บริการส่งออกเบ็ดเสร็จ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (2) ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (3) ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ของกรมศุลกากร (4) ศูนย์บริการส่งออกสินค้าเกษตรแบบเบ็ดเสร็จ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

2.2) องค์การที่เป็นการทำงานร่วมกันของผู้แทนหน่วยงานของแต่ละประเทศเพื่อทำหน้าที่ปฏิบัติการให้บริการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง เช่น การจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมระหว่างประเทศ (Common Control Area - CCA) ที่มีการนำเจ้าหน้าที่ของประเทศผู้รับสินค้าและประเทศผู้ส่งสินค้าเข้ามาทำหน้าที่ให้บริการตรวจสอบและออกใบอนุญาตพร้อมกันในพื้นที่เดียวกัน (Single Stop Inspection) เช่น กรณีเจ้าหน้าที่ศุลกากรของ สปป.ลาว และเวียดนาม มาทำงานตรวจสอบสินค้าร่วมกัน ณ จุดๆ เดียวที่พรมแดนลาว (เมืองแดนสะหวัน) กับพรมแดนเวียดนาม (เมืองลาวบาว) และกรณีเจ้าหน้าที่ของประเทศสหรัฐอเมริกาประเทศแคนาดาทำการตรวจสอบการข้ามแดนของยานพาหนะ สินค้า และคนพร้อมกัน (Joint Border Inspection) ณ จุดพรมแดน เพื่ออำนวยความสะดวก ลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านแดนของยานพาหนะ สินค้า และคน เป็นต้น ทั้งนี้ปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มีการจัดตั้งองค์การแบบ Joint Service Body อย่างไรก็ตาม มีความพยายามในการจัดตั้งระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลและการตรวจร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สปป.ลาว (มุกดาหาร) เมียนมา (แม่สอด) และมาเลเซีย

ความท้าทายที่สำคัญมากที่สุดในการพัฒนา “รูปแบบและการจัดการองค์การเพื่อจัดการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน” ได้แก่การหาหน่วยงานเจ้าภาพ (Lead Organization) ที่มีความเหมาะสมและได้รับการยอมรับจากหน่วยงานที่จะเข้ามาทำงานร่วมกันและผู้ให้บริการ โดยหน่วยงานเจ้าภาพจะต้องมีความรู้เรื่องการค้าและการขนส่งข้ามแดน และความสามารถในการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในประเทศ และหน่วยงานต่างประเทศ มีงบประมาณและกำลังคนพอเพียงในการทำงาน ทั้งนี้ จากการศึกษาของนานาชาติพบว่า หน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนมักมาจากกรมศุลกากร หรือ กระทรวงพาณิชย์ หรือ กระทรวงคมนาคม หรือสำนักงานกฤษฎีกา ณ ขณะเดียวกันในการ

จัดองค์การนั้น สามารถพิจารณาจัดตั้งได้ทั้ง (1) จัดตั้งขึ้นเป็นสำนักงานถาวร หรือ (2) จัดตั้งขึ้นในลักษณะเป็นคณะกรรมการฯ ที่มาทำงานร่วมกันและมีการประชุมร่วมกันเป็นครั้งคราว นอกจากนี้ การจัดองค์การที่เหมาะสมจะต้องพิจารณาความสมดุลระหว่างผู้แทนที่เป็นตัวแทนของภาครัฐ และภาคเอกชน ในการขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่งระหว่างประเทศ ตลอดจนพิจารณาวิธีปฏิบัติกฎระเบียบ และการยอมรับของท้องถิ่นและประเทศเพื่อนบ้านที่ประเทศไทยต้องมีการค้า และการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนระหว่างกัน

ผลการศึกษาได้เสนอแนะแผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การเพื่อบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทย โดยหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องต้องมีการทำงานที่เป็นหุ้นส่วนเชิงพันธมิตร มีการกำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานที่ชัดเจน รวมถึงเป็นองค์การนำเจ้าภาพที่มีภาวะผู้นำ มีความรู้ความเข้าใจด้านกฎระเบียบการค้า และการขนส่ง และสามารถชี้นำการเปลี่ยนแปลง การกำหนดนโยบายและมาตรการที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนรับผิดชอบประสานงาน สนับสนุนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่ต้องมีการปรับกฎระเบียบและบูรณาการการทำงานระหว่างกันข้ามกระทรวงต่างๆ เป็นจำนวนมาก

ประเด็นยุทธศาสตร์ประกอบด้วย 3 ข้อหลัก ได้แก่

1) การจัดตั้งองค์การที่มีความเป็นเอกภาพและครอบคลุมทั้งการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง และครอบคลุมการกำหนดนโยบายด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของประเทศ รวมถึงการพัฒนากระบวนการให้บริการด้านความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในด้านการค้าที่สำคัญของไทย

2) การเป็นองค์การที่ได้รับการยอมรับในด้านการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง มีความเป็นเลิศ มีความรู้ความเข้าใจและสามารถชี้นำการปรับเปลี่ยนระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของไทยเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันและตอบสนองยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ

3) การเป็นองค์การที่มีการจัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการ มีบุคลากรประจำ มีความต่อเนื่องในการทำงาน และสามารถสร้างความตระหนักและเป็นศูนย์กลางประสานการให้ข้อมูลการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของไทย

ผลการศึกษาฯ เสนอให้ควรมีการจัดตั้ง “คณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศแห่งชาติ” (National Trade and Transport Facilitation Committee) โดยมีนายกรัฐมนตรีหรือผู้แทน เป็นประธานคณะกรรมการฯ พร้อมด้วยกรรมการที่ประกอบด้วยไปด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเด็นต่างๆ ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงแรงงาน สำนักนายกรัฐมนตรีและส่วนราชการอิสระ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการ

ส่งเสริมการลงทุน สำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

นอกจากนี้ การดำเนินงานของ “คณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ” จะต้องประกอบด้วยผู้แทนของภาคเอกชน ซึ่งควรมีความหลากหลายทั้งภาคเอกชนที่เป็นผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ผู้ประกอบการขนส่งโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการขนาดกลางและย่อม ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการของ “คณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ” จะต้องประกอบด้วยผู้แทนจากกระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงคมนาคม เนื่องจากต้องเป็นผู้มีความรู้ความเข้าใจด้านระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ (ทั้งนี้จากการศึกษาวิธีปฏิบัติของนานาประเทศ มีข้อสังเกตว่าส่วนใหญ่จะให้น้ำหนักของการอำนวยความสะดวกทางการค้ามากกว่าการอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง เนื่องจากประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะเป็นงานที่ซับซ้อนและมีความหลากหลายของเนื้อหาในการพิจารณาอำนวยความสะดวกมากกว่าการขนส่ง จึงอาจพิจารณาให้ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์เป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้แทนกระทรวงคมนาคมเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ)

นอกจากนี้ การทำงานของ “คณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศแห่งชาติ” (National Trade and Transport Facilitation Committee) ยังมีส่วนเสริมกับการทำงานของ “คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ” ที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ที่จำกัดหน้าที่และเนื้อหาในการประชุมเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่างๆ ของไทยให้ เป็นไปตามความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS CBTA) เท่านั้น ซึ่งประกอบด้วย ไทย จีน กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม แต่ยังไม่รวมถึงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งอย่างครบวงจรที่ครอบคลุมทุกมิติและครอบคลุมความสัมพันธ์กับอาเซียน นานาประเทศ และองค์การระหว่างประเทศอื่นๆ

แนวทางการขับเคลื่อนเมื่อมีการจัดตั้งคณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศแห่งชาติ ได้แก่ (1) จัดทำแผนแม่บทการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ รวมถึงการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน (2) การจัดตั้งคณะอนุกรรมการ / คณะทำงานที่เกี่ยวข้อง ที่ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่ครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่แท้จริง มีการประชุมและทบทวนผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง (3) จัดทำแผนปฏิบัติงานระยะสั้นและระยะยาวที่เป็นรูปธรรม มีการจัดทำงบประมาณ มีกำหนดเวลา (4) ดำเนินงานให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงภาคเอกชนในส่วนกลางและภูมิภาคเผยแพร่ข่าวการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในวงกว้าง (5) สร้างระบบฐานข้อมูลที่มีการปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัยและสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่าย เพื่อใช้ในการวางแผนบริหารจัดการ และติดตามประเมินผล และ (6) มีระบบติดตามประเมินผล มีการประชุมรายงานผลการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงวิธีปฏิบัติที่ดีในต่างประเทศ ให้ทุกฝ่ายรับทราบร่วมกันเพื่อปรับปรุงและขับเคลื่อนระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศของไทย

บทคัดย่อ

Abstract

บทสรุปผู้บริหาร

บทที่ 1 บทนำ	1
1. ความสำคัญและที่มาของปัญหา	1
2. วัตถุประสงค์หลัก.....	2
3. ขอบเขตของการวิจัย.....	2
4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	3
บทที่ 2 กฎระเบียบการอำนวยความสะดวกทางการค้าการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน และ หน่วยงานที่รับผิดชอบ	4
1. คำนำ	4
2. สภาพการค้าชายแดนในพื้นที่ที่ทำการศึกษา	4
2.1 การค้าชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมา	4
2.2 การค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา	6
3. ความตกลงระหว่างประเทศด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและ ผ่านแดน และหน่วยงานของไทยที่รับผิดชอบในการดำเนินการ	8
3.1 กรอบความตกลงระดับโลกที่เกี่ยวข้องกับการค้าสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน	8
3.1.1 ความตกลงพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้า	8
3.1.2 ความตกลงการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออก	13
3.1.3 ความตกลงการประเมินราคาศุลกากร	16
3.1.4 ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้า	17
3.1.5 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน .	23
3.1.6 อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	24
3.1.7 อนุสัญญาการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งทางทะเล	25
3.1.8 อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	26
3.1.9 อนุสัญญาว่าด้วยพิธีการควบคุมสินค้าที่ด่านพรมแดน ให้เป็นแบบเดียวกัน	27
3.1.10 อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยตู้คอนเทนเนอร์	28
3.2 กรอบความตกลงอาเซียนที่เกี่ยวข้องกับการค้าสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน	28
3.2.1 กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งผ่านแดน	28
3.2.2 กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน	35
3.2.3 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง	41
4. สรุป	52

บทที่ 3 รูปแบบองค์การที่ใช้จัดการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของต่างประเทศ	54
1. คำนำ	54
2. รูปแบบองค์การที่ใช้ในการจัดการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน	54
3. กรณศึกษาของต่างประเทศในการกำหนดรูปแบบองค์การร่วมที่ใช้ในการจัดการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน	72
3.1 กรณศึกษาประเทศสหรัฐอเมริกากับประเทศแคนาดา	72
3.2 กรณศึกษาประเทศสหรัฐอเมริกากับประเทศเม็กซิโก	74
3.3 กรณศึกษา สปป.ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม	75
บทที่ 4 รูปแบบองค์การด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทย.....	77
1. รูปแบบองค์การด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทย	80
1.1 องค์การที่เป็นหน่วยงานบูรณาการเพื่อกำหนดนโยบายการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ	80
2. องค์การที่เป็นหน่วยงานบูรณาการเพื่อทำหน้าที่ปฏิบัติการให้บริการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง	86
2.1 องค์การที่การทำงานร่วมกันของหน่วยงานภายในประเทศเพื่อทำหน้าที่ปฏิบัติการให้บริการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง	86
2.2 องค์การที่การทำงานร่วมกันของผู้แทนหน่วยงานของแต่ละประเทศเพื่อทำหน้าที่ปฏิบัติการให้บริการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง.....	88
3. สรุป.....	88
บทที่ 5 แผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การเพื่อการบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน	89
1. ความนำ	89
2. วัตถุประสงค์.....	91
3. วิสัยทัศน์ พันธกิจ และประเด็นยุทธศาสตร์	91
เอกสารอ้างอิง	96

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 2-1 สินค้าส่งออก 15 อันดับแรกของไทยไปเมียนมา	5
ตารางที่ 2-2 สินค้านำเข้า 15 อันดับแรกของไทยจากเมียนมา	6
ตารางที่ 2-3 สินค้าส่งออก 15 อันดับแรกของไทยไปกัมพูชา	7
ตารางที่ 2-4 สินค้านำเข้า 15 อันดับแรกของไทยจากกัมพูชา	7
ตารางที่ 2-5 ประเทศสมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันความตกลงพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้าของ WTO	9
ตารางที่ 2-6 ประเทศสมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันความตกลงการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออกของ WTO	14
ตารางที่ 2-7 ประเทศสมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันความตกลงการประเมินราคาศุลกากรของ WTO	17
ตารางที่ 2-8 ประเทศสมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ WTO	17
ตารางที่ 2-9 สรุปประเด็นที่อาเซียนแต่ละประเทศให้สัตยาบันความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและรับนำไปปรับปรุงกฎระเบียบภายในประเทศ	21
ตารางที่ 2-10 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพิธีการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางทะเลที่ต้องมีการยื่นเอกสารที่เกี่ยวข้อง	25
ตารางที่ 2-11 สมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งทางทะเลของ IMO	26
ตารางที่ 2-12 สมาชิกอาเซียนที่นำหลักการของอนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ TIR Convention มาใช้	27
ตารางที่ 2-13 สมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปรับการควบคุมสินค้าที่ด่านพรมแดนให้เป็นแบบเดียวกัน	28
ตารางที่ 2-14 สมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาว่าด้วยตู้คอนเทนเนอร์	28
ตารางที่ 3-1 กลุ่มหน่วยงานผู้มีส่วนร่วมในองค์การขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง	58
ตารางที่ 3-2 ประเทศที่จัดตั้งองค์การด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและประเภทของรูปแบบองค์การ	60
ตารางที่ 3-3 รายละเอียดรูปแบบองค์การของประเทศที่มีจัดตั้งองค์การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในลักษณะคณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NTFC)	62
ตารางที่ 3-4 รายละเอียดรูปแบบองค์การของประเทศที่มีจัดตั้งองค์การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในลักษณะคณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (NTTFC)	67
ตารางที่ 5-1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกในการจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การ	90

1. ความสำคัญและที่มาของปัญหา

ปัจจุบันอาเซียนและไทยให้ความสำคัญอย่างมากต่อการปรับตัวเข้าสู่การรวมกลุ่มเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) โดยสนับสนุนการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และการลงทุนภายในภูมิภาคอย่างเสรี เพื่อส่งเสริมให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวโดยในส่วนของไทยได้เร่งดำเนินการตามข้อผูกพันด้านการค้าสินค้าเกษตร สินค้าอุตสาหกรรม บริการ การลงทุนให้แล้วเสร็จภายในปี 2558 ตลอดจนมีการเชื่อมโยงเชื่อมโยงบกับด้านกฎระเบียบและการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งภายในภูมิภาคอาเซียนและนอกภูมิภาคภายใต้กรอบความร่วมมือต่างๆ อาทิ ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) เพื่อส่งเสริมศักยภาพของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคและยกระดับความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

นอกจากนี้ อาเซียนแต่ละประเทศได้ให้การรับรองการดำเนินการตามแผนแม่บทการเชื่อมโยงอาเซียน (MPAC) เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อใน 3 ส่วนหลัก ได้แก่ (1) การเชื่อมโยงด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (physical connectivity) ประกอบด้วย การปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น ถนน ท่าอากาศยานและท่าเรือ (2) การเชื่อมโยงด้านสถาบันและการพัฒนากฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (institutional connectivity) ประกอบด้วย การแก้ไขอุปสรรคทางการค้า อุปสรรคการเดินทางระหว่างประเทศ มาตรการที่มิใช่ภาษีที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้า การเปิดตลาดการลงทุน การอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายบริการและแรงงานทักษะฝีมือ โดยกรณีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ที่สำคัญ ได้แก่ การผลักดันให้สมาชิกอาเซียนออกกฎระเบียบเพื่อรองรับการใช้บังคับของกรอบความตกลงต่างๆ ที่สมาชิกอาเซียนเคยให้สัตยาบันแล้ว เช่น กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit - AFAFGI) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter State Transport - AFAFIST) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport - AFAM) เพื่อลดต้นทุนและระยะเวลาในการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ นอกจากนี้ ยังมีการเร่งรัดการพัฒนาการให้บริการ National Single Window และ ASEAN Single Window และ (3) การเชื่อมโยงด้านบุคคล (people to people connectivity) โดยการสนับสนุนให้ภาครัฐ เอกชน และภาคประชาชนของอาเซียนมีความสัมพันธ์ทางสังคมและวัฒนธรรมระหว่างกันมากขึ้น รวมถึงการพิจารณาผ่อนปรนข้อกำหนดการเข้าเมืองเพื่อให้คนของประเทศสมาชิกอาเซียนมีการเดินทางไปมาระหว่างกันได้สะดวกขึ้น

อย่างไรก็ตาม อาเซียน ประเทศไทย และประเทศเพื่อนบ้านของไทยยังไม่มีแผนถึงรูปแบบและการจัดการองค์การเพื่อจัดการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างกัน ซึ่งจะต้องมีหน่วยงานประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐและเอกชนของส่วนกลางและท้องถิ่นของไทยและประเทศประเทศ โดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านและประเทศที่ต้องอนุญาตให้รถบรรทุกและสินค้าของชาติอื่นผ่านแดนระหว่างกัน เพื่อกำหนดกฎกติการ่วมกันในการตรวจสอบและอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและการค้า อาทิ กฎกติกาการเคลื่อนย้ายและขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน กฎระเบียบการขนส่งต่อเนื่อง

หลายรูปแบบ กฎระเบียบด้านการรับประกันภัยสินค้า กฎระเบียบด้านการกำหนดจุดเก็บพัสดุสินค้าระหว่างประเทศ กฎระเบียบด้านด่านและเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นต้นทำให้มีความจำเป็นต้องจัดทำโครงการศึกษารูปแบบและการจัดการองค์การเพื่อจัดการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน เพื่อระบุโอกาสและอุปสรรคของไทยในการจัดตั้งองค์การและรูปแบบองค์การที่เหมาะสมที่ได้รับการยอมรับของภาคส่วนในไทยและต่างประเทศ และเพื่อจัดทำเป็นแผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การที่เหมาะสมเพื่อเป็นหน่วยงานบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนให้เป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ

2. วัตถุประสงค์หลัก

1. ศึกษาแบบต่างๆ ของการจัดตั้งองค์การเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของนานาประเทศ และโอกาสและอุปสรรคของไทยในการจัดตั้งองค์การและรูปแบบองค์การที่เหมาะสมที่ได้รับการยอมรับของภาคส่วนในไทยและต่างประเทศ
2. จัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การที่เหมาะสมเพื่อเป็นหน่วยงานบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนให้เป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ

3. ขอบเขตของการวิจัย

1. ศึกษาโอกาสและอุปสรรคของไทยในการจัดตั้งองค์การและรูปแบบองค์การที่เหมาะสมที่มีความเกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการขนส่งในการดำเนินการตามความตกลงด้านการค้าและการขนส่งของไทยและอาเซียน อาทิ ความตกลงการค้าสินค้าในอาเซียน (ASEAN Trade in Goods Agreement – ATIGA) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (AFAMT) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งข้ามแดน (AFAFIST) ความตกลงการยอมรับหนังสือตรวจรับรองยานพาหนะที่ใช้บรรทุกสินค้าในอาเซียน ความตกลงจัดตั้งการให้บริการเบ็ดเสร็จในที่เดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window) ความตกลงการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS-CBTA) รวมทั้งความตกลงที่อาเซียนทำกับประเทศคู่เจรจา ได้แก่ จีน และอินเดีย เป็นต้น และความตกลงด้านการค้าและโลจิสติกส์ในระดับพหุภาคีที่เกี่ยวข้องภายใต้องค์การการค้าโลก องค์การศุลกากรโลก และสหประชาชาติ เพื่อระบุประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง และหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องของไทยและประเทศเพื่อนบ้านและอาเซียน
2. ศึกษาแบบต่างๆ ของการจัดตั้งองค์การเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของนานาประเทศ โอกาส ปัญหาอุปสรรค และความพร้อมของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยเฉพาะจังหวัดชายแดนที่สำคัญในภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก และภาคใต้ ซึ่งเป็นจุดผ่านแดนที่สำคัญของ

ไทยสู่ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อประเมินข้อเท็จจริง ข้อคิดเห็น และความพร้อมในการปรับกฎระเบียบและองค์การให้เอื้อต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ตลอดจนประเมินผลดีและผลเสียจากการปรับกฎระเบียบและองค์การข้างต้น

3. จัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งและดำเนินงานขององค์การที่เหมาะสมเพื่อหน่วยงานบูรณาการการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนให้เป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบรูปแบบต่างๆ ของการจัดตั้งองค์การเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของนานาประเทศ และสามารถวิเคราะห์โอกาสและอุปสรรคของไทยในการจัดตั้งองค์การและรูปแบบองค์การที่เหมาะสมที่ได้รับการยอมรับของภาคส่วนในไทยและต่างประเทศ
2. มีแผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การที่เหมาะสมเพื่อเป็นหน่วยงานบูรณาการการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนให้เป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ

กฎระเบียบการอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน และหน่วยงานที่รับผิดชอบ

1. คำนำ

นิยามกฎระเบียบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนหมายถึง กฎระเบียบที่กำหนดให้ต้องมีการกำกับ ควบคุม การเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศ สินค้าผ่านแดน (Transit) สินค้าถ่ายลำ (Transship) ที่ทำให้เกิดต้นทุนค่าใช้จ่าย ค่าเสียเวลา ที่เป็นอุปสรรคต่อการเคลื่อนย้ายสินค้าอย่างเสรี ขณะเดียวกันภาครัฐต้องการใช้กฎระเบียบดังกล่าวเพื่อปกป้องคุ้มครองสังคมและเศรษฐกิจให้ดำเนินไปได้อย่างเหมาะสม โดยตัวอย่างของกฎระเบียบที่นำมาใช้จะครอบคลุมถึงการกำหนดเงื่อนไขต่างๆ เช่น (1) การกำหนดให้มีเอกสาร พิธีการการยื่นและการแสดงหลักฐาน การตรวจสอบ การวางเงินประกัน ที่ทำให้เกิดความเสียเวลาและค่าใช้จ่าย (2) การมีโครงสร้างการบริหารหน่วยงาน และวิธีปฏิบัติที่เป็นอุปสรรค เช่น การขอใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกจะต้องยื่นขอหลายลำดับขั้นการบังคับบัญชาและยื่นขอหลายสถานที่ ทำให้เกิดภาระด้านค่าใช้จ่ายและการเสียเวลา (3) การกำหนดให้มีหนังสือรับรอง โควตา การประกันภัย ความรับผิดชอบในการขนส่ง การกำหนดมาตรฐานควบคุมเพื่อกีดกันการนำเข้าและส่งออก และการขนส่ง เช่น กรณีการนำเข้าและส่งออกสินค้าเกษตรบางรายการของไทย (4) การกำหนดให้ต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ น้ำหนัก ลักษณะเทคนิคเฉพาะของอุปกรณ์เพื่อให้มีการขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้า และการยอมรับมาตรฐานยานพาหนะที่ให้ผ่านและข้ามแดน (5) การกำหนดจุดผ่านแดน ด่านพรมแดน โครงสร้างพื้นฐาน จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า และเส้นทางอนุมัติที่ไม่เอื้อต่อการค้า และ (6) การกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการ ผู้ขับขี่ ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และตัวแทนในการดำเนินการขนส่งเคลื่อนย้าย

ในบทที่ 2 เป็นการทบทวนสภาพการค้าชายแดนในพื้นที่ชายแดนที่อยู่ภายใต้ขอบเขตการศึกษา กฎระเบียบที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ ตลอดจนหน่วยงานที่มีส่วนร่วมรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎระเบียบข้างต้น โดยจะเป็นการทบทวนความตกลง/อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่งที่ประเทศไทยเป็นภาคี และหน่วยงานที่มีบทบาทในการทำงานที่เกี่ยวข้อง

2. สภาพการค้าชายแดนในพื้นที่ที่ทำการศึกษา

ส่วนนี้เป็นการทบทวนสภาพการค้าข้ามแดนในพื้นที่ที่ทำการศึกษา ได้แก่ กรณีการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเมียนมา และการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา

2.1 การค้าชายแดนระหว่างไทยกับเมียนมา

ประเทศไทยกับประเทศเมียนมามีอาณาเขตติดต่อกันยาวถึง 2,401 กิโลเมตร มีจังหวัดติดต่อกับประเทศเมียนมาทั้งหมด 10 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ตาก กาญจนบุรี ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง ติดต่อกับรัฐของเมียนมาร์ 4 รัฐ ได้แก่ (1) รัฐฉาน (Shan State) ติดกับจังหวัดเชียงราย จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดแม่ฮ่องสอน (2) รัฐกะยา (Kayah State) ติดกับจังหวัดแม่ฮ่องสอน (3) รัฐกะเหรี่ยง (Karen State) ติดกับจังหวัดตาก และ (4) รัฐมอญ (Mon State) ติดกับจังหวัด

กาญจนบุรี และอีก 1 เขต (Division) คือ เขตตะนาวศรี (Tanintharyi Division) ซึ่งติดกับจังหวัดกาญจนบุรี จังหวัดราชบุรี จังหวัดเพชรบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จังหวัดชุมพร และจังหวัดระนอง

การค้าระหว่างไทยกับเมียนมามีมูลค่ากว่าร้อยละ 90 เป็นการค้าชายแดน โดยใช้การขนส่งทางถนนและท่อ ในการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านด่านการค้าชายแดนต่างๆ ในจังหวัดตาก (ด่านแม่สอด) ระนอง เชียงราย (ด่านแม่สาย และด่านเชียงแสน) กาญจนบุรี (ด่านสังขละบุรี) แม่ฮ่องสอน (ด่านแม่ฮ่องสอน และด่านแม่สะเรียง) ประจวบคีรีขันธ์ (ด่านสิงขร) และเชียงใหม่ (ด่านเชียงดาว) โดยไทยเป็นฝ่ายขาดดุลการค้ากับเมียนมา

ในภาพรวม ในปี 2558 ไทยมีมูลค่าการส่งออกไปเมียนมา 140,789.5 ล้านบาท สินค้าสำคัญ 15 รายการแรกที่ไทยส่งออกไปเมียนมา ได้แก่ เครื่องดื่ม น้ำมันสำเร็จรูป ปูนซีเมนต์ น้ำตาลทราย เครื่องจักรกล และส่วนประกอบ เหล็กและผลิตภัณฑ์ เคมีภัณฑ์ เครื่องโทรศัพท์และอุปกรณ์ ผ้าผืน เครื่องสำอาง สบู่ ผลิตภัณฑ์รักษาผิว ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลีและอาหารสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์พลาสติก ผลิตภัณฑ์ยาง รถยนต์และอุปกรณ์ ผลิตภัณฑ์ยาง และผลิตภัณฑ์เภสัชกรรม ดังแสดงตามตารางที่ 2-1

ตารางที่ 2-1 สินค้าส่งออก 15 อันดับแรกของไทยไปเมียนมา

ชื่อสินค้า	มูลค่า (ล้านบาท)		
	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558
1. เครื่องดื่ม	9,548.6	12,771.9	12,987.7
2. น้ำมันสำเร็จรูป	15,083.0	16,627.6	12,312.5
3. ปูนซีเมนต์	6,049.9	7,501.5	8,430.4
4. น้ำตาลทราย	1,758.5	1,993.0	8,294.3
5. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	8,150.8	10,851.1	6,939.6
6. เหล็กและเหล็กกล้า	5,915.5	5,561.0	6,027.2
7. เคมีภัณฑ์	4,271.4	5,106.0	5,246.5
8. เครื่องโทรศัพท์ อุปกรณ์	2,071.3	4,126.4	5,107.6
9. ผ้าผืน	4,182.9	4,726.7	5,057.1
10. เครื่องสำอาง สบู่ ผลิตภัณฑ์รักษาผิว	3,727.6	4,662.8	4,764.5
11. ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลีและอาหารสำเร็จรูป	3,468.2	4,523.3	4,586.1
12. ผลิตภัณฑ์พลาสติก	2,390.1	2,721.9	3,118.1
13. ผลิตภัณฑ์ยาง	2,447.2	2,783.8	3,005.1
14. รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	4,624.8	4,559.9	2,849.2
15. ผลิตภัณฑ์เภสัชภัณฑ์	2,161.2	2,327.6	2,634.3
รวม 15 รายการ	75,850.9	90,844.5	91,360.1
รวมอื่นๆ	38,669.8	45,425.7	49,429.4
รวมสินค้าทุกประเภท	114,520.7	136,270.1	140,789.5

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

หากพิจารณาด้านสินค้าที่นำเข้าจากประเทศเมียนมา พบว่า ไทยมีมูลค่าการนำเข้าจากประเทศเมียนมา 121,185.6 ล้านบาท สินค้าสำคัญ 15 รายการแรกที่ไทยนำเข้าจากเมียนมา ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ สัตว์มีชีวิต สินแร่ ผักผลไม้ น้ำมันดิบ ผลิตภัณฑ์ไม้ พืช เคมีภัณฑ์ เนื้อสัตว์ กล้อง สัตว์น้ำ เครื่องจักรกล กาแฟ ชา และเครื่องเทศ และเสื้อผ้าสำเร็จรูป โดยด่านที่นำเข้าก๊าซธรรมชาติซึ่งเป็นสินค้านำเข้าที่สำคัญที่สุด ได้แก่ ด่านสังขละบุรี ดังแสดงตามตารางที่ 2-2

ตารางที่ 2-2 สินค้านำเข้า 15 อันดับแรกของไทยจากเมียนมา

ชื่อสินค้า	มูลค่า (ล้านบาท)		
	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558
1. ก๊าซธรรมชาติ	112,662.5	115,003.5	111,203.8
2. สัตว์มีชีวิตไม่ได้ทำพันธุ์	990.8	2,133.5	2,131.3
3. สินแร่โลหะ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์	951.6	1,200.	1,256.6
4. ผัก ผลไม้ ของปรุงแต่งจากผักผลไม้	828.5	1,182.0	1,087.4
5. น้ำมันดิบ	1,953.7	1,408.2	865.0
6. ไม้ซุง ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์	2,852.6	2,591.8	761.2
7. พืชและผลิตภัณฑ์พืช	1,154.3	689.5	576.5
8. เคมีภัณฑ์	61.2	513.5	493.1
9. เนื้อสัตว์สำหรับการบริโภค	766.3	647.8	470.4
10. สัตว์และผลิตภัณฑ์จากสัตว์	51.1	226.8	400.5
11. กล้อง เลนส์ และอุปกรณ์ถ่ายรูป	257.8	73.6	373.3
12. สัตว์น้ำสด แช่เย็น แช่แข็ง	210.1	200.6	246.2
13. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	23.0	379.7	177.8
14. กาแฟ ชา เครื่องเทศ	222.4	137.2	151.7
15. เสื้อผ้าสำเร็จรูป	51.3	71.3	144.8
รวม 15 รายการ	123,037.0	126,459.1	120,339.4
รวมอื่นๆ	653.9	817.0	846.2
รวมสินค้าทุกประเภท	123,690.9	127,276.1	121,185.6

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

2.2 การค้าชายแดนระหว่างไทยกับกัมพูชา

ประเทศไทยกับประเทศกัมพูชามีอาณาเขตติดต่อกันยาว 725 กิโลเมตร มีจังหวัดติดต่อกับกัมพูชา 7 จังหวัด ได้แก่ ตราด จันทบุรี สระแก้ว บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และอุบลราชธานี ติดต่อกับจังหวัดของกัมพูชา 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเกาะกง จังหวัดพระตะบอง จังหวัดบันเตียเมียนเจย จังหวัดพระวิหาร และจังหวัดอุดรธานี

การค้าระหว่างไทยกับกัมพูชาส่วนใหญ่คิดเป็นสัดส่วน ¾ ของมูลค่าการค้าเป็นการค้าชายแดน โดยใช้การขนส่งทางถนนผ่านด่านการค้าถาวรชายแดนต่างๆ ได้แก่ จังหวัดสระแก้ว (ด่านบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ) จังหวัดตราด (ด่านบ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่) จังหวัดจันทบุรี (ด่านบ้านฝักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน และด่านบ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน) จังหวัดสุรินทร์ (ด่านช่องจอม อำเภอกาบเชิง) และจังหวัดศรีสะเกษ (ด่านช่องสะงำ อำเภอภูสิงห์) โดยไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้ากับกัมพูชา ในภาพรวมปี 2558 ไทยมีมูลค่าการส่งออกไปกัมพูชา 167,048.3 ล้านบาท สินค้าสำคัญ 15 รายการแรกที่ไทยส่งออกไปกัมพูชา ได้แก่ อัญมณีและเครื่องประดับ น้ำมันสำเร็จรูป เครื่องดื่ม (นม อาหารเสริม น้ำอัดลม เบียร์ น้ำผลไม้) ปูนซีเมนต์ น้ำตาลทราย เครื่องจักรกล รถยนต์และอุปกรณ์ ผลิตภัณฑ์พลาสติก เคมีภัณฑ์ รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ (รถไถ) เครื่องยนต์สันดาปแบบลูกสูบและส่วนประกอบ เครื่องสำอาง สบู่ ผลิตภัณฑ์รักษาผิว เหล็กและเหล็กกล้า และผลิตภัณฑ์ยาง ดังแสดงตามตารางที่ 2-3

ตารางที่ 2-3 สินค้าส่งออก 15 อันดับแรกของไทยไปกัมพูชา

ชื่อสินค้า	มูลค่า (ล้านบาท)		
	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558
1. อัญมณีและเครื่องประดับ	8,629.9	14,916.2	30,176.4
2. น้ำมันสำเร็จรูป	24,190.1	23,417.1	23,389.0
3. เครื่องดื่ม	7,033.9	6,945.9	8,680.1
4. ปูนซีเมนต์	4,813.7	6,179.5	5,978.6
5. น้ำตาลทราย	9,344.8	6,997.7	5,827.0
6. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	3,897.7	4,088.6	5,599.2
7. รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	3,404.9	3,991.5	5,300.8
8. ผลิตภัณฑ์พลาสติก	2,732.8	4,056.4	4,917.8
9. เคมีภัณฑ์	3,901.7	4,179.6	4,565.2
10. รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	2,784.8	3,384.9	4,435.3
11. ยานพาหนะอื่นๆ และส่วนประกอบ	2,669.0	4,424.9	4,421.6
12. เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบสูบ	3,687.	4,158.9	4,278.4
13. เครื่องสำอาง สบู่ ผลิตภัณฑ์รักษาผิว	5,108.1	4,115.7	4,226.0
14. เหล็กและเหล็กกล้า	2,608.3	2,873.9	3,429.5
15. ผลิตภัณฑ์ยาง	3,409.1	3,265.9	2,906.8
รวม 15 รายการ	88,297.4	96,996.8	118,131.7
รวมอื่นๆ	40,345.9	48,489.9	48,916.6
รวมสินค้าทุกประเภท	128,643.3	145,486.7	167,048.3

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

หากพิจารณาด้านสินค้าที่นำเข้าจากประเทศกัมพูชา พบว่า ไทยมีมูลค่าการนำเข้าจากประเทศกัมพูชา 21,593.3 ล้านบาท สินค้าสำคัญ 15 รายการแรกที่ไทยนำเข้าจากกัมพูชา ได้แก่ เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ ผักผลไม้ (ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์และมันสำปะหลัง) ลวดและสายเคเบิล สินแร่โลหะและเศษโลหะ (เศษอลูมิเนียม) เสื้อผ้าสำเร็จรูป เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช ผลิตภัณฑ์สิ่งทอ รองเท้า เครื่องใช้เบ็ดเตล็ด สัตว์และผลิตภัณฑ์จากสัตว์ เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ ไม้ซุงและไม้แปรรูป เนื้อสัตว์ เยื่อกระดาษและเศษกระดาษ ดังแสดงตามตารางที่ 2-4

ตารางที่ 2-4 สินค้านำเข้า 15 อันดับแรกของไทยจากกัมพูชา

ชื่อสินค้า	มูลค่า (ล้านบาท)		
	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558
1. เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	2,072.8	6,868.7	6,276.8
2. ผัก ผลไม้ และของปรุงแต่งจากผักผลไม้	1,769.1	2,241.0	5,980.0
3. ลวดและสายเคเบิล	1,222.2	2,350.5	3,243.4
4. สินแร่โลหะและเศษโลหะและผลิตภัณฑ์	996.6	1,456.8	1,329.9
5. เสื้อผ้าสำเร็จรูป	450.4	687.2	879.6
6. เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	1,885.0	2,699.2	762.6
7. พืชและผลิตภัณฑ์จากพืช	800.1	765.9	585.7
8. ผลิตภัณฑ์สิ่งทอ	84.2	526.2	426.6

ชื่อสินค้า	มูลค่า (ล้านบาท)		
	ปี 2556	ปี 2557	ปี 2558
9. รองเท้า	44.0	179.8	171.8
10. เครื่องใช้เบ็ดเตล็ด	40.0	76.7	146.7
11. สัตว์และผลิตภัณฑ์จากสัตว์	45.4	67.5	142.2
12. เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์	0.4	1.5	120.2
13. ไม้ซุง ไม้แปรรูป และผลิตภัณฑ์	110.9	105.3	119.2
14. เนื้อสัตว์สำหรับการบริโภค	41.4	108.4	84.6
15. เยื่อกระดาษและเศษกระดาษ	163.4	72.3	75.8
รวม 15 รายการ	9,726.0	18,207.1	20,345.1
รวมอื่นๆ	1,194.0	973.7	1,248.1
รวมสินค้าทุกประเภท	10,920.1	19,180.8	21,593.3

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

3. ความตกลงระหว่างประเทศด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน และหน่วยงานของไทยที่รับผิดชอบในการดำเนินการ

ในส่วนนี้เป็นการศึกษาความตกลงระหว่างประเทศทั้งในระดับโลก อาเซียน และอนุภูมิภาคที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งที่ประเทศไทยเป็นภาคี และหน่วยงานของไทยที่มีส่วนรับผิดชอบในการดำเนินการ โดยการศึกษาทั้งภาพรวมการค้ากับภาพรวมความตกลงระหว่างประเทศดังกล่าวจะช่วยสะท้อนให้เห็นระดับภาระเทียบ วิธีปฏิบัติด้านการบริหารการค้าสินค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน ผลกระทบที่จะมีต่อสินค้าแต่ละประเภท และบทบาทภารกิจของแต่ละหน่วยงานของไทยในการรับผิดชอบ เพื่อประเมินความพร้อมของรูปแบบองค์การและการจัดการเพื่อให้สามารถกำหนดรูปแบบการจัดการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพ

3.1 กรอบความตกลงระดับโลกที่เกี่ยวข้องกับการค้าสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

3.1.1 ความตกลงพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้า

องค์การการค้าโลกได้จัดทำความตกลงพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้า (WTO Agreement on Import Licensing Procedures) โดยพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้า หมายถึง ขั้นตอนการดำเนินพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้า (ใบอนุญาตนำเข้าในที่นี้ หมายถึง เอกสารอื่นที่มีข้อกำหนดทั่วไปที่ต้องใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากรที่รัฐกำหนดให้เป็นเงื่อนไขในใบอนุญาตนำเข้า โดยภายใต้ความตกลงพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้าขององค์การการค้าโลก (WTO) ได้กำหนดระบบการออกใบอนุญาตนำเข้า (Import Licensing System) ของประเทศสมาชิกภาคี WTO ว่าจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของ WTO

จากข้อมูลในปี 2559 พบว่า มีสมาชิกประเทศอาเซียนที่ให้สัตยาบันความตกลงพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้าของ WTO จำนวน 7 ประเทศจาก 10 ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย สปป.ลาว มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม ตามที่แสดงในตารางที่ 2-5 โดยสมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันดังกล่าวข้างต้นมอบหมายให้หน่วยงานเจ้าภาพในการประสานงาน ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ (กระทรวงการค้า)

ตารางที่ 2-5 ประเทศสมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันความตกลงพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้าของ WTO

	บรูไน	กัมพูชา	อินโดนีเซีย	ลาว	มาเลเซีย	เมียนมา	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	ไทย	เวียดนาม
สมาชิกที่เข้าร่วม			✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
หน่วยงานประสานงาน			ก.การค้า	ก.พาณิชย์	ก.การค้า		ก.การค้า	ก.การค้า	กรมการค้าต่างประเทศ ก.พาณิชย์	ก.การค้า
ยังไม่ได้เข้าร่วม	×	×				×				

