



กรมการขนส่งทางบก
Department of Land Transport

คู่มือ

การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ
Economic Corridors



สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษา
แห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คำนำ

กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ร่วมกับ สำนักงานศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้จัดทำ **คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”** ภายใต้ “โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ด้านการขนส่งสินค้าทางถนนรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ เชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน”

ในการจัดทำคู่มือนี้ ได้มีการศึกษาและรวบรวมรายละเอียดข้อมูลที่สำคัญเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศในเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจภายในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงที่สำคัญ 4 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) 2) เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจใต้ (Southern Corridor) 3) เส้นทางแนวเบี่ยงย่อยตะวันออก (Eastern Sub - Corridor) และ 4) เส้นทางแนวเบี่ยงย่อยเหนือ (Northern Sub - Corridor) โดยเนื้อหาสำคัญในคู่มือประกอบไปด้วย ภาพรวมและสถานะปัจจุบันของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS CBTA) กฎหมายการขนส่ง สภาพเส้นทางในแนวระเบียงเศรษฐกิจ กระบวนการขั้นตอนในการข้ามแดน ค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้า และระบบการประกันภัยความเสียหาย เป็นต้น

ทางคณะผู้จัดทำหวังเป็นอย่างยิ่งว่าคู่มือฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศและผู้ที่เกี่ยวข้อง สามารถนำข้อมูลดังกล่าวไปประกอบการศึกษา วิเคราะห์ รวมทั้งเป็นข้อมูลที่ช่วยในการตัดสินใจในด้านการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค GMS ต่อไป

กรมการขนส่งทางบก
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	3
บทที่ 2 เส้นทาง การขนส่งสินค้าและกระบวนการข้ามแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)	33
บทที่ 3 เส้นทาง การขนส่งสินค้าและกระบวนการข้ามแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจใต้ (Southern Economic Corridor)	73
บทที่ 4 เส้นทาง การขนส่งสินค้าและกระบวนการข้ามแดนตามแนว ระเบียญย่อยตะวันออก (Eastern Sub - Corridor)	112
บทที่ 5 เส้นทาง การขนส่งสินค้าและกระบวนการข้ามแดนตามแนว ระเบียญย่อยเหนือ (Northern Sub - Corridor)	155
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าในระเบียญเศรษฐกิจ	196
ภาคผนวก ข การประกันภัย	316
ภาคผนวก ค ข้อมูลติดต่อหน่วยงานต่าง ๆ	341

บทที่ 1

บทนำ

กรอบความร่วมมือ GMS (Greater Mekong Subregion) หรืออนุภูมิภาค
ลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ ประกอบไปด้วย ไทย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม
และจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนานและเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง) โดยมีวัตถุประสงค์
เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุน การอุตสาหกรรม การเกษตร
และบริการ เพื่อสนับสนุนการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชน
ในพื้นที่ให้ดีขึ้น เพื่อส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษา
ระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ
รวมทั้งยกระดับขีดความสามารถ และโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก โดย
มีความร่วมมือระหว่างกัน 9 สาขา โดยสาขาคมนาคมขนส่งเป็นหนึ่งใน 9 สาขา ที่มี
การกำหนดแนวกว้างที่เศรษฐกิจ 3 แนว เพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการ
ขยายตัวทางเศรษฐกิจ การค้า การท่องเที่ยว ได้แก่

- แผนงานพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้ (North - South Economic Corridor: NSEC) เชื่อมโยงระหว่างมณฑลยูนนาน (จีนตอนใต้) มายัง กรุงเทพฯ (ไทย)
- แผนงานพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงระหว่างทะเลจีนใต้กับทะเลอันดามัน จากเวียดนาม ผ่านสปป.ลาว ไทย ไปยังเมียนมา
- แผนงานพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือฝั่งตะวันตกของเมียนมาผ่าน มาয়้งไทย และกัมพูชา ไปยังเวียดนาม

ความร่วมมือของประเทศในกลุ่ม GMS ในการส่งเสริมการขนส่ง
ระหว่างประเทศ ภายใต้รูปแบบการลงทุนในความตกลงระหว่างประเทศที่สำคัญ

ได้แก่ 1) ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาค
แม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement:
GMS CBTA) และ 2) กรอบความตกลงระหว่างประเทศภายใต้ GMS CBTA ทั้งใน
ระดับพหุภาคีและทวิภาคี เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกการขนส่ง
ระหว่างประเทศได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement : GMS CBTA)

ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาค
ลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) เป็นส่วนหนึ่งของความร่วมมือสาขาคมนาคมขนส่งภายใต้
กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หรือ GMS
โดยได้รับการสนับสนุนจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ซึ่งมีจุดเริ่มต้นในปี พ.ศ. 2542
จากความตกลงไตรภาคีว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร
ระหว่างราชอาณาจักรไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐสังคมนิยม
เวียดนาม ในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East West Economic
Corridor: EWEC) หลังจากนั้นในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2544 - 2548 ราชอาณาจักรกัมพูชา
สาธารณรัฐประชาชนจีน (มณฑลยูนนานและเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง) และ
สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ได้ลงนามเข้าเป็นภาคีตามลำดับ และพัฒนามาเป็น
ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
(GMS CBTA) ในปัจจุบัน

ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาค
ลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการขนส่ง
สินค้าและผู้โดยสารระหว่างและภายในประเทศสมาชิก เพื่อให้เกิดความเรียบง่ายและ
สอดคล้องกันของกฎหมาย กฎระเบียบ กระบวนการ และข้อกำหนดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการ
ขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามพรมแดน และเพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่อง

หลายรูปแบบระหว่างประเทศสมาชิก ครอบคลุมในมิติการขนส่งข้ามพรมแดนที่สำคัญ
ได้แก่

- 1) การดำเนินพิธีการศุลกากรแบบเบ็ดเสร็จในจุดเดียว (Single Stop Inspection : SSI) และการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จบริเวณพรมแดน
ในจุดเดียว (Single Window Inspection: SWI)
- 2) การกำหนดระบบการจราจรผ่านแดน (Transit traffic regimes) โดยให้มี
การยกเว้นการตรวจสินค้าทางกายภาพ การวางหลักประกัน การควบคุม
การขนส่ง การกำหนดคุณสมบัติของยานพาหนะที่สามารถเดินทาง
ข้ามพรมแดน
- 3) การอำนวยความสะดวกในการข้ามพรมแดนของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับ
การขนส่ง
- 4) การแลกเปลี่ยนสิทธิจราจร
- 5) การยอมรับข้อกำหนดสำหรับการยอมรับรถในประเทศภาคีคู่สัญญาอื่น
ข้อกำหนดทางเทคนิคของรถตามมาตรฐานของประเทศผู้ส่งและผู้รับ
รวมทั้งการปฏิบัติตามข้อบังคับเกี่ยวกับการประกันภัยความเสียหาย
ที่เกิดจากรถต่อบุคคลที่สาม
- 6) การกำหนดโครงสร้างพื้นฐาน รวมถึง มาตรฐานเกี่ยวกับการสร้างถนน
สะพาน เครื่องหมายและสัญญาณจราจร

ทั้งนี้ ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนใน
อนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) จะมีผลบังคับใช้เฉพาะกับเส้นทางและจุดผ่านแดน
ที่ประเทศภาคีจะตกลงกัน ซึ่งรายละเอียดเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการดำเนินการ
ตามแนวทางที่กำหนดไว้ในความตกลงดังกล่าวประกอบไปด้วย 17 ภาคผนวก และ
3 พิธีสาร ได้แก่

ภาคผนวก/พิธีสาร	รายละเอียด
ภาคผนวก 1	การขนส่งสินค้าอันตราย
ภาคผนวก 2	การจดทะเบียนยานพาหนะระหว่างประเทศ
ภาคผนวก 3	การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย
ภาคผนวก 4	การอำนวยความสะดวกในเรื่องพิธีการข้ามแดน
ภาคผนวก 5	การข้ามแดนของบุคคล
ภาคผนวก 6	ระบบศุลกากร
ภาคผนวก 7	กฎระเบียบและสัญญาฉกรรจ์
ภาคผนวก 8	การนำรถยนต์ที่ใช้ในการขนส่งเข้าประเทศชั่วคราว
ภาคผนวก 9	กฎเกณฑ์ในการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ
ภาคผนวก 10	เงื่อนไขการขนส่ง
ภาคผนวก 11	มาตรฐานและข้อกำหนดการออกแบบถนนและสะพาน
ภาคผนวก 12	สิ่งอำนวยความสะดวก/บริการสำหรับการข้ามแดนและผ่านแดน
ภาคผนวก 13a	ความรับผิดชอบแห่งของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
ภาคผนวก 13b	กฎเกณฑ์ในการอนุญาตออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง
ภาคผนวก 14	ระบบศุลกากรสำหรับตู้สินค้าคอนเทนเนอร์
ภาคผนวก 15	ระบบการจำแนกประเภทสินค้า
ภาคผนวก 16	กฎเกณฑ์สำหรับใบอนุญาตขับรถ
พิธีสาร 1	การกำหนดเส้นทางและจุดข้ามแดนเข้า-ออก
พิธีสาร 2	ค่าธรรมเนียมเกี่ยวกับการผ่านแดน
พิธีสาร 3	การกำหนดโควตาและออกใบอนุญาต จำนวนเที่ยวการขนส่ง

โดยในปัจจุบันทุกประเทศสมาชิกได้ลงนามในพิธีสารและให้สัตยาบันครบทุกฉบับในภาคผนวกเรียบร้อยแล้ว ทำให้ความตกลงความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) มีผลบังคับใช้อย่างเต็มรูปแบบตั้งแต่ปลายปี พ.ศ. 2558 ที่ผ่านมา

บันทึกความเข้าใจในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (The Initial Implementation of the CBTA: IICBTA)

อย่างไรก็ตาม ก่อนที่ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) มีผลบังคับใช้อย่างเต็มรูปแบบในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งแต่ละประเทศสมาชิกยังมีได้ให้สัตยาบันใน 17 ภาคผนวก และ

3 พิธีสารครบทุกฉบับ นอกจากนี้ ยังมีอุปสรรคหลายประการ ทั้งในด้านกฎระเบียบภายในประเทศที่มีความแตกต่างกัน สิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานที่ยังมีความพร้อมไม่เพียงพอ รวมทั้งการขาดความรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานบริเวณพรมแดน เป็นต้น ส่งผลให้ยังไม่สามารถปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ได้อย่างเต็มรูปแบบ

ดังนั้น ในการประชุมคณะทำงานสาขาคมนาคมขนส่งในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ครั้งที่ 8 ปี พ.ศ. 2548 เห็นชอบให้มีการดำเนินการเริ่มปฏิบัติใช้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) เป็นรายเส้นทาง ซึ่งเรียกว่า The Initial Implementation of the CBTA หรือ IICBTA ณ จุดผ่านแดนนาร่อง 7 จุด ได้แก่

- 1) ลาวบาว (เวียตนาม) - แคนสะหวั้น (สปป.ลาว)
- 2) มุกดาหาร (ไทย) - สะหวั้นนะเขต (สปป.ลาว)
- 3) แม่สอด (ไทย) - เมียวดี (เมียนมา)
- 4) ปอยเปต (กัมพูชา) - อรัญประเทศ (ไทย)
- 5) บาเวต (กัมพูชา) - มีอกโบ (เวียตนาม)
- 6) แม่สาย (ไทย) - ท่าซี้เหล็ก (เมียนมา)
- 7) เทอโค้ว (จีน) - ลาวโค (เวียตนาม)

ซึ่งจะต้องมีการลงนามบันทึกความเข้าใจระหว่างประเทศคู่ภาคีทั้งในระดับทวิภาคีและไตรภาคี เพื่อให้ The Initial Implementation of the CBTA (IICBTA) สามารถปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม

โดยสาระสำคัญของ The Initial Implementation of the CBTA (IICBTA) จะมุ่งเน้นในการอำนวยความสะดวกเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ณ จุดผ่านแดนที่กำหนด โดยครอบคลุมในประเด็นที่สำคัญ ได้แก่

- 1) การแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจร
- 2) การยอมรับยานพาหนะซึ่งกันและกัน
- 3) การแลกเปลี่ยนข้อมูลการตรวจปล่อยสินค้าและบุคคลล่วงหน้า

- 4) การขนส่งบุคคลและสินค้าข้ามพรมแดน
- 5) การอำนวยความสะดวกพิธีการข้ามแดนทั้งการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ¹ (Single Window Inspection : SWI) และการตรวจสอบเพียงจุดเดียว² (Single Stop Inspection: SSI)

โดยประเทศสมาชิกได้เห็นชอบและมีกำหนดพื้นที่นำร่อง (Pilot site) บริเวณจุดผ่านแดนหลักในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงซึ่งกำหนดให้มีการนำระบบการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (Single Window Inspection: SWI) และการตรวจสอบเพียงจุดเดียว (Single Stop Inspection: SSI) ภายในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) มาปฏิบัติใช้ ดังแสดงในรูป

จุดผ่านแดนนำร่องหลักสำหรับการนำ SWI และ SSI มาปฏิบัติใช้ใน GMS



¹ Single Window Inspection (SWI) หมายถึง การปฏิบัติงานร่วมกันและพร้อมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้าและส่งออก เช่น ศุลกากร ตรวจสอบคนเข้าเมือง เกษตร ปรศสัตว์ สาธารณสุข ฯลฯ เป็นต้น ซึ่งอำนวยความสะดวกโดยการยื่นเอกสารได้ภายในจุดเดียว

² Single Stop Inspection (SSI) หมายถึง การตรวจสอบแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียวโดยเจ้าหน้าที่ทั้งสองประเทศปฏิบัติงานร่วมกันและพร้อมกันที่จุดตรวจประเทศเข้าในเขตพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA)

สำหรับการปฏิบัติตามบันทึกความเข้าใจในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หรือ The Initial Implementation of the CBTA (IICBTA) ของประเทศไทยได้มีการจัดทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) กับประเทศเพื่อนบ้านในเส้นทางต่าง ๆ ดังนี้

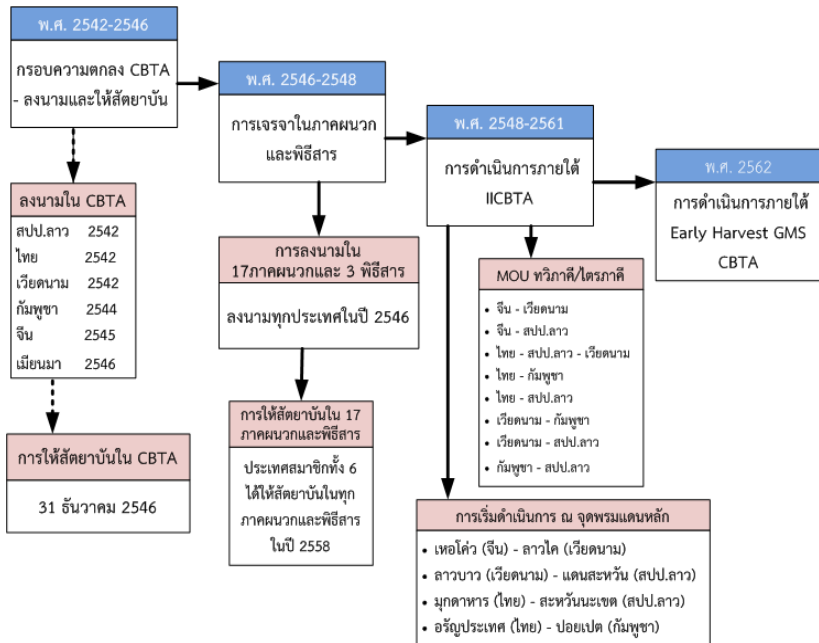
- 1) บันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่างไทย - สปป.ลาว ในการเริ่มใช้ความตกลงในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร - สะหวันนะเขต ในปี พ.ศ. 2548
- 2) บันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่างไทย - กัมพูชาในการเริ่มใช้ความตกลงในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต ในปี พ.ศ. 2548 โดยเริ่มเปิดเดินรถขนส่งระหว่างกันอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2555
- 3) บันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่างไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม ในการเริ่มใช้ความตกลงในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ณ จุดผ่านแดนมุกดาหาร - สะหวันนะเขต - ลาวบาว ในปี พ.ศ. 2550 โดยเริ่มเปิดเดินรถขนส่งระหว่างกันอย่างเป็นทางการในปี พ.ศ. 2552
- 4) บันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่างไทย - เมียนมา ในการเริ่มใช้ความตกลงในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ณ จุดผ่านแดนแม่สอด - เมียวดี ในปี พ.ศ. 2561
- 5) การจัดทำร่างบันทึกความเข้าใจ (MOU) ระหว่างไทย - สปป.ลาว - จีน ปัจจุบันหยุดการเจรจาแล้ว เนื่องจากมีการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในระยะแรก (GMS Early Harvest) แล้ว

นอกจากนี้ ไทยได้มีการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

(GMS CBTA) โดยได้มีการปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการดำเนินการดังกล่าว ได้แก่

- พระราชบัญญัติว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556 ซึ่งรองรับการดำเนินการตรวจปล่อยจุดเดียว (SSI) ซึ่งอนุญาตให้เจ้าหน้าที่ของไทย (หน่วยศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง และกักกัน : CIQ) สามารถปฏิบัติงานภายนอกราชอาณาจักร รวมทั้งอนุญาตให้เจ้าหน้าที่ของประเทศคู่ภาคี (หน่วยศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง และกักกัน : CIQ) สามารถเข้ามาปฏิบัติงานภายในราชอาณาจักร เพื่อให้สอดคล้องกับภาคผนวก 4 การอำนวยความสะดวกในเรื่องพิธีการข้ามแดน
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 เพื่อให้สอดคล้องกับภาคผนวก 10 เงื่อนไขการขนส่ง
- พระราชบัญญัติว่าด้วยการรับขนคนโดยสารระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 เพื่อให้สอดคล้องกับภาคผนวก 5 การขนส่งคนโดยสารข้ามพรมแดน
- พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 เพื่อปรับปรุงกฎระเบียบทางศุลกากร ให้มีความสอดคล้องกับภาคผนวก 6 ระบบศุลกากร และภาคผนวก 14 ระบบศุลกากรสำหรับตู้สินค้าคอนเทนเนอร์

ลำดับพัฒนาการของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA)



ที่มา: คณะที่ปรึกษาโครงการฯ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในระยะแรก (CBTA “Early Harvest” Implementation)

หลังจากที่ได้มีความพยายามในการผลักดันให้ความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) มีการปฏิบัติใช้อย่างเต็มรูปแบบภายในอนุภูมิภาคฯ โดยการริเริ่มในการปฏิบัติใช้ผ่าน The Initial Implementation of the CBTA (IICBTA) ซึ่งเป็นการนำความตกลงในบางภาคผนวกและพิธีสารของ GMS CBTA มาปฏิบัติใช้โดยมีการจัดทำบันทึกความเข้าใจในระดับทวิภาคีและไตรภาคีระหว่างประเทศสมาชิก แต่ความตกลง

ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ยังคงเผชิญกับความท้าทายหลายประการ โดยเฉพาะปัญหาเชิงเทคนิค และกฎระเบียบที่ทำให้ยังไม่สามารถปฏิบัติได้อย่างเต็มรูปแบบ ถึงแม้ว่าประเทศสมาชิกได้ให้สัตยาบันในภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายครบทุกฉบับในปลายปี พ.ศ. 2558 แล้วก็ตาม ดังนั้น ในการประชุมระดับรัฐมนตรี GMS ในปี พ.ศ. 2560 ได้กำหนดให้มีการดำเนินการ “ระยะแรกเริ่ม” หรือ Early Harvest ของความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) โดยมุ่งเน้นให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าและพาหนะขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศสมาชิกได้อย่างเสรี ซึ่งทั้ง 6 ประเทศสมาชิกได้มีการร่วมกันจัดทำและลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง “ระยะแรกเริ่ม” (Memorandum of Understanding of the “Early Harvest” Implementation of the CBTA) และได้กำหนดให้มีการปฏิบัติอย่างเป็นทางการในกลางปี พ.ศ. 2561 โดยทางเมียนมาแจ้งเจตจำนงว่าจะมีความพร้อมเข้าร่วมใน “ระยะแรกเริ่ม (Early Harvest)” ในปี พ.ศ. 2562

นอกจากนี้ จากผลการประชุมร่วมด้านการขนส่งในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงใน พ.ศ. 2561 ประเทศสมาชิกได้มีการตกลงให้ใบอนุญาตรถขนส่งสินค้าและรถโดยสารไม่ประจำทางเป็นประเทศละ 500 คัน³ โดยอนุญาตให้แลกเปลี่ยนสิทธิจราจรในประเภทรถบรรทุกก่อน และใช้เอกสารนำเข้าชั่วคราวสำหรับตู้คอนเทนเนอร์และรถบรรทุก (Temporary Admission Document: TAD) ดังนั้น จึงมีการผลักดัน “Early Harvest GMS CBTA” ภายในปี พ.ศ. 2561 โดยประเทศสมาชิกสามารถออกใบอนุญาตการขนส่งทางถนน (GMS Road Transport Permit) และเอกสารการนำเข้าชั่วคราว (Temporary Admission Document: TAD) ให้กับผู้ประกอบการขนส่งของประเทศสมาชิกได้สูงสุด 500 ฉบับ สำหรับเมียนมาสามารถเริ่มปฏิบัติตาม

³ ในเบื้องต้น เมียนมาขอแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรกับไทยก่อนเพียงประเทศเดียว โดยการกำหนดโควตาไว้เบื้องต้น 100 คัน ในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) โดยคาดว่าเมียนมาจะพร้อมดำเนินการตาม Early Harvest GMS CBTA ภายในปี พ.ศ. 2562

“Early Harvest GMS CBTA” ได้ล่าช้าว่าประเทศสมาชิกอื่นๆ 2 ปี แต่บันทึกความเข้าใจ (MOU IICBTA) ระหว่างไทย - เมียนมา ณ จุดผ่านแดนแม่สอด - เมียวดี มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ พ.ศ. 2561)

สำหรับการดำเนินการตาม Early Harvest GMS CBTA จะอนุญาตให้มีการพำนักในประเทศ GMS อื่นๆ ที่ทำการขนส่งในแต่ละครั้งไม่เกิน 30 วัน โดยยานพาหนะจะต้องทำการขนส่งภายในเส้นทางที่กำหนดในพิธีสาร 1 ของความตกลง GMS CBTA เท่านั้น ซึ่งการดำเนินการระยะแรกเริ่มนี้ สปป.ลาว จะอนุญาตให้มีการขนส่งใน 1) เส้นทาง R3 ระหว่างห้วยทราย - บ่อเต็น 2) เส้นทาง R9 จากสะพานมะเข็ด - แดนสะหวัน และ 3) เส้นทาง R13 ซึ่งเป็นเส้นทางในประเทศที่เชื่อมโยงระหว่างภาคเหนือ ภาคกลางและภาคใต้ของ สปป.ลาว

สินค้าที่ขนส่งยังคงต้องปฏิบัติตามขั้นตอนศุลกากรของประเทศสมาชิก และยังไม่ใช้ระบบ Customs Transit System รวมทั้งไม่จำเป็นต้องวางเงินค้ำประกันศุลกากร (Customs bond) ในการเคลื่อนย้ายสินค้าและยานพาหนะ ซึ่งสามารถนำเข้ายานพาหนะชั่วคราวโดยงดเว้นอากรและภาระภาษีขาเข้าและปราศจากการวางค้ำประกันภาระภาษีศุลกากร (Customs bond) โดยใช้เอกสารการนำเข้าชั่วคราว (TAD) คู่กับใบขนสินค้าพิเศษ ส่วนการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์ชั่วคราวโดยงดเว้นอากรและภาระภาษีขาเข้าและปราศจากการวางค้ำประกันภาระภาษีศุลกากร (Customs bond) และไม่ต้องออกเอกสารการนำเข้าชั่วคราว (TAD) โดยมีการกำหนดเส้นทางและจุดผ่านแดนที่เกี่ยวข้องกับไทย (เส้นทางที่กำหนดในพิธีสาร 1) ดังนี้

1. เส้นทางคุนหมิง-กรุงเทพฯ (North - South Corridor) ได้แก่ เส้นทาง R3A จุดข้ามแดน ม่อทาน - บ่อเต็น / ห้วยทราย - เชียงของ (สำหรับ R3B อนุญาตเฉพาะช่วง เชียงตุง - ท่าซี้เหล็ก - แม่สาย - กรุงเทพฯ)
2. เส้นทางเมมาละแหม่ง - แม่สอด - ดานัง (East - West Corridor) ซึ่งประกอบไปด้วยจุดข้ามแดน เมียวดี - แม่สอด / มุกดาหาร - สะหวันมะเข็ด / แดนสะหวัน - ลาวบาว

3. เส้นทางกรุงเทพ - กบินทร์บุรี - อัญประเทศ หรือ กรุงเทพ - แลพมฉบัง - อัญประเทศ - พนมเปญ - โฮจิมินห์ - วุงเต่า (Southern Corridor) ซึ่งประกอบไปด้วยจุดข้ามแดนอัญประเทศ - ปอยเปต / บาเวต - มีอคไป
4. เส้นทางกรุงเทพ - ตราด - เกะกง - กำปอด - คาเมา - นามคาน (Southern Coastal Corridor) ซึ่งประกอบไปด้วยจุดข้ามแดนหัดเล็ก - แซมแยม
5. เส้นทางนาเตย - อุดมไชย - หลวงพระบาง - เวียงจันท์ - หนองคาย - กรุงเทพ ซึ่งประกอบไปด้วยจุดข้ามแดนท่านาแล้ง - หนองคาย
6. เส้นทางจำปาสัก - อุบลราชธานี ซึ่งประกอบไปด้วยจุดข้ามแดนวังเต่า - ชองเม็ก

Early Harvest CBTA ได้กำหนดเอกสารที่ใช้สำหรับคนขับ สิ้นค้า และยานพาหนะ ดังนี้

เอกสารสำหรับคนขับ

- หนังสือเดินทาง / วีซ่า
- ใบอนุญาตขับรถในประเทศและหนังสือรับรองค่าแปล / ใบอนุญาตขับรถระหว่างประเทศ
- ใบขาเข้า-ขาออก (สำหรับเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมือง)
- เอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายของประเทศผู้รับ

เอกสารสำหรับสิ้นค้า

- แบบฟอร์มใบขนสิ้นค้าศุลกากร
- บัญชีราคาสิ้นค้าที่บรรทุก
- บัญชีราคาสิ้นค้า (ถ้ามี)
- ใบตราส่งสิ้นค้า B / L (ถ้ามี)

- เอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องที่เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่มีการขนส่งเกิดขึ้น

เอกสารสำหรับยานพาหนะ

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

เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors)



ที่มา: ธนาคารพัฒนาเอเชีย (2017)

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

ธนาคารพัฒนาเอเชียได้กำหนดเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาค
ลุ่มแม่น้ำโขงออกเป็น 3 แนวระเบียงเศรษฐกิจ ได้แก่

1. เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้

(North - South Economic Corridor: NSEC)

เป็นระเบียบที่สำคัญในการเชื่อมโยงระหว่างมณฑลยูนนาน สปป.ลาว
ตอนเหนือและไทย ซึ่งเชื่อมโยงการขนส่งจากทางบกจากภูมิภาคตอนในออกสู่ทะเล
ผ่านท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง นอกจากนี้ ยังสามารถเชื่อมต่อการค้าจาก
คุนหมิงผ่านเชียงรายไปถึงมาเลเซียและสิงคโปร์ โดยระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้
(NSEC) ประกอบไปด้วย 3 เส้นทางหลักที่สำคัญ ได้แก่

- แนวระเบียงย่อยตะวันตก (Western Subcorridor) หรือเส้นทาง R3
ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างคุนหมิง-กรุงเทพฯ โดยผ่านสปป.ลาว (R3A) หรือ
เมียนมา (R3B) ระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็น
 - 1) เส้นทาง R3A: ไทย - สปป.ลาว - จีน (เชียงของ - ห้วยทราย
- หลวงน้ำทา - บ่อเต็น - ม่อหาน - เชียงรุ่ง - คุนหมิง)
 - 2) เส้นทาง R3B⁴: ไทย - เมียนมา - จีน (แม่สาย - ท่าซี้เหล็ก
- เชียงตุง - เมืองลา - ต้าลั่ว - เชียงรุ่ง - คุนหมิง)
- แนวระเบียงย่อยกลาง (Central Sub - corridor) เชื่อมโยงระหว่างมณฑล
ยูนนานในจีนและเวียดนามจากคุนหมิง - ฮานอย - ไฮฟอง ซึ่งเป็นท่าเรือ
น้ำลึกที่ตั้งอยู่ทางตอนเหนือของเวียดนาม และสามารถเชื่อมต่อกับ
ทางหลวงหมายเลข 1 ซึ่งเป็นเส้นทางหลักในการเชื่อมโยงจากภาคเหนือไป
ยังภาคใต้ของเวียดนาม
- แนวระเบียงย่อยตะวันออก (Eastern Sub-corridor) เชื่อมโยงระหว่าง
เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วงในจีนและเวียดนาม จากหนานหนิง - ฮานอย
ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่
 - 1) หนานหนิง - ผิงเสียง - ดองดั่ง - ฮานอย
 - 2) หนานหนิง - ผ่างเซ็งก่าง - ไฮฟอง - ฮานอย

⁴ ปัจจุบันเมียนมาเปิดให้ขนส่งสินค้าจากท่าซี้เหล็ก - เชียงตุง เท่านั้น

โดยปัจจุบัน คณะรัฐมนตรี GMS ให้การรับรองเส้นทางในระเบียงเศรษฐกิจ
เหนือ - ใต้เพิ่มเติมตามที่ได้มีการศึกษาจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ได้แก่

- เพิ่มเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงการค้าระหว่างจีนและเมียนมา ได้แก่
คุนหมิง - ต้าลี่ - รุ่ยลี่ - มูเซ - มณฑลยูนนาน - เนปิดอว์ - ย่างกุ้ง
- เพิ่มส่วนขยายในเส้นทางมณฑลยูนนาน - กะเลวา (Kalewa) - ตามู (Tamu)
ผ่านทางโมนยวา (Monywa) และ ชเวโบ (Shwebo) ในภูมิภาคสะกาย
ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างอินเดียและเมียนมาเข้ากับเส้นทาง คุนหมิง - ต้าลี่
- รุ่ยลี่ - มูเซ - มณฑลยูนนาน - เนปิดอว์ - ย่างกุ้ง
- เพิ่มเส้นทาง บ่อเต็น - อุดมไชย - หลวงพระบาง - เวียงจันทน์ - หนองคาย
- อุดรธานี - นครราชสีมา - แหลมฉับ ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงนครหลวง
เวียงจันทน์เข้ากับโครงข่ายระเบียงเศรษฐกิจ GMS
- เชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพฯ - ฮานอย ผ่านเส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา
- อุดรธานี - สกลนคร - นครพนม - ท่าแขก - นาฟ่าว - จาลอ
(เส้นทาง R12) - หวงฮาน - วินห์ - ฮานอย
- เชื่อมโยงระหว่างเวียงจันทน์ - ฮานอย ผ่านเส้นทาง เวียงจันทน์ - ปากซัน
- น้ำพาว - เกาเจียว - วินห์ - ฮานอย

2. เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)

เป็นระเบียงที่เชื่อมโยงทะเลจีนใต้กับมหาสมุทรอินเดีย ผ่าน 4 ประเทศ
ได้แก่ เวียดนาม สปป.ลาว ไทย และเมียนมา หรือเส้นทางหมายเลข 9 (R9) โดยมี
ระยะทางกว่า 1,320 กิโลเมตร เริ่มต้นจากท่าเรือดานัง - ดองฮา - ลาวบาว
- แดนสะหวัน - สะหวันนะเขต - มุกดาหาร - พิษณุโลก - แม่สอด - เมียวดี - เมะล่าย
โดยมีจุดตัดกับเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ที่จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดตาก
โดยระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) สามารถเชื่อมโยงบริเวณการค้า
ที่สำคัญ ได้แก่

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

- เมาะลำไย - เมียวดี ในเมียนมา
- แม่สอด - พิชญ์โลก - ขอนแก่น - กากะสีนรุ้ - มุกดาหาร ในไทย
- สะหวันนะเขต - แคนสะหวัน ใน สปป.ลาว
- ลาวบาว - เว้ - ดองฮา - ดานัง ในเวียดนาม

นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรี GMS ให้การรับรองเส้นทางในระเบียงเศรษฐกิจ ตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) เพิ่มเติมตามที่ได้มีการศึกษาจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ได้แก่

- เพิ่มส่วนขยายในเส้นทางจากเมาะลำไย ไปยังย่างกุ้งและท่าเรือ ตีลาวาในเมียนมา โดยใช้เส้นทาง เมียวดี - กอกะเร็ก - พะอัน - ท่าตอน - ใจ้ไถ้ว - พะโค - ย่างกุ้ง - ท่าเรือตีลาวา โดยวาง ส่วนขยายในอนาคตไปถึงพะสิม (Patheingyi)

3. เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

19

เป็นระเบียงที่เชื่อมโยงระหว่างกัมพูชากับประเทศเพื่อนบ้านใน GMS ได้แก่ เวียดนาม ไทย และเมียนมา โดยประกอบไปด้วย 3 ระเบียงย่อย (Subcorridor) และ 1 ระเบียงเชื่อมโยง (Intercorridor) ได้แก่

