



คู่มือ“เตรียมความพร้อม ผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน”

สาธารณรัฐฟิลิปปินส์
Republic of the Philippines



คำนำ

สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ เป็นประเทศหมู่เกาะที่ประกอบด้วยเกาะจำนวน 7,107 เกาะ มีขนาดพื้นที่ประมาณ 3 ใน 5 ของประเทศไทย ฟิลิปปินส์มีประชากรส่วนใหญ่ นับถือศาสนาคริสต์นิกายโรมันคาทอลิก เป็นประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจมากที่สุดในปี 2559 เป็นหนึ่งสมาชิกอาเซียนที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับไทย และเป็นพันธมิตรที่ดีของไทยในกรอบอาเซียนและกรอบพหุภาคี อีกทั้งฟิลิปปินส์กับไทยมีการแลกเปลี่ยนการเยือนในระดับสูงอยู่เป็นประจำ

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ร่วมกับ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จัดทำคู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน (สาธารณรัฐฟิลิปปินส์)” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งภายใต้โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องที่กรมการขนส่งทางบกได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2555

ในการจัดทำคู่มือนี้ สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้จัดทำข้อมูลพื้นฐานการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับประเทศฟิลิปปินส์ และประเทศอาเซียนอื่นๆ ที่ไม่ได้มีพรมแดนทางถนนเชื่อมต่อกับไทย ได้แก่ ประเทศบรูไน ประเทศมาเลเซีย และประเทศอินโดนีเซีย

เนื้อหาสำคัญในคู่มือเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน (สาธารณรัฐฟิลิปปินส์) ประกอบด้วยกฎหมายการขนส่ง กระบวนการข้ามแดน เส้นทางขนส่งสินค้า สถิติและข้อมูลผู้ประกอบการ ต้นทุนการขนส่งเบื้องต้น ระบบการประกันภัย และนโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการประกอบการขนส่งในประเทศ และระหว่างประเทศ

กรมการขนส่งทางบก และสถาบันการขนส่ง หวังเป็นอย่างยิ่งว่า
คู่มือเล่มนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนและผู้สนใจ
สามารถนำไปประกอบการศึกษา วิเคราะห์ และเล็งเห็นถึงโอกาส นำไปสู่การ
ตัดสินใจทำธุรกิจเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างไทยกับประเทศฟิลิปปินส์ใน
อนาคตต่อไป

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า
บทนำ	1
บทที่ 1 กฎหมายการขนส่งของสาธารณรัฐฟิลิปปินส์	11
1.1 การประกอบกิจการขนส่ง	17
1.2 ใบอนุญาตขับรถ	35
1.3 มาตรฐานลักษณะรถ	39
1.4 เขตห้ามจอดและเวลาห้ามบรรทุก	42
1.5 การอนุญาตให้ขนส่งเฉพาะกิจ	43
1.6 กฎและเครื่องหมายจราจร	43
1.7 บทลงโทษและขั้นตอนการดำเนินคดีความ	44
บทที่ 2 กระบวนการข้ามแดน	47
2.1 บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ว่าด้วยการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะและรถโดยสารทัศนาจร	60
2.2 บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน	67
2.3 กฎระเบียบที่สำคัญในการส่งออกและนำเข้า	71
2.4 ขั้นตอนและระยะเวลาในการข้ามแดน	80
2.5 ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในการขนส่งระหว่างประเทศ	89

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 3 เส้นทาง การขนส่งสินค้า	91
3.1 เส้นทางหลักที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ	91
3.2 ความเป็นไปได้ในการติดตามยานพาหนะด้วย GPS/RFID	98
บทที่ 4 สถิติและข้อมูลของผู้ประกอบการ	101
4.1 โครงสร้างอุตสาหกรรม การให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์	101
4.2 สถิติและข้อมูลของผู้ผลิตจัดลำดับตามหมวดธุรกิจที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับแรก	103
4.3 สถิติและข้อมูลของผู้ส่งออกจัดลำดับตามหมวดธุรกิจที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับแรก	107
4.4 สถิติและข้อมูลของผู้ประกอบการขนส่งจัดลำดับตามหมวดธุรกิจที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับแรก	112
4.5 แนวทางปฏิบัติในการเจรจาธุรกิจและการทำสัญญาว่าจ้างบริการ	118
บทที่ 5 ต้นทุนการประกอบการขนส่งเบื้องต้น	125
5.1 ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนประกอบการขนส่ง	125
5.2 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานธุรกิจการขนส่ง	127
5.3 ค่าประกันภัยสินค้า รถ และบุคคลที่สาม	133
5.4 ดัชนีราคาผู้บริโภค	135
บทที่ 6 ระบบการประกันภัย	137
6.1 การประกันภัยรถ	138
6.2 การประกันภัยสินค้า	139
6.3 ขั้นตอนการจัดการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน	140

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 7	
นโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริม การประกอบ การขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศ	143
ภาคผนวก	
รายชื่อหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องใน การดำเนินธุรกิจขนส่งในฟิลิปปินส์	147

บทนำ

สาธารณรัฐฟิลิปปินส์เป็นประเทศที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับไทย และเป็นพันธมิตรที่ดีของไทยในกรอบอาเซียน กรอบเอเปค กรอบองค์การการค้าโลก และกรอบพหุภาคีภายใต้องค์การสหประชาชาติ

ฟิลิปปินส์เป็นประเทศสมาชิกอาเซียนที่ประกอบไปด้วยเกาะน้อยใหญ่ที่มีมากถึง 7,107 เกาะ ซึ่งเมื่อรวมแล้วจะมีพื้นที่ทั้งหมดประมาณ 3 ใน 5 ของประเทศไทย ฟิลิปปินส์มีประชากรประมาณ 94 ล้านคน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชนพื้นเมืองของฟิลิปปินส์ที่เรียกว่าชาวมลายู รองลงมาเป็นลูกครึ่งจีน ลูกครึ่งสเปน และลูกครึ่งอเมริกัน ฟิลิปปินส์ มีการปกครองตามระบอบประชาธิปไตย แบ่งออกเป็น 17 เขต โดยแบ่งเป็นหมู่เกาะลูซอน มี 8 เขต มีเมืองอุตสาหกรรมและย่านโลจิสติกส์สำคัญ ได้แก่ กรุงมะนิลา ซูบิก มาบาลากัท คาวีเต บาแทังกัส เป็นต้น หมู่เกาะวิซายาส มี 3 เขต มีเมืองอุตสาหกรรมและย่านโลจิสติกส์ที่สำคัญ ได้แก่ เซบู อีโลอีโล และหมู่เกาะมินดาเนา มี 6 เขต มีเมืองอุตสาหกรรมและย่านโลจิสติกส์ที่สำคัญ ได้แก่ ดาเวา แซมบวนกา คากาบันดิโอโร เยเนอรัลซานโตส เป็นต้น

ฟิลิปปินส์เป็นประเทศที่มีอัตราการเติบโตสูงที่สุดในอาเซียน นับตั้งแต่ปี 2559 โดยมีอัตราการเติบโตมากกว่าร้อยละ 7 ต่อปี อันเกิดจากการเพิ่มการลงทุนของภาครัฐในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเมืองอุตสาหกรรมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Subic Clark Bantagas Logistics Corridor ในเกาะลูซอน และการขยายตัวของการลงทุนจากต่างประเทศ โดยเฉพาะด้านสาขาอิเล็กทรอนิกส์ ยานยนต์และชิ้นส่วน อสังหาริมทรัพย์ ค้าส่ง ค้าปลีก และการเงินการธนาคาร

ฟิลิปปินส์เป็นคู่ค้าที่สำคัญของไทยลำดับที่ 5 ในอาเซียน โดยสินค้าส่งออกสำคัญของไทยไปฟิลิปปินส์ ได้แก่ รถยนต์และอุปกรณ์ แผงวงจรไฟฟ้า เม็ดพลาสติก เครื่องสำอางและผลิตภัณฑ์รักษาผิว เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ ขณะที่สินค้านำเข้าสำคัญจากฟิลิปปินส์ ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ แผงวงจรไฟฟ้า อุปกรณ์ยานยนต์ เครื่องจักรไฟฟ้า และส่วนประกอบ สินแร่โลหะ โดยไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้าฟิลิปปินส์มาโดยตลอด

ฟิลิปปินส์เป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกอาเซียนและอนุภูมิภาคของอาเซียน ได้แก่ เขตพัฒนาเศรษฐกิจอาเซียนด้านตะวันออก (BIMP-East ASEAN Growth Area หรือ BIMP-EAGA) ซึ่งประกอบด้วยบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ที่มีการพัฒนาความร่วมมือด้านการขนส่งระหว่างกลุ่มประเทศดังกล่าวคล้ายกับกรณีของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และจีนที่มีการจัดทำความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross Border Transport Agreement หรือ GMS CBTA)

ไทยกับฟิลิปปินส์ไม่มีโครงข่ายถนนเชื่อมโยงระหว่างกัน การค้าระหว่างไทยกับฟิลิปปินส์ใช้การขนส่งสินค้าทางทะเลและทางอากาศ ซึ่งเกือบทั้งหมดใช้การขนส่งสินค้าทางทะเล โดยดำเนินการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังประเทศสิงคโปร์แล้วถ่ายลำส่งสินค้ามายังประเทศฟิลิปปินส์อีกทอดหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าไทยกับฟิลิปปินส์จะไม่มีโครงข่ายถนนเชื่อมโยงระหว่างกัน แต่ภายใต้พิมพ์เขียวประชาคมอาเซียน ค.ศ.2025 (พ.ศ.2568) อาเซียนมีแผนพัฒนาระบบการเดินเรือRo-Ro (Roll on/Roll Off) ระหว่างกัน ซึ่งเป็นการสร้างโอกาสให้สามารถนำสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรทุกไว้บนแคร่บรรทุก (Chassis) สามารถขนส่งแคร่บรรทุกพร้อมสินค้านำเข้าดังกล่าวมายังฟิลิปปินส์เพื่อจัดส่งไปยังพื้นที่ต่างๆ ของฟิลิปปินส์ได้โดยไม่ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนถ่าย ตู้คอนเทนเนอร์ ตลอดจนการค้า

ระหว่างกันที่เติบโตขึ้นเป็นผลให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยกับฟิลิปปินส์ต้องจับมือเป็นพันธมิตรกันเพื่อสร้างความราบรื่นและประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าระหว่างกัน

ลักษณะที่ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนของไทยจะเข้าไปทำธุรกิจกับฟิลิปปินส์ได้ สามารถทำได้ด้วยการเข้าไปถือหุ้นจัดตั้งธุรกิจการขนส่งทางถนนในประเทศฟิลิปปินส์ เคล็ดลับในการทำธุรกิจมีดังนี้

- (1) จดทะเบียนนิติบุคคลกับสำนักงานทะเบียนธุรกิจในห้องที่ที่ท่าจะจดทะเบียนจัดตั้งกิจการ โดยกรณีที่คนไทยจะทำธุรกิจในฟิลิปปินส์ต้องใช้การร่วมทุนกับคนฟิลิปปินส์ โดยคนไทยเป็นผู้ถือหุ้นข้างน้อยไม่เกินร้อยละ 40 ของทุนจดทะเบียน
- (2) นำรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งสินค้าไปจดทะเบียนรถยนต์กับสำนักงานการขนส่งของฟิลิปปินส์ (LTO) และกรณีที่จะดำเนินธุรกิจรับจ้างขนส่งสินค้าสาธารณะ จะต้องจดทะเบียนกับสำนักงานคณะกรรมการออกใบอนุญาตและกำกับกับการขนส่งสาธารณะทางบก (LTFRB) ซึ่งเป็นอีกหน่วยงานหนึ่งที่ไม่ได้ขึ้นอยู่ กับ LTO แต่เป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงการขนส่งฟิลิปปินส์
- (3) LTFRB พิจารณาออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสาธารณะ โดยกิจการขนส่งสินค้าสาธารณะในฟิลิปปินส์จะต้องมีคนฟิลิปปินส์ถือหุ้นข้างมาก ต้องแสดงทำเลที่ตั้งกิจการ ที่จอดรถ และพื้นที่ทำการขนถ่ายสินค้า สัญญาว่าจ้างการขนส่งกับลูกค้า หลักฐานแสดงฐานะทางการเงิน และหลักฐานการชำระภาษีเงินได้ โดย LTFRB จะให้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งฯ คราวละไม่เกิน 5 ปี ในกรณีที่ใช้รถบรรทุกที่มีอายุไม่เกิน 10 ปี แต่หากเป็นกรณีที่ใช้รถบรรทุกที่มีอายุมากกว่า 10 ปี ก็จะส่งผลต่อการลดอายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งฯ

- (4) แม้ว่าฟิลิปปินส์จะเป็นภาคีความตกลงการขนส่งในกรอบ BIMP-EAGA ที่ในหลักการอนุญาตให้รถบรรทุกที่ได้รับอนุญาตจากประเทศภาคีสามารถขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ได้ แต่ในทางปฏิบัติ ประเทศฟิลิปปินส์ไม่เคยออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศให้กับผู้ประกอบการรายใดเลย
- (5) ปัจจุบัน ไทยกับฟิลิปปินส์ยังไม่มีความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างกัน ดังนั้น รถบรรทุกของไทยและฟิลิปปินส์จึงไม่มีสิทธิเข้ามาทำการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างกัน ประกอบกับ ฟิลิปปินส์เป็นประเทศหมู่เกาะ ดังนั้น ผู้ประกอบการไทยกับฟิลิปปินส์ควรใช้การจับมือเป็นพันธมิตรเพื่อส่งต่อสินค้าระหว่างกัน โดยใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยในส่วนของการขนส่งระหว่างประเทศต้องพึ่งพาการขนส่งทางทะเลและการขนส่งทางอากาศ และเมื่อสินค้ามาถึงท่าเรือหรือท่าอากาศยานที่กำหนดแล้ว ผู้ประกอบการของไทยกับฟิลิปปินส์ก็ดำเนินการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกของตนเองในการขนส่งสินค้าในประเทศของตนต่อเนื่องจากท่าเรือหรือท่าอากาศยานอีกทอดหนึ่ง และในอนาคต ไทยกับฟิลิปปินส์อาจทำข้อตกลงการอนุญาตให้นำสินค้าระหว่างประเทศที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรทุกไว้บนแคร่บรรทุก (Chassis) แล้วสามารถนำขึ้นไปบนเรือเดินระหว่างประเทศ และเมื่อเรือเข้าเทียบท่าแล้ว ก็สามารถนำแคร่บรรทุกพร้อมสินค้าไปส่งยังจุดหมายปลายทางในประเทศตนเองได้
- (6) นักธุรกิจฟิลิปปินส์ที่ประกอบธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์เป็นผู้ที่มีทักษะในการเขียนและพูดภาษาอังกฤษดี มีความสุภาพ ให้เกียรติคู่เจรจา เน้นการพูดคุยด้วยบรรยากาศผ่อนคลาย แต่อาจใช้เวลาในการพิจารณาตกลงเงื่อนไขการค้า ดังนั้นนักธุรกิจไทยควรมีการ

เตรียมความพร้อมด้านแนวคิด มีความอดทน เอกสารสัญญา และเตรียมบุคลากรที่มีความรู้ด้านกฎระเบียบและความรู้พื้นฐานในการทำธุรกิจกับฟิลิปปินส์ นอกจากนี้ ยังควรทราบเรื่องธรรมชาติของการขนส่งทางถนนของฟิลิปปินส์ที่มีปัญหาการจราจรติดขัด สภาพถนนไม่ดี ไม่มีทางเท้าสำหรับคนเดินบริเวณริมถนน หลายเมืองเศรษฐกิจมีการออกมาตรการห้ามรถบรรทุกเข้าเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วน อีกทั้งมีปัญหาการบรรทุกดีเทลเวปเล่า เนื่องจากฟิลิปปินส์มีปริมาณการนำเข้าสินค้ามากกว่าการส่งออกถึง 3 เท่า และมีต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งภายในประเทศที่มากกว่าประเทศไทย เนื่องจากประเทศเป็นหมู่เกาะ



เมืองเศรษฐกิจของฟิลิปปินส์มีการกำหนดมาตรการห้ามรถบรรทุกเข้าเมือง

ที่มา: Philstar

ข้อมูลพื้นฐานของฟิลิปปินส์ (Fact Sheet)

ข้อมูลพื้นฐาน	รายละเอียดข้อมูล
ข้อมูลด้านกายภาพ	
พื้นที่	พื้นที่รวม 300,000 ตร.กม. เป็นพื้นที่บนบก 298,170 ตร.กม. และพื้นที่ในน้ำ 1,830 ตร.กม.
พื้นที่แนวชายแดน	พื้นที่ชายฝั่ง 36,298 กม. (เป็นเกาะ)
ทรัพยากรธรรมชาติ	ไม้ ปิโตรเลียม นิกเกิล โคบอลต์ เงิน ทอง เหล็ก ทองแดง
ข้อมูลด้านสังคม	
เชื้อชาติ	ตากาล็อก 28.1% ซิบูอาโน 13.1% อิลโลกาโน 9% บิสายา 7.6% อิลิกายนอน 7.5% ไบคอล 6% วาเรย์ 3.4% อื่นๆ 25.3%
ภาษา	ฟิลิปปินส์ หรือ ภาษาฟิลิปีโน (เป็นภาษาราชการ) และอังกฤษ (เป็นภาษาราชการ)
ประชากร	102,624,209 คน (ปี 2559)
สัดส่วนประชากรในเขตเมือง	44.4% ของประชากรทั้งหมด เมืองหลักที่มีผู้อยู่อาศัยมาก ได้แก่ เมืองมะนิลา 12.9 ล้านคน ดาวัน 1.6 ล้านคน เซบู 951,000 คน และซัมบอนกา 936,000 คน
ข้อมูลการปกครอง	
ชื่อประเทศเป็นทางการ	สาธารณรัฐฟิลิปปินส์
เขตปกครอง	80 จังหวัด และ 39 เมือง (chartered cities)
ระบบกฎหมาย	เป็นระบบผสมผสานระหว่างกฎหมายลายลักษณ์อักษร กฎหมายจารีตประเพณี และกฎหมายอิสลาม
ข้อมูลเศรษฐกิจ	
ภาพรวม	ฟิลิปปินส์มีการปรับตัวในทิศทางดีขึ้นภายหลังจากการเกิดวิกฤตเศรษฐกิจและการเงินในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา โดยรัฐบาลได้เพิ่มการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและใช้การร่วมทุนและทำงาน

ข้อมูลพื้นฐาน	รายละเอียดข้อมูล
	เป็นหุ้นส่วนระหว่างรัฐบาลและเอกชน ตลอดจนจัดสรรงบประมาณเพื่อการพัฒนาการศึกษา สุขภาพ และการกระจายรายได้ให้เป็นธรรมมากขึ้น ตลอดจนปฏิรูประบบยุติธรรม กฎหมาย โครงสร้างพื้นฐาน และเปิดรับการลงทุนของต่างชาติ อย่างไรก็ตาม ฟิลิปปินส์ยังคงมีข้อจำกัดห้ามต่างชาติถือครองที่ดินและกิจกรรมที่มีความสำคัญของรัฐ
ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ	ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) 807.1 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ (ปี 2559) อัตราเติบโตของ GDP 6.9% (ปี 2559) GDP per Capita (PPP) 7,700 เหรียญสหรัฐฯ ต่อคน (ปี 2559) สัดส่วนของ GDP แบ่งเป็น GDP จากภาคเกษตรกรรม 9.7% อุตสาหกรรม 30.8% และบริการ 59.5%
สินค้าเกษตรที่สำคัญ	อ้อย มะพร้าว ข้าว ข้าวโพด ถั่วลิสง มันสำปะหลัง สับปะรด มะม่วง ทุเรียน ไข่ เนื้อวัว และปลา
อุตสาหกรรมที่สำคัญ	อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ สิ่งทอ รองเท้า ยาและเวชภัณฑ์ เคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ไม้ อาหารแปรรูป ปิโตรเลียม
แรงงาน	43.2 ล้านคน แบ่งเป็นแรงงานภาคเกษตร 27% อุตสาหกรรม 18% บริการ 56% โดยมีอัตราว่างงาน 5.5%
ปีงบประมาณ	1 มกราคม – 31 ธันวาคม
มูลค่าการส่งออก	56.3 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ (ปี 2559) สินค้าส่งออกสำคัญ ได้แก่ อุปกรณ์กึ่งตัวนำ อิเล็กทรอนิกส์ รถยนต์ สิ่งทอ ทองแดง ผลิตภัณฑ์

ข้อมูลพื้นฐาน	รายละเอียดข้อมูล
	ปิโตรเลียม น้ำมันมะพร้าว และผลไม้ ตลาดส่งออกสำคัญ ได้แก่ ญี่ปุ่น 21% สหรัฐอเมริกา 15% ฮ่องกง 11% จีน 11% สิงคโปร์ 6% เยอรมนี 5% ไทย 4%
มูลค่าการนำเข้า	89.9 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ (ปี 2559) สินค้านำเข้าสำคัญ ได้แก่ อิเล็กทรอนิกส์ น้ำมันดิบ เครื่องจักร รถยนต์ เหล็กและเหล็กกล้า เส้นใย ัญชีพีช เคมี และพลาสติก ประเทศที่นำเข้า ได้แก่ จีน 19% ญี่ปุ่น 12% สหรัฐอเมริกา 9% ไทย 8% เกาหลีใต้ 7% สิงคโปร์ 7% ไต้หวัน 6% อินโดนีเซีย 5%
มูลค่าส่งออกสินค้ามายังไทย	2,714 ล้านเหรียญสหรัฐฯ (ปี 2559) สินค้าสำคัญที่ส่งออกมาไทย ได้แก่ ส่วนประกอบ ยานยนต์ แผงวงจรไฟฟ้า เครื่องจักรไฟฟ้าและ ส่วนประกอบ เครื่องคอมพิวเตอร์ โลหะ ผลิตภัณฑ์ยาสูบ
มูลค่านำเข้าสินค้าจากไทย	6,393 ล้านเหรียญสหรัฐฯ (ปี 2559) สินค้าสำคัญที่นำเข้าจากไทย ได้แก่ รถยนต์และ อุปกรณ์ น้ำมันสำเร็จรูป แผงวงจรไฟฟ้า เม็ด พลาสติก เคมีภัณฑ์
ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์	
ท่าอากาศยาน	จำนวน 247 แห่ง แต่มีรันเวย์ที่ลาดยางแล้วเพียง 89 แห่ง และสนามบินจอดเฮลิคอปเตอร์ 2 แห่ง
รางรถไฟ	ความยาวราง 995 กม.
ถนน	ความยาวถนนรวม 213,151 กิโลเมตร แบ่งเป็น ถนนลาดยางและคอนกรีต 54,481 กิโลเมตร และถนนลูกรัง 158,670 กิโลเมตร
ทางน้ำ	ระยะทางขนส่งทางน้ำ 3,219 กิโลเมตร

ข้อมูลพื้นฐาน	รายละเอียดข้อมูล
	(ส่วนใหญ่เป็นการเดินเรือขนาดเล็กที่กินน้ำลึกไม่เกิน 1.5 เมตร)
กองเรือพาณิชย์	446 ลำ
ท่าเรือ	ท่าเรือสินค้าหลัก ได้แก่ ท่าเรือ Batangas, Cagayan de Oro, Cebu, Davao, Liman และ Manila ท่าเรือตู้สินค้าที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือ Manila (มียอดสินค้าผ่านท่าปีละ 3.3 ล้าน TEUs)

บทที่ 1

กฎหมายการขนส่งของสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

หน่วยงานภาครัฐในฟิลิปปินส์มีหลายงานที่เกี่ยวกับการประกอบการขนส่งทางถนน ได้แก่ กระทรวงการขนส่ง (Department of Transportation) โดยหน่วยงานภายใต้กระทรวงการขนส่งที่มีภารกิจรับผิดชอบโดยตรงในการกำกับการประกอบการขนส่งทางถนนในฟิลิปปินส์ ได้แก่

(1) สำนักงานการขนส่ง (Land Transportation Office หรือ LTO) มีภารกิจในการส่งเสริมความปลอดภัยและพัฒนากการขนส่งทางถนน จัดทะเบียนรถยนต์ ตรวจสอบสภาพรถยนต์ การอนุมัติการต่อเติมและดัดแปลงรถยนต์และส่วนพ่วง การออกใบอนุญาตขับรถ จัดเก็บภาษีรถยนต์ จัดระเบียบการประกอบการผลิตรถยนต์ การนำเข้ารถยนต์ การจำหน่ายรถยนต์ โรงเรียนสอนขับรถ และกำกับการปฏิบัติตามกฎหมายรถยนต์



(2) คณะกรรมการออกใบอนุญาตและกำกับการขนส่งสาธารณะทางบก (Land Transportation Franchising and Regulatory Board หรือ LTFRB) จัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ.2530 เพื่อพัฒนากการขนส่งสาธารณะให้มีความเพียงพอ ปลอดภัย สะดวกสบาย และมีการคิดอัตราค่าบริการที่สมเหตุสมผล จัดระเบียบการขนส่งสาธารณะทางถนน ออกใบอนุญาตประกอบการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (Certificate of Public



Convenience หรือ CPC) ใบอนุญาตประกอบการสถานีขนส่ง รวมทั้งพิจารณากำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมการขนส่งสาธารณะทางถนน นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวกับการขนส่งทางถนน ได้แก่

กระทรวงโยธาธิการและทางหลวง

(Department of Public Works and Highways

หรือ DPWH) ทำหน้าที่วางแผน พัฒนา ออกแบบ ก่อสร้าง และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดิน สะพาน เชื้อเพลิงน้ำและน้ำท่วม โครงสร้างพื้นฐานชลประทาน เป็นต้น เพื่อให้ฟิลิปปินส์มีโครงสร้างพื้นฐานและงานโยธาธิการที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาประเทศ



คณะกรรมการกำกับทางพิเศษ (Toll Regulatory Board หรือ TRB) ทำหน้าที่กำกับการก่อสร้าง บำรุง และกำกับการดำเนินการให้บริการและจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ



สำนักงานสหกรณ์การขนส่ง (Office of Transport Cooperatives หรือ OTC) ทำหน้าที่บูรณาการความร่วมมือระหว่างสหกรณ์การขนส่งสาธารณะ สหกรณ์รถยนต์รับจ้างขนส่งผู้โดยสาร เพื่อให้เกิดการประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง



องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น เช่น องค์การพัฒนากຸຣະນີລາ (Metropolitan Manila Development Authority - MMDA) ทำหน้าที่กำหนดแผนงานและ



มาตรการจัดระเบียบการขนส่งภายในเขตเมืองเพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตเมือง การพัฒนาเลนรถจักรยาน กำหนดมาตรการห้ามรถบรรทุกเข้าเมือง (Truck Ban) กำหนดเส้นทางขนส่งเฉพาะสำหรับรถบรรทุก (Truck Lane) กำหนดมาตรการอนุญาตให้รถยนต์ที่ไม่ได้จดทะเบียนเข้าเมืองได้ชั่วคราวเฉพาะกรณีติดสติ๊กเกอร์ตรงกระจกด้านหน้ารถ และพัฒนาระบบตัวโดยสารร่วมสำหรับการขนส่งภายในเขตเมือง

สำนักงานตำรวจแห่งชาติฟิลิปปินส์ (Philippines National Police)
ทำหน้าที่ตรวจจับความเร็วและการกระทำความผิดกฎหมายจราจร

แม้ว่ารัฐบาลฟิลิปปินส์มีนโยบายเปิดตลาดการค้าเสรีและเปิดรับการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศในสาขาบริการโลจิสติกส์ เช่น บริการขนถ่ายสินค้าภายในเขตปลอดอากร บริการคลังสินค้าภายในเขตปลอดอากร บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ บริการบรรจุภัณฑ์เพื่อการขนส่ง บริการขนส่งสินค้าทางทะเลโดยใช้เรือชักธงต่างชาติ บริการให้เช่าเรือเปล่า บริการซ่อมเรือ บริการกู้ซากเรือในทะเล เป็นต้น อย่างไรก็ตามในส่วนของการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางถนน ฟิลิปปินส์ยังไม่ได้เปิดตลาดให้คนต่างชาติเป็นผู้ถือหุ้นข้างมากในการประกอบธุรกิจขนส่ง โดยผูกพันให้คนต่างชาติถือหุ้นในกิจการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางถนนได้ไม่เกินร้อยละ 40 ของทุน



การประกอบการขนส่งทางถนนเป็นธุรกิจที่ฟิลิปปินส์ไม่อนุญาตให้คนต่างชาติถือหุ้นข้างมาก

กฎหมายการขนส่งทางถนนที่สำคัญของฟิลิปปินส์ ได้แก่

กฎหมายการขนส่งและการจราจรทางบก (Land Transportation and Traffic Law) ครอบคลุมเรื่องต่างๆ ประกอบด้วย

- **การจดทะเบียนรถยนต์** กำหนดให้ (1) รถยนต์ทุกคันที่นำมาใช้ในฟิลิปปินส์ต้องจดทะเบียนกับสำนักงานการขนส่ง (LTO) (2) ผู้จำหน่ายรถยนต์ต้องยื่นรายงานการขาย การนำเข้า การผลิต จำนวนรถยนต์คงเหลือ การนำรถมาจดทะเบียน และรายการค้าอื่นๆ ที่เกี่ยวกับรถยนต์ต่อ LTO (3) การเปลี่ยนแปลงเลขทะเบียนรถยนต์ต้องได้รับอนุญาตจาก LTO (4) ประเภทรถยนต์ที่นำมาจดทะเบียนแบ่งเป็นรถยนต์โดยสารส่วนบุคคล รถบรรทุกส่วนบุคคล จักรยานยนต์ รถยนต์สาธารณะ รถบรรทุกสาธารณะ รถยนต์โดยสารรับจ้าง รถบรรทุกที่มีไว้ให้เช่า รถบรรทุกที่ครอบครองโดยตัวแทนออกของรับอนุญาต (5) รถยนต์ของคนต่างชาติที่นำเข้ามาเดินทางท่องเที่ยวในฟิลิปปินส์ให้นำเข้ามาได้ไม่เกิน 90 วัน โดยต้องขออนุญาต LTO ก่อนล่วงหน้าก่อนที่จะนำรถยนต์คัน

ดังกล่าวเข้ามาประเทศฟิลิปปินส์เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 180 วัน พร้อมทั้งยื่นเอกสารเป็นเจ้าของผู้ถือกรรมสิทธิ์ในรถยนต์คันดังกล่าว และรถยนต์ที่นำเข้ามาฟิลิปปินส์ต้องเป็นรถยนต์ที่มีพวงมาลัยอยู่ด้านซ้ายมือเท่านั้น

- **ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์** กำหนดให้ (1) ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคลแปรผันตามน้ำหนักบรรทุก โดย รถน้ำหนักไม่เกิน 1 ตัน เสีย 75 เปโซ/ปี น้ำหนักตั้งแต่ 1 ตัน แต่ไม่เกิน 1.5 ตัน เสีย 100 เปโซ/ปี น้ำหนักตั้งแต่ 1.5 ตัน แต่ไม่เกิน 2 ตัน เสีย 135 เปโซ/ปี และน้ำหนักตั้งแต่ 2 ตันขึ้นไป เสีย 180 เปโซ/ปี (2) ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถบรรทุกส่วนบุคคล รถโดยสารส่วนบุคคล รถลากจูงส่วนบุคคล เสียค่าธรรมเนียม 5 เปโซ ต่อน้ำหนัก 100 กิโลกรัม (3) ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ คันละ 30 เปโซ/ปี (4) ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ที่ใช้น้ำมันดีเซลจะสูงกว่ารถยนต์ที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงประเภทอื่นร้อยละ 20 (5) รถบรรทุกหรือรถพ่วงที่ให้บริการสาธารณะ เสียค่าธรรมเนียมคันละ 200 เปโซ
- **ใบอนุญาตขับรถ** กำหนดให้สำนักงานการขนส่ง (LTO) เป็นผู้ออกใบอนุญาตขับรถสำหรับผู้ผ่านการทดสอบและมีความรู้ความสามารถในการขับรถ โดยให้คิดค่าธรรมเนียมใบอนุญาตขับรถในอัตราใบละ 5 เปโซ ตลอดจนกำหนดให้ผู้ขับรถที่เปลี่ยนแปลงชื่อและที่อยู่ต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ LTO ทราบภายใน 15 วัน
- **การบรรทุกผู้โดยสารและสินค้า** โดย (1) ห้ามผู้ใดใช้รถยนต์บรรทุกผู้โดยสารหรือสินค้ามากเกินไปกว่าที่ระบุไว้ในเอกสาร

