

## สาขาบริการโลจิสติกส์ และบริการขนส่งทางบก

### 1. ภูมิหลัง/ลักษณะธุรกิจ

การค้าบริการในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา มีการเจริญเติบโตค่อนข้างมาก ทั้งมูลค่าตลาด จำนวนผู้ประกอบการ และประเภทธุรกิจ ซึ่งได้ทวีความสำคัญต่อการระบบเศรษฐกิจโลกมากขึ้นเป็นลำดับ และกลายเป็นภาคเศรษฐกิจที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาของประเทศต่างๆ โดยเฉพาะประเทศพัฒนาแล้ว และประเทศกำลังพัฒนาที่เป็น Emerging Economy โดยปัจจุบันภาคบริการของประเทศกำลังพัฒนา เช่น จีน อินเดีย สิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ และไทย มีสัดส่วนในผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ถึงประมาณร้อยละ 40 - 50 ของ GDP และจากการคาดการณ์ทางเศรษฐกิจ พบว่า เอเชียในทุกประเทศน่าจะมีภาคบริการที่ใหญ่ขึ้นเรื่อยๆ หากไม่มีปัญหาเสถียรภาพทางการเมืองและเศรษฐกิจเกิดขึ้นในภูมิภาค ซึ่งการเติบโตของภาคบริการบริการบางประเภท เช่น พลังงาน โทรคมนาคม การขนส่งและโลจิสติกส์ ยังมีส่วนสนับสนุนและกระตุ้นให้ทำให้อุตสาหกรรมในภาพรวมเติบโตอีกด้วย

ทั้งนี้ บริการในแต่ละสาขาได้มีการแตกกิจกรรมย่อยออกไปอย่างหลากหลาย อย่างไรก็ตาม ในการเจรจาเพื่อเปิดตลาดการค้าบริการระหว่างกัน จำเป็นต้องมีความชัดเจนในสาขาบริการต่าง ๆ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกันในระหว่างประเทศสมาชิก องค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) จึงได้จำแนกธุรกิจบริการออกเป็น 12 สาขา ซึ่งในแต่ละสาขายังจำแนกออกเป็นสาขาย่อยหรือกิจกรรมต่าง ๆ ลงไปอีกโดยให้สอดคล้องกับที่ United Nation (U.N.) กำหนดตาม Provisional Central Product Classification (CPC)<sup>1</sup>

กิจกรรมภายใต้สาขาขนส่งทางบก จำแนกตาม CPC prov ของ UN และ W120 ของ WTO<sup>2</sup>

| รหัส W/120   | รหัส CPC<br>(prov. version)   | คำอธิบาย  |
|--|---|---|
| E. Rail Transport Services<br>a. Passenger transportation 7111<br>b. Freight transportation 7112<br>c. Pushing and towing services<br>7113<br>d. Maintenance and repair of<br>rail transport equipment 8868<br>e. Supporting services for rail<br>transport services 743 | <u>71</u> Land transport services<br><u>711</u> Transport services by railway<br><u>7111</u> Passenger transportation<br><u>71111</u> - Interurban passenger<br>transportation<br><br><u>71112</u> - Urban and suburban<br>passenger transportation | Interurban passenger<br>transportation provided by<br>railway, regardless of the distance<br>covered and the class used.<br><br>Urban and suburban passenger<br>transportation by railway. Urban<br>traffic is defined as traffic the<br>origin and destination of which<br>are within the borders of the<br>same urban unit; and suburban<br>commuter traffic as traffic within a<br>greater metropolitan area<br>including contiguous cities. |

<sup>1</sup> ทั้งนี้ ในปัจจุบันยังอยู่ระหว่างการปรับปรุงรายการให้ครอบคลุมสาขา/กิจกรรมย่อยให้มากขึ้น

<sup>2</sup> องค์การการค้าโลก ได้จัดทำเอกสาร MTN.GNS/W/120 โดยจำแนกบริการออกเป็น 12 สาขา ซึ่งเอกสารนี้จำแนกประเภทบริการโดยอิงกับ Central Product Classification (CPC) ของสหประชาชาติ และในการเจรจา FTA ของไทยจะใช้การจำแนกประเภทบริการตาม WTO เป็นแนวทาง

|  |  |   |
|--|--|---|
| <p>F. Road Transport Services</p> <p>a. Passenger transportation<br/>7121+7122</p> <p>b. Freight transportation 7123</p> <p>c. Rental of commercial vehicles with operator 7124</p> <p>d. Maintenance and repair of road transport 6112+8867</p> <p>e. Supporting services for road transport services 744</p> | <p><u>7112</u> Freight transportation</p> <p><u>71121</u> - Transportation of frozen or refrigerated goods</p> <p><u>71122</u> - Transportation of bulk liquids or gases</p> <p><u>71123</u> - Transportation of containerized freight</p> <p><u>71124</u> - Mail transportation</p> <p><u>71129</u> - Transportation of other freight</p> <p><u>7113</u> Pushing or towing services<br/><u>71130</u> - Pushing or towing services</p> | <p>Included here are services provided by urban mass transit railways (underground or elevated railway).</p> <p>Transportation by railway of frozen or refrigerated goods, e.g./perishable food products, in specially refrigerated cars.</p> <p>Transportation by railway of bulk liquids or gases in special tank cars. These cars may also be refrigerated.</p> <p>Transportation by railway of individual articles and packages assembled and shipped in specially constructed shipping containers designed for ease of handling in transport.</p> <p>Transportation of mail by railway on account of national and foreign postal authorities.</p> <p>Transportation by railway of freight, not elsewhere classified.</p> <p>Railway pushing or towing services, on a fee or contract basis, e.g. the movement of wagons between terminal yards, industrial sidings, etc.</p> |
|--|--|---|

ในส่วนของสาขาบริการโลจิสติกส์ เนื่องจากเป็นบริการที่บูรณาการบริการหลายสาขาไว้ด้วยกัน เช่น บริการขนส่ง สื่อสาร จัดจำหน่าย และบริการธุรกิจ ในปัจจุบัน จึงยังไม่มีข้อกำหนดขอบเขตของบริการโลจิสติกส์ไว้อย่างชัดเจน โดยการเจรจาเปิดตลาดบริการภายใต้กรอบ WTO ยังมีได้มีการกำหนดขอบเขตของบริการนี้ที่แน่นอนเช่นกัน แต่มีกลุ่มประเทศสมาชิกที่เรียกว่า Friends of Logistics<sup>3</sup> ได้เสนอเกณฑ์การเปิดตลาดเพื่อให้ประเทศสมาชิกผูกพันเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ (เน้นเฉพาะโลจิสติกส์สำหรับสินค้าเท่านั้น) โดยแบ่งประเภทของบริการที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์ออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

<sup>3</sup> ประกอบด้วย ออสเตรเลีย ฮองกง จีน ลิกเตนสไตน์ มอริเชียส นิวซีแลนด์ นีการากัว สวิตเซอร์แลนด์ และไต้หวัน

1. บริการโลจิสติกส์หลักสำหรับสินค้า (Core Freight Logistics) ประกอบด้วย บริการยกขนสินค้า บริการคลังสินค้า ตัวแทนขนส่ง จัดตารางขนส่ง บริการอื่นๆ ที่สนับสนุนการขนส่ง (เช่น บริการตรวจสอบค่าระวาง บริการจัดเตรียมเอกสารขนส่ง เป็นต้น)

2. บริการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง (Related Freight Logistics) แบ่งเป็นบริการขนส่ง (Freight Transport Services) ประกอบด้วย ขนส่งสินค้าทางทะเล ทางน้ำภายในประเทศ ขนส่งทางอากาศ และบริการให้เช่าอากาศยานพร้อมลูกเรือ ทางถนน และทางราง และบริการโลจิสติกส์อื่นๆ (Other Related Logistics Services) เช่น การทดสอบทางเทคนิคและวิเคราะห์สินค้า การจัดส่งพัสดุ ตัวแทนนายหน้า บริการค้าส่งและค้าปลีก

3. บริการโลจิสติกส์ที่มีไขกิจกรรมหลัก (None-Core Freight Logistics) ประกอบด้วย บริการคอมพิวเตอร์และที่เกี่ยวข้องกับคอมพิวเตอร์ บริการบรรจุภัณฑ์ บริการที่ปรึกษาด้านการจัดการโลจิสติกส์ บริการอสังหาริมทรัพย์ เป็นต้น

### ตารางที่ 1 ลำดับความเป็นมาของการเจรจาเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ภายใต้ WTO

| เวลา                         | ลำดับเหตุการณ์  |
|------------------------------|---|
| กันยายน 2543                 | ฮ่องกงแสดงความสนใจและต้องการผลักดันให้ประเทศสมาชิกมีการเจรจาผูกพันเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ และบริการที่เกี่ยวข้อง เช่น จัดจำหน่าย   |
| มีนาคม 2544                  | ฮ่องกงบรรยายให้ประเทศสมาชิกเข้าใจเรื่องการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์  |
| พฤศจิกายน 2544               | เปิดรอบการเจรจา WTO รอบใหม่ เรียกว่า “รอบโดฮา” มีการกำหนดให้สมาชิกทบทวนการยื่นข้อเสนอผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการใหม่ (revised offer)  |
| มิถุนายน 2547                | กลุ่ม friends of logistics จัดทำและยื่นเอกสารเรื่องเป้าหมายหรือหลักเกณฑ์วัดการเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ เพื่อเสนอให้ประเทศสมาชิกพิจารณา รวมทั้งผลักดันให้ประเทศสมาชิกมีการเปิดตลาดตามเป้าหมาย<br>- ผูกพัน Core Freight Logistics ไม่เกิน 4 สาขาย่อย โดยมีเป้าหมายเพื่อลดข้อจำกัดในการลงทุนโดยคนต่างด้าว<br>- ผูกพัน Freight Transport Logistics ไม่เกิน 4 สาขาย่อย โดยมีเป้าหมายเพื่อลดข้อจำกัดในการลงทุนโดยคนต่างด้าว และลดข้อจำกัดบริการข้ามพรมแดน<br>- ผูกพัน Other Related Logistics ไม่เกิน 4 สาขาย่อย โดยมีเป้าหมายเพื่อลดข้อจำกัดในการลงทุนโดยคนต่างด้าว<br>- ผูกพัน None-Core Freight Logistics ให้มากที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ |
| กุมภาพันธ์ 2548              | กลุ่ม friends of logistics ออกแถลงการณ์ร่วมกัน เพื่อเร่งให้ประเทศสมาชิกเจรจาเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์อย่างแข็งขัน  |
| ตุลาคม 2548                  | ออสเตรเลีย ฮ่องกง ญี่ปุ่น สวิตเซอร์แลนด์ ไต้หวัน ออกแถลงการณ์ร่วมกัน เพื่อแสดงวัตถุประสงค์การเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์   |
| มีนาคม 2549                  | ออสเตรเลีย ซิลี ฮ่องกง ญี่ปุ่น นิวซีแลนด์ สวิตเซอร์แลนด์ และไต้หวัน ยื่นข้อเรียกร้องเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์แก่ประเทศสมาชิกอีก 34 ประเทศ  |
| ก ร ก ฎ า ค ม 2551- ปัจจุบัน | หลังจากที่ประเทศพัฒนาแล้วผลักดันให้มีการรอบเวลาการยื่น Final Offer เพื่อให้มีความคืบหน้าอย่างสำคัญ แต่การประชุมระดับรัฐมนตรีการค้าโลก เมื่อเดือนกรกฎาคม 2551 (July Package) ณ นครเจนีวา กลุ่ม G4 ซึ่งประกอบด้วย สหรัฐฯ อินเดีย บราซิลและจีน ไม่สามารถตกลงกันได้ในเรื่องการเจรจาเปิดตลาดสินค้าเกษตร การลดการอุดหนุนภายในสินค้าเกษตร เปิดตลาดสินค้าอุตสาหกรรม ส่งผลให้การเจรจาเปิดตลาดการค้าบริการต้องหยุดชะงักด้วย<br>การเจรจาเปิดเสรีบริการ ของ 68 ประเทศที่ยื่นข้อเสนอเปิดตลาด ผูกพันการเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์   |

| เวลา | ลำดับเหตุการณ์   |
|------|--|
|      | สรุปได้ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"><li>- 41 ประเทศยังคงเสนอผูกพันเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ไม่เปลี่ยนแปลงจากข้อผูกพันเดิมในรอบอูรุกวัย</li><li>- 20 ประเทศไม่ผูกพันเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์</li><li>- 5 ประเทศยื่นเสนอผูกพันบริการขนส่งทางทะเลในรอบนี้ (จากเดิมที่ไม่ผูกพันในรอบอูรุกวัย)</li><li>- 14 ประเทศเสนอผูกพันบริการขนส่งทางอากาศ</li><li>- 13 ประเทศเสนอผูกพันบริการขนส่งทางถนน</li><li>- 9 ประเทศเสนอผูกพันบริการขนส่งทางราง</li><li>- 13 ประเทศเสนอผูกพันบริการเสริมอื่นๆ ที่เกี่ยวกับบริการด้านการขนส่ง</li></ul> |

## 2. บริการสาขาโลจิสติกส์ในบริบทของอาเซียน

สำหรับการเจรจาภายใต้กรอบประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ได้มีการกำหนดแผนงานรวมกลุ่มบริการโลจิสติกส์อาเซียน (Roadmap for the Integration of Logistic Services) ไว้โดยประกอบด้วย 5 มาตรการ ดังนี้

- 1) การเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญ
- 2) การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของอาเซียน
- 3) การเพิ่มความสามารถให้กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของอาเซียน เช่น การสนับสนุนการพัฒนาของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในสาขาบริการโลจิสติกส์ การพัฒนาฐานข้อมูลผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อนำไปสู่การสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาเซียน
- 4) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เช่น การส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์อาเซียน
- 5) การเสริมสร้างสาธารณูปโภคและการลงทุนสำหรับการขนส่งต่อเนื่องในหลายรูปแบบ เช่น การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการค้าหลักของอาเซียน

