



รายงาน

การปรับปรุงโครงสร้าง กฎ ระเบียบ ที่เป็นอุปสรรค ต่อการส่งออก และนำเข้าของไทย

คณะกรรมการการพาณิชย์
สหพันธ์อสังหาริมทรัพย์แห่งชาติ

สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



(สำเนา)

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สถานิติบัญญัติแห่งชาติ

ที่ สว(สนช)(กมธ ๑) ๐๐๐๕/(ร ๗๕)

วันที่ ๗ ธันวาคม ๒๕๕๐

เรื่อง รายงานของคณะกรรมการการพาณิชย์ สถานิติบัญญัติแห่งชาติ พิจารณาศึกษาเรื่อง การปรับปรุง
โครงสร้างกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกและนำเข้าของไทย

กราบเรียน ประธานสถิตินิติบัญญัติแห่งชาติ

ตามที่ที่ประชุมสถิตินิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๐ วันพุธที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๐
ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการการพาณิชย์ ตามข้อบังคับการประชุมสถิตินิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๐
ข้อ ๗๑ ซึ่งคณะกรรมการการพาณิชย์ สถิตินิติบัญญัติแห่งชาติ เป็นคณะกรรมการสามัญประจำสภาคณะ
หนึ่งมีหน้าที่พิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทู้กิจการ พิจารณาสอบสวน หรือศึกษา เรื่องใดๆ ที่เกี่ยวกับการค้า
การบริการ การส่งออก การค้า ลิขสิทธิ์ ตราสาร ทะเบียน รวมทั้งทรัพย์สินทางปัญญา โดยคณะกรรมการ
ได้พิจารณาศึกษาเรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย
ซึ่งกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

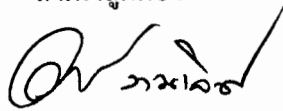
- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| ๑. นายประมนต์ สุธีวงศ์ | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. นางสาวอรจิต สิงคาลวณิช | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายบดินทร์ อัสวานิชย์ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔. นายวีรพงษ์ รามางกูร | ประธานที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๕. นายสมภพ เจริญกุล | เลขานุการคณะกรรมการ |
| ๖. ว่าที่ร้อยเอก จิตร ศรีชรานนท์ | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๗. นายการุณ กิตติสถาพร | กรรมการ |
| ๘. ร้อยตำรวจเอก นิติภูมิ นวรัตน์ | กรรมการ |
| ๙. นายพรสิทธิ์ ศรีอรทัยกุล | กรรมการ |
| ๑๐. นายสฤกษ์ผล ชมไพศาล | กรรมการ |
| ๑๑. นายสุทธิธรรม จิราธิวัฒน์ | กรรมการ |
| ๑๒. นายอภิชาติ จีระพันธุ์ | กรรมการ |

หนึ่ง นายอภิชาติ จีระพันธ์ ได้ขอลาออกจากการเป็นกรรมการในคณะกรรมการการพาณิชย์ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๐ ต่อมา ในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๔๗/๒๕๕๐ วันพุธที่ ๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๐ ที่ประชุมได้มีมติตั้ง นายอัศวิน ชินคำธรวงศ์ เป็นกรรมการในคณะกรรมการการพาณิชย์ แทน นายอภิชาติ จีระพันธ์ พร้อมกันนี้ ที่ประชุมได้มีมติตั้ง กรรมการ ในคณะกรรมการการพาณิชย์ เพิ่มอีก ๑ ตำแหน่ง คือ นายสุเมธ ตันธวนิตย์ และร้อยตำรวจเอก นิติภูมิ นวรัตน์ ได้ขอลาออกจากการเป็นกรรมการในคณะกรรมการการพาณิชย์ เมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๐

บัดนี้ คณะกรรมการการพาณิชย์ สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้พิจารณาศึกษาเรื่อง การปรับปรุง โครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย และจัดทำรายงานเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอรายงานของคณะกรรมการการพาณิชย์ต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ต่อไป

(ลงชื่อ) ประมนต์ สุธีวงศ์
(นายประมนต์ สุธีวงศ์)
ประธานคณะกรรมการการพาณิชย์
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำเนาถูกต้อง



(นางอนงค์ งานเลิศ)

ผู้อำนวยการกลุ่มงานคณะกรรมการการเศรษฐกิจ

การพาณิชย์และอุตสาหกรรม

สำนักกรรมการ ๑

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักกรรมการ ๑

โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๕๑๖๐ โทรสาร ๐ ๒๘๓๑ ๕๑๖๑

นิโรบล พิมพ์

อนงค์/นิโรบล/ พฤษนรรธ ทาน

สารบัญ

รายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ	(๑) - (๘)
สารจากประธานคณะกรรมการพาณิชย์ (นายประมนต์ สุธีวงศ์)	ก - ข
สารจากประธานคณะอนุกรรมการฯ (นายพรสิทธิ์ ศรีอรทัยกุล)	ค - ง
บทสรุปสำหรับผู้บริหาร	๑ - ๑๙
บทที่ ๑ บทนำ	๒๐ - ๒๕
บทที่ ๒ วัตถุประสงค์การดำเนินงาน และแนวทางในการศึกษา	๒๖ - ๒๙
๑. วัตถุประสงค์ของการศึกษา	
๒. การดำเนินงาน	
๓. แนวทางในการพิจารณาศึกษา	
บทที่ ๓ รวบรวมประเด็นปัญหา ผลกระทบ และข้อเสนอแนะ	๓๐ - ๕๘
๓.๑ ข้อสรุปประเด็นปัญหา ผลกระทบ และข้อเสนอแนะ ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์ของคณะทำงาน เพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อน ย้ายคอนเทนเนอร์	
๓.๒ ข้อสรุปประเด็นปัญหา ผลกระทบ และข้อเสนอแนะ ที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรของคณะทำงานเพื่อการแก้ไข ปัญหาด้านพิธีการศุลกากร และระเบียบราชการที่เป็น อุปสรรคต่อภาคเอกชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ	
๓.๓ สรุปประเด็นปัญหาการส่งออกและนำเข้าของกลุ่มอุตสาหกรรม ของคณะทำงานแก้ไขปัญหากฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อภาคการ การนำเข้าและส่งออกของกลุ่มอุตสาหกรรม	

บทที่ ๔ ผลพิจารณาการประชุมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

๕๙ - ๘๒

ข้อสรุป/ผลพิจารณาของที่ประชุมร่วมระหว่างคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย และหน่วยงานต้นเรื่องจากภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

- ๔.๑ ข้อสรุป/ผลพิจารณาของที่ประชุมร่วมระหว่างคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทยและกระทรวงคมนาคม
- ๔.๒ ข้อสรุป/ผลพิจารณาของที่ประชุมร่วมระหว่างคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทยและกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- ๔.๓ ข้อสรุป/ผลพิจารณาของที่ประชุมร่วมระหว่างคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทยและกระทรวงการคลัง
- ๔.๔ ข้อสรุป/ผลพิจารณาของที่ประชุมร่วมระหว่างคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทยและกระทรวงพาณิชย์
- ๔.๕ ข้อสรุป/ผลพิจารณาของที่ประชุมร่วมระหว่างคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทยและกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และสำนักงานอาหารและยา

บทที่ ๕ การจัดประชุมสัมมนา

๘๓ - ๙๖

วัตถุประสงค์ของการจัดสัมมนา และข้อสรุปและผลที่ได้การจัดสัมมนา เรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย ของคณะอนุกรรมการฯ ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชนและภาคประชาชน

- ๕.๑ วัตถุประสงค์การจัดสัมมนา
- ๕.๒ หลักการและเหตุผล
- ๕.๓ วิธีการจัดสัมมนา
- ๕.๔ ผู้เข้าร่วมสัมมนา
- ๕.๕ ผลที่คาดว่าจะได้รับ
- ๕.๖ กำหนดการจัดประชุมสัมมนา
- ๕.๗ วิทยาการรับเชิญในการประชุมสัมมนา

- ๕.๗.๑ ข้อสรุปจากการสัมมนาของคณะทำงาน
เพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้องกับ
เคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์
- ๕.๗.๒ ข้อสรุปจากสัมมนาของคณะทำงานเพื่อการแก้ไข
ด้านพิธีการศุลกากร และระเบียบราชการที่เป็นอุปสรรค
ต่อภาคเอกชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ
- ๕.๗.๓ ข้อสรุปจากการสัมมนาของคณะทำงานแก้ไขปัญหากฎระเบียบ
ที่เป็นอุปสรรคต่อภาคการนำเข้าและการส่งออกของ
กลุ่มอุตสาหกรรม

บทที่ ๖ ผลการดำเนินงาน

๙๗ - ๑๑๑

- สรุปผลการดำเนินงาน ข้อเสนอแนะ และความเห็นของคณะอนุกรรมการฯ

ผลพิจารณาจากที่ประชุมในการติดตามผลความคืบหน้าในการดำเนินการ
การแก้ไขปัญหาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ของคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างที่เป็นอุปสรรค
ต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย

- ๖.๑ สรุปผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการฯ
 - ๖.๒ เป้าหมายและความสำเร็จในการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการฯ
ในเรื่องการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของกฎระเบียบทางการค้า
 - ๖.๓ การจัดสัมมนาโดยคณะกรรมการพาณิชย์
- สรุปความเห็นและข้อเสนอแนะในการติดตามผลการดำเนินงาน
เพื่อแก้ไขปัญหาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง**

รายงานการพิจารณาศึกษา

ของ

คณะกรรมการการพาณิชย์ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

เรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย

ด้วยในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๐/๒๕๕๕ วันพุธที่ ๖ ธันวาคม ๒๕๕๕ ที่ประชุมได้มีมติตั้งคณะกรรมการการพาณิชย์ ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๕๕ ข้อ ๓๓ ซึ่งคณะกรรมการการพาณิชย์ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ เป็นคณะกรรมการสามัญประจำสภา คณะหนึ่ง มีหน้าที่พิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทำกิจการ พิจารณาสอบสวน หรือศึกษา เรื่องใดๆ ที่เกี่ยวกับการค้า การบริการ การส่งออก การค้า ลิขสิทธิ์ ทรัพย์สินทางปัญญา โดยคณะกรรมการ ได้พิจารณาศึกษาเรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย

บัดนี้ คณะกรรมการได้พิจารณาเรื่องดังกล่าวเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการศึกษาต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังนี้

๑. การดำเนินงานของคณะกรรมการ

คณะกรรมการได้ดำเนินการ ดังนี้

๑.๑ คณะกรรมการได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย ประกอบด้วย

ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการฯ

- | | |
|------------------------------------|------------------------------|
| (๑) นายประมนต์ สุธีวงศ์ | ประธานที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| (๒) นายวีรพงษ์ รามางกูร | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| (๓) นางสาวอรจิต สิงคาลวณิช | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| (๔) นายบัณฑิต อัสวานิชย์ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| (๕) นายสมภพ เจริญกุล | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| (๖) นายการุณ กิตติสถาพร | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| (๗) ร้อยตำรวจเอก นิตินันท์ นวรัตน์ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| (๘) นายสุฤษดิ์ผล ชมไพศาล | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| (๙) นายสุทธิธรรม จิราธิวัฒน์ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| (๑๐) นายอภิชาติ จีระพันธุ์ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |
| (๑๑) นายสุเมธ ตันฐวนิตย์ | ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ |

อนุกรรมการฯ

- | | |
|-----------------------------------|---------------------------|
| (๑) นายพรสิทธิ์ ศรีอรทัยกุล | ประธานคณะอนุกรรมการ |
| (๒) ว่าที่ร้อยเอก จิตร ศรีชรานนท์ | รองประธานคณะอนุกรรมการ |
| (๓) นายเดชะ บุญยะชัย | เลขานุการคณะอนุกรรมการ |
| (๔) นายวรวิทย์ บวรวัฒนะ | รองเลขานุการคณะอนุกรรมการ |
| (๕) นายสุรพล ว่องวัฒนโรจน์ | อนุกรรมการ |
| (๖) นายไพบุลย์ พลสุวรรณ | อนุกรรมการ |
| (๗) นายเกริกกล้า สนธิมาศ | อนุกรรมการ |
| (๘) นายอิสระ ว่องกุศลกิจ | อนุกรรมการ |
| (๙) นายวัลลภ วิตนากร | อนุกรรมการ |
| (๑๐) นายศรายุทธ แสงจันทร์ | อนุกรรมการ |

อนึ่ง วันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๕๐ นายวัลลภ วิตนากร ได้ขอลาออกจากการเป็นอนุกรรมการ ทำให้มีตำแหน่งอนุกรรมการว่างลง ๑ ตำแหน่ง และต่อมาในคราวประชุมคณะกรรมการพาณิชย์ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๓๕ วันพุธที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๐ ที่ประชุมคณะกรรมการพาณิชย์ ได้มีมติตั้งนางสาววัลภา สติรชวล เป็นอนุกรรมการ แทนตำแหน่งที่ว่าง

๑.๒ วิธีการศึกษาของคณะอนุกรรมการฯ

๑.๒.๑ คณะอนุกรรมการฯ ได้ตั้งคณะทำงานเพื่อทำการศึกษาข้อมูลข้อเท็จจริงด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาศึกษาของคณะอนุกรรมการฯ ในเชิงลึก เพื่อให้การพิจารณาศึกษาของคณะอนุกรรมการฯ บรรลุตามภารกิจหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จำนวน ๓ คณะ ประกอบด้วย

(๑) คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์ ประกอบด้วย

- | | |
|---|-------------------|
| ๑. นายเกริกกล้า สนธิมาศ | ประธานคณะทำงาน |
| ๒. นายไสรัง ช่อชูวงศ์ | รองประธานคณะทำงาน |
| ๓. นายทองอยู่ คงจันทร์ | รองประธานคณะทำงาน |
| ๔. นางสาวมาลี เอื้อภราดร | เลขานุการคณะทำงาน |
| ๕. ปลัดกระทรวงพาณิชย์ หรือผู้แทน | |
| ๖. ปลัดกระทรวงมหาดไทย หรือผู้แทน | |
| ๗. ปลัดกระทรวงคมนาคม หรือผู้แทน | |
| ๘. ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือผู้แทน | |
| ๙. อธิบดีกรมทางหลวง หรือผู้แทน | |
| ๑๐. อธิบดีกรมทางหลวงชนบท หรือผู้แทน | |

๑๑. อธิบดีกรมขนส่งทางบก หรือผู้แทน
๑๒. อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือผู้แทน
๑๓. ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
๑๔. ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
๑๕. อธิบดีกรมศุลกากร หรือผู้แทน
๑๖. อธิบดีกรมสรรพากร หรือผู้แทน
๑๗. อธิบดีกรมวิชาการเกษตร หรือผู้แทน
๑๘. ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย หรือผู้แทน
๑๙. ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
๒๐. นายกสมาคมผู้ประกอบการทำเทียบเรือขนส่งสินค้าและคอนเทนเนอร์ หรือผู้แทน
๒๑. นายกสมาคมขนส่งสินค้า หรือผู้แทน
๒๒. นายกสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ หรือผู้แทน
๒๓. นายกสมาคมเจ้าของเรือไทย หรือผู้แทน
๒๔. นายกสมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือผู้แทน

(๒) คณะทำงานแก้ไขปัญหาด้านพิธีการศุลกากร และระเบียบราชการที่เป็นอุปสรรคต่อภาคเอกชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ ประกอบด้วย

๑. นายอิสระ ว่องกุศลกิจ ประธานคณะทำงาน
๒. นายวัลลภ วิตนาการ รองประธานคณะทำงาน
๓. นายพีระบุลย์ ไพบูลย์ธรรม เลขานุการคณะทำงาน
๔. ปลัดกระทรวงเทคโนโลยีและสารสนเทศ หรือผู้แทน
๕. อธิบดีกรมศุลกากร หรือผู้แทน
๖. อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ หรือผู้แทน
๗. ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
๘. ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
๙. ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย หรือผู้แทน
๑๐. ประธานหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
๑๑. นายกสมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย หรือผู้แทน
๑๒. นายกสมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
๑๓. นายกสมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือผู้แทน

- ๑๔. นายกสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย หรือผู้แทน
- ๑๕. นายกสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก (นายทองอยู่ คงจันทร์)
- ๑๖. นายกสมาคมผู้ประกอบการทำเทียบเรือเอกชน (นายโสรัจ ช่อชูวงศ์)

(๓) คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหาระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อภาคการนำเข้าและการส่งออกของกลุ่มอุตสาหกรรมต่างๆ ประกอบด้วย

- ๑. นายไพบูลย์ พลสุวรรณ ประธานคณะทำงาน
- ๒. นายศรายุช แสงจันทร์ รองประธานคณะทำงาน
- ๓. นางอรรณพันธ์ มาศรีงสรรค์ เลขานุการคณะทำงาน
- ๔. ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ หรือผู้แทน
- ๕. อธิบดีกรมศุลกากร หรือผู้แทน
- ๖. อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ หรือผู้แทน
- ๗. อธิบดีกรมส่งเสริมการส่งออก หรือผู้แทน
- ๘. ผู้อำนวยการสำนักโลจิสติกส์การค้าและการเงินระหว่างประเทศ หรือผู้แทน
- ๙. อธิบดีกรมประมง หรือผู้แทน
- ๑๐. อธิบดีกรมปศุสัตว์ หรือผู้แทน
- ๑๑. อธิบดีกรมวิชาการเกษตร หรือผู้แทน
- ๑๒. เลขานุการสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา หรือผู้แทน
- ๑๓. เลขานุการสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือผู้แทน
- ๑๔. ผู้อำนวยการสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ หรือผู้แทน
- ๑๕. ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
- ๑๖. ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย หรือผู้แทน
- ๑๗. ประธานหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
- ๑๘. ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมอาหาร สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ๑๙. ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ๒๐. ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ๒๑. ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมไม้อัด ไม้บาง และวัสดุแผ่น
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ๒๒. ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

๒๓. นายกสมาคมอาหารแช่เยือกแข็งไทย หรือผู้แทน
๒๔. นายกสมาคมผู้เลี้ยง ผู้ผลิต และผู้ส่งออกกุ้งกุลาดำ หรือผู้แทน
๒๕. นายกสมาคมผู้ผลิตไก่เพื่อการส่งออก หรือผู้แทน
๒๖. นายกสมาคมผู้เลี้ยงไก่เนื้อเพื่อการส่งออก หรือผู้แทน
๒๗. นายกสมาคมผู้ผลิตอาหารสำเร็จรูป หรือผู้แทน
๒๘. นายกสมาคมผู้ส่งออกข้าวต่างประเทศ หรือผู้แทน
๒๙. นายกสมาคมค้าข้าวไทย หรือผู้แทน
๓๐. นายกสมาคมโรงสีข้าวไทย หรือผู้แทน
๓๑. นายกสมาคมผู้ค้าอัญมณีไทยและเครื่องประดับ หรือผู้แทน
๓๒. นายกสมาคมเครื่องประดับอัญมณีเทียม หรือผู้แทน
๓๓. นายกสมาคมอุตสาหกรรมเครื่องเรือนไทย หรือผู้แทน

๑.๒.๒ คณะอนุกรรมการฯ ได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาศึกษาจากเอกสารข้อมูล
ข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ข้อมูลข้อเท็จจริงประกอบเป็นแนวทางในการดำเนินการของคณะอนุกรรมการฯ

๑.๒.๓ หน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องที่คณะอนุกรรมการฯ ได้เชิญมาให้ข้อมูล ข้อเท็จจริงและแสดง
ความคิดเห็น ตลอดจนให้ข้อเสนอแนะประกอบการพิจารณาศึกษาของคณะอนุกรรมการฯ ดังนี้

หน่วยงานภาครัฐ

กระทรวงการคลัง

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| ๑. นายสมหมาย ภาษี | รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง |
| ๒. นาย ช.นันท์ เพ็ชชัญญ์ไพศิษฐ์ | รองปลัดกระทรวงการคลัง |

กรมศุลกากร

- | | |
|----------------------------|---|
| ๑. นายชวลิต เศรษฐเมธีกุล | อธิบดีกรมศุลกากร |
| ๒. นายนรินทร์ กัลป์ยามมิตร | ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบอากร |
| ๓. นายเจษฎา อริยฉัตรกุล | ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศ
และการสื่อสาร |
| ๔. นายชุตติวัฒน์ วรรณผล | ผู้อำนวยการกลุ่มงานพิทักษ์อัตราศุลกากร |
| ๕. นางณัฐตินา สานติยานนท์ | ผู้อำนวยการกลุ่มงานมาตรฐานพิธีการ
และราคาศุลกากร |
| ๖. นายสาธิต ภูหอมเจริญ | ผู้อำนวยการกลุ่มให้คำปรึกษาทางกฎหมาย |

(๖)

๗. นายชุตีวัต สินทร์พยัคฆ์

นิติกร ๘ ว.

กรมสรรพากร

๑. นางสาวนีย์ กมลบุตร

ที่ปรึกษาด้านประสิทธิภาพ

๒. นายภาณุวัฒน์ เหลืองวิไล

นักวิชาการภาษี ๗ ว.

๓. นายนเรศ บูรณากาญจน์

นักวิชาการภาษี ๖ ว.

๔. นางสาวพัชชา พงศ์กীরติบุตร

นักวิชาการภาษี ๘ ว.

กระทรวงอุตสาหกรรม

สำนักบริหารสิ่งแวดล้อม

- นายไพชยนต์ เจริญไชยศรี

นักวิชาการสิ่งแวดล้อม ๗ ว.

สำนักการอนุญาต

- นายชาติ หงส์เทียมจันทร์

ผู้อำนวยการสำนักการอนุญาต

สำนักกฎหมายและระเบียบ

- นางสาวสิริรัตน์ สิริคัณธานนท์

ผู้อำนวยการสำนักกฎหมายและระเบียบ

กระทรวงสาธารณสุข

กองควบคุมอาหาร

๑. นางสุวิมล ฉกาจนโรดม

เภสัชกร ๘ วช.

๒. นางสาวพัชณี อินทรลักษณ์

นักวิชาการอาหารและยา ๘ ว.

๓. นางสาวอรุณรุ่ง คีระวัฒน์

นักวิชาการอาหารและยา ๗ ว.

กองด้านอาหารและยา

- นายสาธิต ศรีสัตยาเวทย์

ผู้อำนวยการกองด้านอาหารและยา

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรมป่าไม้

๑. นายพนัส สิริอาภรณ์ธรรม

เจ้าหน้าที่บริหารงานป่าไม้ ๗

๒. นายเมทนี สิมันตร

เจ้าหน้าที่บริหารงานป่าไม้ ๖

๓. นายวิจารณ์ เสนสกุล

เจ้าหน้าที่บริหารงานป่าไม้ ๖

๔. นายสมโภชน์ คลี่ดี

เจ้าพนักงานป่าไม้ ๕

หน่วยงานภาคเอกชน

๑. นายภูมินทร์ หารินสุค	ประธานกรรมการสมาคมเจ้าของเรือไทย
๒. นายกมล ตรีวิบูลย์	สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
๓. นางสาวศิริวรรณ ศุภเทียน	สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
๔. นางสาวมณฑาทิพย์ ช่างลอยเลื่อน	สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
๕. นายสมบูรณ์ หอตระกูล	สถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์
๖. นายทองอยู่ คงจันทร์	นายกสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้า และส่งออก

๑.๒.๔ คณะอนุกรรมการฯ ได้เดินทางไปพบปะสนทนาแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ได้ข้อมูล ข้อเท็จจริงในด้านต่าง ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการการพาณิชย์ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้แก่

- กระทรวงคมนาคม

ครั้งที่ ๑ วันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๐ เวลา ๑๐.๐๐-๑๓.๐๐ นาฬิกา

ครั้งที่ ๒ วันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๕๐ เวลา ๐๘.๒๐-๑๓.๐๐ นาฬิกา

- กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ครั้งที่ ๑ วันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๐ เวลา ๐๘.๔๐-๑๓.๐๐ นาฬิกา

ครั้งที่ ๒ วันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๐ เวลา ๑๐.๐๐-๑๓.๐๐ นาฬิกา

- กระทรวงการคลัง

วันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๐ เวลา ๑๓.๓๐-๑๖.๐๐ นาฬิกา

- กระทรวงพาณิชย์

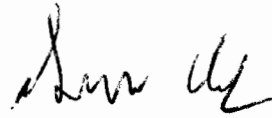
วันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๐ เวลา ๑๔.๐๐-๑๖.๓๐ นาฬิกา

๑.๒.๕ ดำเนินการจัดสัมมนา เรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย วันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๐ เวลา ๘.๓๐-๑๕.๐๐ นาฬิกา ณ ห้องประชุมคณะกรรมการ หมายเลข ๓๐๖-๓๐๘ ชั้น ๓ อาคารรัฐสภา ๒ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับเรื่องการปรับปรุงกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทยให้สาธารณชนได้รับทราบอย่างถูกต้อง ชัดเจน และเพื่อสร้างองค์ความรู้ให้แก่ภาคเอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหากฎระเบียบและข้อกฎหมายไปสู่การปฏิบัติได้จริงและเป็นรูปธรรม โดยมีผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ประมาณ ๓๐๐ คน

๒. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการขอเสนอรายงานการพิจารณาศึกษาเรื่อง การปรับปรุงโครงสร้าง
กฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย ทั้งนี้ คณะกรรมการได้มอบหมายให้
คณะอนุกรรมการฯ ดำเนินการพิจารณาศึกษาในรายละเอียดของรายงานดังกล่าว

ในการจัดทำรายงาน คณะกรรมการได้พิจารณารายงานของคณะอนุกรรมการฯ
ด้วยความละเอียดรอบคอบแล้ว และมีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานดังกล่าว โดยถือเป็นรายงานการพิจารณา
ศึกษาและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการเพื่อเสนอต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้โปรดพิจารณา
หากสภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบด้วยกับรายงานผลการพิจารณาศึกษาและข้อเสนอแนะของ
คณะกรรมการ ขอได้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาตามแต่จะเห็นสมควรต่อไป



(นายสมภพ เจริญกุล)

เลขาธิการคณะกรรมการการพาณิชย์
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สารจากประธานคณะกรรมการการพาณิชย์



นายประมนต์ สุธีวงศ์
ประธานคณะกรรมการ ฯ

จากข้อเท็จจริงที่ว่าระบบเศรษฐกิจของโลกปัจจุบันนั้นกำลังก้าวไปสู่การเปลี่ยนแปลงครั้งยิ่งใหญ่ โดยเฉพาะการเคลื่อนย้ายทางการค้า การลงทุน การบริการและแรงงานที่มีความเสรีมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเห็นได้จากความพยายามในการทำข้อตกลงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ หรือ FTA ของประเทศต่างๆ สำหรับในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN) เองก็ตระหนักถึงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับระบบเศรษฐกิจในยุคโลกาภิวัตน์นี้เช่นเดียวกัน โดยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาประเทศในกลุ่ม ASEAN ได้ดำเนินงานภายใต้วัตถุประสงค์หลักของการรวมตัวกัน กล่าวคือ ความพยายามที่จะรวมตัวกันเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน เพื่อสร้างประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) ให้เหมือนประชาคมยุโรปโดยมีเป้าหมายสำคัญที่จะสร้างภูมิภาคให้มีเข้มแข็งทั้งทางด้านการเมือง (ASEAN SECURITY COMMUNITY:ASC) เศรษฐกิจ (ASEAN ECONOMIC COMMUNITY : AEC) และสังคม วัฒนธรรม (ASEAN SOCIO – COMMUNITY : ASCC) แผนนโยบายการดำเนินงานในด้านเศรษฐกิจ ของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น (AEC) มีเป้าหมายหลักคือ

๑. การมีตลาดและฐานการผลิตร่วมกัน (Single market and Single production base) โดยให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานที่มีฝีมืออย่างเสรี
๒. สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอาเซียน
๓. ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค
๔. ส่งเสริมการดำเนินงานของอาเซียนเข้ากับเศรษฐกิจโลก เช่น การจัดทำเขตการค้าเสรีและการสร้างเครือข่ายในด้านการผลิต และจำหน่าย

ทั้งหมดนี้ก็เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ สร้างอำนาจต่อรองในเวทีการค้าโลก อีกทั้งสร้างความสามารถในการแข่งขันของสินค้าอาเซียนอย่างยั่งยืน โดยคณะกรรมการของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้กำหนดกรอบเวลาในการสร้างประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓

ดังนั้นประเทศไทย ซึ่งเป็นประเทศหนึ่งในกลุ่ม ASEAN ทั้งในส่วนของภาครัฐบาลและกลุ่มภาคเอกชนเอง ควรเตรียมท่าทีและแสดงความพร้อมในการเข้าไปมีส่วนร่วมในแผนปฏิบัติการรวมตัวด้านเศรษฐกิจอาเซียนตามร่าง AEC Blueprint เพื่อผลักดันประเทศไทยให้เป็น Gateway ในภูมิภาคอาเซียน โดยจากการประชุมรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน (AEM) ครั้งที่ ๓๙ ในวันที่ ๒๔-๒๕ สิงหาคม ๒๕๕๐ ณ ประเทศฟิลิปปินส์ ที่ประชุมมีมติผลักดันให้โลจิสติกส์เป็นบริการที่ต้องเร่งรัดการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ (Priority Sector) เพื่อเป็นการนำร่องสำหรับ AEC เนื่องจากทุกประเทศในอาเซียนยอมรับว่าโลจิสติกส์มีความสำคัญต่อการขยายเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนเป็นอย่างมากในภูมิภาคนี้เป็นอย่างมาก

เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียน (AEM) ครั้งที่ ๓๙ อีกทั้งสนับสนุนให้เกิด AEC ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ และการเตรียมความพร้อมที่ประเทศไทยจะแสดงท่าทีในการเป็น Gateway ของภูมิภาคอาเซียนนั้น คณะกรรมการพาณิชย์จึงได้จัดตั้งคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษากฎระเบียบ ข้อกฎหมาย ข้อจำกัดต่างๆที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าระหว่างประเทศทั้งการส่งออกและนำเข้า เพื่อเอื้ออำนวยความสะดวกในการค้าการลงทุนระหว่างประเทศให้มากยิ่งขึ้น โดยการส่งเสริมให้ต้นทุนโลจิสติกส์ลดลง เพิ่มผลผลิต ก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และเป็นการสร้างโอกาสทางการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน

สารจากประธานคณะกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก
และนำเข้าของไทย



นายพรสิทธิ์ ศรีอรรถกุล

ประธานคณะกรรมการฯ

ภาวะเศรษฐกิจไทยในปี ๒๕๕๐ ที่ผ่านมามีความไม่แน่นอนในหลายเรื่องทั้งปัจจัยภายในและภายนอกที่กระทบไม่ว่าจะเป็นปัญหาค่าเงินบาท ภาวะอัตราดอกเบี้ยที่อยู่ในระดับสูง และราคาน้ำมันที่แกว่งตัว ส่งผลกระทบต่อธุรกิจเป็นวงกว้าง ประกอบกับโลกการค้าปัจจุบันประเทศไทยอยู่ท่ามกลางการค้าแบบไร้พรมแดนมีความเปลี่ยนแปลงแบบพลวัตและต่อเนื่องตลอดเวลา ผู้ส่งออกต้องเผชิญกับสภาวะแวดล้อมการแข่งขันที่รุนแรง และการกีดกันการค้าจากต่างประเทศ ทั้งที่ปัจจุบันเศรษฐกิจของประเทศไทยยังต้องพึ่งพาภาคการส่งออกเป็นหลักคิดเป็น ๖๐ เปอร์เซ็นต์ ของ GDP ทำให้ระดมมองว่าหากประเทศไทยจะเดินอยู่บนถนนการค้าของโลกปัจจุบันได้อย่างยั่งยืน เราต้องปรับวิสัยทัศน์ ปรับระเบียบ และวิธีการปฏิบัติ ด้านการส่งออกนำเข้า ปรับแนวทางการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐ และเอกชน เพื่อต่อลมหายใจให้กับภาคธุรกิจเอกชน ซึ่งเป็นแนวทางแบบบูรณาการเพื่อส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย

ในช่วงเดือนมีนาคม ๒๕๕๐ กระทบได้นำเสนอคณะกรรมการพาณิชย์และรัฐสภากินดีเป็นอย่างยิ่งที่สภานิติบัญญัติแห่งชาติ หรือ สนช. โดยคณะกรรมการพาณิชย์ได้เห็นความสำคัญในการปรับปรุงกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้า โดยได้มีการอนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย ทำหน้าที่รวบรวมปัญหาต่างๆ ที่ยังคงเป็นอุปสรรคต่อการส่งออก และนำเข้าของไทย ที่ภาคเอกชนได้ประสบ พร้อมทั้งนำเสนอมาให้ภาครัฐแต่ละกระทรวงที่เกี่ยวข้องได้รับทราบ เพื่อจะได้ร่วมมือกันผลักดันการแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้เห็นผลที่เป็นรูปธรรม โดยส่วนหนึ่งต้องยอมรับว่า ปัญหาหลายๆ ประการที่ภาคเอกชนประสบอยู่ในขณะนี้ ภาครัฐบางครั้งไม่ทราบถึงข้อเท็จจริงของปัญหาอย่างละเอียด ซึ่งต้องอาศัยการแจ้งให้ทราบจากภาคเอกชน ดังนั้น การแต่งตั้งคณะกรรมการนี้ จึงถือได้ว่าเป็นเวทีที่ผู้ประกอบการจะได้เข้ามามีส่วนร่วมเพื่อนำเสนอปัญหาต่างๆ ผ่านเวทีนี้ และปัญหาดังกล่าวจะได้รับการส่งผ่านไปยังหน่วยงานภาครัฐ ผ่านการทำงานของคณะทำงาน ๓ คณะ ได้แก่

๑. คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์ ในคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย โดยมี นายเกริกกล้า สนธิมาศ เป็นประธานคณะทำงาน ๒. คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพิธีการศุลกากร และระเบียบราชการที่เป็นอุปสรรคต่อภาคเอกชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ ในคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย โดยมี นายอิสระ ว่องกุศลกิจ เป็นประธานคณะทำงาน ๓. คณะทำงานแก้ไขปัญหากฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อภาคการนำเข้าและการส่งออกของกลุ่มอุตสาหกรรม ในคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย โดยมี นายไพบูลย์ พลสุวรรณ เป็นประธานคณะทำงาน ซึ่งประธานคณะทำงานทั้ง ๓ ท่านได้ทุ่มเททั้งเวลา กำลังกาย และความรู้ความสามารถอย่างเต็มที่ในการดำเนินงานตลอด ๔ เดือนที่ผ่านมา

จะเห็นได้จากการที่คณะทำงานทั้ง ๓ คณะได้รวบรวมประเด็นปัญหาต่างๆ รวมถึงแนวทางการแก้ไขเพื่อนำเสนอต่อกระทรวงต่างๆ อาทิ กระทรวงคมนาคม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงการคลัง ซึ่งได้เสนอปัญหาต่างๆ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับแต่ละกระทรวงฯ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งแต่ละกระทรวงฯ ก็ได้ประสานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในกระทรวงนั้นๆ ให้เร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยขณะนี้ทราบว่าปัญหาบางอย่างได้รับการแก้ไขให้ลุล่วงไปด้วยดีเป็นที่เรียบร้อยแล้ว นั้นเป็นนิมิตหมายที่ดีที่แสดงให้เห็นว่าหน่วยงานราชการต่างๆ หน่วยงานต่างก็เต็มใจที่จะช่วยเหลือแก้ปัญหาดังกล่าว ที่เป็นอุปสรรคในกระบวนการส่งออก และนำเข้าให้แก่ผู้ประกอบการ อันจะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันให้แก่ผู้ประกอบการไทย ให้สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นๆ ได้ในระดับสากล

สุดท้ายนี้ คณะอนุกรรมการฯ ได้รวบรวมผลการดำเนินงานของคณะทำงานต่างๆ รวมถึงข้อมูลจากการจัดสัมมนาระดมความเห็นจากหน่วยงานต่างๆ เพื่อเป็นข้อมูลให้กับหน่วยงานราชการและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้รับทราบประเด็นปัญหาและแนวทางการแก้ไขอันจะส่งผลดีต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยต่อไป

นายพรสิทธิ์ ศรีอรทัยกุล
ประธานคณะอนุกรรมการฯ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

๑. ความเป็นมา

กระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึง กระบวนการทางการค้าระหว่างประเทศที่ง่าย ไม่ยุ่งยากซับซ้อน รวมไปถึงกิจกรรม การปฏิบัติ และพิธีการที่มีความเกี่ยวข้องกับความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน^๑ โดยมีเป้าหมายสำคัญเพื่อลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการดำเนินธุรกรรมทางการค้าและการลงทุน ทั้งภายในและระหว่างประเทศของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

รายงานผลการสำรวจดัชนีการอำนวยความสะดวกทางการค้าของธนาคารโลกที่ผ่านมา เพื่อประเมินสถานะของการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศต่างๆ ปรากฏว่าประเทศไทยมีมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) น้อย^๒ โดยมีข้อจำกัดสำคัญในส่วนที่เกี่ยวกับกฎระเบียบ และขั้นตอนการปฏิบัติงานการค้าและการลงทุนที่ต้องพึ่งพาระบบเอกสาร ทำให้ขาดความคล่องตัวในการดำเนินธุรกรรมทางการค้าและการลงทุน รวมถึงข้อกฎหมายที่ล้าสมัย ซ้ำซ้อน และมีขั้นตอนดำเนินการยุ่งยากทั้งในส่วนที่เกี่ยวกับการดำเนินงานและเอกสารต่างๆ ที่ไม่จำเป็น จำเป็นต้องเร่งพิจารณาเพื่อแก้ไขและปรับปรุงให้การดำเนินการในภาคการค้าและการลงทุนของประเทศมีความชัดเจนโดยเร่งด่วน เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่เป็นจุดเด่นของประเทศในด้านการค้าและการลงทุน เสริมสร้างความได้เปรียบด้วยการเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจการค้าและการลงทุนทั้งภายในและระหว่างประเทศให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าโลกที่เท่าเทียมและเป็นธรรม

กระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้านับได้ว่าเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่หน่วยงานภาครัฐจำเป็นต้องเร่งพิจารณาแก้ไขและปรับปรุง เพื่อยกเลิกข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคสำคัญต่อภาคอุตสาหกรรม การผลิต การนำเข้า และส่งออก รวมถึงการอำนวยความสะดวกด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการให้สามารถดำเนินการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และถูกต้องตามกฎหมาย เพื่อให้การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ไทยบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ เห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๔ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาตินำเสนอ (รายละเอียด ตามรูปที่ ๑) รัฐบาลได้กำหนดให้การพัฒนาโลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติในการเสริมสร้างระบบโลจิสติกส์ไทยให้มีมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางธุรกิจการลงทุน และการค้า

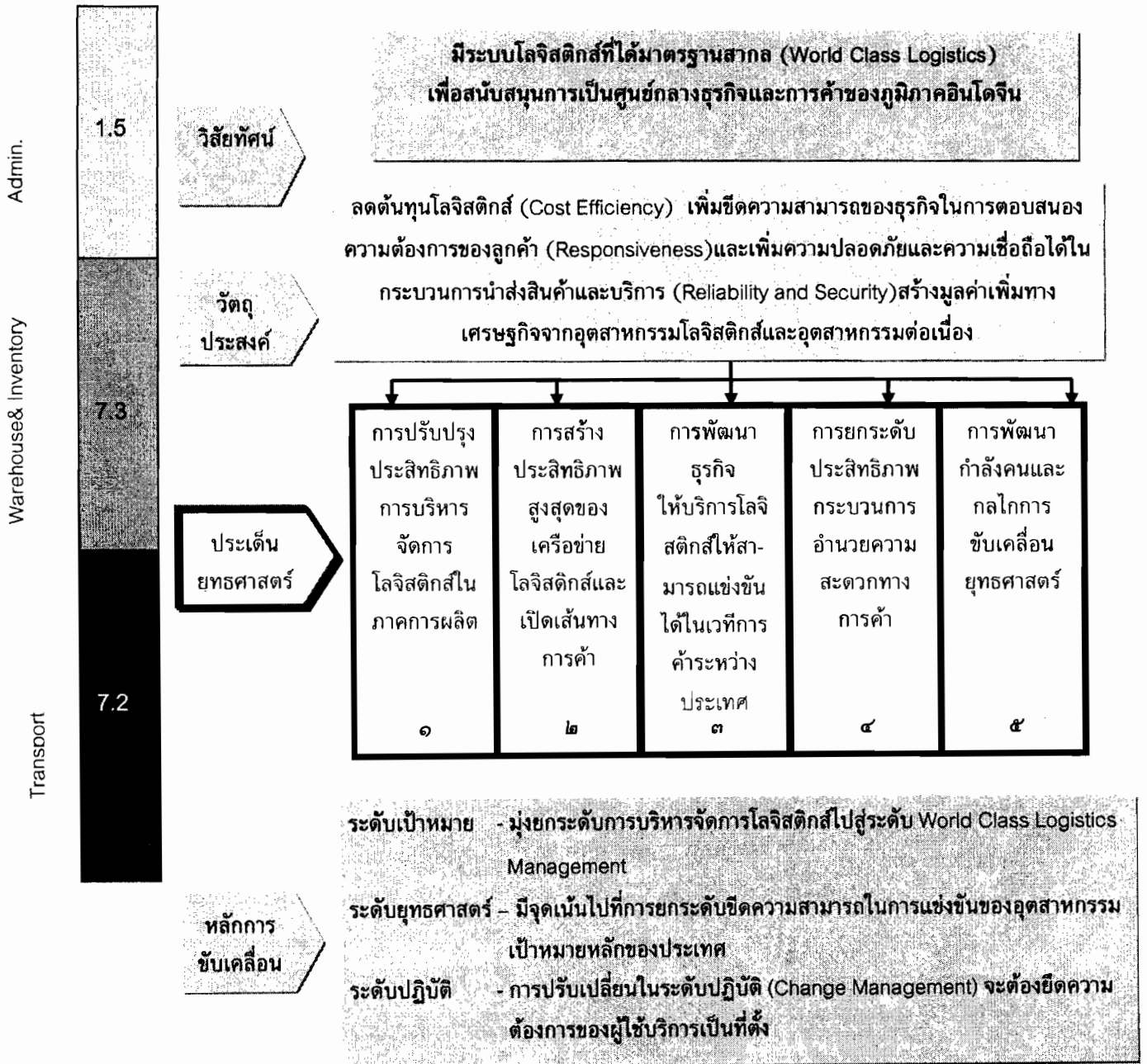
^๑ (WTO และ UNCTAD, ๒๐๐๑)

^๒ <http://www.bangkokbiznews.com>; จากกรณีเปิดเผยในรายงานฉบับล่าสุด เกี่ยวกับสถานะ "การทำธุรกิจปี ๒๕๕๐" ของธนาคารโลก หรือ "Doing Business ๒๐๐๗"

ของภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งประเทศไทยมีข้อได้เปรียบสูงในเรื่องของสถานที่ตั้งเชิงภูมิศาสตร์ที่สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนที่เหมาะสมของภูมิภาค

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2549-2553) เมื่อ 17 เมษายน 2549^ก

16 % GDP
(ตัวเลขจากปี ๒๕๔๖)



รูปที่ ๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๔๙-๒๕๕๓)

^ก สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ในเบื้องต้นคณะกรรมการการพาณิชย์ได้สรุปปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยไม่ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า ดังนี้

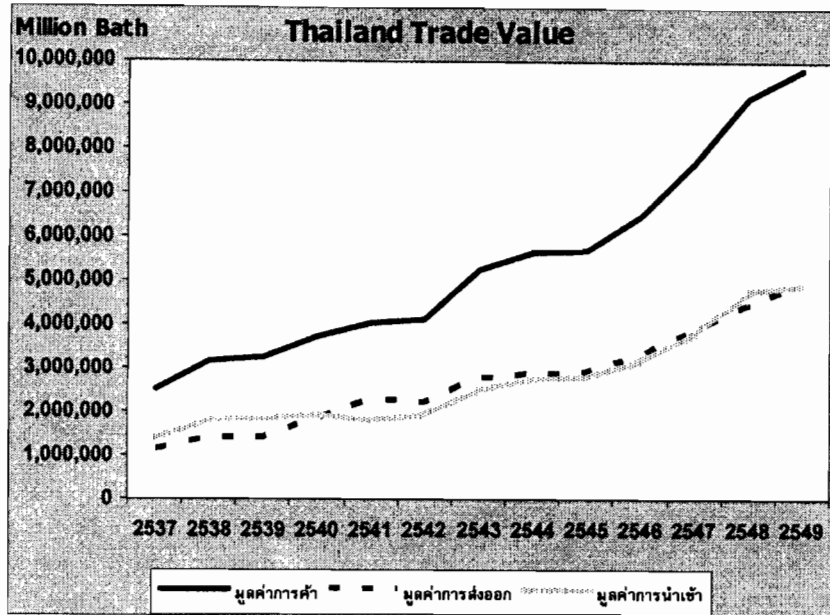
ปัญหา/ข้อจำกัด ของการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) ของไทย

๑. กฎระเบียบและขั้นตอนปฏิบัติที่เป็นอุปสรรคในการทำธุรกิจการค้าภายในและระหว่างประเทศ
๒. ปัญหาด้านกฎหมายที่ไม่เอื้อต่อการลงทุนและการอำนวยความสะดวกทางการค้า
๓. ขั้นตอนการดำเนินงานที่ยุ่งยากและซ้ำซ้อน
๔. ต้องพึ่งพาระบบเอกสารที่ซ้ำซ้อนและไม่จำเป็น
๕. ขาดการดำเนินงานเชิงบูรณาการของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง
๖. ขาดการจัดการพิธีการทางศุลกากรที่มีประสิทธิภาพเป็นระบบสากล (Paperless Documentation)

ผลกระทบจากการที่ประเทศไทยไม่ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า

๑. ส่งผลกระทบต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศทั้งในด้านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ
๒. กระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจประเทศ จากตัวเลขข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไทยปี ๒๕๕๙ ตัวเลขภาคการส่งออกสินค้าของประเทศไทย คิดเป็นร้อยละ ๖๒.๐๖ ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ มีภาคการค้าและการส่งออกเป็นกลไกหลักสำคัญของเศรษฐกิจไทย
๓. ไม่สนับสนุนภาพลักษณ์ในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ
๔. พิธีการศุลกากรยังใช้ระบบเอกสารไม่เป็นสากล ยุ่งยาก และซ้ำซ้อน ทำให้เกิดความล่าช้าและอาจก่อให้เกิดความเสียหาย
๕. เพิ่มต้นทุนในเรื่องค่าใช้จ่ายและระยะเวลาดำเนินการสูง เนื่องจากขาดการดำเนินงานเชิงบูรณาการที่เหมาะสมของภาครัฐ ส่งผลกระทบทำให้เกิดต้นทุนแฝงของผู้ประกอบการ
๖. ลดความสามารถและศักยภาพการแข่งขันในระดับสากลของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยในเวทีการค้าโลก

จากผลกระทบที่กล่าวมาข้างต้น ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยขาดการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าน้อยสามารถแสดงค่าของผลกระทบในเชิงปริมาณได้ โดยการประมาณการค้าจากตัวเลขการส่งออกของไทยในปี ๒๕๕๙ เปรียบเทียบเป็นต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) สูงถึงร้อยละ ๑๖



มูลค่าการส่งออกและ
นำเข้าปี ๒๕๔๙
๙, ๘๘๐, ๒๙๕ บาท

รูปที่ ๒ แสดงมูลค่าการส่งออกและนำเข้า
ของประเทศไทย ปี ๒๕๔๙

สถิติภาคการส่งออกของประเทศไทยในปี ๒๕๔๙ พบว่ามูลค่าการส่งออกและนำเข้าของประเทศไทยมีมูลค่าเท่ากับ ๙,๘๘๐,๒๙๕ ล้านบาท^๑ (รายละเอียด ตามรูปที่ ๒) มีตัวเลขภาคการส่งออกสินค้าคิดเป็นร้อยละ ๖๒.๐๖ ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ^๒ จากผลการศึกษาด้านทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP มีค่าเท่ากับ ร้อยละ ๑๖.๐๐ ต่อ GDP ในปี ๒๕๔๖^๓ และเพิ่มเป็นร้อยละ ๒๓.๙๐ ในปี ๒๕๔๙^๔ ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้น (รายละเอียด ตามรูปที่ ๓) เนื่องจากปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยและราคาน้ำมัน การแข็งค่าขึ้นของค่าเงินบาทอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับปัจจัยภายในที่เกิดจากข้อจำกัดของกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ข้อจำกัดสำคัญในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบและขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ยุ่งยากและซ้ำซ้อนของหน่วยงานภาครัฐ ข้อกฎหมายที่ล้าสมัย ทำให้การส่งออกและนำเข้าในปัจจุบันยังต้องใช้เอกสารจำนวนมากที่ไม่จำเป็น ปัจจัยที่กล่าวข้างต้นนับเป็นต้นทุนแฝงของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย ซึ่งหน่วยงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องให้ความสนใจและ

