โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนน รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ เชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน (GMS)

สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Agenda

- ภาพรวมของ GMS CBTA
- สถานะปัจจุบันของ IICBTA
- Early Harvest GMS CBTA

GMS Cross Border Transport Agreement

ความเป็นมา

- GMS CBTA เป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือสาขาคมนาคมขนส่งภายใต้กรอบ GMS
- สนับสนุนโดยธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB)
- จุดเริ่มต้นจากในปี 1999 ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ลงนามในความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร
- ปี 2001-2003 กัมพูชา จีน และเมียนมา เข้าเป็นภาคีตามลำดับ

GMS Cross Border Transport Agreement

วัตถุประสงค์

- เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างและภายในประเทศสมาชิก
- เพื่อให้เกิดความเรียบง่ายและสอดคล้องกันของกฎหมาย กฎระเบียบ กระบวนการ และข้อกำหนดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามพรมแดน
- เพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศสมาชิก

GMS Cross Border Transport Agreement

ข้อมูลทั่วไปของความตกลง

- ประกอบไปด้วย 17 ภาคผนวก และ 3 พิธีสาร
- ครอบคลุมในมิติการขนส่งข้ามพรมแดน ได้แก่ การขนส่ง การตรวจคนเข้าเมือง การศุลกากร การกักกัน (CIQ)
- โดยมีแนวทางการอำนวยความสะดวกซึ่งประกอบไปด้วย การเคลื่อนย้ายสินค้าข้ามพรมแดน การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (SWI) การตรวจสอบเพียงจุดเดียว (SSI) การบูรณาการระบบให้มีความสอดคล้อง (Harmonization/Integration of system) การแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรและข้อกำหนดด้านการผ่านแดนและการข้ามพรมแดนของบุคคล

17 ภาคผนวก 3 พิธีสาร

กรมการขนส่งทางบก

ภาคผนวก (Annex)

1.การขนส่งสินค้าอันตราย

2.การจดทะเบียนยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ

9.กฎเกณฑ์ในการออกใบอนุญาตสำหรับผู้ประกอบการขนส่งระหวางประเทศ

10.เงื่อนไขการขนส่ง

16.หลักเกณฑ์เรื่องใบอนุญาตขับขี่

พิธีสาร (Protocol)

1.การกำหนดเส้นทางและจุดเข้า-ออก (การข้ามแดน)

3.โควต้าการบริการขนส่งและการออกใบอนุญาต

กรมศุลกากร

ภาคผนวก (Annex)

4.การอำนวยความสะดวก ณ จุดข้ามแดน

6.พิธีการศุลกากรผ่านแดน

8.การนำเข้ารถยนต์ชั่วคราว

12.สิ่งอำนวยความสะดวกและบริการสำหรับการข้ามแดนและผ่านแดน

14.ระบบศุลกากรสำหรับตู้คอนเทนเนอร์

15.ระบบการจัดหมวดหมู่พิกัดสินค้า

กรมทางหลวง

ภาคผนวก (Annex)

7.ข้อบังคับการจราจรและสัญญาณจราจร

11.มาตรฐานการออกแบบถนนและสะพาน

พิธีสาร (Protocol)

2.ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการผ่านแดน

กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

ภาคผนวก (Annex)

13a ระบบรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

13b กฎเกณฑ์ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ก.เกษตรและสหกรณ์

ภาคผนวก (Annex)

3.การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย

สนง.ตรวจคนเข้าเมือง

ภาคผนวก (Annex)

5.การข้ามแดนของบุคคล

ความครอบคลุมของ GMS CBTA

- การดำเนินพิธีการศุลกากรแบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (Single Window Inspection: SWI)
- การตรวจสอบสินค้า ณ จุดผ่านแดนเท่าที่จำเป็นโดยการดำเนินการแบบ (Single Stop Inspection: SSI) โดยตรวจปล่อยสินค้าในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA)
- การกำหนดระบบการจราจรผ่านแดน (Transit traffic regimes) โดยให้มีการยกเว้นการตรวจสินค้าทางกายภาพ การวางหลักประกัน การควบคุมการขนส่ง
- การกำหนดคุณสมบัติของยานพาหนะที่สามารถเดินทางข้ามพรมแดน
- การแลกเปลี่ยนสิทธิทางจราจร
- การกำหนดโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ มาตรฐานเกี่ยวกับการสร้างถนน สะพาน เครื่องหมายและสัญญาณจราจร