ทั้งนี้ การเจรจาเพื่อเปิดเสรีบริการสาขาโลจิสติกส์ ถือเป็นหนึ่งในสาขาบริการเร่งรัดการรวมกลุ่มหรือ Priority Sector ภายใต้ AEC Blueprint โดยเป็นสาขาที่อาเซียนตกลงกันให้เร่งรัดการเปิดเสรีเป็นสาขาที่ 5 เนื่องจากเห็นว่าเป็นสาขาสำคัญที่สามารถอำนวยความสะดวกให้แก่การค้าการลงทุนภายในอาเซียนและส่งเสริมการเป็นตลาดเดียวของอาเซียนได้อย่างมีนัยสำคัญ อาเซียนจึงได้กำหนดเป้าหมายให้ประเทศสมาชิกต้องลด/เลิกข้อจำกัดต่อการค้าบริการ โดยต้องอนุญาตให้นักลงทุนอาเซียนที่เข้ามาประกอบธุรกิจ มีสัดส่วนการถือหุ้นได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 49 ในปี 2551 จากนั้นเพิ่มเป็นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 ในปี 2553 และไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 ในปี 2556 และต้องยกเลิกข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาดอื่นๆ ทั้งหมด ซึ่งเมื่อถึงปี 2558 ก็จะมีการเปิดเสรีในมิติที่ลึกและกว้างขึ้น ทั้งนี้ ประเทศสมาชิกอาจยกเว้นรายการธุรกิจบริการที่อ่อนไหว และคงเงื่อนไข/ข้อจำกัดที่จำเป็นไว้ได้บ้าง ซึ่งจะต้องเจรจารายละเอียดแผนการเปิดตลาดกันต่อไป

การเจรจาเพื่อเปิดเสรีบริการสาขาโลจิสติกส์ภายใต้กรอบ AEC นั้น ครอบคลุมเฉพาะกิจกรรมบริการโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า freight logistics & related activities รวม 11 กิจกรรม ได้แก่

- 1) บริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล (Maritime Cargo handling services: CPC 741)
- 2) บริการโกดังและคลังสินค้า (Storage & Warehousing services: CPC 742)
- 3) บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight transport agency services: CPC 748)

- 4) บริการเสริมอื่น ๆ<sup>4</sup> (Other auxiliary services : CPC 749)
- 5) บริการจัดส่งพัสดุ (Courier Services<sup>5</sup> : CPC 7512\*\*) )
- 6) บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ (Packaging Services: CPC 876)
- 7) บริการรับจัดการพิธีการศุลกากร (Customs clearance services)<sup>6</sup>
- 8) บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ไม่รวมขนส่งภายในประเทศ (International Maritime Freight Transportation excluding Cabotage: CPC 7212)
- 9) บริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศ (Air Freight Services )
- 10) บริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ (International rail freight transport services : CPC 7112)
- 11) บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ (International road freight transport services :CPC 7123)

### 3. ภาพรวมและสถานะของบริการโลจิสติกส์ไทย

ระบบโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสนับสนุนการยกระดับความสามารถทางการแข่งขันทางการค้าการลงทุนของประเทศ โดยถือเป็นต้นทุนสำคัญของผู้ประกอบการในทุกภาคส่วน ทั้งที่อยู่ในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยอาจกล่าวได้ว่ายังอยู่ในขั้นเริ่มต้น คือ เน้นเรื่องการจัดส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภคเป็นหลัก ขณะที่ประเทศพัฒนาแล้ว เช่น สหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย และญี่ปุ่น มีระบบโลจิสติกส์ที่อยู่ในขั้นก้าวหน้า คือ มีการบูรณาการระบบโลจิสติกส์ ตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบจนกระทั่งผลิตสินค้าแล้วเสร็จ และส่งมอบไปสู่ผู้บริโภค ด้วยเหตุนี้ ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของไทยจึงยังค่อนข้างสูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศคู่ค้าอื่นๆ และหากพิจารณาเฉพาะในกลุ่มประเทศอาเซียนด้วยกัน ไทยก็ยังมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์ที่สูงกว่าสิงคโปร์ และมาเลเซียซึ่งมีการพัฒนาโลจิสติกส์ก้าวหน้ากว่า

#### การประเมินประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของไทย

ธนาคารโลกได้มีการจัดทำข้อมูลดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ออกเป็นรายงานทุกๆ 2 ปี เพื่อเป็นการจัดอันดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ ทั่วโลก โดยพิจารณาจากองค์ประกอบสำคัญ 6 ประการ คือ 1) พิธีการศุลกากร 2) โครงสร้างพื้นฐาน 3) คุณภาพการให้บริการ สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐและเอกชน 4) การขนส่งระหว่างประเทศ 5) ระบบการติดตามและตรวจสอบสถานะสินค้า และ 6) ความตรงต่อเวลาของบริการ

ในปี 2559 (ค.ศ.2016) ธนาคารโลกได้จัดทำ LPI ของ 160 ประเทศทั่วโลก โดยไทยถูกอยู่ในอันดับที่ 45 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในเกณฑ์ปานกลาง ทั้งนี้ ประเทศที่มีค่า LPI สูงที่สุดในโลก 5 อันดับแรกในปี 2557 ได้แก่ เยอรมนี ลักเซมเบิร์ก สวีเดน เนเธอร์แลนด์ และ สิงคโปร์ ตามลำดับ และหากพิจารณาในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนด้วยกัน ประเทศไทยมีค่า LPI อยู่ในลำดับที่ 3 รองจาก สิงคโปร์และมาเลเซีย (ตารางที่ 2)

<sup>4</sup> เช่น bill auditing บริการตัวแทนขนส่งสินค้า (freight brokerage) บริการการตรวจสอบสินค้าเพื่อการเอาประกันภัย (freight inspection) /การรับรองสินค้าหรือเอกสาร ก่อนการนำส่ง บริการตรวจสอบสินค้าและการชั่งน้ำหนักสินค้า (weighing services) บริการจัดการเอกสารด้านการขนส่ง ตัวแทนออกของ และตัวแทนขนส่งสินค้า เป็นต้น

<sup>5</sup> รวมถึง express delivery services

<sup>6</sup> บริการพิธีการศุลกากร ได้แก่ ตัวแทนรับจัดการด้านพิธีการศุลกากรในการนำเข้า ส่งออก ผ่านทางการขนส่งโดยผู้โดยสาร