ของรถยนต์คันที่จดทะเบียนไว้กับ LTO (2) การต่อเติมและดัดแปลงสภาพรถยนต์บรรทุกผู้โดยสารและสินค้าต้องได้รับความเห็นชอบจาก LTO (3) ไม่อนุญาตให้บรรทุกผู้โดยสารไว้ส่วนบนของรถยนต์ เช่น หลังคารถ และไม่อนุญาตให้นำสัมภาระ/สินค้าที่มีน้ำหนักเกินกว่า 20 กิโลกรัม/ตารางเมตร วางไว้ส่วนบนของรถยนต์ เพื่อรักษาความปลอดภัยของตัวรถ และ (4) ให้รถบรรทุกผู้โดยสารและรถบรรทุกสินค้าแสดงข้อมูลจำนวนผู้โดยสารหรือจำนวนน้ำหนักที่สามารถบรรทุกได้มากที่สุดไว้บนด้านข้างของรถ โดยตัวอักษรและตัวเลขมีความสูงไม่น้อยกว่า 5 เซนติเมตร

- **ส่วนประกอบของรถยนต์** โดยระบุข้อกำหนดของส่วนประกอบและอุปกรณ์ในรถยนต์เพื่อการรักษาความปลอดภัยในการขนส่ง ได้แก่ ยาง เบรก แตร ไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเบรก ที่ปัดน้ำฝน เป็นต้น
- **ความเร็วที่อนุญาตให้ขับขี่** ตามกฎระเบียบ Republic Act No.4136 กำหนดให้ (1) ทางหลวงแผ่นดินและทางด่วน อนุญาตให้รถยนต์ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถบรรทุกและรถโดยสารใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (2) ถนนสายรองที่ใช้ในการเดินทางระหว่างเมือง รถยนต์ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถบรรทุกและรถโดยสารใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (3) ถนนในเขตเมือง อนุญาตให้รถทุกชนิดใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ (4) ถนนในเขตโรงเรียน เขตอันตราย และถนนในย่านการจราจรแออัด อนุญาตให้รถทุกชนิดใช้ความเร็วไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- **กฎจราจร** เช่น การแซง การกลับรถบริเวณทางแยก การจอดรอการไม่จอดรอกีดขวางทางจราจร หน้าที่ของผู้ขับรถเมื่อประสบ

อุบัติเหตุ การไม่ใช้สารเสพติดและการดื่มแอลกอฮอล์ขณะขับขี่
เป็นต้น

1.1 การประกอบการขนส่ง

การจดทะเบียนรถยนต์

กฎหมายการขนส่งและการจราจรทางบก กำหนดให้รถยนต์ทุกคัน
ที่ใช้ขนส่งส่วนบุคคล การขนส่งสาธารณะ งานราชการและการทูต ต้องจด
ทะเบียนกับสำนักงานขนส่งทางบก (LTO) ณ สำนักงานส่วนกลาง หรือ
สำนักงานขนส่งทางบกประจำภูมิภาค



การนำรถยนต์ทุกชนิดมาใช้งานในฟิลิปปินส์ต้องจดทะเบียนกับสำนักงานการขนส่ง (LTO)
ที่มา: Inquirer

กรณีการจดทะเบียนรถยนต์ที่ผลิตขึ้นโดยโรงงานภายในประเทศ
ฟิลิปปินส์ เจ้าของรถยนต์ต้องนำหลักฐานต่างๆ มาแสดงต่อสำนักงาน LTO
ได้แก่ (1) ใบเสร็จรับเงินจากผู้จำหน่ายรถยนต์ (2) หนังสือรับรองการแจ้ง
จำหน่ายรถยนต์จากผู้จำหน่ายรถยนต์ (3) หนังสือรับรองการควบคุมคุณภาพ
จากผู้ผลิตรถยนต์ (4) หนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถ (5) กรมธรรม์

ประกันภัยภาคบังคับ (6) หนังสือรับรองจาก LTRFB ในกรณีต้องการนำรถยนต์ที่จะจดทะเบียนไปปรับจ้างบรรทุกสินค้า และ (7) หมายเลขประจำตัวผู้เสียภาษี โดยกรณีรถบรรทุกส่วนบุคคลเสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ในอัตรา 1,800 เปโซ บวกค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มที่คิดจาก $0.24 \times$ น้ำหนักรวมของรถที่เกินกว่า 2.7 ตัน และกรณีรถบรรทุกสาธารณะเสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ในอัตรา $0.3 \times$ น้ำหนักรวมของรถ

Republic of the Philippines DEPARTMENT OF TRANSPORTATION & COMMUNICATIONS LAND TRANSPORTATION OFFICE East Avenue, Quezon City Field Office: Davao City District Office				LTO Form No. 3	
CERTIFICATE OF REGISTRATION		CR No. 5372	DATE: 07/03/2007 (MM-DD-YYYY)		
MV FILE NO. 0728-000000	PLATE NO.	ENGINE NO.	CHASSIS NO.		
DENOMINATION Moped without Side Car	PISTON/DEPLACEMENT 200	NO. OF CYLINDERS 1	FUEL GAS		
MAKE Honda	SERIES	BODY TYPE M/C	BODY NO.	YEAR MODEL 2006	
GROSS WT. 80	NET WT. 40	SHIPPING WT. 40	NET CAPACITY 40		
COMPLETE OWNERS NAME PAUL		TELEPHONE NO./CONTACT DETAILS			
LOCALITY MARKAY COMPOSTELA CENTRAL					
ENCUMBERED TO		000-000-000-000			
DETAILS OF FIRST REGISTRATION		O/R No. 31411	O/R DATE 02/07/2006	AMT. 345.00	
This is to certify that the Motor Vehicle described herein is duly registered. This certificate is VALID only when signed by authorized LTO Officials. Properly sealed and accompanied by Official Receipt as proof of payment. Any unauthorized erasure or alteration hereon will invalidate this document.					
REGISTRANT'S SIGNATURE		REYNALDO BERROJA CHIEF OF OFFICE Signature/Date			

หนังสือรับรองการจดทะเบียนรถยนต์ที่ออกโดย LTO
ที่มา: how to buy car in the philippines

LTO Form No. _____


 Republic of the Philippines
 Department of Transportation and Communications
LAND TRANSPORTATION OFFICE
 East Avenue, Quezon City

MVIC NORTH MVIC
10 01 000168

MOTOR VEHICLE INSPECTION SYSTEM REPORT

MVISR No. _____		Date Issued 05/13/2010		Purpose of Inspection _____	
Name of Operator/Owner _____		Address _____		REGISTRATION _____	
Plate No. _____	Chassis No. _____	Motor No. _____	File No. _____		
Classification PRIVATE	Denomination Other MC	Type of Body MOTORCYCLE	Make/Series SUZUKI		No. of Cylinder/Axle 1
Gross Wt. 100	Net Wt. 50	Color RED	Year Model 1996		
Type of Fuel ☒ Gas ☐ Diesel ☐ Auto-LPG ☐ CNG ☐ Electric ☐ Others					

ABOVE CARRIAGE	Result	UNDER CARRIAGE	Result	SIDE SLIP TEST	Result
Body Appearance		Radiator		BRAKE TEST	
Chassis		Engine Bracket/Mounting			
Engine		Engine Oil Leakage		FB	Sum 44 %
Handle Bars		Transmission Oil Leakage		RB1	5 %
Wiper/Washer		Steering Ball Joints		PB1	
Windshield/Window Glass		Steering Leakages/Gear Box Mounting		RB2	Failed
Headlights		Steering Idler/Sector Shaft		PB2	
Signal Lights (front)		Front Shackle Eyes/Pins/Bushes		RB3	
Signal Lights (rear)		Stabilizers/Bushes		PB3	
Parking Lights (front)		King Pins and Bearings		SPEEDOMETER TEST	
Parking Lights (rear)		Front Suspension Joints/Bushes			
Brake Lights		Rear Suspension Joints/Bushes		SUSPENSION TEST	
Back-up Lights		Rear Linkages			
Clearance Lights		Brake Hoses/Pipes/Cylinders		HEAD LIGHT TEST	
Number Plate/Lights		Fuel Hoses/Pipes			
Hazard Lights		Spring U Bolts/Nuts		LH	Lum.
Reflectors		Spring Clips		RH	L/R
Interior Lights		Shock Absorbers		SOUND LEVEL TEST	
Top Light (Taxi)		Rear Shackle Eyes/Pins/Bushes			
Seat Belts		Drive Shaft Bolts/Nut		EMISSION TEST	
Horn		Differential Oil Leakage			
Door/Hinges		Propeller Shaft Coupling		Opacity	
Floor Board		Exhaust Pipes and Silencer		HC	
Side Mirror/Rear View		Chassis Cross Member		CO	
Clutch System		Body Floor Board		REMARKS Failed	
Brake System		Power Steering			
Driver's/Passenger's Seat		Parking Brake Wire			
Steering		MAC			
Tires/Wheels		Others			
Wheel Bolts/Nuts					
Fuel Tank/Cap					
Panel Gauges					
Others					

MVIS Test Conducted By: _____

☐ Approved
☐ Disapproved

Chief-MVIC

MVIS

หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ (MVIS)

ที่มา: <http://verafiles.org>

กรณีการจดทะเบียนรถยนต์สำเร็จรูปที่นำเข้าจากต่างประเทศ เจ้าของรถที่จะจดทะเบียนต้องนำหลักฐานต่างๆ มาแสดงต่อสำนักงานการขนส่ง LTO ได้แก่ (1) ใบเสร็จรับเงินหรือใบกำกับราคาออกโดยประเทศต้นทางที่จำหน่ายรถยนต์ (2) ใบตราส่ง (3) หนังสือรับรอง การแจ้งจำหน่ายรถยนต์จากผู้จำหน่ายรถยนต์ (4) หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ (5) กรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับ (6) หนังสือรับรองจาก LTFRB ในกรณีที่ต้องการนำรถยนต์ที่จดทะเบียนไปรับจ้างบรรทุกสินค้า และ (7) หมายเลขประจำตัวผู้เสียภาษี โดยกรณีรถบรรทุกส่วนบุคคลเสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ในอัตรา 1,800 เปโซ บวกค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มที่คิดจาก $0.24 \times$ น้ำหนักรวมของรถที่เกินกว่า 2.7 ตัน และกรณีรถบรรทุกสาธารณะเสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์ในอัตรา $0.3 \times$ น้ำหนักรวมของรถ

หนึ่งในปัญหาสำคัญของการจัดระเบียบการขนส่งทางถนนในประเทศฟิลิปปินส์ ได้แก่ การที่ฟิลิปปินส์มีปัญหการออกป้ายทะเบียนรถ และมีผู้ใช้รถยนต์จำนวนมากไม่แสดงป้ายทะเบียน และมีจำนวนมากที่นำป้ายทะเบียนชั่วคราวที่ออกโดยบริษัทผู้จำหน่ายรถยนต์มาใช้ (ป้ายที่ทำขึ้นใช้เอง Do It Yourself System - DIY) รวมถึงมีการนำป้ายผิดกฎหมายมาใช้บนท้องถนนเป็นจำนวนมาก โดยสาเหตุสำคัญเนื่องจากรัฐบาลได้ยกเลิกการต่อสัญญา 2 บริษัทที่ผลิตป้ายทะเบียนรถตั้งแต่ปี 2554 ทำให้เจ้าของรถยนต์มากกว่า 7 ล้านรายต้องรอคอยทะเบียนรถมากกว่า 1 ปี อีกทั้งหน่วยงานภาครัฐประสบปัญหาในการตรวจสอบการกระทำความผิดของรถยนต์ที่ใช้ป้ายทะเบียนปลอมและป้ายทะเบียนชั่วคราว

สำหรับป้ายทะเบียนรถที่ใช้ในปัจจุบัน LTO ได้เริ่มนำระบบกำหนดตัวเลขและอักษรมาใช้ตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นมา โดยกรณีรถยนต์ทั่วไปจะมีตัวอักษร 3 ตัว และเลข 4 หลัก ส่วนกรณีรถจักรยานยนต์จะมีตัวอักษร 2 ตัว และเลข 5 หลัก และแผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคลมีพื้นหลังสีขาวและ

ตัวอักษร/ตัวเลขแสดงเป็นสีดำ และอีกภูมิภาคที่จดทะเบียนเป็นสีดำ เช่น NCR แปลว่า National Capital Region คือ กรุงมะนิลา ขณะที่แผ่นป้ายทะเบียนรถยนต์รับจ้างสาธารณะมีพื้นหลังสีเหลือง และแสดงตัวอักษร/ตัวเลข และภูมิภาคที่จดทะเบียนแสดงเป็นสีดำ



ลักษณะป้ายทะเบียนที่ใช้ตั้งแต่ปี 2556 ถึงปัจจุบัน
ที่มา: Philstar



รถยนต์รับจ้างบรรทุกผู้โดยสารสาธารณะ Jeepney ต้องใช้ป้ายทะเบียนพื้นสีเหลือง



1980 (blue on white)



1981 Series (green on white)



1981 Series (green on white)



Late 1980's Series
(green on white)
F = duplicate front



Late 1980's Series
(white on green)
R = duplicate rear



Late 1980's Series
(green on white)



1994 Series (green on white)



2004 Series
Picture by Alan Cox



2004 Series

ลักษณะป้ายทะเบียนที่ใช้ในช่วงปี 2523 ถึง 2555 ซึ่งยังมีพบเห็นทั่วไปบนท้องถนน และเป็นป้ายที่ไม่ได้แสดงภูมิภาคที่จดทะเบียน โดยเพียงแค่ว่าจดทะเบียนในประเทศฟิลิปปินส์ แต่ไม่ได้แสดงภูมิภาคที่จดทะเบียน

ที่มา: Philstar

การจดทะเบียนประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

คณะกรรมการออกใบอนุญาตและกำกับการขนส่ง (Land Transportation Franchising and Regulatory Board : LTFRB) กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าสาธารณะต้องขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งสาธารณะ (Certificate of Public Convenience หรือ CPC)



รถบรรทุกสาธารณะและรถรับจ้างสาธารณะทุกคันจะต้องติดป้าย LTFRB ไว้บนรถเพื่อแสดงถึงการได้รับอนุญาตจากรัฐบาลให้ประกอบการรับจ้างขนส่งได้

หลักฐานประกอบการจดทะเบียนประกอบการฯ ได้แก่

- (1) สำเนาคำร้องจำนวน 5 ชุด
- (2) บัตรประจำตัวประชาชน หนังสือเดินทาง หรือใบอนุญาตขับรถที่รัฐบาลฟิลิปปินส์เป็นผู้ออกให้ พร้อมสำเนา
- (3) สำเนาข้อมูลผู้ประกอบการ (Operator's Data Sheet) จำนวน 2 ชุด พร้อมภาพถ่ายผู้ยื่นขอใบอนุญาตฯ ขนาด 2 นิ้ว x 2 นิ้ว
- (4) หลักฐานแสดงสัญชาติของคนฟิลิปปินส์ โดยกรณีกิจการเจ้าของคนเดียวให้แสดงสูติบัตรที่ออกให้โดยหน่วยงานราชการ หรือหนังสือเดินทาง

ฟิลิปปินส์ และกรณีบริษัทหรือห้างหุ้นส่วน ให้แสดงเอกสารจัดตั้งบริษัทหรือห้างหุ้นส่วนที่ออกโดยกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมฟิลิปปินส์ พร้อมทั้งแสดงจำนวนผู้ถือหุ้นและกรรมการที่เป็นคนชาติฟิลิปปินส์ (ฟิลิปปินส์ไม่อนุญาตให้คนต่างชาติเป็นผู้ถือหุ้นข้างมากในกิจการขนส่งภายในประเทศ)

(5) รายงานแสดงฐานะทางการเงิน โดยกรณีการนำรถบรรทุกแต่ละคันมาให้บริการรับจ้างสาธารณะจะต้องมีเงินในบัญชีไม่น้อยกว่า 30,000 เปโซ

(6) สำเนาหลักฐานการชำระภาษีเงินได้

(7) แผนที่แสดงทำเลที่ตั้งของกิจการ บริเวณที่จอดรถและบริเวณที่ทำการขนถ่ายสินค้า

(8) สัญญาว่าจ้างขนส่งกับลูกค้า

(9) ค่าธรรมเนียมพื้นฐาน 250 เปโซ และค่าธรรมเนียมการจดทะเบียน 510 เปโซ สำหรับรถบรรทุกจำนวน 2 คันแรก และรถบรรทุกคันต่อๆ ไปคิดในอัตราคันละ 70 เปโซ (ใบอนุญาตฯ แต่ละใบครอบคลุมรถบรรทุกที่อยู่ในการควบคุมของผู้ประกอบการได้หลายคัน)

LTFRB มีหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตประกอบการฯ ดังนี้

(1) กรณีใช้รถบรรทุก ทุกคันที่มีอายุไม่เกิน 10 ปี จะให้ใบอนุญาตประกอบการฯ อายุ 5 ปี

(2) กรณีใช้รถบรรทุก ทุกคันที่มีอายุตั้งแต่ 11 ถึง 15 ปี จะให้ใบอนุญาตประกอบการฯ อายุ 4 ปี

(3) กรณีใช้รถบรรทุก ทุกคันที่มีอายุตั้งแต่ 16 ถึง 20 ปี จะให้ใบอนุญาตประกอบการฯ อายุ 3 ปี

(4) กรณีใช้รถบรรทุก ทุกคันที่มีอายุตั้งแต่ 21 ถึง 25 ปี จะให้ใบอนุญาตประกอบการฯ อายุ 2 ปี

(5) กรณีใช้รถบรรทุก ทุกคันที่มีอายุตั้งแต่ 26 ปีขึ้นไป จะให้ใบอนุญาตประกอบการฯ อายุ 1 ปี

ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุญาตจาก LTFRB ให้สามารถใช้รับจ้างขนส่งสินค้าสาธารณะ จะนำรถบรรทุกที่อยู่ภายใต้การควบคุมของตนเองไปติดต่อสำนักงานการขนส่ง (LTO) เพื่อขอใช้ป้ายทะเบียนเป็นสีเหลือง



รถบรรทุกสาธารณะ รถโดยสารสาธารณะ และรถยนต์รับจ้างสาธารณะในฟิลิปปินส์
ถูกกำหนดให้ใช้ป้ายทะเบียนสีเหลือง



สำนักงานคณะกรรมการออกใบอนุญาตและกำกับการณ์ขนส่งสาธารณะทางบก (LTFRB) เป็น
หน่วยงานออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสาธารณะ

ที่มา: www.ltfrb.gov.ph

REPUBLIC OF THE PHILIPPINES
Department of Transportation and Communications
LAND TRANSPORTATION FRANCHISING AND REGULATORY BOARD
East Avenue, Quezon City

Application for a Certificate of Public
Convenience to Operate a

_____ Service

CASE NO. _____

Applicant/s
x _____ x

APPLICATION

COMES NOW, Applicant/s and unto this Honorable Board most respectfully allege:

That applicant/s is/are a Filipino citizen/ corporation existing and duly organized under
Philippine laws and with business address at _____;

That applicant/s hereby applies for the issuance of a Certificate of Public Convenience to
operate a _____ service for the transportation of passengers and
freight within/on the _____ route
use of _____ () unit/s, to wit:

MAKE

MOTOR NO.

CHASSIS NO.

PLATE NO.

That applicant/s is/are financially capable to operate and maintain the service being applied
for;

That applicant/s will comply with all the requirements of this Honorable Board and will abide
with the existing LTFRB Rules and Regulations, the Public Service Act, and other pertinent
laws/policies; and

That with the consideration and approval of this application, public necessity and convenience
will be promoted in a suitable manner;

WHEREFORE, It is most respectfully prayed unto this Honorable Board that this Application for
a Certificate of Public Convenience to Operate a _____ Service be accepted and
considered. Thereafter, a Notice of Hearing be Issued by this Honorable Board.

Applicant/s

WAIVER

I, (name of Applicant/s), hereby grants authority to LTFRB, to verify the authenticity of all the
documents herein submitted together with this application from both government and private sources.

Applicant/s

VERIFICATION AND CERTIFICATION OF NON-FORUM SHOPPING

I/We _____ Filipino and with business address at _____
after having been duly sworn to in accordance with law hereby depose and say that:

1. I/We am/are, the Applicant/s in the above-entitled case;
2. I/WE have caused the preparation of the foregoing application;
3. I/WE have read the contents thereof and the same are true to the best of my knowledge and belief;
4. I/WE have not commenced any other action or proceeding involving the same issues in any other LTFRB Office;
5. To the best of my knowledge, no such other application, petition or pleading is pending therein;
6. If I/We learn of the same or similar application, petition, or pleading has been filed or is pending, I/we shall report of such fact within five (5) days therefrom to this Honorable Board.

Applicant/s

SUBSCRIBED AND SWORN to before me this _____ day of _____ at _____
Affiant exhibited to me his _____ Issued at _____
on _____.

Doc No. : _____ Book No. : _____
Page No. : _____ Series of : _____

แบบฟอร์มคำร้องขออนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศฟิลิปปินส์

กับคณะกรรมการ LTFRB

ที่มา: www.ltfrb.gov.ph



Department of Transportation and Communications
LAND TRANSPORTATION FRANCHISING AND REGULATORY BOARD
East Avenue, Quezon City

OPERATOR DATA SHEET

PASTE
2X2 PHOTO

TYPE OF OWNERSHIP ☐ Single Proprietorship ☐ Corporation
☐ Partnership ☐ Cooperative

I. CASE NUMBER _____ NO. OF AUTHORIZED UNITS _____
TYPE OF SERVICE ☐ PUJ ☐ SB ☐ AUV
☐ TH ☐ TX ☐ PUB ___ AC ___ REG
☐ TTS ☐ SHS

NO. EXISTING FRANCHISE _____

CASE NUMBER	NO. OF AUTHORIZED UNITS

NO. OF PENDING APPLICATIONS _____

CASE NUMBER	TYPE OF APPLICATION

II. FOR INDIVIDUAL OPERATOR:

LAST NAME _____
FIRST NAME _____
MIDDLE NAME _____

DATE OF BIRTH _____ SEX: F ☐ M ☐

TIN NO. _____

BUSINESS ADDRESS _____

MAILING ADDRESS _____

PHONE NUMBER _____

E-MAIL _____

SPECIMEN SIGNATURE

III. FOR CORPORATION/COOPERATIVE/OTHERS

NAME OF CORPORATION/COOPERATIVE/OTHERS _____

SEC/CDA REGISTRATION NO. _____ TIN NO. _____

BUSINESS ADDRESS _____

MAILING ADDRESS _____

PHONE NUMBER _____

E-MAIL _____

IV. Authorized Representative [Note: Only the authorized representative identified in this sheet will be allowed to transact business in the agency for and on behalf of the owner]

LASTNAME _____

FIRST NAME _____

MIDDLE NAME _____

DATE OF BIRTH _____ SEX ☐ M ☐ F TIN NO. _____

BUSINESS ADDRESS _____

MAILING ADDRESS _____

PHONE NUMBER _____

E-MAIL _____

Operator undertakes that all information stated in this sheet are true and correct. Any misrepresentation and/or unlawful withholding of information will warrant outright denial and/or cancellation of the franchise in accordance with the Public Service Act. The Board reserves the right to VERIFY all information in this datasheet and to institute appropriate criminal prosecution for any act prejudicial to the public interest.

แบบฟอร์มแสดงข้อมูลผู้ประกอบการ (Operator's Data Sheet) เพื่อขออนุญาต
ประกอบการขนส่งสินค้า

ที่มา: www.ltfrb.gov.ph

REPUBLIC OF THE PHILIPPINES
Department of Transportation and Communications
LAND TRANSPORTATION FRANCHISING AND REGULATORY BOARD
East Avenue, Quezon City

STATEMENT OF FINANCIAL CAPABILITY
(ACTUAL WORKING CAPITAL)

For Individual Operator (Please accomplish below)

LAST NAME			
FIRST NAME			
MIDDLE NAME			
DATE OF BIRTH		SEX	☐ M ☐ F
TIN NO.			

For Corporation/Cooperative/Others (Please accomplish below)

NAME OF CORPORATION/COOPERATIVE/OTHERS			
SEC/CDA REGISTRATION NO.		TIN NO.	
NAME OF AUTHORIZED REPRESENTATIVE			

I. CURRENT ASSETS

AMOUNT/VALUE

CASH	
Cash on Hand	
Cash at Bank (Savings/Current)	
Others	

PROPERTIES (Current or Market Value)

Real Estate	
Vehicles	
Others	

INVESTMENTS

Certificates of Deposit (Time Deposit, etc.)	
Securities (Stocks, Bonds, Mutual Funds, etc.)	
Business Investments (worth of shares, etc.)	
Insurance Policies (Cash Surrender Value)	
Others	

TOTAL ASSETS

--	--

II. CURRENT LIABILITIES

AMOUNT/VALUE

LOANS AND PAYABLES	
Credit Card Debts	
Loan/s (Housing, auto, etc)	
Others	

INVESTMENT DEBTS

Business/ Insurance Debts	
Others	

TOTAL LIABILITIES

--	--

TOTAL WORKING CAPITAL (Total Assets - Total Liabilities)

--	--

แบบฟอร์มรายงานแสดงฐานะทางการเงิน (Statement of Financial Capability)
เพื่อขออนุญาตประกอบการขนส่งสินค้า

ที่มา: www.ltfrb.gov.ph

การจดทะเบียนการประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

แม้ว่าฟิลิปปินส์เป็นภาคีความตกลงการขนส่งผู้โดยสารและ การขนส่งสินค้าทางถนนภายใต้ BIMP-EAGA ซึ่งประกอบด้วยประเทศบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ อย่างไรก็ตาม ฟิลิปปินส์ไม่มีกฎระเบียบกำหนดเงื่อนไขการจดทะเบียนประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ เนื่องจากฟิลิปปินส์มีภูมิประเทศเป็นเกาะ และไม่มีดินแดนทางบกเชื่อมกับเพื่อนบ้าน อีกทั้งรัฐบาลฟิลิปปินส์ยังไม่เคยให้สิทธิการประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศกับผู้ประกอบการจากประเทศใด

ในภาพรวม ภาคเอกชนฟิลิปปินส์รวมตัวจัดตั้งเป็นสมาคมการขนส่งและโลจิสติกส์จำนวนมาก ประกอบด้วย

- สมาพันธ์สมาคมรถบรรทุกแห่งฟิลิปปินส์ (Confederation of Truckers Association of the Philippines หรือ CTAP) เป็นการรวมตัวของผู้ประกอบการรถบรรทุกที่สำคัญที่สุดของประเทศฟิลิปปินส์ ที่



ประกอบด้วยสมาคมรถบรรทุกจาก 3 เกาะหลัก ได้แก่ เกาะลูซอน เกาะวิซายาส์ และเกาะมินดาเนา โดยเป็นตัวแทนในการให้ข้อเสนอแก่รัฐบาล เช่น มาตรการกำหนดน้ำหนักบรรทุกของรถและสินค้า มาตรการห้ามรถบรรทุกเข้าเมือง มาตรการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง มาตรการพัฒนาระบบทางหลวง และการกำหนดอัตราค่าระวางแนะนำเพื่อใช้ในการอ้างอิงอัตราค่าขนส่งในพื้นที่สำคัญ เป็นต้น

- สมาคมรถบรรทุกแห่งท่าเรือตอนเหนือ (Integrated North Harbor Trucking Association หรือ INHTA)



- องค์การรถบรรทุกและผู้ประกอบการขนส่งแห่งฟิลิปปินส์
(Philippine Integrated Truckers and Haulers Organization)
- สมาคมผู้ประกอบการสถานีตู้สินค้านอกท่าเรือแห่งฟิลิปปินส์
(Association of Off Dock CFS Operators of the Philippines หรือ ACOP)
- สมาคมโซ่อุปกทานความเย็นแห่งฟิลิปปินส์ (Cold Chain Association of the Philippines หรือ CCAP)

COLD CHAIN ASSOCIATION OF THE PHILIPPINES INC.
- สมาคมผู้รับจัดการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศแห่งฟิลิปปินส์ (Philippine International Seafreight Forwarders Association หรือ PISFA)

PHILIPPINE INTERNATIONAL SEAFREIGHT FORWARDERS ASSOCIATION, INC.
- สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศแห่งฟิลิปปินส์ (Aircargo Forwarders Association of the Philippines หรือ AFPI)

AIRCARGO FORWARDERS OF THE PHILIPPINES, INC.
- สมาคมโลจิสติกส์และพัสดุภัณฑ์แห่งฟิลิปปินส์ (Philippine Logistics and Couriers Association หรือ PLACA)
- สมาคมการจัดการโซ่อุปกทานแห่งฟิลิปปินส์ (Supply Chain Management Association of the Philippines หรือ SCMAP)


- สมาคมการขนส่งปิโตรเลียมทางทะเลแห่งฟิลิปปินส์ (Philippine Petroleum Sea Transport Association หรือ PHILPESTA)
- สมาคมการขนส่งด้วยเรือประจำเส้นทางแห่งฟิลิปปินส์ (Philippine Liner Shipping Association หรือ PLSA)
- สมาคมผู้รวบรวมสินค้าจากต้นทางถึงปลายทางแห่งฟิลิปปินส์ (Door to Door Consolidators Association of the Philippines หรือ DDCAP)
- สมาคมตัวแทนออกของแห่งวิซายาส์ (Visayas Customs Brokers Association หรือ VCBA)
- สมาคมการขนส่งสินค้าและหินที่ขุดจากแม่น้ำทางถนนแห่งคากายัน (Cagayan Aggregates and River Gravel Haulers Association หรือ CARGHA)
- สมาคมรถบรรทุกแห่งเซบู (Cebu Truckers Association หรือ CTA)
- สมาคมรถบรรทุกแห่งเลย์เต (Leyte Truckers Association หรือ LTA)
- สมาคมรถบรรทุกแห่งเนโกรส (Negros Consolidated Truckers Association หรือ CONTRA)
- สมาคมรถบรรทุกแห่งซุบิกเบย์ (Subic Bay Haulers Association)
- สมาคมรถบรรทุกของดาเวาเพื่อเร่งรัดการพัฒนา (Truckers Association of Davao to Accelerate Development หรือ TADTAD)
- สมาพันธ์ผู้ส่งออกฟิลิปปินส์ (Philippine Exporters Confederation หรือ PHILEXPORT)



- สมาพันธ์ผู้ใช้ท่าเรือ (Port Users Confederation หรือ PUC)
- สมาพันธ์ตัวแทนออกของรับอนุญาตและผู้รับจัดการขนส่งที่ได้รับการรับรองแห่งฟิลิปปินส์ (Federation of Accredited Customs Brokers and Forwarders of the Philippines หรือ FACFOB)
- สมาพันธ์ผู้ประกอบการคลังสินค้าทัณฑ์บน (Customs Bonded Warehouse Operators Confederation หรือ CBWOC)
- สหพันธ์ตัวแทนออกของรับอนุญาตแห่งฟิลิปปินส์ (Customs Brokers Federation of the Philippines หรือ CBFP)

1.2 ใบอนุญาตขับรถ

ใบอนุญาตขับรถบรรทุกของฟิลิปปินส์แบ่งเป็น

- (1) ใบอนุญาตขับรถยนต์ที่มีน้ำหนักรวมไม่เกิน 4.5 ตัน
- (2) ใบอนุญาตขับรถที่มีน้ำหนักรวมตั้งแต่ 4.5 ตันขึ้นไป
- (3) ใบอนุญาตขับรถที่ใช้เกียร์อัตโนมัติที่มีน้ำหนักรวมไม่เกิน 4.5 ตัน
- (4) ใบอนุญาตขับรถที่ใช้เกียร์อัตโนมัติที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 4.5 ตัน
- (5) ใบอนุญาตขับรถลากจูงที่มีน้ำหนักรวมไม่เกิน 1.6 ตัน
- (6) ใบอนุญาตขับรถลากจูงที่มีน้ำหนักรวมตั้งแต่ 1.6 ถึง 4.5 ตัน
- (7) ใบอนุญาตขับรถลากจูงที่มีน้ำหนักรวมตั้งแต่ 4.5 ตันขึ้นไป