ลำดับพัฒนาการใน GMS CBTA

1999-2003

กรอบความตกลง CBTA
- ลงนามและให้สัตยาบัน

ลงนามใน CBTA

สปปลาว	1999
ไทย	1999
เวียดนาม	1999
กัมพูชา	2001
จีน	2002
เมียนมา	2003

การให้สัตยาบันใน CBTA

31 ธันวาคม 2003

2003-2005

การเจรจาในภาคผนวกและพิธีสาร

การลงนามใน 17ภาคผนวกและ 3 พิธีสาร

ลงนามทุกประเทศในปี 2003

การให้สัตยาบันใน 17 ภาคผนวกและพิธีสาร

ประเทศสมาชิกทั้ง 6 ได้ให้สัตยาบันในทุกภาคผนวกและพิธีสารในปี 2015

2005-2013

การดำเนินการ CBTA ในระยะกลาง (IICBTA)

MOU ทวิภาคี/ไตรภาคี

- จีน-เวียดนาม
- จีน-สปป.ลาว
- ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม
- ไทย-กัมพูชา
- ไทย-สปป.ลาว
- เวียดนาม-กัมพูชา
- เวียดนาม-สปป.ลาว
- กัมพูชา-สปป.ลาว

การเริ่มดำเนินการ ณ จุดพรมแดนหลัก

- เหอโค่ว (จีน) - ลาวไค (เวียดนาม)
- ลาวบาว (เวียดนาม) - แดนสะหวัน (สปป.ลาว)
- มุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว)

2015

การดำเนินการ CBTA เต็มรูปแบบ

ไทยได้ให้สัตยาบันแก่ภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายความตกลงครบทั้ง 20 ฉบับใน วันที่ 30 มี.ค. 2015

การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการดำเนินการภายใต้ GMS CBTA

1. พรบ.ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556
   - กฎหมายรองรับการตรวจปล่อยจุดเดียว (SSI) และอนุญาตให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรสามารถปฏิบัติงานภายนอกราชอาณาจักร
2. พรบ.ว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556
3. พรบ.ว่าด้วยการรับขนคนโดยสารและสัมภาระทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557
   - เพื่อให้สอดคล้องกับภาคผนวก 5 การขนส่งคนโดยสารข้ามพรมแดน
4. พรบ.ศุลกากร พ.ศ. 2560

IICBTA – The Initial Implementation of the CBTA

จากการประชุมคณะทำงานสาขาคมนาคมขนส่ง GMS ครั้งที่ 8 ปี 2003 เห็นชอบให้มีการดำเนินการเริ่มใช้ IICBTA ณ จุดผ่านแดนนำร่อง 7 จุด ได้แก่

1. ลาวบาว (เวียดนาม) – แดนสะหวัน (สปป.ลาว)
2. มุกดาหาร (ไทย) – สะหวันนะเขต (สปป.ลาว)
3. แม่สอด (ไทย) – เมียวดี (เมียนมา)
4. ปอยเปต (กัมพูชา) – อรัญประเทศ (ไทย)
5. บาเวต (กัมพูชา) – ม็อกไบ (เวียดนาม)
6. แม่สาย (ไทย) – ท่าขี้เหล็ก (เมียนมา)
7. เหอโค่ว (จีน) – ลาวไค (เวียดนาม)

IICBTA – The Initial Implementation of the CBTA

สาระสำคัญ

การอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดนที่กำหนด ได้แก่

- การแลกเลี่ยนสิทธิการจราจร
- การยอมรับรถซึ่งกันและกัน
- การแลกเปลี่ยนข้อมูลการตรวจปล่อยสินค้าและบุคคลล่วงหน้า
- การขนส่งบุคคลข้ามแดน
- การขนส่งสินค้าข้ามแดน
- การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน
  - Single Window Inspection (SWI)
  - Single Stop Inspection (SSI)

IICBTA – The Initial Implementation of the CBTA

การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดน

Single Window Inspection (SWI)

การปฏิบัติงานร่วมกันและพร้อมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก เช่น ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง เกษตร ปศุสัตว์ สาธารณสุข ฯลฯ เป็นต้น

Single Stop Inspection (SSI)

การตรวจสอบแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียวโดยเจ้าหน้าที่ทั้งสองประเทศปฏิบัติงานร่วมกันและพร้อมกันที่จุดตรวจประเทศขาเข้าในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA)