- แนวระเบียงย่อยเหนือ (Northern Subcorridor) โดยมีระยะทางประมาณ 1,150 กิโลเมตร เริ่มต้นจาก กรุงเทพฯ - อรัญประเทศ - ปอยเปต - เสียมเรียบ - สตึงเตี๋ย - รัตนคีรี - อันดงเป็ย - เลอทัน - กวีญีน (เวียดนาม) ซึ่งเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญระดับโลก และแหล่ง ท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ จากกรุงเทพฯสู่นครวัด และเขาพระวิหารในกัมพูชา ผ่านตอนกลางของเวียดนามสู่พื้นที่ชายฝั่งเวียดนาม
- แนวระเบียงย่อยกลาง (Central Subcorridor)⁵ ระยะทางประมาณ 1,300 กิโลเมตร ซึ่งเชื่อมโยง 4 ประเทศ ได้แก่ เมียนมา ไทย กัมพูชา

⁵ ในปี ค.ศ. 2011 คณะรัฐมนตรี GMS ให้การรับรองส่วนขยายจากทวาย - กากะจนบุรี - กรุงเทพฯ ในเส้นทางแนวระเบียงย่อยกลาง (Central Subcorridor) ในระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SEC)

และเวียดนาม โดยเริ่มต้นจากทวาย - กาญจนบุรี - กรุงเทพฯ - อยุธยาประเทศ - ปอยเปต - พนมเปญ - บาวเวต - โฮจิมินห์ - วุงเต่า

- แนวระเบียงย่อยเลียบชายฝั่งทางใต้ (Southern Coastal Subcorridor) ระยะทาง 970 กิโลเมตร เริ่มต้นจากกรุงเทพฯ - ตราด - เกะกง - กำปอต - ฮาเตียน - กำเมา - หน้าเกิน ซึ่งเชื่อมโยงพื้นที่โครงการอีสเทิร์นซีบอร์ดของไทยกับชายฝั่งของกัมพูชา และเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเลียบชายฝั่งทะเลไทย - กัมพูชา - เวียดนาม (R10)
- ระเบียงเชื่อมโยง (Intercorridor Link) เริ่มต้นจากสีหนุวิลล์ - พนมเปญ - กระแจะ - สตริงเตริง - ดงกระลอก - เวือนขาม - ปากเซ - สะหวันนะเขต ซึ่งเป็นเส้นทางสายหลักที่เชื่อมโยงทั้ง 3 ระเบียงย่อย เข้ากับแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC)

ความตกลงระหว่างประเทศภายใต้ GMS CBTA⁶

20

ความตกลงระหว่างประเทศภายใต้ GMS CBTA ทั้งในระดับพหุภาคีและทวิภาคีด้านการคมนาคมขนส่งที่สำคัญ มีรายละเอียดดังนี้

บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการริเริ่มใช้ความตกลง GMS CBTA ระหว่างไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม

ลงนามบันทึกความเข้าใจ ครั้งแรกเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน พ.ศ. 2542 ณ กรุงเทพมหานคร สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และมีการแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม พ.ศ. 2550 ณ สะหวันนะเขต สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว วัตถุประสงค์ของบันทึกความเข้าใจ คือ การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดนระหว่างภาคีสัญญา ลดความยุ่งยากและประสานกฎหมาย กฎระเบียบ ระเบียบพิธี และข้อกำหนดเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าและบุคคลข้ามพรมแดน และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

⁶ โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (2558)

สาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจฯ คือ การอนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่าง 3 ประเทศ คือ ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC)⁷ โดย

- 1) การกำหนดเส้นทางการขนส่ง (อ.แม่สอด จ.ตาก - จ.พิษณุโลก - จ.ขอนแก่น - จ.กาฬสินธุ์ - จ.มุกดาหาร - สะหวันนะเขต (สปป.ลาว) - แตนสะหวัน (สปป.ลาว) - ลาวบาว (เวียดนาม) - ดงฮา (เวียดนาม) - เว้ (เวียดนาม) - ดานัง (เวียดนาม)) และให้มีการยอมรับผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานของประเทศภาคีอื่น
- 2) การร่วมจัดตั้งบริการขนส่งผู้โดยสารประจำทางระหว่าง 3 ประเทศ
- 3) การยอมรับหนังสือรับรองการจดทะเบียน แผ่นป้ายทะเบียน หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ ใบอนุญาตขับขี่ซึ่งกันและกัน และการขนส่งสินค้ามีโควตาจำนวนรถ 400 คัน
- 4) สำหรับพิธีการศุลกากร ให้ตรวจปล่อยสินค้าในบริเวณเดียวกัน (SWI) และการตรวจเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (SSI) มาใช้อย่างค่อยเป็นค่อยไป

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย - สปป.ลาว พ.ศ. 2542 และข้อตกลงกำหนดรายละเอียด พ.ศ. 2544

ลงนามความตกลงฯ เมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2542 และลงนามข้อตกลงฯ เมื่อวันที่ 17 สิงหาคม พ.ศ. 2544 ณ กรุงเทพฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างทั้งสองประเทศ และพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกัน

สาระสำคัญของความตกลงฯ นี้ คือ คู่ภาคีสัญญาให้สิทธิซึ่งกันและกันในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศ รวมทั้งการขนส่งผ่านแดนโดยยานพาหนะที่ใช้ในการพาณิชย์ทั้งของรัฐและเอกชน โดยไม่จำกัดโควตา

⁷ ตามนิยามของ ADB หมายถึง เส้นทางระหว่างเมียนมา (ท่าเรือเมะละแหม่ง) - ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม (ท่าเรือดานัง)

บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน
ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต

ลงนามบันทึกความเข้าใจฯ เมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2548 มีวัตถุประสงค์
เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่กันในการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนอรัญ
ประเทศ - ปอยเปต ให้สะดวกยิ่งขึ้น และพัฒนาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่าง
กัน

สาระสำคัญของบันทึกความเข้าใจฯ นี้ คือ การแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจร
ระหว่างไทย - กัมพูชา ณ จุดผ่านแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต โดยให้สิทธิซึ่งกันและกัน
ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศ โดยกำหนดโควตาจำนวน 40 คัน
ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน พ.ศ. 2558 ทั้งสองฝ่ายได้บรรลุข้อตกลงในการเพิ่มโควตา
การเดินรถระหว่างกันจากจำนวน 40 คัน เป็น 500 คัน โดยมีผลบังคับในทันที
หลังจากที่ได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจ

22

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างเวียดนาม - กัมพูชา

ความตกลงฯ มีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในกาขนส่งระหว่าง
ทั้งสองประเทศและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกัน

สาระสำคัญของความตกลงฯ นี้ คือ ภาคีสัญญาให้สิทธิซึ่งกันและกัน
ในการขนส่งสินค้า โดยผู้ประกอบการขนส่งสินค้าต้องได้รับโควตาสำหรับ
การดำเนินการขนส่งข้ามพรมแดน (อนุญาตให้ข้ามพรมแดนสำหรับรถเพื่อการพาณิชย์
และรถบริการสาธารณะเท่านั้น) โดยกำหนดโควตารถเพื่อการพาณิชย์ จำนวน 500 คัน
ส่วนรถบริการสาธารณะ ไม่จำกัดโควตา

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างจีน - เวียดนาม

ความตกลงฯ วัตถุประสงค์เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่าง
ทั้งสองประเทศ และพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกัน

สาระสำคัญของความตกลงฯ นี้ คือ ความตกลงร่วมกันพัฒนาเส้นทางขนส่งทางบกระหว่างประเทศแบบจุดต่อจุด (Point-to-Point / Door-to-Door) สำหรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจีน (เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง) กับ เวียดนาม โดยกำหนดโคเวตารถบรรทุกและรถโดยสารจำนวน 12,500 คัน

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างจีน - สปป.ลาว

ลงนามความตกลงฯ เมื่อวันที่ 1 กันยายน พ.ศ. 2557 ณ กรุงปักกิ่ง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างทั้งสองประเทศ และพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกัน

สาระสำคัญของความตกลงฯ นี้ คือ จีน (มณฑลยูนนาน) และสปป.ลาว ได้ทำความตกลงร่วมกันเพื่อเพิ่มจำนวนโคเวตารถโดยสารและรถบรรทุกระหว่างทั้งสองประเทศ โดยเพิ่มโควตาใบอนุญาตสำหรับรถโดยสาร 20,000 คัน และรถบรรทุก 20,000 คัน

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างสปป.ลาว - เวียดนาม

ความตกลงฯ วัตถุประสงค์เพื่อการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างทั้งสองประเทศ และพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกัน

สาระสำคัญของความตกลงฯ นี้ คือ ภาครัฐสัญญาให้สิทธิซึ่งกันและกันในการขนส่งสินค้าทางถนน โดยในพิธีสารได้กำหนดด่านพรมแดนเข้า - ออก 10 แห่งในการขนส่งข้ามพรมแดนของสินค้าและผู้โดยสาร โดยไม่จำกัดโคเวตารถบรรทุกและรถโดยสาร

ดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index: LPI) ในกลุ่มประเทศ GMS

ธนาคารโลก (World Bank) ได้เริ่มมีการจัดทำดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 โดยมีการเก็บข้อมูลจาก

160 ประเทศ เพื่อใช้ในการเปรียบเทียบความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ และทำให้ประเทศต่าง ๆ ทราบถึงสถานะและความสามารถทางโลจิสติกส์ในด้านต่าง ๆ เพื่อนำไปปรับปรุงและพัฒนาการจัดการโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI)⁸ มีการสำรวจและเก็บข้อมูลใน 6 มิติที่สำคัญ ได้แก่

1. ด้านศุลกากร (Customs) หมายถึง ประสิทธิภาพของกระบวนการทางศุลกากรและการบริหารจัดการบริเวณพรมแดน เช่น ความรวดเร็ว ความเรียบง่าย และความสามารถในการคาดการณ์ได้ในการดำเนินพิธีการต่าง ๆ ของหน่วยงานที่ควบคุมบริเวณพรมแดน
2. ด้านระบบโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) หมายถึง คุณภาพของระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง เช่น ท่าเรือ ระบบราง ถนน เทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นต้น
3. ด้านการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Shipment) หมายถึง ความสะดวกในการจัดการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
4. ด้านความสามารถด้านโลจิสติกส์ (Logistics Competence) หมายถึง คุณภาพและความสามารถในการให้บริการด้านโลจิสติกส์ เช่น ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางถนน ผู้ให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และตัวแทนออกของ เป็นต้น
5. ด้านการติดตามสถานะของสินค้า (Tracking and Tracing) หมายถึง ความสามารถในการติดตามสถานะของสินค้าตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง
6. ด้านความน่าเชื่อถือด้านระยะเวลาการขนส่ง (Timeliness) หมายถึง การที่สินค้าได้ถูกจัดส่งไปยังปลายทางได้ตรงตามเวลาที่กำหนด

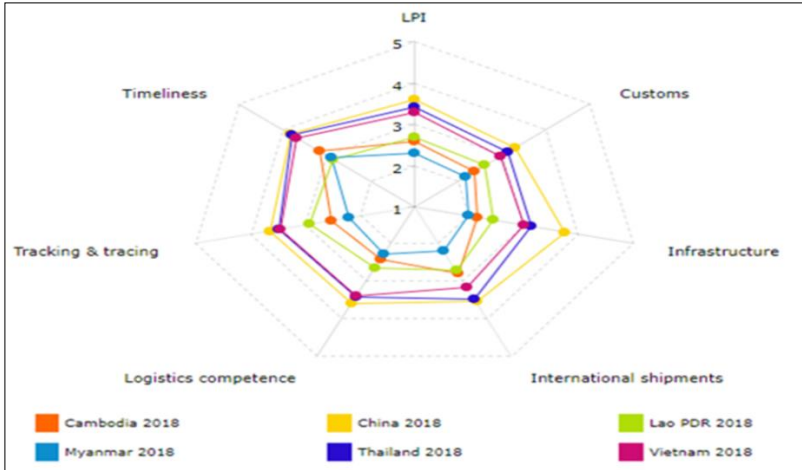
จากรายงานดัชนีชี้วัดความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ปี พ.ศ. 2561 เมื่อเปรียบเทียบเฉพาะในกลุ่มประเทศ GMS ดังแสดงในตารางพบว่า ในภาพรวม จีนมีความสามารถด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศที่ดีที่สุดในระดับที่ 26 จาก 160 ประเทศ โดยมีค่าดัชนีที่สูงที่สุดในทุกมิติ ส่วนไทยอยู่ในอันดับที่ 32 ของโลก ซึ่งมีค่าดัชนีชี้วัดเป็นอันดับที่ 2 ในกลุ่มประเทศ GMS เมื่อพิจารณาแยกย่อย

⁸ <https://lpi.worldbank.org/international>

ตามแต่ละประเทศพบว่า ในปัจจุบัน เวียดนามมีระดับความสามารถทางโลจิสติกส์ที่อยู่ในระดับที่ใกล้เคียงกันกับไทยในเกือบทุกมิติ สปป.ลาว มีการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์ที่ดีขึ้นในทุกมิติโดยอยู่ในอันดับที่ 82 หากเปรียบเทียบกับปีพ.ศ. 2561 ที่อยู่ในอันดับ 152 ซึ่งแสดงให้เห็นว่าทั้งเวียดนามและสปป.ลาวมีการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์เป็นอย่างมากในระยะ 1-2 ปีที่ผ่านมา ส่วนกัมพูชาและเมียนมามีความสามารถทางด้านโลจิสติกส์อยู่ในระดับที่ไม่ดีนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กัมพูชาซึ่งมีอันดับ LPI อยู่ในอันดับที่ 98 ซึ่งตกลงมาจากอันดับ 73 ในปี พ.ศ. 2561 จากข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าในกลุ่มประเทศ GMS มีระดับความแตกต่างและช่องว่างทางการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์เป็นอันมาก ซึ่งทำให้การเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ระหว่างกันยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าใดนัก

International Logistics Performance Index 2018 ของประเทศในกลุ่ม GMS

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



หมายเหตุ: ในแต่ละดัชนีชี้วัดจะมีคะแนนสูงสุด 5 คะแนน

ที่มา: World Bank, Logistics Performance Index 2018

มูลค่าและประเภทสินค้าที่นำเข้า - ส่งออกผ่านด่านพรมแดนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ

เนื่องจากคู่มือ “การพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางถนนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Economics Corridors)” ฉบับนี้ มุ่งเน้นการศึกษาใน 4 เส้นทางภายใต้แนวระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่

1. เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) ซึ่งเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทย - สปป.ลาว - จีน (มณฑลยูนนาน) ผ่านทางด่านพรมแดนเชียงของ
2. เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SEC) ซึ่งเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทย - กัมพูชา - เวียดนาม ผ่านทางด่านพรมแดนอรัญประเทศ
3. เส้นทางแนวระเบียงย่อยตะวันออก (Eastern Sub - corridor) เชื่อมโยงการค้าระหว่างไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน (เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง) ผ่านทางด่านพรมแดนนครพนม

4. เส้นทางแนวระเบียงย้อยเหนือ (Northern Sub-corridor) ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงการค้าระหว่างเมียนมา - จีน (มณฑลยูนนาน) ซึ่งไทยสามารถเชื่อมโยงการขนส่งในเส้นทางดังกล่าวผ่านทางด่านแม่สอด จังหวัดตาก ไปยังมณฑลทะเล่ ในเมียนมา เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งไปยังจีนต่อไป

ดังนั้น ในคู่มือนี้จะแสดงถึงสถิติการนำเข้าและส่งออก ณ ด่านพรมแดนที่สำคัญของไทย 4 แห่ง ได้แก่ 1) ด่านเชียงของ 2) ด่านอรัญประเทศ 3) ด่านนครพนม 4) ด่านแม่สอด โดยมีรายละเอียดดังนี้

ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย

สถิติสินค้าที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงสุด 10 อันดับแรกของด่านเชียงของ
ปีงบประมาณ 2561 (ตุลาคม พ.ศ. 2560 - กันยายน พ.ศ. 2561)

อันดับ	ประเภทสินค้า	หน่วย	ปริมาณ	มูลค่า (ล้านบาท)	ประเทศต้นทาง
1	ผักสด	กก.	162,443,548	2,547.040	จีน
2	ผลไม้สด	กก.	108,318,593	2,519.859	จีน
3	ดอกไม้, ไม่ประดับ	กก.	4,941,687	423.095	จีน
4	ลีกไนต์	กก.	229,440,735	212.985	สปป.ลาว
5	เครื่องจักรกล - อุปกรณ์	กก.	1,640,579	210.005	จีน, สปป.ลาว
6	แก๊สอาร์กอน	กก.	9,419,000	116.421	จีน
7	อลูมิเนียม	กก.	642,459	65.758	จีน
8	หิน	กก.	216,989,734	44.219	สปป.ลาว
9	ลูกตำ	กก.	1,419,400	24.547	สปป.ลาว
10	ใบชา	กก.	1,323,000	23.735	จีน
11	สินค้าอื่น ๆ	หีบห่อ	4,433,641	107.688	จีน, สปป.ลาว
รวม				6,295.352	

ที่มา: ด่านศุลกากรเชียงของ

สถิติสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุด 10 อันดับแรกของด่านเชียงของ
ปีงบประมาณ 2561 (ตุลาคม พ.ศ. 2560 - กันยายน พ.ศ. 2561)

อันดับ	ประเภทสินค้า	หน่วย	ปริมาณ	มูลค่า (ล้านบาท)	ประเทศปลายทาง
1	ผลไม้สด	กก.	231,482,849	7,200.897	จีน, สปป.ลาว
2	ยางพารา, เศษยางพารา	กก.	30,866,783	1,652.915	สปป.ลาว
3	เครื่องอุปโภค - บริโภค	กก.	47,880,837	1,712.394	จีน, สปป.ลาว, เมียนมา
4	โค, กระบือมีชีวิต	กก.	17,315,668	1,353.819	สปป.ลาว
5	น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว	ลิตร	54,194,746	1,026.585	สปป.ลาว
6	วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง	กก.	276,952,886	938.046	สปป.ลาว
7	ข้าวสาร	กก.	66,806,850	827.775	จีน, สปป.ลาว
8	ชิ้นส่วนโก, เป็ด แช่แข็ง	กก.	6,718,852	552.560	สปป.ลาว
9	พืชผัก, ผลไม้แปรรูป	กก.	4,792,123	247.001	จีน, สปป.ลาว
10	เครื่องใช้บนเตียง, ผ้าขนหนู	กก.	1,241,234	244.382	จีน, สปป.ลาว
11	สินค้าอื่น ๆ	หีบห่อ	97,008,173	2,073.573	จีน, สปป.ลาว
รวม				17,829.947	

ที่มา: ด่านศุลกากรเชียงของ

28

ด่านอรัญประเทศ

สถิติสินค้าที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงสุด 10 อันดับแรกของด่านอรัญประเทศ
ปีงบประมาณ 2561 (ตุลาคม พ.ศ. 2560 - กันยายน พ.ศ. 2561)

อันดับ	ประเภทสินค้า	น้ำหนัก(ตัน)	มูลค่า(ล้านบาท)
1	มันสำปะหลัง (อื่น ๆ)	598,529.94	4,075.407
2	ส่วนประกอบมอเตอร์ทำด้วยอลูมิเนียม	7,645.97	1,639.605
3	เศษอลูมิเนียม	30,755.10	1,325.318
4	เศษทองแดง	5,141.48	929.874
5	อาหารสำหรับสุนัข	1,310.62	684.051
6	มอเตอร์กระแสตรงขนาดเล็ก	350.66	493.674
7	แผ่นวงจรพิมพ์	758.86	489.220
8	ชิ้นส่วนประกอบฮาร์ดดิสก์จากโลหะ	401,793.34	456.037
9	ถั่วเหลือง	537.01	358.758
10	สายไฟพร้อมขั้วต่อ	292.01	306.137
	อื่น ๆ	157,306.13	6,167.849
	รวม	1,204,421.10	16,925.930

ที่มา: ด่านศุลกากรอรัญประเทศ

สถิติสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุด 10 อันดับแรกของด้านอรัญประเทศ
ปีงบประมาณ 2561 (ตุลาคม พ.ศ. 2560 - กันยายน พ.ศ. 2561)

อันดับ	ประเภทสินค้า	น้ำหนัก(ตัน)	มูลค่า(ล้านบาท)
1	เครื่องตีมันชนิดไม่อัดลม	206,730.94	4,881.585
2	เครื่องยนต์รถจักรยานยนต์	10,261.88	4,295.103
3	อะไหล่รถจักรยานยนต์	6,844.55	3,633.649
4	รถยนต์	12,278.37	3,559.169
5	รถจักรยานยนต์	5,358.09	2,405.458
6	รถแทรกเตอร์	8,505.88	2,399.663
7	ปูนซีเมนต์	8,873.38	1,962.931
8	เครื่องนวดเกี่ยวข้าว	1,082,466.45	1,736.196
9	ขอทำด้วยพลาสติก	4,251.11	1,584.129
10	ผ้าถักนิตแบบย้อมสี	6,431.10	1,446.315
	อื่นๆ	1,094,749.15	43,563.109
	รวม	2,446,750.90	71,467.308

ที่มา: ด้านศุลกากรอรัญประเทศ

ด้านนครพนม

สถิติสินค้าที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงสุด 10 อันดับแรกของด้านนครพนม
ปีงบประมาณ 2561 (ตุลาคม พ.ศ. 2560 - กันยายน พ.ศ. 2561)

อันดับ	ประเภทสินค้า	มูลค่า (ล้านบาท)
1	อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์	20,467.160
2	พลังงานไฟฟ้า	5,899.256
3	ปูนผง	1,845.800
4	คอมพิวเตอร์หรืออุปกรณ์ครบชุด และแท็บเล็ต	866.018
5	แผ่นเวเฟอร์	777.321
6	ปุ๋ยเคมี	485.044
7	หินผาบด	158.568
8	ส่วนประกอบของรถยนต์	146.427
9	เครื่องบริการเงินด่วนอัตโนมัติ	138.659
10	กระเป่า	122.305
	รวม	30,906.558
11	อื่นๆ	1,789.904
	รวมทั้งหมด	32,696.462

ที่มา: ด้านศุลกากรนครพนม

สถิติสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุด 10 อันดับแรกของด่านนครพนม
ปีงบประมาณ 2561 (ตุลาคม พ.ศ. 2560 - กันยายน พ.ศ. 2561)

อันดับ	ประเภทสินค้า	มูลค่า (ล้านบาท)
1	ขนุน ขมพุทุเรียน มะขาม ลำไย	21,049.826
2	เครื่องตีம்பำรุงกำลัง	10,951.931
3	ลำไยอบแห้ง	6,204.307
4	มะม่วง มังคุด	3,499.713
5	โซลาร์เซลล์	1,319.464
6	ทุเรียนแช่แข็ง	1,287.843
7	โค, กระบือมีชีวิต	1,097.373
8	ผงซักฟอก น้ำยาซักผ้า น้ำยาล้างจาน และสบู่	593.888
9	ขนมขบเคี้ยว	492.793
10	หน่วยภายใน-ภายนอกเครื่องปรับอากาศ	453.170
	รวม	46,950.308
11	อื่น ๆ	5,644.854
	รวมทั้งหมด	52,595.162

ที่มา: ด่านศุลกากรนครพนม

ด่านแม่สอด

สถิติสินค้าที่มีมูลค่าการนำเข้าสูงสุด 25 อันดับแรกของด่านแม่สอด
ปีงบประมาณ 2561 (ตุลาคม พ.ศ. 2560 - กันยายน พ.ศ. 2561)

อันดับ	ประเภทสินค้า	มูลค่า (ล้านบาท)
1	โค-กระบือ มีชีวิต	1,427.39
2	เศษเหล็กเก่า	1,056.85
3	ถั่วลิสง (AFTA)	763.07
4	พลวงออกไซด์ (เข้าคลังทัณฑ์บน)	449.82
5	โทรศัพท์มือถือ (เข้า EPZ)	352.09
6	หม้อแปลงไฟฟ้า (FREE OF CHARGE)	204.37
7	เฟอร์นิเจอร์สิ่งประดิษฐ์ทำจากไม้	196.01
8	ชุดชั้นในสตรี (FORM D)	129.53
9	เมล็ดมะม่วงหิมพานต์	110.19
10	เมล็ดงา (เข้าคลังทัณฑ์บน)	98.13
11	ปลาเบญจพรรณ	96.27
12	ตัวเหนี่ยวนำไฟฟ้า (FREE OF CHARGE)	87.08
13	เศษอลูมิเนียม	78.69
14	พริกแห้ง (ใช้สิทธิ ATG)	72.48
15	กางเกงบุรุษ-สตรี ทำด้วยผ้าฝ้าย	66.75
16	ท่อทำด้วยเหล็ก	62.81
17	เมล็ดพันธุ์พืชผัก	58.40
18	ภาชนะสำหรับใช้บรรจุก๊าซ (สุทธิน้ำกลับ)	54.79
19	กะปิ	52.81
20	โลหะพลวงยังไม่ได้ขึ้นรูป	48.93
21	เหล็กม้วน	46.32
22	กางเกงชั้นในบุรุษ - สตรี	35.36
23	รถจักรยานเก่าใช้แล้ว	31.98
24	ตัวกรองกระแสไฟฟ้า (FREE OF CHARGE)	28.43
25	ถั่วเขียว (ผิวมัน - ผิวดำ)	28.14
	อื่น ๆ	850.54
	รวมทั้งหมด	6,487.23

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สอด

สถิติสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุด 25 อันดับแรกของด่านแม่สอด
ปีงบประมาณ 2561 (ต.ค. 60 - ก.ย. 61)

อันดับ	ประเภทสินค้า	มูลค่า (ล้านบาท)
1	รถจักรยานยนต์	3,136.32
2	เครื่องต้มบำรุงกำลัง	3,125.54
3	โทรศัพท์พร้อมอุปกรณ์	2,435.99
4	น้ำมันเบนซิน	1,831.12
5	น้ำมันดีเซล	1,756.27
6	น้ำตาลทราย	1,511.45
7	ปุ๋ยเคมี	1,490.99
8	ผ้าพิมพ์ฝ้าย	1,329.92
9	หมากแห้ง	1,234.39
10	กระเบื้องปูพื้น	1,177.25
11	เบียร์	1,097.06
12	รองเท้าแตะ	1,046.73
13	ผ้าโพลีเอสเตอร์	995.08
14	น้ำมันโซเวนท์	939.35
15	ก๊าซปิโตรเลียมเหลว	925.45
16	นมถั่วเหลือง	823.68
17	บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป	703.29
18	ผลิตภัณฑ์ทำด้วยพลาสติก	682.52
19	กาแฟชนิดผงสำเร็จรูป	667.53
20	ขนมปังกรอบ	577.75
21	น้ำมันพืช	562.22
22	โทรศัพท์	531.32
23	ซอสปรุงรส	513.27
24	ผงชูรส	509.97
25	พลาสติก, เศษพลาสติก	489.77
	อื่น ๆ	49,177.68
	รวมทั้งหมด	79,271.91

ที่มา: ด่านศุลกากรแม่สอด

บทที่ 2

เส้นทางขนส่งสินค้าและกระบวนการข้ามแดน ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor)



ที่มา: ธนาคารพัฒนาเอเชีย (2017)

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงการค้าระหว่างไทย (กรุงเทพ) สปป.ลาว ตอนเหนือบางส่วน (แขวงหลวงน้ำทาและแขวงบ่อแก้ว) จีนตอนใต้ (นครคุนหมิง มณฑลยูนนาน) โดยมีระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาการขนส่งประมาณ 2 - 3 วัน โดยการข้ามแดนทั้งหมดมี 2 ด่าน ได้แก่

- 1) ด่านพรมแดนเชียงของ - ห้วยทราย ซึ่งเป็นด่านพรมแดนระหว่างไทยและ สปป.ลาว เชื่อมโยงกันโดยสะพานมิตรภาพไทย - สปป.ลาว แห่งที่ 4

ด่านพรมแดนเชียงของ (ไทย)



ด่านห้วยทราย (สปป.ลาว)



- 2) ด่านพรมแดนบ่อเต็น - ม่อหาน ซึ่งเป็นด่านพรมแดนระหว่างสปป.ลาว และจีน

ด่านพรมแดนบ่อเต็น (สปป.ลาว)



ด่านพรมแดนม่อหาน (จีน)



ลักษณะของระบบโลจิสติกส์ในเส้นทาง

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงการค้าระหว่างไทย สปป.ลาวตอนเหนือ และจีนตอนใต้บริเวณมณฑลยูนนาน การขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นการขนส่งระหว่างไทยและจีน โดยมีการขนส่งผ่านแดนใน สปป.ลาว ลักษณะการขนส่งสินค้าจะเป็นระบบคอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต สินค้าหลักที่ขนส่งในเส้นทาง ได้แก่ ผักและผลไม้สด เนื้อสัตว์แช่แข็ง และสินค้าอุปโภคบริโภค โดยรถบรรทุกสินค้าจากไทยจะขนส่งสินค้าด่านพรมแดนเชียงของ - ห้วยทราย โดยใช้เส้นทาง R3A เพื่อไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าไปยังรถบรรทุกจีน ณ ลานเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณด่านพรมแดนบ่อเต็นใน สปป.ลาว ซึ่งในปัจจุบัน ผู้ประกอบการมักเลือกใช้การขนถ่ายสินค้าด้วยแรงงาน โดยใช้วิธีการ “เปิดตู้ขนตู้” และไม่นิยมใช้วิธีการยกตู้สินค้านำระหว่างรถบรรทุกไทยและจีน เนื่องจากหากมีการยกตู้สินค้าไปยังรถบรรทุกจีนและผ่านพิธีการข้ามแดนเข้าไปในจีน จะมีประเด็นด้านการหมุนเวียนตู้สินค้าที่ล่าช้าและอาจมีความเสี่ยงที่จะไม่ได้รับตู้คอนเทนเนอร์กลับมา โดยรถบรรทุกจีนสามารถเข้ามาใน สปป.ลาวได้เพียงลานขนถ่ายสินค้าเอกชนเท่านั้น (ประมาณ 5 กม. จากด่านพรมแดน) ยกเว้นรถบรรทุกเปล่าจีนที่เข้ามารับพืชผลทางการเกษตรที่แขวงบ่อแก้วและหลวงน้ำทาจะได้รับอนุญาตเป็นกรณีเฉพาะ

36

สภาพเส้นทางในแต่ละช่วง

การประเมินสภาพเส้นทางในแต่ละช่วงจะเริ่มต้นจากเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว สปป.ลาว จนถึงนครคุนหมิง มณฑลยูนนาน โดยมีรายละเอียดของเส้นทางดังนี้

เส้นทางใน สปป.ลาว จากด่านพรมแดนห้วยทรายไปยังด่านพรมแดนบ่อเต็นมีระยะทางประมาณ 225 กม. โดยใช้ทางหลวงสายเอเชียหมายเลข 3 (AH3) หรือที่เรียกว่าเส้นทาง R3A โดยผ่านจุดที่สำคัญ ได้แก่

- เมืองห้วยทราย ซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจหลักของแขวงบ่อแก้ว ตั้งอยู่ตรงข้าม อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย และเชื่อมโยงกันด้วยสะพานมิตรภาพไทย - สปป.ลาวแห่งที่ 4

- เมืองเวียงจันทน์ แขวงหลวงน้ำทา เป็นหนึ่งในแหล่งแร่ลิโธเนียมที่สำคัญของสปป.ลาว โดยปัจจุบันยังคงมีรถบรรทุกขนส่งแร่ลิโธเนียมเข้ามายังประเทศไทยผ่านทางด่านเชียงของ
- เมืองหลวงน้ำทา แขวงหลวงน้ำทา ซึ่งเป็นเมืองทางผ่านไปยังด่านพรมแดนบ่อเต็น ปัจจุบันเมืองมีการพัฒนาเป็นอย่างมาก โดยมีจุดเด่นด้านการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและธรรมชาติ
- สามแยกนาเตย ตั้งอยู่บริเวณก่อนถึงด่านพรมแดนบ่อเต็นประมาณ 20 กิโลเมตร ซึ่งจุดตัดที่สามารถเชื่อมโยงไปยังแขวงอุดมไซ หลวงพระบาง และนครหลวงเวียงจันทน์
- ด่านพรมแดนบ่อเต็น เป็นจุดผ่านแดนที่สำคัญของเส้นทาง R3A เนื่องจาก เป็นจุดที่มีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างรถบรรทุกไทย - จีน ก่อนที่สินค้าจะถูกขนส่งเข้าไปยังมณฑลยูนนานผ่านรถบรรทุกจีน

ท้ายทราย - เวียงจันทน์

37

ระยะทางประมาณ 120 กม. สภาพถนน 2 ช่องจราจร และมีไหล่ทางแคบ สภาพผิวทางชำรุดเป็นระยะ เส้นทางจะวิ่งผ่านเขตชุมชนสลับกับพื้นที่เกษตรกรรม ตั้งแต่หลักกิโลเมตรที่ 30 เป็นต้นไปเป็นเส้นทางขึ้นลงเขา สลับกับเขตชุมชน ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ปั๊มน้ำมัน ช่วงเส้นทางขึ้นลงเขาค่อนข้างคดเคี้ยวและลาดชันเป็นระยะ โดยมีโค้งอันตรายและทางลงลาดชันหลายจุด ผู้ใช้เส้นทางควรขับด้วยความระมัดระวัง ความเร็วทั่วไปกำหนดที่ 60 กม./ชม. ช่วงขึ้นลงเขาจำกัดความเร็วที่ 30 กม./ชม. และหากผ่านเขตชุมชนไปแล้ว จะจำกัดความเร็วที่ 40 กม./ชม.

