



สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เอกสารประกอบการพิจารณา



กรอบการเจรจา

เพื่อจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบก
ระหว่างไทย - ลาว - จีน

อ.พ. ๖/๒๕๕๕ การประชุมร่วมกันของรัฐสภา สมัยสามัญนิติบัญญัติ

จัดทำโดย กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ
โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

เรียกดูเอกสารได้ที่

www.parliament.go.th/library

กรอบการเจรจา
เพื่อจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบก
ระหว่างไทย – ลาว – จีน
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัด เพื่อให้ทันใช้ประโยชน์ในการพิจารณากรอบการเจรจาเพื่อจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบก ระหว่างไทย - ลาว - จีน โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความ ข่าวจากสื่อต่าง ๆ และ/หรือสรุปผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นแก่สมาชิกรัฐสภาและผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใดขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

อนึ่ง เอกสารประกอบการพิจารณานี้ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑,๒,๓ สำนักวิชาการ เป็นผู้จัดทำ และเผยแพร่ทาง www.parliament.go.th/library ผู้ใดนำข้อความหรือส่วนหนึ่ง ส่วนใดในเอกสารนี้ไปลงพิมพ์ในเอกสารอื่น โปรดอ้างอิงที่มากำกับไว้ด้วย ต้องการรายละเอียดเพิ่มเติม โปรดติดต่อกลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ - ๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘ และ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๙

กลุ่มงานบริการวิชาการ

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

บทสรุปสำหรับสมาชิกรัฐสภา

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement : CBTA) มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทั้งข้ามแดนและผ่านแดน รวมทั้งส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศสมาชิก ๖ ประเทศ ได้แก่ ไทย ลาว เวียดนาม พม่า กัมพูชาและจีน ซึ่งได้เจรจาในรายละเอียดของภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงเสร็จ ทั้ง ๒๐ ฉบับแล้ว แต่ความตกลงฯ ดังกล่าวจะมีผลในทางปฏิบัติต่อเมื่อประเทศสมาชิกทุกประเทศให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารครบทุกฉบับ แต่ในระหว่างที่แต่ละประเทศยังไม่สามารถให้สัตยาบันได้นั้น การก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ ๔ เชียงของ - ห้วยทราย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง R3 (กรุงเทพฯ - คุณหมิง) ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงมีกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ จึงควรมีการเจรจาจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบกระหว่างไทย - ลาว - จีนให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ เพื่อทั้งสามประเทศจะสามารถเตรียมการในการดำเนินการตามความตกลงฯ ได้ทันทีที่มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ ๔

ดังนั้น กรอบการเจรจาเพื่อจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบกระหว่างไทย - ลาว - จีน จะเป็นแนวทางในการเจรจาจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบกระหว่างไทย - ลาว - จีน เพื่อเตรียมความพร้อมในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกันตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงระหว่างไทย - ลาว - จีน ที่จุดผ่านแดนเชียงของ - ห้วยทราย (ไทย - ลาว) และจุดผ่านแดน บ่อเต็น - โมฮาน (ลาว - จีน) โดยมีหลักเกณฑ์ครอบคลุมในเรื่องสิทธิการจราจรของการประกอบการขนส่งทางถนนของสินค้าและบุคคล หลักเกณฑ์การขนส่งบุคคลและการขนส่งสินค้าข้ามแดน การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน การยอมรับรถ รวมถึงการกำหนดอัตราค่าบริการการขนส่งเพื่อควบคุมและติดตามการปฏิบัติตามความตกลงฯ จะทำให้ประเทศสมาชิก GMS จะสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3 (กรุงเทพฯ - ลาว - คุณหมิง) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจะช่วยย่นระยะเวลา ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และทำให้ประชาชนในอนุภูมิภาคสามารถเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้น

เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
๑. บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	ก
๒. สรุปสาระสำคัญประกอบการพิจารณาเพื่อจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบก ระหว่างไทย – ลาว – จีน (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	๑
๓. ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคสุ่มแม่น้ำโขง	๔
๔. รู้จักเส้นทาง R3A	๘
๕. เส้นทางสายสำคัญใน GMS	๑๒
๖. ข่าวก่อนและบทความที่เกี่ยวข้อง	๑๔
๗. ภาคผนวก	
- กรอบการเจรจาเพื่อจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบกระหว่างไทย – ลาว – จีน	๒๐

ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชรภรณ์

นางสาวเยาวนิจ สุนนันทน์

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

วิทยาการเชี่ยวชาญ

บังคับบัญชาข้าราชการในกลุ่มงานบริการวิชาการ ๒

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางอาริยา สุขโต

นายทศนารถ เมฆประยูร

นางสาวอัจฉรา ชุมเหล็ก

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

วิทยากรชำนาญการ

นิติกรปฏิบัติการ

เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลชำนาญงาน

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน

พฤษภาคม ๒๕๕๕

สรุปสาระสำคัญ

กรอบการเจรจาเพื่อจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบกระหว่างไทย - ลาว - จีน (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

ความเป็นมา

๑. ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement : CBTA) ร่วมกับลาวและเวียดนาม ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๒ ต่อมา กัมพูชา พม่า และจีน ได้เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงดังกล่าว ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ความตกลงฯ มีสาระสำคัญครอบคลุมการขนส่งสินค้า ผู้โดยสารและส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยประเทศภาคีความตกลง CBTA ได้เจรจาในรายละเอียดของภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงเสร็จทั้ง ๒๐ ฉบับแล้ว และได้มีการลงนามครบทุกฉบับเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๐ ซึ่งความตกลง CBTA จะมีผลในทางปฏิบัติต่อเมื่อประเทศสมาชิกทุกประเทศให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารครบทุกฉบับ โดยประเทศไทยได้ให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแล้วจำนวน ๑๔ ฉบับ สำหรับภาคผนวกและพิธีสารที่เหลืออยู่ระหว่างดำเนินการออกกฎหมายเพื่ออนุมัติการภาคผนวกก่อนการดำเนินการให้สัตยาบัน ทั้งนี้ หลักการตามความตกลง CBTA ไม่ได้มีความขัดแย้งกับหลักการของข้อผูกพันต่าง ๆ ที่ประเทศไทยและคู่เจรจาบางประเทศมีอยู่ภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement on Tariff and Trade : GATT) และความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services : GATS)

๒. ในระหว่างที่แต่ละประเทศยังไม่สามารถให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารที่ลงนามไปแล้ว ธนาคารพัฒนาเอเชียเห็นว่าควรมีการเริ่มดำเนินการตามความตกลง CBTA ที่บริเวณจุดผ่านแดนน่านร่องระหว่างประเทศภาคีสัญญาที่มีดินแดนติดต่อกัน ได้แก่ ลาว - เวียดนาม ไทย - ลาว และไทย - กัมพูชา

๓. ประเทศไทยได้จัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (The Initial Implementation of the CBTA : IICBTA) ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร - สะหวันนะเขต (ไทย - ลาว) ลงนามเมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๔๘ บันทึกความเข้าใจ IICBTA ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต (ไทย - กัมพูชา) ลงนามเมื่อวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๔๘ และบันทึกความเข้าใจ IICBTA ระหว่างไทย - ลาว - เวียดนาม ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร - สะหวันนะเขต (ไทย - ลาว) และจุดผ่านแดนแดนสะหวัน - ลาวบาว (ลาว - เวียดนาม) ลงนามเมื่อวันที่ ๒๓ สิงหาคม ๒๕๕๐ ซึ่งเป็นการดำเนินการตามความตกลง CBTA ในแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor : EWEC) โดยได้มีการเปิดเดินรถขนส่งระหว่างกันอย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๒

