

---

โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนน  
รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ เชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน (GMS)



สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

# Agenda



ASEAN Vision 2040

MPAC 2010 และ 2025

ASEAN Transport Facilitation Agreements

# ASEAN Vision 2040



## ความเป็นมา

- ประเทศสมาชิกอาเซียนได้ดำเนินการตามคำมั่นสัญญาเพื่อมุ่งสู่การรวมเศรษฐกิจภายใต้ทิศทางที่ถูกต้อง ถึงแม้ว่าจะมีความล่าช้าอยู่บ้าง แต่อาเซียนได้รับผลเชิงบวกในหลายด้านจากความร่วมมือดังกล่าว
- ปัจจัยหลักสำคัญ 2 ประการที่จะก่อให้เกิดการเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อด้านการขนส่ง โลจิสติกส์และดิจิทัล ได้แก่ 1) การเชื่อมโยงทางกายภาพอย่างราบรื่น 2) การพัฒนากฎระเบียบให้สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน
- ด้านการเชื่อมโยงทางกายภาพ อาเซียนยังมีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพอีกมาก เช่น ท่าเรือ สนามบิน การเชื่อมโยงระบบราง ทางหลวง และการเชื่อมโยงของข้อมูลเพื่อที่จะให้เกิดการพัฒนาการเชื่อมโยงดังกล่าว จุดเชื่อมโยง (Hubs) ควรจะเชื่อมต่อกับดินแดนหลังเมืองท่า (Hinterland) โดยเฉพาะการเชื่อมต่อกับเขตอุตสาหกรรม
- ด้านการเชื่อมโยงทางดิจิทัล การจัดระบบโครงสร้างพื้นฐาน (โลจิสติกส์และดิจิทัล) ให้เข้ากับการปฏิบัติการระหว่างดิจิทัลแพลตฟอร์มภายในภูมิภาคเป็นสิ่งที่สำคัญยิ่ง
- เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connectivity) โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพควรได้รับการเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ การเชื่อมโยงดังกล่าวนี้เกิดขึ้นโดยการปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ ด้านการข้ามพรมแดน และการดำเนินการเชิงสถาบันให้มีความสอดคล้องกัน
- ในปัจจุบัน ยังคงมีหลายสิ่งๆ ที่ประเทศสมาชิกอาเซียนต้องดำเนินการเพื่อให้เกิดความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันของกรอบกฎระเบียบด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

# Seamless transport and logistics market, and digital connectivity



การเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อด้านการขนส่งตลาด

โลจิสติกส์และดิจิทัล

การบูรณาการเชื่อมโยงทางกายภาพอย่าง  
ราบรื่น

- ทางบก
- ทางอากาศ
- ทางทะเล
- ทางดิจิทัล

การพัฒนา Soft System

- กฎระเบียบ (Regulatory)
- สถาบัน (Institutional)
- ทรัพยากรมนุษย์  
(Human resources)



# การเชื่อมโยงของอาเซียนภายใต้แผนการดำเนินงานต่างๆ

- วิสัยทัศน์ของ MPAC 2025 “เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อและครอบคลุม รวมทั้งการบูรณาการภายในอาเซียน ซึ่งจะยกระดับความสามารถทางการแข่งขัน ความทั่วถึง และความรู้สึกของการเป็นประชาคมอย่างแท้จริง”
- แผนยุทธศาสตร์การขนส่งอาเซียน (ATSP/KLTSP) 2016-2025 ได้ระบุ 30 เป้าหมาย เฉพาะ 78 การดำเนินการ และ 221 เรื่องสำคัญในด้านการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางบก การขนส่งทางทะเล การขนส่งแบบยั่งยืน และการอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง
- วิสัยทัศน์ของแผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารอาเซียน 2020 (AIM) “เพื่อขับเคลื่อนอาเซียนไปข้างหน้าภายใต้เศรษฐกิจดิจิทัลซึ่งมีความมั่นคง ปลอดภัย และสามารถเปลี่ยนรูปแบบได้ (Transformative) และเพื่อให้เกิดนวัตกรรม ความทั่วถึงและการบูรณาการภายในประชาคมอาเซียน”



## การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity)

- โครงการทางหลวงอาเซียน (AHN): มีความคืบหน้าอย่างเห็นได้ชัด ไม่มีจุด Missing links อีกต่อไป แต่ยังคงต้องได้รับการยกระดับคุณภาพถนน
- โครงการรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง (SKRL): มีความล่าช้าในบางช่วง (กัมพูชา สปป.ลาว เวียดนาม)



## กฎระเบียบและสถาบัน (Regulatory and Institutional)

- การเดินทางภายในอาเซียนมิต้องใช้วีซ่าอีกต่อไป
- AFAFGIT AFAFIST และ AFAMT มีการเดินทางอย่างต่อเนื่อง



## การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity)

- ข้อจำกัด : ความสามารถของสนามบิน (Airport capacity)
- การเชื่อมโยงกับรูปแบบการขนส่งอื่นๆ โดยเฉพาะในประเทศขนาดใหญ่



## กฎระเบียบและสถาบัน (Regulatory and Institutional)

- กระบวนการทางความตกลงยอมรับร่วมกัน (MRA) ที่ล่าช้า
- สิทธิการบิน (Cabotage)
- สิทธิความเป็นเจ้าของ / การบริหารสินทรัพย์ข้ามพรมแดน
- ขาดกฎระเบียบในภูมิภาคสำหรับการปฏิบัติตามการตรวจสอบตามมาตรฐานของ ICAO



# ตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน (ASEAN Single Shipping Market)



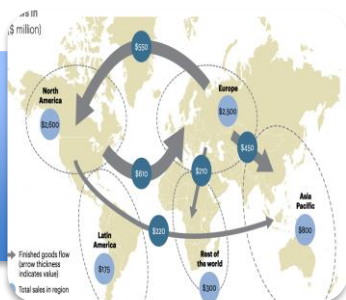
## การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity)

- จำเป็นต้องปรับปรุงความสามารถของท่าเรือและพัฒนาให้มีความทันสมัย โดยเฉพาะในฟิลิปปินส์ และการต่อขยายท่าเรือบางส่วนในไทย
- การเชื่อมโยงที่ไม่มีประสิทธิภาพระหว่างการขนส่งรูปแบบอื่นๆ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงดินแดนหลังท่า (Hinterland)



## กฎระเบียบและสถาบัน (Regulatory and Institutional)

- สิทธิการเดินเรือ (Cabotage)
- การร่วมมือระหว่างท่าเรือ
- ASEAN Single Window (ASW) ยังไม่มีการใช้อย่างเต็มรูปแบบ
- การค้าข้ามพรมแดน (Trading Across Border) : ประเทศส่วนใหญ่มีระดับคะแนนของดัชนีชี้วัด Distance to Frontier (DTF) ต่ำกว่า 70 ยกเว้น สิงคโปร์ มาเลเซีย และไทย



ความไม่สมดุลของปริมาณการเคลื่อนย้ายสินค้า ใน EWEC NSEC SEC



# แผนแม่บทเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารอาเซียน (ASEAN ICT Master Plan) 2020



## การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity)

- เครือข่ายดิจิทัล (Digital backbone)
- การเชื่อมโยงระหว่างเครือข่ายที่แตกต่างกัน
- การปฏิบัติการข้ามเครือข่ายที่เชื่อมโยงกัน
- การมุ่งไปสู่ Inter-modal platforms



## กฎระเบียบและสถาบัน (Regulatory and Institutional)

- ยังไม่มีการกำหนดกฎระเบียบการค้าดิจิทัลร่วมกัน (Nakatomi, 2013, 2015, 2017)
- แทบยังไม่มี การดำเนินการด้านการปกป้องผู้บริโภค สิทธิในทรัพย์สิน การแบ่งปันข้อมูล และความปลอดภัยทางไซเบอร์

# การพัฒนาเมือง (Urban Development)



- กว่าร้อยละ 50 ของประชากรในอาเซียนอาศัยอยู่ในเขตเมืองและเป็นกลุ่มผู้มีรายได้ปานกลางซึ่งเป็นกลุ่มที่มีนัยยะทางด้านเศรษฐกิจของประเทศ การให้ความสำคัญกับเขตเมืองเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงมิได้หากภูมิภาคอาเซียนต้องการได้รับศักยภาพสูงสุด
- การพัฒนาเมืองให้เกิดอรรถประโยชน์ทั้งทางด้านการบูรณาการธุรกิจ การค้า และประชาชน
- การเปลี่ยนแปลงไปสู่ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพสูง
- สิ่งอำนวยความสะดวกในเขตเมือง – จำเป็นต้องมีวิสัยทัศน์ในการวางแผน
- การเป็นเมืองที่เป็นมิตรต่อผู้เดินถนนและผู้ใช้จักรยาน