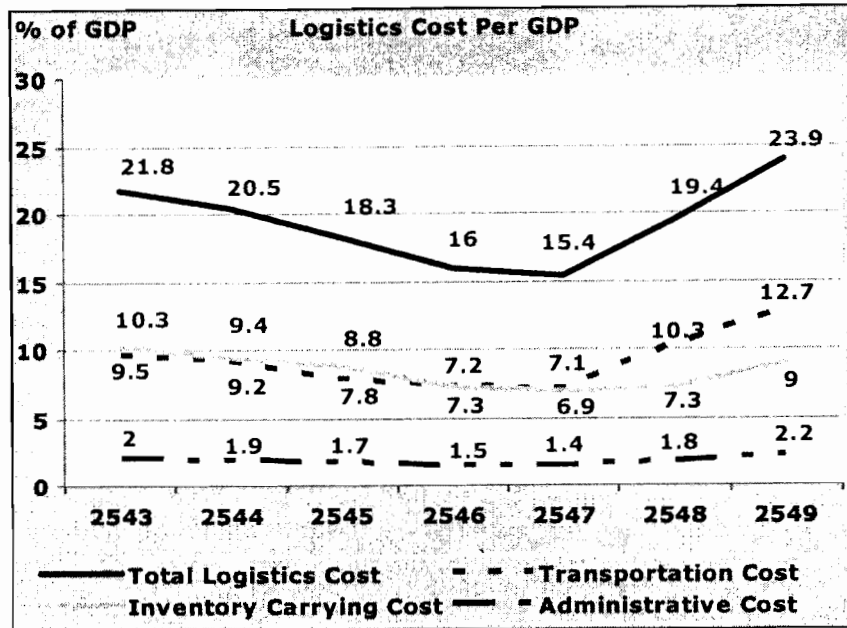
^๑ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

^๒ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

^๓ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

^๔ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ร่วมมือในการแก้ไขปัญหาเชิงบูรณาการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการดำเนินธุรกรรมทางการค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมและ/หรือสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพทางการแข่งขันในระดับสากล



รูปที่ ๓ แสดงตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP
ของประเทศไทย ปี ๒๕๔๙

จากการประมาณการต้นทุนโลจิสติกส์ โดยอ้างอิงข้อมูลของมูลค่าการส่งออกและนำเข้าไทยปี ๒๕๔๙ เท่ากับ ๙,๘๘๐,๒๙๕ ล้านบาท และต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี ๒๕๔๙ ซึ่งเท่ากับร้อยละ ๒๓.๙ ของ GDP นั้นสามารถคิดเป็นตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์โดยประมาณเท่ากับ ๒.๓๖ ล้านล้านบาท (๒๓.๖๐ แสนล้านบาท) แบ่งเป็นต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการดำเนินการ (รูปที่ ๓ แสดงตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP) เท่ากับ ๒.๒๑ แสนล้านบาท การขนส่ง ๑.๒๕ ล้านล้านบาท และการจัดการสินค้าคงคลัง ๘.๙ แสนล้านบาท อย่างไรก็ตาม ตัวเลขของต้นทุนโลจิสติกส์สามารถลดลงได้ถ้ามีการพัฒนากระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยภาครัฐต้องเร่งพิจารณายกเลิกข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคสำคัญต่อภาคอุตสาหกรรมการผลิต การนำเข้า และส่งออก รวมถึงการอำนวยความสะดวกด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการให้สามารถดำเนินการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และถูกต้องตามกฎหมาย โดยมีเอกชนให้ความสนับสนุนและร่วมมือกันอย่างจริงจัง เนื่องจากยังมีความเสียหายที่เกิดขึ้นอีกเป็นจำนวนมากที่ไม่สามารถประเมินค่าในเชิงปริมาณได้

คณะกรรมการการพาณิชย์สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้เล็งเห็นความสำคัญของการเอื้ออำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) ที่มีผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ซึ่งที่ผ่านมายังไม่มีหน่วยงานใดให้ความสนใจที่จะเข้ามาทำการศึกษาอย่างเป็นรูปธรรมชัดเจน จึงได้มีมติแต่งตั้งคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย เมื่อวันที่ ๒๘ มีนาคม ๒๕๕๐ โดยมี นายพรสิทธิ์ ศรีอรทัยกุล เป็นประธานคณะอนุกรรมการฯ และว่าที่ร้อยเอกจิตร ธิธรานนท์ เป็นรองประธานคณะอนุกรรมการฯ โดยกำหนดระยะเวลาดำเนินการของคณะอนุกรรมการฯ ๑๒๐ วัน ในการพิจารณาและจัดทำรายงานการศึกษาการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย ก่อนนำเสนอรายงานผลการศึกษา ต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป

เพื่อให้การศึกษา สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว คณะอนุกรรมการฯ ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๕๐ แต่งตั้งคณะทำงานขึ้นมา ๓ คณะ เพื่อทำการรวบรวมปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์ พิธีการศุลกากรและระเบียบราชการในการค้าระหว่างประเทศ และกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อภาคส่งออกและนำเข้าของกลุ่มอุตสาหกรรม เพื่อเป็นการเสริมสร้างและตอบสนองยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศตามนโยบายของรัฐบาลเพื่อเร่งรัดให้มีการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยที่เป็นรูปธรรมชัดเจน

คณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก นำเข้าของไทย รวม ๑๐ คน ประกอบด้วย

- | | |
|----------------------------------|------------------------|
| ๑.๑ นายพรสิทธิ์ ศรีอรทัยกุล | ประธานคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๒ ว่าที่ร้อยเอก จิตร ธิธรานนท์ | รองประธานคณะอนุกรรมการ |
| ๑.๓ นายสุรพล ว่องวัฒนโรจน์ | อนุกรรมการ |
| ๑.๔ นายไพบุลย์ พลสุวรรณ | อนุกรรมการ |
| ๑.๕ นายเกริกกล้า สนธิมาศ | อนุกรรมการ |
| ๑.๖ นายอิสระ ว่องกุศลกิจ | อนุกรรมการ |
| ๑.๗ นายวัลลภ วิตนากร | อนุกรรมการ |
| ๑.๘ นายศรายุทธ แสงจันทร์ | อนุกรรมการ |
| ๑.๙ นายเดชะ บุญยะชัย | เลขานุการอนุกรรมการ |
| ๑.๑๐ นายวรวิทย์ บวรวิณะ | รองเลขานุการอนุกรรมการ |

หมายเหตุ : เนื่องจากนายวัลลภ วิตนากร อนุกรรมการฯ หมายเลข ๑.๗ ได้ขอลาออกจากการเป็นอนุกรรมการฯ ทำให้ตำแหน่งอนุกรรมการฯว่างลง ๑ ตำแหน่ง ในการประชุมคณะกรรมการพาณิชย์ ครั้งที่ ๓๕ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๐ ที่ประชุมได้มีมติตั้งนางสาววัลภา สติรชวล เป็นอนุกรรมการแทนตำแหน่งที่ว่าง

๒. การดำเนินงาน

คณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อแก้ไขปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคอนเทนเนอร์พิธีการศุลกากร ระเบียบราชการที่เป็นอุปสรรคต่อภาคเอกชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ การนำเข้าและส่งออกของกลุ่มอุตสาหกรรมต่างๆ เมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๕๐ รวม ๓ คณะ ประกอบด้วย

๒.๑ คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์ รวม ๒๔ คน ประกอบด้วย

๒.๑.๑ นายเกริกกล้า สนธิมาศ (อนุกรรมการฯ และประธานคณะทำงานฯ)

๒.๑.๒ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม หรือผู้แทน

๒.๑.๓ ปลัดกระทรวงพาณิชย์ หรือผู้แทน

๒.๑.๔ ปลัดกระทรวงมหาดไทย หรือผู้แทน

๒.๑.๕ ปลัดกระทรวงคมนาคม หรือผู้แทน

๒.๑.๖ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือผู้แทน

๒.๑.๗ อธิบดีกรมทางหลวง หรือผู้แทน

๒.๑.๘ อธิบดีกรมทางหลวงชนบท หรือผู้แทน

๒.๑.๙ อธิบดีกรมขนส่งทางบก หรือผู้แทน

๒.๑.๑๐ อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรือผู้แทน

๒.๑.๑๑ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน

๒.๑.๑๒. ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน

๒.๑.๑๓ อธิบดีกรมศุลกากร หรือผู้แทน

๒.๑.๑๔ อธิบดีกรมสรรพากร หรือผู้แทน

๒.๑.๑๕ อธิบดีกรมวิชาการเกษตร หรือผู้แทน

๒.๑.๑๖ ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย หรือผู้แทน

๒.๑.๑๗ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน

๒.๑.๑๘ นายกสมาคมผู้ประกอบการทำเทียบเรือขนส่งสินค้าและคอนเทนเนอร์ หรือผู้แทน

๒.๑.๑๙ นายกสมาคมขนส่งสินค้า หรือผู้แทน

๒.๑.๒๐ นายกสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก (นายทองอยู่ คงจันทร์)

๒.๑.๒๑ นายกสมาคมผู้ประกอบการทำเทียบเรือเอกชน (นายโสรัจ ช่อชูวงศ์)

๒.๑.๒๒ นายกสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ หรือผู้แทน

๒.๑.๒๓ นายกสมาคมเจ้าของเรือไทย หรือผู้แทน

๒.๑.๒๔ นายกสมาคมผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือผู้แทน

๒.๒ คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพิธีการศุลกากร และระเบียบราชการที่เป็นอุปสรรคต่อภาคเอกชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ รวม ๑๔ คน ประกอบด้วย

๒.๒.๑ นายอิสระ ว่องกุศลกิจ (อนุกรรมการ)

๒.๒.๒ ปลัดกระทรวงเทคโนโลยีและสารสนเทศ หรือผู้แทน

๒.๒.๓ อธิบดีกรมศุลกากร หรือผู้แทน

๒.๒.๔ อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ หรือผู้แทน

๒.๒.๕ ผู้ว่าการการทำเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน

๒.๒.๖ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน

๒.๒.๗ ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย หรือผู้แทน

๒.๒.๘ ประธานหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน

๒.๒.๙ นายกสมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย หรือผู้แทน

๒.๒.๑๐ นายกสมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน

๒.๒.๑๑ นายกสมาคมผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือผู้แทน

๒.๒.๑๒ นายกสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย หรือผู้แทน

๒.๒.๑๓ นายกสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก (นายทองอยู่ คงขันธุ์)

๒.๒.๑๔ นายกสมาคมผู้ประกอบการทำเทียบเรือเอกชน (นายโสรัจ ช่อชูวงศ์)

๒.๓ คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหาระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อภาคการนำเข้าและการส่งออกของกลุ่มอุตสาหกรรมต่างๆ รวม ๓๑ คน ประกอบด้วย

๒.๓.๑ นายไพบุลย์ พลสุวรรณ (อนุกรรมการฯ และประธานคณะทำงานฯ)

๒.๓.๒ ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ หรือผู้แทน

๒.๓.๓ อธิบดีกรมศุลกากร หรือผู้แทน

๒.๓.๔ อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ หรือผู้แทน

๒.๓.๕ อธิบดีกรมส่งเสริมการส่งออก หรือผู้แทน

๒.๓.๖ ผู้อำนวยการสำนักโลจิสติกส์การค้าและการเงินระหว่างประเทศ หรือผู้แทน

๒.๓.๗ อธิบดีกรมประมง หรือผู้แทน

๒.๓.๘ อธิบดีกรมปศุสัตว์ หรือผู้แทน

๒.๓.๙ อธิบดีกรมวิชาการเกษตร หรือผู้แทน

๒.๓.๑๐ เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา หรือผู้แทน

๒.๓.๑๑ เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือผู้แทน

๒.๓.๑๒ ผู้อำนวยการสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ หรือผู้แทน

- ๒.๓.๑๓ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน (คุณ ศราวุธ แสง-จันทร์)
- ๒.๓.๑๔ ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย หรือผู้แทน
- ๒.๓.๑๕ ประธานหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
- ๒.๓.๑๖ ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมอาหาร สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ๒.๓.๑๗ ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ๒.๓.๑๘ ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ๒.๓.๑๙ ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมไม้อัด ไม้บาง และวัสดุแผ่น สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ๒.๓.๒๐ ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ๒.๓.๒๑ นายกสมาคมอาหารแช่เยือกแข็งไทย หรือผู้แทน
- ๒.๓.๒๒ นายกสมาคมผู้เลี้ยง ผู้ผลิต และผู้ส่งออกกุ้งกุลาดำ หรือผู้แทน
- ๒.๓.๒๓ นายกสมาคมผู้ผลิตไก่เพื่อการส่งออก หรือผู้แทน
- ๒.๓.๒๔ นายกสมาคมผู้เลี้ยงไก่เนื้อเพื่อการส่งออก หรือผู้แทน
- ๒.๓.๒๕ นายกสมาคมผู้ผลิตอาหารสำเร็จรูป หรือผู้แทน
- ๒.๓.๒๖ นายกสมาคมผู้ส่งออกข้าวต่างประเทศ หรือผู้แทน
- ๒.๓.๒๗ นายกสมาคมค้าข้าวไทย หรือผู้แทน
- ๒.๓.๒๘ นายกสมาคมโรงสีข้าวไทย หรือผู้แทน
- ๒.๓.๒๙ นายกสมาคมผู้ค้าอัญมณีไทยและเครื่องประดับ หรือผู้แทน
- ๒.๓.๓๐ นายกสมาคมเครื่องประดับอัญมณีเทียม หรือผู้แทน
- ๒.๓.๓๑ นายกสมาคมอุตสาหกรรมเครื่องเรือนไทย หรือผู้แทน

๓. วิธีการ แนวทางและขั้นตอนการดำเนินงานในการพิจารณาศึกษา

๓.๑ ดำเนินการรวบรวมปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นโดยจำแนกตามหมวดหมู่ของปัญหาในเรื่องระเบียบบริหาร กฎระเบียบ และ/หรือพระราชบัญญัติ ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในส่วนของ การนำเข้าและส่งออก

๓.๒ วิเคราะห์ก่อนและนำเสนอปัญหาพร้อมแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เป็นรูปธรรมชัดเจนต่อหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม การทรงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงการคลัง โดยคณะอนุกรรมการฯ และคณะทำงานฯ ได้ประชุมร่วมกับรัฐมนตรีและผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

๓.๓ จัดการประชุมสัมมนาประชาพิจารณ์เพื่อประชาสัมพันธ์และระดมความคิดเห็นเพิ่มเติมจากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน (Stakeholder) เพื่อนำประเด็นปัญหาเพิ่มเติมจากการประชุมฯ นำเสนอต่อหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

- ๓.๔ ประสานและติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐในการแก้ไขปัญหาต่างๆ โดยต่อเนื่อง
- ๓.๕ จัดทำรายงานนำเสนอคณะกรรมการการพาณิชย์พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอ สภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป

๔. ผลสัมฤทธิ์การดำเนินงานของคณะทำงานฯ

การดำเนินงานของคณะทำงานฯ ได้มีการนำเสนอประเด็นปัญหาต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทยเสนอให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องพิจารณา และติดตามผลการดำเนินงานของภาครัฐอย่างต่อเนื่อง ดังนี้

๔.๑ คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์ รวม ๙ ประเด็น ประกอบด้วย ปัญหาการขนส่งทางบก ๖ ประเด็น และการขนส่งทางน้ำ ๓ ประเด็น^๗

การดำเนินงานในส่วนของกระทรวงคมนาคม

? ประเด็นการขนส่งทางบก (อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข ๖ ประเด็น)

(๑) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน ผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ใช้นานพาหนะโดยที่ยานพาหนะมีน้ำหนักบรรทุก หรือน้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือ โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ

(๒) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๔๙ หมวด ๓ การรักษาทางหลวง และหมวด ๔ การกำหนดโทษ กำหนดให้ดำเนินคดีกับพนักงานขับรถและสิ่งพ่วงศาล มีโทษทั้งจำคุก โทษปรับ และยึดของกลาง ทำให้เกิดความเสียหายด้านแรงงานและเศรษฐกิจเชิงพาณิชย์

(๓) มาตรา ๑๙ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และประกาศกระทรวงมหาดไทยที่เกี่ยวข้อง การกำหนดน้ำหนักบรรทุกแตกต่างกับน้ำหนักบรรทุกอนุญาตโดยกรมทางหลวง ทำให้การขนส่งไม่ต่อเนื่อง ต้องใช้เส้นทางอื่นแทน ส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งเพิ่มขึ้น

(๔) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๙ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดให้รถบรรทุกซึ่งบรรทุกตู้สำหรับบรรจุสิ่งของให้บรรทุกมีความสูงได้ไม่เกิน ๔.๒๐ เมตร จากพื้นทาง

(๕) การกำหนดน้ำหนักบรรทุกสำหรับรถพ่วง ๒๒ ล้อ ๖ เพลา น้ำหนักบรรทุก ๕๓ ตัน (Full Trailer) จะสิ้นสุดการผ่อนผันวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๐

(๖) เร่งรัดการจัดตั้งสภาการขนส่งทางถนนแห่งประเทศไทย

? ประเด็นการขนส่งทางน้ำ (อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข ๓ ประเด็น)

^๗ รายละเอียดของปัญหา ผลกระทบ ข้อเสนอแนะ บรรจุอยู่ในรายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์ ผู้ที่สนใจรายละเอียดเพิ่มเติมกรุณาติดต่อที่คณะกรรมการการพาณิชย์

(๑) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ มาตรา ๓๘ (ประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๔๕๓/๒๕๓๖ เรื่อง การขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำเทียบเรืออเนกมัติ และประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๑๑๓/๒๕๓๙ เรื่อง การขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่ทำเทียบเรือสาธารณะ) กำหนดการเก็บค่าภาระสินค้า (Cargo dues) จากทำเทียบเรืออเนกมัติ

(๒) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๑ (พ.ศ. ๒๕๓๖) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. ๒๕๓๗ กำหนดให้เรือที่มีความยาวเกินกว่า ๕๐.๒๙ เมตร จะต้องใช้น้ำร่อง

(๓) ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง การอนุญาตประกอบการรับจ้างขนส่งสินค้าและตู้สินค้าเข้าออกจากเขตศุลกากร ท่าเรือกรุงเทพ ประกาศ ณ วันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๔๗

๔.๒ คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพิธีการศุลกากรและระเบียบราชการที่เป็นอุปสรรคต่อภาคเอกชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ รวม ๒๓ ประเด็น^๓

การดำเนินงานในส่วนของกรมศุลกากร

ได้รับการแก้ไข ๑๐ ประเด็น โดยการใช้ระบบ e-Customs ประกอบด้วย

(๑) การขนส่งชายฝั่งอ้อมแหลมมลายูผ่านประเทศมาเลเซียให้มีความสะดวกและรวดเร็ว โดยกรมศุลกากรใช้ระบบ e-Customs เข้ามาช่วยควบคุมการขนส่งของ (Transfer) ร่วมกับกระบวนการตรวจสอบอื่นๆ เช่น GPS เพื่อปรับปรุงระเบียบการขนส่งและการค้าชายฝั่ง

(๒) เกณฑ์การตรวจสอบและบังคับคดี กรมศุลกากรจะทบทวนเกณฑ์บังคับคดีเพื่อให้สอดคล้องกับการนำระบบ e-Customs มาใช้

(๓) การควบคุมตู้คอนเทนเนอร์ กรมศุลกากรได้ปรับปรุงวิธีการยื่นรายงานเรือเข้า-ออก และรายงานหมายเลขตู้ที่มีสินค้าและตู้เปล่าอยู่ในบัญชีเรือทุกเที่ยวโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อควบคุมการเข้า-ออกของตู้สินค้าทั้งหมด รวมถึงอุปกรณ์การขนส่งชนิดอื่น (Container Rack, Jumbo Bag ฯลฯ)

(๔) การเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเข้า-ออกระหว่างท่าเรือและลานเก็บตู้เปล่า

(๕) บัญชีสินค้าเข้าที่แยกทำการตรวจปล่อยที่ ICD ตัวแทนเรือและ/หรือเจ้าของตู้ต้องขอลงทะเบียนเป็นผู้ยื่นรายงานเรือเข้า-ออก และรายงานบัญชีตู้สินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์กับกรมศุลกากรในระบบ e-Customs และการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือในระบบอิเล็กทรอนิกส์ ไม่จำเป็นต้องให้นายตรวจประจำเรือลงนามก่อน)

^๓ รายละเอียดของปัญหาผลกระทบ ข้อเสนอแนะ บรรจุอยู่ในรายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์ ผู้ที่สนใจรายละเอียดเพิ่มเติมกรุณาติดต่อที่คณะอนุกรรมการฯ

(๖) การลากตู้คอนเทนเนอร์เปล่าที่ยกขนถ่ายลงท่าเรือออกไป Depot นอกท่าเรือ กรมศุลกากรได้ปรับปรุงวิธีการยื่นรายงานเรือเข้า-ออก และรายงานหมายเลขตู้ที่มีสินค้าและตู้เปล่าอยู่ในบัญชีเรือทุกเที่ยว โดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบ e-Customs เพื่อควบคุมการเข้า-ออกของตู้สินค้าทั้งหมด

(๗) ตู้สินค้าตักเรือต้องเปลี่ยนไปบรรทุกลงเรืออีกลำหนึ่งในท่าเรือเดียวกันหรือต่างท่าเรือ

- กรมศุลกากรได้แก้ไขในระบบ e-Customs ให้มีการเปลี่ยนเที่ยวเรือได้ โดยให้ตัวแทนเรือเป็นผู้แจ้งเปลี่ยนเที่ยวเรือที่ขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นเรือ

- กรมศุลกากรได้แก้ไขในระบบ e-Customs อนุญาตให้ลากตู้สินค้าไปบรรทุกลงเรือที่ท่าเรืออื่นได้ เพื่อช่วยให้ตู้สินค้าที่ตักเรือในท่าเรือแรกที่ระบุในใบขนสินค้าสามารถส่งออกไปกับเรือลำอื่นได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

(๘) สินค้าผ่านแดน (Intransit Goods) จะยินยอมให้เฉพาะสินค้าผ่านของประเทศที่มีสนธิสัญญาสินค้าผ่านแดนกับประเทศไทยเท่านั้น ระเบียบปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่ได้มีการทำความตกลงไว้เท่านั้น

(๙) ธุรกิจกรมศุลกากรที่ต้องใช้ใบขนต้นฉบับให้ใช้ข้อมูลใบขนอิเล็กทรอนิกส์แทนการใช้ต้นฉบับ

(๑๐) คณะทำงานถาวรได้จัดให้ผู้แทนสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทยและสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยเข้าร่วมเป็นกรรมการเพิ่มเติมในคณะกรรมการถาวร

? ประเด็นที่อยู่ระหว่างดำเนินการรวม ๑๒ ประเด็นประกอบด้วย

(๑) ภาวะ ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ กรมสรรพากรรับไว้พิจารณา

(๒) ตั้งคณะทำงานร่วมระหว่างกรมศุลกากรและองค์กรเอกชนเพื่อศึกษาอนุสัญญา (อิสตันบูล) ก่อนนำมาใช้ในเรื่องนี้และเรื่องที่เกี่ยวข้อง

(๓) การใช้ตู้คอนเทนเนอร์ในการขนส่งสินค้าในประเทศ

(๔) การยกเว้นอากรสินค้าที่นำมาใช้เพื่อการปฏิบัติการนำเข้า-ส่งออก ผลักดันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกับกรมศุลกากรเพื่อระบุมตรฐานรายการอุปกรณ์ และออกประกาศกระทรวงเพื่อยกเว้นอากร (ต้องออกเป็นประกาศกระทรวงการคลังยกเว้นอากรตามมาตรา ๑๒ พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร)

(๕) ระเบียบว่าด้วยการถ่ายลำของตู้คอนเทนเนอร์ (Transshipment) และการกำหนดให้เป็นมาตรฐานเดียวกันกับมาตรฐานสากลในต่างประเทศจะมีการหารือที่กรมศุลกากรต่อไป

(๖) ระเบียบว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) กรมศุลกากรกำลังดำเนินโครงการใช้ Radio Frequency Identification (RFID) ในการติดตั้งกับตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งสามารถ Track ด้วย GPS เพื่อให้การควบคุมด้วย e-Customs ทำได้ง่ายขึ้น ภาคเอกชนดำเนินการเรื่องอุปกรณ์ โดยกรมศุลกากรต้องการเฉพาะข้อมูลการเดินทางของสินค้าเท่านั้น

(๗) การขนส่งชายฝั่งที่ทำการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ไปขึ้นเรือทางน้ำ เช่น จากท่าเรือกรุงเทพไปท่าเรือแหลมฉบัง ได้กำหนดให้ใช้ท่า A0 เป็นท่าสำหรับขึ้นตู้คอนเทนเนอร์จากทางน้ำโดยเฉพาะ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

(๘) กฎระเบียบเกี่ยวกับ Return Shipment, Re-shipment ไปประเทศที่สาม และ Re-export Cargo

(๙) ระเบียบว่าด้วยสินค้าตกค้างและสินค้าถูกจับกุม กรมศุลกากรได้เข้าพื้นที่เพื่อจัดลานกองสินค้าที่นำออกจากตู้คอนเทนเนอร์เพื่อคืนให้กับบริษัทเรือต่อไป

(๑๐) การสำแดง Manifest ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ปรากฏว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) รับที่จะปรับปรุงและจะเริ่ม e-Export ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๐

(๑๑) Single Window Entry

- กรมศุลกากรจะเริ่มทำโครงการนำร่องให้กับกระทรวงอุตสาหกรรมก่อน ขณะนี้ได้จัดทำแผนงานแบ่งเป็น ๓ ระยะ

- ให้เอกชนเข้าร่วมในคณะทำงานเรื่องการจัดทำแผนงาน Single Window โดยขอให้เอกชนผลักดันในเรื่องนี้

- ควรมีระบบ Monitoring เรื่องการส่งออกด้วย

(๑๒) สถานภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไม่สามารถมีอำนาจดำเนินการธุรกรรมกับกรมศุลกากรได้ คณะรัฐมนตรีขอให้นำเสนอกฎหมายศุลกากรที่ได้ยกร่างใหม่ในรัฐบาลชุดต่อไป โดยกรมศุลกากรได้ทำร่างพระราชบัญญัติฉบับใหม่ไว้ใน Website ของกรมศุลกากรเพื่อเผยแพร่ด้วย

ประเด็นที่ไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ ๑ ประเด็น คือ

(๑) ขยายเวลาการทำงานของหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้มีความสะดวกในการติดต่อ

๔.๓ คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหากฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อภาคการนำเข้าและการส่งออก ของกลุ่มอุตสาหกรรมต่าง ๆ รวม ๒๓ ประเด็น ได้รับการแก้ไข ๑๔ ประเด็น อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข ๘ ประเด็น และไม่สามารถแก้ไขได้ ๑ ประเด็น^๗

ได้รับการแก้ไข ๑๔ ประเด็น ประกอบด้วย

^๗ รายละเอียดของปัญหา ผลกระทบ ข้อเสนอแนะ บรรจุอยู่ในรายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์ ผู้ที่สนใจรายละเอียดเพิ่มเติมกรุณาติดต่อที่คณะอนุกรรมการฯ

การดำเนินงานในส่วนของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ได้รับการแก้ไข ๑๑ ประเด็น ประกอบด้วย

(๑) การรวมแบบฟอร์มการนำเข้าสัตว์น้ำตามพระราชบัญญัติประมง พ.ศ. ๒๕๙๐ และพระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ ๒๕๙๙ เป็นแบบ ร.๑/๑ สัตว์น้ำ ทำให้สามารถลดขั้นตอนและเวลาลงได้

(๒) การพัฒนาระบบ Monitoring ของกรมประมง กรมปศุสัตว์

(๓) การบูรณาการระหว่างหน่วยงาน โดยตั้งสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ (มกอช.) เป็นหน่วยงานกลางเพื่อบูรณาการ

หน่วยงานภายในกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เช่น กรมประมง กรมปศุสัตว์ กรมวิชาการเกษตร เป็นต้น

(๔) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์อยู่ระหว่างการพัฒนา ระบบ Paperless หรือ e-Document คาดว่าจะแล้วเสร็จปี ๒๕๕๑ ซึ่งจะช่วยลดค่าใช้จ่ายและเวลาสำหรับผู้ประกอบการในกระบวนการส่งออกและนำเข้าได้อย่างมาก

(๕) ระบบการออก Health Certificate ได้รับการแก้ไขเสร็จสมบูรณ์แล้ว

(๖) กระทรวงฯ ได้ทำการทดลองระบบ Traceability ในสินค้านำร่อง ๓ ชนิด ประกอบด้วย ข้าวโพดฝักอ่อน กุ้ง และไก่ เมื่อได้ผลการทดลองจะทำการขยายผลต่อไปยังสินค้าอื่น ได้แก่ กล้วยหอม ข้าวหอมมะลิ และส้มโอ

(๗) กระทรวงฯ มีการเตรียมความพร้อมในเรื่องระบบเตือนภัย ASEAN RASF ระบบแจ้งเตือนล่วงหน้า Early Warning และการติดตามเรื่องกฎระเบียบของประเทศคู่ค้า อย่างต่อเนื่องซึ่งสามารถค้นข้อมูลได้จาก Website ของกระทรวงฯ

(๘) กระทรวงฯ ตระหนักถึงความปลอดภัยของสินค้าเกษตรและอาหาร โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการผลักดันร่างพระราชบัญญัติ Food Safety ทั้งนี้เพื่อเป็นการสร้างมาตรฐานสินค้าเกษตร ในประเทศและระดับสากลได้

(๙) ระบบควบคุมตรวจสอบ (Control & Monitoring) ภายใต้ยุทธศาสตร์ Food Safety กระทรวงฯ ได้กำหนดเป้าหมายและแผนปฏิบัติงาน ๔ ปี ตั้งแต่ปี ๔๘-๕๑ จนถึงปัจจุบันมีผลสัมฤทธิ์และความก้าวหน้าในเรื่องการรับรองมาตรฐานฟาร์ม โรงงาน และการควบคุมตรวจสอบรวมทั้งการเจรจา

(๑๐) การสร้างองค์ความรู้ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ มกอช. ได้จัดทำโครงการเสริมสร้างองค์ความรู้และการรับรองมาตรฐาน GAP แก่เกษตรกรผู้ปลูกพืชผัก

(๑๑) การทำ Benchmarking กับต่างประเทศและการนำผลมาพัฒนาให้มีมาตรฐานเดียวกับต่างชาติ ซึ่งจะสามารถลดการกีดกันทางการค้าในประเทศกำลังพัฒนาได้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารเป็นหลัก

การดำเนินงานในส่วนของสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา

นำเสนอรวม ๓ ประเด็น ได้รับการแก้ไขทั้งหมด ประกอบด้วย

(๑) ปรับกระบวนการในการส่งออกและนำเข้าของไทยเพื่อลดความซ้ำซ้อนในการนำเข้าสัตว์น้ำของไทย

(๒) กฎหมายแสดงสัญลักษณ์ทางโภชนาการในขนมขบเคี้ยว

(๓) ความเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติอาหารของกลุ่มอุตสาหกรรมอาหาร

? ประเด็นที่อยู่ระหว่างดำเนินการรวม ๘ ประเด็นประกอบด้วย

การดำเนินงานในส่วนของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

(๑) ร่างพระราชบัญญัติมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารของไทย พ.ศ. อยู่ระหว่าง

ดำเนินการ

การดำเนินงานในส่วนของกระทรวงการคลัง

? อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขรวม ๓ ประเด็น ประกอบด้วย

(๒) การชำระค่าระวางเรือเป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ

(๓) การปรับกระบวนการขั้นตอนการส่งออกและนำเข้าวัตถุดิบพลอยสี อยู่ระหว่าง

การหารือร่วมของคณะทำงานของกรมสรรพากรที่ตั้งขึ้นตามมติที่ประชุมร่วมระหว่างคณะอนุกรมการฯ และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง เมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๕๐

(๔) การยกเลิกการเก็บภาษีสรรพสามิตสินค้าน้ำพีช ผัก และผลไม้

การดำเนินงานในส่วนของกระทรวงพาณิชย์

? อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขรวม ๓ ประเด็น ประกอบด้วย

(๕) การปรับกระบวนการขั้นตอนการส่งออกและนำเข้าของกระทรวงพาณิชย์

Single Window Entry

(๖) การเรียกเก็บ Overweight Surcharge ของสายเรือต่างชาติ

(๗) การปรับกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าข้าว

การดำเนินงานในส่วนของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

? อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขรวม ๑ ประเด็น ประกอบด้วย

(๘) การขออนุญาตประทานบัตรเหมืองแร่และหนังสืออนุญาตเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่

ป่าสงวนแห่งชาติ

ประเด็นที่ไม่สามารถแก้ไขได้ ๑ ประเด็น คือ

การดำเนินงานในส่วนของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

(๑) การบรรจุอัตราสัตว์แพทย์ประจำกรมประมงเนื่องจากขัดกับข้อกำหนดอัตราของสำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน

๕. เป้าหมายและความสำเร็จในการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย ในเรื่องการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของกฎระเบียบทางการค้า

นับแต่วันที่คณะกรรมการพาณิชย์ สภานิติบัญญัติแห่งชาติมีมติแต่งตั้งคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย เพื่อทำการศึกษาเกี่ยวกับกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อภาคอุตสาหกรรมการผลิต ส่งออกและการนำเข้า รวมถึงการอำนวยความสะดวกด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการให้สามารถดำเนินการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพนั้น

บัดนี้ คณะอนุกรรมการฯ ได้ดำเนินการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเสร็จสมบูรณ์แล้ว โดยได้นำเสนอปัญหาทั้งสิ้น ๕๕ ประเด็น ผ่าน ๕ กระทรวงหลักประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยภาครัฐได้ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการพิจารณาแก้ไขปัญหา ซึ่งสามารถสรุปผลสัมฤทธิ์และข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการศึกษา ดังนี้

๕.๑ ประเด็นที่ได้รับแก้ไขทั้งสิ้น ๒๔ ประเด็น คณะอนุกรรมการฯ เห็นว่าจะก่อให้เกิดผลประโยชน์ในภาพรวม กล่าวคือ

- ๕.๑.๑ ผลักดันการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ
- ๕.๑.๒ เกิดความสะดวกในการค้าระหว่างประเทศโดยการลดข้อจำกัดทางกฎหมายที่เป็นอุปสรรค
- ๕.๑.๓ ลดขั้นตอนและกระบวนการทำงานที่ซ้ำซ้อน ซึ่งจะช่วยลดเวลาการดำเนินงานลงและต้นทุนที่เกิดจากกระบวนการส่งออกและนำเข้าลง
- ๕.๑.๔ ส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ จากภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง
- ๕.๑.๕ ส่งเสริมให้มีกระบวนการส่งออกและนำเข้าที่เป็นมาตรฐานสากลและทำให้สามารถลดการใช้เอกสารลง
- ๕.๑.๖ ผลักดันให้มีการออกกฎหมายที่เป็นประโยชน์ต่อการส่งออกและนำเข้า เพื่อประโยชน์ทางการค้าในอนาคต เช่น ร่างกฎหมาย Food Safety และร่างพระราชบัญญัติอาหาร เป็นต้น

ซึ่งหากนำตัวเลขการประมาณต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยที่ได้กล่าวไว้ในเบื้องต้นนั้น เท่ากับ ๒.๓๖ ล้านล้านบาท (๒๓.๖๐ แสนล้านบาท) แบ่งเป็นต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการดำเนินการ (รูปที่ ๓ แสดงตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP) เท่ากับ ๒.๒๑ แสนล้านบาท การขนส่ง ๑.๒๕ ล้านล้านบาท และการจัดการสินค้าคงคลัง ๘.๙ แสนล้านบาท^๑ ดังนั้นจะเห็นว่าการแก้ไขปัญหาของคณะอนุกรรมการอาทิเช่น ๑.การรวมแบบฟอร์มเพื่อลดความยุ่งยาก ซ้ำซ้อน ของกระบวนการนำเข้าสัตว์น้ำ ๒.การรวมหน่วยงาน กรมต่าง ๆ

^๑ ข้อมูลจากรูปที่ ๓ แสดงตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP

ภายในกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เพื่อให้เกิดการบูรณาการ ลดขั้นตอน ลดเอกสารใช้ ฯลฯ เป็นต้น เหล่านี้ล้วนเป็นการลดต้นทุนโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ อันเกิดจากกระบวนการทำงานที่ยุ่งยาก ซ้ำซ้อนทั้งสิ้น อย่างไรก็ตามก็ตีคณอนุกรมมาธิการฯเห็นว่า ภาครัฐควรตระหนักถึงผลกระทบจากการที่ประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงขึ้นจากร้อยละ ๑๖ ในปี ๒๕๕๖ เป็นร้อยละ ๒๓.๙ ในปี ๒๕๕๙^๖ และมีการพิจารณาปรับปรุงแก้ไขปัญหาต่างๆอย่างต่อเนื่อง เพื่อที่จะสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ลงได้ในอนาคตอันใกล้

๕.๒ ประเด็นที่อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขทั้งสิ้น ๒๙ ประเด็น คณะอนุกรมมาธิการฯเห็นว่า ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรร่วมกันผลักดันให้มีการเร่งแก้ไขปัญหาดังกล่าว เนื่องจากมีหลายประเด็นปัญหาที่ต้องการการแก้ไขอย่างเร่งด่วน เช่น

๕.๒.๑ ปัญหาที่กำหนดให้รถบรรทุกซึ่งบรรทุกตู้สำหรับบรรจุสิ่งของให้รถบรรทุกสูงได้ไม่เกิน ๔.๒ เมตร จากพื้นทาง ตามกฎกระทรวงฉบับที่ ๑๙ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความใน พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งข้อเท็จจริงก็คือในปัจจุบันผู้ประกอบการมีการขนส่งโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐาน ISO และตู้ที่มีความสูงตู้ High Cube (HC) ซึ่งมีค่าเท่ากับ ๒.๕๐ และ ๒.๗๐ เมตร ตามลำดับ โดยรถบรรทุกซึ่งบรรทุกตู้ HC ปัจจุบันเมื่อบรรจุสิ่งของในตู้คอนเทนเนอร์แล้ว มีการบรรทุกสูง ๔.๖๐ เมตร จากพื้นทาง ทำให้ขัดต่อข้อกำหนดที่ระบุไว้

อย่างไรก็ตามในความเป็นจริงนั้น ปัจจุบันผู้ประกอบการรถบรรทุกในประเทศไทย ยังมีการใช้รถบรรทุกเป็นแบบ Flat Base ในการบรรทุกตู้ HC ทำให้ความสูงของตู้เกินกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนดคือ ๔.๒ เมตร แต่ก็มีกรณีผ่อนผันในหัวข้อมันโดยไม่จับกุม ซึ่งการผ่อนผันนั้นเป็นไปตามสถานการณ์และพิจารณาของเจ้าหน้าที่ ทำให้สร้างความไม่ชัดเจนในการปฏิบัติ ดังนั้นการที่จะให้ผู้ประกอบการปรับปรุงมาตรฐานของรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐานอาเซียน ภาครัฐควรที่จะกำหนดกฎระเบียบออกมาเป็นแนวปฏิบัติที่ชัดเจน สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย โดยกำหนดระยะเวลาผ่อนผันที่เหมาะสมและเพียงพอแก่ผู้ประกอบการให้สามารถเตรียมการสำหรับปรับเปลี่ยนคุณลักษณะของรถบรรทุกหัวลากให้เป็นไปตามมาตรฐานอาเซียนและสอดคล้องกับขนาดตู้คอนเทนเนอร์ โดยเวลาที่ผู้ประกอบการร้องขออนุญาตกำหนดระยะเวลาอย่างน้อย ๓ ปี ก่อนมีการบังคับใช้กฎหมายจริง

๕.๒.๒ ความไม่สอดคล้องกันของข้อกำหนด มาตรา ๑๙ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และประกาศกระทรวงมหาดไทยที่เกี่ยวข้อง เรื่อง การกำหนดน้ำหนักบรรทุกแตกต่างกับน้ำหนักบรรทุกอนุญาตโดยกรมทางหลวง (รายละเอียดตามตารางที่ ๑) รวมทั้งประกาศเจ้าพนักงานจราจรเรื่องการห้ามเดินรถบางประเภท บางช่วงเวลา รวมทั้งการจำกัดน้ำหนักบรรทุกบนถนนสายหลัก ในบริเวณถนนวงแหวนรอบนอก (ถนนกาญจนาภิเษก) ซึ่ง ขัดกับนโยบายที่จะให้รถบรรทุกขนาดใหญ่เดินรถได้เฉพาะวงแหวนรอบนอก รวมถึงการผ่อนผันการจับกุมรถบรรทุกซึ่งลงจากทาง

^๖ ข้อมูลจากรูปที่ ๓ แสดงตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP

ถ้วนหลังเวลาห้ามเดินรถ เนื่องจากเหตุสุดวิสัยจากปัญหาการจราจรติดขัดไม่สามารถนำรถลงจากทางด่วน ได้ทันตามกำหนดเวลาห้ามเดินรถ

ปัญหาของข้อกฎหมายทั้งหมดที่มีความไม่สอดคล้องกันนี้ ทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในการขนส่ง ปฏิบัติได้ลำบากในความเป็นจริง และส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนโลจิสติกส์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยหากพิจารณาจากตัวเลขการประมาณต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยที่ได้กล่าวไว้ในเบื้องต้นนั้น เท่ากับ ๒.๓๖ ล้านล้านบาท (๒๓.๖๐ แสนล้านบาท) เป็นต้นทุนโลจิสติกส์การขนส่งถึง ๑.๒๕ ล้านล้านบาทในปี ๒๕๕๙ อีกทั้งอาจก่อให้เกิดความเสียหายที่ไม่สามารถประมาณการเป็นตัวเลขได้ จากความเป็นจริงเกี่ยวกับการปฏิบัติที่ว่าผู้ประกอบการไม่มีการถ่ายน้ำหนักบรรทุกตามข้อกำหนดที่กำหนดโดย กทพ./ทล และ ทล พิเศษ เนื่องจากต้นทุนในการถ่ายน้ำหนักประกอบกับเวลาที่ถูกจำกัดให้รถบรรทุกวิ่งได้ ประกอบกับไม่มีสถานที่ที่จะใช้สำหรับให้รถบรรทุกถ่ายน้ำหนักได้ ดังนั้นผู้ประกอบการจึงไม่สามารถปฏิบัติตามได้ในความเป็นจริง จากความไม่สอดคล้องกันของข้อกฎหมายที่กำหนดขึ้นโดยหน่วยงานที่ต่างกัน และไม่มี การบูรณาการกัน

หน่วย: ตัน

รถบรรทุก	ก ท พ . / ท ล . พิเศษ	ทล.
๖ ล้อ	๑๒	๑๕
๑๐ ล้อ	๒๑	๒๕
๑๘ ล้อ	๓๗.๕	๔๕

ตารางที่ ๑ แสดงการกำหนดน้ำหนักบรรทุกโดย กทพ./ทล และ ทล พิเศษ

๕.๒.๓ ขอเสนอพิจารณาเกี่ยวกับขอบเขตของ การทาเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เรื่อง การอนุญาตประกอบการรับจ้างขนส่งสินค้าและตู้สินค้าเข้าออกจากเขตศุลกากร ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ประกาศ ณ วันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๗ ที่ กทท. กำหนดให้ผู้ประกอบการที่ทำข้อตกลงกับ กทท. เท่านั้น สามารถประกอบการรับจ้างขนส่งสินค้าและตู้สินค้าเข้าออกจากเขตศุลกากร ท่าเรือกรุงเทพได้ ทำให้เป็นการจำกัดจำนวนผู้ให้บริการรับจ้างขนส่งสินค้าภายใน ทกท. ไม่สามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอต่อความต้องการ

๕.๓ ปัญหาที่มีการนำเสนอและไม่สามารถแก้ไขได้ทั้งสิ้น ๒ ประเด็น โดยประเด็นที่กรมการฯ และอนุกรมการฯ เห็นว่าควรพิจารณาแก้ไขอย่างเร่งด่วนเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) ของประเทศไทย คือ

๕.๓.๑ ปัญหาความไม่สอดคล้องกันของเวลาการทำงานในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก และนำเข้า โดยมีปัญหาที่ไม่เอื้อต่อการนำเข้า ส่งออก เช่น ช่างพักเที่ยง ไม่มีเจ้าหน้าที่รับชำระภาษี ค่าธรรมเนียม ทำให้งานช่วงบ่ายมีเวลาน้อยลง วันหยุดของราชการ (กรมศุลกากร) และรัฐวิสาหกิจ การท่าเรือแห่งประเทศไทย(กทท.) ไม่ตรงกันในช่วงเทศกาล ทำให้ผู้ประกอบการต้องเสียล่วงเวลาทำการ

วันหยุด อีกทั้งกรณีสินค้าเร่งด่วนทางเรือ ที่ต้องการออกของในวันหยุดหรือนอกเวลาทำการแต่ต้องส่งตัวอย่างให้กรมศุลกากรวิเคราะห์ หรือส่งหน่วยงานอื่น ๆ ที่ควบคุมการนำเข้าส่งออก เช่น สำนักงานอาหารและยา(อย.) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กรมป่าไม้ และกรมประมง เป็นต้น ไม่สามารถทำได้ เนื่องจากหน่วยงานราชการต่าง ๆ ไม่ปฏิบัติงานในวันหยุดหรือนอกเวลาราชการ ทำให้สูญเสียโอกาสทางการค้า ของประเทศ ซึ่งจากสถิติตัวเลขการส่งออกและนำเข้าของไทย³ มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี ดังนั้นภาครัฐโดยหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาปรับปรุงช่วงเวลาทำงาน เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการสำหรับการนำเข้าและส่งออก

๕.๓.๒ การบรรจุอัตราสัตว์แพทย์ประจำกรมประมง

๕.๔ การจัดสัมมนาโดยคณะกรรมการการพาณิชย์

อนึ่งเพื่อเป็นการเผยแพร่องค์ความรู้ สร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ให้ทุกส่วนที่เกี่ยวข้องได้รับทราบนั้น คณะกรรมการการพาณิชย์จึงมีมติจัดการสัมมนา ครั้งแรกวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๐ เรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบ ที่เป็นอุปสรรคการส่งออกและนำเข้าของไทย และครั้งที่ ๒ เรื่อง ส่งออกและนำเข้าไทย ปัญหาและอุปสรรคที่รอการแก้ไข ในวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๐ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่องค์ความรู้เกี่ยวกับผลการศึกษาในเรื่อง กฎระเบียบ ปัญหาและอุปสรรค เกี่ยวกับการส่งออกและนำเข้าของไทย ให้สาธารณชนได้รับทราบและประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการฯ กล่าวคือ

๕.๔.๑ เกี่ยวกับปัญหาที่ได้รับการแก้ไขแล้ว คณะกรรมการฯและอนุกรรมการฯ ประสงค์ที่จะนำประเด็นที่ได้รับการแก้ไขปัญหาแล้วทั้งสิ้น ๒๕ ประเด็น มาประชาสัมพันธ์ให้ทุกภาคส่วนได้รับทราบสร้างความ เข้าใจไปในแนวทางเดียวกัน และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติที่ชัดเจนและถูกต้อง ตลอดจนชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการแก้ไขปัญหา อุปสรรคของกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคทางการค้าให้สาธารณชนเห็นเป็นรูปธรรม

๕.๔.๒ ปัญหาที่มีการนำเสนอโดยขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขทั้งสิ้น ๒๙ ประเด็น คณะกรรมการฯและอนุกรรมการฯ ประสงค์ที่จะให้ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงประเด็นปัญหาที่ยังอยู่ระหว่างรอแก้ไข และเป็นการกระตุ้นให้ทุกฝ่ายร่วมกันผลักดันให้มีการเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาต่อ เนื่องจากในหลายประเด็นปัญหาที่ต้องการการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

๕.๔.๓ ปัญหาที่มีการนำเสนอโดยไม่สามารถแก้ไขได้มีทั้งสิ้น ๒ ประเด็น คณะกรรมการฯและอนุกรรมการฯ ประสงค์ที่จะให้ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยให้เห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวมของประเทศและความสูญเสียที่อาจจะเกิดขึ้นได้

³ รูปที่ ๒ ตัวเลขการส่งออกและนำเข้าของไทย

บทที่ ๑ บทนำ

ความเป็นมา

กระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า หมายถึง กระบวนการทางการค้าระหว่างประเทศที่ง่าย ไม่ยุ่งยากซับซ้อน รวมไปถึงกิจกรรม การปฏิบัติ และพิธีการที่มีความเกี่ยวข้องกับความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน^๑ โดยมีเป้าหมายสำคัญเพื่อลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการดำเนินธุรกรรมทางการค้าและการลงทุน ทั้งภายในและระหว่างประเทศของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