๔. เนื่องจากการดำเนินการก่อสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ ๔ เชียงของ - ห้วยทราย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง R3 (กรุงเทพฯ - คุณหมิง) ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมีกำหนดแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ประเทศสมาชิก GMS จะสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3 (กรุงเทพฯ - ลาว - คุณหมิง) ได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยจะช่วยย่นระยะเวลา ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และทำให้ประชาชนในอนุภูมิภาคสามารถเดินทางได้สะดวกยิ่งขึ้น สมควรเตรียมความพร้อมในการเปิดการเดินทางขนส่งสินค้าและคนโดยสารระหว่างไทย - ลาว - จีน ในเส้นทางกรุงเทพฯ - ลาว - คุณหมิง โดยให้มีการดำเนินการจัดทำความตกลงระหว่างไทย - ลาว - จีน ในลักษณะเดียวกับที่ประเทศไทยได้จัดทำบันทึกความเข้าใจ ICBTA ระหว่างไทย - ลาว - เวียดนาม ทั้งนี้ การดำเนินการเจรจาจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบก ระหว่างไทย - ลาว - จีนจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ เพื่อทั้งสามประเทศจะสามารถเตรียมการในการดำเนินการตามความตกลง ฯ ได้ทันทีที่มีการเปิดใช้สะพานมิตรภาพแห่งที่ ๔

สาระสำคัญ

๑. วัตถุประสงค์

เพื่อเริ่มดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (CBTA) ระหว่างไทย - ลาว - จีน ที่จุดผ่านแดนเชียงของ - ห้วยทราย (ไทย - ลาว) และจุดผ่านแดน บ่อเต็น - โมฮาน (ลาว - จีน) ในระหว่างที่แต่ละประเทศยังไม่สามารถให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลง CBTA ที่ได้ลงนามไปแล้ว เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกัน

๒. สิทธิการจราจร

การอนุญาตให้มีการประกอบการขนส่งทางถนนของสินค้าและบุคคลระหว่างไทย - ลาว - จีน ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และให้มีการยอมรับผู้ประกอบการขนส่งซึ่งได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่รับผิดชอบของแต่ละภาคี

๓. การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน

การยอมรับการตรวจพร้อมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และตั้งเป้าหมายให้มีการตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียวต่อไปในอนาคต

๔. การขนส่งบุคคลข้ามแดน

การนำหลักเกณฑ์ขององค์การอนามัยโลกมาใช้สำหรับการขนส่งบุคคลข้ามแดน

๕. การขนส่งสินค้าข้ามแดน

การยกเว้นการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับสินค้า หรือคอนเทนเนอร์ที่ติดตราประทับศุลกากรที่ใช้ในการขนส่งผ่านแดนสำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายจะอนุญาตเป็นกรณี ๆ ไป และการให้สิทธิพิเศษในการตรวจปล่อยสินค้าเน่าเสียง่ายข้ามแดน

๖. การยอมรับรถ

การยอมรับหนังสือรับรองการจดทะเบียน/แผ่นป้ายทะเบียนและหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพของภาคีอื่น การยอมรับใบอนุญาตขับรถในประเทศซึ่งกันและกัน

๗. บทเบ็ดเตล็ด

การกำหนดอัตราค่าบริการการขนส่งให้เป็นไปตามกลไกตลาด การจัดตั้งคณะกรรมการร่วมไทย - ลาว - จีน เพื่อควบคุมและติดตามการปฏิบัติตามความตกลงฯ

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง*
Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement
(GMS CBTA)

ความเป็นมาของความตกลงฯ

ความตกลงฯ เป็นส่วนหนึ่งของการร่วมมือสาขาคมนาคมขนส่งภายใต้กรอบ GMS โดยเริ่มต้นจากการที่ประเทศไทย-ลาว-เวียดนามได้ลงนามในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศไทย-ลาว-เวียดนาม เมื่อวันที่ ๒๖ พฤศจิกายน ๒๕๔๒ ต่อมาประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่เหลือคือ กัมพูชา พม่า และจีน ได้เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงฯ และเปลี่ยนชื่อเป็นความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ซึ่งครอบคลุมการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

วัตถุประสงค์ของความตกลงฯ

เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทั้งข้ามแดน และผ่านแดน รวมทั้งส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศสมาชิก ทำให้ประเทศสมาชิกทั้ง ๖ ประเทศ สามารถขับรถ และดำเนินการขนส่งระหว่างกันได้โดยสะดวก และเป็นไปตามมาตรฐานสากล

เส้นทางภายใต้ความตกลงฯ

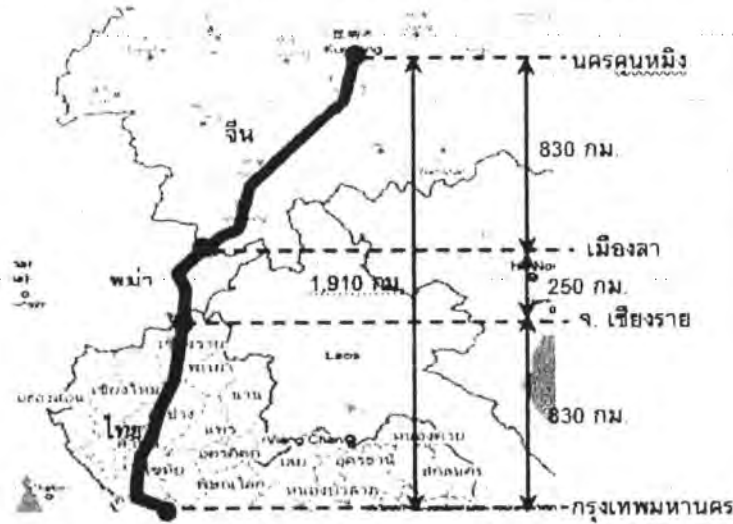
ความตกลงฯ ได้กำหนดเส้นทางการเดินรถ โดยมีเส้นทางหลักที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย ดังนี้

๑. เส้นทางเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งเป็นเส้นทางระหว่างประเทศไทย-ลาว-จีนตอนใต้ เรียกว่าเส้นทาง R3E หรือ R3A

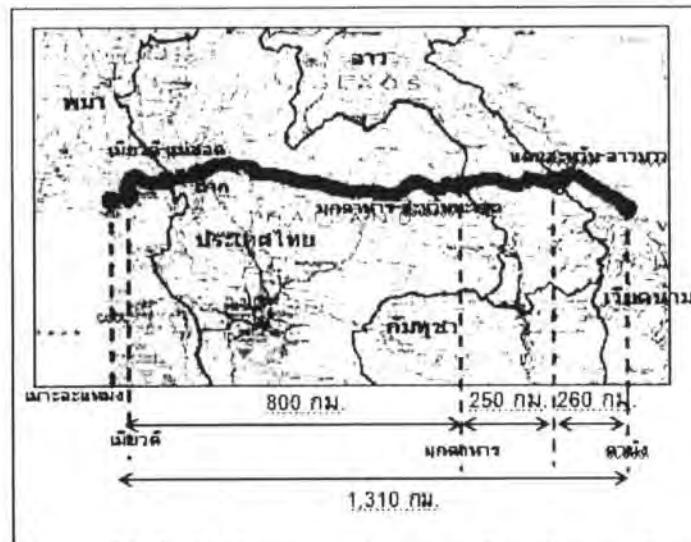


*ที่มา : สำนักความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ

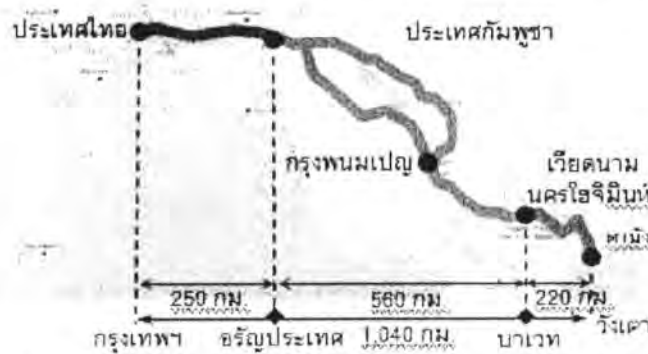
๒. เส้นทางเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ ระหว่างประเทศไทย-พม่า-จีน ตอนใต้ เรียกว่าเส้นทาง R3W หรือ R3B