ใบอนุญาตขับรถบรรทุก/รถยนต์รับจ้าง มีอายุไม่เกิน 3 ปี



ภาพด้านหน้าและด้านหลังใบอนุญาตขับรถรับจ้างสาธารณะที่ออกโดย LTO (ใบอนุญาตขับรถบรรทุกสินค้ากำหนดเป็นหมายเลข 4 ถึง 8 ปรากฏอยู่ด้านหลังใบอนุญาตขับรถ)

ที่มา: www.ltrb.gov.ph

ผู้ขอใบอนุญาตขับรถบรรทุกต้องมีคุณสมบัติดังนี้ (1) อายุตั้งแต่ 18 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป (2) มีสุขภาพพร้อมต่อการปฏิบัติงานเป็นผู้ขับรถบรรทุก (3) ไม่เป็นผู้ติดยาเสพติดหรือสุรา (4) ไม่เป็นโรคติดต่อร้ายแรง (5) สามารถอ่านและเขียนภาษาฟิลิปปินส์ ภาษาอังกฤษ และเข้าใจภาษาท้องถิ่น (6) รักษาความสะอาด ระเบียบเรียบร้อย ถูกสุขอนามัย (7) มีใบรับรองแพทย์ที่ออกโดยโรงพยาบาลรัฐ (8) ต้องเป็นผู้ถือใบอนุญาตขับรถยนต์ทั่วไปไม่น้อยกว่า 4 ปี (9) ผ่านการสอบข้อเขียนและสามารถระบุประเภทของการขับรถโดยประมาณไม่น้อยกว่า 2 กรณี



REPUBLIC OF THE PHILIPPINES
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION & COMMUNICATIONS
LAND TRANSPORTATION OFFICE
East Avenue, Quezon City

FIELD OFFICE _____



No. _____

LTO FORM NO. 21

INSTRUCTIONS		APPLICATION FOR DRIVER'S LICENSE															
1. ACCOMPLISH THE FORM CORRECTLY. 2. PRINT DATA LEGIBLY IN CAPITAL LETTERS.		3. SUBMIT THIS FORM TO THE CRUISEVALUATOR TOGETHER WITH THE REQUIRED SUPPORTING DOCUMENTS.															
NAME (Family Name, First Name, Middle Name) 																	
PRESENT ADDRESS (No., Street, City/Municipality, Province) 		TEL NO. / CP NO. _____ TIN _____															
NATIONALITY _____ GENDER (F/M) _____ BIRTH DATE (MM/DD/YY) _____ HEIGHT (cm) _____ WEIGHT (kg) _____		TO BE ACCOMPLISHED BY LTO PERSONNEL ONLY LICENSE NUMBER _____															
TYPE OF APPLICATION (TOA) ☐ A. NEW ☐ B. DELINQUENT/DORMANT LICENSE ☐ C. CHANGE CLASSIFICATION ☐ D. FOREIGN LIC. CONVERSION ☐ E. RENEWAL ☐ F. ADDITIONAL RESTRICTION CODE ☐ G. PROOF TO NON-PROF. ☐ H. REVISION OF RECORDS ☐ I. NON-PROF TO PROF. ☐ J. CHANGE ADDRESS		RESTRICTION CODE ☐ 1. MOTORCYCLE/MOTORIZED TRICYCLES / E-BIKES (LSV) TRIKES (A-1) ☐ 2. VEHICLES UP TO 4500 KGS. GVW (MANUAL AND AUTOMATIC CLUTCH) ☐ 3. VEHICLES ABOVE 4500 KGS. GVW (MANUAL AND AUTOMATIC CLUTCH) ☐ 4. AUTOMATIC CLUTCH ONLY UP TO 4500 KGS. GVW ☐ 5. AUTOMATIC CLUTCH ONLY ABOVE 4500 KGS. GVW ☐ 6. ARTICULATED 1500 GVW AND BELOW ☐ 7. ARTICULATED 1501 UP TO 4500 GVW ☐ 8. ARTICULATED 4501 GVW AND ABOVE (TRUCK - TRAILER)															
TYPE OF LICENSE/PERMIT FOR ☐ 1. STUDENT PERMIT ☐ 2. NON-PROFESSIONAL ☐ 3. PROFESSIONAL ☐ 4. CONDUCTOR		EDUCATIONAL ATTAINMENT (EA) ☐ 1. DRIVING SCHOOL ☐ 2. LICENSED PRIVATE PERSON ☐ 3. HIGH SCHOOL ☐ 1. INFORMAL SCHOOLING ☐ 2. ELEMENTARY ☐ 3. VOCATIONAL COLLEGE ☐ 4. POST GRADUATE															
BLOOD TYPE _____ ORGAN DONOR ☐ YES ☐ NO		CONDITIONS ☐ A. WEARING CORRECTIVE LENSES. ☐ B. DRIVE ONLY WITH CUSTOMIZED VEHICLE ☐ C. DRIVE ONLY W/ SPECIAL EQUIPMENT FOR UPPER OR LOWER LIMBS ☐ D. DAYLIGHT DRIVING ONLY ☐ E. WITH HEARING AID															
CIVIL STATUS (CS) ☐ 1. SINGLE ☐ 2. MARRIED ☐ 3. WIDOWER ☐ 4. SEPARATED ☐ 5. OTHERS (Specify) _____		HAIR ☐ 1. BLACK ☐ 2. BROWN ☐ 3. BLONDE ☐ 4. GRAY ☐ 5. OTHERS (Specify) _____															
EYES ☐ 1. BLACK ☐ 2. BROWN ☐ 3. GRAY ☐ 4. OTHERS (Specify) _____		BUILT ☐ 1. LIGHT ☐ 2. MEDIUM ☐ 3. HEAVY ☐ 1. LIGHT ☐ 2. FAIR ☐ 3. DARK															
COMPLEXION _____		COMPUTATION OF FEES <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 70%;">APPLICATION FEE</th> <th style="width: 30%;">AMOUNT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>COMPUTER FEE</td> <td>₱ _____</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>₱ _____</td> </tr> </tbody> </table>		APPLICATION FEE	AMOUNT	COMPUTER FEE	₱ _____	TOTAL	₱ _____								
APPLICATION FEE	AMOUNT																
COMPUTER FEE	₱ _____																
TOTAL	₱ _____																
BIRTHPLACE (City/Municipality, Province) 		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tbody> <tr> <td>LICENSE FEE</td> <td>₱ _____</td> </tr> <tr> <td>ADDITIONAL RESTRICTION CODE</td> <td>₱ _____</td> </tr> <tr> <td>CHANGE CLASSIFICATION</td> <td>₱ _____</td> </tr> <tr> <td>REVISION OF RECORDS</td> <td>₱ _____</td> </tr> <tr> <td>COMPUTER FEE</td> <td>₱ _____</td> </tr> <tr> <td>OTHERS (SPECIFY)</td> <td>₱ _____</td> </tr> <tr> <td>TOTAL</td> <td>₱ _____</td> </tr> </tbody> </table>		LICENSE FEE	₱ _____	ADDITIONAL RESTRICTION CODE	₱ _____	CHANGE CLASSIFICATION	₱ _____	REVISION OF RECORDS	₱ _____	COMPUTER FEE	₱ _____	OTHERS (SPECIFY)	₱ _____	TOTAL	₱ _____
LICENSE FEE	₱ _____																
ADDITIONAL RESTRICTION CODE	₱ _____																
CHANGE CLASSIFICATION	₱ _____																
REVISION OF RECORDS	₱ _____																
COMPUTER FEE	₱ _____																
OTHERS (SPECIFY)	₱ _____																
TOTAL	₱ _____																
FATHER'S NAME (Family Name, First Name, Middle Name) indicate even if deceased 		THIS IS TO CERTIFY THAT I HAVE CAREFULLY EVALUATED THIS APPLICATION INCLUDING THE SUPPORTING DOCUMENTS 															
MOTHER'S NAME (Family Name, First Name, Middle Name) indicate even if deceased 		PRINT NAME/SIGNATURE _____															
SPOUSE NAME (Family Name, First Name, Middle Name) indicate even if deceased 		SIGNATURE OF APPLICANT _____															
EMPLOYER'S BUSINESS NAME _____ TEL NO. _____																	
EMPLOYER'S BUSINESS ADDRESS _____																	
FILL THIS UP ONLY IF YOUR NAME ABOVE IS DIFFERENT FROM YOUR NAME IN PREVIOUS LICENSE PREVIOUS NAME (Family Name, First Name, Middle Name) 		THIS IS TO CERTIFY THAT THE INFORMATION I HAVE GIVEN IS TRUE AND CORRECT. 															

QR-OPD-ADL R-1 03/01/10

ตัวอย่างแบบฟอร์มคำร้องขอใบอนุญาตขับรถบรรทุก

ที่มา: www.ltftrb.gov.ph

ชั่วโมงการขับรถ

กระทรวงการขนส่งฟิลิปปินส์ไม่มีกฎระเบียบกำหนดเกี่ยวกับการขับรถขึ้นมาโดยเฉพาะ แต่ได้นำกฎระเบียบการจ้างแรงงานของกระทรวงแรงงานและจ้างงาน (Department of Labor and Employment) มาใช้ โดยอนุโลม ซึ่งกำหนดให้ (1) ผู้ปฏิบัติงานขับรถสาธารณะต้องมีชั่วโมงการขับรถรวมกันไม่เกิน 12 ชั่วโมงต่อวัน (2) นายจ้างต้องจัดให้มีอาหารอย่างน้อย 1 มื้อ ทุกๆ การทำงาน 12 ชั่วโมงในวันที่ทำงาน และต้องให้มีเวลาพักไม่น้อยกว่า 1 ชั่วโมง (คนขับรถสาธารณะในประเทศฟิลิปปินส์ส่วนใหญ่จะทำงานขับรถมากกว่าวันละ 12 ชั่วโมงต่อวัน เนื่องจากอัตราค่าจ้างแปรผันตามชั่วโมงการทำงาน และไม่ได้เป็นเงินเดือนประจำ)



ผู้ขับรถบรรทุกในฟิลิปปินส์มีระยะเวลาขับรถต่อเนื่องต่อวันมากกว่าไทย เนื่องจากคนขับรถส่วนใหญ่ไม่มีเงินเดือนประจำ ต้องขับรถให้ได้ชั่วโมงทำงานให้มากเพื่อหาเลี้ยงชีพและครอบครัว

ความเร็วในการขับขี่

ฟิลิปปินส์กำหนดความเร็วที่ใช้เดินทางบนถนน ดังนี้

- (1) ทางหลวงแผ่นดิน อนุญาตให้รถยนต์และจักรยานยนต์ ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถบรรทุกและรถโดยสาร ใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- (2) ทางด่วน ให้รถบรรทุกและรถโดยสารใช้ความเร็วได้ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- (2) ถนนในเขตเมือง อนุญาตให้รถทุกชนิดใช้ความเร็วได้ตั้งแต่ 30 ถึง 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- (3) ถนนในเขตโรงเรียนและเขตอันตราย อนุญาตให้รถทุกชนิดใช้ความเร็วไม่เกิน 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

1.3 มาตรฐานลักษณะรถ

กระทรวงโยธาธิการและทางหลวง (DPWH) ร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งฟิลิปปินส์ และสำนักงานการขนส่งทางบก (LTO) ร่วมกันกำหนดมาตรฐานลักษณะรถตามคำสั่งรัฐบาลฟิลิปปินส์ Republic Act 8794 โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2554 ดังนี้



ความกว้าง:

- ห้ามใช้รถยนต์หรือรถพ่วงที่มีความกว้างรวมเกิน 2.5 เมตร

ความสูง:

- ห้ามใช้รถที่มีความสูงรวมกันเกิน 4.5 เมตร

ความยาว:

- รถบรรทุกที่มี 2 เพลา ให้มีความยาวรวมไม่เกิน 10 เมตร
- รถโดยสารที่มี 2 เพลา ให้มีความยาวรวมกันไม่เกิน 11 เมตร
- รถยนต์ที่มีตั้งแต่ 3 เพลาขึ้นไป ให้มีความยาวรวมกันไม่เกิน 14 เมตร
- รถลากจูง ให้มีความยาวรวมกันไม่เกิน 18 เมตร

น้ำหนัก:

- ให้น้ำหนักรวมมากที่สุดลงเพลาได้ไม่เกิน 13.5 ตัน
- รถบรรทุก 2 เพลา 6 ล้อ น้ำหนักรวมไม่เกิน 16.88 ตัน
- รถบรรทุก 3 เพลา 10 ล้อ น้ำหนักรวมไม่เกิน 27.25 ตัน
- รถบรรทุก 4 เพลา 14 ล้อ น้ำหนักรวมไม่เกิน 29.7 ตัน
- รถบรรทุกกึ่งพ่วงที่มี 3 เพลา 10 ล้อ น้ำหนักรวมไม่เกิน 30.38 ตัน
- รถบรรทุกกึ่งพ่วงที่มี 4 เพลา 14 ล้อ น้ำหนักรวมไม่เกิน 30.38 ตัน
- รถบรรทุกกึ่งพ่วงที่มี 5 เพลา 18 ล้อ น้ำหนักรวมไม่เกิน 37.8 ตัน
- รถบรรทุกกึ่งพ่วงที่ประกอบด้วยรถหัวลากที่มี 2 เพลา และส่วนพ่วงที่มี 3 เพลา และมีจำนวนล้อรวม 18 ล้อ น้ำหนักรวมไม่เกิน 30.378 ตัน
- รถบรรทุกกึ่งพ่วงที่ประกอบด้วยรถหัวลากที่มี 2 เพลา และส่วนพ่วงที่มี 2 เพลา และมีจำนวนล้อรวม 14 ล้อ น้ำหนักรวมไม่เกิน 30.378 ตัน
- รถบรรทุกกึ่งพ่วงที่ประกอบด้วยรถหัวลากที่มี 3 เพลา และส่วนพ่วงที่มี 3 เพลา และมีจำนวนล้อรวม 22 ล้อ น้ำหนักรวมไม่เกิน 41 ตัน

TRUCKS/TRAILERS	DESCRIPTION & MAXIMUM GYW
	TRUCK WITH 2 AXLES (6 WHEELS) 16,880 KGS
	TRUCK WITH TANDEM REAR AXLE 3 AXLES (10 WHEELS) 27,250 KGS
	TRUCK WITH TANDEM REAR AXLE 4 AXLES (14 WHEELS) 29,700 KGS
	TRUCKS SEMI-TRAILER WITH 3 AXLES (10 WHEELS) 30,380 KGS
	TRUCK SEMI-TRAILER 4 AXLES (14 WHEELS) 30,380 KGS
	TRUCK SEMI-TRAILER 4 AXLES (14 WHEELS) 30,380 KGS
	TRUCK SEMI-TRAILER 5 AXLES (18 WHEELS) 37,800 KGS
	TRUCK TRAILER WITH 2 AXLES AT MOTOR VEHICLE 3 AXLES AT TRAILER (18 WHEELS) 30,378 KGS
	TRUCK TRAILER WITH 2 AXLES AT MOTOR VEHICLE 2 AXLES AT TRAILER (14 WHEELS) 30,378 KGS
	TRUCK TRAILER WITH 3 AXLES AT MOTOR VEHICLE 3 AXLES AT TRAILER (22 WHEELS) 41,000 KGS
	TRUCK TRAILER WITH 3 AXLES AT MOTOR VEHICLE 3 AXLES AT TRAILER (22 WHEELS) 41,000 KGS

มาตรฐานน้ำหนักรถที่หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนในฟิลิปปินส์เห็นชอบ
ร่วมกันให้ใช้บังคับตั้งแต่ปี 2554

ที่มา: CTAP

1.4 เขตห้ามจอดและเวลาห้ามรถบรรทุกวิ่ง

หน่วยงานภาครัฐท้องถิ่นเป็นหน่วยงานหลักออกมาตรการห้ามรถบรรทุกที่มีขนาดตั้งแต่ 4.5 ตัน เข้าในเขตเมือง (Truck Ban Ordinance) ในช่วงเวลาเร่งด่วน เช่น

- สำนักงานพัฒนากรุงมะนิลา (Metro Manila Development Authority) ซึ่งเป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นห้ามรถบรรทุกสินค้าเข้าในตัวเมืองชั้นในของกรุงมะนิลา และเปิดให้รถบรรทุกเข้าเมืองได้ในช่วงเช้า วันจันทร์ ถึง วันเสาร์ เวลาตั้งแต่ 6.00 - 10.00 น. และ 17.00 - 22.00 น. โดยรถบรรทุกที่ฝ่าฝืนเดินทางเข้ามาในเขตห้ามรถบรรทุกเข้าต้องถูกปรับ 500 เปโซ



กรุงมะนิลาเป็นเมืองที่มีการประกาศใช้มาตรการห้ามรถบรรทุกเข้าเมือง
ต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2538 เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติด

ที่มา: Philstar

- สำนักงานพัฒนาปฏิบัติการจราจรเทศบาลนครทาลิเวย์ เมืองเซบู (City of Tailsay Traffic Operations Development Authority) ห้ามรถบรรทุกเข้าตัวเมืองทาลิเวย์ตั้งแต่เวลา 4.00–6.00 น. และ 16.00–21.00 น. ทุกวัน ไม่เว้นวันหยุดราชการ
- สำนักงานเมืองดาเวา ห้ามรถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปเข้าเมืองขึ้นในตั้งแต่เวลา 6.00 – 8.00 น. และ 17.00 – 20.00 น. เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด

1.5 การอนุญาตให้ขนส่งเฉพาะกิจ

กฎหมายการขนส่งและการจราจรทางถนนของประเทศฟิลิปปินส์มีการออกใบอนุญาตสำหรับการขนส่งแบ่งเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ (1) กลุ่มใบอนุญาตสำหรับการขนส่งผู้โดยสาร และ (2) กลุ่มใบอนุญาตสำหรับการขนส่งสินค้า อย่างไรก็ตาม ในส่วนของการออกใบอนุญาตการขนส่งสินค้า ฟิลิปปินส์ไม่ได้จำแนกเป็นใบอนุญาตพิเศษสำหรับการขนส่งเฉพาะกิจแยกออกจากใบอนุญาตขนส่งสินค้าประเภทอื่นๆ

1.6 กฎและเครื่องหมายจราจร

หน่วยงานการกำหนดและติดตั้งเครื่องหมายจราจร ได้แก่ กระทรวงโยธาธิการและทางหลวง (DPWH) ซึ่งการกำหนดเครื่องหมายจราจรของประเทศฟิลิปปินส์เป็นไปตามอนุสัญญาเวียนนา (Vienna Convention) ตลอดจนมีลักษณะคล้ายคลึงกับเครื่องหมายจราจรในสหรัฐอเมริกาและออสเตรเลีย



ที่มา Affordable Cebu

1.7 บทลงโทษและขั้นตอนการดำเนินคดีความ

บทลงโทษตามกฎหมายการจราจรทางถนน มีดังนี้

- (1) ไม่แสดงใบขับขี่รถเมื่อเจ้าหน้าที่ร้องขอ ปรับ 1,000 บาท
- (2) ขับรถยนต์โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถ หรือขับขี่รถที่ทะเบียนหมดอายุ หรือใช้ใบอนุญาตขับขี่รถที่ผิดประเภท ปรับไม่เกิน 3,000 บาท
- (3) มีปริมาณแอลกอฮอล์หรือสารเสพติดเกินที่กำหนดขณะ ขับรถ ปรับไม่เกิน 2,000 บาท จำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ รวมทั้งถูกระงับใบขับขี่เป็นเวลา 12 เดือน

- (4) ขับรถยนต์โดยประมาท ปรับตั้งแต่ 2,000 ถึง 10,000 เปโซ และถูกระงับใบขับขี่เป็นเวลา 3 เดือน ถึง 2 ปี
- (5) ใช้ป้ายทะเบียนปลอม หรือใช้ใบอนุญาตขับรถปลอม ปรับไม่เกิน 3,000 เปโซ และถูกระงับใบขับขี่เป็นเวลา 12 เดือน
- (6) ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขณะขับขี่ ปรับตั้งแต่ 1,000 ถึง 5,000 เปโซ และถูกระงับใบขับขี่เป็นเวลา 1 สัปดาห์
- (7) นำรถบรรทุกส่วนบุคคลมาให้บริการสาธารณะ ปรับไม่เกิน 500 เปโซ และระงับการประกอบการขนส่ง 3 เดือน
- (8) จอดรถในที่ห้ามจอด หรือจอดไม่เก็ระยะ 5 เมตร จากทางแยก ปรับไม่เกิน 1,000 เปโซ
- (9) ไม่ปฏิบัติตามป้ายจราจร ปรับไม่เกิน 1,000 เปโซ
- (10) บรรทุกผู้โดยสารบนหลังคา/ส่วนบนของรถ หรือบรรทุกสัมภาระ/สินค้าหนักเกิน 20 กิโลกรัม/ตารางเมตร ปรับ 1,000 เปโซ
- (11) ไม่ใช้ผ้าใบหรือวัสดุคลุมสินค้าขณะขนส่งปรับ 1,000 เปโซ
- (12) เปิดไฟสูงขณะขับรถสวนทางผู้อื่น ปรับ 1,000 เปโซ
- (13) ดัดแปลงหรือต่อเติมรถโดยไม่ได้รับอนุญาต ปรับ 5,000 เปโซ
- (14) นำรถยนต์พวงมาลัยด้านขวามาขับบนท้องถนนโดยไม่ได้รับอนุญาต ปรับ 50,000 เปโซ
- (15) นำรถยนต์ที่ไม่พร้อมเดินทางมาใช้บนท้องถนน เช่น ไฟท้ายเสีย ไฟหน้าเสีย ห้ามล้อไม่ทำงานเต็มที่ ไม่มีกระจกมองข้าง ฯลฯ ปรับ 5,000 เปโซ
- (16) ไม่ติดป้ายทะเบียน/สติ๊กเกอร์แสดงทะเบียนรถ ปรับ 5,000 เปโซ
- (17) บรรทุกน้ำหนักเกิน ปรับ 1,000 เปโซ
- (18) นำรถโดยสารมาใช้บรรทุกสินค้าน้ำหนักเกิน 160 กิโลกรัม ปรับ 1,000 เปโซ
- (19) นำรถมาใช้บรรทุกสินค้าผิดกฎหมาย ปรับ 10,000 เปโซ



บรรทุกผู้โดยสารบนหลังคาหรือบรรทุก สินค้าหนักเกิน 20 กิโลกรัม/ตารางเมตร ปรับ 1,000 บาท

บทที่ 2

กระบวนการข้ามแดน

ประเทศฟิลิปปินส์เป็นดินแดนหมู่เกาะในมหาสมุทรแปซิฟิก ประกอบด้วยเกาะ 7,107 เกาะ อีกทั้งไม่มีดินแดนทางบกเชื่อมต่อกับประเทศใดๆ ตลอดจนกฎหมายการนำเข้าของประเทศฟิลิปปินส์ ไม่อนุญาตให้นำรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเข้ามาใช้บนท้องถนน ส่งผลให้กระบวนการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแดนของประเทศฟิลิปปินส์ต้องพึ่งพาการขนส่งทางทะเล และการขนส่งทางอากาศ

การขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับฟิลิปปินส์ใช้การขนส่งทางเรือเป็นหลัก โดยไทยส่งสินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพ หรือท่าเรือแหลมฉบัง ไปยังท่าเรือกรุงมะนิลา (Manila Port) ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศ โดยใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 7 ถึง 9 วัน ขณะที่สินค้าที่ต้องการจัดส่งไปยังตอนใต้ของฟิลิปปินส์ ผู้ประกอบการขนส่งจากไทยจะจัดส่งไปยังท่าเรือเซบู (Cebu Port) ใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 8 ถึง 10 วัน เพื่อจะได้กระจายสินค้าต่อไป แม้ว่าการขนส่งทางทะเลจะมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างต่ำ แต่เนื่องจากต้องใช้เวลาในการขนส่งนานทำให้เกิดข้อจำกัดในการขนส่งระหว่างไทยกับฟิลิปปินส์

การขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่มีความสำคัญมากที่สุดในประเทศฟิลิปปินส์เนื่องจากมีภูมิประเทศเป็นเกาะจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารใช้ระยะเวลานานมาก เช่น การเดินทางจากมะนิลาไปยังเมืองเซบู ซึ่งเป็นเมืองใหญ่อันดับที่ 2 ของประเทศ ต้องใช้เวลาในการเดินเรือ 24 ชั่วโมง ขณะที่เดินทางโดยเครื่องบินใช้เวลา 1 ชั่วโมง



พื้นที่ท่าเรือที่สำคัญของฟิลิปปินส์

ที่มา: Marina Philippines

พื้นที่ท่าเรือเพื่อการขนส่งระหว่างประเทศที่สำคัญของฟิลิปปินส์ ได้แก่

- 1) **กรุงมะนิลา / ลูซอน (Luzon)** โดยพื้นที่ท่าเรือที่มีความสำคัญมากที่สุดของประเทศฟิลิปปินส์ ท่าเรือมะนิลา (Port of Manila) อยู่ภายใต้การดูแลของการท่าเรือแห่งฟิลิปปินส์ (Philippines Port Authority) ที่ให้สัมปทานผู้ประกอบการแต่ละรายเป็นผู้ให้บริการท่าเทียบเรือ ได้แก่ Port of Manila North Harbor (เน้นรองรับการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและชายฝั่ง), Port of Manila South Harbor (เน้นรองรับการขนส่งระหว่างประเทศ) และ Port of Manila International Container Terminal (MICT) (เน้นรองรับการขนส่งระหว่างประเทศ) โดยท่าเรือมะนิลามีระดับความลึก 11.5 ถึง 14.5 เมตร ใช้รองรับเรือสินค้าเทกองแห้ง เรือสินค้าเทกองเหลว เรืออเนกประสงค์ เรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ เรือสำราญ และเรือ Ro-Ro โดยจำนวนเรือส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 73 ของเรือทั้งหมดที่เข้าเทียบท่าเป็นเรือขนส่งสินค้า โดยมีสายการเดินเรือให้บริการขนส่งประจำ ได้แก่ APL, COSCO, Evergreen, Hamburg, K Line, MOL, NYK, OOCL, PIL, Regional Container Lines และ Yang Ming



ท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ภายใต้ท่าเรือมะนิลา (ลูซอน)

ที่มา: Philstar

- 2) **เมืองเซบู (Cebu)** เป็นเมืองเศรษฐกิจที่มีความสำคัญอันดับที่สองรองจากกรุงมะนิลา โดยมีท่าเรือสำคัญ ได้แก่ ท่าเรือเซบู (Port of Cebu) บริหารงานโดยการท่าเรือเซบู (Cebu Port Authority) มีท่าเทียบเรือสำคัญ 2 แห่ง ได้แก่ Cebu International Port ใช้รองรับการขนส่งสินค้าต่างประเทศ และ Cebu Baseport ใช้รองรับการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศ (ท่าเรือ Cebu Baseport เป็นท่าเรือภายในประเทศขนาดใหญ่ที่สุดของฟิลิปปินส์) โดยเรือที่เข้าเทียบท่าเรือเซบู ประกอบด้วยเรือโดยสาร เรือคอนเทนเนอร์ เรือสินค้าทั่วไป เรือ Ro-Ro Ferry โดยจำนวนเรือส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 48 ของเรือทั้งหมดที่เข้าเทียบท่าเป็นเรือโดยสาร



เรือ Ro-Ro Ferry ของ Trans Asia Shipping ให้บริการประจำขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และ รถยนต์ระหว่างเมืองเซบูกับท่าเรือหลักในฟิลิปปินส์

- 3) **อ่าวซูบิก (Subic Bay)** โดยมีท่าเรือสำคัญ ได้แก่ Port of Subic Bay ซึ่งตั้งอยู่ในเขตปลอดอากร บริหารงานโดยสำนักงานเมืองอ่าวซูบิก (Subic Bay Metropolitan Authority) ท่าเรือมีระดับความลึก 11 ถึง 13.7 เมตร ใช้รองรับเรือคอนเทนเนอร์ เรือสินค้าเทกองแห้ง เรือสินค้า เทกองเหลว เรือโดยสาร เรือ Ro-Ro โดยจำนวนเรือส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 65 ของเรือทั้งหมดที่เข้าเทียบท่าเป็นเรือขนส่งสินค้า โดยมีสายการบินเรือให้บริการขนส่งประจำ เช่น APL, Maersk, MCC Transport, Wanhai นอกจากนี้อ่าวซูบิกยังเป็นแหล่งต่อเรือขนาดใหญ่ที่สุดของฟิลิปปินส์
- 4) **เมืองบาแทังกัส (Batangas)** โดยมีท่าเรือสำคัญ ได้แก่ ท่าเรือบาแทังกัส (Port of Batangas) ใช้รองรับเรือโดยสาร เรือน้ำมัน เรือสินค้าเทกองแห้ง เรือสินค้าเทกองเหลว เรือคอนเทนเนอร์ และเรือ Ro-Ro โดยจำนวนเรือส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 56 ของเรือ

ทั้งหมดที่เข้าเทียบท่าเป็นเรือโดยสาร โดยมีสายการบินเรือให้บริการขนส่งประจำส่วนใหญ่เป็นสายการบินเรือในประเทศฟิลิปปินส์ ได้แก่ Asian Marine Transport, Besta Shipping Lines, Island Shipping Corporation, Lite Shipping, Montenegro Shipping, Starlite Ferries, Super Shuttle Ro-Ro, Tri-Star Megalink



เรือ Ro-Ro Ferry ของ Super Shuttle Ro-Ro ให้บริการประจำขนส่งผู้โดยสาร สินค้าและรถยนต์ระหว่างเมืองบาแท้งกับเมืองเซบู



การขนถ่ายรถยนต์ที่นำเข้ามาจากประเทศไทยด้วยเรือ Ro-Ro ที่ให้บริการเดินเรือโดยตรงจาก
แหลมบังถึงท่าเรือ Buan International Port ณ เมืองบาแทังกัส

- 5) เมืองอิโลอิโล (Iloilo) ตั้งอยู่บริเวณช่องแคบอิโลอิโล ซึ่งเป็น
ประตูการค้าสู่ย่านตะวันตกของวิซายาส (Visayas) โดยมีท่าเรือ
สำคัญ ได้แก่ ท่าเรืออิโลอิโล (Port Iloilo) ภายใต้การบริหาร
ของการท่าเรือแห่งฟิลิปปินส์ ใช้รองรับเรือโดยสาร เรือน้ำมัน
เรือสินค้าเทกองแห้ง เรือสินค้าเทกองเหลว เรือคอนเทนเนอร์
และเรือ Ro-Ro โดยมีสายการเดินเรือให้บริการขนส่งประจำ
ส่วนใหญ่เป็นสายการเดินเรือในประเทศฟิลิปปินส์ ได้แก่
Amigao Shipping, Lorenzo Shipping, Lite Ferries, New
Panay Shipping, Trans Asia Shipping, 2Go, Super
Shuttle Ro-Ro เป็นต้น



เรือ Ro-Ro Ferry ของ Lite Ferries ให้บริการประจำขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และรถยนต์
ระหว่างเมืองเซบูกับเมืองอีโลอีโล

- 6) เมืองดาเวา (Davao) โดยมีท่าเรือสำคัญ ได้แก่ ท่าเรือดาเวา (Port of Davao) อยู่ตอนใต้ของฟิลิปปินส์ ใช้รองรับเรือคอนเทนเนอร์ เรือสินค้าเทกอง เรือสินค้าทั่วไป เรือโดยสาร Ro-Ro Ferry โดยเรือส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 99 ของเรือทั้งหมดที่เข้าเทียบท่าเป็นเรือขนส่งสินค้า



เรือคอนเทนเนอร์เทียบท่า Sasa International Seaport ที่อยู่ในเขตท่าเรือดาเวา

- 7) เมืองเจนเนอรัลซานโตส (General Santos) ตั้งอยู่บนเกาะมินดาเนา (Mindanao) ตอนใต้สุดของฟิลิปปินส์ บริหารงานโดยการท่าเรือแห่งฟิลิปปินส์ มีท่าเรือสำคัญ ได้แก่ Port of General Santos ท่าเรือมีระดับความลึก 12 ถึง 13.5 เมตร รองรับเรือสินค้าเทกอง เรือคอนเทนเนอร์ เรือสินค้าเทกองแห้ง เรือสินค้าเทกองเหลว
- 8) เมืองคากายันดีโอโร (Cagayan de Oro) มีท่าเรือสำคัญ ได้แก่ ท่าเรือ Cagayan De Oro ใช้รองรับเรือ Ro-Ro Ferry เรือสินค้าเทกองแห้ง เรือสินค้าเทกองเหลว ท่าเรือมีระดับความลึก 7.1 ถึง 9.1 เมตร โดยจำนวนเรือส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 77 ของเรือทั้งหมดที่เข้าเทียบท่าเป็นเรือขนส่งสินค้า



