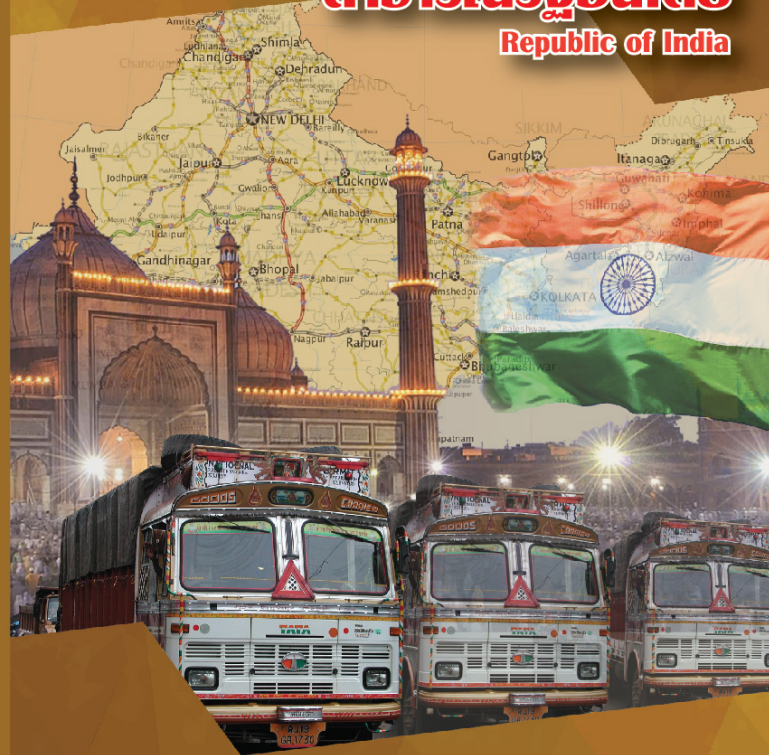




คู่มือ “เตรียมความพร้อม
ผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน”

สาธารณรัฐอินเดีย
Republic of India



คู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน”

สาธารณรัฐอินเดีย



www.thaitruckcenter.com

กรมขนส่งทางบก (Department Of Land Transport)



กรมขนส่งทางบก (Department Of Land Transport)

ศูนย์บริการวิชาการเพื่ออุตสาหกรรมชาลาลงกรณ์ (Chula Unisearch Chulalongkorn University)

คำนำ

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ร่วมกับศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย จัดทำคู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการไทยสู่อาเซียน” (สาธารณรัฐอินเดีย) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งภายใต้โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งเป็นโครงการต่อเนื่องที่กรมการขนส่งทางบกได้เริ่มดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2555

ในการจัดทำคู่มือนี้ ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้ปรับปรุงข้อมูลพื้นฐานด้านการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน 2 ประเทศ ได้แก่ ราชอาณาจักรกัมพูชา และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ให้ความทันสมัยและจัดทำข้อมูลพื้นฐานการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนเพิ่มเติมอีก 2 ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ตลอดจนได้จัดทำข้อมูลพื้นฐานการขนส่งระหว่างประเทศที่มีพื้นที่ต่อเนื่องจากภูมิภาคอาเซียน ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐอินเดีย เนื้อหาสำคัญในคู่มือประกอบด้วย กฎหมายการขนส่ง กระบวนการข้ามแดน เส้นทางขนส่งสินค้า สถิติ และข้อมูลผู้ประกอบการ ต้นทุนการขนส่งเบื้องต้น ระบบการประกันภัย และนโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการประกอบการขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศ

กรมการขนส่งทางบกและศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย หวังเป็นอย่างยิ่งว่า คู่มือเล่มนี้จะเป็นประโยชน์กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนและผู้ที่เกี่ยวข้อง สามารถนำไปประกอบการศึกษา วิเคราะห์ และเล็งเห็นถึงโอกาส นำไปสู่การตัดสินใจขยายธุรกิจเข้าไปในประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ราชอาณาจักรกัมพูชา, สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว, สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา, สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม, สาธารณรัฐประชาชนจีน และสาธารณรัฐอินเดีย ในอนาคต

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม
ศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญ

	หน้า	
คำนำ		
บทนำ	1	
บทที่ 1	กฎหมายการขนส่งของสาธารณรัฐอินเดีย	
	▪ ภารกิจของกระทรวงขนส่งทางถนน และทางหลวง	6
	▪ กรมรณยนต์ของประเทศอินเดีย	11
	▪ การประกอบการขนส่ง	13
	▪ การจดทะเบียนรณยนต์	13
	▪ การจดทะเบียนการประกอบการขนส่งสินค้า	19
	▪ ใบอนุญาตการขับรถ	32
	▪ การขอใบอนุญาตขับรถบรรทุก	33
	▪ มาตรฐานลักษณะรถ	40
	▪ เขตห้ามจอดและเวลาห้ามบรรทุก	44
	▪ การอนุญาตให้ขนส่งเฉพาะกิจ	45
	▪ กฎและเครื่องหมายจราจร	46
	▪ บทลงโทษและขั้นตอนการดำเนินคดีความ	51
บทที่ 2	กระบวนการข้ามแดน	55
	▪ ความตกลงระหว่างรัฐบาลอินเดียและรัฐบาล ปากีสถานว่าด้วยการจัดระเบียบบริการรถโดยสาร ระหว่างเมืองอมฤตสาร์ รัฐปันจาบ(อินเดีย) กับ เมืองลาฮอร์ (ปากีสถาน)	55

หน้า

- ความตกลงระหว่างรัฐบาลอินเดียและรัฐบาล บังคลาเทศว่าด้วยการจัดระเบียบการขนส่ง ผู้โดยสารด้วยรถยนต์ด้วยรถโดยสารระหว่างเมือง อัครตละ(อินเดีย) กับกรุงธากา (บังคลาเทศ) 60
- ความตกลงระหว่างรัฐบาลอินเดียและรัฐบาล บังคลาเทศว่าด้วยการจัดระเบียบการขนส่ง ผู้โดยสารด้วยรถยนต์ ด้วยรถโดยสารระหว่างเมือง กัลกัตตา (อินเดีย) กับ กรุงธากา (บังคลาเทศ) 64
- ความตกลงระหว่างรัฐบาลอินเดียและรัฐบาล เนปาลว่าด้วยการจัดระเบียบการขนส่งผู้โดยสาร ด้วยรถโดยสารประจำทางระหว่างสองประเทศ 68
- กฎระเบียบที่สำคัญในการส่งออกและนำเข้า 75
- อุปสรรคที่มีไข่มณี 79
- มาตรการกำหนดให้สินค้าบางประเภทต้อง มีการขอใบอนุญาตนำเข้า 79
- มาตรการกำหนดโควตานำเข้าสำหรับ สินค้าบางประเภท 79
- มาตรการกำหนดให้เฉพาะรัฐวิสาหกิจเท่านั้น ที่เป็นผู้นำเข้า 79
- มาตรการกำหนดให้สินค้าบางประเภทต้องมี การขออนุญาตส่งออก (Export License) 80
- มาตรการกำหนดให้เฉพาะรัฐวิสาหกิจเท่านั้น ที่เป็นผู้ส่งออก 80

		หน้า
	■ ด้านที่อนุญาตให้ทำการส่งออกและนำเข้า	81
	■ ด้านการค้าชายแดนระหว่างอินเดีกับเมียนมา	84
	■ ด้านการค้าชายแดนระหว่างอินเดีกับจีน	88
	■ ขั้นตอนและระยะเวลาในการข้ามแดน	89
	■ การนำเข้าสินค้า	89
	■ การส่งออกสินค้า	90
	■ ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในการขนส่งระหว่างประเทศ	92
บทที่ 3	เส้นทางการขนส่งสินค้า	94
	■ เส้นทางการหลักที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ	94
	■ ความเป็นไปได้ในการติดตามยานพาหนะด้วย GPS/RFID	101
บทที่ 4	สถิติและข้อมูลของผู้ประกอบการ	102
	■ โครงสร้างอุตสาหกรรมการให้บริการขนส่ง และโลจิสติกส์	102
	■ สถิติและข้อมูลของผู้ผลิตจัดลำดับตามหมวดธุรกิจ ที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับแรก	103
	■ สถิติและข้อมูลของผู้ส่งออกจัดลำดับตาม หมวดธุรกิจที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับแรก	107
	■ สถิติและข้อมูลของผู้ประกอบการขนส่งจัดลำดับ ตามหมวดธุรกิจที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับแรก	113
	■ แนวทางปฏิบัติในการเจรจาธุรกิจและการ ทำสัญญาว่าจ้างบริการ	121

	หน้า	
บทที่ 5	ต้นทุนการประกอบการขนส่งเบื้องต้น	125
	▪ ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนประกอบการขนส่ง	125
	▪ ต้นทุนการซื้อรถ	127
	▪ ต้นทุนการบำรุงรักษารถ	129
	▪ ค่าจ้าง	130
	▪ ค่าทางด่วน	131
	▪ ค่าน้ำมัน	133
	▪ ต้นทุนแฝง	134
	▪ อัตราค่าจ้าง	136
	▪ ค่าประกันภัยสินค้า รถ และบุคคลที่สาม	140
	▪ ดัชนีราคาผู้บริโภค	142
บทที่ 6	ระบบการประกันภัย	143
	▪ การประกันรถ	143
	▪ การประกันภัยสินค้า	145
	▪ ขั้นตอนการจัดการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน	146
บทที่ 7	นโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริมการ ประกอบการขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศ	150
ภาคผนวก		155
	▪ ภาพเส้นทางเศรษฐกิจ , ด้านการค้าที่สำคัญ, รายชื่อหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินธุรกิจขนส่งในสาธารณรัฐอินเดีย	

บทนำ

สาธารณรัฐอินเดียเป็นประเทศที่มีความใกล้ชิดกับไทยด้านวัฒนธรรม ประเพณี และเป็นคู่ค้าที่สำคัญที่สุดของไทยในกลุ่มเอเชียใต้ และกลุ่มประเทศ BIMSTEC โดยมีถนนเชื่อมโยงจากไทยไปอินเดียโดยผ่านทางเมียนมา อินเดียได้พยายามผลักดันให้มีการใช้ประโยชน์จากเส้นทางขนส่งทางถนนสายเอเชียเชื่อมโยงจากรัฐมณีปุระผ่านเมียนมา และเข้าสู่ไทยโดยผ่านด่านแม่สอด จังหวัดตาก และด่านแม่สาย จังหวัดเชียงราย

อย่างไรก็ตาม แม้จะมีโครงข่ายถนนเชื่อมโยงระหว่างอินเดีย เมียนมา และไทย แต่ปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับอินเดีย ยังคงใช้การขนส่งทางทะเลเป็นหลัก เนื่องจากไทย เมียนมา และอินเดีย ยังไม่มีความตกลงขนส่งผ่านแดนและการขนส่งข้ามแดนระหว่างกัน แต่ต่อไปในอนาคตหากมีการผลักดันการจัดทำข้อตกลงการขนส่งฯ ดังกล่าวแล้ว เป็นที่คาดว่าจะมีการขนส่งระหว่างไทยกับอินเดียทางถนนมากขึ้น เนื่องจากไทยและอินเดียเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่และมีประชากรจำนวนมาก อีกทั้งคนอินเดียมีความชื่นชอบในสินค้าของไทย เช่น สินค้าอุปโภคบริโภค อุปกรณ์ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ วัสดุก่อสร้าง พลาสติก เป็นต้น

ลักษณะผู้ประกอบการขนส่งทางถนนจะเข้าไปทำธุรกิจในอินเดีย นั้น สามารถทำได้โดยการไปร่วมทุนกับคนอินเดีย มี 2 รูปแบบ

- ได้แก่ (1) การขนส่งผ่านแดนจากไทยผ่านเมียนมาเข้าไปอินเดีย และ
(2) การเข้าไปจัดตั้งธุรกิจขนส่งในอินเดีย

หากท่านเลือกรูปแบบที่ 1 “การขนส่งผ่านแดนจากไทยผ่านเมียนมาเข้าไปอินเดีย” สูตรสำเร็จในการทำธุรกิจ ได้แก่ การที่ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนของไทยต้องจับมือเป็นพันธมิตรกับผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์เมียนมาที่มีเครือข่ายพันธมิตรคู่ค้าทางธุรกิจกับผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ของอินเดีย ปัจจุบันรถบรรทุกของไทยสามารถเข้าไปรับส่งสินค้าในเมียนมาได้เพียงเขตชายแดนเมียนมาที่ติดกับไทย และรถเมียนมาสามารถเข้าอินเดียได้เฉพาะชายแดนเมียนมา (ด่านตามู) ที่ติดกับชายแดนอินเดีย (ด่านมอเรห์) เนื่องจากเมียนมากับอินเดียยังไม่มีความตกลงการขนส่งทางถนนระหว่างกัน อย่างไรก็ตามยังคงมีความเสี่ยงในการขนส่งที่ต้องผ่านชนกลุ่มน้อยของเมียนมาและทางอินเดียก็ต้องเสียค่าใช้จ่ายและเวลาในการเดินทางมาก

หากท่านเลือกรูปแบบที่ 2 “การเข้าไปจัดตั้งธุรกิจการขนส่งทางถนนในอินเดีย” เคล็ดลับในการทำธุรกิจมีดังนี้

- (1) จดทะเบียนนิติบุคคลกับสำนักงานทะเบียนธุรกิจในท้องถิ่นที่ท่านจะจดทะเบียนจัดตั้งกิจการ โดยกรณีที่คนไทยจะทำธุรกิจในอินเดียจะต้องใช้การร่วมทุนกับคนอินเดีย โดยคนไทยสามารถถือหุ้นได้เพียงร้อยละ 25 ของเงินทุน

- (2) นำรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งสินค้าไปจดทะเบียนรถยนต์กับสำนักงานขนส่งประจำรัฐที่มีที่ตั้งของกิจการ โดยรถบรรทุกดังกล่าวต้องมีอายุไม่เกิน 15 ปี
- (3) จดทะเบียนขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อใช้รับจ้างขนส่งสินค้า เฉพาะในกรณีที่ใช้รถบรรทุกขนาดเกินกว่า 3 ตัน พร้อมทั้งจัดทำแผนงานการนำรถบรรทุกดังกล่าวมาใช้งาน
- (4) สำนักงานขนส่งฯ พิจารณาออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสาธารณะ โดยทั่วไปจะออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าให้เป็นการทั่วไปที่จำกัดอยู่เพียงรัฐที่จดทะเบียนใบอนุญาตประกอบการฯ พร้อมทั้งกำหนดเงื่อนไขท้ายใบอนุญาตต่างๆ ได้แก่ ประเภทสินค้าที่อนุญาตให้บรรทุก ประเภทสินค้าที่ไม่อนุญาตให้บรรทุก และพื้นที่/เส้นทางที่ได้รับอนุญาตให้ขนส่ง การขอให้ผู้ประกอบการขนส่งแจ้งข้อมูลและสถิติการขนส่งกลับมายังสำนักงานขนส่งฯ ภายในระยะเวลาที่กำหนด
- (5) กรณีการขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างรัฐ สำนักงานขนส่งฯ อาจจำกัดจำนวนผู้ประกอบการ โคเวต้ารถบรรทุก และควมถี่ในการขนส่งได้ เพื่อป้องกันการแข่งขันที่มากเกินไปจนมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งรายย่อย สำนักงานขนส่งฯ จะออกใบอนุญาตขนส่งแห่งชาติ (National Permit) เพื่ออนุญาตให้ขนส่งสินค้า

ระหว่างรัฐได้เพียงไม่เกิน 4 รัฐที่มีพรมแดนติดกับรัฐที่ผู้ประกอบการขนส่งจดทะเบียนอยู่ นอกจากนี้ผู้ประกอบการขนส่งระหว่างรัฐจะต้องใช้รถบรรทุกที่มีอายุใช้งานไม่เกิน 12 ปี สำหรับรถบรรทุก 1 เพลา และใช้รถบรรทุกที่มีอายุใช้งานไม่เกิน 15 ปี สำหรับรถบรรทุกตั้งแต่ 2 เพลาขึ้นไป และห้ามผู้ประกอบการฯ ใช้รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมมากกว่า 50 ตัน

- (6) อายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าสาธารณะไม่เกินคราวละ 5 ปี และสามารถต่ออายุได้
- (7) เป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติว่านักธุรกิจอินเดียเป็นชาติที่มีทักษะการเจรจาต่อรองเก่งและมีทักษะในการเขียนและพูดภาษาอังกฤษดีมากในระดับโลก ดังนั้นนักธุรกิจไทยควรมีการเตรียมความพร้อมด้านแนวคิด เอกสารสัญญา และเตรียมบุคลากรที่มีความรู้ด้านกฎระเบียบและความรู้พื้นฐานในการทำธุรกิจกับอินเดียไว้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ ยังควรทราบเรื่องวัฒนธรรมและข้อปฏิบัติในการเจรจาธุรกิจกับอินเดีย

บทที่ 1

กฎหมายการขนส่งของสาธารณรัฐอินเดีย

รัฐบาลกลางสาธารณรัฐอินเดียมีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวกับการประกอบการขนส่ง ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์และอุตสาหกรรม กระทรวงวิสาหกิจขนาดย่อม เล็ก และกลาง กระทรวงการราง กระทรวงการคลัง กระทรวงแรงงานและการจ้างงาน กระทรวงการขนส่งทางทะเล กระทรวงการบินพลเรือน และกระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวง



सत्यमेव जयते

ตราสัญลักษณ์ของรัฐบาลกลางอินเดีย

หน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงในการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนในอินเดีย ได้แก่ **กระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวง (Ministry of Road Transport and Highways - MORTH)** มีภารกิจบริหารกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวกับการขนส่งทางถนน ก่อสร้างและบำรุงทางหลวงแผ่นดิน และวิจยการขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งทางถนนในอินเดีย เนื่องจากการขนส่งทางถนนมีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และความเป็นอยู่ของประชากรอินเดีย อีกทั้งมีสัดส่วนสูงถึงกว่าร้อยละ 60 ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งทั่วประเทศ และร้อยละ 85 ของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร

กระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวง (MORTH) แบ่งภารกิจเป็น 2 ด้านหลัก ได้แก่

- (1) **ภารกิจด้านถนน (Roads Wing)** รับผิดชอบดำเนินการ
 - (ก) วางแผน พัฒนา และบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดิน
 - (ข) ส่งเสริมวิชาการและการเงินให้แก่รัฐบาลแต่ละรัฐ (State Government) ในการพัฒนาถนนที่ใช้สัญจรภายในรัฐ ถนนที่เชื่อมต่อระหว่างรัฐ และถนนที่เชื่อมต่อกับทางหลวงแผ่นดิน (ค) กำหนดมาตรฐานการก่อสร้างและซ่อมบำรุงถนนและสะพาน และ (ง) ยกระดับความรู้ทางวิชาการและการวิจัยพัฒนาด้านการสร้างถนน
- (2) **ภารกิจด้านการขนส่งทางถนน (Transport Wing)** รับผิดชอบดำเนินการ (ก) จัดระเบียบการขนส่งทางถนนและรถยนต์ (ข) จัดเก็บภาษีรถยนต์ (ค) จัดระเบียบการ

ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (ง) ส่งเสริมความร่วมมือ
ด้านการขนส่งทางถนน (จ) จัดทำมาตรฐานความปลอดภัย
การขนส่งทางถนน และ (ฉ) รวบรวมข้อมูล
อุบัติเหตุทางถนน

รัฐบาลกลางมีนโยบายให้สิทธิประโยชน์การยกเว้นภาษีเงินได้
เป็นเวลา 10 ปี ให้แก่คนอินเดียและชาวต่างชาติที่เข้ามาลงทุนทางถนน
ตลอดจนอนุญาตให้คนต่างชาตินำเงินมาลงทุนได้ร้อยละ 100 ในการ
ก่อสร้างถนน สะพาน ทางด่วน และการดำเนินธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้อง
กับการขนส่งทางถนน (เช่น ลานวางกองตู้สินค้า ลานขนถ่ายสินค้าทาง
ถนน บริการก่อสร้างและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน) โดยใช้
วิธีการให้สัมปทานเอกชนก่อสร้าง ดำเนินการให้บริการและเก็บ
ค่าธรรมเนียม จากนั้นค่อยโอนสิทธิให้รัฐบาลเมื่อหมดอายุสัมปทาน
(Build Operate Transfer - BOT)

อย่างไรก็ตาม ในกรณีการประกอบธุรกิจรถบรรทุกบริการ
ขนส่งสินค้าทางถนน อินเดียยังคงไม่ผูกพันการเปิดตลาดการค้า
บริการเสรีในเวทีการเจรจาการค้าเสรีทั้งในระดับพหุภาคีและทวิภาคี
โดยอินเดียมีท่าทีผูกพันเปิดตลาดบริการและการลงทุนเฉพาะที่เป็นการ
ลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งเท่านั้น แต่ไม่รวมถึงการเปิด
ตลาดให้คนต่างชาติเข้ามาประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนอย่างเสรี

กระทรวงการขนส่งทางถนนฯ รับผิดชอบดำเนินการตาม
กฎหมาย 2 ฉบับที่สำคัญ ได้แก่

(1) พระราชบัญญัติรถยนต์ ค.ศ.1988 (Motor Vehicles Act 1988) (มีลักษณะคล้ายกฎหมายรถยนต์ของไทย) เป็นกฎหมายที่ได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาอินเดียเพื่อใช้จัดระเบียบยานพาหนะที่ใช้ทางถนนเป็นการทั่วไป มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ.1989 (นำมาใช้แทนพระราชบัญญัติยานยนต์ ค.ศ.1939) ซึ่งครอบคลุมสาระดังนี้

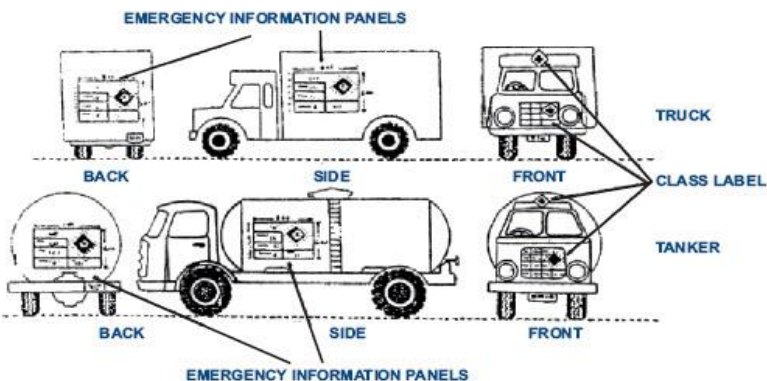
- การกำหนดนิยามรถยนต์แต่ละประเภท
- กฎเกณฑ์การออกใบอนุญาตขับขี่
- มาตรฐานความปลอดภัยยานยนต์และการติดตั้งอุปกรณ์
- การตรวจสอบสภาพรถยนต์
- การจดทะเบียนรถยนต์
- การออกใบอนุญาตการใช้รถ
- การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร
- การออกใบอนุญาตเป็นผู้จัดเก็บค่าโดยสาร
- การออกใบอนุญาตผู้ดำเนินการซ่อมแซมรถยนต์
- การออกใบอนุญาตเป็นผู้ดำเนินการให้เช่าหรือจำหน่ายรถยนต์
- การจัดระเบียบการจราจร การจำกัดความเร็ว
- การประกันภัยรถยนต์
- การจัดระเบียบความปลอดภัยทางถนน

- การกำหนดให้ติดป้ายแสดงบนรถถึงการบรรทุกสินค้าอันตราย
- การกำหนดบทลงโทษ
- การจัดตั้งสภาความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Council)



อินเดียมีการจัดตั้งสภาความปลอดภัยทางถนนที่รวบรวมภาครัฐและเอกชนด้วยกันเพื่อ
ออกกฎระเบียบกำกับและส่งเสริมความปลอดภัยทางถนน

กระทรวงการขนส่งและทางหลวงได้ออกระเบียบกลางว่าด้วย
ยานยนต์ ค.ศ.1989 (Central Motor Vehicles Rule 1989) ขึ้น
เพื่อกำหนดรายละเอียดและขั้นตอนการนำบทบัญญัติของ
พระราชบัญญัติยานยนต์ไปใช้บังคับในทางปฏิบัติ



ระเบียบกลางว่าด้วยยานยนต์ฯ กำหนดรายละเอียดการติดป้ายสำหรับรถบรรทุกสินค้า
อันตราย

(2) พระราชบัญญัติการขนส่งทางถนน ค.ศ.2007

(Carriage by Road Act 2007) (มีลักษณะคล้ายพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกของไทย) มีวัตถุประสงค์ในการจัดระเบียบผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ตัวแทนของผู้ขนส่ง และเจ้าหน้าที่พนักงานของผู้ขนส่งต่อความสูญหายและความเสียหายของทรัพย์สินที่ทำการขนส่งซึ่งขึ้นอยู่กับมูลค่า ลักษณะธรรมชาติของสินค้า

รัฐบาลอินเดียจะไม่อนุญาตให้ผู้ใดดำเนินกิจการขนส่งสาธารณะหากไม่ได้รับหนังสือรับรองการจดทะเบียน (Certificate of Registration) ในการประกอบการเป็นผู้ขนส่งสาธารณะจากหน่วยงานที่มีอำนาจรับผิดชอบด้านการขนส่งประจำรัฐ (State Transport Authority) หรือหน่วยงานที่มีอำนาจรับผิดชอบด้านการขนส่งประจำภูมิภาค (Regional Transport Authority) ซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานประกอบการขนส่งหลักหรือสำนักงานใหญ่ โดยผู้ขนส่งจะรับทราบผล

การพิจารณาออกหนังสือรับรองการจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่ง
สาธารณะภายในระยะเวลา 60 วัน นับจากวันยื่นคำร้อง โดยใบอนุญาต
ผู้ประกอบการขนส่งจะมีอายุคราวละไม่เกิน 10 ปี และต้องปฏิบัติตาม
เงื่อนไขข้อกำหนดต่างๆ เช่น ห้ามบรรทุกน้ำหนักเกินหนังสือรับรองการ
จดทะเบียน ห้ามกักสินค้าไว้โดยไม่มีเหตุอันสมควร การเรียกเก็บ
ค่าธรรมเนียมที่ไม่สมเหตุผลที่นอกเหนือจากที่ได้ตกลงกับลูกค้าไว้
เป็นต้น นอกจากนี้ กรณีที่มีการย้ายสำนักงานใหญ่จากรัฐหนึ่งไปยังอีก
รัฐหนึ่งต้องยื่นขอใบอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งฉบับใหม่ยังรัฐที่ได้ย้าย
ไปตั้งสำนักงานใหญ่

กรมรถยนต์ของประเทศอินเดีย (Motor Vehicles Department) เป็นส่วนราชการสังกัดกระทรวงการขนส่งทางถนนและ
ทางหลวง มีหน้าที่ความรับผิดชอบคล้ายคลึงกับกรมการขนส่งทางบก
ของไทย โดยแต่ละรัฐจะมีสัญลักษณ์กรมฯที่แตกต่างกัน

กรมรถยนต์รับผิดชอบการดำเนินการในเรื่องต่างๆ ได้แก่

- การออกใบอนุญาตให้ผู้ฝึกหัดขับขี่เพื่อทำการทดสอบขับ
รถยนต์
- การออกใบอนุญาตขับขี่รถยนต์และการต่ออายุใบขับขี่
- การออกใบอนุญาตและบัตรประจำตัวผู้ขับขี่รถยนต์
สาธารณะ
- การออกใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศ
- การจดทะเบียนรถยนต์และรถพ่วง

- การกำหนดเครื่องหมายทะเบียนรถ
- การรวบรวมฐานข้อมูลทะเบียนรถที่จดทะเบียนในรัฐต่างๆ ในอินเดีย
- การออกหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ



การตรวจสภาพรถในอินเดียโดยเจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่งประจำรัฐ

- การตรวจสอบรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีอายุเกินกว่า 15 ปี เพื่อต่อใบอนุญาตรถยนต์
- การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง
- การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ
- บริหารการดำเนินงานของสถานีขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมือง
- การออกใบอนุญาตโรงเรียนสอนขับรถ

- การตรวจสอบการใช้บังคับของการประกันภัย
- การเอาผิดกับเจ้าของรถที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย
- การเก็บภาษีรถยนต์
- การเก็บภาษีจากผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสาร
- การประสานการดำเนินงานด้านการออกใบอนุญาตขับขี่ และการประกอบการขนส่งระหว่างส่วนกลางกับรัฐต่างๆ
- การปฏิบัติการอื่นๆ ที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวงมอบหมาย

1.1 การประกอบการขนส่ง

การจดทะเบียนรถยนต์

กฎหมายอินเดียกำหนดให้รถยนต์ทุกคัน ได้แก่ จักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสาร รถบรรทุก ฯลฯ ต้องจดทะเบียนกับกรมรถยนต์ หรือสำนักงานขนส่งประจำรัฐ (State Transport Office) หรือสำนักงานขนส่งประจำภูมิภาค (Regional Transport Office)



ลักษณะสถานที่ทำการของสำนักงานขนส่งประจำภูมิภาคของอินเดีย

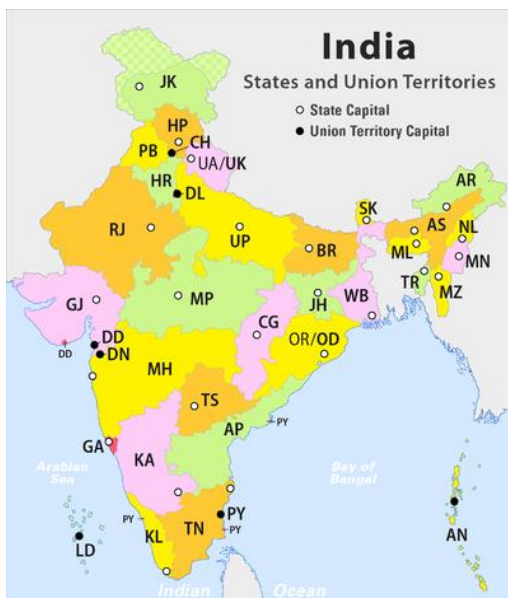
อินเดียมีสำนักงานขนส่งประจำอยู่ใน 35 รัฐ/ดินแดนสหภาพ โดยแต่ละแห่งจะออกหนังสือรับรองการจดทะเบียน (Certificate of Registration) ที่มีอายุคราวละไม่เกิน 15 ปี (และต่ออายุได้) พร้อมออกหมายเลขทะเบียนรถยนต์ให้โดยมีตัวอักษรกำหนดชื่อรัฐ/ดินแดนของสหภาพ (2 หลัก) ตำบล และเลขทะเบียนสำหรับรถที่นำไปจดทะเบียน (ไม่เกิน 3 หลัก) โดยกรณีของชื่อรัฐที่จดทะเบียน ได้แก่

- (1) AN ดินแดนอันดามันและหมู่เกาะนิโคบาร์ (Andaman and Nicobar Islands)
- (2) AP รัฐอานธรประเทศ (Andhra Pradesh)
- (3) AR รัฐอรุณาจัลประเทศ (Arunachal Pradesh)
- (4) AS รัฐอัสสัม (Assam)
- (5) BR รัฐพิหาร (Bihar)
- (6) CG รัฐฉัตตีสครห์ (Chhattisgarh)

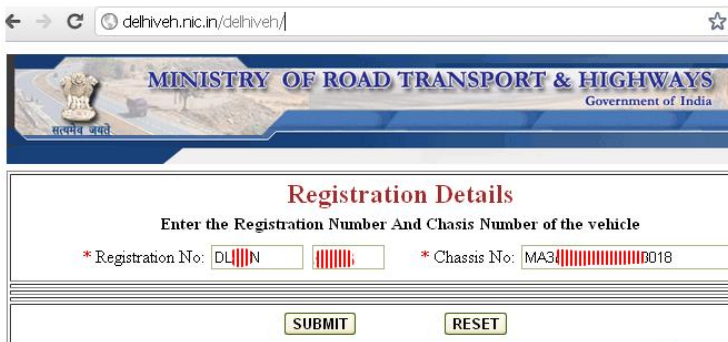
- (7) CH ดินแดนฉันทิครห์ (Chandigarh)
- (8) DD ดินแดนดามันและดีอู (Daman and Diu)
- (9) DL เดลี (Delhi)
- (10) DN ดินแดนดาตราและนครหเวลี (Dadra and Nagar Haveli)
- (11) GA รัฐกัว (Gao)
- (12) GJ รัฐคุชราต (Gujarat)
- (13) HP รัฐหิมาจัลประเทศ (Himachal Pradesh)
- (14) HR รัฐहरยาणा (Haryana)
- (15) JH รัฐฌาร์ขัณฑ์ (Jharkhand)
- (16) JK รัฐจัมมูและกัศมีร์ (Jammu and Kashmir)
- (17) KA รัฐกรณาฏกะ (Karnataka)
- (18) KL รัฐเกรละ (Kerala)
- (19) MH รัฐมหาราษฏระ (Maharashtra)
- (20) ML รัฐเมฆาลัย (Meghalaya)
- (21) MN รัฐมณีปุระ (Manipur)
- (22) MP รัฐมัธยประเทศ (Madhya Pradesh)
- (23) MZ รัฐมิโซรัม (Mizoram)
- (24) NL รัฐนาคาแลนด์ (Nagaland)
- (25) OD รัฐโอริสสา (Odisha)
- (26) PB รัฐปัญจาบ (Punjab)
- (27) PY รัฐพอนดิเชอรรี (Puducherry)

- (28) RJ รัฐราชสถาน (Rajasthan)
- (29) SK รัฐสิกขิม (Sikkim)
- (30) TN รัฐทมิฬนาฑู (Tamil Nadu)
- (31) TS รัฐเตลังคานา (Telangana)
- (32) TR รัฐตรีปุระ (Tripura)
- (33) UK รัฐอุตตราขัณฑ์ (Uttarakhand)
- (34) UP รัฐอุตตรประเทศ (Uttar Pradesh)
- (35) WB รัฐเบงกอลตะวันตก (West Bengal)