IICBTA – The Initial Implementation of the CBTA

IICBTA MOU ระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

- ปี 2005 จุดผ่านแดน มุกดาหาร (ไทย)– สะหวันนะเขต (สปป.ลาว)
- ปี 2005 จุดผ่านแดน ปอยเปต (กัมพูชา) – อรัญประเทศ (ไทย) และเปิดเดินรถขนส่งระหว่างกันอย่างเป็นทางการ 14 มิ.ย. 2012
- ปี 2007 จุดผ่านแดน มุกดาหาร (ไทย)– สะหวันนะเขต (สปป.ลาว)-ลาวบาว (เวียดนาม) และเปิดเดินรถขนส่งระหว่างกันอย่างเป็นทางการ 11 มิ.ย. 2009
- MOU ระหว่างไทย-เมียนมา (แม่สอด-เมียวดี และแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก) อยู่ในระหว่างการรอความพร้อมของเมียนมา
- MOU ระหว่างไทย-สปป.ลาว-จีน ยังคงมีอุปสรรคในการเจรจา

IICBTA ณ จุดผ่านแดนหลัก

เหอโค่ว (จีน) – ลาวไค (เวียดนาม)

เริ่มปฏิบัติในปี 2007

Single Window Inspection(SWI)

ลาวบาว (เวียดนาม) – แดนสะหวัน (สปป.ลาว)

เริ่มปฏิบัติในปี 2005

Single Stop Inspection (SSI)

นำร่องระบบศุลกากรผ่านแดนในปี 2009

มุกดาหาร (ไทย) – สะหวันนะเขต (สปป.ลาว)

เริ่มปฏิบัติในปี 2006

Single Window Inspection (SWI)

นำร่องระบบศุลกากรผ่านแดนในปี 2009

การเชื่อมโยงภายใต้กรอบ GMS CBTA

GMS กำหนดแผนงานที่มีลำดับความสำคัญในระดับสูง 11 โครงการ ซึ่งเป็นแผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางบก 3 เส้นทาง ได้แก่

1. ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC)

ระยะทางประมาณ 1,450 กม. ผ่านเมียนมา ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม บนเส้นทาง เมาละแหม่ง เมียวดี แม่สอด พิษณุโลก มุกดาหาร สะหวันนะเขต และดานัง

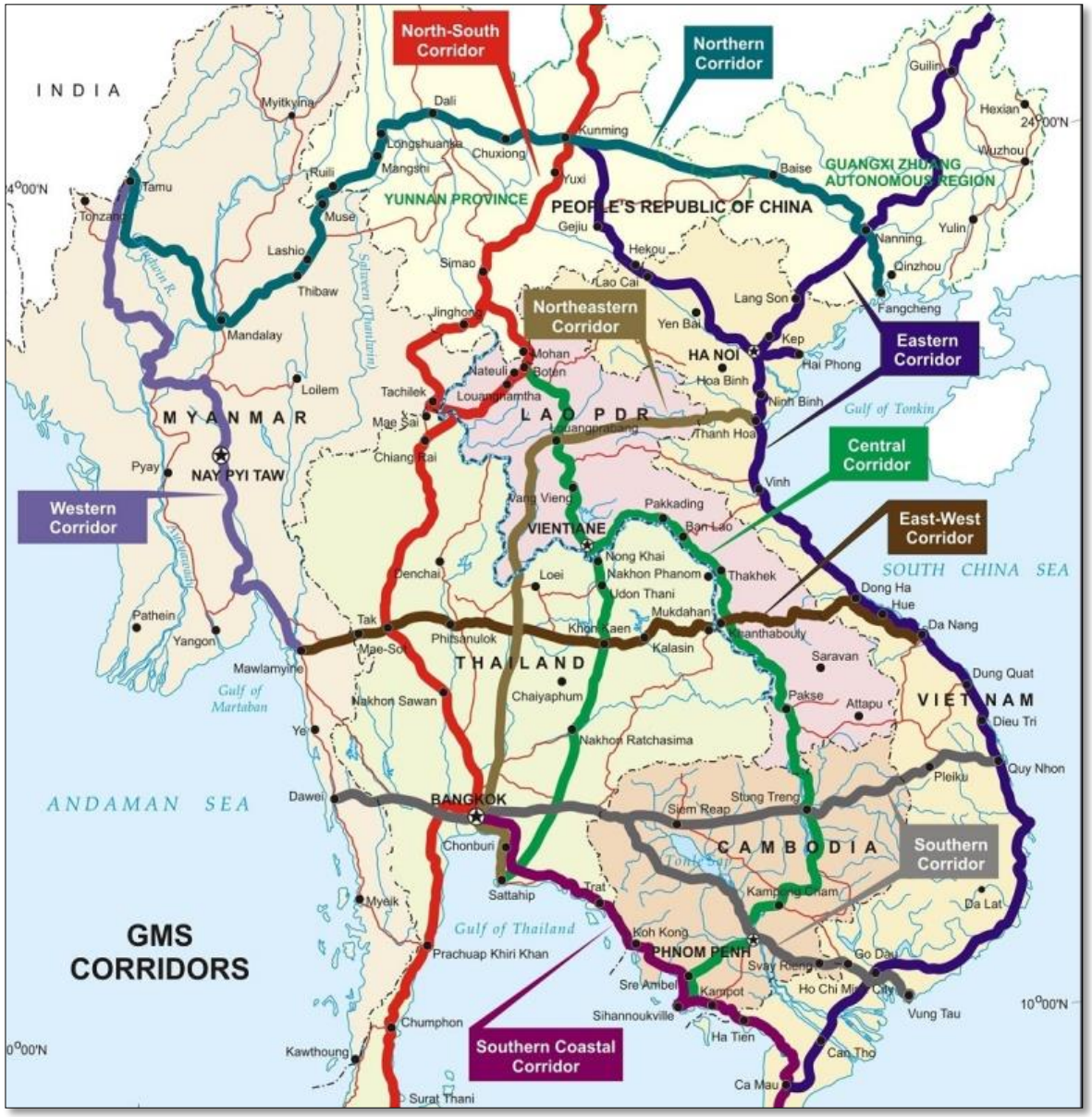
2. ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC)