เรือ Ro-Ro Ferry ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร รถยนต์ และสินค้ามายังท่าเรือคากายันตีโอโร

- 9) เมืองแซมบวนกา (Zamboanga) มีท่าเรือสำคัญ ได้แก่ ท่าเรือแซมบวนกา (Port of Zamboanga) บริหารงานโดย องค์การเขตเศรษฐกิจพิเศษแซมบวนกา ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 19 ท่า โดยเป็นท่าเรือหลักในการส่งออกอาหารทะเลไปยัง สหรัฐอเมริกา ยุโรป ตะวันออกกลาง และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รองรับเรือคอนเทนเนอร์ เรือโดยสาร เรือ Ro-Ro Ferry



การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าที่ท่าเรือซัมบวงกา

นอกจากการขนส่งทางทะเลแล้ว ฟิลิปปินส์ยังพึ่งพาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ อาทิ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ยาและเวชภัณฑ์ และอัญมณีและเครื่องประดับ เป็นต้น โดยท่าอากาศยานพาณิชย์ระหว่างประเทศที่สำคัญ มีดังนี้

ชื่อท่าอากาศยานพาณิชย์	ชื่อย่อ	เมืองที่ตั้ง
Ninoy Aquino International Airport	MNL	กรุงมะนิลา
Mactan Cebu International Airport	CEB	เซบู / ลาปูซีตี
Francisco Bangoy International Airport	DVO	เมืองดาเวา
General Santos International Airport	GES	เจนเนอรัลซานโตส
Iloilo International Airport	ILO	อิโลอิโล
Kalibo International Airport	KLO	กาลิโบ
Legazpi International Airport	LGP	ลากัสปี

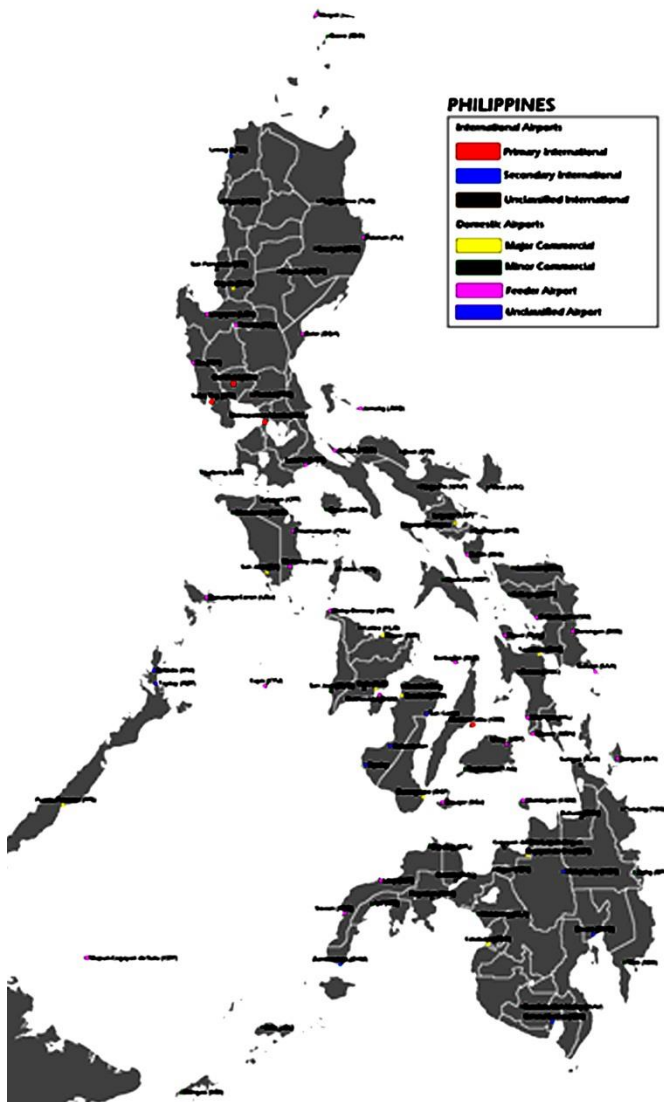
ชื่อท่าอากาศยานพาณิชย์	ชื่อย่อ	เมืองที่ตั้ง
Puerto Princesa International Airport	PPS	เปอร์ตโตปรีนซีซา
Subic Bay International Airport	SFS	บาตัน
Zamboanga International Airport	ZAM	แซมบวนกา

สายการบินที่ให้บริการบินตรงระหว่างไทยกับฟิลิปปินส์ ได้แก่

(1) สายการบินไทย Thai Airways ให้บริการบินเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กับท่าอากาศยาน Ninoy Aquino International Airport กรุงมะนิลา

(2) สายการบิน CEBU Pacific Air ให้บริการบินเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กับท่าอากาศยาน Ninoy Aquino International Airport กรุงมะนิลา

(3) สายการบิน Philippine Airlines ให้บริการบินเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กับท่าอากาศยาน Ninoy Aquino International Airport กรุงมะนิลา



ที่ตั้งท่าอากาศยานในประเทศฟิลิปปินส์

ในส่วนของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ รัฐบาลฟิลิปปินส์ จัดทำความตกลงการขนส่งทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซียและฟิลิปปินส์ ภายใต้อนุภูมิภาคพื้นที่แห่งการเจริญเติบโตด้าน ตะวันออกของอาเซียน บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ (Brunei – Indonesia – Malaysia – Philippines East ASEAN Growth Area หรือ BIMP-EAGA) จำนวน 2 ฉบับ ได้แก่

1) บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ว่าด้วยการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะและรถโดยสาร ทศนาจร ลงนามปี ค.ศ.2007 (พ.ศ.2550)

2) บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน (BIMP-EAGA MOU on Transit and Inter-State Transport Goods) ลงนามในปี ค.ศ.2009 (พ.ศ.2552) ซึ่งเป็นความตกลงระหว่างประเทศ ด้านการขนส่งด้วยรถบรรทุก

2.1 บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และ ฟิลิปปินส์ ว่าด้วยการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะและรถโดยสาร ทศนาจร

บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และ ฟิลิปปินส์ ว่าด้วยการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะและรถโดยสารทศนาจร (BIMP-EAGA MOU on Cross Border Movement of Commercial Buses and Coaches) ลงนามวันที่ 2 พฤศจิกายน ค.ศ.2007 (พ.ศ.2550) เป็นความตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่งด้วยรถโดยสาร มีวัตถุประสงค์ เพื่อส่งเสริมและยกระดับความสัมพันธ์ทางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมระหว่างประเทศสมาชิก BIMP-EAGA



รถโดยสารทัศนาวจรของฟิลิปปินส์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานดีเซล ซึ่งแตกต่างจากสมาชิก BIMP-EAGA รายอื่นๆ ได้แก่ บรูไน มาเลเซีย และอินโดนีเซีย และที่ผ่านมายังไม่มีประเทศใด ใช้ประโยชน์จากความตกลง BIMP-EAGA ในการใช้รถบรรทุกผู้โดยสารและสินค้าเพื่อขนส่งมายังฟิลิปปินส์

บันทึกความเข้าใจ ดังกล่าว มีสาระสำคัญ ดังนี้

1) รถโดยสารสาธารณะและรถโดยสารทัศนาวจรที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งข้ามแดนต้องมีน้ำหนักรวมไม่เกิน 10 ตัน มีจำนวนที่นั่งของผู้โดยสาร (ไม่รวมที่นั่งคนขับ) ตั้งแต่ 22 ที่นั่งขึ้นไป ความสูงจากพื้นรถไม่น้อยกว่า 1.7 เมตร อายุใช้งานไม่เกิน 7 ปี ทั้งนี้รถโดยสารฯ ดังกล่าวต้องจดทะเบียนกับประเทศภาคี แสดงแผ่นป้ายทะเบียน ทั้งด้านหน้าและหลังรถ มีมาตรฐานความปลอดภัยและมาตรฐานการปล่อยของเสียตามที่กำหนดในกฎหมายประเทศที่จดทะเบียน

2) รถโดยสารสาธารณะและรถโดยสารทัศนาวจรที่ข้ามพรมแดนเข้ามาในดินแดนประเทศภาคีต้องทำประกันภัยบุคคลที่สาม

3) ประเทศภาคีต้องยอมรับใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดยภาคีอื่น ซึ่งเป็นไปตามความตกลงการยอมรับใบขับขี่ภายในประเทศอาเซียน

4) ประเทศภาคีที่ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งฯ ข้ามแดนต้องส่งข้อมูลรายชื่อและคุณสมบัติผู้ประกอบการไปยังประเทศภาคีอื่นเพื่อให้ตรวจสอบคุณสมบัติได้ โดยใบอนุญาตประกอบการขนส่งฯ ข้ามแดนมีอายุคราวละไม่เกิน 1 ปี โดยการต่ออายุ ผู้ประกอบการต้องยื่นเอกสาร ได้แก่ ใบสมัครขอเป็นผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารฯ ข้ามแดน หนังสือรับรองการจดทะเบียนรถยนต์โดยสาร และกรมธรรม์ประกันภัย

5) รถโดยสารฯ ทุกคันต้องมีพนักงานขับรถประจำไม่น้อยกว่า 2 คน คนขับรถแต่ละคนจะไม่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่ต่อเนื่องกันเกินกว่า 300 กิโลเมตร หรือไม่เกิน 4 ชั่วโมง เพื่อป้องกันความเหนื่อยล้าจากการขับขี่

6) ความถี่การเดินรถที่แต่ละประเทศจัดสรรในเบื้องต้น จะให้แก่รถโดยสารฯ ของประเทศภาคีแต่ละฝ่ายๆ ละไม่เกิน 10 คันต่อเส้นทาง และอนุญาตให้เดินรถวันละไม่เกิน 10 เที่ยว (โดยเส้นทางเกือบทั้งหมดจะกำหนดให้เดินรถวันละ 2 เที่ยว) อย่างไรก็ตาม **ประเทศฟิลิปปินส์เป็นเพียงประเทศเดียวใน BIMF-EAGA ที่ไม่มีการใช้สิทธิประโยชน์ในการเดินรถระหว่างประเทศ** เนื่องจากติดอุปสรรค การที่ประเทศเป็นเกาะ อีกทั้งมีกฎหมายนำเข้าของฟิลิปปินส์ไม่อนุญาตให้นำรถที่ขับขี่ด้วยพวงมาลัยด้านขวา มาใช้ในการขนส่งภายในประเทศฟิลิปปินส์ และการนำรถยนต์พวงมาลัยขวา มาใช้งานโดยไม่ได้รับอนุญาต LTO จะต้องถูกปรับ 50,000 เปโซ

7) เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ขนส่งข้ามแดนภายใน BIMP-EAGA ประกอบด้วย

- ด้านปontiอานัก (Pontianak) รัฐกาลิมันตันตะวันตก (อินโดนีเซีย) กับด้านกูชิง (Kuching) รัฐซาราวัก (มาเลเซีย)
- ด้านลาวาส (Lawas) เมืองลิมบาง (Limbang) รัฐซาราวัก (มาเลเซีย) กับกรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน)
- ด้านมิริ (Miri) รัฐซาราวัก (มาเลเซีย) กับด้านกรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน)
- ด้านโคตาคินาบาลู (Kota Kinabalu) รัฐซาบารห์ (มาเลเซีย) กับกรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน)

ทั้งนี้ ในกรณีประเทศฟิลิปปินส์ไม่ได้ระบุชื่อด่านที่อนุมัติให้ทำการขนส่งข้ามแดนภายใน BIMP-EAGA

8) เส้นทางที่ได้รับอนุมัติให้ทำการขนส่งผ่านแดนภายใน BIMP-EAGA ประกอบด้วย

- ด้านปontiอานัก (Pontianak) รัฐกาลิมันตันตะวันตก (อินโดนีเซีย) - รัฐซาราวัก (มาเลเซีย) - กรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน)
- ด้านมิริ (Miri) รัฐซาราวัก (มาเลเซีย) - กรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน) - ด้านลิมบาง (Limbang) (รัฐซาราวัก มาเลเซีย) - ด้านบังการ์ (Bangar) (บรูไน) - ด้านลาวาส (Lawas) (รัฐซาราวัก มาเลเซีย)
- ด้านมิริ (Miri) รัฐซาราวัก (มาเลเซีย) - กรุงบันดาร์เสรีเบกาวัน (บรูไน) - ด้านลิมบาง (Limbang) รัฐซาราวัก (มาเลเซีย) - ด้านบังการ์ (Bangar) (บรูไน) - ด้านลาวาส (Lawas) รัฐซาราวัก (มาเลเซีย) - ด้านบิวฟอร์ต (Beaufort) (รัฐซาบารห์ มาเลเซีย) - ด้านโคตาคินาบาลู (Kota Kinabalu) รัฐซาบารห์ (มาเลเซีย)

- กรุงบันดาเสรีเบกาวัน (บรูไน) – ด่านลิมบาง (Limbang) รัฐซาราวัก (มาเลเซีย) – ด่านบังการ์ (Bangar) (บรูไน)

ทั้งนี้ ในกรณีประเทศฟิลิปปินส์ไม่ได้รับซื้อด่านที่อนุมัติให้ทำการขนส่งผ่านแดนภายใน BIMP-EAGA

9) ด้านพรมแดนที่กำหนดให้ทำการขนส่งข้ามแดน ประกอบด้วย

- **ประเทศบรูไน ได้แก่**
 - (1) ด่านสุโงทูโจห์ (Sungai Tujoh) (บรูไน) เชื่อมกับด่านมิริ (Miri) (รัฐซาราวัก มาเลเซีย)
 - (2) ด่านลูราห์ (Lurah) (บรูไน) เชื่อมกับด่านลิมบาง (Limbang) รัฐซาราวัก มาเลเซีย
 - (3) ด่านปุนิ (Puni) (บรูไน) เชื่อมกับด่านลิมบาง (Limbang) รัฐซาราวัก มาเลเซีย
 - (4) ด่านลาบู (Labu) (บรูไน) เชื่อมกับด่านลาวาส (Lawas) รัฐซาราวัก มาเลเซีย
- **ประเทศอินโดนีเซีย ได้แก่**
 - (1) ด่านปนต์อานัก (Pontianak) – ด่านเอนติง (Entikong) รัฐกาลิมันตันตะวันตก อินโดนีเซีย เชื่อมกับด่านทิปีตู (Tebedu) รัฐซาบารห์ มาเลเซีย
- **ประเทศมาเลเซีย ได้แก่**
 - (1) ด่านทิปีตู (Tebedu) รัฐซาบารห์ มาเลเซีย เชื่อมกับด่านปนต์อานัก (Pontianak)– ด่านเอนติง (Entikong) (รัฐกาลิมันตันตะวันตก อินโดนีเซีย)
 - (2) ด่านมิริ (Miri) รัฐซาราวัก มาเลเซีย เชื่อมกับด่านสุโงทูโจห์ (Sungai Tujoh) (บรูไน)

- (3) ด้านลิมบัง (Limbang) รัฐซาราวัก มาเลเซีย เชื่อมกับ
ด้านลurah (Lurah) (บรูไน)
- (4) ด้านลิมบัง (Limbang) รัฐซาราวัก มาเลเซีย เชื่อมกับ
ด้านปุนิ (Puni) (บรูไน)
- (5) ด้านลาวาส (Lawas) รัฐซาราวัก มาเลเซีย เชื่อมกับด้านลาบู
(Labu) (บรูไน) และด้านโคตาคินาบาลู (Kota Kinabalu)
รัฐซาบาห์ มาเลเซีย
- **ประเทศฟิลิปปินส์** (ไม่สามารถเดินทางเชื่อมต่อด้วยรถยนต์
ได้ แต่ใน MOU เขียนไว้เพื่อให้ครอบคลุมด้านถาวรที่อนุญาต
ให้นำรถเข้าออกได้ในอนาคต หากมีการเดินเรือ Ro-Ro ข้ามฟาก
หรือมีการตัดถนนเชื่อมระหว่างเกาะ) ได้แก่ ด้าน Butuan,
Cagayan de Oro, Davao, Gensan, Surigao และ Zamboanga



การขนส่งด้วยเรือ Ro-Ro ณ ท่าเรือ Butuan



ท่าเรือ Ro-Ro ณ Davao

จากการศึกษาข้อมูลของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) พบว่า ในปี 2558 มีผู้ประกอบการรถโดยสารของแต่ละชาติ ที่ได้รับสิทธิและให้บริการเป็นประจำในเส้นทางฯ รวม 19 ใบอนุญาต ดังนี้

ประเทศ	ชื่อผู้ประกอบการ	จำนวน ใบอนุญาต
บรูไน	1. Mumi Haji Saban Transportation Services 2. PHLS	3
อินโดนีเซีย	1. P.T.Setia Jiwana Sakti 2. Proyek Angkutan Umum Perum Damri	8
มาเลเซีย	1. Biaramas Express 2. Bintang Jaya Express 3. Evan Express 4. Borneo Tesoro 5. Jesselton Express	8
ฟิลิปปินส์	ไม่มี	ไม่มี

ที่มา: ธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asia Development Bank)

2.2 บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และ ฟิลิปปินส์ ว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน



MEMORANDUM OF UNDERSTANDING BETWEEN THE GOVERNMENTS OF BRUNEI DARUSSALAM, INDONESIA, MALAYSIA AND THE PHILIPPINES ON TRANSIT AND INTER-STATE TRANSPORT OF GOODS

บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และ
ฟิลิปปินส์ ว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน (BIMP-EAGA MOU
on Transit and Inter-State Transport Goods) ลงนามวันที่ 25 มิถุนายน
ค.ศ.2009 (พ.ศ.2552) ซึ่งเป็นความตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่งด้วย
รถบรรทุก มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและยกระดับความสัมพันธ์ทางการค้า
และการลงทุนระหว่างประเทศสมาชิก BIMP-EAGA รวมทั้งพัฒนาการขนส่ง
ต่อเนื่องระหว่างการขนส่งทางถนนกับการขนส่งด้วยเรือ Roll on Roll Off
ใน BIMP-EAGA

บันทึกความเข้าใจ ดังกล่าว มีสาระสำคัญ ดังนี้

1) รถบรรทุกที่ได้รับอนุญาตให้ขนส่งข้ามแดนหรือผ่านแดนจะต้อง
จดทะเบียนในประเทศภาคีและมีหนังสือรับรองการจดทะเบียนรถยนต์ที่ออก
ให้โดยหน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบจดทะเบียนรถยนต์ ตลอดจนแสดงแผ่น
ป้ายทะเบียนทั้งด้านหน้าและหลังรถ

2) รถบรรทุกที่ได้รับอนุญาตให้ขนส่งข้ามแดนหรือผ่านแดนจะต้อง
ปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยทางถนน การปล่อยไอเสีย

มาตรฐานการบรรทุกและขนาดรถตามที่กำหนดโดยประเทศ ผู้ยินยอมให้ผ่านแดน หรือประเทศผู้รับสินค้า รวมถึงใช้รถที่มีอายุงาน ไม่เกิน 15 ปี

3) ประเทศภาคีความตกลงฯ ได้แก่ บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย และฟิลิปปินส์ ยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสอบสภาพรถบรรทุก และรถ บริการสาธารณะ (Technical Inspection Certificate) ที่ออกโดยประเทศ ภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งเป็นไปตามบทบัญญัติความตกลงว่าด้วยการยอมรับ มาตรฐานการตรวจสอบรถที่ออกโดยรัฐบาลอาเซียน

4) รถบรรทุกที่ข้ามพรมแดนหรือผ่านแดนเข้ามาในดินแดนประเทศ ภาคีต้องทำประกันภัยบุคคลที่สาม

5) ประเทศภาคีต้องยอมรับใบอนุญาตขับรถยนต์ที่ออกโดยภาคีอื่น ซึ่งเป็นไปตามความตกลงการยอมรับใบขับขี่ภายในประเทศอาเซียน

6) รถบรรทุกที่ข้ามพรมแดนหรือผ่านแดนเข้ามาในดินแดนประเทศ ภาคีต้องแสดงใบอนุญาตให้รถข้ามแดนหรือผ่านแดน (Vehicle Permit) ที่ ออกโดยหน่วยงานของรัฐของประเทศที่เจ้าของรถนำรถไปจดทะเบียนขอ ใบอนุญาตให้รถข้ามแดนหรือผ่านแดน ใบอนุญาตฯ มีอายุไม่เกิน 1 ปี และ จำนวนใบอนุญาตฯ ที่ออกให้กับผู้ประกอบการฯ ขึ้นอยู่กับสภาพตลาดการ ขนส่งทางถนน

7) ไม่อนุญาตให้รถบรรทุกติดป้ายโฆษณาไว้ด้านบนตัวรถ ข้างรถ หลังรถ นอกเหนือไปจากป้ายแสดงชื่อกิจการ ประเทศ และเส้นทาง ที่ได้รับ อนุมัติให้ทำการขนส่ง ยกเว้นได้รับอนุญาตเป็นลายลักษณ์อักษรจากประเทศ ภาคีที่เกี่ยวข้อง

8) ผู้ขับขี่และคนประจำรถต้องแสดงหนังสือเดินทางหรือเอกสาร การเดินทางระหว่างประเทศ ตลอดจนปฏิบัติตามกฎหมายการเข้าเมืองของ ประเทศที่อนุญาตให้นำรถข้ามแดนหรือผ่านแดน ตลอดจนกำหนดให้มีผู้ขับ

รถจำนวน 2 คน สำหรับการเดินทางตั้งแต่ 300 กิโลเมตรขึ้นไป และผู้ขับรถต้องสลับกันขับรถทุก ๆ 4 ชั่วโมง เพื่อลดความเหนื่อยล้าจากการขับขี่

9) ประเทศภาคีความตกลงฯ จะเจรจาไต่สวนถาวรทุกที่อนุญาตให้ขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน โดยพิจารณาจากกลไกตลาด และความสอดคล้องกับกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน

10) ไม่อนุญาตให้รถบรรทุกต่างประเทศทำการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ยกเว้นได้รับอนุญาตเป็นกรณีพิเศษจากประเทศภาคี

11) รายชื่อด่านพรมแดน และเส้นทางอนุมัติให้ขนส่งข้ามแดนและผ่านแดนเป็นไปตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน โดยกรณีของประเทศฟิลิปปินส์ กำหนดให้ด่านพรมแดนและเส้นทางอนุมัติ ได้แก่

- เส้นทางตามแนวทางหลวง AH 26 ตั้งแต่เมือง Laoag City – Manila – Matnog – (ต่อเรือเฟอร์รี่) – San Isidro – Tacloban City – Liloan (ต่อเรือเฟอร์รี่) – Lipata – Surigao City – Davao City – General Santos City – Zamboanga City



เมืองต่างๆ ตามแนวเส้นทาง AH26 ที่ฟิลิปปินส์กำหนดให้เป็นเส้นทางอนุมัติสำหรับการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดน

12) อนุญาตให้ผู้ประกอบการขนส่งของประเทศภาคีจัดตั้งสำนักงานผู้แทน (Representative Office) หรือแต่งตั้งตัวแทนกิจการฯ ในประเทศภาคีรายอื่นได้ ตลอดจนให้ว่าจ้างคนในท้องถิ่นทำงานในสำนักงานผู้แทนดังกล่าว

13) ประเทศภาคีจะต้องจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าและจัดเตรียมเจ้าหน้าที่ ลานจอดรถ ลานวางสินค้า และโครงสร้างพื้นฐานอื่นๆ ให้เพียงพอต่อการดำเนินพิธีการศุลกากรเพื่อการนำเข้าและส่งออกตามจุดควบคุมที่กำหนด

14) การออกใบอนุญาตขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศภายใต้กรอบความตกลงฯ ไม่ครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าอันตราย (เช่น น้ำมัน ก๊าซ วัตถุกำมันตรังสี ฯลฯ) สินค้าต้องห้าม และสินค้าต้องกักตุน

15) ให้คณะกรรมการประสานการขนส่งผ่านแดนแห่งชาติ ที่ตั้งขึ้นตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนเป็นผู้รับผิดชอบประสานงานภายใต้ความตกลงฯ

จากการศึกษาข้อมูลของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) พบว่า ฟิลิปปินส์ยังไม่มีกรอบการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

2.3 กฎระเบียบที่สำคัญในการส่งออกและนำเข้า

กรณีการนำเข้าสินค้า

ผู้นำเข้าทุกรายในฟิลิปปินส์ต้องจดทะเบียนกับสำนักงานศุลกากร (Bureau of Customs) กระทรวงการคลัง และผู้นำเข้าจะต้องชำระภาษี (สำหรับสินค้าที่มีมูลค่าเกินกว่า 2,000 เปโซขึ้นไป) และยื่นเอกสารใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อสำนักงานศุลกากรภายใต้ระบบ Electronic to Mobile (E2M) พร้อมทั้งแสดงเอกสารประกอบอื่นๆ ประกอบการนำเข้า ได้แก่ ใบกำกับราคา (Commercial Invoice) ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading) ใบรายการบรรจุสินค้า (Packing List) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) พร้อมทั้งแสดงใบอนุญาตนำเข้าสำหรับกรณีนำเข้าสินค้าควบคุมหรือสินค้าต้องกักตุน (Restricted Goods)

รายการสินค้าที่ฟิลิปปินส์กำหนดให้มีใบอนุญาตนำเข้า

รายการสินค้า	หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตนำเข้า
ธนบัตร เหรียญ ทองคำ เชื้อ ธนาณัติ ตัวแลกเงินที่สามารถนำมาใช้ถอนเงินในฟิลิปปินส์ได้เกินกว่า 10,000 เปโซ	ธนาคารกลางแห่งประเทศฟิลิปปินส์ (Bangko Sentral of Pilipinas - BSP)
ยาอันตราย	สำนักงานยาแห่งฟิลิปปินส์ (Philippine Drug Enforcement Agency)
ไซยาไนด์และส่วนประกอบของไซยาไนด์ ขยะอันตราย เศษโลหะใช้แล้ว เศษพลาสติกใช้แล้ว ขยะจากน้ำมัน อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ใช้แล้ว หม้อแปลงไฟฟ้า คอมพิวเตอร์และชิ้นส่วนที่ใช้แล้ว แบตเตอรี่ใช้แล้ว สารปรอท โยหิน คาร์บอนเตตระคลอไรด์ เคมีภัณฑ์บางประเภท	สำนักงานการจัดการสิ่งแวดล้อม (Environment Management Bureau) กระทรวงสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ
ยาปฏิชีวนะ แป้งสาลี เกลือไอโอดีน อาหาร อุปกรณ์การแพทย์ ของเล่น เครื่องกรองน้ำ อุปกรณ์กำจัดขยะทางการแพทย์	สำนักงานอาหารและยา กระทรวงสาธารณสุข
ถ่านหิน ลิกไนต์ แอนทราไซต์	สำนักงานพัฒนาทรัพยากรพลังงาน (Energy Resource Development Bureau) กระทรวงพลังงาน
เครื่องถ่ายเอกสารสี และเครื่องฉีดยา	สำนักงานสืบสวนแห่งชาติ (National Bureau of Investigation) และธนาคารกลางแห่งฟิลิปปินส์
กรดคลอเรต ไนเตรท และดินประสิว	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ปุ๋ยทุกประเภท ยากำจัดศัตรูพืช และเคมีภัณฑ์ที่ใช้ทางการเกษตร	สำนักงานปุ๋ยและสารกำจัดศัตรูพืช (Fertilizer and Pesticide Authority)
ยานยนต์ใช้แล้วทุกประเภทที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานเชื้อเพลิงและมีน้ำหนักไม่เกิน 3 ตัน รถบรรทุกใช้แล้วที่มีน้ำหนักตั้งแต่ 2.5 ถึง	สำนักงานบริการนำเข้า (Bureau of Import Services) กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม (Department of Trade

รายการสินค้า	หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตนำเข้า
6 ตัน รถโดยสารใช้แล้วที่น้ำหนักตั้งแต่ 6 ถึง 12 ตัน ชิ้นส่วนจักรยานยนต์ทุกประเภท (ทั้งใหม่และใช้แล้ว) ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใช้แล้ว (เครื่องยนต์ แชสซี ตัวถัง เฟลา ระบบขับเคลื่อน) ยางใช้แล้ว รถยนต์ใช้แล้วที่นำเข้ามาเพื่อบริจาค	and Industry)
ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้สำหรับราชการของสถานทูตต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศที่ตั้งอยู่ในฟิลิปปินส์	กระทรวงการต่างประเทศ
สินค้าทุกชนิดที่มีถิ่นกำเนิดจากประเทศอัลบาเนีย แองโกลา เอธิโอเปีย ลาว ลิเบีย มอโกเลีย โมซัมบิก เมียนมา นิการากัว และเกาหลีเหนือ	บริษัทการค้าระหว่างประเทศแห่งฟิลิปปินส์ (Philippine International Trading Corporation)
เรือทุกประเภทที่ตัวเรือไม่ได้ทำจากไม้ เรือประมง เรือขนส่งผู้โดยสารและเรือสินค้า (ให้นำเข้าได้เฉพาะเรือที่อายุไม่เกิน 15 ปี) อุปกรณ์และชิ้นส่วนเรือ เครื่องจักรกลเรือ	สำนักงานอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี (Maritime Industry Authority)
อากาศยาน เครื่องยนต์อากาศยาน	สำนักงานการบินพลเรือนฟิลิปปินส์ (Civil Aviation Authority of Philippines)
อุปกรณ์การส่งและรับวิทยุ อุปกรณ์ที่สามารถเชื่อมต่อเข้ากับโครงสร้างโทรคมนาคมสาธารณะ	คณะกรรมการโทรคมนาคมแห่งชาติ (National Telecommunications Commission)
อุปกรณ์เล่นการพนันอิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์เล่นการพนันแบบหยอดเหรียญ ไฟ เครื่องเล่นไฟ โต๊ะที่ใช้เล่นการพนัน ระบบซอฟต์แวร์และฮาร์ดแวร์สำหรับกิจการคาสิโน ฯลฯ	บริษัทความสนุกและการพนันแห่งฟิลิปปินส์ (Philippine Amusement and Gaming Corporation หรือ PAGCOR)
ข้าว	สำนักงานอาหารแห่งชาติ (National

รายการสินค้า	หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตนำเข้า
	Food Authority)
สัตว์ป่าและผลิตภัณฑ์จากสัตว์ป่า	สำนักงานคุ้มครองสัตว์ป่า กระทรวงสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ
เลื่อยโซยนต์ ผลิตภัณฑ์ไม้	สำนักงานจัดการป่าไม้ (Forest Management Bureau) กระทรวงสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ
สัตว์มีชีวิต ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ (เนื้อสัตว์ นม ไขมัน ครีม เนย เนยแข็ง ไข่ รังนก สารสกัดจากเปลือกสัตว์ สารสกัดจากหนัง และขนสัตว์) ซ็อกโกเลต อาหารที่มีส่วนผสมของนม เส้นพาสต้า ผลิตภัณฑ์ที่ใช้เพื่อการรักษาสัตว์	สำนักงานอุตสาหกรรมสัตว์ (Bureau of Animal Industry) กระทรวงเกษตร
ผลิตภัณฑ์ประมง ปลาที่มีชีวิต สัตว์น้ำที่มีชีวิต ปลาและสัตว์น้ำแช่เย็นแช่แข็ง กุ้งที่ใช้ทำพันธุ์	สำนักงานประมงและทรัพยากรทางน้ำ กระทรวงเกษตร (Bureau of Fisheries and Aquatic Resources)
พืชที่มีชีวิต เมล็ดพืช ธัญพืช เมล็ดถั่ว ผัก ผลไม้สดและแช่เย็น พันธุ์พืช บรรจุภัณฑ์ทำด้วยไม้	สำนักงานอุตสาหกรรมพืช (Bureau of Plant Industry)
สินค้าที่ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์แห่งชาติของฟิลิปปินส์หรือได้รับเครื่องหมาย ICC (Import Commodity Clearance) ได้แก่ พัดลมไฟฟ้า เหล็ก เตาไมโครเวฟ เตาอบ ตู้เย็น หม้อหุงข้าว เครื่องต้มกาแฟ โทรทัศน์ เครื่องซักผ้า เครื่องปรับอากาศ หลอดไฟ อุปกรณ์ตัดไฟฟ้า วัสดุก่อสร้าง เคมีภัณฑ์ อุปกรณ์รักษาความปลอดภัย อุปกรณ์ก่อสร้าง ซีเมนต์ กระจก ไม้อัด เครื่องสุขภัณฑ์ เหล็กที่ใช้ทำหลังคา น้ำมัน เบรก หมวกนิรภัย เข็มขัดนิรภัย กระจก	สำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์ (Bureau of Product Standards)

