



การเตรียมความพร้อมด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย
ในการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

ประเด็น

ระบบโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

คณะอนุกรรมการด้านการเกษตร พลังงาน ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม การคมนาคมขนส่ง และระบบโลจิสติกส์

ในคณะกรรมการที่ปรึกษาด้านต่างประเทศของประธานรัฐสภา

ความเป็นมา

ประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนมีเป้าหมายสำคัญร่วมกันในการจัดตั้งประชาคมอาเซียน ขึ้นใน ค.ศ. ๒๐๑๕ (พ.ศ. ๒๕๕๘) ซึ่งประชาคมอาเซียนประกอบด้วย ๓ ด้านหลัก คือ ความมั่นคง เศรษฐกิจ และสังคม วัฒนธรรม ในส่วนของด้านเศรษฐกิจ ได้มีแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ซึ่งกำหนดให้อาเซียนรวมตัวกันเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว โดยจะมีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานที่มีฝีมือได้อย่างเสรี รวมทั้งกำหนดให้มีการเคลื่อนย้ายเงินทุนได้อย่างเสรีอีกด้วย ในด้านการค้า และการบริการ AEC Blueprint กำหนดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนจะต้องเปิดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนอื่น สามารถเข้ามาถือหุ้นได้ในธุรกิจบริการไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๐ รวมทั้งยกเลิกข้อจำกัดสำหรับการค้า และการบริการข้ามพรมแดน และลดข้อจำกัดในการเคลื่อนย้ายแรงงานทักษะพิเศษให้แล้วเสร็จภายใน ค.ศ. ๒๐๑๕ (พ.ศ. ๒๕๕๘) แต่เนื่องจากบริการโลจิสติกส์ได้ถูกกำหนดให้เป็นสาขาที่เร่งรัดให้มีการเปิดเสรี จึงจะต้องเร่งการเปิดเสรีในด้านดังกล่าวให้เร็วขึ้น คือ ภายใน ค.ศ. ๒๐๑๓ (พ.ศ. ๒๕๕๖) ทั้งนี้บริการโลจิสติกส์ที่จะต้องเปิดเสรี ครอบคลุมเฉพาะการขนส่งสินค้า ซึ่งประกอบด้วยสาขาดังต่อไปนี้

- ๑) บริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล (Maritime cargo handling services)
- ๒) บริการโกดัง และคลังสินค้า (Storage & warehousing services)
- ๓) บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight transport agency services)
- ๔) บริการเสริมอื่นๆ (Other auxiliary services)
- ๕) บริการจัดส่งพัสดุ (Courier services)
- ๖) บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ (Packaging services)
- ๗) บริการบริหารจัดการพิธีการศุลกากร (Customs clearance services)
- ๘) บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ไม่รวมการขนส่งภายในประเทศ (International Maritime Freight Transportation excluding Cabotage)
- ๙) การปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีบริการขนส่งทางอากาศของอาเซียน (AirFreight Services)
- ๑๐) บริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ (International Rail Freight Transport Services)
- ๑๑) บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ (International Road FreightTransport Services)

ปัจจุบันประเทศไทยได้เล็งเห็นถึงบทบาท และความสำคัญที่เพิ่มขึ้นของ ระบบโลจิสติกส์ และความจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของชาติให้มีความเข้มแข็ง เพื่อไม่ให้ผู้ประกอบการของไทยประสบ

ปัญหาหรือเสียเปรียบในการแข่งขันบนเวทีการค้าระหว่างประเทศ จึงได้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบธุรกิจโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๕๔) โดยมีวิสัยทัศน์ คือ มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้ตาม มาตรฐานสากลเพื่อสนับสนุนการเป็น ศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน และมีวัตถุประสงค์หลัก คือ ๑) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจ ในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า และเพิ่มความปลอดภัยและความ เชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ และ ๒) เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโล จิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง โดยมีเป้าหมายในการลดต้นทุนโลจิสติกส์/ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ จากประมาณร้อยละ ๑๙ ใน ค.ศ. ๒๐๐๕ (พ.ศ. ๒๕๔๘) ให้เหลือร้อยละ ๑๖ ใน ค.ศ. ๒๐๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๔)