ตัวอย่างเช่น DL-12-TCI หมายถึง รถที่จดทะเบียนกรุงนิวเดลี
ตำบลที่ 12 และหมายเลขทะเบียน TCI



เจ้าของรถยนต์ทุกรายในประเทศอินเดียต้องนำรถยนต์มาจดทะเบียน ณ สำนักงานขนส่งฯ ในท้องที่ที่ตนเองมีถิ่นพำนักหรือที่สถานประกอบการตั้งอยู่ โดยกรมรถยนต์/สำนักงานขนส่งฯ จะออกหนังสือรับรองการจดทะเบียนรถ (Certificate of Registration) ซึ่งแสดงข้อมูลของรถยนต์ ได้แก่ ประเภทของรถ ปีที่ผลิต ชื่อที่อยู่ของเจ้าของรถ น้ำหนักรถ น้ำหนักบรรทุก จำนวนล้อ ขนาดล้อ จำนวนเพลาน้ำหนักที่ลงแต่ละเพลาลักษณะการนำรถไปใช้เพื่อการขนส่งผู้โดยสารหรือขนส่งสินค้า สีรถ ตลอดจนออกเลขทะเบียนรถยนต์ พร้อมทั้งแผ่นป้ายทะเบียนสีต่างๆ ได้แก่



The screenshot shows a web browser window with the URL delhiveh.nic.in/delhiveh/. The page header identifies the **MINISTRY OF ROAD TRANSPORT & HIGHWAYS** of the **Government of India**. The main content area is titled **Registration Details** and prompts the user to "Enter the Registration Number And Chassis Number of the vehicle". There are two input fields: one for the Registration No. (with a dropdown menu) and one for the Chassis No. (with a dropdown menu). Below the fields are two buttons: **SUBMIT** and **RESET**.

www.nkjlive.com

อินเดียมีระบบการค้นหาหนังสือรับรองการจดทะเบียนรถในเว็บไซต์

กระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวง

(1) กรณีรถยนต์ทั่วไป ใช้แผ่นป้ายทะเบียนพื้นสีขาวและตัวอักษรสีดำ

(2) กรณีรถยนต์ส่วนบุคคลที่ใช้เป็นการชั่วคราว (รถยนต์ออกใหม่ที่จดทะเบียนและใช้ภายในระยะเวลาชั่วคราว 1 เดือน) ใช้แผ่นป้ายทะเบียนพื้นสีเหลืองและตัวอักษรสีแดง

(3) กรณีรถยนต์ที่เป็นของตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ ใช้แผ่นป้ายทะเบียนพื้นสีแดงและตัวอักษรสีขาว

(4) กรณีรถยนต์ประเภทอื่นๆ เช่น รถของเจ้าหน้าที่การทูตและองค์การระหว่างประเทศ ใช้แผ่นป้ายทะเบียนพื้นสีดำและตัวอักษรสีขาว

(5) กรณีรถบรรทุก ใช้แผ่นป้ายทะเบียนพื้นสีเหลืองและตัวอักษรสีดำ



รถบรรทุกอินเดียใช้แผ่นป้ายสีเหลือง ตัวอักษรสีดำ

เจ้าของรถยนต์ทุกรายต้องนำรถไปต่อทะเบียนทุกๆ 1 ปี กับสำนักงานขนส่งฯ และเสียค่าธรรมเนียมการต่อทะเบียนคร่าวละไม่เกิน 1,000 รูปี

การจดทะเบียนการประกอบการขนส่งสินค้า

อินเดียกำหนดให้รถบรรทุกทุกชนิดที่ใช้เพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารต้องมีอายุไม่เกิน 15 ปี นับจากวันจดทะเบียนรถยนต์และหากรถยนต์อายุเกินกว่า 15 ปี ต้องตรวจสภาพใหม่และขอแผ่นป้ายทะเบียนใหม่ และจดทะเบียนกับสำนักงานขนส่งฯ ประจำท้องที่ที่ผู้ขอจดทะเบียนมีถิ่นพำนักหรือมีสถานประกอบการตั้งอยู่

นอกจากนี้ กรณีที่เจ้าของรถย้ายถิ่นพำนักหรือสถานประกอบการฯ ซึ่งส่งผลให้มีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลทะเบียนรถยนต์ที่ได้รับการบันทึกไปแล้ว เจ้าของรถจะต้องแจ้งสำนักงานขนส่งฯ ภายในเวลา 30 วัน นับจากวันที่ย้ายถิ่นพำนักหรือที่ตั้งสถานประกอบการฯ

กรณีเจ้าของรถขายหรือโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ให้กับบุคคลอื่นที่อยู่อาศัยในรัฐเดียวกัน เจ้าของรถผู้ขาย/โอนกรรมสิทธิ์จะต้องแจ้งสำนักงานขนส่งฯ ภายในระยะเวลา 14 วัน นับจากวันโอน และหากเป็นการขาย/โอนกรรมสิทธิ์ให้กับบุคคลอื่นที่อยู่อาศัยในต่างรัฐกัน เจ้าของรถผู้ขาย/โอนกรรมสิทธิ์จะต้องแจ้งสำนักงานขนส่งฯ ภายใน 30 วัน นับจากวันโอน

การประกอบการขนส่งทางถนนในอินเดีย (Conductors of Stage Carriages) ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ ค.ศ.1988 (Motor Vehicles Act 1988) โดยจำแนกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ได้แก่

(1) การขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารทางถนน (Permit for Passenger Vehicles) เช่น แท็กซี่ รถรับจ้างขนส่งผู้โดยสาร รถโดยสารไม่ประจำทาง และรถโดยสารประจำทาง

(2) การขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน (Goods Carriage Permit) เพื่อใช้รับจ้างขนส่งสินค้าและใช้ในการขนส่งสินค้าภายในกิจการของตนเอง โดยกรณีที่เป็นรถบรรทุกของส่วนราชการ รถตำรวจ รถดับเพลิง รถพยาบาล รถบัสจั้น และรถบรรทุกของเอกชนทั่วไปที่สามารถบรรทุกสินค้าได้ไม่เกิน 3,000 กิโลกรัม จะได้รับยกเว้นตามกฎหมายรถยนต์ของอินเดียโดยไม่ต้องขอใบอนุญาต (Permit) ประกอบการขนส่งสินค้า หากเป็นรถขนส่งสินค้าประเภทอื่นๆ จะต้องขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน โดยผู้ขนส่งสามารถใช้รถบรรทุกของตนเองในการลากส่วนพ่วง (หางลาก) ซึ่งส่วนพ่วงดังกล่าวไม่ได้เป็นกรรมสิทธิ์ของผู้ขนส่งก็ได้

FORM P. Pu.C.A.
[See Rule – 70 (1) (v)]
Application for a Goods Carriage Permit

To,

The Regional Transport Authority	Full name
..... Region.	address

I hereby apply for a permit in respect of a goods carriage as hereunder set out :

1. The area or areas for which the permit is required
2. The type and capacity of the vehicle
3. The nature of goods proposed to be carried
4. The rates to be charged by the applicant for carriage of goods
5. The details of arrangements made/ inten'ed to be made for :-
 - (i) housing of the vehicle
 - (ii) maintenance of the vehicle
 - (iii) repair of the vehicle
 - (iv) storage and safe custody of the goods
6. Particulars of any permit in respect of goods carriages, held by the applicant within the State and the registration mark of all the vehicles

ตัวอย่างเอกสารคำร้องขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งหน้าที่ 1

covered by such permits

7. The details of last three year's record of payment of taxes in respect of vehicles stated in item No. 6 above

8. The details of last three year's record of suspension or cancellation or any permit stated in item No. 6 above

10. Particular of any agreement affecting in any material respect the provision (within the region of the Regional Transport Authority) of facilities in the transport of goods for hire or reward entered/ or proposed to be entered into by the applicant with any other person by whom such facilities are provided whether within or without the region

11. Particulars of any agent's licence issued to the applicant for the business of collecting forwarding or distributing goods carried by goods carriages ...

12. Whether the applicant intends to carry goods for or in connection with a trade or business carried on by the applicant If Yes, the nature of his trade or business and the nature of goods to be carried ...

13. I hereby declare that the above statements are true and that I have supplied all the informations and documents necessary to support the statements made in this application.

14. I hereby agree that the statements made by me in this application shall be the conditions of permit issued to me.

15. I herewith tender the fee prescribed in Rule 71.

Date :

Place :

Signature of
the applicant

Note : Where the space is not sufficient, the applicant should furnish the information, item wise on separate sheets, must sign each sheet and must attach them with the application.

ตัวอย่างเอกสารคำร้องขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งหน้าที่ 2

นอกจากนี้ รัฐบาลอินเดียยังไม่อนุญาตให้ผู้ใดให้บริการขนส่งของผู้ที่ไม่ได้จดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าสาธารณะทางถนน (Public Carrier Permit) ที่ได้รับค่าจ้างตอบแทนจากผู้ใช้บริการ โดยกำหนดเงื่อนไขต่างๆ สำหรับผู้ประกอบการขนส่งดังนี้

- ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องเสนอแผนงานการนำรถบรรทุกที่อยู่ในกรรมสิทธิ์เสนอต่อสำนักงานขนส่งประจำท้องถิ่น (Regional Transport Authority) เพื่อขออนุญาตประกอบการขนส่ง โดยสำนักงานขนส่งฯ จะอนุญาตให้นำรถบรรทุกมาทำการขนส่งได้ภายในเส้นทางในเขตพื้นที่ของรัฐ และในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งมีความประสงค์จะนำรถบรรทุกมาใช้ในการให้บริการขนส่งสินค้าข้ามรัฐ ผู้ประกอบการจะต้องขออนุญาตประกอบการขนส่งกับสำนักงานขนส่งประจำรัฐ (State Transport Authority) ซึ่งตนเองมีถิ่นพำนัก / สำนักงานใหญ่ของกิจการตั้งอยู่
- รัฐบาลอินเดียกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องนำหลักทรัพย์ค้ำประกันในการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่ง โดยคิดเป็นมูลค่าในอัตราไม่เกิน 200 รูปี (ประมาณ 106 บาท) ต่อรถแต่ละคัน
- แผนการนำรถบรรทุกมาใช้งานเพื่อขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องประกอบด้วยข้อมูลต่างๆ ดังนี้
(1) เส้นทาง/พื้นที่ ที่จะนำรถบรรทุกมาใช้งาน

- (2) ประเภทรถ จำนวนรถ และขีดความสามารถในการบรรทุกของรถแต่ละคันที่นำมาใช้งานในแต่ละเส้นทาง
 - (3) ความถี่ขั้นต่ำและขั้นสูงในการให้บริการต่อวันของรถบรรทุกแต่ละคัน ตารางเวลาการให้บริการ และค่าธรรมเนียม (ค่าบริการขนส่ง) ที่จะเรียกเก็บ
 - (4) จำนวนรถเพื่อสำรองใช้งานหรือนำมาใช้กรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน
 - (5) ประเภทและลักษณะสินค้าที่รับขนส่ง โดยสำนักงานขนส่งฯ จะพิจารณาเป็นพิเศษหากนำรถมาใช้บรรทุกสินค้าอันตราย เคมีภัณฑ์ วัตถุระเบิด หรือสินค้าที่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยต่อชีวิต
 - (6) คำร้องขอจากลูกค้าหรือรายงานการศึกษาความต้องการการใช้บริการขนส่งสินค้าสาธารณะจากลูกค้ากลุ่มเป้าหมาย
 - (7) วิธีการจัดการด้านการบำรุงรักษาและซ่อมแซมรถลานจอด หรืออู่รถบรรทุก
- สำนักงานขนส่งประจำท้องที่/สำนักงานขนส่งประจำรัฐ จะพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยคำนึงถึงประเด็นต่างๆ ได้แก่
 - (1) ผลประโยชน์ที่ประชาชนและผู้ให้บริการจะได้รับจากการให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน

- (2) ปริมาณผู้ให้บริการขนส่งในเส้นทางดังกล่าวในปัจจุบัน และแนวโน้มการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าในเส้นทางที่ผู้ประกอบการฯ เสนอ
 - (3) ความพร้อมของสภาพถนนและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการนำรถบรรทุกมาใช้งาน
 - (4) ความพร้อมทางการเงินของผู้ขออนุญาตประกอบการขนส่งฯ โดยสำนักงานขนส่งฯ จะแจ้งผลการพิจารณาการให้ใบอนุญาตประกอบการขนส่งภายใน 1 เดือน นับจากวันที่ได้รับเรื่อง
- สำนักงานขนส่งฯ จะพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสาธารณะ โดยทั่วไปจะออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าให้เป็นการทั่วไปที่จำกัดอยู่เพียงรัฐที่จดทะเบียนใบอนุญาตประกอบการฯ พร้อมทั้งกำหนดเงื่อนไขท้ายใบอนุญาตต่างๆ ได้แก่
 - (1) ประเภทสินค้าที่อนุญาตให้บรรทุก
 - (2) ประเภทสินค้าที่ไม่อนุญาตให้บรรทุก
 - (3) พื้นที่/เส้นทางที่ได้รับอนุญาตให้ขนส่ง (หากผู้ประกอบการขนส่งขอเพิ่มเส้นทาง จะต้องขออนุญาตประกอบการขนส่งฉบับใหม่ ยกเว้นกรณีขอขยายเส้นทางขนส่งไปจากเดิมในรัศมีไม่เกิน 24 กิโลเมตร จากสถานีขนถ่ายสินค้าที่ได้รับอนุมัติ)
 - (4) น้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่อนุญาตให้ขนส่งได้

- (5) อัตราค่าขนส่งสินค้าบางประเภทที่รัฐอาจกำหนดให้เป็นอัตราค่าขนส่งควบคุม
- (6) พื้นที่ที่ใช้ในการจอดรถหรือซ่อมบำรุงรถ
- (7) เขตพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและเขตพื้นที่เมืองห้ามรถบรรทุกเข้าบางช่วงเวลา
- (8) การขอให้ผู้ประกอบการขนส่งแจ้งข้อมูลและสถิติการขนส่งกลับมายังสำนักงานขนส่งฯ ในเวลาที่กำหนด





การขนถ่ายสินค้าในอินเดีย

ผู้ประกอบการขนส่งที่จดทะเบียนในรัฐใดรัฐหนึ่งสามารถให้บริการขนส่งไปยังรัฐที่มีพรมแดนติดกันได้ไม่เกิน 16 กิโลเมตร นับจากพรมแดนของรัฐที่ตนเองจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งฯ

- กรณีการขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างรัฐ สำนักงานขนส่งประจำรัฐฯ อาจจำกัดจำนวนผู้ประกอบการ โควต้าบรรทุก และความถี่ในการขนส่งได้ เพื่อป้องกันการแข่งขันที่มากเกินไปจนมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งรายย่อย โดยสำนักงานขนส่งฯ จะออกใบอนุญาตขนส่งแห่งชาติ (National Permit) เพื่ออนุญาตให้ขนส่งสินค้าระหว่างรัฐได้เพียงไม่เกิน 4 รัฐที่มีพรมแดนติดกับรัฐที่ผู้ประกอบการขนส่งจดทะเบียนอยู่นอกจากนี้ ผู้ประกอบการขนส่งระหว่างรัฐจะต้องใช้

รถบรรทุกที่มีอายุใช้งานไม่เกิน 12 ปี สำหรับรถบรรทุก 1 เพลา และใช้รถบรรทุกที่มีอายุใช้งานไม่เกิน 15 ปี สำหรับรถบรรทุกตั้งแต่ 2 เพลาขึ้นไป และห้ามผู้ประกอบการฯ ใช้รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวม (Gross Weight) มากเกินกว่า 50 ตัน

- อายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าสาธารณะไม่เกิน คราวละ 5 ปี และสามารถต่ออายุได้ โดยผู้ประกอบการที่ประสงค์จะต่ออายุใบอนุญาตฯ ฉบับใหม่จะต้องดำเนินการยื่นขอใบอนุญาตใหม่ไม่น้อยกว่า 120 วันก่อนวันหมดอายุของใบอนุญาตฯ ฉบับเดิม
- การโอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าฯ จะไม่สามารถกระทำได้หากไม่ได้รับความเห็นชอบจากสำนักงานขนส่งฯ และจะโอนใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าฯ ก็ต่อเมื่อผู้ขอใบอนุญาตฯ รายเดิมถึงแก่กรรมและโอนไปยังทายาท/ผู้ที่ถูกระบุในพินัยกรรม หรือสถานประกอบการมีการปิดกิจการหรือถูกซื้อกิจการโดยผู้รับโอนใบอนุญาตฯ

กรณีการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งสินค้าส่วนบุคคล (Private Carrier Permit) โดยรัฐบาลอินเดียกำหนดเงื่อนไขต่างๆ สำหรับผู้ประกอบการขนส่งดังนี้

- ผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลจะต้องนำรถบรรทุกมาใช้เฉพาะการขนส่งสินค้าที่ตนเองผลิตหรือมีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจการค้าของตน โดยจะต้องเสนอแผนงานการนำ

รถบรรทุกที่อยู่ในกรรมสิทธิ์เสนอต่อสำนักงานขนส่งประจำ
ท้องที่ พร้อมทั้งแจ้งข้อมูลต่างๆ ได้แก่

- (1) ประเภทรถและขีดความสามารถการบรรทุกของ
รถบรรทุกแต่ละคัน
 - (2) ประเภทสินค้าส่วนใหญ่ที่ทำการขนส่ง (สินค้าที่บรรทุก
จะต้องมีลักษณะสอดคล้องกับสินค้าที่กิจการของ
ตนเองผลิต)
 - (3) พื้นที่ / เส้นทางที่ขออนุญาตประกอบการขนส่ง
- สำนักงานขนส่งฯ จะพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบการ
ขนส่งส่วนบุคคลให้ โดยกำหนดเงื่อนไขท้ายใบอนุญาต
ต่างๆ ได้แก่ ประเภทสินค้าที่อนุญาตให้บรรทุก พื้นที่ที่
ได้รับอนุญาตให้ขนส่ง น้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่อนุญาตให้
ขนส่งได้
 - อายุใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้าส่วนบุคคลไม่เกิน
คราวละ 5 ปี และสามารถต่ออายุได้ โดยผู้ประกอบการที่
ประสงค์จะต่ออายุใบอนุญาตฯ ฉบับใหม่จะต้องดำเนินการ
ยื่นขอใบอนุญาตใหม่ไม่น้อยกว่า 120 วัน ก่อนวันหมดอายุ
ของใบอนุญาตฯ ฉบับเดิม

ภาคเอกชนของอินเดียมีการรวมตัวกันจัดตั้งเป็นสมาคมทั้งใน
ส่วนกลางและรัฐ (State) โดยสมาคมที่สำคัญประกอบด้วย

- สมาพันธ์การขนส่งทางบกแห่ง
อินเดีย (All India Motor
Transport Congress - AIMT)
ตั้งอยู่ที่กรุงนิวเดลี เป็นองค์กร
สูงสุดของผู้ประกอบการขนส่ง



สินค้าและผู้โดยสาร ก่อตั้งเมื่อค.ศ.1939 AIMT เป็นองค์กร
เอกชนที่สำคัญที่สุดของการขนส่งทางถนน มีวัตถุประสงค์
เพื่อลดการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรมระหว่างสมาชิก ส่งเสริมให้
สมาชิกมีการพัฒนามาตรฐานการประกอบการ ยกกระดับ
ความรู้ความเข้าใจการใช้รถและอุปกรณ์ ส่งเสริมการขับขี่
อย่างปลอดภัยและการพัฒนาความปลอดภัยทางถนน เป็น
ตัวแทนสมาชิกในการแสดงข้อคิดเห็นการพัฒนาโครงสร้าง
พื้นฐานการขนส่งและการออกกฎหมายที่มีผลกระทบต่อ
การขนส่งทางถนน AIMT มีสมาชิกที่มีรถบรรทุกรวมกันกว่า
7.5 ล้านคันและรถโดยสารรวมกันกว่า 4 ล้านคัน มีสมาชิก
ครอบคลุมทั่วประเทศ AIMT แบ่งความรับผิดชอบการ
บริหารเป็นรายภูมิภาค ได้แก่ ภาคเหนือ ภาคใต้ ภาค
ตะวันออก และภาคตะวันตก ซึ่งจะแต่งตั้งตัวแทนแต่ละ
ภาคมาเป็นผู้บริหารสมาพันธ์

- สมาคมขนส่งสินค้าแห่งบอมเบย์

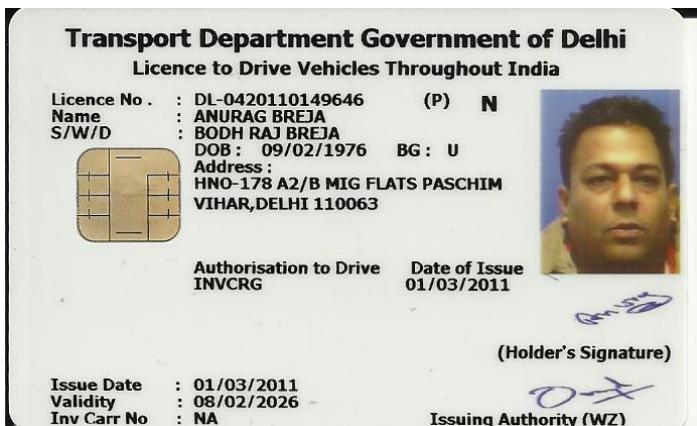
(Bombay Goods Transport Association-BGTA) ตั้งอยู่นคร
มุมไบเมืองแห่งเศรษฐกิจการค้าที่
สำคัญที่สุดของอินเดีย BGTA



เป็นสมาคมการขนส่งสินค้าชั้นนำในภาคตะวันตก ตั้งขึ้น
เมื่อ ค.ศ.1949 และใน ค.ศ. 2015 มีสมาชิกเป็นผู้ขนส่ง
สินค้า ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วน
ผู้ให้บริการการเงินและประกันภัยแก่ผู้ขนส่งทางถนน
รวมกันกว่า 1,350 ราย มีวัตถุประสงค์ในการเป็นตัวแทน
ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าในการแสดงข้อคิดเห็นต่อ
หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนา
ระบบการขนส่งทางถนนและโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ทาง
หลวง ทางด่วน สะพาน จุดพักรถ การเก็บภาษีการขนส่ง
ข้ามรัฐ แรงงานสัมพันธ์ รวมถึงสนับสนุนหรือคัดค้านการ
ออกกฎระเบียบและมาตรการที่มีผลกระทบต่อ การขนส่ง
สินค้าทางถนน ตลอดจนส่งเสริมการยกระดับความรู้ความ
เข้าใจและจัดการสัมมนาฝึกอบรมแก่สมาชิก

1.2 ใบอนุญาตการขับรถ

กรมรถยนต์ของประเทศอินเดีย (Motor Vehicles Department) พระราชบัญญัติรถยนต์ ค.ศ.1988 กำหนดให้สำนักงานขนส่งประจำรัฐ (State Transport Office) หรือสำนักงานขนส่งประจำภูมิภาค (Regional Transport Office) เป็นหน่วยงานออกใบอนุญาตขับรถบรรทุก ซึ่งรัฐบาลประจำแต่ละรัฐ/ภูมิภาคจะส่งข้อมูลการออกใบอนุญาตขับรถบรรทุกไปยังกรมรถยนต์ โดยรัฐบาลกลางเป็นผู้รวบรวมจัดทำฐานข้อมูลที่มีข้อมูลต่างๆ ได้แก่ ชื่อและที่อยู่ของผู้ถือใบอนุญาตขับรถ หมายเลขใบอนุญาตขับรถ วันที่ออกและวันหมดอายุของใบอนุญาตขับรถ ประเภทและชนิดของรถที่ได้รับอนุญาตให้ขับขี่ เป็นต้น ทั้งนี้ ใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุกที่ออกจะสามารถนำไปใช้ในการขับขี่ได้ในทุกรัฐของประเทศอินเดีย (All India Permit)



ตัวอย่างใบอนุญาตขับขี่ที่ใช้ได้ในทุกรัฐของอินเดียจะมีคำว่า *Drive Vehicles Throughout India*

การขอใบอนุญาตขับรถบรรทุก

รัฐบาลอินเดียไม่อนุญาตให้บุคคลใดขับรถบรรทุกในสถานที่สาธารณะหากไม่มีใบอนุญาตขับรถบรรทุก (Driving License) ตลอดจนไม่อนุญาตให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดทำหน้าที่เป็นพนักงานขับรถบรรทุกที่ได้รับเงินค่าจ้างตอบแทน ยกเว้นได้รับใบอนุญาตขับรถบรรทุกจากรัฐบาลอินเดีย

บุคคลที่จะขอใบอนุญาตขับรถบรรทุกในอินเดีย ต้องมีคุณสมบัติดังนี้

1. มีอายุไม่ต่ำกว่า 18 ปีบริบูรณ์นับจากวันที่ยื่นใบสมัครขอรับใบอนุญาตขับรถบรรทุก พร้อมแสดงหลักฐานอายุและถิ่นพำนักในอินเดีย / สถานที่ทำงานในอินเดีย โดย

สำนักงานขนส่งฯ จะพิจารณาออกใบอนุญาตขับรถบรรทุกให้เฉพาะกรณีบุคคลผู้ขอใบอนุญาตขับรถฯ มีถิ่นพำนักหรือประกอบธุรกิจหน้าที่การงานอยู่ในสถานประกอบการที่จัดตั้งอยู่ในรัฐหรือดินแดนที่สำนักงานขนส่งฯ ตั้งอยู่เท่านั้น

2. ไบร่รับรองแพทย์ ที่มีอายุไม่เกิน 1 ปี นับจากวันที่ออกพร้อมติดรูปถ่ายผู้สมัครขอรับใบอนุญาตขับรถบรรทุก
3. กรณีผู้ขับรถบรรทุกสินค้าอันตราย จะต้องมีความสามารถในการอ่านและเขียนภาษาฮินดีและภาษาอังกฤษได้ และได้รับหนังสือรับรองการผ่านการฝึกอบรมการขนส่งสินค้าอันตรายที่มีระยะเวลาฝึกอบรมไม่น้อยกว่า 3 วัน จากสถาบันฝึกอบรมที่ได้รับการรับรองจากกรมรถยนต์อินเดีย โดยมีหัวข้อการฝึกอบรมด้านการขับขี่อย่างปลอดภัย (ระยะห้ามล้อ การตรวจเช็คสภาพรถบรรทุก การขับขึ้นทางหลวง การหยุดให้ผู้ใช้นถนน การข้ามทางรถไฟ การขับขึ้นขณะกลางคืน การขับขึ้นขณะสภาพอากาศเลวร้าย) ทักษะการขับขึ้นสูง การรักษาความปลอดภัยของสินค้า (ประเภทสินค้าอันตราย การดับเพลิง การปฐมพยาบาล การใช้อุปกรณ์ควบคุมป้องกันสินค้าอันตราย)
4. หลักฐานการผ่านการฝึกอบรมจากสถาบันสอนขับรถเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 30 วัน จึงจะมีสิทธิเข้ารับการทดสอบความสามารถในการขับขี่จากสำนักงานขนส่งฯ และชำระ

ค่าธรรมเนียมการทดสอบ 80 รูปี โดยต้องสอบผ่านในหัวข้อต่างๆ ได้แก่

- (1) การปรับกระจกส่องหลัง
- (2) การตรวจเช็คสภาพความพร้อมก่อนสตาร์ทเครื่องยนต์
- (3) การเปลี่ยนเกียร์ที่เหมาะสมกับสภาพการขับขี่
- (4) การหยุดรถและการขับขี่ในทางลาดชัน
- (5) การแซง
- (6) การใช้สัญญาณการจราจรที่เหมาะสม
- (7) การเปลี่ยนช่องทางการจราจรอย่างระมัดระวัง
- (8) การหยุดรถกรณีฉุกเฉิน
- (9) การนำรถถอยหลังอย่างปลอดภัย
- (10) การปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรและตำรวจจราจร
- (11) การหยุดรถให้คนข้ามถนน
- (12) การขับขี่ชิดช่องทางด้านซ้ายกรณีขับขี่ด้วยความเร็วปกติ
- (13) การใช้ความเร็วในการเดินทางที่เหมาะสมกับสภาพถนนและกฎระเบียบของท้องถิ่น
- (14) การคาดการณ์ด้านการขับขี่
- (15) มารยาทขับขี่ เช่น การหยุดรถให้คนข้าม การหลบเพื่อให้รถคันอื่นที่มีความเร็วมากกว่าแซง เป็นต้น

ผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถทุกขนาดเล็ก (Light Motor Vehicle) หรือรถบรรทุกขนาดกลาง (Medium Motor Vehicle) ต้องผ่านการทดสอบก่อนจึงสามารถขอใบอนุญาตขับรถทุกขนาดใหญ่ แต่สำหรับผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถทุกขนาดใหญ่ (Heavy Motor Vehicle) จะถือได้ว่าเป็นผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ขับรถบรรทุกขนาดเล็กและขนาดกลางได้โดยไม่ต้องขอใบขับขี่ใหม่

5. ใบอนุญาตขับรถทุกมีอายุไม่เกิน 5 ปี นับจากวันที่ออก สามารถต่ออายุได้ โดยผู้ขับขี่ที่มีความประสงค์จะขอต่ออายุใบขับขี่ฯ ต้องยื่นเรื่องไปยังสำนักงานขนส่งฯ ไม่น้อยกว่า 6 วันทำการ ก่อนวันหมดอายุของใบอนุญาตขับขี่ และต้องไม่มีประวัติทำผิดกฎหมายอาญากรรมและยาเสพติด
6. กรมรถยนต์จะเรียกเก็บค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการทำใบขับขี่รถบรรทุกดังนี้ (1) ค่าธรรมเนียมการยื่นใบสมัคร 200 รูปี (ประมาณ 100 บาท) (2) ค่าธรรมเนียมการขอรับการทดสอบขับขี่ 50 รูปี (ประมาณ 25 บาท) (3) ค่าธรรมเนียมต่ออายุใบขับขี่ 200 รูปี (ประมาณ 100 บาท และต่ออายุทุกๆ 5 ปี)
7. รัฐบาลอินเดียยอมรับใบขับขี่ระหว่างประเทศเฉพาะใบอนุญาตขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลจากประเทศที่อินเดียมีความตกลงการขนส่งระหว่างประเทศด้วย และ

ใบอนุญาตขับขี่รถโดยสารสาธารณะเฉพาะกับประเทศที่อินเดียมีความตกลงการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ ได้แก่ ปากีสถาน บังคลาเทศ และเนปาล อย่างไรก็ตาม อินเดียยังไม่ได้ให้การยอมรับใบขับขี่รถบรรทุกของประเทศใดๆ เนื่องจากยังไม่มีความตกลงการขนส่งสินค้าทางบกระหว่างประเทศ ทำให้การว่าจ้างผู้ขับขี่รถบรรทุกในอินเดีย จะต้องว่าจ้างผู้ที่ผ่านการสอบและได้รับใบอนุญาตขับรถบรรทุกจากกรมรถยนต์ / สำนักงานขนส่งทางถนนของอินเดียเท่านั้น



การขับรถในอินเดียจะต้องระวังเรื่องการชนกับสัตว์ที่เดินอยู่บนท้องถนน

กรมรถยนต์ จะยึดใบอนุญาตขับขี่รถบรรทุกกรณีและผู้ขับขี่ก่อให้เกิดอันตรายและความเสียหายต่อสาธารณะ อาทิ การขโมยรถเจตนาขับขี่ชนคน การขโมยสินค้าที่ทำการบรรทุก การบรรทุกน้ำหนักเกินกำหนด การขับขี่เร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การไม่หยุดรถเมื่อถูกสั่งให้หยุด การสูบบุหรี่หรือดื่มสุราขณะขับรถ การบรรทุกสินค้าต้องห้ามตามกฎหมายอินเดีย การจอดรถกีดขวางช่องทางจราจรเป็นเวลานาน การใช้โทรศัพท์มือถือระหว่างขับรถ และไม่ปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนด

นอกจากนี้ กรมรถยนต์มีหน้าที่ลงโทษผู้กระทำความผิดตามกฎหมาย เช่น การขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต การอนุญาตให้ผู้อื่นที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ทำการขับรถ การขับขี่ขณะที่ไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสม การปล่อยให้บุคคลอื่นนั่งหรือวางสิ่งของที่กีดขวางทัศนวิสัยในการขับขี่ การหยุดรถในที่ห้ามจอด การขับขี่รถประเภทที่ไม่อนุญาตให้นำมาใช้บนท้องถนน เป็นต้น

ชั่วโมงการขับรถ

ชั่วโมงการทำงานของพนักงานขับรถบรรทุก

- มีระยะเวลาหยุดพักไม่น้อยกว่า 30 นาที สำหรับการขับรถติดต่อกันตั้งแต่ 5 ชั่วโมง หรือ
- มีระยะเวลาพักไม่น้อยกว่า 8 ชั่วโมง ในแต่ละวันหรือ
- มีระยะเวลาพักไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมง ในแต่ละสัปดาห์

ความเร็วในการขับขี่

รัฐบาลอินเดียไม่อนุญาตให้ผู้ใดขับขี่รถยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่าความเร็วขั้นสูงที่กฎหมายกำหนด (หน่วยวัดเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง) ดังนี้

ประเภทรถ	ใกล้โรงเรียน	เขตตัวเมือง	ทางหลวงแผ่นดิน	ทางหลวงของรัฐ	ถนน 4 เลน	เขตอื่นๆ
รถจักรยานยนต์	30	50	60	50	70	50
รถส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักรวมไม่เกิน 7,500 กิโลกรัม	30	50	85	80	90	60
รถโดยสารหรือรถบรรทุกสาธารณะที่มีน้ำหนักรวมไม่เกิน 7,500 กิโลกรัม	30	50	65	65	70	60
รถโดยสารขนาดกลางหรือใหญ่	30	40	65	65	70	60
รถบรรทุกเชิงเดี่ยวขนาดกลางหรือใหญ่	30	40	65	65	65	60