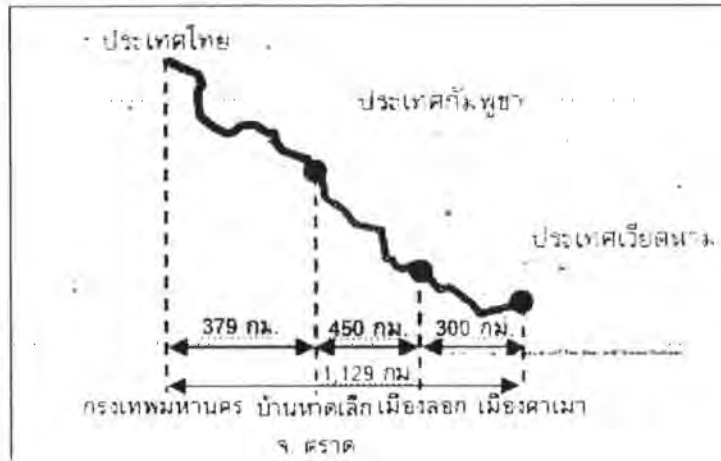
๓. เส้นทางเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งเป็นเส้นทางระหว่างประเทศพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม เรียกว่าเส้นทาง R2



๔. เส้นทางเศรษฐกิจแนวใต้ ซึ่งเป็นเส้นทางระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา-เวียดนาม เรียกว่าเส้นทาง R1



๕. เส้นทางระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา ได้แก่ เส้นทางจากกรุงเทพ-ตราด-เกาะกง-สะแรม-เป็ล-คาเมา เรียกว่าเส้นทาง R10



ประเภทของรถที่ได้รับอนุญาตภายใต้ความตกลงฯ

รถที่ได้รับอนุญาตให้เดินทางข้ามไป-มาระหว่างกันภายใต้ความตกลงฯ จะครอบคลุมถึงรถยนต์ส่วนบุคคล (น้ำหนักรวมไม่เกิน ๓,๕๐๐ กก. และจำนวนที่นั่งผู้โดยสารไม่เกิน ๘ ที่นั่ง) รถโดยสาร (ที่นั่งผู้โดยสารเกินกว่า ๗ ที่นั่ง) รถบรรทุก (น้ำหนักรถไม่เกิน ๓,๕๐๐ กก.) รถลากจูง และรถกึ่งพ่วง ทั้งนี้ สำหรับรถที่อยู่ระหว่างการผ่อนชำระ จะต้องได้รับความยินยอมจากสถาบันการเงินนั้น ๆ ก่อนการนำรถออกนอกประเทศ

การดำเนินงาน และการมีผลบังคับใช้ของความตกลงฯ

๑. ความตกลงฯ จะมีผลบังคับใช้เมื่อประเทศสมาชิกอย่างน้อย ๒ ประเทศได้ให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารภายใต้ความตกลงฯ ซึ่งมีทั้งสิ้น ๒๐ ฉบับ (โดยจะมีผลบังคับใช้เฉพาะกับประเทศที่ได้ให้สัตยาบัน) ดังนั้น ในระหว่างการรอให้ประเทศสมาชิกให้สัตยาบันสารต่อภาคผนวกและพิธีสารดังกล่าว

ประเทศสมาชิกจึงได้จัดทำบันทึกความเข้าใจร่วมกันเพื่อให้มีการเริ่มใช้ความตกลงฯ ณ จุดผ่านแดนที่สำคัญ ปัจจุบันมีการจัดทำบันทึกความเข้าใจฯ ที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย ได้แก่

- ไทย-ลาว (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต/ช่องเม็ก-วังเต่า)
- ไทย-กัมพูชา (อรัญประเทศ-ปอยเปต)
- ไทย-พม่า (แม่สอด-เมียวดี/แม่สาย-ท่าขี้เหล็ก)
- ไทย-ลาว-เวียดนาม (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน-ลาวบาว)

๒. เมื่อวันที่ ๔ ก.ค. ๒๕๔๘ ณ เมืองคุนหมิง ประเทศจีน ได้มีการลงนามสองฝ่ายใน MOU on the IICBTA ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันเขต

๓. เมื่อวันที่ ๒๓ ส.ค. ๒๕๕๐ ณ แขวงสะหวันนะเขต สปป.ลาว ได้มีการลงนาม ๓ ฝ่ายใน MOU on the IICBTA ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร-สะหวันเขต แดนสะหวัน-ลาวบาว

๔. การดำเนินงานตาม MOU-IICBTA และ MOU-Exchange of traffic Right SWI และ SSI ณ จุดนำร่อง ๔ แห่งของไทย

- แม่สาย-ท่าขี้เหล็ก (พม่า) เสร็จแล้วเสร็จ แต่ไม่สามารถลงนามได้ เนื่องจากพม่าติดปัญหาบางประการ

- แม่สอด-เมียวดี (พม่า) เสร็จแล้วเสร็จ แต่ไม่สามารถลงนามได้ เนื่องจากพม่าติดปัญหาบางประการ
- อร์รัฐประเทศ-ปอยเปต (กัมพูชา) เสร็จแล้วเสร็จ ลงนามใน MOU-IICBTA และ MOU-Exchange of Traffic ตั้งแต่มีนาคม ๒๕๕๑
- มุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ลาว) ลงนามใน MOU-IICBTA แล้ว และได้ดำเนินงานในรูปแบบ SWI แล้ว แต่ยังมีติดปัญหาในการดำเนินงานในลักษณะ SSI เนื่องจากไม่มีกฎหมายรองรับการปฏิบัติงานร่วมกันของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของประเทศภาคีสมาชิกในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (CCA)

สถานะปัจจุบัน

๑. ผลจากการประชุมเจ้าหน้าที่อาวุโส ๖ ประเทศลุ่มแม่น้ำโขงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ที่ประชุมมีมติ ดังนี้

- เร่งการดำเนินงาน National Single Window Inspection
- เร่งการอำนวยความสะดวกการดำเนินงานระบบศุลกากรผ่านแดน (Customs transit Systems: CTS)
- ผลักดันเรื่อง CBTA ตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้
- ผลักดันให้เริ่มจัดทำข้อตกลงหรือเริ่มดำเนินการแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรระดับทวิภาคีและไตรภาคี

๒. การปรับปรุงโครงสร้างกลไกการดำเนินงานอำนวยความสะดวกการค้าและการขนส่งข้ามพรมแดนของไทย (Trade and Transport Facilitation: TTF) โดยเห็นว่าควรปรับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับรูปแบบการทำงานของฝ่ายไทย โดยปรับปรุงคณะกรรมการประสานงานการขนส่งผ่านแดนและการขนส่งข้ามแดนแห่งชาติ โดยปรับปรุงองค์ประกอบในตำแหน่งประธานคณะกรรมการจากปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เพื่อให้สอดคล้องกับกลไก NTFC ของประเทศ GMS และมีอำนาจหน้าที่ในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในกรอบ GMS และอาเซียนได้

๓. การให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดน โดยมอบหมายให้คณะกรรมการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระดับชาติชาติ (National Transport Facilitation Committee: NTEC) กระทรวงคมนาคม เเร่งรัดการให้สัตยาบันภาคผนวก ๗ (ข้อบังคับการจราจรและสัญญาณ), ๙ (หลักเกณฑ์เรื่องการอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งสำหรับการประกอบการขนส่งข้ามพรมแดน) และพิธีสาร ๓ (โควตาการบริการขนส่งและการออกใบอนุญาต) ให้ได้ก่อนการประชุมระดับรัฐมนตรี ครั้งที่ ๑๖

๔. การมอบหมายให้คณะกรรมการ NTEC กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง (กรมศุลกากร) และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เร่งรัดกระบวนการพิจารณาร่างกฎหมายเพื่อรองรับการดำเนินงาน CBTA และนำเสนอร่างกฎหมายทั้ง ๕ ฉบับเข้าสู่การพิจารณาของรัฐสภา เพื่อให้สามารถให้สัตยาบันและพิธีสารที่เหลือได้ภายในปี ๒๕๕๓

รู้จักเส้นทาง R3A*

มารู้จักเส้นทาง R3A

R = Road

3 = ไทย จีน และ ลาว

A = Asia

เส้นทางหมายเลข 3A (R3A) เป็นเส้นทางสายไหมเชื่อมโยงระหว่าง จีน-ลาว-ไทย โดยเริ่มก่อตั้งขึ้นเมื่อปี ๒๕๓๘ ภายใต้โครงการ "สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ" และเปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อปลายเดือนมีนาคม ๒๕๕๑ เป็นต้นมา

"เส้นทาง R3A หรือ คุณมัน กงลู่" คือเส้นทางเชื่อมกรุงเทพฯสู่คุนหมิง ซึ่งมีต้นทางเริ่มจากเชียงใหม่ ประเทศไทย-บ่อแก้ว-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น ของประเทศลาว-บ่อหาน-เชียงรุ่งหรือจิ่งหง ในแคว้นสิบสองปันนา นครคุนหมิง