จากข้อมูลข้างต้นประกอบกับ การที่ประเทศไทยจะก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้นมีความจำเป็นต้องเร่งพิจารณาและให้ความสำคัญในประเด็นของการค้า ขายระหว่างประเทศในพื้นที่บริเวณด้าน พรมแดนต่าง ๆ โดยจากการศึกษาข้อมูลและสภาพปัจจุบัน ที่เกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศที่เกิดขึ้นในพื้นที่ บริเวณด้านพรมแดน พบว่า มีปริมาณการค้าขายระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม AEC ค่อนข้างสูง ตัวอย่างเช่น การค้าขายระหว่างไทยกับมาเลเซีย ซึ่งมีสินค้าหลัก คือ ยางพาราที่เป็นสินค้าส่งออก ส่วนประเทศสิงคโปร์นั้น ถือเป็น Hub ของการค้าขายสินค้าเพื่อส่งต่อไปยังประเทศอื่น ๆ รวมทั้งลาว พม่า กัมพูชา และอินโดนีเซีย ซึ่งต่อไปจะมีการเพิ่มปริมาณการค้า ขายระหว่างประเทศ มากยิ่งขึ้น ส่วนแนวโน้ม ปริมาณการค้าขายบริเวณด้าน พรมแดน ซึ่งมีสัดส่วนการค้า ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มากพอสมควร จากการศึกษา พบว่า สัดส่วน การค้าบริเวณด้านพรมแดนระหว่างไทยกับมาเลเซีย มีสัดส่วนการค้าอยู่ที่ร้อยละ ๕๔ ลดลงร้อยละ ๘ สัดส่วน การค้าบริเวณด้านพรมแดนระหว่างไทยกับพม่า มีสัดส่วนการค้าอยู่ที่ร้อยละ ๒๑ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ สัดส่วน การค้าบริเวณด้านพรมแดนระหว่างไทยกับลาว มีสัดส่วนการค้าอยู่ที่ ร้อยละ ๑๕ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๓๐ สัดส่วน การค้าบริเวณด้านพรมแดนระหว่างไทยกับ กัมพูชา มีสัดส่วนการค้าอยู่ที่ร้อยละ ๑๐ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๘ ใน ปริมาณการค้าขายที่ ประมาณ ๒๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งมีแนวโน้มการค้า ขาย ณ บริเวณด้าน พรมแดนเพิ่ม สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี ยิ่งใน ภายหลังจากการเข้าสู่ AEC ประเทศไทยจะสามารถค้าขายสินค้าผ่านทาง ด้าน ขายแดนได้มากยิ่งขึ้นจากการขยายชายแดนไทย ซึ่งมีด่านที่สำคัญที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มประเทศ AEC อยู่ทั้งสิ้น ๙ แห่ง ได้แก่ ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย ด่านแม่สาย จังหวัดเชียงราย ด่านแม่สอด จังหวัดตาก ด่านหนองคาย จังหวัดหนองคาย ด่านมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร ด่านนครพนม จังหวัดนครพนม ด่านอรัญ ประเทศ จังหวัดสระแก้ว ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา และด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา ซึ่งสามารถ ยกตัวอย่างให้เห็นถึงปริมาณการค้าและการไปมาหาสู่ระหว่างกันในบริเวณด้านช ายแดนที่มีปริมาณต่อวัน ค่อนข้างสูง เช่น บริเวณด้านชายแดนอรัญประเทศที่ตลาดโรงเกลือ ใน ๑ วันมีคนข้ามแดนมาจับจ่ายใช้สอย ถึงวันละ ๒๐,๐๐๐ คน โดยประเทศไทยมีโครงการที่จะ ต่อเชื่อมรถไฟใน บริเวณด้านชายแดนดังกล่าวใน ปี ๒๕๕๗ นอกจากนี้ยังมีแผนในการพัฒนาจุดเชื่อมต่อระบบคมนาคมขนส่งด้านต่าง ๆ อาทิ ด่านแม่สอดสามารถ เชื่อมต่อถนนไปยังประเทศพม่าได้ ด่านสุโขทัยสามารถเชื่อมต่อถนนไปประเทศมาเลเซียเพื่อใช้ในการขน ยางพาราได้ ด่านปาดังเบซาร์ สามารถเชื่อมต่อ ระบบการขนส่งทาง รางเพื่อใช้ในการเดินทางเข้าสู่ประเทศ