ประเภทรถ	ใกล้ โรงเรียน	เขตตัว เมือง	ทาง หลวง แผ่นดิน	ทาง หลวง ของรัฐ	ถนน 4 เลน	เขตอื่นๆ
รถบรรทุกกึ่งพ่วง	30	40	60	60	65	40
รถพ่วงสำหรับ บรรทุกสินค้า	25	40	50	60	65	40

1.3 มาตรฐานลักษณะรถ

ภายใต้พระราชบัญญัติรถยนต์ฯ ค.ศ.1988 ให้อำนาจหน่วยงานภาครัฐกำหนดข้อกำหนดด้านอายุของรถที่สามารถนำมาใช้ในการขับขี่ได้ตามความเหมาะสม โดยพิจารณาถึงผลกระทบต่อความปลอดภัยต่อสาธารณะ ความสะดวกสบาย และประหยัดยานพาหนะ

ข้อกำหนดมาตรฐานรถประเภทต่างๆ ที่ใช้ในอินเดีย ได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถสามล้อเครื่อง รถยนต์นั่ง รถโดยสาร รถบรรทุกสินค้า รถหัวลาก รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง เป็นต้น จะอยู่ภายใต้กฎกระทรวงที่ออกโดยรัฐบาลกลางตามความในพระราชบัญญัติรถยนต์ปี ค.ศ.1989 (Central Motor Vehicles Rules 1989) และกฎกระทรวงกำหนดขนาดรถยนต์ ค.ศ.1991 (Overall Dimensions of Motor Vehicles Rules 1991)¹

¹ข้อมูลอ้างอิงจากกระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวงแห่งอินเดีย Central Motor Vehicles Rules 1989

ความกว้าง (Width):

- ห้ามใช้รถที่มีความกว้างเกินกว่า 2.6 เมตร

ความสูง (Height):

- ห้ามใช้รถที่มีความสูงของตัวถังรถเกินกว่า 3.8 เมตร และเมื่อบรรทุกสินค้าแล้ว ห้ามมีความสูงรวมกันเกินกว่า 4.75 เมตร

ความยาว (Length):

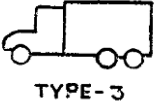

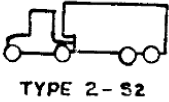
- กรณีของรถบรรทุกทุกเชิงเดี่ยว (Single Unit Truck) ที่มีจำนวนเพลาดั้งแต่ 2 เพลาขึ้นไป ห้ามมีความยาวของกันชนหน้าถึงกันชนท้าย ยาวรวมกันเกินกว่า 11 เมตร
- กรณีของรถบรรทุกทุกกึ่งพ่วง ห้ามมีความยาวของตัวรถและส่วนพ่วงเกินกว่า 16 เมตร
- กรณีของรถพ่วง ห้ามมีความยาวของตัวรถและส่วนพ่วงเกินกว่า 18 เมตร

น้ำหนัก (Permissible Weights):

- รถบรรทุกเชิงเดี่ยว 2 เพลา 4 ล้อ
ห้ามมีน้ำหนักบรรทุกรวม (Gross Weight) เกินกว่า 12 ตัน โดยน้ำหนักดลงบนเพลาน้ำหนักห้ามเกิน 6 ตัน และน้ำหนักดลงบนเพลาลังห้ามเกิน 6 ตัน



TYPE - 2

- รถบรรทุกเชิงเดี่ยว 2 เพลา 6 ล้อ ห้ามมีน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่า 16.2 ตัน โดยน้ำหนักดลงบนเพลาหน้า (2 ล้อ) ห้ามเกิน 6 ตัน และน้ำหนักดลงบนเพลาหลัง (4 ล้อ) ห้ามเกิน 10.2 ตัน
 - รถบรรทุกเชิงเดี่ยว 3 เพลา 10 ล้อ ห้ามมีน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่า 24 ตัน โดยน้ำหนักดลงบนเพลาหน้า (2 ล้อ) ห้ามเกิน 6 ตัน และน้ำหนักดลงบน 2 เพลาหลัง (8 ล้อ) ห้ามเกิน 18 ตัน
- 
- TYPE-3
- รถบรรทุกกึ่งพ่วง 3 เพลา 10 ล้อ ห้ามมีน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่า 26.4 ตัน โดยน้ำหนักดลงบนเพลาหน้า (2 ล้อ) ห้ามเกิน 6 ตัน น้ำหนักดลงบนเพลาที่สอง (4 ล้อ) ห้ามเกิน 10.2 ตัน และน้ำหนักดลงบนเพลาที่สาม (4 ล้อ) ห้ามเกิน 10.2 ตัน
- 
- TYPE 2-S1
- รถบรรทุกกึ่งพ่วง 4 เพลา 14 ล้อ ห้ามมีน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่า 34.2 ตัน โดยน้ำหนักดลงบนเพลาหน้า (2 ล้อ) ห้ามเกิน 6 ตัน น้ำหนักดลงบนเพลาที่สอง (4 ล้อ) ห้ามเกิน 10.2 ตัน และน้ำหนักดลงบนส่วนพ่วง ห้ามเกิน 18 ตัน
- 
- TYPE 2-S2

- รถบรรทุกกึ่งพ่วง 4 เพลา 14 ล้อ
ห้ามมีน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่า
34.2 ตัน โดยน้ำหนักดลงบน
เพลาหน้า (2 ล้อ) ห้ามเกิน 6 ตัน
น้ำหนักดลงบนเพลาที่สองและสาม (8 ล้อ) ห้ามเกิน 18
ตัน และน้ำหนักดลงบนส่วนพ่วง ห้ามเกิน 10.2 ตัน



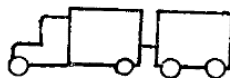
TYPE 3-S1

- รถบรรทุกกึ่งพ่วง 6 เพลา 18 ล้อ
ห้ามมีน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่า
42 ตัน โดยน้ำหนักดลงบนเพลา
หน้า (2 ล้อ) ห้ามเกิน 6 ตัน
น้ำหนักดลงบนเพลาที่สองและสาม (8 ล้อ) ห้ามเกิน 18
ตัน และน้ำหนักดลงบนส่วนพ่วง ห้ามเกิน 18 ตัน



TYPE 3-S2

- รถบรรทุกพ่วง 4 เพลา 14 ล้อ
ห้ามมีน้ำหนักบรรทุกรวมเกิน
กว่า 36.6 ตัน โดยน้ำหนักด
ลงบนเพลาหน้า (2 ล้อ) ห้ามเกิน 6 ตัน น้ำหนักดลงบน
เพลาที่สอง (4 ล้อ) ห้ามเกิน 10.2 ตัน น้ำหนักดลงบน
เพลาที่สาม ห้ามเกิน 10.2 ตัน และน้ำหนักดลงบนเพลา
สุดท้ายห้ามเกิน 10.2 ตัน



TYPE 2-2

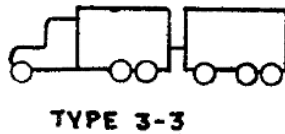
- รถบรรทุกพ่วง 5 เพลา 18
ล้อ ห้ามมีน้ำหนักบรรทุกรวม
เกินกว่า 44.4 ตัน โดย



TYPE 3-2

น้ำหนักกดลงบนเพลาน้ำ (2 ล้อ) ห้ามเกิน 6 ตัน น้ำหนักกดลงบนเพลาน้ำที่สองและสาม (8 ล้อ) ห้ามเกิน 18 ตัน น้ำหนักกดลงบนเพลาน้ำที่สาม ห้ามเกิน 10.2 ตัน และน้ำหนักกดลงบนเพลาน้ำสุดท้ายห้ามเกิน 10.2 ตัน

- รถบรรทุกพ่วง 6 เพลาน้ำ 22 ล้อ ห้ามมีน้ำหนักบรรทุกรวมเกินกว่า 52.2 ตัน โดยน้ำหนักกดลงบน



เพลาน้ำ (2 ล้อ) ห้ามเกิน 6 ตัน น้ำหนักกดลงบนเพลาน้ำที่สองและสาม (8 ล้อ) ห้ามเกิน 18 ตัน น้ำหนักกดลงบนเพลาน้ำที่สี่ซึ่งเป็นเพลาน้ำของส่วนพ่วง ห้ามเกิน 10.2 ตัน และน้ำหนักกดลงบนเพลาน้ำที่ห้าและหก (8 ล้อ) ห้ามเกิน 18 ตัน

1.4 เขตห้ามจอดและเวลาห้ามบรรทุก

ในกฎหมายผังเมืองแต่ละรัฐ โดยเฉพาะหัวเมืองใหญ่ในประเทศอินเดีย อาทิ กรุงนิวเดลี เมืองมุมไบ เมืองเจนไน เมืองกัลกัตตา เมืองบังกอลอร์และเมืองไฮเดอรับบัด กำหนดระยะเวลาห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้าภายในตัวเมือง โดยอนุญาตให้รถบรรทุกหนัก เช่น รถบรรทุกวัสดุก่อสร้าง รถพ่วง รถกึ่งพ่วง เข้าไปส่งสินค้าในเขตตัวเมือง (City Zone) ได้ระหว่างช่วง 22.00 น. ถึง 6.00 น. และห้ามรถบรรทุก

หนักดังกล่าวเข้าในเขตตัวเมืองในช่วงกลางวัน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุจากการขนส่ง โดยเขตห้ามจอดและระยะเวลาห้ามบรรทุกจะถูกกำหนดกฎหมายผังเมืองของแต่ละรัฐ



อินเดียมีมาตรการห้ามรถเข้าในเขตตัวเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วน













1.5 การอนุญาตให้ขนส่งเฉพาะกิจ

กฎหมายรถยนต์ของประเทศอินเดียจะมีการออกใบอนุญาตสำหรับการขนส่งแบ่งเป็น 2 กลุ่มใหญ่ ได้แก่ (1) กลุ่มใบอนุญาตสำหรับการขนส่งผู้โดยสาร (Passenger Carriage Permit) ซึ่งจำแนกเป็นประเภทย่อย ได้แก่ ใบอนุญาตสำหรับรถบัสขนส่งผู้โดยสาร ใบอนุญาตสำหรับรถรับจ้างนำเที่ยว ใบอนุญาตสำหรับรถแท็กซี่ทั่วไป และ (2) กลุ่มใบอนุญาตสำหรับการขนส่งสินค้า (Goods Carriage Permit)





















อย่างไรก็ตาม ในส่วนของการออกใบอนุญาตการขนส่งสินค้า จะไม่มีการจำแนกเป็นใบอนุญาตพิเศษสำหรับการขนส่งเฉพาะกิจแยก ออกจากใบอนุญาตขนส่งสินค้าประเภทอื่นๆ

1.6 กฎและเครื่องหมายจราจร







กฎและเครื่องหมายจราจรของประเทศอินเดียมีลักษณะ คล้ายคลึงกับประเทศอังกฤษ

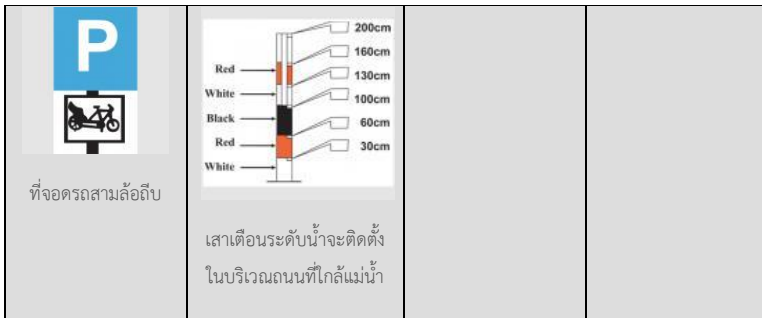
			
หยุด	ให้ทาง	ห้ามตรงไป	ข้างหน้าเดินทางเดียว (ทิศทางที่สวนทางกับ เรา)
			
ข้างหน้าเดินทางเดียว (ทิศทางที่เราตรงไป)	ข้างหน้าปิดการจราจร ทั้งสองทิศทาง	ห้ามยานพาหนะที่มี เครื่องยนต์ทุกชนิดเข้า	ห้ามรถบรรทุกเข้า
			
ห้ามรถคนเข็นและ เกวียนเข้า	ห้ามเกวียนเข้า	ห้ามรถม้าเข้า	ห้ามรถคนเข็นเข้า

			
ห้ามจักรยานเข้า	ห้ามคนเดินผ่าน	ห้ามเลี้ยวขวา	ห้ามเลี้ยวซ้าย
			
ห้ามกลับรถ	ห้ามแซง	ห้ามใช้แตร	ห้ามจอด
			
ห้ามหยุดรถ	จำกัดความเร็ว 50	จำกัดความกว้าง 2M	จำกัดความสูง 3.5M
			
จำกัดความยาว ยานพาหนะ ←10M→	จำกัดน้ำหนัก 5T	จำกัดน้ำหนักลงเพลา 4T	สิ้นสุดเขตบังคับ
			
ให้เลี้ยวซ้าย	ให้ตรงไป	ให้เลี้ยวขวา	ให้เลี้ยวขวาหรือตรง ไป

 <p>ให้เลี้ยวซ้ายหรือตรง ไป</p>	 <p>ชิดซ้าย</p>	 <p>ทางจักรยาน</p>	 <p>ให้ใช้แตร</p>
 <p>รถขนส่งสาธารณะให้ หยุดบริเวณนี้</p>	 <p>โค้งทางขวา</p>	 <p>โค้งทางซ้าย</p>	 <p>โค้งหักคอกขวา</p>
 <p>โค้งหักคอกซ้าย</p>	 <p>โค้งต่อเนื่องด้านขวา</p>	 <p>โค้งต่อเนื่องด้านซ้าย</p>	 <p>ทางขึ้นลาดชัน</p>
 <p>ทางลงลาดชัน</p>	 <p>ทางแคบข้างหน้า</p>	 <p>ทางขยายข้างหน้า</p>	 <p>สะพานแคบข้างหน้า</p>
 <p>ถนนลื่น</p>	 <p>ถนนลูกรัง</p>	 <p>ทางข้ามจักรยาน ข้างหน้า</p>	 <p>ทางคนข้ามถนน ข้างหน้า</p>

			
โรงเรียนระวางเด็ก	คนงานก่อสร้างข้างหน้า	เขตปศุสัตว์	ระวางหินถล่ม
			
ท่าเรือข้ามฟาก	สี่แยกข้างหน้า	มีเกาะกลางถนน ข้างหน้า	ระวางข้างหน้ามีทาง ร่วมทางด้านขวา
			
ระวางข้างหน้ามีทาง ร่วมทางด้านซ้าย	สามแยกตัว Y	ระวางข้างหน้ามีทาง ร่วมทั้งทางด้านขวา และซ้าย	สามแยกตัว T
			
ทางเอกข้างหน้า	วงเวียน	ระวางหลุมข้างหน้า	ทางขรุขระ
			
ไม้กั้นข้างหน้า	โทรศัพท์สาธารณะ 1 Km	สถานีบริการน้ำมัน	โรงพยาบาล

 <p>ทางข้ามรถไฟแบบไม่มี มีเครื่องกั้นข้างหน้าอีก 200 เมตร</p>	 <p>ทางข้ามรถไฟแบบไม่มี เครื่องกั้นข้างหน้าอีก 100 เมตร</p>	 <p>ทางข้ามรถไฟแบบมี เครื่องกั้นข้างหน้าอีก 200 เมตร</p>	 <p>ทางข้ามรถไฟแบบมี เครื่องกั้นข้างหน้าอีก 100 เมตร</p>
 <p>ที่ปฐมพยาบาล</p>	 <p>ร้านอาหาร</p>	 <p>จุดจำหน่ายเครื่องดื่ม</p>	 <p>ที่พัก</p>
 <p>ทางตัน</p>	 <p>ถนนร่วมทางขวาข้างหน้า เป็นทางตัน</p>	 <p>จอดรถทางซ้าย</p>	 <p>จอดรถได้ทั้งสองข้าง</p>
 <p>ที่จอดรถจักรยานยนต์</p>	 <p>ที่จอดรถจักรยาน</p>	 <p>ที่จอดรถ TAXI</p>	 <p>ที่จอดรถสามล้อเครื่อง</p>



1.7 บทลงโทษและขั้นตอนการดำเนินคดีความ

บทลงโทษตามกฎหมายรถยนต์สามารถสืบค้นจาก <http://transport.bih.nic.in/Penalties.htm>

จากข้อมูลบทลงโทษและค่าปรับในปี ค.ศ.2015 (พ.ศ.2558) มีบทลงโทษและค่าปรับดังนี้

- (1) ผู้ขับขี่ที่ไม่พกใบขับขี่ขณะขับขี่ เสียค่าปรับ 100 ถึง 300 รูปี
- (2) ผู้ขับขี่เปลี่ยนช่องทางการจราจรในเขตห้ามเปลี่ยนช่องทางการจราจร เสียค่าปรับ 100 ถึง 300 รูปี
- (3) ผู้ขับขี่แข่งในเขตห้ามแข่ง เสียค่าปรับ 100 ถึง 300 รูปี
- (4) ผู้ขับขี่จอดรถบนทางเท้า เสียค่าปรับ 100 ถึง 300 รูปี
- (5) ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนการหยุดรถเมื่อมีไฟแดง เสียค่าปรับ 100 ถึง 300 รูปี

- (6) ผู้ขับขี่ไม่หยุดรถให้คนข้ามถนน เสียค่าปรับ 100 ถึง 300
รูปี
- (7) ผู้ขับขี่จอดรถในที่ห้ามจอด เสียค่าปรับ 100 ถึง 300 รูปี
- (8) ผู้ขับขี่โทรศัพท์ขณะขับรถ เสียค่าปรับ 100 ถึง 300 รูปี
- (9) ผู้ขับขี่บรรทุกสินค้าอันตรายโดยไม่ได้รับอนุญาต เสีย
ค่าปรับ 5,000 ถึง 10,000 รูปี หรือจำคุก 3 เดือน ถึง 1
ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ
- (10) ผู้ขับขี่ปฏิเสธการแสดงเอกสารแก่เจ้าหน้าที่เสียค่าปรับ
500 รูปี หรือจำคุก 1 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ
- (11) ผู้ขับขี่อนุญาตให้ผู้อื่นที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่เป็นผู้ขับรถ
เสียค่าปรับ 1000 รูปี หรือจำคุก 3 เดือน หรือทั้งจำทั้ง
ปรับ
- (12) ผู้ขับขี่ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ เสียค่าปรับ 500 รูปี
หรือจำคุก 3 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ
- (13) ผู้ขนส่งไม่บำรุงรักษารถยนต์ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน
เสียค่าปรับ 1,000 ถึง 5,000 รูปี
- (14) ผู้ขับขี่รถเกินความเร็วที่กฎหมายกำหนด เสียค่าปรับ 400
ถึง 1,000 รูปี
- (15) ผู้ขับขี่ขับรถก่อให้เกิดอันตรายแก่ผู้อื่น เสียค่าปรับ 1,000
ถึง 2,000 รูปี หรือจำคุก 6 เดือนถึง 2 ปี
- (16) ขับขี่แข่งรถบนถนนสาธารณะ เสียค่าปรับ 500 รูปี
หรือจำคุก 1 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

- (17) ใช้นานพาหนะที่ไม่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน เสียค่าปรับ 250 ถึง 1,000 รูปี หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ
- (18) ใช้แตรเสียงดังเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เสียค่าปรับ 1,000 ถึง 2,000 รูปี
- (19) ขับรถที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพรถยนต์ เสียค่าปรับ 5,000 ถึง 10,000 รูปี หรือจำคุก 3 เดือนถึง 1 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ
- (20) ผู้ขับขี่ใช้รถบรรทุกส่วนบุคคลมารับขนส่งสินค้าของผู้อื่น (ใช้รถบรรทุกส่วนบุคคลมาเป็นรถบรรทุกสาธารณะ) เสียค่าปรับ 5,000 ถึง 10,000 รูปี หรือจำคุก 3 เดือน ถึง 1 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ
- (21) ผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตามใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เสียค่าปรับ 5,000 รูปี ถึง 10,000 รูปี หรือจำคุก 3 เดือน ถึง 1 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ
- (22) บรรทุกสินค้าน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เสียค่าปรับ 2,000 รูปี ต่อน้ำหนัก 1 ตัน ที่บรรทุกเกิน
- (23) ขับรถโดยไม่มีประกันภัย เสียค่าปรับ 1,000 รูปี หรือจำคุก 3 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ
- (24) ขับรถกีดขวางทางจราจร เสียค่าปรับ 50 รูปี

ในส่วนการอุทธรณ์ รัฐบาลอินเดียให้ยื่นคำร้องถึงหัวหน้าสำนักงานการขนส่งของแต่ละรัฐที่รถของตนเองจดทะเบียนอยู่ได้ภายในระยะเวลา 30 วัน นับจากวันที่ได้รับแจ้งจากเจ้าหน้าที่ภาครัฐ



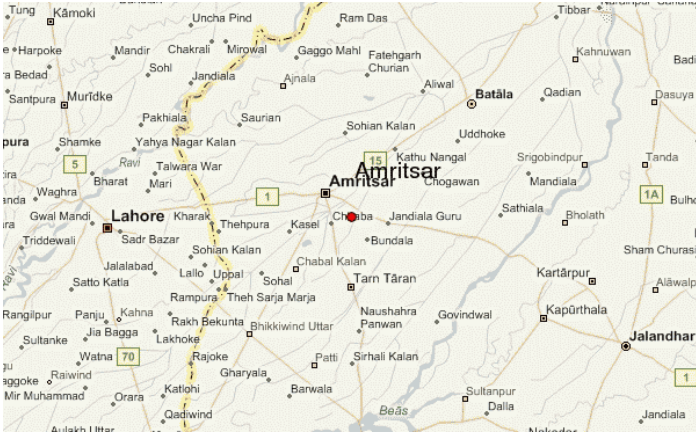
บทที่ 2

กระบวนการข้ามแดน

รัฐบาลกลางของอินเดียจัดทำความตกลงการขนส่งทางถนน (เฉพาะการขนส่งผู้โดยสาร) ระหว่างอินเดียบกับประเทศเพื่อนบ้าน 3 ประเทศ ได้แก่ ปากีสถาน บังคลาเทศ และเนปาล โดยจำกัดพื้นที่ให้บริการขนส่งด้วยรถโดยสารระหว่างประเทศตามบทบัญญัติรัฐบาลอินเดียที่มีพันธกรณีกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนี้

1. ความตกลงระหว่างรัฐบาลอินเดียและรัฐบาลปากีสถาน ว่าด้วยการจัดระเบียบบริการรถโดยสารระหว่างเมืองอมฤตสาร์ รัฐปันจาบ (อินเดีย) กับเมืองลาฮอร์ (ปากีสถาน) (Agreement between Government of India and Government of Pakistan for Regulation of Bus Service between Amritsar (India) and Lahore (Pakistan) ลงนามเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม ค.ศ.2005 (พ.ศ. 2548) โดยอินเดียบกับปากีสถานพิจารณาให้ใบอนุญาตรถโดยสารของแต่ละบริษัทเพื่อขนส่งผู้โดยสารโดยคิดค่าตอบแทนจากผู้ใช้บริการได้ โดยใบอนุญาตมีอายุคราวละไม่เกิน 1 ปี และต้องต่ออายุทุกปี

คู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน (สาธารณรัฐอินเดีย)”
โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน



รถโดยสารประจำทางระหว่างประเทศอินเดียกับประเทศปากีสถาน

เอกสารที่พนักงานขับรถของกิจการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยสารผ่านแดนต้องสำแดงให้เจ้าหน้าที่ประจำด่านพรมแดนพิจารณาทุกๆ ครั้งเมื่อขนส่งผู้โดยสารข้ามแดนประกอบด้วย

- (1) หนังสือรับรองการจดทะเบียนรถโดยสาร
- (2) หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถโดยสาร
- (3) กรมธรรม์ประกันภัยรถโดยสารที่คุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก
- (4) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารข้ามแดนที่ออกให้โดยกระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวงของประเทศอินเดีย หรือกระทรวงคมนาคมของประเทศปากีสถาน (Regular Permit)
- (5) บัญชีรายชื่อผู้โดยสารพร้อมทั้งแสดงสัญชาติของผู้โดยสารแต่ละราย
- (6) หนังสือรับรองการควบคุมมลพิษ (Pollution under Control Certificate) ที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในปากีสถานหรืออินเดีย
- (7) ใบอนุญาตขับขีและป้ายชื่อพนักงานขับรถที่ออกให้โดยหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในปากีสถานหรืออินเดีย

ข้อจำกัดสำหรับการให้บริการขนส่งระหว่างอินเดียกับปากีสถาน ได้แก่

- (1) รถยนต์ทุกชนิดของชาติภาคีที่ได้รับอนุญาตให้ข้ามแดนได้ จะไม่สามารถเข้าไปรับขนผู้โดยสารและสินค้าภายในดินแดนของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งได้ (รถโดยสารอินเดียห้ามเข้าไปรับขนผู้โดยสารและสินค้า

ระหว่างเมืองต่างๆ ในประเทศปากีสถาน) และไม่ได้รับอนุญาตให้เดินทางนอกเส้นทาง รวมทั้งต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบภายในดินแดนภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง โดยหน่วยงานฝ่ายอินเดียที่ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ ได้แก่ สำนักงานการขนส่งแห่งรัฐปัญจาบ (State Transport Authority - Punjab) และหน่วยงานฝ่ายปากีสถานที่ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ ได้แก่ กระทรวงคมนาคมแห่งปากีสถาน

(2) รถโดยสารที่ออกเดินทางจากฝั่งอินเดีย (เมืองอมฤตสาร์ รัฐปัญจาบ) และฝั่งปากีสถาน (เมืองลาฮอร์ ปากีสถาน) จะเริ่มออกเดินทางพร้อมกันในช่วงเช้าเวลา 9.00 น. โดยการออกเดินทางจาก **เมืองอมฤตสาร์ ไปเมืองลาฮอร์** จะมีรถโดยสารสัญชาติอินเดียออกเดินทางในทุกวันอังคาร และรถโดยสารสัญชาติปากีสถานออกเดินทางทุกวันเสาร์ ขณะที่การออกเดินทางจาก **เมืองลาฮอร์ ไปเมืองอมฤตสาร์** จะมีรถโดยสารสัญชาติอินเดียออกเดินทางในทุกวันพุธ และรถโดยสารสัญชาติปากีสถานออกเดินทางทุกวันศุกร์ รัฐบาลอินเดียและปากีสถานที่มอบใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้กับหน่วยงานภาครัฐเป็นผู้ดำเนินการขนส่ง กรณีของฝั่งอินเดียได้มอบใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้สำนักงานทางถนนแห่งปัญจาบ (Punjab Roadways - PR) เป็นผู้ดำเนินการรับขนส่ง ส่วนฝั่งปากีสถานได้มอบใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้บริษัทพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งปากีสถาน (Pakistan Tourism Development Corporation-PTDC) เป็นผู้ดำเนินการรับขนส่ง

(3) เส้นทางอนุมัติใช้เส้นทางตั้งต้นจากสถานีรถโดยสารระหว่างประเทศ (International Bus Terminal) ณ เมืองอมฤตสาร์ รัฐปัญจาบ ประเทศอินเดีย และสิ้นสุดที่สถานีขนส่ง เมืองลาฮอร์ และมีการหยุดแวะพักที่ด่านเมือง Attari พรมแดนประเทศอินเดีย และด่าน Wagah พรมแดนประเทศปากีสถาน โดยมีระยะทางรวม 50 กิโลเมตร

(4) รถโดยสารทุกคันต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลให้เพียงพอสำหรับผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำรถ

(5) รถโดยสารทุกคันที่ข้ามแดนจะต้องทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาล ได้แก่ National Insurance Company Limited ของประเทศปากีสถาน หรือ Oriental Insurance Company Limited ของประเทศอินเดีย

(6) อัตราค่าโดยสารทั่วไปที่จัดเก็บสำหรับการเดินทางอยู่ในอัตรา 900 รูปี (ประมาณ 470 บาท)

(7) เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร สำนักงานตำรวจ สำนักงานความมั่นคง สำนักงานขนส่ง มีสิทธิเข้าตรวจค้นรถสินค้าและสัมภาระที่ติดมากับรถโดยสารฯ ได้ภายในพื้นที่ที่หน่วยงานภาครัฐฯ ดังกล่าวรับผิดชอบ ทั้งนี้รัฐบาลอินเดียกับปากีสถานกำหนดให้ผู้โดยสารแต่ละรายนำสัมภาระมาได้รายละเอียดไม่เกิน 1 ชั้น และมีน้ำหนักรวมไม่เกิน 20 กิโลกรัม (หากน้ำหนักเกินต้องชำระค่าภาษีอากร)

2. ความตกลงระหว่างรัฐบาลอินเดียและรัฐบาลบังคลาเทศ ว่าด้วยการจัดระเบียบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์ด้วยรถโดยสารระหว่างเมืองอัครตละ (อินเดีย) กับกรุงธากา (บังคลาเทศ)
(Agreement between Government of India and Government of Bangladesh for regulation of Motor Vehicle Passenger Traffic for Agartala–Dhaka Bus Service) ลงนามเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม ค.ศ.2001 (พ.ศ.2544) มีวัตถุประสงค์เพื่อกระชับความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนของทั้งสองประเทศเพื่อให้สามารถเดินทางด้วยรถโดยสารระหว่างประเทศไปมาหาสู่กันได้อย่างสะดวกขึ้น ใช้เวลาในการเดินทาง 4 ถึง 5 ชั่วโมง โดยอินเดียกับบังคลาเทศพิจารณาให้ใบอนุญาตรถโดยสารของแต่ละฝ่ายขนส่งผู้โดยสารโดยมีค่าตอบแทนจากผู้ให้บริการได้ โดยใบอนุญาตมีอายุคราวละไม่เกิน 1 ปี และต้องต่ออายุทุกปี

เอกสารที่พนักงานขับรถของกิจการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยสารผ่านแดนต้องแสดงให้เจ้าหน้าที่ประจำด่านพรมแดนพิจารณาทุกๆ ครั้ง เมื่อขนส่งผู้โดยสารข้ามแดน ประกอบด้วย

- (1) หนังสือรับรองการจดทะเบียนรถโดยสาร
- (2) หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถโดยสาร
- (3) กรมธรรม์ประกันรถโดยสารที่คุ้มครองความรับผิดชอบ

บุคคลภายนอก

(4) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารข้ามแดนที่ออกให้
โดยกระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวงของประเทศอินเดีย หรือ
กระทรวงคมนาคมของประเทศบังคลาเทศ (Route Permit)



ภาพโฆษณาบริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างอินเดียกับบังคลาเทศ

ข้อจำกัดสำหรับการขนส่งระหว่างอินเดียกับบังคลาเทศ ได้แก่

(1) รถยนต์ทุกชนิดของชาติภาคีที่ได้รับอนุญาตให้ข้ามแดนได้
จะไม่สามารถเข้าไปรับขนผู้โดยสารและสินค้าภายในดินแดนของภาคีอีก
ฝ่ายหนึ่งได้ (รถโดยสารอินเดียห้ามเข้าไปรับขนผู้โดยสารและสินค้า
ระหว่างเมืองต่างๆ ในบังคลาเทศ) และไม่ได้รับอนุญาตให้เดินรถ

นอกเส้นทาง รวมทั้งต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบภายในดินแดนภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง โดยหน่วยงานฝ่ายอินเดียที่ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ ได้แก่ สำนักงานการขนส่งแห่งรัฐตรีปุระ (State Transport Authority - Tripura) และหน่วยงานฝ่ายปากีสถานที่ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ ได้แก่ กระทรวงคมนาคมแห่งบังคลาเทศ

(2) รถโดยสารที่ออกเดินทางจากฝั่งอินเดีย (เมืองอัครตละ รัฐตรีปุระ) และฝั่งบังคลาเทศ (กรุงธากา) จะออกวันละ 1 เที่ยว ในช่วง 7.00 น. รถโดยสารสัญชาติอินเดียจะให้บริการเป็นประจำทุกวัน (ยกเว้นวันอาทิตย์) และรถโดยสารสัญชาติบังคลาเทศจะให้บริการเป็นประจำทุกวัน (ยกเว้นวันศุกร์และวันอาทิตย์) กรณีฝั่งอินเดียได้มอบใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้บริษัทขนส่งทางถนนแห่งรัฐตรีปุระ (Tripura Road Transport Corporation -TRTC) เป็นผู้ดำเนินการรับขนส่ง ส่วนฝั่งบังคลาเทศมอบใบอนุญาตประกอบการขนส่งให้บริษัทขนส่งทางถนนแห่งบังคลาเทศ (Bangladesh Road Transport Corporation-BRTC) เป็นผู้ดำเนินการรับขนส่ง โดยทั้ง TRTC / BRTC จะต้องจัดทำสำนักงานสาขาหรือสำนักงานตัวแทนในอีกประเทศหนึ่ง (เมืองอัครตละ และกรุงธากา) เพื่ออำนวยความสะดวกในการจำหน่ายบัตรโดยสาร ชำระค่าใช้จ่าย และประสานงานกับผู้ใช้บริการและหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

(3) เส้นทางอนุมัติระหว่างเมืองอัครตละ (อินเดีย) กับกรุงธากา (บังคลาเทศ) ให้ใช้เส้นทางออกจากสถานีขนส่งของบริษัท TRTC