รายงานผลการสำรวจดัชนีการอำนวยความสะดวกทางการค้าของธนาคารโลกที่ผ่านมา เพื่อประเมินสถานะของการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศต่าง ๆ ปรากฏว่าประเทศไทยมีมาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) น้อย^๒ โดยมีข้อจำกัดสำคัญในส่วนที่เกี่ยวกับกฎระเบียบ และขั้นตอนการปฏิบัติงานการค้าและการลงทุนที่ต้องพึ่งพาระบบเอกสาร ทำให้ขาดความคล่องตัวในการดำเนินธุรกรรมทางการค้าและการลงทุน รวมถึงข้อกฎหมายที่ล้าสมัย ซ้ำซ้อน และมีขั้นตอนดำเนินการยุ่งยากทั้งในส่วนที่เกี่ยวกับการดำเนินงานและเอกสารต่าง ๆ ที่ไม่จำเป็น จำเป็นต้องเร่งพิจารณาเพื่อแก้ไขและปรับปรุงให้การดำเนินการในภาคการค้าและการลงทุนของประเทศมีความชัดเจนโดยเร่งด่วน เพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่เป็นจุดเด่นของประเทศในด้านการค้าและการลงทุน เสริมสร้างความได้เปรียบด้วยการเพิ่มขีดความสามารถของผู้ประกอบการไทยในธุรกิจการค้าและการลงทุนทั้งภายในและระหว่างประเทศให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าโลกที่เท่าเทียมและเป็นธรรม

กระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้านับได้ว่าเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่หน่วยงานภาครัฐจำเป็นต้องเร่งพิจารณาแก้ไขและปรับปรุง เพื่อยกเลิกข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคสำคัญต่อภาคอุตสาหกรรม การผลิต การนำเข้า และส่งออก รวมถึงการอำนวยความสะดวกด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการให้สามารถดำเนินการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และถูกต้องตามกฎหมาย เพื่อให้การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ไทยบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ เห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ไทย พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๔ ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาตินำเสนอ (รายละเอียด ตามรูปที่ ๑) รัฐบาลได้กำหนดให้การพัฒนาโลจิสติกส์เป็นวาระแห่งชาติในการเสริมสร้างระบบโลจิสติกส์ไทยให้มี

^๑ (WTO และ UNCTAD, ๒๐๐๑)

^๒ <http://www.bangkokbiznews.com>; จากการเปิดเผยในรายงานฉบับล่าสุด เกี่ยวกับสภาวะ "การทำธุรกิจปี ๒๕๕๐" ของธนาคารโลก หรือ "Doing Business ๒๐๐๗"

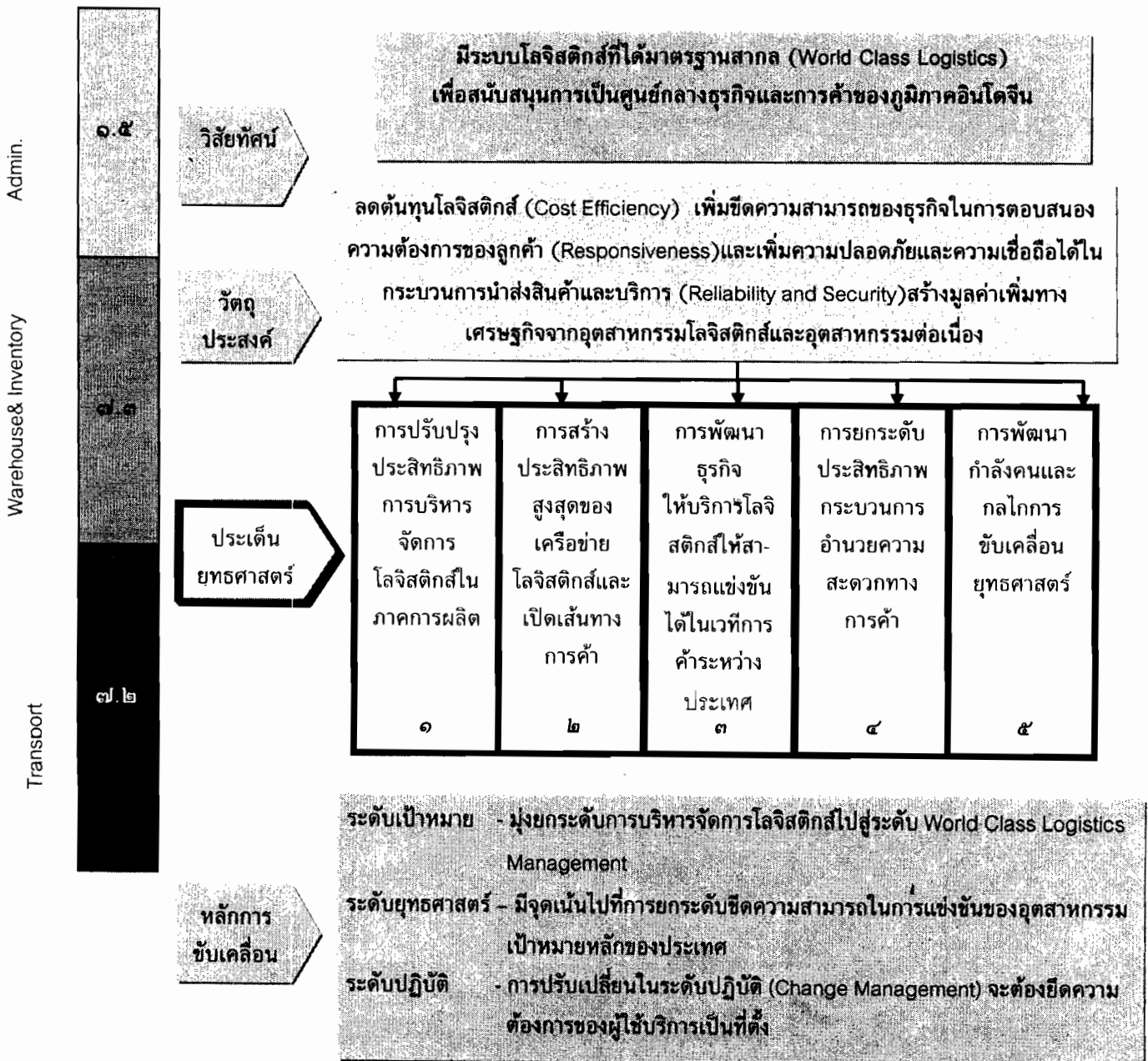
มาตรฐานสากล ซึ่งเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางธุรกิจการลงทุน และการค้าของภูมิภาคอินโดจีน ซึ่งประเทศไทยมีข้อได้เปรียบสูงในเรื่องของสถานที่ตั้งเชิงภูมิศาสตร์ที่สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการค้าและการลงทุนที่เหมาะสมของภูมิภาค

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๕๓) เมื่อ ๑๗ เมษายน ๒๕๕๙

๙

๑๖ % GDP

(ตัวเลขจากปี ๒๕๕๖)



^๙ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ ๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๕๓)

ในเบื้องต้นคณะกรรมการการพาณิชย์ได้สรุปปัญหาและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยไม่ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า ดังนี้

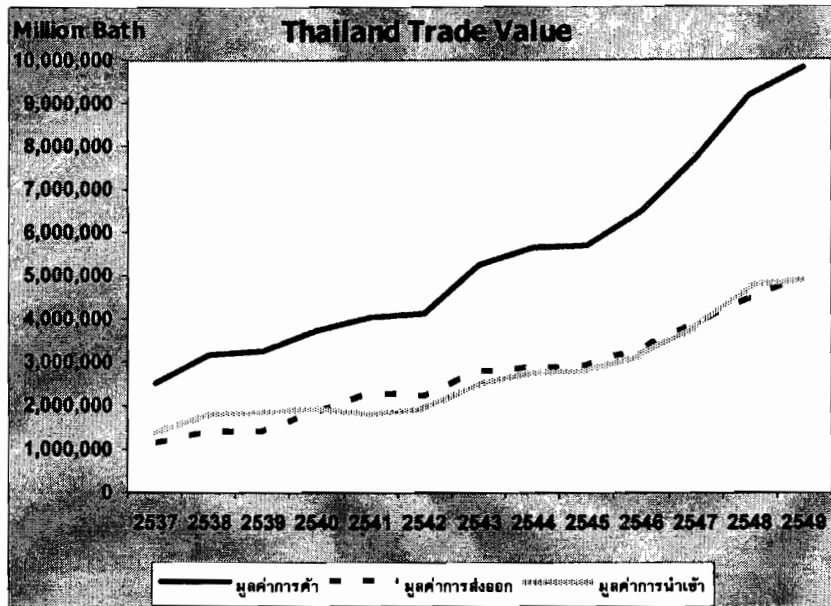
ปัญหา/ข้อจำกัด ของการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) ของไทย

๑. กฎระเบียบและขั้นตอนปฏิบัติที่เป็นอุปสรรคในการทำธุรกิจการค้าภายในและระหว่างประเทศ
๒. ปัญหาด้านกฎหมายที่ไม่เอื้อต่อการลงทุนและการอำนวยความสะดวกทางการค้า
๓. ขั้นตอนการดำเนินงานที่ยุ่งยากและซ้ำซ้อน
๔. ต้องพึ่งพาระบบเอกสารที่ซ้ำซ้อนและไม่จำเป็น
๕. ขาดการดำเนินงานเชิงบูรณาการของภาครัฐที่เกี่ยวข้อง
๖. ขาดการจัดการพิธีการทางศุลกากรที่มีประสิทธิภาพเป็นระบบสากล (Paperless Documentation)

ผลกระทบจากการที่ประเทศไทยไม่ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้า

๑. ส่งผลกระทบต่อการแข่งขันของเศรษฐกิจของประเทศทั้งในด้านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ
๒. กระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจประเทศ จากตัวเลขข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไทยปี ๒๕๕๙ ตัวเลขภาคการส่งออกสินค้าของประเทศไทย คิดเป็นร้อยละ ๖๒.๐๖ ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ มีภาคการค้าและการส่งออกเป็นกลไกหลักสำคัญของเศรษฐกิจไทย
๓. ไม่สนับสนุนภาพลักษณ์ในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ
๔. พิธีการศุลกากรยังใช้ระบบเอกสารไม่เป็นสากล ยุ่งยาก และซ้ำซ้อน ทำให้เกิดความล่าช้าและอาจก่อให้เกิดความเสียหาย
๕. เพิ่มต้นทุนในเรื่องค่าใช้จ่ายและระยะเวลาดำเนินการสูง เนื่องจากขาดการดำเนินงานเชิงบูรณาการที่เหมาะสมของภาครัฐ ส่งผลกระทบทำให้เกิดต้นทุนแฝงของผู้ประกอบการ
๖. ลดความสามารถและศักยภาพการแข่งขันในระดับสากลของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยในเวทีการค้าโลก

จากผลกระทบที่กล่าวมาข้างต้น ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยขาดการพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าน้อยสามารถแสดงค่าของผลกระทบในเชิงปริมาณได้ โดยการประมาณการค้าจากตัวเลขการส่งออกของไทยในปี ๒๕๕๙ เปรียบเทียบเป็นต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) สูงถึงร้อยละ ๑๖



มูลค่าการส่งออกและ
นำเข้าปี ๒๕๔๙
๙, ๘๘๐, ๒๙๕ บาท

รูปที่ ๒ แสดงมูลค่าการส่งออกและนำเข้า
ของประเทศไทย ปี ๒๕๔๙

สถิติภาคการส่งออกของประเทศไทยในปี ๒๕๔๙ พบว่ามูลค่าการส่งออกและนำเข้าของประเทศไทยมีมูลค่าเท่ากับ ๙,๘๘๐,๒๙๕ ล้านบาท^๑ (รายละเอียด ตามรูปที่ ๒) มีตัวเลขภาคการส่งออกสินค้าคิดเป็นร้อยละ ๖๒.๐๖ ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ^๒ จากผลการศึกษาด้านทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP มีค่าเท่ากับ ร้อยละ ๑๖.๐๐ ต่อ GDP ในปี ๒๕๔๖^๓ และเพิ่มเป็นร้อยละ ๒๓.๙๐ ในปี ๒๕๔๙^๔ ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้น (รายละเอียด ตามรูปที่ ๓) เนื่องจากปัจจัยภายนอกที่ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยและราคาน้ำมัน การแข็งค่าขึ้นของค่าเงินบาทอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับปัจจัยภายในที่เกิดจากข้อจำกัดของกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าที่ข้อจำกัดสำคัญในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบและขั้นตอนการปฏิบัติงานที่ยุ่งยากและซับซ้อนของหน่วยงานภาครัฐ ข้อกฎหมายที่ล้าสมัย ทำให้การส่งออกและนำเข้าในปัจจุบันยังต้องใช้เอกสารจำนวนมากที่ไม่จำเป็น ปัจจัยที่กล่าวข้างต้นนับเป็นต้นทุนแฝงของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย ซึ่งหน่วยงานของภาครัฐที่เกี่ยวข้องจะต้องให้ความสนใจและร่วมมือในการแก้ไขปัญหาเชิงบูรณาการอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการ

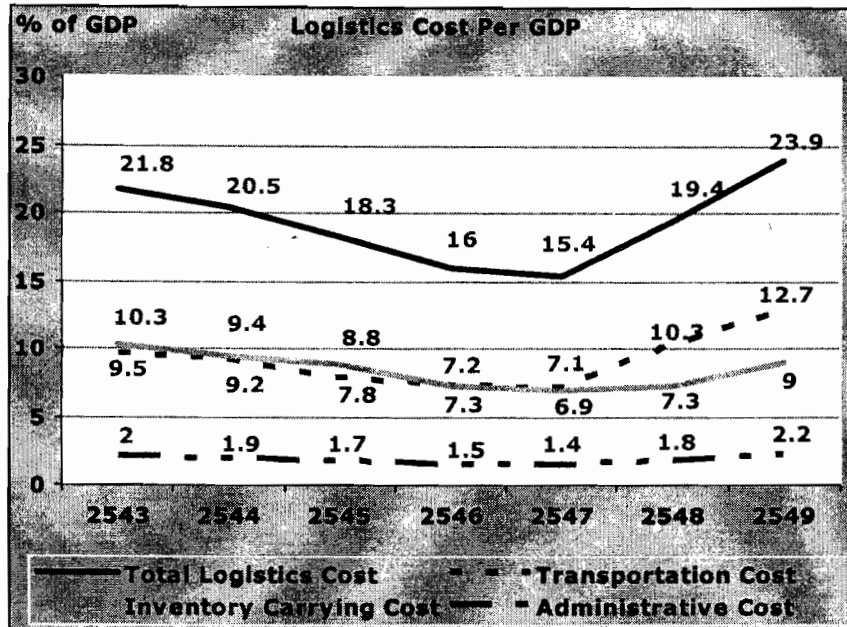
^๑ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์

^๒ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

^๓ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

^๔ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ดำเนินธุรกรรมทางการค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมและ/หรือสนับสนุนให้ผู้ประกอบการไทยมีศักยภาพทางการแข่งขันในระดับสากล



รูปที่ ๓ แสดงตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP
ของประเทศไทย ปี ๒๕๔๙

จากการประมาณการต้นทุนโลจิสติกส์ โดยอ้างอิงข้อมูลของมูลค่าการส่งออกและนำเข้าไทยปี ๒๕๔๙ เท่ากับ ๙,๘๘๐,๒๙๕ ล้านบาท และต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี ๒๕๔๙ ซึ่งเท่ากับร้อยละ ๒๓.๙ ของ GDP นั้นสามารถคิดเป็นตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์โดยประมาณเท่ากับ ๒.๓๖ ล้านล้านบาท (๒๓.๖๐ แสนล้านบาท) แบ่งเป็นต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการดำเนินการ (รูปที่ ๓ แสดงตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP) เท่ากับ ๒.๒๑ แสนล้านบาท การขนส่ง ๑.๒๕ ล้านล้านบาท และการจัดการสินค้าคงคลัง ๘.๙ แสนล้านบาท อย่างไรก็ตาม ตัวเลขของต้นทุนโลจิสติกส์สามารถลดลงได้ถ้ามีการพัฒนากระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า โดยภาครัฐต้องเร่งพิจารณายกเลิกข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคสำคัญต่อภาคอุตสาหกรรมการผลิต การนำเข้า และส่งออก รวมถึงการอำนวยความสะดวกด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการให้สามารถดำเนินการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และถูกต้องตามกฎหมาย โดยมีเอกชนให้ความสนับสนุนและร่วมมือกันอย่างจริงจัง เนื่องจากยังมีความเสียหายที่เกิดขึ้นอีกเป็นจำนวนมากที่ไม่สามารถประเมินค่าในเชิงปริมาณได้

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้เล็งเห็นความสำคัญของการเอื้ออำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) ที่มีผลกระทบต่อต้นทุนโลจิสติกส์ซึ่งที่ผ่านมายังไม่มีหน่วยงานใดให้ความสนใจที่จะเข้ามาทำการศึกษาอย่างเป็นรูปธรรมชัดเจน จึงได้มีมติแต่งตั้งคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย เมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๕๐ โดยมี นายพรสิทธิ์ ศรีอรทัยกุล เป็นประธานคณะอนุกรรมการฯ และว่าที่ร้อยเอกจิตร ศิริธรานนท์ เป็นรองประธานคณะอนุกรรมการฯ โดยกำหนดระยะเวลาดำเนินการของคณะอนุกรรมการฯ ๑๒๐ วัน ในการพิจารณาและจัดทำรายงานการศึกษาการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก และนำเข้าของไทย ก่อนนำเสนอรายงานผลการศึกษา ต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป

เพื่อให้การศึกษา สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็ว คณะอนุกรรมการฯ ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๕๐ แต่งตั้งคณะทำงานขึ้นมา ๓ คณะ เพื่อทำการรวบรวมปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์ พิธีการศุลกากรและระเบียบราชการในการค้าระหว่างประเทศ และกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อภาคส่งออกและนำเข้าของกลุ่มอุตสาหกรรม เพื่อเป็นการเสริมสร้างและตอบสนองยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศตามนโยบายของรัฐบาลเพื่อเร่งรัดให้มีการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทยที่เป็นรูปธรรมชัดเจน

คณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก นำเข้าของไทย รวม ๑๐ คน ประกอบด้วย

๑.๑ นายพรสิทธิ์ ศรีอรทัยกุล	ประธานคณะอนุกรรมการ
๑.๒ ว่าที่ร้อยเอก จิตร ศิริธรานนท์	รองประธานคณะอนุกรรมการ
๑.๓ นายสุรพล ว่องวัฒนโรจน์	อนุกรรมการ
๑.๔ นายไพบูลย์ พลสุวรรณ	อนุกรรมการ
๑.๕ นายเกริกกล้า สนธิมาศ	อนุกรรมการ
๑.๖ นายอิสระ ว่องกุศลกิจ	อนุกรรมการ
๑.๗ นายวัลลภ วิตนากร	อนุกรรมการ
๑.๘ นายศรายุทธ แสงจันทร์	อนุกรรมการ
๑.๙ นายเตชะ บุญยะชัย	เลขานุการคณะอนุกรรมการ
๑.๑๐ นายวรวิทย์ บวรวัฒนะ	รองเลขานุการคณะอนุกรรมการ

หมายเหตุ : เนื่องจากนายวัลลภ วิตนากร อนุกรรมการฯ หมายเลข ๑.๗ ได้ขอลาออกจากการเป็นอนุกรรมการฯ ทำให้ตำแหน่งอนุกรรมการฯว่างลง ๑ ตำแหน่ง ในการประชุมคณะกรรมการพาณิชย์ ครั้งที่ ๓๕ เมื่อวันที่ ๑๒ กันยายน ๒๕๕๐ ที่ประชุมฯ ได้มีมติให้แต่งตั้งนางสาววัลภา สติรชวาล เป็นอนุกรรมการแทนตำแหน่งที่ว่างลง

บทที่ ๒

วัตถุประสงค์ การดำเนินงาน และแนวทางในการพิจารณาศึกษา เรื่องการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย

๑. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

๒.๑.๑ ศึกษาข้อมูลสภาพปัญหาที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย โดยเน้นการศึกษากฎหมาย กฎระเบียบ และวิธีการปฏิบัติ ที่ส่งผลกระทบต่อ การส่งออกและนำเข้าของไทย

๒.๑.๒ จัดทำข้อเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกและนำเข้าของไทย

๒.๑.๓ ขอรับการส่งเสริม/สนับสนุนจากภาครัฐเพื่อแก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ และวิธีการปฏิบัติต่างๆ ที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย ด้วยการให้ภาครัฐสนับสนุนการดำเนินการ เพื่อกำหนดนโยบายให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การส่งเสริมและพัฒนาภาคการส่งออกของไทยที่สอดคล้องกับ ความต้องการของภาคเอกชนอย่างแท้จริง

๒. การดำเนินงาน

คณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานเพื่อแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งคอนเทนเนอร์ พิธีการศุลกากร ระเบียบราชการที่เป็นอุปสรรคต่อภาคเอกชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ การนำเข้าและส่งออกของกลุ่มอุตสาหกรรมต่าง ๆ เมื่อวันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๕๐ รวม ๓ คณะ ประกอบด้วย

๒.๑ คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์ รวม ๒๔ คน ประกอบด้วย

- ๒.๑.๑ นายเกริกกล้า สนธิมาศ (อนุกรรมการฯ และประธานคณะทำงานฯ)
- ๒.๑.๒ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม หรือผู้แทน
- ๒.๑.๓ ปลัดกระทรวงพาณิชย์ หรือผู้แทน
- ๒.๑.๔ ปลัดกระทรวงมหาดไทย หรือผู้แทน
- ๒.๑.๕ ปลัดกระทรวงคมนาคม หรือผู้แทน
- ๒.๑.๖ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร หรือผู้แทน
- ๒.๑.๗ อธิบดีกรมทางหลวง หรือผู้แทน
- ๒.๑.๘ อธิบดีกรมทางหลวงชนบท หรือผู้แทน
- ๒.๑.๙ อธิบดีกรมขนส่งทางบก หรือผู้แทน
- ๒.๑.๑๐ อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี หรือผู้แทน

- ๒.๑.๑๑ ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
- ๒.๑.๑๒ ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
- ๒.๑.๑๓ อธิบดีกรมศุลกากร หรือผู้แทน
- ๒.๑.๑๔ อธิบดีกรมสรรพากร หรือผู้แทน
- ๒.๑.๑๕ อธิบดีกรมวิชาการเกษตร หรือผู้แทน
- ๒.๑.๑๖ ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย หรือผู้แทน
- ๒.๑.๑๗ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
- ๒.๑.๑๘ นายกสมาคมผู้ประกอบการทำเทียบเรือขนส่งสินค้าและคอนเทนเนอร์ หรือผู้แทน
- ๒.๑.๑๙ นายกสมาคมขนส่งสินค้า หรือผู้แทน
- ๒.๑.๒๐ นายกสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก (นายทองอยู่ คงขันธุ์)
- ๒.๑.๒๑ นายกสมาคมผู้ประกอบการทำเทียบเรือเอกชน (นายโสรัจ ช่อชวงค์)
- ๒.๑.๒๒ นายกสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ หรือผู้แทน
- ๒.๑.๒๓ นายกสมาคมเจ้าของเรือไทย หรือผู้แทน
- ๒.๑.๒๔ นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือผู้แทน

๒.๒ คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพิธีการศุลกากร และระเบียบราชการที่เป็นอุปสรรคต่อภาคเอกชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ รวม ๑๔ คน ประกอบด้วย

- ๒.๒.๑ นายอิสระ ว่องกุศลกิจ (อนุกรรมาธิการ)
- ๒.๒.๒ ปลัดกระทรวงเทคโนโลยีและสารสนเทศ หรือผู้แทน
- ๒.๒.๓ อธิบดีกรมศุลกากร หรือผู้แทน
- ๒.๒.๔ อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ หรือผู้แทน
- ๒.๒.๕ ผู้ว่าการการท่าเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
- ๒.๒.๖ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
- ๒.๒.๗ ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย หรือผู้แทน
- ๒.๒.๘ ประธานหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
- ๒.๒.๙ นายกสมาคมตัวแทนออกของรับอนุญาตไทย หรือผู้แทน
- ๒.๒.๑๐ นายกสมาคมชิปปิ้งแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
- ๒.๒.๑๑ นายกสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือผู้แทน
- ๒.๒.๑๒ นายกสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย หรือผู้แทน
- ๒.๒.๑๓ นายกสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก (นายทองอยู่ คงขันธุ์)
- ๒.๒.๑๔ นายกสมาคมผู้ประกอบการทำเทียบเรือเอกชน (นายโสรัจ ช่อชวงค์)

๒.๓ คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหาระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อภาคการนำเข้าและการส่งออกของกลุ่มอุตสาหกรรมต่าง ๆ รวม ๓๑ คน ประกอบด้วย

- ๒.๓.๑ นายไพบุลย์ พลสุวรรณ (อนุกรรมาธิการฯ และประธานคณะทำงานฯ)

- ๒.๓.๒ ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ หรือผู้แทน
- ๒.๓.๓ อธิบดีกรมศุลกากร หรือผู้แทน
- ๒.๓.๔ อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ หรือผู้แทน
- ๒.๓.๕ อธิบดีกรมส่งเสริมการส่งออก หรือผู้แทน
- ๒.๓.๖ ผู้อำนวยการสำนักโลจิสติกส์การค้าและการเงินระหว่างประเทศ หรือผู้แทน
- ๒.๓.๗ อธิบดีกรมประมง หรือผู้แทน
- ๒.๓.๘ อธิบดีกรมปศุสัตว์ หรือผู้แทน
- ๒.๓.๙ อธิบดีกรมวิชาการเกษตร หรือผู้แทน
- ๒.๓.๑๐ เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา หรือผู้แทน
- ๒.๓.๑๑ เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือผู้แทน
- ๒.๓.๑๒ ผู้อำนวยการสำนักงานปรมาณูเพื่อสันติ หรือผู้แทน
- ๒.๓.๑๓ ประธานสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน (คุณ ศรายุทธ แสง-จันทร์)
- ๒.๓.๑๔ ประธานสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย หรือผู้แทน
- ๒.๓.๑๕ ประธานหอการค้าไทยและสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน
- ๒.๓.๑๖ ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมอาหาร สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ๒.๓.๑๗ ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ๒.๓.๑๘ ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ๒.๓.๑๙ ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมไม้อัด ไม้บาง และวัสดุแผ่น สภาอุตสาหกรรม
แห่งประเทศไทย
- ๒.๓.๒๐ ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- ๒.๓.๒๑ นายกสมาคมอาหารแช่เยือกแข็งไทย หรือผู้แทน
- ๒.๓.๒๒ นายกสมาคมผู้เลี้ยง ผู้ผลิต และผู้ส่งออกกุ้งกุลาดำ หรือผู้แทน
- ๒.๓.๒๓ นายกสมาคมผู้ผลิตไก่เพื่อการส่งออก หรือผู้แทน
- ๒.๓.๒๔ นายกสมาคมผู้เลี้ยงไก่เนื้อเพื่อการส่งออก หรือผู้แทน
- ๒.๓.๒๕ นายกสมาคมผู้ผลิตอาหารสำเร็จรูป หรือผู้แทน
- ๒.๓.๒๖ นายกสมาคมผู้ส่งออกข้าวต่างประเทศ หรือผู้แทน
- ๒.๓.๒๗ นายกสมาคมค้าข้าวไทย หรือผู้แทน
- ๒.๓.๒๘ นายกสมาคมโรงสีข้าวไทย หรือผู้แทน
- ๒.๓.๒๙ นายกสมาคมผู้ค้าอัญมณีไทยและเครื่องประดับ หรือผู้แทน
- ๒.๓.๓๐ นายกสมาคมเครื่องประดับอัญมณีเทียม หรือผู้แทน
- ๒.๓.๓๑ นายกสมาคมอุตสาหกรรมเครื่องเรือนไทย หรือผู้แทน

๓. แนวทางในการพิจารณาศึกษา

เนื่องจากการดำเนินงานมีกำหนดระยะเวลาจำกัดเพียง ๑๒๐ วัน คณะอนุกรรมการฯ จึงเห็นควรให้พิจารณาประเด็นปัญหาต่างๆ ให้ชัดเจน ก่อนจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำเสนอหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องต่อไป โดยคณะอนุกรรมการฯ ได้กำหนดความชัดเจนในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว เป็น ๓ ระดับ คือ การแก้ไขปัญหาในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว เพื่อเร่งดำเนินการในส่วนที่มีความจำเป็นที่ต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วนเกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติที่สามารถแก้ไขได้ในทันที เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการส่งออกและนำเข้าในเบื้องต้นก่อน นอกจากนี้ คณะอนุกรรมการฯ ได้คำนึงถึงการป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวในระยะยาวในเรื่องการแก้ไขกฎหมาย หรือ พ.ร.บ. เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของภาคการส่งออกและนำเข้าของประเทศอย่างยั่งยืน โดยมีลำดับวิธีการศึกษา ดังนี้

๓.๑ ดำเนินการรวบรวมปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นโดยจำแนกตามหมวดหมู่ของปัญหาในเรื่องระเบียบบริหาร กฎระเบียบ และ/หรือพระราชบัญญัติ ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในส่วนของการนำเข้าและส่งออก

๓.๒ วิเคราะห์ก่อนและนำเสนอปัญหาพร้อมแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เป็นรูปธรรมชัดเจนต่อหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม การท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงพาณิชย์ และกระทรวงการคลัง โดยคณะอนุกรรมการฯ และคณะทำงานฯ ได้ประชุมร่วมกับรัฐมนตรีและผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

๓.๓ จัดการประชุมสัมมนาประชาพิจารณ์เพื่อประชาสัมพันธ์และระดมความคิดเห็นเพิ่มเติมจากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน (Stakeholder) เพื่อนำประเด็นปัญหาเพิ่มเติมจากการประชุมฯ นำเสนอต่อหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

๓.๔ ประสานและติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยต่อเนื่อง

๓.๕ จัดทำรายงานนำเสนอคณะอนุกรรมการฯ และคณะกรรมการการพาณิชย์พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติต่อไป

บทที่ ๓

รวบรวมประเด็นปัญหาผลกระทบและข้อเสนอแนะ

คณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย ได้รับรายงานผลการพิจารณาประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาจากการประชุมร่วมกับผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องภายใต้การดำเนินงานของคณะทำงานฯ ต่างๆ รวม ๓ คณะ ก่อนมีหนังสือประสานไปยังหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อเข้าร่วมประชุมหารือร่วมกันระหว่างคณะอนุกรรมการฯ รัฐมนตรีว่าการ รัฐมนตรีช่วยว่าการ และผู้บริหารระดับสูงของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์ พืชการทางศุลกากร และกลุ่มอุตสาหกรรม โดยคณะทำงานฯ แต่ละกลุ่มที่ได้รับมอบหมายจากคณะอนุกรรมการฯ ได้ศึกษารายละเอียดของข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ก่อนนำข้อมูลมาทำการสังเคราะห์ให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้นในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเด็นปัญหาหลัก ผลกระทบที่เกิดขึ้น และแนวทางในการแก้ไข โดยอาศัยความรู้ ความเข้าใจ และประสบการณ์ที่เกี่ยวข้องในเชิงทฤษฎีและเชิงปฏิบัติการมาจัดทำรายงานเพื่อนำเสนอหน่วยงานในระดับกระทรวงหลักที่รับผิดชอบประกอบการพิจารณาประเด็นปัญหา ผลกระทบ และข้อเสนอแนะของคณะทำงานฯ แต่ละคณะก่อนที่กระทรวงต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจะมอบหมายให้หน่วยงานภายในกระทรวงฯ ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทยให้บังเกิดผลในทางปฏิบัติที่เป็นรูปธรรมที่ชัดเจนต่อไป โดยผลการดำเนินงานสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๓.๑ สรุปประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์ของคณะทำงานเพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์

๓.๑.๑ การพิจารณาที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการและระเบียบปฏิบัติ

(๓ ประเด็น)

การขนส่งทางน้ำ		
ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
<p>๑. ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วย ข้อกำหนดหลักเกณฑ์ การควบคุมและการขอใช้บริการนำร่องของรัฐบาลเขตท่าเรือกรุงเทพฯ พ.ศ. ๒๕๔๑ ที่มีข้อกำหนด</p> <p>๑.๑ ให้เรือที่ยาวเกินกว่า ๕๐.๒๙ เมตร ต้องใช้นำร่อง</p> <p>๑.๒ ไม่ให้เรือที่มีความยาวตลอดลำเกินกว่า ๕๖๕ ฟุตเข้าท่าเรือกรุงเทพ</p> <p>๑.๓ การใช้นำร่องเอกชนในเขตท่าเรือศรีราชา</p>	<p>➢ ไม่สามารถขนส่งสินค้าด้วยเรือที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ทำให้ต้นทุนค่าขนส่งและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูง และเกิดความไม่สะดวกในการใช้บริการนำร่องเอกชน</p>	<p>➢ ขอให้ออกกฎกระทรวงใหม่กำหนดให้เรือที่มีขนาดความยาวเกินกว่า ๑๐๐ เมตร ต้องใช้นำร่องเพื่อส่งเสริมให้มีการเดินเรือชายฝั่งขนาดใหญ่มากขึ้น และการใช้นำร่องเดินเรือในเขตท่าเรือศรีราชาควรอนุญาตให้ใช้นำร่องเอกชนได้</p>

<p>๒. ประกาศ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เรื่องการอนุญาตประกอบการรับจ้างขนส่งสินค้า และตู้สินค้าขาเข้าออกจากเขตศุลกากร ท่าเรือกรุงเทพ (ททท.) ประกาศ ณ วันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๗ ที่ กทท. กำหนดให้ผู้ประกอบการที่ทำข้อตกลงกับ กทท. เท่านั้น สามารถประกอบการรับจ้างขนส่งสินค้าและตู้สินค้าขาเข้าออก</p>	<p>➢ จำกัดจำนวนผู้ให้บริการรับจ้างขนส่งสินค้าภายใน ททท. ทำให้ไม่สามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอ</p>	<p>ขอให้มีการยกเลิกประกาศดังกล่าว และเปิดเสรีสำหรับผู้ให้บริการรับจ้างขนส่งสินค้า</p>
การขนส่งทางน้ำ		
ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
<p>จากเขตศุลกากร ท่าเรือกรุงเทพได้ และ กทท. แจ้งว่ามีการอนุญาตให้ผู้ประกอบการรับจ้างขนส่งสินค้าและตู้สินค้าขาเข้า-ออกจากเขตศุลกากร ททท. มากเพียงพอ</p>		
<p>๓. ประกาศเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (Energy Surcharge) ของ กทท. ได้ประกาศเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (Energy Surcharge) ในการให้บริการตู้สินค้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้น และ กทท. ยังไม่เคยมีการปรับเพิ่มมา ๒ ปีแล้ว จึงเกรงว่าจะทำให้มีการปรับเพิ่มค่าภาระหน้าท่า (Transfer Handling Charge: THC) เพิ่มสูงขึ้น</p>	<p>➢ ถ้า กทท. ประกาศเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (Energy Surcharge) จะทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้น</p>	<p>➢ ให้พิจารณาขอยกเว้นการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมดังกล่าว</p>

๓.๑.๒ หัวข้อพิจารณาที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.)

(๔ ประเด็น)

การขนส่งทางบก		
ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
<p>๑. พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน ผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะมีน้ำหนักบรรทุก หรือ น้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือ โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวง</p>	<p>➢ ทำให้ไม่สามารถทำการขนส่งได้เท่าความเป็นจริง เนื่องจากประกาศนั้นขัดกับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการนำเข้าและส่งออก ส่งผลให้เกิดเป็นต้นทุนโลจิสติกส์</p>	<p>➢ ให้บทวน พ.ร.บ. ทางหลวงดังกล่าว โดยดำเนินการแก้ไข และออกเป็นประกาศให้พิจารณาน้ำหนักรวมรถบรรทุก และสำหรับกรณีการขนส่งที่ใช้ตู้คอนเทน</p>

การขนส่งทางบก														
ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ												
พิเศษ ประกาศ ณ วันที่ ๒ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๔๖ ซึ่งไม่สอดคล้องกับข้อเท็จจริงสำหรับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการนำเข้าและส่งออก ระหว่างประเทศ ซึ่งปัจจุบันมีน้ำหนักเพิ่มขึ้นตู้ละ ๓๐.๕ เมตริกตัน	สถิติที่สูงขึ้น	เนอร์มาตรฐาน ISO ในการส่งออกให้บรรทุกได้เต็มตามปริมาณการบรรทุกตู้หรือน้ำหนัก (น้ำหนักคอนเทนเนอร์รวมสินค้า ๓๐.๕ เมตริกตัน)												
๒. พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมฉบับที่ ๒ พ.ศ.๒๕๔๙ หมวด ๓ การรักษาทางหลวง และหมวด ๔ การกำหนดโทษ กำหนดให้ดำเนินคดีกับพนักงานขับรถและส่งฟ้องศาล มีโทษทั้งจำคุก โทษปรับ และยึดรถของกลาง	➢ไม่เป็นธรรมสำหรับพนักงานขับรถ และปัญหาในระยะยาวจะทำให้ขาดแรงงานที่มีฝีมือ	➢ ขอให้แก้ไขอนุบัญญัติพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ บทกำหนดโทษ มาตรา ๗๓/๒ ให้เหลือโทษปรับสถานเดียว												
๓. มาตรา ๑๓๙ แห่ง พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และประกาศกระทรวงมหาดไทยที่เกี่ยวข้อง ๓.๑ การกำหนดน้ำหนักบรรทุกแตกต่างกับน้ำหนักบรรทุกอนุญาตโดยกรมทางหลวง ทำให้การขนส่งไม่ต่อเนื่อง ต้องเปลี่ยนใช้เส้นทางอื่นแทน ส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งเพิ่มขึ้น	➢ความไม่สอดคล้องกันของข้อกำหนดทำให้ยากต่อการปฏิบัติจริง เกิดความไม่เอื้ออำนวยในการขนส่ง ทำให้เกิดต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงขึ้น	➢ อ้างอิงประกาศของผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน ผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน ประกาศ ณ วันที่ ๒๒ ธ.ค. ๒๕๔๘ ขอให้มีการออกประกาศใหม่โดยให้รถบรรทุกสามารถเดินทางได้ โดยพิจารณายกเลิกประกาศดังกล่าว												
หน่วย: ตัน														
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">รถบรรทุก</th> <th style="width: 33%;">กทพ./ทล.พิเศษ</th> <th style="width: 33%;">ทล.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>๖ ล้อ</td> <td>๑๒</td> <td>๑๕</td> </tr> <tr> <td>๑๐ ล้อ</td> <td>๒๑</td> <td>๒๕</td> </tr> <tr> <td>๑๔ ล้อ</td> <td>๓๗.๕</td> <td>๔๕</td> </tr> </tbody> </table>			รถบรรทุก	กทพ./ทล.พิเศษ	ทล.	๖ ล้อ	๑๒	๑๕	๑๐ ล้อ	๒๑	๒๕	๑๔ ล้อ	๓๗.๕	๔๕
รถบรรทุก	กทพ./ทล.พิเศษ	ทล.												
๖ ล้อ	๑๒	๑๕												
๑๐ ล้อ	๒๑	๒๕												
๑๔ ล้อ	๓๗.๕	๔๕												
๓.๒ ประกาศเจ้าพนักงานจราจรเรื่องการห้ามเดินทางบางประเภท บางช่วงเวลา รวมทั้งการจำกัดน้ำหนักรถบรรทุกบนถนนสายหลัก ในบริเวณถนนวงแหวนรอบนอก (ถนนกาญจนา														

การขนส่งทางบก		
ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
<p>ภิเชก) ซึ่ง ขัดกับนโยบายที่ จะให้รถบรรทุกขนาด ใหญ่เดินรถได้เฉพาะวงแหวนรอบนอก รวมถึงการ ผ่อนผันการจับกุมรถบรรทุกซึ่งลงจากทางด่วนหลัง เวลาห้ามเดินรถ เนื่องจากเหตุสุดวิสัยจากปัญหา การจราจรติดขัดไม่สามารถนำรถลงจากทางด่วน ได้ทันตามกำหนดเวลาห้ามเดินรถ</p>		
<p>๔. กฎกระทรวงฉบับที่ ๑๙ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออก ตามความใน พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดให้รถบรรทุกซึ่งบรรทุกตู้สำหรับบรรจุ สิ่งของให้บรรทุกสูงได้ไม่เกิน ๔.๒ เมตร จากพื้น ทาง</p> <p>การขนส่งระหว่างประเทศปัจจุบันมีการใช้ตู้คอน เทนเนอร์มาตรฐาน (ISO) ที่มีความสูงตู้ ๒ ขนาด คือ ตู้ Standard และตู้ High Cube (HC) ซึ่งมีความ สูงตู้ ๒.๕๐ และ ๒.๗๐ เมตร ตามลำดับ ประเทศไทย มีแนวโน้มการใช้ตู้ HC เพิ่มสูงขึ้น ในระยะ ๕ ปีที่ ผ่านมา มีการใช้ตู้ HC สูงถึง ๕๗% ของจำนวนตู้ คอนเทนเนอร์ที่ทำการขนส่งทั้งหมด และมีแนวโน้มที่ จะมีการใช้เพิ่มมากขึ้น เพื่อบรรทุกสินค้า ประเภท Garment และ Frozen Food</p> <p>เนื่องจากสามารถบรรทุกสินค้าส่งออกที่มีน้ำหนัก เบาได้ในปริมาณที่เพิ่มมากขึ้น โดยผู้ส่งออกเสีย ค่าใช้จ่ายให้แก่สายเดินเรือในอัตราเท่ากับการ ขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐาน</p> <p>รถบรรทุกซึ่งบรรทุกตู้ HC ปัจจุบันเมื่อบรรจุ สิ่งของในตู้คอนเทนเนอร์แล้ว มีการบรรทุกสูง ๔.๖๐ เมตร จากพื้นทาง</p>	<p>➢ ทำให้ไม่สามารถ บรรทุกสินค้าต่อตู้ได้เต็ม ประสิทธิภาพ ส่งผลให้ ต้นทุนค่าใช้จ่ายของ ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ สูง</p>	<p>➢ ขอให้ปรับความสูง ของรถบรรทุกคอนเทนเนอร์ โดยกระทรวงคมนาคม ได้มี หนังสือถึง กระทรวงมหาดไทยเพื่อขอ แก้ไขกฎกระทรวง ฉบับที่ ๔ พ.ศ. ๒๕๒๒ จากเดิม กำหนดความสูงไม่เกิน ๔.๐ เมตรแก้ไขเป็น ๔.๖๐ เมตร จึงขอให้มีการเร่งติดตามผล ด้วย</p>

การขนส่งทางน้ำ (๒ ประเด็น)		
ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
<p>๑. พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๓๘ (ประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๔๕๓/๒๕๓๖ เรื่อง การขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำเทียบเรืออนุมัติ และประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๑๑๓/๒๕๓๙ เรื่อง การขนถ่าย ตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่ทำเทียบเรือสาธารณะ)</p> <p>๑.๑ การกำหนดระยะเวลาประกอบกิจการทำเรือสาธารณะ</p> <p>๑.๒ การกำหนดให้ทำเรือสาธารณะจ่ายค่าภาระสินค้านำเข้าให้แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ในอัตรา ๑๗.๕๐ บาท/ตัน ทั้งที่ชำระค่าภาระนำร่องแล้ว</p> <p>๑.๓ การกำหนดจำนวนตู้สินค้าให้แก่ละท่ารับขนถ่าย</p> <p>๑.๔ การกำหนดให้ กทท. พิจารณออนุญาตให้เรือเทียบท่า</p> <p>หากทำเรือของ กทท. วางจะห้ามเรือเข้าเทียบท่าเอกชน</p>	<p>➢ ทำให้ผู้ประกอบการเอกชนไม่สามารถทำการแข่งขันด้านคุณภาพบริการกับการให้บริการของภาครัฐได้ ซึ่งส่งผลต่อการยกระดับคุณภาพบริการในภาพรวม</p>	<p>➢ ขอให้ยกเลิกประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๔๕๓/๒๕๓๖ เพื่อให้ทำเรือสามารถประกอบกิจการได้อย่างเสรี โดยการท่าเรือฯ ยกเว้นการเรียกเก็บค่าภาระสินค้านำเข้า เนื่องจาก กทท. ไม่ได้มีส่วนร่วมในการขนถ่ายแต่ประการใด และผู้ให้บริการหรือบริษัทเรือสามารถเลือกใช้บริการได้อย่างเสรี โดยไม่จำเป็นต้องขออนุญาตจาก กทท. ก่อน</p>
<p>๒. พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๑๑๗ ทวิ ค่าตอบแทนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ (ประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๖๔ พ.ศ. ๒๕๓๗ กำหนดให้ทำเรือและสิ่งล่วงล้ำลำน้ำจะต้องจ่ายค่าตอบแทนรายปีแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น)</p>	<p>➢ เป็นภาระต้นทุนการดำเนินงานของภาคเอกชนผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์</p>	<p>➢ ขอให้ยกเว้นการเก็บค่าตอบแทนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำสำหรับทำเรือที่ได้รับอนุญาตให้บริการสาธารณะในการขนถ่ายสินค้าทุกประเภท</p>

๓.๒ ข้อเสนอประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากรของคณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพิธีการศุลกากร และระเบียบราชการที่เป็นอุปสรรคต่อภาคเอกชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ

๓.๒.๑ ข้อพิจารณาเกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการและระเบียบปฏิบัติ (รวม ๑๘ ประเด็น)

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
๑. ประเทศไทยได้ทำการยื่นภาคียานุวัติสารเพื่อเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาอิสตันบูล โดยมีผลบังคับใช้ในวันที่ ๕ เม.ย. ๒๕๕๐ อนุสัญญาอิสตันบูลนั้นว่าด้วยระเบียบการนำสินค้าเข้าชั่วคราว เพื่ออำนวยความสะดวกการนำสินค้าเข้าชั่วคราว	▶ ต้องมีความรู้ความเข้าใจเป็นอย่างดีต่ออนุสัญญาอิสตันบูล เพื่อลดผลกระทบต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง	▶ เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงข้อดีและข้อเสีย ในการรับหรือไม่รับข้อใดของอนุสัญญา จึงเสนอให้แต่งตั้งคณะทำงานร่วมระหว่างกรมศุลกากร และองค์กรเอกชน เพื่อศึกษาอนุสัญญาอิสตันบูล
๒. ข้อตกลงว่าด้วยการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศของสายเรือห้ามไม่ให้ใช้ตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งสินค้าภายในประเทศ	▶ ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์สำหรับการส่งออก และส่งผลกระทบต่อความไม่สะดวกในการเคลื่อนย้าย ทำให้เสียเวลา และมีต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงขึ้น	▶ เสนอให้ตั้งคณะทำงานศึกษา ข้อดี ข้อเสีย ในการอนุญาตให้ใช้ตู้คอนเทนเนอร์เปล่าบรรจุสินค้าไปยังปลายทางในประเทศ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในแง่กฎระเบียบ
		หากมีการอนุญาตให้ใช้ได้ จะช่วยลดภาระต้นทุนการนำเข้าและส่งออกสินค้าของผู้ประกอบการ นอกจากนี้ ควรระบุประเภทของสินค้าให้ชัดเจนด้วยว่า สินค้าประเภทใดสามารถใช้บรรจุได้
๓. สร้างความชัดเจนระหว่างการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) และกระบวนการถ่ายลำ (Transshipment) สำหรับขั้นตอนพิธีการ เอกสารที่เกี่ยวข้อง	▶ ขั้นตอนต่างๆที่มีความยุ่งยากและซับซ้อน รวมถึงเอกสารที่ต้องใช้หลายชุด ทำให้เสียเวลา เสียค่าใช้จ่าย	▶ กรมศุลกากรควรทบทวนและแยกระเบียบของการขนถ่ายตู้ ที่ไม่อยู่ในข่ายของ Transshipment ให้ชัดเจน

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
	และทำให้ต้นทุนการส่งออกของผู้ประกอบการไทยสูง เสียโอกาสทางการแข่งขัน	และสอดคล้องกับกฎหมายที่มีอยู่ > เมื่อมีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Transport Mode) ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ต้องใช้เอกสารชุดเดียวกันในทุกรูปแบบการขนส่ง โดยกรมศุลกากรควรใช้ระบบคอมพิวเตอร์ (e-Customs) เข้ามาช่วยในการควบคุมในการขนย้ายของ (Transfer) แทนการเปลี่ยนชุดเอกสาร
๔. การปรับปรุงกฎระเบียบการค้าชายฝั่ง เพื่อเอื้ออำนวยทางการค้า	> กฎระเบียบที่ยังไม่เอื้ออำนวย ขั้นตอนที่ยังซับซ้อน ทำให้เสียโอกาสทางการค้า	> ปรับปรุงกฎระเบียบการค้าชายฝั่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการจัดทำเอกสารประกอบการนำเรือค้าชายฝั่งอ้อมแหลมมลายูผ่านประเทศมาเลเซียให้มีความสะดวกและรวดเร็ว โดยให้กรมศุลกากรปรับปรุงระเบียบการขนส่งและการค้าชายฝั่ง ใช้ e-Customs เข้ามาช่วยควบคุมการขนส่งของ (Transfer) ร่วมกับกระบวนการตรวจสอบอื่นๆ เช่น GPS
๕. ระบบและวิธีการแยกบัญชีตู้ และระบบการตรวจปล่อย Subgate	> เกิดความไม่สะดวกในการขนส่ง ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์สูง	> พัฒนาระบบและวิธีการแยกบัญชีตู้ และระบบการตรวจปล่อย Subgate เช่น ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ เพื่อให้มีความสะดวกในการขนส่ง และ