ตารางที่ 2

ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศต่างๆ ปี 2559 (Selected Countries)

| LPI 2559     |        |       | LPI 2557                                |        |       | LPI 2555     |           |             |
|--------------|--------|-------|---|--------|-------|--------------|-----------|-------------|
| ประเทศ       | อันดับ | คะแนน | ประเทศ                                  | อันดับ | คะแนน | ประเทศ       | อันดับ    | คะแนน       |
| เยอรมนี      | 1      | 4.23  | เยอรมนี                                 | 1      | 4.12  | สิงคโปร์     | 1         | 4.13        |
| ลักเซมเบิร์ก | 2      | 4.22  | เนเธอร์แลนด์                            | 2      | 4.05  | ฮ่องกง       | 2         | 4.12        |
| สวีเดน       | 3      | 4.20  | เบลเยียม                                | 3      | 4.04  | ฟินแลนด์     | 3         | 4.05        |
| เนเธอร์แลนด์ | 4      | 4.19  | อังกฤษ                                  | 4      | 4.01  | เยอรมนี      | 4         | 4.03        |
| สิงคโปร์     | 5      | 4.14  | สิงคโปร์                                | 5      | 4     | เนเธอร์แลนด์ | 5         | 4.02        |
| มาเลเซีย     | 32     | 3.43  | มาเลเซีย                                | 25     | 3.59  | มาเลเซีย     | 29        | 3.49        |
| <b>ไทย</b>   | 45     | 3.26  | <b>ไทย</b>                              | 35     | 3.43  | <b>ไทย</b>   | <b>38</b> | <b>3.18</b> |
| อินโดนีเซีย  | 63     | 2.98  | เวียดนาม                                | 48     | 3.15  | ฟิลิปปินส์   | 52        | 3.02        |
| เวียดนาม     | 64     | 2.98  | อินโดนีเซีย                             | 53     | 3.08  | เวียดนาม     | 53        | 3.00        |
| บรูไน        | 70     | 2.87  | ฟิลิปปินส์                              | 57     | 3     | อินโดนีเซีย  | 59        | 2.94        |
| ฟิลิปปินส์   | 71     | 2.86  | กัมพูชา                                 | 83     | 2.74  | กัมพูชา      | 101       | 2.56        |
| กัมพูชา      | 73     | 2.80  | ลาว                                     | 131    | 2.39  | ลาว          | 109       | 2.50        |
| พม่า         | 113    | 2.46  | พม่า                                    | 145    | 2.25  | พม่า         | 129       | 2.37        |
| ลาว          | 152    | 2.07  | ยังไม่มีผลการเก็บสถิติของบรูไนในช่วงนี้ |        |       |              |           |             |

ที่มา: <http://lpi.worldbank.org/international/global>

แนวทางพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

ปัจจุบัน รัฐบาลไทยได้ให้ความสำคัญกับการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศเป็นอย่างมาก รวมทั้งการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพของระบบการขนส่ง เพื่อให้พัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทยให้ได้มาตรฐานสากล ซึ่งจะเป็นการสนับสนุนให้ไทยก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าในภูมิภาคอินโดจีนต่อไปในอนาคต โดยมีสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่หลักในการศึกษาและกำหนดยุทธศาสตร์หลักเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมภายในประเทศให้มีการเชื่อมต่ออย่างมีประสิทธิภาพพร้อมกับหน่วยงานด้านการขนส่งที่เกี่ยวข้องรวมถึงหน่วยงานด้านการต่างประเทศและการค้าด้วย

รัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาตามด้านโลจิสติกส์โดยจะเน้นความเชื่อมโยงอย่างมีประสิทธิภาพเป็นหลักเพื่อเป็นการลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ของไทย ซึ่งจะเป็นปัจจัยหลักในการแข่งขันในระดับภูมิภาคซึ่งประเทศไทยนั้นมีความได้เปรียบในเชิงภูมิศาสตร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมจะเป็นปัจจัยหลักในการผลักดันให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของประเทศไทยนั้นมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นไปอีก ซึ่งจะทำให้โลจิสติกส์ของไทยก้าวสู่มาตรฐานสากล และสามารถยกระดับให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (Logistics Hub) ของภูมิภาคต่อไป

แนวทางการศึกษาวิจัยเพื่อทำการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งได้มีการมุ่งเน้นที่จะศึกษาพื้นที่เศรษฐกิจกลุ่มความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) ซึ่งจะเป็นการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมทางบกระหว่างประเทศเพื่อนบ้านให้สามารถเชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ยังจะเป็นการเชื่อมโยงจากนครคุนหมิง ประเทศจีนลงไปถึง อ.สะเดา จังหวัดสงขลาเพื่อให้สามารถเชื่อมโยงไปยังเขตความร่วมมืออนุภูมิภาคว่าด้วยแผนงานพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT) อีกด้วย

รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับนโยบายการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อการพัฒนาให้อุตสาหกรรมโลจิสติกส์สามารถปรับตัวในการแข่งขันในระดับภูมิภาค โดยปัจจุบันอยู่ในระหว่างการดำเนินการตามโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง พ.ศ. 2556- 2563 โดยมีวงเงินลงทุน 2 ล้านล้านบาท ทั้งนี้ เพื่อเป็นการพัฒนาศักยภาพในเชิงโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ สร้างความพร้อมและความได้เปรียบในการแข่งขันในภูมิภาคและเกิดประโยชน์เชื่อมโยงทางเศรษฐกิจสูงสุด

#### 4. จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของไทย

|  |  |
|--|--|
| <b>Strengths</b> <ul style="list-style-type: none"><li>● ประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งที่เป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค</li><li>● มีชายฝั่งทะเลค่อนข้างยาว</li><li>● มีสาธารณูปโภคพื้นฐานทางบกและทางอากาศ</li><li>● มีผู้ประกอบการมากมาย</li><li>● ผู้ให้บริการมีการรวมตัวกันเป็นสมาพันธ์โลจิสติกส์</li><li>● ผู้ประกอบการไทยมีความชำนาญด้านการให้บริการภายในประเทศ</li></ul>  | <b>Weaknesses</b> <ul style="list-style-type: none"><li>● ยังมีการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานไม่เต็มที่</li><li>● โครงสร้างพื้นฐานทางรางไม่มีประสิทธิภาพ</li><li>● การเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งในแต่ละ Mode ยังไม่ดีนัก</li><li>● ระบบการจัดการยังไม่ได้มาตรฐานและครบวงจร</li><li>● กฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่เอื้อต่อการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ</li><li>● ขาดเทคโนโลยีสารสนเทศและฐานข้อมูล</li><li>● ขาดการพัฒนาด้านทรัพยากรมนุษย์ด้านโลจิสติกส์</li><li>● ผู้ประกอบการไทยยังขาดความตระหนักด้านต้นทุนโลจิสติกส์</li><li>● การขนส่งทางบกมีอุปทานมากกว่าอุปสงค์ เกิดการตัดราคา</li><li>● ผู้ประกอบการรายเล็กไม่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุน ขาดเงินทุนในการลงทุนด้านเทคโนโลยี การบริหารจัดการและการตลาด</li><li>● ขาดความร่วมมือในโซ่อุปทาน</li></ul> |
| <b>Opportunities</b> <ul style="list-style-type: none"><li>● การเจริญเติบโตทางการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนและการก้าวไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้เกิดการไหลเวียนของสินค้าเงินทุนและแรงงานได้อิสระมากขึ้น</li><li>● ปริมาณการท่องเที่ยวจากชาวต่างชาติเพิ่มสูงขึ้น</li><li>● รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์</li><li>● มีอุตสาหกรรมสนับสนุนที่เข้มแข็ง เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์</li><li>● การค้าภายในประเทศและต่างประเทศขยายตัวทำให้อุปสงค์บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น</li><li>● เป็น Gateway สำหรับการขนส่งทางถนนสำหรับประเทศจีนตอนใต้</li></ul> | <b>Threats</b> <ul style="list-style-type: none"><li>● ลูกคามีความต้องการบริการที่ดีขึ้น เร็วขึ้น แต่ราคาถูกลง</li><li>● ต้องพึ่งพาการนำเข้าพลังงาน ซึ่งมีต้นทุนสูง</li><li>● ปัญหาสภาพการจราจรคับคั่ง</li><li>● บริษัทต่างชาติมีศักยภาพในการแข่งขันและสนใจเข้ามาทำธุรกิจไทย</li></ul>   |