ณ เมืองอัครตละ ผ่านเข้าประเทศบังคลาเทศ ณ เมืองอาฮาอูรา (Akhaura) เมืองไภรภาพาซาร์ (Bhairab Bazar) เมืองพรหมันบาเรีย (Brahamanbaria) ถึงสถานีขนส่งของบริษัท BRTC ณ กรุงธากา โดยใช้ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงของรัฐ ระยะทางรวม 150 กิโลเมตร

(4) รถโดยสารทุกคันจะต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลให้เพียงพอต่อผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำรถ

(5) รถโดยสารทุกคันที่ข้ามแดนจะต้องทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาล ได้แก่ National Insurance Company Limited ของประเทศอินเดียหรือ Sadharan Beema Corporation ของประเทศบังคลาเทศ

(6) อัตราค่าโดยสารทั่วไปที่จัดเก็บสำหรับการเดินทางในเส้นทางอยู่ในอัตรา 450 รูปี (ประมาณ 235 บาท)

(7) เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร สำนักงานตำรวจ สำนักงานความมั่นคง สำนักงานขนส่งมีสิทธิเข้าตรวจค้นรถสินค้า และสัมภาระที่ติดมากับรถโดยสารฯ ได้ภายในพื้นที่ที่หน่วยงานภาครัฐฯ ดังกล่าวรับผิดชอบ ทั้งนี้รัฐบาลอินเดียกับปากีสถานกำหนดให้ผู้โดยสารแต่ละรายนำสัมภาระมาได้รายละไม่เกิน 1 ชิ้น และมีน้ำหนักรวมไม่เกิน 20 กิโลกรัม (หากน้ำหนักเกินต้องชำระค่าภาษีอากร)

3. ความตกลงระหว่างรัฐบาลอินเดียและรัฐบาลบังคลาเทศ
ว่าด้วยการจัดระเบียบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถยนต์โดยสาร
ระหว่างเมืองกัลกัตตา (อินเดีย) กับกรุงธากา (บังคลาเทศ)
(Agreement between Government of India and Government of Bangladesh for regulation of Motor Vehicle Passenger Traffic for Kolkata–Dhaka Bus Service) ลงนามเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน ค.ศ.1999 (พ.ศ.2542) มีวัตถุประสงค์เพื่อกระชับความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนของทั้งสองประเทศเพื่อให้สามารถเดินทางด้วยรถโดยสารระหว่างประเทศไปมาหาสู่กันได้สะดวกขึ้น โดยอินเดียกับบังคลาเทศพิจารณาให้ใบอนุญาตรถโดยสารของแต่ละฝ่ายขนส่งผู้โดยสารโดยมีค่าตอบแทนจากผู้ให้บริการได้ โดยใบอนุญาตมีอายุคราวละไม่เกิน 1 ปี และต้องต่ออายุทุกปี



เส้นทางเดินรถระหว่างเมืองกัลกัตตากับกรุงธากา

เอกสารที่พนักงานขับรถของกิจการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยสารผ่านแดนจะต้องสำแดงให้เจ้าหน้าที่ประจำด่านพรมแดนพิจารณาทุกๆ ครั้งเมื่อขนส่งผู้โดยสารข้ามแดนประกอบด้วย

- (1) หนังสือรับรองการจดทะเบียนรถโดยสาร
- (2) หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถโดยสาร
- (3) กรมธรรม์ประกันรถโดยสารที่คุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก
- (4) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารข้ามแดนที่ออกให้โดยกระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวงของประเทศอินเดีย หรือกระทรวงคมนาคมของประเทศบังคลาเทศ (Route Permit)

ข้อจำกัดสำหรับการให้บริการขนส่งระหว่างอินเดียกับบังคลาเทศ ได้แก่

- (1) รถยนต์ทุกชนิดของชาติภาคีที่ได้รับอนุญาตให้ข้ามแดนได้ จะไม่สามารถเข้าไปรับขนผู้โดยสารและสินค้าภายในดินแดนของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งได้ (รถโดยสารอินเดียห้ามเข้าไปรับขนผู้โดยสารและสินค้าระหว่างเมืองต่างๆ ในประเทศบังคลาเทศ) และไม่ได้รับอนุญาตให้เดินรถนอกเส้นทาง รวมทั้งต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบภายในดินแดนภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง โดยหน่วยงานฝ่ายอินเดียที่ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ ได้แก่ สำนักงานการขนส่งแห่งรัฐเวสต์เบงกอล (State Transport Authority – West Bengal) และหน่วยงานฝ่ายปากีสถานที่ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง

ผู้โดยสารระหว่างประเทศ ได้แก่ สำนักงานการขนส่งทางถนนแห่งบังคลาเทศ (Bangladesh Road Transport Authority of Bangladesh)



รถของ West Bengal Surface Transport ที่ได้รับสัมปทานเดินรถ

(2) กิจการที่ได้รับสัมปทานให้บริการรถโดยสารมีอยู่ 2 บริษัท ได้แก่ (1) บริษัท West Bengal Surface Transport Corporation (WBSTC) จำกัด ของอินเดีย และ (2) บริษัท Bangladesh Road Transport Corporation (BRTC) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจของบังคลาเทศ มีรถโดยสารขนาด 40 ที่นั่ง ให้บริการจากประเทศบังคลาเทศสัปดาห์ละ 6 เที่ยว และออกจากประเทศอินเดียสัปดาห์ละ 9 เที่ยว และห้ามมีการเดินรถขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศในวันอาทิตย์ รถโดยสารออกจากกรุงธากา ประเทศบังคลาเทศไปอินเดียในทุกวันจันทร์ พุธ และศุกร์

เวลา 7.00 น. และ 7.30 น. และมีรถโดยสารออกจากเมืองกัลกัตตา ประเทศอินเดีย ไปยังบังกลาเทศในทุกวันอังคาร พฤหัสบดี และเสาร์ เวลา 5.30 น. 8.30 น. และ 12.30 น. โดยทั้ง WBSTC / BRTC จะต้องจัดทำสำนักงานสาขาหรือสำนักงานตัวแทนในอีกประเทศหนึ่ง (เมืองกัลกัตตา และกรุงธากา) เพื่ออำนวยความสะดวกในการจำหน่ายบัตรโดยสาร ชำระค่าใช้จ่าย และประสานงานกับผู้ใช้บริการและหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

(3) เส้นทางอนุมัติระหว่างเมืองกัลกัตตา (อินเดีย) กับกรุงธากา (บังกลาเทศ) ให้ใช้เส้นทางออกสถานีขนส่งกลางของบริษัท WBSTC ณ เมืองกัลกัตตา หยุดพักครั้งแรกที่เมืองฮาบรา (Habra) ประเทศอินเดีย และหยุดพักครั้งที่สองที่เมืองมากูรา (Magura) ประเทศบังกลาเทศ และเดินทางต่อถึงสถานีขนส่งของบริษัท BRTC ณ กรุงธากา โดยใช้ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงของรัฐ ระยะทาง 460 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาเดินทางรวม 12.30 ชั่วโมง

(4) รถโดยสารทุกคันจะต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลให้เพียงพอแก่ผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่ประจำรถ

(5) รถโดยสารทุกคันที่ข้ามแดนจะต้องทำประกันภัยไว้กับบริษัทประกันภัยที่ได้รับอนุมัติจากรัฐบาล ได้แก่ National Insurance Company Limited ของประเทศอินเดีย หรือ SadharanBeema Corporation ของประเทศบังกลาเทศ

(6) อัตราค่าโดยสารทั่วไปที่จัดเก็บสำหรับการเดินทางในเส้นทางอยู่ในอัตรา 1,200 รูปี (ประมาณ 630 บาท)

(7) เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร สำนักงานตำรวจ สำนักงานความมั่นคง สำนักงานขนส่งมีสิทธิเข้าตรวจค้นรถสินค้า และสัมภาระที่ติดมากับรถโดยสารฯ ได้ภายในพื้นที่ที่หน่วยงานภาครัฐฯ ดังกล่าวรับผิดชอบ ทั้งนี้รัฐบาลอินเดียกับปากีสถานกำหนดให้ผู้ใช้โดยสารแต่ละรายนำสัมภาระมาได้รายละเอียดไม่เกิน 1 ชิ้น และมีน้ำหนักรวมไม่เกิน 20 กิโลกรัม (หากน้ำหนักเกินต้องชำระค่าภาษีอากร)

4. ความตกลงระหว่างรัฐบาลอินเดียและรัฐบาลเนปาล ว่าด้วยการจัดระเบียบการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถโดยสารประจำทางระหว่างสองประเทศ (Agreement between Government of India and Government of Nepal for Regulation of Regular Passenger Traffic between Two Countries) ลงนามเมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน ค.ศ.2014 (พ.ศ.2547) โดยปลัดกระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวงแห่งอินเดีย และปลัดกระทรวงโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งแห่งเนปาล มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขนส่งผู้โดยสารทางถนนข้ามแดนประจำเส้นทางระหว่างประเทศอินเดียกับประเทศเนปาล บนพื้นฐานของการได้รับประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมร่วมกันระหว่างสองประเทศ โดยกำหนดเงื่อนไขที่สำคัญ ได้แก่

(1) รถโดยสารประจำทางที่ใช้ในการขนส่งข้ามแดนระหว่างอินเดียกับเนปาลจะต้องขออนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายใต้ความตกลงฯ นี้ โดยใบอนุญาตจะมีอายุคราวละ 1 ปี ต่ออายุทุกปี รวมกันทั้งหมดไม่เกิน 5 ปี และสามารถเดินทางเข้าออกประเทศได้หลายครั้งในระหว่างช่วงที่ใบอนุญาตยังไม่หมดอายุได้คราวละไม่เกิน 7 วัน

(2) รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีได้นำมาใช้ในการขนส่งผู้โดยสารประจำเส้นทางจะได้รับอนุญาตให้เดินทางข้ามแดนได้ไม่เกิน 7 วัน

(3) รถโดยสารไม่ประจำเส้นทางที่จะเดินทางข้ามแดนจะต้องขออนุญาตเป็นรายกรณีไป และอนุญาตให้เดินทางข้ามแดนได้ไม่เกิน 30 วัน

เอกสารที่พนักงานขับรถของกิจการที่ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งโดยสารผ่านแดนจะต้องสำแดงให้เจ้าหน้าที่ประจำด่านพรมแดนพิจารณาทุกๆ ครั้งเมื่อขนส่งผู้โดยสารข้ามแดนประกอบด้วย

- (1) หนังสือรับรองการจดทะเบียนรถโดยสาร
- (2) หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถโดยสาร
- (3) กรมธรรม์ประกันรถโดยสารที่คุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก
- (4) ใบอนุญาตประกอบการขนส่งผู้โดยสารข้ามแดนที่ออกให้โดยกระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวงของประเทศอินเดีย หรือกระทรวงคมนาคมของประเทศเนปาล
- (5) หนังสือรับรองการควบคุมมลพิษ (Pollution under Control Certificate) ที่ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในเนปาลหรืออินเดีย

(6) ใบอนุญาตขับขี่และป้ายชื่อพนักงานขับรถที่ออกให้โดยหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในเนปาลหรืออินเดีย หรือใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศ

(7) หนังสือเดินทางหรือบัตรประจำตัวประชาชนของคนประจำรถ / ผู้โดยสารที่แสดงภาพถ่ายของคนประจำรถและผู้โดยสาร รวมทั้งหลักฐานอื่นๆ นอกเหนือจากบัตรประจำตัวประชาชน เช่น สูติบัตร บัตรนักเรียน เป็นต้น

8) บัญชีรายชื่อผู้โดยสารพร้อมทั้งแสดงสัญชาติของผู้โดยสารแต่ละราย

9) กรณีที่เป็นผู้โดยสารที่มีใช้คนอินเดียและคนเนปาล จะต้องสำแดงหนังสือเดินทาง

(10) บัญชีรายการสินค้า/สัมภาระที่เป็นของเจ้าหน้าที่ประจำรถ รวมถึงอุปกรณ์ ชิ้นส่วน และอะไหล่ภายในรถโดยสารที่จะรวมเป็นรายการของที่ได้รับยกเว้นอากรศุลกากร

ข้อจำกัดการให้บริการขนส่งระหว่างอินเดีกับเนปาล ได้แก่

(1) รถยนต์ทุกชนิดของชาติภาคีที่ได้รับอนุญาตให้ข้ามแดนได้ จะไม่สามารถเข้าไปรับขนผู้โดยสารและสินค้าภายในดินแดนของภาคีอีกฝ่ายหนึ่งได้ (รถโดยสารอินเดีห้ามเข้าไปรับขนผู้โดยสารและสินค้าระหว่างเมืองต่างๆ ในประเทศเนปาล) รวมทั้งต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบภายในดินแดนภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง โดยอัตราค่าธรรมเนียมการขออนุญาตจดทะเบียนรถโดยสารระหว่างประเทศคิดในอัตราคันละ 4,000 รูปี (ประมาณ 2,100 บาท)

(2) ห้ามนำรถเข้าไปจอดในดินแดนของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง ยกเว้นกรณีเกิดอุบัติเหตุหรือรถเสียระหว่างการเดินทาง

(3) รัฐบาลอินเดียและเนปาลจะกำหนดจำนวนรถและปริมาณขนส่งที่อนุญาตให้ข้ามแดนได้

(4) รถยนต์ที่ข้ามแดนจะต้องผ่านเข้าออก ณ จุดผ่านแดน (Border Check Post) และด่านศุลกากรที่รัฐบาลอินเดียและเนปาลกำหนดเท่านั้น โดยเส้นทางที่รัฐบาลอินเดียบกับเนปาลกำหนดมี 3 เส้นทาง

- **เส้นทางจากประเทศเนปาล** (กรุงกาฐมาณฑุ- เมืองไบยราวา) **ประเทศอินเดีย** (เมืองโซนาลี เมืองลัคเนา - กรุงนิวเดลี) โดยจุดผ่านแดนฝั่งเนปาลอยู่ที่เมืองไบยราวา (Bhairahawa) และจุดผ่านแดนฝั่งอินเดียอยู่ที่เมืองโซนาลี (Sunauli) ระยะทางรวม 1,058 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 17 ชั่วโมง อัตราค่าโดยสาร 2,300 รูปี (ประมาณ 1,220 บาท)
- **เส้นทางจากประเทศเนปาล** (กรุงกาฐมาณฑุ- เมืองไบยราวา) **ประเทศอินเดีย** (เมืองโซนาลี เมืองพาราณสี) โดยจุดผ่านแดนฝั่งเนปาลอยู่ที่เมืองไบยราวา (Bhairahawa) และจุดผ่านแดนฝั่งอินเดียอยู่ที่เมืองโซนาลี (Sunauli) ระยะทางรวม 600 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 12 ชั่วโมง อัตราค่าโดยสาร 1,300 รูปี (ประมาณ 680 บาท)

- **เส้นทางจากประเทศเนปาล** (เมืองโพคารา – เมืองไบยราวา) **ประเทศอินเดีย** (เมืองโซนาลี – เมืองลักเนา– กรุงนิวเดลี) โดยจุดผ่านแดนฝั่งเนปาลอยู่ที่เมืองไบยราวา (Bhairahawa) และจุดผ่านแดนฝั่งอินเดียอยู่ที่เมืองโซนาลี (Sunauli) ระยะทางรวม 967 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 18 ชั่วโมง อัตราค่าโดยสาร 2,600 รูปี (ประมาณ 1,360 บาท)

(5) เจ้าหน้าที่ภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร สำนักงานตำรวจ สำนักงานความมั่นคง สำนักงานขนส่งมีสิทธิเข้าตรวจค้นรถสินค้า และสัมภาระที่ติดมากับรถโดยสารฯ ได้ภายในพื้นที่ที่หน่วยงานภาครัฐฯ ดังกล่าวรับผิดชอบ ทั้งนี้รัฐบาลอินเดียกับเนปาลกำหนดให้ผู้โดยสารแต่ละรายนำสัมภาระมาได้รายละเอียดไม่เกิน 2 ชั้น และมีน้ำหนักรวมไม่เกิน 25 กิโลกรัม (หากน้ำหนักเกินต้องชำระค่าภาษีอากร)

(6) รถยนต์ทุกชนิดที่ข้ามแดนจะต้องทำประกันภัย โดยกรณีของรถโดยสารประจำทางจะต้องทำกรมธรรม์ประกันภัยแบบครอบคลุม (Comprehensive Insurance Policy) ซึ่งครอบคลุมความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร พนักงานประจำรถ และบุคคลภายนอกที่ทำให้บุคคลต้องเสียชีวิต บาดเจ็บ และความเสียหายต่อทรัพย์สินส่วนกรณีรถโดยสารไม่ประจำทางจะต้องทำประกันกับบริษัทประกันภัยที่ขึ้นทะเบียนไว้กับรัฐบาลอินเดียและเนปาล โดยอย่างน้อยที่สุดต้องครอบคลุมถึงการประกันภัยบุคคลที่สาม (บุคคลภายนอกที่ไม่ใช่ผู้โดยสารและพนักงาน)

(7) บุคคลหรือกิจการที่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งผู้โดยสารประจำทางระหว่างประเทศได้จะต้องดำเนินการจัดตั้งสำนักงานสาขาหรือตัวแทนในอีกประเทศหนึ่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการซื้อบัตรโดยสาร ชำระค่าใช้จ่าย และประสานงานกับผู้ใช้บริการและหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องในอีกประเทศหนึ่ง

(8) พนักงานขับรถโดยสารหรือเจ้าหน้าที่ประจำรถอย่างน้อย 1 คน ต้องสามารถสื่อสารภาษาอังกฤษหรือภาษาซึ่งเป็นที่เข้าใจกันได้ระหว่างอินเดียกับเนปาล

ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามแดนระหว่างอินเดียนับกับประเทศเพื่อนบ้าน รัฐบาลอินเดียนับกับประเทศเพื่อนบ้านยังไม่ได้มีการจัดทำความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศร่วมกัน โดยในทางปฏิบัติ อินเดียและประเทศเพื่อนบ้านอนุญาตให้รถบรรทุกของชาติที่มีพรมแดนติดกันนำสินค้าไปส่งยังลานวางกองสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container Depot-ICD)/ ท่าเรือบก (Dry Port) ระหว่างประเทศที่อยู่ในพื้นที่ชายแดนติดกัน ไม่อนุญาตให้รถบรรทุกสินค้าข้ามแดนไปเกินกว่าพื้นที่ชายแดนที่กำหนด โดยรถบรรทุกสินค้าจะต้องทำการขนถ่ายสินค้าลง ณ ICD หรือ Dry Port เพื่อทำพิธีการศุลกากรก่อนนำสินค้าเข้าประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในระยะไม่เกิน 10 กิโลเมตรจากจุดพรมแดน โดยในกรณีของประเทศอินเดีย ปัจจุบันมีรัฐกัจ ICD และ Dry Port ตั้งอยู่บริเวณเมืองชายแดนประมาณ 60 แห่ง ซึ่งให้บริการขนถ่ายสินค้า จัดเก็บสินค้า ลานจอดรถบรรทุก และดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้าและขาออก

คู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน (สาธารณรัฐอินเดีย)”
โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน



รถบรรทุกของปากีสถานผ่านเข้ามายังชายแดนอินเดียและนำสินค้ามาเปลี่ยนถ่ายบริเวณ
ลานวางกองสินค้าชายแดน

2.1 กฎระเบียบที่สำคัญในการส่งออกและนำเข้า

ข้อมูลกฎระเบียบที่สำคัญในการส่งออกและนำเข้าสามารถค้นหาได้จากจากสำนักงานการค้าต่างประเทศ (Directorate General of Foreign Trade – DGFT) กระทรวงพาณิชย์และอุตสาหกรรมอินเดีย (Ministry of Commerce and Industry) www.dgft.gov.in

ผู้ส่งออกและนำเข้าจะต้องขึ้นทะเบียนเป็นผู้ส่งออกและนำเข้า กับสำนักงานการค้าต่างประเทศและสำนักงานศุลกากรและสรรพสามิต โดยป้อนข้อมูลออนไลน์ (E-Trade) เข้าสู่เว็บไซต์ของผู้ประกอบการ Value Added Network ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐได้แก่ E-Mudhra หรือ Sifycomm หลังจากนั้น เมื่อ DGFT เห็นชอบจะออกรหัสทะเบียนการเป็นผู้ส่งออก / ผู้นำเข้าตามลักษณะของสินค้าที่จะส่งออกหรือนำเข้า(Electronic Importer Exporter Code – e-IEC) โดยใบทะเบียนการเป็นผู้ส่งออก/ผู้นำเข้าฯ มีอายุตั้งแต่ 12 ถึง 24 เดือน

คู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน (สาธารณรัฐอินเดีย)”
 โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน



भारत सरकार
 GOVERNMENT OF INDIA
 वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय
 MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY
OFFICE OF ADDL. DIRECTOR GENERAL OF FOREIGN TRADE
 मंडलीय संयुक्त महानिदेशक विदेश व्यापार का कार्यालय
NEW CGO BUILDING, SE WING MUMBAI-400020

आयातक-निर्यातक कोड (आईईसी) का प्रमाण-पत्र
CERTIFICATE OF IMPORTER-EXPORTER CODE (IEC)

1. नाम/Name	BIOLIFE IMPEX PVT LTD
2. पता/Address	307, BLUE ROSE INDUSTRIAL ESTATE, W E HIGHWAY, BORIVALI EAST, MUMBAI. 400066
3. इस व्यक्ति का नाम व पदनाम जिनका घोटे याच बैंक सर्टिफिकेट पर चिपकाया गया है/Name and Designation of the person whose photograph has been affixed on the Bank Certificate	  SAGAR RAMAKANT JOSHI DIRECTOR
4. शाखा/बिद्वान/इकाई का पता, यदि कोई है Address of the Branch/Div./Unit if any	Branches NIL
5. आईईसी संख्या/IEC Number	0311075568
6. जारी करने की तिथि/Date Of Issue	10.02.2012
7. स्थाई खाता सं./पैन/PAN स्थान/Place :Mumbai दिनांक/Date :10.02.2012	AAECB3116H  (SUSAMMA STEPHEN) HARCON BILAL विदेश व्यापार विकास अधिकारी/Foreign Trade Development Officer

[Issued From File.No./आय/आ/03/04/130/07099/AM12] से जारी दिनांक dated 16.12.2011

ध्यान दें: 1. आईईसी कोड के रूप में प्रयोग के लिए यह प्रमाण पत्र केवल तभी प्रयोग में लाया जा सकता है जब तक कि इसमें कोई भी परिवर्तन नहीं किया गया है।
 In case of any change in the Name/Address or Constitution of IEC holder, the IEC holder shall cease to be eligible to Import or Export against the IEC after expiry of 90 days from the date of such a change unless in the meantime, the consequential changes are effected in the IEC by the concerned Licensing Authority.

ใบทะเบียนการเป็นผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่ต้องขออนุญาตกระทรวงพาณิชย์และ
 อุตสาหกรรมอินเดีย

รัฐบาลอินเดียอนุญาตให้มีการนำเข้าสินค้าดังต่อไปนี้ได้โดยไม่ต้องเสียภาษีและปฏิบัติพิธีการศุลกากรในการนำเข้า ได้แก่ บุหรี่ไม่เกิน 200 มวน ซิการ์ไม่เกิน 50 แท่ง ผลิตภัณฑ์ยาสูบอื่นๆไม่เกิน 250 กรัม สุราไม่เกิน 2 ลิตร น้ำหอมไม่เกิน 59 มิลลิลิตร ของที่ถือติดตัวมูลค่าไม่เกิน 7,500 รูปี

สินค้าที่อินเดียห้ามนำเข้ามาในประเทศและห้ามส่งออก ได้แก่ ยาเสพติด อาวุธสงครามที่ไม่ได้รับอนุญาต สัตว์เลี้ยงและสัตว์มีชีวิตที่ไม่ได้รับอนุญาต นกและผลิตภัณฑ์จากนก หมูและผลิตภัณฑ์จากหมู พืชที่อาจก่อให้เกิดอันตราย วิทยุสื่อสาร วัตถุโบราณ สินค้าและเงินปลอม และวัตถุลามก

อินเดียเป็นประเทศที่มีอัตราอากรขาเข้าสูงเนื่องจากใช้เป็นมาตรการป้องกันผู้ผลิตภายในประเทศ โดยกลุ่มสินค้าที่อินเดียกำหนดอัตราอากรขาเข้าสูง ได้แก่ เครื่องดื่ม สุรา ยาสูบ กาแฟ ชา น้ำตาล นม และผลิตภัณฑ์นม อาหารสำเร็จรูป ยานยนต์และชิ้นส่วน ผลิตภัณฑ์ประมง สิ่งทอและเสื้อผ้า ในขณะที่เดียวกันกลุ่มสินค้าที่อินเดียมีการลด/ยกเว้นอัตราอากรขาเข้าส่วนใหญ่เป็นกลุ่มสินค้าที่อินเดียมีศักยภาพในการแข่งขันหรือเป็นวัตถุดิบที่อินเดียมีความต้องการนำเข้าเพื่อใช้ผลิต/บริโภคในประเทศ ได้แก่ โลหะ เคมีภัณฑ์ กระจกและเยื่อกระดาษ รองเท้า อัญมณี เครื่องจักรกล เครื่องจักรไฟฟ้า ปีโตรเลียม ฝ้าย แร่ และสินค้าอุตสาหกรรมทั่วไป

อย่างไรก็ตาม อินเดียได้มีการจัดทำความตกลงการค้าเสรีกับหลายประเทศ ได้แก่ ศรีลังกา เขตการค้าเสรีเอเชียใต้ เนปาล ภูฏาน

ไทย สิงคโปร์ อาเซียน เกาหลีใต้ มาเลเซีย และญี่ปุ่น ทำให้สินค้าที่ต้องการส่งออกป้อนอินเดียจะต้องสำแดงหนังสือรับรองถิ่นกำเนิด (Preferential Certificate of Origin) เพื่อประโยชน์ในการขอให้อินเดียลด/ยกเลิกการเก็บอากรขาเข้าในรายการสินค้าที่อินเดียผูกพันไว้ภายใต้ความตกลงการค้าเสรี ในขณะเดียวกัน อินเดียมีกฎหมายห้ามทำการค้ากับบางประเทศ ได้แก่ การห้ามนำเข้าและส่งออกกับประเทศอิหร่านเพื่อตอบโต้การที่อิหร่านจะนำสินค้าบางส่วนไปใช้ในการทำสงคราม การห้ามนำเข้ากล้วยจากโซมาเลีย การห้ามนำเข้านมและผลิตภัณฑ์นมจากจีน การห้ามนำเข้าเพชรดิบกับไอเวอรี่รีโคทและประเทศเวเนซุเอลา และการห้ามนำเข้าและส่งออกกับเกาหลีเหนือ

อุปสรรคที่มีใช้ภาษี

อินเดียมีการใช้มาตรการที่ไม่ใช่ภาษีหลายประเภทในการส่งออกและนำเข้าสินค้า เช่น

- มาตรการกำหนดให้สินค้าบางประเภทต้องมีการขอใบอนุญาตนำเข้า (Import License) ได้แก่ อาวุธปืนทุกประเภท เศษโลหะ ทองและเครื่องประดับทอง เครื่องคอมพิวเตอร์ใช้แล้ว เครื่องถ่ายเอกสารสี เครื่องปรับอากาศ เครื่องยนต์ดีเซล เครื่องจักรใช้แล้ว รถยนต์ หุฉลาม หิน หินอ่อน เคมีภัณฑ์อันตราย ทราบธรรมชาติ กระจาดที่ใช้ทำธนบัตร นมและผลิตภัณฑ์นม อวัยวะของมนุษย์ ผลิตภัณฑ์ปศุสัตว์ ของป่า ปะการัง งาช้าง แร่ กระจาดและเยื่อกระจาด
- มาตรการกำหนดโควตานำเข้าสำหรับสินค้าบางประเภท ได้แก่ นมผง นมพร้อมมันเนย ข้าวโพด น้ำมันจากเมล็ดทานตะวัน ไขมันจากพืช เนย เนยเทียม มัสตาร์ด พริกไทย มะพร้าว สิ่งทอและเสื้อผ้า เส้นใย ผลิตภัณฑ์ทองแดง สังกะสี
- มาตรการกำหนดให้เฉพาะรัฐวิสาหกิจเท่านั้นที่เป็นผู้นำเข้าได้ ได้แก่ (1) ให้องค์กร Food Corporation of India เป็นผู้นำเข้าข้าวสาลี ข้าวโอ๊ต ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ข้าว และเมล็ดคานารี (2) ให้องค์กร State

Trading Corporation เป็นผู้นำเข้าน้ำมันมะพร้าว (3) ให้นำหน่วยงานรัฐวิสาหกิจผู้ค้าน้ำมัน เช่น Indian Oil, Bharat Petroleum, Hindustan Petroleum, Oil and Natural Gas, Reliance Industries เป็นผู้นำเข้าน้ำมันดิบ น้ำมันดีเซล น้ำมันเบนซิน น้ำมันสำหรับเติมเครื่องบิน และก๊าซธรรมชาติ

- **มาตรการกำหนดให้สินค้าบางประเภทต้องมีการขออนุญาตส่งออก (Export License) เช่น** อาวุธและอุปกรณ์ที่ใช้ในทางการทหาร น้ำมันฝรั่ง หอมแดง หอมใหญ่ เพชรเจียรไน น้ำมันพืช ฝ้าย ไยฝ้าย ไหมดิบ แร่เหล็ก น้ำตาล เนื้อสุกร เยื่อกระดาษ เคมีภัณฑ์บางประเภท สารเสพติดบางประเภท
- **มาตรการกำหนดให้เฉพาะรัฐวิสาหกิจเท่านั้นที่เป็นผู้ส่งออก ได้แก่** (1) ให้นำหน่วยงาน National Agricultural Cooperative Marketing Federation of India เป็นผู้ส่งออกหอมใหญ่ (2) ให้นำหน่วยงาน Indian Sugar Exim Corporation เป็นผู้ส่งออกน้ำตาล (3) ให้นำหน่วยงาน Kudremukh Iron Ore Company Limited เป็นผู้ส่งออกแร่เหล็กคุณภาพต่ำ (4) ให้นำหน่วยงาน Manganese Ore India Limited เป็นผู้ส่งออกแมงกานีส และ (5) ให้นำ Indian Oil Corporation เป็นผู้ส่งออกน้ำมันดิบ

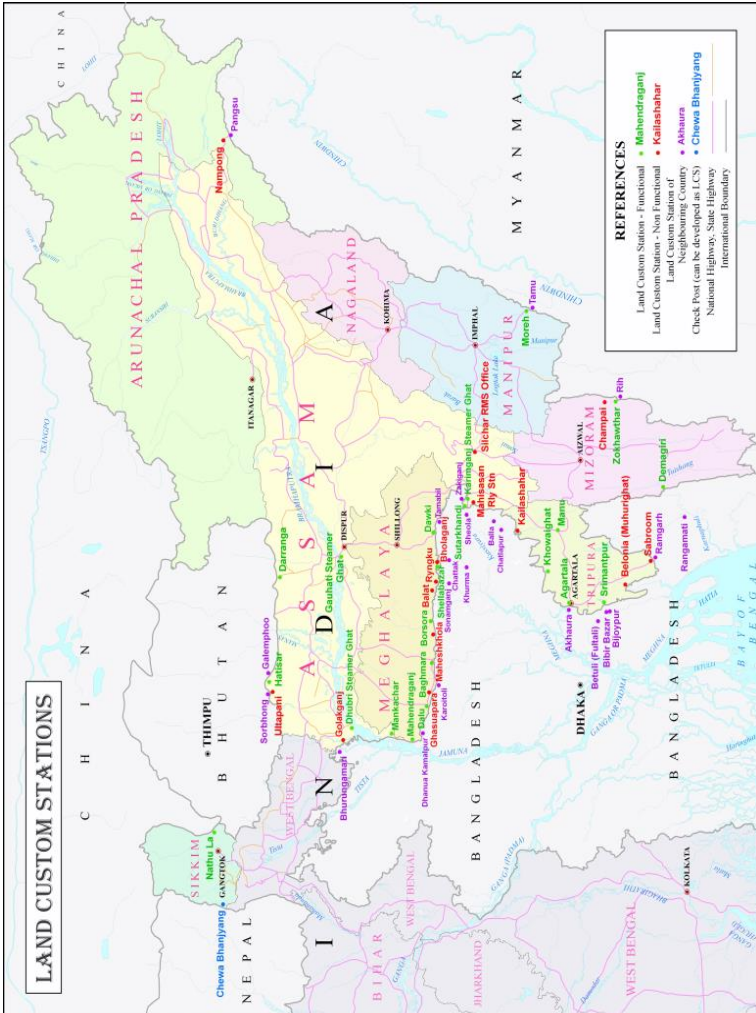
ด่านที่อนุญาตให้ทำการส่งออกและนำเข้า

ด่านศุลกากรของอินเดียที่เปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง และตลอด 7 วัน มี 35 แห่ง ซึ่งเป็นด่านศุลกากรทางทะเลและทางอากาศ ในส่วนของการขนส่งทางทะเล มีด่านศุลกากรทางทะเลที่เปิดให้บริการทุกวัน จำนวน 18 แห่ง ได้แก่ Chennai, Cochin, Ennore, Gopalpur, JNPT, Kakinada, Kandla, Kolkata, Mumbai, New Mangalore, Marmagoa, Mundra, Okha, Paradeep, Pipavav, Sikka, Tuticorin และ Vishakapatnam ส่วนด่านศุลกากรทางอากาศที่เปิดให้บริการทุกวันจำนวน 17 แห่ง ได้แก่ Ahmedabad, Amritsar, Bangalore, Chennai, Coimbatore, Cochin, Calicut, Delhi, Goa, Hyderabad, Indore, Jaipur, Kolkata, Mumbai, Nashik, Thiruvananthapuram และ Vishakhapatnam