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
		สนับสนุนการขนส่งทางเรือ ชายฝั่งให้มากขึ้น เช่น การ ขนส่งชายฝั่งที่ทำการขนถ่าย ตู้คอนเทนเนอร์ไปขึ้นเรือทาง น้ำจากท่าเรือกรุงเทพไปท่าเรือ แหลมฉบัง
๖. ตู้สินค้าที่นำเข้าและไม่มีผ่านการพิธีการจนเลย ตามระยะเวลาที่กำหนด (กรณีนำสินค้าเข้าเต็มตู้ FCL เท่านั้น)จนสินค้าตกเป็นของตกค้างที่ถูก กรมศุลกากรยึด จะถูกเก็บในตู้คอนเทนเนอร์เพื่อ รอขายทอดตลาดเช่นเดียวกับสินค้าส่งออก- นำเข้าที่ผิดกฎหมาย ทำให้สายเดินเรือเสียหาย ไม่สามารถนำตู้เปล่ากลับมาใช้ในการขนส่งสินค้า	▶ ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ สำหรับการส่งออก และ ส่งผลกระทบต่อความไม่สะดวกใน การเคลื่อนย้าย ทำให้เสียเวลา และมีต้นทุนโลจิสติกส์ ที่สูงขึ้น	▶ ให้กรมศุลกากรทบทวน ระเบียบและกำหนดแนวทาง การดำเนินงานที่ชัดเจน ระหว่างสินค้าตกค้างและ สินค้าจับกุม ▶ ให้กรมศุลกากรสำรวจและ หามาตรการเร่งรัดสำหรับ สินค้าที่ถูกจับกุม ▶ ให้กรมศุลกากรกำหนด ภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นให้ ชัดเจน
๗. สินค้าใหม่ หรือ สินค้าที่มีปัญหาพิกักระหว่าง ตรวจปล่อย เจ้าหน้าที่ให้วางประกันออกของไป ก่อน และใช้เวลาพิจารณานาน	▶ ส่งผลกระทบต่อต้นทุนของ ผู้ประกอบการที่ต้องนำเงินไป วางประกันของ และใช้เวลา พิจารณานานทำให้บางครั้ง ขาดเงินหมุนเวียนถ้าของมี จำนวนมาก	▶ ให้กรมศุลกากร จัดบริการตีความและแจ้ง พิกัคล่องหน้าให้รวดเร็วขึ้น
๘. ในส่วนการบังคับคดีของกรมศุลกากร จำเป็นต้องทบทวนเกณฑ์บังคับคดี เช่น ในเรื่อง ของโทษปรับ และเรื่องข้อผิดพลาดเอกสาร เพื่อให้สอดคล้องกับการนำระบบ e-Customs มาใช้	▶ ทำให้การดำเนินการ ส่งออกล่าช้า และเป็น ต้นทุนโลจิสติกส์ ส่วนหนึ่งที่เพิ่มขึ้นของ ผู้ประกอบการ	▶ กำหนดความชัดเจนและ วิธีปฏิบัติ (ระยะเวลา ดำเนินการ) ของโทษปรับ และเอกสารที่จำเป็นจะต้องใช้
๙. กรมศุลกากรกำหนดกฎระเบียบการ ควบคุมตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเป็นสินค้า ด้วยการ กำหนดให้ใช้ใบขนสินค้าขาเข้า-ขาออกพิเศษ ซึ่ง ไม่จำเป็น	▶ การที่กรมศุลกากร กำหนดให้ ตู้คอนเทน เนอร์เปล่าเป็นสินค้า ทำให้ ต้องผ่านพิธีการทางกรม ศุลกากร ทำให้เสียเวลา	▶ ใช้บัญชีเรือ (Manifest) ซึ่งสามารถรายงานหมายเลข ตู้ที่มีสินค้าและตู้เปล่าอยู่ใน บัญชีเรือทุกเที่ยวโดยวิธีการทาง อิเล็กทรอนิกส์ เพื่อควบคุม

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
	และเสียค่าใช้จ่าย และในบางครั้งทำให้ตู้ขาดแคลน	การเข้า-ออกของตู้สินค้าเปล่า
๑๐. การเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์เปล่า เข้า-ออก ระหว่างท่าเรือและลานเก็บตู้เปล่า ผู้เคลื่อนย้ายจำเป็นต้องยื่นแบบคำร้องขอเคลื่อนย้ายอีกและให้ตัวแทนเรือและ/หรือเจ้าของตู้ขอลงทะเบียนเป็นผู้ยื่นรายงานเรือเข้าออกและรายงานบัญชีตู้สินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์กับกรมศุลกากร และหากมีการนำตู้ไปใช้ผิดประเภทให้บังคับปรับเป็นรายตู้ได้ทันที	<ul style="list-style-type: none"> ▶ การเคลื่อนย้ายตู้เปล่าล่าช้า ทำให้เพิ่มต้นทุนการดำเนินงานสำหรับผู้ประกอบการโลจิสติกส์ 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ กรมศุลกากร กำหนดให้ตัวแทนเรือและ/หรือเจ้าของตู้ขอลงทะเบียนเป็นผู้ยื่นรายงานเรือเข้าออกและรายงานบัญชีตู้สินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์กับกรมศุลกากร โดยตรง
๑๑. เดิมบัญชีเรือตู้สินค้าขาเข้าที่ขนถ่ายลงที่ทำเรือแหลมฉบังแต่ตรวจปล่อยที่ ICD ตัวแทนเรือต้องยื่นบัญชีของตู้คอนเทนเนอร์ให้เจ้าหน้าที่ กรมศุลกากรแหลมฉบัง ลงนามรับรองก่อนนำมายื่นกับกรมศุลกากรที่ ICD ทำให้ผู้นำเข้าออกของไม่ได้ จำเป็นต้องรอเอกสารก่อน	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ผู้ประกอบการต้องเสียเวลาในการยื่นบัญชีเรือตู้สินค้าขาเข้าที่ขนถ่ายที่ทำเรือแหลมฉบังก่อน หากกรมศุลกากรสามารถกำหนด ให้ยื่นรายงานฯ ทางอิเล็กทรอนิกส์จะทำให้สะดวก ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ตัวแทนเรือและ/หรือเจ้าของตู้ ต้องขอลงทะเบียนเป็นผู้ยื่นรายงานเรือเข้า-ออกและรายงานบัญชีตู้สินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์กับกรมศุลกากรในระบบ e-Customs ▶ การยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือในระบบอิเล็กทรอนิกส์ ไม่จำเป็นต้องให้นายตรวจประจำเรือลงนามก่อน
๑๒. ปัจจุบันมีปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ขนส่งสินค้าส่งออกมากกว่าสินค้าขาเข้า ๒:๑ ทำให้สายเดินเรือต้องนำเข้าตู้เปล่าเพื่อใช้ขนส่งสินค้า ออกมากกว่าปีละ ๑ ล้าน TEU กฎระเบียบเดิม กรมศุลกากร กำหนดให้เรือแต่ละเที่ยวจบกระบวนการขนถ่ายตู้ทั้งหมดลงก่อน จึงจะอนุญาตให้ลากตู้คอนเทนเนอร์เปล่าออกไปได้ ทำให้ผู้ส่งออกต้องรอในกรณีที่ขาดตู้คอนเทนเนอร์ที่ Depot นอกท่า	<ul style="list-style-type: none"> ▶ ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ในการส่งออก สินค้าบางชนิดอาจได้รับความเสียหายและส่งผลต่อการเสียโอกาสทางการค้าระหว่างประเทศ 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ กรมศุลกากรสามารถอนุญาตให้ลากตู้คอนเทนเนอร์เปล่าที่ขนถ่ายลงก่อนออกไปที่ Depot นอกท่าได้ โดยไม่ต้องรอให้เรือเที่ยวนั้นเสร็จสิ้นการขนถ่ายตู้ทั้งหมดก่อน ▶ กรมศุลกากรปรับปรุงวิธีการยื่นรายงานเรือเข้า-ออกและรายงานหมายเลขตู้ที่มีสินค้าและตู้เปล่าอยู่ในบัญชี

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
		เรือ ทุกเที่ยวโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบ e-Customs เพื่อควบคุม การ เข้า-ออกของตู้สินค้า ทั้งหมด
๑๓. ตัวแทนเรือไม่สามารถย้าย Booking ของ ลูกค้าไปเรือเที่ยวถัดไปในท่าเดียวกันในกรณีที่ตู้คอนเทนเนอร์ส่งออกตกเรือ ก่อนทำการแก้ไขเรือเที่ยวเรือในภายหลัง และในกรณีที่ตู้คอนเทนเนอร์ส่งออกตกเรือ (Shut Out) ที่ท่าเรือหนึ่งจะไม่สามารถลากออกไปบรรทุกที่ท่าเรืออื่นได้ จำเป็นต้องรอเรือเที่ยวถัดไปในท่าเรือเดิม	▶ สินค้าบางชนิดอาจได้รับความเสียหาย และส่งผลต่อการเสียโอกาสทางการค้า ระหว่างประเทศ	▶ กรมศุลกากรแก้ไขในระบบ e-Customs ให้มีการเปลี่ยนเที่ยวเรือได้ โดยให้ตัวแทนเรือเป็นผู้แจ้งเปลี่ยนเที่ยวเรือที่ขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นเรือ ▶ กรมศุลกากรแก้ไขในระบบ e-Customs อนุญาตให้ลากตู้สินค้าไปบรรทุกลงเรือที่ทำเรืออื่นได้ เพื่อช่วยให้ตู้สินค้าที่ตกเรือในท่าเรือแรกที่ระบุในใบขนสินค้าสามารถส่งออกไปกับเรือลำอื่น ที่ทำเรืออื่นได้อย่างสะดวก และรวดเร็ว
๑๔. สินค้าผ่านแดน (Intransit Goods) ไปประเทศที่มีข้อตกลง ปัจจุบันจัดทำใบแนบ ๙ ซึ่งไม่ใช่ระเบียบปฏิบัติถาวร และไม่มีมาตรฐานชัดเจน	▶ ความไม่ชัดเจนในเรื่องกฎระเบียบอาจทำให้เกิดความเข้าใจที่ไม่ตรงกัน ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายที่ปลายทางได้ และอาจส่งผลกระทบในกรณีที่มีการยกเลิกระเบียบปฏิบัติ โดยไม่ได้มีการชี้แจงให้ประเทศต้นทางทราบ	▶ กรมศุลกากรกำหนดคำจำกัดความและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับสินค้าผ่านแดนให้ชัดเจน โดยจะยินยอมให้เฉพาะสินค้าผ่านของประเทศที่มีสนธิสัญญาสินค้าผ่านแดนกับประเทศไทยเท่านั้น และระเบียบปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่ได้มีการทำความตกลงไว้เท่านั้น
๑๕. อุตสาหกรรมศุลกากรที่ต้องใช้ใบขนต้นฉบับ เสียเวลาค้นหาทั้ง ๆ ที่มีข้อมูลใบขนที่ส่งมาทางอิเล็กทรอนิกส์อยู่แล้ว	▶ ทำให้เสียเวลา เสียค่าใช้จ่าย และทำให้ต้นทุนการส่งออกของ ผู้ประกอบการ	▶ เสนอให้ใช้ข้อมูลใบขนอิเล็กทรอนิกส์แทนการใช้ต้นฉบับ

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
	ไทยสูง เสียโอกาสทางการแข่งขัน ในกรณีที่เอกสารต้นฉบับหาย สร้างความเสียหาย โดยตรงต่อผู้ประกอบการ	
๑๖. ให้มีการเร่งรัดให้การบินไทย สำแดง Manifest ต่อกรมศุลกากรให้ถูกต้อง ครบถ้วน และทันเวลา ในระบบ e-Customs	▶ ทำให้การขนส่งโดยใช้บริการของการบินไทยล่าช้า และขาดประสิทธิภาพ	▶ กำหนดให้การบินไทย สำแดง Manifest ในระบบ e-Customs ทั้งหมด เพื่อให้เกิดความรวดเร็ว
๑๗. ให้รัฐบาลกำหนดผู้รับผิดชอบหลักในการพัฒนาโครงการ โดยการปรับปรุงกระบวนการ และประสานความร่วมมือ และให้กระทรวง ICT เป็นผู้ให้การสนับสนุนด้านเทคนิค	▶ การขาดหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบชัดเจน ทำให้การดำเนินงานล่าช้า	▶ เร่งการดำเนินงานของกระทรวง ICT เพื่อสนับสนุนด้านเทคนิคให้มีประสิทธิภาพ
๑๘. ให้จัดตั้งคณะทำงานถาวรเพื่อปรับปรุงแก้ไข และติดตาม ซึ่งควรประกอบด้วย กรมศุลกากร และหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ร่วมกับองค์กรภาคเอกชน เช่น สภาหอการค้าฯ สภาอุตสาหกรรมฯ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เป็นต้น	▶ การดำเนินงานวางแผน และกำหนดนโยบายภาครัฐที่ผ่านมาไม่เอื้ออำนวยต่อการประกอบการของภาคเอกชน และโลจิสติกส์ไทย	▶ การจัดตั้งคณะกรรมการร่วมภาครัฐและเอกชน (กกร.) จะทำให้สามารถแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของประเทศได้มีประสิทธิภาพ เพิ่มศักยภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในเวทีการค้าโลก

๓.๒.๒ ข้อพิจารณาเกี่ยวข้องกับกฎหมายและพระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) (๘ ประเด็น)

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
๑ พ.ร.บ. กรมศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๙ ไม่ได้บัญญัติให้ ธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) มีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินธุรกรรมกับศุลกากรได้ ในขณะที่ประเทศอื่น ๆ ในกลุ่ม ASEAN ปรากฏว่า Freight Forwarder สามารถปฏิบัติพิธีผ่านศุลกากรโดยตรงกับศุลกากรได้ เช่น การยื่น House Manifest	▶ ในทางปฏิบัติเกี่ยวกับการรายงานเรือเข้า-ออก ซึ่งเป็นกฎระเบียบว่าด้วยการดำเนินการด้านเอกสาร Manifest และการแก้ไขที่ ต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ตามมาตรา ๓๘ และมาตรา ๕๑ แห่ง พ.ร.บ. ๒๕๖๙ โดย	▶ ให้เพิ่มเติมบทบัญญัติที่ว่า ด้วย คำนิยามและความหมายของ “ผู้ขนส่ง” ในกฎหมายศุลกากร ให้รวมถึง Freight Forwarder ซึ่งจะส่งผลให้ Freight Forwarder สามารถยื่นบัญชีสินค้าสำหรับการ

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
	<p>นายเรือเท่านั้นเป็นผู้ปฏิบัติ ซึ่งในสถานการณ์ปัจจุบันที่การขนส่งเปลี่ยนมาสู่ระบบ Consolidation ที่ Freight Forwarder เข้ามารับผิดชอบและมีบทบาทโดยตรงนั้น ทำให้เกิดข้อขัดข้อง และเป็นปัญหาต่อผู้นำเข้า-ส่งออก Freight Forwarder ตัวแทนเรือ รวมทั้งกรมศุลกากร</p>	<p>นำเข้าและส่งออกสินค้าทางเรือกับกรมศุลกากรได้โดยตรง เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการให้บริการ และสามารถลดต้นทุนการดำเนินการ</p>
<p>๒. กิจกรรมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) มีอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ๗% ที่ต้องเก็บกับผู้ใช้บริการซึ่งส่วนมากเป็น SMEs ทำให้เป็นการเพิ่มต้นทุน ในขณะที่ผู้ประกอบการสายการบินเรือต่างประเทศอยู่ในฐานภาษี VAT ในอัตรา ๐% จึงไม่ต้องเก็บ VAT กับผู้ใช้บริการ ที่ส่วนมากจะเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่</p>	<p>๒ ผู้ประกอบการธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศส่วนมากเป็นผู้ประกอบการรายย่อย และให้บริการกับผู้ส่งออกรายย่อยเช่นกัน ทำให้ขาดศักยภาพทางการแข่งขันกับผู้ประกอบการรายใหญ่และต่างชาติ เนื่องจากต้นทุนที่สูงกว่าจากภาระการจ่ายภาษีมูลค่าเพิ่ม</p>	<p>๒ ให้ภาครัฐยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มในส่วนค่าขนส่ง (Freight) เพื่อส่งเสริมกลุ่มบริษัทผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติ</p>
<p>๓. ผู้ประกอบการสายการบินเรือเสนอให้มีการแก้ไขพิกัดอะไหล่เครื่องทำความเย็นซึ่งเป็นอะไหล่ของตู้ คอนเทนเนอร์เย็น (Reefer Container) และ Seal ของสายการบินเรือ ทั้งนี้ อุปกรณ์ดังกล่าวถือเป็นอุปกรณ์ของตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งปัจจุบันสายการบินเรือต่างๆ ต้องทำพิธีการนำเข้าและเสียภาษีเหมือนเป็นสินค้านำเข้าทั่วไป</p>	<p>๒ ปัจจุบันเครื่องทำความเย็นซึ่งเป็นอะไหล่ของตู้คอนเทนเนอร์เย็น (Reefer Container) และ Seal ของสายการบินเรือ จะต้องผ่านพิธีการทางกรมศุลกากร ทำให้เสียเวลา เสียค่าใช้จ่าย และในบางครั้งทำให้ตู้ขาดแคลน</p>	<p>๒ ให้ผลักดันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกับกรมศุลกากรศึกษาเพื่อระบุนาตราฐานรายการอุปกรณ์ และออกประกาศกระทรวงเพื่อยกเว้นอากร ตามมาตรา ๑๒ พ.ร.ก. พิกัดอัตราศุลกากร</p>
<p>๔. ให้พิจารณาอนุสัญญาระหว่างประเทศ เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถใช้ตู้คอนเทนเนอร์เปล่าในการขนส่งสินค้าภายในประเทศได้</p>	<p>๒ การขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์สำหรับการส่งออก และส่งผลต่อความไม่สะดวกใน</p>	<p>๒ ให้แต่งตั้งคณะทำงานศึกษา ข้อดี ข้อเสีย ในการอนุญาตให้ใช้ตู้คอนเทนเนอร์</p>

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
	การเคลื่อนย้ายสินค้า ทำให้เสียเวลา และมีต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงขึ้น	เปล่าบรรจุน้ำไปยังปลายทางในประเทศ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในส่วนของกฎระเบียบ หากมีการอนุญาตให้ใช้ได้ จะช่วยลดภาระต้นทุนการนำเข้าและส่งออกสินค้าของผู้ประกอบการ ▶ ระบุประเภทของสินค้าให้ชัดเจนว่า สินค้าประเภทไหนสามารถใช้บรรจุได้
๕. ช่วงเวลาทำงานของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่เอื้อต่อความสะดวกในการนำเข้าส่งออก เช่น ช่วงพักเที่ยง ไม่มีเจ้าหน้าที่รับชำระภาษีค่าธรรมเนียม ทำให้งานช่วงบ่ายมีเวลาน้อยลง วันหยุดของราชการ (กรมศุลกากร) และรัฐวิสาหกิจ (กทท.) ไม่ตรงกันในช่วงเทศกาล ทำให้ต้องเสียเวลาทำการวันหยุด สินค้าเร่งด่วนทางเรือ ที่ต้องการออกของในวันหยุดหรือนอกเวลาทำการแต่ต้องส่งตัวอย่างให้กรมศุลกากรวิเคราะห์ หรือส่งสินค้าให้แก่หน่วยงานอื่นๆ ที่ควบคุมการนำเข้าส่งออก เช่น อย. กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กรมป่าไม้ และกรมประมง เป็นต้น ซึ่งไม่สามารถทำได้ เนื่องจากหน่วยงานราชการต่างๆ ไม่ปฏิบัติงานในวันหยุดหรือนอกเวลาราชการ	▶ ช่วงพักเที่ยง ไม่มีเจ้าหน้าที่รับชำระภาษีค่าธรรมเนียม ทำให้งานช่วงบ่ายมีเวลาน้อยลง ปัญหาวันหยุดของราชการในช่วงเทศกาลไม่ตรงกัน ทำให้ต้องเสียค่าล่วงเวลาทำการวันหยุด สินค้าเร่งด่วนทางเรือไม่สามารถขนส่งได้ต้องได้รับการตรวจและรับรองจากหน่วยงานต่างๆ ก่อน ทำให้การขนส่งล่าช้า	▶ ให้มีการเพิ่มและประสานช่วง เวลาการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ เช่น กรมศุลกากร และ กทท. และยกเลิกการเก็บค่าล่วงเวลา Knock Door ของศุลกากรและ กทท. เพื่อลดค่าใช้จ่ายออกของในวันหยุดและพิจารณาปรับปรุงช่วงเวลาทำงานของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการเพื่อการนำเข้าและส่งออก
๖. การทำ Post Review และ Post Audit ของสินค้าที่ปล่อยไปแล้วบางครั้งนานถึง ๒-๓ ปี โดยให้มีการคิดเงินเพิ่มย้อนหลัง ๑% ต่อเดือน ซึ่งเป็นภาระต่อผู้ประกอบการ	▶ กรมศุลกากรใช้เวลาในการทบทวนหลังการตรวจปล่อย (Post Review) นานเกินไปบางครั้งทั้งเวลากว่า ๒-๓ ปี ซึ่งเป็นการสร้างต้นทุน และเป็นภาระในการเก็บเอกสารต่างๆ ของ	▶ ให้มีการทบทวน เกี่ยวกับเวลาในการทำ Post Review และ Post Audit รวมทั้งการคิดเงินเพิ่มย้อนหลัง ๑% และโทษปรับ

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
	<p>ผู้ส่งออก</p> <p>➢ เอกสารต่าง ๆ ที่ใช้เพื่อประกอบการพิจารณาได้ถูกกระจายไปยังฝ่ายต่างๆ เพื่อเก็บรวบรวม หากกรมศุลกากรจะเข้ามาทำการ Post Review ทำให้ผู้ส่งออกต้องเสียเวลาในการติดตามรวบรวมเอกสารจากฝ่ายต่างๆ บางครั้งเอกสารอาจมีการสูญหาย หรือชำรุดไปบางส่วน</p>	
<p>๗. ประกาศ กรมศุลกากร ที่ ๙๑/๒๕๕๗ กำหนดระเบียบปฏิบัติว่าด้วยการทำพิธีการถ่ายลำ (สินค้าถ่ายลำปกติ สินค้าส่งกลับคืนต้นทางหรือไปประเทศที่สาม สินค้าผ่านแดน) ควรจะมีการกำหนดผู้ขอถ่ายลำที่ชัดเจน (ในทางปฏิบัติ ใครเป็นผู้ถ่ายลำก็ได้ หากมีคุณสมบัติตามที่กรมศุลกากร กำหนด)</p> <p>ปัจจุบันต้องยื่นแบบ กศก. ๑๖๕ (สำหรับขาเข้า) และใบแนบ ๙ (สำหรับขาออก) เอกสาร C/O และ B/L ซึ่งเป็นการเพิ่มกระบวนการดำเนินงานที่ไม่จำเป็น</p>	<p>➢ การดำเนินงานต้องกำหนดเรื่องเอกสารให้ชัดเจนและไม่มีเอกสารมากจนเกินความจำเป็นหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องพิจารณาปรับปรุงรูปแบบการดำเนินงานให้กระชับและลดระยะเวลาของผู้ประกอบการ</p>	<p>➢ กรมศุลกากรแยกกฎระเบียบว่าด้วยการถ่ายลำของผู้คอนเทนเนอร์ ทั้ง FCL และ LCL ที่ไม่มีการเปิดตู้ เพื่อให้เกิดความชัดเจน และเป็นไปตามหลักปฏิบัติสากล โดยกำหนดให้เป็นสินค้าถ่ายลำจริง ซึ่งครอบคลุมโดยใบตราส่งเดี่ยวจากต้นทางถึงปลายทาง ห้ามเปลี่ยน B/L หรือเปลี่ยนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ และต้องเก็บไว้ในที่เฉพาะห้ามเคลื่อนย้ายระหว่างรอบรถทุกลงเรือถ่ายลำ</p> <p>➢ ยกเลิกการยื่นแบบ กศก. ๑๖๕ ให้ตัวแทนเรือเป็นผู้ยื่นการถ่ายลำได้ โดยบัญชีตู้คอนเทนเนอร์ ก่อนเรือก่อนเรือลำแรกเข้า และแยกแยกบัญชีสินค้าถ่ายลำไว้ (สำหรับขาเข้า)</p>

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
		<p>และยื่นบัญชีตู้คอนเทนเนอร์ และบัญชีสินค้าถ่ายลำ ภายหลังเรือลำที่สองออกไป นอกราชอาณาจักร (สำหรับขาออก) โดยไม่ต้องยื่นเอกสารใด ๆ เพิ่มเติม</p> <p>▶ ผู้ยื่นถ่ายลำต้องเป็นตัวแทนสายเรือเท่านั้น และลงทะเบียนเป็นผู้ยื่นรายงานเรือเข้า-ออกและรายงานบัญชีตู้สินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์กับกรมศุลกากร โดยกำหนดให้วางประกันลอยไว้ในระบบการรายงานเรือ</p>
<p>๘. Return Shipment, Re-shipment ตู้สินค้าเข้าที่ขนถ่ายลงแล้วแต่ผู้นำเข้ายังไม่ได้ส่งออกของ (เกิดข้อโต้แย้งระหว่างผู้ซื้อ-ผู้ขาย ส่งสินค้าผิดพลาด ส่งสินค้าผิดท่า ผิดประเทศ)</p> <p>Return Cargo, Re-export ตู้สินค้าที่ผู้นำเข้าได้นำของออกจากอารักขาศุลกากรแล้ว พบว่ามีปัญหาภายหลัง เช่น สินค้าผิด หรือมีปัญหาอื่น จำเป็นต้องส่งกลับคืนผู้ส่งของหรือส่งไปประเทศที่สาม</p>	<p>▶ ปัญหา Return Shipment, Re-shipment, Return Cargo, Re-export ทำให้เป็นอุปสรรคที่จำเป็นต้องมีการพิจารณาแก้ไขเชิงบูรณาการ เพื่อไม่ให้เป็นต้นทุนที่ไม่จำเป็นในส่วนของผู้ประกอบการโลจิสติกส์</p>	<p>▶ กรณีที่ยังไม่ได้ส่งออกของให้ตัวแทนเรือยื่นพิธีการพร้อมเหตุผลประกอบคำร้อง เพื่อขอส่งสินค้ากลับต้นทาง (Return Shipment) หรือส่งออกไปประเทศอื่น (Re-shipment)</p> <p>▶ กรณีที่ออกของแล้ว ผู้นำเข้าต้องยื่นพิธีการเอง ถ้าปรากฏภายหลังว่าสินค้ามีปัญหาขอส่งกลับต้นทาง (Return Cargo) หรือส่งออกไปอีกประเทศหนึ่ง (Re-export)</p>

๓.๓ สรุปประเด็นปัญหาการส่งออกและนำเข้าของกลุ่มอุตสาหกรรมของ
คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหาภาวะเบียดที่เป็นอุปสรรคต่อภาคการนำเข้าและการส่งออกของกลุ่ม
อุตสาหกรรม

๓.๓.๑ หัวข้อพิจารณาที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการและระเบียบปฏิบัติ

(๘ ประเด็น)

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
๑. การปรับกระบวนการขั้นตอนการส่งออกและนำเข้าของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.)		
<p>๑.๑ ความล่าช้า/ความซ้ำซ้อนในกระบวนการนำเข้าวัตถุดิบ เพื่อแปรรูปเป็นสินค้าส่งออก ตัวอย่าง สินค้าปลาทูน่า ซึ่งการนำเข้าเกิดความซ้ำซ้อนของเอกสารจากการขออนุญาตหลายหน่วยงาน อาทิ การขออนุญาตกรมประมง กรมปศุสัตว์</p>	<p>☞ เกิดเป็นการซ้ำซ้อนในขั้นตอนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ ส่งผลให้ทั้งเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการนำเข้าและส่งออกซากสัตว์น้ำ เนื่องจากต้องปฏิบัติตามระเบียบภายใต้ พ.ร.บ. ประมง พ.ศ.๒๕๔๐ และ พ.ร.บ. โรคระบาดสัตว์ พ.ศ. ๒๕๔๙ แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. ๒๕๕๒ โดย กษ.. ได้เพิ่มกฎกระทรวง กำหนดสัตว์ชนิดอื่นตามกฎหมายว่าด้วยโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. ๒๕๕๖ ลงวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๖ และมีการประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับกฤษฎีกาเล่ม ๑๒๐ ตอนที่ ๕๙ ก หน้า ๓๕-๓๗ ลงวันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๕๖ เพื่อเพิ่มเติมชื่อสัตว์ ได้แก่ กบ กุ้ง จระเข้ จิ้งจอก ตะพาน้ำ เต่า ปลา ปู หอย อีกวน่า ดังนั้นบุคคลใดจะนำเข้า นำออก หรือนำผ่านราชอาณาจักร ซึ่ง สัตว์หรือซากสัตว์ ต้องได้รับ</p>	<p>☞ ลดความซ้ำซ้อนของขั้นตอนการนำเข้า โดยรวมแบบฟอร์ม ๑ ร.๖ และ ร.๗ ให้เป็น Single Form</p>

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
	<p>อนุญาตจากอธิบดีกรมปศุสัตว์ หรือเป็นผู้ได้รับมอบหมายจากอธิบดีก่อน ซึ่งจะต้องมีใบแจ้งขออนุญาตนำเข้าสัตว์หรือซากสัตว์เข้าและผ่านราชอาณาจักร(แบบ ร.๖) และใบอนุญาตนำสัตว์หรือซากสัตว์เข้าในราชอาณาจักร (แบบ ร.๗) แบบ สำหรับสินค้านำเข้า</p>	
<p>๑.๒ ความถี่ในการตรวจสินค้าในทุก Shipment เช่น การตรวจวิเคราะห์สารตกค้างในสินค้ากึ่ง เพื่อออกใบรับรองก่อนการส่งออก โดยกรมประมงกำหนดให้มี การตรวจรับรองสารคลอแรมฟินิคอล และไนโตรฟูแรนส์ ในสินค้านำเข้าที่จะส่งออก หากผลการตรวจวิเคราะห์เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดจึงจะออกใบรับรองให้กับสินค้านำเข้า ซึ่งจะมีการตรวจในทุก ๆ Shipment</p>	<p>☞ ทำให้บางครั้งเกิดความล่าช้า เสียเวลาและค่าใช้จ่าย เกิดเป็นต้นทุนแฝงด้านโลจิสติกส์</p>	<p>☞ พัฒนาระบบ Monitoring ของกรมประมง กรมปศุสัตว์ และกรมอื่น ๆ เพื่อนำมาใช้จัดทำสถิติ การสุ่มตรวจสอบ เพื่อลดขั้นตอน</p>
<p>๑.๓ กรมปศุสัตว์กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ภาครัฐประจำโรงงาน ซึ่งเกิดความไม่สอดคล้องในแง่ปฏิบัติ เช่น กรณีของการผลิตปลาทูน่า</p>	<p>☞ ในกรณีส่งออกสินค้าประมงไม่น่าเกี่ยวข้องกับกรมปศุสัตว์ ทำให้ผู้ประกอบการต้องติดต่อหลายหน่วยงาน ส่งผลให้เพิ่มต้นทุนการผลิตแก่ผู้ส่งออก</p>	<p>☞ ให้กรมปศุสัตว์ พิจารณาข้อกำหนดดังกล่าวใหม่สำหรับกรณีโรงงานที่ผลิตสินค้าประมง หรือสัตว์น้ำที่ไม่เกี่ยวกับสัตว์บก</p>
<p>๒. การเพิ่มประสิทธิภาพการส่งออกและนำเข้าของไทย การพัฒนาระบบ Paperless หรือ E-document ของ กษ.ได้มีการเริ่มใช้ในบางส่วนเช่น การออกใบรับรอง หรือ Health Certificate แต่ตัวระบบยังมีข้อไม่สมบูรณ์</p>	<p>☞ กระบวนการและขั้นตอนการส่งออกประกอบด้วยเอกสารจำนวนมาก มีขั้นตอนที่ยุ่งยาก ซับซ้อน และเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่าย</p>	<p>☞ พัฒนาระบบ Paperless หรือ E-document ให้สมบูรณ์ และให้เชื่อมโยงข้อมูลในหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</p>
<p>๓. การสร้างมาตรฐานสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออกและการบริโภคในประเทศเนื่องจากประเทศไทยยังมีความไม่สมบูรณ์ของระบบ</p>	<p>☞ ขณะนี้ประเทศในแถบยุโรป อเมริกา และญี่ปุ่นมีความตื่นตัวอย่างมากในเรื่อง</p>	<p>☞ สร้างระบบควบคุมและตรวจสอบ (Control & Monitoring System) เพื่อ</p>

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
มาตรฐานสินค้าเกษตร (Food Safety) และไม่มีระบบตรวจสอบและควบคุม	ความปลอดภัยของสินค้านำเข้า จึงมีการพูดถึงระบบ Traceability มากขึ้น เช่น Wal-Mart หรือ BRC ในยุโรป ปัจจุบันมีการตั้งข้อกำหนดว่า Suppliers ที่จะนำสินค้ามาวางจำหน่ายใน Wal-Mart ต้องสามารถ Trace ได้ หากไม่มีความพร้อม จะทำให้สูญเสียโอกาสทางการค้าในอนาคต	ยกระดับสินค้าเกษตรและอาหารไทยให้เทียบเท่าสากล สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
<p>๔. การสร้างศักยภาพการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทย</p> <p>๔.๑ สร้างองค์ความรู้ต่าง ๆ (Capacity Building) ให้แก่อุตสาหกรรมทุกระดับตั้งแต่ต้นน้ำไปยังปลายน้ำ คือ เกษตรกร ผู้ผลิต ผู้ส่งออก ผู้ขนส่ง</p> <p>๔.๒ การติดตามเรื่องกฎระเบียบของประเทศคู่ค้า</p> <p>๔.๓ การทำ Benchmarking กับต่างประเทศ</p>	<p>☞ การสร้างองค์ความรู้ (Capacity Building) ให้แก่อุตสาหกรรมทุกระดับตั้งแต่ต้นน้ำไปยังปลายน้ำ คือ เกษตรกร ผู้ผลิต ผู้ส่งออก ผู้ขนส่ง ถือว่ามีความสำคัญมาก เพราะความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องทั้งเรื่องขององค์ความรู้เกี่ยวกับการใช้สารเคมี หรือ กฎระเบียบ กฎหมาย ของประเทศคู่ค้า ทำให้ผู้ประกอบการไทยสามารถแข่งขันอย่างยั่งยืน</p>	<p>☞ พัฒนาองค์ความรู้ให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งห่วงโซ่อุปทาน โดยให้หน่วยงาน เช่น กรมวิชาการเกษตร มีหน้าที่ในการสร้างองค์ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้สารเคมีต่าง ๆ ให้กับเกษตรกร โดยจะต้องให้ผู้ใช้ทราบถึงผลดีและผลเสียที่เกิดขึ้นจากการใช้สารเคมี ให้เจ้าหน้าที่ภาครัฐมีความตื่นตัวกับกฎระเบียบ กฎหมาย มาตรฐานของต่างประเทศ และประกาศให้ทุกส่วนทราบการสร้างฐานองค์ความรู้เพื่อเป็นฐานข้อมูลในการสร้างองค์ความรู้ในระยะยาว</p>
<p>๕. กฎหมายการแสดงสัญลักษณ์ทางโภชนาการ ในขนมขบเคี้ยว ของสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา</p> <p>๕.๑ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ยังไม่มีข้อสรุปในเรื่องประกาศฉบับที่ ๑ กรอบฉลากโภชนาการแบบย่อและคำเตือน</p> <p>๕.๒ สัญลักษณ์โภชนาการทางสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ยังไม่สรุปเรื่องการแสดงสัญลักษณ์โภชนาการ และยังไม่มีการพิจารณาอนุมัติให้ทางสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ดำเนินการใช้สัญลักษณ์ Thai RDI แบบสมัครใจ</p>	<p>☞ ผู้ส่งออกเกิดความสับสนและไม่แน่ใจในเรื่องการดำเนินงานในส่วนของภาครัฐ</p>	<p>☞ ให้สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา พิจารณาประเด็นปัญหาดังกล่าว และขอให้มีการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือ ๓ ฝ่ายมากยิ่งขึ้น เพื่อลดปัญหาจากการขาดการประสานงานกันของภาควิชาการ ภาครัฐ และอุตสาหกรรม</p>
<p>๖. การพัฒนาระบบ Single window Entry (SWE) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการส่งออกและนำเข้า</p> <p>๖.๑ ลำช้าในการพัฒนาระบบ Single Window Entry</p> <p>๖.๒ ไม่มีหน่วยงานกลางในการประสาน/ดำเนินโครงการกับกระทรวงอื่น</p>	<p>☞ ระบบสามารถลดเวลาและขั้นตอน ด้านโลจิสติกส์ จาก ๘-๑๐ วัน เหลือ ๓-๔ วัน สามารถลดต้นทุนของผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ อย่างน้อย ๐.๕ % ของมูลค่าการนำเข้า-ส่งออก สามารถประหยัดได้ ๔๗,๐๔๗ ล้านบาท</p>	<p>☞ ให้กระทรวงพาณิชย์ (พณ.)</p> <p>▶ สนับสนุนการจัดตั้งองค์กรกลาง ดูแลและจัดการโครงการ SWE</p> <p>▶ สนับสนุนหรือยกระดับหน่วยงาน/องค์กรเดียว ในการพัฒนาระบบ</p>

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
	<p>บาท (มูลค่าการนำเข้า-ส่งออก ปี ๒๕๕๙ ประมาณ ๙.๘ ล้านล้านบาท : ข้อมูลจากการศึกษาของ พณ.)</p> <p>☞ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับควบคุมและสร้างความเป็นสากล</p>	<p>SWE ภายใน พณ. เพื่อประสานงานกับกระทรวงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</p> <p>▶ จัดทำมาตรฐานระบบและข้อมูลเป็น Single Platform ในการเชื่อมโยงข้อมูล</p>
<p>๗. การทำพิธีการส่งออกและนำเข้าที่จุดบริการ One Stop Service ยังไม่สามารถผ่านพิธีการภายในศูนย์ได้เบ็ดเสร็จที่จุดเดียว</p>	<p>☞ ต้องติดต่อที่หลายหน่วยงาน ไม่สามารถลดเวลา และขั้นตอนด้านโลจิสติกส์ และต้นทุนด้านโลจิสติกส์ได้</p>	<p>☞ ปรับปรุง One Stop Service ให้สามารถบริการได้เบ็ดเสร็จ โดยปรับโครงสร้างให้สามารถทำพิธีการส่งออกและนำเข้าได้เบ็ดเสร็จภายในจุดเดียว</p> <p>☞ สร้างฐานข้อมูลกลาง ข้อมูลการส่งออกและนำเข้า เช่น ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ In-Out เป็นต้น ซึ่งควรให้มีการเชื่อมโยงกันของข้อมูลในหน่วยงานภาครัฐ</p>
<p>๘. ความล่าช้าของกระบวนการ ขั้นตอนการส่งออกสินค้าข้าว (มส.๑๓ และ มส.๒๔)</p> <p>๘.๑ ขั้นตอนการส่งออกข้าวในกรณีที่เป็นข้าวหอมมะลิส่งทางเรือ conventional หรือ bulk ทางผู้ส่งออกต้องขอ ม.ส. ๑๓ ให้ Surveyor เมื่อทำการบรรจุทุกสินค้าในเรือจลอมจนครบผู้ส่งออกจะต้องรับ ม.ส.๑๓กลับจาก Surveyor เพื่อเปลี่ยนเป็น ม.ส. ๒๔ นำไปให้นายตรวจของศุลกากรก่อน จึงจะนำสินค้าขึ้นเรือ conventional ได้ ซึ่งกระบวนการเปลี่ยน ม.ส. ๑๓ เป็น ม.ส. ๒๔ จนถึงยื่นเอกสารให้นายตรวจจะเสียเวลาประมาณ ๒-๓ วันทำการ</p> <p>๘.๒ ความซ้ำซ้อนของกระบวนการขั้นตอนการส่งออกข้าวหอมมะลิ เมื่อออก ม.ส.๒๔ โดย</p>	<p>☞ เกิดความล่าช้าและต้นทุน โลจิสติกส์ที่สูงขึ้น</p> <p>☞ การดำเนินงานซ้ำซ้อนล่าช้าและเพิ่มต้นทุนโลจิสติกส์</p>	<p>☞ ออกประกาศผ่อนผันให้นำม.ส. ๒๔ มายื่นให้กรมศุลกากรในภายหลัง ก่อนเรือออกจากท่าหรือประเทศไทย</p> <p>☞ จัดทำ Single form เพื่อรวมขั้นตอนที่มีความซ้ำซ้อนกัน ในกรณีสินค้าข้าวมะลิให้รวม มส.๒๔ และ มส.๒๕ เข้าด้วยกัน</p>

ประเด็นปัญหา	ผลกระทบ	ข้อเสนอแนะ
<p>สำนักงานมาตรฐานสินค้า ที่สภาหอการค้าฯ แล้ว ปัจจุบันผู้ส่งออกต้องรายงานการส่งออก (ม.ส. ๒๕) ให้สำนักงานมาตรฐานสินค้า พณ. ภายใน ๑๕ วัน โดยต้องนำรายละเอียดของ ม.ส. ๒๕ มาพิมพ์ ในแบบฟอร์มของ ม.ส. ๒๕ ด้วย</p> <p>๘.๓ อายุของเอกสารซื้อขายประกอบการขอ ใบอนุญาต เอกสารการซื้อขายประกอบการขอ ใบอนุญาตต้องมีอายุไม่เกิน ๓ วัน ทำให้เกิดความยุ่งยากในการขั้นตอนการดำเนินการ เนื่องจากในบางครั้งมีข้อขัดข้อง อุปสรรคต่างๆ ที่ไม่สามารถคาดเดาได้</p>	<p>๘ ขั้นตอนและการดำเนินงานของภาครัฐทำให้เกิดความล่าช้าและเพิ่มต้นทุนดำเนินงานของผู้ประกอบการโลจิสติกส์</p>	<p>๘ อายุของเอกสารซื้อขายประกอบการขอ ใบอนุญาต ควรจะมีความยืดหยุ่นและไม่สร้างข้อจำกัดจนเกินไปในทางปฏิบัติ</p>

๓.๓.๒ ข้อพิจารณาเกี่ยวข้องกับกฎหมายและพระราชบัญญัติ

ประเด็น	ปัญหา	กฎหมาย
<p>๑. พิจารณาร่างมาตรฐานสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออกและบริโภคในประเทศ ปัจจุบันประเทศไทยยังขาดความสมบูรณ์ของระบบมาตรฐานสินค้าเกษตร (Food Safety) และ ระบบตรวจสอบ (Control & Monitoring System) อ้างอิง: ระบบมาตรฐานสากล GMP, HACCP, CODEX, ISO (๙๐๐๐ / ๑๕๐๐๐), OHSAS ๑๘๐๐๑ เป็นต้น</p>	<p>☞ ทำให้สินค้าขาดความน่าเชื่อถือในเรื่องความปลอดภัยต่อการส่งออก ส่งผลต่อการขยายตลาดในต่างประเทศ ในอนาคต</p> <p>☞ การที่ไม่มีมาตรฐานความปลอดภัยของสินค้าเกษตรสำหรับผู้บริโภคภายในประเทศ ส่งผลต่อสุขภาพของประชากรไทย</p>	<p>☞ จัดทำระบบมาตรฐานสินค้าเกษตร (Food Safety) และระบบตรวจสอบ (Control & Monitoring System) เพื่อยกระดับสินค้าเกษตรและอาหารของไทยให้เทียบเท่าสากล สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน และมีการบังคับใช้ตามกฎหมาย</p>
<p>๒. การชำระค่าระวางสินค้าด้วยสกุลเงินตราต่างประเทศ</p> <p>ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง "อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเงินตราไทย" ตามมาตรา ๙ แห่งประมวลรัษฎากรที่กำหนดให้ การหักภาษีเงินได้ ณ ที่จ่าย ให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนของธนาคารพาณิชย์ที่ได้ประกาศไว้ในการคำนวณ เงินตราไทยในแต่ละวัน หรือให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราตามอ้างอิงประจำวันที่ธนาคารแห่งประเทศไทยประกาศไว้ในแต่ละวัน</p>	<p>☞ การชำระค่าระวางสินค้าเป็นเงินตราต่างประเทศจะช่วยลดขั้นตอน ความยุ่งยากในการที่จะต้องแลกเปลี่ยนตรา กลับไปกลับมา เป็นการประกันความเสี่ยงให้แก่ผู้ประกอบการจากความผันผวนของค่าเงินบาทเทียบกับสกุลเงินตราอื่นๆ ซึ่ง สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย จึงได้ทำหนังสือถึงธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) พิจารณาผ่อนปรน กฎ ระเบียบ ให้ผู้ประกอบการชำระค่าระวางสินค้าเป็นเงินตราต่างประเทศได้ ซึ่ง ธปท.ไม่ขัดข้อง แต่ในการชำระค่าระวางสินค้าเป็นเงินตราสกุลต่างประเทศยังขาดความไม่ชัดเจนในเรื่องของวันที่ใช้อ้างอิงในการทำการหักภาษี ณ ที่จ่าย ๑ % ของกรมสรรพากร</p>	<p>☞ ให้ผู้ประกอบการสามารถชำระค่าระวางเป็นสกุลเงินตราต่างประเทศได้</p> <p>☞ ให้กรมสรรพากรพิจารณาเรื่องของวันที่ใช้อ้างอิงในการทำการหักภาษี ณ ที่จ่าย ๑ %</p>

ประเด็น	ปัญหา	มาตรการ
<p>๓. การปรับกระบวนการขั้นตอนการส่งออกและนำเข้าของวัตถุดิบพลอยสี</p> <p>๓.๑ การขาดแคลนวัตถุดิบพลอยก้อน ปัจจุบันวัตถุดิบพลอยที่มีอยู่ภายในประเทศเริ่มลดลง ผู้ผลิตไทยได้เปลี่ยนไปนำเข้าพลอยเข้าจากต่างประเทศ แต่ข้อกำหนดการนำเข้าวัตถุดิบพลอยมีข้อติดขัดและไม่เอื้ออำนวยในการนำเข้า ทำให้วัตถุดิบพลอยก้อนถูกนำเข้าประเทศเพื่อนบ้านที่มีมาตรการเอื้ออำนวยเรื่องกฎระเบียบการภาษีในการนำเข้า เช่น ประเทศฮ่องกง สิงคโปร์ มาเลเซีย บรูไน และอินเดีย เป็นต้น</p> <p>๓.๒ ข้อกำหนดที่เป็นอุปสรรคต่อการนำเข้าพลอยก้อน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ การยกเว้นการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากร ผู้ที่จะได้รับการยกเว้นต้องมีคุณสมบัติตามมาตรา ๓ “ผู้ซื้อและผู้ขายจะต้องเป็นนิติบุคคลที่จดทะเบียน ภพ. ๐๑๕” ซึ่งไม่เอื้อต่อผู้ที่นำเข้าที่เป็นบุคคลธรรมดาและต่างด้าวในการรับการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มตามประกาศ ▶ การสำแดงราคาในของที่นำเข้าและแหล่ง กำเนิด พ.ร.บ. การทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๑๒ กำหนดว่าคนต่างด้าวที่ไม่มีใบอนุญาตทำงานไม่สามารถดำเนินการใดๆ เกี่ยวกับการนำเข้าวัตถุดิบพลอยก้อนได้ ซึ่งปัจจุบันส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าโดยคนต่างด้าว ๓.๓ รายได้ที่เพิ่มขึ้นของภาษีที่ภาครัฐจัดเก็บได้ควรระคํานึงถึงรายได้รวมมวลรวมทั้งหมดของอุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ (ต้นน้ำ-ปลายน้ำ) เนื่องจากปัจจุบันมีปัญหาที่เกิดจากใบขนขาเข้าพิเศษ การสำแดงราคาในของที่นำเข้าและการสำแดงแหล่งกำเนิด ที่ไม่สามารถดำเนินการที่ถูกต้องตามกฎระเบียบนำเข้าได้สำแดงราคาได้ ภาครัฐ 	<p>☞ ทำให้วัตถุดิบพลอยสีจากนอกประเทศเข้าสู่ประเทศไทยได้ยาก เนื่องจากระเบียบพิธีการทางกฎหมาย ที่ขาดความชัดเจนเกี่ยวกับการนำเข้าวัตถุดิบพลอยสี จึงทำให้เกิดปัญหาขาดแคลนวัตถุดิบพลอยสีสำหรับผู้ประกอบการ</p> <p>☞ ขาดการพัฒนาอุตสาหกรรม อัญมณีและเครื่องประดับที่ต่อเนื่อง ส่งผลให้ขาดศักยภาพในการแข่งขันอย่างยั่งยืน สูญเสียโอกาสการแข่งขันในระดับสากล เนื่องจากประเทศฮ่องกง มาเลเซีย สิงคโปร์ ซึ่งได้รับการสนับสนุนมาตรการทางภาษีแล้ว และในกลุ่มประเทศที่จะมีการทำข้อตกลงทางการค้าระหว่างกัน (FTA) กำลังจะเป็นประเทศคู่แข่งที่สำคัญของไทย</p>	<p>☞ ปรับกฎระเบียบการนำเข้าสำหรับบุคคลธรรมดาและต่างด้าว โดยการสร้างหน่วยงานกลางที่ได้รับการรับรองจากกรมสรรพากรในการเป็นตัวแทนในการนำเข้าวัตถุดิบพลอยก้อน ทำหน้าที่หลัก</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ รับคำร้องจากคนต่างด้าวในการแสดงเจตจำนงขอนำเข้าวัตถุดิบพลอยก้อน โดยต้องแจ้งชนิด จำนวน ขนาด และรายชื่อลูกค้าที่จะทำการจะซื้อในประเทศไทย ▶ แจ้งย้อนกลับให้ภาครัฐกรณีมีการซื้อ/ไม่มีการซื้อขาย เพื่อสำแดงออกภายใน ๑๕ วัน ▶ กำกับ Invoice ให้ผู้ซื้อวัตถุดิบ และ ผู้ผลิตนำไปใช้ดำเนินการทางภาษี ▶ พิจารณาจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมการนำเข้าวัตถุดิบพลอยก้อนใหม่ โดยอ้างอิงจากกำแพงภาษีของประเทศเพื่อนบ้านที่มีการไหลนำเข้าของพลอยก้อนจำนวนมาก เช่น ฮ่องกง เป็นต้น ▶ ยกเว้นอากรขาเข้า (ปัจจุบันมีการยกเว้น) ในกรณีบุคคลธรรมดาและต่างด้าว ▶ จัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นศูนย์ ในการนำเข้าวัตถุดิบพลอยสีในกรณี