ที่มา : การศึกษาประเมินศักยภาพและการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของไทยสำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

## 5. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ในขณะนี้ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่กำกับดูแลบริการโลจิสติกส์โดยเฉพาะ แต่มีกฎหมายหลายฉบับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานรัฐหลายหน่วยงาน ประกอบด้วย

### 5.1 กฎหมายทั่วไป

- พ.ร.บ. การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 (กระทรวงพาณิชย์)
- พ.ร.บ. ส่งเสริมการลงทุน (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน)
- พ.ร.บ. การทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2521 (กระทรวงแรงงาน)

### 5.2 กฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับบริการขนส่งและโลจิสติกส์

#### 5.2.1 การขนส่งทางบก (กระทรวงคมนาคม)

- พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 กำหนดว่า ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งต้องมีสัญชาติไทย กรณีเป็นห้างหุ้นส่วน บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในประเทศไทย และกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย กรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดชอบทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้เป็นหุ้นส่วนซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาและมีสัญชาติไทย กรณีที่เป็นบริษัทจำกัด กรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทจำกัดนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้องเป็นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย

- พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 มาตรา 49 ผู้ขอใบอนุญาตขับรถยนต์สาธารณะตามมาตรา 43 (4) ต้องมีสัญชาติไทย

#### 5.2.2 การขนส่งทางน้ำ (กระทรวงคมนาคม)

- พ.ร.บ.เรือไทย พ.ศ. 2481 เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทย ที่ทำการค้าในน่านน้ำไทยต้องเป็นบุคคลธรรมดามีสัญชาติไทย หรือเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญไม่จดทะเบียนที่ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดเป็นบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย

- พ.ร.บ. ส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 กำหนดให้รัฐสามารถกำหนดมาตรการและให้สิทธิและประโยชน์เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ เช่น สัดส่วนการใช้เรือไทยในการขนส่ง การได้รับยกเว้นหรือลดอัตราภาษีเงินได้สำหรับเงินปันผลที่ได้รับจากนิติบุคคลที่ประกอบการขนส่งทางทะเล เป็นต้น (ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการดำเนินการพิจารณาร่างแก้ไข พรบ.ส่งเสริมพาณิชย์นาวี พ.ศ. .... โดยมุ่งเน้นให้มีการแก้ไขเพื่อให้กฎหมายดังกล่าวมีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น

#### 5.2.3 การขนส่งทางอากาศ (กระทรวงคมนาคม)

- พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 31 กำหนดว่าผู้ขอจดทะเบียนอากาศยานไม่ว่าบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลต้องมีสัญชาติไทย ถ้าเป็นห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในไทย และกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญ ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย กรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดซึ่งต้องรับผิดชอบร่วมกัน โดยไม่จำกัดจำนวน ต้องมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และกรณีที่เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด บริษัทนั้นต้องไม่มีหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ กรรมการข้างมากต้องมีสัญชาติไทย และถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด

#### 5.2.4 การขนส่งทางราง

- พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 กำหนดว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจจัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด โดยบริษัทดังกล่าวจะมีคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 49 ของทุนจดทะเบียนไม่ได้



- พ.ร.บ. การรถไฟขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 กำหนดว่าผู้รับสัมปทานจาก ร.ฟ.ม. ต้องเป็นนิติบุคคลไทย

5.2.5 การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

- พ.ร.บ. ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 (กระทรวงคมนาคม) ในมาตรา 39 กำหนดว่า ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เว้นแต่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน ดังต่อไปนี้

1. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา 41 โดยต้องเป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และมีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Rights)<sup>7</sup> หรือประมาณ 3,946,552.49 บาท ทั้งนี้เป็นไปตามการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยน SDRs

2. เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จดทะเบียนต่อนายทะเบียนและตั้งตัวแทนหรือสำนักงานสาขาในไทยตามที่กฎหมายกำหนด

3. เป็นผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้จดทะเบียนต่อนายทะเบียนและตั้งตัวแทนตามที่กฎหมายกำหนด

5.2.6 ร่าง พ.ร.บ. ส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์ พ.ศ. ... กรมพัฒนาธุรกิจการค้าอยู่

ระหว่างจัดทำร่าง พ.ร.บ. เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาศักยภาพการแข่งขันธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทย เช่น การจัดการส่งสินค้า การขนส่ง (ไม่รวมถึงการขนส่งผู้โดยสาร) การรวบรวม การกระจายสินค้าหรือบริการ และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยมีข้อกำหนดเกี่ยวกับธุรกิจที่ขอรับการส่งเสริมคุณสมบัติของผู้ยื่นขอรับการส่งเสริม และสิทธิประโยชน์และมาตรการส่งเสริมที่ให้กับผู้ประกอบการที่ได้รับการส่งเสริม

| เรื่อง                        | กฎหมาย   |
|-------------------------------|--|
| การกำกับดูแลและการออกใบอนุญาต | <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่มีกฎหมายกำกับดูแลบริการโลจิสติกส์โดยตรงแต่มีกฎหมายกำกับดูแลด้านการขนส่งหลายฉบับ</li> <li>- ประเด็นเรื่องการถือกรรมสิทธิ์เรือไทย โดยเรือไทยที่ใช้ทำการค้าในน่านน้ำไทย เจ้าของเรือต้องเป็นบุคคลธรรมดา ซึ่งมีสัญชาติไทย หรือนิติบุคคลที่จดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย โดยมีทุนไทยไม่น้อยกว่า 70 และหุ้นส่วนผู้จัดการหรือกรรมการฝ่ายข้างมากแล้วแต่กรณี ต้องมีสัญชาติไทย</li> <li>- สำหรับเรือที่ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอย่างเดียว โดยไม่ทำการค้าในน่านน้ำไทย เจ้าของต้องเป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย มีทุนไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 และกรรมการฝ่ายข้างมากต้องมีสัญชาติไทย</li> </ul> |
| การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว  | <p><b>พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ธุรกิจบริการด้านการขนส่งทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศในประเทศ รวมถึงกิจการการบิน ในประเทศ จัดอยู่ภายใต้บัญชี 2 (ธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศ) ท้ายพระราชบัญญัติกำหนดให้ต่างด้าวที่จะประกอบธุรกิจได้ต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ โดยการอนุมัติจากกรม. ทั้งนี้มาตรา 15 กำหนดว่าต้องมีคนไทยหรือนิติบุคคลที่มีใช้ต่างด้าวถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของทุนของคนต่างด้าวที่เป็นนิติบุคคลนั้น และรัฐมนตรีโดยการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี</li> </ul>   |