เวียงจันทน์ - หลวงน้ำทา

ระยะทางประมาณ 55 กม. ซึ่งผ่านทางเขตเกษตรกรรมสลับกับป่าเขาและผ่านเขตชุมชนเป็นระยะ เส้นทางส่วนใหญ่จะเป็นเส้นทางราบทำให้ผู้ขับขี่สามารถขับได้ตามความเร็วปกติ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ปั๊มน้ำมัน ร้านอาหารที่เวียงจันทน์ และประมาณ 20 กม. ก่อนถึงหลวงน้ำทา เริ่มเป็นจุดขึ้นลงภูเขาสูงชัน และมีระยะทางลงเขายาวประมาณ 2 กม. ถนนเริ่มมีสภาพชำรุดทรุดโทรมในช่วงนี้

จนถึงหลวงน้ำทา ทำให้ไม่สามารถทำความเร็วได้มากนักจะวิ่งได้ประมาณ 30 - 40 กม./ชม. และอาจมีด่านตรวจยานพาหนะก่อนเข้าเขตเมืองหลวงน้ำทา

หลวงน้ำทา - บ่อเต็น

ระยะทางประมาณ 50 กม. สภาพเส้นทางส่วนใหญ่เป็นเส้นทางราบ โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกตลอดเส้นทาง เช่น ปั้มน้ำมัน ร้านอาหาร อยู่ช่อมรถ ในเส้นทางช่วงนี้มีรถบรรทุกวิ่งค่อนข้างมาก เนื่องจากอยู่ใกล้ด่านพรมแดน สภาพสภาพผิวทางชำรุดเป็นระยะ

ม่อหาน - คุณหมิง

ม่อหานเป็นด่านพรมแดนของจีนที่อยู่ติดกับด่านพรมแดนบ่อเต็นของสปป.ลาว ซึ่งเป็นจุดที่เชื่อมโยงการค้าจากไทยและสปป.ลาว ไปยังมณฑลยูนนาน ระยะทางจากม่อหาน - คุณหมิง ประมาณ 675 กิโลเมตร ใช้เวลาในการขนส่งประมาณ 10 ชั่วโมง เชื่อมโยงด้วยระบบโครงข่ายทางด่วนตลอดเส้นทาง ทำให้มีความสะดวก ในการขนส่งในเส้นทางช่วงนี้เป็นอย่างมาก ผิวถนนอยู่ในสภาพดีตลอดเส้นทาง โดยมี 4ช่องจราจร รวมทั้งมีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ร้านอาหาร ปั้มน้ำมัน จุดพักรถ ตลอดเส้นทาง

การประเมินสภาพเส้นทางในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ในแต่ละช่วง

ต้นทาง-ปลายทาง		เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ช่อง จราจร	มาตรฐานถนน	ผิวถนน	ความปลอดภัย ของเส้นทาง
ไทย	กรุงเทพฯ - นครสวรรค์	AH1	242	4	Class I	ดี	ดี
	นครสวรรค์ - พิษณุโลก	AH2	138	4	Class I	ดี	ดี
	พิษณุโลก - ลำปาง	AH2	245	4	Class I	ดี	ดี
	นครสวรรค์ - ตาก	AH1	181	4	Class I	ดี	ดี
	ตาก - ลำปาง	AH1	183	4	Class I	ดี	ดี
	ลำปาง - เชียงราย	AH2	228	4	Class I	ดี	ดี
	เชียงราย - เชียงของ	AH3	98	4	Class I	ดี	ดี
สปป. ลาว	ห้วยทราย - นาเตย	AH3/NR3	206	2	Class III	แย้	แย้
	นาเตย - บ่อเต็น	AH3/NR3	19	2	Class III	แย้	แย้
จีน	ม่อหาน - ผู่เอ้อ	G8511	264	4	Primary	ดี	ดี
	ผู่เอ้อ - कुนหมิง	G8511	411	4	Primary	ดี	ดี

หมายเหตุ:

หลักเกณฑ์การจำแนกประเภทถนนมาตรฐานทางหลวงเอเชีย (Asian Highway Standard) ได้แก่

- 1.Primary หมายถึง ถนนตั้งแต่ 4 ช่องจราจรขึ้นไป ซึ่งมีการควบคุมการเข้าออก โดยอนุญาตให้สัญญาณเฉพาะรถยนต์และรถบรรทุกเท่านั้น (ทางพิเศษ ทางด่วน) พื้นผิวถนนเป็นแอสฟัลต์หรือคอนกรีต
- 2.Class I หมายถึง ถนนตั้งแต่ 4 ช่องจราจรขึ้นไป พื้นผิวถนนเป็นแอสฟัลต์หรือคอนกรีต
- 3.Class II หมายถึง ถนน 2 ช่องจราจร พื้นผิวถนนเป็นแอสฟัลต์หรือคอนกรีต
- 4.Class III หมายถึง ถนน 2 ช่องจราจร (ไหล่ทางแคบ) พื้นผิวถนนเป็นยางมะตอย 2 ชั้น (Double bituminous treatment)

ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น⁹:

- ดี : เรียบตลอดช่วง
- ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย
- แย่ : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง
- แย่มาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น

- ดี : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนอยู่ในสภาพดี
- ปานกลาง : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย
- แย่ : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก
- แย่มาก : มีป้ายไม่ครบ เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายบริเวณจุดเสี่ยง

⁹ คู่มือการประเมินคุณภาพทางหลวงท้องถิ่นด้วยหลักคุณภาพ 4S โดยใช้สายตา, กรมทางหลวงชนบท (2557)

สภาพเส้นทางในสปป.ลาว ระหว่างห้วยทราย - หลวงน้ำทา



สภาพเส้นทางในสปป.ลาว ระหว่างหลวงน้ำทา - บ่อเต็น



สภาพเส้นทาง จุดพักรถ และสิ่งอำนวยความสะดวกระหว่างม่อหนาน - คุณหมิง (จีน)



จุดพักรถในเส้นทาง



สถานีเชื้อเพลิงและบริเวณทางเข้าสู่ทางด่วน



ค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC)

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปยังนครคุนหมิง ในคู่มือนี้ เป็นการขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต โดยมีค่าใช้จ่ายโดยรวมประมาณ 120,000 บาท (ไม่รวมภาษีนำเข้า) การขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปยังลานขนถ่ายสินค้าบริเวณด่านพรมแดนบ่อเต็นมีค่าใช้จ่ายประมาณ 56,000 บาท/ตู้ และการขนส่งสินค้าจากด่านพรมแดนบ่อเต็นไปยังนครคุนหมิงมีค่าใช้จ่ายประมาณ 45,000 บาท/ตู้ โดยมีค่าใช้จ่ายด้านพิธีการศุลกากรบริเวณด่านพรมแดนเชียงของประมาณ 2,000 บาท (รวมค่าบริการตัวแทนออกของ) และค่าใช้จ่ายด้านพิธีการศุลกากรบริเวณด่านพรมแดนห้วยทรายประมาณ 8,000 บาท (รวมค่าบริการตัวแทนออกของ)

การขนถ่ายสินค้าบริเวณด่านพรมแดนบ่อเต็น



รถบรรทุกสินค้าไทยจะต้องมีการเข้าไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าไปยังรถบรรทุกจีน โดยมีลานเปลี่ยนถ่ายสินค้าเอกชนบริเวณก่อนถึงด่านพรมแดนบ่อเต็น โดยลานขนถ่ายดังกล่าวจะเป็นลานขนถ่ายเฉพาะสินค้าระหว่างไทยและจีนเท่านั้น เปิดให้บริการตั้งแต่เวลา 08.00 - 17.00 น. โดยให้บริการด้านพื้นที่จอดรถบรรทุก สำหรับการเปลี่ยนถ่ายสินค้า (ค่าเช่า 20 USD/คัน) บริการแรงงานขนถ่ายสินค้า ซึ่งปัจจุบันมีแรงงานประมาณ 300 คน (ค่าขนถ่ายโดยแรงงานคนคิดแบบเหมา 600 หยวน/ครั้ง เปิดตู้ขนตู้) และบริการยกตู้สินค้า (600 หยวน/ครั้ง)

หลังจากการขนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุกไทยไปยังรถบรรทุกจีนแล้ว รถบรรทุกจีนจะผ่านพิธีการศุลกากร ณ ด่านบ่อเต็นและม่อหาน เพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางในนครคุนหมิงต่อไป โดยมีค่าใช้จ่ายด้านพิธีการศุลกากรบริเวณด่านพรมแดนบ่อเต็นประมาณ 5,000 บาท (รวมค่าบริการตัวแทนออกของ) และค่าใช้จ่ายด้านพิธีการศุลกากรบริเวณด่านพรมแดนม่อหานประมาณ 3,000 บาท (รวมค่าบริการตัวแทนออกของ) โดยสามารถสรุปค่าใช้จ่ายและระยะเวลาการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปยังนครคุนหมิงได้ดังตารางดังนี้

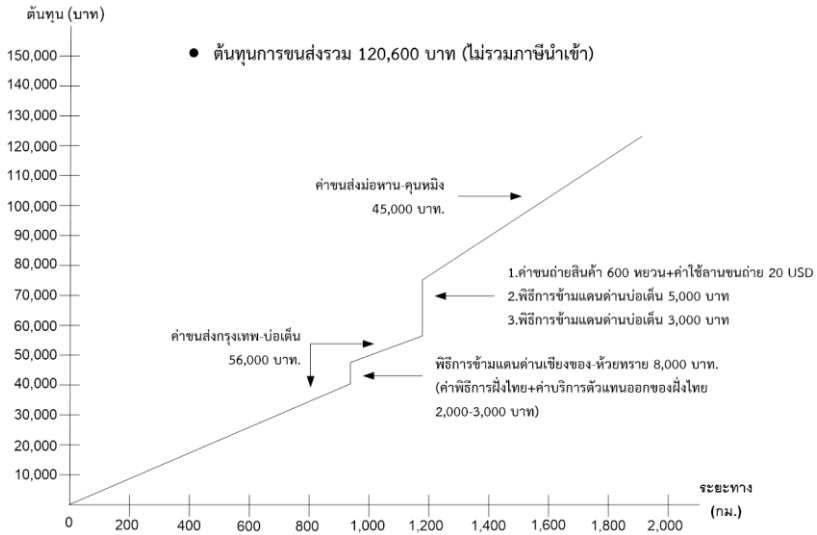
รถ	รายละเอียด	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชม.)	ค่าใช้จ่าย (บาท)
รถบรรทุกไทย	ขนส่งจากกรุงเทพฯ - เชียงของ	958	24	-
	พิธีการศุลกากร ¹⁰ ณ ด่านเชียงของ	-	4	2,000
	พิธีการศุลกากร ณ ด่านห้วยทราย	-		6,000
	ขนส่งจากห้วยทราย - บ่อเต็น	226	8	56,000 ¹¹
รถบรรทุกจีน	เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บ่อเต็น	-	3	3,600 ¹²
	พิธีการศุลกากร ณ ด่านบ่อเต็น	-	5	5,000
	พิธีการศุลกากร ณ ด่านม่อหาน	-		3,000
	ขนส่งจากบ่อเต็น - คุนหมิง	705	18	45,000
	รวม	1,889	62	120,600

¹⁰ ค่าใช้จ่ายการข้ามแดนทั้ง 4 ด่าน (เชียงของ ห้วยทราย บ่อเต็น และม่อหาน) ได้แก่ ค่าธรรมเนียมพิธีการศุลกากร รวมค่าบริการของตัวแทนออกของ

¹¹ ค่าใช้จ่ายการขนส่งจากกรุงเทพฯ - บ่อเต็น

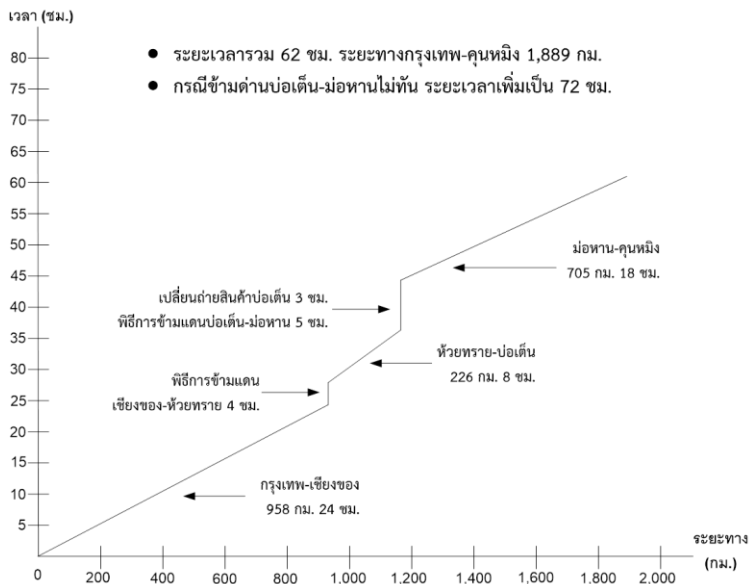
¹² ค่าขนถ่ายสินค้า 600 หยวน และค่าใช้จ่ายบริการลานขนถ่ายสินค้า 20 USD (1 หยวน = 5 บาท และ 1 USD = 30 บาท)

การเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งกับระยะทาง (Banomyong Cost - Distance Model)



46

การเปรียบเทียบระยะเวลาการขนส่งกับระยะทาง (Banomyong Time - Distance Model)

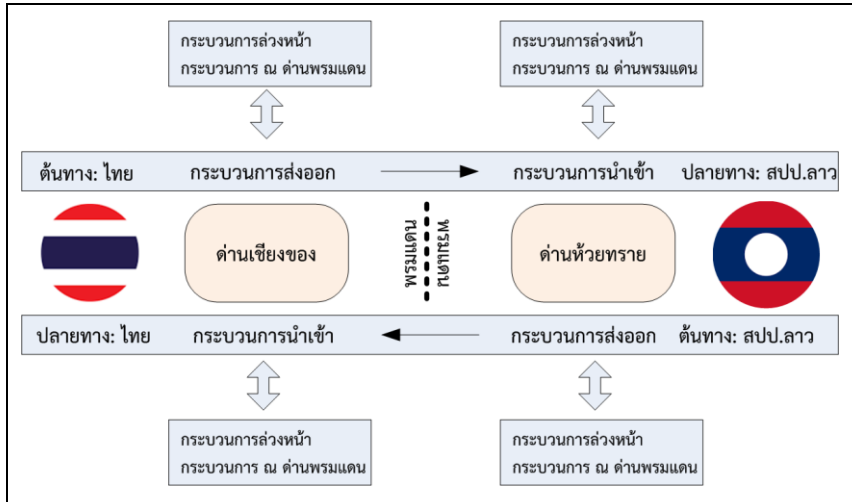


กระบวนการข้ามแดนและผ่านแดนในเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้

การขนส่งสินค้าในเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือใต้ (NSEC) เป็นการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างไทย สปป.ลาว และจีน ดังนั้น กระบวนการข้ามแดนของสินค้าจะแบ่งออกเป็น 2 กรณี ได้แก่

- 1) กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าระหว่างไทย-สปป.ลาว
- 2) กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าสินค้าระหว่างไทย - จีน โดยใช้การขนส่ง “ผ่านแดน (Transit)” ผ่านสปป.ลาว

กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าระหว่างไทย-สปป.ลาว



กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าระหว่างไทย - สปป.ลาว หมายถึง กระบวนการข้ามแดนของสินค้าที่มีต้นทางและปลายทางอยู่ในไทยและ สปป.ลาว เท่านั้น โดยแบ่งออกเป็น 1) กระบวนการส่งออกสินค้าทางถนนจากไทยไป สปป.ลาว และ 2) กระบวนการนำเข้าสินค้าทางถนนจาก สปป.ลาว มายังไทย ซึ่งในแต่ละกระบวนการจะประกอบไปด้วย

- กระบวนการล่วงหน้า (Pre-shipment) หมายถึง การจัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้องที่ใช้ในการนำเข้าและส่งออก และการส่งข้อมูลการนำเข้า - ส่งออกล่วงหน้าให้กับศุลกากร
- กระบวนการ ณ ด่านพรมแดน (Cross border) หมายถึง กระบวนการในการข้ามแดนของสินค้าที่เกิดขึ้นบริเวณด่านพรมแดนของแต่ละประเทศโดยมีรายละเอียดดังนี้

แผนภาพกระบวนการส่งออกสินค้าทางถนนจากไทย - สปป.ลาว ผ่านด่านพรมแดนเชียงของ - ห้วยทราย

ด้านเชียงของ-ห้วยทราย



กระบวนการข้ามแดนของสินค้าส่งออกทางบกจากไทย (ด้านเชียงของ) ไปยัง สปป.ลาว (ด้านห้วยทราย)

“สำหรับสินค้าทั่วไป สินค้าต้องจำกัด และสินค้าอันตราย”

ด้านเชียงของ



01 สินค้าต้องจำกัดและสินค้าอันตราย
ขอใบอนุญาตนำเข้า National Single Window (NSW)
สินค้าทั่วไปไม่ต้องขอใบอนุญาต

02 ผู้ส่งออก/ตัวแทน
จัดทำใบแจ้งสินค้า ขาดและสิ่งผิดกฎหมาย
ระบบอิเล็กทรอนิกส์ ระยะเวลาประมาณ 10 นาที
ค่าธรรมเนียมประมาณ 200 บาท

03 ผู้ส่งออก/ตัวแทน
แจ้งและส่งเอกสารไปยังบริษัท
ตัวแทนออกของด่านพรมแดน

04 ผู้ส่งออกบรรจุและปิดตู้สินค้า
เพื่อเตรียมขนส่งไปยังด่านพรมแดน

09 เก็บค่าใช้จ่ายรถจากด่านพรมแดนไทย
ข้ามสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว แห่งที่ 4
ตรงทางออกฝั่งผู้ส่งด้านห้วยทราย

07 เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดน
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า

6.2 กรีนไลน์การตรวจ
Green Line ประมาณ 10 นาที

05 ผู้ส่งออก/ตัวแทน
จัดทำใบกำกับสินค้าและใบแจ้งรายการทาง
ระบบอิเล็กทรอนิกส์



08 ผ่านพิธีการ
ตรวจคนเข้าเมืองขาออก
พร้อมทั้งยื่นพาสปอร์ต ระยะเวลาประมาณ 15 นาที
ค่าธรรมเนียมประมาณ 30 บาท

6.1 กรีนไลน์การตรวจ
Green Line ประมาณ 30 นาที
● X-ray ● ปล่อยรถสินค้า

06 บางภาพบางรูปสินค้าบางชนิดบางรายการบางประเภทและ
ลักษณะออกกองขึ้นไม่กำกับสินค้าบางประเภท
เอกสารที่เกี่ยวข้อง แต่เจ้าหน้าที่ศุลกากร
เห็นว่าเป็นวิธีการตรวจสินค้า

04 ยานพาหนะบรรทุกสินค้า
มาถึงด่านพรมแดน

ด้านห้วยทราย



01 สินค้าทั่วไปบางประเภทขอใบอนุญาตนำเข้า
(Import License) สินค้าต้องจำกัดและสินค้าอันตรายขอใบอนุญาต/
ใบรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
(Import Permit/Import License/Import Certificate)

02 ผู้นำเข้า/ตัวแทน
ส่งข้อมูลการนำเข้าเบื้องต้น เป็นระบบศุลกากร
อิเล็กทรอนิกส์ ระยะเวลาประมาณ 15 นาที

03 ผู้นำเข้า/ตัวแทน
แจ้งและส่งเอกสารไปยังบริษัทตัวแทนออกของ
ด่านพรมแดน ระยะเวลาประมาณ 1 ชั่วโมง

05 ตู้สินค้าออกกองขึ้นเอกสาร
เข้าเล่มกำกับนำขึ้นศุลกากร
เพื่อดำเนินการพิธีการตรวจปล่อยสินค้า

08 ผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองขาเข้า
พร้อมทั้งยื่นพาสปอร์ต ระยะเวลาประมาณ 10 นาที

06 เจ้าหน้าที่ศุลกากรประเมินอาการ
และส่งข้อมูลขาออกสู่ระบบศุลกากร
ระยะเวลาประมาณ 30 นาที

5.1 กรีนไลน์การตรวจ
Green Line ประมาณ 15 นาที

04 ยานพาหนะบรรทุกสินค้า
มาถึงด่านพรมแดน

09 เสร็จสิ้นกระบวนการข้ามแดน
และรวบรวมข้อมูลส่งสินค้าไปยังจุดปลายทางปลายทาง

08 ผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองขาเข้า
พร้อมทั้งยื่นพาสปอร์ต ระยะเวลาประมาณ 10 นาที

06 เจ้าหน้าที่ศุลกากร
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าออกสาร
กีดกันโดยสมบูรณ์ ระยะเวลาประมาณ 10 นาที

5.2 กรีนไลน์การตรวจ
Yellow Line ประมาณ 30 นาที

05 ตู้สินค้าออกกองขึ้นเอกสาร
เข้าเล่มกำกับนำขึ้นศุลกากร
เพื่อดำเนินการพิธีการตรวจปล่อยสินค้า

09 เสร็จสิ้นกระบวนการข้ามแดน
และรวบรวมข้อมูลส่งสินค้าไปยังจุดปลายทางปลายทาง

07 เจ้าหน้าที่ศุลกากร
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าออกสาร
กีดกันโดยสมบูรณ์ ระยะเวลาประมาณ 10 นาที

5.3 กรีนไลน์การตรวจ
Red Line ประมาณ 1-2 ชั่วโมง

05 ตู้สินค้าออกกองขึ้นเอกสาร
เข้าเล่มกำกับนำขึ้นศุลกากร
เพื่อดำเนินการพิธีการตรวจปล่อยสินค้า

หมายเหตุ : *ข้อมูลสินค้าจำกัดในผลิตภัณฑ์พจนาน พศ. 2562 ซึ่งครอบคลุม กระบวนการ และค่าใช้จ่ายอาจมีการเปลี่ยนแปลง ผู้ประกอบการสามารถตรวจสอบเพิ่มเติมได้ที่เว็บไซต์กรมศุลกากร
“กระบวนการส่งออกสินค้า ขาดและสิ่งผิดกฎหมาย การขออนุญาตการนำเข้า-ส่งออกสินค้าต้องจำกัดและสิ่งผิดกฎหมายที่ด่านพรมแดน”



คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

2. ด้านเชิงของ : กระบวนการ ณ ด้านพรมแดน (Cross border)

กระบวนการข้ามแดน	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้านำเข้า
รถบรรทุกมาถ้ด้นพรมแดน	รถบรรทุกข้บมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยบริเวณด้นพรมแดน		
การยื่นเอกสารและตรวจสอบ	ตัวแทนออกของจัดทำเอกสารบัญชีสินค้า (ศ.บ.3) และยื่นเอกสารต่างๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรด้นพรมแดน		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรดำเนินพิธีการศุลกากรขาออก โดยตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาออกกับใบกำกับขนย้ายสินค้า รวมทั้งเอกสารอื่นๆ ในระบบ หากข้อมูลถูกต้องจะใช้ระบบบริหารความเสี่ยงในการตรวจปล่อยใน 2 ระดับ ได้แก่		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line 	เอกสารไม่ต้องมีการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องมีการตรวจสอบทางกายภาพ และเจ้าหน้าที่อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Red line 	เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบเอกสารการส่งออกกับระบบ รวมทั้งอาจต้องมีการ X-Ray ตู้สินค้า และหากพบข้อสงสัยเจ้าหน้าที่จะดำเนินการเปิดตรวจทางกายภาพ (Physical examination) กรณี X-ray และเปิดตรวจจะใช้เวลาประมาณ 1 ชม.ขึ้นไป ขึ้นอยู่กับกรณี		
เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าในระบบ และคืนเอกสารต่างๆ ที่จำเป็นให้กับคนขับรถบรรทุก และคนขับรถบรรทุกนำเอกสารการตรวจปล่อยไปยื่นให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณทางออกเพื่อตัดระบบข้อมูลการขนส่งสินค้าขาออก และรถบรรทุกสินค้าเข้าไปดำเนินพิธีการขาเข้า ณ ด้นพรมแดนห้วยทรายต่อไป		
ระยะเวลา	กรณีที่มีการจัดเตรียมและส่งเอกสารล่วงหน้าครบถ้วน <ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line ดำเนินการพิธีการศุลกากรขาออกไม่เกิน 30 นาที • กรณี Red line ใช้เวลาตั้งแต่ 1 ชม.ขึ้นไป ขึ้นอยู่กับกรณี 		
ค่าใช้จ่าย	ค่าบริการตัวแทนออกของและค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรขาออกประมาณ 2,000 บาท		

3. ด้านท้ายทราย : กระบวนการล่วงหน้า (Pre-shipment) ก่อนการนำเข้าสินค้าผ่านด่านพรมแดนท้ายทราย การขอใบอนุญาตและใบรับรองจากหน่วยงานต่างๆ

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย ¹³
<ul style="list-style-type: none"> • การขอใบอนุญาตจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องก่อนการนำเข้า¹⁴ • กรณีสินค้าส่งออกจากไทย โดยผ่านแดนในสปป.ลาว ไปยังจีน (Transit) เป็นสินค้าต้องจำกัดและสินค้าอันตราย ต้องมีการขออนุญาต การขนส่งผ่านแดน (Transit Permit)¹⁵ จากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องของ สปป.ลาว เช่นเดียวกับกรณีนำเข้า 	<ul style="list-style-type: none"> • สินค้าทั่วไปบางรายการ อาจต้องขอใบอนุญาตนำเข้า (Import License) จากกรมการนำเข้าและส่งออก (DIMEX) • ขอใบอนุญาตขนส่งผ่านแดน (Transit Permit) กรณีผ่านแดนในสปป.ลาว 	<ul style="list-style-type: none"> • สินค้าทางการเกษตรต้องได้รับใบอนุญาต (Import Permit) จากกระทรวงกลาโหมและป่าไม้ • ปศุสัตว์มีชีวิตและปลาต้องได้รับเอกสารรับรอง (Technical Certificate) จากกรมปศุสัตว์และประมง กระทรวงกลาโหมและป่าไม้ • เวชภัณฑ์ต้องได้รับใบอนุญาต (Import Permit) จากกรมเวชภัณฑ์ กระทรวงสาธารณสุข • อาหารสำหรับคนและสัตว์ ต้องได้รับใบอนุญาต (Import Permit) จากกรมอาหาร กระทรวงสาธารณสุข • ขอใบอนุญาตขนส่งผ่านแดน (Transit Permit) กรณีผ่านแดนในสปป.ลาว 	<ul style="list-style-type: none"> • การนำเข้าสินค้าอันตรายประเภทที่ 1 ต้องได้รับการอนุญาตจากกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า ซึ่งผ่านการอนุมัติจากสำนักนายกรัฐมนตรี • ขอใบอนุญาตขนส่งผ่านแดน (Transit Permit) กรณีผ่านแดนในสปป.ลาว

¹³ ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ <https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=searchProcedure/view1&id=43>

¹⁴ ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ <https://www.laotradeportal.gov.la/?r=site/display&id=10#Import%20License>

¹⁵ ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ <https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=site/display&id=1690>

3. ด้านทั่วยุทธาย : กระบวนการล่วงหน้า (Pre-shipment) ก่อนการนำเข้าสินค้าผ่านด่านพรมแดนทั่วยุทธาย
การจัดเตรียมเอกสารและส่งข้อมูลการนำเข้าล่วงหน้าให้กับศุลกากร

กระบวนการ	รายละเอียด
การจัดเตรียมข้อมูลและส่งเอกสารการนำเข้าล่วงหน้า	ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของส่งข้อมูลและเอกสารการนำเข้าผ่านทางระบบ ASYCUDA ¹⁶ โดยต้องดำเนินการภายใน 24 ชม. นับจากวันที่สินค้ามาถึงด่านพรมแดนหรือยื่นเอกสารล่วงหน้าได้ 7 วันก่อนสินค้ามาถึงยังด่านพรมแดน ได้แก่ 1) แบบฟอร์มสำแดงพิธีการศุลกากรขาเข้า (ACDD) 2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 3) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) 4) ใบตราส่ง (B/L) 5) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O) 6) ใบอนุญาตการนำเข้า (Import License) 7) เอกสารอื่นใด กรณีที่ของนำเข้าเป็นสินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) ตามกฎหมายของสปป.ลาว
ตรวจสอบข้อมูลโดยระบบ ASYCUDA	ระบบ ASYCUDA ตรวจสอบข้อมูล ประเมินอากรขาเข้า พิจารณาความเสี่ยงของการนำเข้าสินค้า และตอบกลับมายังผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยแบ่งออกเป็น 3 กรณี ได้แก่
• กรณี Green line	เอกสารไม่ต้องการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องการตรวจสอบทางกายภาพ ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของส่งพิมพ์เอกสารจากระบบและนำไปยื่นแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดนเพื่อตรวจปล่อยสินค้า
• กรณี Yellow line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด่านพรมแดนเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลในระบบ
• กรณี Red line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ (Physical examination)
ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของส่งเอกสารต้นฉบับ	ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของส่งเอกสารการนำเข้าต้นฉบับไปให้กับตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดน

¹⁶ ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมที่ <https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=site/display&id=1216>

4. ด้านห้วยทราย : กระบวนการ ณ ด้านพรมแดน (Cross border process)

กระบวนการของสินค้า	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกขับมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยบริเวณด่านพรมแดน		
การตรวจสอบเอกสาร	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารการนำเข้าและเอกสารการขนส่งแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดนห้วยทราย		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า ¹⁷	เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบข้อมูลและเอกสารในระบบ ใช้ระบบบริหารความเสี่ยงในการตรวจปล่อย ได้แก่		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line 	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารยืนยัน Green line จากที่พิมพ์ออกมาจากระบบและนำไปยื่นแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดน และชำระอากรขาเข้าและตรวจปล่อยสินค้า		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Yellow line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ ASYCUDA ได้แก่ 1) แบบฟอร์มสำแดงพิธีการศุลกากรขาเข้า (ACDD) 2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 3) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) 4) ใบตราส่ง (B/L) 5) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O) 6) ใบอนุญาตการนำเข้า (Import License) 7) เอกสารอื่นใด กรณีที่ของนำเข้าเป็นสินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) ตามกฎหมายของสปป.ลาว		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Red line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ (เอกสารเช่นเดียวกับกรณี Yellow line) และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ <ul style="list-style-type: none"> • กรณีเปิดตรวจทางกายภาพใช้เวลาประมาณ 1 - 4 ชม. 		
การประเมินอากรและชำระภาษี	เจ้าหน้าที่ประเมินอากรและให้ตัวแทนออกของชำระภาษีที่ธนาคารหรือกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร		
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของนำใบเสร็จมายื่นให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่ออนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
ระยะเวลา ณ ด้านพรมแดน	<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line ใช้เวลาประมาณ 1 - 2 ชม. • กรณี Yellow line และ Red line ใช้เวลาประมาณ 2 ชม.ขึ้นไป ขึ้นอยู่กับกรณี 		
ค่าใช้จ่าย	<ul style="list-style-type: none"> • ค่าธรรมเนียมการค้าเงินพิธีการศุลกากรขาเข้าประมาณ 1,200 บาท (40 USD) (ไม่รวมค่าบริการตัวแทนออกของ) 		

54

¹⁷ ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมที่ <https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=searchProcedure/view1&id=5>

กระบวนการนำเข้าสินค้าทางถนนจาก “สปป.ลาว - ไทย”

1. ด้านห้วยทราย : กระบวนการล่วงหน้า (Pre-shipment) ก่อนการส่งออกสินค้าผ่านด่านพรมแดนห้วยทราย

กระบวนการ	รายละเอียด
การขอใบอนุญาตหรือใบรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการส่งออก	สินค้าทั่วไปบางรายการต้องมีการขอใบอนุญาตการส่งออก (Export License) สินค้าต้องจำกัดและสินค้าอันตรายต้องขอใบอนุญาตหรือใบรับรองเชิงเทคนิค (Export License/Certificate) จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบในการส่งออกและใช้เป็นเอกสารประกอบการดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้า ณ ประเทศปลายทาง
การจัดเตรียมข้อมูลและส่งเอกสารการส่งออกล่วงหน้า	ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของส่งข้อมูลและเอกสารการส่งออกผ่านทางระบบ ASYCUDA ¹⁸ โดยต้องดำเนินการภายใน 24 ชม. นับจากวันที่สินค้ามาถึงด่านพรมแดนหรือยื่นเอกสารล่วงหน้าได้ 7 วันก่อนสินค้ามาถึงยังด่านพรมแดน ได้แก่ 1) แบบฟอร์มสำแดงพิธีการศุลกากรขาออก (ACDD) 2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 3) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) 4) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O) 5) ใบอนุญาตการส่งออก (Export License) 6) เอกสารอื่นใด กรณีที่ของส่งออกเป็นสินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) ตามกฎหมายของสปป.ลาว
ตรวจสอบข้อมูลโดยระบบ ASYCUDA	ระบบ ASYCUDA ตรวจสอบข้อมูล พิจารณาความเสี่ยงของการส่งออกสินค้าและตอบกลับมายังผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยแบ่งออกเป็น 3 กรณี ได้แก่
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line 	เอกสารไม่ต้องการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องการตรวจสอบทางกายภาพ ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของส่งพิมพ์เอกสารจากระบบและนำไปยื่นแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดนเพื่อตรวจสอบปล่อยสินค้า
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Yellow line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด่านพรมแดนเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลในระบบ
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Red line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ และต้องการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ (Physical examination)
ส่งเอกสาร	ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของส่งเอกสารการส่งออกต้นฉบับไปให้กับตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดน

¹⁸ ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมที่ <https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=site/display&id=1216>

2. ด้านห้วยทราย : กระบวนการ ณ ด้านพรมแดน (Cross border process)