ที่มา: รวบรวมจากองค์การการค้าโลก

ในภาพรวม WTO กำหนดให้ประเทศสมาชิกแต่ละประเทศจะต้องหลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตนำเข้า (Import License) ให้เป็นที่เข้าใจได้ง่าย มีความโปร่งใส และคาดการณ์ได้ โดยรัฐบาลประเทศผู้นำเข้าต้องเผยแพร่ข้อมูลที่มากเพียงพอให้แก่ผู้นำเข้า/ผู้ประกอบการถึงที่มาของการกำหนดให้มีการขอใบอนุญาตนำเข้า คุณสมบัติของผู้นำเข้า ประเภทใบอนุญาตนำเข้าอัตโนมัติ (Automatic Import License)¹ และใบอนุญาตนำเข้าสำหรับสินค้าควบคุม (Non Automatic Import License) และต้องแจ้งผลการพิจารณาให้ใบอนุญาตนำเข้าฯ ภายในระยะเวลาไม่เกิน 30 – 60 วัน ซึ่งสรุปสาระสำคัญดังนี้

- **การไม่เลือกปฏิบัติ** รัฐบาลของประเทศผู้นำเข้าต้องมีมาตรการออกใบอนุญาตนำเข้าที่ไม่เลือกปฏิบัติ มีความยุติธรรม และเท่าเทียมกันสำหรับการนำเข้าจากแต่ละประเทศ
- **การเปิดเผยข้อมูล** รัฐบาลของประเทศผู้นำเข้าต้องเปิดเผยข้อมูลรายการสินค้าที่กำหนดให้ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าให้แก่รัฐบาลนานาชาติและผู้ประกอบการได้รับทราบ และในการออกข้อกำหนดในการนำเข้า รัฐบาลประเทศผู้นำเข้าจะต้องประกาศก่อนล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 21 วัน ก่อนที่ข้อกำหนดดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับ และต้องรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอของรัฐบาลต่างประเทศที่มีต่อข้อกำหนดดังกล่าว
- **การผ่อนผัน** การออกข้อกำหนดการขอใบอนุญาตนำเข้าจะต้องไม่นำมาใช้อย่างเข้มงวดมากเกินไปโดยควรพิจารณาลักษณะการปฏิบัติในการขนส่งด้วย โดยควรผ่อนผันกรณีที่มีการระบุมูลค่าการนำเข้า ปริมาณการนำเข้า หรือน้ำหนักสินค้าที่นำเข้าที่ตลาดเคลื่อนได้บ้างเล็กน้อย อาทิ กรณีการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งอาจมีน้ำหนักสูญหายระหว่างการเดินทาง รวมถึงมูลค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่นำเข้าอาจปรับเปลี่ยนไปตามระดับราคาตลาดโลก
- **ใบอนุญาตนำเข้าอัตโนมัติ (Automatic Import License)** เป็นใบอนุญาตที่ให้นำเข้าได้ทุกกรณี ซึ่งเป็นใบอนุญาตที่ไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างข้อจำกัดทางการค้าที่ออกให้กับบุคคล กิจการ หรือสถาบันใดๆ ที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับกฎระเบียบที่กำหนดโดยประเทศผู้นำเข้า โดยผู้ยื่นขอรับใบอนุญาตฯ สามารถยื่นใบอนุญาตฯ ได้ในวันเวลาทำการของหน่วยงานภาครัฐก่อนที่จะนำเข้าสินค้า และหน่วยงานภาครัฐฯ จะต้องพิจารณาออกใบอนุญาตฯ ให้ภายในระยะเวลาไม่เกิน 10 วันทำการ เช่น กรณีประเทศกัมพูชา กำหนดให้การนำเข้าสินค้าบางประเภท ได้แก่ สัตว์มีชีวิต

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

ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าอัตโนมัติ (Automatic Import License) จากกระทรวงเกษตร ประมง และป่าไม้ของราชอาณาจักรกัมพูชาและการนำเข้าเงิน ทอง และเหรียญกษาปณ์ต้องขอใบอนุญาตนำเข้าจากธนาคารแห่งชาติกัมพูชา

- **ใบอนุญาตนำเข้าแบบไม่อัตโนมัติ (Non - Automatic Import License)** เป็นใบอนุญาตที่ให้นำเข้าได้เฉพาะในบางกรณี เป็นการให้เฉพาะสินค้าบางประเภทที่นำเข้าได้ตามเงื่อนไขโดยบุคคลที่มีคุณสมบัติสอดคล้องกับกฎระเบียบที่กำหนด โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างข้อจำกัดการนำเข้าเนื่องจากมีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อย ศีลธรรมอันดี ความมั่นคง สุขภาพ สิ่งแวดล้อม การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา และความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการภายในประเทศ

จากการศึกษาข้อมูลของ WTO พบว่าประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านกำหนดให้มีสินค้าที่ต้องปฏิบัติตามพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้าแบบไม่อัตโนมัติ ได้แก่

ไทย กำหนดสินค้าที่ต้องปฏิบัติตามพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้าแบบไม่อัตโนมัติแบ่งเป็น

- **กลุ่มสินค้าที่ต้องใบอนุญาตนำเข้า (Import Licensing)** ได้แก่ (1) ยาเภสัชเคมีภัณฑ์ (2) สารเคลือบผิวเตอรอล (3) สารอัลบิวเตอรอลหรืออัลบิวตามอล (4) รถยนต์ใช้แล้ว (5) จักรยานยนต์ใช้แล้ว (6) รถยนต์บรรทุกทุกคนโดยสารที่ใช้แล้วที่บรรทุกทุกคนโดยสารได้ตั้งแต่ 30 ที่นั่งขึ้นไป (7) ปลายุ่นชนิดโปรตีนต่ำกว่าร้อยละ 60 (8) เครื่องจักรที่สามารถใช้เพื่อประโยชน์ในการละเมิดลิขสิทธิ์ (9) เหรียญโลหะ (10) เศษหรือเศษตัดของพลาสติก (11) เครื่องยนต์ดีเซลที่ใช้แล้ว (12) โบราณวัตถุ (13) หินที่ใช้เพื่อการก่อสร้าง (14) ยางรถบรรทุกหรือยางรถบรรทุกที่ใช้แล้ว (15) สารระเหยในกลุ่มโวลาทิลอัลคิลไนโตรท์ และ (16) เครื่องถ่ายเอกสารชนิดสอดสี โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบการอำนวยความสะดวกทางการค้าในการขอใบอนุญาตนำเข้า ได้แก่ กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
- **กลุ่มสินค้าเกษตรที่มีโควตานำเข้าที่ต้องมีหนังสือรับรองการนำเข้า (Agricultural Products under Tariff Rate Quota)** ได้แก่ (1) น้ำมันดิบและเครื่องต้มประเภทนมปรุงแต่ง (2) นมผงขาดมันเนย (3) มันฝรั่ง (4) หอมหัวใหญ่ (5) กระเทียม (6) มะพร้าว (7) ลำไยแห้ง (8) เมล็ดกาแฟ (9) ชา (10) พริกไทย (11) ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ (12) ข้าว (13) เมล็ดถั่วเหลือง (14) เนื้อมะพร้าวแห้ง (15) เมล็ดพันธุ์หอมหัวใหญ่ (16) น้ำมันถั่วเหลือง (17) น้ำมันปาล์มและน้ำมันเนื้อในเมล็ดปาล์ม (18) น้ำมันมะพร้าว (19) น้ำตาล (20) ผลิตภัณฑ์กาแฟ (21) กากถั่วเหลือง (22) ยาสูบ และ (23) เส้นไหม
- **กลุ่มสินค้าที่ห้ามนำเข้า (Import Prohibition)** ได้แก่ (1) เครื่องเล่นเกมที่ทำงานโดยใช้การเติมเงินหรือหยอดเหรียญ (2) สินค้าปลอม (3) สินค้าละเมิดลิขสิทธิ์ (4) ตู้เย็น ตู้ทำน้ำเย็น ตู้แช่หรือตู้แช่แข็งที่ใช้สารซีเอฟซี (5) เครื่องยนต์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ใช้แล้วของรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดไม่เกิน 50 ซีซี (6) ไม้ซุงและไม้แปรรูปประเภทไม้สัก ไม้ยาง และไม้หวงห้ามตามแนวชายแดนจังหวัดตากและจังหวัดกาญจนบุรี (7) ภาชนะเซรามิกและภาชนะโลหะเคลือบที่ใช้บรรจุอาหาร (8) ตัวถังของรถยนต์นั่งใช้แล้วและโครงรถจักรยานยนต์ที่ใช้แล้ว (9) ยางรถยนต์ที่ใช้แล้ว (10) บารากูและบารากูไฟฟ้าหรือบูรีไฟฟ้า (11) เพชรก้อนที่

นำเข้าหรือมีถิ่นกำเนิดจากสาธารณรัฐโกตดิวัวร์ (12) อาวุธ ยานยนต์เพื่อการทหาร และ
ชิ้นส่วนประกอบทุกชนิดที่นำเข้าหรือมีถิ่นกำเนิดจากประเทศอิหร่าน และ (13) อาวุธ ยาน
ยนต์เพื่อการทหาร และชิ้นส่วนประกอบทุกชนิดที่นำเข้าหรือมีถิ่นกำเนิดจากประเทศลิเบีย

สรุป.ลาว กำหนดสินค้าที่ต้องปฏิบัติตามพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้าแบบไม่อัตโนมัติแบ่งเป็น

- **กลุ่มสินค้าที่ต้องใบอนุญาตนำเข้า (Import Licensing)** ได้แก่ (1) ข้าวเปลือก ข้าวกล้อง
ปลายข้าว ข้าวที่สีทั้งหนึ่งแล้ว หรือสีทั้งหมด จะขัด หรือไม่ก็ตาม (2) ซีเมนต์ มอฮาร์
คอนกรีต (3) น้ำมันเชื้อเพลิง (4) ก๊าซหุงต้ม (5) เชื้อปะทะสำหรับจุดลูกระเบิด เชื้อปะทะ เชื้อ
ปะทะไฟฟ้า เชื้อปะทะที่ไม่ได้ใช้ไฟฟ้า ท่อแตก (6) เศษ เศษตัด และสิ่งแตกหักของพลาสติก
(7) ยางรถยนต์ที่ใช้แล้ว ไม่ว่าจะเป็เศษแตกหัก หรือเศษตัด หรือไม่ก็ตาม (8) ผลิตภัณฑ์
พิมพ์จำหน่าย (หนังสือ สิ่งพิมพ์อิเล็กทรอนิกส์ หรือสิ่งพิมพ์อื่นเพื่อจำหน่าย) (9) ทองแท่ง
(เฉพาะที่นานาชาติใช้ชำระหนี้) (10) เหล็กเส้นและเหล็กรูปภัณฑ์ต่างๆ (11) เครื่องจักรพิมพ์
เงิน กระดาษพิมพ์ หมึกสำหรับพิมพ์เงิน และเครื่องจักรลงเงินเหรียญ (12) อุปกรณ์
โทรคมนาคม เครื่องรับส่งคลื่นวิทยุที่สามารถรับคลื่นความถี่ได้ตั้งแต่ 3 KHz. ถึง 300 GHz.
และกระจายคลื่นความถี่วิทยุที่มีความแรงตั้งแต่ 50 mW ขึ้นไป เครื่องเรดาร์ เครื่องควบคุม
คลื่นวิทยุระยะไกล และเครื่องวิทยุส่งการระยะไกล (13) เครื่องจักรตัดไม้ เลื่อยโซ่ รวมทั้ง
ส่วนประกอบและอุปกรณ์ (14) รถยนต์ใช้แล้ว (15) ปืนและลูกปืนสำหรับใช้ฝึกซ้อมและ
แข่งขันกีฬา (16) เครื่องเล่นเกมส์ (17) สารประกอบระเบิดที่ใช้ในกิจการพลเรือนและ
สารประกอบระเบิด แอมโมเนียมไนเตรต (18) ไม้ซุงและไม้แปรรูปทุกชนิดที่ตัดจากป่า
ธรรมชาติ
- **กลุ่มสินค้าที่ห้ามนำเข้า (Import Prohibition)** ได้แก่ (1) ปืน ลูกปืน และอาวุธสงคราม
ทุกชนิด (นอกจากส่วนผสมที่ใช้ทำระเบิดในอุตสาหกรรม) และพาหนะเพื่อใช้ในสงคราม
(2) เมล็ดฝิ่น ดอกฝิ่น กัญชา โคเคนและส่วนประกอบ (3) เครื่องมือหาปลาที่จับปลาได้ทุก
ขนาด (4) เครื่องจักรดีเซลใช้แล้ว (5) ตู้เย็น ตู้น้ำเย็น ตู้แช่ หรือตู้แช่แข็งที่ใช้สารคลอโรฟลูออ
โรคาร์บอน (6) สินค้าใช้แล้ว ได้แก่ เครื่องตัดเย็บรองเท้า เครื่องนุ่งห่ม เครื่องอิเล็กทรอนิกส์
เครื่องใช้ไฟฟ้า อุปกรณ์ตกแต่งภายในบ้าน เครื่องใช้ทำด้วยเซรามิก โลหะเคลือบ แก้ว โลหะ
ยาง พลาสติก ยางพารา (7) ผลิตภัณฑ์การแพทย์และอุปกรณ์การแพทย์ที่ใช้แล้ว และ
(8) สารเคมีที่มีอันตรายสูง

มาเลเซีย กำหนดสินค้าที่ต้องปฏิบัติตามพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้าแบบไม่อัตโนมัติแบ่งเป็น

- **กลุ่มสินค้าที่ต้องใบอนุญาตนำเข้า (Import Licensing)** ได้แก่ (1) เหล็กรีดร้อน (2) เหล็ก
ม้วนที่มีความกว้างตั้งแต่ 600 มิลลิเมตรขึ้นไป (3) ยางรถยนต์ใช้แล้ว (4) บุหรี่ (5) สุราและ
เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ (6) สัตว์มีชีวิตและซากสัตว์ (7) แมลงศัตรูพืช (8) ปลามีชีวิตและ
ผลิตภัณฑ์ที่ทำจากปลา (9) นมและผลิตภัณฑ์นม (10) ไขมันหมูและไขมันสัตว์ (11) ไส้กรอก
เนื้อสัตว์ เครื่องใน และเลือดสัตว์ (12) พันธุ์พืช (13) น้ำมันมะพร้าว (14) น้ำมันปาล์ม (15)
ผลิตภัณฑ์จากพืชต่างๆ รวมถึงถั่ว มะม่วงหิมพานต์ ข้าวโพด ข้าว ข้าวสาลี งา มันสำปะหลัง

มอลต์ สตาร์ช (16) ผักสดและผักอบแห้ง (17) ชา (18) กาแฟ (19) น้ำมันพืช (20) สารสกัดจากสัตว์ (21) ดินและสินแร่ (22) ปุ๋ยคอก (23) เกราะกันกระสุน (24) สารกำจัดศัตรูพืชและสัตว์ (25) อาวุธปลอม (26) ขยะพิษและขยะอันตราย (27) ปะการัง (28) รังนก (29) ไข่ที่ได้จากสัตว์ปีก (30) ประทัด พลุ และสารที่ใช้ทำระเบิด (31) เครื่องถ่ายภาพเอกสารสอดสี (32) อุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้ทำเสียงไซเรน (33) อาวุธและยุทธโศปกรณ์ (34) แผงบรรจุกระสุนปืน (35) เครื่องเล่นเกม (36) วีดีโอเกมส์ (37) ขยะที่ได้จากสัตว์หรือพืช (38) สารกัมมันตรังสี (39) เคมีอันตราย (40) รังผึ้ง (41) เพชรก้อน (42) อาหารและเครื่องดื่มต่างๆ เช่น เนื้อสัตว์ อาหารทะเล ข้าว ผลไม้ ชา กาแฟ ครีมเทียม น้ำตาล ซ็อกโกแลต ซอสปรุงรสเกลือ สารแต่งสีอาหาร (43) ไม้ซุงและไม้แปรรูป (44) โซ่เลื่อยยนต์ (45) รถยนต์บรรทุกผู้โดยสารและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (46) จักรยานยนต์ (47) ชิ้นส่วนยานยนต์ใช้แล้ว เช่น เบรกใช้แล้ว แบตเตอรี่ใช้แล้ว (48) ยาและเวชภัณฑ์ (49) ผ้าบาติก (50) อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคมที่ใช้คลื่นความถี่ต่ำกว่า 3,000 GHz และ (51) สารเสพติด

- **กลุ่มสินค้านำเข้าที่อยู่ภายใต้มาตรการบริหารการนำเข้า (Import under Conditions from Import Administration)** โดยต้องมีหนังสือรับรองหรือขึ้นทะเบียนประกอบการนำเข้า ได้แก่ (1) สุกรและปศุสัตว์มีชีวิต (2) เนื้อสุกรและเนื้อปศุสัตว์ (3) นมและครีม และ (4) ไข่
- **กลุ่มสินค้าที่ห้ามนำเข้า (Import Prohibition)** ได้แก่ (1) ธนบัตรปลอม (2) วัตถุลามก (3) วัตถุและอุปกรณ์ใดๆ ที่นำมาเพื่อทำลายสันติภาพของมาเลเซีย (4) ปลาปิรันยา (5) ไข่เต่า (6) เงานะและลำไยที่นำเข้าจากอินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ (7) สุราที่มีส่วนผสมของตะกั่วหรือทองแดงมากกว่า 3.46 มิลลิกรัมต่อลิตร (8) เครื่องรับวิทยุและอุปกรณ์กระจายเสียงที่ใช้คลื่นความถี่ระหว่าง 68-87 เมกกะเฮิรตซ์ และ 108-174 เมกกะเฮิรตซ์ (9) เคมีที่ใช้ทำยาพิษ (10) ปากกาและดินสอที่มีลักษณะคล้ายหลอดฉีดยา และ (11) สายล่อฟ้าที่มีส่วนผสมของวัตถุกัมมันตรังสี

เมียนมา กำหนดสินค้าที่ต้องปฏิบัติตามพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้าแบบไม่อัตโนมัติแบ่งเป็น

- **กลุ่มสินค้าที่ต้องใบอนุญาตนำเข้า (Import Licensing)** ได้แก่ สัตว์มีชีวิต ต้นไม้ เมล็ดพันธุ์พืช อุปกรณ์สื่อสารโทรคมนาคม ปาล์มน้ำมัน ผลิตภัณฑ์นม และผลไม้บางประเภท
- **กลุ่มสินค้าที่ห้ามนำเข้า (Import Prohibition)** ได้แก่ สินค้าที่รัฐบาลห้ามนำเข้า ได้แก่ (1) เหยี่ยวและเงินตราปลอม (2) ภาพหรือสื่อลามก (3) สินค้าปลอม (4) ยาเสพติด (5) ไฟ (6) สินค้าที่มีรูปธงชาติเมียนมา (7) สินค้าที่มีภาพของพระพุทธเจ้าและเจดีย์เมียนมา

ในภาพรวม หน่วยงานเจ้าภาพของไทยในการประสานการดำเนินงานตามความตกลงพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้า ได้แก่ กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานที่มีบทบาทหลักในการดำเนินงานตามความตกลงพิธีการขอใบอนุญาตนำเข้า ได้แก่

- กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ เกี่ยวข้องในการขอใบอนุญาตนำเข้าซึ่งเป็นไปตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เช่น เกษัตริย์เคมีภัณฑ์ เครื่องยนต์ดีเซลใช้แล้ว รถยนต์ใช้แล้ว รถจักรยานยนต์ใช้แล้ว เหยี่ยวโลหะ สารกาเฟอีน ทองคำ เพชรยังไม่เจียระไน น้ำมัน

เชื้อเพลิง ไม้ซุง ไม้แปรรูป และผลิตภัณฑ์ไม้ หิน สารเคลือบผิวเตอรอล และยางรถยนต์ นม และครีม ลำไยอบแห้ง ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าว และถั่วเหลือง

- **กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์** เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตนำเข้าวัตถุดิบอันตรายที่ใช้สำหรับการเพาะปลูกพืช การนำเข้าเมล็ดพันธุ์พืชบางประเภท (เช่น กะหล่ำปลี ข้าวโพด ข้าวโพดหวาน แตงกวา ถั่วเขียว ถั่วเหลือง พริก ผักกาด ผักชี มะเขือเปราะ มะเขือเทศ มะละกอ)
- **กรมปศุสัตว์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์** เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตนำเข้าวัตถุดิบอันตรายที่ใช้สำหรับใช้ในการผลิตอาหารสัตว์
- **กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์** เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตนำเข้าวัตถุดิบอันตรายที่ใช้สำหรับใช้ในการประมงและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ
- **สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กระทรวงสาธารณสุข** เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตนำเข้าวัตถุดิบอันตราย วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ที่ใช้สำหรับใช้ในการผลิตยาและอาหาร
- **กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม** เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตนำเข้าวัตถุดิบอันตรายที่ใช้สำหรับใช้ในการผลิตทางอุตสาหกรรม สินค้าที่อยู่ในรายการควบคุมตามอนุสัญญาบาเซล (เช่น น้ำมันหล่อลื่นใช้แล้ว เศษตะกั่ว เศษแคดเมียม ของเสียจากการใช้ผลิตภัณฑ์เภสัชกรรม หลอดแก้ว บรรจุภัณฑ์ปนเปื้อนของเสียเคมีวัตถุ) เครื่องใช้ไฟฟ้าเก่า (เช่น ตู้เย็นใช้แล้ว เครื่องโทรทัศน์ใช้แล้ว เครื่องทีวีดีวีดีใช้แล้ว เครื่องปรับอากาศใช้แล้ว)
- **สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม** เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตนำเข้าสินค้าที่ต้องมีมาตรฐานบังคับตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (เช่น เหล็กเส้นกลม เหล็กข้ออ้อย หลอดไฟฟ้า สายไฟฟ้าทองแดง ยางรถยนต์ ท่อพีวีซีสำหรับใช้เป็นท่อน้ำดื่ม)
- **กรมการอุตสาหกรรมทหาร กระทรวงกลาโหม** เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตนำเข้ายุทธภัณฑ์ทหาร (ซึ่งเป็นไปตามอนุสัญญาห้ามอาวุธเคมี)
- **กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน** เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง
- **ธนาคารแห่งประเทศไทย** เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตนำเข้าทอง
- **กรมสรรพสามิต** เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตนำเข้าสุรา
- **กรมป่าไม้ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม** เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตนำเข้าไม้บางประเภท

3.1.2 ความตกลงการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออก

การกำหนดเงื่อนไขให้มีการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออก (WTO Agreement on Pre shipment Inspection - PSI) เป็นวิธีปฏิบัติที่ผู้นำเข้าเอกชนบางรายในตลาดต่างประเทศนิยมใช้ในการตรวจสอบคุณสมบัติของสินค้า เช่น ราคา ปริมาณ และคุณภาพของสินค้าที่ผลิตจากประเทศผู้ส่งออกว่ามีคุณสมบัติเป็นไปตามที่ตกลงกันไว้หรือไม่ นอกจากนี้ มาตรการ PSI ยังเป็นที่นิยมใช้ในประเทศกำลังพัฒนา/ด้อยพัฒนา เพื่อต้องการความมั่นใจว่าสินค้าที่ตนส่งออกมีปริมาณ คุณภาพ การจำแนกพิภักดิ์อัตราศุลกากรตามที่ตกลงไว้ และมีราคาที่ตรวจสอบได้ อีกทั้งประเทศกำลังพัฒนา/ด้อยพัฒนายังต้องการใช้มาตรการตรวจสอบสินค้า

ก่อนส่งออกเป็นเครื่องมือควบคุมการใช้จ่ายเงินตราต่างประเทศ การไหลออกของเงินทุนที่มีอยู่จำกัด และระดับราคาสินค้า เป็นต้น

จากข้อมูลในปี 2559 พบว่า มีสมาชิกประเทศอาเซียนที่ให้สัตยาบันความตกลงการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออกของ WTO จำนวน 6 ประเทศจาก 10 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ไทย และเวียดนาม ดังแสดงตามตารางที่ 2-6 โดยสมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันดังกล่าวข้างต้นมอบหมายให้หน่วยงานเจ้าภาพในการประสานงาน ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ (กระทรวงการค้า) หรือกระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) ขณะที่ประเทศที่เหลือ ได้แก่ บรูไน สปป.ลาว เมียนมา และสิงคโปร์ ไม่ได้กำหนดให้มีมาตรการ PSI จึงไม่ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกแต่อย่างใด

ตารางที่ 2-6 ประเทศสมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันความตกลงการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออกของ WTO

	บรูไน	กัมพูชา	อินโดนีเซีย	ลาว	มาเลเซีย	เมียนมา	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	ไทย	เวียดนาม
สมาชิกที่เข้าร่วม		✓	✓		✓		✓		✓	✓
หน่วยงานประสานงาน		กรมศุลกากร ก.คลัง	ก.การค้า		ก.การค้า		กรมศุลกากร ก.คลัง		ก.พาณิชย์	ก.การค้า
ยังไม่ได้เข้าร่วม	✗			✗		✗		✗		

ที่มา: รวบรวมจากองค์การการค้าโลก

ความตกลงการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออกขององค์การการค้าโลก(WTO Agreement on Pre shipment Inspection - PSI)ได้จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้บังคับกับกิจกรรมเกี่ยวกับการตรวจสอบสินค้าส่งออก ได้แก่ การตรวจสอบคุณภาพ ปริมาณ ราคา อัตราแลกเปลี่ยน เงื่อนไขการชำระเงิน และการกำหนดพิกัตอัตราศุลกากร ที่ดำเนินการโดยหน่วยงานรัฐหรือหน่วยงานเอกชนที่รัฐมอบหมายให้เป็นผู้ตรวจสอบสินค้า อย่างไรก็ตาม ความตกลงฯ PSI ดังกล่าวไม่บังคับให้ทุกประเทศตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออก โดยบางประเทศอาจไม่ใช้มาตรการตรวจสอบสินค้าฯ ก็ได้ ส่วนประเทศที่ต้องการใช้มาตรการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออกฯ จะต้องมีการดำเนินการต่างๆ ซึ่งสรุปสาระสำคัญดังนี้

- **การไม่เลือกปฏิบัติ** รัฐบาลที่ต้องการใช้มาตรการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออกจะต้องมั่นใจว่า กิจกรรมการตรวจสอบสินค้าจะต้องดำเนินไปอย่างไม่เลือกปฏิบัติสำหรับผู้ส่งออก อีกทั้งผู้มีหน้าที่ตรวจสอบจะต้องตรวจสอบแบบไม่เลือกปฏิบัติเพื่อเอื้อประโยชน์ต่อผู้ส่งออกรายใดรายหนึ่งเป็นพิเศษ และการตรวจสอบจะต้องสินค้าควรต้องอ้างอิงกับมาตรฐานและประเด็นที่กำหนดในสัญญาการสั่งซื้อสินค้า
- **สถานที่ตรวจสอบ** รัฐบาลต้องจัดให้มีกิจกรรมการตรวจสอบสินค้าและการออกเอกสาร Clean Report of Finding ภายในเขตพื้นที่ศุลกากร (Customs Territory) ของประเทศที่ทำการส่งออกหรือประเทศที่เป็นแหล่งผลิตสินค้า
- **การคุ้มครองข้อมูลความลับทางธุรกิจ** รัฐบาลต้องสร้างความมั่นใจว่าข้อมูลที่ได้จากการตรวจสอบสินค้าฯ จะไม่รั่วไหลไปสู่บุคคลอื่น และต้องรักษาความลับทางธุรกิจของสินค้านอกจากนี้ ในการตรวจสอบสินค้า หน่วยงานที่ได้รับมอบหมายจากรัฐให้ทำหน้าที่ตรวจสอบสินค้า

จะต้องไม่ร้องขอข้อมูลต่างๆ ดังนี้จากผู้รับการตรวจสอบ ได้แก่ ข้อมูลกระบวนการผลิตสินค้า ที่ขึ้นทะเบียนสิทธิบัตร ข้อมูลเชิงเทคนิคที่ไม่ได้เปิดเผย ต้นทุนการผลิต ระดับผลกำไร เงื่อนไขการซื้อขายระหว่างผู้ส่งออกกับผู้ผลิต

- **การตรวจพิสูจน์ราคา** สามารถทำได้เพื่อป้องกันปัญหาการระบุงราคาในใบกำกับสินค้าสูง/ต่ำเกินไป (Over and Under Invoicing) โดยรัฐจะต้องกำหนดแนวทางการตรวจพิสูจน์ราคาโดยอ้างอิงจาก (ก) การเปรียบเทียบราคาของสินค้าที่เหมือนกันหรือคล้ายกันที่ส่งออกในช่วงเวลาเดียวกัน (ข) วิธีปฏิบัติทางการค้า เช่น ต้นทุนการผลิต ราคาจำหน่ายสินค้าในประเทศนำเข้า และราคาสินค้าที่ส่งออกจากประเทศคู่แข่งที่ไปยังตลาดปลายทางเดียวกัน

ในภาพรวม หน่วยงานของไทยที่มีบทบาทหลักในการดำเนินงานตามความตกลงการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออก ได้แก่ กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ โดยกำหนดให้สินค้าส่งออกบางประเภทต้องได้รับการตรวจสอบจากหน่วยงานที่มีความน่าเชื่อถือต่อมาตรฐานการส่งออก เช่น ข้าวหอม ข้าวฟ่าง ข้าวขาว ข้าวหอมมะลิไทย ข้าวโพด ปุ๋ยนุ่น ถั่วเขียว ถั่วเขียวผิวดำ ปลาป่น ข้าวโพด และไม้สักแปรรูป

จากการศึกษาข้อมูลของ WTO พบว่าประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านกำหนดให้มีสินค้าบางประเภทต้องมีการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออก โดยในภาพรวม หน่วยงานที่มีบทบาทหลักของประเทศไทยและเพื่อนบ้าน ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) ได้แก่

ไทย กำหนดสินค้าส่งออกบางประเภทต้องมีการตรวจสอบมาตรฐานจากกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ ก่อนทำการส่งออก ได้แก่ ข้าวโพด ข้าวฟ่าง ถั่วเขียว ถั่วเขียวผิวดำ ปอฝอก แป้งมันสำปะหลัง ข้าวหอมมะลิไทย ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง ปุ๋ยนุ่น และปลาป่น

กัมพูชา โดยกรมศุลกากร กระทรวงการคลังกัมพูชา กำหนดมาตรการ PSI สำหรับสินค้านำเข้าทุกประเภทต้องมีการตรวจสอบก่อนทำการนำเข้าในกัมพูชา ยกเว้นสินค้าบางประเภทที่ไม่ต้องมีมาตรการตรวจสอบราคา ปริมาณ คุณภาพ และพิกัตอัตราศุลกากรก่อนการนำเข้า ได้แก่ (1) อัญมณีและโลหะมีค่า (2) วัตถุทางศิลปะ (3) วัตถุระเบิด (4) อาวุธสงคราม (5) สัตว์มีชีวิต (6) หนังสือพิมพ์และนิตยสาร (7) ของใช้ส่วนตัวและของใช้ในครัวเรือน (8) พัสตุภัณฑ์และสินค้าตัวอย่าง (9) ของช่วยเหลือหรือสิ่งของบริจาคจากองค์การระหว่างประเทศหรือรัฐบาลต่างประเทศ (10) ของช่วยเหลือและสิ่งของที่นำเข้ามาใช้ในงานของสถานทูต สถานกงสุล หรือองค์การสหประชาชาติ (11) สิ่งของช่วยเหลือ (12) สินค้าที่หน่วยงานของรัฐเป็นผู้นำเข้าใช้ในงานราชการ (13) เศษโลหะ (14) บุหรี่ และ (15) สินค้าที่นำเข้ามาชั่วคราวเพื่อนำมาใช้ในการผลิตเพื่อการส่งออก โดยผู้นำเข้าจะต้องติดต่อบริษัทเอกชนผู้ทำการตรวจสอบเพื่อทำการประเมินคุณลักษณะต่างๆ ของสินค้า (เอกสารประกอบการนำเข้า คำอธิบายลักษณะสินค้า จำนวนสินค้า น้ำหนักสินค้า ราคานำเข้า มูลค่าสินค้า การจำแนกพิกัตอัตราศุลกากร อกรขาเข้าที่ประมาณการว่าจะต้องชำระให้ศุลกากรกัมพูชา) ไม่น้อยกว่า 3 วัน ก่อนที่จะนำสินค้านี้เข้ามาในประเทศกัมพูชา

มาเลเซีย ไม่กำหนดสินค้าให้สินค้ายกรการใดรายการหนึ่งต้องมีการตรวจสอบมาตรฐานก่อนทำการส่งออก

เมียนมา ไม่กำหนดสินค้าให้สินค้ายกรการใดรายการหนึ่งต้องมีการตรวจสอบมาตรฐานก่อนทำการส่งออก

3.1.3 ความตกลงการประเมินราคาศุลกากร

ความตกลงการประเมินราคาศุลกากรขององค์การการค้าโลก (WTO Customs Valuation Agreement) กำหนดหลักปฏิบัติด้านการประเมินราคาศุลกากร เพื่อใช้กำหนดราคาสินค้าที่เหมาะสม เป็นธรรม เป็นกลาง ไม่บิดเบือนทางการค้า เพื่อใช้เป็นฐานในการเก็บอากรขาเข้าและอากรขาออกและภาษีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

1) ราคาซื้อขายของที่นำเข้า (Transaction Value) หมายถึง ราคาซื้อขายที่ผู้ซื้อสินค้าได้ชำระจริง หรือที่จะต้องชำระให้กับผู้ขายในต่างประเทศสำหรับของที่นำเข้า ซึ่งได้มีการปรับราคาหรือได้นำมูลค่าหรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ ไปรวมด้วย เช่น ค่าวัสดุเสริม ค่านายหน้า หรือค่าสิทธิ เป็นต้น

2) ราคาซื้อขายของที่เหมือนกัน (Transaction Value of Identical Goods) หมายถึง ราคาซื้อขายของที่มีลักษณะเหมือนกันทุกด้านกับของที่นำเข้าไม่ว่าจะเป็นทางกายภาพ คุณภาพ และชื่อเสียง และต้องผลิตขึ้นในประเทศเดียวกันกับของนำเข้าด้วย

3) ราคาซื้อขายของที่คล้ายกัน (Transaction Value of Similar Goods) หมายถึง ราคาซื้อขายของที่ไม่เหมือนกันทุกด้านกับของที่นำเข้า แต่มีลักษณะหรือใช้วัสดุที่เป็นส่วนประกอบเหมือนกัน ผลิตในประเทศเดียวกัน และทำหน้าที่อย่างเดียวกันหรือทดแทนกันได้ในการค้า ทั้งนี้โดยพิจารณาถึงคุณภาพ ชื่อเสียง และเครื่องหมายการค้าของของที่นำเข้ากับของนั้น

4) ราคาหักทอน (Deductive Value) หมายถึง ราคาที่กำหนดขึ้นโดยใช้ราคาซื้อขายต่อหน่วยของของที่นำเข้า หรือราคาซื้อขายต่อหน่วยของของที่เหมือนหรือของที่คล้ายกันที่ได้ขายไปในประเทศ โดยหักทอนค่าใช้จ่ายบางส่วนออกไป เช่น ค่านายหน้า กำไร ค่าขนส่งและค่าประกันภัยที่เกิดขึ้นในประเทศ ค่าภาษีอากรในประเทศ มูลค่าเพิ่มของสินค้าที่เกิดจากการประกอบหรือผ่านกรรมวิธีเพิ่มเติม

5) ราคาคำนวณ (Computed Value) หมายถึง ราคาที่กำหนดขึ้นจากต้นทุนการผลิตของสินค้าที่นำเข้า บวกกับกำไรและค่าใช้จ่ายทั่วไปที่รวมอยู่ตามปกติในการขายจากประเทศส่งออกมายังประเทศไทย รวมทั้งค่าภาษีบรรจ ค่าประกันภัย และค่าขนส่ง

6) ราคาย้อนกลับ (Fall Back Value) หมายถึง การกำหนดราคาโดยนำหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการกำหนดราคาตามวิธีที่ 1 ถึง 5 มาใช้โดยผ่อนปรนเพื่อกำหนดราคาอย่างสมเหตุสมผล

ในกรณีที่มีปัญหาด้านจำนวนค่าภาษีอากรที่จะต้องชำระสำหรับการนำเข้าและส่งออก ทำให้การกำหนดราคาศุลกากรต้องล่าช้าออกไป ตามหลักเกณฑ์ของ WTO เสนอให้ผู้นำเข้าและส่งออกสามารถนำสินค้าที่นำเข้าหรือส่งออกออกจากอากรขาศุลกากรได้ โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรและเจ้าของสินค้าหรือตัวแทนออกของรับอนุญาตจะตกลงกันยอมให้เอาตัวอย่างของไว้วินิจฉัยปัญหาเท่านั้น และให้ชำระอากรตามจำนวนที่ผู้นำเข้าสินค้าสำแดงไว้ในใบขนสินค้า และให้วางเงินเพิ่มเติมเป็นเงินประกันจนครบจำนวนเงินอากรสูงสุดที่พึงต้องเสียสำหรับสินค้านั้น

หลังจากผู้นำเข้ารับสินค้าไปเรียบร้อยแล้ว เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะประเมินราคาของสินค้าที่นำเข้านั้นตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด และจะส่งแบบแจ้งการประเมินให้ผู้นำเข้าทราบในภายหลังว่าจะต้องชำระค่าภาษีอากรเป็นจำนวนเท่าไรต่อไป เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้นำเข้าได้นำสินค้าไปใช้ประโยชน์ก่อนได้

ในภาพรวม หน่วยงานของไทยและของนานาประเทศที่มีบทบาทหลักในการดำเนินงานตามความตกลงการประเมินราคาศุลกากร ได้แก่ กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

จากข้อมูลในปี 2559 พบว่า มีสมาชิกประเทศอาเซียนที่ให้สัตยาบันความตกลงการประเมินราคาศุลกากรของ WTO จำนวน 8 ประเทศจาก 10 ประเทศ ได้แก่ บรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย สปป.ลาว มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และไทย ดังแสดงตารางที่ 2-7 โดยสมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันดังกล่าวข้างต้นมอบหมายให้หน่วยงานเจ้าภาพในการประสานงาน ได้แก่ กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง ขณะที่ประเทศที่เหลือ ได้แก่ เมียนมา และเวียดนาม ยังไม่ได้ให้สัตยาบันการปฏิบัติตามความตกลงฯ แก่ WTO

ตารางที่ 2-7 ประเทศสมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันความตกลงการประเมินราคาศุลกากรของ WTO

	บรูไน	กัมพูชา	อินโดนีเซีย	ลาว	มาเลเซีย	เมียนมา	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	ไทย	เวียดนาม
สมาชิกที่เข้าร่วม	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	
หน่วยงานประสานงาน	ศุลกากร	ศุลกากร	ศุลกากร	ศุลกากร	ศุลกากร		ศุลกากร	ศุลกากร	ศุลกากร	
ยังไม่ได้เข้าร่วม						×				×

ที่มา: รวบรวมจากองค์การการค้าโลก

3.1.4 ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้า

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

จากข้อมูลในปี 2559 พบว่า มีสมาชิกประเทศอาเซียนที่ให้สัตยาบันความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ WTO พบว่า มีสมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันความตกลงฯ จำนวน 8 ประเทศจาก 10 ประเทศ ได้แก่ บรูไน อินโดนีเซีย สปป.ลาว มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม ดังแสดงตามตารางที่ 2-8 โดยสมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันดังกล่าวข้างต้นมอบหมายให้หน่วยงานเจ้าภาพในการประสานงาน ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ (กระทรวงการค้า) ขณะที่ประเทศที่เหลือ ได้แก่ กัมพูชา และเมียนมา ยังไม่ได้ให้สัตยาบันความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ตารางที่ 2-8 ประเทศสมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ WTO

	บรูไน	กัมพูชา	อินโดนีเซีย	ลาว	มาเลเซีย	เมียนมา	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	ไทย	เวียดนาม
สมาชิกที่เข้าร่วม	✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓
หน่วยงานประสานงาน	กระทรวงการค้า		กระทรวงการค้า	กระทรวงพาณิชย์	กระทรวงการค้า		กระทรวงการค้า	กระทรวงการค้า	ก.พาณิชย์	กระทรวงการค้า
ยังไม่ได้เข้าร่วม		×				×				

ที่มา: รวบรวมจากองค์การการค้าโลก

ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้า มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความคล่องตัวในการเคลื่อนย้ายสินค้า การตรวจปล่อยสินค้า และการดำเนินพิธีการศุลกากรเพื่อการนำเข้า ส่งออก และการผ่านแดนให้มีความคล่องตัว เพื่อให้เสริมต่อการเปิดตลาดการค้าสินค้าภายใต้ความตกลง GATT ที่ประเทศสมาชิก WTO มีการลด/ยกเลิกภาษีอากรระหว่างกันมานับตั้งแต่ปี ค.ศ.1994 (พ.ศ.2537) โดยความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้า มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