รายการสินค้า	หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตนำเข้า
นิรภัย ที่จุดไฟ ภายในสำหรับพาหนะ ฯลฯ	

ที่มา: กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมแห่งฟิลิปปินส์ (DTI)

รายการสินค้าที่ฟิลิปปินส์ห้ามนำเข้า

กฎหมายของประเทศฟิลิปปินส์กำหนดรายการสินค้าที่ห้ามนำเข้า ได้แก่ (1) ระเบิด ดินปืน อาวุธสงครามและชิ้นส่วน ที่ไม่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาล (2) สิ่งพิมพ์หรือบทความที่ขัดต่อกฎหมาย และการรักษาความสงบเรียบร้อย และขนบธรรมเนียมวัฒนธรรมของฟิลิปปินส์ (3) ภาพและวัตถุลามก (4) อุปกรณ์การพนันที่ไม่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาล (5) ทองคำ เงิน และโลหะมีค่าที่สำแดงร่องรอยของโลหะมีค่าผิดไปจากที่มีอยู่จริง (6) อาหารและยาที่ฝ่าฝืนประกาศของกฎหมายอาหารและยา (7) ฝิ่น กัญชา เฮโรอีน ใบกระท่อม ยาเสพติด หรือสารสังเคราะห์ที่เป็นยาเสพติดที่ไม่ได้รับอนุญาตจากรัฐบาล (8) เสื้อผ้าใช้แล้ว (9) อาวุธและระเบิดของเล่นที่มีลักษณะทางกายภาพ ขนาด สีสันคล้ายคลึงกับอาวุธและระเบิดจริง (10) ขยะอันตรายบางประเภท (11) ชิ้นส่วนจักรยานยนต์ใช้แล้ว (ยกเว้นเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์) (12) ปลาปิรันยาที่มีชีวิต (13) กุ้งที่มีชีวิต (ยกเว้นกุ้งขาว กุ้งขาวแปซิฟิก กุ้งกุลาดำ) และ (14) รถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยพวงมาลัยขวา (เป็นไปตามกฎหมาย RA8506 ลงวันที่ 13 กุมภาพันธ์ ค.ศ.1998) ที่ห้ามนำรถยนต์พวงมาลัยขวามาใช้บนถนนสาธารณะ ถนนส่วนบุคคล ทางหลวงแผ่นดิน และถนนทุกประเภท โดยผู้นำมาใช้ต้องถูกปรับ 50,000 เปโซ



รถยนต์ที่ขับด้วยพวงมาลัยขวาเป็นสินค้าที่กฎหมายฟิลิปปินส์ห้ามนำเข้า ส่งผลให้รถยนต์ทั้งหมด
ที่ใช้ในฟิลิปปินส์เป็นรถยนต์ที่ขับด้วยพวงมาลัยซ้าย

การจัดการความเสี่ยงในการตรวจสอบสินค้านำเข้า

เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะจัดการความเสี่ยงในการตรวจสอบและ
จัดลำดับความเสี่ยงของการตรวจปล่อยสินค้า

- กรณีที่เป็นกลุ่มสินค้าที่เสี่ยงมาก (High Risk) เจ้าหน้าที่ศุลกากร
จะขอให้นำสินค้าผ่านช่องแดง (Red Lane) ซึ่งใช้ระยะเวลาตรวจสอบ
เอกสารและสินค้าประมาณ 3 ชั่วโมง ถึง 2 วัน จึงอนุมัติการตรวจ
ปล่อยสินค้า (จากสถิติปี 2558 พบว่า ร้อยละ 23 ของจำนวน
รายการสินค้านำเข้าที่ผ่านพิธีการศุลกากรจะถูกจัดให้อยู่ในกลุ่ม
Red Line)
- กรณีเป็นกลุ่มสินค้าที่เสี่ยงปานกลาง (Moderate Risk) เจ้าหน้าที่
ศุลกากรจะขอให้นำสินค้าผ่านช่องเหลือง (Yellow Line) ซึ่ง
ใช้ระยะเวลาตรวจสอบเอกสารประมาณ 1 ชั่วโมง จึงจะอนุมัติ
ตรวจปล่อยสินค้า (จากสถิติปี 2558 พบว่า ร้อยละ 60 ของจำนวน
รายการสินค้านำเข้าผ่านพิธีการศุลกากรจะจัดอยู่ในกลุ่ม
Yellow Line)

- กรณีเป็นกลุ่มสินค้าที่เสี่ยงต่ำ (Low Risk) เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะขอให้นำสินค้าผ่านช่องเขียว (Green Line) ซึ่งเจ้าหน้าที่จะตรวจเอกสารแต่ไม่ได้เปิดตรวจสินค้า ใช้ระยะเวลาประมาณ 30 นาที จึงจะอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าให้เข้ามาในประเทศ (จากสถิติปี 2558 พบว่า ร้อยละ 17 ของจำนวนรายการสินค้านำเข้าผ่านพิธีการศุลกากรจะถูกจัดให้อยู่ในกลุ่ม Green Line)

กรณีการส่งออกสินค้า

ผู้ส่งออกทุกรายในฟิลิปปินส์ต้องจดทะเบียนกับสำนักงานศุลกากร (Bureau of Customs) กระทรวงการคลัง และผู้ส่งออกจะยื่นเอกสารใบขนสินค้าขาเข้าทางอิเล็กทรอนิกส์ต่อสำนักงานศุลกากรภายใต้ระบบ E2M พร้อมทั้งแสดงเอกสารประกอบอื่นๆ ประกอบการส่งออก ได้แก่ ใบกำกับราคา (Commercial Invoice) ใบตราส่งสินค้า (Bill of Lading) ใบรายการบรรจุสินค้า (Packing List) พร้อมทั้งแสดงใบอนุญาตส่งออกสำหรับกรณีส่งออกสินค้าควบคุมหรือสินค้าต้องกัก (Restricted Goods)

รายการสินค้าที่ฟิลิปปินส์กำหนดให้ต้องมีใบอนุญาตส่งออก

รายการสินค้า	หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตส่งออก
ทองคำ เหริยญ เช็ค ธนาณัติ ตัวแลกเงินที่สามารถนำไปถอนเงินได้จากธนาคารในฟิลิปปินส์ที่มีมูลค่าเกิน 10,000 เปโซ	ธนาคารกลางแห่งฟิลิปปินส์
ทองแดง	สำนักงานคณะกรรมการการลงทุน
สัตว์มีชีวิต ตัวอย่างสัตว์และอาหารสัตว์ที่ได้จากห้องทดลองที่อาจเป็นพาหนะของโรคระบาดสัตว์	สำนักงานอุตสาหกรรมสัตว์กระทรวงเกษตร
ปลามีชีวิต ปลาแช่เย็น ปลาแช่แข็ง หอย กุ้ง ปะการัง	สำนักงานประมงและทรัพยากรทางน้ำกระทรวงเกษตร

รายการสินค้า	หน่วยงานที่ออกใบอนุญาตส่งออก
พืชทุกชนิด ตัวอย่างศัตรูพืช กล้วย ผัก และผลไม้ บรรจุภัณฑ์ทำจากไม้	สำนักงานพืช กระทรวงสาธารณสุข
สัตว์ป่า และผลิตภัณฑ์จากสัตว์ป่า	สำนักงานคุ้มครองสัตว์ป่า กระทรวงสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ
แบตเตอรี่ใช้แล้วที่มีสารตะกั่ว	สำนักงานจัดการสิ่งแวดล้อม
ระเบิด กระสุน อาวุธ	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ไม้ซุง ไม้หมอนรถไฟ โกงกาง ไม้ตัดจากป่าธรรมชาติและป่าเอกชน	สำนักงานจัดการป่าไม้ กระทรวงสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ
แร่ หิน หวาย	สำนักงานแร่และธรณีวิทยา กระทรวงสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ
ัญพืช ผลิตภัณฑ์จากัญพืช	สำนักงานอาหารแห่งชาติ
วัตถุวัฒนธรรม วัตถุโบราณ	พิพิธภัณฑ์แห่งชาติ
วัตถุกัมมันตรังสี	สถาบันวิจัยนิวเคลียร์แห่งฟิลิปปินส์
กาแฟ	องค์การรับรองกาแฟระหว่างประเทศ (International Coffee Organization Certifying Agency)
มะพร้าว และเมล็ดมะพร้าว	สำนักงานมะพร้าวแห่งฟิลิปปินส์ (Philippine Coconut Authority)
น้ำตาล น้ำตาลดิบ น้ำตาลทราย และกากน้ำตาล	สำนักงานกำกับน้ำตาล (Sugar Regulatory Administration)

ที่มา: กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมแห่งฟิลิปปินส์ (DTI)

รายการสินค้าที่ฟิลิปปินส์ห้ามส่งออก

กฎหมายของประเทศฟิลิปปินส์กำหนดรายการสินค้าที่ห้ามส่งออก ได้แก่ (1) ทองคำที่ได้จากเหมืองแร่ขนาดเล็กและการร่อนทอง (2) ปูทะเลสด ที่มีชีวิต (Live Mud Crab) ที่มีความยาวน้อยกว่า 10 เซนติเมตร และ น้ำหนักน้อยกว่า 200 กรัม (3) กุ้งที่มีชีวิต (4) สิ่งมีชีวิตในทะเลที่เป็นสัตว์สงวน

(ปะการัง ม้าน้ำ ฉลามวาฬ โลมา วาฬ ฯลฯ) (4) กัลวี่ซาบาร์ท (5) เมล็ดอาบากา และ (6) สัตว์สงวน (กวางฟิลิปปินส์ แมวดาว ค้างคาวผลไม้ หมีปาลาวัน จระเข้แม่น้ำเค็ม จระเข้ฟิลิปปินส์ เต่าทะเลเขียว ฯลฯ)

ด้านที่อนุญาตให้ทำการส่งออกและนำเข้า

ด้านการค้าสำคัญที่ฟิลิปปินส์อนุญาตให้ทำการส่งออกและนำเข้า
สินค้าประกอบด้วยด้านศุลกากรทางทะเล และด้านศุลกากรทางอากาศ ดังนี้

ด้านศุลกากรทางทะเล จำนวน 14 ด้านหลัก ได้แก่

ลำดับ	ชื่อท่าเรือระหว่างประเทศ	เกาะที่ตั้ง	เมืองที่ตั้ง
1	Port of Manila	Luzon	Manila
2	Port of Subic Bay	Luzon	Subic Bay
3	Port of Batangas	Luzon	Batangas Bay
4	Port of Lucena	Luzon	Lucena
5	Port of Matnog	Luzon	Matnog
6	Port of Cebu	Cebu	Cebu
7	Port of Santander	Cebu	Santander
8	Port of Iloilo	Panay	Iloilo
9	Port of Davao	Mindanao	Davao
10	Port of General Santos	Mindanao	General Santos
11	Port of Cagayan de Oro	Mindanao	Cagayan de Oro
12	Port of Zamboanga	Mindanao	Zamboanga
13	Port of Puerto Princesa	Palawan	Puerto Princesa
14	Port of Ormoc	Leyte	Ormoc

ด้านศุลกากรทางอากาศ จำนวน 12 ด้านดังนี้

ลำดับ	ชื่อท่าอากาศยานพาณิชย์	เมืองที่ตั้ง
1	Ninoy Aquino International Airport	กรุงมะนิลา
2	Bacolod – Silay International Airport	ไซเลย์ นิโกรออกซิเดนทัล
3	Clark International Airport	แองเจลิส / มาบาลาแค
4	Mactan Cebu International Airport	เซบู / ลาปูซีตี
5	Francisco Bangoy International Airport	เมืองดาวว
6	General Santos International Airport	เจนเนอรัลซานโตส
7	Iloilo International Airport	อิโลอิโล
8	Kalibo International Airport	กาลิโบ
9	Legazpi International Airport	ลากัสปี
10	Puerto Princesa International Airport	เปอร์ตोปรินซีซา
11	Subic Bay International Airport	บาตัน
12	Zamboanga International Airport	แซมบวงกา

2.4 ขั้นตอนและระยะเวลาในการข้ามแดน

ฟิลิปปินส์เป็นประเทศที่มีนโยบายอำนวยความสะดวกทางการค้าและปรับปรุงระบบศุลกากรให้ทันสมัย โดยได้เข้าเป็นภาคีความตกลงการค้าอำนวยความสะดวกทางการค้าขององค์การการค้าโลกตั้งแต่ปี 2559 ตลอดจนมีการกำหนดค่าดัชนีชี้วัด (KPI) ในการตรวจสอบปล่อยสินค้าที่นำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศ ดังนี้

พิธีการ	ระยะเวลา (นาที)
การตรวจสอบปล่อยสินค้านำเข้าทางเรือและอากาศยาน	32-155 นาที
การผ่านพิธีการนำสินค้าเข้าคลังสินค้าทัณฑ์บน	50-150 นาที
การตรวจบัญชีสินค้านำเข้าทางเรือและอากาศยาน	65 นาที
การตรวจบัญชีสินค้าส่งออกทางเรือและอากาศยาน	60 นาที
การตรวจสอบปล่อยสินค้าถ่ายลำ	43 นาที

พิธีการ	ระยะเวลา (นาที)
การตรวจปล่อยสินค้าขาออกทางเรือและอากาศยาน	31 นาที
การพิจารณาออกใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า	5 วัน
การเอกซเรย์สินค้าที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์	2 นาที

ที่มา: สำนักงานศุลกากรฟิลิปปินส์

อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติเป็นที่ยอมรับว่าพิธีการตรวจปล่อยสินค้าใช้ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายมากกว่าที่รัฐบาลกำหนดดัชนีชี้วัดเป็นอย่างมาก โดยการตรวจปล่อยสินค้าส่วนใหญ่ใช้เวลาตั้งแต่ 1 ถึง 4 วัน สำหรับกรณีสินค้าปกติทั่วไป

การนำเข้าสินค้า

การนำเข้าสินค้าเข้ามาในประเทศฟิลิปปินส์จะต้องนำเข้ามาผ่านด่านศุลกากร โดยนับตั้งแต่ปี 2551 เป็นต้นมา ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของรับอนุญาตที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากรขาเข้าทุกรายจะต้องกรอกรายละเอียดการนำเข้าด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ของสำนักงานศุลกากร (E2M) หรือเรียกว่าเป็นการกรอกรายละเอียดการนำเข้าในแบบฟอร์ม ใบขนสินค้าขาเข้า (Single Administrative Document - SAD) ที่ดาวน์โหลดได้จากระบบ E2M ของสำนักงานศุลกากร (ใช้สำหรับสินค้าที่มีมูลค่าตั้งแต่ 2,000 เปโซ ขึ้นไป) ที่แสดงข้อมูลต่างๆ เช่น ชื่อผู้นำเข้า ชื่อเรือ ท่าเรือต้นทาง ท่าเรือปลายทาง วันที่นำเข้า จำนวนทึบห่อ คำบรรยายลักษณะสินค้า มูลค่าสินค้า ฯลฯ รวมทั้งต้องปิดอากรแสตมป์จำนวน 256 เปโซเป็นค่าธรรมเนียม (ไม่รวมอากรและภาษีขาเข้าอื่นๆ ที่เรียกเก็บขณะนำเข้า)

เอกสารที่ผู้นำเข้าหรือตัวแทนฯ ต้องแสดงประกอบการดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า ได้แก่

(1) ใบตราส่งสินค้าทางเรือ (Bill of Lading) หรือใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Airway Bill) หรือเอกสารรับรองที่ออกโดย สายการบินเรือหรือสายการบิน

(2) ใบกำกับราคา (Commercial Invoice) หรือ Letter of Credit หรือเอกสารทางการค้าที่ออกโดยผู้ส่งออกจากต่างประเทศที่แสดงมูลค่าสินค้าที่นำเข้า

(3) บัญชีรายการสินค้าในบรรจุภัณฑ์ (Packing List)

(4) เอกสารประกอบอื่นๆ ที่ช่วยเจ้าหน้าที่ศุลกากรในการประเมินราคาและคุณสมบัติของสินค้า เช่น แคตตาล็อก โบรชัวร์

(5) เอกสารประกอบอื่นๆ ที่ใช้สำหรับการนำเข้าสินค้าบางประเภท เช่น

- หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) เพื่อใช้ลดหย่อนอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าจากประเทศที่มีความตกลงการค้าเสรีกับฟิลิปปินส์
- หนังสืออนุญาตให้นำเข้าสินค้าสำหรับสินค้าต้องจำกัด (Import Permit)
- ใบสั่งปล่อยสินค้าขาเข้าจากหน่วยงานที่มีอำนาจ (Authority to Release Imported Goods - ATRIG)
- หนังสือรับรองสุขอนามัย (Health Certificate)

1. Goods consigned from (Exporter's business name, address, country)			Reference No. ASEAN TRADE IN GOODS AGREEMENT / ASEAN INDUSTRIAL COOPERATION SCHEME CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined Declaration and Certificate) FORM D Issued in _____ (Country) See Overleaf Notes		
2. Goods consigned to (Consignee's name, address, country)					
3. Means of transport and route (as far as known) Departure date Vessel's name/Aircraft etc. Port of Discharge			4. For Official Use ☐ Preferential Treatment Given Under ASEAN Trade in Goods Agreement ☐ Preferential Treatment Given Under ASEAN Industrial Cooperation Scheme ☐ Preferential Treatment Not Given (Please state reason/s) Signature of Authorised Signatory of the Importing Country		
5. Item number	6. Marks and numbers on packages	7. Number and type of packages, description of goods (including quantity where appropriate and HS number of the importing country)	8. Origin criterion (see Overleaf Notes)	9. Gross weight or other quantity and value (FOB)	10. Number and date of invoices
11. Declaration by the exporter The undersigned hereby declares that the above details and statement are correct; that all the goods were produced in (Country) and that they comply with the origin requirements specified for these goods in the ASEAN Trade in Goods Agreement for the goods exported to (Importing Country) Place and date, signature of authorised signatory			12. Certification It is hereby certified, on the basis of control carried out, that the declaration by the exporter is correct. Place and date, signature and stamp of certifying authority		
13 ☐ Third Country Invoicing ☐ Exhibition ☐ Accumulation ☐ De Minimis ☐ Back-to-Back CO ☐ Issued Retroactively ☐ Partial Cumulation					

หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า Form D ATIGA ที่ใช้ในการยกเว้นอากรขาเข้าระหว่างไทยกับฟิลิปปินส์

ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ

REPUBLIC OF THE PHILIPPINES
DEPARTMENT OF FINANCE
BUREAU OF INTERNAL REVENUE

DATE: March 4, 2016

REVENUE REGULATIONS NO. 2-2016

SUBJECT: **ISSUANCE OF AUTHORITY TO RELEASE IMPORTED GOODS (ATRIGs) FOR IMPORTED AUTOMOBILES ALREADY RELEASED FROM CUSTOMS CUSTODY**

TO: All Internal Revenue Officers and Others Concerned

I. Purpose and Objective

This Circular is being issued to set forth guidelines and procedures in securing and issuing an Authority to Release Imported Goods (ATRIGs) for imported automobiles already released from customs custody. This Circular is likewise being issued to clarify the legal basis for the issuance of an ATRIG and the legal consequences of not securing an ATRIG prior to the release of imported automobiles.

II. Definition of ATRIG

An ATRIG is an authority issued by the Bureau of Internal Revenue (BIR), addressed to the Commissioner of Customs, allowing the release of imported goods from customs custody upon payment of applicable taxes, or proof of exemption from payment thereof, whichever is applicable.

III. Legal Basis

The National Internal Revenue Code (NIRC) of 1997, as amended mandates that excise taxes on imported goods should be paid before the release of such articles from customhouse. It provides:

Section 131. Payment of Excise Taxes on Imported Articles. – (A) Persons Liable. – Excise taxes on imported articles shall be paid by the owner or importer to the Customs Officers, conformably with the regulations of the Department of Finance and before the release of such articles from customhouse, or by the person who is found in possession of articles which are exempt from excise taxes other than those legally entitled to exemption.

Page 1 of 3

ตัวอย่างใบสั่งปล่อยสินค้าขาเข้าจากหน่วยงานที่มีอำนาจ (ATRIG)

ที่มา: ATRIG

BOC IMPORT ENTRY & INTERNAL REVENUE DECLARATION											
N A T I O N A L	2 Exporter / Supplier, Address				1 DECLARATION		Office Code:				
					3 Page		Manifest Number:				
					4		Entry Number:				
					5 Items		6 Tot Pack			7 Reference	
	8 Importer / Consignee, Address				9a Freight		9b Insurance			9c Other Dutiable Charges	
	10				11		12			13 Tentative Ref.	
	14 Broker / Attorney-In-Fact, Address				15 Country of Export		15 C.E. Code			17	
	16 Country of Origin				17						
	18 Vessel / Aircraft				19 Cl.		20 Terms of Delivery				
	21 Local Carrier (if any)				22 F. Car.		Total Customs Value			23 Exch. Rate	
25				26		27 Transhipment Port		28 Financial and Banking Data – Bank Code:			
29 Port of Destination				30 Location of Goods		Terms of Payment:					
						Bank Name:					
						Branch:		Bank Ref. Number:			
31 Packages and Descr. of Goods				Marks and Numbers – Containers No(s) – Number and Kind		32 Item No.		33 H. S. Code		Tar. Spec.	
Containers No(s):						34 C. O. Code		35 Item Gross		36 Pref.	
						37 PROCEDURE		38 Item Net Weight		39	
						40a AIBS / BL		40b Previous Doc. No			
44 Add. Info. Dos. / Prods. Certif. & Aut.						41 Suppl. Units		42 Item Customs Value (F. Car)		43	
								45 Adjustment			
								46 Dutiable Value (PHP)			
47 Calculation of Taxes				Type		Tax Base		Rate		Amount	
										50	
										48	
										49 Identification of Warehouse	
										47b ACCOUNTING DETAILS	
										Method of Payment:	
										Total Fees:	
										Total Assessment:	
50 We hereby certify that the information contained in all pages of this Declaration and the documents submitted are to the best of our knowledge and belief true and correct.										Subscribed and sworn to before me	
Broker				Date		Importer / Attorney-In-Fact				Administering Officer / Notary Public	
51 AUTHORIZATION										52 Control at Office of Destination	
Date				Print Name		Position		Date		Print Name	
SN											

ลักษณะข้อมูลการนำเข้าที่ผู้นำเข้า/ตัวแทนต้องกรอกในใบขนสินค้าขาเข้า SAD

ที่มา: SAD

การดำเนินพิธีการศุลกากรจะต้องดำเนินการภายใน 30 วัน นับตั้งแต่สินค้านั้นมาถึงฟิลิปปินส์ และในกรณีจำเป็นผู้นำเข้าหรือตัวแทน อาจขอให้สำนักงานศุลกากรรับชำระภาษีและอากรขาเข้าล่วงหน้าก่อนที่ สินค้าจะมาถึงฟิลิปปินส์ได้เป็นรายการณ์ไป ตลอดจนสำนักงานศุลกากร ฟิลิปปินส์อำนวยความสะดวกสำหรับผู้ประกอบการเฉพาะที่เป็น Authorized Economic Operator (AEO) ที่สามารถออกสินค้าได้และมา ดำเนินการพิธีการเอกสารที่เหลือได้ในภายหลัง

เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะใช้หลักบริหารความเสี่ยงในการควบคุมการ นำเข้า โดย (ก) กรณีช่องเขียว (Green Lanes) เจ้าหน้าที่จะไม่ตรวจเอกสาร และไม่เปิดตรวจสินค้า (ข) กรณีช่องเหลือง (Yellow Lanes) เจ้าหน้าที่จะ ตรวจเฉพาะเอกสาร แต่ไม่เปิดตรวจสินค้า และ (ค) กรณีช่องแดง (Red Lanes) เจ้าหน้าที่จะตรวจเอกสารและตรวจสินค้าโดยอาจใช้การเอกซเรย์หรือเปิดตู้สินค้า เพื่อตรวจสอบ

การชำระภาษีอากรสำหรับสินค้าขาเข้า ค่าอากรแสดมป์ และ ค่าธรรมเนียม ผู้นำเข้า/ตัวแทนสามารถชำระด้วยเงินสด หรือชำระโดยผ่าน ระบบเครดิตภาษี Tax Credit Certificate ได้

การส่งออกสินค้า

การส่งออกสินค้าจากประเทศฟิลิปปินส์ ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออก ของรับอนุญาตที่ปฏิบัติพิธีการศุลกากรขาออกทุกรายจะต้องกรอก รายละเอียดการส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ของสำนักงานศุลกากร (E2M) โดยผู้ส่งออกแต่ละรายจะได้รับเลขทะเบียน Unique Reference Number (URN) มีอายุคราวละไม่เกิน 12 เดือน สามารถต่ออายุได้ หลังจากนั้น กรอกแบบฟอร์มใบขนส่งสินค้าขาออก (Single Administrative Document-SAD) ที่ดาวน์โหลดได้จากระบบ E2M ของสำนักงานศุลกากร ที่แสดงข้อมูลต่างๆ เช่น ชื่อผู้ส่งออก ชื่อเรือ ท่าเรือต้นทาง ท่าเรือปลายทาง วันที่ส่งออก จำนวน

หีบห่อ คำบรรยายลักษณะสินค้า มูลค่าสินค้า ฯลฯ รวมทั้งต้องปิดอากรแสตมป์

เอกสารที่ผู้ส่งออกหรือตัวแทนฯ ต้องแสดงประกอบการดำเนินพิธีการศุลกากรขาออก ได้แก่

(1) ใบตราส่งสินค้าทางเรือ (Bill of Lading) หรือใบตราส่งสินค้าทางอากาศ (Airway Bill) หรือเอกสารรับรองที่ออกโดยสายการบินหรือสายการบิน

(2) ใบกำกับราคา (Commercial Invoice) หรือ Letter of Credit หรือเอกสารทางการค้าที่ออกโดยผู้ส่งออกที่แสดงมูลค่าสินค้าที่นำเข้า

(3) บัญชีรายการสินค้าในบรรจุภัณฑ์ (Packing List)

(4) เอกสารประกอบอื่นๆ ที่ใช้สำหรับการส่งออกสินค้าบางประเภท เช่น

- หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin)
- หนังสืออนุญาตให้ส่งออกสินค้า (Export License) สำหรับสินค้าต้องจำกัด (Restricted Goods) เช่น ผลิตภัณฑ์ประมง สัตว์มีชีวิต ผักผลไม้ กาแฟ ข้าว มะพร้าว น้ำตาล เป็นต้น
- หนังสือรับรองสุขอนามัย (Health Certificate)

ตัวอย่างหนังสืออนุญาตส่งออกสินค้าผลิตภัณฑ์ประมง
ที่มา: Bureau of Fisheries and Aquatic Resources

2.5 ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในการขนส่งระหว่างประเทศ

จากการสำรวจข้อมูลอัตราค่าบริการขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังท่าเรือมะนิลาประเทศฟิลิปปินส์ จาก Bangkok Shipping พบว่า กรณีการส่งออกสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต (TEUs) ใช้ระยะเวลาเดินเรือ 5 วัน ค่าระวางขนส่งอยู่ในอัตรา 590 เหรียญสหรัฐฯ (ประมาณ 21,000 บาท) อย่างไรก็ตาม ยังไม่นับรวมค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นในการนำสินค้าเข้าและออกจากท่าเรือซึ่งรวมค่าใช้จ่ายต่างๆ เช่น ค่าธรรมเนียมเอกสาร ค่าธรรมเนียมการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือ (THC) ค่าใช้จ่ายในการนำใบตราส่ง (BL) มาแลกใบสั่งปล่อยสินค้า (Delivery Order) ค่ารับจ้างออกสินค้าจากท่าเรือ เป็นต้น ซึ่งมีมูลค่าประมาณ 456 เหรียญสหรัฐฯ (ประมาณ 16,000 บาท) (สำหรับสินค้าเครื่องจักรกลและอิเล็กทรอนิกส์) ซึ่งกรณีของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในท่าเรือมะนิลาจะสูงกว่ากรณีท่าเรือของไทยมากกว่าเท่าตัว รวมค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต จากท่าเรือแหลมฉบังไปท่าเรือมะนิลาจะเสียค่าใช้จ่ายประมาณ 47,000 บาท

บทที่ 3

เส้นทางการขนส่งสินค้า

3.1 เส้นทางหลักที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับฟิลิปปินส์ทั้งหมดใช้การขนส่งสินค้าทางทะเล และการขนส่งสินค้าทางอากาศเนื่องจากไทยไม่มีพรมแดนทางบกติดกับฟิลิปปินส์

การขนส่งทางอากาศ

ในการขนส่งสินค้าทางอากาศ ระหว่างไทยกับฟิลิปปินส์มีเที่ยวบินตรงขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ได้แก่

(1) สายการบินไทย Thai Airways ให้บริการบินเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กับท่าอากาศยาน Ninoy Aquino International Airport กรุงมะนิลา ให้บริการวันละ 2 เที่ยวบิน

(2) สายการบิน CEBU Pacific Air ให้บริการบินเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กับท่าอากาศยาน Ninoy Aquino International Airport กรุงมะนิลา ให้บริการวันละ 2 เที่ยวบิน

(3) สายการบิน Philippine Airlines ให้บริการบินเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กับท่าอากาศยาน Ninoy Aquino International Airport กรุงมะนิลา ให้บริการวันละ 3 เที่ยวบิน

ที่ผ่านมา มีสินค้าที่ไทยกับฟิลิปปินส์ใช้บริการขนส่งทางอากาศจำนวนไม่มากนัก โดยรายการสินค้าสำคัญ ได้แก่ ชิ้นส่วนยานยนต์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และเครื่องประดับเงิน

การขนส่งทางทะเล

ฟิลิปปินส์พึ่งพาการขนส่งสินค้าทางทะเลกับต่างประเทศเป็นหลัก โดยมีท่าเรือหลักที่ใช้ในการขนส่งสินค้า ได้แก่ ท่าเรือมะนิลา (Manila Port) ที่ผ่านมามีสินค้าสำคัญของไทยที่ส่งออกไปฟิลิปปินส์ โดยใช้บริการขนส่งทางทะเล ได้แก่ รถยนต์ ชิ้นส่วนยานยนต์ เม็ดพลาสติก ผลิตภัณฑ์รักษาผิว เครื่องจักรกล อุปกรณ์คอมพิวเตอร์และอิเล็กทรอนิกส์ เคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์พลาสติก ข้าวโพด เป็นต้น

ท่าเรือมะนิลา (Manila Port) ตั้งอยู่กลางกรุงมะนิลา จัดเป็นท่าเรือที่มีปริมาณการขนถ่ายตู้สินค้ามากที่สุดอันดับที่ 35 ของโลก ในปี 2558 (ท่าเรือแหลมฉบังของไทยอยู่อันดับที่ 22 ของโลก) โดยมีปริมาณ ตู้สินค้าขนถ่าย 4.23 ล้าน TEUs นอกจากนี้ ยังมีการขนถ่ายสินค้าเทกองและสินค้าทั่วไป 75.1 ล้านตัน และผู้โดยสาร 928,000 คน ภายในพื้นที่ประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ (1) Manila North Harbor มีท่าเทียบเรือ 7 ท่า และท่าเรือ Ro-Ro Ferry (2) Manila South Harbor มีท่าเทียบเรือ 5 ท่า และท่าเรือ Ro-Ro Ferry และ (3) Manila International Container Terminal (MICT) มีท่าเทียบเรือตู้สินค้า 6 ท่า