ประเด็น	ปัญหา	ผลกระทบ
<p>ควรสร้างแรงจูงใจในการนำเข้าวัตถุดิบที่ถูกต้อง</p> <p>ไบชนขาเข้าพิเศษไม่สามารถแก้ไขปัญหาค่าได้ เนื่องจากการนำเข้าของคนต่างด้าวและบุคคลธรรมดา (ติดขัด พ.ร.บ.การทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๒๑ และการยกเว้นการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากร) ทำให้การนำเข้าส่วนใหญ่เป็นการลักลอบนำเข้า ส่งผลต่อภาพลักษณ์ในเรื่องความโปร่งใสของระบบการทำงานของประเทศไทยในสายตาต่างชาติ ซึ่งประเทศที่พัฒนาแล้วต้องการเห็นจากประเทศกำลังพัฒนา</p>		<p>บุคคลธรรมดาและต่างด้าว</p> <p>➢ เก็บค่าธรรมเนียมการนำเข้าในอัตราที่เหมาะสม เช่น ช่องกง มีการจัดเก็บ ๐.๕ เหรียญฮ่องกงต่อมูลค่าสินค้า ๔๖,๐๐๐ เหรียญฮ่องกงแรกและส่วนที่เพิ่ม ๐.๒๕ เหรียญฮ่องกง</p> <p>แทนการเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มและภาษีขาเข้าในกรณีบุคคลธรรมดาและต่างด้าว</p>
<p>๔. กรมสรรพสามิตจัดน้ำผักและน้ำผลไม้อยู่ในหมวดเครื่องดื่มที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต ตามบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต</p>	<p>☞ การเก็บภาษีสรรพสามิตจะทำให้ราคาน้ำผักผลไม้มีราคาแพง การยกเลิกภาษีสรรพสามิตจะทำให้ราคาน้ำผักผลไม้ลดลง ประชาชนเปลี่ยนมาดื่มมากขึ้น ในทางตรงเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนดื่มน้ำผักผลไม้ในทางอ้อมสามารถช่วยเหลือเกษตรกรในช่วงฤดูกาลผลิตที่มีผลไม้อล้นตลาด</p>	<p>☞ กำหนดค่านิยามของคำว่า “เครื่องดื่ม” ใน พ.ร.บ. พิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตใหม่</p> <p>☞ ยกเลิกการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตสำหรับสินค้าประเภทน้ำผักและน้ำผลไม้</p>
<p>๕. การปรับปรุงกระบวนการพิจารณาอนุญาตประทานบัตรเหมืองแร่และหนังสืออนุญาตเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ</p> <p>๕.๑ มีความล่าช้าในการพิจารณาประทานบัตรเพื่อการทำเหมืองของแหล่งแร่ที่เป็นวัตถุดิบในกระบวนการผลิตปูนซีเมนต์</p> <p>๕.๒ ความไม่สอดคล้องกันของอายุของประทานบัตรเพื่อการทำเหมืองแร่ตามพ.ร.บ. แร่ พ.ศ. ๒๕๑๐ ว่าจะด้วยการต่ออายุประทานบัตร และ พ.ร.บ. ป่า</p>	<p>☞ การพิจารณาประทานบัตร ต้องใช้เวลานาน (มากกว่า ๓ ปี) ในการออกใบอนุญาต และขณะรอใบอนุญาตต้องหยุดกิจการ ทำให้ต้องหยุดการผลิต ส่งผลกระทบต่อผู้ที่ทำงานในห่วงโซ่อุตสาหกรรมปูนซีเมนต์ตั้งแต่กรรมกร ผู้ผลิต และ</p>	<p>☞ ทบทวนข้อความใน พ.ร.บ. แร่ พ.ศ. ๒๕๑๐ ตามมาตรา ๕๕ เมื่อประทานบัตรหมดอายุ และผู้ถือประทานบัตรได้ยื่นขอต่ออายุต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ถ้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่มียกข้อสรุปว่าต่ออายุประทานบัตรให้หรือไม่</p>

ประเด็น	ปัญหา	ผลกระทบ
<p>สงวนแห่งชาติ ๒๕๐๗ ในหมวดควบคุมและรักษาป่าสงวนแห่งชาติ</p>	<p>ผู้บริโภค</p> <p>❏ การส่งออกชะงักส่งผลต่อเศรษฐกิจโดยรวม เนื่องจากตัวเลขการส่งออกปูนซีเมนต์ของไทยในปี ๒๕๔๙ ประมาณ ๑๔.๗ ล้านตัน คิดเป็นมูลค่าประมาณ ๑๕,๑๖๑ ล้านบาท ตัวเลขประมาณการปี ๒๕๕๐ มีปริมาณการส่งออก ๑๕.๔ ล้านตัน การหยุดกิจการของโรงปูนเนื่องจากต้องรอกการต่ออายุประทานบัตรส่งผลต่อตัวเลขการส่งออก และการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจทำให้เกิดความขาดแคลนปูนซีเมนต์ ส่งผลให้ราคาปูนซีเมนต์เพิ่มสูงขึ้น</p>	<p>ให้อนุโลมให้ผู้ถือประทานบัตรสามารถทำเหมืองต่อไปได้จนกว่าหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องจะสามารถให้คำตอบว่าต่ออายุประทานบัตรหรือไม่ต่อผู้ถือประทานบัตรก่อนหน้า</p> <p>❏ ในกรณีที่รัฐบาลประสงค์ที่จะยกเลิกการให้ประทานบัตรในพื้นที่ที่เคยให้ประทานบัตรอยู่ก่อน รัฐบาลต้องแจ้งให้ผู้ถือประทานบัตรทราบและรู้ถึงเหตุผลล่วงหน้าก่อนประทานบัตรจะหมดอายุเป็นเวลาอย่างน้อย ๕ ปี</p> <p>❏ ทบทวนข้อความใน พ.ร.บ. ป่าสงวนแห่งชาติ ๒๕๐๗ ข้อความในมาตรา ๑๖ เมื่อหนังสืออนุญาตใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ หมดอายุ และผู้ถือหนังสืออนุญาตฯ ได้ยื่นขอต่ออายุต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ถ้าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ มีบทสรุปว่าต่ออายุหนังสืออนุญาตเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติให้หรือไม่ ให้อนุโลมให้ผู้นั้นเสมือนเป็นผู้ถือหนังสืออนุญาตเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และสามารถทำเหมืองต่อไปได้จนกว่าหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องจะสามารถให้คำตอบว่าต่ออายุหนังสืออนุญาตเพื่อใช้</p>

		<p>ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติหรือไม่ต่อผู้ถือหนังสืออนุญาตเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติก่อนหน้า</p> <p>☞ ในกรณีที่รัฐบาลประสงค์ที่จะยกเลิกการให้หนังสืออนุญาตเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติในพื้นที่ที่เคยอนุญาตให้ใช้อยู่ก่อนแล้ว รัฐบาลควรจะต้องแจ้งให้ผู้ถือหนังสืออนุญาตฯ ทราบเหตุผลล่วงหน้า ก่อนหนังสืออนุญาตใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติหมดอายุลงเป็นเวลาอย่างน้อย ๕ ปี</p>
<p>๖. ความซ้ำซ้อนในกระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเพื่อแปรรูปเป็นสินค้าส่งออก เช่น สินค้าปลาทูน่า การนำเข้าเกิดความซ้ำซ้อนของเอกสาร จากการที่จะต้องขออนุญาตนำเข้าอาหารของกรมประมง และสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา (อย.)</p>	<p>☞ ทำให้เกิดการซ้ำซ้อนในขั้นตอนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐ ส่งผลให้ทั้งเสียเวลาและค่าใช้จ่าย</p>	<p>☞ การขอนำเข้าอาหารสามารถยื่นคำขอนำเข้าที่ อย. โดยตรง โดยไม่ต้องยื่นคำขอฯ ที่กรมประมง เนื่องจาก อย. มี พ.ร.บ. อาหารอยู่แล้ว</p>
<p>๗. ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับร่าง พ.ร.บ. อาหาร พ.ศ.</p>	<p>☞ เพิ่มข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการกลุ่มอุตสาหกรรมอาหาร ในร่าง พ.ร.บ.อาหารฉบับใหม่ และให้ อย. บรรจุผู้ประกอบการภาคเอกชนเข้าร่วมในคณะทำงานเพื่อพิจารณาร่าง พ.ร.บ. อาหาร</p> <p>☞ ความคิดเห็นต่อร่าง พ.ร.บ. อาหาร กลุ่ม</p>	

ประเภท	ปัญหา	ผลกระทบ
	<p>อุตสาหกรรมอาหาร มีประเด็นข้อเสนอละหลักการในการแก้ไข พ.ร.บ.อาหาร ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑. พ.ร.บ. อาหารต้องเป็นสากล ๒. คุ้มครองความปลอดภัยของผู้บริโภคได้อย่างแท้จริง ๓. มีความยืดหยุ่นเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการแก้ไข ซึ่ง พ.ร.บ. อาหารควรกำหนดบทบัญญัติหลักๆ ในการกำกับดูแล โดยรายละเอียดการดำเนินการ บัญญัติไว้ในกฎกระทรวง ๔. ขอบข่ายการกำกับดูแลต้องชัดเจน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติได้ ๕. กำหนดความหมายที่ชัดเจนของคำว่า "ผลิต" "นำเข้า" "ส่งออก" "ฉลาก" "ข้อความ" และ "โฆษณา" ๖. ลดขั้นตอนการขออนุญาตและลดจำนวนผลิตภัณฑ์ที่ต้องจดทะเบียนตำรับอาหาร และต้องมีความชัดเจนในการกำหนดหลักเกณฑ์ของอาหาร 	

ประเภท	นิยาม	ผลกระทบ
	<p>▶ ผลิตเพื่อจำหน่ายในราชอาณาจักรหรือเพื่อส่งออก</p> <p>▶ นำเข้าเพื่อจำหน่ายในราชอาณาจักรและนำเข้าเป็นวัตถุดิบในการผลิตเพื่อส่งออก</p> <p>▶ การควบคุมอาหารให้เป็นไปตามระดับความเสี่ยงของแต่ละผลิตภัณฑ์</p> <p>▶ บังคับใช้หลักเกณฑ์ GMP กับอาหารที่ผลิตทุกประเภท</p> <p>▶ ยกเลิกการขออนุญาตขึ้นทะเบียนตำรับอาหารที่ผลิตเพื่อการส่งออกทุกประเภท เนื่องจาก ผู้นำเข้า-ส่งออกสินค้า นั้นได้ขึ้นทะเบียนตำรับอาหารที่ผลิตเพื่อการส่งออกทุกประเภท ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดและหลักเกณฑ์ของสินค้าในประเทศผู้นำเข้า</p>	
<p>๘. เรียกเก็บ Overweight Surcharge สำหรับสินค้าที่บรรจุทุกน้ำหนักเกิน ๑๔ ตัน (จากเดิม ๑๔ ตัน คิดเป็นน้ำหนักที่สามารถบรรจุลดลง ๒๒%) ไปยังเส้นทางยุโรปและเมดิเตอร์เรเนียน</p> <p>๘.๑ สายเรือได้เรียกเก็บค่า Overweight Surcharge ในเส้นทางยุโรปและเมดิเตอร์เรเนียนโดยจำกัดน้ำหนักบรรทุกต่อตู้ขึ้นต่ำเป็น ๑๔ ตัน ถ้าเกินจะปรับราคาเพิ่มขึ้นประมาณ US\$ ๒๐๐-๓๐๐ ต่อตู้ ทำให้ผู้ประกอบการต้องแบกภาระต้นทุนเพิ่มขึ้นประมาณ ๑๐%</p>	<p>☞ ส่งผลกระทบต่อต้นทุนผู้ประกอบการที่สูงขึ้น โดยเฉพาะสำหรับการเรียกเก็บตามข้อ ๘.๑ ส่งผลกระทบต่อตรงกับสินค้าเกษตรสินค้าอาหารบรรจุกระป๋อง ทำให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนที่เพิ่มขึ้น ส่งผลกับศักยภาพของประเทศไทย เนื่องจาก</p>	<p>☞ ขอให้ภาครัฐช่วยเหลือในการเจรจากับบริษัทสายเดินเรือซึ่งเป็นต่างชาติ โดยใช้ พ.ร.บ. แข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๔๒ ว่าด้วยการป้องกันการผูกขาด เนื่องจากการประกาศเรียกเก็บควรแจ้งให้ผู้ประกอบการทราบอย่างน้อย ๖ เดือน ซึ่งในทางปฏิบัติ</p>

ประเด็น	ปัญหา	ผลกระทบ
๘.๒ ขอให้พิจารณาเรื่องค่าล้างตู้ มัดจำตู้ ยกตู้ ลง	สินค้าเกษตร และสินค้าแปรรูปเกษตร นั้นเป็นสินค้าหลักของประเทศไทย	ควรมีการหารือร่วมกันทั้งสองฝ่าย
<p>๙. ขอให้พิจารณาเรื่องการยกเลิก "ประกาศกระทรวงพาณิชย์" ฉบับที่ ๙๐ และฉบับที่ ๓๐</p> <p>๙.๑ ฉบับที่ ๙๐ พ.ศ. ๒๕๕๒ ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๕๒ (แก้ไขจากฉบับที่ (๖๘) พ.ศ.๒๕๓๗) กรณีสินค้าสับปะรดและน้ำสับปะรด ยกเลิกการกำหนดให้ผู้ส่งออกสับปะรดบรรจุภาชนะอัดลม และน้ำสับปะรดชนิดเข้มข้นหรือที่มีได้บรรจุภาชนะอัดลมต้องเป็นสมาชิกสมาคมผู้ผลิตอาหารสำเร็จรูปหรือสมาคมอุตสาหกรรมสับปะรดไทย</p> <p>๙.๒ การประกาศยกเลิกประกาศกระทรวงพาณิชย์ (ฉบับที่ ๓๐) พ.ศ. ๒๕๒๘ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๒๘ กรณีสินค้าปลาทูน่าและประกาศกระทรวงพาณิชย์ (ฉบับที่ ๕๓) พ.ศ. ๒๕๓๐ ลงวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๓๐ กรณีสินค้ากุ้ง ปลาหมึกแช่เย็นหรือแช่แข็งและผลิตภัณฑ์อาหารที่มีกุ้งผสมเกินกว่าร้อยละ ๑๐ โดยน้ำหนัก ที่ส่งไปยัง US และ EU</p>	<p>๑๙ การที่อุตสาหกรรมสับปะรดเจริญเติบโตมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งประเทศไทยถือว่าเป็นผู้ส่งออกอันดับ ๑ ของโลกนั้น เพราะมีกฎหมายฉบับนี้ เอื้ออำนวยให้ผู้ประกอบการมารวมตัวกัน เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของอุตสาหกรรม</p>	<p>๑๙ พิจารณายกเลิกประกาศทั้งสองฉบับ</p>
๑๐. ต้นทุนราคาแผ่นเหล็ก Tin Plate และ Tin Free ภายในประเทศสูงกว่าต่างประเทศ ๗-๑๐%	๑๙ ทำให้ต้นทุนผู้ประกอบการสูง	๑๙ ให้กระทรวงพาณิชย์พิจารณาปัญหาดังกล่าว

บทที่ ๔

ผลพิจารณาการประชุมร่วมกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

ข้อสรุปและผลพิจารณาของที่ประชุมร่วมระหว่างคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทยและหน่วยงานต้นเรื่องจากภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

๔.๑ ข้อสรุป/ผลพิจารณาของที่ประชุมร่วมระหว่างคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทยและกระทรวงคมนาคม

คณะกรรมการการพาณิชย์ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก นำเข้าของไทย มีนายพรสิทธิ์ ศรีอรทัยกุล ประธานคณะอนุกรรมการฯ เป็นหัวหน้าคณะเดินทางไปประชุมแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม และผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงคมนาคม ในวันที่ ๑๑ มิถุนายน ๒๕๕๐ และวันที่ ๒๑ กันยายน ๒๕๕๐ ณ ห้องประชุมอาคารสโมสร กระทรวงคมนาคม เพื่อหารือและติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานการหารือเกี่ยวกับปัญหา อุปสรรคการส่งออกและนำเข้าของไทยในระบบการขนส่งด้วย ตู้คอนเทนเนอร์ ที่จะทำให้เกิดความชัดเจนในการนำไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม เพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่ายการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์และการขนส่งของผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยอย่างยั่งยืน รายงานผู้เข้าร่วมประชุมฯ ของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย

๑. นายสรรเสริญ วงศ์ชะอุ่ม	รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
๒. นางสาวสุพิน โสตสถิต	เลขานุการรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
๓. นางมุกดา รัมภาวัฒนา	ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม
๔. นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์	ปลัดกระทรวงคมนาคม
๕. นายปิยะพันธ์ จัมปาสุด	รองปลัดกระทรวงคมนาคม
๖. นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์	รองปลัดกระทรวงคมนาคม
๗. นายสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์	หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
๘. นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ	ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
๙. นายสุพจน์ ทรัพย์ล้อม	ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
๑๐. นายสุธีระ อริยะวงกิจ	ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
๑๑. นางภาวสุทธิ จิงอนวัตร	ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
๑๒. นายเอนก อัมระपाल	ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
๑๓. นางสาวอำไพ เจริญผล	ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจด้านการขนส่งทางอากาศ
๑๔. นางสาวนวลนภา เทียรเจริญ	ที่ปรึกษาด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางน้ำ
๑๕. นายบรรเจิด อภินิเวศ	ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านให้คำปรึกษากฎหมาย
๑๖. นายนิติ เพชรคูหา	หัวหน้าสำนักงานรัฐมนตรี
๑๗. นายจุฬา สุขมานพ	โฆษกกระทรวงคมนาคม
๑๘. นางสาวศรี สุดโต	ผู้อำนวยการกองสารสนเทศ

- ๑๙. นายไมตรี ศรีนราวัฒน์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- ๒๐. นายศิลปชัย จารุเกษมรัตน์ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก
- ๒๑. นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ
- ๒๒. นายปัญญา คุปรัตน์ รองอธิบดีกรมทางหลวง
- ๒๓. นายพงษ์เดช หวังสิทธิเดช รองอธิบดีกรมทางหลวงชนบท
- ๒๔. เรือตรี ปรีชา เพ็ชรวงค์ รองอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี
- ๒๕. นายบัญชา คงนคร รักษาการผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
- ๒๖. นายพิทักษ์ ศิลป์ประสิทธิ์ รองผู้อำนวยการท่าเรือกรุงเทพ
- ๒๗. เรืออากาศโท ณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ที่ประชุมฯ ได้พิจารณาประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์ ผลการพิจารณามีสาระสำคัญรวม ๙ ประเด็น ดังนี้

การขนส่งทางบก	
ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
<p>๑. พระราชบัญญัติ (พ.ร.บ.) ทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน ผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ห้ามใช้ยานพาหนะ โดยที่ยานพาหนะมีน้ำหนักบรรทุก หรือ น้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือ โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ</p> <p>(หมายเหตุ: สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยร่วมกับประธานคณะทำงานเพื่อแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์ ปีนี้ฯ ได้เข้าร่วมประชุมหารือร่วมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๑๕ ตุลาคม ๒๕๕๐ เรื่องส่วยทางหลวง การปรับความสูงรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์และรถบรรทุก รถยนต์จากที่กระทรวงมหาดไทยกำหนด ๔.๒๐ เป็น ๔.๖๐ เมตรจากพื้นทางให้สอดคล้องกับสภาพการขนส่งที่เป็นจริงในปัจจุบัน และการจัดตั้งสภาการขนส่งทางถนน ณ ห้องประชุมกระทรวงคมนาคม)</p>	<p>☆ ให้กรมการขนส่งทางบกพิจารณาความเหมาะสมในการกำหนดระยะเวลาที่ชัดเจน เพื่อให้มีการปรับเปลี่ยนการใช้รถกึ่งพ่วงชนิด ๒ เพลาเป็น ๓ เพลา สำหรับการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์เย็น (Reefer) ที่มี Genset หรือรถที่ใช้ NGV เพื่อให้ผู้ประกอบการมีเวลาเตรียมการจัดซื้อ/จัดหารถกึ่งพ่วงชนิด ๓ เพลามาใช้ทดแทนรถกึ่งพ่วงชนิด ๒ เพลา ต่อไป รวมทั้งพิจารณาการจัดตั้งสภาการขนส่งแห่งประเทศไทย โดยกรมการขนส่งทางบกจะมีการประชุมร่วมกับสหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทยเพื่อพิจารณาแนวทางในการดำเนินการที่ชัดเจนต่อไป</p> <p>☆ ให้กรมทางหลวงเร่งการดำเนินงานของคณะกรรมการเพื่อดำเนินการแก้ไข ปรับปรุง เพิ่มเติมกฎหมาย กรณีดำเนินคดีต่อการฝ่าฝืนของยานพาหนะที่มีน้ำหนัก น้ำหนักบรรทุก และน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (คำสั่ง ทล. ที่ บ.๑/๑๑/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๑๕ มกราคม ๒๕๕๐) เพื่อให้เกิดมาตรฐานที่ชัดเจนต่อไป (หมายเหตุ: รวมการกำหนดน้ำหนักรถบรรทุกพ่วง ๒๒ ล้อ ๖ เพลา ก่อนประกาศผิอนผันจะหมดอายุในวันที่ ๓๑</p>

การขนส่งทางบก														
ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา													
	ธันวาคม ๒๕๕๐) ☆ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้เสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาในหนังสือถึงผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติเพื่อขอทราบความคืบหน้าในการเสนอขอแก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวงสำหรับการปรับความสูงของรถลากรวมความสูงของตู้คอนเทนเนอร์และรถบรรทุกยกยนต์ให้มีความสูงไม่เกิน ๕.๖๐ เมตร จากพื้นทาง และกระทรวงคมนาคมได้ลงนามแล้วเมื่อวันที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๕๐													
๒. พ.ร.บ. ทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๔๙ หมวด ๓ การรักษาทางหลวง และหมวด ๔ การกำหนดโทษกำหนดให้ดำเนินคดีกับพนักงานขับรถและส่งฟ้องศาล มีโทษทั้งจำคุก โทษปรับ และยึดรถของกลาง ทำให้เกิดความเสียหายด้านแรงงานและเศรษฐกิจเชิงพาณิชย์	☆ ให้ ทล. กำหนดระยะเวลาที่ชัดเจนในการพิจารณาแก้ไขอนุบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ บทกำหนดโทษ มาตรา ๗๓/๒ ให้เหลือโทษปรับสถานเดียว เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมพร้อมทั้งบรรณรงค์ให้ผู้ว่าจ้างขนส่งปฏิบัติตามกฎหมายโดยเคร่งครัดต่อไป ☆ ให้ ขบ. จัดทำแผนดำเนินการพัฒนาแรงงานในกิจการขนส่งทางบก เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎหมายที่ถูกต้อง กวดขันการตรวจสภาพและอายุการใช้งานของรถ และกำหนดให้มีการติดตั้งระบบ GPS													
๓. มาตรา ๑๓๙ แห่ง พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และประกาศกระทรวงมหาดไทยที่เกี่ยวข้อง ☆ การกำหนดน้ำหนักบรรทุกแตกต่างกับน้ำหนักบรรทุกอนุญาตโดยกรมทางหลวง ทำให้การขนส่งไม่ต่อเนื่องต้องเปลี่ยนใช้เส้นทางอื่นแทน ส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งเพิ่มขึ้น	☆ ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เร่งพิจารณาข้อมูลสถิติ จำนวนและประเภทรถบรรทุกคอนเทนเนอร์ที่ใช้ทางด่วนของ กทพ. (ข้อมูลซึ่งสมาคมขนส่งสินค้าเพื่อการนำเข้าและส่งออก และชมรมผู้ประกอบการทำที่ยิบเรือเอกชนจัดส่งให้ กทพ.) ก่อนจัดทำรายงานสรุปผลการพิจารณาที่ชัดเจนในการผ่อนผันเฉพาะรถบรรทุก ๑๕ ล้อ บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการนำเข้าและส่งออกบรรทุกน้ำหนักได้ไม่เกิน ๔๕ ตัน เดินทางทางด่วนต่อไป ☆ กทพ. แจ้งกำหนดการที่ชัดเจนในการเปิดใช้ถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ (เปิดทดลองการเดินรถโดยไม่เก็บเงิน) วันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๐													
	หน่วย: ตัน													
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>รถบรรทุก</th> <th>กทพ./ทล.พิเศษ</th> <th>ทล.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>๖ ล้อ</td> <td>๑๒</td> <td>๑๕</td> </tr> <tr> <td>๑๐ ล้อ</td> <td>๒๑</td> <td>๒๕</td> </tr> <tr> <td>๑๔ ล้อ</td> <td>๓๗.๔</td> <td>๔๕</td> </tr> </tbody> </table>		รถบรรทุก	กทพ./ทล.พิเศษ	ทล.	๖ ล้อ	๑๒	๑๕	๑๐ ล้อ	๒๑	๒๕	๑๔ ล้อ	๓๗.๔	๔๕
รถบรรทุก	กทพ./ทล.พิเศษ	ทล.												
๖ ล้อ	๑๒	๑๕												
๑๐ ล้อ	๒๑	๒๕												
๑๔ ล้อ	๓๗.๔	๔๕												

การขนส่งทางบก	
ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
<p>☆ ประกาศเจ้าพนักงานจราจรเรื่องการห้ามเดินรถบางประเภท บางช่วงเวลา รวมทั้งการจำกัดน้ำหนักรถบรรทุกบนถนนสายหลัก ในบริเวณถนนวงแหวนรอบนอก (ถนนกาญจนาภิเษก) ซึ่งขัดกับนโยบายที่จะให้รถบรรทุกขนาดใหญ่เดินรถได้เฉพาะวงแหวนรอบนอก รวมถึงการผ่อนผันการจับกุมรถบรรทุกซึ่งลงจากทางด่วนหลังเวลาห้ามเดินรถ เนื่องจากเหตุสุดวิสัยจากปัญหาการจราจรติดขัดไม่สามารถนำรถลงจากทางด่วนได้ทันตามกำหนดเวลาห้ามเดินรถ</p>	<p>☆ ขอให้รถบรรทุกตั้งแต่ ๖ ล้อขึ้นไปสามารถเดินบนถนนวงแหวนรอบนอกได้ตลอด ๒๔ ชั่วโมง</p> <p>☆ ขอให้พิจารณาการห้ามเดินรถบางประเภทในบางช่วงเวลาเดียวกันในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล</p> <p>☆ ให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรประสาน กทพ. เพื่อพิจารณาเหตุผล/ความจำเป็นการ ห้ามเดินรถรวมทั้งการจำกัดน้ำหนักรถบรรทุกบนถนนสายหลักโดยเร่งด่วนต่อไป</p>

การขนส่งทางน้ำ	
ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
<p>๑. พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๓๘ (ประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๔๕๓/๒๕๓๖ เรื่อง การขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำเทียบเรืออนุมัติ และประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๑๑๓/๒๕๓๙ เรื่อง การขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่ทำเทียบเรือสาธารณะ)</p> <p>☆ กำหนดระยะเวลาประกอบกิจการท่าเรือสาธารณะ</p> <p>☆ กำหนดให้ท่าเรือสาธารณะจ่ายค่าภาระสินค้านำเข้า (Cargo dues) ให้แก่ กทพ. ในอัตรา ๑๗.๕๐ บาท/ตัน ทั้งที่ชำระค่าภาระนำร่องแล้ว</p> <p>☆ กำหนดจำนวนตู้สินค้าให้แต่ละท่ารับขนถ่าย</p> <p>☆ ให้ กทพ. พิจารณาอนุญาตให้เรือเข้าเทียบท่าหากท่าเรือของ กทพ. วางจะห้ามเรือเข้าเทียบท่าเอกชน</p>	<p>☆ ยกเลิกประกาศ กรมเจ้าท่า ที่ ๔๕๓/๒๕๓๖ เพื่อให้ท่าเรือสามารถประกอบกิจการได้อย่างเสรี เพิ่มทางเลือกผู้ใช้บริการโดยไม่จำเป็น ต้องขออนุญาต กทพ. ก่อน</p> <p>☆ ยกเลิก Cargo dues เนื่องจาก กทพ. ไม่ได้มีส่วนร่วมในการขนถ่าย</p> <p>☆ ให้ สนข. เป็นหน่วยงานหลักพิจารณาว่า หากต้องการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) เพื่อลดภาระค่าขนส่ง โดยวิเคราะห์ความแตกต่างของ Cargo dues ที่เก็บจากเรือเข้าเทียบท่าเอกชน เท่ากับ ๑๗.๕๐ บาท/ตัน และเรือเข้าเทียบท่า กทพ. เท่ากับ ๔ บาท/ตัน คค.ควรจะกำหนดความชัดเจนมาตรการดำเนินการเพื่อสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมอย่างไร</p>
<p>๒. พ.ร.บ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๑๑๗ ทวิ ค่าตอบแทนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำ (ประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๖๔ พ.ศ. ๒๕๓๗ กำหนดให้</p>	<p>☆ ขอให้พิจารณายกเว้นการเก็บค่าตอบแทนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำรับท่าเรือได้รับอนุญาตให้บริการสาธารณะในการขนถ่ายสินค้าทุกประเภท ทั้งที่เป็น</p>

การขนส่งทางน้ำ	
ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
ท่าเรือและสิ่งล่วงล้ำลำน้ำจะต้องจ่ายค่าตอบแทนรายปี แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น)	สินค้าภายในและระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ (Modal Shift) และลดต้นทุนผู้ประกอบการ หมายเหตุ: ขน. ได้มีการจัดเก็บค่าตอบแทนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำได้มีการจำแนกหมวดหมู่ สำหรับท่าเทียบเรือสาธารณะที่ให้บริการขนส่งสินค้าเรียกเก็บในอัตราส่วนลดที่ราคา ๕ บาท/ตรม./ปี ซึ่งเป็นอัตราที่ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือสาธารณะสามารถรับได้
๓. กฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๑ (พ.ศ. ๒๕๓๖) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. ๒๕๓๗ กำหนดให้เรือที่มีความยาวเกินกว่า ๕๐.๒๙ เมตร จะต้องใช้นำร่อง	★ ให้ ขน. พิจารณาร่างกฎกระทรวงใหม่เพิ่มเติมเพื่อกำหนดให้เรือที่มีความยาวเกินกว่า ๑๐๐ เมตร ต้องใช้นำร่องสำหรับการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและเป็นการส่งเสริมให้มีการเดินเรือชายฝั่งที่มีขนาดใหญ่ขึ้น ★ คค. ได้เสนอร่างกฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์การนำร่องในเขตท่าเรือศรีราชา สงขลา และมาตาพุด ให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณา ควรให้ผ่านการพิจารณาในก่อน
๔. ระเบียบกรมเจ้าท่าว่าด้วย ข้อกำหนด หลักเกณฑ์ การควบคุมและการขอใช้บริการนำร่องของรัฐบาลเขตท่าเรือกรุงเทพฯ พ.ศ. ๒๕๕๑ ควรจะพิจารณาแก้ไขข้อกำหนดใหม่ ให้เรือที่มีขนาดความยาวไม่เกินกว่า ๖๐๐ ฟุต เข้าท่าเรือกรุงเทพฯ ได้ เพื่อให้สามารถทำการขนส่งสินค้าได้มากขึ้นและลดต้นทุนโลจิสติกส์ลง	★ ความยาวหน้าท่าของท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) รวม ๑,๕๐๐ ฟุต แบ่งเป็น ๗ ท่า ทกท. ได้ติดตั้ง Gantry Crane เพื่อใช้งานหน้าท่า รวม ๑๔ ตัว (๒ ตัว/ท่า) หากขยายขนาดความยาวเรือเพิ่มขึ้น จะมีค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้าย Gantry Crane ที่ติดตั้งไว้เดิม โดยข้อจำกัดของลักษณะทางกายภาพที่บริเวณโค้งพระประแดง ทำให้ไม่สามารถนำร่องเรือเกินกว่า ๕๖๕ ฟุต เข้า ทกท. ได้อย่างปลอดภัย
๕. ประกาศ ททท. เรื่องการอนุญาตประกอบการรับจ้างขนส่งสินค้าและตู้สินค้าเข้าออกจากเขตศุลกากร ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ประกาศ ณ วันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๗ เนื่องจาก ทกท. กำหนดให้ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตหรือได้ทำข้อตกลงกับ ทกท. สามารถ	★ อำนาจในการพิจารณาและออกประกาศเป็นของผู้อำนวยการ ทกท. สามารถพิจารณาแก้ไขปรับปรุงได้ตามความเหมาะสม ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการของ ทกท.

การขนส่งทางน้ำ	
ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
ประกอบการรับจ้างขนส่งสินค้าและตู้สินค้าเข้า-ออกจกเขตศุลกากร ทกท.ได้ต่อไปตามระยะเวลาที่ได้รับอนุญาต ทำให้ไม่สามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอ	
๖. ทกท. ได้ประกาศเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง (Energy Surcharge) ในการให้บริการตู้สินค้าเพิ่มขึ้น เนื่องจากราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้นและ ทกท. ยังไม่เคยมีการปรับเพิ่มมา ๒ ปีแล้ว เกรงว่าจะทำให้มีการปรับเพิ่มค่าภาระหน้าท่า Transfer Handling Charge: THC) เพิ่มสูงขึ้น	☆ อำนาจในการพิจารณาและออกประกาศเป็นของผู้อำนวยการ ทกท. สามารถพิจารณาแก้ไขปรับปรุงได้ตามความเหมาะสม ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการของ ทกท.

๔.๒. ข้อสรุป/ผลพิจารณาของที่ประชุมร่วมระหว่างคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทยและกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ คณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกนำเข้าของไทยได้เดินทางเข้าร่วมประชุมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์และผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) เมื่อวันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๕๐ และประชุมติดตามผลการดำเนินการ ห้องประชุมกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เมื่อวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๐ ผู้เข้าร่วมประชุมฯ ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ประกอบด้วย

- | | |
|------------------------------------|---|
| ๑. นายธีระ สุกตะบุตร | รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ |
| ๒. นายรุ่งเรือง อิศรางกูร ณ อยุธยา | รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ |
| ๓. นายสงคราม ธรรมมัญช | เลขาธิการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงฯ |
| ๔. นายปรีชา ตราดธารทิพย์ | ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการ กษ. |
| ๕. นายวีระพล นิยมไทย | ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการ กษ. |
| ๖. นายวีระพล วัชรประทีป | ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการ กษ. |
| ๗. นายสุทธิพงษ์ คุณทอง | ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการ กษ. |
| ๘. นายกฤษฎา สุทธิพิศาล | ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการ กษ. |
| ๙. นายบรรพต หงษ์ทอง | ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ |
| ๑๐. นายสุทธิพร จีระพันธ์ | รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ |
| ๑๑. นายฉกรรจ์ แสงรักษาวงศ์ | รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ |
| ๑๒. นายยุคล ลิ้มแหลมทอง | รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ |
| ๑๓. นายศุภชัย บานพับทอง | หัวหน้าผู้ตรวจราชการ กษ. |

๑๔. นายมณฑล เจียมเจริญ สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
 ๑๕. นายวีระ วงศ์แสงนาค รองอธิบดีกรมชลประทาน
 ๑๖. นายเรืองชัย บุญญานันต์ อธิบดีกรมตรวจบัญชีสหกรณ์
 ๑๗. นางจิราวรรณ แย้มประยูร รองอธิบดีกรมประมง
 ๑๘. นายภิรมย์ ศรีจันทร์ อธิบดีกรมปศุสัตว์
 ๑๙. นายบัณฑิต ต้นศิริ รองอธิบดีกรมพัฒนาที่ดิน
 ๒๐. นายอดิศักดิ์ ศรีสรรพกิจ อธิบดีกรมวิชาการเกษตร
 ๒๑. นายโอฬาร พิทักษ์ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมและจัดการสินค้าเกษตร
 ๒๒. นายประเสริฐ โกศัลวาทิก รองอธิบดีกรมส่งเสริมสหกรณ์
 ๒๓. นายสุรพงษ์ ปรานศิลป์ อธิบดีกรมการข้าว
 ๒๔. นายวิจิน โปลิตกุล รองเลขาธิการ
 สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตร
 ๒๕. นายสรพล เถระพัฒน์ ผู้อำนวยการสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตร
 ๒๖. นางสาวเมทนี สุนทรักษ์ รองผู้อำนวยการสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตร
 ๒๗. นายชูชาติ ตันอังสนากุล ปฏิบัติราชการแทนผู้อำนวยการองค์การสวนยาง
 ๒๘. นายสมศิริ อัญชลีสังกาศ สำนักงานกองทุนสงเคราะห์การทำสวนยาง
 ๒๙. นายสุวิชัย ศุภรานนท์ ผู้อำนวยการองค์การสะพานปลา
 ๓๐. นางนฤดี ถนนอมพฤตกุล ผู้อำนวยการฝ่ายบริหาร
 องค์การตลาดเพื่อเกษตร
 ๓๑. นายวิจักร อากัปกิริยา หัวหน้าสำนักงานรัฐมนตรี

ที่ประชุมฯ ได้พิจารณาประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย สรุปสาระสำคัญผลการประชุมฯ รวม ๔ ประเด็น ดังนี้

ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
<p>๑. การปรับกระบวนการขั้นตอนการส่งออกและนำเข้าของ กษ.</p> <p>▶ ปัญหาความล่าช้า/ความซ้ำซ้อนในกระบวนการนำเข้าวัตถุดิบ เพื่อแปรรูปเป็นสินค้าส่งออก เช่น สินค้าปลาทูน่า ควรจะมีการรวมฟอร์ม ร.๑ ร.๖ และ ร.๗ ให้เป็น Single Form เพื่อแก้ไขปัญหาความล่าช้า/ความซ้ำซ้อนในกระบวนการนำเข้าวัตถุดิบ</p> <p>▶ กรมประมงและกรมปศุสัตว์ควรพิจารณาให้มีการนำระบบ Monitoring มาใช้โดยจัดทำสถิติการสุ่มตรวจสอบเพื่อลดความถี่ ในการตรวจโรงงาน เช่น ๓๕ shipment / ครั้ง ไม่ต้องตรวจทุก shipment</p>	<p>▶ กรมปศุสัตว์และกรมประมงเห็นชอบการรวมแบบฟอร์มการนำเข้า สัตว์น้ำตาม พ.ร.บ. ประมง พ.ศ. ๒๕๔๐ และ พ.ร.บ. โรคระบาดสัตว์ ๒๕๔๙ เป็นแบบ ร.๑/๑ สัตว์น้ำ โดยกรมปศุสัตว์จะออกเป็นประกาศกรมเพื่อรองรับการบังคับใช้แบบฟอร์มดังกล่าวต่อไป</p> <p>▶ ปัจจุบัน กรมประมง กรมปศุสัตว์ และกรมวิชาการเกษตรได้จัดทำระบบ Monitoring เป็นมาตรฐานสากลเพื่อลดความถี่และเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยการจัดเป็น joint inspection team ร่วมกันระหว่างกรมที่เกี่ยวข้องและการพัฒนาระบบ Traceability ตามแนวทางมาตรฐานสากลที่สามารถตรวจสอบย้อนกลับได้ถึงมาตรฐานระดับฟาร์ม (GAP)</p>
<p>▶ กรมปศุสัตว์กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ภาครัฐประจำโรงงาน เช่น กรณีการผลิตปลาทูน่า ควรจะมีสัตวแพทย์ประจำกรมประมง</p> <p>▶ การบูรณาการระหว่างหน่วยงาน</p>	<p>▶ เนื่องจากข้อกำหนดของประเทศคู่ค้าต้องการให้สัตวแพทย์เป็นผู้ลงนามในใบรับรองในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับ Pet Food จำเป็นต้องการบรรจุอัตรากำลังนายสัตวแพทย์ประจำกรมประมงโดยขออัตรากำลังจากสำนักงาน กพ.</p> <p>▶ ตั้ง มกช. เป็นหน่วยงานกลางเพื่อบูรณาการทั้งในระดับการตรวจโรงงานและการออกใบ Health Certificate ซึ่งผู้ประกอบการจะขอหน่วยงานก็ได้ตาม requirement ของประเทศคู่ค้า</p>
<p>๒. การเพิ่มประสิทธิภาพขบวนการนำเข้าและส่งออกของไทย</p> <p>▶ การพัฒนาระบบ Paperless หรือ e-Document ของ กษ.</p> <p>▶ ระบบยังมีข้อไม่สมบูรณ์ สำหรับการออก Health Certificate</p> <p>▶ การพัฒนาระบบ Traceability ของ กษ.</p> <p>▶ ระบบเตือนภัย ASEAN RASF ให้ กษ. เร่งดำเนินการระบบแจ้งเตือนล่วงหน้า Early Warning System</p>	<p>▶ กรมประมงให้บริการออกใบรับรอง Health Certificate แล้ว</p> <p>▶ การพัฒนาระบบ Paperless หรือ e-Document ของกรมประมงจะแล้วเสร็จภายในปี ๒๕๕๑</p> <p>▶ มีการพัฒนาระบบ Traceability สินค้าข้าวโพดฝักอ่อน กุ้ง และไก่ และจะขยายต่อไปยังสินค้าอื่น ได้แก่ กล้วยหอม ข้าวหอมมะลิ และส้มโอ</p> <p>▶ มกช. เป็นแกนกลางภายใต้ระบบ Thai Cert List ซึ่งได้เชื่อมโยงกับ EU และจะพัฒนาไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญอื่นๆ นอกจากนี้ มกช. ยังเป็นศูนย์กลางนำร่อง</p>

ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
<p>เพื่อให้ หน่วยงานภาครัฐมีความตื่นตัวเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของมาตรฐานการนำเข้าอาหารในระดับสากล</p>	<p>ทำระบบเตือนภัยสินค้าประมง มีสมาชิกอาเซียน ๖ ประเทศ (ไทย มาเลเซีย เวียดนาม ฟิลิปปินส์ กัมพูชา และสหภาพพม่า) และ มกอช. ได้พัฒนาระบบเตือน ภัยสินค้าเกษตรและอาหาร รวมถึงกฎระเบียบใหม่ ของประเทศคู่ค้าผ่านระบบ Website ปัจจุบันมีเอกชน และภาครัฐเป็นสมาชิกมากกว่า ๗๐๐ ราย และมีการ จัดประชุมสัมมนาเครือข่ายต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง</p>
<p>๓. การสร้างมาตรฐานสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออกและ การบริโภคในประเทศ</p> <p>▶ การสร้างมาตรฐานสินค้าเกษตร เรื่อง Food Safety ให้กำหนดมาตรฐานสินค้าเกษตรและมีการบังคับใช้ อย่างจริงจัง</p> <p>▶ สร้างระบบควบคุมตรวจสอบ (Control & Monitoring) เพื่อยกระดับสินค้าเกษตรและอาหารไทยให้เทียบเท่า สากล ที่จะสามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน</p>	<p>▶ ร่าง พ.ร.บ. มาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารของ ไทย อยู่ระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการ กฤษฎีกา โดย มกอช. ได้กำหนดมาตรฐานสินค้า เกษตร ดังนี้</p> <p>๑) มาตรฐานสินค้า จำนวน ๔๐ เรื่อง ๒) มาตรฐานระบบ จำนวน ๓๒ เรื่อง ๓) มาตรฐานทั่วไป จำนวน ๔๓ เรื่อง</p> <p>▶ ภายใต้ยุทธศาสตร์ Food Safety กษ. ได้กำหนด เป้าหมายและแผนปฏิบัติงาน ๔ ปี ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘- ๒๕๖๑ ปัจจุบันมีผลสัมฤทธิ์และความก้าวหน้าใน เรื่องการรับรองมาตรฐานฟาร์ม โรงงาน และการ ควบคุมตรวจสอบรวมทั้งการเจรจา</p>
<p>๔. การสร้างศักยภาพการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการ</p> <p>▶ สร้างองค์ความรู้ต่าง ๆ (Capacity Building) ให้แก่อุตสาหกรรมตั้งแต่ต้นน้ำไปยังปลายน้ำ ประกอบด้วย เกษตรกร ผู้ผลิต ผู้ส่งออก และผู้ขนส่ง</p> <p>▶ การติดตามเรื่องกฎระเบียบของประเทศคู่ค้า</p> <p>▶ การทำ Benchmarking กับต่างประเทศ</p>	<p>▶ มกอช. ได้จัดทำโครงการในการเสริมสร้างองค์ ความรู้และการรับรองมาตรฐาน GAP แก่เกษตรกรผู้ เพาะปลูกพืชผัก รวมถึงการฝึกอบรมเรื่อง มาตรฐานสากลเกี่ยวกับสินค้าเกษตรอาหารแก่ เจ้าหน้าที่ของไทย หน่วยรับรองภาครัฐ ผู้ประกอบการ และเกษตรกร</p> <p>▶ มกอช. ได้จัดทำระบบ early warning โดยแจ้ง เครือข่ายสมาชิกผ่านระบบ website การจัดเวทีรับฟัง ปัญหาและเผยแพร่กฎระเบียบแก่หน่วยงานภาครัฐ</p>

ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
	<p>และเอกชนอย่างต่อเนื่อง</p> <p>▶ ขณะนี้มีการสนับสนุนให้ภาคเอกชน โดยสภาหอการค้าฯ เป็น Focal point ในการทำ Benchmarking กับต่างประเทศโดยเฉพาะในเรื่อง EUREPGAP</p>

หมายเหตุ: ๑. ข้อเสนอเพิ่มเติมจากรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

กษ. มีนโยบายหลักเกี่ยวกับการส่งออก ๒ ประการ คือ

(๑) สนับสนุนการส่งออกเพื่อให้มีความสมบูรณ์ในกระบวนการส่งออกของผู้ประกอบการไทย ทั้งระดับอุตสาหกรรมและเกษตรกร กษ. ยินดีที่จะแก้ไขและปรับปรุงกระบวนการ ขั้นตอน รวมถึงระเบียบต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกของไทย โดย กษ. ได้สนับสนุนให้จัดทำระบบมาตรฐานสากลเพื่อยึดเป็นแนวปฏิบัติเดียวกันให้สามารถสร้างความน่าเชื่อถือในระดับสากล

(๒) กษ. ควบคุมการดำเนินงานโดยยึดตามระบบมาตรฐานที่สร้างขึ้นตามข้อ (๑)

๒. ข้อหารือและเสนอแนะเพิ่มเติมของคณะอนุกรรมการฯ

(๑) ขอให้มัสตีวแพทย์ประจำกรมประมงจะช่วยอำนวยความสะดวกและลดขั้นตอนและกระบวนการต่างๆ ให้แก่ผู้ประกอบการ เนื่องจากมีข้อติดขัดกำหนดของสำนักงาน ก.พ ในการบรรจุอัตราจ้างใหม่ คณะอนุกรรมการฯ ขอให้ กษ. นำเสนอข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาดังกล่าวเพื่อนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาแนวทางการแก้ไขต่อไป