- **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 โดยไม่ควรมีการเรียกเก็บค่าบริการในการตอบข้อซักถาม
- **การจัดให้มีกระบวนการอุทธรณ์ร้องทุกข์** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศจะต้องเปิดโอกาสให้บุคคลใดๆ สอบถาม และตั้งข้ออุทธรณ์ร้องทุกข์เพื่อให้มีการทบทวนพิธีการศุลกากร กฎระเบียบ และวิธีปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า
- **การส่งเอกสารล่วงหน้าเพื่อประโยชน์ในการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า (Pre Arrival Process)** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศต้องจัดให้มีระบบการรับเอกสารล่วงหน้าสำหรับการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า เช่น บัญชีสินค้า เอกสารการนำเข้าสินค้า ก่อนที่สินค้านั้นจะมาถึงด่านนำเข้า เพื่อช่วยให้การตรวจปล่อยสินค้านำเข้าไปได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น อีกทั้งพิจารณาจัดให้มีช่องทางการรับเอกสารนำเข้างดงกล่าวฯ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์
- **การชำระอากร ภาษี ค่าธรรมเนียมศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Payment)** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศจะต้องจัดให้มีระบบการรับชำระอากร ภาษี ค่าธรรมเนียมศุลกากรสำหรับการนำเข้าสินค้าและการส่งออกสินค้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้รับบริการ
- **การจัดการความเสี่ยง (Risk Management)** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศควรนำระบบการจัดการความเสี่ยงมาใช้ในการควบคุมทางศุลกากร โดยแต่ละประเทศสามารถออกแบบและประยุกต์วิธีการจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสมได้ด้วยตนเอง โดยให้ความสำคัญกับการควบคุมอย่างเข้มข้นสำหรับสินค้าที่มีความเสี่ยงสูง การเร่งตรวจปล่อยสินค้าที่มีความเสี่ยงต่ำ และการสุ่มตรวจสินค้าด้วยหลักเกณฑ์ที่เหมาะสม ซึ่งหลักเกณฑ์ที่สามารถนำมาประกอบการพิจารณาสุ่มตรวจสินค้าอาจรวมถึงความถูกต้องของการระบุพิกัดอัตราศุลกากรด้วยระบบฮาร์โมนิซ์ ลักษณะธรรมชาติของสินค้า ประเทศต้นทาง ประเทศที่สินค้านั้นมีการถ่ายลำ/ผ่านแดน มูลค่าสินค้า และรูปแบบการขนส่งสินค้า
- **การตรวจสอบภายหลังการได้ผ่านพิธีการศุลกากรไปแล้ว (Post Clearance Audit)** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศควรใช้การตรวจสอบภายหลังการที่สินค้านั้นได้ผ่านพิธีการศุลกากรไป

แล้ว เพื่อสร้างให้มั่นใจว่าการนำเข้าสินค้าเข้ามาในประเทศเป็นไปตามกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศ โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรของประเทศสมาชิกจะดำเนินการสุ่มคัดเลือกบุคคลหรือสินค้าที่ได้ผ่านพิธีการศุลกากรไปแล้วตามหลักการจัดการความเสี่ยง (ตามหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมที่กำหนดโดยแต่ละประเทศ) และดำเนินการตรวจสอบอย่างโปร่งใสและเป็นไปอย่างรวดเร็ว โดยบุคคล/สินค้าที่ได้รับการตรวจสอบจะมีสิทธิที่จะรับทราบผลการตรวจสอบได้

- **มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุมัติ (Trade Facilitation Measures for Authorized Operators)** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศจะต้องจัดให้มีมาตรการเพิ่มเติมเป็นพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับพิธีการนำเข้า การส่งออก การถ่ายลำ/ผ่านแดนแก่ผู้ประกอบการที่มีคุณสมบัติเป็นไปตามที่รัฐกำหนด (ใช้ชื่อว่าผู้ประกอบการที่ได้รับอนุมัติ Authorized Operators) โดยการกำหนดคุณสมบัติของผู้ประกอบการที่เป็น Authorized Operators จะต้องมีการเผยแพร่ให้เป็นที่รับทราบและควรประกอบด้วยคุณสมบัติต่างๆ เช่น มีประวัติที่ดีในการปฏิบัติตามกฎระเบียบศุลกากรและกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง มีระบบการควบคุมภายในที่ดี มีความมั่นคงทางการเงิน และมีการรักษาความปลอดภัยของการขนส่งและโซ่อุปทาน (Supply Chain Security) ทั้งนี้การกำหนดคุณสมบัติจะต้องไม่มีการกีดกันหรือการเลือกปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบการขนาดใหญ่กับผู้ประกอบการขนาดกลางและย่อม และต้องไม่ออกข้อกำหนดคุณสมบัติที่เอื้อต่อผู้ประกอบการรายใดรายหนึ่งเป็นการเฉพาะ นอกจากนี้ มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้า² ที่เอื้อประโยชน์แก่ Authorized Operators² จะต้องประกอบด้วยมาตรการต่างๆ ที่ไม่น้อยกว่า 3 มาตรการ³ ดังต่อไปนี้ (1) การลดหย่อนจำนวนเอกสารหรือข้อมูล ที่ต้องยื่นเพื่อผ่านพิธีการศุลกากร (2) การลดหย่อนอัตราการตรวจสอบสินค้า (3) การเร่งรัดเวลาในการตรวจปล่อยสินค้า (4) การยืดระยะเวลาการชำระอากร ภาษี ค่าธรรมเนียมต่างๆ (5) การลดจำนวนเงินวางค้ำประกันการออกสินค้า (6) การใช้แบบฟอร์มใบขนสินค้าเพียงใบเดียวสำหรับการนำเข้าหรือส่งออก (single customs declaration) และ (7) การอำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้า ณ สถานประกอบการหรือโรงงานของ Authorized Operator

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

³ กรณียกของไทย กรมศุลกากรได้อนุญาตตามบทบัญญัติของความตกลงการค้าของ WTO โดยกรมศุลกากรให้สิทธิพิเศษแก่ AEC ในด้านพิธีการศุลกากร ได้แก่ (ก) กรณีการนำเข้าสินค้าเข้า AEO จะได้รับ (1) ยกเว้นการตรวจ (2) ได้รับการบริการในช่องทางพิเศษ (3) ได้รับสิทธิเข้าร่วมหารือเพื่อหาข้อยุติ (4) ให้ชั่งตวงวัดและตรวจปล่อยไปก่อน (5) ไม่ต้องวางประกันด้านปริมาณสำหรับสินค้าที่ออก (ข) กรณีการส่งออกสินค้า AEO จะได้รับ (1) ยกเว้นการตรวจ (2) ได้รับการบริการในช่องทางพิเศษ (3) ยกเว้นการชักตัวอย่างสินค้าที่ส่งออก (4) ได้รับการอำนวยความสะดวกจากความตกลงยอมรับร่วม (ค) สินค้าที่นำเข้ามาแล้วส่งออกกลับออกไป (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

- **สินค้าที่ต้องจัดส่งอย่างเร่งด่วน (Expedited Shipments)** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศต้องกำหนดพิธีการตรวจปล่อยสินค้าที่ต้องจัดส่งอย่างเร่งด่วน (Expedited Shipments) โดยเฉพาะการตรวจปล่อยสินค้าอย่างเร่งด่วน ณ ท่าอากาศยานขนส่งสินค้า (Air Cargo Facilities) สำหรับบุคคลที่ร้องขอการอำนวยความสะดวกในการจัดส่งสินค้าเร่งด่วนโดยใช้การควบคุมทางศุลกากรที่เหมาะสม ทั้งนี้ บุคคลที่ร้องขอให้มีการตรวจปล่อยสินค้าควรมีคุณสมบัติ ดังนี้ (1) ต้องยื่นเอกสารและข้อมูลที่จำเป็นต่อการพิจารณาตรวจปล่อยสินค้าเป็นการล่วงหน้า (2) มีโครงสร้างพื้นฐานที่ใช้ติดต่อกับศุลกากรและสามารถชำระเงินค่าภาษีอากรและค่าธรรมเนียมต่างๆ ทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ (3) มีขีดความสามารถในการควบคุมการขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้าในระดับสูงโดยใช้เทคโนโลยีการตรวจติดตามสินค้า เทคโนโลยีโลจิสติกส์ และการควบคุมความปลอดภัยที่ดี (4) มีการให้บริการจัดส่งถึงจุดหมายทางที่ลูกค้ากำหนด (5) มีความรับผิดชอบในการชำระค่าภาษี อากร ค่าธรรมเนียม ที่ศุลกากรเรียกเก็บขณะตรวจปล่อยหรืออาจเรียกเก็บภายหลังจากการตรวจปล่อยไปแล้วได้ (6) มีประวัติที่ดีในการปฏิบัติตามกฎระเบียบศุลกากรและกฎระเบียบอื่นที่เกี่ยวข้อง
- **สินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods)** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศจะต้องจัดให้มีการตรวจปล่อยสินค้าเน่าเสียง่ายให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่สั้นที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ ตลอดจนจัดให้มีพื้นที่ที่เหมาะสมในการเก็บรักษาสินค้า (Storage of Perishable Goods) เพื่อป้องกันมิให้สินค้านี้เกิดความเสียหาย นอกจากนี้ ในกรณีที่จำเป็น แต่ละประเทศอาจจัดให้มีเจ้าหน้าที่ศุลกากรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องให้บริการตรวจปล่อยสินค้านอกเวลาทำการปกติเพื่ออำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้าดังกล่าว
- **พิธีการเกี่ยวกับการนำเข้า การส่งออก การถ่ายลำ/การผ่านแดน** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศทบทวนพิธีการนำเข้า การส่งออก การถ่ายลำ/การผ่านแดนเพื่อหาทางลดเอกสารและขั้นตอนพิธีการฯ ดังกล่าวข้างต้น โดยพิจารณาถึงพัฒนาการของวิธีปฏิบัติทางการค้า ความก้าวหน้าเทคโนโลยีสารสนเทศ สิ่งแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนไป และวิธีปฏิบัติที่ดีของนานาประเทศ โดยการปรับลดเอกสารและขั้นตอนมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อลดระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าทั่วไปและสินค้าเน่าเสียง่าย ลดเวลาและต้นทุนของผู้ประกอบการ ลดข้อจำกัดทางการค้าที่มีไขว่คว้า นอกจากนี้ ยังสนับสนุนให้เจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก การถ่ายลำ/ผ่านแดน ยอมรับเอกสารสำเนา และเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (โดยในการผ่านพิธีการศุลกากรไม่ต้องนำเอกสารฉบับจริงมาแสดง)
- **การจัดตั้งจุดบริการเบ็ดเสร็จ (Single Window)** ประเทศสมาชิก WTO แต่ละประเทศจะต้องพยายามจัดตั้งจุดบริการเบ็ดเสร็จเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้นำเข้าและส่งออกในการยื่นเอกสารและข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวกับการส่งออก นำเข้า ถ่ายลำ/ผ่านแดน ณ จุดบริการเพียงจุดเดียว (Single Entry Point) ที่ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้า
- **การตรวจสอบสินค้าก่อนนำเข้าและส่งออก (Pre shipment Inspection)** ประเทศสมาชิก WTO จะต้องไม่บังคับใช้ข้อกำหนดการตรวจสอบสินค้าก่อนทำการนำเข้าและส่งออก เพื่อทำการเรียกเก็บภาษีและประเมินราคาศุลกากร

- เสรีภาพในการผ่านแดน (Freedom of Transit) กฎระเบียบหรือขั้นตอนที่ใช้บังคับสำหรับสินค้าผ่านแดนควรใช้เฉพาะสำหรับการบ่งชี้สินค้าและการปฏิบัติตามข้อกำหนดการขนส่ง ทั้งนี้ รัฐบาลแต่ละประเทศจะต้องดำเนินการดังนี้ (ก) ไม่เรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายสำหรับสินค้าผ่านแดน ยกเว้นค่าธรรมเนียมที่เกิดจากการเคลื่อนย้ายสินค้าและค่าบริการอันเป็นผลจากการมีสินค้าผ่านแดน (ข) ให้การปฏิบัติแก่สินค้าผ่านแดนของประเทศอื่นๆ ไม่ต้อยไปกว่าการปฏิบัติที่ประเทศนั้นให้การปฏิบัติต่อสินค้าตนในการผ่านแดน (ค) ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเฉพาะกิจเพื่อใช้รองรับสินค้าผ่านแดน เช่น ช่องทางเดินรถพิเศษ พื้นที่หน้าท่าเรือที่ถูกกันแยกพิเศษสำหรับสินค้าผ่านแดน (ง) ไม่ออกข้อกำหนดการตรวจสอบสินค้าผ่านแดนในจุดอื่นๆ ที่อยู่กลางทางภายในประเทศ ยกเว้นด่านศุลกากรที่นำเข้าสินค้า และด่านศุลกากรที่ส่งออกสินค้า (จ) ไม่ใช่ข้อกำหนดทางเทคนิคที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าในการกีดกันสินค้าผ่านแดน (ฉ) อนุญาตให้ส่งเอกสารและข้อมูลล่วงหน้าสำหรับใช้ประโยชน์ในการทำพิธีการขนส่งผ่านแดนได้ (ช) รัฐสามารถเก็บเงินวางค้ำประกันเพื่อการันตีจากผู้ประกอบการได้เพื่อป้องกันการลักลอบศุลกากร และต้องนำเงินค้ำประกันดังกล่าวจ่ายคืนผู้ประกอบการโดยเร็ว (ฌ) รัฐอาจมอบหมายให้มีเจ้าหน้าที่ศุลกากร (Customs Escort) ติดตามไปกับยานพาหนะที่ใช้ขนถ่ายสินค้าผ่านแดนได้ในเส้นทางที่มีความเสี่ยงการลักลอบศุลกากรสูงหรือเป็นการมอบหมายที่กำหนดไว้ตามกฎหมายศุลกากรภายในประเทศ

การอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นภารกิจที่มีความท้าทายอย่างมากของนานาประเทศ รวมถึงประเทศสมาชิกอาเซียน แม้ว่าประเทศสมาชิกอาเซียนส่วนใหญ่ ได้แก่ บรูไน อินโดนีเซีย สปป.ลาว มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม ได้เข้าเป็นภาคีความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้า (TFA) แล้วก็ตาม แต่ก็ยังมีสาระสำคัญบางประเด็นที่ยังไม่ได้ให้สัตยาบันว่าจะรับไปปรับกฎระเบียบภายในประเทศให้สอดคล้องกับ TFA (ยกเว้นสิงคโปร์เพียงประเทศเดียวที่ยอมรับเงื่อนไขทุกประเด็นของ TFA) โดยประเทศที่ยอมรับเงื่อนไขของ TFA น้อยที่สุด ได้แก่ อินโดนีเซีย รองลงมา ได้แก่ สปป.ลาว และเวียดนาม ขณะที่กัมพูชาไม่ได้เข้าเป็นภาคีความตกลง TFA ส่งผลให้การสร้างความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเต็มไปด้วยความลำบากเนื่องจากระบบและกฎระเบียบแตกต่างกัน ขณะที่หากเปรียบเทียบประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียแล้ว พบว่า ประเทศมาเลเซียมีความพร้อมด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามากกว่าไทย โดยเฉพาะประเด็นที่ไทยมีความไม่พร้อมมากที่สุด ได้แก่ การดำเนินพิธีการศุลกากรเกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออก ถ้ายลำและการผ่านแดน และการให้เสรีภาพในการผ่านแดน (Goods in Transit) ส่งผลต่อการลดบทบาทการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของไทย เนื่องจากประสบปัญหาอุปสรรคในการนำสินค้าจากต่างประเทศเข้ามาผ่านแดนประเทศไทย โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าเกษตร อาหาร และสินค้าอุตสาหกรรมที่เป็นกลุ่มสินค้าต้องกักตุน (Restricted Goods)

ตารางที่ 2-9 สรุปประเด็นที่อาเซียนแต่ละประเทศให้สัตยาบันความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและรับนำไปปรับปรุงกฎระเบียบภายในประเทศ

ประเด็นที่ให้สัตยาบันและนำไปปรับปรุงกฎระเบียบภายในประเทศ	บรูไน	อินโดฯ	ลาว	มาเลเซีย	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	ไทย	เวียดนาม
การสร้างความปลอดภัยของข้อมูล			✓	✓	✓	✓	✓	
จุดตอบข้อซักถาม	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
การจัดให้มีกระบวนการอุทธรณ์ร้องทุกข์			✓	✓	✓	✓		✓

ประเด็นที่ให้สัตยาบันและนำไปปรับปรุง กฎระเบียบภายในประเทศ	บรูไน	อินโดนีเซีย	ลาว	มาเลเซีย	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	ไทย	เวียดนาม
การส่งเอกสารล่วงหน้าเพื่อประโยชน์ในการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า	✓	✓		✓		✓		
การชำระอากร ภาษี ค่าธรรมเนียมศุลกากรด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์	✓		✓	✓	✓	✓		✓
การจัดการความเสี่ยง	✓			✓	✓	✓	✓	
การตรวจสอบภายหลังจากได้ผ่านพิธีการศุลกากรไปแล้ว	✓			✓		✓	✓	
มาตรการอำนวยความสะดวกสำหรับ AEO		✓		✓	✓	✓	✓	
สินค้าที่ต้องจัดส่งอย่างเร่งด่วน	✓				✓	✓	✓	✓
สินค้าเน่าเสียง่าย	✓			✓	✓	✓	✓	
พิธีการเกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออก ถ่ายลำ/ผ่านแดน	✓			✓		✓		✓
การจัดตั้งจุดบริการเบ็ดเสร็จ				✓		✓	✓	
การตรวจสอบสินค้าก่อนนำเข้าและส่งออก	✓		✓		✓	✓		
เสรีภาพในการผ่านแดน	✓			✓		✓		

ที่มา: รวบรวมจากองค์การการค้าโลก

ในภาพรวม หน่วยงานของไทยที่มีบทบาทหลักในการดำเนินงานตามความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้า⁴ ได้แก่

- **กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง** มีภารกิจหลักในการรับผิดชอบด้าน (1) การเผยแพร่ข้อมูลพิธีการศุลกากรและเอกสารต่างๆ ที่ต้องใช้ (2) เป็นจุดตอบข้อซักถามเรื่องพิธีการศุลกากรและอัตราค่าภาษีที่เรียกเก็บ (3) รับเอกสารล่วงหน้าสำหรับการตรวจปล่อยสินค้า (4) จัดให้มีระบบรับชำระอากร ภาษี ค่าธรรมเนียม (5) ดำเนินการตามระบบจัดการความเสี่ยง (6) ดำเนินการตรวจสอบภายหลังได้ผ่านพิธีการศุลกากรไปใช้ (7) อำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุมัติ AEO (8) กำหนดพิธีการตรวจปล่อยสินค้าที่ต้องจัดส่งอย่างเร่งด่วน (9) ลดเอกสารและพิธีการตรวจปล่อย (9) การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ Single Window เพื่อยื่นเอกสารข้อมูลที่ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้า (10) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับสินค้าผ่านแดน และ (11) กรมศุลกากร โดยสำนักมาตรฐานพิธีการศุลกากรและราคาศุลกากร เป็นผู้ประสานงานหลักในคณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Trade Facilitation Committee) โดยทำงานร่วมกับกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ และคณะผู้แทนถาวรไทยประจำองค์การการค้าโลก กระทรวงพาณิชย์
- **กระทรวงคมนาคม** มีภารกิจหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับสินค้าผ่านแดน เช่น ช่องทางเดินรถพิเศษ พื้นที่หน้าท่าเรือ

⁴ มีสมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าแล้ว ได้แก่ บรูไน อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย เวียดนาม โดยประเทศสมาชิกฯ ข้างต้นที่กำหนดให้ (1) กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานเจ้าภาพในการประสานงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ เวียดนาม และไทย (2) กระทรวงการค้า เป็นหน่วยงานเจ้าภาพในการประสานงานการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ บรูไน มาเลเซีย ลาว ฟิลิปปินส์ ขณะที่ประเทศอาเซียนที่ยังไม่ได้ให้สัตยาบัน ได้แก่ กัมพูชา เมียนมา

- **กรมวิชาการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์** มีภารกิจหลักรับผิดชอบในการตรวจปล่อยสินค้าเน่าเสียง่าย และลดเอกสารและพิธีการตรวจปล่อย
- **กรมศุลกากร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์** มีภารกิจหลักรับผิดชอบในการตรวจปล่อยสินค้าเน่าเสียง่าย และลดเอกสารและพิธีการตรวจปล่อย
- **กรมประมง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์** มีภารกิจหลักรับผิดชอบในการตรวจปล่อยสินค้าเน่าเสียง่าย และลดเอกสารและพิธีการตรวจปล่อย
- **สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กระทรวงสาธารณสุข** มีภารกิจหลักรับผิดชอบในการตรวจปล่อยสินค้าเน่าเสียง่ายที่เป็นอาหารและยา และลดเอกสารและพิธีการตรวจปล่อย
- **กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์** มีภารกิจหลักในการทบทวนพิธีการอนุญาตการผ่านแดนและการนำเข้าและส่งออกสินค้าควบคุมและสินค้ามาตรฐาน เพื่อหาทางลดเอกสารและขั้นตอนพิธีการ
- **กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์** มีภารกิจหลักในการประสานงานกับกรมศุลกากรเพื่อตอบข้อซักถามที่อาจมีขึ้นในเวทีการค้าโลก

3.1.5 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน

องค์การศุลกากรโลก (WCO) ได้มีการจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (International Convention on the Simplification and Harmonization of Customs Procedures) หรือที่รู้จักในชื่อ “อนุสัญญาเกียวโต ฉบับแก้ไข” (Revised Kyoto Convention – RKC) โดยประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเกียวโตฯ เมื่อเดือนมิถุนายน 2558⁵ โดยกรมศุลกากรของทุกประเทศ เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินงานและประสานงาน

อนุสัญญา กำหนดสาระสำคัญทั่วไปประกอบด้วย (1) การผูกพันจะปรับปรุงพิธีการศุลกากรให้มีมาตรฐานและเรียบง่าย (2) การปรับปรุงและพัฒนาเทคนิคการควบคุมทางศุลกากรอย่างต่อเนื่อง (3) การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและระบบอัตโนมัติในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร (4) การทำงานเป็นหุ้นส่วนระหว่างเจ้าหน้าที่ศุลกากรกับหน่วยงานด้านการค้าและพาณิชย์ (5) การเทคนิคการจัดการความเสี่ยงและการประเมินความเสี่ยงมาใช้ในการตรวจสอบศุลกากร (6) การอนุญาตให้มีการขนส่งผ่านแดนไปยังประเทศที่ไม่มีดินแดนติดทะเล (7) การให้คำวินิจฉัยล่วงหน้าทางศุลกากร (8) การนำระบบการโอนเงินทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการชำระภาษีอากรศุลกากร (9) การเผยแพร่ข้อมูลกฎระเบียบศุลกากร (10) การเปิดให้มีระบบรับคำร้องที่เกี่ยวกับการศุลกากร (11) การจัดให้มีเวทีปรึกษาหารือระหว่างศุลกากรกับหน่วยงานด้านการค้าและพาณิชย์

อนุสัญญาเกียวโตฯ เป็นแนวทางปรับปรุงพิธีการศุลกากรที่องค์การศุลกากรโลกออกแบบมาเพื่อให้ประเทศสมาชิกใช้เป็นมาตรฐานสากล เรียบง่าย โปร่งใส และสอดคล้องกันระหว่างประเทศที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฯ ตลอดจนมีการส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรมากขึ้น นอกจากนี้

⁵ ประเทศสมาชิกอาเซียนที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเกียวโตฯ ได้แก่ กัมพูชา อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม และไทย โดยมีกรมศุลกากรของแต่ละประเทศเป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติตามอนุสัญญาฯ ขณะที่สมาชิกอาเซียนที่ยังไม่ได้เป็นภาคี ได้แก่ บรูไน ลาว เมียนมา และสิงคโปร์

การเข้าเป็นภาคีและนำแนวปฏิบัติตามอนุสัญญาเกี่ยวโตฯ มาปรับปรุงพิธีการศุลกากรถือเป็นการยกระดับมาตรฐานการให้บริการทางศุลกากรและอำนวยความสะดวกทางการค้าให้ผู้ประกอบการ รวมถึงคู่ค้าของไทย ให้เท่าเทียมกับมาตรฐานสากลมากขึ้น อีกทั้งมีการใช้หลักการจัดการความเสี่ยงในการตรวจสอบสินค้า และมีการสร้างพันธมิตรทางการค้า

ทั้งนี้กรมศุลกากรได้ดำเนินการแก้ไขกฎระเบียบเพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญาฯ อาทิ การให้คำวินิจฉัยล่วงหน้าของศุลกากร (Advance Ruling) มีผลผูกพันทางกฎหมายใน 3 ด้าน ได้แก่ พิษัตราศุลกากร ราคาศุลกากร และถิ่นกำเนิดของสินค้าก่อนการนำเข้า เพื่อสร้างความเป็นธรรม เพิ่มขีดความสามารถในการทำธุรกิจของผู้ประกอบการ และจัดซื้อโต้แย้งระหว่างผู้นำเข้าและเจ้าหน้าที่กรมศุลกากร

นอกจากนี้ยังมีประเด็นอื่นๆ อีก อาทิ การเพิ่มบทนิยามคำว่า “การผ่านแดน” และ “การถ่ายลำ” ไว้ อย่างชัดเจน ตลอดจนมีการกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการให้นำข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการศุลกากรมีผล โดยชอบด้วยกฎหมายเช่นเดียวกับการดำเนินการทางศุลกากรโดยเอกสาร เป็นต้น ซึ่งเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการนำเข้า ส่งออก ผู้ประกอบการโลจิสติกส์

ในภาพรวม **หน่วยงานที่มีบทบาทหลักในการดำเนินงานตามอนุสัญญาฯ** ได้แก่ กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

3.1.6 อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization - ICAO) ได้จัดทำอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation หรืออนุสัญญาชิคาโก (Chicago Convention 1944) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความปลอดภัยและการพัฒนาอย่างเป็นระเบียบของการบินพลเรือนระหว่างประเทศของโลก โดยมุ่งเน้นการจัดระเบียบความปลอดภัยทางการบิน ความมั่นคง ประสิทธิภาพ ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศ และการคุ้มครองและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบจากการบินพลเรือน

ภายใต้ภาคผนวก 9 (Annex 9) ว่าด้วยการอำนวยความสะดวก (Facilitation) กำหนดให้มีการบูรณาการการทำงานผ่านการสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการเคลื่อนย้ายคนและสินค้าระหว่างประเทศ เช่น หน่วยงานด้านการขนส่ง หน่วยงานด้านการควบคุมโรคติดต่อของคน สัตว์ และพืช หน่วยงานตรวจคนเข้าเมืองและแรงงาน หน่วยงานตรวจสอบและบันทึกประวัติของคนเข้าเมือง หน่วยงานศุลกากร และหน่วยงานด้านการตรวจสอบและตรวจปล่อยสินค้าและสัมภาระของผู้โดยสารและลูกเรือ หน่วยงานด้านการตรวจสอบและตรวจปล่อยอากาศยาน ตลอดจนขอให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยความสะดวกด้านการบินพลเรือน (National Civil Aviation Facilitation Committee - NFC) เพื่อส่งเสริมการดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกด้านการบินพลเรือนและทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดระเบียบการเดินทางของคน การเดินทางของสินค้า และการควบคุมอากาศยานที่ผ่านเข้าออกท่าอากาศยาน

หน่วยงานที่เป็นเจ้าภาพกลางด้านการอำนวยความสะดวกด้านการบินพลเรือนของแต่ละประเทศมักมอบหมายให้ **กระทรวงคมนาคม** เป็นเจ้าภาพ โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วม ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือน สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงแรงงาน กระทรวงการต่างประเทศ หน่วยงานผู้ให้บริการท่าอากาศยาน และหน่วยงานผู้ให้บริการสายการบิน

3.1.7 อนุสัญญาการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งทางทะเล

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization - IMO) ได้มีการจัดทำอนุสัญญาการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งทางทะเล (Facilitation of International Maritime Traffic Convention - FAL) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งทางทะเลและพัฒนามาตรการที่เหมาะสมในการในการเพิ่มความรวดเร็วฉับไวในการให้บริการขนส่งทางทะเล และป้องกันการใช้มาตรการที่ไม่จำเป็นที่ทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินเรือ การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางเรือ

การที่องค์การ IMO มีความจำเป็นต้องออกอนุสัญญา FAL นั้น เนื่องจากการขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ และเมื่อเรือเข้าเทียบท่าหรือออกจากท่าในประเทศต่างๆ จะต้องใช้เอกสารและพิธีการที่แตกต่างในแต่ละประเทศ ประกอบกับมีเอกสารที่เกี่ยวข้องจำนวนมากที่ต้องยื่นให้กับหน่วยงานต่างๆ ที่มีความรับผิดชอบในที่แตกต่างกันประกอบด้วยกระทรวงเกษตร กระทรวงการค้า กระทรวงคมนาคม กรมศุลกากร กระทรวงกลาโหม สำนักงานตำรวจ กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ดังแสดงในตารางที่ 2-10

ตารางที่ 2-10 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับพิธีการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางทะเลที่ต้องมีการยื่นเอกสารที่เกี่ยวข้อง

หน่วยงาน	ความเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติพิธีการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางทะเล และการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง
กระทรวงเกษตร และกระทรวงการค้า	อนุญาตให้นำเข้าและส่งออกผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร อาหาร ผลิตภัณฑ์จากสัตว์
กระทรวงคมนาคม	อนุญาตให้นำเรือเข้าและออกจากร้านน้ำ เขตท่าเรือ จัดระเบียบการเดินเรือ และจัดการจราจรทางน้ำ อนุญาตให้เรือเข้าเทียบท่า
กรมศุลกากร	ควบคุมการนำเข้าและส่งออกสินค้า การผ่านแดน การถ่ายลำของสินค้า การกำหนดประเภทสินค้าต้องกำกับและสินค้าห้ามนำเข้าและส่งออก
กระทรวงกลาโหม	กำกับควบคุมการรุกรานน้ำของเรือต่างประเทศที่ไม่ได้อยู่ภายใต้กฎระเบียบ
สำนักงานตำรวจ	ตรวจสอบการกระทำผิดกฎหมาย จับกุม และดำเนินคดีความที่เกิดขึ้นจากการเดินเรือในน่านน้ำประเทศ
กระทรวงสาธารณสุข	ควบคุมโรคระบาดและโรคติดต่อที่มาจากคนประจำเรือหรือผู้โดยสารบนเรือ
สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง	กำกับควบคุมการเข้าเมืองของคนประจำเรือหรือผู้โดยสารบนเรือ
กระทรวงคมนาคม	ตรวจสอบหนังสือรับรองความปลอดภัยในการเดินเรือ อุปกรณ์ประจำเรือ ทะเบียนเรือ อุปกรณ์ขนส่งสินค้า
กระทรวงทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม	ตรวจสอบและติดตามการทิ้งขยะและการปล่อยมลพิษมิให้เกิดที่กำหนด
กระทรวงมหาดไทย	ตรวจสอบความเป็นระเบียบเรียบร้อยบริเวณท่าเรือ และสถานที่ขนถ่ายสินค้า

ที่มา: รวบรวมจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

โดยหน่วยงานที่มีความสำคัญมากที่สุดในการปฏิบัติพิธีการข้ามแดนและผ่านแดน ได้แก่ กรมศุลกากร (Customs) สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง (Immigration) กระทรวงคมนาคม และกระทรวงเกษตร ที่กำกับการนำเข้าและการส่งออกสินค้าเกษตรบางรายการ

อนุสัญญา FAL ประกอบด้วยข้อกำหนดกฎระเบียบเพื่อให้พิธีการขนส่งทางทะเลมีความเรียบง่ายขึ้น ตลอดจนออกข้อกำหนดและพิธีการนำเข้าเทียบท่าและการนำเรือออกจากท่า โดยกำหนดให้เอกสารที่ใช้ในการสำแดงต่อหน่วยงานภาครัฐเมื่อเข้าเทียบท่า ณ ท่าเรือในประเทศภาคีจะประกอบด้วย (1) IMO

General Declaration (2) Cargo Declaration (3) Ship's Stores Declaration (4) Crew's Effects Declaration (5) Crew List (6) Passenger List (7) Dangerous Goods Manifest และ (8) เอกสารอื่นๆ ที่กำหนดโดยการไปรษณีย์โลก องค์การอนามัยโลก และข้อกำหนดของหน่วยงานด้านสาธารณสุข

ในภาพรวม หน่วยงานที่มีบทบาทหลักในการดำเนินงานตามอนุสัญญาการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งทางทะเล ได้แก่ กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม

จากข้อมูลในปี 2559 พบว่า มีสมาชิกประเทศอาเซียนที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งทางทะเลของ IMO – UN มีจำนวน 4 ประเทศจาก 10 ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย สิงคโปร์ ไทย และเวียดนาม สมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันดังกล่าวข้างต้นมอบหมายให้หน่วยงานเจ้าภาพในการประสานงาน ได้แก่ กระทรวงคมนาคม ขณะที่ประเทศที่เหลือ ได้แก่ บรูไน กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย เมียนมา และฟิลิปปินส์ ดังแสดงในตารางที่ 2-11 ยังไม่ได้ให้สัตยาบันความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งทางทะเล

ตารางที่ 2-11 สมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งทางทะเลของ IMO

	บรูไน	กัมพูชา	อินโดนีเซีย	ลาว	มาเลเซีย	เมียนมา	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	ไทย	เวียดนาม
สมาชิกที่เข้าร่วม			✓					✓	✓	✓
หน่วยงานประสานงาน			คมนาคม					คมนาคม	คมนาคม	คมนาคม
ยังไม่ได้เข้าร่วม	✗	✗		✗	✗	✗	✗			

ที่มา: รวบรวมจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ

3.1.8 อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Customs Convention on the International Transport of Goods under Cover of TIR Carnet หรือ TIR Convention) เป็นอนุสัญญาที่คณะกรรมการสหประชาชาติประจำยุโรปเป็นผู้ริเริ่มให้มีการนำมาใช้สำหรับการขนส่งสินค้าภายในภูมิภาคยุโรป (UNECE) ซึ่งมีการรวมตัวกันทางเศรษฐกิจ

วัตถุประสงค์หลักของ TIR Convention เป็นการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนและการขนส่งผ่านแดน โดยให้มีการยอมรับพิธีการศุลกากรผ่านแดน (Customs Transport) ระหว่างชาติที่เป็นภาคี โดยในกรณีที่สินค้ามีการปิดผนึก (Sealed) จากหน่วยงานศุลกากรประเทศต้นทางแล้ว จะอนุญาตให้มีการนำสินค้านี้ดังกล่าวข้ามแดนและผ่านแดนได้โดยไม่ต้องเปิดสินค้านี้ตรวจสอบอีกหากได้รับการขนส่งโดยผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับการรับรองจากรัฐประเทศภาคี (ส่วนใหญ่จะต้องเป็นผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นสมาชิกสมาคมการขนส่งแห่งชาติที่รัฐให้การรับรอง) ยกเว้นในกรณีต้องสงสัยอาจสุ่มเปิดตรวจได้ นอกจากนี้ TIR Convention ยังกำหนดหลักการอื่นที่เสริมกับการยอมรับพิธีการศุลกากรผ่านแดน เช่น การกำหนดระบบการวางเงินค้ำประกันระหว่างประเทศ การใช้เอกสารศุลกากรที่เป็นแบบเดียวกัน การยอมรับระบบควบคุมศุลกากรระหว่างประเทศภาคี การใช้ระบบการตรวจร่วมทางศุลกากร การอนุญาตคุณสมบัติของรถบรรทุกและตู้สินค้าที่ปิดผนึกแล้ว

จากข้อมูลในปี 2559 พบว่า มีสมาชิกอาเซียนประเทศเดียว ได้แก่ อินโดนีเซีย (ซึ่งเป็นประเทศที่เป็นเกาะและไม่มีกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางบกข้ามแดนและผ่านแดน) ที่ให้สัตยาบันอนุสัญญา TIR Convention ขณะที่ประเทศอื่นของอาเซียนยังไม่มีประเทศใดให้สัตยาบันอนุสัญญาฯ ดังกล่าว ดังแสดงตามตารางที่ 2-12

ตารางที่ 2-12 สมาชิกอาเซียนที่นำหลักการของอนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ TIR Convention มาใช้

	บรูไน	กัมพูชา	อินโดนีเซีย	ลาว	มาเลเซีย	เมียนมา	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	ไทย	เวียดนาม
สมาชิกที่เข้าร่วม			✓							
หน่วยงานประสานงาน			ศุลกากร							
ยังไม่ได้เข้าร่วม	✗	✗		✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗

ที่มา: รวบรวมจากคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนประชาชาติประจำยุโรป (UNECE)

3.1.9 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปรับการควบคุมสินค้าที่ด่านพรมแดนให้เป็นแบบเดียวกัน

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปรับการควบคุมสินค้าที่ด่านพรมแดนให้เป็นแบบเดียวกัน ศุลกากรว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Customs Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods) เป็นอนุสัญญาที่มีวัตถุประสงค์เพื่อลดข้อกำหนดด้านพิธีการ ลดจำนวน และลดระยะเวลาในการควบคุมการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ รวมถึงมีการประสานงานกันกับควบคุมสินค้าระหว่างประเทศภาคีความตกลงฯ ผ่านกลไกการดำเนินงานต่างๆ ได้แก่ (1) กาจัดทำระบบการตรวจสินค้าและเอกสารร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่สองประเทศชายแดนที่อยู่ติดกัน (Single Stop Inspection) (2) การใช้ด่านพรมแดนและสิ่งอำนวยความสะดวกร่วมกันในการตรวจสินค้าและยานพาหนะที่ขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน (3) การประสานงานชั่วโมงการทำงานการตรวจสินค้าและเอกสาร (4) การยอมรับมาตรฐานการตรวจสอบสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช และการตรวจโรคที่เป็นแบบอย่างเดียวกัน เพื่อลดขั้นตอนการตรวจสอบที่ไม่จำเป็นขณะที่ทำการเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนระหว่างประเทศ และ (5) การอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนให้แก่ประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล

จากข้อมูลในปี 2559 พบว่า มีสมาชิกอาเซียนประเทศเดียว ได้แก่ สปป.ลาว ที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปรับการควบคุมสินค้าที่ด่านพรมแดนให้เป็นแบบเดียวกัน ขณะที่ประเทศอื่นของอาเซียนยังไม่มีประเทศใดให้สัตยาบันอนุสัญญาฯ ดังกล่าว ดังแสดงตามตารางที่ 2-13

ตารางที่ 2-13 สมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปรับการควบคุมสินค้าที่ผ่านพรมแดนให้เป็นแบบเดียวกัน

	บรูไน	กัมพูชา	อินโดนีเซีย	ลาว	มาเลเซีย	เมียนมา	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	ไทย	เวียดนาม
สมาชิกที่เข้าร่วม				✓						
หน่วยงานประสานงาน				คมนาคม						
ยังไม่ได้เข้าร่วม	✗									

ที่มา: รวบรวมจากองค์การสหประชาชาติ

3.1.10 อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยตู้คอนเทนเนอร์

อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ (Customs Convention on Container) มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อ

(1) ให้ประเทศภาคียอมรับการนำตู้คอนเทนเนอร์เข้าประเทศมาได้เป็นการชั่วคราวได้โดยไม่เรียกเก็บภาษี อากรนำเข้า และเงินวางค้ำประกันสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ดังกล่าว ตลอดจนไม่ต้องจัดทำเอกสารศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับตู้คอนเทนเนอร์ดังกล่าว โดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องนำตู้คอนเทนเนอร์กลับออกไปภายในเวลา 3 เดือนนับจากวันนำเข้า (หรืออาจขยายเวลานานกว่า 3 เดือน หากได้รับอนุญาตจากหน่วยงานศุลกากรของประเทศที่นำเข้าตู้คอนเทนเนอร์)

(2) ให้ประเทศภาคีต้องอนุญาตให้นำตู้คอนเทนเนอร์ที่ปิดผนึกศุลกากร (Customs Seal) ของประเทศที่อยู่ภายใต้ภาคีความตกลงฯ