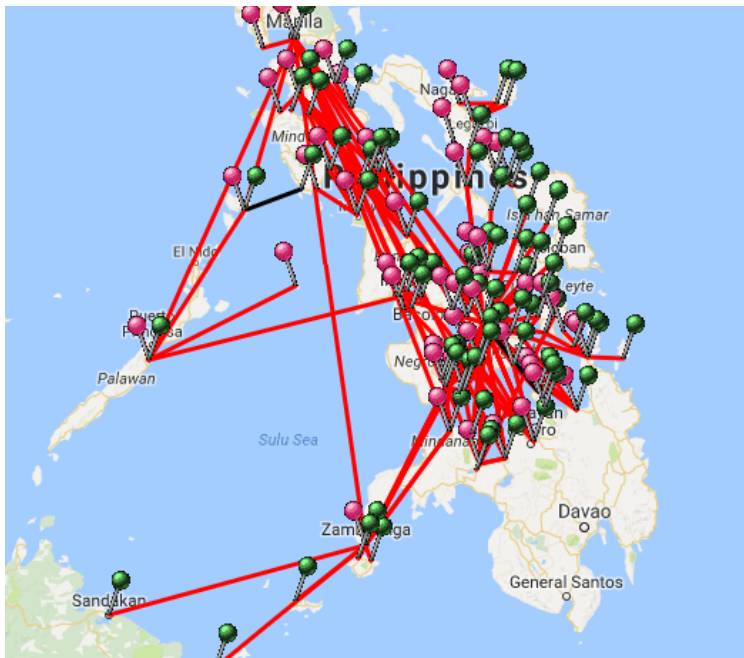
การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างไทยกับฟิลิปปินส์ (รวมทั้งเรือขนส่งตู้สินค้า และเรือ Ro-Ro ที่ใช้บรรทุกรถยนต์เพื่อส่งออก) มีทั้งการขนส่งโดยตรงระหว่างท่าเรือแหลมฉบังกับฟิลิปปินส์ (ท่าเรือมะนิลา และท่าเรือบาแทงกัส) ใช้เวลาขนส่ง 5 วัน และการขนส่งระหว่างไทยกับฟิลิปปินส์โดยนำสินค้าไปถ่ายลำ ณ ประเทศสิงคโปร์ เพื่อลำเลียงสินค้าไปอีกทอดหนึ่ง ใช้เวลาขนส่ง 8 ถึง 10 วัน



นอกจากนี้ ฟิลิปปินส์ยังมีการให้บริการเรือ Ro-Ro Ferry เพื่อทำการขนส่งรถยนต์ รถบรรทุก และสินค้าภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือสำคัญในเกาะต่างๆ มีเส้นทางเดินเรือ Ro-Ro Ferry ทั่วประเทศที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาลจำนวน 182 เส้นทาง โดยมีท่าเรือรองรับการขนส่งด้วยเรือ Ro-Ro Ferry ที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือมะนิลา ท่าเรือเซบู ท่าเรืออาวซูบิก ท่าเรือบาแทงกัส ท่าเรืออีโลอิโล ท่าเรือดาเวา ท่าเรือเจนเนอรัลซานโตส ท่าเรือคากายันตีโอโร ท่าเรือแซมบวนกา

โดยมีสายการเดินเรือ Ro-Ro Ferry ที่รับขนส่งสินค้าและรถบรรทุกของฟิลิปปินส์จำนวน 31 บริษัท ได้แก่ (1) 2Go (2) Aleson (3) Aznar (4) CAGLI (5) Cokaliong (6) ElGreco (7) FastCat (8) Gabisan (9) George Peter (10) GL Lines (11) Golden Star (12) Hijos (13) Island Shipping (14) Jadestar (15) Kinswell (16) Lite Shipping

(17) Maayo (18) Maypalad (19) Montenegro (20) Ocean Jet (21) Palacio
(22) Penafrancia (23) Philstone (24) Regina (25) Roble (26) Santa Clara
(27) Starhorse (28) Starlite (29) Super Shuttle (30) Trans Asia และ
(31) Weesam Express



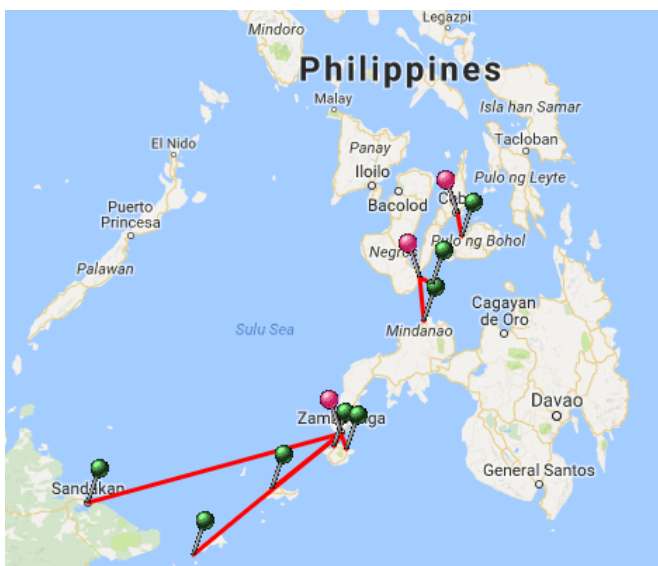
เส้นทางเดินเรือ Ro-Ro Ferry จำนวน 182 เส้นทางที่ได้รับอนุมัติจากกระทรวงการขนส่ง

กิจการเดินเรือขนาดใหญ่ที่ให้บริการเดินเรือระหว่างเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจสำคัญ เช่น มะนิลา เซบู ซูบิก บาแทงกัส ดาเวา คากายันตีโอโร แชมบานกา ได้แก่ บริษัท 2Go, CAGli, George Peter, Lite Shipping, Montenegro, Super Shuttle และ Trans Asia



เรือ Ro-Ro Ferry ของ Trans Asia Shipping

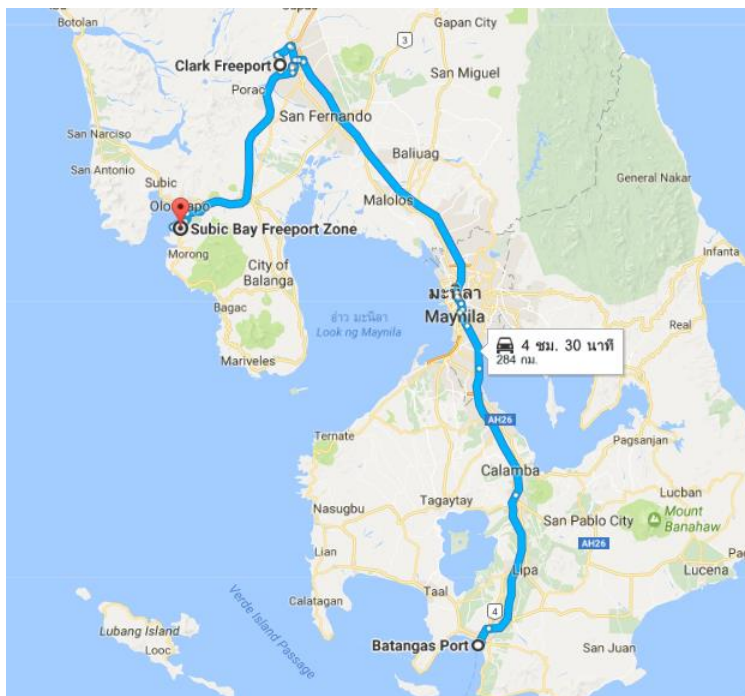
นอกจากนี้ มีสายการเดินเรือ 1 สายที่ให้บริการเดินเรือ Ro-Ro Ferry ระหว่างประเทศฟิลิปปินส์กับรัฐซาบฮ์ ประเทศมาเลเซีย ได้แก่ Aleson



เส้นทางเดินเรือ Ferry ของ Aleson ที่ขนส่งท่าเรือซัมบวงกา (เกาะมินดาเนา) กับท่าเรือซานดาแกน (Sandakan) รัฐซาบาห์ ประเทศมาเลเซีย

การขนส่งทางถนน

แม้ว่าประเทศฟิลิปปินส์ไม่มีพรมแดนทางถนนเชื่อมกับต่างประเทศ และมีเกาะแก่งจำนวน 7,107 เกาะ จากข้อมูลของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) พบว่า การขนส่งทางถนนมีส่วนแบ่งการขนส่งผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 98 ของปริมาณการขนส่งผู้โดยสารในประเทศทั้งหมด และ ส่วนแบ่งการขนส่งสินค้าทางถนน คิดเป็นร้อยละ 58 ของปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศทั้งหมด โดยหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบการก่อสร้างและบำรุงถนน ได้แก่ กระทรวงโยธาธิการและทางหลวง (Department of Public Works and Highway) โดยถนนสายหลักที่เชื่อมเมืองสำคัญของฟิลิปปินส์ของเกาะลูซอน ซึ่งเป็นเกาะที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจมากที่สุด ได้แก่ ทางหลวง AH26 (หรือเส้นทางหลวงหมายเลข N1 ของระบบจำแนกชื่อถนนของฟิลิปปินส์) ที่เชื่อมระหว่างเมืองเศรษฐกิจสำคัญในเกาะลูซอน อาทิ กรุงมะนิลา อ่าวซูบิก และเมืองบาแทังกัส ซึ่งรัฐบาลกำหนดให้พัฒนาเป็นระเบียงเศรษฐกิจ Subic - Clark - Batangas Logistics Corridor ที่รัฐบาลกำหนดให้มีการพัฒนาอุตสาหกรรม (เสื้อผ้า สิ่งทอ อิเล็กทรอนิกส์) เขตปลอดอากร ระบบการขนส่งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ ตลอดจนพัฒนาศูนย์การขนส่งและโลจิสติกส์ตามแนวเส้นทาง



ระเบียงเศรษฐกิจ Subic – Clark – Batangas Logistics Corridor ที่มีลักษณะการพัฒนา
คล้ายระเบียงเศรษฐกิจ EEC ในภาคตะวันออกของไทย

3.2 ความเป็นไปได้ในการติดตามยานพาหนะด้วย GPS/RFID

ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ภาคเอกชนฟิลิปปินส์จำนวนมากให้ความสำคัญกับการนำ GPS และ RFID (ความถี่อนุมัติ 860 ถึง 960 MHz) ในการติดตามสถานะการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ นับตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นมา สำนักงานคณะกรรมการออกใบอนุญาตและกำกับการณ์ขนส่งสาธารณะทางบก (LTFRB) ออกมาตรการกำหนดให้รถโดยสารสาธารณะที่ให้บริการระหว่างจังหวัดที่มีเส้นทางเข้าและออกจากกรุงมะนิลา ต้องติดตั้ง GPS มีการเชื่อมข้อมูลมายังหน่วยงานภาครัฐเพื่อประโยชน์ในการจัดระเบียบและรักษา

ความปลอดภัยในการขนส่ง โดย LTFRB กำหนดให้ผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะซื้อ GPS กับร้านจำหน่าย GPS ที่ขึ้นทะเบียนไว้กับ LTFRB เท่านั้น นอกจากนี้ หน่วยงานของภาครัฐ เช่น ทางด่วน ท่าอากาศยานระหว่างประเทศ และเขตปลอดอากรศุลกากร ได้เริ่มมีการนำ RFID มาใช้ในการดำเนินงาน ตรวจสอบการเคลื่อนย้ายรถยนต์และสินค้าเข้าออกจากพื้นที่ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลฟิลิปปินส์ยังไม่มีมาตรการบังคับให้รถบรรทุกต้องติดตั้ง GPS และ RFID

บทที่ 4

สถิติและข้อมูลของผู้ประกอบการ

4.1 โครงสร้างอุตสาหกรรมการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์

โครงสร้างอุตสาหกรรมการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในฟิลิปปินส์เป็นตลาดที่มีการแข่งขันมากมาย มีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในประเทศจำนวนมาก โดยเฉพาะในย่านพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ เช่น กรุงมะนิลา เซบู อ่าวซูบิก โดยผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นกิจการขนาดกลางและย่อม (SME) ผู้ประกอบการรายใหญ่มักเป็นกิจการร่วมทุนฟิลิปปินส์กับคนต่างชาติ และไม่มีกิจการรายใดรายหนึ่งมีอำนาจผูกขาดตลาดเนื่องจากประเทศฟิลิปปินส์ประกอบด้วยหมู่เกาะจำนวนมากกว่า 7,000 เกาะ โดยในปี 2558 ประเทศฟิลิปปินส์มีรถบรรทุกที่จดทะเบียนกับ LTO รวมประมาณ 384,570 คัน และมีรถแทรกเตอร์จดทะเบียนกับ LTO รวม 44,946 คัน โดยรถบรรทุกและรถแทรกเตอร์ส่วนใหญ่จดทะเบียนไว้กับสำนักงานการขนส่ง ณ กรุงมะนิลา รองลงมา ได้แก่ ตอนกลางและตอนใต้ของเกาะลูซอน และตอนเหนือของเกาะวิซายาส ตามลำดับ

แม้ว่ารัฐบาลโดยสำนักงานคณะกรรมการออกใบอนุญาตและกำกับ การขนส่งสาธารณะทางบก (LTFRB) จะมีอำนาจตามกฎหมายในการกำหนดราคาค่าระวางขนส่งสำหรับการขนส่งสินค้าประจำเส้นทางได้ แต่ในทางปฏิบัติ พบว่า ไม่มีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรายใดที่จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนแบบประจำเส้นทาง ทำให้ LTFRB ไม่สามารถกำหนดราคาค่าระวางขนส่งในแต่ละเส้นทางได้ ต้องปล่อยให้แข่งขันไปตามกลไกตลาดและการต่อรองราคาระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ให้บริการ ซึ่งแตกต่างจากผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสารประจำเส้นทางที่มีอยู่จำนวนมาก และถูก LTFRB จัดระเบียบการประกอบการอย่างเข้มข้น

อย่างไรก็ตาม CTAP ซึ่งเป็นสมาพันธ์รถบรรทุกแห่งฟิลิปปินส์ ที่มีสัดส่วนสมาชิกอยู่ประมาณร้อยละ 10 ของจำนวนผู้ประกอบการขนส่งทางถนนในฟิลิปปินส์ มีความพยายามในการลดการแข่งขันตัดราคาค่าบริการขนส่ง โดยได้จัดทำอัตราค่าขนส่งแนะนำ (Recommended Freight Rate) สำหรับผู้ประกอบการขนส่งที่เป็นสมาชิก CTAP เพื่อให้ใช้เป็นแนวทางการกำหนดราคาค่าขนส่งและขอให้สมาชิกปรับลดราคาลงจากอัตราค่าขนส่งแนะนำไม่เกินร้อยละ 10 จากอัตราค่าขนส่งแนะนำ แต่กระนั้นก็ยังไม่สามารถลดแรงกดดันจากการตัดราคาได้ทั้งหมด เนื่องจากยังมีผู้ประกอบการอีกร้อยละ 90 ที่ไม่ได้เป็นสมาชิกสมาพันธ์

CONFEDERATION OF TRUCKERS ASSOCIATION OF THE PHILIPPINES, INC. (CTAP) CTAP MICT Field Office, ICTSI Compound, Manila International Container Terminal South Access Road, North Harbor, Manila Tel. No.: 245-8247 Fax No.: 245-8147 Mobile No.: 09175413342 Email: ctaptruckers@yahoo.com ; ctapsec2013@yahoo.com.ph					
CONFEDERATION OF TRUCKERS ASSOCIATION OF THE PHILIPPINES PRESCRIBED RATES FOR CONTAINERIZED CARGOES EFFECTIVE APRIL 15, 2015 FROM MICT/SOUTH HARBOUR TO THE FF. DESTINATIONS					
		<u>20' FOOTER</u>		<u>40' FOOTER</u>	
<u>METRO MANILA</u>					
<u>MANILA</u>	P	9,450.00	P	11,205.00	
- Port area, Intramuros, Binondo & Tondo		10,260.00		11,745.00	
- Ermita, Malate, Sta. Cruz, Quiapo					
- Sta. Mesa, Sta. Ana, Sampaloc and Other points within Manila		11,745.00		13,230.00	
<u>QUEZON CITY</u>					
- Points not going beyond EDSA		13,095.00		14,310.00	
- Point beyond EDSA		14,715.00		16,200.00	
<u>CALOOCAN CITY</u>					
- Point not going beyond EDSA		11,205.00		12,420.00	
- Point beyond EDSA		12,420.00		13,905.00	
- Caloocan North (Tala)		16,200.00		17,685.00	
<u>NAVOTAS & MALABON</u>		11,205.00		12,420.00	

ตัวอย่างอัตราค่าขนส่งแนะนำที่ CTAP เสนอให้สมาชิกพิจารณาใช้ในการกำหนดราคาค่าขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ภายในบริเวณพื้นที่ที่กำหนด

หากพิจารณาลักษณะการประกอบการขนส่ง เนื่องจากตลาดขนส่ง และโลจิสติกส์ในฟิลิปปินส์เป็นตลาดที่มีผู้แข่งขันมาก มีแรงกดดันจากการตัดราคาส่งผลให้ผู้ประกอบการขนส่งต้องปรับตัวในการสร้างมูลค่าเพิ่มการให้บริการ เป็นผู้ให้บริการรับบริหารงานการขนส่ง คลังสินค้า รวบรวมและกระจายสินค้า และบริการโลจิสติกส์สนับสนุนอื่นๆ ให้กับผู้ผลิตสินค้า ผู้ค้าส่งค้าปลีก ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และผู้บริหารระบบ E-Marketplace ที่เติบโตมากขึ้นเนื่องจากผู้บริโภคฟิลิปปินส์ตื่นตัวจากกระแสการซื้อขายออนไลน์

กิจการขนส่งและโลจิสติกส์ขนาดใหญ่แบ่งเป็น

1) กิจการที่เป็นเครือข่ายธุรกิจโลจิสติกส์ชั้นนำของต่างชาติ เช่น DHL, DB Schenker, Fedex, Expeditors, Kuehne+Nagel, Panalpina, Nippon Express, Li and Fung Logistics, Toll Holdings, UPS, Kintetsu World Express, Yusen Logistics

2) กิจการขนส่งและโลจิสติกส์ที่จัดตั้งขึ้นโดยคนฟิลิปปินส์ ร่วมหุ้นกับต่างชาติ เช่น International Container Terminal Services, 2GO Group, Asia Terminal Incorporated, Cebu Air Incorporation, Harbor Star Shipping, LBC Express, Lorenzo Shipping Corporation, Metro Alliance, PAL, Magsaysay Transport and Logistics และ JRS Express

4.2 สถิติและข้อมูลของผู้ผลิตจัดลำดับตามหมวดธุรกิจที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับแรก

กิจการขนาดใหญ่ที่มีรายได้มากที่สุดของฟิลิปปินส์ ได้แก่

1) SM Investment Corporations มียอดรายได้สุทธิ หลังหักภาษีในปี 2558 มูลค่า 40.3 พันล้านเปโซ (ประมาณ 27.7 พันล้านบาท) โดย SM Investment เป็นบริษัทโฮลดิ้งที่นำเงินไปลงทุนในการพัฒนาและบริหาร

ศูนย์การค้า ธุรกิจค้าปลีก ซูเปอร์มาร์เก็ต อสังหาริมทรัพย์ ธนาคาร และ การท่องเที่ยว



ศูนย์การค้า SM Mall of Asia เป็นศูนย์การค้าใหญ่อันดับ 4 ของฟิลิปปินส์ และอันดับ 11 ของโลก

2) Ayala Corporation มียอดรายได้สุทธิหลังหักภาษีในปี 2558 มูลค่า 38.3 พันล้านเปโซ (ประมาณ 26.3 พันล้านบาท) โดย Ayala Corporation เป็นบริษัทโฮลดิ้งดำเนินธุรกิจพัฒนาที่ดินอสังหาริมทรัพย์ ลงทุนในการดำเนินธุรกิจการเงิน โทรคมนาคม การผลิตอิเล็กทรอนิกส์ จำหน่ายรถยนต์ พลังงาน การศึกษา และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง

3) JG Summit Holdings Incorporation มียอดรายได้สุทธิหลังหักภาษีในปี 2558 มูลค่า 32.7 พันล้านเปโซ (ประมาณ 22.5 พันล้านบาท) โดย JG Summit เป็นบริษัทโฮลดิ้งที่ลงทุนดำเนินธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม อสังหาริมทรัพย์ โรงแรม ธนาคารและการเงิน ปีโตรเคมี โทรคมนาคม พลังงาน และการขนส่งทางอากาศ โดยเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน Cebu Pacific Air ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีส่วนแบ่งการตลาดมากที่สุดสำหรับการบินภายในฟิลิปปินส์ และได้เปิดตลาดเชิงรุกมายังเอเชีย ออสเตรเลีย และตะวันออกกลาง



สายการบิน Cebu Pacific Air มี JG Summit เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่

4) San Miguel Corporation มียอดรายได้สุทธิหลังหักภาษีในปี 2558 มูลค่า 29.0 พันล้านเปโซ (ประมาณ 19.9 พันล้านบาท) โดย San Miguel เป็นธุรกิจผลิตอาหารและเครื่องดื่ม ได้แก่ อาหารสำเร็จรูป เบียร์ น้ำดื่ม รายใหญ่ที่สุดของฟิลิปปินส์ และเป็นหนึ่งในธุรกิจผลิตอาหารและเครื่องดื่มรายใหญ่ที่สุดของอาเซียน นอกจากนี้ San Miguel ยังลงทุนในกิจการอื่นๆ ได้แก่ พลังงาน น้ำมันเชื้อเพลิง เหมืองแร่ และโครงสร้างพื้นฐาน

5) SM Prime Holdings Incorporation มียอดรายได้สุทธิหลังหักภาษีในปี 2558 มูลค่า 28.9 พันล้านเปโซ (ประมาณ 19.9 พันล้านบาท) โดย SM Prime Holdings Incorporation เป็นกิจการในเครือของ SM Investment ดำเนินธุรกิจพัฒนาและบริหารศูนย์การค้า SM Supermall ในฟิลิปปินส์ และจีน พัฒนาที่อยู่อาศัย ศูนย์ธุรกิจโรงแรม และศูนย์การประชุม

6) BDO Unibank Incorporation มียอดรายได้สุทธิหลังจากหักภาษีในปี 2558 มูลค่า 25.0 พันล้านเปโซ (ประมาณ 17.2 พันล้านบาท) โดย BDO Unibank ดำเนินธุรกิจธนาคารและบริการประกันภัย โดยเป็น

ธนาคารที่มีรายได้และจำนวนสาขามากที่สุดในฟิลิปปินส์ และเป็นธนาคารใหญ่อันดับ 16 ในทวีปเอเชีย

7) Top Frontier Investment Holdings Incorporation (TF) มียอดรายได้สุทธิหลังหักภาษีในปี 2558 มูลค่า 24.7 พันล้านเปโซ (ประมาณ 17 พันล้านบาท) โดยเป็นบริษัทโฮลดิ้งและเป็นผู้ถือหุ้นใน San Miguel Corporation ซึ่งผลิตอาหารและเครื่องดื่ม ตลอดจนนำเงินไปลงทุนในการทำเหมืองแร่ในฟิลิปปินส์

8) Aboitiz Equity Ventures Incorporation (AEV) มียอดรายได้สุทธิหลังหักภาษีในปี 2558 มูลค่า 23.2 พันล้านเปโซ (ประมาณ 16.0 พันล้านบาท) โดย Aboitiz Equity Ventures เป็นบริษัทโฮลดิ้งและเป็นผู้ลงทุนดำเนินธุรกิจธนาคาร ประกันภัย พลังงาน พัฒนาที่ดิน ก่อสร้างและบริการวิศวกรรม ต่อและซ่อมเรือ และผลิตอาหาร

9) Philippine Long Distance Telephone Company (PLDT) มียอดรายได้สุทธิหลังหักภาษีในปี 2558 มูลค่า 22.0 พันล้านเปโซ (ประมาณ 15.1 พันล้านบาท) โดย PLDT เป็นผู้ให้บริการโทรคมนาคมและบริการดิจิทัลรายใหญ่ที่สุดในฟิลิปปินส์

10) Alliance Global Group (AGI) มียอดรายได้สุทธิหลังหักภาษีในปี 2558 มูลค่า 21.7 พันล้านเปโซ (ประมาณ 14.9 พันล้านบาท) โดย Alliance Global Group เป็นบริษัทโฮลดิ้งและเป็นผู้ลงทุนดำเนินธุรกิจอาหารและเครื่องดื่ม ร้านอาหาร (ร้านแมคโดนัลด์) พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โรงแรม และคาสิโน

4.3 สถิติและข้อมูลของผู้ส่งออกจัดลำดับตามหมวดธุรกิจที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับ แรก

หากพิจารณาจากข้อมูลของรัฐบาลฟิลิปปินส์ล่าสุด พบว่า ในปี ค.ศ.2016 (พ.ศ.2559) ฟิลิปปินส์มีมูลค่าการส่งออกรวม 56,313 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ตลาดส่งออกที่สำคัญของฟิลิปปินส์ ได้แก่ ญี่ปุ่น คิดเป็นร้อยละ 21 สหรัฐอเมริกา คิดเป็นร้อยละ 15 ฮองกง คิดเป็นร้อยละ 11 จีน คิดเป็นร้อยละ 11 สิงคโปร์ คิดเป็นร้อยละ 6 เยอรมนี คิดเป็นร้อยละ 5 และไทย คิดเป็นร้อยละ 4 ตามลำดับ โดยกลุ่มสินค้าส่งออกหลัก ได้แก่ แผงวงจรไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์เครื่องจักรกล ผลิตภัณฑ์ไม้ กุ้งและจอบาย ยานยนต์และชิ้นส่วน แร่ (นิกเกิล ทองแดง แร่เหล็ก) น้ำมันมะพร้าว ผลไม้ (กล้วย มะม่วง มะพร้าว ถั่ว ผลไม้อบแห้ง) เรือ อัญมณีและเครื่องประดับ (เครื่องประดับแท้ เครื่องประดับเทียม มุก ทองคำ และเงิน)

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย ในปี 2559 จากข้อมูลของกรมศุลกากร พบว่า ฟิลิปปินส์ส่งออกสินค้ามายังไทยรวม 2,714 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยสินค้า 10 อันดับแรกที่ไทยนำเข้าจากฟิลิปปินส์คิดเป็นร้อยละ 84.2 ของมูลค่าสินค้าทั้งหมดที่ไทยนำเข้าจากฟิลิปปินส์ ประกอบด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ แผงวงจรไฟฟ้า อุปกรณ์ยานยนต์ เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ แร่และเศษโลหะ น้ำมันดิบ ลวดและสายเคเบิล เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยาสูบ และเครื่องมือเครื่องใช้เกี่ยวกับวิทยาศาสตร์การแพทย์

ในส่วนของการนำเข้า พบว่า ในปี ค.ศ.2016 (พ.ศ.2559) ฟิลิปปินส์มีมูลค่าการนำเข้ารวม 89,935 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยตลาดนำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ จีน คิดเป็นร้อยละ 19 ญี่ปุ่น คิดเป็นร้อยละ 12 สหรัฐอเมริกา คิดเป็นร้อยละ 9 ไทย คิดเป็นร้อยละ 8 เกาหลีใต้ คิดเป็นร้อยละ 7 สิงคโปร์ คิดเป็นร้อยละ 7

ไต้หวัน คิดเป็นร้อยละ 6 และอินโดนีเซีย คิดเป็นร้อยละ 5 โดยกลุ่มสินค้านำเข้าหลัก ได้แก่ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ เครื่องจักรกล น้ำมันเชื้อเพลิง ยานยนต์และชิ้นส่วน พลาสติกและผลิตภัณฑ์พลาสติก เหล็กและเหล็กกล้า อากาศยาน ก่อสร้างและจ่อภาพ ัญชีพื และผลิตภัณฑ์เภสัชกรรม

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย ในปี 2559 จากข้อมูลกรมศุลกากร พบว่า ฟิลิปปินส์นำเข้าสินค้าจากไทยรวม 6,393 ล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยสินค้า 10 อันดับแรกที่ฟิลิปปินส์นำเข้าจากไทย คิดเป็นร้อยละ 65.2 ของมูลค่าสินค้าทั้งหมดที่ฟิลิปปินส์นำเข้าจากไทยประกอบด้วยรถยนต์และอุปกรณ์ แผงวงจรไฟฟ้า เม็ดพลาสติก ผลิตภัณฑ์รักษาสีผิว เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เครื่องคอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ เคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์พลาสติก ข้าวโพด และเครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ

จากการศึกษาข้อมูลจากสถิติสินค้าสำคัญที่ฟิลิปปินส์ส่งออก 10 อันดับแรก ได้แก่

1) แผงวงจรไฟฟ้าและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เช่น อุปกรณ์ กิ่งตัวนำ ลวดและเคเบิล หม้อแปลงไฟฟ้า ส่วนประกอบารับสัญญาณโทรทัศน์ เป็นต้น มีมูลค่าส่งออก 25,225.5 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 44.8 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Automated Technology (Phils), Cirtek Electronics Corp, Fastech Synergy Philippines, EMS Components Assembly, JOS Circuit, Ionics EMS, Northeast Precision, MDS Circuit Technology, MEC Electronics Phils, Microchip Technology, OTC Precision System Automation, Pilipinas Green Solitech, REMEC Broadband Wireless International, PSI Technologies, Small Precisions Tools (Phils), Team Pacific Corporation, Yoshita Corporation และ Temcoline Phils

2) **เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ** เช่น เครื่องคอมพิวเตอร์ แผงวงจรพิมพ์ เครื่องปรับอากาศ เครื่องคำนวณ เครื่องทำน้ำร้อน เป็นต้น มีมูลค่าส่งออก 7,768.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 13.8 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Conception Carrier Airconditioning, Daeduck Philippines, Fujimoto International Technology, Hayakawa Component Technologies และ Ichinomiya Electronics Phils

3) **ไม้และผลิตภัณฑ์ไม้** เช่น แผงไม้ปูพื้น ประตู่ไม้ หน้าต่างไม้ โตะ ไม้ เครื่องครัวทำด้วยไม้ เป็นต้น มีมูลค่าส่งออก 2,875.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 5.1 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ APY Cane, Berben Wood Industries, Betis Crafts, Casa Cebuana, Cebu Fil Veneer, Castilex Industrial Corporation, Christone Industries, Clear Export Industries, Compart's Industries, Daniele Furniture, Detalia Aurora, Dilag Enterprises, Filtra Incorporation, Herdex International, Luzon Rattan Industries, Locsin International, Maitland-Smith, Maze Manufacturing, Mehitable Incorporation, Murillo's Export International และ Vivere Lifestyle Company เป็นต้น

4) **อุปกรณ์การตรวจสอบ อุปกรณ์ทัศนศาสตร์และถ่ายรูป** เช่น อุปกรณ์ควบคุมบังคับอัตโนมัติ เครื่องฉายภาพนิ่ง เส้นใยนำแสง เลนส์ อุปกรณ์การแพทย์ กล้องถ่ายภาพและอุปกรณ์ เป็นต้น มูลค่าส่งออก 2,471.95 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 4.4 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ 3M Philippines, First Philec Solar Corporation, Suvira International, Cosmotech Philippines, Sanyo Projectors, Epson Philippines, EHS Lens Philippines และ MEC Networks Corporation เป็นต้น

5) ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ เช่น ส่วนประกอบของรถยนต์นั่ง ส่วนประกอบจักรยานยนต์ จักรยาน รถยนต์ เป็นต้น มีมูลค่าส่งออก 1,417.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 2.5 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Emerald Multi Resources and Manufacturing, Famous Secret Precision Machining, F-Tech Philippines Manufacturing, Laguna Metts, Metalcast Corporation, Michelle Motor Sports, Standard Manufacturing และ Valerie Products Manufacturing

6) แร่ เช่น นิกเกิล ทองแดง แร่เหล็ก แร่โครเมียม เป็นต้น มีมูลค่าส่งออก 1,255.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 2.2 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Benguet Corporation, Berong Nickel Corporation, Carmen Copper Corporation, DMCI Mining Corporation, Marcventures Mining and Development Corporation (MMDC), Nicket Asia Corporation, Philex Mining Corporation, Philippine Associated Smelting and Refining Corporation (PASAR), Filminera Resources, TVI Resources Development Phils, Philippine Sinter Corporation และ Ore Asia Mining and Development Corporation

7) น้ำมันพืช เช่น น้ำมันมะพร้าว น้ำมันปาล์ม เป็นต้น มีมูลค่าส่งออก 1,180.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 2.1 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Celebes Agricultural Corporation, Celebes Coconut Corporation, Celebes Oil Mill, Cagayan De Oro Oil Company, Cargill Philippines, Chemsynergy Asia, First Stronghouse, Globe Coco Products Manufacturing, Granexport Manufacturing Corporation, Iligan Bay Milling and Trading, Legapsi Oil, Oleo Fats, New Leyte Edible Oil, Philippine