กระบวนการของสินค้า	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้านำเข้า
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกขับมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยบริเวณด่านพรมแดน		
การตรวจสอบเอกสาร	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารการส่งออกและเอกสารการขนส่งแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดนห้วยทราย		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า ¹⁹	เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบข้อมูลและเอกสารในระบบ ใช้ระบบบริหารความเสี่ยงในการตรวจปล่อย ได้แก่		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line 	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารยืนยัน Green line จากที่พิมพ์ออกมาจากระบบและนำไปยื่นแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดน เพื่อตรวจปล่อยสินค้า		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Yellow line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลในระบบ ASYCUDA ได้แก่ 1) แบบฟอร์มสำแดงพิธีการศุลกากรขาออก (ACDD) 2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 3) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) 4) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O) 5) ใบอนุญาตการส่งออก (Export License) 6) เอกสารอื่นใด กรณีที่ของส่งออกเป็นสินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) ตามกฎหมายของสปป.ลาว		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Red line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ (เอกสารเช่นเดียวกันกับกรณี Yellow line) และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ <ul style="list-style-type: none"> • กรณีเปิดตรวจทางกายภาพใช้เวลาประมาณ 1 - 4 ชม. 		
การประเมินอากรและชำระภาษี	เจ้าหน้าที่ประเมินอากรและให้ตัวแทนออกของชำระภาษีที่ธนาคารหรือกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร		
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของนำใบเสร็จมายื่นให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่ออนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
ระยะเวลา ณ ด้านพรมแดน	<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line ใช้เวลาประมาณ 1 - 2 ชม. • กรณี Yellow line และ Red line ใช้เวลาประมาณ 2 ชม.ขึ้นไป ขึ้นอยู่กับกรณี 		
ค่าใช้จ่าย	<ul style="list-style-type: none"> • ค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรขาออกประมาณ 1,200 บาท (40 USD) (ไม่รวมค่าบริการตัวแทนออกของ) 		

¹⁹ ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมที่ <https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=searchProcedure/view1&id=7>

3. ด้านเชิงของ : กระบวนการล่วงหน้าก่อนการนำเข้า (Pre-shipment) สินค้าผ่านด่านพรมแดนเชิงของ

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
การขอใบอนุญาตหรือใบรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการนำเข้า	ไม่ต้องขอใบอนุญาตหรือใบรับรอง	สินค้าต้องจำกัด และสินค้าอันตราย	ต้องขอใบอนุญาตหรือใบรับรองเชิงเทคนิคจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบในการนำเข้า
ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของจัดทำข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาเข้า	<p>ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของส่งรายละเอียดข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกเข้าสู่ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs) ได้แก่</p> <p>1) ใบขนส่งสินค้าขาเข้า กศก. 99/1 2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice)</p> <p>3) ใบตราส่ง (B/L) 4) ใบอนุญาตินำเข้าหรือเอกสารอื่นใด กรณีเป็นสินค้าต้องจำกัด</p> <p>5) ใบรับรองเชิงเทคนิค/สุขอนามัย/คุณภาพจากหน่วยงานประเทศต้นทาง</p> <p>6) ใบรับรองการวิเคราะห์ของผู้ผลิตสินค้า (Certificate of Analysis) หรือเอกสารรายละเอียดของสินค้า (Specification) หรือเอกสารข้อมูลความปลอดภัย (Material Safety Data Sheet) กรณีส่งออกเคมีภัณฑ์ เกล็ดเคมีภัณฑ์ เป็นต้น</p> <p>7) เอกสารอื่นๆ (ถ้ามี) เช่น บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ C/O เอกสารประกันภัย Catalogue เป็นต้น</p>		
ระบบตรวจสอบความถูกต้อง	ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ตรวจสอบความถูกต้อง และแจ้งกลับเบื้องต้นไปยังผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของ		
ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของแจ้งข้อมูลไปยังตัวแทนออกของด่านพรมแดน	แจ้งข้อมูล รายละเอียดต่างๆ รวมทั้งส่งเอกสารต่างๆ (หากจำเป็น) ไปยังตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดน เพื่อให้จัดเตรียมเอกสารและจัดทำใบกำกับการขนย้ายสินค้า		
ตัวแทนออกของจัดทำข้อมูลใบกำกับขนย้ายสินค้า	<p>ตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดนจัดทำข้อมูลใบกำกับขนย้ายสินค้าและส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs) ล่วงหน้าก่อนรถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน</p> <p>ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของสามารถส่งเอกสารและข้อมูลล่วงหน้า 21 วัน ก่อนที่จะดำเนินการพิธีการตรวจปล่อย</p>		

หมายเหตุ กรณีสินค้านำเข้าจากจีนและผ่านแดนในสปป.ลาวมายังไทย การดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า ณ ด่านพรมแดนของไทย จะเป็นไปในรูปแบบเดียวกันกับการนำเข้าสินค้าจากสปป.ลาว

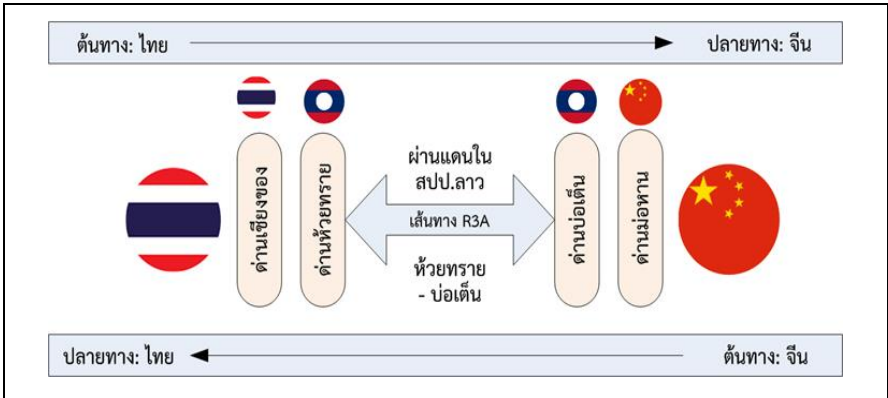
4. ด้านเชิงของ : กระบวนการ ณ ด้านพรมแดน (Cross border process)

กระบวนการข้ามแดน	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้านำเข้า
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	ผู้นำเข้า/ตัวแทนออกของยื่นบัญชีสินค้าทางบก (แบบ ศ.บ.1) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดน เพื่อดำเนินการตรวจสอบสินค้าและทะเบียนรถยนต์ หลังจากนั้น ผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมือง และเจ้าหน้าที่ศุลกากรควบคุมยานพาหนะให้ขนส่งตามเส้นทางไปยังไปที่ทำการด่านศุลกากรเพื่อดำเนินพิธีการขาเข้า		
การยื่นเอกสารและตรวจสอบ	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารต่างๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากร		
พิธีการประเมินอากร	เจ้าหน้าที่ศุลกากรดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า โดยตรวจสอบข้อมูลต่างๆ ในระบบที่ผู้นำเข้าได้ส่งข้อมูลการนำเข้าล่วงหน้า หากข้อมูลถูกต้อง จะให้ตัวแทนออกของดำเนินการชำระอากรขาเข้า <ul style="list-style-type: none"> ชำระโดยผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วยวิธีตัดบัญชีธนาคาร ชำระที่หน่วยงานบัญชีและอากรของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร 		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า	ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์กำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย เป็น 2 กรณี		
<ul style="list-style-type: none"> กรณี Green line 	ไม่ต้องมีการเปิดตรวจสินค้าและเจ้าหน้าที่อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
<ul style="list-style-type: none"> กรณี Red line 	เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบเอกสารการส่งออกกับระบบ และ X-Ray ตู้สินค้า หากพบข้อสงสัยเจ้าหน้าที่จะดำเนินการเปิดตรวจทางกายภาพ		
เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าในระบบ และคืนเอกสารต่างๆ ที่จำเป็นให้กับคนขับรถบรรทุก และรถบรรทุกสินค้าดำเนินการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางต่อไป		
ระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> กรณีไม่ถูกเปิดตรวจสินค้า ใช้เวลาประมาณ 30 นาที ถึง 1 ชม. กรณีเปิดตรวจสินค้า ใช้เวลาตั้งแต่ 1 - 2 ชม.ขึ้นไป (ระยะเวลาอาจจะมากกว่า 2 ชม. แล้วแต่กรณี) 		
ค่าใช้จ่าย	ค่าบริการตัวแทนออกของและค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้าประมาณ 2,000 บาท		

หมายเหตุ กรณีสินค้าขาเข้า รถบรรทุกเกือบทั้งหมดจะต้องถูก X-ray ก่อนที่จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย / กรณีสินค้านำเข้าจากจีนและผ่านแดนในสปป.ลาวมายังไทย การดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า ณ ด้านพรมแดนของไทย จะเป็นไปในรูปแบบเดียวกันกับการนำเข้าสินค้าจากสปป.ลาว

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าสินค้าระหว่างไทย - จีน
 โดยใช้การขนส่ง “ผ่านแดน (Transit)” ผ่านสปป.ลาว



กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าสินค้าระหว่างไทย - จีนโดยใช้การขนส่งผ่านแดนผ่านสปป.ลาว (Transit) หมายถึง กระบวนการข้ามแดนของสินค้าที่มีต้นทางและปลายทางอยู่ในไทยและจีนเท่านั้น โดยใช้การขนส่ง “ผ่านแดน” ผ่านสปป.ลาว โดยแบ่งเป็น

60

- 1) กระบวนการส่งออกและนำเข้าสินค้าทางถนนระหว่างไทย - จีน ผ่านด่านเชียงของ ซึ่งกระบวนการล่วงหน้าก่อนการนำเข้าและส่งออก (Pre-shipment) และกระบวนการข้ามแดน (Cross border) มีกระบวนการเช่นเดียวกันกับกระบวนการส่งออก - นำเข้าสินค้าทางถนนระหว่างไทย - สปป.ลาว²⁰
- 2) กระบวนการผ่านแดนของสินค้า ณ ด่านพรมแดนขาเข้าและด่านพรมแดนขาออกในสปป.ลาว (ด่านห้วยทรายและด่านบ่อเต็น) ซึ่งจะต้องมีการดำเนินพิธีการศุลกากรผ่านแดนเพื่ออนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนใน สปป.ลาว
- 3) กระบวนการส่งออกและนำเข้าสินค้าทางถนนของจีนผ่านด่านพรมแดนม่อหาน (Mohan)

²⁰ รายละเอียดของกระบวนการแสดงในหัวข้อ “กระบวนการส่งออก - นำเข้าสินค้าทางถนนระหว่าง ไทย - สปป.ลาว”

แผนภาพกระบวนการผ่านแดน (Transit) ของสินค้า ณ ด่านพรมแดนขาเข้าและขาออกของ สปป.ลาว (ห้วยทราย - บ่อเต็น)



คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

กระบวนการผ่านแดน (Transit) ณ ด่านพรมแดนขาเข้าของสปป.ลาว (เส้นทาง R3A)

- 1) กรณีสินค้าส่งออกจากไทยโดยผ่านแดนในสปป.ลาวไปยังจีน (Transit) (ขาเข้า: ด่านห้วยทราย และขาออก: ด่านบ่อเต็น)
- 2) กรณีสินค้านำเข้าจากจีนโดยผ่านแดนในสปป.ลาวมายังไทย (Transit) (ขาเข้า: ด่านบ่อเต็น และขาออก: ด่านห้วยทราย)

กระบวนการของสินค้า	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกขับมาจอด ณ ลานตรวจสอบปล่อยบริเวณด่านพรมแดน		
การตรวจสอบเอกสาร	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารแก่เจ้าหน้าที่เพื่อดำเนินการพิธีการผ่านแดน โดยแบ่งออกเป็น 3 กรณี ได้แก่		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line 	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารยืนยัน Green line ที่พิมพ์จากระบบและนำไปยื่นแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดน		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Yellow line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ ASYCUDA ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1) แบบฟอร์มสำแดงพิธีการศุลกากรขาเข้า (ACDD) ภายใต้ข้อกำหนด IM8 ของศุลกากร 2) ใบอนุญาตการขนส่งผ่านแดน (Transit Permit) ที่ได้รับจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 4) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) 5) ใบตราส่ง (B/L) 6) เช็คหรือเอกสารกำกับกันจากธนาคาร 7) เอกสารกรณีที่ของผ่านแดนเป็นสินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) ตามกฎหมายของสปป.ลาว 		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Red line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ (เอกสารเช่นเดียวกับกรณี Yellow line) และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ		
	<ul style="list-style-type: none"> • กรณีเปิดตรวจทางกายภาพใช้เวลาประมาณ 1 - 4 ชม. 		
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ติดดวงตราประทับ (Customs Seal) และอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าผ่านแดน		
ค่าใช้จ่าย	<ul style="list-style-type: none"> • ค่าธรรมเนียมการดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้าประมาณ 1,200 บาท (40 USD) • กรณีสินค้าผ่านแดน ค่าบริการ Customs broker และ ค่าธรรมเนียมการดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้า มีค่าใช้จ่ายประมาณ 6,000 – 8,000 บาท (200 - 280 USD) 		
ระยะเวลา ณ ด่านพรมแดน	<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line ใช้เวลาประมาณ 1 - 2 ชม. • กรณี Yellow line และ Red line ใช้เวลาประมาณ 2 ชม.ขึ้นไป ขึ้นอยู่กับกรณี 		

กระบวนการผ่านแดน (Transit) ณ ด่านพรมแดนขาออกจากสปป.ลาว (เส้นทาง R3A)

- 1) กรณีสินค้าส่งออกจากไทยโดยผ่านแดนในสปป.ลาวไปยังจีน (Transit) (ขาเข้า: ด่านห้วยทราย และ ขาออก: ด่านบ่อเต็น)
- 2) กรณีสินค้านำเข้าจากจีนโดยผ่านแดนในสปป.ลาวมายังไทย (Transit) (ขาเข้า: ด่านบ่อเต็น และ ขาออก: ด่านห้วยทราย)

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกขับมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยบริเวณด่านพรมแดน		
การตรวจสอบเอกสาร	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารแก่เจ้าหน้าที่เพื่อดำเนินพิธีการผ่านแดน โดยแบ่งออกเป็น 3 กรณี ได้แก่		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line 	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารยืนยัน Green line ที่พิมพ์จากระบบและนำไปยื่นแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดน		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Yellow line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ ASYCUDA ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1) แบบฟอร์มสำแดงพิธีการศุลกากรขาเข้า (ACDD) ภายใต้ข้อกำหนด IM8 ของศุลกากร 2) ใบอนุญาตการขนส่งผ่านแดน (Transit Permit) ที่ได้รับจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 4) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) 5) ใบตราส่ง (B/L) 6) เช็คหรือเอกสารกำกับจากธนาคาร 7) เอกสารกรณีที่ต้องผ่านแดนเป็นสินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) ตามกฎหมายของสปป.ลาว 		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Red line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ (เอกสารเช่นเดียวกับกรณี Yellow line) และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ		
	<ul style="list-style-type: none"> • กรณีเปิดตรวจทางกายภาพใช้เวลาประมาณ 1 - 4 ชม. 		
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ปลดดวงตราประทับ (Customs Seal) และอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าผ่านแดน		
ค่าใช้จ่าย	<ul style="list-style-type: none"> • ค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรผ่านแดนประมาณ 1,200 บาท (40 USD) • กรณีสินค้าผ่านแดน ค่าบริการ Customs broker และ ค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการผ่านแดน มีค่าใช้จ่ายประมาณ 5,000 บาท (170 USD) 		
ระยะเวลา ณ ด่านพรมแดน	ประมาณ 1 - 2 ชั่วโมง เนื่องจากขาออกส่วนใหญ่เป็น Green line (ไม่รวมระยะเวลาขนถ่ายสินค้า)		

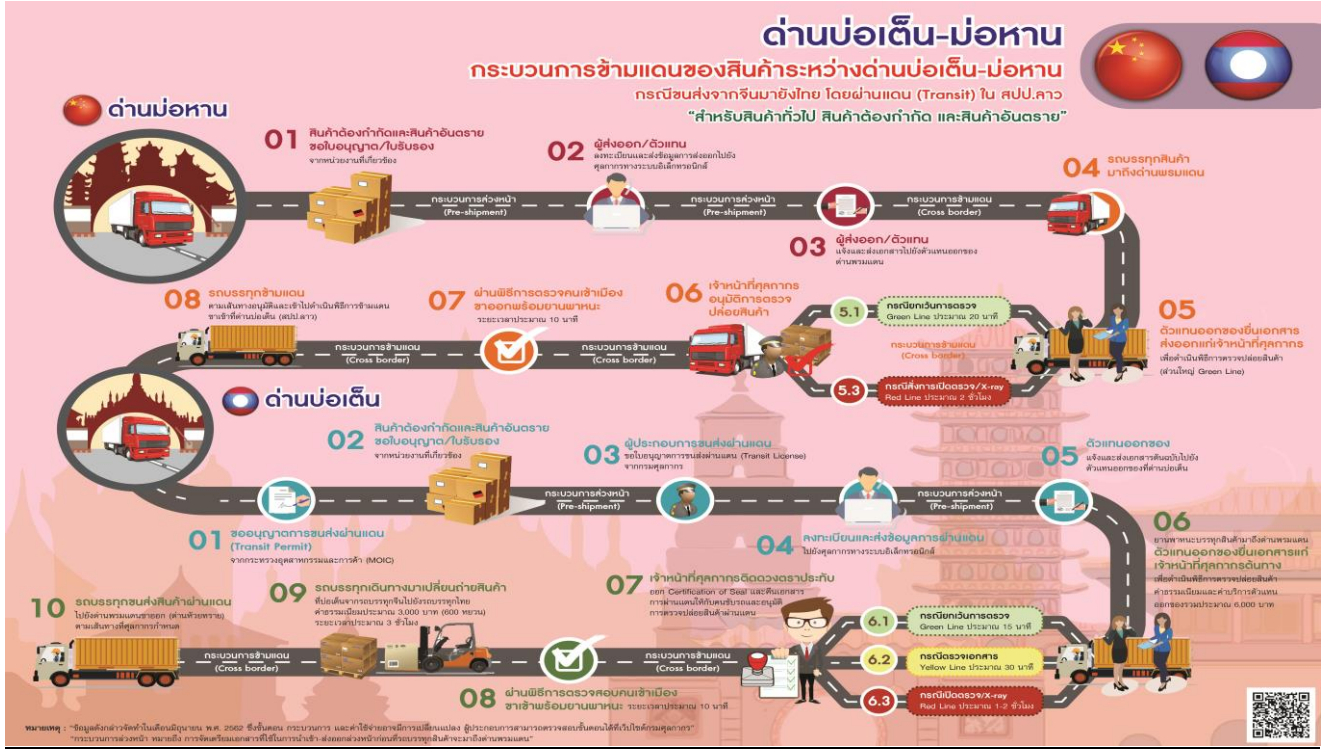
คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

ด่านมอฮาน: กระบวนการ ณ ด่านพรมแดน (Cross border process)

กระบวนการของสินค้า	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้านำเข้า
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยสินค้าบริเวณด่านพรมแดน		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารการนำเข้าแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด่านพรมแดน (เอกสารเช่นเดียวกับ Pre-shipment)		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line 	สินค้าและเอกสารไม่ถูกตรวจสอบเพิ่มเติม และตัวแทนออกของดำเนินการชำระอากรขาเข้า (ในทางปฏิบัติ สินค้านำเข้า 100% ต้องถูกตรวจสอบเอกสารโดยละเอียด รวมทั้งส่วนใหญ่จะต้องมีการเปิดตรวจทางกายภาพ)		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Red line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ รวมทั้งเจ้าหน้าที่อาจมีการเปิดตรวจสินค้า (พิธีการศุลกากรขาเข้าของจีนค่อนข้างเข้มงวด โดยเฉพาะการนำเข้าสินค้าประเภทผัก ผลไม้ และอาหาร ที่ต้องได้มาตรฐานตามข้อกำหนดของหน่วยงาน AQSIQ (หน่วยงานภายใต้กระทรวงศุลกากร โดยมีหน้าที่ในการตรวจสอบคุณภาพของสินค้านำเข้า - ส่งออกให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด)		
การเก็บตัวอย่างสินค้า	กรณีสินค้าที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงาน AQSIQ ²² จะมีการเก็บตัวอย่างสินค้าเพื่อไปตรวจสอบ โดยหน่วยงานศุลกากรสามารถอนุมัติการนำเข้าสินค้าไปก่อน ซึ่งหากสินค้าที่สุ่มตรวจไม่เป็นไปตามมาตรฐาน การนำเข้าสินค้าในครั้งต่อไปอาจถูกกักกันและตีกลับมายังประเทศต้นทาง		
พิธีการประเมินอากร และอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของชำระภาษีที่ธนาคารหรือกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรและนำไปเสร็จมายื่นกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยสินค้า หลังจากนั้น เจ้าหน้าที่อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
ค่าใช้จ่าย	<ul style="list-style-type: none"> • ค่าธรรมเนียมการดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้า รวมค่าบริการ Customs broker มีค่าใช้จ่ายประมาณ 3,000 บาท (100 USD) 		
ระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> • กรณีตรวจสอบเอกสารและเปิดตรวจตามปกติ ใช้ระยะเวลาในพิธีการนำเข้าประมาณ 3 - 4 ชม. • กรณีเกิดตรวจโดยละเอียด ใช้เวลามากกว่า 4 ชม. (แล้วแต่กรณี) • กรณีเอกสารการไม่ครบถ้วน สินค้าถูกกักบริเวณด่านพรมแดนจนกว่าจะได้รับเอกสารครบถ้วน 		

²² ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ <http://english.aqsiq.gov.cn/>

แผนภาพกระบวนการส่งออกสินค้าทางถนนจาก “จีน - ไทย” โดยผ่านแดน (Transit) ในสปป.ลาว (ด่านม่อหนาน - บ่อเต็น)



คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

ด่านมอฮาน: กระบวนการ ณ ด่านพรมแดน (Cross border process)

กระบวนการของสินค้า	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้านำเข้า
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยสินค้าบริเวณด่านพรมแดน		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารการส่งออกแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด่านพรมแดน (เอกสารเช่นเดียวกับ Pre-shipment)		
• กรณี Green line	สินค้าและเอกสารไม่ถูกตรวจสอบเพิ่มเติม		
• กรณี Red line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ รวมทั้งเจ้าหน้าที่อาจมีการเปิดตรวจสินค้า		
พิธีการประเมินอากร และ อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของชำระภาษี (ถ้ามี) ที่ธนาคารหรือกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรและนำใบเสร็จมายื่นกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร เพื่อตรวจปล่อยสินค้า หลังจากนั้น เจ้าหน้าที่อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
ค่าใช้จ่าย	• ค่าธรรมเนียมการดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้า รวมค่าบริการ Customs broker ประมาณ 3,000 บาท (100 USD)		
ระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line สินค้าและเอกสารไม่ถูกตรวจสอบเพิ่มเติม ใช้ระยะเวลาในพิธีการส่งออกประมาณ 1 - 2 ชม. • กรณีตรวจสอบเอกสารและเปิดตรวจตามปกติ ใช้ระยะเวลาในพิธีการส่งออกประมาณ 3 - 4 ชม. • กรณีเกิดตรวจโดยละเอียด ใช้เวลามากกว่า 4 ชม. (แล้วแต่กรณี) • กรณีเอกสารการไม่ครบถ้วน สินค้าถูกกักบริเวณด่านพรมแดนจนกว่าจะได้รับเอกสารครบถ้วน 		

หมายเหตุ: กระบวนการในสปป.ลาว ให้ปฏิบัติตามพิธีการขนส่งสินค้าผ่านแดนของสปป.ลาว และเมื่อสินค้าถึงพรมแดนของไทย ให้ปฏิบัติตามพิธีการขาเข้าของไทย

ปัญหา อุปสรรค และโอกาสด้านการขนส่งสินค้าในเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจ เหนือ - ใต้

ปัญหาและอุปสรรค

- สภาพเส้นทาง R3A เริ่มชำรุดทรุดโทรม เนื่องจากมีปริมาณการขนส่งสินค้าในเส้นทางเป็นจำนวนมาก ซึ่งไทยและจีนควรมีบทบาทในการให้ความช่วยเหลือทางการเงินในการปรับปรุงสภาพถนน เนื่องจากเป็นผู้ที่ได้ประโยชน์จากการใช้เส้นทาง
- ความไม่สมดุลของสินค้าระหว่างขาไปและขากลับในเส้นทาง R3A เนื่องจากสินค้าที่ส่งออกจากไทยไปยังจีนมีปริมาณมากกว่านำเข้าจากจีนมายังไทย ทำให้เกิดการขนส่งเที่ยวเปล่าในขากลับ
- กฎหมายของจีนยังไม่อนุญาตให้รถบรรทุกจากประเทศอื่น ๆ เข้าไปขนส่งสินค้า การขนส่งในจีนต้องใช้บริการรถบรรทุกจีนเท่านั้น ส่งผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จีนมีอำนาจต่อรองสูง โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าในเส้นทางเป็นจำนวนมาก (High Season)
- ปัจจุบัน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จีน เริ่มเข้ามาดำเนินการตั้งบริษัทในไทยมากขึ้น โดยลูกค้าส่วนใหญ่ที่ใช้บริการจะเป็นลูกค้าชาวจีนที่เข้ามาดำเนินธุรกิจในประเทศไทย
- ด้านศุลกากรม่อฮาน (จีน) มีความเข้มงวดเกี่ยวกับพิธีการนำเข้าสินค้ามากขึ้น โดยเฉพาะสินค้าที่ต้องมีใบอนุญาตและใบรับรองต่างๆ เช่น ใบรับรองจากหน่วยงานอาหารและยา (CFDA) ใบรับรองการตรวจพืชรวมทั้งการนำเข้าสินค้าประเภทผลไม้สดที่มีมาตรฐานที่เข้มงวด ซึ่งหากจัดเตรียมเอกสารต่าง ๆ ไม่เรียบร้อย จะไม่อนุญาตให้นำเข้าสินค้าหรือสินค้าไม่ผ่านเกณฑ์มาตรฐานจะถูกตีกลับมายังประเทศต้นทาง

โอกาส

- สินค้าของไทยหลายประเภทได้รับความนิยมจากผู้บริโภคชาวจีน ส่งผลให้มีความต้องการนำเข้าสินค้าไทยเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีแนวโน้มความต้องการขนส่งสินค้าในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ที่สูงขึ้น

- การค้าแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามแดน (Cross border e-commerce) ระหว่างไทย - จีน มีแนวโน้มเติบโตสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเส้นทาง R3A เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพการดำเนินการด้านโลจิสติกส์สำหรับพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ข้ามแดน (Cross border e-commerce logistics) ระหว่างไทยและมณฑลยูนนาน เนื่องจากมีระยะเวลาการขนส่งที่สั้น ทำให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว

บทที่ 3

เส้นทางการขนส่งสินค้าและกระบวนการข้ามแดน ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจใต้ (Southern Economic Corridor)



ที่มา: ธนาคารพัฒนาเอเชีย (2017)

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

เส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SEC) เป็นเส้นทางที่มีการเชื่อมโยงการค้าระหว่างไทย (กรุงเทพฯ) กัมพูชา (พนมเปญ) และเวียดนามตอนใต้ (นครโฮจิมินห์) โดยมีระยะทางประมาณ 1,000 กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาการขนส่งประมาณ 2 วัน โดยมีการข้ามแดนระหว่างประเทศ 2 แห่ง ได้แก่

- 1) ด่านพรมแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต ซึ่งเป็นด่านพรมแดนที่มีมูลค่าการค้าสูงสุดระหว่างไทยและกัมพูชา

ด่านพรมแดนอรัญประเทศ (ไทย)



ด่านพรมแดนปอยเปต (กัมพูชา)



74

- 2) ด่านพรมแดนบาเวท - มีอกไบ ซึ่งเป็นด่านพรมแดนที่มีมูลค่าการค้าสูงสุดระหว่างกัมพูชาและเวียดนาม

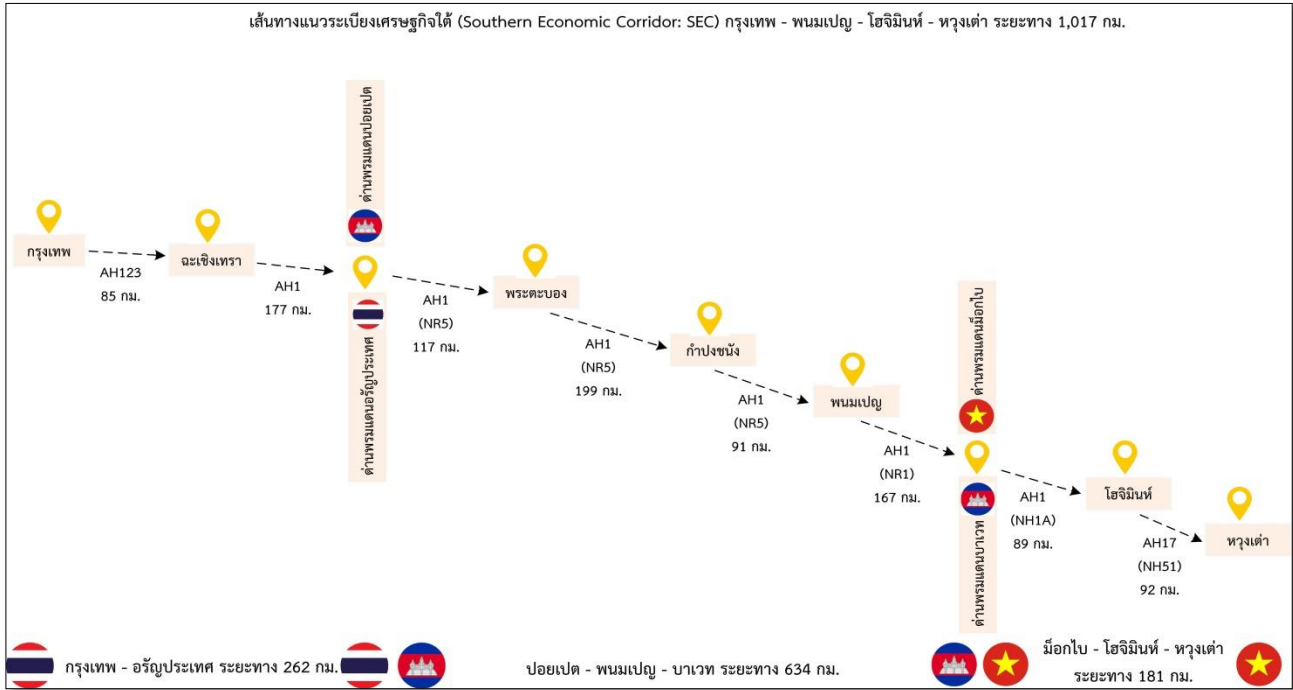
ด่านพรมแดนบาเวท (กัมพูชา)



ด่านพรมแดนมีอกไบ (เวียดนาม)



ระยะทางและเส้นทางในแนวระเบียงเศรษฐกิจใต้จากกรุงเทพฯ - พนมเปญ - โฮจิมินห์ - หุงเต่า



ลักษณะของระบบโลจิสติกส์ในเส้นทาง²³

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SEC) เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงการค้าระหว่างไทย กัมพูชา และเวียดนามตอนใต้ ลักษณะการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะเป็นระบบคอนเทนเนอร์ สินค้าที่หลักที่ขนส่งในเส้นทางมีความหลากหลาย ทั้งสินค้าสำเร็จรูป ประเภทอุปโภคและบริโภค สินค้าในกลุ่มอุตสาหกรรมเสื้อผ้า (Garment) ที่มีฐานการผลิตหลักในกัมพูชา และวัตถุดิบระหว่างการผลิต เช่น อะไหล่ชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งเชื่อมโยงฐานการผลิตระหว่างไทยและเวียดนาม เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่ามีความตกลงทวิภาคีด้านการขนส่งระหว่างไทย - กัมพูชา และกัมพูชา - เวียดนาม แต่ในทางปฏิบัติผู้ประกอบการขนส่งยังคงใช้รูปแบบการยกตู้สินค้า (lift on/off) เพื่อเปลี่ยนรถบรรทุก ณ บริเวณด่านพรมแดนปอยเปต (รถบรรทุกไทย->รถบรรทุกกัมพูชา) และด่านบาเวท (รถบรรทุกกัมพูชา->รถบรรทุกเวียดนาม)

76

สภาพเส้นทางในแต่ละช่วง

การประเมินสภาพเส้นทางในแต่ละช่วงจะเริ่มต้นจากเมืองปอยเปต จังหวัดบันเตียเมียนเจย ในกัมพูชา ผ่านทางหลวงหมายเลข 5 ไปยังด่านพรมแดนบาเวท - มีोकไปจนถึงนครโฮจิมินห์ในเวียดนาม โดยมีรายละเอียดของเส้นทางดังนี้

ปอยเปต - กรุงเทพมหานคร

- 1) ระยะทางประมาณ 420 กิโลเมตร สภาพถนนโดยรวมส่วนใหญ่อยู่ในสภาพค่อนข้างดี อาจมีขรุขระบ้างในบางช่วง พื้นผิวเป็นถนนลาดยาง จำนวน 2 ช่อง การจราจรสวนกัน หากขับผ่านเขตชุมชนควรขับด้วยความระมัดระวัง

²³ เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจใต้ เชื่อมโยง 4 ประเทศ ได้แก่ เมียนมา ไทย กัมพูชา และเวียดนาม แต่ในคู่มือฉบับนี้ จะแสดงรายละเอียดเฉพาะการขนส่งระหว่างไทย กัมพูชา และเวียดนาม ตามขอบเขตของเส้นทางที่ได้มีการดำเนินการสำรวจจาก กรุงเทพฯ - กรุงเทพมหานคร - โฮจิมินห์