(3) ห้ามประเทศภาคนำตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้เพื่อการขนส่งระหว่างประเทศมาใช้ในการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ยกเว้นกรณีการนำตู้คอนเทนเนอร์บรรจุที่โรงงานหรือสถานที่ขนถ่ายสินค้าภายในประเทศโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการส่งออกสินค้าที่บรรจุ ณ สถานที่ดังกล่าวข้างต้น

ตารางที่ 2-14 สมาชิกอาเซียนที่ให้สัตยาบันอนุสัญญาว่าด้วยตู้คอนเทนเนอร์

	บรูไน	กัมพูชา	อินโดนีเซีย	ลาว	มาเลเซีย	เมียนมา	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	ไทย	เวียดนาม
สมาชิกที่เข้าร่วม			✓							
หน่วยงานประสานงาน			ศุลกากร							
ยังไม่ได้เข้าร่วม	✗	✗		✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗

ที่มา: รวบรวมจากองค์การสหประชาชาติ

3.2 กรอบความตกลงอาเซียนที่เกี่ยวข้องกับการค้าสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

3.2.1 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) เพื่อปรับปรุงระเบียบการขนส่ง การค้า และศุลกากรของประเทศสมาชิกอาเซียนให้ง่าย โปร่งใส สะดวก มีประสิทธิภาพ และสอดคล้องเข้ากันได้เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดน และ (3) จัดตั้งระบบการขนส่งผ่านแดนภายในอาเซียนให้เป็นรูปแบบเดียวกันอย่างมีประสิทธิภาพ

สรุปสาระสำคัญของ AFAFGIT ดังนี้

- **การอนุญาตให้สิทธิการประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดน** ประเทศภาคีความตกลงฯ จะอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งของประเทศที่จัดตั้งขึ้นในประเทศภาคีรายใดรายหนึ่งสามารถขนส่งสินค้าผ่านแดนอีกทั้งจะไม่เรียกเก็บอากรศุลกากร ภาษี และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ยกเว้นค่าบริการที่ได้จัดให้สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนไว้เป็นพิเศษเท่านั้น อีกทั้งยอมรับสินค้าผ่านแดนที่ได้รับการบรรจุทุกและลงสลักประทับ (Customs Seal) แล้วจะไม่ต้องตรวจสอบอีก ยกเว้นกรณีที่เจ้าหน้าที่ศุลกากรสงสัยว่าอาจมีการลักลอบขนส่งสินค้าผิดกฎหมายหรือหนีการตรวจสอบศุลกากร ก็สามารถทำการตรวจสอบสินค้าได้เป็นครั้งคราว
- **เส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและด่านพรมแดน** เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งผ่านแดนในอาเซียนจะต้องเป็นไปตามพิธีสารที่ 1 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT (ซึ่งเป็นเส้นทางอนุมัติเดียวกับความตกลงการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าข้ามแดน) โดยปัจจุบันเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่

กรณีประเทศไทย เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (1) **เส้นทาง AH1** จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.แม่สอด (ด้านชายแดนไทย-เมียนมา) จังหวัดตาก กรุงเทพฯ สระบุรี (อ.หินกอง) นครนายก สระแก้ว (อ.อรัญประเทศ และ อ.คลองลึก) (ด้านชายแดนไทย – กัมพูชา) รวมระยะทาง 702 กิโลเมตร
- (2) **เส้นทาง AH2** จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.แม่สาย (ด้านชายแดนไทย-เมียนมา) จังหวัดเชียงราย ลำปาง ตาก กรุงเทพฯ (วงแหวนตะวันตก) นครปฐม ราชบุรี (อ.ปากท่อ) ชุมพร สุราษฎร์ธานี พัทลุง สงขลา (อ.สะเดา) (ด้านชายแดนไทย – มาเลเซีย) รวมระยะทาง 1,923 กิโลเมตร
- (3) **เส้นทาง AH3** จุดต้นทางเริ่มจาก อ.เชียงของ ถึง อ.เมือง จังหวัดเชียงราย รวมระยะทาง 115 กิโลเมตร
- (4) **เส้นทาง AH12** จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.หินกอง 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) แหลมฉบัง (วงแหวนตะวันออก) อูธยา (อ.บางปะอิน) รวมระยะทาง 419 กิโลเมตร

กรณีประเทศกัมพูชา เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

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

กรณี สปป. ลาว เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

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

กรณีประเทศมาเลเซีย เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (1) เส้นทาง AH2 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองบูกิตกาหุฮิตัม (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 (ด้านชายแดนเมียนมา-ไทย) รวมระยะทาง 807 กิโลเมตร
- (3) เส้นทาง AH3 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมือง Kyaington (Keng Tung) เชียงตุง – Mongla (มองลา) รวมระยะทาง 93 กิโลเมตร
- (4) เส้นทาง AH14 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองมูเซ (Muse) (ด้านชายแดนเมียนมา – จีน) – มัณฑะเลย์ รวมระยะทาง 453 กิโลเมตร

กรณีประเทศเวียดนาม เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (1) เส้นทาง AH1 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองมอกไบ (Moc Bai) (ด้านชายแดนเวียดนาม – กัมพูชา) – นครโฮจิมินห์ รวมระยะทาง 99 กิโลเมตร
 - (2) เส้นทาง AH1 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองดองฮา (Dong Ha) – ดานัง/ เทียนซา รวมระยะทาง 197 กิโลเมตร
 - (3) เส้นทาง AH15 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมือง Keo Nau (ด้านชายแดนเวียดนาม-ลาว) Bai Vot Vinh – Cua Lo รวมระยะทาง 123 กิโลเมตร
 - (4) เส้นทาง AH16 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองลาวบาว (ด้านชายแดนเวียดนาม-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
 - **ด้านพรมแดน** ด้านพรมแดนที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าผ่านแดนได้ต้องเป็นไปตามพิธีสารที่ 2 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT (ปัจจุบันอาเซียนยังไม่สามารถหาข้อสรุปในการกำหนดด้านพรมแดน) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่การขนส่งสินค้าตามแนวเส้นทางอนุมัติ ทั้งนี้ ด้านพรมแดนต้องจัดให้มีสถานที่เก็บสินค้า ลานวางกองสินค้าคอนเทนเนอร์ ลานจอดรถ ลานจอดรถบรรทุกเพื่อรอคอยการตรวจปล่อย และพื้นที่ควบคุม (Control Area) เพื่อตรวจปล่อยสินค้าที่ขนส่งสินค้าผ่านแดน นอกจากนี้ ยังอาจพิจารณาส่งเสริมให้มีการประสานระยะเวลาทำการของประเทศที่มีพรมแดนติดกัน และส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ของด่านพรมแดนของประเทศที่ตั้งอยู่ติดกันมาทำการตรวจปล่อยสินค้านร่วมกันในคราวเดียวกัน
 - **การจัดระเบียบการจราจร** ประเทศภาคีความตกลงฯ จะใช้มาตรการที่สอดคล้องกันในการจัดระเบียบการจราจรภายในดินแดนของตน โดยอ้างอิงตามอนุสัญญาการจราจรทางถนน (Convention on Road Traffic) ค.ศ.1968 ขององค์การสหประชาชาติที่ใช้ป้ายอาณัติสัญญาณจราจรต่างๆ 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 สินค้าบรรจุแท็งก์ (น้ำมัน ก๊าซ เคมีภัณฑ์) และสินค้าบรรจุหีบห่อทั่วไป โดยมีเงื่อนไขว่าสินค้าที่ขนส่งต้องได้รับการประทับตราศุลกากร (Customs Seal) ไม่มีการเคลื่อนย้ายสินค้าเข้าหรือออก

จากหน่วยบรรจุ 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) น้ำหนักรถบรรทุกรวม (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 เมื่อเทียบกับน้ำหนักรถบรรทุก และ ระยะ Side Slip ไม่เกิน 5 เมตร/กิโลเมตร
- **ปริมาณรถบรรทุกที่อนุญาตให้ทำการขนส่งผ่านแดนได้** จะระบุอยู่ภายใต้พิธีสารที่ 3 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT โดยในเบื้องต้น ประเทศสมาชิกอาเซียนเห็นชอบให้มีจำนวนรถบรรทุกของแต่ละประเทศที่ได้รับอนุญาตให้ใช้เส้นทางอนุวัติสำหรับการขนส่งผ่านแดนมีจำนวนไม่เกินประเทศละ 60 คัน อย่างไรก็ตาม ในอนาคต ประเทศสมาชิกอาเซียนอาจหารือเพื่อปรับเปลี่ยนจำนวนรถบรรทุกที่อนุญาตฯ ได้ตามความเหมาะสม
- **ใบอนุญาตประกอบการขนส่งผ่านแดน** ประเทศสมาชิกอาเซียนจะดำเนินการจัดทำข้อกำหนดการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งผ่านแดนให้มีรูปแบบเดียวกันเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งผ่านแดน
- **การยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุก** ประเทศสมาชิกอาเซียนตระหนักถึงการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุกที่ออกโดยประเทศภาคีความตกลงฯ โดยเห็นชอบให้ใช้หลักการตามที่กำหนดไว้ในความตกลงการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุกสินค้าและรถสาธารณะภายใต้อาเซียน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 10 กันยายน ค.ศ.1988
- **การยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุก** ประเทศสมาชิกอาเซียนตระหนักถึงการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดยประเทศภาคีความตกลงฯ โดยเห็นชอบให้ใช้หลักการตามที่กำหนดไว้ในความตกลงการยอมรับใบขับขี่ภายในประเทศอาเซียน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม ค.ศ.1985
- **การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Motor Vehicle Third Party Insurance)** กำหนดให้เมื่อรถบรรทุกของต่างชาติที่เป็นประเทศภาคีความตกลงฯ เข้ามาภายในดินแดนของประเทศภาคีแล้วจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (การทำประกันภัยภาคบังคับ) อย่างเคร่งครัดเพื่อให้ครอบคลุมรับ

ผิดต่อบุคคลที่สามอันเกิดจากการขนส่งข้ามแดน โดยประเทศภาคีความตกลงฯ จะดำเนินการจัดทำพิธีสารที่ 5 แบบท้ายความตกลง AFAFGIT เพื่อวางกรอบกติกาการประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกโดยกรอบกติกาที่สำคัญ 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) ประสานกับผู้เอาประกันกรณีที่เป็นฝ่ายที่ได้รับความเสียหายเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เหมาะสม (ฉ) เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้เอาประกันภัยกรณีที่เป็นฝ่ายก่อให้เกิดความเสียหาย
 - (3) จัดให้มีบริษัทประกันภัยภายในประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศเพื่อให้บริการบุคคลภายนอก โดยนำกรอบ Blue Card Scheme (เอกสารที่ใช้เป็นหลักฐานแสดงว่ามีกรทำประกันภัยรถภาคบังคับตามความตกลงฯ)⁶
- การขนส่งเชื่อมต่อและการผ่านแดนทางรถไฟระหว่างประเทศ จะต้องดำเนินงานเฉพาะการขนส่งผ่านสถานีรถไฟที่อนุมัติเท่านั้น โดยพิธีสารที่ 6 แบบท้ายความตกลง AFAFGIT จะมีส่วนกำหนดสถานีรถไฟชายแดน จุดสับรางชนิดและปริมาณของรถล้อเลื่อน ปริมาณขบวนรถสินค้าที่อนุญาตให้ผ่านแดน ความเร็วที่ได้รับอนุญาตให้เดินทาง ฯลฯ ซึ่งปัจจุบันอาเซียนยังไม่ได้กำหนดรายละเอียดเรื่องดังกล่าวในพิธีสารฯ
 - พิธีการระบบศุลกากรผ่านแดน ภาคีความตกลงฯ จะปรับพิธีการศุลกากรสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนให้เรียบง่ายและเป็นรูปแบบเดียวกันเท่าที่จะทำได้ภายใต้กฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนอำนวยความสะดวกในการจัดให้มีระบบการตรวจปล่อยสินค้าร่วมกันในคราวเดียวกันระหว่างเจ้าหน้าที่ศุลกากรของทั้งสองประเทศ ณ ด่านพรมแดนที่กำหนด นอกจากนี้ภายใต้พิธีสารที่ 7⁷ แบบท้ายความตกลงฯ จะพิจารณาจัดตั้งระบบศุลกากรผ่านแดน (Customs Transit System) เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

⁶ ประเทศไทยได้มอบให้บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยรถเป็น Thai National Bureau of Insurance เพื่อทำหน้าที่ออก Blue Card ให้กับผู้ประกอบการขนส่งของไทย และจำนำกรมธรรม์ประกันภัยบุคคลภายนอกให้กับผู้ขนส่งสินค้าของประเทศอื่นที่นำรถเข้ามาในประเทศไทย และประทับตรา Blue Card เมื่อตรวจสอบว่ารถขนส่งสินค้าที่เข้ามาภายในประเทศไทยมีการทำประกันภัยบุคคลภายนอกฯ อย่างถูกต้องตามกฎหมาย เมื่อรถบรรทุกที่มี Blue Card เกิดอุบัติเหตุ บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยรถจะทำหน้าที่ตรวจสอบอุบัติเหตุและต้องแจ้งบริษัทประกันภัยที่เกี่ยวข้องทราบ โดยการตกลงใช้ค่าสินไหมทดแทนใดๆ จะต้องขออนุมัติจากบริษัทผู้รับประกันภัยที่เกี่ยวข้องเรียกคืนสินไหมทดแทนที่ได้จ่ายไปแล้ว โดยในส่วนของบริษัทประกันภัยที่เข้าร่วมโครงการ Blue Card ของไทย ได้แก่ กรุงเทพประกันภัย จรัญประกันภัย เทเวศประกันภัย ไทยพาณิชย์สามัคคีประกันภัย ไทยเศรษฐกิจประกันภัย นวกิจประกันภัย นำสินประกันภัย บางกอกสหประกันภัย พุทธธรรมประกันภัย มิตซูบิชิโตโมอินซัวรันซ์ วิริยะประกันภัย ส่งเสริมประกันภัย สหมลคลประกันภัย สินทรัพย์ประกันภัย สินมั่นคงประกันภัย เอพีเอฟ อินเตอร์เนชั่นแนลอินซัวรันส์ เอเชียประกันภัย อาคเนย์ประกันภัย และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัย

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

- **มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช** ภาศึความตกลงฯ จัดทำพิธีสารที่ 8 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT เพื่อกำหนดมาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measure) ที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าผ่านแดน เช่น พืช ผัก ผลไม้ สัตว์ ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ อาหาร และเครื่องดื่ม เป็นต้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อควบคุมโรคพืชและโรคสัตว์ สุขภาพของคน สุขภาพของสัตว์ และการแพร่ระบาดของโรคต่างๆ โดยการผ่านแดนของสินค้าดังกล่าว ต้องสอดคล้องกับกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานภายในประเทศ
- **การขนส่งสินค้าอันตราย** ภาศึความตกลงฯ จัดทำพิธีสารที่ 9 แนบท้ายความตกลง AFAFGIT เพื่อกำหนดกฎกติกาการขนส่งสินค้าอันตรายผ่านแดน โดยไม่อนุญาตให้นำสินค้าอันตราย 9 ประเภท (Class) ดังนี้ผ่านแดนหากไม่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายจากรัฐบาลของประเทศภาศึ ได้แก่ วัตถุอันตรายประเภทที่ 1 (วัตถุระเบิด) วัตถุอันตรายประเภทที่ 2 (ก๊าซ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 3 (ของเหลวไวไฟ)⁸ 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
- **กลไกการขับเคลื่อน** อาเซียนเห็นชอบให้จัดตั้งคณะกรรมการประสานงานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ (National Transit Transport Coordinating Committee) ที่ประกอบด้วยตัวแทนของแต่ละประเทศเพื่อประสานงานและขับเคลื่อนการดำเนินการตามความตกลงฯ

ในภาพรวม หน่วยงานที่มีบทบาทหลักในการดำเนินงานตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งผ่านแดน (AFAFGIT) ได้แก่ คณะกรรมการประสานงานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ (National Transit Transport Coordinating Committee)

กรณีของประเทศไทย นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2544 ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการประสานงานการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดนแห่งชาติ โดยมีกระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานเจ้าภาพ ประกอบด้วยปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน รองปลัดกระทรวงคมนาคมที่ปลัดกระทรวงคมนาคมมอบหมายเป็นรองประธาน

⁸ กลุ่มวัตถุอันตรายประเภทที่ 3 (ของเหลวไวไฟ) เช่น น้ำมันสำเร็จรูป เป็นกลุ่มสินค้าที่ประเทศไทยมีการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านมากที่สุด

กรรมการ และมีผู้อำนวยการสำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นกรรมการ และเลขานุการ และมีผู้แทนภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องอีกจำนวน 10 คน เป็นกรรมการ เช่น กรมศุลกากร กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย เป็นต้น ทำหน้าที่เป็นกลไกระดับประเทศในการประสานงานกับคณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติของประเทศสมาชิกอาเซียนอื่นๆ เพื่อให้การขนส่งผ่านแดนและการขนส่งข้ามแดนภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งผ่านแดน (AFAFGIT)

อย่างไรก็ตาม ในปี 2554 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 กันยายน พ.ศ.2554 ดังนี้

- (1) เปลี่ยนชื่อ “คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดนแห่งชาติ” เป็น “คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ” (National Transport Facilitation Committee) โดยยังคงมีปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ และมีองค์ประกอบเดิม เพียงแต่ปรับเปลี่ยนอำนาจหน้าที่กำกับ ดูแลเฉพาะการดำเนินงานตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนพรมในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement – GMS CBTA) (ซึ่งแตกต่างจากเดิมที่คณะกรรมการฯ ชุดเดิมดูแลเฉพาะการขนส่งภายในอาเซียน 10 ประเทศ แต่คณะกรรมการฯ ชุดใหม่ดูแลเพียง 6 ประเทศที่เป็นสมาชิกอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง โดยมีสมาชิกอาเซียน 5 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม และไทย และสมาชิกที่มีใช่อเซียน ได้แก่ จีน)
- (2) แต่งตั้ง “คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ” มีองค์ประกอบ คือ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ผู้อำนวยการสำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นกรรมการและเลขานุการ และกรรมการอื่นรวม 28 ราย เช่น กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมการบินพลเรือน บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมวิชาการเกษตร กรมปศุสัตว์ กรมประมง สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมควบคุมโรค สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการต่างประเทศ เป็นต้น มีหน้าที่ประสาน ติดตาม ประมวลผล จัดทำข้อเสนอต่อรัฐบาล เพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งดำเนินการเพื่อให้สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงด้านการขนส่งระหว่างประเทศที่ประเทศไทยได้ทำกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ พิจารณากำหนดทำที่ฝ่ายไทยสำหรับการประชุมคณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนภูมิภาค (Regional Transit Transport Coordinating Board: TTCB) และมอบหมายให้ผู้แทนเข้าร่วมประชุม เป็นต้น

3.2.2 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 โดยมีวัตถุประสงค์ (1) เพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศสมาชิกเพื่อสนับสนุนการ

เปิดเสรีการค้าสินค้าและการรวมกลุ่มเศรษฐกิจในภูมิภาค (2) เพื่อปรับกฎระเบียบการขนส่ง การค้า และศุลกากรของประเทศสมาชิกอาเซียนให้เข้ากันได้ เพื่อส่งเสริมการค้าเสรี และสอดคล้องเข้ากันได้เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าข้ามแดน และ (3) จัดตั้งระบบการขนส่งข้ามแดนภายในอาเซียนให้เป็นรูปแบบเดียวกันอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ AFAFITจะนำไปใช้เฉพาะการขนส่งสินค้าข้ามแดน และไม่นำไปใช้กับการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

สรุปสาระสำคัญของ AFAFIT ดังนี้

- **การอนุญาตให้สิทธิการประกอบการขนส่งสินค้าข้ามแดน** ประเทศภาคีความตกลงฯ จะอนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งของประเทศที่จัดตั้งขึ้นในประเทศภาคีรายใดรายหนึ่งสามารถขนส่งสินค้าเข้าและ/หรือออกจากดินแดนประเทศภาคีได้ และได้รับสิทธิให้ทำการขนถ่ายสินค้าที่ทำการขนส่งข้ามแดนได้ โดยการประกอบการขนส่งสินค้าข้ามแดนจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศที่อนุญาตฯ
- **เส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและด่านพรมแดน** เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนในอาเซียนจะต้องเป็นไปตามพิธีสารที่ 1 แนบท้ายความตกลง AFAFIT (ความตกลงการขนส่งข้ามแดนใช้เส้นทางอนุมัติเดียวกับความตกลงการขนส่งผ่านแดน)

กรณีประเทศไทย เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (1) **เส้นทาง AH1**จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.แม่สอด (ด้านชายแดนไทย-เมียนมา) จังหวัดตาก กรุงเทพฯ สระบุรี (อ.หินกอง) นครนายก สระแก้ว (อ.อรัญประเทศ และ อ.คลองลึก) (ด้านชายแดนไทย – กัมพูชา) รวมระยะทาง 702 กิโลเมตร
- (2) **เส้นทาง AH2**จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.แม่สาย (ด้านชายแดนไทย-เมียนมา) จังหวัดเชียงราย ลำปาง ตาก กรุงเทพฯ (วงแหวนตะวันตก) นครปฐม ราชบุรี (อ.ปากท่อ) ชุมพร สุราษฎร์ธานี พัทลุง สงขลา (อ.สะเดา) (ด้านชายแดนไทย – มาเลเซีย) รวมระยะทาง 1,923 กิโลเมตร
- (3) **เส้นทาง AH3**จุดต้นทางเริ่มจาก อ.เชียงใหม่ ถึง อ.เมือง จังหวัดเชียงราย รวมระยะทาง 115 กิโลเมตร
- (4) **เส้นทาง AH12**จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.หินกอง 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) แหลมฉบัง (วงแหวนตะวันออก) อุดรธานี (อ.บางปะอิน) รวมระยะทาง 419 กิโลเมตร

กรณีประเทศกัมพูชา เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (3) **เส้นทาง AH1**จุดต้นทางเริ่มต้นจาก อ.ปอยเปต (ด้านชายแดนกัมพูชา – ไทย) ศรีโสภณ กรุงเทพมหานคร ปะนาญ (ด้านชายแดนกัมพูชา – เวียดนาม) รวมระยะทาง 574 กิโลเมตร
- (4) **เส้นทาง AH11**จุดต้นทางเริ่มต้นจาก Trapeing Kreal (ด้านชายแดนกัมพูชา – ลาว) จังหวัดสตึงแตรง จังหวัดกัมปงจาม กรุงเทพมหานคร 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) เมืองแดนนะวัน (ด้านชายแดนลาว – เวียดนาม) รวมระยะทาง 240 กิโลเมตร

กรณีประเทศมาเลเซีย เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งสินค้าข้ามแดน ได้แก่

- (5) เส้นทาง AH2 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองบูกิตกาหุฮิตัม (Bukit Kayu Hitam) (ด้านชายแดนมาเลเซีย-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 Kyaington (Keng Tung) เชียงตุง – Mongla (มองลา) รวมระยะทาง 93 กิโลเมตร
- (8) เส้นทาง AH14 จุดต้นทางเริ่มต้นจากเมืองมุเซ (Muse) (ด้านชายแดนเมียนมา – จีน) – มณฑลเหลียว 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 รวมระยะทาง 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 แบบท้ายความตกลง AFAFIT (ความตกลงการขนส่งสินค้าข้ามแดนใช้ด่านพรมแดนเดียวกับความตกลงการขนส่งสินค้าผ่านแดน)
- **การจัดระเบียบการจราจร** ประเทศภาคีความตกลงฯ จะหามาตรการที่สอดคล้องกันในการจัดระเบียบการจราจรภายในดินแดนของตน โดยพยายามอ้างอิงตามอนุสัญญาการจราจรทางถนน (Convention on Road Traffic) ค.ศ.1968 ขององค์การสหประชาชาติที่มีการอ้างอิงป้ายอาณัติสัญญาจราจรต่างๆ ให้เป็นรูปแบบเดียวกัน
- **บริการขนส่งข้ามแดน** ประเทศภาคีความตกลงฯ เห็นชอบให้มีจำนวนรถบรรทุกที่ได้รับอนุญาตให้มีการขนส่งข้ามแดนได้ไม่เกินประเทศละ 500 คัน อย่างไรก็ตาม ในอนาคต ประเทศสมาชิกอาเซียนอาจหารือเพื่อปรับเปลี่ยนจำนวนรถบรรทุกที่อนุญาตฯ 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) ปริมาณก๊าซของเสียที่ปล่อยออกจาการถ ห้ามมีค่าเกินร้อยละ 50 HSU
 - (8) ประสิทธิภาพของระบบห้ามล้อ มีค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับน้ำหนักบรรทุก และ ระยะ Side Slip ไม่เกิน 5 เมตร/กิโลเมตร
- **ใบอนุญาตประกอบการขนส่งผ่านแดน** ประเทศสมาชิกอาเซียนจะดำเนินการจัดทำข้อกำหนดการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งผ่านแดนให้มีรูปแบบเดียวกันเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน
 - **การยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุก** ประเทศสมาชิกอาเซียนตระหนักถึงการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุกที่ออกโดยประเทศภาคีความตกลงฯ โดยเห็นชอบให้ใช้หลักการตามที่กำหนดไว้ในความตกลงการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถบรรทุกสินค้าและรถสาธารณะภายใต้อาเซียน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 10 กันยายน ค.ศ.1988
 - **การยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุก** ประเทศสมาชิกอาเซียนตระหนักถึงการยอมรับใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดยประเทศภาคีความตกลงฯ โดยเห็นชอบให้ใช้หลักการตามที่กำหนดไว้ในความตกลงการยอมรับใบขับขี่ภายในประเทศอาเซียน ซึ่งลงนามเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม ค.ศ.1985
 - **การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Motor Vehicle Third Party Insurance)** กำหนดให้เมื่อรถบรรทุกของต่างชาติที่เป็นประเทศภาคีความตกลงฯ เข้ามาภายในดินแดนของประเทศภาคีแล้วจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (การทำประกันภัยภาคบังคับ) อย่างเคร่งครัดเพื่อให้ครอบคลุมรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามอันเกิดจากการขนส่งข้ามแดนโดยประเทศภาคีความตกลงฯ วางกรอบกติกาการประกันความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกที่สำคัญ ได้แก่
 - (1) ออกกฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศเพื่อให้มีการประกันภัยคุ้มครองบุคคลภายนอกเมื่อได้รับอุบัติเหตุ ความสูญหาย หรือความเสียหายจากการขนส่งสินค้าผ่านแดน
 - (2) จัดตั้งหน่วยงาน (National Bureau) ในแต่ละประเทศที่มีฐานะการเงินที่มีความมั่นคงมาเพียงพอ เพื่อทำหน้าที่ดำเนินงานด้านการประกันภัยบุคคลภายนอกในกรอบอาเซียน อาทิ
 - (ก) การออก Blue Card เพื่อให้ความคุ้มครองการขนส่งสินค้าข้ามแดนสำหรับรถบรรทุกแต่ละคัน
 - (ข) จำหน่ายกรมธรรม์ประกันภัยแก่ผู้ประกอบการขนส่งที่นำรถบรรทุกเข้ามาให้บริการข้ามแดน
 - (ค) ประทับตรา Blue Card เพื่อตรวจสอบและรับรองรถบรรทุกสินค้าของต่างชาติที่เข้ามาภายในประเทศได้ทำประกันภัยบุคคลภายนอกฯ อย่างถูกต้องตามกฎหมาย
 - (ง) รายงานสภาพอุบัติเหตุแก่ผู้เอาประกัน
 - (จ) ประสานกับผู้เอาประกันกรณีที่เป็นฝ่ายที่ได้รับ ความเสียหาย เพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เหมาะสม
 - (ฉ) เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้เอาประกันภัยกรณีที่เป็นฝ่ายก่อให้เกิดความเสียหาย

- (3) ดำเนินการจัดให้มีบริษัทประกันภัยภายในประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศเพื่อให้บริการประกันภัยบุคคลภายนอก โดยจัดทำซึ่งนํารอบ Blue Card Scheme (เอกสารที่ใช้เป็นหลักฐานแสดงว่ามีการทำประกันภัยรถภาคบังคับตามความตกลงฯ)
- **การยินยอมให้รถบรรทุกต่างชาติเข้ามาเป็นการชั่วคราว** ประเทศภาคีจะต้องยินยอมให้รถบรรทุกของต่างชาติซึ่งเป็นประเทศภาคีความตกลงฯ (รวมทั้งน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่น และชิ้นส่วนอะไหล่อุปกรณ์ต่างๆ ที่บรรทุกอยู่บนรถในปริมาณที่เหมาะสม) เข้ามาในดินแดนเพื่อให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้ชั่วคราว โดยจะต้องไม่เรียกเก็บค่าอากรขาเข้า ภาษีนำเข้า เงินวางค้ำประกันรถบรรทุกฯ
 - **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) วัตถุอันตรายประเภทที่ 2 (ก๊าซ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 3 (ของเหลวไวไฟ)⁹ 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

⁹ กลุ่มวัตถุอันตรายประเภทที่ 3 (ของเหลวไวไฟ) เช่น น้ำมันสำเร็จรูป เป็นกลุ่มสินค้าที่ประเทศไทยมีการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านมากที่สุด

- การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายประเทศสมาชิกอาเซียนจะพยายามอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนของสินค้าเน่าเสียง่าย ซึ่งเป็นสินค้าที่ได้รับความเสียหายง่ายอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงของเวลา อุณหภูมิ สภาพการขนส่ง ซึ่งรวมถึงสินค้าพลาสติก ปลาแช่แข็ง ปลาแช่เย็น กุ้ง หอย ปลาหมึก ผลไม้ ผัก เนื้อและสัตว์ปีกแช่แข็ง เนื้อและสัตว์ปีกแช่เย็น ผลิตภัณฑ์นม ไข่ ผลิตภัณฑ์จากไข่ เนื้อหมู และผลิตภัณฑ์หมู
- กลไกการขับเคลื่อน อาเซียนเห็นชอบให้จัดตั้งคณะกรรมการประสานงานการขนส่งข้ามแดนแห่งชาติ ที่ประกอบด้วยตัวแทนของแต่ละประเทศเพื่อประสานงานและขับเคลื่อนการดำเนินการตามความตกลงฯ

ในภาพรวม หน่วยงานที่มีบทบาทหลักในการดำเนินงานตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน (AFAFIT) ได้แก่ คณะกรรมการประสานงานการขนส่งข้ามแดนแห่งชาติ โดยกรณีของประเทศไทย นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2554 คณะรัฐมนตรีได้มีการแต่งตั้ง “คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ” มีองค์ประกอบ คือ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ผู้อำนวยการสำนักงานความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นกรรมการและเลขานุการ และกรรมการอื่นรวม 28 ราย เช่น กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางบก บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมวิชาการเกษตร กรมปศุสัตว์ กรมประมง สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมควบคุมโรค สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงการต่างประเทศ เป็นต้น มีหน้าที่ประสาน ติดตาม ประมวลผล จัดทำข้อเสนอต่อรัฐบาลเพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งดำเนินการเพื่อให้สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงด้านการขนส่งระหว่างประเทศที่ประเทศไทยได้ทำกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ พิจารณากำหนดท่าที่ฝ่ายไทยสำหรับการประชุม คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนภูมิภาค (Regional Transit Transport Coordinating Board: TTCB) และมอบหมายให้ผู้แทนร่วมประชุม เป็นต้น

3.2.3 ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub region Cross Border Transport Agreement – GMS CBTA) เป็นการกำหนดกรอบกติกาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางบกข้ามแดนและผ่านแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) ซึ่งประกอบด้วย 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา ไทย เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนาน และเขตปกครองตนเองกว่างซี) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) อำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแดนและผ่านแดนภายในกลุ่มประเทศ GMS (2) ปรับกฎหมาย ระเบียบ พิธีการ และข้อกำหนดด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารให้เป็นรูปแบบที่เรียบง่ายและเป็นไปแนวทางเดียวกัน และ (3) ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมี 44 มาตรการ 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 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 กรมทางหลวง
- (12) ภาคผนวก 12 จุดผ่านแดนและการอำนวยความสะดวกและการให้บริการในการผ่านแดน ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ.2004 (พ.ศ.2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมศุลกากร
- (13) ภาคผนวก 13A หลักเกณฑ์เรื่องความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ลงนามเมื่อวันที่ 30 เมษายน ค.ศ.2004 (พ.ศ.2547) หน่วยงานรับผิดชอบของไทย คือ กรมเจ้าท่า
- (14) ภาคผนวก 13B หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน 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 การกำหนดเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ จุดเข้าและออกประเทศ ลงนามเมื่อวันที่ 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 จะทยอยปรับใช้มาตรการเพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มความรวดเร็วด้านพิธีการข้ามแดน โดย

(ก) **จัดให้มีบริการเบ็ดเสร็จที่รวบรวมนำหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศเข้าไปที่เดียวกัน (Single Window Inspection - SWI)** ซึ่งประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ที่ให้บริการตรวจสอบคน สินค้า และยานพาหนะ เช่น เจ้าหน้าที่ตรวจสอบหนังสือเดินทาง ใบอนุญาตขับขี่ ความพร้อมของรถ ควบคุมโรคติดต่อของคน ควบคุมโรคติดต่อของพืชและสัตว์ และตรวจสอบสินค้า ทำให้ต้องจัดให้มีบริการเบ็ดเสร็จที่ประกอบด้วยหน่วยงานศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง 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 ทั้งสินค้าจำนวนเล็กน้อยเพื่อใช้ระหว่างทางหรือฝากคนรู้จัก ซึ่งซื้อจากร้านค้าปลอดอากร ณ ด้านพรมแดน ดังนั้นรัฐบาลกลุ่มประเทศ GMS จึงควรอนุญาตให้ผู้เดินทางและนักท่องเที่ยวนำสัมภาระและสินค้าติดตัวไปได้โดยไม่ต้องเสียภาษี โดยควรกำหนดมูลค่า/ปริมาณขั้นสูงไว้ เช่น นำบุหรี่ยาสูบเข้าประเทศได้ครั้งละไม่เกิน 200 มวน หรือ 250 กรัม นำเข้าสุราได้ครั้งละไม่เกิน 1 ลิตร เป็นต้น และนำสัมภาระขึ้นรถไปได้ครั้งละไม่เกิน 20

กิโลกรัม และหากบรรทุกมากเกินไปจะต้องจ่ายค่าน้ำหนักที่เพิ่มขึ้น (อย่างน้อย 5% ของราคา
บัตรโดยสาร)

- **การกำหนดราคาค่าขนส่งผู้โดยสารข้ามแดน** จำแนกบริการขนส่งผู้โดยสารเป็น 2 ประเภท ได้แก่
(ก) **บริการขนส่งผู้โดยสารประจำเส้นทาง** การกำหนดราคาควรขึ้นอยู่กับความเห็นชอบของ
รัฐบาลประเทศภาคี GMS และ (ข) **บริการขนส่งผู้โดยสารไม่ประจำเส้นทาง** การกำหนดราคา
ควรขึ้นอยู่กับการตลาด หน่วยงานภาครัฐไม่ควรให้เงินอุดหนุนช่วยเหลือผู้ประกอบการขนส่ง
ทั้งนี้ รัฐบาลประเทศภาคี GMS ควรให้ความสำคัญกับความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งในกรณี
ที่เกิดอุบัติเหตุ ความล่าช้า ความสูญเสียหรือความเสียหายแก่สัมภาระและของของผู้เดินทาง
- **การยกเว้นการเปิดตรวจสินค้า การยกเว้นการวางเงินประกัน การยกเว้นการให้เจ้าหน้าที่
ศุลกากรเดินทางติดไปพร้อมกับรถบรรทุก** โดยขอให้ประเทศภาคี GMS ยกเว้นการให้ศุลกากรเปิด
ตรวจสินค้า การยกเว้นการวางเงินประกันค่าภาษีสำหรับสินค้าผ่านแดน และการยกเว้นการให้
เจ้าหน้าที่ศุลกากรเดินทางติดไปพร้อมกับรถบรรทุก (Escort) อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งจะต้อง
แสดงเอกสารศุลกากรและเอกสารการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนต่อหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง¹⁰
และยินยอมให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบรถและสภาพการบรรจุเดินทางยกเว้นกรณีที่เจ้าหน้าที่
ศุลกากรต้องสงสัยจึงจะขอตรวจสอบสินค้าว่าสอดคล้องกับเอกสารเพื่อป้องกันการลักลอบหนี
ศุลกากร นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ศุลกากรอาจพิจารณาให้ระบบตรวจติดตามยานพาหนะ เช่น GPS
และ RFID ในการตรวจสอบการเคลื่อนย้ายสินค้า ทั้งนี้กรณีที่มีการสับเปลี่ยนรถบรรทุกที่มีการขนส่ง
ข้ามประเทศ การดำเนินการขนถ่ายสินค้าเพื่อสับเปลี่ยนไปจากรถบรรทุกคันหนึ่งไปยังรถบรรทุก
อีกคันหนึ่งจะดำเนินการภายใต้การควบคุมของเจ้าหน้าที่ศุลกากรของประเทศที่ทำการเปลี่ยนถ่าย
และเจ้าหน้าที่ศุลกากรจะต้องลงสลัก (seal) ภายหลังที่ได้ทำการขนถ่ายสินค้าแล้วเสร็จ
- **เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ขนส่งคนและสินค้าในกลุ่ม GMS** จำแนกตามระเบียบเศรษฐกิจดังนี้
(1) **ระเบียบเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor)** ได้แก่
(ก) เส้นทางคุนหมิง – ซื่อเหม่า – โมฮาน (ด้านชายแดนจีน) – บ่อเต็น (ด้านชายแดนลาวติด
จีน) – ห้วยทราย (ด้านชายแดนลาวติดไทย) – เชียงของ (ด้านชายแดนไทย) – เชียงราย –
ตาก – กรุงเทพฯ
(ข) เส้นทางเชียงตุง – ท่าขี้เหล็ก (ด้านชายแดนเมียนมา) – แม่สาย (ด้านชายแดนไทย) และ
(ค) เส้นทางคุนหมิง เชียงตุง – Kaiyuan – Mengzi – Hekou (ด้านชายแดนจีน) – Lao Cai
(ด้านชายแดนเวียดนามติดจีน) – กรุงฮานอย – ไฮฟอง
(2) **ระเบียบเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor)** ได้แก่
เส้นทางมะละแหม่ง – เมียวดี (ด้านชายแดนเมียนมา) – แม่สอด (ด้านชายแดนไทย) –
พิษณุโลก – ขอนแก่น – กาฬสินธุ์ – มุกดาหาร (ด้านชายแดนไทย) – สหวันนะเขต (ด้าน
ชายแดนลาวติดไทย) – แดนสะหวัน (ด้านชายแดนลาวติดเวียดนาม) – ลาวบาว (ด้าน
ชายแดนเวียดนาม) – ดงฮา – เว้ – ดานัง
(3) **ระเบียบเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)** ได้แก่

¹⁰ เอกสารการขนส่งที่แสดงต่อเจ้าหน้าที่จะต้องระบุแสดงข้อความภาษาอังกฤษ (ควบคู่ไปกับภาษาของประเทศที่ออกเอกสาร) โดยระบุรายการต่างๆ เช่น (1) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง (2) ประเทศต้นทาง กลางทาง และปลายทาง พร้อมแดงจุดพรมแดนที่ผ่านเข้าออก (3) รายละเอียดของยานพาหนะ (4) หมายเลข
สลักหรือเครื่องหมายบนหน่วยบรรจุ (5) รายละเอียดของสินค้าที่ขนส่ง เช่น จำนวนหีบห่อ น้ำหนัก และมูลค่าสินค้า

(ก) เส้นทางกรุงเทพฯ - กบินทร์บุรี - สระแก้ว - อรัญประเทศ (ด้านชายแดนไทย) หรือ
เส้นทางกรุงเทพฯ - แห่มณบึง - พนมสารคาม - กบินทร์บุรี - สระแก้ว - อรัญประเทศ
(ด้านชายแดนไทย) - ปอยเปต (ด้านชายแดนกัมพูชาติดไทย) - ศรีโสภณ - กรุงพนมเปญ
- เหนียกหลวง - บาเว็ต (ด้านชายแดนกัมพูชาติดเวียดนาม) - มอกโบ - นครโฮจิมินห์ -
วุงเตา

(ข) เส้นทางกรุงเทพฯ - ตราด - หาดเล็ก (ด้านชายแดนไทย) - แซมแยม (ด้านชายแดน
กัมพูชา) - เกะกง - สะระอัมเปิล - ลอก

(4) เส้นทางอื่นๆ ได้แก่

(ก) เส้นทางคุนหมิง - ต้าลี่ -- รุยลี่ (ด้านชายแดนจีน) - มูเซ (ด้านชายแดนเมียนมา) - ลา
เซา