มณฑลยูนนาน ของประเทศจีน โดยมีระยะทางจากกรุงเทพฯถึงคุนหมิงรวมกว่า ๑,๘๐๐ กิโลเมตร นอกจากนี้ ไทยและจีนจะร่วมมือกันก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๔ เชียงของ-ห้วยทราย โดยมีวงเงินก่อสร้างประมาณ ๑,๐๐๐ ล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๕๔

จากการที่รัฐบาลจีนมีแผนในการพัฒนามณฑลยูนนานให้เป็นเมืองเศรษฐกิจทางตอนใต้ของประเทศ โดยเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศอาเซียน โดยเฉพาะในกลุ่มความร่วมมือสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ ซึ่งครอบคลุมพื้นที่ของ ๔ ประเทศ ได้แก่ ภาคเหนือของไทย ลาว พม่า และภาคใต้ของจีน (มณฑลยูนนาน) ส่งผลให้เกิดการขยายตัวทางการค้าภายในภูมิภาค โดยเฉพาะเมื่อจีนได้บรรลุข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน-จีน ก็จะกลายเป็นปัจจัยสำคัญในการขยายมูลค่าทางการค้าระหว่างภูมิภาคที่จะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและเป็นการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ เช่น การค้าขายข้ามประเทศ ธุรกิจค้าปลีก ธุรกิจท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นเส้นทางขนส่งที่น่าจับตามองมากที่สุดแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชียอีกด้วย

กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-Region: GMS) ถือเป็นความร่วมมือสำคัญในการเชื่อมโยงและพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาคอินโดจีน ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบต่างๆ โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ที่จะนำมาซึ่งประโยชน์และก่อเกิดรายได้มหาศาลกับกลุ่มประเทศที่อยู่บนเส้นทาง R3Aแห่งนี้

สำหรับการก่อสร้างถนนสายเศรษฐกิจ R3A เพื่อเชื่อมโยงการคมนาคมในกลุ่มประเทศอนุภาคุ่มน้ำโขงนับเป็นโครงการบูรณาการเศรษฐกิจในระดับมหภาค ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การท่องเที่ยวและการ

*ที่มา : ทิศทางการส่งออกและการลงทุนเล่มที่ ๑๔ ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

แลกเปลี่ยนวัฒนธรรม โดยเฉพาะด้านการท่องเที่ยว นับว่าเป็นโอกาสสูงมากที่ประเทศไทยจะมีช่องทาง โอกาส ในการเปิดรับนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนตอนใต้ ที่จะเดินทางมาทางรถยนต์และทางเรือเพื่อมาท่องเที่ยวยัง จังหวัดต่างๆทางภาคเหนือของประเทศไทย เนื่องจากจำนวนประชากรของจีนนั้นมีจำนวนมากกว่า ๑,๔๐๐ ล้านคน นอกจากการเปิดถนนเส้น R3A แล้ว ประเทศจีนยังได้ลงทุนทำธุรกิจเม็กกะโปรเจ็คต่างๆ มากมาย บริเวณสามเหลี่ยมทองคำ เช่น เอ็นเตอร์เทนเมนท์คอมเพล็กซ์ขนาดใหญ่ และนิคมอุตสาหกรรม ส่งผลทำให้ จังหวัดทางภาคเหนือตอนปลายอย่างจังหวัดเชียงรายได้รับผลประโยชน์โดยตรง รวมทั้งจังหวัดใกล้เคียงที่จะ ได้รับความสนใจมากยิ่งขึ้น ประเทศไทยถือว่าเป็นโอกาสทองในการเปิดช่องทางแลกเปลี่ยนนักท่องเที่ยว ระหว่าง ๒ ประเทศ รวมถึงประเทศที่ ๓ ที่ทำการเดินทางผ่านประเทศได้เป็นอย่างดี

เส้นทางยุทธศาสตร์ทางการค้าสายใหม่ GMS R3A จะสร้างประโยชน์ให้กับทุกประเทศในกลุ่มอนุภาค ลุ่มน้ำโขง ซึ่งเป้าหมายหลักของการร่วมมือกัน จำแนกได้ดังนี้

๑) การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว ที่จะเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สร้างเครือข่ายด้านการ ท่องเที่ยวในภูมิภาค

๒) ด้านการค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ ส่งเสริมการพัฒนาสินค้าและบริการให้มีคุณภาพ เพิ่ม ศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการ และการแสวงหา ตลาดใหม่ๆ ให้เพิ่มขึ้น ตลอดจนพัฒนาด้าน โลจิสติกส์ และ Supply Chain รองรับการค้าเชื่อมโยงประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง

๓) การสร้างความแข็งแกร่งให้ภาค เกษตรกรรม อุตสาหกรรม เพื่อเพิ่มมูลค่าทั้ง ด้านปริมาณ และ คุณภาพ รวมทั้งส่งเสริมศักยภาพด้านการศึกษาวิจัย การสร้างนวัตกรรม และการบริหารจัดการให้มี ประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น

๔) ดำรงฐานวัฒนธรรมและทุนทาง สังคมของล้านนาที่มีความหลากหลาย ทั้งเชื่อมโยงทางวัฒนธรรม กับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงไปพร้อมๆ กัน

๕) พัฒนาทรัพยากรมนุษย์ คุณภาพ ชีวิต และสร้างความเข้มแข็งของกระบวน การประชาสังคม

๖) ดำรงฐานทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ และการจัดการที่เป็นระบบ เกิดสมดุล

๗) สร้างความมั่นคงในพื้นที่ปกติและพื้นที่ตามแนวชายแดน

๘) ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนให้มากขึ้น

เจาะลึก ประโยชน์บนเส้นทาง R3A

เมื่อเส้นทางเศรษฐกิจ R3A กลายเป็นขหมหวานสำหรับผู้ที่ต้องการทำการค้าขายข้ามประเทศ หรือใช้ เส้นทางในการเดินทางขนส่งสินค้า ทำให้หลายภาคส่วน ทั้งหน่วยงานรัฐบาล และภาคธุรกิจเอกชนต่างจับตา มองและให้ความสำคัญอย่างยิ่ง และได้มีการเตรียมการลงทุนเพื่อรองรับการเปิดใช้เส้นทางอย่างเป็นทางการ อีกด้วย ซึ่งจะนำเสนอผลประโยชน์ด้านต่างๆของการสร้างเส้นทาง R3A ในระดับมหภาค ดังนี้

ประโยชน์ทางด้านเศรษฐกิจ

การเปิดเส้นทาง R3A นั้น จะทำให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจภายในภูมิภาคอาเซียนให้มีความเจริญมากขึ้น ทั้งในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และอื่นๆ เนื่องจากเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางตัดผ่านลุ่มแม่น้ำโขง จึงทำให้ต้นทุนทางการขนส่งสินค้าลดต่ำลง เป็นการขยายตลาดสินค้าให้เกิดความหลากหลายมากขึ้น ภายในภูมิภาค ทั้งทางด้านสินค้าอุปโภค-บริโภคในกลุ่มเกษตรกรรม อุตสาหกรรม ส่งผลให้ตลาดเกิดการแข่งขันอย่างชัดเจน

เพราะทั้งเรื่องราคาและคุณภาพของสินค้านั้นไม่มีความแตกต่างกัน ในขณะที่ความสามารถในการส่งออกก็มีปริมาณมากขึ้น และมีความถี่ในการส่งออกมากขึ้นตามไปด้วย ถือเป็นการกระตุ้นทางด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศได้เป็นอย่างดี ทั้งทางด้านเศรษฐกิจภายในประเทศ ระหว่างประเทศ และระหว่างภูมิภาค