ในส่วนของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ หากเป็นการค้าชายแดนทางบกระหว่างอินเดียกับประเทศเพื่อนบ้านจะมีระยะเวลาเปิดให้บริการเฉพาะช่วงเช้าถึงเย็น ด่านศุลกากรที่อนุญาตให้ทำการส่งออกและนำเข้าโดยใช้การขนส่งทางถนนจะถูกกำหนดโดย **กระทรวงการพัฒนาภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Ministry of Development of North Eastern Region - MDONER)** ซึ่งเป็นภูมิภาคที่เชื่อมประเทศอินเดียเข้ากับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ บังคลาเทศ ภูฏาน จีน เนปาล เมียนมา โดยรัฐบาลอินเดียได้จัดทำข้อตกลงกับประเทศเพื่อนบ้านดังกล่าวในการจัดตั้งด่านศุลกากรชายแดนทางบก (Land Customs Stations)

ลักษณะของการค้าขายแดนทางบกจะมีความแตกต่างกับการค้าทางอากาศและทางทะเล เนื่องจากการค้าทางอากาศและทางทะเลจะมีปริมาณและมูลค่าการค้าที่ขนส่งระหว่างกันซึ่งบรรทุกโดยยานพาหนะที่มีขนาดใหญ่ ขนส่งคราวละมากๆ และมีการปฏิบัติพิธีการศุลกากรที่เป็นระบบมากกว่าการค้าขายแดนทางบก ซึ่งเป็นการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้ากันระหว่างผู้คนที่อาศัยอยู่ตามชายแดนและมีการเดินทางข้ามแดนไปมาตามประเพณีปฏิบัติ ทำให้สำนักงานศุลกากรร่วมกับกระทรวงการพัฒนากฎหมายภาคตะวันออกเฉียงเหนือต้องปรับระเบียบปฏิบัติศุลกากรสำหรับการค้าขายตามชายแดนทางบกให้มีความยืดหยุ่นมาก ปัจจุบันอินเดียมีด่านที่เชื่อมกับเมียนมาจำนวน 2 ด่าน บังคลาเทศจำนวน 21 ด่าน ภูฏานจำนวน 3 ด่าน และจีนจำนวน 1 ด่าน

คู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน (สาธารณรัฐอินเดีย)”
 โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน



ด้านศุลกากรทางบกของอินเดีย

รัฐบาลอินเดีย โดยกรมการจัดการชายแดน (Department of Border Management) กระทรวงกิจการภายในประเทศ (Ministry of Home Affair) มีนโยบายยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณด่านชายแดนโดยจัดทำศูนย์บริการตรวจสอบสินค้าแบบบูรณาการในเขตพื้นที่ชายแดนทางบก (Integrated Check Post on Land Border - ICP) โดยในระยะเริ่มต้นมีแผนพัฒนาด่านการค้าเมือง Moreh รัฐมณีปุระ เพื่อเชื่อมต่อกับเมือง Tamu ของเมียนมา โดยใน ICP จะเป็นอาคารสถานที่ที่มีเจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง เจ้าหน้าที่ควบคุมการนำเข้าสัตว์และพืช เจ้าหน้าที่ควบคุมการนำเข้าอาหารและยา และเจ้าหน้าที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาทำงานในสถานที่เดียวกัน ตลอดจนจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น อาคารที่พักผู้โดยสาร คลังสินค้า ห้องเย็น ศูนย์แลกเปลี่ยนเงินตรา ลานจอดรถบรรทุก ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ศูนย์ตรวจสอบสินค้าด้วยอุปกรณ์เอ็กซเรย์ อินเทอร์เน็ต ร้านอาหาร และโรงแรมที่พัก ไว้เพื่อบริการแก่คนและสินค้าที่ผ่านเข้าออกประเทศ โดยใช้งบประมาณลงทุน 13.6 ล้านบาท (ประมาณ 7.2 ล้านบาท)

ด่านการค้าชายแดนระหว่างอินเดียกับเมียนมา

รัฐบาลอินเดียบกับเมียนมาลงนามความตกลงการค้าชายแดนระหว่างกันเมื่อ 21 มกราคม ค.ศ.1994 (พ.ศ.2537) ซึ่งมีผลใช้บังคับเมื่อ 12 เมษายน ค.ศ.1995 (พ.ศ.2538) เพื่อจัดตั้งด่านชายแดน 2 แห่ง ได้แก่ (1) ด่านเมือง Moreh รัฐมณีปุระ ของอินเดีย ซึ่งเชื่อมกับด่าน

เมือง Tamu ของเมียนมา และ (2) ด้านเมือง Zowkhathar รัฐมิโซoram
ของอินเดีย ซึ่งเชื่อมกับด้านเมือง Rhi In ของเมียนมา



การเดินทางข้ามแดนระหว่างอินเดีย (Moreh) กับเมียนมา (Tamu) ตามช่องทางศุลกากร



การเดินทางข้ามแดนระหว่างอินเดีย (Moreh) กับเมียนมา (Tamu) ตามช่องทางของคนที่มีการค้าขายชายแดนที่ไม่ผ่านการตรวจสอบศุลกากร โดยใช้การแบกขนหรือใส่รถเข็น

รัฐบาลอินเดียกับเมียนมาอนุญาตให้สินค้า 40 รายการสามารถทำการค้าระหว่างกันได้ ได้แก่ (1) เมล็ดมีสตาร์ด (2) เมล็ดถั่ว (3) ผักสด (4) ผลไม้ (5) กระเทียม (6) หัวหอม (7) พริก (8) เครื่องเทศ (9) ไข่ (10) ของป่า (11) หมาก (12) ผลิตภัณฑ์อาหารท้องถิ่น (13) ยาสูบ (14) มะเขือเทศ (15) ไม้กวาด (16) งา (17) ลูกเกต (18) กระวาน (19) ถั่วเหลือง (20) เมล็ดทานตะวัน (21) หนังสือศาสนา (22) ชิง (23) อะไหล่รถจักรยาน (24) ยาปฐมพยาบาล (25) ปู่ย (26) ยาฆ่าแมลง (27) ไยฝ้าย (28) เครื่องครัวสแตนเลส (29) เมนทอล (30) กายาน (31) เครื่องปรุง (32) เครื่องสำอางค์ (33) รองเท้าหนัง (34) สี และสีชักเงา (35) น้ำตาลและเกลือ (36) ขดลวดกันขยุ (37) หอมแดง (38) มีด (39) กระดาษอัดรูป และ (40) เครื่องประดับเทียม

สินค้านี้จะต้องชำระภาษีในอัตราร้อยละ 5 โดยสินค้าชายแดนเกือบทั้งหมดที่ค้าขายกันระหว่างอินเดียกับเมียนมาจะผ่านทางด่าน Moreh / Tamu โดยสินค้าหลักที่อินเดียนำเข้าจากเมียนมา ได้แก่ หมาก และสินค้าสำคัญที่อินเดียส่งออกไปเมียนมา ได้แก่ กระวาน นอกจากนี้ หากอินเดียและเมียนมาจะนำเข้าสินค้าอื่นๆ ที่นอกเหนือจาก 40 รายการข้างต้น จะต้องเสียภาษีในอัตรากติ

ในส่วนของการเดินทางของคนอินเดียกับเมียนมา รัฐบาลอินเดียและเมียนมาอนุญาตให้พลเมืองของทั้งสองประเทศเดินทางไปมาหาสู่กันได้โดยไม่ต้องใช้วีซ่าเฉพาะในพื้นที่เมือง Moreh ของอินเดีย และเมือง Tamu ของเมียนมา โดยนับจากจุดผ่านแดนไปไม่เกินระยะ 16 กิโลเมตร

ด้านการค้าชายแดนระหว่างอินเดียกับจีน

รัฐบาลอินเดียกับเมียนมาได้จัดตั้งด่านชายแดน 1 แห่ง ได้แก่ ด่านเมือง Sherathang (Nathau La Pass) รัฐสิกขิม ซึ่งเชื่อมกับด่านเมือง Renginggang เขตปกครองตนเองทิเบต ประเทศจีน ตั้งแต่วันที่ 6 กรกฎาคม ค.ศ.2006 (พ.ศ.2549) โดยอินเดียอนุญาตให้สินค้าจำนวน 15 รายการที่นำเข้าจากจีนได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าของอินเดีย ได้แก่ (1) หนังแพะ (2) หนังแกะ (3) แพะ (4) ม้า (5) แกะ (6) ขนสัตว์ (7) ไหมดิบ (8) หางจามมรี (9) ขนจามมรี (10) ดินเกาลิน (11) น้ำประสานทอง (12) คริสตัล (13) เนย (14) เคราแพะ และ (15) เกลือแกง



ด่านชายแดนของอินเดีย (รัฐสิกขิม) กับจีน (เขตปกครองตนเองทิเบต)

ขณะเดียวกันจีนอนุญาตให้สินค้าจำนวน 29 รายการที่ส่งออกจากอินเดียได้รับการยกเว้นภาษีนำเข้าของจีน (1) อุปกรณ์การเกษตร

(2) ผ้าห่ม (3) ผลิตภัณฑ์ทองแดง (4) เสื้อผ้า (5) สิ่งทอ (6) จักรยาน (7) กาแฟ (8) ชา (9) ข้าวบาร์เลย์ (10) ข้าว (11) แป้ง (12) ผลไม้แห้ง (13) ผักสดและผักอบแห้ง (14) ผลไม้ (15) เครื่องป้องกันภัย (16) ยาสูบ (17) ยานต์ (18) บุหรี่ (19) อาหารกระป๋อง (20) เคมีเกษตร (21) สมุนไพรท้องถิ่น (22) สีย้อมผ้า (23) เครื่องเทศ (24) นาฬิกา (25) รองเท้า (26) น้ำมันเติมอากาศยาน (27) เครื่องเขียน (28) เครื่องครัว และ (29) ข้าวสาลี

ตลาดการค้าชายแดนระหว่างอินเดียกับจีนกำหนดให้เปิดตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน ถึง 30 กันยายน ของทุกปี และจะเปิดเฉพาะวันจันทร์ถึงวันพฤหัสบดี ตั้งแต่เวลา 7.30 น. ถึง 15.30 น. (เวลาอินเดีย) หรือ 10.00 ถึง 18.00 น. (เวลาจีน) และโดยรัฐบาลจีนกับอินเดียเห็นชอบให้เรียกเก็บค่าผ่านแดนของรถยนต์ทุกคันที่ข้ามมาซื้อของในบริเวณตลาดการค้าชายแดนในอัตราคันละ 5 หยวน (หรือ 50 รูปี)

2.2 ขั้นตอนและระยะเวลาในการข้ามแดน

อินเดียอนุญาตให้รถบรรทุกทุกประเทศเพื่อนบ้านเข้ามาได้เฉพาะเมืองชายแดนในระยะไม่เกิน 16 กิโลเมตร เพื่อนำสินค้ามาเปลี่ยนถ่าย ณ พรมแดน โดยกำหนดให้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรดังนี้

การนำเข้าสินค้า

ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของฯ ส่งรายละเอียดสินค้าที่นำเข้ามาผ่านทางระบบ Electronic Data Interchange ของสำนักงานศุลกากรเพื่อจัดทำใบขนสินค้าขาเข้า (Bill of Entry) เพื่อนำมาแสดงพร้อมทั้งเอกสารต่างๆ ขณะผ่านพิธีการศุลกากรขาเข้า ได้แก่ (1) ใบกำกับสินค้า (2) บัญชีรายการสินค้า (3) ใบตราส่งสินค้า (4) ใบสั่งปล่อย (Delivery Order) (5) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า (6) แคตตาล็อกสินค้า / คู่มือการใช้งานสินค้า (7) ใบอนุญาตนำเข้า (Import License) และ (8) แบบฟอร์มการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ โดยผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของฯ สามารถส่งรายละเอียดได้ก่อนวันที่จะนำสินค้าผ่านด่านศุลกากรได้ 14 วันล่วงหน้า

เจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ด่านศุลกากรดำเนินการประเมินพิกัดอัตราศุลกากร (HS 8 หลัก) ตรวจสอบลักษณะสินค้าที่ว่าเป็นสินค้าควบคุมหรือสินค้าต้องจำกัด และอากรศุลกากรที่ต้องชำระ โดยผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของฯ ต้องจัดเตรียมข้อมูลและประเมินอัตราอากรที่ต้องชำระในเบื้องต้นให้เรียบร้อยเพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรพิจารณาว่า

พิกัดอัตราศุลกากรและอากรศุลกากรที่ต้องชำระถูกต้องหรือไม่ โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรใช้เวลาในการพิจารณาประมาณ 6 นาที ถึง 4 วัน

เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะขอให้ผู้นำเข้า/ตัวแทนออกของฯ ชำระค่าอากรด้วยระบบ On Line และขอให้นำสินค้าออกจากด่านศุลกากรโดยใช้ระยะเวลาประมาณ 30 นาที จากนั้นเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรจะทำการสุ่มตรวจสินค้าที่ทำการนำเข้าว่ามีลักษณะตรงกับที่สำแดงในรายละเอียดที่แจ้งไว้หรือไม่ และทำการตรวจปล่อยสินค้า โดยขั้นตอนการตรวจสอบสินค้าจะใช้เวลาประมาณ 20 นาที ถึง 5 วัน

การส่งออกสินค้า

ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของฯ ส่งรายละเอียดสินค้าที่ส่งออกผ่านทางระบบ Electronic Data Interchange ของสำนักงานศุลกากรเพื่อจัดทำใบขนสินค้าขาออก (Shipping Bill) เพื่อนำมาแสดงพร้อมทั้งเอกสารต่างๆ ขณะผ่านพิธีการศุลกากรขาออก ได้แก่ (1) ใบกำกับสินค้า (2) บัญชีรายการสินค้า (3) ใบสั่งซื้อ (Purchase Order) (4) ใบสำแดงรายละเอียดสินค้าตามแบบฟอร์มที่รัฐบาลกำหนด (Statutory Declaration Form - SDF) (5) เอกสารการขนส่ง และ (6) ใบอนุญาตเป็นผู้ส่งออก (Authorized Dealer Code) โดยผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของฯ สามารถส่งรายละเอียดได้ก่อนวันที่จะส่งออกสินค้าผ่านด่านศุลกากรได้ 14 วันล่วงหน้า

เจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ด่านศุลกากรดำเนินการประเมินพิกัดอัตราศุลกากร (HS 8 หลัก) ตรวจสอบลักษณะสินค้าที่ว่าเป็นสินค้าควบคุมหรือสินค้าต้องจำกัดอากรศุลกากรที่ต้องชำระตามสิทธิประโยชน์การส่งออก โดยผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของฯ ต้องจัดเตรียมข้อมูลและประเมินอัตราอากรที่ต้องชำระในเบื้องต้นให้เรียบร้อยเพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรพิจารณาว่าพิกัดอัตราศุลกากรและอากรศุลกากรที่ต้องชำระถูกต้องหรือไม่ โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรใช้เวลาในการพิจารณาประมาณ 6 นาที ถึง 1 วัน

เจ้าหน้าที่ศุลกากรจะขอให้ผู้ส่งออก/ตัวแทนฯ ชำระค่าอากรด้วยระบบ On Line และขอให้นำสินค้าออกจากด่านศุลกากร โดยใช้ระยะเวลาประมาณ 20 นาที จากนั้นเจ้าหน้าที่ด่านศุลกากรจะทำการสุ่มตรวจสอบสินค้าที่ทำการส่งออกว่ามีลักษณะตรงกับที่สำแดงในรายละเอียดที่แจ้งไว้หรือไม่และทำการตรวจปล่อยสินค้าโดยขั้นตอนการตรวจสอบสินค้าจะใช้เวลาประมาณ 20 นาที ถึง 1 วัน

2.3 ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องในการขนส่งระหว่างประเทศ

กรณีการนำเข้าสินค้า ประมาณการค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องสำหรับการส่งออกสินค้า 1 TEU จากไทยมาอินเดียทางถนน 4,520 เหรียญสหรัฐฯ ประกอบด้วย

- (1) ต้นทุนการจัดเตรียมเอกสารการนำเข้า 400 เหรียญสหรัฐฯ
- (2) ต้นทุนการผ่านพิธีการศุลกากรและการตรวจสอบ 200 เหรียญสหรัฐฯ
- (3) ต้นทุนการขนส่งภายในประเทศ (นิวเดลี) 1,000 เหรียญสหรัฐฯ มาจนถึงด่านส่งออก
- (4) ต้นทุนการขนส่งระหว่างประเทศ 2,920 เหรียญสหรัฐฯ

กรณีการส่งออกสินค้า ประมาณการค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องสำหรับการส่งออกสินค้า 1 TEU จากอินเดียมาไทยทางถนน 4,415 เหรียญสหรัฐฯ ประกอบด้วย

- (1) ต้นทุนการจัดเตรียมเอกสารการส่งออก 365 เหรียญสหรัฐฯ
- (2) ต้นทุนการผ่านพิธีการศุลกากรและการตรวจสอบ 130 เหรียญสหรัฐฯ
- (3) ต้นทุนการขนส่งภายในประเทศ (นิวเดลี) 1,000 เหรียญสหรัฐฯ มาจนถึงจุดส่งออก
- (4) ต้นทุนการขนส่งระหว่างประเทศ 2,920 เหรียญสหรัฐฯ



บทที่ 3

เส้นทางการขนส่งสินค้า

3.1 เส้นทางการหลักที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับอินเดียเกือบทั้งหมดใช้การขนส่งสินค้าทางทะเลและทางอากาศ โดยท่าเรือหลักของอินเดียที่เป็นประตูการค้าสำคัญของประเทศ ได้แก่ ท่าเรือกัลกัตตา ท่าเรือวิสาขาทันัม ท่าเรือเจนไน ท่าเรือมุมไบ ท่าเรือกันดลา ท่าเรือเอนเนอร์ ท่าเรือโคชิน เป็นต้น ส่วนท่าอากาศยานสำคัญที่มีการขนส่งสินค้ากับไทย ได้แก่ ท่าอากาศยานมุมไบ ท่าอากาศยานเจนไน ท่าอากาศยานไฮเดอราบัด ท่าอากาศยานนิวเดลี เป็นต้น

ในส่วนของการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศจากไทยเชื่อมไปยังอินเดียนั้น ยังไม่สามารถขนส่งสินค้าทางถนนจากไทยไปยังอินเดียได้ เนื่องจากยังติดปัญหาการขนส่งผ่านแดนประเทศเมียนมา อีกทั้งมีต้นทุนค่าขนส่งสินค้าสูงกว่าการขนส่งทางทะเล ปัญหาการขาดแคลนผู้ประกอบการขนส่งที่มีความชำนาญในการบริหารจัดการขนส่งจากไทยผ่านเมียนมาไปยังอินเดีย ปัญหาความไม่ปลอดภัยและการประกันภัยการขนส่ง และปัญหาตลาดในฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียที่มีความน่าสนใจในการทำตลาดน้อยกว่าเมื่อเทียบกับฝั่งตอนใต้และฝั่งตะวันออกของอินเดียซึ่งส่วนใหญ่เป็นเมืองที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจและมีความต้องการสินค้าอุตสาหกรรมจากไทย อาทิ สินค้าพลาสติก

เคมีภัณฑ์ เครื่องปรับอากาศ รถยนต์และส่วนประกอบ เครื่องจักรกล
เหล็กและเหล็กกล้า อัญมณีและเครื่องประดับ ยาและเวชภัณฑ์ อุปกรณ์
คอมพิวเตอร์ และอาหารทะเล เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ในอนาคต ภายใต้โครงการทางหลวงเอเชีย
(Asian Highways Network-AH) ซึ่งเป็นความร่วมมือภายใต้องค์การ
สหประชาชาติ และเป็นโครงการที่มีความสำคัญในการพัฒนาโครงสร้าง
พื้นฐานการขนส่งทางถนนในทวีปเอเชีย โดยเส้นทางการขนส่งทางถนน
ที่ได้รับอนุมัติให้ประเทศอินเดียมีการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านใน
การขนส่งทางถนนในอนาคต ได้แก่

- **เส้นทางถนนระหว่างจีนกับอินเดีย** ได้แก่ AH42
ระยะทาง 3,754 กิโลเมตร เชื่อมต่อระหว่างเมือง
Lanzhou ประเทศจีน (เชื่อมกับเส้นทาง AH5) กับเมือง
Barhi ประเทศอินเดีย (เชื่อมกับเส้นทาง AH1)
- **เส้นทางถนนระหว่างศรีลังกากับอินเดีย** ได้แก่ AH42
ระยะทาง 3,024 กิโลเมตร เชื่อมต่อระหว่างเมือง Matara
ประเทศศรีลังกา กับเมือง Agra ประเทศอินเดีย (เชื่อมกับ
เส้นทาง AH1)
- **เส้นทางถนนระหว่างเมียนมากับอินเดีย** ได้แก่ AH1
เชื่อมต่อระหว่างเมือง Moreh รัฐมณีปุระ ประเทศอินเดีย
กับเมือง Tamu เขตสะกาย (Sagaying) ประเทศเมียนมา
(เชื่อมกับเส้นทาง AH1) และในอนาคต อินเดียอาจ
พิจารณาเพิ่มเติมเส้นทางเชื่อมโยงอีก 1 แห่ง ได้แก่ เมือง

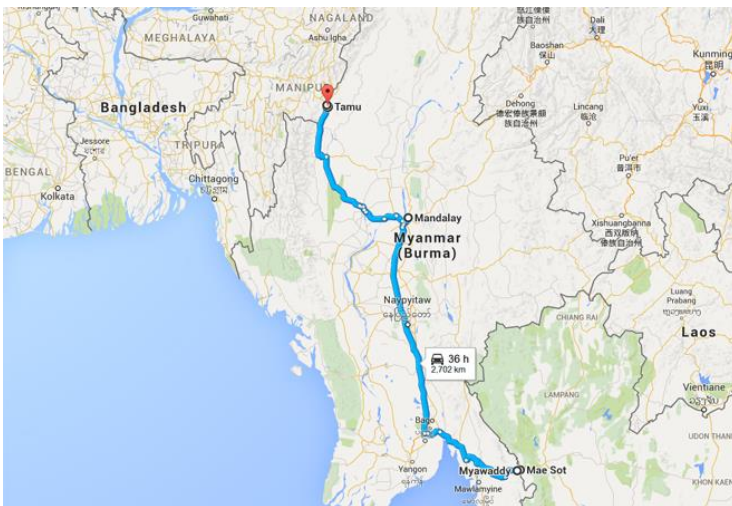
Champhai รัฐมิโซรัม ประเทศอินเดีย กับเมือง Rhi รัฐชิน ประเทศเมียนมา

จากการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน-จีน ในเดือนพฤศจิกายน ค.ศ.2014 นายกรัฐมนตรีอินเดียได้เสนอยุทธศาสตร์ “Road to Mandalay” เพื่อพัฒนาการสร้างทางหลวงระหว่างอินเดีย เมียนมา และไทย (India Myanmar Thailand Friendship Highway) ซึ่งเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร มีระยะทางรวมกัน 3 ประเทศประมาณ 3,200 กิโลเมตร



จุดเริ่มต้นของถนนนับจากเมือง Guwahati รัฐอัสสัมของอินเดีย ไปจนถึงอำเภอแม่สอด จ.ตาก โดยในตอนนี้มีถนนระยะทาง 1,600 กิโลเมตร ของอินเดียกับเมียนมา ที่ต้องปรับปรุงและก่อสร้างใหม่ และส่วนที่เหลือใช้เส้นทางถนนเดิมเพื่อการขนส่ง เชื่อมโยงภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียกับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยใช้ประเทศเมียนมาเป็นประตูการค้าตามนโยบายมองตะวันออก (Look

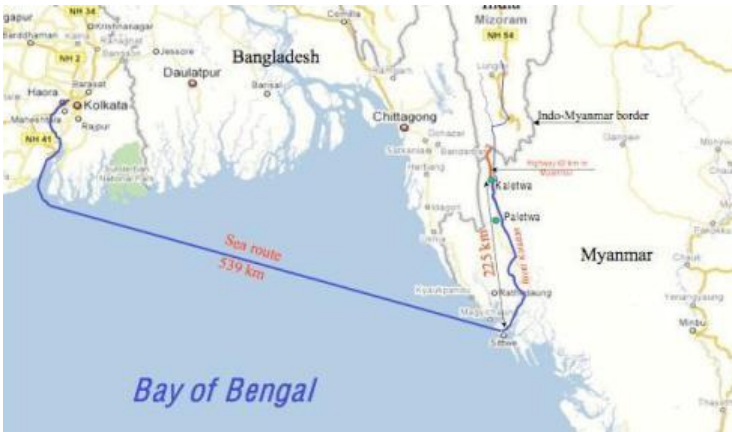
East Policy) โดยในอนาคต เส้นทางที่ผู้นำอินเดียผลักดันจะเริ่มต้นจากเมือง Moreh ในรัฐมณีปุระ ผ่านเข้าไปยังเมือง Tamu และเขตมณฑลทะเลย์ ของประเทศเมียนมา และเชื่อมไปยังอำเภอแม่สอด จ.ตาก ของประเทศไทย อีกทั้ง อินเดียพยายามผลักดันแนวคิดให้มีการเดินรถประจำทางระหว่างเมือง Imphal ซึ่งเป็นเมืองหลวงของรัฐมณีปุระกับเขตมณฑลทะเลย์ ของประเทศเมียนมา ซึ่งจะใช้เวลาเดินทางประมาณ 14 ชั่วโมง



เส้นทางถนนตามนโยบายของอินเดียเพื่อเชื่อมเมียนมากับไทย

นอกจากนี้ยุทธศาสตร์ Road to Mandalay แล้ว ผู้นำอินเดียยังผลักดันโครงการ Kaladan Project ซึ่งเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำระหว่างเมืองกัลกัตตา รัฐอัสสัม เข้ากับท่าเรือ Sittwe ในเมียนมา

ในส่วนของเส้นทางการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่อินเดียมีแนวคิดในการเชื่อมโยงกับเมียนมาและไทย โดยผ่านด่าน Moreh รัฐมณีปุระ นั้นพบว่าผู้บริหารรัฐมณีปุระให้ความสำคัญกับการพัฒนาการค้าและการขนส่งชายแดนกับเมียนมามากโดย กระทรวงการต่างประเทศอินเดียร่วมกับรัฐบาลสหภาพเมียนมา ได้จัดทำ ความตกลงการค้าชายแดน (Border Trade Agreement) ขึ้นในปี ค.ศ.1994 เพื่อยกระดับมูลค่าการค้าระหว่างกันมากขึ้นผ่านการค้าชายแดนทางบก อีกทั้งสนับสนุนให้ใช้เงินตราสกุลใดๆ ก็ได้ในการทำการค้าชายแดน รวมถึงเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ตลอดจนส่งเสริมการใช้ระบบการค้าต่างตอบแทน (Barter Trade) และการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตเพื่อทำการค้าระหว่างกัน



Kaladan Project เชื่อมโยงกับการขนส่งทางน้ำระหว่างอินเดียกับเมียนมา

คู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน (สาธารณรัฐอินเดีย)”
โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน



ทหารอินเดียตรวจสินค้าที่ขนส่งจากเมืองมอเรห์เข้าสู่เมืองอิมพาล

เส้นทางเดินทางจากเมืองอิมพาล เมืองหลวงของรัฐมณีปุระ ไปยังเมืองมอเรห์ ซึ่งเป็นประตูการค้าทางบกเชื่อมโยงเมียนมา ณ ด้านตามูมีระยะทาง 160 กิโลเมตร เป็นเส้นทางขนาด 2 ช่องจราจร สภาพถนนลาดยางและเป็นถนนลูกรัง (ยกเว้นในเขตเมืองจะมีการใช้ถนนคอนกรีต) ใช้เวลาในการเดินทาง 3 ชั่วโมง เส้นทางส่วนใหญ่เป็นหุบเขา และมีทหารรักษาความสงบตามเส้นทางอยู่เป็นระยะๆ โดยระหว่าง

การเดินทาง รถบรรทุกจะต้องผ่านการตรวจจากเจ้าหน้าที่ความมั่นคง 4 จุด แต่ละจุดใช้ระยะเวลาตรวจประมาณ 10 นาทีต่อคัน โดยระหว่างทาง พบพ่อค้าเร่ค้าสินค้าไทยซึ่งส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภคมาวางจำหน่ายที่ตลาดชายแดน (ตลาดตามู) และมีการลักลอบนำสินค้าไทยบางส่วนผ่านด่านผ่อนปรน โดยว่าจ้างแรงงานกรรมกรขนส่งสินค้าผ่านด่านตรวจคนเข้าเมืองมา โดยสินค้าไทยที่พบเห็นทั่วไป เช่น รองเท้าแตะ เสื้อผ้า กางเกงยีนส์ เครื่องครัว ผลิตภัณฑ์พลาสติก เครื่องประดับ โต๊ะแบบน็อคดาว์น เป็นต้น โดยสินค้าไทยมีภาพลักษณ์ที่ดีในสายตาคนอินเดีย อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน ด่านชายแดนมอเรห์และด่านตามูอนุญาตให้เฉพาะสินค้าของอินเดียและเมียนมาเท่านั้น ที่สามารถขนส่งผ่านด่านได้อย่างถูกกฎหมาย ขณะที่สินค้าของประเทศที่สามไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งผ่านแดนได้อย่างถูกกฎหมาย

นอกจากด่านผ่อนปรนที่มีการลักลอบขนส่งสินค้าที่ไม่ผ่านพิธีการศุลกากรแล้ว ปัจจุบัน รัฐบาลอินเดียยังได้มีการจัดตั้งศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ Integrated Check Point (ICP) ที่มีการนำเจ้าหน้าที่หน่วยงานต่างๆ ได้แก่ ศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง ด่านตรวจพืช ด่านตรวจยาเสพติด ธนาकार ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและจุดพักรถ และหน่วยงานส่งเสริมการส่งออกและการออกใบอนุญาตมาตั้งไว้ในจุดเดียวกัน ณ ชายแดนเมืองมอเรห์ โดยรถบรรทุกเมียนมาและอินเดียจะต้องนำสินค้ามาถ่ายและตรวจปล่อยพิธีการศุลกากร ณ ICP ก่อนจึงจะนำเข้า/ส่งออกได้ (ปัจจุบัน เมียนมาไม่อนุญาตให้นำรถบรรทุกอินเดีย

เข้าประเทศ ขณะที่อินเดียอนุญาตให้รถบรรทุกทุกเมียนมาเข้าประเทศได้ไม่เกินรัศมี 5 กิโลเมตร ทำให้ต้องมีการจัดตั้งศูนย์ขนถ่ายสินค้าชายแดน ณ พังอินเดีย)

3.2ความเป็นไปได้ในการติดตามยานพาหนะด้วย GPS/RFID

อินเดียเริ่มมีการนำ GPS และ RFID ในการติดตามการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่มาจาก การขนส่งระหว่างท่าเรือกับโรงงานผลิตสินค้าตั้งแต่ปี ค.ศ.2012 (พ.ศ.2555) และในปี ค.ศ. 2014 อินเดียเริ่มมีการนำ GPS และ RFID มาใช้ในการติดตามการขนส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่งทางราง อีกทั้งตลาดในประเทศอินเดียมีผู้ผลิตและจำหน่ายซอฟต์แวร์ อุปกรณ์ติดตามยานพาหนะ GPS แผ่นและอุปกรณ์อ่านคลื่น RFID เพื่อใช้ในการติดที่กล่องสินค้าและติดตามสินค้าเป็นจำนวนมาก โดยความถี่ UHF ของ RFID ที่อนุญาตให้ใช้ภายในประเทศอินเดียอยู่ในช่วง 865 – 867 MHz



สำนักงานขนส่งอินเดียมีการนำ RFID มาใช้ตรวจสอบรถบรรทุกที่เดินทางระหว่างรัฐ

บทที่ 4

สถิติและข้อมูลของผู้ประกอบการ

4.1 โครงสร้างอุตสาหกรรมการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์

โครงสร้างอุตสาหกรรมการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ในอินเดียเป็นตลาดที่มีจำนวนผู้แข่งขันหลายราย โดยผู้แข่งขันเกือบทั้งหมดเป็นกิจการที่มีคนอินเดียเป็นเจ้าของและเป็นคนบริหาร เนื่องจากกิจการขนส่งทางถนนของอินเดียยังไม่ได้ผูกพันเปิดตลาดให้ต่างชาติเป็นผู้ถือหุ้นข้างมาก โดยมีกิจการผู้ให้บริการขนส่งขนาดใหญ่เพียงไม่กี่ราย ส่วนที่เหลือเป็นกิจการขนาดกลางและย่อม โดยในภาพรวม อุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ยังอยู่ในแนวโน้มที่เจริญเติบโตในอัตราร้อยละ 8 ต่อปี อันเป็นผลจากการขยายตัวของผู้ใช้บริการขนส่งซึ่งเป็นภาคอุตสาหกรรมผลิตและการค้าที่มีการขยายตัวมาก เช่น ผลิตภัณฑ์เกษตรกรรม ยานพาหนะ อาหารแปรรูป เครื่องจักรกลทางวิศวกรรม และธุรกิจค้าส่งค้าปลีก ในทำนองเดียวกันรัฐบาลอินเดียได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้ก้าวทันกับภาวะการค้าและอุตสาหกรรมที่เติบโตมากขึ้น

หากพิจารณาด้านลักษณะการประกอบการขนส่ง เนื่องจากตลาดการขนส่งและโลจิสติกส์ในอินเดียเป็นตลาดที่มีผู้แข่งขันมากมาย ดังนั้นผู้ประกอบการขนส่งจึงมีแรงกดดันในการกำหนดราคาเนื่องจากมี

คู่แข่งชั้นมาก ในขณะที่เดียวกัน ผู้ประกอบการขนส่งอินเดียต้องเผชิญกับต้นทุนการดำเนินการที่สูงขึ้น อัตราผลตอบแทนที่ลดลง การแข่งขันที่เพิ่มขึ้น การขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะฝีมือและเทคโนโลยี สภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและการสื่อสารที่ยังล่าช้า และความล่าช้าในการตรวจปล่อยสินค้าตามด่านศุลกากรชายแดน