ระยะทางประมาณ 1,800 กม. ประกอบด้วย เส้นทาง ได้แก่ 1) R3A ผ่านจีน สปป.ลาว และไทย บนเส้นทาง คุนหมิง เชียงรุ้ง ม่อหาน บ่อเต็น ห้วยทราย เชียงของ กรุงเทพ 2) R3B ผ่านจีน เมียนมาและไทย บนเส้นทางคุนหมิง เชียงรุ้ง เชียงตุง แม่สาย กรุงเทพ

3. ระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SEC)

ระยะทางประมาณ 1,700 กม. ผ่าน 4 ประเทศ ได้แก่ เวียดนาม กัมพูชา ไทย และเมียนมา บนเส้นทาง วุงเต่า โฮจิมินห์ พนมเปญ อรัญประเทศ กรุงเทพ ทวาย

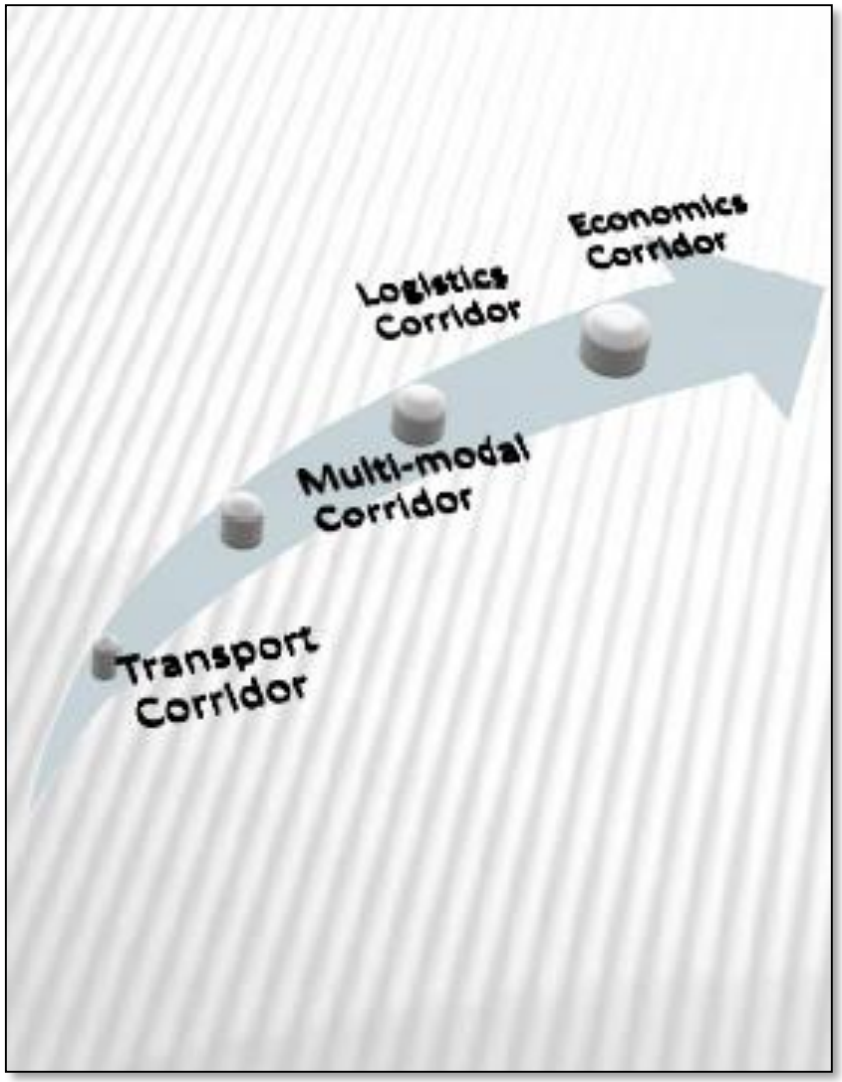
GMS Corridors



จุดผ่านแดนหลักของไทยที่เชื่อมโยงกับ GMS Corridor

- มุกดาหาร – สะหวันนะเขต
- นครพนม - ท่าแขก
- อรัญประเทศ – ปอยเปต
- เมียวดี – แม่สอด
- แม่สาย – ท่าขี้เหล็ก
- ช่องเม็ก – วังเต่า
- เชียงของ – ห้วยทราย
- หนองคาย – ท่านาแล้ง
- หาดเล็ก –แชมแยม

GMS Corridor Conceptual Framework



- Transport corridor : ระเบียงที่มีการเชื่อมโยงทางกายภาพภายในภูมิภาค
- Multimodal corridor : ระเบียงที่มีการเชื่อมโยงทางกายภาพภายในภูมิภาคโดยมีการบูรณาการของรูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย
- Logistics corridor : ระเบียงที่ไม่เพียงมีการเชื่อมโยงทางกายภาพภายในภูมิภาค แต่ยังมีการทำให้กรอบการบริหารจัดการเชิงสถาบันมีความสอดคล้องกันในการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายและจัดเก็บสินค้าและคน รวมถึงข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- Economic corridor : ระเบียงที่สามารถดึงดูดการลงทุนและก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยตลอดในพื้นที่หรือภูมิภาคที่มีการพัฒนาน้อย ซึ่งการเชื่อมโยงทางกายภาพและการอำนวยความสะดวกทางโลจิสติกส์ในระเบียงอยู่ก่อนหน้าแล้ว

Logistics Performance Index 2018

ประเทศ	ประเทศ (ลำดับ) 2016	ประเทศ (ลำดับ) 2018	LPI Score	Customs	Infra structure	International shipment	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness
จีน ↑	27	26	*3.61*	3.29	3.75	3.54	3.59	3.65	3.84
กัมพูชา ↓	73	98	*2.58*	2.37	2.14	2.79	2.41	2.52	3.16
สปป.ลาว ↑	152	82	*2.70*	2.61	2.44	2.72	2.65	2.91	2.84
เมียนมา ↓	113	137	*2.30*	2.17	1.99	2.20	2.28	2.20	2.91
ไทย ↑	45	32	*3.41*	3.14	3.14	3.46	3.41	3.47	3.81
เวียดนาม ↑	64	39	*3.27*	2.95	3.01	3.16	3.40	3.45	3.67

ที่มา : ธนาคารโลก, Logistics Performance Index 2018

Trading Across Border 2018

ประเทศ (190 ลำดับ)	การส่งออก				การนำเข้า			
	การดำเนินการที่พรมแดน		การดำเนินเอกสาร		การดำเนินการที่พรมแดน		การดำเนินเอกสาร	
	ระยะเวลา (ชม.)	ต้นทุน (USD)	ระยะเวลา (ชม.)	ต้นทุน (USD)	ระยะเวลา (ชม.)	ต้นทุน (USD)	ระยะเวลา (ชม.)	ต้นทุน (USD)
จีน (97)	26	484	21	85	92	745	66	171
กัมพูชา (108)	48	375	132	100	8	240	132	120
สปป.ลาว (124)	12	73	216	235	14	153	216	115
เมียนมา (163)	142	432	144	140	230	457	48	210
เวียดนาม (94)	55	290	50	139	56	373	76	183
ไทย (57)	51	223	11	97	50	233	4	43