# ภูมิภาคอาเซียนที่ไร้รอยต่อ : การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ การขนส่งและดิจิทัล



## มาตรการ

- ประสิทธิภาพ (Efficient) : ทรัพยากรไม่สูญเปล่า / รวดเร็ว / น่าเชื่อถือ / ยั่งยืน
- สนับสนุน (Supportive) : การประหยัดค่าใช้จ่าย / การมีส่วนร่วมของธุรกิจขนาดเล็ก / การสนับสนุนร่วมกันระดับเมือง-หมู่บ้าน / การมีส่วนร่วมของประชาชน
- นวัตกรรม (Innovative) : เปิดให้มีการยกระดับมาตรฐานและเทคโนโลยี / การเตรียมความพร้อมสำหรับปี 2040
- ความเชื่อมโยง (Connectivity) : ภายในประเทศ / ภายในภูมิภาคอาเซียน เอเชีย ตะวันออก และโลก
- ความปลอดภัย (Security) : การปกป้องผู้บริโภค และความปลอดภัยด้านไซเบอร์
- ผลกระทบเชิงบวกทางเศรษฐกิจ : เพื่อให้มั่นใจว่าผลจากการพัฒนาดังกล่าวจะกระจายไปสู่ประชาชนในอาเซียนอย่างทั่วถึง

# ภูมิภาคอาเซียนที่ไร้รอยต่อ : การเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์ การขนส่งและดิจิทัล



## แนวทาง

- การยอมรับด้านมาตรฐานของข้อมูล (Data standards) การให้คำมั่นในการ Obtaining and pooling the data และการแบ่งปันองค์ความรู้เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในภูมิภาค
- การรวมแผนการพัฒนาระดับภูมิภาคเข้าไปในแผนระดับประเทศเพื่อให้เกิดการพัฒนาโอกาส และก่อให้เกิดความมั่นคงของโครงการพัฒนาในภูมิภาคระยะยาว และการระบุดูทุกความร่วมมือที่เป็นไปได้ในการประสานงานร่วมกัน
- การบูรณาการแผนแม่บทด้านการขนส่งเข้าด้วยกันกับแผนแม่บทด้านระบบโลจิสติกส์ทั้งในระดับชาติและระดับภูมิภาค
- การยอมรับแพลตฟอร์มที่ทันสมัยทางเทคโนโลยีไปพร้อมๆ กับการทำให้มาตรฐานสำหรับการปกป้องผู้บริโภคมีความปลอดภัย การทำให้กฎระเบียบมีประสิทธิภาพ และความปลอดภัยทางไซเบอร์
- การเปิดเสรีทางการบิน: Community airlines, 7<sup>th</sup> freedom ภายในปี 2040
- แผนแม่บทการบูรณาการความเชื่อมโยง ปี 2025-2040

# ความท้าทายและโอกาส

- การใช้ประโยชน์ด้านเครือข่ายการผลิต (Utilizing production network)
  - ใช้ความต้องการในการขยายเครือข่ายการผลิตในการผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ข้อเสนอของระเบียบเศรษฐกิจใหม่ กรุงเทพ-ฮานอย)
  - การไหลของสินค้าระหว่างเครือข่ายการผลิตก่อให้เกิดการเชื่อมโยงที่ยั่งยืน
- นโยบายการลงทุนในภูมิภาค หรือ FDI ควรรวมถึงการลงทุนในโครงข่ายของโครงสร้างพื้นฐาน
- การสร้างแรงดึงดูดการลงทุนในระดับภูมิภาคและระดับโลกเพื่อส่งเสริมให้เกิดอรรถประโยชน์จากเครือข่ายการผลิต
- ผลักดันให้เกิดรูปแบบการสนับสนุนเงินทุนในความร่วมมือด้านระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในโครงการระยะยาวที่มีผลกระทบในวงกว้าง ซึ่งกรณีนี้ควรเปิดโอกาสให้ผู้อื่นที่ไม่ใช่สมาชิกอาเซียนมีส่วนร่วม