(ข) เส้นทางกรุงเวียงจันทน์ - บ้านลาว - ท่าแขก - เซโน - ปากเซ - เหวินคาม (ด้าน
ชายแดนลาว) - ดงกระลอ (ด้านชายแดนกัมพูชา) - สะเต็งตริง - กระต่าย - กรุง
พนมเปญ - สีหนุวิลล์

(ค) เส้นทางนายเตย - อุดมไซ - ปากมอ - หลวงพระบาง - กรุงเวียงจันทน์ - ทานางแล้ง
(ด้านชายแดนลาว) - หนองคาย (ด้านชายแดนไทย) - อุดรธานี - ขอนแก่น - กรุงเทพฯ

(ง) เส้นทางกรุงเวียงจันทน์ - บอลิคำไซ (ด้านชายแดนลาว) - ฮาเตียน (เวียดนาม)

(จ) เส้นทางจำปาสัก - วังเต่า (ด้านชายแดนลาว) - ช่องเม็ก (ด้านชายแดนไทย) -
อุบลราชธานี

- **การขนส่งผ่านแดน** ประเทศภาคี GMS จะต้องอนุญาตให้การขนส่งผ่านแดนดำเนินการได้โดยไม่
เรียกเก็บภาษีอากรใดๆ ยกเว้นค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่เกิดจากการมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการ
ให้บริการแก่การขนส่งผ่านแดน เช่น ค่าธรรมเนียมการใช้เส้นทาง/ทางด่วน/สะพาน/อุโมงค์
ค่าธรรมเนียมการบรรทุกน้ำหนักเกิน ค่าธรรมเนียมการบริการและการใช้สิ่งอำนวยความสะดวก
ค่าภาษีน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมการซ่อมบำรุงทาง ค่าล่วงเวลาเจ้าหน้าที่ตรวจปล่อยสินค้า
เป็นต้น โดยจะต้องเรียกเก็บโดยไม่เลือกปฏิบัติระหว่างรถบรรทุกของต่างชาติกับรถบรรทุกของ
ชาติดิน
- **การตรวจสอบสุขอนามัยพืชและสุขอนามัยสัตว์** ประเทศภาคี GMS จะนำกฎกติกาภายใต้ความ
ตกลงระหว่างประเทศที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์การอนามัยโลก (WHO) องค์การอาหารและ
เกษตร (FAO) และองค์การโรคระบาดสัตว์ระหว่างประเทศ (OIE) มาใช้ในการตรวจสอบ
สุขอนามัยพืชและสุขอนามัยสัตว์ในการขนส่งสินค้าข้ามแดน
- **การขนส่งสินค้าอันตราย** ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มวัตถุอันตราย 9 ประเภท ได้แก่ วัตถุอันตราย
ประเภทที่ 1 (วัตถุระเบิด) วัตถุอันตรายประเภทที่ 2 (ก๊าซ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 3 (ของเหลว
ไวไฟ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 4 (ของแข็งไวไฟหรือวัตถุที่ทำให้เกิดการลุกไหม้ได้เอง) วัตถุอันตราย
ประเภทที่ 5 (วัตถุออกซิไดซ์และออกแกนิคเปอร์ออกไซด์) วัตถุอันตรายประเภทที่ 6 (วัตถุมีพิษ
และวัตถุติดเชื้อ) วัตถุอันตรายประเภทที่ 7 (วัตถุกัมมันตรังสี) วัตถุอันตรายประเภทที่ 8 (วัตถุกัด
กร่อน) และวัตถุอันตรายประเภทที่ 9 (วัตถุอันตรายอื่นๆ) ประเทศภาคี GMS จะนำบทบัญญัติ
ของความตกลงสหประชาชาติ UN Model Regulations ADR มาปรับใช้ในประเด็นต่างๆ เช่น
การกำหนดรายละเอียดประเภทวัตถุอันตราย การบรรจุและการติดฉลากวัตถุอันตราย การ
กำหนดเครื่องหมายและวิธีการบรรจุ เอกสารการขนส่งวัตถุอันตรายและการแจ้ง การฝึกอบรม

บุคลากรที่เกี่ยวข้อง และมาตรการเตรียมรับมือกรณีเกิดไฟลุกไหม้หรือระเบิดนอกจากนี้ ประเทศภาคี GMS จะอนุมัติให้รถบรรทุกสินค้าอันตรายทำการขนส่งข้ามแดนหรือผ่านแดนได้เป็นรายการกรณี โดยไม่นำกติกาภายใต้ความตกลง GMS CBTA มาใช้

- **การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายประเทศภาคี 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) นมและผลิตภัณฑ์นม ไข่และผลิตภัณฑ์จากไข่
 - (2) **กลุ่มที่มีใช้อาหาร** ประกอบด้วย (2.1) ผลิตภัณฑ์จากพืช เช่น ดอกไม้ พืช พืชในน้ำ (2.2) ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ เช่น อวัยวะของสัตว์ เลือด หนังและขนสัตว์ (2.3) สินค้าที่ใช้เพื่อการแพทย์และสัตวแพทย์ เช่น พลาสมา เลือด เซรุ่ม วัคซีน วัสดุที่ใช้ในการวิจัยทางกายวิภาคและชีววิทยา
 - (3) **สัตว์ที่มีชีวิต** เช่น วัว กระบือ หมู กระต่าย ไก่ เป็ด นก ม้า สัตว์ทะเล สัตว์เลี้ยง สัตว์ทดลอง สัตว์ที่นำมาใช้เพื่อการแสดง สัตว์ที่นำมาใช้ในกิจการสวนสัตว์ หม่อน ผึ้ง และสัตว์มีชีวิตอื่นๆ
- **การยอมรับยานพาหนะของประเทศภาคี** ประเทศสมาชิก GMS ให้การยอมรับยานพาหนะที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกให้เดินทางข้ามแดนมาประเทศของตนได้ ไม่ว่าจะเป็นรถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานล้อหรือขากี่ตาม และเป็นรถที่ใช้เพื่อการพาณิชย์หรือรถที่ใช้เพื่อการบรรทุกสินค้าส่วนบุคคลก็ตาม
- **การจดทะเบียนรถ** รถที่ได้รับอนุญาตให้ขนส่งข้ามแดนใน GMS ได้จะต้องได้รับหนังสือรับรองการจดทะเบียนที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ของประเทศที่รถคันดังกล่าวจดทะเบียน โดยหนังสือรับรองการจดทะเบียนจะต้องแสดงข้อมูลต่างๆ ได้แก่
 - (1) **ข้อมูลทั่วไป** เช่น ใบจดทะเบียนรถ ชื่อ สัญลักษณ์ และที่อยู่หน่วยงานผู้ออกใบทะเบียนรถ ประเทศที่จดทะเบียนลายเซ็นและการลงตราประทับของหน่วยงานผู้ออกใบทะเบียนรถ
 - (2) **ข้อมูลทะเบียนได้แก่** แผ่นป้ายทะเบียน เลขทะเบียนรถ วันที่จดทะเบียนครั้งแรก ป้ายแสดงสัญลักษณ์ประเทศ¹¹ 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

¹¹ป้ายแสดงสัญลักษณ์ประเทศที่จดทะเบียนเป็นรถที่ได้รับอนุญาตให้ข้ามแดนจะต้องใช้ตัวอักษรละติน (มีตัวอักษรไม่เกิน 3 ตัว) และมีความสูงของตัวอักษรไม่น้อยกว่า 0.08 เมตร เว้นวรรคไม่น้อยกว่า 0.01 เมตร ใช้ตัวอักษรสีดำและพื้นสีขาว ในกรณีของประเทศกัมพูชาใช้ KH ประเทศจีนใช้ CHN ประเทศลาวใช้ LAO ประเทศเมียนมาร์ใช้ MYA ประเทศไทยใช้ T และประเทศเวียดนามใช้ VN

- (5) รถที่ได้รับอนุญาตให้จดทะเบียน ประกอบด้วย (ก) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลน้ำหนักไม่เกิน 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 น้ำหนักลงเพล ความกว้างยาวและสูงของรถ ผู้ขนส่งจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของประเทศที่อนุญาตให้นำรถคันดังกล่าวข้ามแดน/ผ่านแดน
 - **ข้อกำหนดด้านกฎระเบียบการจราจรทางถนนและป้ายสัญญาณ** ประเทศภาคี GMS จะทยอยปรับปรุงระเบียบการจราจรและป้ายสัญญาณตามกฎหมายและมาตรฐานที่ GMS CBTA กำหนดให้แล้วเสร็จภายในปี ค.ศ.2019
 - **การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Compulsory Third Party Motor Vehicle Liability Insurance)** กำหนดให้เมื่อรถของต่างชาติที่เป็นประเทศภาคี GMS เข้ามาภายในดินแดนของประเทศสมาชิก 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 โดยไม่สามารถจำหน่ายหรือสละสิทธิใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้ผู้อื่นได้ โดยคุณสมบัติของผู้ขนส่งที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบมิดังนี้ (1) มีทุนจดทะเบียนมากกว่าร้อยละ 50 ที่ถือหุ้นโดยคนชาติที่จดทะเบียน (2) กรรมการเสียงข้างต้นเป็นคนชาติที่จดทะเบียน (3) ไม่เคยถูกจำคุกและไม่เคยทำผิดกฎหมายและถูกลงโทษขั้นร้ายแรง (4) มีฐานะการเงินมั่นคงและมีเงินทุนมากเพียงพอต่อการ

ประกอบการ (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) รถขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศได้จะต้องเดินทางเข้าและออกด่านพรมแดนที่กำหนด และใช้เส้นทางในเส้นทางที่ได้รับอนุมัติเท่านั้น¹²
 - (2) กรณีการให้บริการด้วยรถโดยสารประจำเส้นทางระหว่างประเทศ รัฐบาลประเทศต้นทางและปลายทางจะต้องเจรจาเพื่อให้ความเห็นชอบเรื่องตารางเวลาการให้บริการ จำนวนเที่ยวรถ และจำนวนผู้โดยสารที่ได้รับอนุมัติให้ขนส่งระหว่างประเทศ
 - (3) กรณีการให้บริการด้วยรถโดยสารไม่ประจำเส้นทาง และรถบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ ผู้ได้รับอนุญาตประกอบการขนส่งจะได้รับอนุญาตให้ขนส่งได้เฉพาะรถคันที่จดทะเบียนไว้เท่านั้น โดยในเบื้องต้น ประเทศภาคี GMS เห็นชอบให้ แต่ละประเทศมีโควตาารถโดยสารไม่ประจำทางและรถบรรทุกสินค้าที่จะออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศได้รวมกันประเทศละไม่เกิน 500 คัน (สามารถปรับเพิ่มขึ้นได้ถ้าได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการร่วม 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 โดยเอกสาร

¹² กรณีการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อการพาณิชย์จะได้รับยกเว้นจากข้อกำหนดข้างต้น เช่น การขนส่งศพ การขั้บรถท่องเที่ยวส่วนตัว การขนส่งของเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติ รถดับเพลิง และรถพยาบาล เป็นต้น

สัญญาการขนส่งจะต้องมีการระบุข้อมูลต่างๆ ได้แก่ (1) วันที่ออกใบตราส่งและสถานที่ออกใบตราส่ง (2) ชื่อและที่อยู่ของผู้ออกใบตราส่ง (3) ชื่อและที่อยู่ของผู้ขนส่ง (4) สถานที่และวันที่ที่รับสินค้าและสถานที่ปลายทาง (5) ชื่อและที่อยู่ของผู้รับใบตราส่ง (6) คำอธิบายลักษณะสินค้าและวิธีการบรรจุหีบห่อ (7) จำนวนหีบห่อและเครื่องหมาย/เลขที่หีบห่อ (8) น้ำหนักสินค้า (9) ค่าบริการขนส่ง (10) มูลค่าสินค้าเพื่อสำแดงต่อศุลกากร (11) คำอธิบายสำหรับเจ้าหน้าที่ศุลกากร และ (12) คำอธิบายความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

- **โครงสร้างพื้นฐาน** การออกแบบก่อสร้างถนน สะพาน เครื่องหมาย และป้ายอาณัติสัญญาณ การจราจรจะต้องเป็นไปแบบที่ประเทศภาคีกำหนดร่วมกัน
- **สิ่งอำนวยความสะดวกในการข้ามแดน** ประเทศภาคี GMS จะดำเนินการก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นบริเวณจุดผ่านแดนและจัดให้มีเจ้าหน้าที่เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าเดินพิธีผ่านแดน 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 หนังสือเดินทาง เครื่องอ่านป้ายแผ่นทะเบียนอัตโนมัติ เครื่องเอ็กซเรย์สินค้าและคอนเทนเนอร์ เครื่องอ่านบาร์โค้ด และบุคลากรที่สามารถสื่อสารด้วยภาษาอังกฤษได้ เป็นต้น
- **การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ** ประเทศภาคี GMS ต้องส่งเสริมการค้าเดินพิธีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อให้มีผู้รับผิดชอบการขนส่งต่อเนื่องตั้งแต่จุดต้นทางถึงจุดปลายทาง โดยผู้รับผิดชอบดังกล่าวมีความน่าเชื่อถือและมีใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ได้รับอนุมัติจากรัฐ
- **การยอมรับเรื่องการลดเอกสารและพิธีการข้ามแดน** ประเทศภาคี GMS พยายามลดจำนวนเอกสารและพิธีการข้ามแดนเพื่อลดเวลาและต้นทุนการค้าเดินพิธีการขนส่ง โดยรับจะดำเนินการ (1) ลดจำนวนเอกสารและพิธีการในการข้ามแดน (2) ให้มีคำแปลภาษาอังกฤษสำหรับเอกสารทุกประเภทที่ใช้ในการขนส่งข้ามแดน (3) อ้างอิงการออกแบบตามสหประชาชาติเท่าที่จะทำได้ (4) ปรับพิภคอัตราศุลกากรให้สอดคล้องกัน และ (5) แจ้งภาคี GMS ล่วงหน้าในกรณีที่มีการปรับเปลี่ยนเอกสารและพิธีการที่ใช้ในการขนส่งข้ามแดน

ในภาพรวม หน่วยงานเจ้าภาพในการผลักดันการค้าเดินพิธีการตามความตกลง GMS CBTA ของทุกประเทศสมาชิก คือ กระทรวงคมนาคม โดยในกรณีของไทย นับตั้งแต่ปี 2554 ได้จัดตั้ง “คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการค้าขนส่งแห่งชาติ” โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ และมีรองปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นรองประธานฯ และมีผู้อำนวยการสำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นกรรมการและเลขานุการ และมีผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่ง

ทางบก กรมทางหลวง กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ มีอำนาจหน้าที่กำกับ ดูแลเฉพาะการดำเนินงานตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามแดนพรมในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement – GMS CBTA)

จากการศึกษาทบทวนกรอบความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี ได้แก่ องค์การการค้าโลก (World Trade Organization - WTO) กรอบอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub region - GMS) และองค์การชำนาญพิเศษที่อยู่ภายใต้ต้องการสหประชาชาติ ได้แก่ องค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization - WCO) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization - ICAO) และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization - IMO) ได้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ตลอดจนกำหนดหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบในการขับเคลื่อนที่แตกต่างกัน ซึ่งโดยส่วนใหญ่ พบว่า หน่วยงานของไทยและนานาชาติที่มีบทบาทหลักในการเป็นเจ้าภาพขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งมักเป็นกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ ได้แก่ กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ (บางประเภทใช้กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม) กระทรวงการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยในบางประเทศที่ไม่สามารถหาเจ้าภาพที่เหมาะสมได้ก็จะมอบให้สำนักนายกรัฐมนตรีเป็นหน่วยงานขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากมีลักษณะภาระงานที่ครอบคลุมประเด็นต่างๆ ที่ไม่ได้อยู่ภายใต้การดำเนินงานของกระทรวงใดกระทรวงหนึ่ง ได้แก่

- (1) การกำหนดระเบียบพิธีการศุลกากรการนำเข้า ส่งออก ผ่านแดน และถ่ายลำ (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร)
- (2) การจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้า (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร ร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม)
- (3) การตรวจสอบภายหลังการผ่านพิธีการศุลกากร (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร ร่วมกับกรมสรรพากร และกรมสรรพสามิต)
- (4) การอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุมัติ Authorized Economic Operator - AEO (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร)
- (5) การชำระภาษีและค่าธรรมเนียมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร ร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง)
- (6) การขออนุญาตในการนำเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าบางประเภทซึ่งเป็นสินค้าต้องกำกับ/สินค้าควบคุม (เป็นภารกิจของกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงกลาโหม และกระทรวงมหาดไทย เป็นต้น)
- (7) การจัดให้มีระบบการรับเอกสารล่วงหน้าสำหรับตรวจปล่อยสินค้า (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร)
- (8) การจัดตั้งจุดตอบข้อซักถามของการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ (เป็นหน้าที่ที่ครอบคลุมการดำเนินงานของหลายส่วน ซึ่งยังคงมีความลำบากในการหาเจ้าภาพกลาง)
- (9) การจัดตั้งจุดบริการเบ็ดเสร็จ (Single Window) เพื่อยื่นเอกสารการส่งออก นำเข้า ผ่านแดน ที่ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงมหาดไทย โดยปัจจุบันยังมีการทำงานที่ซ้ำซ้อน)

- (10) การให้สิทธิประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดน/ข้ามแดน และประเภทยานพาหนะที่ให้อำนาจ (เป็นหน้าที่หลักของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม)
- (11) การกำหนดเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร และกรมทางหลวง)
- (12) การจัดให้มีจุดพักรถ (เป็นภารกิจหลักของกรมทางหลวง และกรมการขนส่งทางบก)
- (13) การยอมรับหนังสือตรวจสภาพรถบรรทุกที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศ (เป็นภารกิจหลักของกรมการขนส่งทางบก)
- (14) โครงสร้างพื้นฐานของด่านพรมแดน (สถานที่เก็บสินค้า ลานวางกองสินค้า ลานจอดรถ ลานตรวจปล่อย พื้นที่ควบคุม คลังสินค้าทัณฑ์บน) (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร กรมทางหลวง และกรมการขนส่งทางบก)
- (15) การประกันภัยความรับผิดชอบในการขนส่ง (เป็นภารกิจหลักของกรมการขนส่งทางบก สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกันภัย)
- (16) ระบบการขนส่งเชื่อมต่อการขนส่งทางบก (เป็นภารกิจหลักของกระทรวงคมนาคม)
- (17) การจัดหาระบบศุลกากรผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับเพื่อนบ้าน (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร)
- (18) มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชเพื่อป้องกันโรคพืช โรคสัตว์ และโรคติดต่อ (เป็นภารกิจของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงสาธารณสุข)
- (19) มาตรการพิเศษสำหรับสินค้าอันตราย (เป็นภารกิจหลักของกระทรวงอุตสาหกรรม และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทย เป็นต้น)
- (20) การตรวจสอบหนังสือเดินทาง (เป็นภารกิจหลักของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง)
- (21) การตรวจสอบใบอนุญาตทำงานของผู้ที่เดินทางข้ามแดน (กรณีเข้ามาทำงาน) (เป็นภารกิจหลักของกระทรวงแรงงาน ร่วมกับสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง)
- (22) การจัดหาระบบตรวจสินค้า/คนร่วมกันระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่ตรวจในคราวเดียวกัน (Single Stop Inspection - SSI) (เป็นหน้าที่ที่ครอบคลุมการดำเนินงานของหลายส่วน ซึ่งยังคงมีความลำบากในการหาเจ้าภาพกลาง โดยในบางประเทศให้เป็นภารกิจของกระทรวงคมนาคม หรือกรมศุลกากร หรือกระทรวงความมั่นคง)
- (23) การประสานความร่วมมือการทำงานร่วมกันระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (เป็นภารกิจหลักของกระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น)
- (24) การแลกเปลี่ยนข้อมูลและการตรวจปล่อยล่วงหน้า (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร)
- (25) การมีจุดยื่นขอวีซ่า (เป็นภารกิจหลักของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง)
- (26) การพัฒนาเทคโนโลยีการตรวจติดตามยานพาหนะ เช่น GPS / RFID / Customs E Seal (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร หรือกระทรวงคมนาคม)
- (27) การเตรียมรับมือกรณีเกิดไฟลุก หรือระเบิดจากการขนส่งสินค้า (เป็นภารกิจหลักของกระทรวงคมนาคม หรือกระทรวงความมั่นคง)
- (28) การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนแก่รถ สินค้า ผู้โดยสาร และพื้นที่ควบคุมร่วม (Common Control Area) (เป็นภารกิจหลักของกระทรวงคมนาคม หรือกรมศุลกากร)

(29) กลไกการขับเคลื่อนกรณีเป็นหน่วยงานภายในประเทศไทย และหน่วยงานที่ประสานกับประเทศเพื่อนบ้าน (เป็นหน้าที่ที่ครอบคลุมการดำเนินงานของหลายส่วน ซึ่งยังคงมีความลำบากในการหาเจ้าภาพกลาง)

4 สรุป

การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนเป็นประเด็นที่มีความท้าทายสำหรับประเทศไทยอย่างมากในการพัฒนากิจกรรมการค้าและการขนส่งในพื้นที่ชายแดนที่เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

ในส่วนการค้าระหว่างไทยกับเมียนมา พบว่า กว่าร้อยละ 90 เป็นการค้าชายแดนผ่านด่านถาวรที่สำคัญ ได้แก่ ด่านแม่สอด ด่านแม่สาย ด่านสังขละบุรี ด่านระนอง โดยสินค้าส่งออกสำคัญของไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค เช่น เครื่องดื่ม น้ำมันสำเร็จรูป น้ำตาลทราย ปูนซีเมนต์ และสินค้านำเข้า ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ สัตว์ สินแร่ และผักผลไม้ โดยไทยเป็นฝ่ายขาดดุลการค้ากับเมียนมา ขณะที่การค้าระหว่างไทยกับกัมพูชา พบว่า ร้อยละ 75 เป็นการค้าชายแดนผ่านด่านถาวรที่สำคัญ ได้แก่ ด่านบ้านคลองลึก ด่านบ้านหาดเล็ก สินค้าส่งออกสำคัญของไทยส่วนใหญ่เป็นอัญมณี น้ำมันสำเร็จรูป เครื่องดื่ม ปูนซีเมนต์ และน้ำตาลทราย และสินค้านำเข้า ได้แก่ เครื่องจักรไฟฟ้า ผักผลไม้ ลวดและสายเคเบิล โดยไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้ากับกัมพูชา

องค์การระหว่างประเทศ อาทิ องค์การการค้าโลก องค์การศุลกากรโลก องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ และองค์การสหประชาชาติ อาเซียน และการรวมกลุ่มในระดับอนุภูมิภาค เช่น อนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ได้มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศจำนวนหลายฉบับ เพื่อเป็นแนวทางให้ประเทศที่สนใจเข้าร่วมนำไปศึกษา อ้างอิง และนำไปปรับกฎระเบียบและระบบการทำงานที่เกี่ยวข้องของนานาประเทศเพื่อให้มีการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งเพิ่มขึ้นให้สอดคล้องกับโลกาภิวัตน์การค้า การลงทุน การขนส่ง และโลจิสติกส์ที่มีลักษณะที่ยืดหยุ่นกันระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น

ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกและให้สัตยาบันการปฏิบัติตามอนุสัญญาระหว่างประเทศหลายฉบับที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งฯ ได้แก่ (1) ความตกลงพิธีการขอใบอนุญัตินำเข้า (2) ความตกลงการตรวจสอบสินค้าก่อนส่งออก (3) ความตกลงการประเมินราคาศุลกากร (4) ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้า (5) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยพิธีการศุลกากรที่เรียบง่ายและสอดคล้องกัน (6) อนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (7) อนุสัญญาการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งทางทะเล (8) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งผ่านแดน (9) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน และ (10) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง

ขณะเดียวกัน ประเทศไทยยังไม่ได้เข้าร่วมให้สัตยาบันการปฏิบัติตามอนุสัญญาฯ บางฉบับ เช่น (1) อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (2) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการปรับการควบคุมสินค้าที่ด่านพรมแดนให้เป็นแบบเดียวกัน (3) อนุสัญญาศุลกากรว่าด้วยตู้คอนเทนเนอร์

จากที่กล่าวมาข้างต้น ส่งผลให้การกำหนดกฎระเบียบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของไทยจะต้องพัฒนาปรับปรุงจากเดิม โดยไทยไม่ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพียงอย่างเดียว แต่ต้องให้ความสำคัญกับการปรับกฎระเบียบควบคู่กันไปด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์

การเป็นศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ของภูมิภาค และการเป็นชาติการค้า เนื่องจากปัจจุบัน ประเทศไทยยังมีกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งแตกต่างจากประเทศในสหภาพยุโรป และสิงคโปร์ ที่เป็นสมาชิกความตกลงฉบับต่างๆ ส่งผลให้การเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว

หน่วยงานหลักของไทยที่มีบทบาทหลักในการประสานอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งส่วนใหญ่ ได้แก่ หน่วยงานภายใต้กระทรวงพาณิชย์ (กรมการค้าต่างประเทศ) หน่วยงานภายใต้กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นไปตามกรอบความตกลงที่องค์การชำนาญระหว่างประเทศเป็นผู้ริเริ่มขึ้น เช่น กรณีที่เป็นความตกลงที่อยู่ภายใต้องค์การการค้าโลกก็จะให้หน่วยงานในกระทรวงพาณิชย์เป็นเจ้าภาพในการประสานงาน ขณะที่หากเป็นความตกลงที่อยู่ภายใต้องค์การศุลกากรโลกก็จะให้หน่วยงานกระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) เป็นเจ้าภาพประสานงาน และหากเป็นความตกลงที่อยู่ภายใต้องค์การชำนาญพิเศษด้านการขนส่ง ก็จะให้หน่วยงานกระทรวงคมนาคมเป็นเจ้าภาพประสานงาน อย่างไรก็ตาม หากเปรียบเทียบระหว่าง “การอำนวยความสะดวกทางการค้า” กับ “การอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง” แล้วพบว่า ความตกลงระหว่างประเทศส่วนใหญ่ นำ “การอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง” เป็นส่วนหนึ่งของ “การอำนวยความสะดวกทางการค้า” เนื่องจากหากไม่มีการค้าก็就不用มีการขนส่งเกิดขึ้น ประกอบกับเนื้อหาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ามีความซับซ้อนและมีพลวัตมากกว่าการอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง

นอกจากนี้ หากพิจารณาภายใต้กรอบความตกลงอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) พบว่า กระทรวงคมนาคมของทุกประเทศ ได้แก่ ไทย สปป.ลาว เมียนมา กัมพูชา เวียดนาม และจีน มีบทบาทหลักในการขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง เนื่องจากเป็นหน่วยงานเจ้าภาพประสานงานการจัดทำความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS CBTA) ที่มีสาระครอบคลุมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งไว้ในความตกลงฉบับเดียวกัน

รูปแบบองค์การที่ใช้จัดการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของต่างประเทศ

1. คำนำ

บทที่ 3 เป็นการศึกษารูปแบบองค์การที่ใช้ในการจัดการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของต่างประเทศ เพื่อนำรูปแบบต่างๆ มาใช้ในการศึกษาเปรียบเทียบกับรูปแบบขององค์การที่ใช้ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของประเทศไทย เพื่อประเมินความพร้อม โอกาส และอุปสรรคในการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับไทย

2. รูปแบบองค์การที่ใช้ในการจัดการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งเป็นประเด็นที่มีความสำคัญมากต่อการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศ นานาประเทศมีการกำหนดมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น การลดขั้นตอนเอกสารและพิธีการทางการค้า การกำหนดมาตรฐานพิธีการทางการค้าและการขนส่ง การส่งเสริมการใช้เอกสารอิเล็กทรอนิกส์และการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์เพื่อใช้ในการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน การพัฒนาศูนย์บริการเบ็ดเสร็จและ Single Window การจัดการความเสี่ยง (Risk Management) การให้สัตยาบันก่อนสัญญาณระหว่างประเทศในส่วนของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง การเจรจาความร่วมมือกับต่างประเทศในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ว่าเป็นหนึ่งในนโยบายการค้าของประเทศ

การศึกษารูปแบบองค์การที่ใช้ขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งเป็นประเด็นที่องค์การสหประชาชาติให้ความสำคัญอย่างมากมาเป็นเวลากว่า 4 ทศวรรษ จากการถอดบทเรียนของนานาประเทศ พบว่า การปรับเปลี่ยนระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งจำเป็นต้องมีการประสานงานและร่วมมือระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากภาครัฐและเอกชน ประกอบด้วย

(1) หน่วยงานภาครัฐ ที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก การนำเข้า การผ่านแดนและการข้ามแดน อาทิ กระทรวงการค้า กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงขนส่ง กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงเกษตร กระทรวงความมั่นคงและตรวจคนเข้าเมือง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการคลังและศุลกากร

(2) หน่วยงานภาคเอกชน ที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก การนำเข้า การผ่านแดนและการข้ามแดน ได้แก่ หอการค้า สมาคมอุตสาหกรรม สมาคมการค้า สมาผู้ส่งออก ตัวแทนออกของรับอนุญาต ตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการขนส่ง ท่าขนส่ง สถานีบรรจุและขนถ่ายสินค้า ธนาคารพาณิชย์ กิจกรรมประกันภัยผู้นำเข้า และผู้ส่งออก เป็นต้น

(3) องค์การและสถาบันระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้อง เช่น องค์การการค้าโลก องค์การสหประชาชาติ องค์การศุลกากรโลก เป็นต้น

ดังนั้นการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งจึงนับเป็นงานที่ทำหาความสามารถของผู้บริหารองค์การที่ขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง เนื่องจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียล้วนมีผลประโยชน์ที่ขัดแย้งกัน ตัวอย่างเช่น เอกชนผู้นำเข้าและส่งออกต้องการให้ลดขั้นตอนและพิธีการเอกสารให้เหลือน้อยที่สุด ขณะที่หน่วยงานภาครัฐต้องมีการกำกับตรวจสอบความถูกต้องของสินค้าให้สอดคล้องกับกฎระเบียบของแต่ละประเทศ และการจัดระเบียบด้านความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ เป็นต้น

นานาประเทศ รวมถึงที่ประชุมสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (UNCTAD) และองค์การการค้าโลก (WTO) เริ่มให้ความสำคัญกับการผลักดันการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งมาเป็นเวลากว่า 4 ทศวรรษ โดยจุดเริ่มต้นครั้งแรกเกิดจากการการหยิบยกเรื่องการอำนวยความสะดวกทางการค้าขึ้นในเวทีการประชุมระหว่างประเทศขององค์การสหประชาชาติจนเป็นที่มาของการยกร่างอนุสัญญาการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ (Convention of Facilitation of International Maritime Traffic) ที่เสนอให้ประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งทางทะเล (National Maritime Transport Facilitation Committee) หรือหน่วยงานอื่นที่มีลักษณะการทำงานคล้ายคลึงกัน

ในช่วงยุคปี ค.ศ.1970 พบว่า ยุคเริ่มต้นของการจัดตั้งองค์การเพื่อขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศมักเป็นการสร้างเวทีเพื่อปรึกษาหารือแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็น (Consultative Platform) ระหว่างผู้แทนภาครัฐและสมาคมของภาคเอกชน อาทิ การจัดตั้งเวที Consultative Platform ในภูมิภาคยุโรปและเอเชีย ตัวอย่างเช่น

- ในปี ค.ศ.1972 (พ.ศ.2515) ภาคเอกชนฝรั่งเศสจัดตั้งองค์การการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งฝรั่งเศส (French International Trade Facilitation and Simplification Body หรือ ODASCE) ซึ่งเป็นสมาคมการค้าของภาคเอกชนที่ริเริ่มจัดเวทีการประชุมหารือแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นระหว่างภาครัฐและเอกชนภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานศุลกากรและสรรพสามิตแห่งฝรั่งเศส
- ในปี ค.ศ.1973 (พ.ศ.2516) ภาคเอกชนฟินแลนด์จัดตั้งองค์การการอำนวยความสะดวกพิธีการทางการค้าแห่งประเทศฟินแลนด์ (Finnish National Body for Simpler Trade Procedures) ซึ่งเป็นการผลักดันของภาคเอกชนที่ริเริ่มจัดเวทีการประชุมหารือแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นระหว่างภาครัฐกับเอกชน
- ในปี ค.ศ.1974 (พ.ศ.2517) ภาคเอกชนญี่ปุ่นจัดตั้งสมาคมการอำนวยความสะดวกพิธีการทางการค้าแห่งญี่ปุ่น (Japan Association for Simplification of International Trade Procedures) ซึ่งเป็นการผลักดันของภาคเอกชนญี่ปุ่นที่ริเริ่มจัดเวทีการประชุมหารือแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นระหว่างภาครัฐกับเอกชน

ในนานาอารยประเทศเป็นที่ยอมรับว่า **องค์การระดับชาติเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า (National Trade Facilitation Body - NTFB)** ต้องประกอบด้วยผู้แทนที่มาจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่มีความเกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ ศุลกากร การขนส่งระหว่างประเทศ การขนส่งต่อเนื่อง

หลายรูปแบบ การผ่านแดน การถ่ายลำ โลจิสติกส์ การเงิน เกษตรและอาหาร มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช การสาธารณสุข เทคโนโลยีสารสนเทศ การตรวจคนเข้าเมืองและความมั่นคง

จากการศึกษาของ UNECE¹³ พบว่า วัตถุประสงค์ของนานาประเทศในการจัดตั้งองค์การระดับชาติเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า (NTFB) มีดังนี้

- ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า
- กำหนดมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า
- เสนอแนะมาตรการระดับชาติเพื่อปรับปรุงกฎระเบียบและพิธีการทางการค้า ศุลกากร และการขนส่งให้เรียบง่าย มีมาตรฐาน และสอดคล้องเข้ากันได้กับความต้องการของภาคธุรกิจ กฎระเบียบ และนโยบายการค้าของประเทศ
- สร้างความตระหนักและยกระดับความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง
- เข้าร่วมกับนานาประเทศและองค์การระหว่างประเทศ เช่น องค์การสหประชาชาติ องค์การการค้าโลก องค์การศุลกากรโลก ในการพัฒนาระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า
- เจรจกกับนานาประเทศและองค์การระหว่างประเทศในเรื่องที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าทั้งในระดับทวิภาคี ภูมิภาค และพหุภาคี

จากวัตถุประสงค์จัดตั้งองค์การระดับชาติเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า (NTFB) ข้างต้น ทำให้สามารถแบ่งกลุ่มกิจกรรมที่ต้องดำเนินการได้ 5 กลุ่มกิจกรรม ประกอบด้วย

1. กิจกรรมด้านการอำนวยความสะดวก (Facilitation) ได้แก่

- ดำเนินการให้มีการประสานงานที่เหมาะสมระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า
- ดำเนินการทบทวนขั้นตอน พิธีการ และข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อกำหนดศุลกากร การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การข้ามแดน การผ่านแดน การถ่ายลำ โลจิสติกส์ การเงิน การเกษตรและอาหาร สุขอนามัยและสุขอนามัยพืช สุขภาพและสาธารณสุข การสื่อสารข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์และเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อให้มีพิธีการและข้อกำหนดที่เรียบง่ายและสอดคล้องเข้ากับได้ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- รวบรวมและเผยแพร่ข้อมูลและวิธีปฏิบัติที่ดีด้านระเบียบพิธีการการค้าระหว่างประเทศและเอกสารการค้า เอกสารการขนส่ง เอกสารการเงิน ฯลฯ ที่ต้องใช้
- ดำเนินการปรับระเบียบพิธีการและเอกสารต่างๆ ให้สอดคล้องกับวิธีปฏิบัติที่ดีและความตกลงระหว่างประเทศ รวมถึงส่งเสริมการนำคอมพิวเตอร์และระบบอัตโนมัติมาใช้ในการบันทึกและส่งข้อมูลเพื่อความถูกต้องและรวดเร็ว
- ส่งเสริมการใช้มาตรฐานการค้าและเทคโนโลยีการขนส่งและสื่อสาร เช่น มาตรฐานข้อมูล
- สนับสนุนการจัดทำโครงการนำร่อง และโครงการระดับชาติและระดับท้องถิ่นเพื่อให้มีการปรับปรุงพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง

¹³ United Nations Economic Commission for Europe (2015), Recommendation No.4: National Trade Facilitation Bodies, United Nations, Geneva

2. กิจกรรมการจัดระเบียบ (Regulation) ได้แก่

- ทบทวนให้ข้อคิดเห็น และเสนอให้รัฐบาลพิจารณาเห็นชอบให้มีการปรับปรุงระเบียบพิธีการ ขั้นตอนทางการค้า ศุลกากร และการขนส่ง รวมถึงเอกสารที่ใช้เพื่อการค้าระหว่างประเทศ การศุลกากร การขนส่ง เพื่อให้มีการอำนวยความสะดวกทางการค้าเพิ่มขึ้น
- ติดตามผลการนำกฎระเบียบและพิธีการขั้นตอนฯ ที่ได้ทำการปรับเปลี่ยนเพื่อพิจารณาผลดี ผลเสีย ผลกระทบที่เกิดขึ้น
- ติดตามผลการออกกฎระเบียบภายในประเทศให้สอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศเป็นภาคี

3. กิจกรรมการพัฒนา (Development) ได้แก่

- ทบทวนยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่เกี่ยวข้องกับการค้า การขนส่ง และการลงทุน เพื่อให้สามารถเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมในการอำนวยความสะดวกทางการค้า การขนส่ง รวมถึงการใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม เช่น เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เทคโนโลยีการตรวจติดตามสินค้า

4. กิจกรรมเสริมสร้างศักยภาพ (Capacity Building) ได้แก่

- ดำเนินการเผยแพร่และรณรงค์ให้หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และสาธารณชนเห็นผลประโยชน์ของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง โดยเฉพาะการลดระยะเวลา ขั้นตอน และค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกสินค้า
- จัดกิจกรรมการสัมมนาและฝึกอบรมแก่ผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เพื่อให้เข้าใจแนวคิดและวิธีปฏิบัติของการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ

5. กิจกรรมการเจรจากับนานาชาติประเทศ (Negotiations) ได้แก่

- สนับสนุนการเข้าร่วมการเจรจาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในระดับทวิภาคี ภูมิภาค พหุภาคี และองค์การระหว่างประเทศ เช่น องค์การสหประชาชาติ องค์การการค้าโลก และองค์การศุลกากรโลก เป็นต้น
- เป็นตัวกลางหรือเป็นคณะกรรมการกลางแห่งชาติในการประสานงานและติดตามการนำบทบัญญัติของความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ WTO ไปปรับใช้

ผู้มีส่วนร่วมในองค์การที่ขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งควรมีการทำงานที่บูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง รวมถึงตัวแทนจากภาคเอกชนที่เป็นธุรกิจสาขาต่างๆ ผู้ประกอบการทั้งขนาดใหญ่และเล็ก สถาบันที่เกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ ผู้ผลิต ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ผู้รับจัดการขนส่ง ตัวแทนออกของรับอนุญาต ผู้ประกอบการขนส่ง สถาบันการเงิน บริษัทประกันภัย ผู้ให้บริการซอฟต์แวร์และเทคโนโลยีสารสนเทศ ฯลฯ โดยสามารถจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนร่วมในองค์การที่ขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ตามตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 กลุ่มหน่วยงานผู้มีส่วนร่วมในองค์การขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง

หน่วยงานภาครัฐ	หน่วยงานภาคเอกชน	ผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้อง
• หน่วยงานในสังกัดกระทรวงการค้า อุตสาหกรรม และเกษตร • หน่วยงานในสังกัดกระทรวงการขนส่ง และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง • หน่วยงานศุลกากร • หน่วยงานด้านการเงินและการคลัง • หน่วยงานการวางแผนเศรษฐกิจ • หน่วยงานการสร้างความร่วมมือกับต่างประเทศ • หน่วยงานกำหนดมาตรฐานสินค้าและ หน่วยงานตรวจรับรองมาตรฐาน	• ผู้นำเข้ารายใหญ่และรายย่อย • ผู้ส่งออกรายใหญ่และรายย่อย • สมาคมการค้าของผู้นำเข้าและส่งออกสินค้า	• ผู้ประกอบการขนส่ง • ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ • ตัวแทนออกของรับอนุญาต • ห้องปฏิบัติการตรวจสอบสินค้าที่นำเข้าและส่งออก • ผู้ให้บริการซอฟต์แวร์และเทคโนโลยีสารสนเทศด้านโลจิสติกส์ • ธนาคารและสถาบันการเงิน • สถาบันการศึกษาและผู้เชี่ยวชาญด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ในปี ค.ศ.2014 (พ.ศ.2557) องค์การสหประชาชาติ โดย UNCTAD ธนาคารโลก และ WTO ได้รวบรวมองค์การด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในโลก¹⁴ และแบ่งรูปแบบการจัดองค์การเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง เป็น 4 ประเภท ดังนี้