ที่มา : ธนาคารโลก, Doing Business Report 2018

*ต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินเอกสารหมายถึง ต้นทุนและระยะเวลาตั้งแต่จัดเตรียมเอกสาร ยื่นเอกสารการนำเข้าและส่งออก และดำเนินการจนเสร็จสิ้น โดยไม่รวมถึงค่าภาระการนำเข้าและส่งออก (ประมาณการณ์จากการขนส่งสินค้า 1 TEUs)

**ต้นทุนและระยะเวลาที่ใช้บริเวณพรมแดนหมายถึง ต้นทุนและระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากร การตรวจสอบสินค้าจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การขนถ่ายสินค้าบริเวณท่าเรือหรือพรมแดน โดยไม่รวมถึงค่าภาระการนำเข้าและส่งออก (ประมาณการณ์จากการขนส่งสินค้า 1 TEUs)

การขนส่งสินค้าทางถนนใน GMS

สถิติการขนส่งสินค้าทางถนนใน GMS (ล้าน-ตัน กิโลเมตร) ปี 2010-2014

ประเทศ	ปี 2010	ปี 2011	ปี 2012	ปี 2013	ปี 2014
กวางสี, จีน	117,345	149,404	187,829	185,718	206,851
ยูนนาน, จีน	54,853	61,727	70,251	92,198	100,235
สปป.ลาว	513	319	363	388	395
เมียนมา	569	576	574	555	470
ไทย	185,883	184,082	187,583	183,948	187,330
เวียดนาม	36,179	40,130	43,469	45,668	47,877

ที่มา : ADB (2016), GMS statistics on growth, infrastructure and trade (ข้อมูลของจีน สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม)

: กระทรวงคมนาคม (2017), Thailand transport portal (ข้อมูลของไทย)

หมายเหตุ : ไม่มีข้อมูลของกัมพูชา

ประเด็นที่สำคัญในปัจจุบัน

- การจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) เช่น บริเวณด่านพรมแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต
- มาตรฐานเชิงเทคนิคที่แตกต่างกัน ได้แก่ ประเภทและขนาดรถ พิกัดน้ำหนักบรรทุกสินค้า มาตรฐานของถนนแต่ละประเทศเป็นต้น
- กฎหมายจีนไม่อนุญาตให้รถต่างชาติเข้าไปขนส่งภายในประเทศ
- เวลาการปฏิบัติงานของหน่วยงานพรมแดนที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ
- ความสามารถในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ท้องถิ่น
- กรอบกฎระเบียบที่ไม่สอดคล้องกัน
- ระบบประกันภัยระหว่างประเทศ

การประชุมระดับรัฐมนตรี GMS ครั้งที่ 22 (22 ก.ย. 2560)

ผลการประชุมที่เกี่ยวข้องกับ GMS CBTA

- รัฐมนตรี GMS ได้ให้ความเห็นชอบต่อแผนปฏิบัติการฮานอย (Hanoi Action Plan) ปี 2018-2022 ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจใน GMS
- ยุทธศาสตร์สาขาคมนาคม (Transport Sector Strategy : TSS) ได้มีการจัดทำแล้วเสร็จ
- ได้เริ่มดำเนินการ “ระยะแรกเริ่ม” (Early Harvest) ของ GMS CBTA ซึ่งจะมีการปฏิบัติอย่างเป็นทางการในปี 2561
- ในเมียนมาจะมีความพร้อมเข้าร่วมใน “ระยะแรกเริ่ม (Early Harvest)” ภายในวันที่ 1 มกราคม 2019

การประชุมร่วมด้านการขนส่งในกลุ่มประเทศ GMS (มี.ค. 2561)

ผลการประชุม

- การเพิ่มโควต้าใบอนุญาตรถขนส่งสินค้าและรถโดยสารไม่ประจำทางเป็นประเทศละ 500 คัน
- อนุญาตให้แลกเปลี่ยนสิทธิจราจรในประเภทรถบรรทุกก่อน โดยใช้เอกสารนำเข้าชั่วคราวสำหรับตู้คอนเทนเนอร์และรถบรรทุก (Temporary Admission Document : TAD)
- เมียนมาของแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรกับไทยก่อนเพียงประเทศเดียว โดยการกำหนดโควตาไว้เบื้องต้น 100 คัน ในเส้นทาง EWEC
- เริ่มเปิดเดินรถอย่างเป็นทางการภายใต้สิทธิการขนส่งข้ามแดนภายใต้ความตกลง GMS CBTA เมื่อวันที่ 1 มิ.ย. 2018 ที่ผ่านมา