# การดำเนินไปข้างหน้า (Way Forward)



## ระดับประเทศ

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพตาม MPAC / ATSP / AIM
- การพัฒนาความเชื่อมโยงภายในประเทศและการกำหนดจุดเชื่อมต่อ (Hub) สำหรับการเชื่อมโยงในภูมิภาค
- การวางแผนระดับชาติเพื่อพัฒนาเขตเมืองจะต้องมีวิสัยทัศน์และยั่งยืน
- การยกระดับระบบกฎระเบียบต่างๆ และทำให้มีความสอดคล้องกับมาตรฐานในระดับภูมิภาคและระดับโลก
- การผ่อนคลายนโยบาย Cabotage ซึ่งจะก่อให้เกิดการประหยัดจากขนาดและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง
- การให้คำมั่นในการได้รับข้อมูลที่เป็นมาตรฐาน (Obtaining the standardized data) ซึ่งได้รับการยอมรับภายในภูมิภาคเพื่อสนับสนุนการพัฒนาภายในภูมิภาค

# การดำเนินไปข้างหน้า (Way Forward)



## ระดับอาเซียน

- แผนแม่บทด้านการเชื่อมโยงด้านโลจิสติกส์แบบไร้รอยต่อซึ่งรวมเอา MPAC / ATSP และแผนแม่บทด้านการเชื่อมโยงทางดิจิทัลเข้าไว้ด้วยกัน ได้กำหนดให้ปี 2025 เป็นปีเป้าหมาย แต่ได้มีการกำหนดวิสัยทัศน์ดังกล่าวถึงปี 2040
- การกำหนดกรอบภายในภูมิภาคเพื่อให้กฎระเบียบทางการบินภายในภูมิภาคมีความสอดคล้องกัน
- การอำนวยความสะดวกทางความร่วมมือทั้งในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาคเพื่อพัฒนาการเชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อ
- การใช้ประโยชน์จากเศรษฐกิจดิจิทัลและโซเซียลมีเดียเพื่อพัฒนาเครือข่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางด้านวัฒนธรรม การค้า การศึกษา และการท่องเที่ยว
- การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของสาธารณะในการวางแผนและพัฒนากระบวนการ เพื่อให้มั่นใจว่าผลที่ได้จะเกิดประโยชน์ต่อสาธารณะอย่างแท้จริง





# Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC) 2025

## ยุทธศาสตร์ 5 ด้านของ MPAC 2025



โครงสร้าง  
พื้นฐานที่ยั่งยืน

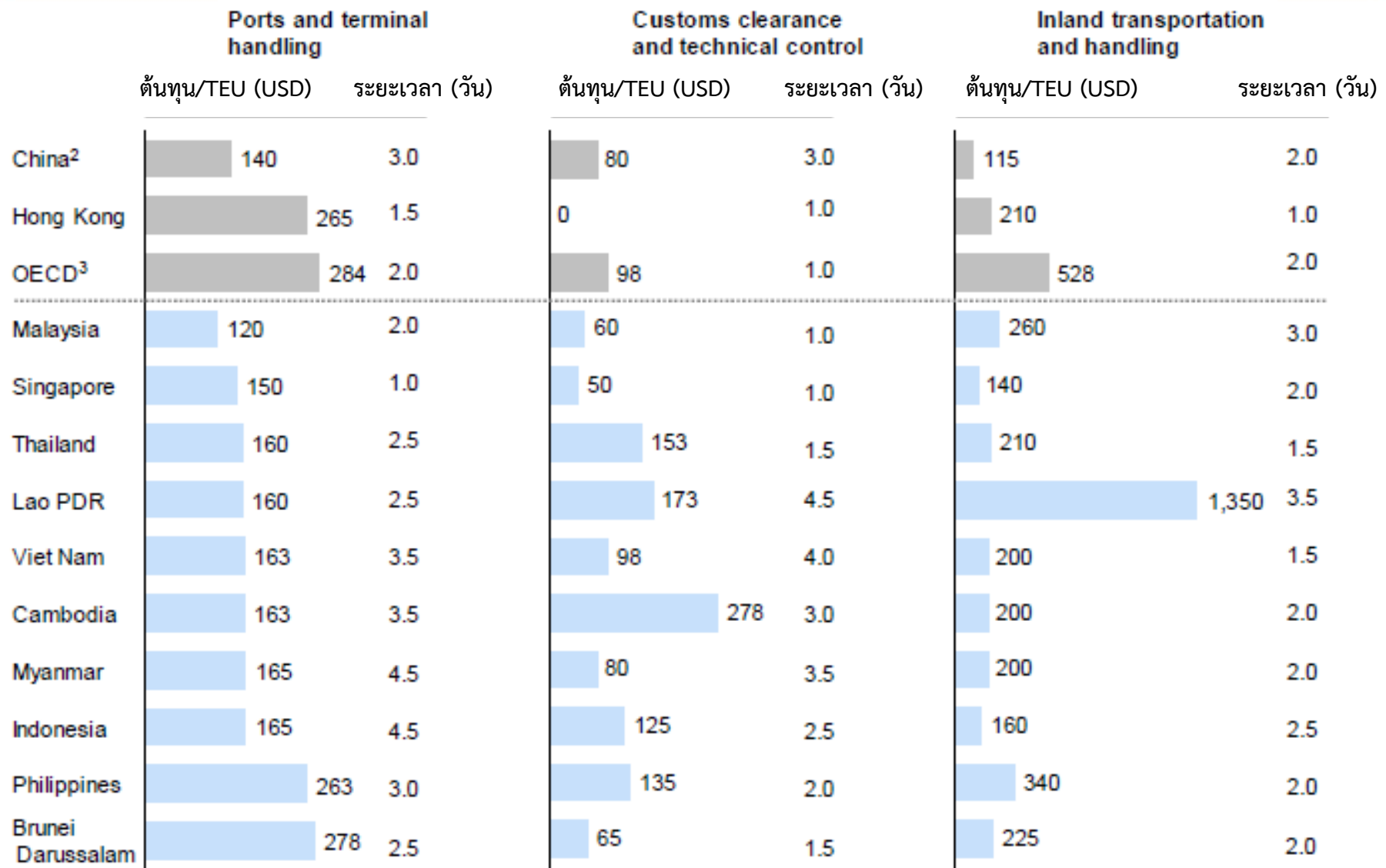
นวัตกรรม  
ดิจิทัล

โลจิสติกส์  
ไร้รอยต่อ

ความเป็นเลิศ  
ด้านกฎระเบียบ

การเคลื่อนย้าย  
ของประชาชน

# การเปรียบเทียบต้นทุนและระยะเวลาในการนำเข้าและส่งออก ระหว่าง ASEAN กับประเทศอื่นๆ





## Seamless Logistics

### เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Objectives)

- 1 เพื่อลดต้นทุนในโซ่อุปทานในแต่ละประเทศสมาชิก
- 2 เพื่อพัฒนาความรวดเร็วและความน่าเชื่อถือของโซ่อุปทานในแต่ละประเทศสมาชิก



### การริเริ่มที่สำคัญ (Key Initiatives)

- 1 การเสริมสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขันของอาเซียน ผ่านการพัฒนาเส้นทางการค้าและโลจิสติกส์
- 2 การส่งเสริมประสิทธิภาพของโซ่อุปทานโดยการแก้ไขจุดติดขัดที่สำคัญ



# โลจิสติกส์ไร้รอยต่อ (Seamless Logistics)

## การริเริ่มที่สำคัญ (Key Initiatives)

1. การเสริมสร้างความแข็งแกร่งในการแข่งขันของอาเซียนผ่านการพัฒนาเส้นทางการค้าและโลจิสติกส์
  - การวิเคราะห์ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายของเส้นทางการค้าที่มีความสำคัญในระดับต่างๆ เพื่อแก้ปัญหาคอขวดด้านการพัฒนาการค้าและโลจิสติกส์
2. การส่งเสริมประสิทธิภาพของโซ่อุปทานโดยการแก้ไขจุดติดขัดที่สำคัญ
  - พัฒนาความร่วมมือเพื่อให้เกิดมาตรการดำเนินงานแบบบูรณาการ
  - การทำความเข้าใจจุดติดขัดในเส้นทางที่สำคัญ เช่น การบริหารจัดการพรมแดน (CIQ) การเคลื่อนย้ายสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน ระเบียบปฏิบัติทางศุลกากร เป็นต้น

# การดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบกภายใต้ แผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งอาเซียน (KLTSP) 2016-2025