ทั้งนี้ ปัจจุบันรัฐบาลอินเดียทำการส่งเสริมให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง เช่น ถนน ทางด่วน และสะพาน เป็นต้น ตลอดจนปฏิรูปการเก็บภาษีสำหรับธุรกิจขนส่ง ในขณะที่เดียวกัน ผู้ประกอบการขนส่งได้พัฒนาตนเองเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ครบวงจรและเพิ่มมูลค่าการให้บริการจากการขนส่งสินค้าทางถนน ก้าวสู่การให้บริการคลังสินค้าและเขตปลอดอากรศุลกากร การวางแผนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ลูกค้า และการเป็นผู้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

4.2 สถิติและข้อมูลของผู้ผลิตจัดลำดับตามหมวดธุรกิจที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับแรก

อินเดียเป็นประเทศที่มีเศรษฐกิจขนาดใหญ่เป็นอันดับ 7 ในโลกเมื่อวัดตามมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) และเป็นสมาชิกของกลุ่ม BRICS และประเทศกำลังพัฒนาชั้นนำ 1 ใน 20 ประเทศของโลก หากพิจารณาโครงสร้างเศรษฐกิจของอินเดียตามมูลค่า GDP พบว่า เศรษฐกิจของอินเดียร้อยละ 64.8 ขึ้นกับภาคบริการ

ร้อยละ 21.5 ขึ้นกับภาคอุตสาหกรรม และร้อยละ 13.7 ขึ้นอยู่กับภาคเกษตรกรรม โดยภาคบริการที่มีความสำคัญของอินเดีย ได้แก่ บริการการเงิน ก่อสร้าง โทรคมนาคม ซอฟต์แวร์ เทคโนโลยีสารสนเทศ การท่องเที่ยว การศึกษา บริการสุขภาพ คำส่งคำปลีก และการขนส่ง

จากการศึกษาข้อมูลกิจการที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก 2000 กิจการที่จัดทำโดย Forbes (Global 2000) ในปี ค.ศ.2015 กิจการของอินเดียที่มีรายได้สูงที่สุด 10 อันดับแรก ได้แก่

(1) **Indian Oil** เป็นรัฐวิสาหกิจดำเนิน


ธุรกิจน้ำมันและก๊าซ มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่กรุงนิวเดลี เป็นกิจการที่มีรายได้สูงสุดเป็นอันดับที่ 1 ของอินเดีย โดยในปี ค.ศ.2015 มี

ยอดขาย 74.3 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ กำไร 1.2 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ และสินทรัพย์ 44.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ



(2) **Reliance Industries** ดำเนินธุรกิจปิโตรเคมี มี

สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่นครมุมไบเป็นกิจการที่มีรายได้สูงสุดเป็นอันดับที่ 2 ของอินเดีย โดยในปี ค.ศ.2015 มียอดขาย 71.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ กำไร 3.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ และสินทรัพย์ 76.6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ

- (3) **Tata Motors** ดำเนินธุรกิจผลิตและจำหน่ายยานยนต์ มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในนครมุมไบเป็นกิจการที่มีรายได้สูงสุดเป็นอันดับที่ 3 ของอินเดีย โดยในปี ค.ศ.2015 มียอดขาย 42.3 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ กำไร 2.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ และสินทรัพย์ 37.4 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ
- 
- (4) **State Bank of India** เป็นรัฐวิสาหกิจดำเนินการธุรกิจบริการทางการเงิน มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในนครมุมไบเป็นกิจการที่มีรายได้สูงสุดเป็นอันดับที่ 4 ของอินเดีย โดยในปี ค.ศ.2015 มียอดขาย 40.8 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ กำไร 2.3 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ และสินทรัพย์ 400.6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ
- (5) **Bharat Petroleum** ดำเนินธุรกิจน้ำมันและก๊าซ เป็นกิจการที่มีรายได้สูงสุดเป็นอันดับที่ 5 ของอินเดีย โดยในปี ค.ศ.2015 มียอดขาย 40.6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ กำไร 647 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และสินทรัพย์ 15.1 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ
- (6) **Hindustan Petroleum (HP)** เป็นรัฐวิสาหกิจดำเนินการธุรกิจน้ำมันและก๊าซ มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่นครมุมไบเป็นกิจการที่มีรายได้สูงสุดเป็นอันดับที่ 6 ของอินเดีย โดยในปี ค.ศ.2015 มียอดขาย 36.1 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ

กำไร 179 ล้านบาทเหรียญสหรัฐฯ และสินทรัพย์ 16.6 พันล้านบาทเหรียญสหรัฐฯ

- (7) **Oil and Natural Gas (ONGC)** ดำเนินธุรกิจน้ำมันและก๊าซ มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่เมือง Dehradun เป็นกิจการที่มีรายได้สูงสุดเป็นอันดับที่ 7 ของอินเดีย โดยในปี ค.ศ.2015 มียอดขาย 28.7 พันล้านบาทเหรียญสหรัฐฯ กำไร 4.4 พันล้านบาทเหรียญสหรัฐฯ และสินทรัพย์ 59.3 พันล้านบาทเหรียญสหรัฐฯ
- (8) **Tata Steel** ดำเนินธุรกิจผลิตเหล็กและผลิตภัณฑ์เหล็ก เป็นกิจการในเครือของ Tata Group มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในนครมุมไบเป็นกิจการที่มีรายได้สูงสุดเป็นอันดับที่ 8 ของอินเดีย โดยในปี ค.ศ.2015 มียอดขาย 24.1 พันล้านบาทเหรียญสหรัฐฯ กำไร 456 ล้านบาทเหรียญสหรัฐฯ และสินทรัพย์ 27.9 พันล้านบาทเหรียญสหรัฐฯ
- (9) **Tata Consultancy Services** ดำเนินธุรกิจให้คำปรึกษาธุรกิจ บริการวิศวกรรม ซอฟต์แวร์ และบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ มีสำนักงานใหญ่ และเป็นกิจการในเครือของ Tata Group มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในนครมุมไบ และมีสาขาทั่วโลกกว่า 60 แห่ง เป็นกิจการที่มีรายได้สูงสุดเป็นอันดับที่ 9 ของอินเดีย โดยในปี ค.ศ.2015 มียอดขาย 15.1 พันล้านบาทเหรียญสหรัฐฯ กำไร

3.5 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ และสินทรัพย์ 11 พันล้าน เหรียญสหรัฐฯ

- (10) **Hindalco Industries** ดำเนินธุรกิจผลิตอลูมิเนียมและเป็นกิจการในเครือชายกลุ่ม Aditya Birla มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในนครมุมไบเป็นกิจการที่มีรายได้สูงสุดเป็นอันดับที่ 10 ของอินเดีย โดยในปี ค.ศ.2015 มียอดขาย 14.4 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ กำไร 360 ล้านเหรียญสหรัฐฯ และสินทรัพย์ 23.6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ

4.3 สถิติและข้อมูลของผู้ส่งออกจัดลำดับตามหมวดธุรกิจที่มี รายได้สูงสุด 10 อันดับแรก

หากพิจารณาจากข้อมูลของรัฐบาลอินเดียล่าสุด พบว่า ในปี ค.ศ.2013 (พ.ศ.2556) อินเดียมีมูลค่าการส่งออกรวม 464.2 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ จำแนกเป็นการส่งออกสินค้า 313.2 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ และการส่งออกบริการ 150.9 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ

ตลาดส่งออกที่สำคัญของอินเดีย ได้แก่ สหภาพยุโรป คิดเป็นร้อยละ 16.7 สหรัฐอเมริกาคิดเป็นร้อยละ 12.5 สหราชอาณาจักรคิดเป็นร้อยละ 10.1 จีน คิดเป็นร้อยละ 4.9 และสิงคโปร์ คิดเป็นร้อยละ 4.2 โดยกลุ่มสินค้าส่งออกหลัก ได้แก่ ปิโตรเคมี ผลิตภัณฑ์เกษตร เครื่องประดับ เครื่องจักรกลวิศวกรรม ยาและเวชภัณฑ์ สิ่งทอ เคมี

ยานยนต์ แร่ และบริการที่ส่งออกหลัก ได้แก่ ซอฟต์แวร์ และบริการ
ธุรกิจรับจ้างทั่วไป

ในส่วนของที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทย ในปี 2556 จากข้อมูลกรม
ศุลกากร พบว่า อินเดียส่งออกสินค้ามายังไทยรวม 3.4 พันล้านเหรียญ
สหรัฐฯ โดยสินค้า 10 อันดับแรกที่อินเดียนำเข้าจากไทยคิดเป็นสัดส่วน
ร้อยละ 77.1 ของมูลค่าสินค้าทั้งหมดที่อินเดียนำเข้าจากไทย
ประกอบด้วย ทองคำและเครื่องประดับ เหล็กและเหล็กกล้า พืชและ
ผลิตภัณฑ์จากพืช เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เคมีภัณฑ์ อุปกรณ์
ยานยนต์ ผลิตภัณฑ์เวชกรรม ผลิตภัณฑ์โลหะ สัตว์น้ำแปรรูป สินแร่
โลหะและผลิตภัณฑ์



ทองคำและเครื่องประดับทองเป็นสินค้าสำคัญที่ไทยส่งออกไปอินเดีย

ในส่วนของการนำเข้า พบว่า ในปี ค.ศ.2013 (พ.ศ.2556)
อินเดียมีมูลค่าการนำเข้ารวม 590.6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ จำแนกเป็น

การนำเข้าสินค้า 466 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ และการนำเข้าบริการ 124.6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยตลาดนำเข้าที่สำคัญ ได้แก่ จีน คิดเป็นร้อยละ 11.1 สหภาพยุโรป คิดเป็นร้อยละ 10.6 ซาอุดีอาระเบีย คิดเป็นร้อยละ 7.9 สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ คิดเป็นร้อยละ 7.1 และ สวิตเซอร์แลนด์ คิดเป็นร้อยละ 5.3 โดยกลุ่มสินค้านำเข้าหลัก ได้แก่ น้ำมันดิบ ทองและรัตนชาติ อิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์วิศวกรรม เคมีภัณฑ์ พลาสติก ถ่านหิน แร่ เหล็ก และเหล็กกล้า และน้ำมันพืช

ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยนั้น ในปี 2556 จากข้อมูลกรมศุลกากร พบว่า อินเดียนำเข้าสินค้าจากไทยรวม 5.473 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยสินค้า 10 อันดับแรกที่ไทยนำเข้าคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 61.72 ของมูลค่าสินค้านำเข้าทั้งหมด โดยประกอบด้วย เคมีภัณฑ์ เม็ดพลาสติก อัญมณีและเครื่องประดับ เครื่องยนต์ เหล็ก และเหล็กกล้า รถยนต์และอุปกรณ์ เครื่องจักรกล เครื่องปรับอากาศ และส่วนประกอบ

จากการศึกษาข้อมูลจากสถิติสินค้าสำคัญที่อินเดียส่งออก 10 อันดับแรก ได้แก่

- (1) **น้ำมันปิโตรเลียม** มีมูลค่าส่งออก 61.2 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 19 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Reliance Industries, Bharat Petroleum, Oil and Natural Gas, Indian Oil และ Hindustan Petroleum

- (2) **อัญมณีและเครื่องประดับ** มีมูลค่าส่งออก 41.2 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 13 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมดโดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Rajesh Exports Limited (REL), Winsome Diamonds and Jewelry, White Diamond Industries, Atlas Jewelry India Limited, Narbada Gems and Jewelry, Professional Diamonds Limited, Classic Diamonds (India), Kusual Diamonds Limited, Mini Diamonds (India) Limited, Pearl Global Limited, Sunraj Diamond Exports Limited, Golkunda Diamonds and Jewelry, Shukra Jewelers
- (3) **ยานยนต์** มีมูลค่าส่งออก 14.5 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 4.6 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมดโดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Tata Motor, Force Motors, Daewoo Motors (India), Mahindra & Mahindra, SML Isuzu และ Maruti Suzuki India
- (4) **เครื่องจักรและเครื่องยนต์** มีมูลค่าส่งออก 13.6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 4.3 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ ABB India Limited, Crompton Greaves, Best and Crompton Engineer, DISA India, CMI FPE Limited, Jord Engineers India, Kirloskar Brothers Limited,

NEPC India Limited, Thermax Limited, Siemens Limited, JYOTI Limited, IMP Powers Limited และ EMCO Limited

- (5) **เคมีภัณฑ์อินทรีรี่** มีมูลค่าส่งออก 12.1 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 3.8 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ DCW Limited, Manali Petrochemical, Rain Industries Limited, Supreme Petrochem, Maharashtra Polybutenes Limited และ Agarwal Industrial Corporation
- (6) **ผลิตภัณฑ์เภสัชกรรม** มีมูลค่าส่งออก 11.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 3.7 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมดโดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Sun Pharma Industries, Core Healthcare, Dr.Reddy’s Laboratories, Morepen Laboratories, Merck, J.K.Pharmachem, Lupin, Piramal Enterprises.
- (7) **ธัญพืช** มีมูลค่าส่งออก 10.1 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 3.2 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Rice India Exports Limited, R.P.Exports, Dolphine International, Prayanka Overseas Limited, Amira Food,

India Organic Food, ShivnathRaiHarnarain, SunstarOverse Limited, Jashree Exports, Tata Global Beverage Limited, Bombay Burmah Trading, Assam Company (India)

- (8) **เหล็กและเหล็กกล้า** มีมูลค่าส่งออก 9.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 2.9 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมดโดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Tata Steel, Steel Authority of India, Jindal Steel and Power, JSW IspatSteel NMDC, BHusham Steel, Bihar Sponge Iron, Ferro Alloys Corporation, Kalyani Steels, Kirloskar Ferrous Industries, Uttam Value Steels และ Sunflag Iron and Steel
- (9) **สิ่งทอ** มีมูลค่าส่งออก 9.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 2.9 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมดโดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Samtex Fashions Limited, OXEMBERG Apparels, Zodiac Clothing, Samtex Fashions, Kitex Garments
- (10) **อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์** มีมูลค่าส่งออก 9.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ คิดเป็นร้อยละ 2.8 ของมูลค่าสินค้าส่งออกทั้งหมด โดยกิจการสำคัญที่มีการส่งออก ได้แก่ Hind Rectifiers Limited, Deltron Limited, Thakral Services (India), Star Precision Electronics (India),

SPEL Semiconductors, Starvox Electronics, Switching Technologies Gunther, Bee Electronic Machines, Dynavision, Precision Electronics และ Fine Line Circuits

4.4 สถิติและข้อมูลของผู้ประกอบการขนส่งจัดลำดับตามหมวด ธุรกิจที่มีรายได้สูงสุด 10 อันดับแรก

จากการศึกษาข้อมูลกิจการผู้ประกอบการขนส่งที่มีรายได้สูงสุดในอินเดีย 10 อันดับแรก ซึ่งเป็นกิจการที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของอินเดีย www.bseindia.com ได้แก่

(1) Transport Corporation of India Limited เป็น



บริษัทของเอกชนที่มีการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ครบวงจรที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศอินเดียให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนและทางราง โดยมีรถบรรทุกของตนเองกว่า 7,000 คัน คลังสินค้ารวมพื้นที่ 9.75 ล้านตารางฟุต ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จัดส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ด่วน บริการขนส่งทางน้ำด้วยเรือประจำเส้นทางและเรือเช่าเหมา 4 ลำ ดำเนินพิธีการศุลกากรและบริการโลจิสติกส์เชื่อมโยงระหว่างอินเดียกับเอเชียใต้

มีพนักงานกว่า 5,000 คน และมีการเข้าไปลงทุนจัดตั้งกิจการในต่างประเทศ ได้แก่ บังคลาเทศ ศรีลังกา เนปาล และปากีสถาน ในปี 2557 Transport Corporation of India มีรายรับจากการให้บริการ 20,282.90 ล้านบาท (10,720 ล้านบาท) และกำไรจากการดำเนินงาน 1,253.80 ล้านบาท (663 ล้านบาท) หาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ www.tcil.com



การให้บริการขนส่งของ TCI

(2) Container Corporation of

India Limited (CONCOR) เป็น

รัฐวิสาหกิจให้บริการขนส่งของ

อินเดียให้บริการขนส่งตู้สินค้าทาง

ถนนภายในประเทศ บริการขนส่ง

ตู้คอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศ บริการขนส่งทาง

น้ำชายฝั่งทะเล บริการขนส่งสินค้าแช่เย็นแช่แข็ง บริการ

ขนส่งสินค้าอันตราย และบริการขนส่งระหว่างประเทศ



โดยมีสถานีบริการขนส่งสินค้าอยู่ทั่วประเทศ 63 แห่ง โดย Container Corporation of India Limited เป็นกิจการที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของอินเดีย ในปี 2557 Container Corporation of India มีรายรับจากการให้บริการ 5,573.70 ล้านบาท (2,945 ล้านบาท) มีกำไรจากการดำเนินงาน 1,667.26 ล้านบาท (881 ล้านบาท) โดยปี 2557 บริการรับขนส่งตู้สินค้าภายในประเทศรวม 0.51 ล้าน TEU และให้บริการรับขนส่งตู้สินค้านานาชาติรวม 2.36 ล้าน TEU หาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ www.concorindia.com

(3) Allcargo Logistics เป็น

กิจการขนส่งและโลจิสติกส์ที่
จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์
ของอินเดีย ให้บริการรวบรวม



สินค้าแบบ Less than Container Load (LCL) ที่ใหญ่ที่สุดอันดับสองของโลก มีจำนวนผู้ถือหุ้นในกิจการประมาณ 1,000 ราย และให้บริการโลจิสติกส์ครบวงจร ได้แก่ บริการขนส่งทางถนน บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ บริการสถานีตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการนำเข้าและส่งออก คลังสินค้า บริการเดินเรือ บริการเช่าเหมาเรือ บริการบริหารจัดการขนส่ง บริการรับขนสินค้าภายใต้โครงการของรัฐ สำนักงานใหญ่อยู่ที่นครมุมไบ ในปี 2557

Allcargo Logistics มีรายรับจากการให้บริการ 983.93 ล้านบาท (520 ล้านบาท) มีกำไรจากการดำเนินงาน 170.96 ล้านบาท (90 ล้านบาท) หาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ www.allcargologistics.com

- (4) **Chartered Logistics Limited** เป็นกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ของอินเดียที่จดทะเบียนในตลาด



หลักทรัพย์ของอินเดีย ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน โดยมีรถบรรทุกให้บริการรวม 650 คัน รวมทั้งบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เน้นรับขนส่งสินค้าให้กับกลุ่มผู้ผลิตสินค้าหนัก ซีเมนต์ วัสดุก่อสร้าง โลหะ เคมีภัณฑ์ น้ำมันปิโตรเคมี ยาง ชิ้นส่วนยานยนต์ สินค้าอุปโภคบริโภค และรับขนส่งสินค้าในโครงการก่อสร้างภาครัฐ ในปี 2557 Chartered Logistics มีรายรับจากการให้บริการ 1,610.16 ล้านบาท (846 ล้านบาท) และขาดทุนจากการดำเนินงาน 18.38 ล้านบาท (9.7 ล้านบาท) หาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ www.chartered.co.in

- (5) **Coastal Roadways Limited** เป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนและ



โลจิสติกส์ในอินเดีย มีรถบรรทุกให้บริการของตนเองรวม

525 คัน ให้บริการขนส่งแบบเหมาคัน และรวบรวมและกระจายสินค้าแก่ลูกค้ารายย่อย โดยกลุ่ม สินค้าหลักที่รับขนส่ง ได้แก่ สินค้าหนัก ยาและเวชภัณฑ์ อิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์สื่อสาร สายเคเบิล ชิ้นส่วนยานยนต์ น้ำมันหล่อลื่น อาหารสำเร็จรูป กระจาดชา สินค้าอุปโภคบริโภค และสินค้าคอนเทนเนอร์ นอกจากนี้ยังมีให้บริการคลังสินค้า ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ บริหารจัดการขนส่งสินค้า มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในเมืองกัลกัตตา ในปี 2557 Coastal Roadways มีรายรับจากการให้บริการ 588.40 ล้านบาท (311 ล้านบาท) และขาดทุนจากการดำเนินงาน 19.40 ล้านบาท (10.2 ล้านบาท) หาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ www.coastalroadways.com

(6) Patel Integrated
Logistics Limited



เป็นกิจการขนส่ง

และโลจิสติกส์ของอินเดียที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์อินเดีย สำนักงานใหญ่ตั้งอยู่นครมุมไบ ประกอบธุรกิจขนส่งมาเป็นเวลากว่า 50 ปี ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน จัดส่งสินค้าแบบประตูบ้านถึงประตูบ้าน โดยใช้รถบรรทุกขนาด 3-25 ตัน รวบรวมและกระจายสินค้าภายในประเทศ บริการคลังสินค้า และรับ

จัดการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ระหว่างประเทศ ในปี 2557 Patel Integrated Logistics มีรายรับบริการ ให้บริการ 545.80 ล้านบาท (288 ล้านบาท) มีกำไรจากการดำเนินงาน 3.09 ล้านบาท (1.6 ล้านบาท) หาข้อมูลเพิ่มเติมที่ www.houseofpatels.com

(7) Balurghat

Technologies

Limited เป็นกิจการ



เอกชนรับบริการขนส่งและโลจิสติกส์ของอินเดียที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์อินเดีย ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศ รวบรวมและกระจายสินค้าตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำและทางอากาศ ดำเนินพิธีการศุลกากร และรับให้บริการคำปรึกษาการวางแผนการขนส่งและโลจิสติกส์กลุ่มสินค้าที่รับขนส่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ สินค้าอุปโภคบริโภค ยาและเวชภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์ป่าไม้ สินค้าอันตราย สินค้าแช่เย็นแช่แข็ง และสินค้าอุตสาหกรรม ในปี 2557 Balurghat Technologies มีรายรับจากการ ให้บริการ 376.01 ล้านบาท (199 ล้านบาท) และกำไรจากการดำเนินงาน 9.62 ล้านบาท (5 ล้านบาท) หาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ www.balurghat.co.in

(8) Arshiya International

Limited เป็นกิจการขนส่ง
และโลจิสติกส์ของอินเดียที่
จดทะเบียนในตลาด



หลักทรัพย์ของอินเดีย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในนครมุมไบ ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจรโดยมีการให้บริการขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศ คลังสินค้า เขตปลอดอากร บริหารจัดการขนส่งสินค้านำเข้าระหว่างประเทศ และรับบริหารการกระจายสินค้าทางถนนและทางราง ให้แก่ภาคอุตสาหกรรม ในปี 2557 Arshiya International Limited มีรายรับจากการให้บริการ 301.70 ล้านบาท (159 ล้านบาท) ขาดทุนจากการดำเนินงาน 27.90 ล้านบาท (14 ล้านบาท) หาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ www.arshiyainternational.com

(9) ABC India Limited เป็น

กิจการขนส่งและโลจิสติกส์
ของอินเดียที่จดทะเบียนใน
ตลาดหลักทรัพย์ของอินเดีย



ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์แบบครบวงจร โดยมีการให้บริการขนส่งสินค้าสำหรับการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ บริการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ทั้งแบบ LCL/FCL บริหารจัดการขนส่งสินค้านำเข้าระหว่างประเทศและ

ดำเนินพิธีการศุลกากร รั้งออกแบบระบบโลจิสติกส์ โดยในส่วนของ การขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศ บริษัทฯ มีสำนักงานทั่วประเทศอยู่ 100 แห่ง และมีคลังเก็บสินค้าอยู่ 60 แห่งทั่วประเทศ ในปี 2557 ABC India มีรายรับจากการให้บริการ 164.37 ล้านบาท (87 ล้านบาท) มีกำไรจากการดำเนินงาน 8.71 ล้านบาท (46 ล้านบาท) หาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ www.abcindia.com

- (10) **Inter State Oil Carrier Limited** เป็นกิจการรับขนส่งน้ำมันทางถนนและทางรางในอินเดียที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของอินเดีย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ที่เมืองกัลกัตตา Inter State Oil Carrier มีรถบรรทุกน้ำมันของบริษัทเอง 200 คัน และมีรถร่วมบริการเข้าร่วมด้วย ในปี 2557 Inter State Oil Carrier มีรายรับจากการให้บริการ 162.49 ล้านบาท (86 ล้านบาท) และกำไรจากการดำเนินงาน 22.94 ล้านบาท (11.9 ล้านบาท) หาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ www.isoclin

4.5 แนวทางปฏิบัติในการเจรจาธุรกิจและการทำสัญญาว่าจ้าง บริการ

เป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติว่านักธุรกิจอินเดียเป็นชาติที่มีทักษะการเจรจาต่อรองเก่งและมีทักษะในการเขียนและพูดภาษาอังกฤษดีมากในระดับโลก ดังนั้นนักธุรกิจไทยควรมีการเตรียมความพร้อมด้านแนวคิด เอกสารสัญญา และเตรียมบุคลากรที่มีความรู้ด้านกฎระเบียบและความรู้พื้นฐานในการทำธุรกิจกับอินเดียไว้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ ยังควรทราบเรื่องวัฒนธรรมและข้อปฏิบัติในการเจรจาธุรกิจกับอินเดีย

- การทักทายกับนักธุรกิจอินเดีย สามารถใช้การไหว้แบบเดียวกับไทย เนื่องจากอินเดียใช้ “นมัสเต” หรือใช้การจับมือทักทายได้ ยกเว้นกรณีการจับมือกับสุภาพสตรีอินเดีย เป็นสิ่งที่ไม่สมควรกระทำ
- การนัดหมายการประชุมหารือกับคนอินเดียควรนัดล่วงหน้าอย่างน้อย 4 สัปดาห์ และส่งร่างกำหนดการและวาระการประชุมให้ฝ่ายอินเดียทราบล่วงหน้า และเมื่อถึงวันที่ประชุม คนอินเดียคาดหวังว่านักธุรกิจต่างชาติจะมาถึงสถานที่นัดหมายตรงเวลา ส่วนการประชุมจะเริ่มต้นหลังจากที่นักธุรกิจต่างชาติมาถึงแล้วประมาณ 10-15 นาที

- นักธุรกิจไทยควรนำนามบัตรไปด้วยทุกครั้ง โดยพิมพ์เป็นภาษาอังกฤษ และใส่ตำแหน่งหรือคุณวุฒิ เพื่อให้ฝ่ายอินเดียแน่ใจว่ามีสถานะใดในองค์กรและสามารถมั่นใจได้ว่าเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงในเรื่องที่หารือ
- การตัดสินใจทำธุรกิจกับคนอินเดีย รวมทั้งรัฐบาลอินเดีย มักใช้ราคาเป็นปัจจัยในการตัดสินใจที่สำคัญที่สุดสำหรับสินค้า/บริการ อีกทั้งผู้บริโภคอินเดียขึ้นชอบสินค้าราคาถูก คุณภาพดี และใช้ได้นาน
- คนอินเดียจะให้ความสำคัญกับการทำธุรกิจกับคนที่ตนเองรู้จักและไว้วางใจ ดังนั้นในการพบหารือในช่วงระยะแรก อาจต้องใช้ระยะเวลาในการทำความรู้จักคุ้นเคยกันนาน และต้องพบปะกันหลายครั้งกว่าจะตกลงทำสัญญากันได้
- คนอินเดียชอบใช้โทรศัพท์มากกว่าการใช้ E-mail และการนัดหมายทาง E-mail หากไม่ได้รับคำตอบจากอินเดีย ควรจะใช้โทรศัพท์ไปยืนยันอีกทีเพื่อความชัดเจน
- ควรหลีกเลี่ยงการพูดคุยกับคนอินเดียในเรื่องศาสนา ความยากจน ความสัมพันธ์กับประเทศปากีสถานและจีน และเรื่องดินแดนแคชเมียร์
- คนอินเดียให้ความสำคัญกับระดับอาวุโส คุณวุฒิการศึกษา และลำดับชั้นของการบังคับบัญชา โดยนักธุรกิจไทยจะต้องรู้ว่าคนอินเดียที่อยู่ในตำแหน่งระดับใดที่ควรจะพูดคุยหารือ เพื่อให้เกิดความมั่นใจและรักษาคำพูด

- เครื่องดื่มที่คนอินเดียชอบ ได้แก่ ชา ดังนั้น ไม่ควรสั่งกาแฟในการประชุมหรือการติดต่อธุรกิจ
- คนอินเดียเป็นคนสุภาพและมีความเป็นมิตร อีกทั้งไม่นิยมการปฏิเสธอย่างตรงๆ รวมทั้งไม่ยอมรับการเสียน้ำต่อสาธารณชน
- คนอินเดียส่วนใหญ่รับประทานอาหารมังสวิรัต
- อินเดียไม่อนุญาตให้โฆษณาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในที่สาธารณะ และคนอินเดียไม่นิยมดื่มแอลกอฮอล์ระหว่างรับประทานอาหารมื้อหลัก แต่มักจะดื่มก่อนหรือหลังรับประทานอาหารแล้ว
- ประเทศอินเดียมีศาสนาหลักอยู่ 7 ศาสนา และมีหลายชนเผ่า โดยร้อยละ 80 เป็นชาวฮินดู ร้อยละ 12 เป็นชาวมุสลิม และส่วนที่เหลือเป็นชนเผ่าอื่น ในแต่ละท้องที่จะมีวันหยุดที่แตกต่างกัน ก่อนเดินทางเพื่อไปประชุมเจรจาธุรกิจควรทำการตรวจสอบล่วงหน้าก่อน
- นักธุรกิจอินเดียใช้เวลาในการต่อรองนาน บางครั้งต้องส่งเรื่องให้ผู้บริหารระดับที่สูงกว่าผู้เจรจาเป็นผู้ตัดสินใจ ดังนั้น นักธุรกิจจะต้องมีความอดทนและไม่รีบร้อนเจรจา โดยการหารือครั้งแรกควรเน้นการทำความรู้จักซึ่งกันและกัน แต่ไม่ควรคาดหวังให้สามารถตกลงธุรกิจร่วมกันได้
- นักธุรกิจอินเดียที่อยู่ในศูนย์กลางธุรกิจ เช่น มุมไบ บังกอลอร์ เจนไน ไฮเดอราบัด นิวเดลี และกัลกัตตา จะมี

ความเชี่ยวชาญในการเจรจาธุรกิจ ขณะที่นักธุรกิจที่อยู่ในพื้นที่อื่น เช่น ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดียจะให้ความสำคัญกับความสัมพันธ์ส่วนตัว และความไว้วางใจ

- การหารือกับนักธุรกิจอินเดีย ควรมีการแบ่งหน้าที่ของผู้เจรจาฝ่ายไทยให้ชัดเจนและไม่ควรเปลี่ยนตัวผู้แทนฝ่ายไทยในการเจรจาหากไม่จำเป็นเนื่องจากอินเดียเน้นการสร้าง kepercayaanและความรู้จักส่วนตัว อีกทั้งควรมีการจดบันทึกและสรุปผลการประชุมทุกครั้ง
- การทำสัญญาธุรกิจกับอินเดีย ควรจะใส่รายละเอียดที่สำคัญไว้ทั้งหมดเพื่อป้องกันการตีความที่แตกต่างกัน และมีพยานลงชื่อกำกับท้ายสัญญาด้วย

บทที่ 5

ต้นทุนการประกอบการขนส่งเบื้องต้น



ค่าใช้จ่ายในการจดทะเบียนประกอบการขนส่ง

ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนประกอบการขนส่งเฉพาะภายในรัฐ (Local Permit)

- (1) กรณีรถบรรทุกสินค้าน้ำหนักเบา (Light Goods Vehicle - LGV) เสียค่าใช้จ่าย 2,000 รูปี/ คัน โดยใบทะเบียนรถมีอายุคราวละ 5 ปี

- (2) กรณีรถบรรทุกสินค้าน้ำหนักมาก (Heavy Goods Vehicle-HGV) เสียค่าใช้จ่าย 2,500 รูปี/คัน โดยใบทะเบียนรถฯ มีอายุคราวละ 5 ปี

ค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนประกอบการขนส่งระหว่างรัฐ (National Permit)

- (1) กรณีรถบรรทุกสินค้าน้ำหนักเบา (Light Goods Vehicle - LGV) เสียค่าใช้จ่าย 2,015 รูปี / คัน โดยใบทะเบียนรถ มีอายุคราวละ 5 ปี
- (2) กรณีรถบรรทุกสินค้าน้ำหนักมาก (Heavy Goods Vehicle - HGV) เสียค่าใช้จ่าย 2,515 รูปี/คัน โดยใบทะเบียนรถฯ มีอายุคราวละ 5 ปี

อัตราค่าธรรมเนียมฯ การจดทะเบียนประกอบการขนส่งระหว่างรัฐข้างต้นใช้เฉพาะการชำระค่าธรรมเนียมให้กับสำนักงานขนส่ง ณ กรุงนิวเดลี เท่านั้น อย่างไรก็ตาม รถบรรทุกที่มีความประสงค์จะขออนุญาตขนส่งข้ามจากกรุงนิวเดลีไปยังรัฐต่างๆ จะต้องชำระค่าธรรมเนียมกับแต่ละรัฐในอัตรารัฐละ 5,000 รูปี / คัน (ยกเว้นรัฐทมิฬนาฑู และรัฐอันดระประเทศที่ชำระค่าธรรมเนียมในอัตรารัฐละ 3,000 รูปี) โดยใบทะเบียนรถฯ มีอายุคราวละ 5 ปี โดยรถบรรทุกฯ ที่มีความประสงค์ขอจดทะเบียนให้บริการข้ามรัฐจะใช้ในการเดินทางได้เกิน 3 รัฐที่มีพรมแดนติดกับรัฐที่ตนจดทะเบียนอยู่