การประชุมร่วมด้านการขนส่งในกลุ่มประเทศ GMS (มี.ค. 2561)

ผลการประชุม (ต่อ)

- ประเทศในกลุ่ม GMS ได้เสนอให้ไทยให้ความช่วยเหลือทางการเงินเพื่อลงทุนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งสินค้า เช่น ถนน สะพาน เป็นต้น
- ไทยอาจพิจารณาการจัดเก็บค่าผ่านทาง (Road charge) เพื่อนำมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของประเทศ

การดำเนินการ “ระยะแรกเริ่ม (Early Harvest)” ในการปฏิบัติตามความตกลง GMS CBTA

CBTA “Early Harvest” Implementation

ความเป็นมา

- ประเทศสมาชิกใน GMS ได้ให้สัตยาบันในภาคผนวกและพิธีสารแนบท้าย GMS CBTA ครบทุกฉบับในปลายปี 2015
- อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติบางส่วนมีเนื้อหาที่ล้าสมัย ยานพาหนะกลับไม่สามารถใช้ความตกลงฉบับนี้ได้ ยกเว้นเป็นการใช้ภายใต้ GMS CBTA ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารบางส่วนเท่านั้น
- จากอุปสรรคดังกล่าว ในปี 2559 ได้มีการจัดประชุมคณะกรรมการร่วม CBTA โดยของให้ NTFC ร่างรายละเอียดของ “Early Harvest” CBTA
- เริ่มดำเนินการใช้ความตกลง GMS CBTA “ระยะแรก (Early Harvest)” เมื่อวันที่ 1 มิ.ย. 2018 ที่ผ่านมา

CBTA “Early Harvest” Implementation

สาระสำคัญ

- มุ่งเน้นให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าและพาหนะขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศสมาชิกได้อย่างเสรี
- ประเทศสมาชิกสามารถออกใบอนุญาตการขนส่งทางถนน (GMS Road Transport Permit) และเอกสารการนำเข้าชั่วคราว (Temporary Admission Document: TAD) ให้กับผู้ประกอบการขนส่งของประเทศสมาชิกได้สูงสุด 500 ฉบับ
- ปัจจุบันยังไม่มีการจำกัดจำนวนเที่ยวการขนส่ง โดยอนุญาตให้มีการพำนักในประเทศ GMS อื่นๆ ที่ทำการขนส่งในแต่ละครั้งไม่เกิน 30 วัน

CBTA “Early Harvest” Implementation

สาระสำคัญ (ต่อ)

- ยานพาหนะจะต้องทำการขนส่งภายในเส้นทางที่กำหนดในพิธีสาร 1 ของความตกลง GMS CBTA เท่านั้น
- การดำเนินการระยะแรกนี้ สปป.ลาว จะเปิดให้ใช้เส้นทาง R3 จากห้วยทราย - บ่อเต็น และ R9 จากสะหวันนะเขต – แดนสะหวัน
- เมียนมาขอแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรกับไทยก่อนเพียงประเทศเดียว โดยการกำหนดโควตาไว้เบื้องต้น 100 คัน ในเส้นทาง EWEC
- เมียนมาจะมีความพร้อมเข้าร่วมใน “ระยะเริ่มแรก (Early Harvest)” ในวันที่ 1 มกราคม 2019

CBTA “Early Harvest” Implementation

สาระสำคัญ (ต่อ)

- สินค้าที่ขนส่งยังคงต้องปฏิบัติตามขั้นตอนศุลกากรของประเทศสมาชิก (บทบัญญัติในเอกสารแนบ 6 ของความตกลง GMS CBTA ว่าด้วยระบบผ่านแดน และการขนส่งในประเทศ GMS จะยัง “ไม่” บังคับใช้กับการดำเนินตามความตกลง GMS CBTA ใน “ระยะแรก (Early Harvest” นี้
- ค่าธรรมเนียมเพื่อบำรุงรักษาการใช้ถนน (Road Usage Maintenance Charge) จะเริ่มใช้นำร่องใน สปป.ลาว ตามพิธีสาร 2 ของความตกลงฯ