<sup>7</sup> สิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Rights: SDRs) คือสิทธิที่ประเทศสมาชิก IMF มีสิทธิจะถอนสินทรัพย์สำรองระหว่างประเทศที่ฝากไว้กับ IMF ได้ตามสัดส่วนเงินทุนที่ประเทศสมาชิกจ่ายให้ IMF โดย ณ 11พฤศจิกายน 2558 อัตราแลกเปลี่ยน 1 SDR = 49.33 บาท

| เรื่อง                | กฎหมาย   |
|-----------------------|--|
|                       | <p>อาจพิจารณาผ่อนผันสัดส่วนให้ลดลงได้แต่ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 และต้องมีกรรมการที่เป็นคนไทยไม่น้อยกว่า 2 ใน 5 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด</p> <p>- บริการรถยนต์เช่า บริการจัดส่งพัสดุ บริการคลังสินค้า บริการให้คำปรึกษาด้านโลจิสติกส์ จัดเป็นธุรกิจบริการในบัญชี 3 (ธุรกิจที่คนไทยยังไม่มีความพร้อมที่จะแข่งขันในการประกอบกิจการกับคนต่างด้าว) ทั้งนี้ คนต่างด้าวจะประกอบกิจการได้ต้องได้รับอนุญาตจากอธิบดีกรมพัฒนาธุรกิจการค้า โดยความเห็นชอบของคณะกรรมการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว</p> |
| การทำงานของคนต่างด้าว | <p><b>พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551</b></p> <p>พระราชกฤษฎีกากำหนดงานในอาชีพและวิชาชีพที่ห้ามคนต่างด้าวทำ พ.ศ. 2522 กำหนดประเภทงาน 39 รายการ ที่ห้ามคนต่างด้าวทำเพื่อเป็นการค้าหรือหารายได้โดยเด็ดขาด โดยอาชีพที่เกี่ยวกับบริการ โลจิสติกส์ ได้แก่ งานขับขี่ยานยนต์ หรืองานขับขี่ยานพาหนะที่ไม่ใช้เครื่องจักรหรือเครื่องกล (ยกเว้นขับขีเครื่องบินระหว่างประเทศ) งานนายหน้า หรืองานตัวแทน (ยกเว้นงานนายหน้าหรืองานตัวแทนในธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ)</p>                  |

## 6. ข้อมูลพันธของไทยในเวทีต่าง ๆ

### 6.1 เวทีอาเซียน

**ภาพรวม :** ในการก้าวไปสู่การเป็น AEC ในปี 2558 ซึ่งอาเซียนจะกลายเป็นตลาดเดียว และมีฐานการผลิตร่วมกัน มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานมีฝีมืออย่างเสรี ซึ่งในส่วนของการค้าบริการนั้น ทุกประเทศอาเซียนจำเป็นต้องลด/เลิกมาตรการและข้อจำกัดต่าง ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการลงทุนและการให้บริการ อีกทั้งต้องอนุญาตให้นิติบุคคลอาเซียนสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศได้ โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 ภายในปี พ.ศ. 2558 ทั้งนี้ ASEAN ได้เริ่มการเจรจา ลดข้อจำกัดด้านการค้าบริการระหว่างกันมา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 โดยได้ดำเนินการเจรจามาเป็นรอบๆ และได้จัดทำข้อมูลพันธเปิดตลาดมาแล้วทั้งสิ้นรวม 9 ชุด ซึ่งการดำเนินการจัดทำข้อมูลพันธเปิดตลาดด้านบริการแต่ละชุดจะมีการปรับปรุงข้อมูลพันธ โดยลด/ยกเลิกข้อจำกัดภายใต้หลักการ Progressive Liberalization คือ ททยอยเปิดตลาดมากขึ้นแบบค่อยเป็นค่อยไป และปัจจุบันประเทศอาเซียนได้เสร็จสิ้นการดำเนินการจัดทำข้อมูลพันธเปิดตลาดบริการชุดที่ 9 และผลใช้บังคับตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2559 นอกจากนี้ ประเทศสมาชิกอยู่ระหว่างการดำเนินการจัดทำข้อมูลพันธชุดที่ 10 ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2561

### ข้อมูลพันธเปิดตลาดบริการชุดที่ 9 ของไทย

สาขาบริการที่ไทยผูกพันภายใต้ข้อมูลพันธเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 9 เพิ่มเติมจากข้อมูลพันธฯ ชุดที่ 8 โดยให้อาเซียนเข้ามาลงทุนจัดตั้งธุรกิจโดยถือหุ้นได้ถึงร้อยละ 70 มีจำนวนประมาณ 25 สาขาย่อย เช่น บริการให้คำปรึกษาในการร่างเอกสารเกี่ยวกับกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ บริการศึกษาโครงการเบื้องต้นและให้คำปรึกษาด้านสถาปัตยกรรม บริการให้เช่าเรือที่ไม่ได้ชักธงไทยและไม่มีผู้ปฏิบัติการ บริการให้เช่าวางจรวดสื่อสาร บริการข้อมูลออนไลน์ บริการปรับแต่งสีด้วยระบบดิจิทัล การผลิตรายการโทรทัศน์แบบถ่ายทอดสดหรือบันทึกไว้ (ไม่รวมการออกอากาศและโสตทัศน) บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล บริการลากจูงเรือในทะเล เป็นต้น

ในส่วนของบริการโลจิสติกส์ ไทยได้ผูกพันสาขาบริการโลจิสติกส์ โดยไม่มีข้อจำกัดใน Mode 1 และ 2 สำหรับ Mode 3 ให้ต่างชาติถือหุ้นได้ 49% หรือ 70% เช่น บริการด้านบรรจุภัณฑ์ (49%) บริการขนส่งผู้โดยสารทางทะเล (49%) บริการขนส่งสินค้าข้ามมหาสมุทรด้วยเรือสินค้าที่มีห้องเย็น (70%) บริการบริหารจัดการพิธีการทางศุลกากร (49%) บริการบริหารจัดการสินค้าขนส่งทางทะเลในท่าเรือเอกชน (70%) บริการเก็บสินค้าและคลังสินค้าสำหรับสินค้าแช่เย็น/แช่แข็ง (70%) บริการตัวแทนเดินทะเล (49%) เป็นต้น

ในส่วนของบริษัทขนส่งทางบก ไทยได้ผูกพันโดยไม่มีข้อจำกัดใน Mode 1 และ 2 สำหรับ Mode 3 ให้ต่างชาติถือหุ้นได้ 49% ในสาขา เช่น บริการให้เช่ารถโดยไม่มีคนขับ บริการให้เช่ารถบัสและรถโค้ชพร้อมคนขับ บริการขนส่งสินค้าเฉพาะสินค้าแช่เย็น หรือแช่แข็ง บริการให้ความช่วยเหลือรถยนต์ฉุกเฉิน บริการที่จอดรถ บริการรักษาความปลอดภัยที่สถานีรถไฟ เป็นต้น และให้ต่างชาติถือหุ้นได้ 70% ในสาขาบริการรับจอดรถ และบริการที่จอดรถสำหรับรถยนต์ จักรยานยนต์ และจักรยาน และบริการทำความสะอาดตู้โดยสารรถไฟ เป็นต้น