- เนื่องจากมีรถจักรยานยนต์และยานพาหนะอื่น ๆ รวมทั้งคนเดินถนน และรถบรรทุกที่จอดบริเวณข้างทาง
- 2) ความเร็วของรถบรรทุกเฉลี่ยอยู่ที่ประมาณ 50 - 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รถบรรทุกสามารถทำความเร็วได้พอสมควรในช่วงระหว่างเมืองที่การจราจรไม่แออัด และในเส้นทางมีด่านซังน้ำหนักทั้งหมด 3 แห่ง
 - 3) เส้นทางช่วงกัมปงซัน - กรุงพนมเปญ ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร เป็นเส้นทาง 4 ช่องจราจร และพื้นผิวถนนอยู่ในสภาพดี
 - 4) สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ปั๊มน้ำมัน ร้านอาหาร มีตลอดเส้นทางอยู่ช่อมรถ จะมีเฉพาะในเขตเมือง แต่อยู่ช่อมรถที่ได้มาตรฐานจะมีอยู่ในเฉพาะกรุงพนมเปญและปอยเปตเท่านั้น ไม่มีจุดพักรถระหว่างทาง หากคนขับรถต้องการจะหยุดพักจะต้องหาบริเวณที่มีไหล่ทางกว้าง เพื่อจอดแวะพัก

กรุงพนมเปญ - ด่านพรมแดนบาเวท

- ระยะทางประมาณ 170 กิโลเมตร สภาพถนนโดยรวมส่วนใหญ่อยู่ในสภาพค่อนข้างดี เส้นทางมี 2 ช่องจราจรสวนกัน เส้นทางช่วงนี้เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างกัมพูชาและเวียดนาม จึงมีรถบรรทุกขับขึ้นเส้นทางเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมี รถจักรยานยนต์และยานพาหนะอื่น ๆ รวมทั้งคนเดินถนนในเส้นทาง จึงควรขับด้วยความระมัดระวัง
- ในช่วง จังหวัดสวายเรียง มุ่งหน้าเข้าสู่ด่านพรมแดนบาเวท ระยะทางประมาณ 20 กิโลเมตร สภาพถนนชำรุดทรุดโทรม และอยู่ในระหว่างการปรับปรุง
- ความเร็วของรถบรรทุกเฉลี่ยในเส้นทางอยู่ที่ประมาณ 50 - 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- สิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ปั๊มน้ำมัน ร้านอาหาร อยู่ช่อมรถ มีตลอดเส้นทาง เนื่องจากผ่านเขตชุมชนโดยตลอด

ด่านพรมแดนมือกไบ - นครโฮจิมินห์

- ระยะทางประมาณ 90 กิโลเมตร สภาพถนนโดยรวมอยู่ในสภาพดี
- โดยในช่วงมุ่งหน้าเข้าสู่นครโฮจิมินห์จะเป็นถนน 4 เลน ระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร รถบรรทุกสามารถทำความเร็วในช่วงนี้ได้ ประมาณ 60 - 70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- ในเวียดนาม ควรขับขี่ด้วยความระมัดระวัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเข้าเขตชุมชนและเขตเมือง เนื่องจากมีรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก และมักขับขี่โดยไม่ให้สัญญาณจราจร

การประเมินสภาพเส้นทางในแนวระเบียงเศรษฐกิจได้ในแต่ละช่วง

ต้นทาง - ปลายทาง		เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ช่อง จราจร	มาตรฐานถนน	ผิวถนน	ความปลอดภัย ของเส้นทาง
ไทย	กรุงเทพ - ฉะเชิงเทรา	AH123 (NH7)	85	4	Class I	ดี	ดี
	ฉะเชิงเทรา - สระแก้ว	AH1 (NH304,359,33)	120	4	Class I	ดี	ดี
	สระแก้ว - อัญประเทศ	AH2	57	4	Class I	ดี	ดี
กัมพูชา	ปอยเปต - ศรีโสภณ	AH1 (NR5)	47	2	Class II	ดี	ปานกลาง
	ศรีโสภณ - พระตะบอง	AH1 (NR5)	70	2	Class III	ปานกลาง	ปานกลาง
	พระตะบอง - โพธิสัตว์	AH1 (NR5)	104	2	Class III	ปานกลาง	ปานกลาง
	โพธิสัตว์ - กัมปงชนัง	AH1 (NR5)	95	2	Class III	ปานกลาง	ปานกลาง
	กัมปงชนัง - เปรียะคตัม	AH1 (NR5)	61	2	Class III	ปานกลาง	ปานกลาง
	กัมปงชนัง - พนมเปญ	AH1 (NR5)	30	4	Class I	ดี	ดี
	พนมเปญ - เนียกเลือง	AH1 (NR1)	60	2	Class II	ปานกลาง	ปานกลาง
	เนียกเลือง - สวายเรียง	AH1 (NR1)	65	2	Class III	ปานกลาง	ปานกลาง
	สวายเรียง - บาเวท	AH1 (NR1)	42	2	Class III	แย้	แย้
เวียดนาม	มือกไบ - โก๊ะเต่า	AH1 (NH22)	10	2	Class II	ดี	ดี
	โก๊ะเต่า - แยกอ่านสว่าง	AH1 (NH22)	48	4	Class III	ดี	ดี
	แยกอ่านสว่าง - เบียนโฮ	AH1 (NH1A)	31	6	Class II	ดี	ดี
	เบียนโฮ - บาเรีย	AH17 (NH51)	78	4/6	Class I	ดี	ดี
	บาเรีย - หวงเต่า	AH17 (NH51)	14	4	Class II และ III	ดี	ดี

หมายเหตุ:

หลักเกณฑ์การจำแนกประเภทถนนมาตรฐานทางหลวงเอเชีย (Asian Highway Standard) ได้แก่

1. Primary หมายถึง ถนนตั้งแต่ 4 ช่องจราจรขึ้นไป ซึ่งมีการควบคุมการเข้าออก โดยอนุญาตให้สัญจรเฉพาะรถยนต์และรถบรรทุกเท่านั้น (ทางพิเศษ ทางด่วน) พื้นผิวถนนเป็นแอสฟัลต์หรือคอนกรีต
2. Class I หมายถึง ถนนตั้งแต่ 4 ช่องจราจรขึ้นไป พื้นผิวถนนเป็นแอสฟัลต์หรือคอนกรีต
3. Class II หมายถึง ถนน 2 ช่องจราจร พื้นผิวถนนเป็นแอสฟัลต์หรือคอนกรีต
4. Class III หมายถึง ถนน 2 ช่องจราจร (ไหล่ทางแคบ) พื้นผิวถนนเป็นยางมะตอย 2 ชั้น (Double bituminous treatment)

ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น²⁴:

- ดี : เรียบตลอดช่วง
- ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย
- แย่ : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง
- แย่มาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น

- ดี : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนอยู่ในสภาพดี
- ปานกลาง : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย
- แย่ : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก
- แย่มาก : มีป้ายไม่ครบ เส้นจราจร แลอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายบริเวณจุดเสี่ยง

²⁴ คู่มือการประเมินคุณภาพทางหลวงท้องถิ่นด้วยหลักคุณภาพ 4S โดยใช้สายตา, กรมทางหลวงชนบท (2557)

สภาพเส้นทางในกัมพูชาระหว่างปอยเปต - พนมเปญ



สภาพเส้นทางในกัมพูชาระหว่างพนมเปญ - ด่านพรมแดนบาวเวท



สภาพถนนในจังหวัดสวายเรียง ช่วงก่อนถึงด่านพรมแดนบาวเวท



สภาพการปรับปรุงซ่อมแซมและขยายถนน ในช่วงก่อนถึงด่านพรมแดนบาวเวท ถนนอยู่ในสภาพชำรุดทรุดโทรม เนื่องจากมีรถบรรทุกวิ่งผ่านในแต่ละวันเป็นจำนวนมาก

สภาพเส้นทางในเวียดนามจากด่านม็อกไบ - นครโฮจิมินห์

สภาพเส้นทาง ช่วงมุ่งหน้าเข้าสู่นครโฮจิมินห์



สภาพเส้นทาง และการจราจรในนครโฮจิมินห์



ค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปยังนครโฮจิมินห์ ในคู่มือนี้ เป็นการขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต โดยมีค่าใช้จ่ายโดยรวมประมาณ 95,300 บาท (ไม่รวมภาษีนำเข้า) โดยรถบรรทุกไทยขนส่งสินค้าไปยังด่านพรมแดนอรัญประเทศ ระยะทาง 243 กิโลเมตร โดยใช้เวลาประมาณ 7 ชั่วโมง โดยมีค่าใช้จ่ายในการข้ามแดนรวมทั้งสองประเทศประมาณ 8,500 บาท และระยะเวลาดำเนินการพิธีการศุลกากรขาออก (ไทย) และขาเข้า (กัมพูชา) โดยรวมประมาณ 3 ชั่วโมง อย่างไรก็ตามในปัจจุบันมีความแออัดบริเวณด่านพรมแดนปอยเปต ส่งผลให้รถบรรทุกสินค้าไทยมีระยะเวลาในการรอคอยในการผ่านด่านพรมแดนเพิ่มเติมอีกประมาณ 3 - 4 ชั่วโมง

84

หลังจากผ่านด่านพรมแดนปอยเปตเรียบร้อยแล้ว รถบรรทุกสินค้าไทยส่วนใหญ่มักเลือกใช้วิธีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าไปยังรถบรรทุกกัมพูชา โดยการยกตู้รถ ลานเปลี่ยนถ่ายของเอกชน ซึ่งอยู่ห่างจากด่านพรมแดนประมาณ 3 กิโลเมตร หลังจากนั้นรถบรรทุกสินค้ากัมพูชาจึงทำการขนส่งสินค้าไปยังด่านพรมแดนบาเวทต่อไป

เมื่อรถบรรทุกสินค้ามาถึงด่านพรมแดนบาเวท จะทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าโดยการยกตู้อีกครั้งไปยังรถบรรทุกเวียดนาม แล้วจึงดำเนินการพิธีการศุลกากรขาออก (กัมพูชา) และขาเข้า (เวียดนาม) และส่งสินค้าไปยังนครโฮจิมินห์ต่อไป รถบรรทุกสินค้าส่วนใหญ่มาถึงด่านพรมแดนบาเวทในช่วงเช้า ดังนั้นจึงมีการจอดรอคอยเพื่อจะดำเนินการข้ามพรมแดนและขนส่งสินค้าไปยังนครโฮจิมินห์ในช่วงค่ำ โดยรายละเอียดของค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่เกิดขึ้นในการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปยังนครโฮจิมินห์ แสดงในตารางดังนี้

**ตารางแสดงรายละเอียด ค่าใช้จ่าย ระยะทาง และระยะเวลา
ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ - โฮจิมินห์**

รถ	รายละเอียด	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชม.)	ค่าใช้จ่าย (บาท)
รถบรรทุก	ขนส่งจากกรุงเทพฯ - อรัญประเทศ	243	7	-
	พิธีการศุลกากร ²⁵ ณด่านอรัญประเทศ	-	6 ²⁶	1,500
	พิธีการศุลกากร ณด่านปอยเปต	-		7,000 ²⁷
รถกัมพูชา	เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ปอยเปต	-	1	2,400 ²⁸
	ขนส่งจากปอยเปต - ด่านบาเวท	581	16	-
	เปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ด่านบาเวท	-	1	2,400
รถบรรทุกเวียดนาม	พิธีการศุลกากร ณด่านบาเวท	-	12 ²⁹	6,000
	พิธีการศุลกากร ณด่านม็อกโบ	-		3,000
	รถบรรทุกรอให้พ้นช่วงเวลา Truck ban			-
	ขนส่งจากม็อกโบ-นครโฮจิมินห์	90	4	73,000 ³⁰
	รวม		914	47

การเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งกับระยะทาง (Banomyong Cost - Distance Model)

²⁵ ค่าใช้จ่ายการข้ามแดน (ด่านอรัญประเทศ ปอยเปต บาเวท และม็อกโบ) ได้แก่ ค่าธรรมเนียมพิธีการศุลกากร รวมค่าบริการของตัวแทนออกของ

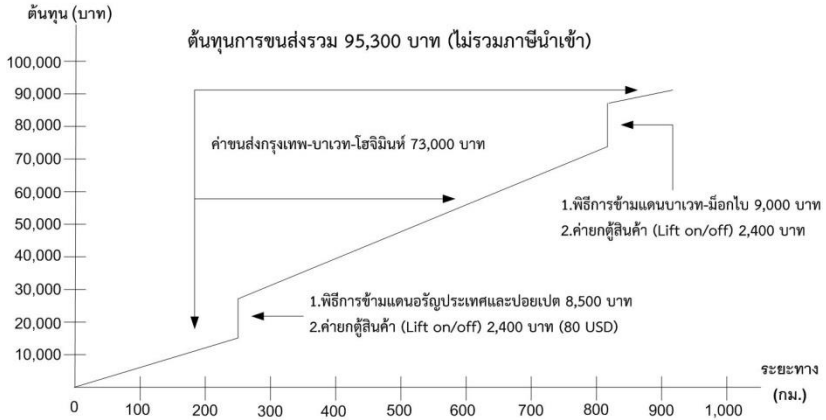
²⁶ พิธีการข้ามแดนของไทยและกัมพูชา รวมประมาณ 3 ชม. ระยะเวลารอคอยเนื่องจากความแออัดประมาณบริเวณด่านพรมแดนทั้งสองแห่งประมาณ 3-4 ชม.

²⁷ ค่าธรรมเนียมพิธีการศุลกากร รวมค่าบริการของตัวแทนออกของฝั่งกัมพูชาประมาณ 150-230 USD : LCL 150 USD / 20" 200 USD / 40" 230 USD

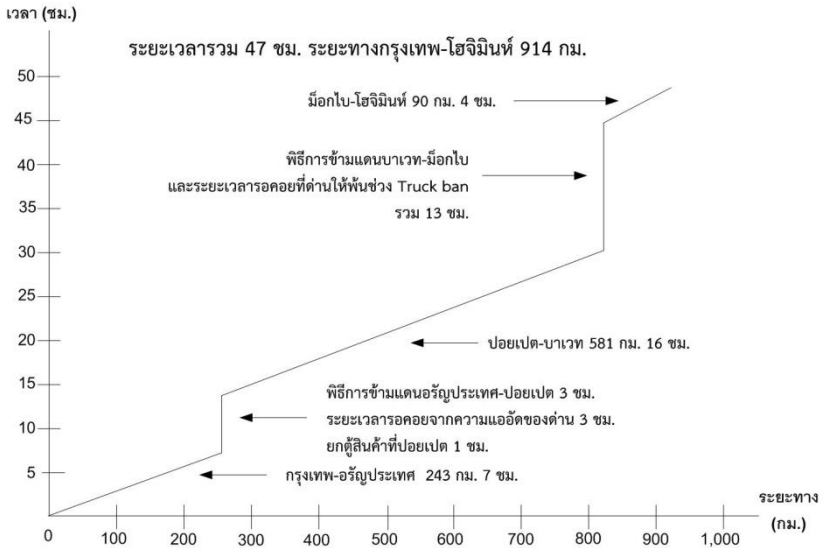
²⁸ ค่ายกตู้สินค้า (Lift on/off): LCL 30 USD / 20" 50 USD / 40" 80 USD

²⁹ ระยะเวลาดำเนินพิธีการ ณด่านบาเวทและด่านม็อกโบ รวมประมาณ 3-4 ชม. แต่เนื่องจากรถบรรทุกต้องรอนจนถึงช่วงค่ำ จึงจะสามารถขนส่งสินค้าเข้าไปยังนครโฮจิมินห์ได้ เนื่องจากติดช่วงเวลา Truck ban

³⁰ ค่าขนส่งรวมจากกรุงเทพฯ - โฮจิมินห์



การเปรียบเทียบระยะเวลาการขนส่งกับระยะทาง (Banomyong Time - Distance Model)

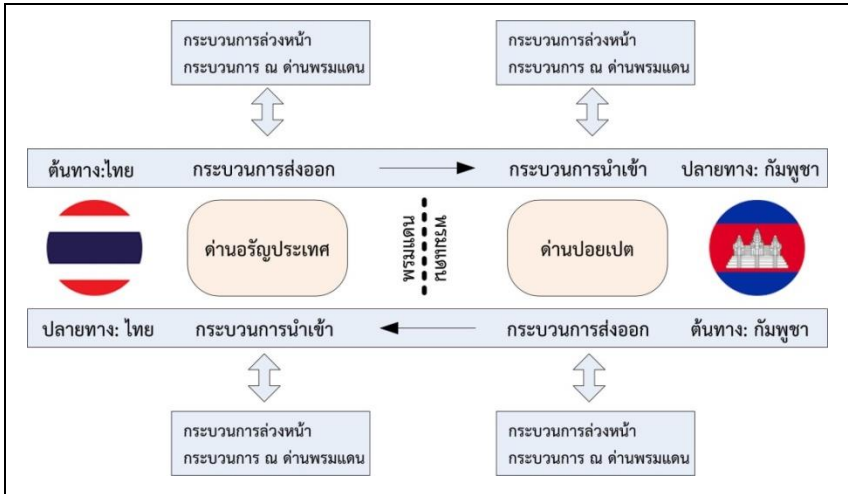


กระบวนการข้ามแดนและผ่านแดนในเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SEC)

การขนส่งสินค้าในเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจใต้ (SEC) เป็นการเชื่อมโยง การขนส่งสินค้าระหว่างไทย กัมพูชา และเวียดนาม ดังนั้น กระบวนการข้ามแดน ของสินค้าจะแบ่งออกเป็น 2 กรณี ได้แก่

- 1) กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าระหว่างไทย-กัมพูชา
- 2) กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าสินค้าระหว่างไทย - เวียดนามโดยใช้การขนส่ง “ผ่านแดน (Transit)” ผ่านกัมพูชา

กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าระหว่างไทย - กัมพูชา



กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าระหว่างไทย - กัมพูชา หมายถึง กระบวนการข้ามแดนของสินค้าที่มีต้นทางและปลายทางอยู่ในไทยและกัมพูชาเท่านั้น โดยแบ่งออกเป็น 1) กระบวนการส่งออกสินค้าทางถนนจากไทยไปกัมพูชา และ 2) กระบวนการนำเข้าสินค้าทางถนนจากกัมพูชามายังไทย ซึ่งในแต่ละกระบวนการ จะประกอบไปด้วย

- กระบวนการล่วงหน้า (Pre-shipment) หมายถึง การจัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้องที่ใช้ในการนำเข้าและส่งออก และการส่งข้อมูลการนำเข้า - ส่งออกล่วงหน้าให้กับศุลกากร

- กระบวนการ ณ ด่านพรมแดน (Cross border) หมายถึง กระบวนการในการข้ามแดนของสินค้าที่เกิดขึ้นบริเวณด่านพรมแดนของแต่ละประเทศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แผนภาพกระบวนการส่งออกสินค้าทางถนนจากไทย - กัมพูชาผ่านด่านพรมแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต



คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

กระบวนการส่งออกสินค้าทางถนนจาก “ไทย - กัมพูชา”

1. ด่านอรัญประเทศ: กระบวนการล่วงหน้า (Pre-shipment) ก่อนการส่งออกสินค้าผ่านด่านพรมแดนอรัญประเทศ

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
การขอใบอนุญาตหรือใบรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการส่งออก	ไม่ต้องขอใบอนุญาตหรือใบรับรอง	สินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) ต้องขอใบอนุญาตหรือใบรับรองเชิงเทคนิคจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบในการส่งออก และใช้เป็นเอกสารประกอบการดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า ณ ประเทศปลายทาง	และสินค้าอันตราย (Dangerous goods)
ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของจัดทำข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออก	ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของส่งรายละเอียดข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกเข้าสู่ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs) ได้แก่ 1) ใบขนสินค้าขาออก กศก. 101/1 2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 3) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) 4) ใบอนุญาตส่งออกหรือเอกสารอื่นใด กรณีที่ของส่งออกเป็นสินค้าต้องจำกัด 5) ใบรับรองการวิเคราะห์ของผู้ผลิตสินค้า (Certificate of Analysis) หรือเอกสารรายละเอียดของสินค้า (Specification) หรือเอกสารข้อมูลความปลอดภัย (Material Safety Data Sheet) กรณีส่งออกเคมีภัณฑ์ เกล็ดเคมีภัณฑ์ เป็นต้น		
ระบบตรวจสอบความถูกต้อง	ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ตรวจสอบความถูกต้องของเอกสาร และแจ้งกลับเบื้องต้นไปยังผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของ รวมทั้งแจ้งชำระอากรขาออก (ถ้ามี)		
ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของแจ้งข้อมูลไปยังตัวแทนออกของด่านพรมแดน	แจ้งข้อมูล รายละเอียดต่างๆ รวมทั้งส่งเอกสารต่าง ๆ (หากจำเป็น) ไปยังตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดนเพื่อให้จัดเตรียมเอกสารและจัดทำใบกำกับการขนย้ายสินค้า		
ตัวแทนออกของจัดทำข้อมูลใบกำกับขนย้ายสินค้า	ตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดนจัดทำข้อมูลใบกำกับขนย้ายสินค้าและส่งข้อมูลเข้าสู่ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs) ล่วงหน้าก่อนรถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน		
	ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของสามารถส่งเอกสารและข้อมูลล่วงหน้า 21 วัน ก่อนที่จะดำเนินพิธีการตรวจสอบปล่อยสินค้า		

หมายเหตุ กรณีสินค้าส่งออกจากไทยและผ่านแดนในกัมพูชาไปยังเวียดนาม การดำเนินพิธีการศุลกากรขาออก ณ ด่านพรมแดนของไทย เป็นไปในรูปแบบเดียวกันกับการดำเนินพิธีการศุลกากรขาออกไปยังกัมพูชา

2. ด้านอรัญประเทศ: กระบวนการ ณ ด้านพรมแดน (Cross border)

กระบวนการข้ามแดน	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึ่ด่านพรมแดน	รถบรรทุกขับมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยบริเวณด่านพรมแดน		
การยื่นเอกสารและตรวจสอบ	ตัวแทนออกของจัดทำเอกสารบัญชีสินค้า (ศ.บ.3) และยื่นเอกสารต่าง ๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดน		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรดำเนินพิธีการศุลกากรขาออก โดยตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาออกกับใบกำกับขนย้ายสินค้า รวมทั้งเอกสารอื่น ๆ ในระบบ หากข้อมูลถูกต้องจะใช้ระบบบริหารความเสี่ยงในการตรวจปล่อยใน 2 ระดับ ได้แก่		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line 	เอกสารไม่ต้องมีการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องมีการตรวจสอบทางกายภาพ และเจ้าหน้าที่อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Red line 	เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบเอกสารการส่งออกกับระบบ รวมทั้งอาจต้องมีการ X-Ray ตู้สินค้า และหากพบข้อสงสัยเจ้าหน้าที่จะดำเนินการเปิดตรวจทางกายภาพ (Physical examination)		
	กรณี X-ray และเปิดตรวจจะใช้เวลาประมาณ 1 ชม. ขึ้นไปขึ้นอยู่กับกรณี		
เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าในระบบ และคืนเอกสารต่าง ๆ ที่จำเป็นให้กับคนขับรถบรรทุก และคนขับรถบรรทุกนำเอกสารการตรวจปล่อยไปยื่นให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณทางออกเพื่อตัดระบบข้อมูลการขนส่งสินค้าขาออก และรถบรรทุกสินค้าเข้าไปดำเนินพิธีการขาเข้า ณ ด่านพรมแดนปอยเปตต่อไป		
ระยะเวลา	กรณีที่มีการจัดเตรียมและส่งเอกสารล่วงหน้าครบถ้วน <ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line ดำเนินการพิธีการศุลกากรขาออกไม่เกิน 30 นาที • กรณี Red line ใช้เวลาดั้งแต่ 1 ชม. ขึ้นไป ขึ้นอยู่กับกรณี 		
ค่าใช้จ่าย	ค่าบริการตัวแทนออกของและค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรขาออกประมาณ 1,500 - 2,000 บาท (50 - 70 USD)		

3. ด้านปอยเปต: กระบวนการล่วงหน้า(Pre-shipment) ก่อนการนำเข้าสินค้าผ่านด่านพรมแดนปอยเปต

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
การขอใบอนุญาตจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องก่อนการนำเข้า	ไม่ต้องขออนุญาตก่อนการนำเข้า	สินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) และสินค้าต้องห้าม (Prohibited goods) ต้องขอใบอนุญาต (License), การอนุญาต (Permit) หรือใบรับรองเชิงเทคนิค ก่อนการนำเข้าจากกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ³¹	
การขออนุญาตทางศุลกากร ³² (Customs Permit)	สินค้าที่ต้องขออนุญาตทางศุลกากร (Customs Permit) ก่อนการนำเข้า ได้แก่ สินค้าต้องจำกัดและสินค้าต้องห้าม โดยยื่นเอกสารเพื่อขออนุญาตที่สำนักงานศุลกากร (GDCE) กรุงเทพมหานคร โดยยื่นใบอนุญาต (License), การอนุญาต (Permit) หรือใบรับรองเชิงเทคนิคจากกรมหรือกระทรวงที่เกี่ยวข้อง		
การประเมินราคาทางศุลกากรก่อนการนำเข้า (Customs Valuation)	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรประเมินราคาทางศุลกากรล่วงหน้าก่อนสินค้านำมาถึง (เพื่อป้องกันการสำแดงราคาสินค้าที่ต่ำกว่าความเป็นจริง) โดยสินค้าบางประเภทต้องดำเนินการที่สำนักงานศุลกากร กรุงเทพมหานคร เท่านั้น และสินค้าบางประเภทสามารถดำเนินการได้ที่สำนักงานศุลกากรพื้นที่หรือด่านพรมแดน ระยะเวลาดำเนินการ 1-2 วันทำการ ตามข้อกำหนดระยะเวลาปฏิบัติงานมาตรฐาน (ส่วนใหญ่ใช้เวลาครึ่งวัน)		
ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของลงทะเบียนและส่งข้อมูลการนำเข้าเบื้องต้นผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	ลงทะเบียนการนำเข้าเบื้องต้นและส่งเอกสารการนำเข้า ณ สำนักงานศุลกากร ผ่านระบบ SAD และส่งรายละเอียดเข้าในระบบ ASYCUDA เมื่อระบบอนุมัติ ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของส่งพิมพ์เอกสาร SAD ที่เป็นสำเนาทั้ง 2 ชุด พร้อมทั้งลงชื่อ ระยะเวลาประมาณ 1 ชม. สามารถดำเนินการได้ที่สำนักงานศุลกากรพรมแดน, บ้านเตี้ยเมียนเจย หรือ ปอยเปต		
ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของส่งเอกสารการนำเข้า (Hard Copies) ไปยังด่านพรมแดน (จากกรุงเทพมหานคร ไปยังบ้านเตี้ยเมียนเจย และปอยเปต)	จัดเตรียมเอกสารการนำเข้า (Hard Copies) และส่งเอกสารดังกล่าวไปยังตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดน ได้แก่ 1) ใบ SAD ที่พิมพ์จากระบบ 2) สำเนา Custom Valuation Declaration 3) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 4) บัญชีรายการสินค้า (Packing List) 5) ใบตราส่ง (B/L) 6) เอกสารอื่นๆ เช่น ใบอนุญาตการนำเข้า (License/Permit), ใบรับรองเชิงเทคนิคทั้งด้านมาตรฐาน ความปลอดภัย และสุขอนามัยของทั้งสินค้า คน สัตว์ และพืช, ใบอนุญาตจากศุลกากร (Customs Permit) ใบรับแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O) เป็นต้น		

³¹ รายละเอียดของสินค้าและขั้นตอนการขออนุญาตแสดงใน <https://www.cambodiantr.gov.kh>

³² ขั้นตอนการขอ Customs Permit แสดงใน <https://www.cambodiantr.gov.kh/index.php?r=searchProcedure/view1&id=10>

4. ด้านปอยเปต: กระบวนการ ณ ด้านพรมแดน (Cross border process)

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป (General goods)	สินค้าต้องจำกัด (Restricted goods)	สินค้าอันตราย (Dangerous goods)
การยื่นเอกสารที่สำนักงานศุลกากรพื้นที่จังหวัดบันเตียเมียนเจย	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารต้นฉบับ ณ สำนักงานศุลกากรบันเตียเมียนเจย เพื่ออนุมัติ ก่อนนำไปยื่นที่สำนักงานศุลกากรปอยเปต		
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดนปอยเปต	ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 1 ชม.		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้าขาเข้า	รถบรรทุกขับมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยบริเวณด้านพรมแดน (ลาน Dry Port 2 แห่ง) เพื่อการดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า		
	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารการนำเข้าแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด้านพรมแดน และตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารและเริ่มดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าด้วยระบบบริหารความเสี่ยงผ่านระบบ ASYCUDA โดยแบ่งออกเป็น 4 กรณี ได้แก่		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Blue line 	เอกสารไม่ต้องการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องการตรวจสอบทางกายภาพ เนื่องจากเป็นผู้นำเข้าที่มีประวัติที่ดีหรือเป็นสินค้าที่ต้องการนำเข้าอย่างเร่งด่วน ซึ่งสามารถดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้าในภายหลัง		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line 	เอกสารไม่ต้องการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องการตรวจสอบทางกายภาพ		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Yellow line 	เจ้าหน้าที่ศุลกากรต้องการตรวจสอบเอกสารการนำเข้ากับระบบ ASYCUDA อีกครั้งหนึ่ง (ศุลกากรยกเว้นการ X-Ray สินค้าตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562 เพื่อให้กระบวนการนำเข้า ณ ด้านพรมแดนสะดวกรวดเร็วกว่าขึ้น)		
	สินค้าทั่วไป (General goods) และสินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) อาจมีการตรวจสอบเอกสารเพิ่มเติมเป็นบางกรณี		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Red line 	เจ้าหน้าที่ศุลกากรต้องการตรวจสอบเอกสารการนำเข้ากับระบบ ASYCUDA อีกครั้งหนึ่ง และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ		
	สินค้าต้องจำกัด สินค้าต้องห้าม และสินค้าอันตราย ส่วนใหญ่จะต้องมีการเปิดตรวจทางกายภาพ ซึ่งมีการตรวจสอบระหว่างเจ้าหน้าที่ศุลกากรกับเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักกันที่เกี่ยวข้อง (Quarantine)		
การประเมินอากรขาเข้า	เจ้าหน้าที่ประเมินอากรขาเข้า และแจ้งตัวแทนออกของชำระภาษีที่ธนาคารหรือกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร		
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของยื่นใบเสร็จการชำระอากรขาเข้า และเจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าในระบบและส่งคืนเอกสารต่าง ๆ คืนให้กับคนขับรถบรรทุก คนขับรถบรรทุกดำเนินการพิธีการตรวจคนเข้าเมือง และเข้าไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณใกล้ด่านพรมแดน		
ระยะเวลา	พิธีการนำเข้าบริเวณด้านปอยเปตประมาณ 3 - 4 ชม. (กรณี Green line) และ 5 - 7 ชม. กรณีเปิดตรวจสินค้า (Red line)		
ค่าใช้จ่าย	ค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้าโดยประมาณ (รวมค่าบริการตัวแทนออกของ) 150 USD กรณีสินค้าไม่เต็มตู้ (LCL) / 200 USD กรณีตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต / 230 USD กรณีตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต		

2. ด้านปอยเปต: กระบวนการ ณ ด่านพรมแดน (Cross border process)

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
การยื่นเอกสารที่สำนักงานศุลกากรพื้นที่จังหวัดบันเตียเมียนเจย	ตัวแทนออกของยื่นขอ Permission Letter โดยยื่นเอกสารต้นฉบับที่ใช้ในการส่งออก ณ สำนักงานศุลกากรบันเตียเมียนเจย เพื่ออนุมัติก่อนนำไปยื่นที่สำนักงานศุลกากรปอยเปต		
	ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 1 ชม.		
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกขับมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยบริเวณด่านพรมแดน (ลาน Dry Port 2 แห่ง) เพื่อรอการดำเนินพิธีการศุลกากรขาออก		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้าขาออก	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารการส่งออกแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด่านพรมแดน และตรวจสอบความถูกต้องของเอกสาร และเริ่มดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าด้วยระบบบริหารความเสี่ยงผ่านระบบ ASYCUDA โดยแบ่งออกเป็น 4 กรณี ได้แก่		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Blue line 	เอกสารไม่ต้องการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องการตรวจสอบทางกายภาพ เนื่องจากเป็นผู้นำเข้าที่มีประวัติที่ดีหรือเป็นสินค้าที่ต้องมีการนำเข้าอย่างเร่งด่วน ซึ่งสามารถดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้าในภายหลัง		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line 	เอกสารไม่ต้องการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องการตรวจสอบทางกายภาพ		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Yellow line 	เจ้าหน้าที่ศุลกากรต้องการตรวจสอบเอกสารการนำเข้ากับระบบ ASYCUDA อีกครั้งหนึ่ง (ศุลกากรยกเว้นการ X-Ray สินค้าตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2562 เพื่อให้กระบวนการนำเข้า ณ ด่านพรมแดนสะดวกรวดเร็วกว่าขึ้น)		
	สินค้าทั่วไป (General goods) และสินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) อาจมีการตรวจสอบเอกสารเพิ่มเติมเป็นบางกรณี		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Red line 	เจ้าหน้าที่ศุลกากรต้องการตรวจสอบเอกสารการนำเข้ากับระบบ ASYCUDA อีกครั้งหนึ่ง และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ		
	สินค้าต้องจำกัด สินค้าต้องห้าม และสินค้าอันตราย ส่วนใหญ่จะต้องมีการเปิดตรวจทางกายภาพ ซึ่งมีการตรวจสอบระหว่างเจ้าหน้าที่ศุลกากรกับเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักกันที่เกี่ยวข้อง (Quarantine)		
ประเมินอาคารขาออก (ถ้ามี)	เจ้าหน้าที่ประเมินอาคารขาออก (ถ้ามี) และแจ้งตัวแทนออกของชำระภาษีที่ธนาคารหรือกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร		
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าในระบบและส่งคืนเอกสารต่าง ๆ คืนให้กับคนขับรถบรรทุก คนขับรถบรรทุกดำเนินการพิธีการตรวจคนเข้าเมือง และเข้าไปดำเนินพิธีการขาเข้า ณ ด่านอรัญประเทศ		
ระยะเวลา	พิธีการส่งออกบริเวณด่านปอยเปตประมาณ 3 - 5 ชม. (กรณี Green line) และ 5 - 7 ชม. กรณีเปิดตรวจสินค้า (Red line)		