## การดำเนินการที่สำคัญ

- การเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-คุนหมิง (SKRL) ให้เสร็จสมบูรณ์
- การยกระดับโครงข่ายทางหลวงอาเซียนให้ได้มาตรฐาน
- การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ Intelligent Transport System (ITS)
- การพัฒนาโครงข่ายที่มีประสิทธิภาพด้านท่าเรือบกอาเซียน (ASEAN dry ports) ภายใต้การโครงการริเริ่มของอาเซียน (ASEAN Initiatives) เช่น AHN และ SKRL
- ชีวิตการลดจำนวนผู้เสียชีวิตลง 50% จากอุบัติเหตุทางถนนในอาเซียนภายในปี 2020
- การพัฒนาฐานข้อมูลโครงข่ายการขนส่งทางบกอาเซียน

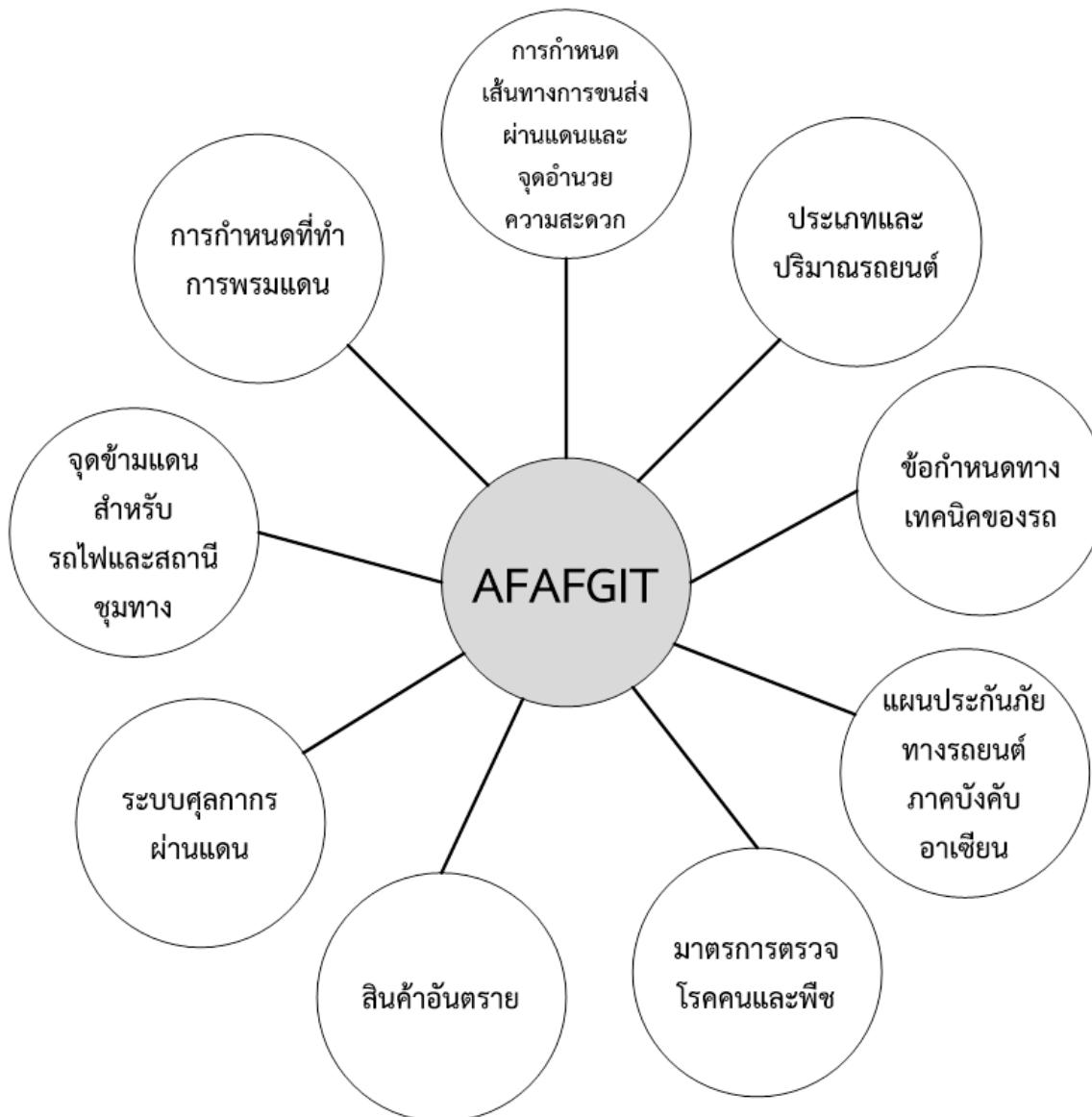
# ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ผ่านแดนและข้ามแดน (AFAFGIT & AFAFIST)