(๒) เสนอให้ประเทศไทยเป็นประเทศนำร่องของภูมิภาคอาเซียน ในการจัดทำระบบ Traceability ของสินค้าเกษตร เพื่อสร้างความมั่นใจต่อประเทศคู่ค้าเนื่องจากประเทศต่างๆ ในยุโรป อเมริกา และญี่ปุ่น เริ่มจะมีความต้องการในระบบการตรวจสอบกลับของประเทศคู่ค้ามากขึ้น ซึ่ง กษ. เห็นด้วยและยินดีที่จะสนับสนุนข้อมูลต่างๆ ตามที่ร้องขอ

(๓) มาตรฐาน Food Safety และการพัฒนาระบบ Monitoring มีความจำเป็นเร่งด่วนที่ กษ. จะต้องดำเนินการ เนื่องจากมาตรฐานอาหารและสินค้าเกษตรเป็นเรื่องที่ประเทศผู้นำเข้าให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก ปัจจุบันมีการย้ายฐานการผลิตของประเทศญี่ปุ่นออกจากประเทศจีน เนื่องจากประเทศจีนขาดมาตรการควบคุมการผลิตที่มีคุณภาพ (Control Monitoring) และไม่ใส่ใจเรื่องความปลอดภัยของสินค้าอาหารและเกษตร (Food Safety) การนำเข้ายาปฏิชีวนะและสารเคมีทางการเกษตร ควรจะมีระบบควบคุมและตรวจสอบที่รัดกุม เนื่องจากมีการนำยาปฏิชีวนะไปใช้ผิดประเภทของเกษตรกร เช่น มาลาโคร์ กรีน สารเร่งสีของปลาสวยงาม แต่ผู้เลี้ยงกึ่งกับนำไปใช้เพื่อเพิ่มสีแก่กุ้งที่เลี้ยง เป็นต้น ประเทศไทยจะต้องเร่งสร้างระบบที่มีมาตรฐาน ควบคุมอย่างเข้มงวด และสามารถตรวจสอบได้ เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ต่างชาติ

(๔) การทำ Benchmarking กับต่างประเทศควรเพิ่มสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยเพิ่มเติมในการเป็น Focal Point ร่วมกับสภาหอการค้าฯ ด้วย

(๕) การจัดทาระบบ Early Warning ของ กษ. เกี่ยวกับกฎระเบียบที่ออกมาใหม่ของประเทศคู่ค้า ซึ่ง กษ. ได้ประชาสัมพันธ์บน website ควรจะเพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์มากขึ้น เช่น การแจกเป็นเอกสารแนบตามกรมต่าง ๆ ซึ่งมีผู้ประกอบการติดต่อราชการบ่อยครั้งเป็นจำนวนมาก เป็นต้น

(๖) ให้ กษ. สนับสนุนการสร้างองค์ความรู้ (Capacity Building) แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งห่วงโซ่อุปทานและโลจิสติกส์ เพื่อให้ผู้ประกอบการตั้งแต่ต้นน้ำมีความรู้ความเข้าใจมากขึ้นเกี่ยวกับความเชื่อมโยงกันของผู้ประกอบการกลางน้ำ และปลายน้ำ เพื่อชี้ให้เห็นถึงเหตุและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการใช้สารเคมีเกินที่กำหนด เป็นต้น

๔.๓ ข้อสรุป/ผลพิจารณาของที่ประชุมร่วมระหว่างคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทยและกระทรวงการคลัง

คณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก นำเข้าของไทยได้เดินทางเข้าร่วมประชุมกับรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลังและผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงการคลัง เมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๕๐ และประชุมติดตามผลการดำเนินการ ณ ห้องประชุมกระทรวงการคลัง เมื่อวันที่ ๓๑ สิงหาคม ๒๕๕๐ ผู้เข้าร่วมประชุมของกระทรวงการคลัง (กค.) ประกอบด้วย

- | | |
|-------------------------------|--|
| (๑) นายสมหมาย ภาษี | รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง |
| (๒) นาย ช.นันท เพ็ชฌุไพศิษฏ์ | รองปลัดกระทรวงการคลัง |
| (๓) นายชวลิต เศรษฐเมธีกุล | อธิบดีกรมศุลกากร (ศก.) |
| (๔) นายศานิต รุ่งน้อย | อธิบดีกรมสรรพากร |
| (๕) นายนรินทร์ กัลยาณมิตร | ผู้อำนวยการสำนักตรวจสอบอากร (ศก.) |
| (๖) นายเจษฎา อริยฉัตรกุล | ผู้อำนวยการสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ศก.) |
| (๗) นายธนัท สุวิธน์เมธากุล | ผู้อำนวยการสำนักสืบสวนและปราบปราม (ศก.) |
| (๘) นายชูชาติ อัครไวจน์ | ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย (ศก.) |
| (๙) นายชุตติวัฒน์ วรรณผล | ผู้อำนวยการกลุ่มงานพิกัตอัตราศุลกากร (ศก.) |
| (๑๐) นางณัฐตินา ศานติยานนท์ | ผู้อำนวยการกลุ่มงานมาตรฐานพิธีการและราคา (ศก.) |
| (๑๑) นางสาววัชรภรณ์ มาตยานนท์ | ผู้อำนวยการสำนักแผนภาษี กรมสรรพากร |
| (๑๒) นายจุมพล ริมสาคร | ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย กรมสรรพสามิต |

ที่ประชุมฯ ได้พิจารณาประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อภาคการนำเข้าและการส่งออกของกลุ่มอุตสาหกรรม รวม ๖ ประเด็น มีสาระสำคัญโดยสรุปดังนี้

ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
<p>๑. การชำระค่าระวางเป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ ติดข้อกฎหมายตามมาตรา ๙ แห่งประมวลรัษฎากร และประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง “อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเงินตราไทย” และความชัดเจนเรื่องของวันที่ใช้อ้างอิงในการทำการหักภาษี ณ ที่จ่าย ๑ % ของกรมสรรพากร ทำให้เป็นอุปสรรค ซึ่งสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.) ได้มีหนังสือถึงธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) พิจารณาด่วนปรนกฎระเบียบให้ผู้ประกอบการสามารถชำระค่าระวางสินค้าเป็นเงินตราต่างประเทศได้ ซึ่ง ธปท.ไม่มีข้อขัดข้องประการใด</p>	<ul style="list-style-type: none"> ★ กรมสรรพากรจะทำการหักค่าระวางสินค้าเป็นสกุลเงินต่างประเทศ การอ้างอิงอัตราแลกเปลี่ยนของการหักภาษี ณ ที่จ่ายให้ใช้อัตราแลกเปลี่ยนอ้างอิง ณ วันที่สายเรือและบริษัทผู้ส่งออกทำสัญญาซื้อขายกัน ซึ่งจะใช้อัตราที่อ้างอิงตลอดการทำธุรกรรม ★ กรมสรรพากรจะนำเรื่องการติดอากรแสตมป์ของเอกสาร BL ไปพิจารณาอีกครั้ง ★ กรมสรรพากรเสนอให้มีการจัดตั้งคณะทำงานเพื่อศึกษาขั้นตอนการเสียภาษีในกระบวนการส่งออก และจัดทำเป็นคู่มือ เพื่อให้เป็นแบบแผนในการปฏิบัติที่เหมือนกัน โดยยินดีส่งผู้แทนไปร่วมประชุมกับสรท. เพื่อช่วยจัดทำและให้ข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องภาษี เพื่อให้มีหลักเกณฑ์ที่เป็นมาตรฐานและเห็นภาพที่ชัดเจนในการดำเนินการด้านภาษี เมื่อมีการชำระค่าระวางในรูปสกุลเงินสหรัฐฯ
<p>๒. การปรับกระบวนการขั้นตอนการส่งออก นำเข้าของ วัตถุประสงค์พลอยสี ปัจจุบันประสบปัญหาการขาดแคลน วัตถุประสงค์พลอยก่อนและข้อกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการนำเข้าพลอยก่อน ควรจะมีการปรับกฎระเบียบการนำเข้าสำหรับบุคคลธรรมดาและต่างด้าว โดยการสร้างหน่วยงานกลางที่ได้รับการรับรองจากกรมสรรพากรในการเป็นตัวแทนในการนำเข้า วัตถุประสงค์พลอยก่อน โดยมีหน้าที่หลัก ดังนี้</p> <p>(๑) รับคำร้องจากคนต่างด้าวในการแสดงเจตจำนงขอนำเข้าวัตถุประสงค์พลอยก่อนเข้ามาในราชอาณาจักร โดยต้องแจ้งชนิด จำนวน ขนาด และรายชื่อลูกค้าที่จะทำการจะซื้อในเมืองไทย</p> <p>(๒) การแจ้งย้อนกลับให้ภาครัฐกรณีมีการซื้อหรือถ้าไม่มีการซื้อขายเพื่อสำแดงออกภายใน ๑๕ วัน</p> <p>(๓) การกำกับ Invoice เพื่อให้ผู้ซื้อวัตถุประสงค์ และผู้ผลิตนำไปใช้ดำเนินการทางภาษี</p>	<ul style="list-style-type: none"> ★ เนื่องจากการดำเนินการอาจต้องเกี่ยวข้องกับหลายๆหน่วยงานรวมถึงกรมศุลกากรด้วย การแก้ไขจำเป็นต้องพิจารณาให้ครบทั้งวงจรว่าจะมีหน่วยงานใดบ้างที่เกี่ยวข้อง และจะต้องมีกฎหมายลูกมารองรับมารองรับการดำเนินการ ซึ่งรวมถึงการที่กรมสรรพากรต้องพิจารณาออกมาตรการให้สอดคล้องกับนโยบายภาพรวมของประเทศ ★ จัดตั้งคณะทำงานร่วมภาครัฐและเอกชนเข้ามาทำการ ศึกษาเชิงลึกในเรื่องดังกล่าว เพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการไทยในอุตสาหกรรมอัญมณีให้สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ต่อไป ★ พิจารณายกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มบุคคลธรรมดาและต่างด้าวในการนำเข้าวัตถุประสงค์พลอยก่อนรวมถึงการออกไปกำกับภาษี หากจะมีการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมการนำเข้าวัตถุประสงค์พลอยก่อนใหม่ ให้พิจารณาโดยอ้างอิงกำแพงภาษีจากประเทศ ฮองกงซึ่งเป็นผู้ส่งออกอัญมณีแข่งขันกับประเทศไทย

ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
<p>๓. ยกเลิกการเก็บภาษีสรรพสามิตสินค้าน้ำพืชผักและผลไม้ โดยกำหนดค่านิยาม “ เครื่องดื่ม ” ใน พ.ร.บ. พิกัดอัตราภาษีสรรพสามิตใหม่ เพื่อไม่ทำให้ราคาน้ำผักผลไม้ที่มีราคาแพง</p> <p>และสนับสนุนให้ประชาชนดื่มน้ำผักและผลไม้มากขึ้นจากราคาที่ลดลง เพื่อช่วยเหลือเกษตรกรโดยทางอ้อมในช่วงฤดูการผลิต</p>	<p>* กรมสรรพสามิตจะพิจารณาทบทวน พ.ร.บ. สรรพสามิตน้ำผักและผลไม้ ซึ่งได้ประกาศมานานแล้ว เพื่อป้องกันการนำเข้าน้ำหัวเชื้อผลไม้จากต่างประเทศต่อไป</p>
<p>๔. การยื่นแบบ ภ.ง.ด. ๕๑ ของบริษัท ห้างหุ้นส่วน นิติบุคคล</p> <p>๑. กรณีแสดงประมาณกำไรสุทธิขาดไปเกินร้อยละ ๒๕ ของกำไรสุทธิ หรือแสดงรายการและชำระภาษีจากกำไรสุทธิจริงไว้ไม่ถูกต้อง ต้องเสียเงินเพิ่มร้อยละ ๒๐ ของภาษีที่ชำระขาด</p> <p>๒. กรณีไม่ยื่นแบบฯ หรือไม่ยื่นภายในเวลาที่กำหนดและมีภาษีต้องเสีย ต้องรับผิดชอบเสียเงินเพิ่มร้อยละ ๒๐ ของกึ่งหนึ่งของจำนวนเงินภาษีที่ต้องเสียในรอบเวลาบัญชีนั้น หรือของจำนวนเงินภาษีที่ต้องชำระ แล้วแต่กรณี และต้องเสียค่าปรับไม่เกิน ๒๐๐๐ บาท</p>	<p>* การประมาณการรายได้ในขณะนี้ทำได้ยากเนื่องจากมีความผันผวนที่เกิดขึ้นจากปัจจัยต่างๆ ซึ่งกรมสรรพากรจะรับเรื่องกฎเกณฑ์ในการประมาณการรายได้ไปพิจารณาเป็นกรณีพิเศษก่อนออกประกาศมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการที่ชัดเจนต่อไป</p>
<p>๕. พิจารณาปรับอัตราอากรขาเข้าแผ่นเหล็ก (Tin Plate Tin Free)</p> <p>โดยให้รัฐบาลลดอัตราภาษีอากรขาเข้าแผ่นเหล็กทั้งสองชนิดชั่วคราว จากอัตราร้อยละ ๕% เหลือ ๐ % เป็นเวลา ๒ ปี</p> <p>หมายเหตุ: สมาคมผู้ผลิตอาหารสำเร็จรูปได้มีหนังสือถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังเมื่อวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๒๕๕๐</p>	<p>* กรมสรรพากรขอเสนอเรื่องไปศึกษาและพิจารณา เนื่องจากเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับนโยบายและโครงสร้างภาษีโดยรวมของประเทศ</p>
<p>๖. ปัญหาภาษีที่เป็นอุปสรรคต่อกองเรือพาณิชย์ ซึ่ง กรมสรรพากรและสมาคมเจ้าของเรือไทยจำเป็นต้องมีการพิจารณาปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาร่วมกัน ประกอบด้วย</p> <p>(๑) ภาษีเงินได้ของบริษัทฯลฯ ที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายต่างประเทศ</p>	<p>* รายละเอียดค่อนข้างซับซ้อน กรมสรรพากรจำเป็นต้องแต่งตั้งคณะทำงานร่วมระหว่างกรมสรรพากรและตัวแทนภาคเอกชนในการแก้ไขปัญหา โดยภาคเอกชนต้องเตรียมข้อมูลว่าการที่กรมสรรพากรออกมาตรการสำหรับพาณิชย์นาวี จะมีผลกระทบอย่างไร และสอดคล้องกับความต้องการ</p>

ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
(๒) ภาษีมูลค่าเพิ่ม (๓) ภาษีนำเข้าเรือสินค้าทั่วไป (๔) การยกเว้นภาษีเงินได้จากการขนส่งสินค้าทางทะเล (๕) การยกเว้นภาษีเงินได้ลูกเรือ (๖) ภาษีเงินได้จากการขายเรือ	ของภาคเอกชนหรือไม่ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการพิจารณาว่าภาคเอกชนต้องการอย่างไร

ที่ประชุมฯ ได้พิจารณาประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพิธีการศุลกากรและระเบียบราชการที่เป็นอุปสรรคต่อภาคเอกชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ รวม ๑๐ ประเด็น มีสาระสำคัญโดยสรุปดังนี้

ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
๑. เพิ่มค่านิยามและความหมายของผู้ขนส่งในกฎหมายศุลกากรให้รวมถึง Freight Forwarder เพื่อให้สามารถยื่นบัญชีสินค้าสำหรับการนำเข้าและส่งออกสินค้าทางเรือ กับศุลกากรได้โดยตรง	➤ คณะรัฐมนตรีให้นำเสนอกฎหมายศุลกากรที่ดัดแปลงใหม่ ในรัฐบาลภายหลังการเลือกตั้งต่อไป โดยกรมศุลกากรได้ทำร่าง พ.ร.บ. ฉบับใหม่ขึ้นไว้ใน Website ของกรมศุลกากร เพื่อรับฟังความเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ เพิ่มเติม
๒. ภาระ VAT ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศควรมีการกำหนดฐานภาษี VAT ในอัตรา ๐% ในส่วนของค่าบริการขนส่งสินค้าของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	➤ กรมสรรพากรจะพิจารณาความชัดเจนในการจำแนกต้นทุนขนส่งและต้นทุนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องก่อนพิจารณาฐานภาษี VAT ซึ่งจำเป็นต้องแก้ไขประมวลรัษฎากรต่อไป
๓. การใช้ตู้คอนเทนเนอร์ในการขนส่งสินค้าในประเทศ ควรจะจัดตั้งคณะทำงานเข้ามาทำการศึกษาข้อดีและข้อเสีย รวมถึงพิจารณาอนุสัญญาการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศด้วย	➤ กรมศุลกากรได้ร่างระเบียบศุลกากรเพื่อยกเว้นภาษีตู้คอนเทนเนอร์ รวมทั้ง Retainable Package ด้วย ต้องรอการแก้ไขกฎหมายในรัฐบาลที่มาจากการเลือกตั้ง สำหรับการขนส่งสินค้าที่ขากลับในประเทศ กรมศุลกากรไม่ได้เข้มงวดในเรื่องนี้ ขอให้ทางเอกชนและผู้ประกอบการสายเรือฯ ปรึกษากันเอง พร้อมนี้ กรมศุลกากรได้แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมระหว่างกรมศุลกากรกับภาคเอกชน เพื่อพิจารณาเรื่องอนุสัญญาการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ โดยมีผู้แทนจากสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยและสภาหอการค้าไทยร่วมเป็นกรรมการฯ ด้วย

ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
<p>๔. ประเทศไทยได้ทำการยื่นภาคยานุวัติสารเพื่อเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาอิสตันบูลว่าด้วยระเบียบการนำสินค้าเข้าชั่วคราว เพื่ออำนวยความสะดวกกว่าด้วยสินค้าเข้าชั่วคราว มีผลบังคับใช้ในวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๐</p>	<p>➤ กรมศุลกากรได้แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมระหว่างกรมศุลกากรกับภาคเอกชนเมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๐ เพื่อศึกษาอนุสัญญาอิสตันบูล โดยมีผู้แทนจากสมาพันธ์ โลจิสติกส์ไทย และ สรท. เป็นกรรมการฯ เพิ่มเติม</p>
<p>๕. ระเบียบว่าด้วยการถ่ายลำของตู้คอนเทนเนอร์ (Transshipment) เสนอให้กรมศุลกากรแยกกฎระเบียบว่าด้วยการถ่ายลำของ ตู้คอนเทนเนอร์ ทั้ง FCL และ LCL ที่ไม่มีการเปิดตู้ เพื่อให้เกิดความชัดเจนและเป็นไปตามหลักปฏิบัติสากล</p> <p>➢ ระเบียบว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) เสนอให้กรมศุลกากรทบทวนและแยกระเบียบของการขนถ่ายตู้ที่ไม่อยู่ในข่ายของ Transshipment ให้ชัดเจนและสอดคล้องกับกฎหมาย ที่มีอยู่ รวมถึงนำ e-Customs มาใช้ควบคุมการขนถ่าย</p>	<p>➤ กรมศุลกากรจะมีการพิจารณาในรายละเอียดก่อนกำหนดเป็นมาตรฐานเดียวกับมาตรฐานสากลในต่างประเทศต่อไป</p> <p>➤ กรมศุลกากรกำลังดำเนินโครงการใช้ RFID ติดตั้งกับตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งต่อไปจะสามารถติดตามการเดินทางของตู้ ด้วย GPS ได้ ทำให้สามารถควบคุมด้วย e-Customsง่ายขึ้น โดยเรื่องอุปกรณ์จะให้เอกชนเป็นผู้ดำเนินการ กรมศุลกากรต้องการเฉพาะข้อมูลเท่านั้น และกรมศุลกากรจะพิจารณาให้มีการนำมาใช้กับสินค้าอันตรายเพื่อช่วยในการควบคุมด้วย</p>
<p>๖. การขนส่งชายฝั่งที่ทำการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ไปขึ้นเรือทางน้ำ เช่น จากท่าเรือกรุงเทพไปแหลมฉบัง ให้พัฒนาระบบและวิธีการแยกบัญชีตู้และระบบการตรวจปล่อย Subgate เช่น ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์</p>	<p>➤ กรมศุลกากรกำหนดให้ใช้ท่า Ao เป็นท่าสำหรับขึ้นตู้คอนเทนเนอร์จากทางน้ำโดยเฉพาะผู้ประกอบการต้องช่วยตรวจสอบต้นทางและปลายทาง เพื่อสร้างความมั่นใจว่าไม่มีของแปลกปลอมขึ้นเรือไป</p>
<p>๗. กฎระเบียบเกี่ยวกับ Return Shipment, Re-Shipment ตู้สินค้าเข้าที่ขนถ่ายลงแล้วแต่ผู้นำเข้ายังไม่ได้ออกของ และ Return Cargo และ Re-Export Cargo ตู้สินค้าที่ผู้นำเข้าได้นำของออกจากอารักขาศุลกากรแล้ว</p> <p>➢ กรณีที่ยังไม่ได้ออกของ ให้ตัวแทนเรือยื่นพิธีการพร้อมเหตุผลประกอบคำร้องเพื่อขอส่งสินค้ากลับต้นทาง (Return Shipment) หรือส่งออกไปประเทศอื่น (Re-shipment)</p>	<p>➤ กรมศุลกากรขอเข้าไปพิจารณารายละเอียดก่อนเนื่องจากมีเรื่องที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก</p>

ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
<p>▶ กรณีที่ออกของแล้ว ผู้นำเข้าต้องยื่นพิธีการเอง ถ้าปรากฏภายหลังว่าสินค้ามีปัญหาขอส่งกลับต้นทาง (Return Cargo) หรือส่งออกไปอีกประเทศหนึ่ง (Re-export)</p>	
<p>๘. ระบุว่าด้วยสินค้าตกค้างและสินค้าถูกจับกุม ขอให้กรมศุลกากรทบทวนระเบียบและกำหนดแนวทางการดำเนินงานที่ชัดเจนระหว่างสินค้าตกค้างและสินค้าจับกุม</p> <p>▶ สํารวจและหามาตรการเร่งรัดสำหรับสินค้าที่ถูกจับกุม</p> <p>▶ กำหนดภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นให้ชัดเจน</p>	<p>↳ ได้ดำเนินการเข้าพื้นที่เพื่อจัดลานกองสินค้า ที่นำออกจากตู้คอนเทนเนอร์ เพื่อจะได้คืนให้กับบริษัท เรือต่อไป</p>
<p>๙. การสำแดง Manifest ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ขอให้เร่งรัดให้สำแดง Manifest ต่อกรมศุลกากรให้ถูกต้อง ครบถ้วน และทันเวลา ในระบบ e-Customs ตามบันทึกช่วยจำ</p>	<p>↳ ได้ประสานบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งรับที่จะปรับปรุงและจะเริ่ม e-Export ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๐</p>
<p>๑๐. Single Window Initiative โดย</p> <p>▶ ให้รัฐบาลตั้งผู้รับผิดชอบหลักในการพัฒนาโครงการ โดยการปรับปรุงกระบวนการและประสานความร่วมมือ</p> <p>▶ ให้กระทรวง ICT เป็นผู้ให้การสนับสนุนด้านเทคนิค</p>	<p>↳ กรมศุลกากรจะเริ่มทำโครงการนำร่องให้กับกระทรวงอุตสาหกรรมก่อน ขณะนี้ได้จัดทำแผนงานเป็น ๓ ระยะ</p> <p>↳ ขอให้เอกชนช่วยผลักดันและเข้าร่วมในคณะทำงานเรื่องการจัดทำแผน Single Window</p> <p>↳ ควรมีระบบ Monitoring เรื่องการส่งออก โดยกรมศุลกากรสามารถประสานงานกับ สรท. เพื่อส่งข้อมูลให้กับศุลกากรในการ Monitoring ข้อมูลเรื่องการส่งออกได้</p>

๔.๔ ข้อสรุป/ผลพิจารณาของที่ประชุมร่วมระหว่างคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย และกระทรวงพาณิชย์ คณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกนำเข้าของไทยได้เดินทางเข้าร่วมประชุมกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์และผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงพาณิชย์ในวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๕๐ ณ ห้องประชุมกระทรวงพาณิชย์ ผู้เข้าร่วมประชุมฯ ของกระทรวงพาณิชย์ ประกอบด้วย

๑. นายเกริกไกร จีระแพทย์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

๒. นางอรนุช โอสถานนท์

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์

๓. นายสกล หาญสุทธีวรินทร์ เลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์
 ๔. นายอิษฏ์ อะยะวงศ์ ผู้ช่วยเลขานุการรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์
 ๕. นางฉวีวรรณ จันทนภุมมะ ที่ปรึกษารัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงพาณิชย์
 ๖. นายการุณ กิตติสถาพร ปลัดกระทรวงพาณิชย์
 ๗. นายยรรยง พวงราช รองปลัดกระทรวงพาณิชย์
 ๘. นางอภิรดี ตันตราภรณ์ อธิบดีกรมการค้าต่างประเทศ
 ๙. นางสาวชุติมา บุญยประภัศร อธิบดีกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ
 ๑๐. นายราเชนทร์ พจนสุนทร อธิบดีกรมส่งเสริมการส่งออก

ที่ประชุมฯ ได้พิจารณาประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อภาคการนำเข้าและการส่งออกของกลุ่มอุตสาหกรรมรวม ๕ ประเด็น ผลการประชุมฯ มีสาระสำคัญโดยสรุปดังนี้

ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
<p>๑. การปรับกระบวนการ/ขั้นตอนการส่งออกและนำเข้าของกระทรวงพาณิชย์ (พณ.)</p> <p>๑.๑ การพัฒนาระบบ Single Window Entry ล้าช้า และไม่มีหน่วยงานกลางในการประสานโครงการร่วมกับกระทรวงอื่น</p> <p>พณ. ควรสนับสนุนการจัดตั้งองค์กรกลางในการดูแลและจัดการโครงการ Single Window Entry</p> <p>(๑) สนับสนุนหรือยกระดับหน่วยงาน/องค์กรเดียว ในการพัฒนาระบบ Single Window Entry ภายใน พณ. เพื่อประสานกับกระทรวงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง</p> <p>(๒) จัดทำมาตรฐานระบบและข้อมูลเป็น Single Form ในการเชื่อมโยงกัน</p> <p>(๓) ปรับโครงสร้างให้สามารถให้บริการได้เบ็ดเสร็จ</p> <p>(๔) สร้างฐานข้อมูลกลางด้านการนำเข้าส่งออกเพื่อเชื่อมโยงกับหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ</p>	<p>★ กรมส่งเสริมการส่งออกเป็นหน่วยงานกลางในการพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่องเพื่อลดขั้นตอนในการขออนุญาตนำเข้าส่งออก ขณะนี้ระบบที่จะจัดทำพร้อมแล้ว จำเป็นต้องหาหรือเพิ่มเติมในส่วน ของรายละเอียด</p> <p>★ การพัฒนาระบบ Single Window Entry พณ. ได้รับงบประมาณปี ๒๕๕๐ จำนวน ๕๘ ล้านบาทในการพัฒนา e-Certification ของหน่วยงานต่างๆ ซึ่งมีเป้าหมายที่จะให้ครอบคลุม ๑๕ หน่วยงาน ภายในปี ๒๕๕๑ จะครอบคลุมได้ ๘ หน่วยงาน ประกอบด้วย กรมประมง กรมปศุสัตว์ กรมวิชาการเกษตร กรมควบคุมโรค กรมศุลกากร สภาหอการค้าไทย กรมการค้าต่างประเทศ และกรมส่งเสริมการส่งออก</p> <p>คาดว่าประมาณเดือนมีนาคม ๒๕๕๑ เป็นต้นไป จะเป็นรูปธรรมยิ่งขึ้น</p> <p>★ ขณะนี้กรมการค้าต่างประเทศได้ร่วมกับกรมศุลกากรดำเนินการนำร่องเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O) Form D กับประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งอยู่ระหว่างการทดลองส่งข้อมูลระหว่างกันและการตรวจสอบความปลอดภัยของ</p>

ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
<p>๑.๒ การปรับปรุง One Stop Service ให้สามารถให้บริการได้อย่างเบ็ดเสร็จ</p> <p>(๑) การทำพิธีการส่งออกนำเข้าที่จุดบริการ One Stop Service ในปัจจุบันยังไม่สามารถผ่านพิธีการภายในศุลกากรได้เบ็ดเสร็จที่จุดเดียว เอกสารบางส่วนต้องนำกลับไปดำเนินการในกรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมส่งเสริมการส่งออก กรมการค้าต่างประเทศ</p> <p>(๒) มีการสร้างฐานข้อมูลกลางทางด้านข้อมูลการส่งออก นำเข้า เช่น ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ In-Out เป็นต้น ควรให้มีการเชื่อมโยงกันของข้อมูลในหน่วยงานภาครัฐ</p>	<p>ข้อมูล</p> <p>★ พณ.จะเพิ่มผู้แทนสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย และสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย เข้าเป็นหน่วยงานหนึ่งในการพัฒนาระบบ Single Window Entry</p> <p>รวมถึงการพิจารณาฝึกอบรมบุคลากรเพื่อรองรับระบบ Single Window Entry</p> <p>★ ปัจจุบันต้องมีตัวแทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเอกสารการส่งออกทั้งหมดมาให้ข้อมูลกับทางภาครัฐ ในทางปฏิบัติไม่สามารถกำหนดให้ทุกหน่วยงานมาประจำอยู่ที่เดียวกัน ในอนาคตหากมีระบบ Single Window Entry ปัญหาดังกล่าวจะหมดไป โดย พณ. แนะนำให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนร่วมกันหาวิธีการและแนวทางที่เป็นกลางในการปฏิบัติเพื่อนำเสนอภาครัฐให้ดำเนินการต่อไป</p>
<p>๒. ตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๐ ชมรมสายการเดินเรือจากเอเชียไปยุโรป (Far Eastern Freight Conference - FEFC) ได้ประกาศเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษสำหรับน้ำหนักสินค้าส่วนเกิน (Overweight Surcharge: OS) สำหรับตู้คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต (TEU) ที่มีน้ำหนักเกิน ๑๔ ตัน ตั้งแต่ ๒๕๐-๖๕๐ ดอลลาร์สหรัฐ/TEU โดยจะใช้กับการขนส่งสินค้าจากทุกท่าเรือในเอเชียไปยังยุโรป ในเส้นทางเอเชียไปยังยุโรปที่ปัจจุบันอยู่ในภาวะที่มีปริมาณการส่งสินค้าเติบโต ประกอบกับท่าเรือในยุโรปเหนือและเมดิเตอร์เรเนียนหลายแห่งเริ่มประสบกับภาวะแออัดคับคั่ง ทำให้สายการเดินเรือมีต้นทุนที่สูงขึ้น</p> <p>การเรียกเก็บ Overweight Surcharge สำหรับ</p>	<p>★ สรท. ขอให้สายการเดินเรือฯ ผ่อนคลายข้อกำหนดการเก็บค่า Surcharge โดยมีข้อเสนอ ดังนี้</p> <p>(๑) ขอให้สายการเดินเรือฯ ชะลอการเรียกเก็บค่า OS เนื่องจากผู้ส่งออกส่วนใหญ่ทำสัญญาการค้าไว้ล่วงหน้ากับลูกค้า (ขายด้วยเงื่อนไข CIF) โดยใช้อัตราค่าระวางและค่าธรรมเนียมเดิม เพื่อไม่ให้รายรับจากการส่งออกลดลง</p> <p>(๒) มาตรฐาน ISO ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุตสามารถรองรับสินค้าได้ ๒๔ ตัน ประกอบกับสินค้าส่งออกไทยเป็นสินค้าน้ำหนักมาก การเก็บค่า OS เพิ่มขึ้นนับจากน้ำหนักเกิน ๑๔ ตัน ส่งผลกระทบบ่าให้ต้นทุนส่งออกเพิ่มขึ้นมาก</p>

ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
<p>สินค้าไปยังเส้นทางยุโรปและเมดิเตอร์เรเนียนที่บรรทุกน้ำหนักเกิน ๑๔ ตัน จากเดิม ๑๔ ตัน ทำให้น้ำหนักที่สามารถบรรทุกลดลง ๒๒% ถ้าน้ำหนักบรรทุกเต็ม ๑๔ ตัน จะปรับราคาเพิ่มขึ้นประมาณ US\$ ๒๐๐-๓๐๐ ต่อตู้ ทำให้ผู้ประกอบการต้องแบกภาระต้นทุนเพิ่มขึ้นประมาณ ๑๐% ส่งผลกระทบต่อตรงกับสินค้าเกษตรและสินค้าแปรรูปเกษตรซึ่งเป็นสินค้าหลักของประเทศไทย ขอให้ พณ. เจรจากับบริษัทสายเดินเรือ ต่างชาติ โดยใช้ พ.ร.บ. แข่งขันทางการค้า พ.ศ. ๒๕๕๒ ว่าด้วยการป้องกันการผูกขาด เนื่องจากประกาศเรียกเก็บของบริษัทสายเดินเรือต่างชาติควรแจ้งให้ผู้ประกอบการทราบอย่างน้อย ๖ เดือน ในทางปฏิบัติควรมีการหารือร่วมกันทั้งสองฝ่าย เนื่องจากผู้ส่งออกส่วนใหญ่ได้ทำสัญญาการค้าล่วงหน้าแล้ว</p>	<p>★ พณ. จะจัดประชุมหารือกับสายเรือที่เกี่ยวข้องเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวลุกลามไปยังสายเรืออื่นอีก โดยให้มีการตกลงกันก่อนระหว่างทั้งสองฝ่ายและต้องใช้เวลาในการเตรียมตัว โดยกรมการค้าภายในเป็นหน่วยงานในการรับผิดชอบในการพิจารณาข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการผูกขาดทางการค้า ซึ่งเคยมีมติที่ประชุมในการพิจารณาขอความร่วมมือระหว่างกรมการค้าภายใน สรท. สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ และสมาคมเจ้าของเรือไทยว่า สายเรือจะต้องแจ้งการปรับค่าระวางเรือให้ผู้ประกอบการทราบก่อนอย่างน้อย ๓๐ วัน ก่อนที่จะมีการขึ้นค่าระวางเรือ</p> <p>★ สรท. และกระทรวงพาณิชย์ ควรส่งเสริมให้ผู้ส่งออกทำสัญญาการขนส่งระยะยาวกับสายการเดินเรือเพื่อป้องกันความเสี่ยงด้านการขึ้นค่าระวางและอัตราค่าธรรมเนียม โดยมีระยะเวลาทำสัญญาขนส่งตั้งแต่ระยะสั้น ๖ เดือน ถึงระยะยาว ๒ ปี โดยอาจพิจารณาเริ่มต้นจากการส่งสินค้าบางประเภทที่มีความผันผวนด้านปริมาณการขนส่งน้อย</p> <p>★ ให้ สรท. ร่วมกับสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือในกลุ่มประเทศอาเซียนต่อรองอัตราค่าธรรมเนียม/ค่าระวางกับชมรม FEFC การเจรจากับสาขา/ตัวแทนของบริษัทเรือในสังกัดชมรม FEFC ในไทยจะไม่เกิดประโยชน์เนื่องจากไม่ได้เป็นผู้กำหนดอัตราค่าระวาง/ค่าธรรมเนียม ทั้งนี้ สำนักงานเลขาธิการ FEFC ในอาเซียน อยู่ที่ประเทศสิงคโปร์</p>
<p>๓. กระบวนการนำเข้าส่งออกสินค้าข้าว</p> <p>๓.๑ ความล่าช้าของกระบวนการส่งออกข้าวสำหรับเอกสาร มส.๑๓ และ มส.๒๔ ซึ่งต้องนำไปแสดงต่อนายตรวจศุลกากรก่อนนำสินค้าขึ้นเรือ พณ. ต้องใช้เวลา ๒-๓ วันดำเนินการ</p> <p>๓.๒ ความซ้ำซ้อนของกระบวนการส่งออกข้าวหอมมะลิ (มส.๒๔ และ มส.๒๕) เมื่อออก มส.๒๔</p>	<p>★ การผ่อนผันให้นำ มส.๒๔ มาแสดงภายหลังเรือออก ชัดกับวัตถุประสงค์ในการกำกับดูแลคุณภาพและมาตรฐานสินค้าก่อนส่งออก (ผู้ประกอบการต้องนำเรื่องเสนอกับกรมศุลกากรซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง โดยนำกรณีศึกษาของการส่งออกมันสำปะหลังมาพิจารณา)</p> <p>★ การรวมแบบ มส.๒๔ กับ มส.๒๕ สามารถ</p>

ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
<p>แล้ว ผู้ส่งออกต้องรายงานการส่งออกหรือ มส.๒๕ ให้สำนักมาตรฐานสินค้าภายใน ๑๕ วัน ทำให้เกิดความซ้ำซ้อน เนื่องจากต้องนำข้อมูลจาก มส.๒๕ มากรอกใน มส.๒๕ ควรพิจารณาจัดทำ Single Form เพื่อรวม มส.๒๕ และ มส.๒๕ ไว้ด้วยกัน</p> <p>๓.๓ อายุของเอกสารซื้อขายเพื่อประกอบการขอใบอนุญาตต้องมีอายุไม่เกิน ๓ วัน ทำให้เกิดความยุ่งยาก เนื่องจากบางครั้งมีอุปสรรคไม่สามารถดำเนินการตามระเบียบได้</p> <p>พณ. ควรจะพิจารณาให้ยืดหยุ่นได้</p>	<p>ดำเนินการได้ทันทีโดยใช้สำเนา มส.๒๕ แทน ด้วยการระบุรายละเอียดเพิ่มเติมเฉพาะที่เป็นประโยชน์ต่อการตรวจสอบกรณีมีข้อร้องเรียน ได้แก่ เลขที่อินวอยส์ และเลขที่ B/L</p> <p>★ กรมการค้าต่างประเทศอยู่ระหว่างพิจารณาปรับปรุงกระบวนการส่งออกข้าวทั้งระบบ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออกในการลดขั้นตอนและค่าใช้จ่ายดำเนินการ คาดว่าจะนำเสนอ พณ. ได้ภายใน ๑ เดือน</p> <p>★ กรมการค้าต่างประเทศได้พิจารณาผ่อนผันอายุของเอกสารซื้อขายประกอบการขอใบอนุญาต หากผู้ประกอบการส่งหลักฐานมาพร้อมก็ไม่จำเป็นต้องยื่นเอกสารใดๆ อีก เพื่อปรับปรังดำเนินงานให้มีความยืดหยุ่นและไม่สร้างข้อจำกัดในทางปฏิบัติจนเกินไป</p>
<p>๔. การปรับระเบียบการส่งออกของกระทรวงพาณิชย์</p> <p>๔.๑ ประกาศยกเลิกประกาศกระทรวงพาณิชย์ (ฉบับที่ ๙๐) พ.ศ.๒๕๔๒ ลงวันที่ ๗ มกราคม ๒๕๔๒ (แก้ไขจากฉบับที่ (๖๘) พ.ศ.๒๕๓๗) ผู้ส่งออกไม่จำเป็นต้องเป็นสมาชิกสมาคมผู้ผลิตอาหารสำเร็จรูปหรือสมาคมอุตสาหกรรมสับปะรดไทย</p> <p>๔.๒ ประกาศยกเลิกประกาศกระทรวงพาณิชย์ (ฉบับที่ ๓๐) พ.ศ.๒๕๒๘ ลงวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๒๘ กรณีสินค้าปลาทูน่า และประกาศกระทรวงพาณิชย์ (ฉบับที่ ๔๓) พ.ศ.๒๕๓๐ ลงวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๓๐ กรณีสินค้ากุ้ง ปลาหมึกแช่เย็นหรือแช่แข็งและผลิตภัณฑ์อาหารที่มีกุ้งผสมเกินกว่าร้อยละ ๑๐ โดยน้ำหนัก ที่ส่งไปยัง US และ EU</p>	<p>★ เนื่องจากประกาศของ พณ. คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแล้วไม่สามารถดำเนินการใดๆ ได้อย่างไรก็ตาม พณ. จะติดตามผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นต่อไป</p>
<p>๕. แผ่นเหล็กที่นำเข้าจากประเทศญี่ปุ่นเพื่อทำการผลิตสินค้าในประเทศไทยมีราคาสูงเกินควร (Tin Plate & Tin Free)</p> <p>หากนำเข้าเหล็กเพื่อผลิตสินค้าจากประเทศอื่นใน</p>	<p>★ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์มอบหมายให้กรมการค้าต่างประเทศรับผิดชอบเรื่องมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด และมอบหมายให้กรมการค้าภายในรับผิดชอบเรื่องราคาเหล็กนำเข้าต่อไป โดย</p>

ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
ราคาถูก จะถูกฟ้องร้องเรื่องมาตรการตอบโต้การทุ่มตลาด พณ. ควรจะพิจารณาแนวทางควบคุมราคาเหล็กนำเข้าจากประเทศญี่ปุ่น และประเด็นการถูกฟ้องร้องหากทำการนำเข้าเหล็กจากประเทศอื่นที่ราคาถูกกว่าประเทศญี่ปุ่นด้วย	ให้ผู้ประกอบการส่งรายละเอียดประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องให้กับหน่วยงานที่รับผิดชอบต่อไป

๔.๕ ข้อสรุป/ผลพิจารณาของที่ประชุมร่วมระหว่างคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย และกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและสำนักงานอาหารและยา

คณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกนำเข้าของไทยได้จัดให้มีการประชุมร่วมกับผู้แทนกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงสาธารณสุข และกรมป่าไม้ เมื่อวันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๕๐ ณ ห้องประชุมคณะกรรมการ อาคารรัฐสภา ๒ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ ที่เข้าร่วมประชุมประกอบด้วย

กระทรวงอุตสาหกรรม

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| ๑. นายชาติ หงส์เทียมจันทร์ | ผู้อำนวยการสำนักการอนุญาต |
| ๒. นางสาวสิริรัตน์ สิริคณธานนท์ | ผู้อำนวยการสำนักกฎหมายและระเบียบ |
| ๓. นายไพชยนต์ เจริญไชยศรี | นักวิชาการสิ่งแวดล้อม ๗ ว. |

กระทรวงสาธารณสุข

- | | |
|-----------------------------|---------------------------------|
| ๑. นายสาธิต ตริสัทยาเวทย์ | ผู้อำนวยการกองงานด้านอาหารและยา |
| ๒. นางสุวิมล ฉกาจนโรดม | เภสัชกร ๔ วช. |
| ๓. นางสาวพัชนี อินทรลักษณ์ | นักวิชาการอาหารและยา ๔ ว. |
| ๔. นางสาวอรุณรุ่ง คีระวัฒน์ | นักวิชาการอาหารและยา ๗ ว. |

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมป่าไม้

- | | |
|---------------------------|------------------------------|
| ๑. นายพนัส ศิริอาภรณ์ธรรม | เจ้าหน้าที่บริหารงานป่าไม้ ๗ |
| ๒. นายเมทนี สิมันตร | เจ้าหน้าที่บริหารงานป่าไม้ ๖ |
| ๓. นายวิจารณ์ เสนสกุล | เจ้าหน้าที่บริหารงานป่าไม้ ๖ |
| ๔. นายสมโภชน์ คลีตี | เจ้าพนักงานป่าไม้ ๕ |

ที่ประชุมฯ ได้พิจารณาประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะเพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อภาคการนำเข้าและการส่งออกของกลุ่มอุตสาหกรรม รวม ๔ ประเด็น มีสาระสำคัญโดยสรุปดังนี้

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและกระทรวงอุตสาหกรรม	
ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
<p>๑. การปรับปรุงกระบวนการพิจารณาอนุญาตประทานบัตรเหมืองแร่และหนังสืออนุญาตเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ มีความล่าช้าในการพิจารณาประทานบัตรเพื่อการทำเหมืองของแหล่งแร่ที่เป็นวัตถุดิบในกระบวนการผลิตปูนซีเมนต์ และความไม่สอดคล้องกันของอายุของประทานบัตรเพื่อการทำเหมืองแร่ตาม พ.ร.บ. แร่ พ.ศ. ๒๕๑๐ ว่าจะด้วยการต่ออายุประทานบัตร และ พ.ร.บ. ป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๐๗ ในหมวดควบคุมและรักษาป่าสงวนแห่งชาติ</p>	<p>▶ การแก้ไขกฎหมายเป็นเรื่องละเอียดอ่อนจำเป็นต้องผ่านการทบทวนหลายขั้นตอนและคณะรัฐมนตรีต้องให้ความเห็นชอบก่อนนำเรื่องเสนอให้เจ้ากระทรวงพิจารณา</p> <p>▶ การออกหนังสืออนุญาตให้ใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติให้พิจารณากรอบเวลาการอนุญาตโดยยึดตามอายุของประทานบัตรที่ออกตาม พ.ร.บ. แร่ พ.ศ. ๒๕๑๐</p> <p>▶ การทบทวน พ.ร.บ. ป่าสงวนแห่งชาติ ๒๕๐๗ มาตรา ๑๖ เรื่องอายุใบอนุญาตเกี่ยวกับการทำเหมืองแร่ ให้เจ้ากระทรวง</p>
<p>▶ ทบทวนข้อความในกฎหมาย พ.ร.บ. แร่ พ.ศ. ๒๕๑๐ มาตรา ๕๔ โดยรัฐบาลควรแจ่มแจ้งให้ผู้ถือประทานบัตรได้ทราบและรู้ถึงผลการต่ออายุประทานบัตรล่วงหน้าก่อนประทานบัตรจะหมดอายุเป็นเวลาอย่างน้อย ๕ ปี</p> <p>▶ ทบทวนข้อความในกฎหมาย พ.ร.บ. ป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๐๗ มาตรา ๑๖ หากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่มีบทสรุปว่าจะต่ออายุหนังสืออนุญาตเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่ ป่าสงวนแห่งชาติหรือไม่ นั้น ให้อนุโลมให้ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติทำเหมืองต่อไปได้</p> <p>▶ ในกรณีที่รัฐบาลมีความประสงค์ที่จะยกเลิกการให้หนังสืออนุญาตเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติในพื้นที่ที่เคยอนุญาตให้ใช้มาก่อนแล้ว รัฐบาลควรแจ่มแจ้งให้ผู้ถือหนังสืออนุญาตทราบและรู้ถึงเหตุผลล่วงหน้าเป็นเวลาอย่างน้อย ๕ ปี</p>	<p>เป็นผู้มีอำนาจในการพิจารณาออกใบอนุญาตเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ และประทานบัตร เนื่องจากเป็นช่วงเวลาที่เกิดขึ้นในขั้นตอนการดำเนินเรื่องระหว่างกระทรวงถึงคณะรัฐมนตรี</p> <p>▶ ระเบียบปฏิบัติมีการกำหนดไว้ชัดเจน อาจเกิดความเข้าใจที่คลาดเคลื่อนของเจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการซึ่งสามารถดูระเบียบปฏิบัติที่กระทรวงอุตสาหกรรมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำขึ้น มีกรอบเวลาดำเนินการในแต่ละขั้นตอนที่ชัดเจน ซึ่งมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๔๘ กำหนดว่าการต่ออายุใบอนุญาตเพื่อ ใช้ประโยชน์ในพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติในกรณีที่มีการทำเหมืองแร่อยู่แล้วไม่ต้องผ่านการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี</p>

สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา	
ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
<p>๑. ความซ้ำซ้อนในกระบวนการนำเข้าวัตถุดิบเพื่อแปรรูปเป็นสินค้าส่งออก เช่น สินค้าปลาทูน่า ขั้นตอนการนำเข้า เกิดความซ้ำซ้อนของเอกสารจากการที่จะต้องขออนุญาตนำเข้าอาหารของกรมประมง และสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา ซึ่งควรจะขออนุญาตนำเข้าที่สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยาได้ ไม่ต้องจำเป็นต้องขอที่กรมประมง เนื่องจากสำนักงานอาหารและยามี พ.ร.บ.อาหารอยู่แล้ว</p>	<p>▶ กรมศุลกากรกับสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กำลังพัฒนาระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออก ซึ่งในอนาคตอันใกล้จะสามารถลดปัญหาความซ้ำซ้อนได้</p> <p>▶ การจะขอให้การนำเข้าอาหารโดยการขอที่สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยาที่เดียวโดยไม่ต้องผ่านกรมประมง จำเป็นต้องแก้ไขข้อกฎหมายก่อน เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรี วันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๖ มอบหมายให้กรมประมงเป็นผู้ตรวจ</p>
<p>๒. กฎหมายการแสดงสัญลักษณ์ทางโภชนาการในขนมขบเคี้ยว สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยายังไม่มีข้อสรุปในเรื่องประกาศฉบับที่ ๑ เรื่องกรอบฉลากโภชนาการแบบย่อและคำเตือน รวมถึงการแสดงสัญลักษณ์โภชนาการ และยังไม่มีการพิจารณาอนุมัติให้ทางสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ดำเนินการใช้สัญลักษณ์ Thai RDI แบบสมัครใจ ซึ่งสำนักงานอาหารและยาควรส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือ ๓ ฝ่าย เพื่อลดปัญหาการขาดการประสานงานของภาควิชาการ ภาครัฐ และอุตสาหกรรม</p>	<p>▶ ข้อสรุปเกี่ยวกับกรอบฉลากแบบย่อและคำเตือนมีการออกร่างแล้ว ซึ่งจะทำเว็บบนไปยังผู้ประกอบการภาคเอกชนต่อไป</p> <p>▶ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยาได้ถอนมาตรฐานการแสดงสัญลักษณ์โภชนาการเป็นไฟจากรอกจากมาตรการบังคับไปก่อน โดยสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา จะจัดตั้งคณะทำงานประกอบด้วยผู้แทนจากทุกภาคส่วนพิจารณาการออกแบบสัญลักษณ์ต่อไป</p>
	<p>▶ ในการแสดงกรอบโภชนาการตามประกาศฉบับที่ให้อาหารนําร่อง ๕ ชนิด ประกอบด้วย มันฝรั่งทอดหรืออบกรอบ ข้าวโพดคั่วทอดหรืออบกรอบ ข้าวเกรียบหรืออาหารขบเคี้ยวชนิดอบพอง ขนมปังกรอบหรือแครกเกอร์หรือบิสกิต เวเฟอร์สามารถแสดงฉลากโภชนาการแบบย่อได้ไม่เกิน ๑ ปี และ ๙๐ วันสำหรับผู้ประกอบการรายใหม่ ซึ่งรวมถึงสินค้านำเข้าจากต่างประเทศด้วย</p>
<p>๓. ข้อคิดเห็นเกี่ยวกับร่าง พ.ร.บ. อาหาร พ.ศ.</p> <p>▶ ขอให้เพิ่มข้อคิดเห็นของผู้ประกอบการกลุ่ม</p>	<p>▶ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยาแจ้งว่า รายงานข้อคิดเห็นต่อร่าง พ.ร.บ. อาหารตามที่กลุ่มอาหารเสนอ เนื้อหาส่วนใหญ่ได้บรรจุอยู่ในร่าง พ.ร.บ.</p>

สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา	
ปัญหา / ข้อกฎหมาย / ข้อเสนอแนะ	การพิจารณา
<p>อุตสาหกรรมอาหารในร่าง พ.ร.บ. อาหาร</p> <p>▶ ขอให้สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา แต่งตั้งผู้ประกอบการภาคเอกชนเข้าใน คณะทำงานเพื่อร่วมพิจารณาร่าง พ.ร.บ.อาหาร</p>	<p>อาหารฉบับมีการแก้ไขล่าสุดแล้ว ข้อเสนอแนะจากกลุ่ม อาหารจะมีการนำไปพิจารณาความเหมาะสมก่อน บรรจุเพิ่มเติมในร่าง พ.ร.บ. อาหารต่อไป</p> <p>▶ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยามีแผน ดำเนินการที่จะแต่งตั้งผู้แทนภาคเอกชนเข้าไปมี ส่วนร่วมในการพิจารณาร่าง พ.ร.บ.อาหาร กำหนดจะเชิญประชุมภาคเอกชนประมาณเดือน กันยายน ๒๕๕๐</p>

บทที่ ๕ การจัดประชุมสัมมนา

คณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก นำเข้าของ ไทยได้จัดให้มีการประชุมสัมมนา เรื่อง การปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก นำเข้า ของไทย โดยเชิญคณะกรรมการพาณิชย์ คณะอนุกรรมการฯ ผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จากภาครัฐ เอกชน ประชาชน และสื่อมวลชนเข้าร่วมการสัมมนา เมื่อวันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๐ เวลา ๘.๓๐-๑๕.๐๐ น. ณ ห้องประชุมคณะกรรมการ หมายเลข ๓๐๖-๓๐๘ อาคารรัฐสภา ๒ สรุป สารสำคัญผลการจัดประชุมสัมมนา ดังนี้

๕.๑ วัตถุประสงค์การจัดประชุมสัมมนา

๑. ประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานของคณะกรรมการพาณิชย์และคณะอนุกรรมการ ปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทยให้สาธารณชนได้รับทราบ
๒. สร้างองค์ความรู้ให้แก่ภาคเอกชนในการนำผลการดำเนินงานของคณะกรรมการพาณิชย์และคณะอนุกรรมการฯ ในการแก้ไขปัญหา กฎระเบียบและข้อกฎหมายไปสู่การปฏิบัติจริง
๓. ผลักดันให้ภาครัฐดำเนินการกำหนดนโยบายให้สอดคล้องกับความต้องการของ ภาคเอกชนอย่างแท้จริง

๕.๒ หลักการและเหตุผล

จากตัวเลขข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศไทยปี ๒๕๕๙ ปรากฏว่าตัวเลขภาคการ ส่งออกสินค้าของประเทศไทย คิดเป็น ๖๒.๐๖ % ของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ซึ่งถือได้ว่า ภาคการส่งออกเป็นกลไกหลักที่จะขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทยให้เติบโต แนวทางที่จะส่งเสริมและ สนับสนุนผู้ประกอบการส่งออกของไทยให้เติบโตและมีความสามารถในการแข่งขัน ประกอบไปด้วยปัจจัย ภายในและภายนอก โดยปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการ ประกอบด้วยการแข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่องของค่าเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐนับจากปี ๒๕๔๘ แข็งค่าขึ้น กว่า ๑๘ % ราคาต้นทุนสินค้าสูงขึ้นจากปัญหาราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และสภาวะการณ์ แข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศมีความเข้มข้นจากการเปิดเสรีทางการค้า FTA และ WTO ล้วนเป็นปัจจัยที่ ผู้ประกอบการไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยสามารถทำการแข่งขันได้ในตลาดโลก คณะกรรมการพาณิชย์ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ จึงได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมการปรับปรุง โครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก นำเข้าของไทย และคณะอนุกรรมการปรับปรุง โครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก นำเข้าของไทย ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงาน ๓ คณะ เพื่อให้เกิดความชัดเจนและครอบคลุมในการพิจารณาประเด็นปัญหาด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กำหนดให้ คณะทำงานฯ รวบรวมประเด็นปัญหา กฎระเบียบ และข้อกฎหมายต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อภาคการส่งออก และนำเข้าของไทยนำเสนอต่อภาครัฐ และขอให้ภาครัฐพิจารณาแก้ไขปัญหา กฎระเบียบและข้อกฎหมาย

ดังกล่าว เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการภาคเอกชน กำหนดกรอบการดำเนินงานรวม ๔ เดือน โดยแบ่งการทำงานออกเป็น ๖ ขั้นตอนประกอบด้วย

๑. การรวบรวมประเด็นปัญหาและแนวทางในการแก้ไขปัญหาของแต่ละคณะทำงาน โดยเชิญหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนเข้าร่วมประชุมหารือ

๒. สรุปและรวบรวมประเด็นปัญหา แนวทางการแก้ไขของทุกคณะทำงานต่อคณะอนุกรรมการและคณะกรรมการการพาณิชย์

๓. การเข้าพบหน่วยงานต้นเรื่องเพื่อพบปะหารือ แลกเปลี่ยนความคิดเห็นในประเด็นปัญหาต่างๆ และขอความร่วมมือในการแก้ไข

๔. จัดทำร่างรายงานสรุปผลงานของคณะอนุกรรมการปรับปรุงกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย

๕. จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์

๖. จัดสัมมนาประชาสัมพันธ์ผลงานของคณะอนุกรรมการปรับปรุงกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย ให้ทราบในวงกว้าง

๕.๓ วิธีการจัดการสัมมนา

เพื่อให้ผู้เข้าร่วมการสัมมนาฯ ได้เห็นภาพและเกิดความเข้าใจในกระบวนการทำงานของคณะอนุกรรมการฯ ในการนำเสนอปัญหาและแนวทางการแก้ไขของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง คณะอนุกรรมการฯ จึงกำหนดให้มีการจัดสัมมนาประกอบด้วย การบรรยายของประธานคณะทำงานฯ พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ ชักถามและเสนอความคิดเห็นต่างๆ เพิ่มเติม

๕.๔ ผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ

มีผู้เข้าร่วมสัมมนาฯ รวมทั้งสิ้น ๓๐๐ คน แบ่งออกเป็น ๓ กลุ่ม คือ

๑. กลุ่มที่ ๑ จากสถานิติบัญญัติแห่งชาติ ประกอบด้วย

▶ คณะกรรมการการพาณิชย์

▶ คณะอนุกรรมการปรับปรุงกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย

▶ คณะทำงานฯ ๓ คณะ

๒. กลุ่มที่ ๒ เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย

▶ กระทรวงคมนาคม

▶ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

▶ กระทรวงการคลัง

▶ กระทรวงสาธารณสุข (สำนักงานอาหารและยา)

▶ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

▶ กระทรวงอุตสาหกรรม

▶ กระทรวงพาณิชย์

๓. กลุ่มที่ ๓ ภาคเอกชน ประชาชนที่มีความสนใจ และสื่อมวลชน ประกอบด้วย
- ▶ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
 - ▶ สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย
 - ▶ สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย
 - ▶ สมาคมธนาคารไทย
 - ▶ สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย
 - ▶ สมาพันธ์ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย
 - ▶ ประชาชนที่มีความสนใจ
 - ▶ สื่อมวลชน

๕.๕ ผลที่คาดว่าจะได้รับ

๑. ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องได้รับทราบผลงานจากการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก นำเข้าของไทย
๒. ผู้ประกอบการภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องสามารถนำความรู้ที่ได้รับจากการเข้าร่วมประชุมสัมมนา ไปเผยแพร่ในองค์กรของตนและนำไปเป็นแนวทางปฏิบัติที่ถูกต้องต่อไป

๕.๖ กำหนดการจัดประชุมสัมมนา

วันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๐ เวลา ๘.๓๐-๑๕.๐๐ น. ณ ห้องประชุมคณะกรรมการ
หมายเลข ๓๐๖-๓๐๘ อาคารรัฐสภา ๒

๕.๗ วิทยากรรับเชิญในการประชุมสัมมนา

๗.๑ หน่วยงานเอกชน

- ▶ คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์
นายเกริกกล้า สนธิมาศ
นายทองอยู่ คงขันธุ์
นายโสรัจจ์ ช่อชวงค์
- ▶ คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพิธีการศุลกากร และระเบียบราชการที่เป็นอุปสรรค
ต่อภาคเอกชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ
นายพิรบุลย์ ไพบูลย์ธรรม
- ▶ คณะทำงานแก้ไขปัญหากฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อภาคการค้าการส่งออกและนำเข้า
ของกลุ่มอุตสาหกรรม
นายไพบูลย์ พลสุวรรณา
นายศรายุทธ แสงจันทร์

▶ ผู้ดำเนินรายการ

นายเตชะ บุญยะชัย

๕.๑.๑ ข้อสรุปจากการประชุมของคณะกรรมการเพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์

นายเกริกกล้า สนธิมาศ ประธานคณะกรรมการเพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์ ได้บรรยายภาพรวมที่เกี่ยวกับการดำเนินงานของคณะกรรมการแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในระบบคอนเทนเนอร์ ซึ่งพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหามาตรฐาน ๒ ด้าน ประกอบด้วย (๑) การขนส่งทางบก และ (๒) การขนส่งทางน้ำ ผู้ร่วมบรรยายประกอบด้วย นายทองอยู่ คงขันธุ์ และนายโสรัจ ช่อชูวงศ์ สรุปรายละเอียดการดำเนินงานของคณะกรรมการฯ ดังนี้

ประเด็นปัญหาหลักของการขนส่งทางบก

๑. ปัญหาน้ำหนักบรรทุก ในกรณีรถบรรทุกที่มี Gen-set หรือรถที่ติดตั้งถัง NGV เมื่อรวมน้ำหนักของ Gen-set และน้ำหนักของถัง NGV แล้ว จะมีน้ำหนักเกินกว่ามาตรฐานที่กำหนด ซึ่งมีกฎหมายกำหนดไว้ใน พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ฉบับที่ ๒ พ.ศ.๒๕๔๖ ห้ามใช้ยานพาหนะโดยที่ยานพาหนะนั้นมีน้ำหนักบรรทุก หรือ น้ำหนักลงเพลากินกว่าที่ได้กำหนด หรือโดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ ข้อเสนอของคณะกรรมการฯ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวสามารถดำเนินการได้ทันทีโดยกรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท ออกประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษใหม่ การแก้ไขหรือมีประกาศเฉพาะสำหรับการขนส่งที่ใช้ตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐาน ISO สำหรับการส่งออก เพื่อให้สามารถบรรทุกได้เต็มตามปริมาณการบรรทุกตู้หรือน้ำหนัก

☀ น้ำหนักคอนเทนเนอร์รวมสินค้า	๓๐.๕๐ ตัน
☀ รวมน้ำหนักรถกึ่งพ่วง ๑๘ ล้อ	๑๕.๐๐ ตัน
☀ น้ำหนัก Genset	๑.๕-๒.๐ ตัน

คณะกรรมการฯ เสนอให้เพิ่มน้ำหนักในกรณีบรรทุกตู้ Gen-set และรถที่ติดตั้งถัง NGV จากที่กำหนดปัจจุบัน ๔๕.๐๐ ตัน เป็น ๔๗.๕๐ ตัน

๒. ปัญหาความแตกต่างของน้ำหนักบรรทุกระหว่างทางหลวงกับทางหลวงพิเศษ และปัญหาการกำหนดเวลาวิ่งรถบรรทุกซึ่งมีความแตกต่างกัน การที่กระทรวงคมนาคมกำหนดมาตรฐานของน้ำหนักที่แตกต่างกัน ทำให้การขนส่งไม่ต่อเนื่อง เช่น เมื่อรถบรรทุก ๖ ล้อ ซึ่งมีน้ำหนักบรรทุก ๑๕.๐๐ ตัน เดินรถบนทางหลวงและจะเดินรถมาเชื่อมต่อที่ทางหลวงพิเศษไม่สามารถเดินรถได้ เนื่องจากประกาศของกระทรวงคมนาคมกำหนดว่ารถบรรทุก ๖ ล้อ ที่วิ่งบนทางหลวงพิเศษต้องมีน้ำหนักไม่เกิน ๑๒.๐๐ ตัน ทำให้รถบรรทุก ๖ ล้อ ต้องเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรในถนนเส้นอื่นๆ ติดขัดต่อเนื่อง ข้อเสนอของคณะกรรมการฯ เห็นว่าในระยะสั้นสามารถดำเนินการได้ทันทีโดย

๒.๑ ออกประกาศใหม่ โดยอนุญาตให้รถบรรทุกที่มีน้ำหนักตามประกาศผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ ผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน ผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน สามารถเดินรถได้

๒.๒ รถบรรทุกทุกประเภทสามารถใช้ถนนวงแหวนรอบนอกได้ตลอดเวลา หรือกำหนดช่วงเวลาให้เป็นช่วงเวลาเดียวกันในทุก ๆ ช่องทาง

๒.๓ ประกาศเป็นเส้นทางพิเศษสำหรับการเดินรถบรรทุก (Truck way)

๒.๔ ให้เจ้าหน้าที่พิจารณาผ่อนผันการจับกุมรถบรรทุกซึ่งลงจากทางด่วนหลังเวลาห้ามเดินรถ เนื่องจากเหตุสุดวิสัยจากปัญหาการจราจรติดขัดไม่สามารถนำรถลงจากทางด่วนได้ทันตามเวลาห้ามเดินรถ

๒.๕ ในเส้นทางวงแหวนด้านใต้ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ขอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณากำหนดเวลาในการห้ามเดินรถและข้อกำหนดอื่น ๆ ให้สอดคล้องกับการเดินรถในเส้นทางอื่น ๆ เพื่อให้การขนส่งต่อเนื่องไม่ติดขัดทั้งในเรื่องน้ำหนักและเวลาอนุญาตเดินรถ

๓. การกำหนดความสูงของรถบรรทุก กฎกระทรวงฉบับที่ ๑๙ (พ.ศ.๒๕๕๐) ออกตามความใน พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ กำหนดให้รถบรรทุกซึ่งบรรทุกตู้สำหรับบรรจุสิ่งของให้บรรทุกสูงได้ไม่เกิน ๔.๒๐ เมตร จากพื้นทาง ตามหลักความจริงการบรรทุกสิ่งของด้วยตู้ High Cube ซึ่งปัจจุบันเริ่มเป็นที่นิยมมากขึ้นจะมีความสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขอให้พิจารณาปรับเพิ่มความสูงของรถบรรทุกเป็น ๔.๖๐ เมตร การแก้ไขระยะสั้นกรมการขนส่งทางบกสามารถกำหนดเส้นทางวิ่งที่ชัดเจน เช่นเดียวกับรถ B-Double และกระทรวงคมนาคมมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำรวจเส้นทางลอดอุโมงค์ และความสูงสะพาน (Air Clearance) ที่รถบรรทุกสามารถวิ่งลอดได้สะดวกและปลอดภัย

๔. การดำเนินคดีกับพนักงานขับรถ ปัจจุบันหลักเกณฑ์ในการดำเนินคดีกับพนักงานขับรถจะส่งฟ้องศาล ซึ่งมีโทษทั้งจำคุกและโทษปรับ รวมถึงยึดรถของกลาง ทำให้เกิดความเสียหายด้านแรงงานและเศรษฐกิจเชิงพาณิชย์ แนวทางการแก้ไขในระยะสั้น คือ แก้ไขอนุบัญญัติพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕ บทกำหนดโทษ มาตรา ๗๓/๒ ให้เหลือเพียงโทษปรับสถานเดียว และกรมการขนส่งทางบก จัดทำแผนและดำเนินการพัฒนาแรงงานในกิจการขนส่งทางบก เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจที่ถูกต้อง ในเรื่องกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไป

ประเด็นปัญหาหลักของการขนส่งทางน้ำ

๑. การขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่ท่าเทียบเรืออนุมัติ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.๒๕๔๖ มาตรา ๓๔ ระบุว่า กำหนดระยะเวลาการประกอบกิจการท่าเรือสาธารณะให้ท่าเรือสาธารณะจ่ายค่าภาระสินค้านำเข้าให้แก่การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ในอัตรา ๑๗.๕๐ บ./ตัน แม้ว่าท่าเรือสาธารณะได้ชำระค่าภาระนำร่องแล้วก็ตาม นอกจากนี้ กฎหมายยังระบุและให้ กทท. เป็นผู้พิจารณาอนุญาตให้เรือเข้าเทียบท่า หากท่าเรือของ กทท.ว่าง จะห้ามเรือเข้าเทียบท่าเรือของเอกชน ซึ่งข้อเสนอแนะสามารถดำเนินการได้ทันทีด้วยการยกเลิกประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๔๕๓/๒๕๓๖ เพื่อให้ท่าเรือสาธารณะสามารถประกอบกิจการได้อย่างเสรี โดย กทท. ยกเว้นการเรียกเก็บค่าภาระสินค้านำเข้า และ

ยกเลิกประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๑๑๓/๒๕๓๙ เรื่องการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำเทียบเรือสาธารณะ เพื่อให้ผู้ใช้บริการสามารถเลือกใช้บริการท่าเรือได้เสรี โดยไม่จำเป็นต้องขออนุญาตจาก กทท. ก่อน

๒. การแก้ไขความยาวของเรือที่ต้องใช้บริการนำร่อง กฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๑ (พ.ศ. ๒๕๓๖) ออกตามความใน พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย ๒๕๗๗ กำหนดให้เรือที่มีความยาวเกิน ๕๐.๒๙ เมตร ต้องใช้บริการนำร่อง ปัจจุบันควรแก้ไขขนาดความยาวของเรือโดยเพิ่มเป็น ๑๐๐ เมตรต้องใช้นำร่อง และการใช้นำร่องเดินเรือในเขตท่าเรือศรีราชาไม่ควรจำกัดให้มีการใช้เฉพาะบริการนำร่องของรัฐเท่านั้น เนื่องจากสร้างความยุ่งยากและทำให้ไม่สะดวก

๓. การอนุญาตประกอบการรับจ้างขนส่งสินค้าและตู้สินค้าเข้า ออกจากเขตศุลกากรท่าเรือกรุงเทพ กทท. สามารถพิจารณายกเลิกประกาศ กทท.วันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๗ ได้ทันทีโดยอนุญาตให้เฉพาะผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่ได้รับใบอนุญาตส่งสินค้าจากกรมการขนส่งทางบกเข้ามาให้บริการขนส่งสินค้าได้ เพื่อเปิดให้มีการขนส่งเสรี

๔. การกำหนดสถานที่จัดเก็บวัสดุ-สินค้าอันตราย กระทรวงอุตสาหกรรมซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักอยู่ระหว่างพิจารณากำหนดความชัดเจนเกี่ยวกับสถานที่จัดเก็บวัสดุอันตราย รวมถึงหลักเกณฑ์และวิธีการผลิต การนำเข้า-ส่งออก และการมีไว้ในครอบครอง วัสดุอันตรายที่กรมวิชาการเกษตรรับผิดชอบอยู่ระหว่างพิจารณากำหนดความชัดเจนของสถานที่และปริมาณจัดเก็บ การกำหนดรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) และการปรับลดวงเงินประกันภัย

๕. การหักภาษี ณ ที่จ่าย ปัจจุบันกรมสรรพากรได้กำหนดอัตราภาษีหัก ณ ที่จ่ายของสายเรือต่างประเทศต้องชำระภาษี ๓% ถ้ามีระบบภาษีซ้อนจะต้องชำระเพิ่มอีก ๑.๕% ครอบคลุมถึง Agent ด้วย ขณะทำงานฯ ขอให้กรมสรรพากรพิจารณาอนุญาตให้มีการรวม B/L สำหรับสินค้าส่งออกก่อน ซึ่งตัวแทนเรือจะเป็นผู้จ่ายเงินล่วงหน้าให้กรมสรรพากร โดยไม่ต้องให้ผู้ส่งออกหัก ณ ที่จ่าย

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนาฯ

๑. ในแต่ละปีประเทศไทยมีการนำเข้าตู้เปล่าประมาณ ๑ ล้าน TEUs เนื่องจากขาดความสมดุลระหว่างการนำเข้าและส่งออกของไทยซึ่งมีความแตกต่างกัน ทำให้ประเทศไทยต้องนำเข้าตู้เปล่าเป็นสาเหตุให้การส่งออกด้วยคอนเทนเนอร์มีต้นทุนสูงขึ้น นอกจากนี้ พบว่ามีการลักลอบนำเข้าไม้จากต่างประเทศมาสวมสิทธิ์เป็นไม้ไทย เมื่อกรมศุลกากรมีการตรวจพบจึงได้มีการควบคุมตู้คอนเทนเนอร์ไว้ นับเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์เปล่าไม่เพียงพอ

๒. การแก้ไขปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ คือ ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการส่งออกปรับการส่งสินค้าจากปัจจุบัน FOB (Free on Board) เป็นการขนส่ง CIF (Cost Insurance Freight) มากขึ้น ปัจจุบันการส่งออกส่วนใหญ่เป็น FOB ซึ่งผู้ส่งออกจะมีอำนาจในการกำหนดและเลือกสายเรือในการให้

บริการได้ เช่น มีการนำตู้คอนเทนเนอร์เข้าด้วยสายเรือ A หากส่งออกเป็น CIF สามารถระบุให้ใช้สายเรือ A ทำการส่งออกได้ สามารถลดปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ได้

๓. ประเทศไทยขาดกฎหมาย Limited Liability ทางบก และทางอากาศ เมื่อเกิดความเสียหายบริษัทประกันภัยจะไม่รับประกันภัยให้กับผู้ให้บริการขนส่ง เพื่อความเป็นธรรมควรออกกฎหมาย Limited Liability กำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้ชัดเจน

๔. พิจารณากำหนดน้ำหนักของรถบรรทุกให้สอดคล้องกับอายุการใช้งานของรถ เพื่อความปลอดภัยของผู้ขนส่ง เนื่องจากรถบรรทุกบางคันใช้งานมาหลายสิบปี เมื่อพิจารณาจากสภาพของรถบรรทุกแล้วไม่ควรจะบรรทุกน้ำหนักได้เท่ากับมาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ การอนุมัติน้ำหนักบรรทุกอาจจะมีการพิจารณาเป็นกรณี และกรรมการขนส่งทางบกควรจะพิจารณากำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของรถขนส่งที่ทำการขนส่งสินค้าให้ชัดเจน

๕. สมาคมรถบรรทุกได้ลงนาม MOU ร่วมกับกระทรวงคมนาคม มีสาระสำคัญดังนี้

๕.๑ สมาชิกของสมาคมรถบรรทุกยืนยันที่จะไม่บรรทุกน้ำหนักบรรทุกเกินกว่ามาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด เพื่อไม่เป็นการเอาเปรียบสังคมในการต้องนำเงินภาษีมาซ่อมแซมถนน

๕.๒ ในวันหยุดราชการหรือวันสำคัญต่าง ๆ รถบรรทุกจะหยุดวิ่งหรือให้บริการในวันดังกล่าว เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และเพิ่มความปลอดภัยโดยรวมแก่สังคม

๕.๓ สมาคมรถบรรทุกจะดำเนินการภายใต้พระราชกำหนด และจะร่วมรักษาเส้นทางสภาพถนนเพื่อให้สามารถใช้งานได้ยาวนาน

อย่างไรก็ตาม ตลอดระยะเวลากว่า ๕ ปีที่ผ่านมา ยังมีการตรวจพบว่ามีผู้ประกอบการบางรายที่ไม่ยึดตามหลัก MOU ที่ได้ลงนามร่วมกันซึ่งถือว่าเป็นการเอาเปรียบสังคม ควรจะมีการดำเนินการกับผู้ประกอบการที่ไม่ยึดตามหลัก MOU อย่างจริงจัง

๖. ปัจจุบันบริษัทเรือไทยส่วนใหญ่จะไม่จดทะเบียนในประเทศไทย แต่จะไปจดทะเบียนในประเทศอื่น เช่น สิงคโปร์ หรือฮ่องกง เป็นต้น สาเหตุหลักส่วนหนึ่งมาจากเรื่องภาษีในการจดทะเบียนของประเทศไทยมีอัตราภาษีสูงกว่าประเทศอื่น มีการจัดเก็บรายได้จากการเดินเรือขนส่งเป็นอัตราขั้นบันได แตกต่างจากสิงคโปร์ที่เป็นอัตรา Flat Rate เป็นสาเหตุจูงใจทำให้บริษัทเรือไทยส่วนใหญ่ไปจดทะเบียนเรือต่างชาติ การพิจารณาส่งเสริมเพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำของไทยสามารถทำได้โดยการลดภาษี หากมีการจดทะเบียนเรือไทยมากขึ้นจะส่งผลทำให้ปริมาณเรือที่เข้ามาแวะในประเทศไทยเพิ่มขึ้น ส่งผลให้อัตราค่าระวางเรือลดลง

๕.๑.๒ ข้อเสนอจากการสัมมนาของคณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพิธีการศุลกากร และระเบียบราชการที่เป็นอุปสรรคต่อภาคเอกชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ

นายพีรบุลย์ ไพบูลย์ธรรม เลขานุการคณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพิธีการศุลกากรและระเบียบราชการที่เป็นอุปสรรคต่อภาคเอกชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ ได้นำเสนอประเด็นปัญหาและข้อเสนอแนะเพื่อให้มีการแก้ไขปรับปรุง รวม ๒๕ ประเด็น แบ่งเป็น ๓ กลุ่มประเด็น และข้อเสนอเชิงนโยบาย ประกอบด้วย

๑. ประเด็นที่เกี่ยวกับกฎหมายหรือเป็นประเด็นเกี่ยวข้องกับการดำเนินการของหลายหน่วยงาน สามารถดำเนินการโดยการแก้ไขข้อกฎหมายหรือศึกษาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒. ประเด็นที่เกี่ยวกับกฎระเบียบของกรมศุลกากร สามารถดำเนินการได้โดยการปรับกฎระเบียบ และการบริหารจัดการของกรมศุลกากร

๓. ประเด็นที่เกี่ยวกับการเดินพิธีการและงานเอกสารสามารถดำเนินการได้โดยกำหนดระเบียบและออกประกาศกรมศุลกากร เพื่อวางแนวทางแก้ไขโดยใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ คณะทำงานฯ ได้พิจารณาข้อเสนอเชิงนโยบาย คือ การดำเนินการ Single-Window e-Logistics และการแต่งตั้งคณะทำงานถาวรเพื่อปรับปรุงต่อเนื่อง

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนา

๑. ปัญหาเรื่องความไม่ชัดเจนของพิกัดศุลกากร และความไม่ทันสมัยของพิกัดศุลกากรต่อสินค้าใหม่ๆ เนื่องจาก พ.ร.บ. ที่กรมศุลกากรใช้อยู่เก่ามาก สมควรที่จะมีการทบทวนแก้ไข

๒. การอุทธรณ์เรื่องพิกัดศุลกากรบางครั้งใช้เวลายาวนาน ผู้ประกอบการบางรายใช้เวลา ๓ ปียังดำเนินการไม่แล้วเสร็จ

๓. ผู้เชี่ยวชาญประจำ สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เห็นว่า VAT ของผู้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กรมสรรพากรได้ประกาศให้ใช้อัตรา ๐% แล้ว พร้อมกับฝากให้พิจารณาเรื่อง DTA ที่เกี่ยวกับภาษีการขนส่งโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์ในประเทศ

๔. ข้อกังวลเกี่ยวกับการดำเนินการพัฒนาระบบ e-Customs ของกรมศุลกากรว่าอาจจะเชื่อมโยงกับหน่วยงานราชการอื่นได้ลำบาก รัฐบาลต้องกำชับให้มีการขอความร่วมมือจากหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่อไป

๕. มีข้อกังวลเกี่ยวกับการดำเนินการ Single Window e-Logistics หากดำเนินการโดยราชการจะติดขัดข้อกฎหมายมาก ควรจะมีหน่วยงานกลางรับผิดชอบดำเนินการ

๖. ภายหลังจากที่ประเทศไทยใช้รัฐธรรมนูญฉบับใหม่แล้ว อาจจะต้องมีการแก้ไขกฎระเบียบที่ขัดแย้งกับรัฐธรรมนูญ

๗. การใช้ตู้คอนเทนเนอร์เปล่าในการขนส่งภายในประเทศต้องพิจารณาหลักสากลด้วย และควรแยกกฎระเบียบให้ชัดเจนสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้ขนส่งระหว่างประเทศซึ่งเป็นของสายเรือ กับตู้คอนเทนเนอร์ที่ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าในประเทศโดยเฉพาะ นอกจากนี้ ต้องพิจารณาผลกระทบต่อการประกัน เนื่องจากเงื่อนไขการประกันขึ้นอยู่กับสภาพของตู้คอนเทนเนอร์ด้วย

๘. การขนส่งภายในประเทศโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์เปล่า จะต้องได้รับการยินยอมจากสายเรือ คณะทำงานฯ ขอให้ราชการปลดล็อก ส่วนสายเรือจะยินยอมหรือไม่เป็นเรื่องข้อตกลงทางธุรกิจ

๙. มีข้อร้องเรียนว่าการนำระบบ e-Customs มาใช้เป็นการเพิ่มงานให้กับผู้ประกอบการ ในการกรอกรายละเอียดข้อมูลมากขึ้น และระบบก็ไม่ได้กำจัดการใช้กระดาษในทันที ทำให้มีการใช้แบบฟอร์ม กระดาษกับหน่วยงานอื่น เช่น การขอยกเว้นภาษีสรรพสามิต

๑๐. มีข้อร้องเรียนว่าการขอคืนภาษีตามมาตรา ๑๙ ทวิ สำหรับการนำเข้าสินค้าเพื่อการ ส่งออกล่าช้า

๑๑. มีข้อเสนอให้มีการพิจารณาเรื่องให้มีการปรับหรือยกเลิกค่าทำความสะอาดตู้คอนเทนเนอร์

๑๒. กำหนดจัดเก็บค่ามัดจำตู้คอนเทนเนอร์บางส่วนแทนการเก็บทั้งหมด เนื่องจากผู้ประกอบการ จะต้องชำระเวลานานกว่าจะได้รับคืนจากสายเรือ ใช้เวลานาน จึงเสนอให้มีการเก็บค่ามัดจำตู้เพียงบางส่วน แทนที่จะเก็บทั้งหมดโดยใช้ข้อมูลสถิติ (สาเหตุที่ต้องมีการมัดจำตู้คอนเทนเนอร์ เนื่องจากการที่ไม่มีระบบ มาตรฐานในการตรวจสอบสภาพตู้ก่อนการปล่อยตู้

๑๓. มีข้อกังวลเกี่ยวกับความมีประสิทธิภาพของคณะกรรมการร่วมกรมศุลกากรและภาคเอกชน ซึ่งกรมศุลกากรจัดให้มีการประชุมทุกๆ ครั้ง

๑๔. ปัจจุบันการนำเข้าและส่งออกโดยตู้คอนเทนเนอร์เกิดต้นทุนการขนส่งตู้ที่ไม่จำเป็น เนื่องจากเมื่อตู้เต็มนำเข้ามาและทำการขนส่งไปยังผู้นำเข้า จะต้องมีการส่งคืนไปยังสายเรือก่อน แทนที่จะทำ การส่งไปยังผู้ที่ต้องการจะส่งออกโดยตรง ปัญหาส่วนหนึ่งมาจากการที่ผู้ส่งออกทำสัญญาขายเป็น FOB ทำให้ไม่สามารถเลือกสายเรือได้

๕.๑.๓ ข้อสรุปจากการสัมมนาของคณะทำงานแก้ไขปัญหากฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อ ภาคการนำเข้าและการส่งออกของกลุ่มอุตสาหกรรม

นายไพบุลย์ พลสุวรรณ ประธานคณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการส่งออก นำเข้า ของกลุ่มอุตสาหกรรม ได้บรรยายสรุปผลการดำเนินงานของคณะทำงานฯ ซึ่งได้รับความร่วมมือ เป็นอย่างดีจากภาคเอกชนและราชการ ทำให้คณะทำงานฯ สามารถรวบรวมประเด็นปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับ กลุ่มอุตสาหกรรมได้ชัดเจน คณะทำงานฯ ได้นำเสนอปัญหาดังกล่าวต่อกระทรวงต่างๆ ที่รับผิดชอบ ดำเนินการผ่านคณะอนุกรรมการฯ

ประเด็นปัญหาของกลุ่มอุตสาหกรรมแยกตามกระทรวงต่างๆ ที่คณะทำงานฯ เข้าร่วมประชุม

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์

๑. การปรับกระบวนการขั้นตอนการส่งออกและนำเข้าของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

๑.๑ ความล่าช้าเนื่องจากความซ้ำซ้อนในกระบวนการนำเข้าวัตถุดิบ เพื่อแปรรูปเป็น สินค้าส่งออก ตัวอย่าง สินค้าปลาทูน่า ขั้นตอนการนำเข้าเกิดความซ้ำซ้อนของเอกสารจากการขออนุญาต หลายหน่วยงาน อาทิ การขออนุญาตกรมประมง กรมปศุสัตว์ ซึ่งอ้างอิงตาม พ.ร.บ.โรคระบาดสัตว์ พ.ศ.๒๕๕๕ ของกรมปศุสัตว์ และ พ.ร.บ.ประมง ๒๕๕๐ ของกรมประมงซ้ำซ้อน คณะอนุกรรมการฯ ขอให้ลดความ ซ้ำซ้อนโดยการรวมคำขออนุญาตการนำเข้าของสัตว์ตามแบบฟอร์ม ร.๑ ร.๖ และ ร.๗ ให้เป็น Single Form

ซีกรมปคัสต์ว์และกรมประมงรับเรื่องไปดำเนินการปรับ / แก้ให้เป็นแบบฟอร์มเดียวกัน คาดว่าจะแล้วเสร็จประมาณ ๑ เดือน

๑.๒ เสนอให้มีการพัฒนาระบบ Monitoring ของหน่วยงานภายในกระทรวงฯ โดยให้กรมต่างๆ นำระบบ Monitoring มาใช้จัดทำสถิติการสุ่มตรวจสอบปนเปื้อน เช่น ไนโตรฟลูออเรนท์ คลอแรมฟินิคอล เป็นต้น ระบบ Monitoring จะช่วยลดความถี่ในการตรวจสอบ โดยไม่ต้องตรวจทุก shipment ซึ่งกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีนโยบายให้หน่วยงานในสังกัดเร่งสร้างระบบ Monitoring เพื่อยกระดับการดำเนินการภายในกระทรวงฯ ขณะนี้บางกรมฯ ได้มีการทำระบบ Monitoring แล้วซึ่งจะทำให้มีการพัฒนาโดยต่อเนื่องต่อไป

๒. การเพิ่มประสิทธิภาพขบวนการส่งออกและนำเข้าของไทย

คณะอนุกรรมการฯ ขอให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) พิจารณาการพัฒนาระบบ Paperless/e-Document เพื่อเชื่อมโยงฐานข้อมูลภายในกระทรวงพาณิชย์ให้เป็นระบบ Single Platform เดียวกัน และมีหน่วยงานกลางทำหน้าที่ประสานงานหน่วยงานต่างๆ ภายใน กษ. เนื่องจากผู้ส่งออกต้องแนบเอกสารซ้ำๆ กันในแต่ละ shipment เช่น เอกสารหนังสือรับรอง ใบมอบอำนาจต่างๆ สำเนาใบอนุญาต สำเนาใบขึ้นทะเบียน Invoice/Packing List /BL และสำเนาบัตรประชาชน เป็นต้น ผู้ส่งออกต้องแนบเอกสารต่างๆ ทุก Shipment ทำให้มีปริมาณเอกสารที่จัดเก็บมาก เสียเวลาในการจัดทำเอกสารของผู้ส่งออกเพื่อยื่นให้หน่วยงานภาครัฐ และก่อให้เกิดต้นทุนแอบแฝง อย่างไรก็ตาม กษ. มีแผนพัฒนาระบบ Paperless หรือ e-Document ในงบประมาณปี ๒๕๕๐-๕๑ สำหรับการบูรณาการระบบสารสนเทศให้เชื่อมโยงกับหน่วยงานต่างๆ ภายใน กษ. ปัจจุบัน มกอช.ได้รับบทบาทเป็นหน่วยงานกลางในการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใน กษ.

๓. การสร้างมาตรฐานสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออกและการบริโภคในประเทศ

๔. การสร้างศักยภาพการแข่งขันให้กับผู้ประกอบการไทย

การพัฒนาระบบมาตรฐานสินค้าเกษตร (Food Safety) เพื่อยกระดับสินค้าเกษตร และอาหารของไทยให้เทียบเท่าสากล สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน และมีการสร้างองค์ความรู้ต่างๆ (Capacity Building) ให้แก่อุตสาหกรรมทุกระดับตั้งแต่ต้นน้ำไปยังปลายน้ำ เริ่มจากเกษตรกรไปยังผู้ผลิต ผู้ส่งออก และผู้ขนส่ง เช่น การสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้สารเคมีต่างๆ ให้เกษตรกรทราบถึงผลดีและผลเสียที่เกิดขึ้นจากการใช้สารเคมีต่างๆ นอกจากนี้ ควรสนับสนุน กษ. ให้มีการวิจัยและพัฒนาเพื่อสร้างมาตรฐานสินค้าเกษตรของภาคเอกชนมากขึ้น ขณะนี้ร่าง พ.ร.บ. มาตรฐานสินค้าเกษตร พ.ศ. คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบและส่งร่าง พ.ร.บ. ให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจสอบและดำเนินการต่อไป ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาภาคเอกชนและรัฐบาลปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของประเทศคู่ค้าเป็นหลัก เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีฉบับใช้กฎหมายเกี่ยวกับ Food Safety จึงเห็นควรสนับสนุนให้มีการบังคับใช้กฎหมาย Food Safety ต่อไป

กระทรวงการคลัง

๑. การชำระค่าระวางสินค้าด้วยสกุลเงินตราต่างประเทศ ตามประกาศกระทรวงการคลัง เรื่อง “อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเงินตราไทย” มาตรา ๙ แห่งประมวลรัษฎากร เพื่อลดขั้นตอนความยุ่งยากในการที่จะต้องแลกเปลี่ยนเงินตรากลับไปกลับมา และเป็นการประกันความเสี่ยงให้แก่ผู้ประกอบการจากความผันผวนของค่าเงินบาทเทียบกับสกุลเงินตราอื่นๆ ธนาคารแห่งประเทศไทยไม่ขัดข้อง สำหรับการหักภาษี ณ.ที่จ่าย ๑ % ของค่าระวางสินค้าเป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ ในวันที่มีการชำระค่าระวางสินค้าจริง คิดอัตราแลกเปลี่ยนที่ประกาศ ณ วันนั้น ซึ่งตามประกาศของกรมสรรพากรฉบับที่ ๑๓ ลงวันที่ ๑๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๘ กำหนดให้การคิดอัตราแลกเปลี่ยนเป็น ๒ แนวทาง

๑) อัตราที่ธนาคารพาณิชย์ประกาศใช้ ณ วันนั้น

๒) อัตราที่ธนาคารแห่งประเทศไทยได้ประกาศเป็นอัตราเฉลี่ย

๒. การปรับกระบวนการขั้นตอนการส่งออกและนำเข้าพลอยสี

๒.๑ ข้อกฎหมายที่เป็นอุปสรรคต่อการนำเข้าพลอยก้อน เช่น ภาษีมูลค่าเพิ่มที่ได้รับการยกเว้นเฉพาะผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคลและ ภพ.๐๑.๕ / พ.ร.บ การทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๒๑ คนต่างด้าวที่ไม่มีใบอนุญาตทำงานไม่สามารถดำเนินการใดๆ เกี่ยวกับการนำเข้าวัตถุดิบพลอยก้อนได้ ส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าโดยบุคคลธรรมดาและต่างด้าว ซึ่งข้อกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการนำเข้าวัตถุดิบพลอยก้อน ส่งผลให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมา ทำให้

☼ ขาดแคลนวัตถุดิบพลอยก้อน

☼ มีการลักลอบนำเข้า เนื่องจากโบชนขาเข้าพิเศษไม่สามารถตอบสนองปัญหาได้ ปัจจุบันการนำเข้าเป็นการนำเข้าของคนต่างด้าวและบุคคลธรรมดา (ติดขัด พ.ร.บ. การทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๒๑ และการยกเว้นการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มตามประกาศอธิบดีกรมสรรพากร) ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทยในสายตาต่างชาติ ในเรื่องความโปร่งใสของระบบการทำงาน ซึ่งประเทศที่พัฒนาแล้วต้องการเห็นความโปร่งใสของระบบการทำงานจากประเทศกำลังพัฒนา

เพื่อส่งเสริมการส่งออกอัญมณีไทย คณะทำงานฯ มีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑. ควรมีการปรับกฎระเบียบการนำเข้าสำหรับบุคคลธรรมดาและต่างด้าว โดยการสร้างหน่วยงานกลางที่ได้รับการรับรองจากกรมสรรพากรในการเป็นตัวแทนในการนำเข้าวัตถุดิบพลอยก้อน ซึ่งมีหน้าที่หลัก ดังนี้

๑.๑ รับคำร้องจากคนต่างด้าวในการแสดงเจตจำนงขอนำเข้าวัตถุดิบพลอยก้อนเข้ามาในราชอาณาจักร โดยต้องแจ้งชนิด จำนวน ขนาด และรายชื่อลูกค้าที่จะทำการจะซื้อในเมืองไทย

๑.๒ แจ้งย้อนกลับให้ภาครัฐกรณีมีการซื้อ หรือ ถ้าไม่มีการซื้อขายเพื่อสำแดงออกภายใน ๑๕ วัน

๑.๓ กำกับการออก Invoice เพื่อให้ผู้ซื้อวัตถุดิบ และผู้ผลิตนำไปใช้ดำเนินการทางภาษี

๒. พิจารณาการจัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียมการนำเข้าวัตถุดิบพลอยก้อน
ในกรณีบุคคลธรรมดาและต่างด้าว โดยอ้างอิงกำแพงภาษีจากประเทศเพื่อนบ้านที่มีการนำเข้าพลอยก้อน
จำนวนมาก อาทิ ประเทศฮ่องกง โดยกำหนดแนวทางการดำเนินงานดังนี้

๒.๑ ยกเว้นอากรขาเข้า (ปัจจุบันมีการยกเว้นแล้ว)

๒.๒ จัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มเป็น ๐ (ศูนย์) ในการนำเข้าวัตถุดิบพลอยสี

๒.๓ การเก็บค่าธรรมเนียมในการนำเข้าในอัตราจริงใจ เช่น ฮ่องกง จัดเก็บ ๐.๕ เหรียญฮ่องกง ต่อ
มูลค่าสินค้า ๕๖,๐๐๐ เหรียญฮ่องกงแรก และส่วนที่เพิ่มราว ๐.๒๕ เหรียญฮ่องกง

กระทรวงการคลังเห็นด้วยกับข้อเสนอแนะทั้งหมดของภาคเอกชนในการจัดตั้งองค์กรกลาง เพื่อ
รองรับธุรกรรมในการนำเข้าวัตถุดิบพลอยก้อนของคนต่างด้าวและยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มสำหรับคนต่างด้าว
และบุคคลธรรมดา การดำเนินการในรายละเอียดกรมสรรพากรจะประชุมผู้ประกอบการอีกครั้งเพื่อ

๑) กำหนดโครงสร้างและบทบาทหน้าที่ขององค์กรกลาง

๒) จัดทำกฎระเบียบการนำเข้าผ่านองค์กรกลาง

๓) สร้างความเชื่อมโยงกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร

๔) การยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มแก่บุคคลธรรมดาและต่างด้าวในการนำเข้าวัตถุดิบ พลอยก้อน
และการออกไปกำกับภาษี

๓. พิจารณายกเลิกการเก็บภาษีสรรพสามิตสินค้าผลไม้

กรมสรรพสามิตจัดน้ำผักและน้ำผลไม้อยู่ในหมวดเครื่องดื่มที่ต้องเสียภาษีสรรพสามิต
ตามบัญชีพิกัดอัตราภาษีสรรพสามิต และ/ หรือ ให้คำนิยามของคำว่า “เครื่องดื่ม” ใน พ.ร.บ.พิกัดอัตรา
ภาษีสรรพสามิตใหม่ ซึ่งกรมศุลกากรเห็นด้วยกับการยกเลิกการเก็บภาษีดังกล่าว เนื่องจากมีรายได้จากการ
เก็บภาษีสรรพสามิตน้อยมาก แต่ในการปฏิบัติประสบปัญหา มาก นอกจากนี้ เป็นการสนับสนุนให้
ประชาชนเปลี่ยนมาบริโภคน้ำผักและน้ำผลไม้มากขึ้น เพื่อช่วยเหลือเกษตรกรไม่ให้เกิดเหตุการณ์ราคาผัก-
ผลไม้ ตกต่ำในฤดูการผลิต

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๑. การพิจารณาอนุญาตประทานบัตรเหมืองแร่และหนังสืออนุญาตเพื่อใช้ประโยชน์ใน
พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติ

๑.๑ ความล่าช้าในการพิจารณาประทานบัตรเพื่อการทำเหมืองของแหล่งแร่ที่เป็น
วัตถุดิบในกระบวนการผลิตปูนซีเมนต์

๑.๒ ความไม่สอดคล้องกันของอายุของประทานบัตรเพื่อการทำเหมืองแร่ตาม
พ.ร.บ.แร่ พ.ศ. ๒๕๑๐ ว่าด้วยการต่ออายุประทานบัตร และ พ.ร.บ. ป่าสงวนแห่งชาติ ๒๕๐๗

คณะทำงานฯ เสนอให้กรมป่าไม้พิจารณาอายุการออกหนังสืออนุญาตเพื่อใช้ประโยชน์
พื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติโดยยึดเอากรอบเวลาในการอนุญาตตามอายุของประทานบัตรที่ออกตาม พ.ร.บ. แร่
พ.ศ. ๒๕๑๐

สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา

๑. ปรับกระบวนการส่งออกและนำเข้าของไทย ลดความซ้ำซ้อนในกระบวนการนำเข้า วัตถุประสงค์เพื่อแปรรูปเป็นสินค้าส่งออก การนำเข้าต้องขออนุญาตนำเข้าอาหารทั้งของกรมประมงและสำนักงานอาหารและยา ขณะนี้ กรมศุลกากรร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยากำลังพัฒนาระบบเพื่อเชื่อมโยงฐานข้อมูลที่จะสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ส่งออก เมื่อระบบฐานข้อมูลแล้วเสร็จ สมบูรณ์จะสามารถลดปัญหาดังกล่าวได้

๒. กฎหมายการแสดงสัญลักษณ์ทางโภชนาการ ในขนมขบเคี้ยว

๓. ความเห็นต่อร่าง พ.ร.บ. อาหารของกลุ่มอุตสาหกรรมอาหาร

๓.๑ การแสดงสัญลักษณ์โภชนาการเป็นไฟจราจร ขณะนี้สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยาได้ถอนมาตรฐานออกจากมาตรการบังคับ พร้อมกันนี้สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา จะแต่งตั้งคณะทำงานที่ประกอบด้วยทุกภาคส่วนเข้ามาร่วมพิจารณาออกแบบสัญลักษณ์เพื่อนำมาใช้ต่อไป