ประโยชน์ทางการเมือง

สิ่งที่สำคัญที่สุดสำหรับความร่วมมือ ไม่ว่าจะเป็โครงการความร่วมมือในระยะสั้น หรือระยะยาวก็ตาม นั่นก็คือ ความสัมพันธ์อันดี ซึ่งในการนี้จะส่งผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ของประเทศไทย ลาว และจีน นั้นมีความสัมพันธ์แน่นแฟ้นมากขึ้น ก่อให้เกิดความร่วมมือกันระหว่างประเทศ ในการทำสนธิสัญญาต่างๆ ที่จะก่อให้เกิดประโยชน์มหาศาลระหว่างประเทศ ทั้งนี้การดำเนินนโยบายทางการเมือง ด้านเศรษฐกิจ หรือที่เกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศ ก็ส่งผลให้เกิดความเสมอภาค และในระยะยาวจะเกิดความร่วมมือด้านการค้า การลงทุนและจะเป็นเสมือนกุญแจสำคัญในการเสริมอำนาจในการต่อรองระหว่างภูมิภาคอื่นๆอีกด้วย

ประโยชน์ทางด้านสังคม

เกิดผลดีทางอ้อมที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด นั่นคือการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียม การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ทางด้านวิชาการ ด้านการแพทย์ ด้านเทคโนโลยีที่ทันสมัย ที่สามารถนำมาประยุกต์ใช้เพื่อให้เกิดประโยชน์บนพื้นฐานของความร่วมมือ

สินค้าผลิตภัณฑ์หลักในการทำการค้าของแต่ละประเทศบนเส้นทาง R3A

ประเทศไทย ส่งออกสินค้าไปยังตลาดลาวและจีน (นครคุนหมิง) ได้แก่ น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน สินค้าอุปโภคบริโภค ผลไม้สด (เช่น มังคุด มะขาม กล้วย ลำไยแห้ง และทุเรียน) และวัสดุก่อสร้าง

ประเทศลาว ส่งออกถ่านหินลิกไนท์ ผลิตภัณฑ์เกษตร ข้าวโพด อะไหล่รถยนต์ และยาปฏิชีวนะมายังประเทศไทย และส่งออกไม้แปรรูปมายังทั้งประเทศไทยและจีน

ประเทศจีน ส่งออกพืชผัก (เช่น บล๊อคโคลี ผักกาดแก้ว) ดอกไม้ (เช่น กุหลาบ กล้วยไม้) และผลไม้ (เช่น แอปเปิ้ล ลูกพีช ส้ม และลูกพลับ)และยางพารา มายังประเทศไทย

ปัญหาอุปสรรคการค้า

- เวลาพักกลางวันของเจ้าหน้าที่ฝั่งไทย (ด้านเชียงของ จ.เชียงรายพักตั้งแต่เวลา ๑๒.๐๐-๑๔.๐๐ น.) และหยุดทำการในวันอาทิตย์ของด่านห้วยทรายในลาว (ตรงข้ามเชียงของ)

- ปัญหาความแออัดของท่าเรือเชียงของทุกวันจันทร์ เนื่องจากแพขนานยนต์ปิดทำการวันอาทิตย์ จึงเกิดการสะสมของรถบรรทุกในวันหยุด

- การขนส่งบริเวณด่านชายแดนมีความคับคั่งและมีปัญหาการขนถ่ายสินค้า เนื่องจากการขนถ่ายสินค้าในปัจจุบันยังคงใช้แรงงานคนในการขนถ่ายสินค้าระหว่างตู้คอนเทนเนอร์กับรถบรรทุก ส่วนการขนถ่ายน้ำมัน จะใช้วิธีการนำรถถัง ๒ คันต่อท้ายกัน ซึ่งจะใช้เวลากว่า ๔-๕ ชั่วโมงต่อครั้ง ทำให้ถนนบริเวณด่านชายแดนมีช่องทางแคบลงอย่างถนัดตา

ดังนั้นไม่ว่าจะพิจารณาในด้านใดก็ตาม การเกิดของเส้นทางเศรษฐกิจ R3A ก็ล้วนแต่ส่งผลดีแก่ทุกภาคส่วน หากแต่เพียงว่า ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น จะเป็นผลประโยชน์ในระยะยาว และมีการพัฒนาอย่างยั่งยืน มิใช่เป็นเพียงมาตรการชั่วคราว เพื่อรองรับความต้องการของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเท่านั้น ก็ต้องเอาใจช่วยกันต่อไป สำหรับนักค้า นักลงทุน วาอนาคต เส้นทางสายเศรษฐกิจเส้นนี้ จะเป็นอย่างไรต่อไป

เส้นทางสายสำคัญใน GMS*

เส้นทางสำคัญๆ ใน GMS ตามเส้นทางเศรษฐกิจตามแนวเหนือ-ใต้ และเส้นทางเศรษฐกิจตามแนวตะวันออก-ตะวันตก แบ่งได้ ดังนี้

1. เส้นทาง R3A คุณหมิง-บ่อหาน (จีน)-บ่อเต็น-ห้วยทราย(สปป.ลาว)-เชียงของ-กรุงเทพฯ (ไทย) อยู่ภายใต้กรอบเส้นทางเศรษฐกิจตามแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ขณะนี้การก่อสร้างเส้นทางถนนเกือบแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย) คาดว่าเมื่อสะพานก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2555 เส้นทาง R3A จะเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าเกษตรที่สำคัญในอนาคต โดยเฉพาะการขนส่งผักผลไม้จากไทยไปสู่เมืองคุณหมิงและกว้างใจของจีน รวมทั้งการขนส่งยางพาราจากภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยไปยังจีนตอนใต้โดยเฉพาะเมืองฉงชิ่งซึ่งเป็นฐานการผลิตรถยนต์และยางล้อรถยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของจีน โดยการขนส่งจากกรุงเทพฯ สู่มืองคุณหมิงจะใช้เวลาเพียง 30 ชั่วโมง เทียบกับการขนส่งผ่านแม่น้ำโขงที่ใช้เวลาถึง 70 ชั่วโมง

2. เส้นทาง R3B คุณหมิง-ต้าหลัว (จีน)-ท่าซีเหล็ก (พม่า)-แม่สาย-กรุงเทพฯ (ไทย) ซึ่งบรรจบกับเส้นทาง R3A ที่เมืองเชียงรุ่งของจีน เป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่สำคัญภายใต้กรอบ NSEC แต่ปัจจุบันยังไม่สามารถเปิดใช้ได้ตลอดเส้นทาง เนื่องจากสถานการณ์ทางการเมืองของพม่าอีกทั้งเส้นทางนี้ต้องผ่านภูเขาสูง ต้นทุนการขนส่งจึงสูงกว่าและสะดวกน้อยกว่าเส้นทาง R3A โอกาสของผู้ประกอบการโลจิสติกส์จึงอยู่ที่การขนส่งสินค้าโดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคเพื่อไปกระจายในพม่ามากกว่าการใช้เส้นทางเพื่อขนส่งสินค้าจากไทยไปจีน โดยการขนส่งจากกรุงเทพฯ สู่มืองคุณหมิงผ่านเส้นทาง R3B จะใช้เวลาเท่ากับเส้นทาง R3A แต่จะมีต้นทุนการขนส่งที่สูงกว่าราว 30%

3. เส้นทาง R9 ดานัง-ลาวบาว (เวียดนาม)-แดนสะหวัน-สะหวันนะเขต (สปป.ลาว)-มุกดาหาร-แม่สอด (ไทย)-เมียวดี-มะละแหม่ง (พม่า) ถือเป็นเส้นทางสำคัญภายใต้กรอบเส้นทางเศรษฐกิจตามแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ที่หลายประเทศกำลังจับตามอง เนื่องจากเป็น Land Bridge เชื่อมโยงการขนส่งจากมหาสมุทรแปซิฟิกสู่มหาสมุทรอินเดีย รวมทั้งเชื่อมโยงการขนส่งจากไทยสู่จีนทั้งนี้เส้นทางจะเชื่อมโยงโดยเริ่มจากจังหวัดมุกดาหาร-สะหวันนะเขต โดยใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เชื่อมโยงกับเส้นทางหมายเลข 9 ในลาว สู่มืองดองฮา เว้ ดานัง ของประเทศเวียดนาม

สินค้าไทยที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์จากเส้นทางนี้ ได้แก่ สินค้าเกษตร ทั้งผักผลไม้และยางพาราจากแหล่งเพาะปลูกในภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยใช้เส้นทาง R9 ซึ่งตัดผ่านหลายจังหวัด

*ที่มา : ทิศทางการส่งออกและการลงทุนเล่มที่ 14 ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย

ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร ไปสู่ท่าเรือดานังในเวียดนามหรือเชื่อมกับเส้นทางหมายเลข 1 ของเวียดนามผ่านฮานอยเข้าสู่เมืองสำคัญของจีนตอนใต้ (คุนหมิง กว่างโจว หนานหนิง) รวมทั้งการขนส่งชิ้นส่วนยานยนต์และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างไทยกับเวียดนามตอนเหนือที่เป็นฐานการผลิตสำคัญของบริษัทญี่ปุ่น ปัจจุบันการก่อสร้างเส้นทาง R9 ได้มีการสร้างจนเกือบเสร็จสมบูรณ์ ยกเว้นเส้นทางในพม่า (แม่สอด-เมียวดี-กอกะเร็ก) และสะพานมิตรภาพไทย-พม่าแห่งที่ 2 (แม่สอด-เมียวดี) ที่อยู่ระหว่างการเตรียมก่อสร้าง

4. เส้นทางสำคัญอื่นๆ ได้แก่ เส้นทางรถไฟหนานหนิง-ฮานอย-กรุงเทพฯ-สิงคโปร์ จะเป็นระบบรางสำคัญที่เชื่อมต่อจีนตอนใต้กับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งเชื่อมต่อการขนส่งระบบรางสู่ท่าเรือต่างๆ เช่น ท่าเรือ Hai Phong (เวียดนาม) ท่าเรือแหลมฉบัง (ไทย) และท่าเรือสิงคโปร์ เส้นทาง R12 (นครพนม-ท่าแขก-ฮาดินห์) อาจเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าเกษตรที่สำคัญจากไทยสู่ฮานอยและจีนตอนใต้ เนื่องจากมีระยะทางสั้นกว่าเส้นทาง R9 โดยเฉพาะเมื่อสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (นครพนม-ท่าแขก) คาดแล้วเสร็จภายในปี 2554

ข่าวและบทความที่เกี่ยวข้อง

สำรวจระบบขนส่งทางการค้า ในจีนและอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง*

ปัจจุบันการค้าชายแดนในแถบ ประเทศอินโดจีน ไทยมีการ ส่งออกสินค้าอย่างเป็นทางการตกปีละ ประมาณ ๓ แสนล้านบาท แต่แนวโน้มที่ตัวเลขการส่งออกของไทยไปยังประเทศแถบนี้จะเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเท่าตัว มีความเป็นไปได้สูงมากในช่วง ๕ ปีข้างหน้า เนื่องจากข้อตกลง การค้าเสรีไทย-จีนในปี ๒๕๕๓ จะมีการลดภาษีสินค้านำเข้าระหว่างกันหลายพันรายการเหลือ ๕% เมื่อรวมกับการที่เส้นทางนอร์ท-เซาท์ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่) จะก่อสร้างเสร็จในปี ๒๕๕๑ และการเจรจาเรื่องกฎระเบียบสินค้าผ่านแดนระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านน่าจะตกลงกันได้ในอนาคตอันใกล้

จากความสำเร็จในเรื่องดังกล่าวที่จะเป็นตัวผลักดันการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการค้าของไทยในอนาคต เมื่อวันที่ ๑๓ กันยายนที่ผ่านมา กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศได้จัดเสวนาเรื่อง "โลจิสติกส์ทางการค้า ในจีนและอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงและความจำเป็นในการสร้างความเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ที่ใกล้ชิดยิ่งขึ้น" มี รศ.ดร.รุธีร์ พนมยงค์ อาจารย์ประจำภาควิชาบริหารธุรกิจระหว่างประเทศโลจิสติกส์และการขนส่ง คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เป็นวิทยากร

โดย ดร.รุธีร์ พนมยงค์ ได้กล่าวในหัวข้อ "การศึกษาเพื่อพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ เส้นทางเศรษฐกิจ นอร์ท-เซาท์ (กรุงเทพฯ- เชียงใหม่)" ว่า การศึกษาโครงข่ายโลจิสติกส์ เส้นทางนี้ทางคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ได้รับการว่าจ้างศึกษาจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (เอดีบี) ในปี ๒๕๔๙ จำนวน ๓ เส้นทาง คือ

๑.เส้นทาง R 3 W เป็นเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงราย-แม่สาย-เชียงตุง-เมืองลา-ต้าลัว-จินหง (เชียงรุ่ง) เชียงใหม่

๒.เส้นทาง R 3 E จากกรุงเทพฯ-เชียงราย-เชียงของ-ห้วยทราย-หลวงน้ำทา-บ่อเต็น-เชียงใหม่

*ที่มา : ข้อมูลออนไลน์เข้าถึงได้จาก

<http://www.maesotcity.com/index.php?lay=show&ac=article&id=5314086&Ntype=3>

สืบค้น ณ วันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๕

๓. เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่-เชียงใหม่-แม่น้ำโขง-จันทง (เชียงใหม่) คุณหมิง และได้มีการเสนอผล การศึกษานี้ต่อคณะรัฐมนตรีไปเมื่อ เดือนมิถุนายนที่ผ่านมา

นิยาม "คอร์ริดอร์" แบ่งออกเป็น ๔ ระดับ คือ

๑. ทรานสปอร์ต คอร์ริดอร์ (transport corridor) มีเพียงกิจกรรมการขนส่ง

๒. มัลติโมดัล คอร์ริดอร์ (multimodal transport corridor) กิจกรรมการขนส่งที่มีมากกว่า ๑ รูปแบบ

๓. โลจิสติกส์ คอร์ริดอร์ (logistics corridor) จะมีเรื่องกฎระเบียบ กิจกรรมสนับสนุนในด้านการค้า-ขนส่งให้ดีขึ้น และ

๔. อีโคโนมิก คอร์ริดอร์ (economic corridor) ซึ่งเป็นระดับที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเกิดขึ้นตามมา เช่น นิคมอุตสาหกรรมที่จะมีการจ้างแรงงานท้องถิ่นเกิดขึ้น เป็นต้น

ส่วนเรื่องการค้าชายแดน (border trade) การจัดเก็บข้อมูลของหน่วยงานต่างๆ กันทั้งที่อยู่ใน ประเทศเดียวกัน กลับมีปริมาณไม่เท่ากัน บอกรายละเอียดไม่ตรงกัน และการค้าชายแดน ยังแบ่งเป็น ๒ แบบ แบบ แรก การค้าถูกกฎหมาย แบบที่ ๒ การค้าชายแดนไม่ถูกกฎหมาย ผลการวิจัยการค้าชายแดนไม่ถูกกฎหมายมี ปริมาณการค้าสูงกว่าถูกกฎหมายถึง ๖๐%

ทางด้านการค้าชายแดนผ่านประเทศที่ ๓ (transit trade) ผลการวิจัยมีความยุ่งยากมากขึ้น สินค้าที่ ส่งจากเชียงใหม่ไปคุนหมิงกับสินค้าที่ส่งจากคุนหมิงมาไทย ตัวเลขไม่ตรงกัน สาเหตุ อาจเป็นเพราะเขตการค้า เสรีไทย-สาธารณรัฐประชาชนจีน ไม่ครอบคลุมถึงพม่าและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) และมีเรื่องภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) มาเกี่ยวข้องด้วย

จากการสำรวจวิจัยโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละประเทศ ทีมวิจัยให้ความสำคัญกับ-๑.การเชื่อมโยง เพื่อให้สินค้าไหลดีไม่ตีมากกว่า ๒.ระเบียบ กฎเกณฑ์ ๓.กลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (logistics services provider) ๔.ผู้ส่งสินค้า (shipper) ๕.การขนส่งจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง ๖.เส้นทางที่ส่งสินค้าประจำ มีความน่าเชื่อถือแค่ไหน บางคนใช้เวลาบ่อย บางคนใช้เวลานาน เพราะมีปัจจัยการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้อง ใคร รู้จักใครที่ทำให้ส่งออกได้เร็ว ต้องเอาหลายคนมาสัมภาษณ์หาเรตติ้ง

หากพิจารณาต้นทุนแต่ละเส้นทางที่วิจัยสำรวจกันในปี ๒๐๐๖ พบว่าต้นทุนเพิ่มขึ้นมากเมื่อข้าม พรมแดน มากกว่าต้นทุนค่าขนส่งและกระจายสินค้าเสียอีก โดยเส้นทาง R3W จากไทยผ่านพม่าไปจีนมีต้นทุน