มาเลเซีย ซึ่งประเทศมาเลเซียได้มีการสร้างรถไฟระบบรางคู่เตรียมพร้อมที่จะเชื่อมต่อกับระบบรางของประเทศไทยแล้วในจุดดังกล่าว

นอกจากจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศข้างต้นยังมีจุดเชื่อมต่ออื่นๆ อีก อาทิ จุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว ซึ่งมีสะพานข้ามแม่น้ำโขงถึง ๔ แห่ง ได้แก่ สะพานข้ามแม่น้ำโขงในพื้นที่จังหวัดหนองคาย มุกดาหาร นครพนม และอีกหนึ่งแห่งที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งจะเปิดใช้งานในไตรมาสที่ ๓ หรือ ๔ ของปี ๒๕๕๖ และมีโครงการก่อสร้างสะพานเพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อแห่งที่ ๕ คือที่จังหวัดบึงกาฬ ซึ่งถือเป็นแหล่งผลิตยางพาราขนาดใหญ่อีกหนึ่งแห่งหนึ่งของประเทศ

สำหรับจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับประเทศกัมพูชามีหลายจุด ได้แก่ บริเวณด่านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ ด้านช่องจอม ด้านช่องสะง่า โดยประเทศกัมพูชามีโครงการสร้างจุดเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มประเทศ AEC คือจะสร้างทางรถไฟจากประเทศเวียดนามไปประเทศมาเลเซียโดยเชื่อมต่อทางด่านสะเดาไปยังด่านปาดังเบซาร์

สำหรับจุดเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับประเทศพม่า ได้มีการพัฒนาพื้นที่บริเวณด่านชายแดนแม่สอดเป็นหลัก โดยประเทศไทยได้ทำการสร้างถนนไปฝั่งประเทศพม่า เพื่อเชื่อมต่อไปยัง นครย่างกุ้ง ซึ่งกำลังดำเนินการก่อสร้างอยู่และในอนาคตจะมีถนนจากพุน้ำร้อนเชื่อมต่อไปยังท่าเรือทวายประเทศพม่าอีกด้วย

นอกจากนี้ประเทศไทยยังมียุทธศาสตร์ด้านการก่อสร้างและพัฒนาระบบการขนส่งทาง ถนนสายสำคัญ ๆ เพื่อเชื่อมโยงกลุ่มประเทศอาเซียนเข้าด้วยกัน ดังนี้

- **R๑ Southern Corridor** ซึ่งจะเชื่อมโยงระหว่าง กรุงเทพฯ พนมเปล โฮจิมินห์ซิตี้ และท่าเรือวังเต่า
- **R๒ North-South Corridor** ซึ่งจะเชื่อมโยงระหว่าง กรุงเทพฯ จีน Cunming ระยะทาง ๑,๘๐๐ กิโลเมตร มีด้วยกัน ๒ สาย คือ ๑) ลาว – Cunming และ ๒) เชียงรุ่ง – Cunming
- **R๓ East-West Corridor** โดยมีเส้นทางผ่านประเทศพม่าเข้าทางด้านแม่สอด ผ่านจังหวัดสุโขทัย พิษณุโลก มุกดาหาร สะหวันเขต ท่าเรือดานัง ซึ่งสามารถเชื่อมต่อ ๔ ประเทศเข้าด้วยกัน ได้แก่ พม่า ไทย ลาว เวียดนาม โดยจะเป็นถนนที่มีช่องจราจร ๔ ช่องทาง
- **R๔a** สะพานข้ามแม่น้ำโขงเชียงของแห่งที่ ๔ ซึ่งจะเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทย ลาว จีน ซึ่งประเทศจีนได้เป็นผู้ลงทุนร่วมกับไทย ในอัตราส่วน ๕๐:๕๐ โดยจะข้ามจากอำเภอเชียงของไปยังห้วยทราย บ่อหาร บ่อเต็ง เชียงรุ่งและเชื่อมCunming เข้ากับกรุงเทพฯ โดยจะมีศูนย์กระจายสินค้า เพื่อการส่ง ออกใกล้กับบริเวณสะพานแห่งนี้
- **R๔b** ซึ่งจะเชื่อมโยงระหว่างประเทศจีน ไทย และต่อไปยังประเทศพม่า ผ่านจังหวัดเชียงราย แม่สาย ท่าซี้เหล็ก เชียงรุ่ง และCunming