## วัตถุประสงค์

- เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน/ข้ามแดนระหว่างประเทศสมาชิก เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติตามเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN FTA) รวมทั้งการสนับสนุนให้เกิดการบูรณาการของเศรษฐกิจในภูมิภาค
- เพื่อก่อให้เกิดความเรียบง่ายและเป็นไปในทิศทางเดียวกันด้านการขนส่ง การค้า และกฎระเบียบและข้อกำหนดทางศุลกากรเพื่อวัตถุประสงค์ในการอำนวยความสะดวกสินค้าผ่านแดน/ข้ามแดน
- เพื่อให้เกิดการบูรณาการและสอดคล้องกันด้านระบบการขนส่งสินค้าผ่านแดนอาเซียนและระบบการขนส่งสินค้าในภูมิภาคอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

# AFAFGIT



- ลงนามในปี 1998 และมีผลบังคับใช้ในปี 2000
- 5 พิธีสารเกี่ยวข้องกับการขนส่ง / 2 พิธีสารเกี่ยวข้องกับการศุลกากร / 1 พิธีสารเกี่ยวข้องกับการประกันภัย / 1 พิธีสารเกี่ยวข้องกับการเกษตรและสาธารณสุข





# สาระสำคัญของ AFAFGIT

- การกำหนดเส้นทางการขนส่งผ่านแดนโดยใช้โครงข่ายทางหลวงอาเซียน
- จำนวนรถในการขนส่งผ่านแดนทางถนนสูงสุด 500 คันต่อประเทศ
- การกำหนดประเภทรถ – Rigid motor vehicle, Articulated vehicle, Semi-trailer (ตามที่กำหนดในภาคผนวก 1 ของพิธีสาร 3)
- ข้อกำหนดของรถ ตามภาคผนวก A-F ของพิธีสาร 4 เช่น มิติของรถ น้ำหนักบรรทุก เป็นต้น
- เอกสารที่ต้องมีประจำรถที่ขนส่งผ่านแดนทางถนน ได้แก่
  - เอกสารการจดทะเบียนรถ
  - เอกสารการตรวจสภาพรถ
  - เอกสารประกันภัยบุคคลที่ 3
  - เอกสารการส่งสินค้า
  - เอกสารด้านศุลกากรผ่านแดนของสินค้า
  - ใบอนุญาตผู้ประกอบการขนส่ง



# AFAFIST

- ลงนามในปี 2009 โดยมีผลบังคับใช้ภายในประเทศที่ได้ให้สัตยาบัน ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา ฟิลิปปินส์ ไทย และเวียดนาม
- อำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศ
- การปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่ง การค้าและระบบศุลกากรระหว่างประเทศภาคีให้มีความเป็นเอกภาพและสอดคล้องกัน
- การนำพิธีสารแนบท้ายของ AFAFGIT บางฉบับมาใช้ ได้แก่ พิธีสาร 1, 2,3,4,5,8 และ 9



# สถานะปัจจุบันของ AFAFGIT / AFAFIST / AFAMT

ความตกลง/พิธีสาร	วันที่ลงนาม	การให้สัตยาบันของประเทศภาคีสมาชิก										วันที่มีผลบังคับใช้
		BNR	CAM	INA	LAO	MAL	MYM	PHI	SIN	THA	VNM	
ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT)	16/12/98	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	02/10/00
พิธีสาร 1 เรื่องการกำหนดเส้นทางการขนส่งผ่านแดนและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ	8/2/07	✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	มีผลบังคับภายในกลุ่มประเทศที่ให้สัตยาบัน
พิธีสาร 2 เรื่องการกำหนดที่ทำการพรมแดน												
พิธีสาร 3 เรื่องประเภทและปริมาณรถ	15/9/99	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	19/04/10
พิธีสาร 4 เรื่องข้อกำหนดทางเทคนิคของรถ	15/9/99	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	19/04/10
พิธีสาร 5 เรื่องแผนการประกันภัยรณภาคบังคับอาเซียน	8/4/01	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	16/10.03
พิธีสาร 6 เรื่องพรมแดนสำหรับรถไฟและสถานีชุมทาง	16/12/11		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
พิธีสาร 7 เรื่องระบบศุลกากรผ่านแดน	24/02/15	✓	✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓	
พิธีสาร 8 เรื่องมาตรการด้านสุขอนามัยพืช	27/10/00	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	13/01/11
พิธีสาร 9 เรื่องสินค้าอันตราย	20/9/02	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓	
ความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน (AFAFIST)	10/12/09		✓		✓		✓	✓		✓	✓	มีผลบังคับภายในกลุ่มประเทศที่ให้สัตยาบัน