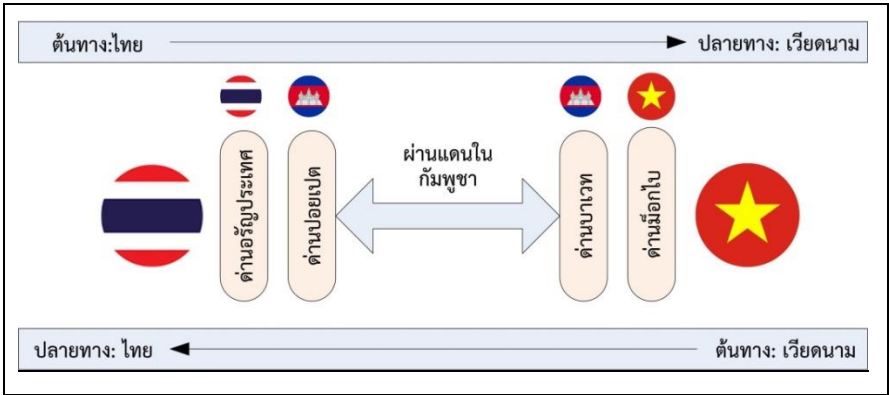
คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

4. ด้านอรัญประเทศ: กระบวนการ ณ ด้านพรมแดน (Cross border process)

กระบวนการข้ามแดน	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	ผู้นำเข้า/ตัวแทนออกของยื่นบัญชีสินค้าทางบก (แบบ ศ.บ.1) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดน เพื่อดำเนินการตรวจสอบสินค้าและทะเบียนรถยนต์ หลังจากนั้น ผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมือง และเจ้าหน้าที่ศุลกากรควบคุมยานพาหนะให้ขนส่งตามเส้นทางไปยังไปที่ทำการด้านศุลกากรเพื่อดำเนินพิธีการขาเข้า		
การยื่นเอกสารและตรวจสอบ	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารต่าง ๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากร		
พิธีการประเมินอากร	เจ้าหน้าที่ศุลกากรดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า โดยตรวจสอบข้อมูลต่างๆ ในระบบที่ผู้นำเข้าได้ส่งข้อมูลการนำเข้าล่วงหน้า หากข้อมูลถูกต้อง จะให้ตัวแทนออกของดำเนินการชำระอากรขาเข้า <ul style="list-style-type: none"> ชำระโดยผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วยวิธีตัดบัญชีธนาคาร ชำระที่หน่วยงานบัญชีและอากรของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร 		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า	ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย เป็น 2 กรณี <ul style="list-style-type: none"> กรณี Green line กรณี Red line 		
กรณี Green line	ไม่ต้องมีการเปิดตรวจสินค้าและเจ้าหน้าที่อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
กรณี Red line	เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบเอกสารการส่งออกกับระบบ และ X-Ray ตู้สินค้า หากพบข้อสงสัยเจ้าหน้าที่จะดำเนินการเปิดตรวจทางกายภาพ		
เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าในระบบ และคืนเอกสารต่าง ๆ ที่จำเป็นให้กับคนขับรถบรรทุก และรถบรรทุกสินค้าดำเนินการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางต่อไป		
ระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> กรณีไม่ถูกเปิดตรวจสินค้า ใช้เวลาประมาณ 30 นาที ถึง 1 ชม. กรณีเปิดตรวจสินค้า ใช้เวลาตั้งแต่ 1 - 2 ชม.ขึ้นไป (ระยะเวลาอาจจะมากกว่า 2 ชม. แล้วแต่กรณี) 		
ค่าใช้จ่าย	ค่าบริการตัวแทนออกของและค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้าประมาณ 2,000 บาท		
หมายเหตุ	กรณีสินค้าขาเข้า รถบรรทุกเกือบทั้งหมดจะต้องถูก X-ray ก่อนที่จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย		

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าสินค้าระหว่างไทย - เวียดนาม
 โดยใช้การขนส่ง “ผ่านแดน (Transit)” ผ่านกัมพูชา

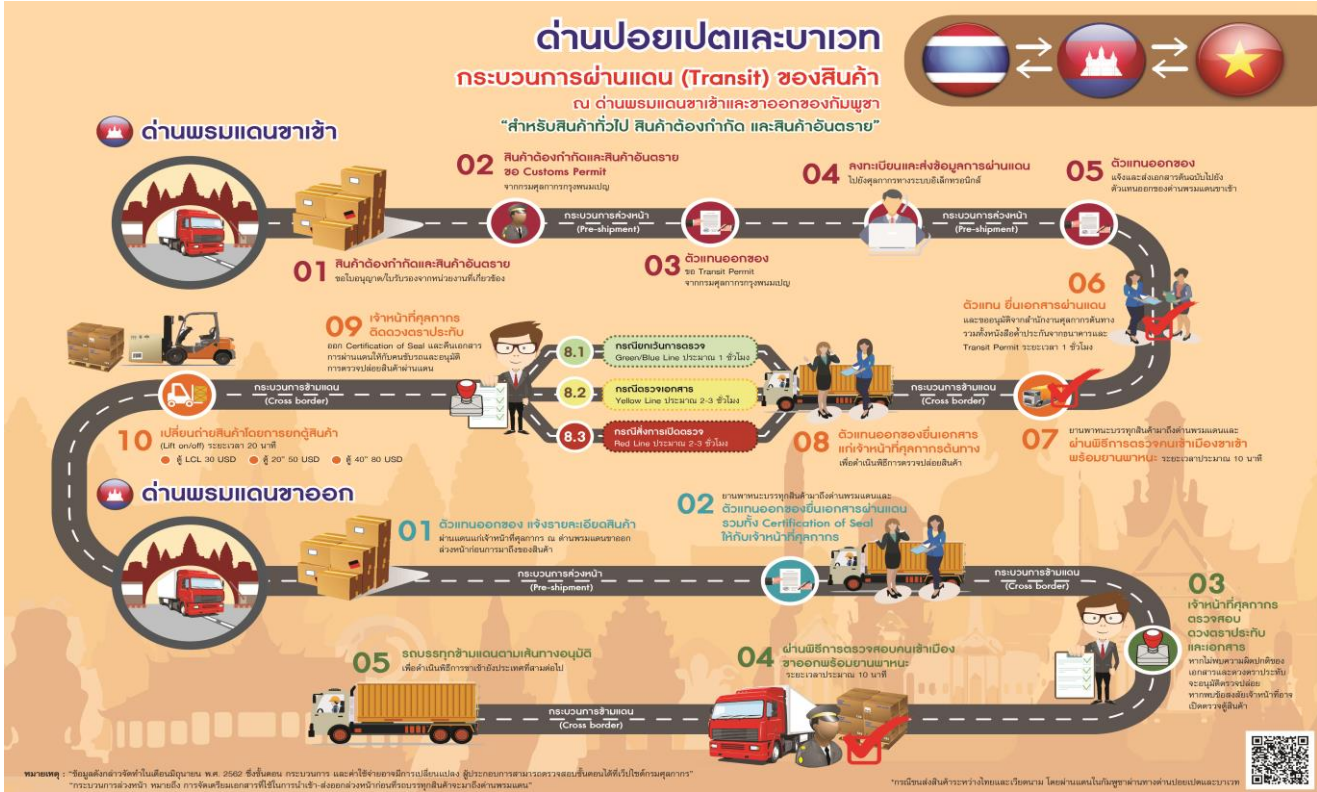


กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าสินค้าระหว่างไทย-เวียดนามโดยใช้การขนส่งผ่านแดนผ่านกัมพูชา (Transit) หมายถึง กระบวนการข้ามแดนของสินค้าที่มีต้นทางและปลายทางอยู่ในไทยและเวียดนามเท่านั้น โดยใช้การขนส่งผ่านแดน (Transit) ผ่านกัมพูชา โดยแบ่งเป็น

- 1) กระบวนการส่งออกและนำเข้าสินค้าทางถนนระหว่างไทย - เวียดนาม ผ่านด่านอรัญประเทศ ซึ่งกระบวนการก่อนการนำเข้าและส่งออก (Pre-shipment) และกระบวนการข้ามแดน (Cross border) มีกระบวนการเช่นเดียวกันกับ กระบวนการส่งออก - นำเข้าสินค้าทางถนนระหว่างไทย - กัมพูชา³⁵
- 2) กระบวนการผ่านแดนของสินค้า ณ ด่านพรมแดนขาเข้าและด่านพรมแดนขาออก ในกัมพูชา ซึ่งจะต้องมีการดำเนินการพิธีการศุลกากรผ่านแดน เพื่ออนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนในกัมพูชา
- 3) กระบวนการส่งออกและนำเข้าสินค้าทางถนนระหว่างไทย - เวียดนาม ผ่านด่านพรมแดนม็อกโบ (Mocbai)

³⁵ รายละเอียดของกระบวนการแสดงในหัวข้อ “กระบวนการส่งออก - นำเข้าสินค้าทางถนนระหว่างไทย - กัมพูชา”

แผนภาพกระบวนการผ่านแดนของสินค้า (Transit) ใน “กัมพูชา” ณ ด้านพรมแดนขาเข้าและด้านพรมแดนขาออกของกัมพูชา



หมายเหตุ : “ข้อมูลดังกล่าวจัดทำขึ้นโดยอิงตาม พ.ศ. 2562 ซึ่งยังไม่มีผลใช้บังคับ กระบวนการ และค่าใช้จ่ายอาจมีการเปลี่ยนแปลง ผู้ประกอบการสามารถตรวจสอบข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่กรมศุลกากร”
“กระบวนการส่งออก/นำเข้า หมายถึง การจัดส่งสินค้าออก/นำเข้าพิธีการนำเข้าไปยังสำนักงานศุลกากรหรือท่าเรือ/ท่าอากาศยาน”

*กรณีสินค้าอันตรายประเภทที่ 1 และ 2 จะต้องมีใบอนุญาตนำเข้า/ส่งออกสินค้าอันตราย

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

กระบวนการล่วงหน้า (Pre-shipment) ก่อนการขนส่งผ่านแดน (Transit) ในกัมพูชา

- 1) กรณีสินค้าส่งออกจากไทยโดยผ่านแดนในกัมพูชาไปยังเวียดนาม (Transit) (ขาเข้า: ด่านปอยเปต และขาออก: ด่านบาเวท)
- 2) กรณีสินค้านำเข้าจากเวียดนามโดยผ่านแดนในกัมพูชามายังไทย (Transit) (ขาเข้า: ด่านบาเวท และขาออก: ด่านปอยเปต)

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
การขอใบอนุญาตจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องก่อนการขนส่งผ่านแดน	ไม่ต้องขออนุญาต	สินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) และสินค้าต้องห้าม (Prohibited goods) ต้องขอใบอนุญาต (License), การอนุญาต (Permit) หรือใบรับรองเชิงเทคนิคก่อนการผ่านแดนจากกรมหรือกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ³⁶	
การขออนุญาตทางศุลกากร ³⁷ (Customs Permit)	สินค้าที่ต้องขออนุญาตทางศุลกากร (Customs Permit) ก่อนการผ่านแดน ได้แก่ สินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) และสินค้าต้องห้าม (Prohibited good) โดยดำเนินการยื่นเอกสารเพื่อขออนุญาตที่กรมศุลกากรสำนักงานใหญ่ (GDCE) กรุงเทพมหานคร พร้อมกับใบอนุญาต (License), การอนุญาต (Permit) หรือใบรับรองเชิงเทคนิคจากกรมหรือกระทรวงที่เกี่ยวข้อง		
การขออนุญาตขนส่งผ่านแดน	ขออนุญาตการขนส่งผ่านแดน (Transit Permit) โดยดำเนินการยื่นเอกสารที่สำนักงานศุลกากร (GDCE) กรุงเทพมหานคร		
ตัวแทนออกของส่งข้อมูลการผ่านแดนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	ลงทะเบียนและส่งเอกสารการผ่านแดน ณ สำนักงานศุลกากร ผ่านระบบ SAD และส่งรายละเอียดเข้าในระบบ ASYCUDA		
	ระยะเวลาประมาณ 1 ชม. สามารถดำเนินการได้ที่สำนักงานศุลกากรพนมเปญ หรือสำนักงานศุลกากรพื้นที่		
ตัวแทนออกของส่งเอกสารการผ่านแดน (Hard Copies) ไปยังด่านพรมแดน	จัดเตรียมเอกสารการผ่านแดน (Hard Copies) และส่งเอกสารดังกล่าวไปยังตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดน ได้แก่ 1) ใบ SAD ที่พิมพ์จากระบบ (Customs Declaration Form) 2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 3) บัญชีรายการสินค้า (Packing List) 4) ใบตราส่ง (B/L) 5) ใบอนุญาตจากศุลกากร (Customs Permit) 6) เอกสารอนุญาตขนส่งผ่านแดน (Transit Permit) 7) เอกสารอื่น ๆ เช่น ใบอนุญาตการนำเข้า (License/Permit), ใบรับรองเชิงเทคนิคทั้งด้านมาตรฐาน ความปลอดภัย และสุขอนามัยของทั้งสินค้า คน สัตว์ และพืช) ใบรับแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O เป็นต้น) 8) เอกสารค้ำประกันสำหรับสินค้าผ่านแดน		

³⁶ รายละเอียดของสินค้าและขั้นตอนการขออนุญาตแสดงใน <https://www.cambodiantr.gov.kh>

³⁷ ขั้นตอนการขอ Customs Permit แสดงใน <https://www.cambodiantr.gov.kh/index.php?r=searchProcedure/view1&id=10>

กระบวนการผ่านแดน (Transit) ณ ด่านพรมแดนขาเข้าของกัมพูชา

- 1) กรณีสินค้าส่งออกจากไทยโดยผ่านแดนในกัมพูชาไปยังเวียดนาม (Transit)³⁸ (ขาเข้า: ด่านปอยเปต และขาออก: ด่านบาเวท)
- 2) กรณีสินค้านำเข้าจากเวียดนามโดยผ่านแดนในกัมพูชามายังไทย (Transit) (ขาเข้า: ด่านบาเวท และขาออก: ด่านปอยเปต)

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
การยื่นเอกสารที่สำนักงานศุลกากรพื้นที่ด่านศุลกากรขาเข้าต้นทาง	ตัวแทนออกของยื่นเอกสาร (Hard Copies) ต้นฉบับ ณ สำนักงานศุลกากรที่จะมีการผ่านแดนขาเข้าต้นทาง (บันเตียเมียนเจยหรือสวายเรียง) เพื่ออนุมัติเอกสารต่างๆ ก่อนนำไปยื่นที่สำนักงานศุลกากรด่านพรมแดนขาเข้า ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 1 ชม.		
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดนขาเข้า	รถบรรทุกขับมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยบริเวณด่านพรมแดนเพื่อรอการดำเนินพิธีการผ่านแดน		
การยื่นเอกสารที่สำนักงานศุลกากรด่านพรมแดน	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารผ่านแดนแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด่านพรมแดน และตรวจสอบความถูกต้องของเอกสาร และตรวจปล่อยสินค้าด้วยระบบบริหารความเสี่ยงผ่านระบบ ASYCUDA โดยแบ่งออกเป็น 4 กรณีได้แก่		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Blue line 	เอกสารไม่ต้องการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องการตรวจสอบทางกายภาพ เนื่องจากเป็นผู้ประกอบการที่มีประวัติที่ดี หรือ เป็นสินค้าที่ต้องการผ่านแดนอย่างเร่งด่วน ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 1 ชม.		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line 	เอกสารไม่ต้องการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องการตรวจสอบทางกายภาพ ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 1 ชม.		

³⁸ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมที่ <https://www.cambodiantr.gov.kh/index.php?r=site/display&id=53>

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
• กรณี Yellow line	เจ้าหน้าที่ศุลกากรต้องมีการตรวจสอบเอกสารการผ่านแดนกับระบบ ASYCUDA อีกครั้งหนึ่ง สินค้าทั่วไปและสินค้าต้องจำกัดอาจมีการตรวจสอบเอกสารเพิ่มเติมเป็นบางกรณี		
	ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 2 - 3 ชม.		
• กรณี Red line	เจ้าหน้าที่ศุลกากรต้องการตรวจสอบเอกสารการผ่านแดนกับระบบ ASYCUDA อีกครั้งหนึ่ง และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ (Physical examination)		
	สินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) สินค้าต้องห้าม (Prohibited goods) และสินค้าอันตราย (Dangerous goods) ส่วนใหญ่จะต้องมีการเปิดตรวจทางกายภาพ (Physical examination) ซึ่งมีการตรวจสอบระหว่างเจ้าหน้าที่ศุลกากรกับเจ้าหน้าที่หน่วยงานกักกันที่เกี่ยวข้อง (Quarantine)		
	ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 2 - 3 ชม.		
เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรติดดวงตราประทับ (Customs Seal) และอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าผ่านแดน และส่งคืนเอกสารต่าง ๆ และเอกสารการผ่านแดน ให้กับคนขับรถบรรทุก		
	ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 1 ชม.		
ค่าใช้จ่าย	ค่าธรรมเนียมการดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้าโดยประมาณ (รวมค่าบริการตัวแทนออกของ)		
	<ul style="list-style-type: none"> • 150 USD กรณีสินค้าไม่เต็มตู้ (LCL) • 200 USD กรณีตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต • 230 USD กรณีตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต 		

กระบวนการผ่านแดน (Transit) ณ ด่านพรมแดนขาออกของกัมพูชา

- 1) กรณีสินค้าส่งออกจากไทยโดยผ่านแดนในกัมพูชาไปยังเวียดนาม (Transit)³⁹ (ขาเข้า: ด่านปอยเปต และขาออก: ด่านบาเวท)
- 2) กรณีสินค้านำเข้าจากเวียดนามโดยผ่านแดนในกัมพูชามายังไทย (Transit) (ขาเข้า: ด่านบาเวท และขาออก: ด่านปอยเปต)

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
ตัวแทนออกของแจ้งข้อมูลล่วงหน้า	ตัวแทนออกของแจ้งข้อมูลรายละเอียดสินค้าผ่านแดนแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ด่านพรมแดนขาออก		
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	คนขับรถบรรทุกขับมาจอดยังลานตรวจปล่อยสินค้าบริเวณด่านพรมแดนขาออก		
ยื่นเอกสารที่ทำการศุลกากรขาออก	ตัวแทนออกของหรือคนขับรถบรรทุกยื่นเอกสารการผ่านแดนที่ได้รับจากเจ้าหน้าที่ศุลกากรต้นทางให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ด่านพรมแดนขาออก		
การตรวจปล่อยสินค้าผ่านแดน	เจ้าหน้าที่ตรวจสอบความเรียบร้อยของดวงตราประทับ (Customs Seal) ตรวจสอบเอกสารการผ่านแดนและข้อมูลต่าง ๆ จากระบบที่ส่งมาจากด่านศุลกากรขาเข้าต้นทาง		
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	กรณีข้อมูลและเอกสารถูกต้อง เจ้าหน้าที่อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าผ่านแดน และปลดดวงตราประทับ (Customs Seal) และคนขับรถดำเนินพิธีการตรวจคนเข้าเมืองขาออก และข้ามแดนไปยังประเทศที่สาม		
	ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 1 ชม. (ไม่รวมขั้นตอนการขนถ่ายสินค้า)		

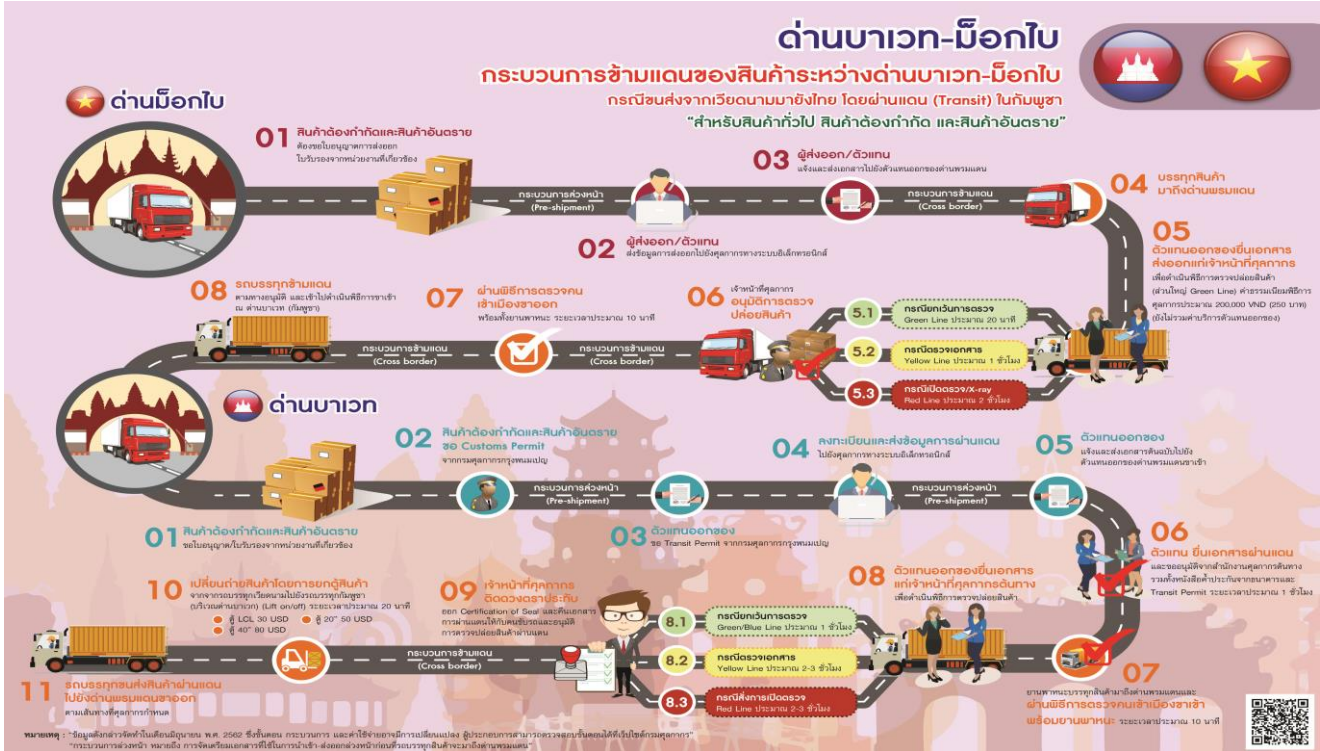
³⁹ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมที่ <https://www.cambodiantr.gov.kh/index.php?r=site/display&id=53>

แผนภาพกระบวนการนำเข้าสินค้าทางถนนจาก “ไทย - เวียดนาม” โดยผ่านแดน (Transit) ในกัมพูชา (ด่านบาวเวท - มีอกไบ)



คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

แผนภาพกระบวนการส่งออกสินค้าทางถนนจาก “เวียดนาม - ไทย” โดยผ่านแดน (Transit) ในกัมพูชา (ด่านม็อกโบ - บาวเวท)



คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

กระบวนการส่งออกสินค้าทางถนนจาก “เวียดนาม - ไทย” โดยผ่านแดนในกัมพูชา (ด่านม็อกไบ - บาเวท)

ด่านม็อกไบ: กระบวนการก่อนการส่งออก (Pre-shipment)

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
การขอใบอนุญาต	-	สินค้าต้องจำกัดและสินค้าอันตรายต้องยื่นขอใบอนุญาตส่งออก ⁴² (Export license) รวมทั้งใบรับรองต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ในพิธีการขาออกและเป็นเอกสารประกอบการนำเข้า ณ ประเทศปลายทาง	
ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของ จัดเตรียมเอกสารและส่งข้อมูล กับหน่วยงานศุลกากร ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	ส่งข้อมูลและเอกสารการนำเข้าผ่านทางระบบ VNACCS โดยต้องดำเนินการภายใน 30 วันนับจากวันที่สินค้ามาถึงบริเวณ ด่านพรมแดน หรือสามารถดำเนินการยื่นเอกสารล่วงหน้า 15 วันก่อนที่สินค้ามาถึงยังด่านพรมแดน ได้แก่ 1) แบบฟอร์มสำแดงพิธีการศุลกากรขาเข้า (HQ/2015/NK) 2) แบบฟอร์มสำแดงมูลค่าสินค้า (HQ/2015-TG1) 3) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 4) ใบตราส่ง (B/L) 5) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O) 6) ใบอนุญาตการนำเข้า (Import License) 7) เอกสารอื่นๆ เช่น ใบรับรองเชิงเทคนิคทั้งด้านมาตรฐาน ความปลอดภัย และสุขอนามัยของทั้งสินค้า คน สัตว์ และพืช		
ตรวจสอบข้อมูลโดยระบบ VNACCS	ระบบ VNACCS ตรวจสอบข้อมูล พิจารณาความเสี่ยงของการส่งออก และตอบกลับมายังผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของ ผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยแบ่งออกเป็น 3 กรณี ได้แก่		
<ul style="list-style-type: none"> ● กรณี Green line 	เอกสารไม่ต้องมีการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องมีการตรวจสอบทางกายภาพ ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของ พิมพ์เอกสารและบาร์โค้ดยืนยัน Green line จากระบบและนำไปยื่นแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดนเพื่อตรวจปล่อยสินค้า		
<ul style="list-style-type: none"> ● กรณี Yellow line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด่านพรมแดนเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลในระบบ		
<ul style="list-style-type: none"> ● กรณี Red line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ VNACCS และ ต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ (Physical examination)		
ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของ ส่งเอกสารต้นฉบับ	ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของส่งเอกสารการส่งออกต้นฉบับไปให้กับตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดน		

⁴² ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมที่ <https://www.vietnamtradeportal.gov.vn/index.php?r=site/display&id=795>

ด้านมือโกโบ: กระบวนการ ณ ด้านพรมแดน (Cross border process)

กระบวนการของสินค้า	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องกักต	สินค้านำเข้า
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกมาจากจุด ณ ลานตรวจปล่อยสินค้าบริเวณด่านพรมแดน		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า ⁴³	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารการส่งออกแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด่านพรมแดน		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line 	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารยืนยัน Green line จากระบบและนำไปยื่นแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยสินค้า		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Yellow line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ VNACCS ได้แก่ 1) แบบฟอร์มสำแดงพิธีการศุลกากรขาออก (HQ/2015/XK) 2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 3) ใบตราส่ง (B/L) 4) บัญชีรายการสินค้า (Packing list) 5) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O) 6) ใบอนุญาตการส่งออก (Export License) 7) เอกสารอื่นๆ เช่น ใบรับรองเชิงเทคนิคทั้งด้านมาตรฐาน ความปลอดภัย และสุขอนามัยของทั้งสินค้า คน สัตว์ และพืช		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Red line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ VNACCS (เอกสารเช่นเดียวกับกรณี Yellow line) และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ		
พิธีการประเมินอากร และ อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของชำระภาษี (ถ้ามี) และนำไปใบเสร็จมายื่นให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร และอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
ค่าใช้จ่าย	<ul style="list-style-type: none"> • ค่าธรรมเนียมดำเนินการพิธีการศุลกากรขาออก 200,000 VND (ประมาณ 250 บาท ยังไม่รวมค่าบริการ Customs Broker) 		
ระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line ไม่ต้องเปิดตรวจสินค้า ใช้เวลาไม่เกิน 2 ชม. • กรณี Yellow line เปิดตรวจบางส่วนใช้เวลาไม่เกิน 8 ชม. ตามข้อกำหนดระยะเวลาปฏิบัติงานมาตรฐาน • กรณี Red line เปิดตรวจทั้งหมดใช้เวลาไม่เกิน 2 วัน ตามข้อกำหนดระยะเวลาปฏิบัติงานมาตรฐาน 		

หมายเหตุ: กระบวนการในกัมพูชา ให้ปฏิบัติตามพิธีการขนส่งสินค้าผ่านแดนของกัมพูชา และเมื่อสินค้าถึงด่านพรมแดนของไทย ให้ปฏิบัติตามพิธีการขาเข้าของไทย

⁴³ ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ <https://www.vietnamtradeportal.gov.vn/index.php?r=searchProcedure/view1&id=11>

ปัญหา อุปสรรค และโอกาสด้านการขนส่งสินค้าในเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจใต้

ปัญหาและอุปสรรค

- ข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านพรมแดนอรัญประเทศ - ปอยเปต ทำให้เกิดความแออัด ซึ่งส่งผลให้กระบวนการข้ามแดนใช้เวลานาน (จากข้อมูลเดือนพฤษภาคม ปี 2562 พบว่าโครงการก่อสร้างด่านบ้านป่าไร่ - โอนีเยง และด่านหนองเอี่ยน - สติงบท ซึ่งเป็นด่านพรมแดนแห่งใหม่ยังไม่แล้วเสร็จ)
- สภาพเส้นทางในกัมพูชาบางช่วงอยู่ในสภาพชำรุดทรุดโทรม ส่วนในเวียดนาม เส้นทางหลักบางช่วงผ่านเขตพื้นที่ชุมชนและมีการจำกัดความเร็ว
- ผู้ประกอบการขนส่งไทยที่ได้ใบอนุญาต (Permit) ในการขนส่งระหว่างไทย-กัมพูชา ยังไม่มั่นใจในการขนส่งโดยตรงด้วยรถบรรทุกไทยจากไทย ไปยังกัมพูชา เนื่องจากประเด็นด้านความปลอดภัยในการขับขี่ และระบบการประกันภัยระหว่างประเทศ เป็นต้น
- การเปิดใช้สะพานเนี้ยกเลื่อง ทำให้การผู้ส่งออกสินค้ากัมพูชาเริ่มหันไปใช้การส่งออกผ่านท่าเรือโฮจิมินห์ หรือท่าเรือหวงเต่า ซึ่งมีระยะทางใกล้กว่าการส่งออกผ่านท่าเรือแหลมฉบัง

111

โอกาส

- ไทย กัมพูชา และเวียดนามตอนใต้เป็นฐานอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญ ซึ่งก่อให้เกิดการเชื่อมโยงของโซ่อุปทานด้านวัตถุดิบและชิ้นส่วนการผลิตระหว่างกัน ซึ่งก่อให้เกิดความต้องการในการขนส่งสินค้าในเส้นทางที่สูงขึ้น

เส้นทางตามแนวระเบียงย้อยตะวันออก (Eastern Sub - Corridor) เป็นเส้นทางย้อยที่อยู่ภายใต้ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) ที่เชื่อมโยงการค้าระหว่างไทย (ท่าเรือแหลมฉบัง) ผ่านทาง จังหวัดนครพนม ไปยัง สปป.ลาว ตอนกลางในเส้นทาง R12 (แขวงคำม่วน) เวียดนาม (จินห์ - ฮานอย) และจีนตอนใต้ (หนานหนิงในเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง) โดยมีระยะทางประมาณ 1,900 กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาการขนส่งจากไทย - จีน (หนานหนิง) ประมาณ 2 - 3 วัน โดยในเส้นทางจะมีการข้ามแดนระหว่างประเทศทั้งหมด 3 จุด ได้แก่

1) ด่านนครพนม (ไทย) - ท่าแขก (สปป.ลาว)

ด่านพรมแดนนครพนม (ไทย)



ด่านพรมแดนท่าแขก (สปป.ลาว)



2) ด่านนาฟ่าว (สปป.ลาว) - จาลอ (เวียดนาม)

ด่านพรมแดนนาฟ่าว แขวงคำม่วน สปป.ลาว



ด่านพรมแดนจาลอ เวียดนาม



3) ด่านหู่หิ่ง (เวียดนาม) - ด่านโหยวอี๋กวาน (จีน)