จากข้างมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่าการที่ประเทศไทยจะก้าวเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) จะมีส่วนทำให้การค้าขาย บริเวณด่านพรมแดนระหว่างประเทศมีปริมาณการค้าขายที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก ซึ่งหากประเทศไทย มีการวางแผนที่ดีและมีการเตรียมความพร้อม ก็จะส่งผลต่อภาพรวม ในการพัฒนา เศรษฐกิจของประเทศได้ ดังนั้นประเทศไทยจึงควรมีมาตรการต่าง ๆ เพื่อ ที่จะรองรับการพัฒนาและ ความเจริญก้าวหน้าของการค้า ขยายบริเวณด่านพรมแดนที่จะมี ปริมาณที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก โดยจะต้องมีการ จัดเตรียมมาตรการไม่ว่าจะเป็น ด้านกฎระเบียบและความพร้อม ในด้านต่าง ๆ ให้มากยิ่งขึ้น เพื่อเตรียมรับมือ กับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

สถานการณ์ปัจจุบัน/ปัญหา

จากการศึกษา ข้อเท็จจริง และสถานการณ์ปัจจุบันในประเด็น ที่เกี่ยวข้องกับ ระบบโลจิสติกส์ที่ เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยคณะกรรมการด้านการเกษตร พลังงาน ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม การคมนาคมขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ พบว่า มีประเด็นที่เกี่ยวข้องและ ควรได้รับการปรับปรุง แก้ไขเพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการก้าวสู่ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยมีประเด็นสำคัญ ทั้งสิ้น ๗ หัวข้อ ดังนี้

๑. การจัดระบบพื้นที่บริเวณด่านพรมแดน
๒. การได้มาซึ่งที่ดินของด่านพรมแดน
๓. การเดินทางระหว่างประเทศ
๔. การเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (Connectivity)
๕. ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน
๖. กลไกการดำเนินงาน
๗. กฎหมายและกฎระเบียบ

ซึ่งในแต่ละประเด็นมีรายละเอียดและสภาพปัญหาแตกต่างกัน ได้แก่

๑. การจัดระบบพื้นที่บริเวณด่านพรมแดน จากการศึกษา พบว่า มีสภาพปัญหา ๒ ด้าน ได้แก่

๑. ปัญหาความคับคั่งของการจราจร บริเวณพื้นที่หน้าด่านพรมแดน เช่น บริเวณด่านสะเดา และด่านอรัญประเทศ ซึ่งมีการจราจรที่หนาแน่น อย่างมากทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศประสบ ปัญหาและเกิดความล่าช้า

๒. การจัดระบบและขั้นตอนพิธีการ ในการผ่านแดน ซึ่งยังไม่เอื้อต่อการอำนวยความสะดวก ในการผ่านแดนและการขนส่งสินค้า

๒. การได้มาซึ่งที่ดินของด่านพรมแดน

การได้มาซึ่งที่ดิน ของด่านพรมแดนเพื่อใช้ในการจัดตั้งอาคารด่านพรมแดนยังคงเป็นปัญหาที่ พบบ่อย ตัวอย่างเช่น ที่ด่านบริเวณด่านพรมแดนแม่สาย ๒ ซึ่งประสบปัญหาในการเวนคืนที่ดิน

๓. การเดินทางระหว่างประเทศ

การเดินทางระหว่างประเทศ ได้ดำเนินการ นำร่อง ณ บริเวณด่านพรมแดนหลัก หลายด่านพรมแดนแล้ว แต่ยังไม่สามารถใช้ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพได้ ทั้งนี้เนื่องมาจากหลายปัญหา อาทิ

- เส้นทางเดินรถไม่สอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชน
- มีต้นทุนที่เกิดขึ้นจากการเดินรถเปล่าในเที่ยวกลับ
- กฎระเบียบของประเทศไทย ยังไม่เปิดให้มีการขนส่งผ่านแดนไปยังประเทศที่สามได้
- ประเทศเพื่อนบ้านยังขาดความพร้อมและศักยภาพในการเดินรถ