1. คณะกรรมการที่ปรึกษาด้านการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า (PRO Committee)

คณะกรรมการที่ปรึกษาด้านการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า (PRO Committee) เป็นรูปแบบที่นิยมจัดตั้งขึ้นในภูมิภาคยุโรปและบางประเทศในเอเชีย เช่น ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ศรีลังกา และเวียดนาม และเป็นรูปแบบที่เสนอแนะโดยองค์การสหประชาชาติ (UNCTAD)

วัตถุประสงค์ในการจัดตั้ง PRO Committee เพื่อเป็นเวทีเปิดรับและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนในประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ เช่น การพิจารณาความเหมาะสมในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง วิธีปฏิบัติที่ดีในการอำนวยความสะดวกทางการค้า วิธีปฏิบัติที่ดีในการพัฒนาระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์เพื่อการค้าระหว่างประเทศ ระเบียบพิธีการศุลกากร การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การผ่านแดนและการถ่ายลำของสินค้า การลดต้นทุนการทำการค้าระหว่างประเทศ มาตรฐานการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ การปฏิรูประบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง เป็นต้น โดยหน่วยงานภาครัฐให้การสนับสนุนการจัดเวทีการประชุมแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเพื่อพิจารณานำข้อมูลที่ได้จากการประชุมไปพิจารณาขับเคลื่อนต่อไป นอกจากนี้ ยังใช้ PRO Committee เป็นจุดประสานรวมข้อมูลและวิธีปฏิบัติที่ดีในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ

ทั้งนี้จากผลการสำรวจของ UNCTAD หน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่เป็นเจ้าภาพในขับเคลื่อนการทำงานของคณะกรรมการที่ปรึกษาด้านการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า (PRO Committee) ในประเทศส่วนใหญ่ที่ใช้ระบบ PRO Committee ได้แก่ กระทรวงการค้า รองลงมา ได้แก่ สภาหอการค้า โดย

¹⁴ ข้อมูลอ้างอิงจากรายงานของ UNCTAD National Trade Facilitation Bodies in the World จัดทำโดยหน่วยงานอำนวยความสะดวกทางการค้า สาขาโลจิสติกส์การค้า (Trade Logistics) ฝ่ายเทคโนโลยีและโลจิสติกส์ ของ UNCTAD ที่รวบรวมข้อมูลจากประเทศในภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิก ละตินอเมริกา และแคริบเบียน

ประเทศส่วนใหญ่มีการจัดตั้งสำนักงานถาวรของ PRO Committee และมีการจ้างเจ้าหน้าที่ทำงานประจำในสำนักงานดังกล่าว

2. คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า

คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Trade Facilitation Committee หรือ NTFC) มีลักษณะแตกต่างจากคณะกรรมการที่ปรึกษาด้านการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า (PRO Committee) ตรงที่คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะมีหน่วยงานภาครัฐเป็นกลไกขับเคลื่อนหลักและมีคำสั่งแต่งตั้งจากรัฐบาล เนื่องจากต้องเสนอแนะมาตรการที่เหมาะสมในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ตลอดจนติดตามหน่วยงานภายในประเทศในการปฏิบัติตามข้อผูกพันภายใต้พันธกรณีที่ตกลงกับต่างประเทศภายใต้ความตกลงระดับทวิภาคี ภูมิภาค หรือพหุภาคี

ทั้งนี้จากผลการสำรวจของ UNCTAD หน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่เป็นเจ้าภาพในขับเคลื่อนการทำงานของคณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NTFC) ในเกือบทุกประเทศที่ใช้ระบบ NTFC ได้แก่ กระทรวงการค้า โดยประเทศส่วนใหญ่มีการจัดตั้งสำนักงานถาวรของ NTFC และมีการจ้างเจ้าหน้าที่ทำงานประจำในสำนักงานดังกล่าว

3. คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง

คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (National Trade and Transport Facilitation Committee หรือ NTTFC) เป็นรูปแบบที่องค์การสหประชาชาติและธนาคารโลกสนับสนุนการจัดตั้งให้เกิดขึ้นเนื่องจากมีเนื้อหาบางส่วนที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศต้องอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานด้านการค้าและหน่วยงานการขนส่งจนแยกกันไม่ออกจนต้องเรียกว่าเป็นการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง โดยวัตถุประสงค์หลักในการจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (NTTFC) เพื่อเป็นกลไกทำงานร่วมกันระหว่างผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและเอกชนด้านการค้าและการขนส่งเพื่อขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง เสนอแนะการปรับปรุงกฎระเบียบการค้าและการขนส่ง โดยมีหน่วยงานภาครัฐเป็นเจ้าภาพหลักในการดำเนินงานภายใต้การสนับสนุนของภาคเอกชน

ทั้งนี้จากผลการสำรวจของ UNCTAD หน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่เป็นเจ้าภาพในขับเคลื่อนการทำงานของคณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (NTTFC) ในเกือบทุกประเทศที่ใช้ระบบ NTTFC ได้แก่ กระทรวงการค้า รองลงมา ได้แก่ กระทรวงการขนส่ง โดยประเทศส่วนใหญ่มีการจัดตั้งสำนักงานถาวรของ NTTFC และมีการจ้างเจ้าหน้าที่ทำงานประจำในสำนักงานดังกล่าว

4. คณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นเพื่อสนับสนุนการเจรจาเข้าร่วมความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก

คณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นเพื่อสนับสนุนการเจรจาเข้าร่วมความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก (WTO Negotiation on Trade Facilitation Support Bodies) เป็นที่นิยมใน

หลายประเทศที่มีความประสงค์จะเข้าร่วมเป็นสมาชิกความตกลงฯ ดังกล่าว โดยคณะกรรมการฯ ทำหน้าที่เฉพาะกิจเพื่อให้ป้อนข้อมูลให้กับผู้แทนประเทศของตนเองในการเจรจาเข้าร่วมความตกลงฯ หลังจากนั้นคณะกรรมการฯ ทำหน้าที่ติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานภายในประเทศในการปฏิบัติตามพันธกรณีที่ผูกพันไว้ภายใต้ความตกลงฯ

ทั้งนี้จากผลการสำรวจของ UNCTAD หน่วยงานหลักที่ทำหน้าที่เป็นเจ้าภาพในขับเคลื่อนการทำงานของคณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นเพื่อสนับสนุนการเจรจาเข้าร่วมความตกลงการค้าอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก (WTO Negotiation on Trade Facilitation Support Bodies) ในเกือบทุกประเทศที่ใช้ระบบดังกล่าว ได้แก่ กระทรวงการค้า รองลงมา ได้แก่ กรมศุลกากร ตามลำดับ โดยประเทศส่วนใหญ่ไม่มีการจัดตั้งสำนักงานถาวรของคณะกรรมการฯ และไม่มีกาจ้างเจ้าหน้าที่ทำงานประจำ แต่ใช้การเพิ่มปริมาณงานจากเจ้าหน้าที่ที่ทำงานในหน่วยงานเดิม

จากการรวบรวมข้อมูลจากองค์การสหประชาชาติ โดย UNCTAD ธนาครโลก และ WTO ในปี 2557 พบว่า ประเทศที่มีการจัดตั้งองค์การด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าแล้ว มีการจัดแบ่งประเภทการทำงานดังแสดงตามตารางที่ 3-2

ตารางที่ 3-2 ประเทศที่จัดตั้งองค์การด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและประเภทของรูปแบบองค์การ

คณะกรรมการที่ปรึกษาด้านการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า (PRO Committee)	คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NTFC)	คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (NTTFC)	คณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นเพื่อสนับสนุนการเจรจาเข้าร่วมความตกลงการค้าขององค์การการค้าโลก
1. อัลบาเนีย 2. ออสเตรีย 3. บอสเนีย 4. บราซิล 5. บัลแกเรีย 6. โครเอเชีย 7. สาธารณรัฐเชค 8. ฟินแลนด์ 9. ฝรั่งเศส 10. ฮังการี 11. ไอซ์แลนด์ 12. อิหร่าน 13. อิตาลี 14. ญี่ปุ่น 15. มัลตา 16. เนเธอร์แลนด์ 17. เกาหลีใต้ 18. มัลโดวา 19. ศรีลังกา 20. สวีเดน 21. สหราชอาณาจักร 22. แทนซาเนีย 23. เวียดนาม	1. บาห์เรน 2. ภูฏาน 3. บอสวานา 4. กัมพูชา 5. แอฟริกากลาง 6. โดมินิกา 7. สาธารณรัฐโดมินิกัน 8. กรีซ 9. เกรนาดา 10. กัวเตมาลา 11. นามิเบีย 12. ปารากวัย 13. ฟิลิปินส์ 14. เซนต์กิตตัส 15. เซนต์วินเซนต์ 16. เกรนาโด 17. เซียร์ราลีโอน 18. ชูดาน 19. ไทย 20. แซมเบีย	1. อาเซอร์ไบจาน 2. จอร์แดน 3. คาซัคสถาน 4. มองโกเลีย 5. เนปาล 6. ปากีสถาน	1. บังกลาเทศ 2. เบอร์กินาฟาโซ 3. เคนเวิร์ดิ 4. จีน 5. โคลัมเบีย 6. คิวบา 7. เอกวาดอร์ 8. อียิปต์ 9. ฮอนดูรัส 10. เคนยา 11. มาลี 12. เม็กซิโก 13. นิการาควัว 14. ไนเจอร์ 15. ไนจีเรีย 16. เซนต์ลูเชีย 17. เซนีกัล 18. โตโก 19. ตุรกี 20. อุรุกวัย 21. ซิมบับเว

หากพิจารณากรณีของประเทศที่มีการจัดรูปแบบองค์การในลักษณะคณะกรรมการอำนวยความสะดวก
สะตวทงการค้ำ (NTFC) สามารถแสดงรายละเอียดได้ตามตารางที่ 3-3

ตารางที่ 3-3 รายละเอียดรูปแบบองค์การของประเทศที่มีจัดตั้งองค์การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในลักษณะคณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า (NTFC)

ชื่อประเทศ	ชื่อองค์การ	การจัดตั้งและองค์ประกอบของผู้แทน	ภารกิจ	ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการขับเคลื่อน
ภูฏาน	คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติภูฏาน (Bhutan National Trade Facilitation Committee)	จัดตั้งในปี 2556 โดยมีคำสั่งของรัฐบาลในการจัดตั้ง <u>ผู้บริหารสูงสุด/ประธานกรรมการ</u> อธิบดีกรมศุลกากรและสรรพากร <u>กรรมการจากส่วนราชการ</u> ได้แก่ กรมการค้า กระทรวงเศรษฐกิจและการค้า <u>กรรมการจากเอกชน</u> ได้แก่ สมาหการค้าและอุตสาหกรรม สำนักงานเลขานุการ กรมศุลกากรและสรรพากร กระทรวงการคลัง <u>แหล่งเงินทุนสนับสนุน</u> ไม่มี	1. ประสานงาน ทบทวน และติดตาม นโยบายและมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้า 2. เสนอข้อคิดเห็นในการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า 3. สร้างความตื่นตัวและความเข้าใจด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า	1. การสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในรับทราบและเข้าใจ ความสำคัญ และการปรับปรุงระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง
บอสวานา	คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Technical Committee on Trade Facilitation)	จัดตั้งในปี 2553 โดยคณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า เป็นอนุกรรมการภายใต้คณะกรรมการนโยบายการค้าและการเจรจาการค้าแห่งชาติ (National Committee on Trade Policy and Negotiations) โดยคำสั่งแต่งตั้งจากประธานาธิบดี <u>ผู้บริหารสูงสุด/ประธานกรรมการ</u> อธิบดีกรมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม <u>กรรมการจากส่วนราชการ</u> ได้แก่ กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตร กระทรวงขนส่งและสื่อสาร กระทรวงการคลัง กระทรวงพลังงาน สำนักงานอัยการ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงแรงงาน กระทรวงมหาดไทย สำนักงานมาตรฐาน สำนักงานการลงทุน สำนักงานวิเคราะห์นโยบายและการพัฒนา สำนักงานสถิติ การสื่อสารแห่งบอสวานา <u>กรรมการจากเอกชน</u> ได้แก่ สมาคมธนาคาร สภาทนายความ	1. ให้ข้อเสนอแนะในการปฏิรูประบบการอำนวยความสะดวกทางการค้า 2. จัดทำแผนประจำปีด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า 3. ติดตามและสนับสนุนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าตามยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศและพันธกรณีที่บอสวานาทำกับต่างประเทศ	1. การสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในรับทราบและเข้าใจ ความสำคัญ และการปรับปรุงระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง 2. การส่งผู้แทนที่เข้าร่วมประชุมที่มีอำนาจในการตัดสินใจ (ควรเป็นระดับอธิบดี รองอธิบดี หรือเทียบเท่า)

ชื่อประเทศ	ชื่อองค์กร	การจัดตั้งและองค์ประกอบของผู้แทน	ภารกิจ	ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการขับเคลื่อน
		สมาพันธ์การค้าและอุตสาหกรรม สมาคมผู้ส่งออกและผู้ผลิต สมาคมผู้รับจัดการขนส่ง สมาคมขนส่งทางบก บริษัทค้าประกัน สินเชื่อ นักวิชาการ/ผู้ทรงคุณวุฒิ สำนักงานเลขานุการ กรมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวง การค้าและอุตสาหกรรม (มีการประชุมทุก 3 เดือน) แหล่งเงินทุนสนับสนุน กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม		
กัมพูชา	คณะอนุกรรมการการพัฒนาการค้าและการลงทุนที่เกี่ยวข้องกับการค้า (Sub Steering Committee on Trade Development and Trade Related Investment)	จัดตั้งในปี 2551 ตามคำสั่งของนายกรัฐมนตรีกัมพูชาฉบับที่ 27 SSR ลงวันที่ 14 พฤศจิกายน 2551 โดยคณะอนุกรรมการฯ ที่จัดตั้งขึ้นภายใต้สังกัดกระทรวงพาณิชย์ จะต้องทำงานประสานกับคณะกรรมการแห่งชาติอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง (National Transport Facilitation Committee) ที่อยู่ภายใต้กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ผู้บริหารสูงสุด/ประธานกรรมการ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ รองประธานกรรมการ ปลัดกระทรวงเศรษฐกิจและการคลัง ปลัดสำนักงานสภาพัฒนาการพัฒนาแห่งกัมพูชา อธิบดีกรมศุลกากร กรรมการจากส่วนราชการ ได้แก่ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ปลัดกระทรวงมหาดไทย ปลัดกระทรวงเกษตร ปลัดกระทรวงสาธารณสุข ปลัดกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง ปลัดกระทรวงพาณิชย์ กรรมการจากเอกชน ได้แก่ สมาคมการค้าต่างๆ ที่จะได้รับเชิญให้เข้ามาประชุมเป็นครั้งๆ ไป สำนักงานเลขานุการ กระทรวงพาณิชย์ แหล่งเงินทุนสนับสนุน กระทรวงพาณิชย์	1. เป็นเวทีในการปรึกษาหารือและแก้ไข ปัญหาอุปสรรคที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนในกัมพูชา 2. ทำงานประสานกับคณะกรรมการแห่งชาติอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง ที่อยู่ภายใต้กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง	1. การมีองค์ประกอบที่เป็นผู้บริหารระดับสูงในคณะกรรมการทำให้การตัดสินใจแก้ไขปัญหาสามารถทำได้รวดเร็ว
ฟิลิปปินส์	คณะกรรมการนโยบายการค้าและการอำนวยความสะดวก	จัดตั้งในปี 2537 ตามบทบัญญัติของกฎหมายการพัฒนาการส่งออกของฟิลิปปินส์ สภาพัฒนาการส่งออกเป็นหน่วยงานที่	1. เป็นหน่วยงานประสานงานในการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อ	1. การสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

ชื่อประเทศ	ชื่อองค์กร	การจัดตั้งและองค์ประกอบของผู้แทน	ภารกิจ	ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการขับเคลื่อน
	ความสะดวกทางการค้า (Committee on Trade Policy and Procedures Simplification) สภาพัฒนาการส่งออก (Export Development Council)	จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายส่งเสริมการส่งออกของฟิลิปปินส์ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม เป็นประธานสภาพัฒนาฯ และประธานสมาพันธ์ผู้ส่งออก เป็นรองประธานสภาพัฒนาฯ <u>ผู้บริหารสูงสุด/ประธานกรรมการ</u> ผู้บริหารระดับสูงจากสภาพัฒนาการส่งออก <u>กรรมการจากส่วนราชการ</u> ได้แก่ ผู้บริหารระดับสูงจากสำนักงานศุลกากร ธนาคารชาติ สำนักงานการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม สำนักงานการตลาดการส่งออก สำนักงานเขตเศรษฐกิจพิเศษฟิลิปปินส์ <u>กรรมการจากเอกชน</u> ได้แก่ ผู้บริหารระดับสูงจากสมาพันธ์ผู้ส่งออกฟิลิปปินส์ สภาหอการค้าและอุตสาหกรรมฟิลิปปินส์ สภาอุตสาหกรรมฟิลิปปินส์ <u>สำนักงานเลขานุการ</u> สภาพัฒนาการส่งออก <u>แหล่งเงินทุนสนับสนุน</u> สภาพัฒนาการส่งออก	ลดต้นทุนการประกอบธุรกิจ ลดระยะเวลาการค้าและขนส่งระหว่างประเทศ 2. ให้ข้อเสนอแนะแก่รัฐบาลในการกำหนดมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้า การบริหารกฎถิ่นกำเนิดสินค้า และการลดพิธีการเอกสาร ขั้นตอนทางการค้าระหว่างประเทศ	ทั้งหมดในรับทราบและเข้าใจความสำคัญ และการปรับปรุงระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง
กรีซ	คณะกรรมการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Operational Steering Committee on Trade Facilitation)	จัดตั้งในปี 2555 ตามมติคณะรัฐมนตรี <u>ผู้บริหารสูงสุด/ประธานกรรมการ</u> รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพัฒนา <u>กรรมการจากส่วนราชการ</u> ได้แก่ ผู้บริหารระดับสูงจากกระทรวงการคลัง กระทรวงการพัฒนา กระทรวงเกษตร กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานส่งเสริมการส่งออก <u>กรรมการจากเอกชน</u> ได้แก่ ผู้บริหารระดับสูงจากสภาผู้ส่งออกสหพันธ์ผู้ประกอบการ สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาต สมาคมผู้รับจัดการขนส่ง <u>สำนักงานเลขานุการ</u> กระทรวงการพัฒนา <u>แหล่งเงินทุนสนับสนุน</u> กระทรวงการพัฒนาของกรีซ และสหภาพ	1. เป็นหน่วยงานประสานงานในการอำนวยความสะดวกทางการค้าซึ่งประกอบด้วยงานด้านศุลกากร การวิเคราะห์กระบวนการทางธุรกิจ การพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และการอำนวยความสะดวกทางการค้าสำหรับสินค้าเกษตร	1. การมีองค์ประกอบที่เป็นผู้บริหารระดับสูงในคณะกรรมการทำให้การตัดสินใจแก้ไขปัญหาสามารถทำได้รวดเร็ว 2. ภาวะผู้นำและความสามารถในการโน้มน้าวให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยอมรับการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบ

ชื่อประเทศ	ชื่อองค์กร	การจัดตั้งและองค์ประกอบของผู้แทน	ภารกิจ	ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการขับเคลื่อน
		ยุโรป		
โมร็อกโค	คณะกรรมการแห่งชาติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกทางการค้า (National Commission for Facilitation of Trade Procedures)	จัดตั้ง ในปี 2529 โดยคำสั่งนายกรัฐมนตรีที่ 1149 ลงวันที่ 21 กรกฎาคม ค.ศ.1986 <u>ผู้บริหารสูงสุด/ประธานกรรมการ</u> ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงการต่างประเทศ <u>กรรมการจากส่วนราชการ</u> ได้แก่ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม สำนักงานศุลกากรและภาษี กระทรวงการขนส่ง สำนักงานพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติ การท่าเรือแห่งโมร็อกโค <u>กรรมการจากเอกชน</u> ได้แก่ สมาคมอุตสาหกรรมและบริการ สมาคมการค้า สมาคมผู้ส่งออก สมาคมตัวแทนเรือและนายหน้าเรือ สมาคมผู้ผลิตและผู้ส่งออกผักและผลไม้ สำนักงานเลขานุการ กระทรวงการค้าต่างประเทศ แหล่งเงินทุนสนับสนุน กระทรวงการค้าต่างประเทศ	1. ปรับปรุงกฎระเบียบขั้นตอนพิธีการและเอกสารนำเข้าและส่งออกให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจในโมร็อกโค 2. กำหนดมาตรฐานระเบียบพิธีการศุลกากร 3. ส่งเสริมการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ในการแลกเปลี่ยนและส่งข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ 4. จัดทำคู่มือการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศเพื่อเผยแพร่แก่ผู้สนใจ	
นามิเบีย	คณะกรรมการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (National Steering Committee on Trade Facilitation)	จัดตั้ง ในปี 2553 เป็นคณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นมาเฉพาะกาลและไม่ได้มีกฎหมายรองรับ โดยเป็นเพียงเวทีการประชุมหารือ <u>ผู้บริหารสูงสุด/ประธานกรรมการ</u> ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม <u>กรรมการจากส่วนราชการ</u> ได้แก่ ผู้แทนระดับกลางถึงสูงจาก กระทรวงการคลัง กระทรวงยุติธรรม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงแรงงาน กระทรวงเกษตร กระทรวงประมงและทรัพยากรทางน้ำ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการวางแผน <u>กรรมการจากเอกชน</u> ได้แก่ สมาคมการค้าและอุตสาหกรรม สมาคมผู้ค้าสินค้าเกษตร สมาคมโลจิสติกส์ สมาคมผู้ผลิต ฯลฯ <u>สำนักงานเลขานุการ</u> กรมส่งเสริมการค้า กระทรวงการค้าและ	1. เพื่อติดตามผลการปฏิบัติตามพันธกรณีความตกลงการค้าโลก 2. พัฒนานโยบายและยุทธศาสตร์การอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศนามิเบีย 3. สร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับมาตรการ วิธีปฏิบัติ และมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้า 4. ประเมินความท้าทายและข้อจำกัดในการอำนวยความสะดวกทางการค้าใน	

ชื่อประเทศ	ชื่อองค์การ	การจัดตั้งและองค์ประกอบของผู้แทน	ภารกิจ	ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการขับเคลื่อน
		อุตสาหกรรม <u>แหล่งเงินทุนสนับสนุน</u> กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม	ภูมิภาคและประเทศ	
ปารากวัย	คณะกรรมการการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ ปารากวัย (Paraguay National Committee on Trade Facilitation)	<u>จัดตั้ง</u> ในปี 2551 เป็นคณะกรรมการที่จัดตั้งขึ้นมาเฉพาะกาล และไม่ได้มีกฎหมายรองรับ โดยเป็นเพียงเวทีการประชุมหารือ <u>ผู้บริหารสูงสุด/ประธานกรรมการ</u> ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงการต่างประเทศ <u>กรรมการจากส่วนราชการ</u> ได้แก่ ผู้แทนระดับกลางถึงสูงจากสำนักงานศุลกากร กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง กระทรวงการคลัง ฯลฯ <u>กรรมการจากเอกชน</u> ได้แก่ สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตสภาพการค้า สภาพอุตสาหกรรม สมาคมการขนส่ง ตัวแทนผู้นำเข้า <u>สำนักงานเลขานุการ</u> กรมองค์การระหว่างประเทศ กระทรวงการต่างประเทศ <u>แหล่งเงินทุนสนับสนุน</u> กระทรวงการต่างประเทศ	1. สร้างความรู้ความเข้าใจและเข้าร่วมเจรจาความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก (WTO) 2. เป็นหน่วยงานประสานงานการเจรจาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้ากับนานาประเทศ	1. การมีองค์ประกอบที่เป็นผู้บริหารระดับสูงในคณะกรรมการทำให้การตัดสินใจแก้ไขปัญหาสามารถทำได้รวดเร็ว โดยการดำเนินการต่างๆ ควรจะเป็นการแต่งตั้งกรรมการโดยมีกฎหมายรองรับการจัดตั้งคณะกรรมการ
ปาปัวนิวกินี	คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (National Trade Facilitation Committee)	<u>จัดตั้ง</u> ในปี 2557 ตามคำสั่งของคณะรัฐมนตรีฉบับที่ 23/2014 <u>ผู้บริหารสูงสุด/ประธานกรรมการ</u> อธิบดีกรมศุลกากร <u>กรรมการจากส่วนราชการ</u> ได้แก่ อธิบดีกรมการค้า อธิบดีกรมสาธารณสุข อธิบดีกรมเกษตร ผู้อำนวยการสำนักงานกำกับและควบคุมโรคพืชและสัตว์ ผู้อำนวยการสถาบันมาตรฐานสินค้า <u>กรรมการจากเอกชน</u> ได้แก่ สมาคมการค้าต่างๆ ที่จะได้รับเชิญให้เข้ามาประชุมเป็นครั้งๆ ไป <u>สำนักงานเลขานุการ</u> กรมศุลกากร <u>แหล่งเงินทุนสนับสนุน</u> กรมศุลกากร	1. ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในประเทศปาปัวนิวกินีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า 2. ติดตามประเมินผลการปฏิบัติตามพันธกรณีที่ผูกพันไว้ภายใต้ความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลก 3. จัดทำแผนปฏิบัติงานระยะ 5 ปี เพื่อรายงานต่อคณะกรรมการที่ปรึกษา	1. ภาวะผู้นำของประธานกรรมการและหน่วยงานที่ทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการ

ชื่อประเทศ	ชื่อองค์กร	การจัดตั้งและองค์ประกอบของผู้แทน	ภารกิจ	ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการขับเคลื่อน
			ทางธุรกิจแห่งชาติของปาปัวนิวกินี	
แซมเบีย	คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าแห่งชาติ (National Trade Facilitation Committee)	จัดตั้งในปี 2558 ตามมติคณะรัฐมนตรี <u>ผู้บริหารสูงสุด/ประธานกรรมการ</u> ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงพาณิชย์และอุตสาหกรรม <u>กรรมการจากส่วนราชการ</u> ได้แก่ ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตร กระทรวงแรงงาน กระทรวงพาณิชย์และอุตสาหกรรม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงประมงและปศุสัตว์ กระทรวงวางแผนแห่งชาติ สำนักงานภาษี กรมตรวจคนเข้าเมือง กรมตำรวจ สถาบันวิจัยการเกษตร สำนักงานมาตรฐาน <u>กรรมการจากเอกชน</u> ได้แก่ สหภาพเกษตรกร สมาคมผู้ผลิต สภาหอการค้าและอุตสาหกรรมแซมเบีย <u>สำนักงานเลขานุการ</u> กระทรวงพาณิชย์ <u>แหล่งเงินทุนสนับสนุน</u> กระทรวงพาณิชย์	1. จัดหาเงินทุนสำหรับประเทศแซมเบียในการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในความตกลงการอำนวยความสะดวกทางการค้าของ WTO 2. ศึกษาและเสนอแนะแนวทางเพิ่มระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้า 3. ติดตามและเสนอแนะแนวทางปรับปรุงกติกาที่เป็นอุปสรรคที่มีใช้ภาษีเพื่อให้มีการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่เพิ่มขึ้น	1. การจัดลำดับความสำคัญของเรื่อง que เข้าสู่การประชุม

หากพิจารณากรณีของประเทศที่มีการจัดในลักษณะ **คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (NTTFC)** สามารถแสดงรายละเอียดได้ตามตารางที่ 3-4

ตารางที่ 3-4 รายละเอียดรูปแบบองค์การของประเทศที่มีจัดตั้งองค์การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในลักษณะ **คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (NTTFC)**

ชื่อประเทศ	ชื่อองค์กร	การจัดตั้งและองค์ประกอบของผู้แทน	ภารกิจ	ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการขับเคลื่อน
อาเซอร์ไบจาน	คณะกรรมการขนส่งและการค้า (AZERPRO)	จัดตั้งในปี 2547 โดยเป็นการรวมตัวกันชั่วคราวตามความสมัครใจ โดยกระทรวงการขนส่งทำเรื่องเสนอให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาส่งผู้แทนหน่วยงานเข้าร่วมเพื่อเป็นการทำงาน	1. ส่งเสริมการพัฒนาทางการขนส่งและการค้า 2. เป็นเวทีการประชุมการอำนวยความสะดวก	1. การสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในรับทราบและเข้าใจ

ชื่อประเทศ	ชื่อองค์กร	การจัดตั้งและองค์ประกอบของผู้แทน	ภารกิจ	ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการขับเคลื่อน
		<u>ผู้บริหารสูงสุด/ประธานกรรมการ</u> ไม่มีประธานกรรมการฯ <u>กรรมการจากส่วนราชการ</u> ได้แก่ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงการพัฒนาเศรษฐกิจ ศุลกากร กระทรวงการขนส่ง (ถนน ราง ท่าเรือ) สำนักงานควบคุมพรมแดน กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงเกษตร สำนักงานตำรวจ สำนักงานประสานงานการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจยุโรป คอคาซัส เอเชีย <u>กรรมการจากเอกชน</u> ได้แก่ สมาคมการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศแห่งอาเซอร์ไบจาน ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศ <u>สำนักงานเลขานุการ</u> ไม่มี <u>แหล่งเงินทุนสนับสนุน</u> ไม่มี	สะดวกทางการค้าและการขนส่งตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเชื่อมโยงระหว่างยุโรป คอคาซัส และเอเชีย	ความสำคัญและการปรับปรุงระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง 2. การมีสำนักงานประจำเพื่อให้เกิดการติดตามงานและช่วยประสานการขับเคลื่อนโครงการ/มาตรการ
จอร์แดน	คณะกรรมการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งแห่งชาติ (National Committee on Trade and Transport Facilitation)	<u>จัดตั้ง</u> ในปี 2546 โดยคำสั่งของกระทรวงการขนส่งฯ มีกรรมการรวม 22 คน <u>ผู้บริหารสูงสุด/ประธานกรรมการ</u> รัฐมนตรีว่าการกระทรวงขนส่ง <u>รองประธานฯ</u> รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงวางแผนและความร่วมมือระหว่างประเทศ <u>กรรมการจากส่วนราชการ</u> ได้แก่ ผู้แทนกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า สถาบันมาตรฐาน กระทรวงวางแผนและความร่วมมือระหว่างประเทศ กระทรวงการคลัง ศุลกากร กระทรวงโยธาธิการ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงเกษตร กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานอาหารและยา การท่าเรือ สำนักงานพาณิชย์ สำนักงานการบินพลเรือน สำนักงานเขตเศรษฐกิจพิเศษ <u>กรรมการจากเอกชน</u> ได้แก่ ผู้แทนสภาหอการค้า สภาอุตสาหกรรม ท่าเรือเอกชน สมาคมการขนส่งทางเรือ สมาคม	1. ประสานการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง 2. ยกระดับประสิทธิภาพภาคการค้าและการให้บริการโลจิสติกส์ของจอร์แดน โดยเฉพาะการลดต้นทุนและเวลาในการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ 3. ศึกษาและจัดปัญหาอุปสรรคทางการค้าและการขนส่งเพื่อสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ 4. ให้กสนับสนุนกระทรวงการขนส่งและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาภาคการขนส่ง	1. การจัดการประชุมหารืออย่างเป็นประจำ (อย่างน้อยทุก 2 เดือน) 2. การเปิดโอกาสให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำเสนอโครงการ/มาตรการเพื่อปรับปรุงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง 3. การทำงานเชิงหุ้นส่วนพันธมิตรระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนทั้งในส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น 4. การสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในรับทราบและเข้าใจความสำคัญและการปรับปรุงระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวก

ชื่อประเทศ	ชื่อองค์กร	การจัดตั้งและองค์ประกอบของผู้แทน	ภารกิจ	ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการขับเคลื่อน
		ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ สมาคมเจ้าของรถบรรทุก สมาคมตัวแทนเรือ สมาคมผู้ส่งออก กิจกรรมบริการโลจิสติกส์ <u>สำนักงานเลขานุการ</u> สำนักงานเลขานุการกรมการอำนวยความสะดวก การขนส่งและการค้า ตั้งอยู่ในกระทรวงขนส่ง <u>แหล่งเงินทุนสนับสนุน</u> ได้รับงบประมาณจากกระทรวงขนส่ง		สะดวกทางการค้าและขนส่ง โดยเฉพาะกฎระเบียบการส่งออก และนำเข้า 5. การมีเงินทุนสนับสนุนการจัดทำ โครงการ/มาตรการที่เสนอเพื่อให้สามารถเริ่มงานได้ทันที
คาซัคสถาน	สภาสนับสนุนการค้า และการขนส่งแห่ง สาธารณรัฐคาซัคสถาน (Kyrgyz Republic National Council on Trade and Transport Support)	จัดตั้งในปี 2550 โดยคำสั่งของคณะรัฐมนตรี <u>ผู้บริหารสูงสุด/ประธานกรรมการ</u> รัฐมนตรีว่าการกระทรวง พัฒนาเศรษฐกิจและการค้า <u>กรรมการจากส่วนราชการ</u> ได้แก่ ผู้แทนส่วนราชการในกระทรวง ขนส่งและสื่อสาร สำนักงานส่งเสริมการลงทุน กระทรวงยุติธรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงเกษตรและ อุตสาหกรรม สถาบันมาตรฐาน สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานควบคุมชายแดน <u>กรรมการจากเอกชน</u> ได้แก่ ผู้แทนสภาหอการค้า สมาคมการ ขนส่ง สมาคมผู้รับจัดการขนส่ง สมาคมตัวแทนออกของรับ อนุญาต สมาคมรถบรรทุกระหว่างประเทศ สมาคมการตลาด สมาคมผู้ค้าน้ำมัน สมาคมนายจ้าง สภาธุรกิจระหว่างประเทศ <u>สำนักงานเลขานุการ</u> ไม่มี (แต่จะจัดให้มีการประชุมทุก 3 เดือน) <u>แหล่งเงินทุนสนับสนุน</u> ไม่มี	1. ประสานการดำเนินงานในด้านการ อำนวยความสะดวกทางการส่งออก การนำเข้า และการขนส่งของประเทศ คาซัคสถาน 2. ให้ข้อเสนอแนะแก่หน่วยงานที่ เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวก ทางการค้าและการขนส่ง 3. พัฒนาและดำเนินการจัดทำระบบ Single Window และบูรณาการ จัดทำฐานข้อมูลการค้าทั้งประเทศ 4. จัดทำท่าทีการเจรจาการอำนวยความสะดวก ทางการค้าและการขนส่งใน ระดับทวิภาคี ภูมิภาค และพหุภาคี	1. การมีองค์ประกอบที่เป็นผู้บริหาร ระดับสูงในคณะกรรมการทำให้ การตัดสินใจแก้ไขปัญหาสามารถ ทำได้รวดเร็ว 2. รัฐบาลมีนโยบายปฏิรูปประเทศให้ มีความทันสมัย รวมถึงการปฏิรูป ระบบศุลกากรและการอำนวยความสะดวก ทางการค้า พัฒนา รัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ส่งผลให้การ พัฒนา Single Window สัมฤทธิ์ ผลได้เร็ว 3. การทดลองใช้โครงการนำร่องใน การอำนวยความสะดวกทางการค้า และการขนส่ง ส่งผลให้หน่วยงานที่ เกี่ยวข้องสามารถเรียนรู้และ ปรับปรุงได้จากประสบการณ์จริง
มองโกเลีย	คณะกรรมการการ อำนวยความสะดวกทาง การค้าและการขนส่ง แห่งชาติมองโกเลีย	จัดตั้งในปี 2549 โดยคำสั่งของกระทรวงการขนส่งฯ มีกรรมการ รวม 22 คน <u>ผู้บริหารสูงสุด/ประธานกรรมการ</u> รัฐมนตรีว่าการกระทรวงขนส่ง <u>รองประธานฯ</u> ปลัดกระทรวงการค้าและต่างประเทศ และ	1. ประสานการดำเนินงานในด้านการ อำนวยความสะดวกทางการค้าและ การขนส่งของประเทศมองโกเลีย เพื่อให้ประเทศมองโกเลียเป็นประเทศ	1. การทำงานเชิงหุ้นส่วนพันธมิตร ระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน 2. การสร้างการมีส่วนร่วมของ หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

ชื่อประเทศ	ชื่อองค์กร	การจัดตั้งและองค์ประกอบของผู้แทน	ภารกิจ	ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการขับเคลื่อน
	(Mongolian National Committee on Trade and Transport Facilitation)	ประธานสภาหอการค้าและอุตสาหกรรมมองโกเลีย <u>กรรมการจากส่วนราชการ</u> ได้แก่ ผู้แทนส่วนราชการในกระทรวงขนส่งฯ กระทรวงการค้าและต่างประเทศ สำนักงานมาตรฐานสินค้า สำนักงานตรวจการแผ่นดิน <u>กรรมการจากเอกชน</u> ได้แก่ ผู้แทนสภาหอการค้าและอุตสาหกรรม สมาคมผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ สภาการค้าและขนส่ง และ NGO <u>สำนักงานเลขานุการ</u> ตั้งอยู่ในกระทรวงขนส่งฯ <u>แหล่งเงินทุนสนับสนุน</u> ได้รับงบประมาณจากสภาหอการค้าฯ	ศูนย์กลางการขนส่งทางบกผ่านแดน (Land Linked Transit Country และ Transit Mongolia) และช่วยส่งเสริมภาคการค้าและขนส่ง 2. ผลักดันการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ในการขออนุญาตและการตรวจปล่อยสินค้า (Single Electronic Window)	ทั้งหมดในรับทราบและเข้าใจความสำคัญและการปรับกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง โดยเฉพาะกฎระเบียบการส่งออกและนำเข้า 3. ภาวะผู้นำของหน่วยงานเจ้าภาพ
เนปาล	คณะกรรมการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งแห่งชาติ (National Committee on Trade and Transport Facilitation)	จัดตั้งในปี 2555 โดยคำสั่งของคณะรัฐมนตรี <u>ผู้บริหารสูงสุด/ประธานกรรมการ</u> รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ <u>กรรมการจากส่วนราชการ</u> ได้แก่ ผู้แทนส่วนราชการในกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงขนส่ง กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตร กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการพัฒนาเมือง ธนาคารชาติ รัฐวิสาหกิจที่ให้บริการขนส่งและคลังสินค้า ผู้แทนคณะกรรมการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ <u>กรรมการจากเอกชน</u> ได้แก่ ผู้แทนสภาหอการค้าและอุตสาหกรรมเนปาล สมาพันธ์อุตสาหกรรมแห่งเนปาล สภาหอการค้าเนปาล <u>สำนักงานเลขานุการ</u> กระทรวงพาณิชย์ (มีการประชุมทุกเดือน) <u>แหล่งเงินทุนสนับสนุน</u> ไม่มี	1. ทบทวนและให้ข้อเสนอแนะการปฏิรูประบบอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ 2. ติดตามและประสานงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง 3. เสนอวิธีปฏิบัติที่ดีและมาตรการในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งแก่รัฐบาลเนปาล 4. เป็นหน่วยงานกลางในการประสานงานกับภาครัฐและเอกชนด้านการค้าและการขนส่ง 5. ส่งเสริมการวิจัยและฝึกอบรมด้านการค้าระหว่างประเทศ การปรับปรุงระบบการขนส่ง การค้า การผ่านแดนภายในอนุภูมิภาคและภูมิภาค	1. การจัดลำดับความสำคัญของเรื่องที่ต้องมีการตัดสินใจ 2. การสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในรับทราบและเข้าใจความสำคัญและการปรับกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่ง 3. การมีงบประมาณสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการมีบุคลากรสนับสนุนในการศึกษาและจัดเตรียมประเด็นที่สำคัญในการประชุม