ด่านพรมแดนหู่หิ่ง จ.หล่างเจิน เวียดนาม

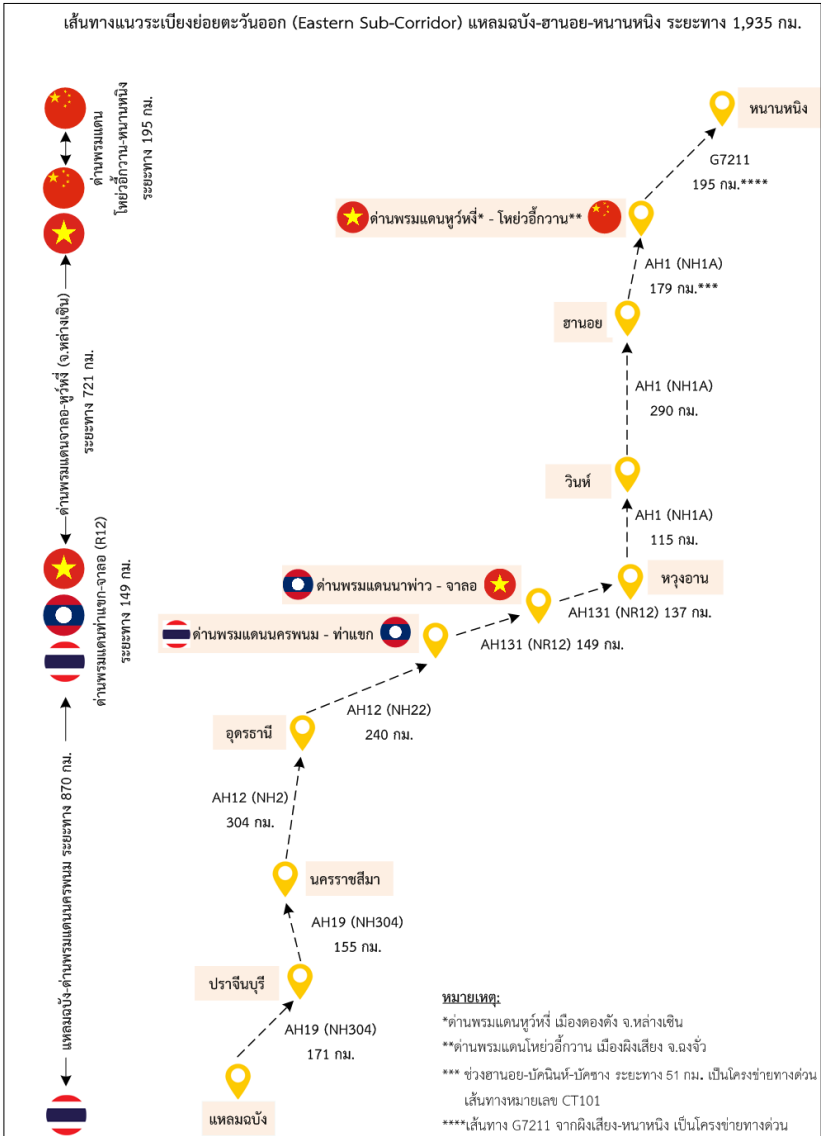


ด่านพรมแดนโหยวอี๋กวาน เมืองผิงเสียง กว่างสี



คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

ระยะทางและเส้นทางในระเบียงย่อยตะวันออกจากแหลมฉบัง - ฮานอย - หนานหนิง



หมายเหตุ: AH = ทางหลวงสายเอเชีย, NH และ NR = ทางหลวงในประเทศ

ลักษณะของระบบโลจิสติกส์ในเส้นทาง

เส้นทางระเบียงย่อยตะวันออก (Eastern Sub-corridor) เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงการค้าระหว่างไทย สปป.ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้ (กว้างซีจ้วง) ลักษณะการขนส่งสินค้าจะเป็นระบบคอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต สินค้าหลักที่ขนส่งในเส้นทางระหว่างไทย - เวียดนาม และไทย - จีน ได้แก่ ผลไม้สด ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้ง สินค้าอุปโภคและบริโภค เส้นทางภายในสปป.ลาว ระหว่างด่านท่าแขกไปยังด่านนาฟ่าว แขวงคำม่วน เรียกว่าเส้นทาง R12 รูปแบบการขนส่งสินค้าในเส้นทางระหว่างไทย เวียดนาม และจีน ยังคงต้องมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าโดยการยกตู้สินค้า (lift on/off) เพื่อเปลี่ยนรถบรรทุก ณ บริเวณด่านท่าแขก หรือนาฟ่าว (รถบรรทุกไทย ->รถบรรทุกเวียดนาม) และ ณ ด่านโหย่วอี้กวาน (จีน) (รถบรรทุกเวียดนาม ->รถบรรทุกจีน) ปัจจุบันความตกลงไตรภาคีด้านการขนส่งระหว่างไทย สปป.ลาว และเวียดนาม ยังมีได้ครอบคลุมถึงเส้นทางนี้

สภาพเส้นทางในแต่ละช่วง

สภาพเส้นทางในเส้น R12 จากนครพนมไปยังด่านนาฟ่าวบริเวณชายแดน สปป.ลาว - เวียดนามมีระยะทางประมาณ 160 กิโลเมตร ซึ่งสภาพถนนโดยรวมอยู่ในสภาพค่อนข้างชำรุดทรุดโทรม และมีเพียง 2 ช่องทางจราจร รวมทั้งมีไหล่ทางแคบ ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการขับขี่ได้ โดยเฉพาะในช่วงใกล้ด่านพรมแดนนาฟ่าว สภาพถนนชำรุดมาก รวมทั้งยังเป็นเส้นทางตามไหล่เขา จึงจำเป็นต้องมีการขับขี่รถอย่างระมัดระวังเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งเส้นทางดังกล่าวมีปริมาณการขนส่งสินค้าในแต่ละวันเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรในช่วงเช้าเคลื่อนตัวได้อย่างล่าช้า เนื่องจากมีปริมาณรถบรรทุกจำนวนมากที่จะผ่านด่านพรมแดนในช่วงเวลาดังกล่าว ส่วนสิ่งอำนวยความสะดวกในเส้นทาง เช่น ปั่นน้ำมัน จะมีเฉพาะในเขตชุมชนเท่านั้น

เมื่อข้ามแดนจาก สปป.ลาวเข้าสู่เวียดนาม พบว่าสภาพถนนในเวียดนามมีสภาพโดยรวมค่อนข้างดี แต่ถนนส่วนใหญ่จะมีเพียง 2 ช่องจราจร โดยจะผ่านเขตชุมชนตลอดเส้นทางไปจนถึงฮานอย - หล่างเซิน - ด่านหู่หู่ ซึ่งการขับขี่จะต้อง

มีความระมัดระวังโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่มีเป็นจำนวนมาก ระยะทางจากด่านจาลอ (พรมแดนเวียดนาม - สปป.ลาว) ไปยังด่านหู่หิ่ง (พรมแดนเวียดนาม - จีน) ประมาณ 650 กิโลเมตร โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกตลอดเส้นทาง ไม่ว่าจะเป็น ปั้มน้ำมัน และจุดพักรถ

สภาพเส้นทางเมื่อเข้าสู่จีนจากด่านโหย่วอ๊กวาน เมืองผิงเสียงไปยังหนานหนิง จะใช้ทางพิเศษ (Express way) ในการเชื่อมโยงระหว่าง 2 เมือง โดยมีระยะทางประมาณ 230 กิโลเมตร และมีค่าใช้จ่ายในการใช้ทาง โดยสภาพถนนอยู่ในระดับที่ดีถึงดีมาก ประกอบไปด้วยฝั่งละ 2 ช่องทางจราจรและไหล่ทางเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย รวมทั้งมีจุดอำนวยความสะดวกในรูปแบบของ Service center ไม่ว่าจะเป็นปั้มน้ำมัน จุดพักรถ และร้านอาหาร ตลอดเส้นทางทุก ๆ 50 - 70 กิโลเมตร

การประเมินสภาพเส้นทางในแนวระเบียงย่อยตะวันออกในแต่ละช่วง

ต้นทาง - ปลายทาง		เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ช่อง จราจร	มาตรฐานถนน	ผิวถนน	ความปลอดภัย ของเส้นทาง
ไทย	แหลมฉบัง - ปราจีนบุรี	AH19 (NH304, 7)	171	4	Class I	ดี	ดี
	ปราจีนบุรี - นครราชสีมา	AH19 (NH304)	155	4	Class I	ดี	ดี
	นครราชสีมา - อุดรธานี	AH12 (NH2)	304	4	Class I	ดี	ดี
	อุดรธานี - นครพนม	AH12 (NH22)	240	2/4	Class I	ดี	ดี
สปป. ลาว	ท่าแขก - มหาชัย	AH131 (NR12)	50	2	ต่ำกว่า Class III	ปานกลาง	แย่
	มหาชัย - นาพ่าว	AH131 (NR12)	99	2	ต่ำกว่า Class III	แย่	แย่
เวียดนาม	จาลอ - หวงอาน	AH131 (NH12A)	137	2	ต่ำกว่า Class III	ปานกลาง	ปานกลาง
	หวงอาน - ฮาดินห์ - วินห์	AH1 (NH1A)	115	4	Class II	ปานกลาง	ปานกลาง
	วินห์ - ถันฮัว - นินห์บิन्ह	AH1 (NH1A)	199	4	Class II	ดี	ดี
	นินห์บิन्ह - ฮานอย	AH1 (NH1A)	91	4	Class II	ดี	ดี
	ฮานอย - บั๊กนินห์ - บั๊กซาง	CT101	51	4	Primary	ดี	ดี
	บั๊กซาง - หล่างเซิน - หูว์หึ่ง	AH1 (NH1A)	128	2	Class III	ปานกลาง	ปานกลาง
จีน	โหย่วอู้อี้กวาน - ผิงเสียง - หนานหนิง	G7211	195	4	Primary	ดี	ดี
ระยะทางรวม			1,935				

หมายเหตุ:

หลักเกณฑ์การจำแนกประเภทถนนมาตรฐานทางหลวงเอเชีย (Asian Highway Standard) ได้แก่

1. Primary หมายถึง ถนนตั้งแต่ 4 ช่องจราจรขึ้นไป ซึ่งมีการควบคุมการเข้าออก โดยอนุญาตให้สัญจรเฉพาะรถยนต์และรถบรรทุกเท่านั้น (ทางพิเศษ ทางด่วน) พื้นผิวถนนเป็นแอสฟัลต์หรือคอนกรีต
2. Class I หมายถึง ถนนตั้งแต่ 4 ช่องจราจรขึ้นไป พื้นผิวถนนเป็นแอสฟัลต์หรือคอนกรีต
3. Class II หมายถึง ถนน 2 ช่องจราจร พื้นผิวถนนเป็นแอสฟัลต์หรือคอนกรีต
4. Class III หมายถึง ถนน 2 ช่องจราจร (ไหล่ทางแคบ) พื้นผิวถนนเป็นยางมะตอย 2 ชั้น (Double bituminous treatment)

ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น⁴⁴:

- ดี : เรียบตลอดช่วง
- ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย
- แย่ : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง
- แย่มาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น

- ดี : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนอยู่ในสภาพดี
- ปานกลาง : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย
- แย่ : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก
- แย่มาก : มีป้ายไม่ครบ เส้นจราจร แลอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายบริเวณจุดเสี่ยง

⁴⁴ คู่มือการประเมินคุณภาพทางหลวงท้องถิ่นด้วยหลักคุณภาพ 4S โดยใช้สายตา, กรมทางหลวงชนบท (2557)

สภาพเส้นทางระหว่างเมืองท่าแขก - ด่านพรมแดนนาฟ่าว (R12)



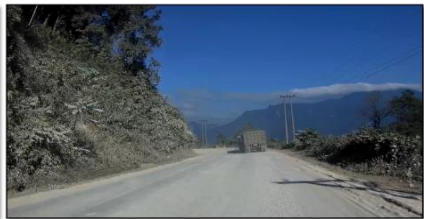
ด่านพรมแดนนครพนม



ด่านพรมแดนท่าแขก แขวงคำม่วน สปป.ลาว



สภาพถนน สภาพการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกในเส้นทาง

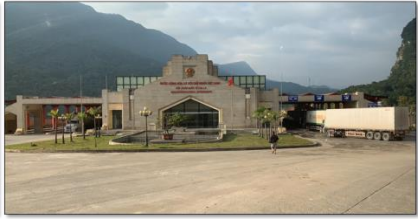


สภาพถนนช่วง 20 กิโลเมตรก่อนถึงด่านพรมแดนนาฟ่าว-จาลอ

สภาพเส้นทางระหว่างด่านพรมแดนจาลอ - ฮานอย



ด่านพรมแดนนาฟ่าว แขวงคำม่วน สปป.ลาว



ด่านพรมแดนจาลอ เวียดนาม



สภาพถนนจากด่านพรมแดนจาลอเข้าสู่ฮานอย



120



สภาพถนนช่วง Vinh - Binh Binh - ฮานอย



สภาพถนนช่วง ฮานอย - บัคนินห์ - บัคจาง



สภาพถนนช่วงล่างฮานอย - ด่านพรมแดนหัวหี่



คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”



ด่านพรมแดนหัวหึ่ง จ.หล่างเซิน เวียดนาม



ด่านพรมแดนโหย่วอี้กวน เมืองผิงเสียง กว่างสี



ทางด่านระหว่างผิงเสียง - หานหนิง



จุดพักรถในเส้นทาง



สภาพถนนผิงเสียง - หานหนิง

ค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในเส้นทาง แนวระเบียงย่อยตะวันออก (Eastern Sub - Corridor)

เส้นทางตามแนวระเบียงย่อยตะวันออกเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างไทย สปป.ลาว เวียดนาม และจีน โดยผ่านทางด่านพรมแดนนครพนม เข้าสู่เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน สปป.ลาว ในเส้นทาง R12 โดยมีการข้ามแดนบริเวณด่านพรมแดนนาฟ่าว (Na Phao) ของสปป.ลาว และด่านพรมแดนจาลอ (Cha Lo) ของเวียดนาม เข้าสู่พื้นที่ตอนกลางของเวียดนาม ซึ่งสามารถเชื่อมต่อไปยังกรุงฮานอย และท่าเรือไฮฟอง ซึ่งเป็นพื้นที่เศรษฐกิจและฐานอุตสาหกรรมการผลิตที่สำคัญทางตอนเหนือของเวียดนาม และยังสามารถเชื่อมโยงเข้าสู่จีนตอนใต้ บริเวณเขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง (Guangxi Zhuang Autonomous Region) ผ่านทางด่านพรมแดนหูรู่หนี่ (Hu Ngi) บริเวณเมืองตองตัง (Dong Dang) จังหวัดหล่างเฉิน ของเวียดนาม และด่านพรมแดนโหย่วอี้กวน (You Yi Guan) บริเวณเมืองผิงเสียง จังหวัดฉงจี้ว เพื่อมุ่งหน้าเข้าสู่นครหนานหนิงต่อไป นอกจากนี้ ยังสามารถเชื่อมต่อการค้าและการขนส่งไปยังเมืองเซินจินและกว่างโจว มณฑลกว่างตง ซึ่งเป็นเมืองเศรษฐกิจสำคัญของจีนที่เป็นฐานการผลิตของอุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่สำคัญ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์

122

ปัจจุบัน เส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางที่สำคัญในการขนส่งผลไม้สดจากไทย ไปยังจีน โดยเฉพาะอย่างยิ่งทุเรียน มังคุด และลำไย ไปยังเมืองผิงเสียงซึ่งเป็นจุดกระจายผลไม้สดจากภูมิภาคอาเซียนไปยังผู้บริโภคทั่วจีน ซึ่งการขนส่งในเส้นทางนี้มีข้อได้เปรียบด้านระยะเวลาการขนส่งที่รวดเร็ว เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ

รายละเอียดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในเส้นทางตามแนวระเบียงย่อยตะวันออก (Eastern Sub-Corridor) นี้ เป็นการศึกษาการขนส่งทุเรียนสดจาก จังหวัดชุมพร ไปยังเมืองผิงเสียง โดยมีรายละเอียดดังนี้

การขนส่งทุเรียนสดจากสถานที่รวบรวมผลไม้ (ล้ง) จาก อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร ใช้เวลาโดยรวมทั้งสิ้นประมาณ 77 ชั่วโมง หรือประมาณ 3 วัน โดยมีระยะทางรวมประมาณ 2,100 กิโลเมตร และเมื่อพิจารณาจากค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในการขนส่ง พบว่าสามารถแบ่งค่าใช้จ่ายได้ออกเป็น 2 ส่วนได้แก่

1. ค่าใช้จ่ายเหมาจ่ายจาก อำเภอหลังสวน จังหวัดชุมพร ไปยัง อำเภอฝางเสี่ยง ซึ่งผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะคิดค่าใช้จ่ายเป็นราคาเดียว ประมาณ 160,000 บาท/ตู้ ซึ่งประกอบไปด้วย 1) ค่าขนส่งสินค้า 2) ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในกระบวนการข้ามแดน/ผ่านแดน 3) ค่ายกตู้สินค้า
2. ค่าพิธีการศุลกากรขาเข้า ณ ด่านโห่ยวี้ก๊วาน ประมาณ 25,500 หยวน (125,000 บาท) /ตู้ ซึ่งประกอบไปด้วย 1) ค่าภาษีนำเข้า 2) ค่าพิธีการศุลกากรขาเข้า 3) ค่าบริการตัวแทนออกของ ซึ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวนี้เป็นค่าใช้จ่ายที่แยกต่างหากจากค่าขนส่ง ซึ่งผู้นำเข้าเงินจะเป็นผู้ดำเนินการ

โดยรายละเอียดที่เกิดขึ้นในแต่ละกระบวนการแสดงในตาราง

เส้นทาง-ปลายทาง		ระยะทาง (กม.)	เวลาที่ใช้ (ชม.)	ต้นทุน (บาท)	หมายเหตุ	
รถไทย	1	สถานที่รวบรวมทุเรียนสด (ล้ง) อ.หลังสวน จ.ชุมพร ไปยังด่านพรมแดนนครพนม (สะพานมิตรภาพฯ 3)	1,320	30	-	
	2	รอคอยด่านเปิดทำการในวันถัดไป	-	16	-	
	3	กระบวนการข้ามแดน ด่านนครพนม	-	0.5	6,500	ค่าใช้จ่าย Customs Clearance
	4	ข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 3	3	0.1	-	
	5	กระบวนการข้ามแดน ด่านท่าแขก	-	0.5	8,000*	ขั้นตอนที่ 5 และ 8 รวม 8,000 บาท
	6	ยกตู้สินค้าบริเวณด่านพรมแดนท่าแขก (Lift on/off)	-	0.5	2,500	
รถเวียดนาม	7	ด่านท่าแขกไปยังด่านนาทวน (เส้น R12)	160	4	-	ด่านพรมแดนในสปป.ลาว
	8	กระบวนการข้ามแดนด่านนาทวน (สปป.ลาว)	-	0.5	-	การข้ามแดนสปป.ลาว-เวียดนาม
	9	กระบวนการข้ามแดนด่านจาลอ (เวียดนาม)	-	0.5	16,000**	ขั้นตอนที่ 9 และ 11 รวม 16,000 บาท
	10	ด่านจาลอไปยังด่านดองตั้ง	630	22	-	
	11	กระบวนการข้ามแดนด่านดองตั้ง (เวียดนาม)	-	0.5	-	ชายแดนเวียดนาม-จีน
	12	กระบวนการข้ามแดนด่านโห่ยวี้ ก๊วาน (จีน)	-	0.5	125,000***	ค่า Customs Clearance + VAT รวมประมาณ 25,500 หยวนต่อตู้
	13	รถคอนเทนเนอร์เดินทางไปยังสถานที่ของผู้นำเข้าเงิน	2	0.5	-	
	14	ยกตู้สินค้าลงจากรถ (Lift off)	-	0.5	-	
รวม		2,115	76.6	160,000**** 285,000	ไม่รวมขั้นตอนที่ 12 รวมค่าใช้จ่ายทุกอย่างตลอดเส้นทาง	

หมายเหตุ

* ค่าใช้จ่ายการข้ามแดนในสปป.ลาว ทั้งด่านท่าแขกและด่านนาฟ้าว มีค่าใช้จ่ายรวมกัน 8,000 บาท ต่อ 1 ตู้ (ค่าพิธีการผ่านแดนและค่าผ่านทาง)

** ค่าใช้จ่ายการข้ามแดนในเวียดนาม ทั้งด่านจาลอ (Cha Lo) และดองดั่ง (Dong Dang) มีค่าใช้จ่ายรวมกัน 16,000 บาท ต่อ 1 ตู้

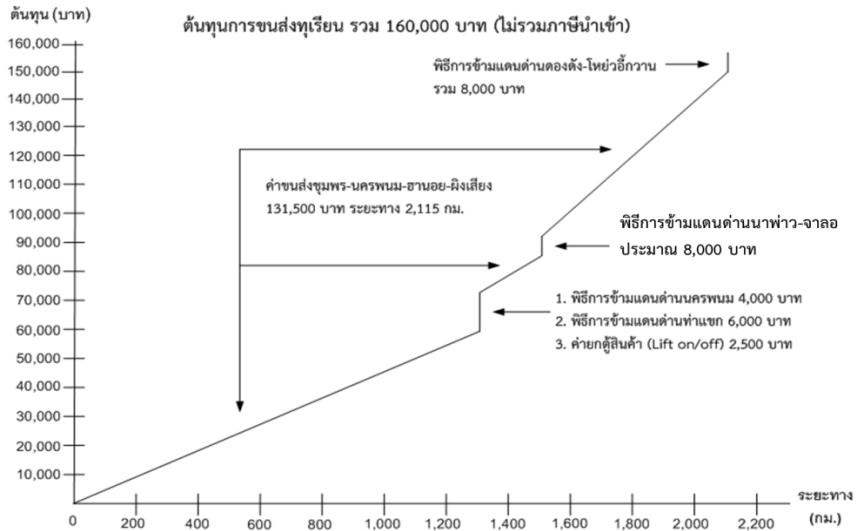
*** ค่าพิธีการศุลกากร (Customs clearance) และภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ในจีน ณ ด่านโหย่วอี้กวน (You Yi Guan) จะคิดค่าใช้จ่ายแยกต่างหาก ไม่รวมกับค่าใช้จ่ายแบบเหมาจ่าย 160,000 บาทของค่าบริการจากผู้ให้บริการขนส่งสินค้าข้ามแดน

**** ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าข้ามแดนคิดค่าใช้จ่ายโดยรวมตลอดเส้นทางในราคาเดียวจาก อำเภอหลังสวน-เมืองฝิงเสียง ประมาณ 160,000 บาท แต่ไม่รวมค่าพิธีการศุลกากร (Customs clearance) และภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT) ณ ด่านโหย่วอี้กวน (You Yi Guan)

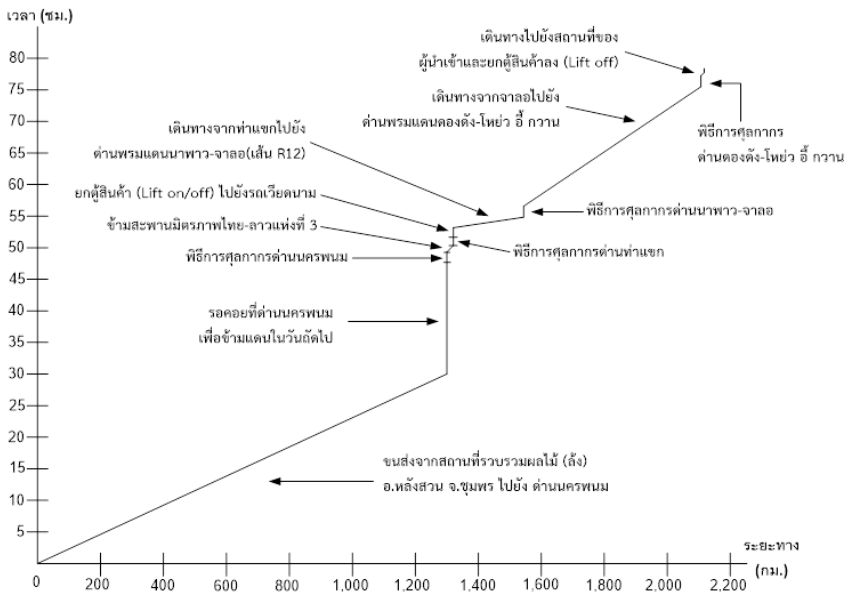
อย่างไรก็ตาม จากการรวบรวมข้อมูลด้านต้นทุนการขนส่งจากผู้ให้บริการขนส่งในกรณีที่ทำการขนส่งจากสถานที่รวบรวมผลไม้ (ล้ง) จาก อำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี และ จังหวัดนครศรีธรรมราช พบว่าจะมีค่าขนส่งแบบเหมาจ่าย ประมาณ 140,000 บาท และ 170,000 บาท/ตู้ ตามลำดับ โดยใช้ระยะเวลาการขนส่งสินค้าประมาณ 3 - 4 วัน เช่นเดียวกัน

จากตารางดังกล่าว สามารถแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างต้นทุนและระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งกับระยะทางที่เกิดขึ้น ดังแสดงในรูป ดังนี้

การเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งกับระยะทาง (Banomyong Cost - Distance Model)



การเปรียบเทียบระยะเวลาการขนส่งกับระยะทาง (Banomyong Time-Distance Model)

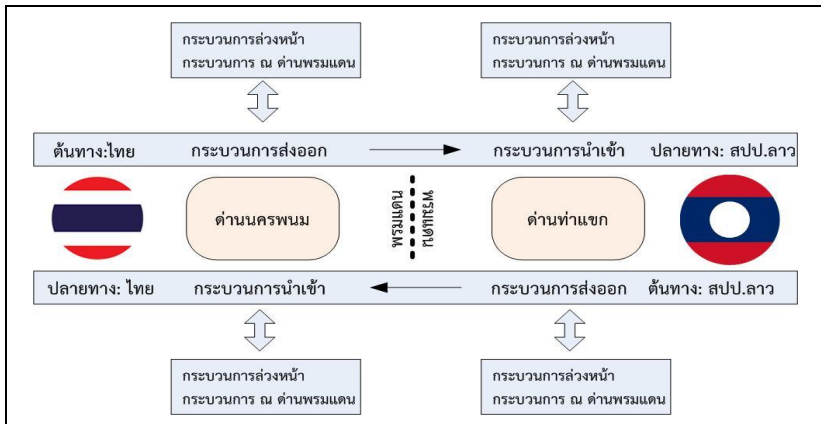


กระบวนการข้ามแดนและผ่านแดนในเส้นทางตามแนวระเบียงย้อยตะวันออก

การขนส่งสินค้าในเส้นทางตามแนวระเบียงย้อยตะวันออก เป็นการเชื่อมโยง การขนส่งสินค้าระหว่างไทย สปป.ลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้ (เขตปกครองตนเอง กว่างซีจ้วง) ดังนั้น กระบวนการข้ามแดนของสินค้าจะแบ่งออกเป็น 2 กรณี ได้แก่

- 1) กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าระหว่างไทย - สปป.ลาว
- 2) กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าสินค้าระหว่างไทย - จีน โดย ใช้การขนส่งผ่านแดน (Transit) ผ่านสปป.ลาว และ เวียดนาม

กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าระหว่างไทย - สปป.ลาว



กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าระหว่างไทย - สปป.ลาว หมายถึง กระบวนการข้ามแดนของสินค้าที่มีต้นทางและปลายทางอยู่ในไทยและ สปป.ลาวเท่านั้น โดยแบ่งออกเป็น 1) กระบวนการส่งออกสินค้าทางถนนจากไทย ไป สปป.ลาว และ 2) กระบวนการนำเข้าสินค้าทางถนนจาก สปป.ลาว มายังไทย ซึ่งในแต่ละกระบวนการจะประกอบไปด้วย

- กระบวนการส่องหน้า (Pre-shipment) หมายถึง การจัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้องที่ใช้ในการนำเข้าและส่งออก และการส่งข้อมูลการนำเข้า - ส่งออกล่วงหน้าให้กับศุลกากร
- กระบวนการ ณ ด่านพรมแดน (Cross border) หมายถึง กระบวนการในการข้ามแดนของสินค้าที่เกิดขึ้นบริเวณด่านพรมแดนของแต่ละประเทศโดยมีรายละเอียดดังนี้

แผนภาพกระบวนการส่งออกสินค้าทางถนนจากไทย - สเปน.ลาวผ่านด่านพรมแดนนครพนม - ท่าแขก



คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

2. ด้านนครพนม: กระบวนการ ณ ด้านพรมแดน (Cross border)

กระบวนการข้ามแดน	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องกักต	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกขับมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยบริเวณด่านพรมแดน		
การยื่นเอกสารและตรวจสอบ	ตัวแทนออกของจัดทำเอกสารบัญชีสินค้า (ศ.บ.3) และยื่นเอกสารต่าง ๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดน		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรดำเนินพิธีการศุลกากรขาออก โดยตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาออกกับใบกำกับขนย้ายสินค้า รวมทั้งเอกสารอื่น ๆ ในระบบ หากข้อมูลถูกต้องจะใช้ระบบบริหารความเสี่ยงในการตรวจปล่อยใน 2 ระดับ ได้แก่		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line 	เอกสารไม่ต้องการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องการตรวจสอบทางกายภาพ และเจ้าหน้าที่อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Red line 	เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบเอกสารการส่งออกกับระบบ รวมทั้งอาจต้องมีการ X-Ray ตู้สินค้า และหากพบข้อสงสัยเจ้าหน้าที่จะดำเนินการเปิดตรวจทางกายภาพ (Physical examination) กรณี X-ray และเปิดตรวจจะใช้เวลาประมาณ 1 ชม. ขึ้นไปขึ้นอยู่กับกรณี		
เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าในระบบ และคืนเอกสารต่าง ๆ ที่จำเป็นให้กับคนขับรถบรรทุก และคนขับรถบรรทุกนำเอกสารการตรวจปล่อยไปยื่นให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณทางออกเพื่อตัดระบบข้อมูลการขนส่งสินค้าขาออก และรถบรรทุกสินค้าเข้าไปดำเนินพิธีการขาเข้า ณ ด่านพรมแดนห้วยทรายต่อไป		
ระยะเวลา	กรณีที่มีการจัดเตรียมและส่งเอกสารล่วงหน้าครบถ้วน <ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line ดำเนินการพิธีการศุลกากรขาออกไม่เกิน 30 นาที • กรณี Red line ใช้เวลาตั้งแต่ 1 ชม. ขึ้นไป ขึ้นอยู่กับกรณี 		
ค่าใช้จ่าย	ค่าบริการตัวแทนออกของและค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรขาออกประมาณ 2,000 บาท		

3. ด้านท่าแขก : กระบวนการล่วงหน้า (Pre-shipment) ก่อนการนำเข้าสินค้าผ่านด่านพรมแดนท่าแขก

การขอใบอนุญาตและใบรับรองจากหน่วยงานต่างๆ

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย ⁴⁵
<ul style="list-style-type: none"> • การขอใบอนุญาตจากหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องก่อนการนำเข้า⁴⁶ • กรณีสินค้าส่งออกจากไทยโดยผ่านแดนใน สปป.ลาวไปยังจีน (Transit) เป็นสินค้าต้องจำกัดและสินค้าอันตรายต้องมีการขออนุญาตการขนส่งผ่านแดน (Transit Permit)⁴⁷ จากหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องของ สปป.ลาว เช่นเดียวกับกรณีนำเข้า 	<ul style="list-style-type: none"> • สินค้าทั่วไปบางรายการอาจต้องขอใบอนุญาตนำเข้า (Import License) จากกรมการนำเข้าและส่งออก (DIMEX) • ขอใบอนุญาตขนส่งผ่านแดน (Transit Permit) กรณีผ่านแดนใน สปป.ลาว 	<ul style="list-style-type: none"> • สินค้าทางการเกษตรต้องได้รับใบอนุญาต (Import Permit) จากกระทรวงกลาโหมและป่าไม้ • ปศุสัตว์มีชีวิตและปลาต้องได้รับเอกสารรับรอง (Technical Certificate) จากกรมปศุสัตว์และประมง กระทรวงกลาโหมและป่าไม้ • เวชภัณฑ์ต้องได้รับใบอนุญาต (Import Permit) จากกรมเวชภัณฑ์ กระทรวงสาธารณสุข • อาหารสำหรับคนและสัตว์ ต้องได้รับใบอนุญาต (Import Permit) จากกรมอาหาร กระทรวงสาธารณสุข • ขอใบอนุญาตขนส่งผ่านแดน (Transit Permit) กรณีผ่านแดนใน สปป.ลาว 	<ul style="list-style-type: none"> • การนำเข้าสินค้าอันตรายประเภทที่ 1 ต้องได้รับการอนุญาตจากกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า ซึ่งผ่านการอนุมัติจากสำนักนายกรัฐมนตรี • ขอใบอนุญาตขนส่งผ่านแดน (Transit Permit) กรณีผ่านแดนใน สปป.ลาว

⁴⁵ ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ <https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=searchProcedure/view1&id=43>

⁴⁶ ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ <https://www.laotradeportal.gov.la/?r=site/display&id=10#Import%20License>

⁴⁷ ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ <https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=site/display&id=1690>

3. ด้านท่าแขก : กระบวนการล่วงหน้า (Pre-shipment) ก่อนการนำเข้าสินค้าผ่านด่านพรมแดนท่าแขก

การจัดเตรียมเอกสารและส่งข้อมูลการนำเข้ล่วงหน้าให้กับศุลกากร

กระบวนการ	รายละเอียด
การจัดเตรียมข้อมูลและ ส่งเอกสารการนำเข้า ล่วงหน้า	ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของส่งข้อมูลและเอกสารการนำเข้าผ่านทางระบบ ASYCUDA โดยต้องดำเนินการภายใน 24 ชม.นับจากวันที่สินค้ามาถึงด่านพรมแดนหรือยื่นเอกสารล่วงหน้าได้ 7 วันก่อนสินค้ามาถึงยังด่านพรมแดน ได้แก่ 1) แบบฟอร์มสำแดงพิธีการศุลกากรขาเข้า (ACDD) 2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 3) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) 4) ใบตราส่ง (B/L) 5) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O) 6) ใบอนุญาตการนำเข้า (Import License) 7) เอกสารอื่นใด กรณีที่ของนำเข้าเป็นสินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) ตามกฎหมายของ สปป.ลาว
ตรวจสอบข้อมูลโดยระบบ ASYCUDA	ระบบ ASYCUDA ตรวจสอบข้อมูล ประเมินอากรขาเข้า พิจารณาความเสี่ยงของการนำเข้าสินค้า และตอบกลับมา ยังผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยแบ่งออกเป็น 3 กรณี
●กรณี Green line	เอกสารไม่ต้องมีการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องมีการตรวจสอบทางกายภาพ ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของ ส่งพิมพ์เอกสาร จากระบบและนำไปยื่นแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดนเพื่อตรวจปล่อยสินค้า
●กรณี Yellow line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด่านพรมแดนเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลใน ระบบ
●กรณี Red line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ และต้องมี การเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ (Physical examination)
ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของ ส่งเอกสารต้นฉบับ	ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของส่งเอกสารการนำเข้าต้นฉบับไปให้กับตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดน

4. กระบวนการ ณ ด่านพรมแดนท่าแขก (Cross border process)