หมายเหตุ : ข้อมูลล่าสุด ณ มกราคม 2018



- การจัดตั้งคณะกรรมการประสานงานด้านการขนส่งสินค้าผ่านแดนแห่งชาติ (National Transit Transport Coordinating Committee (NTTCC) ในแต่ละประเทศ
- คณะกรรมการประสานงานการขนส่งผ่านแดนอาเซียน (Transit Transport Coordinating Board: TTB) มีหน้าที่ในการประสานงานและดำเนินการปฏิบัติตามความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกการขนส่ง
- การยกระดับคุณภาพถนนในเส้นทางขนส่งผ่านแดน (Transit Transport Route: TTR)

# ASEAN Customs Transit System (ACTS)



- ช่วยกระตุ้นให้เกิดการปฏิบัติภายใต้ความตกลง AFAFGIT
- กระบวนการผ่านแดนตั้งแต่ต้นจนจบผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์โดยเป็นการสำแดงด้านศุลกากรผ่านแดนอิเล็กทรอนิกส์เพียงครั้งเดียว (Single electronic Customs transit declaration)
- การเคลื่อนย้ายของรถบรรทุกอย่างเสรี (ไม่มีการถ่ายลำสำหรับสินค้าผ่านแดน)
- การทดสอบระบบในระยะเวลา 6 เดือนในปี 2016 ในการขนส่งสินค้าระหว่าง ไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์



ความช่วยเหลือทางเทคนิคจาก ASEAN Regional Integration Support from the EU (ARISE) ระหว่างปี 2012-2016

- การริเริ่มให้มีการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าทางถนนข้ามพรมแดนภายในภูมิภาคภายใต้ระบบอัตโนมัติ ASEAN Customs Transit system (ACTS)

# ประโยชน์จากการปฏิบัติตามความตกลง AFAFGIT ภายใต้ ระบบ ASEAN Customs Transit System (ACTS)



- ช่วยลดอุปสรรคและลดระยะเวลาในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- ลดกระบวนการทางศุลกากรและขั้นตอนการขนส่งสินค้า
- สินค้าผ่านแดนถูกขนส่งโดยรถบรรทุกคันเดิม ไม่ต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้า
- การขนส่งที่รวดเร็วมากขึ้น เนื่องจากการลดความซับซ้อนของกระบวนการผ่านแดน
- ต้นทุนของผู้นำเข้าและส่งออกลดลง



# ความเหมือนและความแตกต่างระหว่าง GMS CBTA และ AFAFGIT / AFAFIST



GMS CBTA	GMS BTA และ AFAFGIT	AFAFGIT
<ul style="list-style-type: none"> <li>• ขนส่งสินค้าและคน</li> <li>• กำหนดมาตรฐานเฉพาะสำหรับโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง</li> <li>• ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ</li> <li>• การระงับหรือยกเลิกความตกลง</li> <li>• ใบอนุญาตผู้ประกอบการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ขจัดอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการเคลื่อนย้ายสินค้า</li> <li>• ทำให้กฎหมายและกฎระเบียบเกิดความเรียบง่ายและสอดคล้องกัน</li> <li>• การแลกเปลี่ยนสิทธิจราจร</li> <li>• การกำหนดเส้นทางและจุดข้ามแดน</li> <li>• การยอมรับใบขับขี่ การจดทะเบียนรถ การตรวจสภาพรถ</li> <li>• การขนส่งสินค้าอันตราย</li> <li>• การจัดตั้งหน่วยงานด้านการขนส่ง เช่น NTFC / NTTC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ขนส่งสินค้า</li> <li>• จุดข้ามแดนสำหรับรถไฟ</li> </ul>



# จบการนำเสนอ

ถาม - ตอบ