CBTA “Early Harvest” Implementation

สาระสำคัญ (ต่อ)

ไม่จำเป็นต้องวางเงินค้ำประกันศุลกากร (Customs bond) ในการเคลื่อนย้ายสินค้าและยานพาหนะ

- การนำเข้ารถยนต์ชั่วคราวโดยงดเว้นอากรและภาระภาษีขาเข้าและปราศจากการวางค้ำประกันภาระภาษีศุลกากร (Customs bond) โดยใช้เอกสารการนำเข้าชั่วคราว (TAD) คู่กับใบขนสินค้าพิเศษ
- การนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์ชั่วคราวโดยงดเว้นอากรและภาระภาษีขาเข้าและปราศจากการวางค้ำประกันภาระภาษีศุลกากร (Customs bond) และไม่ต้องออกเอกสารการนำเข้าชั่วคราว (TAD)

CBTA “Early Harvest” Implementation

ประเภทของรถยนต์

- รถยนต์นั่งส่วนบุคคล น้ำหนักรวมของรถไม่เกิน 3,500 กก. และจำนวนที่นั่งคนโดยสารไม่เกิน 8 คน (ไม่รวมคนขับ)
- รถโดยสาร (รถทัศนาจร) จำนวนที่นั่งคนโดยสารไม่เกิน 8 คน (ไม่รวมคนขับ)
- รถบรรทุกเดี่ยว น้ำหนักรวมของรถเกินกว่า 3,500 กก.
- รถพ่วง รถหัวลาก รถกึ่งพ่วง

เอกสารที่ใช้สำหรับ Early Harvest CBTA

คนขับ

- หนังสือเดินทาง/วีซ่า
- ใบอนุญาตขับรถในประเทศและหนังสือรับรองคำแปล / ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ
- ใบขาเข้า-ขาออก (ให้จนท. ตม.)
- เอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายของประเทศผู้รับ

สินค้า

- แบบฟอร์มใบขนสินค้าศุลกากร
- บัญชีราคาสินค้าที่บรรทุก
- บัญชีราคาสินค้า (ถ้ามี)
- ใบตราส่งสินค้า B/L (ถ้ามี)
- เอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องที่เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น

พาหนะ

- หนังสือรับรองการจดทะเบียนรถ
- หนังสืออนุญาตขนส่งทางถนน GMS (GMS Road Transport Permit)
- รายชื่อผู้โดยสาร
- หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ
- เอกสารการนำเข้าชั่วคราว (TAD)
- กรมธรรม์ประกันภัยบุคคลที่สาม
- เครื่องหมายแสดงประเทศ (T)
- เอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายของประเทศผู้รับ

CBTA “Early Harvest” Implementation

เส้นทางและจุดผ่านแดนที่เกี่ยวข้องกับไทย

1. คุนหมิง-กรุงเทพ (North-South Corridor)

   - R3A จุดข้ามแดน ม่อหาน – บ่อเต็น / ห้วยทราย – เชียงของ

   (สำหรับ R3B อนุญาตเฉพาะช่วง เชียงตุง – ท่าขี้เหล็ก – แม่สาย - กรุงเทพ)

2. เมาละแหม่ง - แม่สอด – ดานัง (East-West Corridor)

   - จุดข้ามแดน เมียวดี – แม่สอด / มุกดาหาร – สะหวันนะเขต / แดนสะหวัน – ลาวบาว

3. กรุงเทพ – กบินทร์บุรี - อรัญประเทศ หรือ กรุงเทพ - แหลมฉบัง – อรัญประเทศ – พนมเปญ – โฮจิมินห์ – วุงเต่า (Southern Corridor)

   - จุดข้ามแดน อรัญประเทศ – ปอยเปต / บาเวต – ม็อคไบ

CBTA “Early Harvest” Implementation

เส้นทางและจุดผ่านแดนที่เกี่ยวข้องกับไทย

4. กรุงเทพ – ตราด – เกาะกง – กำปอต – คาเมา - นามคาน

(Southern Coastal Corridor)

- จุดข้ามแดน หาดเล็ก – แชมแยม

5. นาเตย–อุดมไซย–หลวงพระบาง–เวียงจันทน์–หนองคาย–กรุงเทพ

- จุดข้ามแดน ท่านาแล้ง – หนองคาย

6. จำปาสัก – อุบลราชธานี

- จุดข้ามแดน วังเตา - ช่องเม็ก

จบการนำเสนอ