ข้ามพรมแดนสูงถึง ๒๗๑ เหรียญสหรัฐต่อตัน แยกเป็นต้นทุนฝั่งไทยที่แม่สาย ๑% ท่าซีเหล็ก ๓๓% เมืองลา ๑๕% และด้าลัวฝั่งจีน ๕๑% ส่วนเส้นทาง R3E จากไทยผ่านลาวไปจีนมีต้นทุนค่าข้ามพรมแดน ๒๓๒ เหรียญสหรัฐต่อตัน แยกเป็นต้นทุนฝั่งไทยที่เชียงของ ๒% หัวทราย ๒๐% บ่อเต็น ๑๘% และโมฮันฝั่งจีน ๖๐% ขณะที่เส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแม่น้ำโขงจากเชียงแสนผ่านพม่า-ลาว-จีนมีต้นทุนข้ามพรมแดนถึง ๑๔๑.๕ เหรียญสหรัฐต่อตัน

ในเส้นทาง R3W ต้นทุนข้ามพรมแดนคิดเป็น ๕๘% ของต้นทุนทั้งหมด ที่เหลือ ๔๒% เป็นต้นทุนขนส่งและกระจายสินค้า เส้นทาง R3E ต้นทุนข้ามพรมแดนคิดเป็น ๖๐% ของต้นทุนทั้งหมด ที่เหลือ ๔๐% เป็นต้นทุนขนส่งและกระจายสินค้า

ส่วนเส้นทางล่องแม่น้ำโขงต้นทุนข้ามพรมแดนคิดเป็น ๕๓% ของต้นทุนทั้งหมด ที่เหลือเป็นต้นทุนการขนส่งทางน้ำ ๑๕% และต้นทุนขนส่งทางรถยนต์ ๓๒%

ถ้ารวมต้นทุนทั้งหมดในการขนส่งสินค้า ผ่านเส้นทาง R3W ต้นทุนต่ำสุดอยู่ที่ ๔๗๐ เหรียญสหรัฐต่อตัน เส้นทาง R3E ต้นทุนต่ำสุดที่ ๓๔๒ เหรียญสหรัฐต่อตัน และเส้นทางล่องแม่น้ำโขงต่ำสุด ๒๗๐ เหรียญสหรัฐต่อตัน ระยะเวลาในการขนส่งถ้าล่องแม่น้ำโขงใช้เวลา ๘๘ ชั่วโมง ผ่านพม่า ๔๖ ชั่วโมง และผ่านลาว ๕๑ ชั่วโมง เอกสารที่ใช้ในการส่งสินค้าจากจีนมาไทย ๑๒ ชุด และจากไทยไปจีน ๘ ชุด

สรุปแล้วทั้ง ๓ เส้นทางจะอยู่ในระดับ ๓ หรือ ๑ ได้เพียงแค่นั้น อาทิ เส้นทางไทย-ลาว-จีนได้ระดับ ๑ มีแค่กิจกรรมขนส่งเนื่องจากสะพานมิตรภาพไทย-ลาวที่เปิดมายังเคลื่อนย้ายสินค้าไม่ได้ เพราะกฎระเบียบยังไม่สามารถตกลงกันได้ ต้องพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานและกฎระเบียบกันต่อไป

อัปเดตลอจิสติกส์ ลุ่มน้ำโขง คูศการค้า ๖ ประเทศ กว่า ๑ ล้านล้านบาท*

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หรือหกเหลี่ยมเศรษฐกิจ (GMS) เริ่มก่อตั้งขึ้นเมื่อปี ๒๕๓๕ ซึ่งผนึกกำลังกันระหว่าง ๖ ชาติ ประกอบด้วย ประเทศไทย พม่า จีน ลาว เวียดนาม และกัมพูชา กลายเป็นตลาดใหม่ที่น่าสนใจ และกำลังเป็นตลาดดาวรุ่งในกลุ่มอาเซียน เนื่องจากในแต่ละปีมีมูลค่าการค้าการลงทุนระหว่างกันเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีการคาดการณ์ว่าในอนาคตอันใกล้มูลค่าทางเศรษฐกิจของ GMS จะมากถึงกว่า ๑ ล้านล้านบาท

อย่างไรก็ดี การขับเคลื่อนเศรษฐกิจตามความร่วมมือของกลุ่มประเทศลุ่มน้ำโขง ประเทศจีนมีความพยายามจะจับมือกับ ๖ ประเทศดังกล่าว ในการพัฒนาความร่วมมือด้านต่างๆ รวมทั้งด้านลอจิสติกส์ด้วย โดยได้วางยุทธศาสตร์ไว้ คือ การสร้างถนน รถไฟ และเปิดน่านฟ้า เพื่อเชื่อมสมาชิกลุ่มน้ำโขง หวังเพิ่มมูลค่าการค้าการลงทุนให้เพิ่มขึ้นอีกหลาย เท่าตัว ในส่วนของลอจิสติกส์ประเทศไทยนั้น ก็มีโครงการที่จะดำเนินการหลายโครงการ ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ

โดยล่าสุดคณะรัฐมนตรีเห็นชอบร่าง กรอบการเจรจาเพื่อจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบก ระหว่างไทย-ลาว-จีน ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้นำเสนอรัฐสภาพิจารณาให้ความเห็นชอบตามมาตรา ๑๙๐ ของรัฐธรรมนูญฯ ต่อไป ร่างกรอบการเจรจาเพื่อจัดทำ ความตกลงด้านการขนส่งทางบก ระหว่าง ไทย-ลาว-จีน ให้ ครม.เห็นชอบดังนี้

๑.เรื่องการเปลี่ยนชื่อ โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หรือหกเหลี่ยมเศรษฐกิจ (GMS) เป็นความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement : CBTA) ครอบคลุมการขนส่งสินค้า ผู้โดยสาร และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

๒. ธนาคารพัฒนาเอเชียเห็นว่า ควรมีการเริ่มดำเนินการตามความตกลง CBTA ที่บริเวณจุดผ่านแดนนำร่องระหว่าง ประเทศภาคีสัญญาที่มีดินแดนติดต่อกัน ได้แก่ ลาว-เวียดนาม ไทย-ลาว และ ไทย-กัมพูชา

๓.ประเทศไทยได้จัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดน มุกดาหาร-สะหวันนะเขต และจุดผ่านแดนรัฐประเทศ-ปอยเปต ซึ่งเป็นความตกลง CBTA ในแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โดยได้มีการเปิดเดินรถขนส่งระหว่างกันอย่างเป็นทางการแล้ว เมื่อวันที่ ๑๑ มิ.ย.๕๒

*ที่มา: สยามธุรกิจ ฉบับที่ ๑๑๗๙ ประจำวันที่ ๒๓-๒-๒๐๑๑ ถึง ๒๕-๒-๒๐๑๑

ข้อมูลออนไลน์เข้าถึงได้จาก http://www.siamturakij.com/home/news/display_news.php?news_id=

๔๑๓๓๕๑๒๕๒ สืบค้น ณ วันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๕๕

๔. สะพานมิตรภาพแห่งที่ ๔ เชียงของ-ห้วยทราย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง R3 (กรุงเทพฯ-คุนหมิง) มีกำหนดแล้วเสร็จในปี ๕๕ ประเทศสมาชิก GMS จะสามารถใช้ประโยชน์จากเส้นทาง R3 ได้อย่างมีประสิทธิภาพช่วยย่นระยะเวลา ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และทำให้ประชาชนในอนุภูมิภาคสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้สะดวกยิ่งขึ้น จึงต้องเตรียมความพร้อม ในการเปิดการเดินทางขนส่งสินค้าและคนโดยสาร ระหว่าง ไทย-ลาว-จีน ในลักษณะเดียวกับที่ไทยได้จัดทำบันทึกความเข้าใจ ระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม เพื่อที่ทั้งสาม ประเทศจะสามารถเตรียมการในการดำเนินการตามความตกลงฯ ได้ทันทีที่มีการเปิดใช้สะพานดังกล่าว