๔. การเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (Connectivity) การเชื่อมโยงระหว่างประเทศจากการศึกษาพบปัญหาสำคัญ ๒ ประการ ได้แก่

๑. การไม่มีจุดจอดพักรถระหว่างเส้นทางบนถนนสาย ASEAN Highway (AH) กล่าวคือ ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอตามจุดที่จอดพักรถ เช่น ห้องพักผ่อนของพนักงานขับรถที่มีความอ่อนล้าจากการเดินทาง ระบบการควบคุมความปลอดภัยทั้งรถบรรทุกและสินค้า ที่ขนส่ง (ทำให้เกิด ปัญหาการลักขโมยสินค้าระหว่างทาง) เป็นต้น

๒. น้ำหนักบรรทุกสูงสุดของรถบรรทุกตามกฎหมายของแต่ละประเทศ และการขับรถโดยใช้พวงมาลัยซ้าย-ขวาที่แตกต่างกัน กล่าวคือ น้ำหนักการบรรทุกของ รถบรรทุกในประเทศไทย กำหนดไว้สูงกว่าประเทศลาว ในขณะที่น้ำหนักการบรรทุกของ รถบรรทุกของประเทศไทยกลับต่ำกว่าประเทศจีน และประเทศไทยใช้รถที่มีพวงมาลัยอยู่ทางด้านขวาของตัวรถ ในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ลาว กัมพูชา และเวียดนาม กลับใช้รถพวงมาลัยที่อยู่ทางด้านซ้ายของตัวรถ

๕. ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน สภาพปัญหาด้านความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อนบ้านพบปัญหาสำคัญเร่งด่วน ๒ ประเด็น ได้แก่

๑. ความไม่พร้อมและการไม่ยกระดับของด่านพรมแดนในประเทศเพื่อนบ้าน ที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทยให้เกิดความทัดเทียมกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด่านพรมแดนของประเทศลาว

๒. การพัฒนาร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้าน ไม่สามารถ ดำเนินการไป ได้อย่างต่อเนื่องอันมีสาเหตุหลักมาจากปัญหาการปักปันเขตแดน

๖. กลไกการดำเนินงาน สภาพปัญหาในการดำเนินงานประกอบด้วย

๑. ขาดกลไกในระดับประเทศที่ จะบูรณาการการพัฒนาด่านชายแดนและบริเวณพรมแดนระหว่างประเทศ

๒. ขาดการมอบหมายหน่วยงานหลักเพื่อ ทำหน้าที่ในการ บูรณาการการทำงาน ร่วมกันของส่วนราชการ ณ บริเวณด่านพรมแดน เพื่อให้การดำเนินงานสามารถครอบคลุมทั้งหน่วยงานด้านศุลกากร การตรวจคนเข้าเมือง และการตรวจมาตรฐานสุขอนามัยและสุขอนามัย ของพืช (Customs Immigration Quarantine : CIQ)

๗. กฎหมายและกฎระเบียบ

การที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่สามารถรองรับการดำเนินงานตามข้อตกลงระหว่างประเทศ ทำให้ประเทศไทยยังไม่สามารถให้สัตยาบันภาคผนวก และพิธีสารแนบท้ายความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่เหลืออีก ๖ ฉบับได้

การดำเนินการที่ผ่านมา

๑. การจัดระบบพื้นที่บริเวณด่านพรมแดน ที่ผ่านมาประเทศไทยได้มีการดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- การก่อสร้างอาคารที่ทำการของหน่วยงาน ด้านสุขอนามัยของพืช (Customs Immigration Quarantine : CIQ) ไว้ในอาคารเดียวกัน และการจัดระบบขั้นตอนพิธีการผ่านแดนให้เป็นไปตามลำดับ มีความเป็นระเบียบในการให้บริการ และมีประสิทธิภาพมากขึ้น

- แยกพื้นที่การให้บริการขาเข้าและขาออก อย่างเป็นระเบียบ มีความสะดวก ปลอดภัย และแยกจุดตรวจการผ่านแดนของบุคคล ยานพาหนะ และสินค้า ออกจากกัน

๒. การได้มาซึ่งที่ดินของด่านพรมแดน การได้มาซึ่งที่ดินของด่านพรมแดนนั้น ที่ผ่านมาภาครัฐได้มีการดำเนินการดังนี้