ต้นทุนการซื้อรถ

หากเปรียบเทียบราคาบรรทุกที่จำหน่ายในตลาดประเทศอินเดียจะพบว่ามียุทธภัณฑ์รถบรรทุกถูกกว่าในประเทศไทยมาก เนื่องจากอินเดียเป็นประเทศที่สามารถผลิตรถบรรทุกเองได้ภายในประเทศ โดยเฉพาะรถบรรทุกที่ได้รับค่านิยมจากผู้ประกอบการขนส่งมาก ได้แก่ รถบรรทุกที่ผลิตโดย Tata, Ashok, Manindra Navistar และ Kamaz โดยต้นทุนการซื้อรถบรรทุกใหม่ที่ยุทธภัณฑ์ในอินเดียในปี ค.ศ.2015 (พ.ศ.2558) สำหรับยี่ห้อและรุ่นต่างๆ มีดังนี้

รถบรรทุก Tata รุ่น LPS 4018

เป็นรถบรรทุก 6 ล้อ เครื่องยนต์

ดีเซล ขนาดเครื่องยนต์ 5,675 ซี

ซี 178 แรงม้า ความยาว 15.3

เมตร กว้าง 2.5 เมตร สูง 3.9

เมตรฐานล้อ 2.55 เมตรน้ำหนัก

รวมทั้งหมด (รถกับสินค้า) 40.2 ตัน ราคาขาย 1.81 ล้านบาท (ประมาณ

957,400 บาท)



รถบรรทุก Tata รุ่น LPS 4923 เป็น

รถบรรทุก 4 ล้อ เครื่องยนต์ดีเซล

ขนาดเครื่องยนต์ 5,675 ซีซี 227

แรงม้าความยาว 6.8 เมตร



กว้าง 2.55 เมตร ฐานล้อ 3.88 เมตร น้ำหนักรวมทั้งหมด (รถกับสินค้า)
40.2 ตัน ราคาขาย 2.326 ล้านบาท (ประมาณ 1.23 ล้านบาท)

รถบรรทุก Ashok รุ่น

Leyland 3116XL เป็น

รถบรรทุกเชิงเดี่ยว 8 ล้อ
เครื่องยนต์ดีเซล 160 แรงม้า
น้ำหนักรวมทั้งหมด (รถกับ



สินค้า) 31 ตัน ราคาขาย 1.977 ล้านบาท (ประมาณ 1.05 ล้านบาท)

รถบรรทุก Kamaz รุ่น Vectra 6540 เป็น

รถบรรทุกเชิงเดี่ยว 12 ล้อ เครื่องยนต์ดีเซล
ขนาด 10,850 ซีซี 260 แรงม้า ความยาว
7.64 เมตร กว้าง 2.5 เมตร สูง 3.32 เมตร
พื้นที่บรรทุกสินค้า 16 ลบ.เมตร น้ำหนัก



รวมทั้งหมด (รถกับสินค้า) 31 ตัน ราคาขาย 3.2 ล้านบาท (ประมาณ 1.7
ล้านบาท)

รถบรรทุก Manindra Navistar รุ่น

Truxco 25 Reefer Van เป็น

รถบรรทุกเชิงเดี่ยว 10 ล้อ เครื่องยนต์
ดีเซลขนาด 7,199 ซีซี 202 แรงม้า ราคา
ขาย 1.5 ล้านบาท (ประมาณ 793,000
บาท)



ต้นทุนการบำรุงรักษารถ

จากการศึกษาโครงสร้างรายรับและต้นทุนกิจการขนส่งสินค้าทางถนนและบริการโลจิสติกส์ของอินเดีย พบว่า กิจการขนส่งฯ ของอินเดียมีต้นทุนในการว่าจ้างพนักงาน (Employee Cost) มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 7 ของยอดขาย และมีต้นทุนการดำเนินงาน (หักส่วนที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนว่าจ้างพนักงาน) ซึ่งประกอบด้วยต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ต้นทุนด้านการตลาดและบริการลูกค้า และต้นทุนค่าซ่อมบำรุงรักษารถ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 66 ของยอดขาย ทำให้มีต้นทุนในการดำเนินงานและการบริหารจัดการ (ที่ไม่รวมต้นทุนค่าดอกเบี้ย ค่าภาษีอากร และค่าเสื่อมราคา) รวมเป็นสัดส่วนร้อยละ 73 ของยอดขาย

ต้นทุนการบำรุงรักษารถ (Maintenance Cost) ของกิจการในอินเดียมีสัดส่วนค่อนข้างสูงเนื่องจากผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็น SME ที่ใช้รถบรรทุกอายุมาก ประกอบกับสภาพถนนในอินเดียมีความทรุดโทรม ทำให้มีต้นทุนการบำรุงรักษารถ (รวมถึงค่าแรงที่จ่ายสำหรับการซ่อมรถ) คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 4 ของยอดขาย (หรือมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 5.5 ของต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานและบริหารจัดการทั้งหมด)

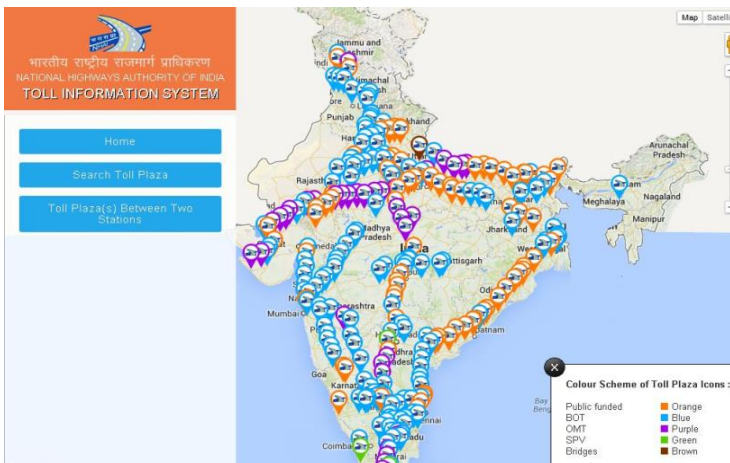
คํายาง

ยางรถบรรทุกที่จำหน่ายในตลาดอินเดียมียางหลายขนาดสามารถใช้กับรถบรรทุกได้หลายยี่ห้อ เช่น Tata Motors, Ashok Leyland, AMW, Volvo, Bharat Benz โดยกลุ่มของยางจำแนกเป็น

- (1) ยางเรเดียลที่ใช้กับรถบรรทุก (Truck) มีตั้งแต่ยางขนาด
 - (1) 8.25 R20 ราคาเส้นละประมาณ 6,500 บาท
 - (2) 9 R20 ราคาเส้นละประมาณ 4,800 - 9,000 บาท
 - (3) 10 R20 ราคาเส้นละประมาณ 5,600 - 9,600 บาท
 - (4) 11 R22.5 (ไม่มียางใน) ราคาเส้นละประมาณ 8,900 - 11,000 บาท
 - (5) 11 R20 ราคาเส้นละประมาณ 7,500 - 9,000 บาท
 - (6) 12 R20 ราคาเส้นละประมาณ 8,000 - 9,500 บาท
 - (7) 13 R22.5 ราคาเส้นละประมาณ 10,000-11,000 บาท
 - (8) 295/80R22.5 ไม่มียางใน ราคาเส้นละประมาณ 7,000 - 12,000 บาท
 - (9) 315/80R22.5 ไม่มียางใน ราคาเส้นละประมาณ 9,000 - 13,500 บาท
- (2) ยางที่ใช้กับรถเทรลเลอร์ (Trailer) มีตั้งแต่ยางขนาด
 - (1) 10R20 ราคาเส้นละประมาณ 8,500 - 9,000 บาท
 - (2) 11R20 ราคาเส้นละประมาณ 8,500 - 10,000 บาท

ค่าทางด่วน

ข้อมูลค่าทางด่วนของอินเดียจัดทำโดยการทางหลวงแห่งอินเดีย (National Highways Authority of India) โดยมีด่านเก็บค่าผ่านทาง (Toll Plaza) ทั่วประเทศ 343 แห่ง โดยบริเวณใกล้ด่านเก็บค่าผ่านทาง รัฐบาลอินเดียจะจัดให้มีจุดพักรถ (Rest Areas) สำหรับบุคคลทั่วไปและพนักงานขับรถ รวมทั้งพื้นที่จอดพิเศษสำหรับรถบรรทุก (Truck Lay Bye)





ระบบทางด่วนอินเดียและด่านเก็บค่าผ่านทาง

อัตราค่าผ่านทางของรถบรรทุกสินค้าจะแบ่งการจัดเก็บเป็น (1) การเดินทางเที่ยวเดียว (Single Journey) (2) การเดินทางเที่ยวไปและกลับ (Return Journey) (3) การจัดเก็บค่าผ่านทางแบบเหมาเป็นรายเดือน (Monthly Pass) ตัวอย่างเช่น ด่านเก็บค่าผ่านทางชื่อศรีนาการ์ (Srinagar) ซึ่งอยู่บนหลักกิโลเมตรที่ 74 บน ทางหลวง NH-2 ของอินเดีย รัฐหริยาณา (Haryana) และใช้เป็นทางผ่านระหว่างกรุงนิวเดลีกับเมืองอัครา (อัครพอร์ และทัชมาฮาล) รถบรรทุกจะเสียค่าผ่านทาง 305 รูปี (ประมาณ 160 บาท) สำหรับผู้ที่เลือกเดินทางไปเที่ยวเดียว หรือเสียค่าผ่านทาง 455 รูปี (ประมาณ 240 บาท) สำหรับผู้ที่เลือกเดินทางไปและกลับ หรือเสียค่าผ่านทางในอัตราเหมารายเดือนในราคา 10,130 รูปี (ประมาณ 5,360 บาท) เป็นต้น ชื่อด่านผ่านทางและที่ตั้งของด่านฯ สามารถหาได้จาก www.nhtis.org

ค่าน้ำมัน

อัตราค่าน้ำมันดีเซลในประเทศอินเดียขึ้นอยู่กับรัฐต่างๆ โดยจากการตรวจสอบราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม ค.ศ.2015 ที่จำหน่ายโดยบริษัท Indian Oil ซึ่งเป็นผู้ผลิตน้ำมันรายใหญ่ที่สุดของประเทศ จากเมืองสำคัญต่างๆ ได้แก่

- กรุงเทพมหานคร 52.28 รูปี/ลิตร (27.63 บาท/ลิตร) (ราคาขายปลีกน้ำมันดีเซล ปตท. ในกรุงเทพฯ 26.39 บาท เทียบแล้วราคาน้ำมันดีเซลในไทยราคาถูกกว่าอินเดียคิดเป็นร้อยละ 4.5)
- เมืองกัลกัตตา 56.85 รูปี/ลิตร (30.04 บาท/ลิตร)
- เมืองมุมไบ 59.86 รูปี/ลิตร (31.64 บาท/ลิตร)
- เมืองเจนไน 55.74 รูปี/ลิตร (29.46 บาท/ลิตร)



สถานีบริการน้ำมัน Indian Oil ในอินเดีย

โครงสร้างอัตราค่าน้ำมันของอินเดีย (คิดราคา ณ กรุงนิวเดลี)

ประกอบด้วย

- (1) ราคาค่าน้ำมันดีเซลที่ออกจากโรงกลั่น รวมถึงค่าขนส่ง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 66.37 ของราคาขายปลีก
- (2) ค่าภาษีสรรพสามิต คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.63 ของราคาขายปลีก
- (3) ค่าคอมมิชชันสถานีบริการน้ำมันเชื้อเพลิง ร้อยละ 2.40 ของราคาขายปลีก
- (4) ค่าภาษีมูลค่าเพิ่ม และค่าภาษีสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 11.60 ของราคาขายปลีก

ต้นทุนแฝง

การทำธุรกิจเกือบทุกประเภทในอินเดียล้วนมีต้นทุนแฝง โดยผลการศึกษาของ Singh (2010)² ระบุว่ากว่าร้อยละ 62 ของคนอินเดียล้วนเคยจ่ายเงินค่าสินบนแก่เจ้าหน้าที่ภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อให้งานสำเร็จลุล่วงไปได้ นอกจากนี้ จากการศึกษาดัชนีการรับรู้การคอร์รัปชันระหว่างประเทศ (International’s Corruption Perceptions Index) ในปี ค.ศ.2015 พบว่า อินเดียจัดอยู่ในประเทศอันดับที่ 94 จากทั้งหมด 175 ประเทศที่มีผู้เห็นว่าคอร์รัปชันมากที่สุด

²อ้างอิงจาก Nirvikar Singh (19 December 2010) “The Trillion Dollar Question”. The Financial Express

หน่วยงานในอินเดียที่เจ้าหน้าที่รับเงินสินบนมากที่สุดจะเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจในการกำกับดูแลและการออกใบอนุญาตต่างๆ ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่ระดับนักรการเมืองและเจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น ตำรวจ เจ้าหน้าที่จัดเก็บภาษีและค่าธรรมเนียม เจ้าหน้าที่ศุลกากร เจ้าหน้าที่ออกใบอนุญาตก่อสร้างอาคารและซื้อขายที่ดิน เจ้าหน้าที่ออกบัตรสัมปทานโทรคมนาคม พลังงาน และเหมืองแร่ เจ้าหน้าที่รับผิดชอบการจัดซื้อจัดจ้างรวมถึงเจ้าหน้าที่ออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งและใบอนุญาตขับขี่

ในส่วนของการประกอบการขนส่ง ต้นทุนแฝงจะเกิดจาก

(1) ต้นทุนที่ต้องจ่ายให้กับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ขนส่ง และเจ้าหน้าที่ภาษีที่อยู่ตามจุดต่างๆ เช่น ด้านเก็บค่าผ่านทาง ป้อมตำรวจที่ตั้งอยู่บนทางหลวง และจุดพรมแดนระหว่างรัฐ ที่ทำการตรวจสอบเอกสารประจำ เอกสารใบอนุญาตรถบรรทุกข้ามแดน สินค้า และน้ำหนักบรรทุก การใช้รถผิดประเภท และการจอดรถในที่ห้ามจอด ซึ่งโดยทั่วไป รถบรรทุกแต่ละคันจะต้องเสียค่าใช้จ่ายต่อปีตั้งแต่ 23,000 รูปี (12,200 บาท) ถึง 80,000 รูปี (42,400 บาท) เพื่อให้เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกและลดระยะเวลาการตรวจค้น ซึ่งหากไม่จ่ายจะทำให้ต้องเสียเวลาหยุดรถเพื่อตรวจค้นและทำให้ขนส่งไปยังจุดปลายทางไม่ทัน (เจ้าหน้าที่จะใช้เวลาตรวจสอบเอกสารและสินค้าเฉลี่ยด้านละ 15-20 นาที)



(2) ต้นทุนการต่อใบอนุญาตรถบรรทุก การตรวจสอบสภาพรถยนต์และต้นทุนการต่อใบอนุญาตขับรถซึ่งต้องใช้เอกสารและขั้นตอนการติดต่อเจ้าหน้าที่ที่ใช้ระยะเวลานาน ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งและพนักงานขับรถมักใช้บริการตัวแทน (Agent) ที่มีความรู้จำกัดกับเจ้าหน้าที่ภาครัฐเพื่อประหยัดเวลาและการยกเว้นการตรวจสอบหลักฐานจากเจ้าหน้าที่ภาครัฐ ซึ่งในภาพรวมจะทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้นจากเดิม 2.5 เท่า ของอัตราปกติที่รัฐเรียกเก็บ

อัตราค่าจ้าง

จากข้อมูล www.paycheck.in ของประเทศอินเดีย พบว่านับตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ค.ศ.2015 (พ.ศ.2558) รัฐบาลอินเดียกำหนดค่าจ้างแรงงานขั้นต่ำสำหรับแรงงานแต่ละระดับที่ทำงานในกิจการขนส่งเป็นการทั่วไป (อัตรากลางเพื่อใช้อ้างอิงสำหรับการทำงานในรัฐต่างๆ ซึ่งอาจต่างจากอัตราดังกล่าวเล็กน้อย) ดังนี้

- 1) แรงงานไร้ฝีมือ (Un-skilled Worker) ที่ทำงานในกิจการขนส่งและคลังสินค้า ได้ค่าแรงขั้นต่ำวันละ 348 รูปี (ประมาณ 185 บาท)
- 2) แรงงานกึ่งฝีมือ (Semi-skilled Worker) ที่ทำงานในกิจการขนส่งและคลังสินค้า ได้ค่าแรงขั้นต่ำวันละ 385 รูปี (ประมาณ 204 บาท)
- 3) แรงงานฝีมือ (Skilled Worker) ที่ทำงานในกิจการขนส่งและคลังสินค้า ได้ค่าแรงขั้นต่ำวันละ 423 รูปี(ประมาณ 224 บาท)
- 4) เจ้าหน้าที่เสมียน (ที่ไม่มีการศึกษา) ที่ทำงานในกิจการขนส่งและคลังสินค้า ได้ค่าแรงขั้นต่ำวันละ 385 รูปี (ประมาณ 204 บาท)
- 5) เจ้าหน้าที่เสมียนและเจ้าหน้าที่ทั่วไป (ที่มีการศึกษาแต่ยังไม่มีหนังสือรับรองคุณวุฒิการศึกษา) ที่ทำงานในกิจการขนส่งและคลังสินค้า ได้ค่าแรงขั้นต่ำวันละ 423 รูปี (ประมาณ 224 บาท)
- 6) เจ้าหน้าที่ทั่วไป (ที่มีหนังสือรับรองคุณวุฒิการศึกษา) ที่ทำงานในกิจการขนส่งและคลังสินค้า ได้ค่าแรงขั้นต่ำวันละ 461 รูปี(ประมาณ 244 บาท)

จากผลการสำรวจข้อมูลของ www.paycheck.in ในธุรกิจขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ของอินเดียน พบว่า อัตราค่าตอบแทนของพนักงานระดับต่างๆ ในธุรกิจขนส่งสินค้าชั้นนำในประเทศอินเดียนมีดังนี้

- พนักงานขับรถบรรทุกทุกขนส่งสินค้า (ที่มีประสบการณ์ไม่เกิน 3 ปี) และสามารถขับรถทางไกลได้ จะมีอัตราเงินเดือนตั้งแต่ 9,943 รูปี (ประมาณ 5,260 บาท) ถึง 20,611 รูปี (ประมาณ 10,910 บาท) และโดยเฉลี่ยแล้วจะมีอัตราเงินเดือน 16,218 รูปี (ประมาณ 8,585 บาท)
- พนักงานขับรถบรรทุกทุกขนส่งสินค้า (ที่มีประสบการณ์ 5 ปี) และสามารถขับรถทางไกลได้ จะมีอัตราเงินเดือนตั้งแต่ 11,628 รูปี (ประมาณ 6,155 บาท) ถึง 23,608 รูปี (ประมาณ 12,500 บาท) และโดยเฉลี่ยแล้วจะมีอัตราเงินเดือน 18,674 รูปี (ประมาณ 9,885 บาท)
- เจ้าหน้าที่ธุรการทั่วไปในธุรกิจขนส่ง (ที่มีประสบการณ์ไม่เกิน 3 ปี) จะมีอัตราเงินเดือนตั้งแต่ 13,685 รูปี (ประมาณ 7,253 บาท) ถึง 25,951 รูปี (ประมาณ 13,754 บาท) และโดยเฉลี่ยแล้วจะมีอัตราเงินเดือน 21,488 รูปี (ประมาณ 11,388 บาท)
- เจ้าหน้าที่ธุรการทั่วไปในธุรกิจขนส่ง (ที่มีประสบการณ์ 5 ปี) จะมีอัตราเงินเดือนตั้งแต่ 15,976 รูปี (ประมาณ 8,467 บาท) ถึง 29,107 รูปี (ประมาณ 15,427 บาท) และโดยเฉลี่ยแล้วจะมีอัตราเงินเดือน 24,288 รูปี (ประมาณ 12,873 บาท)
- เจ้าหน้าที่ด้านโลจิสติกส์และประสานงานการขนส่งสินค้า (ที่มีประสบการณ์ไม่เกิน 3 ปี) จะมีอัตราเงินเดือนตั้งแต่

16,508 รูปี (ประมาณ 8,740 บาท) ถึง 26,134 รูปี (ประมาณ 13,830 บาท) และโดยเฉลี่ยแล้วจะมีอัตราเงินเดือน 21,731 รูปี (ประมาณ 11,504 บาท)

- เจ้าหน้าที่ด้านโลจิสติกส์และประสานงานการขนส่งสินค้า (ที่มีประสบการณ์ 5 ปี) จะมีอัตราเงินเดือนตั้งแต่ 19,154 รูปี (ประมาณ 10,140 บาท) ถึง 29,383 รูปี (ประมาณ 15,555 บาท) และโดยเฉลี่ยแล้วจะมีอัตราเงินเดือน 24,438 รูปี (ประมาณ 12,940 บาท)
- ผู้จัดการด้านการขนส่งและกระจายสินค้า (ที่มีประสบการณ์ 5 ปี) จะมีอัตราเงินเดือนตั้งแต่ 35,083 รูปี (ประมาณ 18,595 บาท) ถึง 61,345 รูปี (ประมาณ 32,515 บาท) และโดยเฉลี่ยแล้วจะมีอัตราเงินเดือน 43,089 รูปี (ประมาณ 22,840 บาท)
- ผู้จัดการด้านการขนส่งและกระจายสินค้า (ที่มีประสบการณ์ 10 ปี) จะมีอัตราเงินเดือนตั้งแต่ 48,353 รูปี (ประมาณ 25,625 บาท) ถึง 82,863 รูปี (ประมาณ 43,920 บาท) และโดยเฉลี่ยแล้วจะมีอัตราเงินเดือน 55,754 รูปี (ประมาณ 29,550 บาท)

ค่าประกันภัยสินค้า รถ และบุคคลที่สาม

อัตราค่าประกันภัยสินค้าและค่าประกันภัยรถจะไม่มีอัตราคงที่ตายตัว ขึ้นอยู่กับบริษัทประกันภัยแต่ละรายที่จะกำหนดขึ้นตามความคุ้มครองที่ผู้เอาประกันภัยจะซื้อ โดยอัตราค่าประกันภัยจะขึ้นอยู่กับขนาดเครื่องยนต์ จำนวนแอสซีส์ ประเภทรถ ขนาดความจุสินค้า จำนวนที่นั่ง อัตราภาษีที่เรียกเก็บ ใบตรวจรับรองสภาพรถ รายละเอียดของผู้ขับขี่ (เพศ อายุ การศึกษา ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่) ประวัติการทำประกัน ความคุ้มครองความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และความต่อเนื่องในการเป็นลูกค้าของผู้เอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัย

ในส่วนของค่าประกันภัยบุคคลที่สาม (Third Party Compulsory Insurance) นั้น บริษัทประกันภัยจะต้องปฏิบัติตามอัตราที่กำหนดโดย IRDA ดังนี้ (อัตราที่ใช้ในปัจจุบันเป็นอัตราที่ประกาศใช้ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน ค.ศ.2015ตาม www.irda.gov.in)

อัตราค่าเบี้ยประกันภัยบุคคลที่สามที่เรียกเก็บกับรถบรรทุกสินค้าที่จดทะเบียนเป็นรถบรรทุกสาธารณะ

- รถที่มีน้ำหนักรวม (น้ำหนักรถและน้ำหนักสินค้า) ไม่เกิน 7.5 ตัน เสียในอัตรา 14,390 รูปี
- รถที่มีน้ำหนักรวมตั้งแต่ 7.5 ตัน แต่ไม่เกิน 12 ตัน เสียในอัตรา 15,365 รูปี

- รถที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 12 ตัน แต่ไม่เกิน 20 ตัน เสียในอัตรา 19,632 รูปี
- รถที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 20 ตัน แต่ไม่เกิน 40 ตัน เสียในอัตรา 19,766 รูปี
- รถที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 40 ตันขึ้นไป เสียในอัตรา 19,846 รูปี

อัตราค่าเบี้ยประกันภัยบุคคลที่สามที่เรียกเก็บกับรถบรรทุก สินค้าที่จดทะเบียนเป็นรถบรรทุกส่วนบุคคล

- รถที่มีน้ำหนักบรรทุก ไม่เกิน 7.5 ตัน เสียในอัตรา 8,721 รูปี
- รถที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 7.5 ตัน แต่ไม่เกิน 12 ตัน เสียในอัตรา 8,868 รูปี
- รถที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 12 ตัน แต่ไม่เกิน 20 ตัน เสียในอัตรา 8,972 รูปี
- รถที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 20 ตัน แต่ไม่เกิน 40 ตัน เสียในอัตรา 11,149 รูปี
- รถที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 40 ตันขึ้นไป เสียในอัตรา 13,879 รูปี

อัตราค่าเบี้ยประกันภัยบุคคลที่สามที่เรียกเก็บกับรถลากจูง

- รถลากจูงที่ใช้เพื่อการพาณิชย์ เสียในอัตรา 1,238 รูปี

ดัชนีราคาผู้บริโภค

ดัชนีราคาผู้บริโภค (Consumer Price Index - CPI) ของอินเดียจัดทำขึ้นโดยรัฐบาลอินเดีย สามารถสืบค้นได้จาก <https://data.gov.in> โดยเป็นดัชนีที่รวบรวมจากราคาสินค้า/บริการสำคัญที่ผู้บริโภคในเขตเมืองและเขตชนบทมีการซื้อขายกัน ประกอบด้วย (1) ข้าวและธัญพืช (2) เยื่อกระดาษและผลิตภัณฑ์กระดาษ (3) น้ำมันพืชและไขมัน (4) เนื้อสัตว์และเนื้อปลา (5) นมและผลิตภัณฑ์นม (6) เครื่องเทศ (7) ผัก (8) ผลไม้ (9) น้ำตาลและน้ำผึ้ง (10) เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ (11) อาหารสำเร็จรูป (12) แผ่นแปะ (13) เชื้อเพลิงและอุปกรณ์ส่องสว่าง (14) ที่พักอาศัย (15) เสื้อผ้าและเครื่องนอ (16) รองเท้า (17) ยาและบริการสุขภาพ (18) บริการศึกษา (19) บริการท่องเที่ยวและพักผ่อนหย่อนใจ (20) บริการขนส่งและสื่อสาร (21) ผลิตภัณฑ์ดูแลสุขภาพ (22) อุปกรณ์ในครัวเรือนทั่วไป และ (23) รายการสินค้าและบริการอื่นๆ

ในส่วนของภาพรวม พบว่า ในเดือนมีนาคม ค.ศ.2015 ดัชนีราคาผู้บริโภคในภาพรวมของอินเดียมีค่า 120.2 ปรับตัวลดลงกว่าช่วงเดียวกันของ ค.ศ.2014 ซึ่งมีค่า 138.1 โดยปัจจัยที่ทำให้ดัชนีราคาผู้บริโภคในอินเดียปรับตัวลดลงจากเดิม ได้แก่ ราคาเชื้อเพลิง ราคาสินค้าเสื้อผ้าและรองเท้า ราคาสินค้าเกษตรและอาหาร (ข้าว ธัญพืช ผลิตภัณฑ์นม ผัก ผลไม้ และอาหารสำเร็จรูป)

บทที่ 6

ระบบการประกันภัย

ระบบการประกันภัยในประเทศอินเดียจะอยู่ภายใต้ต้องการกำกับดูแลประกันภัยและการพัฒนาแห่งประเทศอินเดีย (Insurance Regulatory and Development Authority - IRDA) โดยมูลค่าเบี้ยประกันจากการประกันภัยรถยนต์จะมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 40 ของมูลค่าเบี้ยประกันภัยทั้งหมดของประเทศอินเดีย หรือคิดเป็นมูลค่ากว่า 60 พันล้านรูปี ซึ่งครอบคลุมความเสียหายของผู้เอาประกันภัย (Own Damage) และความเสียหายต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability) โดยอัตราค่าเบี้ยประกันจะถูกกำกับโดย IRDA



การประกันภัยรถ

การประกันภัยรถยนต์ในประเทศอินเดีย (Motor Insurance) แบ่งเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

(1) การประกันภัยบุคคลที่สาม (Third Party Liability Insurance หรือ Liability Only Insurance) ซึ่งเป็นการประกันภัยภาคบังคับที่กำหนดโดย IRDA และกรมรถยนต์ ที่ครอบคลุมความเสี่ยงต่อบุคคลอื่นที่มีผู้ใช้ขับขี่และพนักงานประจำรถขนส่งสินค้าที่ได้รับบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือมีทรัพย์สินเสียหายอันเกิดจากการกระทำของรถยนต์ที่ทำการประกัน โดยอัตราค่าเบี้ยประกันและความคุ้มครองจะเป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดโดย IRDA ตามที่ได้ระบุไว้ในบทที่ 5

(2) การประกันภัยที่ครอบคลุมทั้งความรับผิดและความเสียหายต่อรถยนต์ที่เอาประกัน (Comprehensive Policy หรือ Package Policy หรือ O.D.Cover) ซึ่งครอบคลุมถึงภัยต่างๆ ที่เกิดแก่รถยนต์ที่เอาประกัน ได้แก่ ไฟไหม้ ระเบิด ไฟลุก ไฟผ่า ชโมย การนัดหยุดงาน แผ่นดินไหว ดินถล่ม หินถล่ม น้ำท่วม พายุ อุบัติเหตุ การก่อการร้าย ภัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อพนักงานขับรถและพนักงานประจำรถ รวมทั้งครอบคลุมถึงการประกันภัยบุคคลที่สาม ทั้งนี้ การประกันภัยดังกล่าวข้างต้นไม่ครอบคลุมความเสียหายอันเกิดขึ้นจากรถยนต์ที่อยู่ในภาวะดังต่อไปนี้ (1) ความเสียหายที่เกิดจากการขับขี่โดยผู้ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ (2) ความเสียหายเมื่อผู้ขับขี่มีเมามาหรือเสพสารเสพติด (3) การใช้รถเพื่อวัตถุประสงค์ที่ผิดกฎหมาย (4) ขับขี่ในสถานการณ์ที่เครื่องยนต์เสียหายรถยนต์ ยางรถยนต์เสื่อมสภาพ (5) ขับรถนอกอาณาเขตพื้นที่ที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์

จากข้อมูลประเทศอินเดีย พบว่า ร้อยละ 20 ของรถบรรทุกที่จดทะเบียนในประเทศไทยทำประกันภัยเฉพาะการประกันภัยบุคคลที่สาม

อีกร้อยละ 80 ของรถบรรทุกที่จดทะเบียนฯ ทำประกันภัยแบบ
ครอบคลุม (Package Policy) โดยอัตราค่าเบี้ยประกันภัยจะขึ้นอยู่กับ
มูลค่ารถ ขนาดเครื่องยนต์ จำนวนแชนซีส์ ประเภทรถ ขนาดความจุ
สินค้า ปีที่ใช้งาน ค่าเสื่อมราคา ประวัติการทำประกัน ความต่อเนื่องใน
การเป็นลูกค้าของบริษัทประกันภัย และขอบเขตความคุ้มครอง โดย
กรมธรรม์ประกันภัยรถจะมีอายุคราวละไม่เกิน 1 ปี โดยเมื่อหมดอายุ
กรมธรรม์ฯ แล้ว ผู้เอาประกันไม่ชำระค่าเบี้ยประกันภัยภายในวันที่ครบ
กำหนด จะทำให้อายุกรมธรรม์ขาดลงทันที

การประกันภัยสินค้า

การประกันภัยสินค้าขณะทำการขนส่งภายในประเทศอินเดีย
เป็นการทำประกันตามความสมัครใจของเจ้าของสินค้า / ผู้ขนส่ง โดย
ขอบเขตความคุ้มครองครอบคลุมภัยต่างๆ ได้แก่ ความเสียหายของ
สินค้าอันเกิดจากไฟไหม้และระเบิด ความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างการ
จัดเก็บและขนถ่ายสินค้า ความเสียหายทางการเงินอันเกิดจากสินค้าสูญ
หายหรือเสียหาย ค่าใช้จ่ายในการเฉลี่ยความเสียหาย โดยการ
ประกันภัยสินค้าที่ขนส่งจะเริ่มต้นขึ้นเมื่อรถออกเดินทางและสิ้นสุดเมื่อ
ถึงจุดปลายทาง หรือจะหมดอายุกรมธรรม์ลงภายใน 4 วัน นับจากวันที่
สินค้าส่งถึงจุดปลายทาง โดยค่าใช้จ่ายในการประกันภัยสินค้าขึ้นอยู่กับ
ประเภทและธรรมชาติของสินค้า น้ำหนักสินค้า สถานที่บรรจุสินค้า
สถานที่ปลายทาง จำนวนทึบห่อ และสภาพยานพาหนะที่ใช้บรรทุก

ส่วนในกรณีของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทางถนนนั้น ปัจจุบันยังไม่มีบริษัทประกันภัยรับประกันเนื่องจากอินเดียยังไม่มีการจัดทำความตกลงการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ ส่วนกรณีของการขนส่งสินค้าที่นำเข้าและส่งออกทางทะเลและทางอากาศนั้น ประเทศอินเดียจะใช้ขอบเขตความรับผิดชอบในการประกันภัยสินค้า เช่นเดียวกับการประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance) ของไทย

ขั้นตอนการจัดการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

กิจการประกันภัยในอินเดียที่ได้รับอนุญาตจากสำนักงานกำกับและพัฒนากิจการประกันภัยของอินเดีย (IRDA) ให้รับประกันภัยรถยนต์ (Motor Insurance) การประกันสินค้า (Cargo Insurance) และการประกันภัยบุคคลที่สาม (Third Party Compulsory Insurance)