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่า ในการจัดทำข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการโลจิสติกส์ที่ผ่านมา ไทยยังไม่มี การดำเนินการใดๆ มากไปกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยข้อผูกพันการเปิดตลาดบริการของไทยในปัจจุบันยังเป็นการเปิด ในกรอบที่กฎหมายปัจจุบันอนุญาตไว้เท่านั้น ซึ่งในการเจรจาโดยทั่วไป ประเทศไทยจะเจรจาโดยยึดกฎหมายไทยเป็น หลัก กล่าวคือ จะไม่เปิดเสรีธุรกิจบริการเกินกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมาย และหากสาขาบริการใดที่ไม่มีกฎหมาย เฉพาะกำหนดไว้ ก็จะเจรจาโดยอิงตามพรบ. การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 เป็นสำคัญ นอกจากนี้ ในการเจรจาภายใต้กรอบ AEC ประเทศสมาชิกอาจยกเว้นรายการธุรกิจบริการที่อ่อนไหว และคงเงื่อนไข/ข้อจำกัดที่ จำเป็นไว้ได้บ้าง ซึ่งต้องเจรจายละเอียดแผนการเปิดตลาดกันต่อไป

อย่างไรก็ดี ในอนาคต ไทยคงต้องพิจารณาเปิดตลาดบริการโลจิสติกส์ในภาพรวมให้มากขึ้น โดยเฉพาะการ เปิดตลาดให้กับประเทศสมาชิกอาเซียนภายใต้ AEC Blueprint เนื่องจากการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์ของอาเซียนจะเป็นทั้งการสร้างโอกาสทางธุรกิจและเป็นความท้าทายสำหรับผู้ประกอบการไทยในการเร่ง ปรับตัวและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการของตนให้มีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับการแข่งขันกับประเทศสมาชิก อาเซียนด้วยกัน

ในแง่ของการสร้างโอกาสนั้น การเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ของอาเซียนเสมือนเป็นการเปิดประตูให้กับนัก ธุรกิจไทยเข้าไปสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในกลุ่มอาเซียนได้สะดวกขึ้น ซึ่งภายใต้กรอบ AEC ในปัจจุบัน นักธุรกิจไทยสามารถเข้าไปลงทุนด้านบริการโลจิสติกส์ในสิงคโปร์ เวียดนามและกัมพูชาได้อย่างเสรีแล้ว ในอีกทาง หนึ่ง ก็เป็นการดึงดูดนักธุรกิจอาเซียนให้เข้ามาลงทุนในธุรกิจบริการโลจิสติกส์ไทย เพื่อผนึกกำลังร่วมกันทั้งด้าน เงินทุน เทคโนโลยีและบุคลากร ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ มีเทคโนโลยีและ คุณภาพของการให้บริการสูงขึ้นในต้นทุนที่ถูกลง สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่เพิ่มขึ้นได้ ซึ่งจะ ส่งผลให้การค้าขายภายในประเทศ การส่งออกและนำเข้าเป็นไปด้วยความราบรื่นยิ่งขึ้น

## 6.2 เวที WTO

ในช่วงแรกของการจัดตั้งองค์การการค้าโลก หรือ WTO นั้น ธุรกิจโลจิสติกส์ยังไม่เป็นที่รู้จัก และยังไม่ มีคำจำกัดความและกิจกรรมที่เรียกว่าเป็นโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตาม ในการเจรจารอบโดฮา ไทยเสนอข้อผูกพันสาขา ย่อยต่อไปนี้ 1. ธุรกิจขนส่งทางทะเล: บริการบริหารจัดการสินค้าทางทะเล บริการโกดังและคลังสินค้าสำหรับการขนส่ง ทางทะเล บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า บริการด้านสิ่งอำนวยความสะดวกบนฝั่ง บริการกำกับดูแลและ จัดการบนเรือต่างชาติแบบเฉพาะเจาะจง บริการจัดขึ้นเรือ บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล บริการขนส่งสินค้าทาง ทะเลระหว่างประเทศ (ไม่รวมขนส่งภายในประเทศ) 2. ธุรกิจขนส่งทางอากาศ บริการซ่อมแซมอากาศยาน และ บริการขายและการตลาดบริการขนส่งทางอากาศ 3. บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ และ 4. บริการบริหารจัดการพิธีการ ศุลกากร

โดยไทยผูกพันให้ต่างชาติเข้ามาลงทุนถือหุ้นร่วมกับคนไทยได้ไม่เกินร้อยละ 49 และผู้ถือหุ้นที่เป็น ต่างชาติต้องมีจำนวนไม่เกินกึ่งหนึ่งของผู้ถือหุ้นทั้งหมด ซึ่งเป็นการเปิดเสรีเท่าที่กฎหมายกำหนดและเป็นการเปิดใน กิจกรรมที่ไทยเห็นว่าต่างชาติมีความพร้อมมากกว่า

นอกจากนี้เรื่องการทำงานของคนต่างชาติ ไทยผูกพันเฉพาะกรณีที่เป็นกรณีโยนย้ายบุคลากรภายใน บริษัท ระดับผู้จัดการ ผู้บริหาร หรือผู้เชี่ยวชาญ ทั้งนี้ ผู้โยนย้ายต้องเป็นลูกจ้างของบริษัทที่อยู่นอกประเทศไทย มาแล้วไม่ต่ำกว่า 1 ปีก่อนวันที่ขออนุญาตเข้ามาทำงานไทย และต้องผ่านเงื่อนไขความจำเป็นทางการจัดการของ กรมการจัดหางาน ทั้งนี้ ไทยอนุญาตให้เข้ามาทำงานได้ 1 ปีและขอต่ออายุได้อีก 3 ครั้ง แต่แต่ละครั้งไม่เกิน 1 ปี

### 6.3 เวที FTA

#### - ACFTA

จีนเปิดให้มากกว่า GATS/WTO เช่น การขนส่งสินค้าทางถนน การซ่อมบำรุงยานพาหนะ และ ตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า (freight forwarder)

ไทยผูกพันไม่ต่างจากที่เสนอผูกพันรอบโดฮาใน WTO (ยกเว้นบริการบริหารจัดการพิธีการศุลกากร) และเพิ่มเติมสาขา บริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์สำหรับการขนส่งทางอากาศ บริการขนส่งทางรางระหว่างประเทศ (เฉพาะบริการซ่อมบำรุงรถไฟ ทำความสะอาดรถไฟโดยสารและรถไฟสินค้า บริการรักษาความปลอดภัยที่สถานีรถไฟ) บริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ (เฉพาะสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็ง ของเหลวหรือแก๊สและสินค้าที่ได้รับการบรรจุ) โดยผูกพันให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาร่วมหุ้นในธุรกิจบริการข้างต้นในประเทศไทย ในสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 49 และจำนวนผู้ถือหุ้นต่างชาติต้องน้อยกว่ากึ่งหนึ่งของผู้ถือหุ้นทั้งหมด

#### - AANZFTA

ไทยผูกพันไม่ต่างจากที่เสนอผูกพันรอบโดฮาใน WTO (ยกเว้นบริการบริหารจัดการพิธีการศุลกากร) และเพิ่มเติมสาขาบริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เฉพาะสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็ง ของเหลวหรือแก๊สและสินค้าที่ได้รับการบรรจุ บริการขนส่งทางรางระหว่างประเทศ (เฉพาะบริการซ่อมบำรุงรถไฟ ทำความสะอาดรถไฟโดยสารและรถไฟสินค้า บริการรักษาความปลอดภัยที่สถานีรถไฟ) โดยผูกพันให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาร่วมหุ้นในธุรกิจบริการข้างต้นในประเทศไทย ในสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 49 และจำนวนผู้ถือหุ้นต่างชาติต้องน้อยกว่ากึ่งหนึ่งของผู้ถือหุ้นทั้งหมด