ทั้งนี้ เพื่อเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและคนโดยสาร ระหว่างไทย-ลาว-จีน ในเส้นทาง R3 (กรุงเทพฯ-สปป.ลาว-คุนหมิง) การอนุญาตให้มีการประกอบการขนส่ง ทางถนนของสินค้าและบุคคลระหว่างไทย-ลาว-จีน ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และให้มีการยอมรับ ผู้ประกอบการขนส่งซึ่งได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่รับผิดชอบของแต่ละภาคี และอำนวยความสะดวกพิธีการ ข้ามแดน การยอมรับการตรวจพร้อมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และตั้งเป้าหมายให้มีการตรวจสอบสินค้า เพียงครั้งเดียวต่อไปในอนาคต

นอกจากนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ยังมีแผน ดำเนินการมีโครงการ ใหญ่ๆ ตามแผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ (๒๕๕๐-๒๕๕๔) หลายโครงการ เช่น โครงการท่าเรือแม่น้ำโขงเชียง แสนแห่งที่ ๒ โดยกรมเจ้าท่าได้ดำเนินการก่อสร้างด้วยวงเงิน ๑.๕ พันล้านบาท กำหนดแล้วเสร็จ ๒๘ ธ.ค. ๕๔ ขณะที่ สนข.ได้รับมอบหมายให้สำรวจออกแบบรายละเอียดและการบริหารจัดการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการ ขนส่งสินค้าชายแดน โดยมีกำหนดแล้วเสร็จภายในเดือน ก.ย.นี้ ซึ่งภายในศูนย์ฯ จะมีการอำนวยความสะดวก ด้านกิจการชายแดนจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การอำนวยความสะดวกด้านสถานที่สำหรับรถโดยสาร รถบรรทุก รถไฟ รถทั่วไป ฯลฯ

สำหรับสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๔ เชื่อมไทย-สปป.ลาว ด้าน อ.เชียงของ กับเมืองห้วยทราย แขวง บ่อแก้ว สปป.ลาว ซึ่งรัฐบาลไทย-จีน ได้ตกลงร่วมกันโดยไทยและจีนได้จัดการด้านการเงินสำหรับงานก่อสร้าง ฝายละ ๕๐% ในวงเงินค่าก่อสร้างรวม ๑.๖ พันล้านบาท คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณปลายปี ๕๕ ซึ่งจะมีการ จัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าชายแดนให้แล้วเสร็จในเวลาเดียวกันด้วยศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบ การขนส่งสินค้าหรือ Border Control Facility ทาง สนข.ได้มีการประเมินมูลค่าการก่อสร้างโครงการว่า จะมี มูลค่าในระยะที่ ๑ จำนวน ๑.๔ พันล้านบาท ระยะที่ ๒ จำนวน ๘๕๐ ล้านบาท รวมทั้งหมด ๒.๓ พันล้านบาท โดยจะมีโครงการสนับสนุนหลายโครงการ เช่น ๑.โครงการก่อสร้างทาง ๔ ช่องจราจร ทล.๑๐๒๐,๑๑๕๒ สาย เชียงราย-เชียงของ ระยะทาง ๗๕ กิโลเมตร ๒.โครงการก่อสร้างถนนสายแยก ทล.๑๐๒๐-บ.กิวแก้ว อ.เทิง- อ.จุน ระยะทาง ๔๓.๗๐๙ กิโลเมตร ๓.โครงการก่อสร้างถนนสาย ชร.๔๐๕๗ แยก ทล.๑๐๒๐-บ.ดอนมหาวัน อ.เชียงของ ระยะทาง ๘.๖๘๓ กิโลเมตร และ ๔.โครงการก่อสร้างถนน ชร.๔๐๑๔ แยก ทล.๑๐๒๐ บ.แก่นใต้ อ.เชียงของ ระยะทาง ๘.๙๐ กิโลเมตร

นอกจากนี้ ยังมีการส่งเสริมเพิ่มศักยภาพชายแดนหลายโครงการ โดยเฉพาะการผลักดันร่าง พ.ร.บ. การอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน เพื่อการเปิดเดินรถโดยสารระหว่างประเทศ จำนวน ๒ สาย ได้แก่ ๑.เส้นทาง จ.เชียงใหม่-จ.เชียงราย-แขวงบ่อแก้ว-แขวงหลวงน้ำทา-แขวงอุดมไซ-แขวงหลวงพระบาง ๒ เส้นทาง จ.เชียงราย (ผ่านสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ ๔)-เมืองห้วยทราย (แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว)-เมืองบ่อเต็น (แขวงหลวงน้ำทา) ชายแดน สปป.ลาว-จีนตอนใต้

ขณะเดียวกัน สนข.ยังได้มีการศึกษาและออกแบบเพื่อเตรียมการก่อสร้างทางรถไฟสาย อ.เด่นชัย-จ.แพร่-อ.เชียงทอง ระยะทาง ๓๔๖ กิโลเมตร ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย

ภาคผนวก

กรอบการเจรจาเพื่อจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบก
ระหว่างไทย-ลาว-จีน

๑. วัตถุประสงค์

เพื่อเริ่มดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (CBTA) ระหว่างไทย-ลาว-จีน ที่จุดผ่านแดน เชียงของ-ห้วยทราย (ไทย-ลาว) และจุดผ่านแดน บ่อเต็น-โมฮาน (ลาว-จีน) ในระหว่างที่ประเทศไทยยังไม่สามารถให้สัตยาบันภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลง CBTA ที่ได้ลงนามไปแล้ว ครบทั้ง ๒๐ ฉบับ ทั้งนี้ การจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางบก ระหว่างไทย-ลาว-จีน จะเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนและอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและคนโดยสาร ระหว่างไทย-ลาว-จีน ในเส้นทาง R3 (กรุงเทพฯ-สปป.ลาว-คุนหมิง) ซึ่งจะช่วยย่นระยะเวลา ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และทำให้ประชาชนในอนุภูมิภาคสามารถเดินทางไปมาหาสู่กันได้สะดวกยิ่งขึ้น

๒. สำคัญของกรอบการเจรจา

(๑) สิทธิการจราจร

การอนุญาตให้มีการประกอบการขนส่งทางถนนของสินค้าและบุคคลระหว่างไทย-ลาว-จีน ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และให้มีการยอมรับผู้ประกอบการขนส่งซึ่งได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่รับผิดชอบของแต่ละภาคี

(๒) การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน

การยอมรับการตรวจพร้อมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Single-Window Inspection : SWI) และตั้งเป้าหมายให้มีการตรวจสอบสินค้าเพียงครั้งเดียว (Single-Stop Inspection : SSI) ต่อไปในอนาคต

(๓) การขนส่งบุคคลข้ามแดน

การนำหลักเกณฑ์ขององค์การอนามัยโลกมาใช้สำหรับการขนส่งบุคคลข้ามแดน

(๔) การขนส่งสินค้าข้ามแดน

การยกเว้นการจัดเก็บภาษีศุลกากรสำหรับสินค้า หรือคอนเทนเนอร์ที่ติดตราประทับศุลกากรที่ใช้ในการขนส่งผ่านแดน สำหรับการขนส่งสินค้าอันตราย จะอนุญาตเป็นกรณีๆ ไป และการให้สิทธิพิเศษในการตรวจปล่อยสินค้านำเข้าเสียง่ายข้ามแดน

(๕) การยอมรับรถ

การยอมรับหนังสือรับรองการจดทะเบียน / แผ่นป้ายทะเบียน และหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถของภาคีอื่น การยอมรับใบอนุญาตขับรถในประเทศซึ่งกันและกัน

(๖) บทเบ็ดเตล็ด

การกำหนดอัตราค่าบริการการขนส่งให้เป็นไปตามกลไกตลาด การจัดตั้งคณะทำงานร่วม ไทย-ลาว-จีน เพื่อควบคุมและติดตามการปฏิบัติตามความตกลงฯ



สำนักวิชาการ ให้การบริการทางวิชาการ

๑. ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ ให้บริการในวันและเวลาราชการ
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ
ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการ ทรัพย์สินทางปัญญา
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านเศรษฐกิจ พาณิชย การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย
อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านสังคม การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม แรงงานและสวัสดิการสังคม เด็ก สตรี
การสาธารณสุข การท่องเที่ยว การกีฬา วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การพลังงาน
๒. ณ จุดบริการสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (E-knowledge Services) อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓
ให้บริการในวันและเวลาราชการ สำหรับวันประชุมสภาผู้แทนราษฎรให้บริการถึงเวลา ๑๙.๓๐ น.
โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๘