ชื่อประเทศ	ชื่อองค์กร	การจัดตั้งและองค์ประกอบของผู้แทน	ภารกิจ	ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการขับเคลื่อน
			6. ส่งเสริมการนำมาตรฐานการขนส่งและการใช้ INCOTERMS	
ปากีสถาน	คณะกรรมการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งแห่งชาติปากีสถาน (Pakistan National Committee on Trade and Transport Facilitation)	จัดตั้งในปี 2544 โดยคำสั่งของคณะรัฐมนตรีปากีสถาน <u>ผู้บริหารสูงสุด/ประธานกรรมการ</u> รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ <u>กรรมการจากส่วนราชการ</u> ได้แก่ ผู้แทนส่วนราชการในกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงขนส่ง กระทรวงท่าเรือและการเดินเรือ กระทรวงการคลัง กระทรวงวางแผนและพัฒนา กระทรวงเกษตรและอาหาร กระทรวงอุตสาหกรรม คณะกรรมการบริหารรายได้ของรัฐ ธนาคารชาติ สำนักงานพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและย่อม สำนักงานพัฒนาการค้าปากีสถาน การท่าเรือ การรถไฟปากีสถาน การบินพลเรือนปากีสถาน สายการบินแห่งชาติปากีสถาน <u>กรรมการจากเอกชน</u> ได้แก่ ผู้แทนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สภาหอการค้าและอุตสาหกรรม สภาผู้ส่งสินค้าปากีสถาน สมาคมประกันภัย ผู้ประกอบการท่าเรือปากีสถาน สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาต สมาคมผู้ขนส่งสินค้า สมาคมตัวแทนเรือ สภาหอการค้าและอุตสาหกรรมของทุกจังหวัด <u>สำนักงานเลขานุการ</u> กระทรวงพาณิชย์ (มีการประชุมทุกเดือน) <u>แหล่งเงินทุนสนับสนุน</u> ไม่มี	1. ทบทวนกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ 2. ส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง และการลดพิธีการขั้นตอนที่ไม่จำเป็นและส่งผลกระทบต่อต้นทุนการทำธุรกิจระหว่างประเทศ 3. เป็นหน่วยงานกลางในการรวบรวมและเผยแพร่ข้อมูลและวิธีปฏิบัติในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และจัดทำยุทธศาสตร์การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของปากีสถาน 4. เป็นหน่วยประสานงานกลางด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง และส่งเสริมการใช้มาตรฐานการค้าและการขนส่ง	1. การทำงานเชิงหุ้นส่วนพันธมิตรระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชน 2. การสร้างการมีส่วนร่วมของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในรับทราบและเข้าใจความสำคัญและการปรับปรุงระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง 3. การแบ่งบทบาทระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่มีความชัดเจน 4. ภาวะผู้นำของประธานกรรมการและหน่วยงานที่ทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการ 5. การสร้างความกล้าในการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบ 6. ความต่อเนื่องของเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบในการดำเนินงาน (ไม่เปลี่ยนตัวเจ้าหน้าที่บ่อย เพื่อป้องกันปัญหางานหยุดชะงัก)

3. กรณีศึกษาของต่างประเทศในการกำหนดรูปแบบองค์การร่วมที่ใช้ในการจัดการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

ในบางประเทศที่มีนโยบายการรวมกลุ่มเศรษฐกิจ (Regional Economic Integration) ได้ริเริ่มให้มีระบบการตรวจสินค้าและคนข้ามแดนและผ่านร่วมกัน (Single Stop Inspection หรือ Common Control Area) เพื่อลดระยะเวลาและต้นทุนที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้าและการเดินทางข้ามแดนและผ่านแดนของผู้โดยสารและสินค้า ดังเช่น

3.1 กรณีศึกษาประเทศสหรัฐอเมริกากับประเทศแคนาดา

หน่วยงานของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้แก่ สำนักงานศุลกากรและการคุ้มครองชายแดนแห่งสหรัฐอเมริกา (U.S Customs and Border Protection หรือ CBP) และหน่วยงานของประเทศแคนาดา ได้แก่ สำนักงานบริการชายแดนแห่งแคนาดา (Canada Border Services Agency หรือ CBSA) ได้มีการจัดทำระบบการตรวจร่วม (Joint Border Inspection) เพื่อสนับสนุนการค้าและการเดินทางระหว่างสองประเทศ โดยทั้ง CBP และ CBSA มีโครงสร้างการทำงานที่คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการตรวจสอบสินค้า การกำหนดพิธีการศุลกากรสำหรับการเคลื่อนย้ายสินค้า และการตรวจคนเข้าเมืองไว้ในหน่วยเดียวกัน

ประเทศสหรัฐอเมริกาคือคู่ค้าที่มีความสำคัญที่สุดของประเทศแคนาดา โดยร้อยละ 19 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมดของสหรัฐอเมริกาคือการส่งออกไปตลาดแคนาดา ขณะที่สหรัฐอเมริกามีการนำเข้าจากแคนาดาคิดเป็นร้อยละ 14 ของมูลค่าการนำเข้าทั้งหมดของสหรัฐอเมริกา นอกจากนี้ ยังมีผู้คนเดินทางข้ามพรมแดนระหว่างกันกว่า 350,000 คน/วัน เพื่อมาท่องเที่ยว จับจ่ายใช้สอย และทำงานระหว่างสองประเทศ

สหรัฐอเมริกากับแคนาดาได้จัดทำปฏิญญา Beyond the Border Declaration และแผนปฏิบัติการในการทำงานร่วมกันในปี 2554 เพื่อพัฒนาระบบการประสานการตรวจคนและสินค้าและการแลกเปลี่ยนข้อมูลการเดินทางข้ามแดนระหว่างกัน โดยครอบคลุมถึงคนชาติสหรัฐอเมริกา คนชาติแคนาดา คนชาติที่สาม สินค้าที่มีจุดต้นทางและปลายทางอยู่ที่สหรัฐฯ หรือแคนาดา และสินค้าผ่านแดนที่มาจากประเทศที่สาม

ด่านพรมแดนของสหรัฐฯ และแคนาดา มีการจัดทำโครงการตรวจร่วมและการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกัน ได้แก่

- (1) ด่าน Pacific Highway, Blaine รัฐวอชิงตัน ประเทศสหรัฐฯ กับด่าน Pacific Highway, Surrey รัฐบริติชโคลัมเบีย ประเทศแคนาดา
- (2) ด่าน Peach Arch, Blaine รัฐวอชิงตัน ประเทศสหรัฐฯ กับด่าน Douglas (Peach Arch), Surrey รัฐบริติชโคลัมเบีย ประเทศแคนาดา
- (3) ด่าน Lewiston – Queenston Bridge, Lewiston รัฐนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐฯ กับด่าน Queenston – Lewiston Bridge, Niagara-on-the-Lake รัฐออนแทรีโอ ประเทศแคนาดา
- (4) ด่าน Rainbow Bridge, Niagara Falls รัฐนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐฯ กับด่าน Rainbow Bridge, Niagara Falls รัฐออนแทรีโอ ประเทศแคนาดา



เจ้าหน้าที่ CBP กับ CBSA ร่วมกันตรวจปล่อยสินค้าบริเวณจุดพรมแดนที่กำหนดโดยรัฐบาลของทั้งสองประเทศ

นอกจาก หน่วยงาน CBP ของสหรัฐฯ และ CBSA จะมีการให้บริการตรวจร่วม Single Stop Inspection หรือ Joint Border Inspection แล้ว หน่วยงานทั้งสองแห่งดังกล่าวยังมีการจัดทำแผนปฏิบัติการร่วมครอบคลุมประเด็นต่างๆ ได้แก่

(1) แผนปฏิบัติการในการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคง ประกอบด้วยการแบ่งปันข้อมูลและข่าวสารที่มีส่วนเกี่ยวกับการรักษาความมั่นคงของชาติและเป็นไปตามกรอบของกฎหมายของสหรัฐฯ กับแคนาดา

(2) แผนปฏิบัติการอำนวยความสะดวกทางการค้า การสนับสนุนการจ้างงานและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ประกอบด้วย (ก) มาตรการตรวจสอบสินค้าล่วงหน้า (Pre Inspection) และมาตรการตรวจสอบปล่อยสินค้าล่วงหน้า (Pre Clearance) สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ และการขนส่งทางบก โดยในกรณีของการส่งออกสินค้าทางบกจากสหรัฐอเมริกาไปยังแคนาดา ก็จะนำเจ้าหน้าที่ศุลกากรของแคนาดาเข้ามาตรวจสอบสินค้าพร้อมกับเจ้าหน้าที่สหรัฐฯ ในดินแดนประเทศสหรัฐฯ ก่อนจะนำเข้าไปในดินแดนประเทศแคนาดา ขณะเดียวกันกรณีการส่งออกสินค้าทางบกจากประเทศแคนาดาไปสหรัฐฯ ก็จะนำเจ้าหน้าที่ศุลกากรของสหรัฐฯ เข้ามาตรวจสอบสินค้าพร้อมกับเจ้าหน้าที่แคนาดาในดินแดนประเทศแคนาดา ก่อนจะนำเข้าไปในดินแดนประเทศสหรัฐฯ (ข) การสร้างความโปร่งใสและความเป็นธรรมในการเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านแดน (ค) การกำหนดรูปแบบรายการสินค้าและยานพาหนะที่ต้องแจ้งให้เป็นแบบเดียวกัน (ง) การกำหนดวิธีการจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้าและการสุ่มตรวจสินค้าให้เป็นแบบเดียวกัน และ (จ) การแบ่งปันข้อมูลการตรวจสอบทางศุลกากร

(3) แผนปฏิบัติงานการบังคับใช้กฎหมายในการข้ามแดน โดยสหรัฐฯ กับแคนาดาจะพัฒนาความร่วมมือด้านการรักษาความมั่นคงและการตรวจสอบการก่อการร้ายข้ามชาติ ตลอดจนส่งเสริมการใช้ข้อมูลสื่อสารระหว่างกันในการติดตามผู้กระทำความผิดที่หลบหนีข้ามพรมแดน

(4) แผนปฏิบัติงานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วยการพัฒนาการจัดการจราจรระหว่างประเทศ การเตรียมการรองรับการเกิดเหตุฉุกเฉินในการข้ามพรมแดน เช่น การเกิดระเบิด การเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น

หน่วยงาน CBP ของประเทศสหรัฐอเมริกาและหน่วยงาน CBSA ประเทศแคนาดา ซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการกำหนดนโยบาย แผนปฏิบัติงาน และเป็นหน่วยงานปฏิบัติได้ให้ความสำคัญกับการรับข้อมูล และข้อเสนอแนะจากภาคเอกชนอย่างมาก โดยทางการสหรัฐฯ กับแคนาดาได้จัดตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษาทางการค้าชายแดน (Border Commercial Consultative Committee) ซึ่งเป็นผู้แทนที่มาจากหน่วยงานต่างๆ ได้แก่ (1) สภาหอการค้า (2) สมาคมท่าเรือ (3) สมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาต (4) สมาคมโลจิสติกส์ และการขนส่ง (5) สมาคมของผู้ประกอบการธุรกิจขนาดย่อม (6) สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (7) สมาคมเจ้าของเรือ (8) สมาคมคลังสินค้า (9) สมาคมผู้ประกอบการขนส่งทางถนน (10) สมาคมผู้ผลิตยานยนต์ (11) สมาพันธ์การขนส่ง (12) ผู้ประกอบการขนส่งทางราง (13) สมาคมผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ (14) สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (15) สมาคมผู้ส่งออกสินค้า

3.2 กรณศึกษาประเทศสหรัฐอเมริกากับประเทศเม็กซิโก

หน่วยงานของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้แก่ สำนักงานศุลกากรและการคุ้มครองชายแดนแห่งสหรัฐอเมริกา (U.S Customs and Border Protection หรือ CBP) และสำนักงานศุลกากรของประเทศเม็กซิโก (Mexico Customs) ได้จัดทำโครงการตรวจสินค้าที่บรรทุกโดยรถบรรทุกข้ามแดนระหว่างสหรัฐฯ กับเม็กซิโก โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่ปี 2559 กล่าวคือ กรณีการส่งออกสินค้าทางบกจากเม็กซิโกไปยังสหรัฐอเมริกา รัฐบาลเม็กซิโกอนุญาตให้เจ้าหน้าที่ CBP ของสหรัฐฯ เข้ามาในดินแดนประเทศเม็กซิโกเพื่อทำการตรวจปล่อยสินค้าร่วมกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเม็กซิโกได้ ขณะเดียวกันกรณีการส่งออกสินค้าทางบกจากสหรัฐฯ ไปยังเม็กซิโก รัฐบาลสหรัฐฯ อนุญาตให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเม็กซิโกเข้ามาในดินแดนประเทศสหรัฐฯ เพื่อทำการตรวจปล่อยสินค้าร่วมกับเจ้าหน้าที่ CBP ของสหรัฐฯ ในดินแดนประเทศสหรัฐฯ ได้ โดยรัฐบาลสหรัฐฯ กับรัฐบาลเม็กซิโกได้กำหนดด่านพรมแดนที่อยู่ในโครงการนำร่องการตรวจร่วม (Single Stop Inspection) ได้แก่

(1) สินค้าที่ใช้บริการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ ชิ้นส่วนยานยนต์ ชิ้นส่วนอากาศยาน และอิเล็กทรอนิกส์ ที่มีจุดต้นทางหรือปลายทางเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติเท็กซัส ประเทศสหรัฐอเมริกา กับท่าอากาศยานนานาชาติจำนวน 8 แห่งในประเทศเม็กซิโก

(2) ด่านพรมแดน Otay Mesa เมืองซานดิเอโก มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ที่ใช้การขนส่งสินค้าทางบกผ่านถนนหมายเลข SR905 เชื่อมโยงกับกับด่านพรมแดน Mesa de Otay เมือง Tijuana, Baja California ประเทศเม็กซิโก

(3) ด่านพรมแดน Nogales – Mariposa เมือง Nogales มลรัฐอริโซนา ที่ใช้การขนส่งสินค้าทางบกผ่านถนนหมายเลข SR189 เชื่อมโยงกับกับด่านพรมแดน Mariposa เมือง Nogales, Sonora ประเทศเม็กซิโก

การปรับเปลี่ยนระบบการตรวจปล่อยสินค้าแบบสมัยเดิมที่เป็นต่างฝ่ายต่างตรวจสินค้ามาเป็นระบบการตรวจร่วมเพียงครั้งเดียวสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ ส่งผลให้ระยะเวลารวมที่ใช้ใน

การตรวจปล่อยสินค้าข้ามแดนที่เดิมกินเวลาประมาณ 3 ถึง 4 ชั่วโมงต่อรถบรรทุก 1 คัน เหลือเพียง 25 นาทีต่อรถบรรทุก 1 คัน



เจ้าหน้าที่ CBP กับ Mexico Customs ร่วมกันตรวจปล่อยสินค้าที่นำเข้าจากเม็กซิโกมายังสหรัฐอเมริกา ณ พื้นที่ร่วมด่านพรมแดน Nogales ที่เชื่อมระหว่างเมืองมาริโปซา เม็กซิโก กับรัฐออริโซนา สหรัฐฯ

นอกจากนี้ หากพิจารณารูปแบบการจัดองค์การในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของประเทศสหรัฐฯ พบว่า หน่วยงานหลักที่เป็นเจ้าภาพ คือ สำนักงานศุลกากรและการคุ้มครองชายแดนแห่งสหรัฐอเมริกา (CBP) โดยมีหน่วยงานร่วม ได้แก่ กระทรวงการขนส่ง (รวมผู้แทนของรัฐบาลกลางและรัฐบาลท้องถิ่น) กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงสิ่งแวดล้อม กระทรวงความมั่นคงแห่งมาตุภูมิ

3.3 กรณีศึกษา สปป.ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม

ในเดือนพฤษภาคม 2558 รัฐบาลของ 4 ประเทศ ได้แก่ สปป.ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม (LMVT) ได้เห็นชอบแนวคิดริเริ่มการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตามแนวตะวันออกและตะวันตก (East West Economic Corridor Development) ตามแนวระยะทาง 1,320 กิโลเมตร ที่จะจัดให้มีการจัดตั้งศูนย์บริการตรวจปล่อยสินค้าและคนข้ามแดนและผ่านแดนร่วมกัน (Single Stop Inspection หรือ SSI) ตามด่านพรมแดนที่อยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจ โดย

- กรณีเวียดนาม ได้แก่ ด่านลาวบาว (ฝั่งตรงข้าม คือ ด่านแดนสะหวัน ของ สปป.ลาว)
- กรณี สปป.ลาว ได้แก่ ด่านแดนสะหวัน (ฝั่งตรงข้าม คือ ด่านลาวบาว ของเวียดนาม) และด่านสะหวันนะเขต (ฝั่งตรงข้าม คือ ด่านมุกดาหาร ของไทย)
- กรณีไทย ได้แก่ ด่านมุกดาหาร (ฝั่งตรงข้าม คือ ด่านสะหวันนะเขต ของ สปป.ลาว) ด่านแม่สอด (ฝั่งตรงข้าม คือ ด่านเมียวดี ของเมียนมา)
- กรณีเมียนมา ได้แก่ ด่านเมียวดี (ฝั่งตรงข้าม คือ ด่านแม่สอด ของไทย)

โดยมีเป้าหมายเพื่อลดระยะเวลาและต้นทุนที่ใช้ในการตรวจสอบสินค้าและผู้โดยสารที่เดินทางข้ามแดนและผ่าน เพื่อส่งเสริมกิจกรรมการอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่งระหว่างประเทศ สำหรับโครงการนำร่อง Single Stop Inspection ที่เริ่มต้นเป็นครั้งแรก ได้แก่ การจัดทำกรให้บริการตรวจร่วม (Single Stop Inspection หรือ SSI) บริเวณด่านลาวบาว จังหวัดกว๋างตรี ประเทศเวียดนาม ร่วมกับด่านแดนสะหวั่น แขวงสะหวั่นนะเขต นอกจากนี้ นับตั้งแต่ปี 2558 เวียดนาม กับ สปป.ลาว ยังจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) โดยนำเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศมาทำงานอยู่ภายใต้อาคารศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเดียวกันที่มีการทำงานโดยใช้ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (E-Customs) เพื่อลดระยะเวลาและพิธีการด้านเอกสารสำหรับการนำเข้าและการส่งออกสินค้า รวมถึงการทำพิธีการนำรถบรรทุกข้ามไปอีกประเทศหนึ่ง



เจ้าหน้าที่ศุลกากร สปป.ลาว กับเวียดนาม ร่วมกันตรวจปล่อยสินค้าบริเวณด่านลาวบาว จังหวัดกว๋างตรี ประเทศเวียดนาม ซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามด่านแดนสะหวั่น แขวงสะหวั่นนะเขต สปป.ลาว

ในขณะเดียวกัน รัฐบาลไทยให้ความเห็นชอบการจัดทำพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area หรือ CCA) โดยให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมประกาศพื้นที่บริเวณด่านสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร – สะหวั่นนะเขต) ตำบลทรายใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร จำนวน 15 ไร่ โดยการดำเนินพิธีการ Single Stop Inspection (SSI) ระยะที่ 1 จะดำเนินการเฉพาะสินค้าและบุคคลที่โดยสารมากับรถบรรทุกสินค้าเท่านั้น ซึ่งในอนาคตอาจมีการพิจารณาดำเนินพิธีการ SSI ระยะที่ 2 สำหรับผู้โดยสารรถประจำทางและรถยนต์ส่วนบุคคลด้วย โดยอาจกำหนดพื้นที่บริเวณด่านสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร – สะหวั่นนะเขต) จำนวน 63 ไร่ เพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าว โดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายไทยกับ สปป.ลาว จะทำงานร่วมกันอยู่ในพื้นที่เดียวกันเพื่อให้มีการตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียว โดยเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานในประเทศขาออกจะไปปฏิบัติงานในต่างประเทศที่เป็นฝั่งขาเข้า ในขณะที่การตรวจสอบสินค้าที่มีชีวิต (สินค้าต้องกักตุน) จะดำเนินการตรวจ ณ ประเทศขาออก ส่งผลให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และสะดวกแก่ผู้ประกอบการเพิ่มขึ้น

รูปแบบองค์การด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทย

ในส่วนนี้เป็นการศึกษารูปแบบองค์การของไทยที่มีความเกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทย ซึ่งพบว่า การดำเนินการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบกระจายอยู่ในหลายหน่วยงาน

จากการศึกษาทบทวนกรอบความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี ได้แก่ องค์การการค้าโลก (World Trade Organization - WTO) กรอบอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region - GMS) และองค์การชำนาญพิเศษที่อยู่ภายใต้องค์การสหประชาชาติ ได้แก่ องค์การศุลกากรโลก (World Customs Organization - WCO) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization - ICAO) และองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization - IMO) ได้มีบทบาทหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ตลอดจนกำหนดหน่วยงานที่มีความรับผิดชอบในการขับเคลื่อนที่แตกต่างกัน ซึ่งโดยส่วนใหญ่ พบว่า **หน่วยงานของไทยและนานาชาติที่มีบทบาทหลักในการเป็นเจ้าภาพขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งมักเป็นกระทรวงที่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ ได้แก่ กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) กระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ (บางประเภทใช้กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม) กระทรวงพัฒนาเศรษฐกิจ** โดยในบางประเทศที่ไม่สามารถหาเจ้าภาพที่เหมาะสมได้ก็จะมอบให้สำนักนายกรัฐมนตรีเป็นหน่วยงานขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เนื่องจากมีลักษณะภาระงานที่ครอบคลุมประเด็นต่างๆ ที่ไม่ได้อยู่ภายใต้การดำเนินงานของกระทรวงใดกระทรวงหนึ่ง ได้แก่

- (1) **การกำหนดระเบียบพิธีการศุลกากรการนำเข้า ส่งออก ผ่านแดน และถ่ายลำ** (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร ร่วมกับกรมการค้าต่างประเทศ)
- (2) **การจัดการความเสี่ยงในการตรวจปล่อยสินค้า** (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร ร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมวิชาการเกษตร กรมประมง กรมปศุสัตว์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กระทรวงสาธารณสุข)
- (3) **การตรวจสอบภายหลังการผ่านพิธีการศุลกากร** (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร ร่วมกับกรมสรรพากร และกรมสรรพสามิต)
- (4) **การอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับอนุมัติ Authorized Economic Operator – AEO** เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร)

- (5) การชำระภาษีและค่าธรรมเนียมด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร ร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมสรรพากร กรมสรรพสามิต กรมการค้าต่างประเทศ ธนาคารที่เข้าร่วมระบบชำระค่าธรรมเนียมอิเล็กทรอนิกส์)
- (6) การขออนุญาตในการนำเข้าและส่งออกสำหรับสินค้าบางประเภทซึ่งเป็นสินค้าต้องกำกับ/สินค้าควบคุม (เป็นภารกิจของกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม กรมวิชาการเกษตร กรมประมง กรมปศุสัตว์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กระทรวงสาธารณสุข กรมอุทยานแห่งชาติฯ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงกลาโหม และกระทรวงมหาดไทย เป็นต้น)
- (7) การจัดให้มีระบบการรับเอกสารล่วงหน้าสำหรับตรวจปล่อยสินค้า (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร)
- (8) การจัดตั้งจุดตอบข้อซักถามของการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ (เป็นหน้าที่ที่ครอบคลุมการดำเนินงานของหลายส่วน เช่น กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม ซึ่งยังคงมีความลำบากในการหาเจ้าภาพกลาง)
- (9) การจัดตั้งจุดบริการเบ็ดเสร็จ (Single Window) เพื่อยื่นเอกสารการส่งออก นำเข้า ผ่านแดนที่ประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย สำนักนายกรัฐมนตรี โดยปัจจุบันยังมีการทำงานที่ซ้ำซ้อน)
- (10) การให้สิทธิประกอบการขนส่งสินค้าผ่านแดน/ข้ามแดน และประเภทยานพาหนะที่ให้ผ่านได้ (เป็นหน้าที่หลักของกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม กรมศุลกากร)
- (11) การกำหนดเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร และกรมทางหลวง)
- (12) การจัดให้มีจุดพักรถ (เป็นภารกิจหลักของกรมทางหลวง และกรมการขนส่งทางบก)
- (13) การยอมรับหนังสือตรวจสภาพรถบรรทุกที่ทำการขนส่งระหว่างประเทศ (เป็นภารกิจหลักของกรมการขนส่งทางบก)
- (14) โครงสร้างพื้นฐานของด่านพรมแดน (สถานที่เก็บสินค้า ลานวางกองสินค้า ลานจอดรถ ลานตรวจปล่อย พื้นที่ควบคุม คลังสินค้าทัณฑ์บน) (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม)
- (15) การประกันภัยความรับผิดในการขนส่ง (เป็นภารกิจหลักของกรมการขนส่งทางบก สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกันภัย)
- (16) ระบบการขนส่งเชื่อมต่อการขนส่งทางบก (เป็นภารกิจหลักของกระทรวงคมนาคม)
- (17) การจัดทำระบบศุลกากรผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับเพื่อนบ้าน (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร)

- (18)มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืชเพื่อป้องกันโรคพืช โรคสัตว์ และโรคติดต่อ (เป็นภารกิจของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงสาธารณสุข)
- (19)มาตรการพิเศษสำหรับสินค้าอันตราย (เป็นภารกิจหลักของกระทรวงอุตสาหกรรม และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงกลาโหม กระทรวงมหาดไทย เป็นต้น)
- (20)การตรวจสอบหนังสือเดินทาง (เป็นภารกิจหลักของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และกระทรวงการต่างประเทศ)
- (21)การตรวจสอบใบอนุญาตทำงานของผู้ที่เดินทางข้ามแดน (กรณีเข้ามาทำงาน) (เป็นภารกิจหลักของกระทรวงแรงงาน ร่วมกับสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง)
- (22)การจัดทำระบบตรวจสินค้า/คนร่วมกันระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่ตรวจในคราวเดียวกัน (Single Stop Inspection - SSI) (เป็นหน้าที่ครอบคลุมการดำเนินงานของหลายส่วน ซึ่งยังคงมีความลำบากในการหาเจ้าภาพกลาง โดยในบางประเทศให้เป็นภารกิจของกระทรวงคมนาคม หรือกรมศุลกากร หรือกระทรวงความมั่นคง)
- (23)การประสานชั่วโมงการทำงานร่วมกันระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (เป็นภารกิจหลักของกระทรวงมหาดไทย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข เป็นต้น)
- (24)การแลกเปลี่ยนข้อมูลและการตรวจปล่อยล่วงหน้า (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร)
- (25)การมีจุดยื่นขอวีซ่า (เป็นภารกิจหลักของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และกระทรวงการต่างประเทศ)
- (26)การพัฒนาเทคโนโลยีการตรวจติดตามยานพาหนะ เช่น GPS / RFID / Customs E Seal (เป็นภารกิจหลักของกรมศุลกากร กระทรวงคมนาคม และกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร)
- (27)การเตรียมรับมือกรณีเกิดไฟลุค หรือระเบิดจากการขนส่งสินค้า (เป็นภารกิจหลักของกระทรวงคมนาคม หรือกระทรวงความมั่นคง)
- (28)การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกในการข้ามแดนแก่รถ สินค้า ผู้โดยสาร และพื้นที่ควบคุมร่วม (Common Control Area) (เป็นภารกิจหลักของกระทรวงคมนาคม หรือกรมศุลกากร)
- (29)กลไกการขับเคลื่อนกรณีเป็นหน่วยงานภายในประเทศของไทย และหน่วยงานที่ประสานกับประเทศเพื่อนบ้าน (เป็นหน้าที่ที่ครอบคลุมการดำเนินงานของหลายส่วน ซึ่งยังคงมีความลำบากในการหาเจ้าภาพกลาง อย่างไรก็ตาม ประเทศส่วนใหญ่ในโลกกำหนดเป็นหน้าที่ของคณะกรรมการประสานงานที่ประกอบด้วยผู้แทนของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน โดยเป็นคำสั่งที่แต่งตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการ มีสำนักงานเลขานุการถาวร มีเจ้าหน้าที่ที่ทำงานประจำ ซึ่งประเทศส่วนใหญ่ในโลกกำหนดสำนักงานเลขานุการอยู่ภายใต้การสนับสนุนของกระทรวงการค้า หรือกระทรวงพาณิชย์ เป็นหลัก)

1. รูปแบบองค์การด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทย

จากการศึกษารูปแบบองค์การด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยสามารถจำแนกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่

1.1 องค์การที่เป็นหน่วยงานบูรณาการเพื่อกำหนดนโยบายการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ (Policy Body)

องค์การที่เป็นหน่วยงานบูรณาการเพื่อกำหนดนโยบายการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ (Policy Body) แบ่งเป็น 2 ระดับ ได้แก่

1.1.1) องค์การที่เป็นการทำงานร่วมกันของหน่วยงานภายในประเทศเพื่อกำหนดนโยบายการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นการจัดตั้งคณะกรรมการ / คณะอนุกรรมการ ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนภาครัฐและเอกชน ซึ่งอาจจัดตั้งขึ้นเป็นคณะกรรมการ/คณะอนุกรมชั่วคราว หรือจัดตั้งเป็นคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการถาวร

ในกรณีของไทย มีการจัดตั้งองค์การที่สำคัญในลักษณะ Policy and Recommendation Body ซึ่งมีคำสั่งแต่งตั้งขึ้นตามกฎหมายหรือมติคณะรัฐมนตรี ได้แก่

คณะกรรมการการค้าต่างประเทศ

คณะกรรมการการค้าต่างประเทศ (กคต.) เป็นรูปแบบองค์การที่จัดตั้งตามกฎหมายการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า เพื่อทำหน้าที่กำหนดให้ข้อเสนอแนะมาตรการเพื่อปรับปรุงภาวะการค้าระหว่างประเทศต่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ และเสนอแนะให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ กำหนดให้สินค้าใดสินค้าหนึ่งเป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตในการส่งออก นำเข้า และนำผ่าน ซึ่งห้ามผู้ใดส่งออก นำเข้า และนำผ่านเว้นแต่จะได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ รวมถึงการกำหนดมาตรฐานสินค้า ประเภทสินค้าที่ต้องเสียค่าธรรมเนียมพิเศษในการส่งออกและนำเข้า และการกำหนดให้สินค้าต้องมีหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า หนังสือรับรองคุณภาพสินค้า ฯลฯ ซึ่งเป็นไปตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการส่งออกไปนอกและการนำเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ.2522 โดยคณะกรรมการการค้าต่างประเทศ ประกอบด้วยปลัดกระทรวงพาณิชย์เป็นประธานกรรมการ และมีอธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ เป็นกรรมการและเลขานุการ และมีกรรมการประกอบด้วยอธิบดีกรมการค้าภายใน อธิบดีกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ อธิบดีกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ อธิบดีกรมบัญชีกลาง อธิบดีกรมศุลกากร อธิบดีกรมวิชาการเกษตร อธิบดีกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เลขาธิการคณะกรรมการอาหารและยา และผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) จัดตั้งขึ้นตามคำสั่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 91/2557 และคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ 85/2557 เพื่อให้การพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

องค์ประกอบของ กบส. มีรองหัวหน้าคณะกรรมการรักษาความสงบแห่งชาติ / หัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจเป็นประธานกรรมการ และมีรองหัวหน้าฝ่ายเศรษฐกิจเป็นรองประธานกรรมการ มีเลขาธิการคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นกรรมการและเลขานุการ และมีกรรมการ ได้แก่ ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ปลัดกระทรวงการคลัง ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงพลังงาน ปลัดกระทรวงพาณิชย์ ปลัดกระทรวงแรงงาน ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ ประธานกรรมการสภาพการการค้าแห่งประเทศไทย ประธานสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ประธานสมาคมธนาคารไทย และประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย

คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการชุดต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ได้แก่

- **คณะอนุกรรมการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการสำหรับการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์** ทำหน้าที่บูรณาการแผนงาน โครงการ กรอบแผนงบประมาณด้านระบบ National Single Window และให้ข้อเสนอแนะการปรับแก้กฎระเบียบ ข้อบังคับ กฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา National Single Window โดยมีกระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานเจ้าภาพ และมีกรมศุลกากรเป็นอนุกรรมการและเลขานุการ พร้อมด้วยอนุกรรมการจากภาคเอกชนและภาครัฐ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงคมนาคม กรมสรรพากร กรมสรรพสามิต กรมประมง กรมปศุสัตว์ กรมวิชาการเกษตร สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ กรมเจ้าท่า กรมการขนส่งทางบก กรมการบินพลเรือน กรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติฯ กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ กรมธุรกิจพลังงาน กรมการค้าต่างประเทศ กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมการอุตสาหกรรมทหาร กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย สำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ กรมการปกครอง กรมการค้าภายใน กรมทรัพยากรธรณี กรมศิลปากร การท่าเรือแห่งประเทศไทย บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการกิจการโทรคมนาคม สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม สำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง สถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ สำนักงานงบประมาณ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สมาคมธนาคารไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
- **คณะอนุกรรมการเพื่อปรับลดขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐรายสินค้า ยุทธศาสตร์ (น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุดิบทราย)** ทำหน้าที่ประสานลดขั้นตอน เอกสาร และระยะในกระบวนการนำเข้าและส่งออกของรายสินค้านำเข้ายุทธศาสตร์ฯ ข้างต้น ให้สอดคล้องตามวิธีการและขั้นตอนการดำเนินงานในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และผลักดันให้เกิดผลในการปฏิบัติ โดยมีกระทรวงการคลังเป็นหน่วยงานเจ้าภาพ และมีกรมศุลกากรเป็นอนุกรรมการและเลขานุการ พร้อมด้วยอนุกรรมการจากภาคเอกชนและภาครัฐ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย

กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย สมาคมผู้ผลิตน้ำตาลและชีวพลังงานไทย สมาคมผู้ส่งออกข้าวไทย สมาคมยางพาราไทย สมาคมอาหารแช่เยือกแข็งไทย และผู้ทรงคุณวุฒิ

- **คณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรือในประเทศ** ทำหน้าที่เสนอแนวทางพัฒนาระบบท่าเรือชายฝั่งและลำน้ำของประเทศไทย รวมทั้งอำนวยความสะดวกในการขนส่งและบริการ โดยมีกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานเจ้าภาพ และมีกรมเจ้าท่าเป็นอนุกรรมการและเลขานุการ พร้อมด้วยอนุกรรมการจากภาคเอกชนและภาครัฐ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ กรมธนารักษ์ กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น สำนักงานงบประมาณ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ การท่าเรือแห่งประเทศไทย สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย และผู้ทรงคุณวุฒิ

แม้ว่าการจัดรูปแบบองค์กรแบบ กบส. จะมีข้อดีตรงที่มีผู้บริหารระดับสูงของภาครัฐและภาคเอกชนของประเทศร่วมเป็นกรรมการ อย่างไรก็ตาม กบส.มีอำนาจหน้าที่เพียงแค่ให้ความเห็นหรือข้อเสนอแนะ และประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง (Policy Recommendation and Coordination Body) เพื่อพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ แต่ไม่สามารถทำหน้าที่ขับเคลื่อนการพัฒนาด้านโลจิสติกส์และยกระดับระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนได้โดยตรง

ปัญหาอุปสรรคที่สำคัญการจัดรูปแบบองค์กรแบบ กบส. ได้แก่

- 1) การมีองค์ประกอบคณะกรรมการที่เป็นผู้บริหารสูงของภาครัฐและภาคเอกชนจำนวนมาก ทำให้ไม่สามารถจัดการประชุมหารือได้บ่อยครั้ง โดยที่ผ่านมามีการประชุมปีละเพียงไม่กี่ครั้ง เรื่องที่สามารถนำเข้าสู่การพิจารณาของคณะกรรมการฯ ได้มีเพียงไม่กี่เรื่อง โดยฝ่ายเลขานุการฯ จะต้องพิจารณาหยิบยกเฉพาะเรื่องที่มีความสำคัญ มีงบประมาณรายจ่ายสูง และเป็นเรื่องที่ไม่ซับซ้อนมาก ส่งผลให้ข้อเสนอแนะ การประสานงาน และการกำกับดูแลการดำเนินงานการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งเป็นไปอย่างล่าช้า ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปรับกฎระเบียบให้ทันสมัยกับโลกาภิวัตน์ทางการค้าไม่ได้รับการพิจารณานำเข้าสู่การประชุมมากนักเมื่อเทียบกับเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง
- 2) เรื่องที่ที่ประชุมให้ความสำคัญส่วนใหญ่เป็นเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง การพัฒนาบุคลากรและการพัฒนาสถานประกอบการให้มีความสามารถในการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานมากขึ้น อย่างไรก็ตาม มีเพียงเรื่องเดียวที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งซึ่งที่ประชุมให้ความสำคัญ ได้แก่ การพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window หรือ NSW) ซึ่งเป็นการช่วยผู้ประกอบการภายในประเทศไทยลดต้นทุนด้านเอกสารและพิธีการในการติดต่อกับหน่วยงานภาครัฐ โดยเน้นเฉพาะ Information Flow อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานด้าน NSW ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาด้านการเคลื่อนย้ายสินค้า Product Flow สำหรับสินค้านำเข้า ส่งออก และผ่านแดนได้เนื่องจากติดปัญหาด้านกฎระเบียบของไทยที่ไม่เอื้ออำนวย

คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ

คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ (National Transport Facilitation Committee หรือ NTFC) จัดตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 27 กันยายน พ.ศ.2554 โดยมีหน่วยงานเจ้าภาพ คือ กระทรวงคมนาคม โดยมีองค์ประกอบ คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ผู้อำนวยการสำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นกรรมการและเลขานุการ และกรรมการอื่นๆ จากหน่วยงานภาครัฐและเอกชน เช่น กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมศุลกากร กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นต้น เพื่อทำหน้าที่เป็นกลไกในการประสานการดำเนินงานต่างๆ ให้เป็นไปตามความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS CBTA) การเตรียมบุคลากรและสถานที่ให้พร้อมรองรับกับการเปิดจุดผ่านแดนที่กำหนดให้เป็นจุดผ่านแดนที่ได้รับอนุมัติตาม GMS CBTA เช่น ด่านแม่สอด-เมียวดี ด่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต เป็นต้น รวมถึงเพื่อมิให้เกิดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติกับคณะกรรมการชุดอื่น (คณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ เกิดจากการยุบและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนและขนส่งข้ามแดนแห่งชาติ เพื่อให้ดูแลเฉพาะการดำเนินงานด้าน GMS CBTA เท่านั้น)

ข้อดีของการจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ ได้แก่ มีองค์การที่มีความรับผิดชอบที่ชัดเจนในการประสานการดำเนินงานทั้งหมดที่ไทยได้ผูกพันไว้ภายใต้ความตกลงการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS-CBTA) ที่ครอบคลุมการขนส่งสินค้าและการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างไทยกับกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนาน และเขตปกครองตนเองกว่างซี) โดยมีกระทรวงคมนาคม เป็นหน่วยงานเจ้าภาพที่ชัดเจนในการประสานงานขับเคลื่อน

อย่างไรก็ตาม ข้อเสียของการจัดตั้งคณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ ดังกล่าวจะไม่ครอบคลุมถึงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างไทยกับประเทศอื่นๆ เช่น การค้าและการขนส่งข้ามแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย และสิงคโปร์ ส่งผลให้การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของไทยเป็นแบบไม่ครบวงจรเนื่องจากไทยจัดทำกรอบความตกลงการขนส่งหลายกรอบ เช่น กรอบอาเซียน กรอบ GMS และกรอบพหุภาคี

คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ

คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ (National Transit Transport Coordinating Committee) จัดตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 27 กันยายน พ.ศ.2554 โดยมีหน่วยงานเจ้าภาพ คือ กระทรวงคมนาคม โดยมีองค์ประกอบ คือ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานกรรมการ ผู้อำนวยการสำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นกรรมการและเลขานุการ และกรรมการอื่น รวม 28 ราย เช่น กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมเจ้าท่า กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงการต่างประเทศ กรมศุลกากร กรมการค้าต่างประเทศ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นต้น มีหน้าที่ประสาน ติดตาม ประมวลผล จัดทำข้อมูลเสนอต่อรัฐบาลเพื่อปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งดำเนินการเพื่อให้สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงด้านการขนส่งระหว่างประเทศที่ประเทศได้ทำกับรัฐบาลต่างประเทศเป็น

ประจำ และพิจารณากำหนดท่าที่ฝ่ายไทยสำหรับการประชุมคณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนภูมิภาค (Regional Transit Transport Coordinating Board หรือ TTCB) กล่าวคือ มีลักษณะเป็นหน่วยงานให้ข้อเสนอแนะและประสานงาน (Policy Recommendation and Coordination Body) แต่ไม่มีอำนาจในการดำเนินการขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งได้โดยตรง