กิจการที่รับประกันภัยการขนส่งมีจำนวน 28 บริษัท ได้แก่

- (1) Agriculture Insurance Corporation of India Limited
- (2) Apollo Munich Health Insurance Company Limited
- (3) Bajaj Allianz General Insurance Company Limited
- (4) BhartiAxa General Insurance Company Limited
- (5) Cholamandalam MS General Insurance Company Limited
- (6) Cigna TTK Health Insurance Company Limited
- (7) Export Credit Guarantee Corporation of India Limited
- (8) Future Generali India Insurance Company Limited
- (9) HDFC ERGO General Insurance Company Limited
- (10) ICICI Lombard General Insurance Company Limited
- (11) IFFCO Tokio General Insurance Company Limited
- (12) L&T General Insurance Company Limited
- (13) Liberty Videocon General Insurance Company Limited
- (14) Magma HDI General Insurance Company Limited
- (15) Max Bupa Health Insurance Company Limited
- (16) National Insurance Company Limited
- (17) The New India Assurance Company Limited
- (18) The Oriental Insurance Company Limited
- (19) Raheja QBE General Insurance Company Limited
- (20) Reliance General Insurance Company Limited
- (21) Religare Health Insurance Company Limited

- (22) Royal Sundaram Alliance Insurance Company Limited
- (23) SBI General Insurance Company Limited
- (24) Shriram General Insurance Company Limited
- (25) Star Health and Allied Insurance Company Limited
- (26) Tata AIG General Insurance Company Limited
- (27) United India Insurance Company Limited
- (28) Universal Compo General Insurance Company Limited

กรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน ผู้เอาประกันจะต้องดำเนินการดังนี้

- **กรณีของการประกันภัยบุคคลที่สาม:** บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายจะต้องแสดงรายงานการเกิดอุบัติเหตุแก่บริษัทประกันภัยและเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อให้มีหลักฐานแย้งกับเซอร์เวย์อร์(Surveyor) ที่เป็นผู้ประเมินมูลค่าความเสียหาย
- **กรณีของรถที่เอาประกันภัยเสียหายหรือสูญหาย:** เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จะต้องรายงานบริษัทประกันภัยและเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อให้มีหลักฐานแย้งกับเซอร์เวย์อร์ที่เป็นผู้ประเมินมูลค่าความเสียหาย และห้ามทำการเคลื่อนย้ายรถออกจากบริเวณที่ประสบอุบัติเหตุหรือเหตุฉุกเฉินยกเว้นได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ตำรวจและบริษัทประกันภัย โดยบริษัทประกันภัยจะชำระค่าสินไหมให้ภายใน 30 วัน

- **กรณีสินค้าที่เอาประกันภัยเสียหายหรือสูญหาย :**
เจ้าของสินค้าจะต้องแจ้งไปยังบริษัทประกันฯ เป็นลายลักษณ์อักษร พร้อมทั้งค่าใช้จ่ายหรือค่าเสียโอกาสที่เกิดจากการผัดนัดส่งสินค้า พร้อมทั้งแสดงเจตนาว่า ได้พยายามไม่ให้สินค้าที่เอาประกันภัยเสียหายหรือสูญหายอย่างเต็มที่แล้ว

บทที่ 7

นโยบายของภาครัฐที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริม

การประกอบการขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศ

การขนส่งทางถนนของอินเดียจัดเป็นการขนส่งหลักภายในประเทศอินเดีย มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 60 ของปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ และคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 87 ของการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ อย่างไรก็ตามสภาพถนนในอินเดียยังไม่ดีนัก บางส่วนก็มีการจราจรแออัดมาก และถนนเกือบทั้งหมดขาดการซ่อมบำรุงที่ดีพอ โดยโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (National Highway) ซึ่งใช้รองรับการขนส่งมากกว่าร้อยละ 40 ของปริมาณการขนส่งรวมทั้งหมด แต่กลับมีความยาวของทางหลวงฯ คิดเป็นร้อยละ 2 ของเส้นทางถนนของทั้งประเทศ โดยหน่วยงานสำคัญ ได้แก่ กระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวง (Ministry of Road Transport and Highways - MORTH) เป็นหน่วยงานสำคัญในการกำหนดนโยบายการขนส่งทางถนนการก่อสร้างและทำนุบำรุงถนน ตลอดจนมีหน่วยงานระดับท้องถิ่นใน มลรัฐต่างๆ ที่มีส่วนรับผิดชอบในการพัฒนาถนนภายในเขตเมืองและถนนภายในเขตมลรัฐ

การพัฒนาาระบบถนนในอินเดียใช้เงินทุนจากรัฐบาลและการเรียกเก็บภาษีจากน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าผ่านทาง ตลอดจนการกู้เงินจากสถาบันระหว่างประเทศ และการให้สัมปทานภาคเอกชนในก่อสร้าง

ถนน โดยเอกชนผู้ได้รับสัมปทานจะได้รับสิทธิประโยชน์ต่างๆ อาทิ ได้รับสิทธิรับค่าตอบแทนร้อยละ 40 จากเงินได้จากการให้บริการ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้ทั้งหมดเป็นเวลา 20 ปี ได้รับยกเว้นการเสียภาษีค่าบริการต่างๆ ที่เกิดจากการสร้างถนน ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างและสินค้าที่นำเข้ามาเพื่อใช้ในการอุปโภคบริโภคของเจ้าหน้าที่โครงการก่อสร้างฯ

อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศอินเดียเกือบทั้งหมดยังคงมีลักษณะกระจัดกระจาย ไม่เป็นระบบ และไม่มีกิจการใดกิจการหนึ่งที่มีลักษณะโดดเด่น และให้บริการครบวงจรทั่วทั้งประเทศ

จากข้อมูลของ Transport Corporation of India พบว่าร้อยละ 90 ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนในอินเดียมีรถบรรทุกในครอบครองน้อยกว่า 5 คัน/ราย ซึ่งเป็นผู้ประกอบการรายย่อย ใช้เทคโนโลยีดั้งเดิม ไม่ทันสมัย รถบรรทุกมีอายุการใช้งานมากและมักล้าลอบรถทุกสินค้าน้ำหนักเกินอยู่เสมอเพื่อประหยัดต้นทุน ซึ่งเป็นเหตุผลสำคัญที่ทำให้ถนนทรุดโทรม เป็นหลุม เป็นบ่อ เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง และอายุใช้งานของถนนกับรถบรรทุกลดลง และร้อยละ 10 ของผู้ประกอบการขนส่งจะมีการจัดการแบบมีระบบที่มีการว่าจ้างผู้จัดการและหัวหน้างานมืออาชีพเป็นพนักงานบริษัท มีการทำบัญชี ชำระภาษีและค่าธรรมเนียม และบริหารอย่างเป็นระบบ โดยการประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าทางถนนในอินเดียผู้ประกอบการจะต้องชำระภาษีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ภาษีเงินได้นิติ

บุคคล ภาษีสรรพสามิต ภาษีขายและซื้อขายยานพาหนะ ภาษีการใช้ถนน ภาษีเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่น ค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการ ภาษีการข้ามแดนระหว่างรัฐซึ่งเรียกเก็บในแต่ละมณฑล (Octroi Tax) ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนที่สูงมาก

ปัจจุบัน กระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวง (MRTH) ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการวางแผนแห่งชาติ ได้ร่วมกันกำหนดนโยบายพัฒนาการขนส่งแห่งชาติ (National Transport Development Policy - NTDPC) เพื่อขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจการขนส่งของอินเดีย และกำหนดวิสัยทัศน์การพัฒนาจนถึงปี ค.ศ.2032 (พ.ศ.2575) เพื่อให้สอดคล้องกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงของสภาพสังคมและวิถีชีวิต และความสามารถในการจัดหางบประมาณในอนาคตของรัฐบาล



ผู้นำอินเดียประกาศนโยบายพัฒนาการขนส่งแห่งชาติ

ภายใต้นโยบายพัฒนาการขนส่งแห่งชาติฯ ให้ความสำคัญกับ (1) การปรับเพิ่มขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานและผู้ประกอบการขนส่ง (2) การยกระดับความปลอดภัยการขนส่งทุกรูปแบบทั้งการขนส่งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ (3) เพิ่มการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีสารสนเทศ (4) ลดผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการขนส่งโดยการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ (5) การเชื่อมโยงระหว่างรัฐต่างๆ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงกับฝั่งตะวันออกเฉียงเหนืออินเดีย เช่น รัฐอัสสัม รัฐมณีปุระ รัฐนาคาแลนด์ เป็นต้น และ (6) การเชื่อมโยงระบบขนส่งกับนานาชาติ

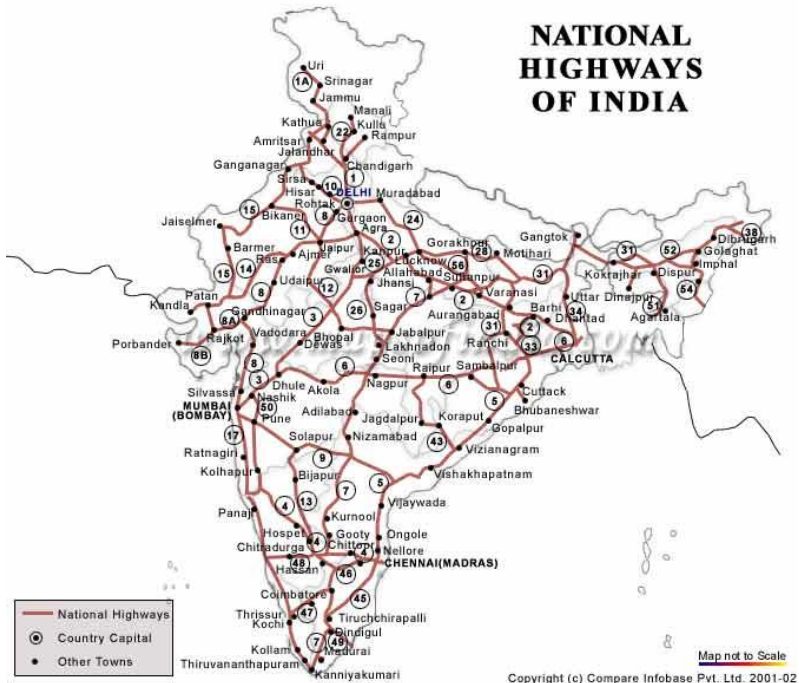
ในส่วนของ การขนส่งทางถนน ภายใต้ นโยบาย NTDPC กระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวง (MRTTH) ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการวางแผนแห่งชาติ ได้กำหนดนโยบาย/แผนงานที่สำคัญสำหรับการขนส่งทางถนน ดังนี้

- ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งปรับปรุงรถบรรทุกและเทคโนโลยีให้มีความทันสมัย ด้วยมาตรการส่งเสริมทางการเงินเพื่อยกระดับประสิทธิภาพของรถบรรทุก
- พัฒนาระบบการตรวจสอบและซ่อมบำรุงยานพาหนะ
- นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในอุตสาหกรรมขนส่ง เช่น GPS และระบบ Intelligent Transport System (ITS)

- ควบคุมน้ำหนักบรรทุก และการกำหนดน้ำหนักรถบรรทุกลงบนเพลลาที่เหมาะสมต่อพัฒนาการทางการค้า เนื่องจากถนนในอินเดียส่วนใหญ่ไม่สามารถรองรับรถน้ำหนักเกินกว่า 10.2 ตัน/เพลลา
- พัฒนาสถาบันสอนขับรถ และการส่งเสริมการพัฒนาผู้ขับขี่ด้วยการฝึกอบรม
- พัฒนาความปลอดภัยการขนส่งทางถนน และความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Low Carbon Transport in India)
- ปรับเปลี่ยนการเก็บภาษีการใช้ถนนและปฏิรูปการจัดเก็บภาษีจากน้ำมันเชื้อเพลิง
- ให้การอุดหนุนการขนส่ง (Transport Subsidy) เพื่อชดเชยต้นทุนค่าขนส่งวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูปในสัดส่วนระหว่างร้อยละ 50 ถึง 90 สำหรับการขนส่งสินค้าไปและกลับในอุตสาหกรรมที่กำหนดของเขตท้องถิ่นทุรกันดารมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี ค.ศ.1971 เพื่อช่วยเหลือการพัฒนาในท้องถิ่นทุรกันดารห่างไกล ความเจริญและพื้นที่ที่เป็นภูเขาสูงชันเข้าถึงได้ยาก เช่น รัฐในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของอินเดีย (รัฐอัสสัม รัฐเมฆกัลยา รัฐมณีปุระ รัฐนากาแลนด์ รัฐตรีปุระ รัฐมิโซรัม รัฐอรุณาจัลประเทศ) หมู่เกาะนิโคบา โดยเป็นมาตรการที่ใช้คร่าวละ 5 ปี

ภาคผนวก

ถนนสายหลักของอินเดีย

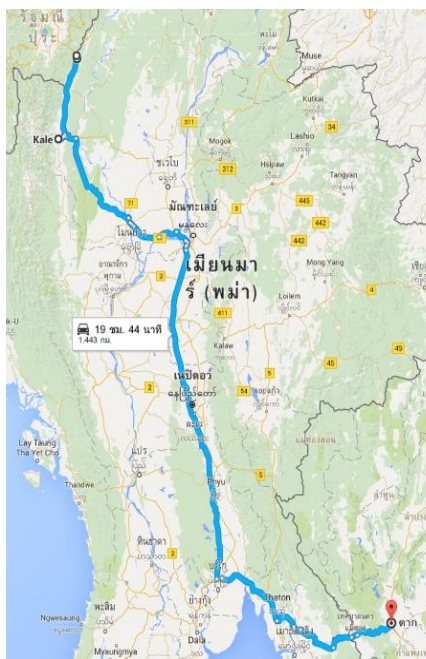


ทางหลวงแผ่นดินของอินเดีย (National Highways of India) เป็นโครงข่ายทางหลวงที่บริหารและบำรุงรักษาโดยองค์การทางหลวงแห่งอินเดีย (NHIA) ของรัฐบาลกลาง มีระยะทางรวมกันกว่า 96,260 กิโลเมตร เพื่อเชื่อมรัฐต่างๆ เข้าด้วยกัน ซึ่งรวมถึงทางหลวงที่เสียค่าผ่านทางประมาณ 1,000 กิโลเมตร เส้นทางถนนเชื่อมระหว่างหัวเมืองสำคัญในจีน โดยในบางช่วงของเส้นทางจะมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง

ถนนหมายเลข 1

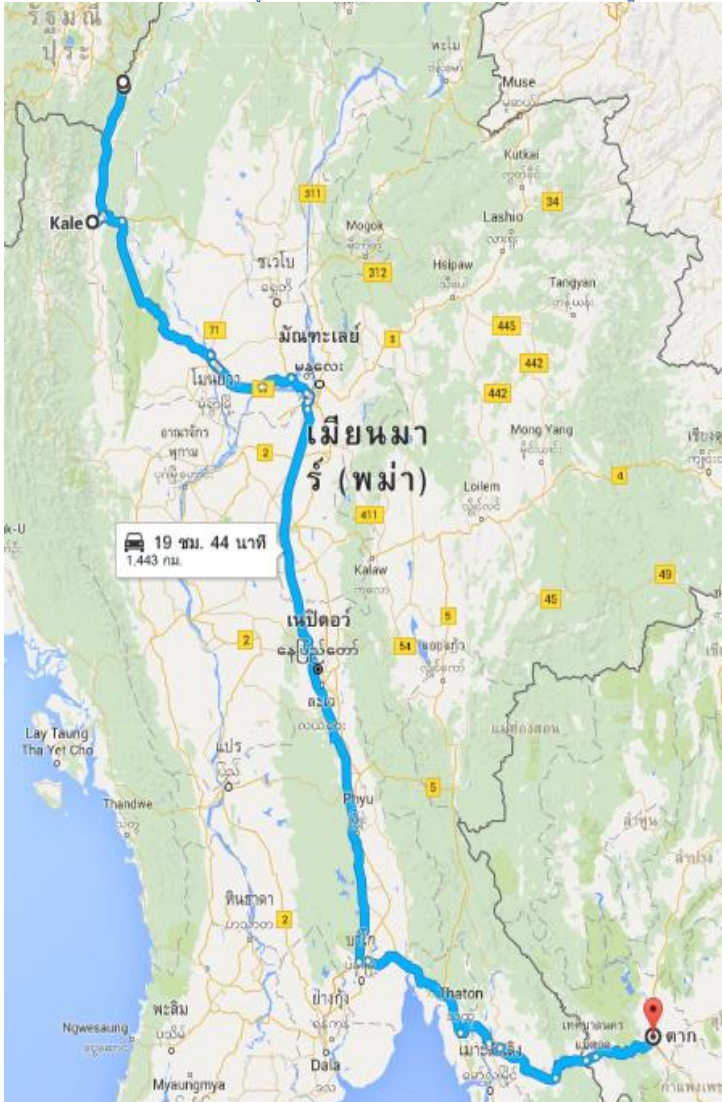
เชื่อมต่ออินเดีย เมียนมา และไทย

ถนนหมายเลข 1 เป็นถนนที่เชื่อมอินเดีย เมียนมา และไทย ตามแนวเส้นทางหลวงอาเซียน AH1 ในส่วนที่เกี่ยวกับอินเดีย เริ่มต้นที่ ด่านมอเธ่ รัฐมณีปุระ ประเทศอินเดีย ผ่านเข้ามา เมียนมาที่ด่านตามู เขต สะกาย ผ่านมายังเมือง มัณฑะเลย์ กรุงเนปิดอว์ เมือง บาก และ ด่านชายแดนเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง ก่อนเชื่อมต่อเข้าสู่ไทยที่ด่านแม่สอด จ.ตาก



คู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน (สาธารณรัฐอินเดีย)”

โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน



ข้อมูลด้านชายแดนที่สำคัญของประเทศอินเดีย

ด่านมอเรห์

ด่านมอเรห์ (Moreh) รัฐมณีปุระ เป็นด่านชายแดนที่สำคัญที่สุดในการเชื่อมโยงอินเดียกับเมียนมา ซึ่งอยู่ฝั่งตรงข้ามกับด่านตามู (Tamu) เขตสะกาย ประเทศเมียนมา อย่างไรก็ตาม ยังมีการขนส่งสินค้าระหว่างอินเดียกับเมียนมาไม่มาก เนื่องจากเมียนมากับอินเดียยังไม่มีความสะดวกในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ อีกทั้งมีการจำกัดประเภทสินค้าที่อนุญาตให้ทำการส่งออกและนำเข้าระหว่างกันได้เพียงไม่กี่ชนิด





อย่างไรก็ตาม การค้าขายส่วนใหญ่เป็นการซื้อขายและรับจ้างขนสินค้าด้วยแรงงานและใช้รถเข็นขนของข้ามแดนระหว่างตลาดการค้าชายแดนฝั่งมอเรห์และฝั่งตามู อีกทั้งอนุญาตให้คนท้องถิ่นสามารถข้ามพรมแดนมาจับจ่ายซื้อสินค้าระหว่างกันได้ โดยสินค้าที่ชาวอินเดียซื้อจากฝั่งตลาดเมียนมา ได้แก่ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ เสื้อผ้า สินค้าอุปโภคบริโภค และหมาก


ที่ชายแดนมอเรห์กับตามู มีการค้าขายสินค้าไทยหลายรายการ เช่น รองเท้าแตะ เสื้อผ้า กางเกงยีนส์ เครื่องครัว ผลิตภัณฑ์พลาสติก เครื่องประดับ โต๊ะแบบนอร์ดิก เป็นต้น โดยสินค้าไทยมีภาพลักษณ์ที่ดีในสายตาคอนอินเดีย อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน ด้านชายแดนมอเรห์และด้านตามู อนุญาตให้เฉพาะสินค้าของอินเดียและเมียนมาเท่านั้นที่สามารถขนส่งผ่านด่านได้อย่างถูกกฎหมาย ขณะที่สินค้าของประเทศที่สามไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งผ่านแดนได้อย่างถูกกฎหมาย

ภาพตัวอย่างเอกสารที่ใช้ในการค้าและการขนส่งกับอินเดีย


หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า FORM AI เป็นเอกสารสำคัญสำหรับการใช้สิทธิประโยชน์ จากความตกลงการค้าสินค้าอาเซียน-อินเดีย ที่อินเดียและอาเซียนได้ผูกพันลด/ยกเลิก ภาษีนำเข้าหากมีการแสดงหนังสือรับรองฯ ดังกล่าวต่อเจ้าหน้าที่อินเดียขณะนำเข้าสินค้า

ORIGINAL					
1. Goods consigned from (Exporter's business name, address, country)		Reference No.			
2. Goods consigned to (Consignee's name, address, country)		ASEAN-INDIA FREE TRADE AREA PREFERENTIAL TARIFF CERTIFICATE OF ORIGIN (Combined Declaration and Certificate) FORM AI Issued in _____ (Country) (See Notes Overleaf)			
3. Means of transport and route (as far as known) Departure Date: _____ Vessel's Name/Aircraft, etc.: _____ Port of Discharge: _____		4. For official use <input type="checkbox"/> Preferential Tariff Treatment Given Under ASEAN-INDIA Free Trade Area Preferential Tariff <input type="checkbox"/> Preferential Tariff Treatment Not Given (Please state reasons) _____ 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 Notes overleaf)	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-INDIA Free Trade Area Preferential Tariff 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. Where appropriate please tick: <input type="checkbox"/> Third Country Invoicing <input type="checkbox"/> Exhibition <input type="checkbox"/> Back-to-Back CO <input type="checkbox"/> Cumulation					


หนังสือรับรองการจดทะเบียนเป็นผู้นำเข้า / ผู้ส่งออกของอินเดีย ซึ่งต้องจดทะเบียนกับ
กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าของอินเดีย จึงจะสามารถนำเข้าหรือส่งออกสินค้าได้


भारत सरकार
GOVERNMENT OF INDIA
वाणिज्य एवं उद्योग मंत्रालय
MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY
OFFICE OF ADDL. DIRECTOR GENERAL OF FOREIGN TRADE
मंडलीय संयुक्त मण्डलिदेशक विदेश व्यापार का कार्यालय
NEW CGO BUILDING, SE WING MUMBAI-400020

आयातक-निर्यातक कोड (आईईसी) का प्रमाण-पत्र
CERTIFICATE OF IMPORTER-EXPORTER CODE (IEC)

1.	नाम/Name	BIOLIFE IMPEX PVT LTD
2.	पता/Address	307, BLUE ROSE INDUSTRIAL ESTATE, W E HIGHWAY, BORIVALI EAST, MUMBAI. 400066
3.	इस व्यक्ति का नाम व पदनाम जिनका फोटो यात्रा बैंक सर्टिफिकेट पर चिपकया नाम & /Name and Designation of the person whose photograph has been affixed on the Bank Certificate	 SAGAR RAMAKANT JOSHI DIRECTOR
4.	शांच विधिवत/इकाईका पता. यदि कोई हो Address of the Branch/Div./Unit if any	Branches NIL
5.	आईईसी संख्या/IEC Number	0311075568
6.	जारी करने की तिथि/Date Of Issue	10.02.2012
7.	स्वयं वाला सं./पैन./PAN स्वान./Place :Mumbai	AAECB3116H

दिनांक/Date :10.02.2012


SUSAMMA STEPHEN
HARCON BILAL
विदेश व्यापार विकास अधिकारी/Foreign Trade Development Officer

(Issued From File.No./आयातक/03104/130/07099/AM12/1 से जारी दिनांक dated 16.12.2011)

ध्यान दें: I. आईईसी कोड के नाम, पता या संविधान में किसी भी परिवर्तन के अलावा, आईईसी कोड को जारी करने वाले प्राधिकरण को सूचित करने के लिए 90 दिनों के अंदर ही परिवर्तन के लिए आवेदन करना आवश्यक है। अन्यथा, आईईसी कोड को जारी करने वाले प्राधिकरण को सूचित करने के लिए 90 दिनों के अंदर ही परिवर्तन के लिए आवेदन करना आवश्यक है।
In case of any change in the Name/Address or Constitution of IEC holder, the IEC holder shall cease to be eligible to Import or Export against the IEC after expiry of 90 days from the date of such a change unless in the meantime, the consequential changes are effected in the IEC by the concerned Licensing Authority.

เอกสารคำร้องขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งในอินเดีย

FORM P. Pu.C.A.
[See Rule – 70 (1) (v)]
Application for a Goods Carriage Permit

To,

The Regional Transport Authority Full name

..... Region. address

I hereby apply for a permit in respect of a goods carriage as hereinafter set out :

1. The area or areas for which the permit is required
2. The type and capacity of the vehicle
3. The nature of goods proposed to be carried
4. The rates to be charged by the applicant for carriage of goods
5. The details of arrangements made/ intended to be made for :-
 - (i) housing of the vehicle
 - (ii) maintenance of the vehicle
 - (iii) repair of the vehicle
 - (iv) storage and safe custody of the goods
6. Particulars of any permit in respect of goods carriages, held by the applicant within the State and the registration mark of all the vehicles

covered by such permits

7. The details of last three year's record of payment of taxes in respect of vehicles stated in item No. 6 above

8. The details of last three year's record of suspension or cancellation or any permit stated in item No. 6 above

10. Particular of any agreement affecting in any material respect the provision (within the region of the Regional Transport Authority) of facilities in the transport of goods for hire or reward entered/ or proposed to be entered into by the applicant with any other person by whom such facilities are provided whether within or without the region

11. Particulars of any agent's licence issued to the applicant for the business of collecting forwarding or distributing goods carried by goods carriages ...

12. Whether the applicant intends to carry goods for or in connection with a trade or business carried on by the applicant If Yes, the nature of his trade or business and te nature of goods to be carried ...

13. I hereby declare that the above statements are true and that I have supplied all the informations and documents necessary to support the statements made in this application.

14. I hereby agree that the statements made by me in this application shall be the conditions of permit issued to me.

15. I herewith tender the fee prescribed in Rule 71.

Date :

Place :

Signature of
the applicant

Note : Where the space is not sufficient, the applicant should furnish the information, item wise on separate sheets, must sign each sheet and must attach them with the application.

ตัวอย่างใบอนุญาตขับขี่ของอินเดียซึ่งแต่ละรัฐจะมีรูปแบบที่ต่างกัน

Transport Department Government of Delhi
Licence to Drive Vehicles Throughout India

Licence No . : DL-0420110149646 (P) N
Name : ANURAG BREJA
S/W/D : BODH RAJ BREJA
DOB: 09/02/1976 BG: U
Address :
HNO-178 A2/B MIG FLATS PASCHIM
VIHAR,DELHI 110063



Authorisation to Drive : INVCRG Date of Issue : 01/03/2011

(Holder's Signature)

Issue Date : 01/03/2011
Validity : 08/02/2026
Inv Carr No : NA Issuing Authority (WZ)

THE UNION OF INDIA
MAHARASHTRA STATE MOTOR DRIVING LICENCE

DL No MH-1220050000188 ID 12-12-2005
Valid Till : 11-12-2025 (Non Trans)
(Inv Crg)

AUTHORISATION TO DRIVE FOLLOWING CLASSES OF VEHICLES THROUGHOUT INDIA

COV ID
MCWG 12-12-2005

PHOTO

Name : POOJA PANDHE
S/D/W of MANDALAY
Add : S.M. 3, A/3, AMBEGAON BK,
BHARTI VIDYARATH BACKSIDE,
PUNE
PIN : 411006
Signature & ID of Issuing Authority: MH-1220051

DOB : 09-1986 BG : Not

Signature/Thumb Impression of Holder

SPECIMEN

คู่มือ “เตรียมความพร้อมผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่อาเซียน (สาธารณรัฐอินเดีย)”
 โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

Form - 7



GUJARAT STATE Driving Licence

Number **GJ00/000047/00** Issued on **14/06/2000**

Name **TRIVEDI HIMANSHU
JASHWANTLAL**

Address **3/5, AASHRAY APPT.
NR. PREMCHAND NAGAR
AHMEDABAD 380015**

DoB **15/04/1975** BG **0+**

Tel **0796741234**


is licenced to drive MC ex.50CC,LMV

Valid for other than Transport Vehicles from **14/06/2000** to **13/06/2020**
 Valid for Transport Vehicles from to

Holder's Signature 

Licensing Authority  (M4)

SPECIMEN



INDIAN DRIVING LICENCE GOVERNMENT OF BIHAR

DL : BR-3720100000050

Name : **MD. MUDASSIR ALAM** FORM-7

S/W/D of : **MD. MASOOD ALAM**


Address : **AT J 342, JAIPUR
EXT 1, BADARPUR,
NEW DELHI,**

Valid Till (Transport) **DOB : 14-11-1981** BG : **A +**

Valid Till (Non-Transport) **01-03-2021** Badge No :

*Authorisation to drive the following vehicle class throughout India. Signature of Holder *Md. Mudassir's Name*

Type of Vehicles : **MCWG LMV NT Only**

Sign. of Licensing Authority 

DTO - KISHANGANJ Issued on : **02-03-2010**

รายชื่อหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องในการดำเนิน ธุรกิจขนส่งในอินเดีย

กระทรวงการขนส่งทางถนนและทางหลวงอินเดีย

Ministry of Road Transport and Highways

5th Floor, Transport Bhawan, 1, Parliament Street, New Delhi,
Helhi 11001 โทร +91 11 2332 1709 เว็บไซต์ www.morth.nic.in

สมาคมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

สมัชชาการขนส่งทางรถทั่วประเทศอินเดีย

All India Motor Transport Congress (AIMT)

1/16-A, Asaf Ali Road, New Delhi

โทร 91 2323 2617 โทรสาร 91 2323 0864

อีเมล aimtc@rediffmail.com เว็บไซต์ www.aimtc.org

สมาพันธ์สมาคมตัวแทนรับจัดการขนส่งแห่งอินเดีย

Federation of Freight Forwarders' Association in India
(FFFAI)

311-313, 3rd Floor, Mahinder Chambers, W.T.PatilMarg,
Chembur, Mumbai 400 071

โทร 91 22 6710 7495 โทรสาร 91 22 67107500

อีเมล admin@ffai.org เว็บไซต์ www.ffai.org

สมาพันธ์อุตสาหกรรมโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์แห่งอินเดีย
Infrastructure Industry and Logistics Federation of India
(ILFI)

P-95, South Extension Part II, New Delhi 110049

โทร 91 11 41007091 โทรสาร 91 11 41007093

อีเมล dgoffice@ilfi.in เว็บไซต์ www.ilfi.in

หน่วยงานภาครัฐของอินเดียที่เกี่ยวข้องกับการลงทุน
สำนักงานการลงทุนแห่งอินเดีย

Invest India

Federation House, Taseen Marg, New Delhi 110001

โทร 91 11 23487411 โทรสาร 91 11 233 20714

Email: makeinindia@nic.in เว็บไซต์ www.investindia.gov.in

สมาคมธุรกิจต่างๆ ในอินเดีย

สหพันธ์อุตสาหกรรมแห่งอินเดีย

Confederation of Indian Industry (CCI)

The Mantosh Sondhi Centre, 23, Institutional Area, Lodi
Road, New Delhi 110 003

โทร 91 11 45771000 โทรสาร 91 11 24626149

เว็บไซต์ www.cii.in

สมาพันธ์หอการค้าและอุตสาหกรรมแห่งอินเดีย (FICCI)

Federation House, TansenMarg, New Delhi 110001

โทร 91 11 23738760 โทรสาร 91 11 23320714

อีเมล ficci@ficci.com เว็บไซต์ www.ficci.com

สมาคมหอการค้าและอุตสาหกรรมแห่งอินเดีย (ASSOCHAM)

ASSOCHAM Corporate Office, 5, Sardar Patel Marg,

Chanakyapuri, New Delhi 110021

อีเมล assochem@nic.in

สภาหอการค้าแห่งอินเดีย (ICC)

4, India Exchange Place, Kolkata 700001 โทร 91 33 223

03242 โทรสาร 91 33 223 13377 อีเมล ceo@indianchamber.net

หน่วยงานประสานงานของไทยในอินเดีย

สถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงนิวเดลี และ

ศูนย์บริการข้อมูลธุรกิจไทย-อินเดีย

D-1/3 VasantVihar, New Delhi 110057 โทร +91 11 4977 4100

โทรสาร +91 11 4977 4199 เว็บไซต์ www.thaiindia.net

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ กรุงนิวเดลี

78 Ground Floor, PaschimiMarg, VasantVihar, New Delhi
11057 โทร +91 11 4326 8888 โทรสาร +91 11 4601 0405
อีเมล thaicnewdelhi@gmail.com

สถานกงสุลไทย ณ เมืองมุมไบ

Express Towers, 12th Floor, Nariman Point, Mumbai 400021
โทร +91 22 2282-3535 โทรสาร +91 22 2282 1525
อีเมล thaimub@mfa.go.th
เว็บไซต์ www.thaiembassy.org/mumbai

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ เมืองมุมไบ

Express Towers, 3rd Floor, Nariman Point, Mumbai 400021
โทร +91 22 2283 0242 โทรสาร +91 22 2284 6859
อีเมล thaitrademumbai@gmail.com
เว็บไซต์ www.facebook.com/thaitrademumbai.th

สำนักงานส่งเสริมการลงทุน ณ เมืองมุมไบ

Express Towers, 12th Floor, Nariman Point, Mumbai 400021
โทร +91 22 2204 1589 โทรสาร +91 22 2282 1525
อีเมล Mumbai@boi.go.th

สถานกงสุลไทย ณ เมืองเจนไน

No.3, First Main Road, Vidyodaya Colony, T.Nagar, Chennai -

600 017 โทร +91 44 4230 0730 โทรสาร +91 44 4202 0900

อีเมล thaicnn@mfa.go.th

เว็บไซต์ www.thaiembassy.org/chennai

สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ เมืองเจนไน

No.3, First Main Road, Vidyodaya Colony, T.Nagar, Chennai -

600 017 โทร +91 44 4230 0790 โทรสาร +91 44 2447 0505

อีเมล thaitcchennai@gmail.com

สถานกงสุลไทย ณ เมืองโคลกัตตา

188, Mandeville Gardens, Ballygunge, Kolkata 700019

โทร +91 33 2440 3229 โทรสาร +91 33 2440 6251

อีเมล thaiccu@mfa.go.th

เว็บไซต์ www.thaiembassy.org/kolkata/