#### - AKFTA

เกาหลีใต้ให้ไทยลงทุนได้ 100% ในกิจการบริการเช่าเรือ ลากจูงเรือ ซ่อมบำรุงอากาศยาน ขนส่งทางราง และท่อ

ไทยผูกพันไม่ต่างจากที่เสนอผูกพันรอบโดฮาใน WTO (ยกเว้นบริการพิธีการศุลกากร) โดยผูกพันให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาร่วมหุ้นในธุรกิจบริการข้างต้นในประเทศไทย ในสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 49 และจำนวนผู้ถือหุ้นต่างชาติต้องน้อยกว่ากึ่งหนึ่งของผู้ถือหุ้นทั้งหมด

#### - TAFTA

ออสเตรเลียให้ไทยลงทุนได้ 100% ในกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ทุกประเภท (ได้แก่ ตัวแทนจำหน่ายสินค้า คำส่งคำปลีก สารสนเทศด้านโลจิสติกส์ ซ่อมบำรุง ยานพาหนะและอุปกรณ์ขนส่ง การประกันภัยการขนส่ง ขนส่งทางทะเล ท่าเรือและบริการสนับสนุนการขนส่งทางทะเล บริการภาคพื้น ระบบสำรองที่นั่งด้วยคอมพิวเตอร์ ขนส่งทางถนน ขนส่งทางท่อ และบริการสนับสนุนขนส่งทุกรูปแบบ) ยกเว้น สายการบิน และ ท่าอากาศยาน และอนุญาตให้คนไทยตำแหน่งผู้บริหาร ผู้จัดการ ผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์เข้าไปทำงานได้ตั้งแต่ 4-10 ปี

ไทยให้ออสเตรเลียลงทุนในธุรกิจมารีน่า (ท่าเทียบเรือยอร์ช) ได้สูงสุด 60% ตามเงื่อนไขที่กำหนด (ต้องมีอุปกรณ์ยกเรือ ที่จอดเรือ อยู่ซ่อมและบำรุงเรือ และต้องมีอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นไม่เกิน 3 ต่อ 1)

#### - JTEPA

ญี่ปุ่นเปิดตลาดให้ไทยไปลงทุนในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ได้ 100%

ไทยผูกพันไม่ต่างจากที่เสนอผูกพันรอบโดฮาใน WTO (ยกเว้น บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า บริการบริหารจัดการพิธีการศุลกากร) และผูกพันเพิ่มเติมในบริการ Logistics Consulting Services โดยอนุญาตให้นักลงทุนญี่ปุ่นถือหุ้นได้ไม่เกิน 51%

### รายงานความคืบหน้าสถานการณ์ของนโยบายด้านการบริการขนส่งทางบกของไทย

จากที่ได้กล่าวมาเบื้องต้น รัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการพัฒนาตามแผนด้านโลจิสติกส์โดยจะเน้นความเชื่อมโยงเส้นทางภายในภูมิภาคซึ่งปัจจัยหลักและรูปแบบหลักในการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าและ

ขนส่งผู้โดยสาร ปัจจุบัน ไทยมีความตกลงการข้ามแดนระหว่างกลุ่มประเทศกลุ่มแม่น้ำโขง โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับ สปป.ลาว และ กัมพูชา โดยล่าสุด คณะทำงานว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนไทย-มาเลเซีย ซึ่งนำโดยกรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ได้จัดการประชุมคณะทำงานว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนไทย-มาเลเซีย ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 29-30 มกราคม 2561 ณ โรงแรมอมารีวอเตอร์เกท กรุงเทพฯ โดยมีรองอธิบดีกรมการขนส่งทางบก (นายกมล บูรณพงศ์) เป็นหัวหน้าคณะผู้แทนไทย ซึ่งที่ประชุมได้หารือเกี่ยวกับหลักการสำคัญและพิจารณาร่าง บันทึกความเข้าใจ (MOU) ด้านการขนส่งผู้โดยสารทางถนนข้ามพรมแดนระหว่างไทย-มาเลเซีย และร่างบันทึกความเข้าใจด้านการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามพรมแดนระหว่างไทย-มาเลเซีย โดยทั้งสองฝ่ายสามารถตกลงกันได้ประเด็นเรื่อง จำนวนใบอนุญาต ประเภทรถ เส้นทาง ด้านพรมแดน และระยะเวลาของ MOU อย่างไรก็ตาม ยังไม่ได้ข้อสรุปเรื่อง สถานะของ MOU

นอกจากนี้ เนื่องจากไทยเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งทางบก ภาครัฐจึงได้คำนึงถึงผลกระทบจากการใช้รถใช้ถนนเพื่อการขนส่งจากประเทศรอบข้าง เพื่อให้ผลกระทบดังกล่าว มีหนทางในการได้รับการเยียวยาซึ่งรวมถึงการซ่อมบำรุงถนนและการติดตั้งอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวกการใช้ทาง กระทรวงคมนาคมโดย สนข. จึงได้ดำเนินการจัดทำโครงการศึกษาการจับเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเห็นว่าควรมีการกำหนดพื้นที่ของด่านที่จะให้มีการจัดเก็บค่าผ่านทางให้ชัดเจนว่าจะมีขนาดเท่าใด ต้องมีการคาดการณ์และวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการเปิดเส้นทางการเดินรถ รวมทั้งการแยกประเภทการใช้งานของด่าน เช่น เส้นทางที่มีด่านการค้าสินค้า และด่านตรวจคนเข้าเมือง เพื่อวิเคราะห์ว่ามีความจำเป็นต้องใช้พื้นที่ตามขนาดของด่านที่จะต้องจัดตั้งเพิ่มเติมอย่างไร เพื่อให้สามารถประเมินความคุ้มค่าในการจัดทำโครงการได้อย่างเหมาะสม

สำหรับการจัดเก็บค่าผ่านทาง การดำเนินการโครงการควรมีนโยบายที่ชัดเจนว่าจะมอบหมายให้หน่วยงานใดทำหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการจัดเก็บ และจะต้องพิจารณาว่าจำเป็นต้องมีการปรับแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้หรือไม่ ทั้งนี้ หากเป็นกรณีของการให้สัมปทานเอกชนในการเป็นผู้จัดเก็บ ควรต้องพิจารณาจัดทำข้อเสนอที่มีความชัดเจนโดยเฉพาะการกำหนดอัตราผลตอบแทนที่จะดึงดูดการเข้ามาลงทุนของภาคเอกชน ซึ่งผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้มีข้อสังเกตในประเด็นการแบ่งปันผลตอบแทนจากการลงทุนว่า ผู้รับสัมปทานควรรับผิดชอบต้นทุนค่าใช้จ่ายที่รวมถึงค่าบำรุงรักษาด้วยหรือไม่ ในกรณีผลตอบแทนที่จะให้แก่ทั้งภาครัฐและเอกชน

-----  
สำนักเจรจาการค้าบริการและการลงทุน  
สิงหาคม 2561