- การพิจารณาเรื่องการขยายด่านพรมแดน ต้องให้ความสำคัญกับการได้มาซึ่งที่ดินของด่าน โดยจะไดมาจากการเวนคืน หรือการใช้ประโยชน์ที่ดินสาธารณะของทางราชการ และ /หรือ การจัดตั้งงบประมาณเพื่อการจัดซื้อที่ดิน ทั้งนี้ในการจัดซื้อต้องใช้งบจำนวนมาก

- ที่ดินของทางราชการที่มีอยู่ บางกรณีไม่สอดคล้องกับความต้องการของการจัดตั้งหรือการขยายตัวของด่านพรมแดน หรือบางครั้งมีหน่วยราชการอื่นมาใช้ประโยชน์อยู่ก่อนแล้ว

- ที่ผ่านมาสํานักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาให้ความเห็นว่าไม่สามารถเวนคืนที่ดินเพื่อใช้ในการจัดตั้งอาคารด่านพรมแดนได้เนื่องจากไม่ได้เป็นการเวนคืนที่ดินเพื่อประโยชน์ของสาธารณะ

๓. การเดินทางระหว่างประเทศ ที่ผ่านมาภาครัฐได้ให้การสนับสนุนและส่งเสริมในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- ส่งเสริมการทำ Business Matching ระหว่างผู้ประกอบการไทยและ ผู้ประกอบการจากประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อแก้ปัญหาการเดินทางเปล่าในการขนส่งที่ยาวกลับ

- จัดให้มีการฝึกอบรมและจัดทำคู่มือการทำงานสำหรับพนักงานที่เกี่ยวข้อง

- การให้ความช่วยเหลือพัฒนาศักยภาพ ของพนักงาน ขั้รถและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของประเทศเพื่อนบ้าน

- มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมเร่ง รั้ดและทบทวนเส้นทางที่มีศักยภาพตามความต้องการของภาคเอกชนและเจรจาเพื่อ ขอเพิ่มเติมเส้นทางในพิธีสารแนบท้าย ๑ ภายใต้ความตกลง CBTA อาทิ เส้นทาง R๘ และ R๑๒

๔. การเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (Connectivity)

กระทรวงคมนาคมของ ประเทศไทย ได้มีการเจรจาความร่วมมือกับหน่วย งานด้านการคมนาคมขนส่งของกลุ่มประเทศใน AEC เพื่อให้มีการกำหนดและสร้างจุดพักรถระหว่างทางบนถนน ASEAN Highways (AH) ทุกๆ ระยะทาง ๑๐๐ - ๒๐๐ กม. พร้อมจัดสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก และระบบควบคุมความปลอดภัยทั้งของรถบรรทุกและสินค้าที่ขนส่ง โดยภาครัฐมีการเจรจาความร่วมมือในการขนส่งผ่านแดนโดยให้มีการแก้ไขข้อจำกัดให้รถบรรทุกสามารถวิ่งผ่าน ด่านพรมแดนได้ทุกประเทศในกลุ่ม ประเทศ AEC ได้

๕. ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน ภาครัฐได้มีการเตรียมการและดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- กระทรวงการต่างประเทศ ได้ดำเนินการ เจรจากับ ประเทศลาว เพื่อยกระดับด่าน พรมแดน รวมถึงกระทรวงการต่างประเทศและกรมแผนที่ทหารไทย ได้ดำเนินการ เร่งประสาน ความร่วมมือกับ ประเทศเพื่อนบ้านในเรื่องการจัดทำ Joint Detail Survey และการปักปันเขตแดนระหว่างประเทศ

- ให้ความช่วยเหลือทั้งในด้านฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์แก่ประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสร้างความพร้อมในด้านดังกล่าว

- จัดลำดับความสำคัญพื้นที่ชายแดนที่จะพัฒนาร่วมกัน เพื่อให้หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องได้วางแผนการจัดทำ Joint Detail Survey ได้เรียบร้อย

๖. กลไกการดำเนินงาน ที่ผ่านมาภาครัฐได้ดำเนินการกำหนดแนวทางและกลไกในการดำเนินงาน ซึ่งประกอบไปด้วย

- ในปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องพื้นที่ชายแดนและด่านชายแดน อาทิ กระทรวงมหาดไทย สภาความมั่นคงแห่งชาติ กรมศุลกากร สำนักงาน ตรวจคนเข้าเมือง กระทรวงเกษตร กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กระทรวงการต่างประเทศ ฝ่ายทหาร และอื่น ๆ ต่างดำเนินงานในส่วนที่ตนเองรับผิดชอบ และมีการหารือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง

- ในอดีตที่ผ่านมา มีการจัดตั้งคณะกรรมการ พัฒนาด่านชายแดนทั่วประเทศ ขึ้นภายใต้ คณะกรรมการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (กพบ.) แต่ภาย หลัง เกิดการเปลี่ยนแปลงรัฐบาลยังไม่มี การจัดตั้งคณะกรรมการดังกล่าวขึ้นใหม่

๗. กฎหมายและกฎระเบียบ

-

ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะเพื่อแก้ไขปัญหาที่รัฐสภาสามารถดำเนินการได้

๑. การจัดระบบพื้นที่บริเวณด้านพรมแดน

-

๒. การได้มาซึ่งที่ดินของด้านพรมแดน

มอบหมายให้คณะกรรมการกิจการชายแดนไทยหรือ คณะกรรมการความมั่นคงแห่งรัฐ พิจารณาเรื่องการได้มาซึ่งที่ดินของด้านพรมแดน และให้คณะกรรมการเสนอ ให้สำนักงานคณะกรรมการ กฤษฎีกาพิจารณาทบทวนเรื่องการเวนคืนที่ดินเพื่อ ใช้ในการจัดตั้งด้านพรมแดน เนื่องจาก พ.ร.ฎ. การเวนคืน ที่ดินเพื่อการก่อสร้างบริเวณด้านพรมแดน ได้กำหนดวัตถุประสงค์ว่าสามารถดำเนินการได้เพื่อการวางผังเมือง หรือประโยชน์สาธารณะอย่างอื่น

๓. การเดินรระหว่างประเทศ

เร่งรัดการออกกฎหมาย และเร่งรัดการให้สัตยาบันภาคผนวก และพิธีสารแนบท้าย CBTA ของ ไทยให้ครบโดยเร็ว

๔. การเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (Connectivity)

-

๕. ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน

-

๖. กลไกการดำเนินงาน

- มอบหมายให้คณะกรรมการกิจการชายแดนไทยหรือ คณะกรรมการความมั่นคงแห่งรัฐ พิจารณา ในประเด็นการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดน และให้คณะกรรมการ มีข้อเสนอแนะไปยัง หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องเพื่อ เสนอให้มีการ จัดตั้งคณะกรรมการระดับชาติ ขึ้นเพื่อทำหน้าที่ในการ กำกับดูแล และ ขับเคลื่อนเรื่องการพัฒนาพื้นที่ชายแดนและด้านพรมแดนโดยเฉพาะ

- มอบหมายให้คณะกรรมการกิจการชายแดนไทย คณะกรรมการการต่างประเทศ หรือ คณะกรรมการการคมนาคม พิจารณาในประเด็นการ เพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการขนส่งข้ามพรมแดน โดยคณะกรรมการอาจมอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการบูรณาการ ต่าง ๆ ณ บริเวณด้าน พรมแดน ซึ่งจะช่วยให้เกิดประสิทธิภาพของกระบวนการขนส่งข้ามพรมแดนได้ทั้งระบบ

๗. กฎหมายและกฎระเบียบ

- เร่งรัดการพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวข้อง จำนวน ๕ ฉบับ (ด้านศุลกากรและด้านคมนาคม) เพื่อให้ประเทศไทยสามารถให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลง CBTA และจะทำให้เจ้าหน้าที่ของไทยมีอำนาจตามกฎหมายที่จะเข้าไปปฏิบัติหน้าที่ในประเทศเพื่อนบ้านได้

- มอบหมายให้คณะกรรมการการกฎหมาย การยุติธรรมและสิทธิมนุษยชน พิจารณาร่างกฎหมายหรือระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างพรมแดน และให้คณะกรรมการดังกล่าวประสานหรือให้คำแนะนำและเร่งรัดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดเตรียมการออกกฎ ระเบียบ หรือประกาศของหน่วยงานที่จำเป็นเพื่อให้สามารถดำเนินงานได้ตามกฎหมายระหว่างประเทศได้