๓.๒ สร้างความร่วมมือของภาคเอกชนในการเข้าไปมีส่วนร่วมในการจัดทำร่าง พ.ร.บ. อาหาร ประกาศกรอบฉลากโภชนาการแบบย่อและคำเตือน

ประเด็นข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมจากผู้เข้าร่วมประชุมสัมมนา

๑. ประเด็นเรื่องการจ่ายค่าระวางเรือเป็นเงินสกุลเงินตราต่างประเทศ นอกจากข้อกำหนดเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเงินตราไทยตามมาตรา ๙ แห่งประมวลรัษฎากรแล้ว ยังมีข้อกำหนดในมาตรา ๖๗(๒) และ ๖๗(๕) ซึ่งจะต้องมีการแก้ไขประมวลกฎหมายที่เกี่ยวข้องในทุกมาตราให้สอดคล้องกัน เพื่อให้ปัญหาดังกล่าวสามารถแก้ไขได้ และขอให้คณะทำงานฯ ติดตามผลการหารือร่วมกับหน่วยงานภาครัฐ จนกว่าจะมีการประกาศใช้อย่างเป็นทางการต่อไป

๒. การนำตู้คอนเทนเนอร์บรรทุกสินค้าภายในประเทศในกรณีที่ต้องลากตู้ไปเพื่อบรรจุสินค้าที่โรงงานแล้วไม่ยากให้เกิดการลากตู้ขาไปโดยเปล่าประโยชน์ เจ้าของสินค้าต้องการจะบรรจุวัตถุประสงค์หรือสินค้าอื่น ๆ ไปด้วยเพื่อลดต้นทุนค่าขนส่ง ควรจะมีการตรวจสอบระเบียบของกรมศุลกากรว่าสามารถทำได้หรือไม่ เนื่องจากในระเบียบการค้าสากลไม่มีการบรรทุกในลักษณะนี้ ถ้าหากจะทำจะต้องมีการออกระเบียบควบคุมต่างหาก เนื่องจากปัจจุบันสายเรือเป็นผู้รับผิดชอบสภาพความเรียบร้อย ความสะอาดของตู้และมีการทำประกันภัยตู้ด้วย ถ้านำไปบรรจุสินค้าอื่นก่อนบรรจุสินค้าส่งออกอาจจะทำให้เกิดปัญหาได้

๓. ขอให้พิจารณาเปิดเขตปลอดอากรสำหรับท่าเรือ เช่น Port-net ที่ประเทศสิงคโปร์

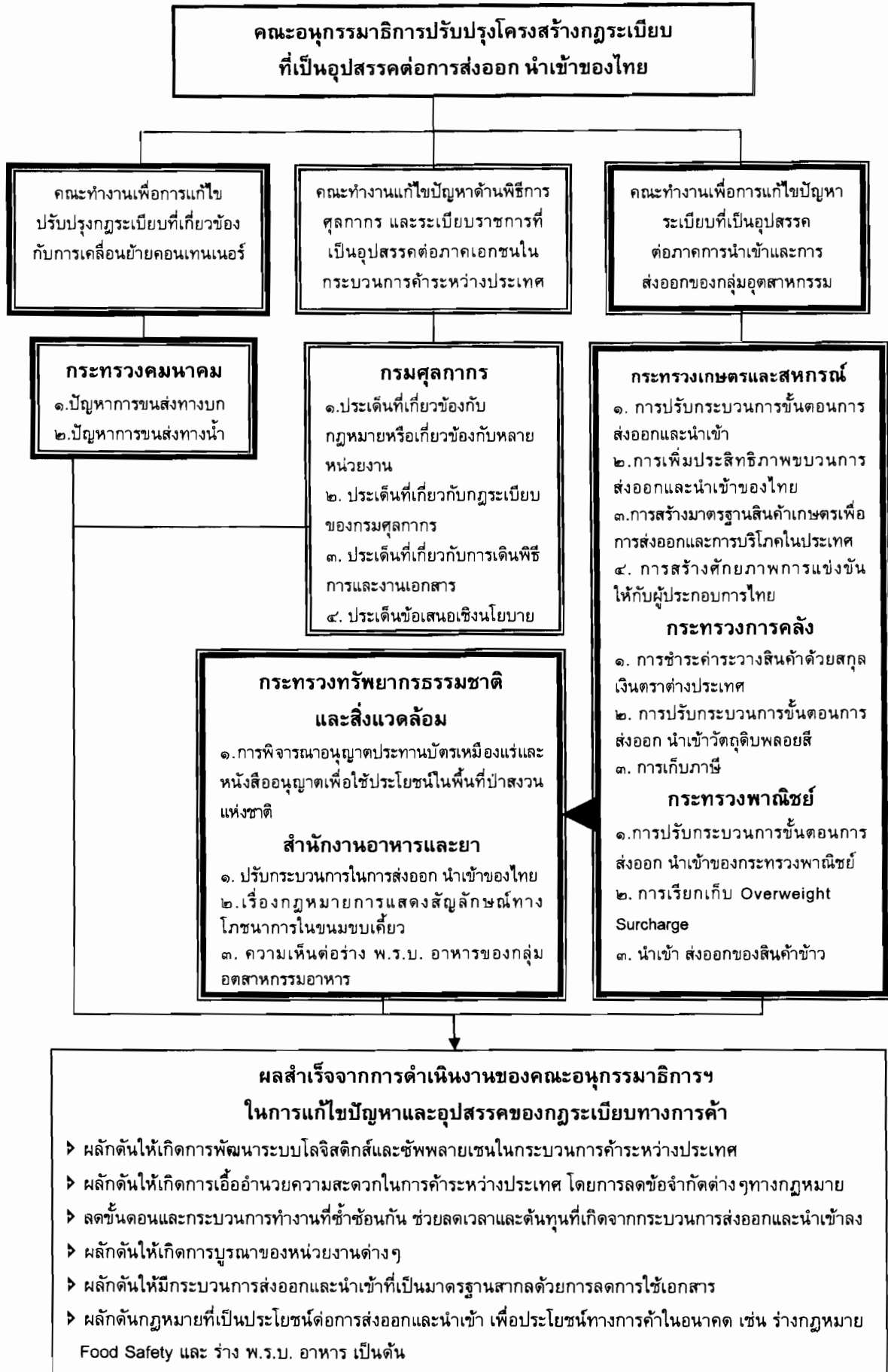
๔. ระบบ e-Paperless ผู้ประกอบการต้องบันทึกข้อมูลเอง สินค้าบางประเภทมีรายการมาก ทำให้เสียเวลามาก ขอให้พิจารณารวมรายการได้ใน ๑ ใบ และอยากให้มีระบบ Back Up ภายใน ๓๐ นาทีซึ่งต้องใช้งานได้ในกรณีที่ระบบ e-Paperless ล่ม สิ่งสำคัญคือทัศนคติของเจ้าหน้าที่ที่จะต้องเปิดกว้าง ประเด็นในเรื่องของภาระต่าง ๆ เช่นค่าล้างตู้/ค่ามัดจำตู้ มีการเรียกเก็บหลายอัตราแล้วแต่สายเรือซึ่งเป็นต้นทุนแก่ผู้ส่งออก เนื่องจากต้องมีการวางประกันและใช้ระยะเวลาเกินกว่าจะได้รับเงินคืน นอกจากนี้ควรมีการเรียกเก็บตามสถิติความเสียหายของตู้ ปัจจุบันสายเรือเรียกเก็บค่าล้างตู้ทุกตู้ ซึ่งสายเรือไม่จำเป็นต้องทำการตู้ทุกตู้ เพราะบางตู้ไม่ได้สกปรก ทำให้เป็นภาระของผู้นำเข้า

๕. ค่าเช่าตู้ส่วนใหญ่ทำผิดหลักสากลน่าจะมีกฎระเบียบออกมาบังคับผู้ที่เกี่ยวข้อง ค่ามัดจำตู้ในต่างประเทศส่วนใหญ่มีกฎบังคับผู้ประกอบการ การลากตู้จาก Terminal บริษัทเรือมีหน้าที่ดูแลให้ตู้สะอาด ผู้นำเข้าต้องทำความสะอาดก่อนนำตู้มาคืน หากมีกฎระเบียบควบคุมเป็นการจะไม่มีปัญหา

๖. ค่ามัดจำตู้/ค่าล้างตู้ ควรจะมีการพิจารณากำหนดความชัดเจนในคณะกรรมการถาวรที่จะมีการแต่งตั้งโดยมีผู้แทนภาครัฐและเอกชนร่วมเป็นกรรมการฯ ในระยะสั้นขอให้สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (BSAA) พิจารณาให้ทุกสายเรือเรียกเก็บในอัตราเดียวกัน

**ผลกระทบที่เกิดจากความไม่เอื้ออำนวยความสะดวกทางการค้า**

- ▶ ส่งผลโดยตรงต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในด้านการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ
- ▶ ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศ ในด้านความ.....ทุน
- ▶ เศรษฐกิจไทยพึ่งพาการส่งออกเป็นหลัก ถ้าไม่มีการเอื้ออำนวยทางการค้า จะส่งผลกระทบต่อยอดการส่งออก
- ▶ พิจารณาทางศุลกากรที่ใช้ระบบเอกสารและไม่เป็นสากลทำให้เกิดความเสียหายในบางครั้ง
- ▶ มีต้นทุนด้านเวลาและค่าใช้จ่ายดำเนินธุรกรรมสูง และขาดการทำงานเชิงบูรณาการของหน่วยงานต่างๆ
- ▶ ประเทศขาดศักยภาพในการแข่งขันเนื่องจากมีการไม่เอื้ออำนวยทางการค้าทำให้ไม่สามารถแข่งขันในระดับสากล



๖.๑ สรุปผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการฯ

จากการที่คณะอนุกรรมการฯ ได้นำเสนอประเด็นปัญหาพร้อมทั้งข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการประชุมเพื่อเร่งรัดและติดตามการดำเนินงานของภาครัฐ สามารถสรุปผลสัมฤทธิ์การดำเนินงานได้ ดังนี้

๖.๑.๑ ผลสัมฤทธิ์จากคณะทำงานเพื่อการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์ นำเสนอรวม ๙ ประเด็น ประกอบด้วย ปัญหาการขนส่งทางบก ๖ ประเด็น และการขนส่งทางน้ำ ๓ ประเด็น^๓

การดำเนินงานในส่วนของกระทรวงคมนาคม

? ประเด็นการขนส่งทางบก (อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข ๖ ประเด็น)

(๑) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ ประกาศผู้อำนวยการทางหลวงแผ่นดิน ผู้อำนวยการทางหลวงสัมปทาน เรื่อง ใช้นานพาหนะโดยที่ยานพาหนะมีน้ำหนักบรรทุก หรือ น้ำหนักลงเพลาเกินกว่าที่ได้กำหนด หรือ โดยที่ยานพาหนะนั้นอาจทำให้ทางหลวงเสียหาย เดินบนทางหลวงพิเศษ

(๒) พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ แก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ ๒ พ.ศ. ๒๕๔๙ หมวด ๓ การรักษาทางหลวง และหมวด ๔ การกำหนดโทษ กำหนดให้ดำเนินคดีกับพนักงานขับรถและส่งฟ้องศาล มีโทษทั้งจำคุก โทษปรับ และยึดของกลาง ทำให้เกิดความเสียหายด้านแรงงานและเศรษฐกิจเชิงพาณิชย์

(๓) มาตรา ๑๙ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และประกาศกระทรวงมหาดไทยที่เกี่ยวข้อง การกำหนดน้ำหนักบรรทุกแตกต่างกับน้ำหนักบรรทุกอนุญาตโดยกรมทางหลวง ทำให้การขนส่งไม่ต่อเนื่อง ต้องใช้เส้นทางอื่นแทน ส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งเพิ่มขึ้น

(๔) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๙ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ กำหนดให้รถบรรทุกซึ่งบรรทุกตู้สำหรับบรรจุสิ่งของให้บรรทุกมีความสูงได้ไม่เกิน ๔.๒๐ เมตร จากพื้นทาง

(๕) การกำหนดน้ำหนักบรรทุกสำหรับรถพ่วง ๒๒ ล้อ ๖ เพลา น้ำหนักบรรทุก ๕๓ ตัน (Full Trailer) จะสิ้นสุดการผ่อนผันวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๐

(๖) เร่งรัดการจัดตั้งสภาการขนส่งทางถนนแห่งประเทศไทย

? ประเด็นการขนส่งทางน้ำ (อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข ๓ ประเด็น)

(๑) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๕๕๖ มาตรา ๓๘ (ประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๔๕๓/๒๕๓๖ เรื่อง การขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ที่ทำเทียบเรืออนุมัติ และประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๑๑๓/๒๕๓๙ เรื่อง การขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่ทำเทียบเรือสาธารณะ) กำหนดการเก็บค่าภาระสินค้า (Cargo dues) จากท่าเทียบเรืออนุมัติ

^๓ รายละเอียดของปัญหา ผลกระทบ ข้อเสนอแนะ บรรจุอยู่ในรายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์ ผู้ที่สนใจรายละเอียดเพิ่มเติมกรุณาติดต่อที่คณะอนุกรรมการฯ

(๒) กฎกระทรวง ฉบับที่ ๖๑ (พ.ศ. ๒๕๓๖) ออกตามความในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. ๒๕๓๗ กำหนดให้เรือที่มีความยาวเกินกว่า ๕๐.๒๙ เมตร จะต้องใช้นำร่อง

(๓) ประกาศการทำเรือแห่งประเทศไทย เรื่อง การอนุญาตประกอบการรับจ้างขนส่งสินค้าและตู้สินค้าเข้าออกจากเขตศุลกากร ท่าเรือกรุงเทพ ประกาศ ณ วันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๗

๖.๑.๒ คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพิธีการศุลกากรและระเบียบราชการที่เป็นอุปสรรคต่อภาคเอกชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ รวม ๒๓ ประเด็น^๗

การดำเนินงานในส่วนของกรมศุลกากร

ได้รับการแก้ไข ๑๐ ประเด็น โดยการใช้ระบบ e-Customs ประกอบด้วย

(๑) การขนส่งชายฝั่งอ้อมแหลมมลายูผ่านประเทศมาเลเซียให้มีความสะดวกและรวดเร็ว โดยกรมศุลกากรใช้ระบบ e-Customs เข้ามาช่วยควบคุมการขนส่งของ (Transfer) ร่วมกับกระบวนการตรวจสอบอื่น ๆ เช่น GPS เพื่อปรับปรุงระเบียบการขนส่งและการค้าชายฝั่ง

(๒) เกณฑ์การตรวจสอบและบังคับคดี กรมศุลกากรจะทบทวนเกณฑ์บังคับคดีเพื่อให้สอดคล้องกับการนำระบบ e-Customs มาใช้

(๓) การควบคุมตู้คอนเทนเนอร์ กรมศุลกากรได้ปรับปรุงวิธีการยื่นรายงานเรือเข้า-ออก และรายงานหมายเลขตู้ที่มีสินค้าและตู้เปล่าอยู่ในบัญชีเรือทุกเที่ยวโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อควบคุมการเข้า-ออกของตู้สินค้าทั้งหมด รวมถึงอุปกรณ์การขนส่งชนิดอื่น (Container Rack, Jumbo Bag ฯลฯ)

(๔) การเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเข้า-ออกระหว่างท่าเรือและลานเก็บตู้เปล่า

(๕) บัญชีสินค้าเข้าที่แยกทำการตรวจปล่อยที่ ICD ตัวแทนเรือและ/หรือเจ้าของตู้ต้องขอลงทะเบียนเป็นผู้ยื่นรายงานเรือเข้า-ออก และรายงานบัญชีตู้สินค้าทางอิเล็กทรอนิกส์กับกรมศุลกากรในระบบ e-Customs และการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือในระบบอิเล็กทรอนิกส์ ไม่จำเป็นต้องให้นายตรวจประจำเรือลงนามก่อน)

(๖) การลากตู้คอนเทนเนอร์เปล่าที่ยกขนถ่ายลงท่าเรือออกไป Depot นอกท่าเรือ กรมศุลกากรได้ปรับปรุงวิธีการยื่นรายงานเรือเข้า-ออก และรายงานหมายเลขตู้ที่มีสินค้าและตู้เปล่าอยู่ในบัญชีเรือทุกเที่ยวโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ในระบบ e-Customs เพื่อควบคุมการเข้า-ออกของตู้สินค้าทั้งหมด

(๗) ตู้สินค้าตกเรือต้องเปลี่ยนไปบรรทุกลงเรืออีกลำหนึ่งในท่าเรือเดียวกันหรือต่างท่าเรือ

^๗ รายละเอียดของปัญหา ผลกระทบ ข้อเสนอแนะ บรรจุอยู่ในรายงานการศึกษาระดับสมบูรณ ผู้ที่สนใจรายละเอียดเพิ่มเติมกรุณาติดต่อที่คณะอนุกรรมการฯ

- กรมศุลกากรได้แก้ไขในระบบ e-Customs ให้มีการเปลี่ยนเที่ยวเรือได้ โดยให้ตัวแทนเรือเป็นผู้แจ้งเปลี่ยนเที่ยวเรือที่ขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นเรือ

- กรมศุลกากรได้แก้ไขในระบบ e-Customs อนุญาตให้ลากตู้สินค้าไปบรรทุกลงเรือที่ท่าเรืออื่นได้ เพื่อช่วยให้ตู้สินค้าที่ตกเรือในท่าเรือแรกที่ระบุในใบขนสินค้าสามารถส่งออกไปกับเรือลำอื่นได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

(๘) สินค้าผ่านแดน (Intransit Goods) จะยินยอมให้เฉพาะสินค้าผ่านของประเทศที่มีสนธิสัญญาสินค้าผ่านแดนกับประเทศไทยเท่านั้น ระเบียบปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่ได้มีการทำความตกลงไว้เท่านั้น

(๙) อุตกรมศุลกากรที่ต้องใช้ใบขนต้นฉบับให้ใช้ข้อมูลใบขนอิเล็กทรอนิกส์แทนการใช้ต้นฉบับ

(๑๐) คณะทำงานถาวรได้จัดให้ผู้แทนสมาพันธ์โลจิสติกส์ไทยและสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทยเข้าร่วมเป็นกรรมการเพิ่มเติมในคณะกรรมการถาวร

? ประเด็นที่อยู่ระหว่างดำเนินการรวม ๑๒ ประเด็นประกอบด้วย

(๑) ภาวะ ภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ กรมสรรพากรรับไว้พิจารณา

(๒) ตั้งคณะกรรมการระหว่างกรมศุลกากรและองค์กรเอกชนเพื่อศึกษาอนุสัญญา (อีสต์บูล) ก่อนนำมาใช้ในเรื่องนี้และเรื่องที่เกี่ยวข้อง

(๓) การใช้ตู้คอนเทนเนอร์ในการขนส่งสินค้าในประเทศ

(๔) การยกเว้นอากรสินค้าที่นำมาใช้เพื่อการปฏิบัติการนำเข้า-ส่งออก ผลักดันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกับกรมศุลกากรเพื่อระบุมตรฐานรายการอุปกรณ์ และออกประกาศกระทรวงเพื่อยกเว้นอากร (ต้องออกเป็นประกาศกระทรวงการคลังยกเว้นอากรตามมาตรา ๑๒ พระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร)

(๕) ระเบียบว่าด้วยการถ่ายลำของตู้คอนเทนเนอร์ (Transshipment) และการกำหนดให้เป็นมาตรฐานเดียวกันกับมาตรฐานสากลในต่างประเทศจะมีการหารือที่กรมศุลกากรต่อไป

(๖) ระเบียบว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) กรมศุลกากรกำลังดำเนินโครงการใช้ Radio Frequency Identification (RFID) ในการติดตั้งกับตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งสามารถ Track ด้วย GPS เพื่อให้การควบคุมด้วย e-Customs ทำได้ง่ายขึ้น ภาคเอกชนดำเนินการเรื่องอุปกรณ์ โดยกรมศุลกากรต้องการเฉพาะข้อมูลการเดินทางของสินค้าเท่านั้น

(๗) การขนส่งชายฝั่งที่ทำการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ไปขึ้นเรือทางน้ำ เช่น จากท่าเรือกรุงเทพไปท่าเรือแหลมฉบัง ได้กำหนดให้ใช้ท่า A๐ เป็นท่าสำหรับขึ้นตู้คอนเทนเนอร์จากทางน้ำโดยเฉพาะ ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการ

(๘) กฎระเบียบเกี่ยวกับ Return Shipment, Re-shipment ไปประเทศที่สาม และ Re-export Cargo

(๙) ระบุว่าด้วยสินค้าตกค้างและสินค้าถูกจับกุม กรมศุลกากรได้เข้าพื้นที่เพื่อจัดลานกองสินค้าที่นำออกจากตู้คอนเทนเนอร์เพื่อคืนให้กับบริษัทเรือต่อไป

(๑๐) การสำแดง Manifest ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ปรากฏว่า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) รับที่จะปรับปรุงและจะเริ่ม e-Export ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๐

(๑๑) Single Window Entry

- กรมศุลกากรจะเริ่มทำโครงการนำร่องให้กับกระทรวงอุตสาหกรรมก่อน ขณะนี้ได้จัดทำแผนงานแบ่งเป็น ๓ ระยะ

- ให้เอกชนเข้าร่วมในคณะทำงานเรื่องการจัดทำแผนงาน Single Window โดยขอให้เอกชนผลักดันในเรื่องนี้

- ควรมีระบบ Monitoring เรื่องการส่งออกด้วย

(๑๒) สถานภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไม่สามารถมีอำนาจดำเนินการธุรกรรมกับกรมศุลกากรได้ คณะรัฐมนตรีขอให้นำเสนอกฎหมายศุลกากรที่ได้ยกร่างใหม่ในรัฐบาลชุดต่อไป โดยกรมศุลกากรได้ทำร่างพระราชบัญญัติฉบับใหม่ไว้ใน Website ของกรมศุลกากรเพื่อเผยแพร่ด้วย

ประเด็นที่ไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ ๑ ประเด็น คือ

(๑) ขยายเวลาการทำงานของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้มีความสะดวกในการติดต่อ

๖.๑.๓ คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหาภาวะที่เป็นอุปสรรคต่อภาคการนำเข้าและการส่งออก ของกลุ่มอุตสาหกรรมต่างๆ รวม ๒๓ ประเด็น ได้รับการแก้ไข ๑๔ ประเด็น อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไข ๘ ประเด็น และไม่สามารถแก้ไขได้ ๑ ประเด็น^๒

ได้รับการแก้ไข ๑๔ ประกอบด้วย

การดำเนินงานในส่วนของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ได้รับการแก้ไข ๑๑ ประเด็น ประกอบด้วย

(๑) การรวมแบบฟอร์มการนำเข้าสัตว์น้ำตามพระราชบัญญัติประมง พ.ศ. ๒๕๔๐ และพระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ ๒๕๔๙ เป็นแบบ ร.๑/๑ สัตว์น้ำ ทำให้สามารถลดขั้นตอนและเวลาลงได้

(๒) การพัฒนาระบบ Monitoring ของกรมประมง กรมปศุสัตว์

^๒ รายละเอียดของปัญหา ผลกระทบ ข้อเสนอแนะ บรรจุอยู่ในรายงานการศึกษาฉบับสมบูรณ์ ผู้ที่สนใจรายละเอียดเพิ่มเติมกรุณาติดต่อที่คณะอนุกรรมการฯ

(๓) การบูรณาการระหว่างหน่วยงาน โดยตั้งสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ (มกอช.) เป็นหน่วยงานกลางเพื่อบูรณาการ หน่วยงานภายในกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เช่น กรมประมง กรมปศุสัตว์ กรมวิชาการเกษตร เป็นต้น

(๔) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์อยู่ระหว่างการพัฒนา ระบบ Paperless หรือ e-Document คาดว่าจะแล้วเสร็จปี ๒๕๕๑ ซึ่งจะช่วยลดค่าใช้จ่ายและเวลาสำหรับผู้ประกอบการในกระบวนการส่งออก และนำเข้าได้อย่างมาก

(๕) ระบบการออก Health Certificate ได้รับการแก้ไขเสร็จสมบูรณ์แล้ว

(๖) กระทรวงฯ ได้ทำการทดลองระบบ Traceability ในสินค้านำร่อง ๓ ชนิด ประกอบด้วย ข้าวโพดฝักอ่อน กุ้ง และไก่ เมื่อได้ผลการทดลองจะทำการขยายผลต่อไปยังสินค้าอื่น ได้แก่ กล้วยหอม ข้าวหอมมะลิ และส้มโอ

(๗) กระทรวงฯ มีการเตรียมความพร้อมในเรื่องระบบเตือนภัย ASEAN RASF ระบบแจ้งเตือนล่วงหน้า Early Warning และการติดตามเรื่องกฎระเบียบของประเทศคู่ค้า อย่างต่อเนื่องซึ่งสามารถค้นข้อมูลได้จาก Website ของกระทรวงฯ

(๘) กระทรวงฯ ตระหนักถึงความปลอดภัยของสินค้าเกษตรและอาหาร โดยขณะนี้อยู่ระหว่างการผลักดันร่างพระราชบัญญัติ Food Safety ทั้งนี้เพื่อเป็นการสร้างมาตรฐานสินค้าเกษตร ในประเทศและระดับสากลได้

(๙) ระบบควบคุมตรวจสอบ (Control & Monitoring) ภายใต้ยุทธศาสตร์ Food Safety กระทรวงเกษตรฯ ได้กำหนดเป้าหมายและแผนปฏิบัติงาน ๔ ปี ตั้งแต่ปี ๔๘-๕๑ จนถึงปัจจุบันมีผลสัมฤทธิ์ และความก้าวหน้าในเรื่องการรับรองมาตรฐานฟาร์ม โรงงาน และการควบคุมตรวจสอบรวมทั้งการเจรจา

(๑๐) การสร้างองค์ความรู้ตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำ มกอช. ได้จัดทำโครงการเสริมสร้างองค์ความรู้และการรับรองมาตรฐาน GAP แก่เกษตรกรผู้ปลูกพืชผัก

(๑๑) การทำ Benchmarking กับต่างประเทศและการนำผลมาพัฒนาให้มีมาตรฐานเดียวกับต่างชาติ ซึ่งจะสามารถลดการกีดกันทางการค้าในประเทศกำลังพัฒนาได้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารเป็นหลัก

การดำเนินงานในส่วนของสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา

นำเสนอรวม ๓ ประเด็น ได้รับการแก้ไขทั้งหมด ประกอบด้วย

(๑) ปรับกระบวนการในการส่งออกและนำเข้าของไทยเพื่อลดความซ้ำซ้อนในการนำเข้าสัตว์น้ำของไทย

(๒) กฎหมายแสดงสัญลักษณ์ทางโภชนาการในขนมขบเคี้ยว

(๓) ความเห็นต่อร่างพระราชบัญญัติอาหารของกลุ่มอุตสาหกรรมอาหาร

? ประเด็นที่อยู่ระหว่างดำเนินการรวม ๘ ประเด็นประกอบด้วย

การดำเนินงานในส่วนของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

(๑) ร่างพระราชบัญญัติมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารของไทย พ.ศ.

อยู่ระหว่างดำเนินการ

การดำเนินงานในส่วนของกระทรวงการคลัง

? อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขรวม ๓ ประเด็น ประกอบด้วย

(๒) การชำระค่าระวางเรือเป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ

(๓) การปรับกระบวนการขั้นตอนส่งออกและนำเข้าวัตถุดิบพลอยสี อยู่ระหว่าง

การหารือร่วมของคณะกรรมการที่ตั้งขึ้นตามมติที่ประชุมร่วมระหว่างคณะอนุกรรมการฯ และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงการคลัง เมื่อวันที่ ๑๘ กรกฎาคม ๒๕๕๐

(๔) การยกเลิกการเก็บภาษีสรรพสามิตสินค้าน้ำพริก ผัก และผลไม้

การดำเนินงานในส่วนของกระทรวงพาณิชย์

? อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขรวม ๓ ประเด็น ประกอบด้วย

(๕) การปรับกระบวนการขั้นตอนการส่งออกและนำเข้าของกระทรวงพาณิชย์

Single Window Entry

(๖) การเรียกเก็บ Overweight Surcharge ของสายเรือต่างชาติ

(๗) การปรับกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้าข้าว

การดำเนินงานในส่วนของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

? อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขรวม ๑ ประเด็น ประกอบด้วย

(๘) การขออนุญาตประทานบัตรเหมืองแร่และหนังสืออนุญาตเพื่อใช้ประโยชน์ในพื้นที่

ป่าสงวนแห่งชาติ

ประเด็นที่ไม่สามารถแก้ไขได้ ๑ ประเด็น คือ

การดำเนินงานในส่วนของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

(๑) การบรรจุอัตราสัตวแพทย์ประจำกรมประมงเนื่องจากขัดกับข้อกำหนดอัตราของ

สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน

๖.๒ เป้าหมายและความสำเร็จในการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย ในเรื่องการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของกฎระเบียบทางการค้า

นับแต่วันที่สภานิติบัญญัติแห่งชาติมีมติแต่งตั้งคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทย เพื่อทำการศึกษเกี่ยวกับกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อภาคอุตสาหกรรมการผลิต ส่งออกและการนำเข้า รวมถึงการอำนวยความสะดวกด้านการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการให้สามารถดำเนินการได้อย่างสะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ นั้น

บัดนี้คณะอนุกรรมการฯ ได้ดำเนินการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นเสร็จสมบูรณ์แล้ว โดยได้นำเสนอปัญหาทั้งสิ้น ๕๕ ประเด็น ผ่าน ๕ กระทรวงหลักประกอบด้วย กระทรวงคมนาคม กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยภาครัฐได้ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการพิจารณาแก้ไขปัญหา ซึ่งสามารถสรุปผลสัมฤทธิ์และข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการศึกษา ดังนี้

๖.๒. ๑ ประเด็นที่ได้รับแก้ไขทั้งสิ้น ๒๔ ประเด็น คณะอนุกรรมการฯ เห็นว่าจะก่อให้เกิดผลประโยชน์ในภาพรวม กล่าวคือ

- ๑) ผลักดันการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และซัพพลายเชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ
- ๒) เกิดความสะดวกในการค้าระหว่างประเทศโดยการลดข้อจำกัดทางกฎหมายที่เป็นอุปสรรค
- ๓) ลดขั้นตอนและกระบวนการทำงานที่ซ้ำซ้อน ซึ่งจะช่วยลดเวลาการดำเนินงานลงและต้นทุนที่เกิดจากกระบวนการส่งออกและนำเข้า
- ๔) ส่งเสริมให้เกิดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ จากภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง
- ๕) ส่งเสริมให้มีกระบวนการส่งออกและนำเข้าที่เป็นมาตรฐานสากลและทำให้สามารถลดการใช้เอกสารลง
- ๖) ผลักดันให้มีการออกกฎหมายที่เป็นประโยชน์ต่อการส่งออกและนำเข้า เพื่อประโยชน์ทางการค้าในอนาคต เช่น ร่างกฎหมาย Food Safety และร่างพระราชบัญญัติอาหาร เป็นต้น

ซึ่งหากนำตัวเลขการประมาณต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยที่ได้กล่าวไว้ในเบื้องต้นนั้น เท่ากับ ๒.๓๖ ล้านล้านบาท (๒๓.๖๐ แสนล้านบาท) แบ่งเป็นต้นทุนโลจิสติกส์สำหรับการดำเนินการ (รูปที่ ๓ แสดงตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP) เท่ากับ ๒.๒๑ แสนล้านบาท การขนส่ง ๑.๒๕ ล้านล้านบาท และการจัดการสินค้าคงคลัง ๘.๙ แสนล้านบาท^๕ ดังนั้นจะเห็นว่าการแก้ไขปัญหาของคณะอนุกรรมการ อาทิเช่น ๑.การรวมแบบฟอร์มเพื่อลดความยุ่งยาก ซ้ำซ้อน ของกระบวนการนำเข้าสัตว์น้ำ ๒.การรวมหน่วยงาน กรมต่าง ๆ ภายในกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เพื่อให้เกิดการบูรณาการ ลดขั้นตอน ลดเอกสารใช้ ฯลฯ เป็นต้น

^๕ ข้อมูลจากรูปที่ ๓ แสดงตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP

เหล่านี้ล้วนเป็นการลดต้นทุนโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ อันเกิดจากกระบวนการทำงานที่ยุ่งยาก ซ้ำซ้อนทั้งสิ้น อย่างไรก็ตามคณะกรรมการฯ เห็นว่า ภาครัฐควรตระหนักถึงผลกระทบจากการที่ประเทศไทยมีต้นทุนโลจิสติกส์ที่สูงขึ้นจากร้อยละ ๑๖ ในปี ๒๕๕๖ เป็นร้อยละ ๒๓.๙ ในปี ๒๕๕๙^๓ และมีการพิจารณาปรับปรุงแก้ไขปัญหาต่างๆอย่างต่อเนื่อง เพื่อที่จะสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ลงได้ในอนาคตอันใกล้

๖.๒.๒ ประเด็นที่อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขทั้งสิ้น ๒๙ ประเด็น คณะกรรมการฯ เห็นว่า ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรร่วมกันผลักดันให้มีการเร่งแก้ไขปัญหาดังกล่าว เนื่องจากมีหลายประเด็นปัญหาที่ต้องการการแก้ไขอย่างเร่งด่วน เช่น

๑) ปัญหาที่กำหนดให้รถบรรทุกซึ่งบรรทุกตู้สำหรับบรรจุสิ่งของให้รถบรรทุกสูงได้ไม่เกิน ๔.๒ เมตร จากพื้นทาง ตามกฎกระทรวงฉบับที่ ๑๙ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความใน พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งข้อเท็จจริงก็คือในปัจจุบันผู้ประกอบการมีการขนส่งโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์มาตรฐาน ISO และตู้ที่มีความสูงตู้ High Cube (HC) ซึ่งมีค่าเท่ากับ ๒.๔๐ และ ๒.๗๐ เมตร ตามลำดับ โดยรถบรรทุกซึ่งบรรทุกตู้ HC ปัจจุบันเมื่อบรรจุสิ่งของในตู้คอนเทนเนอร์แล้ว มีการบรรทุกสูง ๔.๖๐ เมตร จากพื้นทาง ทำให้ขัดต่อข้อกำหนดที่ระบุไว้

อย่างไรก็ตามในความเป็นจริงนั้น ปัจจุบันผู้ประกอบการรถบรรทุกในประเทศไทย ยังมีการใช้รถบรรทุกเป็นแบบ Flat Base ในการบรรทุกตู้ HC ทำให้ความสูงของตู้เกินกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนดคือ ๔.๒ เมตร แต่ก็มี การผ่อนผันให้วิ่งโดยไม่จับกุม ซึ่งการผ่อนผันนั้นเป็นไปตามสถานการณ์และพิจารณาของเจ้าหน้าที่ ทำให้สร้างความไม่ชัดเจนในการปฏิบัติ ดังนั้นการที่จะให้ผู้ประกอบการปรับปรุงมาตรฐานของรถบรรทุกให้เป็นไปตามมาตรฐานอาเซียน ภาครัฐควรที่จะกำหนดกฎระเบียบออกมาเป็นแนวปฏิบัติที่ชัดเจน สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามกฎหมาย โดยกำหนดระยะเวลาผ่อนผันที่เหมาะสมและเพียงพอแก่ผู้ประกอบการให้สามารถเตรียมการสำหรับปรับเปลี่ยนคุณลักษณะของรถบรรทุกหัวลากให้เป็นไปตามมาตรฐานอาเซียนและสอดคล้องกับขนาดตู้คอนเทนเนอร์ โดยเวลาที่ผู้ประกอบการร้องขอนั้นกำหนดระยะเวลาอย่างน้อย ๓ ปี ก่อนมีการบังคับใช้กฎหมายจริง

๒) ความไม่สอดคล้องกันของข้อกำหนด มาตรา ๑๙ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และประกาศกระทรวงมหาดไทยที่เกี่ยวข้อง เรื่อง การกำหนดน้ำหนักบรรทุกแตกต่างกับน้ำหนักบรรทุกอนุญาตโดยกรมทางหลวง (รายละเอียดตามตารางที่ ๑) รวมทั้งประกาศเจ้าพนักงานจราจรเรื่องการห้ามเดินรถบางประเภท บางช่วงเวลา รวมทั้งการจำกัดน้ำหนักรถบรรทุกบนถนนสายหลักในบริเวณถนนวงแหวนรอบนอก (ถนนกาญจนาภิเษก) ซึ่ง ขัดกับนโยบายที่จะให้รถบรรทุกขนาดใหญ่เดินรถได้เฉพาะวงแหวนรอบนอก รวมถึงการผ่อนผันการจับกุมรถบรรทุกซึ่งลงจากทางด่วนหลังเวลาห้ามเดินรถ

^๓ ข้อมูลจากรูปที่ ๓ แสดงตัวเลขต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP

เนื่องจากเหตุสุดวิสัยจากปัญหาการจราจรติดขัดไม่สามารถนำรถลงจากทางด่วนได้ทันตามกำหนดเวลาห้ามเดินรถ

ปัญหาของข้อกฎหมายทั้งหมดที่มีความไม่สอดคล้องกันนี้ ทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในการขนส่งปฏิบัติได้ลำบากในความเป็นจริง และส่งผลโดยตรงต่อต้นทุนโลจิสติกส์อย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยหากพิจารณาจากตัวเลขการประมาณต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยที่ได้กล่าวไว้ในเบื้องต้นนั้น เท่ากับ ๒.๓๖ ล้านล้านบาท (๒๓.๖๐ แสนล้านบาท) เป็นต้นทุนโลจิสติกส์การขนส่งสูงถึง ๑.๒๕ ล้านล้านบาทในปี ๒๕๕๙ อีกทั้งอาจก่อให้เกิดความเสียหายที่ไม่สามารถประมาณการเป็นตัวเลขได้ จากความเป็นจริงเกี่ยวกับการปฏิบัติที่ว่าผู้ประกอบการไม่มีการถ่ายน้ำหนักบรรทุกตามข้อกำหนดที่กำหนดโดย กทพ./ทล และ ทล พิเศษ เนื่องจากต้นทุนในการถ่ายน้ำหนักประกอบกับเวลาที่ถูกจำกัดให้รถบรรทุกวิ่งได้ ประกอบกับไม่มีสถานที่ที่จะใช้สำหรับให้รถบรรทุกถ่ายน้ำหนักได้ ดังนั้นผู้ประกอบการจึงไม่สามารถปฏิบัติได้ในความเป็นจริง จากความไม่สอดคล้องกันของข้อกฎหมายที่กำหนดขึ้นโดยหน่วยงานที่ต่างกัน และไม่มีการบูรณาการกัน

หน่วย: ตัน

รถบรรทุก	ก ท พ . / ท ล . พิเศษ	ทล.
๖ ล้อ	๑๒	๑๕
๑๐ ล้อ	๒๑	๒๕
๑๘ ล้อ	๓๗.๕	๔๕

ตารางที่ ๑ แสดงการกำหนดน้ำหนักบรรทุกโดย กทพ./ทล และ ทล พิเศษ

๓) ขอเชิญพิจารณาขอบเขตของ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) เรื่องการอนุญาตประกอบการรับจ้างขนส่งสินค้าและตู้สินค้าเข้าออกจากเขตศุลกากร ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ประกาศ ณ วันที่ ๖ สิงหาคม ๒๕๕๗ ที่ กทท. กำหนดให้ผู้ประกอบการที่ทำข้อตกลงกับ กทท. เท่านั้นสามารถประกอบการรับจ้างขนส่งสินค้าและตู้สินค้าเข้าออกจากเขตศุลกากร ท่าเรือกรุงเทพได้ ทำให้เป็นการจำกัดจำนวนผู้ให้บริการรับจ้างขนส่งสินค้าภายใน ทกท. ไม่สามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอต่อความต้องการ

๖.๒.๓ ปัญหาที่มีการนำเสนอและไม่สามารถแก้ไขได้ทั้งสิ้น ๒ ประเด็น โดยประเด็นที่กรมการพิธีการและอนุกรมการพิธีการเห็นว่าควรพิจารณาแก้ไขอย่างเร่งด่วนเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) ของประเทศไทย คือ

๑) ปัญหาความไม่สอดคล้องกันของเวลาการทำงานในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกและนำเข้า โดยมีปัญหาที่ไม่เอื้อต่อการนำเข้า ส่งออก เช่น ช่วงพักเที่ยง ไม่มีเจ้าหน้าที่รับชำระภาษี ค่าธรรมเนียมทำให้งานช่วงบ่ายมีเวลาน้อยลง วันหยุดของราชการ (กรมศุลกากร) และรัฐวิสาหกิจ การท่าเรือแห่งประเทศไทย(กทท.) ไม่ตรงกันในช่วงเทศกาล ทำให้ผู้ประกอบการต้องเสียล่วงเวลาทำการวันหยุด อีกทั้งกรณี

สินค้าเร่งด่วนทางเรือ ที่ต้องการออกของในวันหยุดหรือนอกเวลาทำการแต่ต้องส่งตัวอย่างให้กรมศุลกากรวิเคราะห์ หรือส่งหน่วยงานอื่น ๆ ที่ควบคุมการนำเข้าส่งออก เช่น สำนักงานอาหารและยา (อย.) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กรมป่าไม้ และกรมประมง เป็นต้น ไม่สามารถทำได้ เนื่องจากหน่วยงานราชการต่าง ๆ ไม่ปฏิบัติงานในวันหยุดหรือนอกเวลาราชการ ทำให้สูญเสียโอกาสทางการค้า ของประเทศ ซึ่งจากสถิติตัวเลขการส่งออกและนำเข้าของไทย^๓ มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นทุกปี ดังนั้นภาครัฐโดยหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องควรพิจารณาปรับปรุงช่วงเวลาทำงาน เพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการสำหรับการนำเข้าและส่งออก

๒) การบรรจุอัตราสัตวแพทย์ประจำกรมประมง

๖.๓ การจัดสัมมนาโดยคณะกรรมการการพาณิชย์

อนึ่งเพื่อเป็นการเผยแพร่องค์ความรู้ สร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ให้ทุกส่วนที่เกี่ยวข้องได้รับทราบนั้น คณะกรรมการการพาณิชย์จึงมีมติจัดการสัมมนา ในหัวข้อเรื่อง ส่งออกและนำเข้าไทย ปัญหาและอุปสรรคที่รอการแก้ไข ในวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๐ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเผยแพร่องค์ความรู้เกี่ยวกับผลการศึกษาในเรื่อง กฎระเบียบ ปัญหาและอุปสรรค เกี่ยวกับการส่งออกและนำเข้าของไทย ให้สาธารณชนได้รับทราบและประชาสัมพันธ์ผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมการฯ กล่าวคือ

๖.๓.๑ เกี่ยวกับปัญหาที่ได้รับการแก้ไขแล้ว คณะกรรมการการฯ และอนุกรรมการการฯ ประสงค์ที่จะนำประเด็นที่ได้รับการแก้ไขปัญหาแล้วทั้งสิ้น ๒๔ ประเด็น มาประชาสัมพันธ์ให้ทุกภาคส่วนได้รับทราบ สร้างความ เข้าใจไปในแนวทางเดียวกัน และสามารถนำไปสู่การปฏิบัติที่ชัดเจนและถูกต้อง ตลอดจนชี้ให้เห็นถึงประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการแก้ไขปัญหา อุปสรรคของกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคทางการค้าให้สาธารณชนเห็นเป็นรูปธรรม

๖.๓.๒ ปัญหาที่มีการนำเสนอโดยขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขทั้งสิ้น ๒๙ ประเด็น คณะกรรมการการฯ และอนุกรรมการการฯ ประสงค์ที่จะให้ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบถึงประเด็นปัญหาที่ยังอยู่ระหว่างรอแก้ไข และเป็นการกระตุ้นให้ทุกฝ่ายร่วมกันผลักดันให้มีการเร่งดำเนินการแก้ไข ปัญหาต่อ เนื่องจากในหลายประเด็นปัญหาที่ต้องการการแก้ไขอย่างเร่งด่วน

๖.๓.๓ ปัญหาที่มีการนำเสนอโดยไม่สามารถแก้ไขได้มีทั้งสิ้น ๒ ประเด็น คณะกรรมการการฯ และอนุกรรมการการฯ ประสงค์ที่จะให้ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณา

^๓ รูปที่ ๒ แสดงมูลค่าการส่งออกและนำเข้า

๖.๒ สรุปความเห็นและข้อเสนอแนะในการติดตามผลการดำเนินงานเพื่อแก้ไขปัญห ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากการที่คณะทำงานฯ ภายใต้การกำกับดูแลของคณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก นำเข้าของไทย ได้มีการประชุมร่วมกันเพื่อทำการศึกษาค้นคว้าหาข้อเท็จจริงของสภาพปัญหาเพื่อนำเสนอแนวทางในการแก้ไขและปรับปรุงกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทยให้กระทรวงต่าง ๆ ที่มีหน้าที่รับผิดชอบดำเนินการต่อไป พร้อมกับรายงานผลการดำเนินงานและเชิญคณะอนุกรรมการฯ เข้าร่วมประชุมกับกระทรวงต่าง ๆ นั้น คณะอนุกรรมการฯ มีความเห็นว่า รัฐบาลควรให้ความสำคัญและกำหนดบทบาทที่ชัดเจนในการแก้ไขปัญห ผลการดำเนินงานของคณะทำงานฯ ที่ผ่านมา ทำให้ประเด็นปัญหาบางส่วนได้รับการแก้ไขแล้ว ในขณะที่ยังมีประเด็นปัญหาอีกจำนวนมากอยู่ระหว่างการพิจารณาของกระทรวงต่าง ๆ เนื่องจากเป็นประเด็นปัญหาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับข้อปัญหาอันเนื่องมาจากข้อกำหนดในกฎหมายและพระราชบัญญัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งการดำเนินงานเพื่อให้มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องผ่านการพิจารณาอย่างชัดเจนและรอบคอบเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบที่ตามมาจากการแก้ไขข้อกำหนดหรือพระราชบัญญัตินั้น อย่างไรก็ตาม คณะอนุกรรมการฯ ได้ให้ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับกรณีศึกษาปัญหาและอุปสรรคต่อการส่งออก และนำเข้าของไทย ดังนี้

(๑) เพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในการแก้ไขปัญห คณะอนุกรรมการฯ เห็นควรให้มีคณะทำงานฯ ติดตามความคืบหน้าผลการดำเนินการแก้ไขปัญหของหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(๒) เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการแก้ไขปัญห คณะอนุกรรมการฯ เห็นควรให้มีการบรรจุประเด็นปัญหาต่าง ๆ ที่คณะทำงานฯ ได้มีการศึกษาประเด็นปัญหาและจัดทำข้อเสนอแนะในรายละเอียดแล้ว รวมถึงประเด็นที่อยู่ระหว่างการดำเนินการแก้ไขปัญหของหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อเป็นเอกสารข้อมูลให้คณะอนุกรรมการฯ ชุดใหม่ที่ได้รับการแต่งตั้งจากรัฐสภาภายหลังการเลือกตั้งดำเนินการต่อไป เพื่อให้บังเกิดผลในทางปฏิบัติที่จะทำให้มีการปรับปรุงโครงสร้างกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออกและนำเข้าของไทยที่เป็นรูปธรรมชัดเจน ในการส่งเสริมให้การพัฒนาอุตสาหกรรม การลงทุน และการค้าของไทย สามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างประเทศในเวทีการค้าโลกได้บนพื้นฐานที่เป็นธรรมและเท่าเทียมกัน

(๓) เพื่อให้เกิดการทำงานที่เป็นบูรณาการของหน่วยงานต่าง ๆ ทั้งในส่วนของภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกและนำเข้า รวมถึงเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงของข้อมูลและบริการ ทั้งห่วงโซ่อุปทาน คณะอนุกรรมการฯ เห็นควรให้เร่งดำเนินการจัดทำ ร่างพระราชบัญญัติหรือกฎหมายเพื่อส่งเสริมและพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อส่งเสริมและ/หรือสนับสนุนทิศทาง รูปแบบ และวิธีการดำเนินงานที่ชัดเจนในการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนการส่งออกและเสริมสร้างศักยภาพและประสิทธิภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยในเวทีการค้าโลกต่อไป

คณะกรรมการการพาณิชย์ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

คณะอนุกรรมการปรับปรุงโครงสร้างระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการส่งออก นำเข้าของไทย

- คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายคอนเทนเนอร์-
- คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหาด้านพิธีการศุลกากรและระเบียบราชการที่เป็นอุปสรรคต่อ-
ภาคเอกชนในกระบวนการค้าระหว่างประเทศ
- คณะทำงานเพื่อการแก้ไขปัญหากฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อภาคการนำเข้าและการส่งออกของ
กลุ่มอุตสาหกรรม