International Development Inc, San Miguel Corporation Agribusiness, Atson Coco, Tantuco Enterprises, Franklin Baker Company of the Phils และ Manila Herbal and Essential Oils

8) ผลไม้ เช่น กล้วย สับปะรด มะม่วง มะพร้าว มังคุด เป็นต้น มีมูลค่าส่งออก 1,128.0 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 2 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Agrinurture, Anflorcor, Del Monte Phils, Diamond Farms, Diamond Star Agro Products, Dole Phils, Flora Integrated Farms, Lao Integrated Farms, Lapanday Foods Corporation, Hi-Las Marketing Corporation, Mofel's Food International Corporation, Philippine Fresh Fruits, Southern Philippine Fresh Fruits Corporation, Mofel's Food International Corporation และ Sucrex Marketing Corporation

9) เรือ มีมูลค่าส่งออก 1,040.0 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็น ร้อยละ 1.8 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Austral Philippines, Colorado Shipyard, Hanjin Heavy Industries Corporation Philippines, Herman Shipyard, Keppel Philippines Marine Batangas Shipyard, Keppel Philippines Marine Subic Shipyard, Ocean Engineering Ship Design and Shipbuilding และ Tsuneishi Cebu Shipyard เป็นต้น

10) ทองคำ อัญมณี และเครื่องประดับ เช่น ทองคำ ผงและเศษทองคำ ผงและเศษเงิน เครื่องประดับแท้ เครื่องประดับเทียม และมุก มีมูลค่าส่งออก 757.4 ล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 1.3 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Almar Shell Industries, Alpaz Export, Absorberano International, Anjo Export Import, DAM Goods Stuff, EG Cebu Manufacturing, Golden Hills Jewelry, Heldred

Export International, Jeweler International Corporation, Mannatahiti Pearl Company, Sanara Incorporation, Sterling Gifts Incorporation, T.Florencio Jewelry และ VYD Jewels Corporation

4.4 สถิติและข้อมูลของผู้ประกอบการขนส่งจัดลำดับตามหมวดธุรกิจที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับแรก

จากการศึกษาข้อมูลบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฟิลิปปินส์ พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางเรือและทางอากาศ รวมถึงธุรกิจท่าเรือและศูนย์โลจิสติกส์ (Logistics Park) ได้แก่

1) International Container Terminal Services, Inc (ICTSI) ประกอบธุรกิจการขนส่ง โลจิสติกส์ และบริหารท่าเรือ โดย ICTSI เริ่มต้นจากการเป็นผู้บริหารท่าเรือตู้สินค้าในกรุงมะนิลา และต่อมาได้ขยายธุรกิจบริหารท่าเรือและศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าคอนเทนเนอร์ในเมืองท่าสำคัญหลายแห่งในฟิลิปปินส์และทั่วโลก เช่น อินโดนีเซีย ปากีสถาน ออสเตรเลีย จีน คองโก ไนจีเรีย มาดากัสการ์ โครเอเชีย โปแลนด์ อิรัก บราซิล เม็กซิโก โคลัมเบีย ฮอนดูรัส



Dry Port และ Logistics Park ของ ICTSI ชื่อ Laguna Gateway Inland Container Depot (LGICD) เป็นท่าเรือบกของ ICTSI ให้บริการคัดแยก รวบรวม และบรรจุสินค้าคอนเทนเนอร์ เพื่อการนำเข้าและส่งออก

2) 2Go Group Incorporation (2GO) เป็นกิจการที่มีคนฟิลิปปินส์ถือหุ้นร้อยละ 60 และคนจีนถือหุ้นร้อยละ 40 ให้บริการเดินเรือ Ro-Ro Ferry ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างเกาะ ให้บริการขนส่งและขนถ่ายสินค้าคอนเทนเนอร์ บริการจัดส่งพัสดุและสินค้าด่วน บริการ นำเที่ยว โดยบริษัทมีกองเรือ Ro-Ro Ferry ขนส่งผู้โดยสารและสินค้า 16 ลำ คลังสินค้า 35 แห่ง กระจายอยู่ทั่วประเทศ รถบรรทุก 550 คัน และมีพนักงาน 7,000 คน และมีขีดความสามารถรองรับการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ได้มากกว่าปีละ 400,000 TEUs โดย 2GO Group เป็นตัวแทนรับดำเนินการขนส่งให้กับ Kerry Logistics ของฮ่องกง

3) Asia Terminal Incorporated (ATI) หรือชื่อเดิม คือ Marina Port Services เป็นกิจการที่มีคนฟิลิปปินส์ถือหุ้นร้อยละ 60 และคนต่างชาติถือหุ้นร้อยละ 40 เป็นผู้ให้บริการท่าเรือขนถ่ายสินค้า ในท่าเรือมะนิลาตอนใต้ (Manila South Harbor) ท่าเรือบาแทงกัส (Port of Batangas) ท่าเรือคอนเทนเนอร์บาแทงกัส (Batangas Container Terminal) ท่าเรือเจนเนอร์รัลซานโตส และท่าเรือบก ณ Laguna



ICD ท่าเรือบก ณ Laguna

4) Cebu Air Incorporation เป็นสายการบินราคาประหยัดที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศภายในประเทศและระหว่างประเทศที่มีคนฟิลิปปินส์ถือพาสปอร์ต 60 และคนต่างชาติถือพาสปอร์ต 40 ในปี 2559 Cebu Air ให้บริการครอบคลุม 57 เส้นทางภายในประเทศ และ 37 เส้นทางระหว่างประเทศ รวมทั้งหมดมีจำนวนเที่ยวบินให้บริการต่อสัปดาห์ประมาณ 2,650 เที่ยวบิน มีจำนวนเครื่องบินให้บริการรวม 55 ลำ อีกทั้งได้มีการจับมือเป็นพันธมิตรการบินกับสายการบินราคาประหยัด Tigerair ของสิงคโปร์

5) Harbor Star Shipping Services Incorporation เป็นผู้ให้บริการขนส่งทางทะเลครบวงจรในฟิลิปปินส์ โดยมีการให้บริการเรือลากจูงและเรือตัน บริการเรือทอ้งแบนขนาด 2,500 ถึง 8,000 ตันเพื่อขนส่งรถบรรทุกภายในประเทศ การกักขังเรือ การต่อและซ่อมเรือ และบริการจัดการเรือ กิจกรรมที่มีคนฟิลิปปินส์ถือพาสปอร์ต 60 และคนต่างชาติถือพาสปอร์ต 40



6) LBC Express Holdings Incorporation เป็นกิจการให้บริการโลจิสติกส์และบริการโอนเงิน LBC Express เป็นกิจการที่มีคนฟิลิปปินส์ถือหุ้นร้อยละ 60 และคนต่างชาติถือหุ้นร้อยละ 40 โดยในส่วนของบริการโลจิสติกส์จะให้บริการจัดส่งพัสดุและสินค้าด่วน ขนส่งสินค้าทางถนนแบบเหมาคันและแบบไม่เหมาคัน รับขนส่งสินค้าด้วยเรือ Ro-Ro บริการคลังสินค้า บริการรับจัดการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยกลุ่มลูกค้าของ LBC Express เป็นผู้ผลิตสินค้าอาหาร ยาและเวชภัณฑ์ ร้านค้าส่งค้าปลีก และสถาบันการเงิน โดย LBC Express มีสาขากระจายอยู่ทั่วประเทศฟิลิปปินส์จำนวน 1,250 แห่ง และมีสำนักงานสาขาอยู่ในหลายประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา แคนาดา ฮองกง ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน บรูไน มาเลเซีย สิงคโปร์



7) Lorenzo Shipping Corporation (LSC) เป็นหนึ่งในผู้นำการให้บริการขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศฟิลิปปินส์ โดยมีคนฟิลิปปินส์ถือหุ้นร้อยละ 60 และคนต่างชาติถือหุ้นร้อยละ 40 โดย LSC มีการให้บริการรับบรรจุและนำสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์ รับขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ภายในประเทศ บริการขนส่งแบบเหมาคันและไม่เหมาคัน โดยมีเรือขนส่งสินค้าให้บริการขนส่งประจำเส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือต่างๆ ของฟิลิปปินส์ เช่น ท่าเรือ Manila, Cebu, Tagoloan, Davao, General Santos, Iloilo, Bacolod, Dumaguete, Zamboanga และ Cotabato เป็นต้น

8) Metro Alliance Holding and Equities Corporation เป็นกิจการที่มีคนฟิลิปปินส์ถือหุ้นร้อยละ 100 ให้บริการรับบริหารงานโลจิสติกส์ และกระจายสินค้าในฟิลิปปินส์ มีบริการให้เช่าคลังสินค้า ให้คำปรึกษาการขนส่งและโลจิสติกส์ และบริหารงานโครงการ

9) PAL Holding Incorporation ดำเนินธุรกิจสายการบินฟิลิปปินส์แอร์ไลน์ ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติของฟิลิปปินส์ที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศภายในประเทศและต่างประเทศครอบคลุม 38 เส้นทาง เชื่อมโยงฟิลิปปินส์กับนานาประเทศ เช่น ไทย เวียดนาม อินโดนีเซีย มาเลเซีย จีนฮ่องกง ออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา แคนาดา คูเวต ซาอุดีอาระเบีย บาห์เรน เป็นต้น โดย PAL เป็นกิจการที่มีคนฟิลิปปินส์ถือหุ้นร้อยละ 60 และคนต่างชาติถือหุ้นร้อยละ 40

10) Magsaysay Transport and Logistics เป็นผู้ให้บริการสายการบินเรือคอนเทนเนอร์ ตัวแทนเรือ ท่าเทียบเรือสินค้า บริการขนส่งน้ำมันและปิโตรเลียม รับบริหารจัดการขนส่งและโลจิสติกส์ คลังสินค้า ลานวางกองตู้สินค้า รับกระจายสินค้า บริการขนส่งสินค้าทางถนน และให้เช่ารถหัวลากและหางพ่วง รับจัดทัวร์ท่องเที่ยวด้วยบริการเรือเฟอร์รี่



Magsaysay Transport and Logistics เป็นหนึ่งในผู้ประกอบการรายใหญ่ของฟิลิปปินส์ที่ให้บริการขนส่งและให้เช่ารถหัวลาก

ทั้งนี้ ในส่วนของธุรกิจให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน พบว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนทั้งหมดเป็นกิจการขนาดกลางและย่อม (SMEs) โดยผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรายสำคัญที่ให้บริการในเกาะที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจมากที่สุด คือ เกาะลูซอน ซึ่งประกอบด้วยเมืองที่เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจหลัก ได้แก่ กรุงมะนิลา อ่าวซูบิค บาแทงกัส เช่น CTSI Logistics, Cartrex Trucking, Aremes Trucking Services, Deayang Transport Express, Yuson Port Services, Diwata NG Baguio Freight Service, Roadway Express, AJRJ Trucking Freight Services, Winners Freight Lines, RP Clavio Trucking Services, MSC Freight Services, Industrial Haulers Philippines, Malonzo Trucking Corporation, RDC Trucking, Vicor Transport Corporation เป็นต้น



สภาพรถบริการขนส่งสินค้าของ CTSI Logistics ในฟิลิปปินส์ เป็นกิจการร่วมทุนของสหรัฐอเมริกากับฟิลิปปินส์ ให้บริการขนส่งในประเทศและบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศฟิลิปปินส์กับสหรัฐอเมริกา จีน กัมพูชา ฟิลิปปินส์ เกาหลี และหมู่เกาะในแปซิฟิก

4.5 แนวทางปฏิบัติในการเจรจาธุรกิจและการทำสัญญาว่าจ้างบริการ

ฟิลิปปินส์เป็นชาติหนึ่งในอาเซียนที่มีทักษะการใช้ภาษาอังกฤษดีและมีไมตรีจิต ให้ความสำคัญกับการให้เกียรติและถนอมน้ำใจ ฟิลิปปินส์เป็นชาติที่

มีการผสมผสานวัฒนธรรมการทำงานและการดำรงชีวิตระหว่างอาเซียนกับชาติตะวันตก ดังนั้นนักธุรกิจไทยควรเตรียมความพร้อมด้านแนวคิด เอกสารสัญญา และเตรียมบุคลากรที่มีความรู้ด้านกฎระเบียบ และยังคงควรทราบเรื่องวัฒนธรรมและข้อปฏิบัติในการเจรจาธุรกิจกับคนฟิลิปปินส์

- ควรใช้คำนำหน้าทึ่สุภาพ เช่น เรียกผู้ชาย “เซอร์” ผู้หญิง “มาตาม” หรือ “มิส” สำหรับบุคคลทั่วไปจนกว่าจะอนุญาตให้เรียกชื่อ และควรกล่าวถึงผู้อาวุโสอย่างสุภาพ
- คนฟิลิปปินส์ทักทายด้วยคำว่า “กมุสตา” และกล่าวคำว่า “ซาลามัต” (ขอบคุณ) เพื่อแสดงความขอบคุณเมื่อได้รับความช่วยเหลือ
- นักธุรกิจไทยควรนำนามบัตรไปด้วยทุกครั้ง โดยพิมพ์เป็นภาษาอังกฤษ และควรเตรียมนามบัตรไปจำนวนมากเนื่องจากคนฟิลิปปินส์นิยมแจกนามบัตร ในการมอบนามบัตร ควรมอบด้วยมือทั้งสองข้าง และควรดูนามบัตรของคนฟิลิปปินส์ที่มอบนามบัตรให้เพื่อเป็นการให้เกียรติ
- คนฟิลิปปินส์จะทักทายเพื่อนด้วยการส่งยิ้มและเลิ่กคิ้วให้ และเมื่อคนฟิลิปปินส์โบกมือต้อนรับ ควรโบกมือตอบเพื่อแสดงไมตรีจิตต่อกัน
- เมื่อได้รับเชิญไปในโอกาสต่างๆ เป็นธรรมเนียมที่ควรไปถึงหลังเวลานัดครึ่งชั่วโมง ยกเว้นการนัดหมายอย่างเป็นทางการหรือเจรจาทางธุรกิจ ทั้งนี้ไม่ควรนัดคนฟิลิปปินส์ในวันอาทิตย์เพราะเป็นวันที่ไปโบสถ์และถือเป็นวันครอบครัว
- ควรแต่งกายอย่างสุภาพเรียบร้อย และเหมาะสมกับกาลเทศะ เพราะคนฟิลิปปินส์พิจารณาภาพลักษณ์จากการแต่งกาย
- ถือเป็นธรรมเนียมที่ควรกล่าวชื่นชมยินดีเกี่ยวกับสถานที่ที่ไปเยือนต่อเจ้าของสถานที่ด้วย

- เมื่อได้รับเชิญไปในโอกาสต่างๆ ควรเขียนจดหมายขอบคุณด้วยลายมือไปยังเจ้าภาพภายใน 1 สัปดาห์ หลังจากเสร็จงาน
- เมื่อได้รับเชิญไปร่วมรับประทานอาหารควรนำขนมหรือดอกไม้ไปมอบให้เจ้าภาพด้วย ยกเว้นไม่ควรให้ดอกเบญจมาศและดอกลิลี่ขาว เพราะถือเป็นดอกไม้ที่ใช้ในงานศพ
- ไม่ควรรับประทานอาหารหรือดื่กอาหารก่อนเจ้าภาพ
- คนฟิลิปปินส์ถือว่าการท้อของขวัญเป็นเรื่องสำคัญ จึงควรท้อของขวัญด้วยความประณีตสวยงาม โดยไม่มีข้อห้ามเรื่องสีในการท้อสิ่งของ ขณะเดียวกันเมื่อได้รับของขวัญจากคนฟิลิปปินส์ไม่ควรเปิดดูต่อหน้าผู้ให้ทันทีเพราะถือว่าไม่สุภาพ
- การปฏิเสธคำเชิญไม่ว่าเหตุใด ให้บอกหาติดภารกิจอื่นซึ่งถือว่าเป็นคำปฏิเสธที่สุภาพที่สุด
- หากไปเยี่ยมบ้านของผู้อื่นในฟิลิปปินส์ ควรถอดรองเท้าแล้วจัดวางให้เป็นระเบียบก่อนเข้าบ้านทุกครั้งเพื่อแสดงความให้เกียรติต่อเจ้าของบ้าน
- บริษัทขนส่งส่วนใหญ่ในฟิลิปปินส์เป็นกิจการครอบครัวและนับถือระบบอาวุโส ลูกจ้างและพนักงานทั่วไปมักเป็นผู้รับ คำร้องและไม่กล้าตัดสินใจ การตัดสินใจที่สำคัญจึงขึ้นอยู่กับผู้นำและผู้บริหารระดับสูงเพียงไม่กี่คน นักธุรกิจจึงควรหาข้อมูลผู้บริหารระดับสูงที่มีอำนาจตัดสินใจไว้ก่อนทำการเจรจาธุรกิจ ขณะเดียวกันก็ต้องรักษาความสัมพันธ์กับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในองค์กรเพื่อความราบรื่นในการทำงาน
- การมอบหมายงานให้คนฟิลิปปินส์ควรมีรายละเอียดที่ชัดเจน โดยคนฟิลิปปินส์จะรับผิดชอบทำงานตามที่มอบหมายเท่านั้น และอาจไม่เต็มใจหากมีงานที่ต้องทำมากกว่าที่กำหนดไว้ตั้งแต่แรก

- การประชุมกับคนฟิลิปปินส์จะเน้นบรรยากาศที่ผ่อนคลาย และไม่ยากเริ่มต้นสนทนาและเลิกสนทนาตามเวลาที่กำหนด และโดยทั่วไป การประชุมกับคนฟิลิปปินส์มักเริ่มต้นช้ากว่ากำหนดประมาณ 30 นาทีขึ้นไป
- การสร้างความสัมพันธ์กับนักธุรกิจฟิลิปปินส์เป็นเรื่องที่สำคัญมาก การเริ่มต้นเจรจาควรเน้นการทำความรู้จักมากกว่าการสรุปผลการเจรจาให้ได้ภายในครั้งแรก โดยอาจเริ่มต้นพูดคุยจากเรื่องที่ไม่เป็นทางการ (ยกเว้นเรื่องศาสนา การที่หลายชาติยึดฟิลิปปินส์เป็นอาณานิคม ความยากจน และกรณีเรื่องไม่เป็นมงคลของฟิลิปปินส์) ก่อนเข้าสู่วาระการประชุม ในการประชุมไม่ควรเร่งรัดให้ฝ่ายฟิลิปปินส์ตัดสินใจ ไม่แสดงอารมณ์โกรธหรือไม่พอใจระหว่างการประชุม และไม่ทำให้ฝ่ายฟิลิปปินส์รู้สึกเสียหน้า โดยคนฟิลิปปินส์มักไม่ปฏิเสธข้อเสนอต่างๆ โดยตรง แต่จะใช้คำว่าเราจะพิจารณา (we shall consider หรือ we shall see) ซึ่งหมายถึงการตอบปฏิเสธแบบสุภาพ นอกจากนี้ ตอบว่า “ใช่” (yes) ไม่ได้หมายความว่าคนฟิลิปปินส์ยอมรับและเห็นด้วยกับสิ่งที่เราพูด
- คนฟิลิปปินส์ส่วนใหญ่รักความสนุก ความบันเทิง และงานเลี้ยงสังสรรค์ เมื่อจบการประชุมแล้ว ควรเชิญชาวฟิลิปปินส์ผู้ร่วมสนทนาและครอบครัวไปรับประทานอาหาร หรืองานสังสรรค์ และฝ่ายไทยควรเป็นเจ้าภาพรับรองชาวฟิลิปปินส์
- การทำงานของหน่วยงานภาครัฐฟิลิปปินส์มีความล่าช้า มีลำดับขั้นตอนการเสนอและอนุมัติมาก ดังนั้นนักธุรกิจไทยและหุ้นส่วนชาวฟิลิปปินส์ควรทำความเข้าใจกับเจ้าหน้าที่ บางครั้งการมอบของขวัญให้เจ้าหน้าที่จะช่วยทำให้เพิ่มความรวดเร็วในการทำงาน



เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรฟิลิปปินส์ขณะปฏิบัติงาน
ที่มา: Philstar



เจ้าหน้าที่สำนักงานการขนส่งทางบกฟิลิปปินส์ (LTO) ขณะปฏิบัติงาน
ที่มา: Philstar

- ประมาณร้อยละ 5 ของคนฟิลิปปินส์เป็นชาวมุสลิม โดยเฉพาะเกาะทางตอนใต้ของฟิลิปปินส์ ส่วนที่อยู่ใกล้เกาะบอร์เนียวและอินโดนีเซีย ดังนั้นจึงควรเข้าใจวัฒนธรรมของผู้นับถือศาสนาอิสลามด้วย เช่น การเชิญมุสลิมเข้าร่วมรับประทานอาหาร ควรขอให้ผู้รับเชิญเป็นผู้เลือกร้านอาหารเพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงปัญหาอาหารที่เป็นข้อห้ามของชาวมุสลิม รวมทั้งห้ามสั่งอาหารที่ปรุงด้วยหมูเมื่อร่วมรับประทานอาหารกับชาวฟิลิปปินส์ที่เป็นชาวมุสลิม

บทที่ 5

ต้นทุนการประกอบการขนส่งเบื้องต้น

5.1 ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนประกอบการขนส่ง

ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์

ผู้ประกอบการที่นำรถบรรทุกมาให้บริการจะต้องนำรถมาจดทะเบียนกับ LTO ณ สำนักงานส่วนกลาง หรือสำนักงานขนส่งประจำภูมิภาค ค่าธรรมเนียมการนำรถมาจดทะเบียนกับ LTO ดังนี้

(1) รถบรรทุกส่วนบุคคล น้ำหนักรวมไม่เกิน 2.7 ตัน เสียค่าธรรมเนียมคงที่ 2,300 เปโซ

(2) รถบรรทุกส่วนบุคคล น้ำหนักรวมตั้งแต่ 2.7 ตัน แต่ไม่เกิน 4.5 ตัน เสียค่าธรรมเนียมคงที่ 2,300 เปโซ บวกค่าธรรมเนียมแปรผันที่คิดจากส่วนเพิ่มจากน้ำหนักที่เกินกว่า 2.7 ตัน ในอัตราκιโลกรัมละ 0.46 เปโซ

(3) รถบรรทุกส่วนบุคคล น้ำหนักรวมตั้งแต่ 4.5 ตันขึ้นไป เสียค่าธรรมเนียมคงที่ 1,800 เปโซ บวกค่าธรรมเนียมแปรผันที่คิดจากส่วนเพิ่มจากน้ำหนักที่เกินกว่า 2.7 ตัน ในอัตราκιโลกรัมละ 0.24 เปโซ

(4) รถแทรกเตอร์ส่วนบุคคล น้ำหนักรวมตั้งแต่ 4.5 ตันขึ้นไป เสียค่าธรรมเนียมแปรผันที่คิดจากน้ำหนักที่เกินกว่า 2.7 ตัน ในอัตราκιโลกรัมละ 0.24 เปโซ

(5) รถบรรทุกสาธารณะ เสียค่าธรรมเนียมแปรผันที่คิดจากน้ำหนักที่เกินกว่า 2.7 ตัน ในอัตราκιโลกรัมละ 0.3 เปโซ

(6) รถแทรกเตอร์สาธารณะ เสียค่าธรรมเนียมแปรผันที่คิดจากน้ำหนักที่เกินกว่า 2.7 ตัน ในอัตราκιโลกรัมละ 0.24 เปโซ

นอกจากนี้ LTO ยังเก็บค่าธรรมเนียมอื่นๆ ที่ใช้ในการจดทะเบียนการต่อเติมหรือเปลี่ยนแปลงสภาพรถบรรทุก และการตรวจสอบสภาพรถบรรทุก ดังนี้

- ค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนแชสซี 30 เปโซ
- ค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนสี 30 เปโซ
- ค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนเครื่องยนต์ 30 เปโซ
- ค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนขนาดยางล้อ 30 เปโซ
- ค่าธรรมเนียมการเปลี่ยนขนาดบรรทุก 100 เปโซ
- ค่าธรรมเนียมการโอนเปลี่ยนเจ้าของ 50 เปโซ
- ค่าธรรมเนียมทดสอบการปล่อยไอเสีย 115 เปโซ
- ค่าธรรมเนียมการตรวจสอบสภาพรถบรรทุก 75 เปโซ
- ค่าธรรมเนียมการขอป้ายทะเบียนรถบรรทุก 450 เปโซ
- ค่าธรรมเนียมการขอป้ายทะเบียนรถพ่วง 225 เปโซ
- ค่าธรรมเนียมการขอสติ๊กเกอร์ติดรถ 50 เปโซ
- ค่าธรรมเนียมการขอป้ายทะเบียนเลขพิเศษ 15,000 ถึง 25,000 เปโซ

ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนรถยนต์เพื่อรับจ้างบรรทุกสินค้า

นอกจากการที่ผู้ประกอบการที่ประสงค์นำรถยนต์ที่ได้จดทะเบียนกับ LTO แล้วมาใช้ในการรับจ้างบรรทุกสินค้า ผู้ประกอบการฯ ยังมีภาระต้องมาจดทะเบียนกับสำนักงานคณะกรรมการออกใบอนุญาตและกำกับการณ์ขนส่งสาธารณะทางบก (LTFRB) อีก โดยเสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนคงที่ในอัตรา 1,800 เปโซ บวกค่าธรรมเนียมแปรผันที่คิดในอัตรา $0.3 \times$ น้ำหนักรวมของรถ

ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

ผู้ประกอบการที่ประสงค์จดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะต้องขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งสาธารณะ (Certificate of Public

Convenience หรือ CPC) กับสำนักงาน LTFRB โดยชำระ ค่าธรรมเนียม พื้นฐาน 250 เปโซ และค่าธรรมเนียมการจดทะเบียน 510 เปโซ สำหรับ รถบรรทุกจำนวน 2 คันแรก และรถบรรทุกคันต่อไป คิดในอัตราคันละ 70 เปโซ (ใบอนุญาตฯ แต่ละใบครอบคลุมรถบรรทุกที่อยู่ในการควบคุมของผู้ประกอบการได้จำนวนหลายคัน)

LTFRB มีหลักเกณฑ์การออกใบอนุญาตประกอบการฯ ดังนี้ (1) กรณีใช้รถบรรทุกทุกคันอายุไม่เกิน 10 ปี จะให้ใบอนุญาตประกอบการฯ อายุ 5 ปี (2) กรณีใช้รถบรรทุกทุกคันอายุตั้งแต่ 11 ถึง 15 ปี จะให้ใบอนุญาตประกอบการฯ อายุ 4 ปี (3) กรณีใช้รถบรรทุกทุกคันอายุตั้งแต่ 16 ถึง 20 ปี จะให้ใบอนุญาตประกอบการฯ อายุ 3 ปี (4) กรณีใช้รถบรรทุกทุกคันอายุตั้งแต่ 21 ถึง 25 ปี จะให้ใบอนุญาตประกอบการฯ อายุ 2 ปี และ (5) กรณีใช้รถบรรทุกทุกคันอายุตั้งแต่ 26 ปีขึ้นไป จะให้ใบอนุญาตประกอบการฯ อายุ 1 ปี

5.2 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานธุรกิจการขนส่ง

ต้นทุนการซื้อรถ

รถบรรทุกสินค้าที่นิยมใช้ในฟิลิปปินส์มักเป็นรถบรรทุกยี่ห้อของญี่ปุ่น ได้แก่ Mitsubishi, Hino, Isuzu, UD รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุกยี่ห้อของจีน ได้แก่ Foton อีกทั้งผู้ผลิตรถบรรทุกในฟิลิปปินส์ได้จัดตั้งสมาคมผู้ผลิตรถบรรทุก (Truck Manufacturers Association) ซึ่งประกอบด้วยผู้ผลิตรถบรรทุกชั้นนำในประเทศ เช่น Hino Motors Philippines Corporation, Isuzu Motors Philippines, MAN Trucks and Bus, Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation, UD Trucks Philippines (Nissan) นอกจากนี้ มีการนำเข้ารถบรรทุกจากต่างประเทศมาจำหน่ายบางส่วน ได้แก่ Volvo trucks, Tata Motors, Foton, Sojen และ Howo เป็นต้น

ต้นทุนการซื้อรถบรรทุกใหม่ที่จำหน่ายในฟิลิปปินส์ในปี พ.ศ.2560
สำหรับยี่ห้อและรุ่นต่างๆ มีดังนี้

รถบรรทุก Isuzu N-Series

รุ่น	เบโซ
NHR C/C 50A Non Tilt	933,000
NHR C/C 80A Non Tilt	954,000
NHR MB C/C 80A	964,000
NHR 55 Tilt (91PS)	925,000
NKR 55 (91 PS)	1,049,000
NKR 71 (71PS)	1,155,000
NP7 71 (121PS)	1,291,000
NQR 71 (121 PS)	1,380,000



รถบรรทุก Isuzu F-Series

รุ่น	เบโซ
Forward FS	2,430,000
FRR 90	1,950,000
FVM34	3,100,000
FVM34 Extended Chassis	3,250,000
Forward FV (Cowl)	2,580,000
Forward FV	2,730,000



รถบรรทุก Isuzu C&E Series

รุ่น	เบโซ
EXR51-Tractor Head (6W)	4,200,000
CYZ51 K (6 x 4)	4,700,000



รถบรรทุก Mitsubishi Fuso

รุ่น	เปโซ
FV Heavy Duty 10 Wheeler Tractor	4,300,000
FV Heavy Duty 10 Wheeler Cargo Truck	3,400,000
FM Medium Duty 6 Wheeler	2,860,00



รถบรรทุก Foton Hurricane

รุ่น	เปโซ
ETX Cargo Cab & Chassi	1,800,000
ETX Cargo w/Dropside	1,920,000

ต้นทุนการบำรุงรักษารถ

ต้นทุนการบำรุงรักษารถ (Maintenance Cost) ซึ่งรวมค่าบำรุงรักษา และค่าสึกหรอของยางของกิจการขนส่งในฟิลิปปินส์มีสัดส่วนประมาณ 20,000 – 25,000 เปโซ ต่อการขนส่ง 20,000 กิโลเมตร คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 5 ของต้นทุนการประกอบการ ขณะที่รายจ่ายอื่นๆ ของต้นทุนประกอบการ ได้แก่ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (สัดส่วนร้อยละ 50 ของต้นทุนประกอบการ) ค่าดอกเบี้ย (ร้อยละ 10) ค่าภาษีและประกันภัย (ร้อยละ 0.3) ค่าตอบแทนพนักงานขับรถ (ร้อยละ 20)

ค่ายาง

ต้นทุนค่ายาง (Tyre Cost) คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 1.5 ของต้นทุนประกอบการ ยางรถบรรทุกที่จำหน่ายในตลาดฟิลิปปินส์มีหลายขนาดสามารถใช้กับรถบรรทุกได้หลายยี่ห้อ ส่วนใหญ่ ฟิลิปปินส์นำเข้ายาง

รถบรรทุกจากจีน โดยยางเรเดียลที่ใช้กับรถบรรทุกมีตั้งแต่ ยางเรเดียลตามขนาดและราคาต่อยางแต่ละเส้นดังนี้

ขนาด	คุณสมบัติ	ราคาต่อหน่วย (เปโซ)
9 R20 16PR	144/142K	13,300
10 R20 16PR	146/143K	14,900
11 R20 16PR	149/145K	16,800
12 R20 18PR	154/149K	18,800
12 R24 18PR	156/153K	20,600
12 R24 20PR	160/156M	21,200
11 R22.5 16PR	148/145M	13,600
13 R22.5 18PR	154/150L	16,000
11 R24.5 16PR	149/146M	14,100
10 R20 16PR	146/143M	15,200
11 R20 16PR	150/147M	17,000
11 R24.5 16 PR	149/146M	14,700
9 R22.5 14PR	136/134M	11,200
12 R22.5 16PR	152/148L	14,600
13 R22.5 18PR	154/150L	16,000

ค่าทางด่วน

ฟิลิปปินส์มีหน่วยงานกำกับกับการพัฒนาทางด่วนและการกำหนดอัตราค่าทางด่วน ได้แก่ คณะกรรมการกำกับทางด่วน (Toll Regulatory Board หรือ TRB) เป็นหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม

ฟิลิปปินส์แบ่งระบบทางด่วนออกตามพื้นที่และหน่วยงานที่เป็นผู้บริหารทางด่วนได้แก่ (1) Cavitex Toll (2) STAR Tollway (3) TPLEX Toll และ (4) NAIAX Toll โดยอัตราค่าทางด่วนในฟิลิปปินส์สามารถสืบค้นได้จาก www.trb.go.th ตัวอย่าง เช่น

ทางด่วน CAVITEX กำหนดอัตราค่าทางด่วนสำหรับรถบรรทุก ดังนี้

ช่วง	ระยะ (กม.)	รถยนต์นั่ง	รถโดยสาร/ รถบรรทุก ไม่เกิน 6 ล้อ	รถบรรทุก ใหญ่/รถเทรลเลอร์
ทางด่วน R-1	6.5	24 เปโซ	48 เปโซ	72 เปโซ
ทางด่วน R-1 ขั้นที่สอง	7	64 เปโซ	129 เปโซ	194 เปโซ

ค่าน้ำมัน

อัตราค่าน้ำมันดีเซลในประเทศฟิลิปปินส์มีราคาถูกกว่าประเทศไทยเล็กน้อยเนื่องจากรัฐบาลได้ยกเว้นภาษีสรรพสามิต (แต่ราคาน้ำมันเบนซินของฟิลิปปินส์มีราคาแพงกว่าไทย) โดยหากเปรียบเทียบราคาค่าน้ำมันดีเซลเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2560 น้ำมันดีเซลในกรุงเทพฯ จำหน่ายในอัตรา 0.73 เหรียญสหรัฐฯ/ลิตร ขณะที่น้ำมันดีเซลที่จำหน่ายโดยสถานีน้ำมันในประเทศฟิลิปปินส์ จำหน่ายในอัตรา 0.62 เหรียญสหรัฐฯ/ลิตร ซึ่งหากเปรียบเทียบแล้วพบว่า ราคาน้ำมันดีเซลที่จำหน่ายในไทยแพงกว่าฟิลิปปินส์ประมาณร้อยละ 15

ต้นทุนแฝง

ฟิลิปปินส์เป็นประเทศหนึ่งในอาเซียนที่มีข่าวการคอร์รัปชันและการติดสินบนเจ้าหน้าที่อยู่บ่อยครั้ง จากการศึกษาดัชนีการรับรู้ การคอร์รัปชันระหว่างประเทศ (International's Corruption Perceptions Index หรือ CPI) ในปี ค.ศ.2016 (พ.ศ.2558) พบว่า ฟิลิปปินส์จัดอยู่ในประเทศอันดับที่ 101 จากทั้งหมด 176 ประเทศ ที่มีผู้เห็นว่าคอร์รัปชันมากที่สุด (อันดับที่มากยิ่งแสดงถึงมีภาพลักษณ์การคอร์รัปชันมาก) และได้คะแนนความโปร่งใส 35 คะแนนจากคะแนนเต็ม 100 คะแนน (คะแนนที่มากยิ่งแสดงถึงมีภาพลักษณ์ด้านความโปร่งใสมาก) ซึ่งนับเป็นประเทศที่มีผู้เห็นว่ามีการคอร์รัปชันและ

ต้องจ่ายค่าสินบนน้อยเป็น อันดับ 5 ในอาเซียน¹ โดยหน่วยงานของฟิลิปปินส์ที่มีักถูกหยาบยกบ่อยครั้งว่าต้องมีการติดสินบน ได้แก่ สำนักงานศุลกากร สำนักงานการขนส่ง (LTO) สำนักงานตำรวจแห่งชาติฟิลิปปินส์ กระทรวงโยธาธิการและทางหลวง สำนักงานสรรพากร และสภาผู้แทนราษฎรฟิลิปปินส์ อย่างไรก็ตาม ภายใต้การนำของรัฐบาลชุดปัจจุบัน ผู้นำประเทศกำหนดวาระแห่งชาติในการสร้างความโปร่งใส ในการทำงานของภาครัฐ ป้องกันการคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่ และมีบทลงโทษที่รุนแรงมากขึ้น

อัตราค่าจ้าง

ฟิลิปปินส์เป็นประเทศผู้ส่งออกแรงงาน โดยกระทรวงแรงงานและการจ้างงานแห่งฟิลิปปินส์ได้ประกาศใช้อัตราค่าจ้างขั้นต่ำ (สำหรับการทำงานวันละ 8 ชั่วโมง) มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2560 สำหรับแรงงานแต่ละประเภท ดังนี้ (1) แรงงานในภาคเกษตรกรรม ได้รับค่าจ้างขั้นต่ำวันละ 335 เปโซ (2) แรงงานที่มีใช้เกษตรกรรม (อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม บริการ) ที่ทำงานในสถานประกอบการที่มีลูกจ้างรวมกันเกิน 10 คน ได้รับค่าจ้างขั้นต่ำวันละ 340 เปโซ (3) แรงงานที่มีใช้เกษตรกรรม (อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม บริการ) ที่ทำงานในสถานประกอบการที่มีลูกจ้างรวมกันไม่เกิน 10 คน ได้รับค่าจ้างขั้นต่ำวันละ 325 เปโซ

¹ International's Corruption Perceptions Index หรือ CPI จัดอันดับให้แต่ละประเทศอาเซียนเทียบกับ 176 ประเทศ ดังนี้ สิงคโปร์ (อันดับ 7 ได้ 84 คะแนน) บรูไน (อันดับ 41 ได้ 58 คะแนน) มาเลเซีย (อันดับ 55 ได้ 49 คะแนน) อินโดนีเซีย (อันดับ 90 ได้ 37 คะแนน) ฟิลิปปินส์ (อันดับ 101 ได้ 35 คะแนน) ไทย (อันดับ 101 ได้ 35 คะแนน) เวียดนาม (อันดับ 113 ได้ 33 คะแนน) ลาว (123) เมียนมา (อันดับ 136 ได้ 28 คะแนน) กัมพูชา (อันดับ 156 ได้ 21 คะแนน)

ในกรณีที่จ้างทำงานในช่วงกลางคืน นายจ้างต้องจ่ายค่าจ้างเพิ่มขึ้นจากอัตราค่าจ้างปกติอีกไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 และกรณีที่เพิ่มชั่วโมงการทำงาน นายจ้างต้องจ่ายเงินเพิ่มอีกไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของค่าจ้างของชั่วโมงทำงานปกติ และกรณีที่ให้ลูกจ้างมาทำงานในวันหยุดจะต้องจ่ายเงินเพิ่มอีกไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 ของค่าจ้างของชั่วโมงทำงานปกติ

จากข้อมูลของ www.salaryexplorer.com ที่จัดทำขึ้นในเดือนมีนาคม พ.ศ.2560 พบว่า อัตราเงินเดือนเฉลี่ยทั่วไปสำหรับผู้ทำงานระดับผู้จัดการในฟิลิปปินส์มีค่า 45,345 เปโซ (ประมาณ 31,090 บาท) โดยผู้ทำงานในระดับหัวหน้างานในธุรกิจโลจิสติกส์มีเงินเดือนเฉลี่ย 35,200 เปโซ (ประมาณ 24,135 บาท) ขณะที่เจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานทั่วไปในธุรกิจโลจิสติกส์มีเงินเดือนเฉลี่ย 15,000 เปโซ (ประมาณ 10,285 บาท) ขณะที่ทำงานหน่วยงานภาครัฐมีเงินเดือนเฉลี่ย 28,500 เปโซ (ประมาณ 19,540 บาท) ซึ่งหากเปรียบเทียบค่าตอบแทนที่ทำงานในธุรกิจโลจิสติกส์ในฟิลิปปินส์แล้วพบว่ามียอดอัตราค่าตอบแทนที่สูงกว่าการทำงานในธุรกิจผลิตยานยนต์และชิ้นส่วน ธุรกิจผลิตและจำหน่ายเสื้อผ้า ธุรกิจท่องเที่ยว และหน่วยงานราชการ และมีค่าตอบแทนที่ต่ำกว่าทำงานเป็นวิศวกร นักโฆษณาและประชาสัมพันธ์ และสถาบันการเงิน ส่งผลให้คนฟิลิปปินส์มีความต้องการในการเพิ่มพูนทักษะความรู้ความเข้าใจด้านการจัดการขนส่งและโลจิสติกส์ เนื่องจากเป็นอาชีพที่มีอัตราผลตอบแทนที่ดีกว่าธุรกิจอีกหลายประเภท

5.3 ค่าประกันภัยสินค้า รถ และบุคคลที่สาม

อัตราค่าประกันภัยสินค้าและค่าประกันภัยรถที่บริษัทประกันภัยแต่ละรายกำหนดอยู่ภายใต้การกำกับของคณะกรรมการประกันภัยฟิลิปปินส์ (Insurance Commission) โดยกรณีของการประกันภัยสินค้าและการประกันภัยรถยนต์ขึ้นอยู่กับขอบเขตความคุ้มครองและเส้นทางที่ทำการขนส่ง และในส่วน

ของการประกันภัยบุคคลที่สามนับเป็นการประกันภัยภาคบังคับเพื่อคุ้มครองบุคคลที่สามที่รัฐบาลกำหนดให้รถยนต์ทุกคันต้องทำการประกันภัยภาคบังคับฯ ดังกล่าว ซึ่งอัตราค่าเบี้ยประกันภาคบังคับจะเป็นไปตามที่สำนักงานคณะกรรมการประกันภัย (Insurance Commission หรือ IC) เป็นผู้กำหนด

ในปี 2560 สำนักงานคณะกรรมการประกันภัยกำหนดให้ความคุ้มครองขั้นต่ำที่สุดสำหรับบุคคลที่สาม มีวงเงินไม่เกิน 50,000 เปโซ และหากเจ้าของรถบรรทุกผู้เอาประกันภัยต้องการทำประกันภัยอื่นๆ เพิ่มเติมจะต้องเสียค่าใช้จ่าย ดังนี้

- กรณีเจ้าของรถบรรทุกจำกัดความคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลที่สามไม่เกิน 50,000 เปโซ ต้องชำระค่าเบี้ยประกัน 3,547 เปโซ
- กรณีเจ้าของรถบรรทุก จำกัดความคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลที่สาม ไม่เกิน 50,000 เปโซ และต้องการซื้อประกันภัยครอบคลุมความเสียหายต่อตัวรถแบบไม่จำกัดและการโจรกรรมรถ (สำหรับรถบรรทุกที่มีมูลค่าไม่เกิน 4 ล้านบาท) ต้องชำระค่าเบี้ยประกัน 111,479 เปโซ)

สำนักงานคณะกรรมการประกันภัยไม่อนุญาตให้บริษัทผู้รับประกันภัยขายประกันในอัตราสูงหรือต่ำกว่าที่กำหนด นอกจากนี้ ยังอนุญาตให้บริษัทประกันให้ส่วนลดแก่เจ้าของรถผู้เอาประกัน ดังนี้

- อนุญาตให้ลดอัตราค่าเบี้ยประกันภัยลงร้อยละ 20 เมื่อซื้อประกันภัยกับบริษัทประกันภัยฯ เป็นเวลาตั้งแต่ 3 ถึง 4 ปี ต่อเนื่องกัน

- อนุญาตให้ลดอัตราค่าเบี้ยประกันภัยลงร้อยละ 25 เมื่อซื้อประกันภัยกับบริษัทประกันภัยฯ เป็นเวลาตั้งแต่ 4 ถึง 5 ปี ต่อเนื่องกัน
- อนุญาตให้ลดอัตราค่าเบี้ยประกันภัยลงร้อยละ 30 เมื่อซื้อประกันภัยกับบริษัทประกันภัยฯ เป็นเวลาตั้งแต่ 5 ถึง 6 ปี ต่อเนื่องกัน
- อนุญาตให้ลดอัตราค่าเบี้ยประกันภัยลงร้อยละ 35 เมื่อซื้อประกันภัยกับบริษัทประกันภัยฯ เป็นเวลาตั้งแต่ 6 ถึง 7 ปี ต่อเนื่องกัน
- อนุญาตให้ลดอัตราค่าเบี้ยประกันภัยลงร้อยละ 40 เมื่อซื้อประกันภัยกับบริษัทประกันภัยฯ เป็นเวลาตั้งแต่ 7 ปีขึ้นไป

5.4 ดัชนีราคาผู้บริโภค

ดัชนีราคาผู้บริโภค (Consumer Price Index - CPI) ที่จัดทำโดยสำนักงานสถิติแห่งฟิลิปปินส์ (Philippine Statistics Authority หรือ PSA) สืบค้นได้จาก www.psa.gov.ph โดยเป็นดัชนีที่รวบรวมจากราคาสินค้า/บริการสำคัญ 11 รายการ ได้แก่ (1) อาหารและเครื่องดื่ม ไม่มีแอลกอฮอล์ (2) เครื่องดื่มแอลกอฮอล์และบุหรี่ย (3) เสื้อผ้าและรองเท้า (4) ที่อยู่อาศัยและพลังงาน (5) วัสดุก่อสร้าง เครื่องใช้ในบ้าน และเฟอร์นิเจอร์ (6) บริการสุขภาพ (7) บริการขนส่ง (8) บริการสื่อสาร (9) สันทนาการ (10) บริการศึกษา (11) ร้านอาหาร สินค้าและบริการเบ็ดเตล็ด

ดัชนีอ้างอิงเทียบกับเดือนกุมภาพันธ์ 2549 ซึ่งมีค่า 100 พบว่าเดือนกุมภาพันธ์ 2560 ฟิลิปปินส์มีดัชนีราคาผู้บริโภคเฉลี่ยเท่ากับ 147.2 ปัจจัยที่ทำให้ดัชนีราคาผู้บริโภคในฟิลิปปินส์ปรับตัวเพิ่มขึ้นเนื่องจาก การปรับตัว

เพิ่มขึ้นของราคาเครื่องดีเซลแอลกอฮอล์และบูห์รี ที่อยู่อาศัยและพลังงาน
บริการขนส่ง และบริการสื่อสาร

บทที่ 6

ระบบการประกันภัย

ระบบการประกันภัยในประเทศฟิลิปปินส์อยู่ภายใต้การกำกับของสำนักงานคณะกรรมการประกันภัย (Insurance Commission หรือ IC) กระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นหน่วยงานกำหนดนโยบายและกฎระเบียบส่งเสริมและกำกับกิจกรรมการประกันภัยในประเทศฟิลิปปินส์ ออกใบอนุญาตประกอบการประกันภัย การรับประกันภัยต่อ การดำเนินการตรวจสอบนายหน้าและตัวแทนประกันภัย และตรวจสอบสถานะทางการเงินและการให้บริการประกันภัยที่มีผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในฟิลิปปินส์ จัดทำรายงานสถิติและการวิจัยด้านประกันภัย และกำหนดอัตราค่าเบี้ยประกันสำหรับการประกันชีวิตและการประกันวินาศภัย

บริษัทประกันภัยที่ให้บริการประกันภัยสินค้าและประกันภัยรถยนต์ในประเทศฟิลิปปินส์ที่ได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการประกันภัย (IC) ในปี 2560 มีจำนวนทั้งหมด 66 บริษัท โดยจากข้อมูลของ IC พบว่าบริษัทประกันภัยที่มียอดค่าเบี้ยประกันภัยสูงสุด 10 อันดับของฟิลิปปินส์ ได้แก่ (1) Prudential Gtee.& Assce. (2) Malayan Insurance Company (3) BPI/MS Insurance Corporation (4) Federal Phoenix Insurance (5) Charter Ping An (6) Pioneer Insurance and Surety (7) MAPFRE Insular Insurance (8) UCPB General Insurance (9) Standard Insurance และ (10) Blue Cross Insurance ตามลำดับ

จากข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศฟิลิปปินส์ พบว่า ในปี 2559 มีจำนวนอุบัติเหตุที่ได้รับการจดบันทึกไว้โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติฟิลิปปินส์ 95,615 ครั้ง โดยสาเหตุร้อยละ 79 ของอุบัติเหตุเกิดจากความไม่พร้อมของคนขับหรือการประมาทในการขับขี่ ร้อยละ 11 ของอุบัติเหตุเกิด

จากความไม่พร้อมของยานพาหนะ และร้อยละ 10 ของอุบัติเหตุเกิดจากสภาพถนนที่ชำรุด ขาดการบำรุง ไม่เอื้อต่อการขับขี่

ประเภทรถที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด ได้แก่ จักรยานยนต์ (สัดส่วนร้อยละ 56) รถยนต์ (สัดส่วนร้อยละ 35) รถบรรทุก (สัดส่วนร้อยละ 10) โดยร้อยละ 38 ของอุบัติเหตุเกิดขึ้นในช่วงเวลากลางคืน และร้อยละ 62 ของอุบัติเหตุเกิดขึ้นในช่วงเวลากลางวัน โดยเดือนธันวาคมเป็นเดือนที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากที่สุด

6.1 การประกันภัยรถ

การประกันภัยรถยนต์ในฟิลิปปินส์แบ่งเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่

(1) การประกันภัยบุคคลที่สาม ซึ่งเป็นการประกันภัยภาคบังคับที่กำหนดโดยสำนักงานคณะกรรมการประกันภัย (IC) ที่ครอบคลุมความเสียหายต่อบุคคลอื่นที่มีผู้ใช้รถขี่และพนักงานประจำรถขนส่งสินค้าที่ได้รับบาดเจ็บเสียชีวิต หรือมีทรัพย์สินเสียหายอันเกิดจากการกระทำของรถยนต์ที่ทำประกัน โดยอัตราค่าเบี้ยประกันขั้นต่ำเป็นไปตามที่กฎระเบียบที่ระบุไว้ในบทที่ 5

(2) การประกันภัยที่ครอบคลุมทั้งความรับผิดชอบและความเสียหายต่อรถยนต์ที่เอาประกัน (Comprehensive Policy) ซึ่งครอบคลุมถึงภัยต่างๆ ที่เกิดแก่รถยนต์ที่เอาประกัน ได้แก่ ไฟไหม้ ระเบิด ไฟลวก ไฟผ่า ขโมย การนัดหยุดงาน แผ่นดินไหว ดินถล่ม หินถล่ม น้ำท่วม พายุ อุบัติเหตุ การก่อการร้าย ภัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อพนักงานขับรถและพนักงานประจำรถรวมทั้งครอบคลุมถึงการประกันภัยบุคคลที่สาม

6.2 การประกันภัยสินค้า

การประกันภัยสินค้าขณะทำการขนส่งภายในประเทศฟิลิปปินส์เป็นการทำประกันตามความสมัครใจของเจ้าของสินค้า/ผู้ขนส่ง โดยขอบเขตความคุ้มครองครอบคลุมภัยต่างๆ ได้แก่ ความเสียหายของสินค้าอันเกิดจากไฟไหม้และระเบิด ความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างการจัดเก็บและขนถ่ายสินค้า ความเสียหายทางการเงินอันเกิดจากการที่สินค้าสูญหายหรือเสียหายค่าใช้จ่ายในการเฉลี่ยความเสียหาย โดยค่าใช้จ่ายในการประกันภัยสินค้านั้นขึ้นอยู่กับธรรมชาติของสินค้า น้ำหนักสินค้า สถานที่บรรจุสินค้า สถานที่ปลายทาง จำนวนหีบห่อ และสภาพยานพาหนะที่ใช้บรรทุก

ส่วนในกรณีของการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศทางถนนนั้น ปัจจุบันฟิลิปปินส์ไม่มีการขนส่งสินค้าทางถนนเชื่อมโยงกับต่างประเทศ จึงยังไม่มีการขายประกันภัยดังกล่าว



ที่มา: Top Gear Philippines

6.3 ขั้นตอนการจัดการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

กรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุในฟิลิปปินส์ ผู้เอาประกันจะต้องดำเนินการดังนี้

กรณีของการประกันภัยบุคคลที่สามและกรณีรถที่เอาประกันภัยเสียหาย

- ตรวจสอบตนเองและผู้โดยสารว่ามีผู้ใดได้รับบาดเจ็บหรือไม่ ในกรณีที่มิได้รับบาดเจ็บ ให้ติดต่อหน่วยงานภาครัฐที่หมายเลขโทรศัพท์ 1-3-6 เพื่อขอความช่วยเหลือ
- ถ่ายภาพรถยนต์ที่ประสบอุบัติเหตุ รถยนต์ของคู่กรณี (รวมทั้งหมายเลขทะเบียน) และบริเวณพื้นที่รอบข้างที่เกิดอุบัติเหตุ เพื่อบันทึกเป็นหลักฐาน
- เคลื่อนย้ายรถจากสถานที่เกิดอุบัติเหตุ (หากเป็นไปได้) และกรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายรถจากสถานที่เกิดอุบัติเหตุ ให้รอเจ้าหน้าที่หน่วยงานภาครัฐหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจเดินทางมาถึง และได้ทำการจดบันทึกอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น
- ผู้เอาประกันขอรายชื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจที่จดบันทึกอุบัติเหตุ และขอข้อมูลของผู้ขับขี่ของรถยนต์คู่กรณี โดยข้อมูลสำคัญ ได้แก่ ชื่อ ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์ บริษัทประกันภัยของคู่กรณี หมายเลขกรมธรรม์ประกันภัย เลขที่ใบอนุญาต ขับรถ เลขทะเบียนรถ รุ่นและปีที่จดทะเบียนรถยนต์
- ดำเนินการติดต่อบริษัทประกันภัยเพื่อรายงานอุบัติเหตุโดยเร็ว พร้อมทั้งนำบันทึกรายงานอุบัติเหตุจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ (Police Report) ยื่นเป็นหลักฐานต่อบริษัทประกันภัย โดยบริษัทประกันภัยจะแจ้งผู้ที่ทำการซ่อมแซมรถที่เกิดความเสียหาย

- ดำเนินการกรอกแบบฟอร์มและยื่นขอรับค่าสินไหมทดแทนกับบริษัทประกันภัย (กรณีที่ยกยนต์คันดังกล่าวไม่ได้ชำระค่าภาษีต่อทะเบียนรถยนต์ บริษัทประกันภัยจะปฏิเสธการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทน)

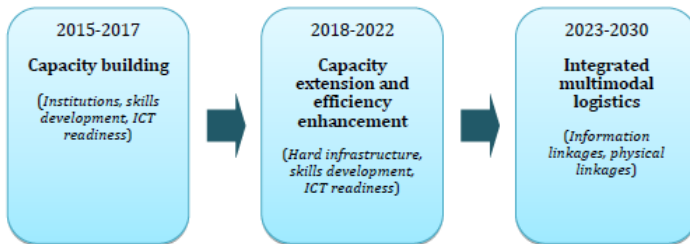
กรณีรถที่เอาประกันภัยสูญหาย

- แจ้งเจ้าหน้าที่ตำรวจทันทีที่พบว่ารถที่เอาประกันภัยสูญหาย
- แจ้งบริษัทประกันภัยภายใน 24 ชั่วโมงนับจากพบว่ารถที่เอาประกันภัยสูญหายและได้ติดต่อกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียบร้อยแล้ว
- ดำเนินการกรอกแบบฟอร์มและยื่นขอรับค่าสินไหมทดแทนกับบริษัทประกันภัย อย่างไรก็ตาม หากยกยนต์คันดังกล่าวไม่ได้ชำระค่าภาษีต่อทะเบียนรถยนต์ บริษัทประกันภัยจะปฏิเสธการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทน

บทที่ 7

นโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริม การประกอบการขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศ

ฟิลิปปินส์กำหนดแผนงานในการเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันด้านโลจิสติกส์แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่



ที่มา: ADB

(1) แผนพัฒนาระยะที่ 1 (พ.ศ.2558-2560) ยกระดับขีดความสามารถ (Capacity Building) โดยเน้นการเพิ่มทักษะบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ปรับปรุงโครงสร้างองค์การ และยกระดับเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารให้พร้อมรองรับกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยมีแผนงานสำคัญ ได้แก่

- การจัดทำแผนแม่บทการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีการหารือกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียภาครัฐและภาคเอกชน โดยทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐของส่วนกลาง ได้แก่ กระทรวงการขนส่ง กระทรวงโยธาธิการและทางหลวง กระทรวงการคลัง กระทรวงมหาดไทย กระทรวงงบประมาณ กระทรวงพลังงาน กระทรวงสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติ กระทรวงเกษตรและรัฐบาลส่วนท้องถิ่น และผู้แทนภาคเอกชน

- การนำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการนำกรอบความตกลงอาเซียน ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนมาใช้ในทางปฏิบัติ
- การปรับปรุงระบบศุลกากร Single Window การอำนวยความสะดวกในการตรวจปล่อยสินค้านำเข้า สินค้าส่งออก สินค้าผ่านแดนและถ่ายลำ รวมถึงยกระดับความร่วมมือระหว่างศุลกากรกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- จัดทำแผนแห่งชาติเพื่อพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม (Industry Cluster) และเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศเพื่อเพิ่มกิจกรรมการผลิตสินค้าและโลจิสติกส์
- การสนับสนุนโลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อมและการใช้พลังงานเพื่อการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การใช้ยานยนต์ที่ช่วยประหยัดพลังงาน การใช้รถโดยสาร Hybrid Bus ที่สามารถขนส่งได้ทั้งคนและสินค้า
- ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการกำหนดนโยบายขนส่ง โดยกำหนดให้ทุกคณะกรรมการจะต้องมีผู้แทนภาคเอกชนอย่างน้อย 2 คนเข้าเป็นคณะกรรมการ
- ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าเรือบางแกสและท่าเรืออ่าวซูปิดเป็นท่าเรือประตูการค้าของประเทศ นอกเหนือจากเดิมที่ต้องพึ่งพาท่าเรือมะนิลา
- ทบทวนและพิจารณาปรับมาตรการขนส่งต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อการค้า อาทิ มาตรการห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าเมือง มาตรการเก็บค่าผ่านทาง มาตรการกำหนดอายุรถที่มีอายุเกิน 15 ปี ซึ่งเดิมไม่อนุญาตให้นำมาใช้บรรทุกสินค้า การทบทวนน้ำหนัก

บรรทุก มาตรการสำหรับการขนส่งและจัดเก็บสินค้าอันตราย
มาตรการกำกับความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าด้วย
รถบรรทุก มาตรการกำหนดให้ทำเรือ และ ท่าอากาศยาน
จัดสรรพื้นที่สำหรับการจอดรถบรรทุกและที่พักสำหรับคนขับ
รถบรรทุก ฯลฯ เพื่อให้สอดคล้องกับพัฒนาการทางการค้า

- การจัดทำโครงการฝึกอบรมผู้ปฏิบัติงานในธุรกิจขนส่ง ธุรกิจ
รับจัดการขนส่ง สถานีขนส่ง คลังสินค้า ลานวางกองตู้คอน
เทนเนอร์ ท่าเรือ สายการบินเร็ว สายการบิน ธุรกิจจัดส่ง
ด่วน

(2) แผนพัฒนาระยะที่ 2 (พ.ศ.2561-2565) เพิ่มขีดความสามารถ
และประสิทธิภาพ (Capacity Extension and Efficiency Enhancement)
เป็นการพัฒนาและขยายโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและเก็บรักษาสินค้า
รวมถึงการยกระดับทักษะบุคลากรอย่างต่อเนื่อง โดยมีแผนงานสำคัญ ได้แก่

- ก่อสร้าง/ขยายถนนเชื่อมโยงไปยังท่าเรือ ท่าอากาศยาน
ศูนย์โลจิสติกส์ และสถานีรถไฟ
- พัฒนาท่าเรือ ท่าอากาศยานเพื่อการขนส่งสินค้า ท่าเรือบก
และศูนย์โลจิสติกส์
- จัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์ในระดับชาติและระดับ
ท้องถิ่นเพื่อเป็นสถาบันฝึกอบรมผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์
พนักงานขับรถ พนักงานซ่อมบำรุงรถบรรทุก
- ส่งเสริมการใช้ระบบบ่งชี้ความถี่ทางวิทยุ (RFID) ในการติดตาม
การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

- ส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งให้ใช้ Telematic เพื่อการประหยัดเชื้อเพลิงและเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า การเก็บรวบรวมข้อมูล และการติดตามพฤติกรรมรถบรรทุก

(3) แผนพัฒนาระยะที่ 3 (พ.ศ.2566 - 2573) บูรณาการโลจิสติกส์ต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Integrated Multimodal Logistics) โดยเชื่อมโยงการขนส่งและสารสนเทศหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมประเทศฟิลิปปินส์เข้าสู่ระบบโซ่อุปทานโลก โดยมีแผนงานสำคัญ ได้แก่

- การประเมินโครงการในภาพรวมเพื่อทบทวนการขยายโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- การขยายท่าเรือเพื่อรองรับการรวมตัวเป็นตลาดการเดินเรือเดียวในอาเซียน
- การก่อสร้างถนนในส่วนที่ขาดหายไปภายใต้โครงการทางหลวงอาเซียน โดยเฉพาะถนนในต่างจังหวัดในเส้นทางอนุภูมิภาคที่ยังมีสภาพไม่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกขนาดใหญ่

ภาคผนวก

รายชื่อหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินธุรกิจขนส่งในฟิลิปปินส์

กระทรวงการขนส่งแห่งฟิลิปปินส์

Department of Transportation

Colombia Tower, Ortgas Avenue, Mandaluyong City,

โทร (632) 777-7948

เว็บไซต์ www.dotc.gov.ph

สำนักงานการขนส่งทางบกแห่งฟิลิปปินส์

Land Transportation Office (LTO)

East Avenue, Quezon City

โทร (632) 921-9072

เว็บไซต์ www.lto.gov.ph

สำนักงานคณะกรรมการออกใบอนุญาตและกำกับการขนส่งสาธารณะทางบก

Land Transportation Franchising and Regulatory Board (LTFRB)

National Capital Region, 2nd floor, Macdouton Building, 768 EDSA

Corner East Avenue, Diliman, Quezon City

โทร (632) 426 2519

เว็บไซต์ www.ltfrb.gov.ph

กระทรวงโยธาธิการและทางหลวง

Department of Public Works and Highways (DPWH)

เว็บไซต์ www.dpwh.gov.ph

กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม

Department of Trade and Industry

Trade and Industry Building, 361 Senator Gil J. Puyat Avenue,
Makati City, Metro Manila

โทร (632) 7510384

เว็บไซต์ www.dti.gov.ph

สมาคมธุรกิจต่างๆ ในฟิลิปปินส์

สมาพันธ์สมาคมรถบรรทุกแห่งฟิลิปปินส์

Confederation of Truckers Association of the Philippines (CTAP)
CTAP Office, MICT/ICTSI Compound South Access Road, North
Harbor, Tondo, Manila

โทร (02) 245-8147

อีเมล ctaptruckers@yahoo.com

เว็บไซต์ www.ctap.com.ph

องค์การรถบรรทุกและผู้ประกอบการขนส่งแห่งฟิลิปปินส์

Philippine Integrated Truckers and Haulers Organization
ATI Building, Muelle de Tacoma Baseco Port Area, Manila City,
โทร (02) 523-2511

สมาคมรถบรรทุกแห่งท่าเรือตอนเหนือ

Integrated North Harbor Trucking Association (INHTA)
Block 1, Lot 22, Phase 3-D, Dagat-Dagatan Extension, Barangay
Central, Caloocan, 1400 Metro Manila

โทร 632 288 1545

สมาคมผู้ประกอบการสถานีตู้สินค้านอกท่าเรือแห่งฟิลิปปินส์

Association of Off Dock CFS Operators of the Philippines (ACOP)
1922, Dr.M.L.Carreon Street, Sta.Ana, Manila 1009

โทร (632) 563-8486

หน่วยงานประสานงานของไทยในฟิลิปปินส์

สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงมะนิลา

107 Thailand (Rada) Street Legaspi Village, Makati City

โทร (632) 815 4219 ถึง 20 โทรสาร (632) 815 4221

อีเมลล์ informnl@pldtdsl.net

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงมะนิลา

107 Thailand (Rada) Street Legaspi Village, Makati City

โทร (632) 8940403 โทรสาร (632) 8160698

อีเมลล์ thaicommnl@pldtdsl.net



สาธารณรัฐฟิลิปปินส์

Republic of the Philippines

จัดทำโดย



สำนักงานขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก

1032 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900

โทรศัพท์ 0-2271-8490

www.thaitruckcenter.com

Email: developdit.aec@gmail.com



สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

254 ถนนพญาไท แขวงวังใหม่ เขตปทุมวัน กทม. 10300

โทรศัพท์ 0-2217-7440-50 โทรสาร 0-2218-7446

www.tri.chula.ac.th