ที่ผ่านมา คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ กระทรวงคมนาคม มีบทบาทในการอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง เช่น การกำหนดหลักเกณฑ์ผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศภายใต้โครงการนำร่องระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน (ASEAN Customs Transit System หรือ ACTS Pilot Testing) โดยนำระบบคอมพิวเตอร์มาใช้ในการดำเนินพิธีการศุลกากรผ่านแดนอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบและมีประเทศที่เข้าร่วมโครงการนำร่อง 3 ประเทศ ได้แก่ ไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์ รวมทั้งการประสานงานกับกรมการขนส่งเพื่อขอให้กรมการขนส่งพิจารณาคัดเลือกและกลั่นกรองผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศภายใต้โครงการ ACTS เช่น กรณีการพิจารณาให้ใบอนุญาตรถสินค้าข้ามพรมแดนอาเซียนฯ (ASEAN Goods Vehicle Cross Border Permit) จำนวน 100 ฉบับ สำหรับให้บริการในเส้นทางไทย-มาเลเซีย-สิงคโปร์

ข้อดีของการจัดตั้งคณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ ได้แก่ มีองค์การที่มีความรับผิดชอบที่ชัดเจนในการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ อย่างไรก็ตาม ข้อเสีย ได้แก่ หากเป็นการดำเนินงานภายใต้กรอบความตกลงการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS-CBTA) จะอยู่ภายใต้การดำเนินงานของคณะกรรมการการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งแห่งชาติ (ที่ดูแลเฉพาะการขนส่งทางบกเชื่อมโยงภายใต้ GMS CBTA เท่านั้น แต่ไม่รวมถึงการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนด้วยวิธีการขนส่งรูปแบบต่างๆ ไปยังประเทศอื่น)

คณะกรรมการส่งเสริมการค้าชายแดนและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน

คณะกรรมการส่งเสริมการค้าชายแดนและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน จัดตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี โดยมีหน่วยงานเจ้าภาพ คือ กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาการค้าชายแดน โดยมีองค์ประกอบ คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ เป็นประธานกรรมการ อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ เป็นกรรมการและเลขานุการ และมีกรรมการร่วมจากภาครัฐและเอกชน เช่น กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน สภาความมั่นคงแห่งชาติ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมธนาคารไทย เป็นต้น

ที่ผ่านมา คณะกรรมการส่งเสริมการค้าชายแดนและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็น Policy and Recommendation Body โดยจัดทำยุทธศาสตร์การส่งเสริมการค้าชายแดนและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน ที่ให้ความสำคัญกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าด้านชายแดนและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาด้านชายแดนเพื่อยกระดับมูลค่าการค้าชายแดน การเร่งรัดการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ การยกระดับ/พัฒนาผู้ประกอบการเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์เชื่อมโยงภายในภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมไปถึงการเชื่อมโยงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของไทยและประเทศเพื่อนบ้านให้สอดคล้องกับนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของรัฐบาล และเห็นชอบแผนงานนำร่องที่มีความจำเป็นเร่งด่วน ๙ แผนงาน เช่น โครงการพัฒนาเครือข่ายผู้ประกอบการรุ่นใหม่ของไทยกับกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน (Young Executive

Entrepreneur) โครงการจัดตั้งสภาธุรกิจร่วมไทย-ประเทศเพื่อนบ้าน โครงการจัดทำคู่มือสำหรับผู้ประกอบการค้าชายแดน และโครงการบริหารจัดการเชื่อมโยงสินค้าเกษตรชายแดน เป็นต้น นอกจากนี้ คณะกรรมการฯ ยังประสานงานเพื่อขอให้กระทรวงพาณิชย์จัดงานมหกรรมการค้าชายแดน 4 ภูมิภาค เป็นการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การค้าชายแดนผ่านโครงการนำร่องแม่สอดโมเดลในรูปแบบกิจกรรมการจัดงานมหกรรมการค้าชายแดนในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ เช่น ตาก มุกดาหาร สระแก้ว และสงขลา

1.1.2) องค์การที่เป็นการทำงานร่วมกันของผู้แทนหน่วยงานของแต่ละประเทศเพื่อกำหนดนโยบายการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ เช่น การจัดตั้งคณะกรรมการการร่วมด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อนบ้านที่มีพรมแดนติดกัน และการแต่งตั้งผู้แทนเพื่อเป็นตัวแทนเข้าร่วมประชุมในคณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการขององค์การระหว่างประเทศ เช่น องค์การการค้าโลก (WTO) องค์การศุลกากรโลก (WCO) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และกลุ่มความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) เพื่อกำหนดนโยบายและทำที่ในการเข้าเป็นภาคีในความตกลงหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง

ในกรณีของไทย มีการจัดตั้งองค์การที่สำคัญในลักษณะ Negotiating Body ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ซึ่งมีคำสั่งแต่งตั้งขึ้นตามกฎหมายหรือมติคณะรัฐมนตรี ได้แก่

- คณะกรรมการร่วมถาวรไทย-มาเลเซียว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียผ่านแดนมาเลเซียไปยังสิงคโปร์ จัดตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 27 กันยายน 2554 โดยมีหน่วยงานเจ้าภาพ คือ กระทรวงคมนาคม
- คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงเกี่ยวกับการขนส่งทางบกกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ จัดตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 27 กันยายน 2554 โดยมีหน่วยงานเจ้าภาพ คือ กระทรวงคมนาคม
- คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาลเพื่อพิจารณาทำความตกลงเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ จัดตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 27 กันยายน 2554 โดยมีหน่วยงานเจ้าภาพ คือ กระทรวงคมนาคม
- คณะกรรมการว่าด้วยความร่วมมือทวิภาคีไทย-กัมพูชา หน่วยงานเจ้าภาพ คือ กระทรวงการต่างประเทศ
- คณะกรรมการร่วมทางการค้าไทย-กัมพูชา หน่วยงานเจ้าภาพ คือ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
- คณะกรรมการร่วมด้านการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทย-กัมพูชา หน่วยงานเจ้าภาพ คือ กระทรวงการต่างประเทศ
- คณะกรรมการว่าด้วยความร่วมมือไทย-เมียนมา หน่วยงานเจ้าภาพ คือ กระทรวงการต่างประเทศ
- คณะกรรมการร่วมทางการค้าไทย-เมียนมา หน่วยงานเจ้าภาพ คือ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
- คณะอนุกรรมการร่วมไทย-เมียนมา ด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง หน่วยงานเจ้าภาพ คือ กระทรวงการคลัง

- คณะอนุกรรมการร่วมไทย-เมียนมา ด้านอุตสาหกรรมเฉพาะด้านและการพัฒนาธุรกิจ หน่วยงานเจ้าภาพ คือ กระทรวงอุตสาหกรรม
- คณะอนุกรรมการร่วมไทย-เมียนมา ด้านโครงสร้างพื้นฐานและการก่อสร้าง มีหน่วยงาน เจ้าภาพ คือ กระทรวงคมนาคม
- คณะกรรมการว่าด้วยความร่วมมือไทย-สปป.ลาว หน่วยงานเจ้าภาพ คือ กระทรวงการ ต่างประเทศ
- คณะกรรมการร่วมทางการค้าไทย-สปป.ลาว หน่วยงานเจ้าภาพ คือ กรมเจรจาการค้า ระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
- คณะกรรมการว่าด้วยความร่วมมือทวิภาคีไทย-มาเลเซีย หน่วยงานเจ้าภาพ คือ กระทรวง การต่างประเทศ
- คณะกรรมการร่วมทางการค้าไทย-มาเลเซีย หน่วยงานเจ้าภาพ คือ กรมเจรจาการค้าระหว่าง ประเทศ กระทรวงพาณิชย์

2. องค์การที่เป็นหน่วยงานบูรณาการเพื่อทำหน้าที่ปฏิบัติการให้บริการอำนวยความสะดวกทาง การค้าและการขนส่ง (Service Body) ซึ่งเป็นแบ่งเป็น 2 ระดับ ได้แก่

2.1) องค์การที่เป็นการทำงานร่วมกันของหน่วยงานภายในประเทศเพื่อทำหน้าที่ปฏิบัติการ ให้บริการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง เช่น การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เพื่อให้บริการตรวจสอบสินค้าและใบอนุญาต ณ ด่านพรมแดน (รวมถึงท่าเรือและท่าอากาศยาน ระหว่างประเทศ) การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จเพื่อให้บริการออกใบอนุญาตด้านการค้า การขนส่ง การลงทุน ที่อยู่ภายใต้เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) การจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน และการจัดตั้งศูนย์บริการร่วมภายในของแต่ละกระทรวง เป็นต้น

ในกรณีของไทย มีการจัดตั้งองค์การที่สำคัญในลักษณะ Service Body ด้านการอำนวยความสะดวก ทางการค้าและการขนส่ง ซึ่งเป็นการจัดตั้งขึ้นตามมาตรการบริหาร ได้แก่

ศูนย์บริการส่งออกเบ็ดเสร็จ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ

ศูนย์บริการส่งออกเบ็ดเสร็จ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (One Stop Export Service Center - OSEC) จัดตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการจัดตั้งศูนย์บริการส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ พ.ศ.2545 เมื่อวันที่ 4 มิถุนายน 2545 ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการอำนวยความสะดวกศูนย์บริการส่งออก แบบเบ็ดเสร็จ ซึ่งมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์เป็นประธาน และมีอธิบดีกรมการค้าระหว่างประเทศ เป็น กรรมการและเลขานุการ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ส่งออกในการออกเอกสารรับรองต่างๆ และใบอนุญาตที่ ใช้ในการส่งออก ตลอดจนให้คำปรึกษาแนะนำด้านเอกสารการส่งออก โดยผู้ใช้บริการจะได้รับประโยชน์ในการ ลดระยะเวลาในการติดต่อเพื่อขอเอกสารการส่งออก เนื่องจากมีเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่ เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาต หนังสือรับรอง และการให้คำปรึกษามาให้บริการ ณ จุดๆ เดียว ประกอบด้วย (1) กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ (2) กรมการค้าต่างประเทศ (3) กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (4) กรมพัฒนาธุรกิจการค้า (5) กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (6) กรมทรัพย์สินทางปัญญา (7) กรมการค้า ภายใน (8) กรมศุลกากร (9) กรมศุลกากร (10) กรมการกงสุล (11) กรมประมง (12) กรมวิชาการเกษตร (13) สำนักงานคณะกรรมการกลางอิสลามแห่งประเทศไทย (14) สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (15)

หอการค้าไทย (16) ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (17) สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (18) สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย

ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ

ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ศศพ. หรือ One Stop Service - OSS) จัดตั้งขึ้นเมื่อปี 2558 ซึ่งเป็นไปตามมติของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) ที่มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน และมีสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เป็นฝ่ายเลขานุการ โดยได้มีคำสั่งให้จัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนในพื้นที่ที่รัฐบาลมีนโยบายในการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษใน 10 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดตาก จังหวัดสระแก้ว จังหวัดมุกดาหาร จังหวัดตราด จังหวัดสงขลา จังหวัดเชียงราย จังหวัดหนองคาย จังหวัดนครพนม จังหวัดกาญจนบุรี และจังหวัดนราธิวาส

ขอบเขตการให้บริการของศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน ได้แก่ (1) ให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจ (2) ให้คำแนะนำในการขอใบอนุญาตต่างๆ รวมถึงการรับเรื่องการขอใบอนุญาตบางประเภท เช่น การขอรับการส่งเสริมการลงทุน (3) การลงทุน การขอใบอนุญาตโรงงาน การขึ้นทะเบียนกองทุนประกันสังคม (4) การอนุมัติอนุญาตในเรื่องการจดทะเบียนนิติบุคคล (5) การขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว (6) การขอมีเลขประจำตัวภาษีอากร การจดทะเบียนภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีธุรกิจเฉพาะ เป็นต้น

การดำเนินงานภายใต้ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุนฯ จะมีเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่ของแต่ละจังหวัดส่งเข้ามาประจำการในศูนย์บริการฯ ได้แก่ การนิคมอุตสาหกรรม สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด สำนักงานพาณิชย์จังหวัด สำนักงานคลังจังหวัด สำนักงานประกันสังคม สำนักงานแรงงานจังหวัด สำนักงานจัดหางานจังหวัด สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงาน สำนักงานสรรพากรพื้นที่ ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุน และศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรม

ศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว กรมศุลกากร

กรมศุลกากรได้มีการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service - OSS) บริเวณชายแดน มาตั้งแต่ปี 2547 ในพื้นที่ชายแดนที่มีความสำคัญ เช่น อรัญประเทศ มุกดาหาร แม่สอด แม่สาย และสะเดา เพื่อให้บริการตรวจปล่อยสินค้านำเข้าและส่งออกให้เป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวตลอดจนอำนวยความสะดวกในการเข้าออกของแรงงานต่างด้าว นักท่องเที่ยว และประชาชน โดยนำผู้แทนที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย 3 หน่วย ได้แก่ CIQ (Customs, Immigration, Quarantine) ศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และหน่วยงานด้านการตรวจสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช มารวมอยู่ ณ จุดเดียวกันบริเวณด่านพรมแดน

ศูนย์บริการส่งออกสินค้าเกษตรแบบเบ็ดเสร็จ

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ร่วมกับบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จัดตั้งศูนย์บริการส่งออกสินค้าเกษตรแบบเบ็ดเสร็จ (Export Agricultural Products Quarantine One Stop Service) เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าเกษตรบางประเภททางอากาศ เช่น ผัก ผลไม้ ดอกไม้ เพื่อรักษาคุณภาพสินค้าและ

อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออก โดยกระทรวงเกษตรฯ จัดตั้งจุดให้บริการตรวจสอบรับรองสินค้าเกษตรเพื่อส่งออกจาก 3 หน่วยงาน ได้แก่ กรมวิชาการเกษตร กรมประมง และกรมปศุสัตว์ ตลอดจนจะเชื่อมต่อระบบผลการตรวจสอบรับรองจากห้องปฏิบัติการของแต่ละหน่วยงานให้สามารถออกใบรับรองการส่งออกได้ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง หลังจากนั้นจะจัดส่งโดยใช้สายการบินแอร์เอเชียซึ่งมีโครงข่ายการบินเชื่อมโยงกับไทยและทุกประเทศในอาเซียน รวมถึงจีนที่เป็นตลาดใหญ่สำหรับสินค้าผักผลไม้ไทย

2.2) องค์การที่เป็นการทำงานร่วมกันของผู้แทนหน่วยงานของแต่ละประเทศเพื่อทำหน้าที่ปฏิบัติการให้บริการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง เช่น การจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมระหว่างประเทศ (Common Control Area - CCA) ที่มีการนำเจ้าหน้าที่ของประเทศผู้รับสินค้าและประเทศผู้ส่งสินค้าเข้ามาทำหน้าที่ให้บริการตรวจสอบและออกใบอนุญาตพร้อมกันในพื้นที่เดียวกัน (Single Stop Inspection) เช่น กรณีเจ้าหน้าที่ศุลกากรของ สปป.ลาว และเวียดนาม มาทำงานตรวจสอบสินค้านร่วมกัน ณ จุดๆ เดียวที่พรมแดนลาว (เมืองแดนสะหวัน) กับพรมแดนเวียดนาม (เมืองลาวบาว) และกรณีเจ้าหน้าที่ของประเทศสหรัฐอเมริกาประเทศแคนาดาทำการตรวจสอบการข้ามแดนของยานพาหนะ สินค้า และคนพร้อมกัน (Joint Border Inspection) ณ จุดพรมแดน เพื่ออำนวยความสะดวก ลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการผ่านแดนของยานพาหนะ สินค้า และคน เป็นต้น

ปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มี การจัดตั้งองค์การแบบ Joint Service Body อย่างไรก็ตาม มีความพยายามในการจัดตั้งระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลและการตรวจร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สปป.ลาว (มุกดาหาร) เมียนมา (แม่สอด) และมาเลเซีย

3. สรุป

ความท้าทายที่สำคัญมากที่สุดในการพัฒนา “รูปแบบและการจัดการองค์การเพื่อจัดการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน” ได้แก่ การหาหน่วยงานเจ้าภาพ (Lead Organization) ที่มีความเหมาะสมและได้รับการยอมรับจากหน่วยงานที่จะเข้ามาทำงานร่วมกันและผู้ให้บริการ โดยหน่วยงานเจ้าภาพจะต้องมีความรู้เรื่องการค้าและการขนส่งข้ามแดน และความสามารถในการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในประเทศ และหน่วยงานต่างประเทศ มีงบประมาณและกำลังคนพอเพียงในการทำงาน ทั้งนี้ จากการศึกษาของนานาชาติพบว่า หน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนมักมาจากกรมศุลกากร หรือ กระทรวงพาณิชย์ หรือ กระทรวงคมนาคม หรือสำนักงานกฤษฎีกา กระทรวงเดียวกันในการจัดตั้งองค์การนั้น สามารถจะพิจารณาจัดตั้งได้ทั้ง (1) จัดตั้งขึ้นเป็นสำนักงานถาวร หรือ (2) จัดตั้งขึ้นในลักษณะเป็นคณะกรรมการฯ ที่มาทำงานร่วมกันและมีการประชุมร่วมกันเป็นครั้งคราว นอกจากนี้ การจัดตั้งองค์การที่เหมาะสมจะต้องพิจารณาความสมดุลระหว่างผู้แทนที่เป็นตัวแทนของภาครัฐ และภาคเอกชน ในการขับเคลื่อนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและขนส่งระหว่างประเทศ ตลอดจนพิจารณาวิธีปฏิบัติกฎระเบียบ และการยอมรับของท้องถิ่นและประเทศเพื่อนบ้านที่ประเทศไทยต้องมีการค้า และการขนส่งข้ามแดน/ผ่านแดนระหว่างกัน

แผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานของ องค์การเพื่อบูรณาการการอำนวยความสะดวก ทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน

1. ความนำ

บทที่ 5 เป็นการนำเสนอแผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การที่เหมาะสมเพื่อเป็นหน่วยงานบูรณาการ การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนให้เป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ เพื่อตอบสนองนโยบายของภาครัฐ ความต้องการของภาคเอกชนไทย ขณะเดียวกันจะต้องสอดคล้องกับพันธกรณีตามความตกลงระหว่างประเทศที่ไทยเป็นภาคี รวมทั้งสามารถปรับการทำงานให้สอดคล้องกับกฎระเบียบและวิถีปฏิบัติของประเทศเพื่อนบ้าน

จากการศึกษาภาพรวมของนโยบายและวิถีปฏิบัติของหน่วยงานไทยและต่างประเทศในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ นโยบายและยุทธศาสตร์ของไทยในการจัดทำเขตพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจพิเศษของไทยตามจังหวัดชายแดนที่สำคัญ ความตกลงการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศภายใต้กรอบต่างๆ ในระดับพหุภาคี ภูมิภาค และทวิภาคี รวมถึงการเก็บข้อมูลภาคสนามสภาพการค้าและการขนส่งของไทยที่มีการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมียนมา และกัมพูชา

คณะผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) ในการจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การเพื่อการจัดการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของไทย ดังแสดงได้ตามตารางที่ 5-1 โดยพบว่า มีความจำเป็นที่ประเทศไทยต้องมีการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์การเพื่อการบริหารบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้การทำงานที่เป็นหุ้นส่วนเชิงพันธมิตรระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนไทย มีการกำหนดอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงานที่ชัดเจน รวมถึงเป็นองค์การนำเจ้าภาพที่มีภาวะผู้นำ มีความรู้ความเข้าใจด้านกฎระเบียบการค้าและการขนส่งและสามารถขึ้นนำการเปลี่ยนแปลง การกำหนดนโยบายและมาตรการที่เกี่ยวข้องตลอดจนรับผิดชอบประสานงาน สนับสนุนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่ต้องมีการปรับกฎระเบียบและบูรณาการการทำงานระหว่างกันข้ามกระทรวงต่างๆ เป็นจำนวนมาก ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กระทรวงคมนาคม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงแรงงาน กระทรวงกลาโหม สภาพความมั่นคงแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา นอกจากนี้ การทำงานที่มีความสอดคล้องกับความพร้อมด้านองค์การ โครงสร้างพื้นฐาน และกฎระเบียบการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของประเทศเพื่อนบ้านแต่ละประเทศของไทย ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย เมียนมา

ตารางที่ 5-1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกในการจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงานขององค์กร

จุดแข็ง (Strengths – S)	จุดอ่อน (Weaknesses – W)
1. รัฐบาลและเอกชนไทยมีการกำหนดยุทธศาสตร์ในการยกระดับการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง การยกระดับการเป็นศูนย์กลางการค้าและการขนส่งในภูมิภาค และการพัฒนาระบบราชการเพื่อให้บริการประชาชน 2. หน่วยงานภาคเอกชนของไทยในส่วนกลางและภูมิภาคให้การสนับสนุนภาครัฐในการปรับแก้ไขกฎระเบียบเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนมากขึ้น 3. องค์กรด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งที่มีการดำเนินการสืบหน้าไปมากส่วนใหญ่จะเป็นการลงทุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการปรับระบบเอกสารแบบกระดาษให้เข้าสู่ระบบอิเล็กทรอนิกส์ (National Single Window) เฉพาะการเชื่อมโยงข้อมูลการค้าและการขนส่งระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในส่วนของไทย ขณะที่ยังขาดการปรับกฎระเบียบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งให้ทันสมัย 4. ประเทศไทยได้ออกพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน พ.ศ.2556 แล้ว ที่ให้อำนาจกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลังในการทำงานร่วมกันเพื่อกำหนดพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA) และอนุญาตให้เจ้าหน้าที่ไทยกับต่างประเทศเข้ามาทำงานร่วมกันในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกันได้ อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานตามกฎหมายดังกล่าวเน้นเฉพาะการเป็นองค์การปฏิบัติงาน (Service Body) ในเขตพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง เช่น มุกดาหาร/สะหวันนะเขต แม่สอด/เมียวดี แต่ยังไม่ครอบคลุมการกำหนดนโยบายและการปรับแก้กฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เช่น การยกเลิกอุปสรรคที่มีใช้ภาษี การผลักดันให้ต่างชาติยอมรับการนำสินค้าผ่านแดนของไทย การผลักดันให้ต่างชาติอนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าของไทยเข้าไปให้บริการส่งสินค้าได้ในเส้นทางที่กำหนด	1. การทำงานที่ผ่านมาของหน่วยงานไทยเป็นแบบต่างคนต่างคน ขาดการบูรณาการ มีเจ้าภาพหลายหน่วยงานที่ให้ความสำคัญในประเด็นที่แตกต่างกัน ประกอบกับการเจรจาด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในหลายรอบทั้งกรอบพหุภาคี ภูมิภาค อนุภูมิภาค (GMS) และทวิภาคี ตลอดจนมีการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษชายแดน ที่ให้ความสำคัญในสาระที่แตกต่างกัน 2. คณะกรรมการ/คณะอนุกรรมการที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งส่วนใหญ่ของไทยอยู่ในรูปแบบของเป็นคณะกรรมการเพื่อการประสานงานติดตาม และให้ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนา แต่ไม่มีอำนาจโดยตรงในการขับเคลื่อนและจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรเพื่อการขับเคลื่อน ทำให้ที่ผ่านมาไม่เพียงการประชุมและรับฟังข้อคิดเห็น แต่ขาดการผลักดันอย่างเป็นรูปธรรม 3. ยุทธศาสตร์กับกฎระเบียบในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยไม่ได้ดำเนินการไปในทิศทางที่สอดคล้องกัน กล่าวคือ มีสินค้าเกษตร ไม้ อาหาร จำนวนหลายประเภทที่ต้องมีการนำเข้า ส่งออก ผ่านแดน และนำเข้าจากประเทศเพื่อนบ้านไม่สามารถข้ามแดนและผ่านแดนมาในดินแดนประเทศไทยได้ รวมถึงการที่รถบรรทุกต่างชาติ (ยกเว้น สปป.ลาว) ไม่สามารถเข้ามาในดินแดนประเทศไทยได้เกินกว่าเขตท้องที่ติดชายแดนที่กำหนด 4. องค์ประกอบของหน่วยงานภายใต้พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน พ.ศ.2556 มีเฉพาะการให้อำนาจการออกระเบียบในการปฏิบัติงาน การอำนวยความสะดวกทางการขนส่งมีเฉพาะ (1) กระทรวงการคลัง (2) กระทรวงเกษตรฯ (3) กระทรวงคมนาคม (4) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและ (5) กระทรวงมหาดไทย และ (6) กระทรวงสาธารณสุขเท่านั้น แต่ยังไม่มีความหน่วยงานหลักอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกทางการค้า ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ ทำให้กฎหมายฯ ดังกล่าวนั้นเฉพาะการอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง แต่ยังขาดการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทำให้ขาดการบูรณาการขององค์การและการกฎระเบียบ ซึ่งแตกต่างจากวิธีปฏิบัติของนานาชาติ
โอกาส (Opportunities – O)	อุปสรรค (Threats – T)

จุดแข็ง (Strengths – S)	จุดอ่อน (Weaknesses – W)
1. ประเทศสมาชิกอาเซียนและคู่เจรจา เช่น จีน ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย อินเดีย และองค์การระหว่างประเทศ เช่น องค์การการค้าโลก องค์การศุลกากรโลก องค์การสหประชาชาติ ให้ความสำคัญกับการยกระดับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งและนับเป็นวาระหลักในการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศ 2. เศรษฐกิจการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการขนส่งระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีการพัฒนาด้านการค้าและตลาดชายแดนร่วมกัน ส่งผลให้เกิดความต้องการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่เพิ่มขึ้นเพื่อส่งเสริมกิจกรรมการค้าและการขนส่งระหว่างกัน	1. ประเทศเพื่อนบ้านของไทย ได้แก่ มาเลเซีย กัมพูชา และเมียนมา มีกฎระเบียบ ระดับการพัฒนา และมีความพร้อมในการปรับกฎระเบียบที่แตกต่างกัน ส่งผลให้การยกระดับการจัดการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนที่ไทยต้องติดต่อกับแต่ละประเทศไม่สามารถใช้มาตรฐานเดียวกันได้ 2. ประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมียนมา ยังคงมีปัญหาด้านความสงบบริเวณชายแดนติดกับไทย รวมถึงยังไม่ได้เข้าเป็นสมาชิกความตกลงระหว่างประเทศด้านการค้าและการขนส่งอีกเป็นจำนวนมาก ทำให้การจัดการองค์การที่เหมาะสมในการทำงานร่วมกับเมียนมาจะต้องคำนึงถึงปัจจัยด้านความมั่นคง การค้า การขนส่ง และกฎระเบียบที่แตกต่างกัน ขณะที่มาเลเซียมีความพร้อมด้านระบบการทำงานและกฎระเบียบที่พร้อมกว่าไทย

2. วัตถุประสงค์

2.1 เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐและเอกชนของไทยมีทิศทางการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ การค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน เป็นไปอย่างมีระบบและมีประสิทธิภาพ

2.2 เพื่อให้มีองค์การที่จัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการและถาวรในการบูรณาการการกำหนดทิศทางการครบวงจรและมีเอกภาพด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง และสามารถประสานงานและสนับสนุนการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ การค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนของไทยให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ ตลอดจนรับผิดชอบในการกำหนดท่าทีการจัดทำความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งกับต่างประเทศ และจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการเพื่อการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน ในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติงาน ให้บริการที่ไทยทำความร่วมมือกับต่างประเทศ

3. วิสัยทัศน์ พันธกิจ และประเด็นยุทธศาสตร์

เพื่อให้มีองค์การเพื่อบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน ที่จัดตั้งขึ้นมีแนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจนและสามารถปฏิบัติการกิจได้ตามวัตถุประสงค์ สอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ และพันธกรณีที่ไทยทำกับต่างประเทศ ตลอดจนสามารถสร้างเอกภาพการทำงานระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชนไทย ควรมีแผนแม่บทการจัดตั้งและการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

วิสัยทัศน์

องค์การเพื่อบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน หรือ “คณะกรรมการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศแห่งชาติ” (National Trade and Transport Facilitation Committee) เป็นองค์การเพื่อบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิภาพภายใต้การทำงานที่เป็นหุ้นส่วนเชิงพันธมิตรระหว่างภาครัฐกับภาคเอกชนไทย

พันธกิจ

1. การเป็นองค์การที่มีความเป็นเลิศและความเข้าใจด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ การค้าและการขนส่งข้ามแดน การค้าและการขนส่งผ่านแดน และความตกลงการค้าและการขนส่งของไทยที่ทำกับต่างประเทศ โดยเฉพาะการปรับกฎระเบียบและวิธีปฏิบัติในการอำนวยความสะดวกของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนไทยให้พร้อมต่อการค้าและการขนส่ง และสามารถประมวลปัจจัยแวดล้อมต่างๆ เพื่อให้สามารถบูรณาการงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2. การเป็นองค์การที่มีความสามารถในการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนในส่วนกลางและส่วนภูมิภาคให้มีการทำงานเป็นหุ้นส่วนเชิงพันธมิตรระหว่างกัน กำหนดบทบาทอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นองค์การที่สามารถชี้แนะและสนับสนุนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน รวมถึงการกำหนดท่าทีการจัดทำความร่วมมือกับต่างประเทศด้านการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง
3. การมีบุคลากรภายในองค์การที่มีความรู้ความเข้าใจด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง มีความต่อเนื่องในการทำงาน และสามารถสร้างความตระหนักและให้ความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ

ประเด็นยุทธศาสตร์

1. การจัดตั้งองค์การที่มีความเป็นเอกภาพและครอบคลุมทั้งการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง และครอบคลุมการกำหนดนโยบายด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของประเทศ รวมถึงการพัฒนาระบบการให้บริการด้านความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในด้านการค้าที่สำคัญของไทย
2. การเป็นองค์การที่ได้รับการยอมรับในด้านการประสานงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง มีความเป็นเลิศ มีความรู้ความเข้าใจและสามารถชี้แนะการปรับเปลี่ยนระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของไทยเพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันและตอบสนองยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ

3. การเป็นองค์การที่มีการจัดตั้งขึ้นอย่างเป็นทางการ มีบุคลากรประจำ มีความต่อเนื่องในการทำงาน และสามารถสร้างความตระหนักและเป็นศูนย์กลางประสานการให้ข้อมูลการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งของไทย

กลไกการขับเคลื่อน

การเป็นองค์การที่บูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ เป็นงานที่ต้องเกี่ยวข้องกับการประสานงานข้ามหน่วยงานต่างกระทรวงจำนวนมาก รวมถึงต้องมีการทำงานร่วมกับภาคเอกชนในส่วนกลางและส่วนภูมิภาค โดยเฉพาะพื้นที่จังหวัดสำคัญที่ต้องมีการค้าและการขนส่งข้ามแดน และผ่านแดนที่อยู่ติดกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา รวมถึงประเทศอื่นๆ ในอาเซียน และคู่เจรจาของอาเซียนที่มีดินแดนติดกับอาเซียน เช่น จีน และอินเดีย

องค์การเพื่อบูรณาการการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ และการค้าและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน หรือ “คณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศแห่งชาติ” (National Trade and Transport Facilitation Committee) จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องอยู่ภายใต้หน่วยงานเจ้าภาพหลักที่เกี่ยวข้องทั้งการค้าและการขนส่ง โดยมีนายกรัฐมนตรีหรือผู้แทน เป็นประธานคณะกรรมการฯ พร้อมด้วยกรรมการที่ประกอบด้วยไปด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในประเด็นต่างๆ ได้แก่

- **กระทรวงพาณิชย์** ซึ่งประกอบด้วย **กรมการค้าต่างประเทศ** เกี่ยวข้องกับการขอใบอนุญาตในการนำเข้าและส่งออกสินค้า การกำหนดประเภทสินค้ามาตรฐาน **กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ** เกี่ยวข้องกับการจัดทำความร่วมมือทางการค้ากับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศ **กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ** เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการค้ากับต่างประเทศ **สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า** เกี่ยวข้องในการดูแลภาพรวมยุทธศาสตร์การค้า และ **สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์** ที่ดูแลภาพรวมการดำเนินงานของกระทรวงพาณิชย์
- **กระทรวงคมนาคม** ซึ่งประกอบด้วย **กรมการขนส่ง** เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งข้ามแดน การตรวจสภาพรถให้พร้อมต่อการขนส่งระหว่างประเทศ การจัดทำศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าชายแดน **กรมทางหลวง** เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงและเส้นทางอนุมัติให้ทำการขนส่ง การกำหนดจุดพักรถ **สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร** เกี่ยวข้องในการกำหนดแผนงานอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง และ **สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม** ที่ดูแลภาพรวมการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
- **กระทรวงการคลัง** ซึ่งประกอบด้วย **กรมศุลกากร** เกี่ยวข้องกับการกำหนดระเบียบพิธีการศุลกากรนำเข้า ส่งออก ผ่านแดน และถ่ายลำ การกำหนดเขตศุลกากร การตรวจสอบภายหลังผ่านพิธีการศุลกากร **กรมสรรพากร** และ **กรมสรรพสามิต** เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บภาษีที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก เช่น ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต **สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ** เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจความรับผิดชอบในการขนส่ง และ **สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง** ที่ดูแลภาพรวมการดำเนินงานของกระทรวงการคลัง

- **กระทรวงเกษตรและสหกรณ์** ซึ่งประกอบด้วยกรมวิชาการเกษตร กรมประมง กรมปศุสัตว์ ซึ่งเกี่ยวข้องในการออกใบอนุญาตการนำเข้าและส่งออก ตรวจสอบปล่อยสินค้าและการจัดการความเสี่ยงในการตรวจสอบปล่อยสินค้า
- **กระทรวงสาธารณสุข** ซึ่งประกอบด้วยสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ซึ่งเกี่ยวข้องในการออกใบอนุญาตการนำเข้าและส่งออก ตรวจสอบปล่อยสินค้าและการจัดการความเสี่ยงในการตรวจสอบปล่อยสินค้า
- **กระทรวงอุตสาหกรรม** ซึ่งประกอบด้วยสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ซึ่งกำหนดมาตรฐานสินค้าและข้อกำหนดการส่งออกและนำเข้าสินค้าบางประเภท กรมโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งเกี่ยวข้องในการกำหนดมาตรการด้านสินค้าอันตราย เช่น น้ำมันสำเร็จรูป
- **กระทรวงมหาดไทย** ซึ่งกำหนดการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและความตกลงในระดับท้องถิ่นระหว่างจังหวัดของไทยกับเขตหรือแขวงของประเทศเพื่อนบ้าน
- **กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม** ซึ่งเกี่ยวข้องกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการออกใบอนุญาตการนำเข้าและส่งออกสินค้าบางประเภท เช่น ไม้ ผลิตภัณฑ์ ไม้ เป็นต้น
- **กระทรวงแรงงาน** ได้แก่ กรมการจัดหางาน ที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการเข้ามาทำงานของคนต่างด้าว (เช่น คนขับรถของต่างชาติที่เข้ามาทำงานในประเทศ)
- **สำนักนายกรัฐมนตรีและส่วนราชการอิสระ** ซึ่งประกอบด้วยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน สำนักงานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง)

นอกจากนี้ การดำเนินงานของ “คณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ” จะต้องประกอบด้วยผู้แทนของภาคเอกชน ซึ่งควรมีความหลากหลายทั้งภาคเอกชนที่เป็นผู้ส่งออก ผู้นำเข้า ผู้ประกอบการขนส่งโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการขนถ่ายกลางและย้อม ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการของ “คณะกรรมการแห่งชาติด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ” จะต้องประกอบด้วยผู้แทนจากกระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงคมนาคม เนื่องจากต้องเป็นผู้มีความรู้ความเข้าใจด้านระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ (ทั้งนี้จากการศึกษาวิธีปฏิบัติของนานาประเทศ มีข้อสังเกตว่าส่วนใหญ่จะให้น้ำหนักของการอำนวยความสะดวกทางการค้ามากกว่าการอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง เนื่องจากประเด็นด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าจะเป็นงานที่ซับซ้อนและมีความหลากหลายของเนื้อหาในการพิจารณาอำนวยความสะดวกมากกว่าการขนส่ง จึงอาจพิจารณาให้ผู้แทนกระทรวงพาณิชย์เป็นกรรมการและเลขานุการ และผู้แทนกระทรวงคมนาคมเป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ)

นอกจากนี้ การทำงานของ “คณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศแห่งชาติ” (National Trade and Transport Facilitation Committee) ยังมีส่วนเสริมกับการทำงานของ “คณะกรรมการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งแห่งชาติ” ที่มีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ที่จำกัดหน้าที่และเนื้อหาในการประชุมเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่างๆ ของไทยให้เป็นไปตามความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS CBTA) เท่านั้น ซึ่งประกอบด้วยไทย จีน กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม แต่ยังไม่

รวมถึงการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งอย่างครบวงจรที่ครอบคลุมทุกมิติและครอบคลุมความสัมพันธ์กับอาเซียน นานาประเทศ และองค์การระหว่างประเทศอื่นๆ

แนวทางการขับเคลื่อน

แนวทางการขับเคลื่อนเมื่อมีการจัดตั้งคณะกรรมการด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศแห่งชาติ ได้แก่

- จัดทำแผนแม่บทการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ รวมถึงการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน ที่ครอบคลุมมิติด้าน (1) การปรับปรุงกฎระเบียบด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศและการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน (2) การทบทวนความจำเป็นและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน (3) การจัดทำท่าทีการเจรจาความร่วมมือด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งกับต่างประเทศ ที่ครอบคลุมระดับทวิภาคี ภูมิภาค และพหุภาคี (4) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการยกระดับความรู้ความเข้าใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง (5) การพัฒนากลไกการขับเคลื่อนระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพทั้งในระดับนโยบายและระดับปฏิบัติการในการให้บริการแก่ผู้ประกอบการที่กระจายอยู่ในส่วนกลางและภูมิภาค (6) การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งเพื่อรองรับการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ
- การจัดตั้งคณะอนุกรรมการ / คณะทำงานฯ ที่เกี่ยวข้อง ที่ประกอบด้วยผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ และเอกชนที่ครอบคลุมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่แท้จริง มีการประชุมและทบทวนผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง
- จัดทำแผนปฏิบัติงานระยะสั้นและระยะยาวที่เป็นรูปธรรม มีการจัดหางบประมาณ มีกำหนดเวลา โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันจัดทำแผนปฏิบัติที่กำหนดภารกิจหน้าที่ที่ชัดเจน แบ่งเขตความรับผิดชอบให้แต่ละหน่วย และในกรณีที่ไม่สามารถหาเจ้าภาพหลักได้ให้คณะกรรมการฯ เป็นผู้กำหนดและสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานที่รับไปปฏิบัติ รวมถึงการประสานให้เกิดการผลักดันงบประมาณหรือการแก้ไขกฎระเบียบจากรัฐ
- ดำเนินงานให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย รวมถึงภาคเอกชนในส่วนกลางและภูมิภาคเผยแพร่ข่าวการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในวงกว้าง จัดการเสวนา ประชุม กลุ่มย่อย เพื่อหาข้อมูลวิธีปฏิบัติ โอกาส และอุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในพื้นที่จริง ซึ่งในแต่ละพื้นที่ชายแดนจะมีลักษณะการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งที่แตกต่างกันไปตามความพร้อมของประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา เมียนมา และมาเลเซีย ที่แตกต่างกัน
- สร้างระบบฐานข้อมูลที่มีการปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัยและสามารถเข้าถึงข้อมูลได้ง่าย เพื่อใช้ในการวางแผนบริหารจัดการและติดตามประเมินผล
- มีระบบติดตามประเมินผล มีการประชุมรายงานผลการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง รวมถึงวิธีปฏิบัติที่ดีในต่างประเทศ ให้ทุกฝ่ายรับทราบร่วมกันเพื่อปรับปรุงและขับเคลื่อนระบบการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศของไทย

เอกสารอ้างอิง

Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade (2005), *Public-Private Partnership in Trade and Transport Facilitation*, World Bank, Washington, D.C.

International Trade Center (2015), *National Trade Facilitation Committees – Moving Towards Implementation*, International Trade Center, Geneva.

Organization for Security and Cooperation in Europe and United Nations Economic Commission for Europe (2012), *Handbook of Best Practices at Border Crossings – A Trade and Transport Facilitation Perspective*, United Nations, Geneva

United Nations Economic Commission for Europe (2015), *Recommendation No.4: National Trade Facilitation Bodies*, United Nations, Geneva

United Nations Conference on Trade and Development (2014), *National Trade Facilitation Bodies in the World*, United Nations, Geneva

World Bank Study (2010), *Trade and Transport Facilitation Assessment*, World Bank, Washington D.C