กระบวนการของสินค้า	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้านำเข้า
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกขับมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยบริเวณด่านพรมแดน		
การตรวจสอบเอกสาร	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารการนำเข้าและเอกสารการขนส่งแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดนห้วยทราย		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า ⁴⁸	เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบข้อมูลและเอกสารในระบบ ใช้ระบบบริหารความเสี่ยงในการตรวจปล่อย ได้แก่		
● กรณี Green line	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารยืนยัน Green line จากที่พิมพ์ออกมาจากระบบและนำไปยื่นแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดน และชำระอากรขาเข้าและตรวจปล่อยสินค้า		
● กรณี Yellow line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลในระบบ ASYCUDA ได้แก่ 1) แบบฟอร์มสำแดงพิธีการศุลกากรขาเข้า (ACDD) 2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 3) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) 4) ใบตราส่ง (B/L) 5) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O) 6) ใบอนุญาตการนำเข้า (Import License) 7) เอกสารอื่นใด กรณีที่ขออนุญาตนำเข้าเป็นสินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) ตามกฎหมายของสปป.ลาว		
● กรณี Red line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ (เอกสารเช่นเดียวกับกรณี Yellow line) และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ ● กรณีเปิดตรวจทางกายภาพใช้เวลาประมาณ 1-4 ชม.		
การประเมินอากรและชำระภาษี	เจ้าหน้าที่ประเมินอากรและให้ตัวแทนออกของชำระภาษีที่ธนาคารหรือกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร		
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของนำใบเสร็จมายื่นให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่ออนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
ระยะเวลา ณ ด่านพรมแดน	● กรณี Green line ใช้เวลาประมาณ 1 - 2 ชม. ● กรณี Yellow line และ Red line ใช้เวลาประมาณ 2 ชม. ขึ้นไป ขึ้นอยู่กับกรณี		
ค่าใช้จ่าย	● ค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้าประมาณ 40 USD (ไม่รวมค่าบริการตัวแทนออกของ)		

⁴⁸ ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมที่ <https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=searchProcedure/view1&id=5>

แผนภาพกระบวนการนำเข้าสินค้าทางถนนจาก สปป.ลาว มายังไทยผ่านด่านพรมแดนท่าแขก - นครพนม



คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

กระบวนการนำเข้าสินค้าทางถนนจาก “สปป.ลาว - ไทย”

1. ด้านท่าแขก: กระบวนการล่วงหน้า (Pre - shipment) ก่อนการส่งออกสินค้าผ่านด่านพรมแดนท่าแขก

กระบวนการ	รายละเอียด
การขอใบอนุญาตหรือใบรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการส่งออก	สินค้าทั่วไปบางรายการต้องมีการขอใบอนุญาตการส่งออก (Export License) สินค้าต้องจำกัดและสินค้าอันตรายต้องขอใบอนุญาตหรือใบรับรองเชิงเทคนิค (Export License/Certificate) จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบการในการส่งออก และใช้เป็นเอกสารประกอบการดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า ณ ประเทศปลายทาง
การจัดเตรียมข้อมูลและส่งเอกสารการส่งออกล่วงหน้า	ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของส่งข้อมูลและเอกสารการส่งออกผ่านทางระบบ ASYCUDA โดยต้องดำเนินการภายใน 24 ชม. นับจากวันที่สินค้ามาถึงด่านพรมแดนหรือยื่นเอกสารล่วงหน้าได้ 7 วันก่อนสินค้ามาถึงยังด่านพรมแดน ได้แก่ 1) แบบฟอร์มสำแดงพิธีการศุลกากรขาออก (ACDD) 2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 3) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) 4) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O) 5) ใบอนุญาตการส่งออก (Export License) 6) เอกสารอื่นใด กรณีที่ของส่งออกเป็นสินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) ตามกฎหมายของ สปป.ลาว
ตรวจสอบข้อมูลโดยระบบ ASYCUDA	ระบบ ASYCUDA ตรวจสอบข้อมูล พิจารณาความเสี่ยงของการส่งออกสินค้า และตอบกลับมายังผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยแบ่งออกเป็น 3 กรณี
● กรณี Green line	เอกสารไม่ต้องมีการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องมีการตรวจสอบทางกายภาพ ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของสั่งพิมพ์เอกสาร จากระบบและนำไปยื่นแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดนเพื่อตรวจปล่อยสินค้า
● กรณี Yellow line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด่านพรมแดนเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลในระบบ
● กรณี Red line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ (Physical examination)
ตัวแทนออกของส่งเอกสาร	ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของส่งเอกสารการส่งออกต้นฉบับไปให้กับตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดน

2. ด้านท่าแขก: กระบวนการ ณ ด่านพรมแดน (Cross border process)

กระบวนการของสินค้า	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกขับมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยบริเวณด่านพรมแดน		
การตรวจสอบเอกสาร	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารการส่งออกและเอกสารการขนส่งแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดนห้วยทราย		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า ⁴⁹	เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบข้อมูลและเอกสารในระบบ ใช้ระบบบริหารความเสี่ยงในการตรวจปล่อย ได้แก่		
<ul style="list-style-type: none"> ● กรณี Green line 	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารยืนยัน Green line จากที่พิมพ์ออกมาจากระบบและนำไปยื่นแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดนเพื่อตรวจปล่อยสินค้า		
<ul style="list-style-type: none"> ● กรณี Yellow line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลในระบบ ASYCUDA ได้แก่ 1) แบบฟอร์มสำแดงพิธีการศุลกากรขาออก (ACDD) 2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 3) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) 4) ใบรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (C/O) 5) ใบอนุญาตการส่งออก (Export License) 6) เอกสารอื่นใด กรณีที่ของส่งออกเป็นสินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) ตามกฎหมายของสปป.ลาว		
<ul style="list-style-type: none"> ● กรณี Red line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ (เอกสารเช่นเดียวกันกับกรณี Yellow line) และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ • กรณีเปิดตรวจทางกายภาพใช้เวลาประมาณ 1 - 4 ชม.		
การประเมินอากรและชำระภาษี	เจ้าหน้าที่ประเมินอากรและให้ตัวแทนออกของชำระภาษีที่ธนาคารหรือกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร		
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของนำใบเสร็จมายื่นให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่ออนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
ระยะเวลา ณ ด่านพรมแดน	<ul style="list-style-type: none"> ● กรณี Green line ใช้เวลาประมาณ 1 - 2 ชม. ● กรณี Yellow line และ Red line ใช้เวลาประมาณ 2 ชม. ขึ้นไป ขึ้นอยู่กับกรณี 		
ค่าใช้จ่าย	<ul style="list-style-type: none"> ● ค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้าประมาณ 40 USD (ไม่รวมค่าบริการตัวแทนออกของ) 		

⁴⁹ ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมที่ <https://www.laotradeportal.gov.la/index.php?r=searchProcedure/view1&id=7>

4. ด้านนครพนม: กระบวนการ ณ ด้านพรมแดน (Cross border process)

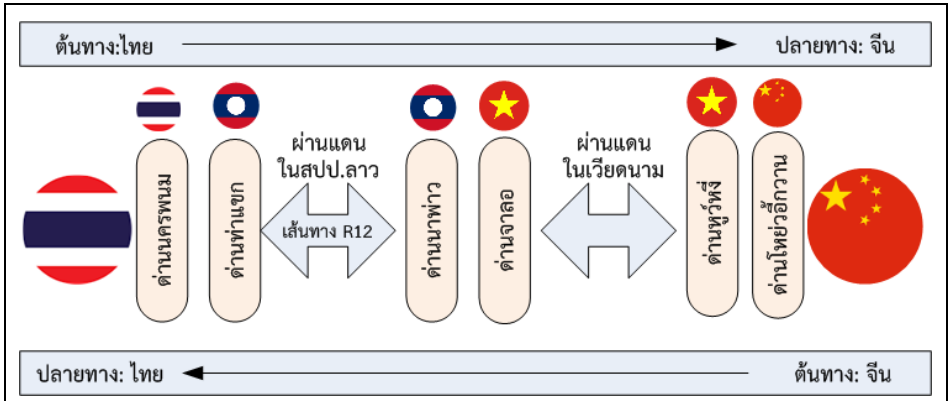
กระบวนการข้ามแดน	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด้านพรมแดน	ผู้นำเข้า/ตัวแทนออกของยื่นบัญชีสินค้าทางบก (แบบ ศ.บ.1) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดน เพื่อดำเนินการตรวจสอบสินค้าและทะเบียนรถยนต์ หลังจากนั้น ผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมือง และเจ้าหน้าที่ศุลกากรควบคุมยานพาหนะให้ขนส่งตามเส้นทางไปยังไปที่ทำการด่านศุลกากรเพื่อดำเนินพิธีการขาเข้า		
การยื่นเอกสารและตรวจสอบ	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารต่าง ๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากร		
พิธีการประเมินอากร	เจ้าหน้าที่ศุลกากรดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้า โดยตรวจสอบข้อมูลต่าง ๆ ในระบบที่ผู้นำเข้าได้ส่งข้อมูลการนำเข้าล่วงหน้า หากข้อมูลถูกต้องจะให้ตัวแทนออกของดำเนินการชำระอากรขาเข้า <ul style="list-style-type: none"> ชำระโดยผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วยวิธีตัดบัญชีธนาคาร ชำระที่หน่วยงานบัญชีและอากรของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร 		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า	ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย เป็น 2 กรณี		
● กรณี Green line	ไม่ต้องมีการเปิดตรวจสินค้าและเจ้าหน้าที่อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
● กรณี Red line	เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบเอกสารการส่งออกกับระบบ และ X-Ray ผู้สินค้า หากพบข้อสงสัยเจ้าหน้าที่จะดำเนินการเปิดตรวจทางกายภาพ		
เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าในระบบ และคืนเอกสารต่าง ๆ ที่จำเป็นให้กับคนขับรถบรรทุก และรถบรรทุกสินค้าดำเนินการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางต่อไป		
ระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> กรณีไม่ถูกเปิดตรวจสินค้า ใช้เวลาประมาณ 30 นาที ถึง 1 ชม. กรณีเปิดตรวจสินค้า ใช้เวลาตั้งแต่ 1 - 2 ชม. ขึ้นไป (ระยะเวลาอาจจะมากกว่า 2 ชม. แล้วแต่กรณี) 		
ค่าใช้จ่าย	ค่าบริการตัวแทนออกของและค่าธรรมเนียมการดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้าประมาณ 2,000 บาท		

หมายเหตุ กรณีสินค้าขาเข้า รถบรรทุกเกือบทั้งหมดจะต้องถูก X-ray ก่อนที่จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย

กรณีสินค้านำเข้าจากจีนและผ่านแดนในสปป.ลาวมายังไทย ดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า ณ ด้านพรมแดนของไทย ในรูปแบบเดียวกันกับการนำเข้าสินค้าจากสปป.ลาว

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าสินค้าระหว่างไทย - จีน
 โดยใช้การขนส่ง “ผ่านแดน (Transit)” ผ่าน สปป.ลาว และเวียดนาม



กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าสินค้าระหว่างไทย - จีนโดยใช้การขนส่งผ่านแดน (Transit) ผ่านสปป.ลาวและเวียดนาม หมายถึง กระบวนการข้ามแดนของสินค้าที่มีต้นทางและปลายทางอยู่ในไทยและจีนเท่านั้น โดยใช้การขนส่งผ่านแดนผ่าน สปป.ลาวและเวียดนาม โดยแบ่งเป็น

- 1) กระบวนการส่งออกและนำเข้าสินค้าทางถนนระหว่างไทย - จีนผ่านด่านนครพนม ซึ่งกระบวนการก่อนการนำเข้าและส่งออก (Pre-shipment) และกระบวนการข้ามแดน (Cross border) มีกระบวนการเช่นเดียวกับกระบวนการส่งออก - นำเข้าสินค้าทางถนนระหว่างไทย - สปป.ลาว
- 2) กระบวนการผ่านแดน (Transit) ของสินค้า ณ ด่านพรมแดนขาเข้า และขาออกใน สปป.ลาว (ด่านท่าแขกและด่านนาพ่าว) ซึ่งจะต้องมีการดำเนินพิธีการศุลกากรผ่านแดนเพื่ออนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนในสปป.ลาว (เส้นทาง R12)
- 3) กระบวนการผ่านแดน (Transit) ของสินค้า ณ ด่านพรมแดนขาเข้า และขาออกในเวียดนาม (ด่านจาลอและด่านหู่หิ่ง) ซึ่งจะต้องมีการดำเนินพิธีการศุลกากรผ่านแดนเพื่ออนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนในเวียดนาม
- 4) กระบวนการส่งออกและนำเข้าสินค้าทางถนนของจีนผ่านด่านพรมแดนโหย่วอี้กวาน (You Yi Guan)

กระบวนการผ่านแดน (Transit) ณ ด่านพรมแดนขาออกของ สปป.ลาว (เส้นทาง R12)

- 1) กรณีสินค้าส่งออกจากไทยโดยผ่านแดนในสปป.ลาวไปยังจีน (Transit) (ขาเข้า: ด่านท่าแขก และขาออก: ด่านนาฟ่าว)
- 2) กรณีสินค้านำเข้าจากจีนโดยผ่านแดนในสปป.ลาวมายังไทย (Transit) (ขาเข้า: ด่านนาฟ่าว และขาออก: ด่านท่าแขก)

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกทุกขบวนจอด ณ ลานตรวจปล่อยบริเวณด่านพรมแดน		
การตรวจสอบเอกสาร	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารแก่เจ้าหน้าที่เพื่อดำเนินพิธีการผ่านแดน		
● กรณี Green line	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารยืนยัน Green line ที่พิมพ์จากระบบและนำไปยื่นแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดน		
● กรณี Yellow line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ ASYCUDA ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1) แบบฟอร์มสำแดงพิธีการศุลกากรขาเข้า (ACDD) ภายใต้ข้อกำหนด IM8 ของศุลกากร 2) ใบอนุญาตการขนส่งผ่านแดน (Transit Permit) ที่ได้รับจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 3) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 4) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) 5) ใบตราส่ง (B/L) 6) เช็คหรือเอกสารค้ำประกันจากธนาคาร 7) เอกสารกรณีทีของผ่านแดนเป็นสินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) ตามกฎหมายของสปป.ลาว 		
● กรณี Red line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ (เอกสารเช่นเดียวกับกรณี Yellow line) และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ <ul style="list-style-type: none"> ● กรณีเปิดตรวจทางกายภาพใช้เวลาประมาณ 1-4 ชม. 		
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ปลดดวงตราประทับ (Customs Seal) และอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าผ่านแดน		
ค่าใช้จ่าย	<ul style="list-style-type: none"> ● ค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรผ่านแดนประมาณ 40 USD ● กรณีสินค้าผ่านแดน ค่าบริการ Customs broker และค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการผ่านแดน มีค่าใช้จ่ายประมาณ 5,000 บาท (170 USD) 		
ระยะเวลา ณ ด่านพรมแดน	ประมาณ 1-2 ชม. เนื่องจากขาออกส่วนใหญ่เป็น Green line (ไม่รวมระยะเวลาขนถ่ายสินค้า)		

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

กระบวนการล่วงหน้า (Pre-shipment) ก่อนการขนส่งผ่านแดน (Transit) ในเวียดนาม

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป (General goods)	สินค้าต้องจำกัด (Restricted goods)	สินค้าอันตราย (Dangerous goods)
การขอใบอนุญาตการขนส่งสินค้าผ่านแดน	กรณีสินค้าต้องจำกัดและสินค้าอันตรายผ่านแดนในเวียดนามไปจีน เจ้าของสินค้าต้องยื่นขอ Transit permit จากกรมการนำเข้าและส่งออก กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า โดยมีระยะเวลาไม่เกิน 7 วัน		
ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของ จัดเตรียมเอกสารและส่งข้อมูลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ของศุลกากร	ส่งข้อมูลและเอกสารการนำเข้าผ่านทางระบบ VNACCS ได้แก่ 1) เอกสารสำแดงการผ่านแดน (Transit Declaration Form) 2) ใบอนุญาตการผ่านแดน (Transit Permit) 3) ใบตราส่ง (B/L) 4) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 5) สัญญาการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Transit transport contract) 6) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing list) 7) เอกสารประกอบอื่นๆ เช่นเดียวกับการนำเข้าสินค้าในเวียดนาม		
ตรวจสอบข้อมูลโดยระบบ VNACCS	ระบบ VNACCS ตรวจสอบข้อมูล และตอบกลับมายังผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยแบ่งออกเป็น 3 กรณี ได้แก่		
● กรณี Green line	เอกสารไม่ต้องการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องการตรวจสอบทางกายภาพ ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของพิมพ์เอกสารสำแดงการขนส่ง (Notice of transport declaration) จากระบบและนำไปยื่นแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากร ณ ด่านพรมแดนขาเข้า		
● กรณี Yellow line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด่านพรมแดน		
● กรณี Red line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบและต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ (Physical examination)		
ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของ ส่งเอกสารต้นฉบับ	ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของส่งเอกสารการนำเข้าต้นฉบับไปให้กับตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดน		

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

กระบวนการผ่านแดน (Transit) ณ ด่านพรมแดนขาเข้าของเวียดนาม

- 1) กรณีสินค้าส่งออกจากไทยโดยผ่านแดนในเวียดนามไปยังจีน (Transit) (ขาเข้า: ด่านจาลอ และขาออก: ด่านหู่หึ่ง)
- 2) กรณีสินค้านำเข้าจากจีนโดยผ่านแดนในเวียดนามมายังไทย (Transit) (ขาเข้า: ด่านหู่หึ่ง และขาออก: ด่านจาลอ)

กระบวนการของสินค้า	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
การตรวจสอบเอกสาร	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารการผ่านแดนแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด่านพรมแดนขาเข้า (เอกสารตามกระบวนการ Pre-shipment)		
● กรณี Green line	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารสำแดงการขนส่ง (Notice of transport declaration) ที่พิมพ์ออกมาจากระบบและนำไปยื่นแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดนเพื่อตรวจสอบปล่อยสินค้า		
● กรณี Yellow line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลในระบบ VNACCS 1) เอกสารสำแดงการผ่านแดน (Transit Declaration Form) 2) ใบอนุญาตการผ่านแดน (Transit Permit) 3) ใบตราส่ง (B/L) 4) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 5) สัญญาการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Transit transport contract) 6) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing list) 7) เอกสารประกอบอื่นๆ เช่นเดียวกับการนำเข้าสินค้าในเวียดนาม		
● กรณี Red line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ VNACCS (เอกสารเช่นเดียวกับกรณี Yellow line) และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ		
	<ul style="list-style-type: none"> • กรณีเปิดตรวจบางส่วนใช้เวลาไม่เกิน 8 ชม. ตามข้อกำหนดระยะเวลาปฏิบัติงานมาตรฐาน • กรณีเปิดตรวจทั้งหมดใช้เวลาเกิน 2 วัน ตามข้อกำหนดระยะเวลาปฏิบัติงานมาตรฐาน 		
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	• เจ้าหน้าที่ติดดวงตราประทับ (Customs Seal) และอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าผ่านแดน		

กระบวนการผ่านแดน (Transit) ณ ด่านพรมแดนขาออกของเวียดนาม

- 1) กรณีสินค้าส่งออกจากไทยโดยผ่านแดนในเวียดนามไปยังจีน (Transit) (ขาเข้า: ด่านจาลอ และขาออก: ด่านหู่หิ่ง)
- 2) กรณีสินค้านำเข้าจากจีนโดยผ่านแดนในเวียดนามมายังไทย (Transit) (ขาเข้า: ด่านหู่หิ่ง และขาออก: ด่านจาลอ)

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกขับมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยบริเวณด่านพรมแดน		
การตรวจสอบเอกสาร	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารแก่เจ้าหน้าที่เพื่อดำเนินพิธีการผ่านแดนและตรวจสอบดวงตราประทับ (Customs Seal)		
● กรณี Green line	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารยืนยัน Green line ที่พิมพ์จากระบบและนำไปยื่นแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดน		
● กรณี Yellow line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ VNACCS 1) เอกสารสำแดงการผ่านแดน (Transit Declaration Form) 2) ใบอนุญาตการผ่านแดน (Transit Permit) 3) ใบตราส่ง (B/L) 4) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 5) สัญญาการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Transit transport contract) 6) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing list) 7) เอกสารประกอบอื่น ๆ เช่นเดียวกับการนำเข้าสินค้าในเวียดนาม		
● กรณี Red line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ (เอกสารเช่นเดียวกับกรณี Yellow line) และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ ● กรณีเปิดตรวจบางส่วนใช้เวลาไม่เกิน 8 ชม. ตามข้อกำหนดระยะเวลาปฏิบัติงานมาตรฐาน ● กรณีเปิดตรวจทั้งหมดใช้เวลาเกิน 2 วัน ตามข้อกำหนดระยะเวลาปฏิบัติงานมาตรฐาน		
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ปลดดวงตราประทับ (Customs Seal) และอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าผ่านแดน		
ค่าใช้จ่าย	ค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรผ่านแดน รวมค่าบริการตัวแทนออกของประมาณ 100 USD		
ระยะเวลา ณ ด่านพรมแดน	ประมาณ 1-2 ชม. เนื่องจากขาออกส่วนใหญ่เป็น Green line (ไม่รวมระยะเวลาขนถ่ายสินค้า)		

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

ด้านไฮว้ออีควาน: กระบวนการ ณ ด้านพรมแดน (Cross border process)

กระบวนการของสินค้า	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด้านพรมแดน	รถบรรทุกมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยสินค้าบริเวณด้านพรมแดน		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารการนำเข้าแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด้านพรมแดน (เอกสารเช่นเดียวกับ Pre-shipment)		
<ul style="list-style-type: none"> ● กรณี Green line 	สินค้าและเอกสารไม่ถูกตรวจสอบเพิ่มเติม และตัวแทนออกของดำเนินการชำระอากรขาเข้า (ในทางปฏิบัติ สินค้านำเข้า 100% ต้องถูกตรวจสอบเอกสารโดยละเอียด รวมทั้งส่วนใหญ่จะต้องมีการเปิดตรวจทางกายภาพ)		
<ul style="list-style-type: none"> ● กรณี Red line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ รวมทั้งเจ้าหน้าที่อาจมีการเปิดตรวจสินค้า (พิธีการศุลกากรขาเข้าของจีนค่อนข้างเข้มงวด โดยเฉพาะการนำเข้าสินค้าประเภท ผัก ผลไม้ และอาหาร ที่ต้องได้มาตรฐานตามข้อกำหนดของหน่วยงาน AQSIQ (หน่วยงานภายใต้กระทรวงศุลกากร โดยมีหน้าที่ในการตรวจสอบคุณภาพของสินค้านำเข้า - ส่งออกให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด)		
การเก็บตัวอย่างสินค้า	กรณีสินค้าที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงาน AQSIQ ⁵¹ จะมีการเก็บตัวอย่างสินค้าเพื่อไปตรวจสอบ โดยหน่วยงานศุลกากรสามารถอนุมัติการนำเข้าสินค้าไปก่อน ซึ่งหากสินค้าที่สุ่มตรวจไม่เป็นไปตามมาตรฐาน การนำเข้าสินค้าในครั้งต่อไปอาจถูกกักกันและตีกลับมายังประเทศต้นทาง		
พิธีการประเมินอากร และอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของชำระภาษีที่ธนาคารหรือกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรและนำไปเสร็จมายื่นกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยสินค้า หลังจากนั้นเจ้าหน้าที่อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
ค่าใช้จ่าย	<ul style="list-style-type: none"> ● ค่าธรรมเนียมการดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้า รวมค่าบริการ Customs broker มีค่าใช้จ่ายประมาณ 3,000 บาท 		
ระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> ● กรณีตรวจสอบเอกสารและเปิดตรวจตามปกติ ใช้ระยะเวลาในพิธีการนำเข้าประมาณ 3 - 4 ชม. ● กรณีเกิดตรวจโดยละเอียด ใช้เวลามากกว่า 4 ชม. (แล้วแต่กรณี) ● กรณีเอกสารการไม่ครบถ้วน สินค้าถูกกักบริเวณด้านพรมแดนจนกว่าจะได้รับเอกสารครบถ้วน 		

⁵¹ ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ <http://english.aqsiq.gov.cn/>

กระบวนการส่งออกสินค้าทางถนนจาก “จีน - ไทย” โดยผ่านแดนในเวียดนาม (ด่านโหย่วอี๋กวาน - หู่วหิง)

ด่านโหย่วอี๋กวาน: กระบวนการล่วงหน้า (Pre-shipment) ก่อนการส่งออกสินค้าผ่านด่านโหย่วอี๋กวาน

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
การขอใบอนุญาตหรือใบรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการส่งออก	กรณีสินค้าส่งออกเป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาต (Permitted goods) สินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) และสินค้าต้องห้าม (Prohibited goods) ผู้นำเข้าลงทะเบียนขอใบอนุญาตส่งออก (Export License) จากกระทรวงพาณิชย์ (MOFCOM) รวมทั้งขอเอกสาร ใบรับรองเชิงเทคนิคตามข้อกำหนดต่างๆ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบการดำเนินพิธีการศุลกากรขาออก และใช้เป็นเอกสารประกอบการดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า ณ ประเทศปลายทาง		
ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของส่งข้อมูลผ่านระบบศุลกากร e-paperless	ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของส่งรายละเอียดข้อมูลการส่งออกสู่ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs) 1) ใบสำแดงการส่งออก (Export Declaration Form) 2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 3) บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing List) 4) ใบอนุญาตการส่งออก (Export License) 5) ใบรับรองเชิงเทคนิค/สุขอนามัย/คุณภาพ 6) เอกสารอื่นๆ (ถ้ามี) เช่น C/O เอกสารประกันภัย Catalogue สัญญาซื้อขาย Form E เป็นต้น		
ระบบตรวจสอบความถูกต้อง	ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ตรวจสอบข้อมูล และแจ้งกลับไปยังผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของภายใน 2 วันทำการ		
ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของส่งเอกสารไปยังตัวแทนออกของด่านพรมแดน	แจ้งข้อมูล รายละเอียดต่าง ๆ รวมทั้งส่งเอกสารต่าง ๆ ไปยังตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดน เพื่อให้จัดเตรียมเอกสารและยื่นเอกสารการส่งออกบริเวณด่านพรมแดน		

ด้านไทยอีกด้าน: กระบวนการ ณ ด้านพรมแดน (Cross border process)

กระบวนการของสินค้า	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยสินค้าบริเวณด่านพรมแดน		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารการส่งออกแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด่านพรมแดน (เอกสารเช่นเดียวกับ Pre-shipment)		
• กรณี Green line	สินค้าและเอกสารไม่ถูกตรวจสอบเพิ่มเติม		
• กรณี Red line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ รวมทั้งเจ้าหน้าที่อาจมีการเปิดตรวจสินค้า		
พิธีการประเมินอากร และ อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของชำระภาษี (ถ้ามี) ที่ธนาคารหรือกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรและนำใบเสร็จมายื่นกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยสินค้า หลังจากนั้น เจ้าหน้าที่อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
ค่าใช้จ่าย	• ค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า รวมค่าบริการ Customs broker		
ระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line สินค้าและเอกสารไม่ถูกตรวจสอบเพิ่มเติม ใช้ระยะเวลาในพิธีการส่งออกประมาณ 1 - 2 ชม. • กรณีตรวจสอบเอกสารและเปิดตรวจตามปกติ ใช้ระยะเวลาในพิธีการส่งออกประมาณ 3 - 4 ชม. • กรณีเกิดตรวจโดยละเอียด ใช้เวลามากกว่า 4 ชม. (แล้วแต่กรณี) • กรณีเอกสารการไม่ครบถ้วน สินค้าถูกกักบริเวณด่านพรมแดนจนกว่าจะได้รับเอกสารครบถ้วน 		

152

หมายเหตุ: กระบวนการในสปป.ลาว และเวียดนามให้ปฏิบัติตามพิธีการขนส่งสินค้าผ่านแดนของสปป.ลาวและเวียดนาม และเมื่อสินค้าถึงพรมแดนของไทย ให้ปฏิบัติตามพิธีการขาเข้าของไทย

ปัญหา อุปสรรค และโอกาสด้านการขนส่งสินค้าในเส้นทาง

แนวระเบียงย้อยตะวันออก

ปัญหาและอุปสรรค

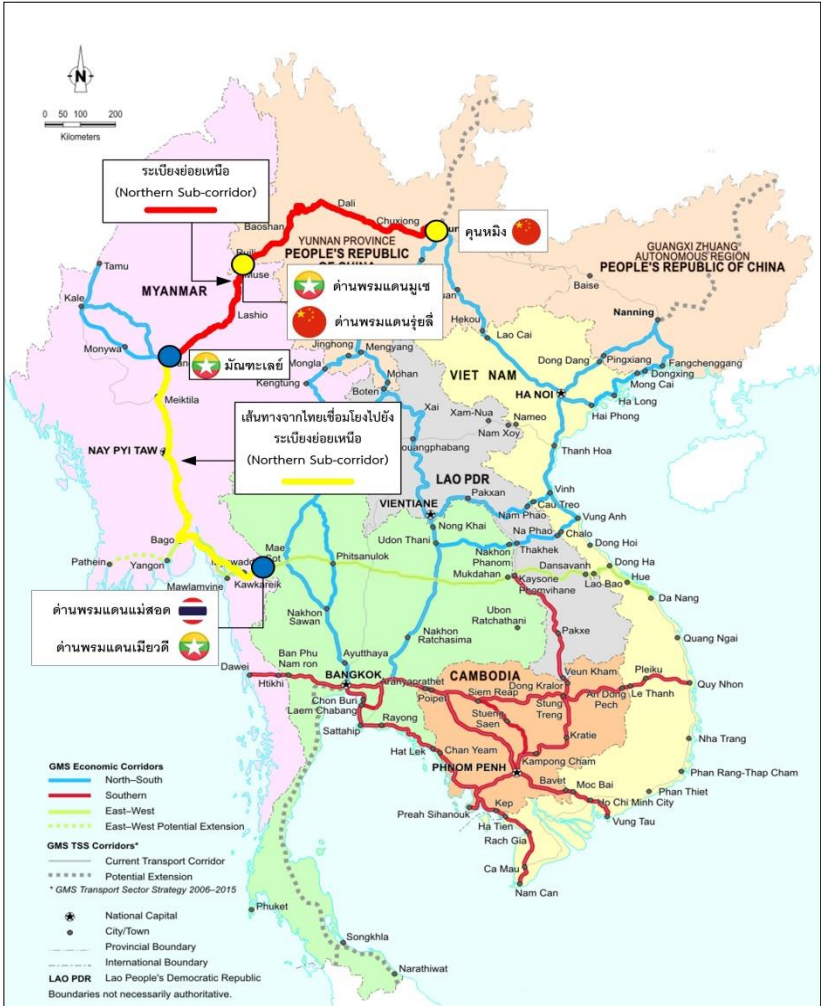
- สภาพเส้นทาง R12 บางช่วงในปัจจุบันอยู่ในสภาพชำรุดทรุดโทรม โดยเฉพาะช่วงก่อนถึงด่านพรมแดนนาพ่าว ซึ่งเป็นช่วงที่ลัดเลาะไปตามแนวภูเขา และมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุได้
- ประเภทของสินค้าทั้งขาไปและกลับที่ต้องใช้ตู้คอนเทนเนอร์ที่แตกต่างกัน เนื่องจากสินค้าที่ส่งออกจากไทยเป็นผลไม้สด ซึ่งต้องใช้ตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิ แต่สินค้าที่นำเข้ามายังไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าอิเล็กทรอนิกส์และสินค้าอุปโภคบริโภค ซึ่งไม่เหมาะสมในการบรรจุสินค้าดังกล่าวในตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิ เนื่องจากตู้ประเภทดังกล่าวมีการออกแบบสำหรับการขนส่งผลไม้สดโดยเฉพาะ รวมทั้งการบรรจุทุกสินค้าทั่วไปโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิ อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตู้สินค้าได้ ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศมีต้นทุนการดำเนินงานที่สูงขึ้น จากเหตุผลดังกล่าวจึงส่งผลให้มีปริมาณการขนส่งตู้เปล่าในเที่ยวขากลับเป็นจำนวนมาก
- ในช่วงฤดูกาลผลไม้ที่มีการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังจีนในปริมาณมาก ส่งผลให้เกิดความแออัดของด่านพรมแดนจีน และรถบรรทุกจำเป็นต้องต่อแถวเพื่อรอคอยในการข้ามแดน ซึ่งในบางครั้งอาจใช้เวลารอคอย 1 - 2 วัน ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพของผลไม้สดโดยตรง รวมทั้งต้นทุนที่สูงขึ้น (ค่าน้ำมันที่ใช้ในการปั่นไฟสำหรับตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิ)
- ด้านศุลกากรจีนเริ่มมีความเข้มงวดมากขึ้นต่อการตรวจคุณภาพของสินค้านำเข้า โดยเฉพาะผลไม้สด ซึ่งหากมีการตรวจพบแมลงศัตรูพืชหรือสารเคมีตกค้างเกินกว่ากำหนด สินค้าจะถูกตีกลับมายังประเทศต้นทางทันที
- ผู้ให้บริการขนส่งสินค้าของเวียดนามมีอำนาจการต่อรองที่สูง เนื่องจากในเส้นทางนี้การขนส่งส่วนใหญ่อยู่ในเวียดนาม

โอกาส

- ชาวจีนมีความนิยมบริโภคผลไม้ไทยมากขึ้น ซึ่งมีแนวโน้มความต้องการสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีการนำเข้าผลไม้สดจากไทยไปยังจีน ผ่านเส้นทางนี้มากขึ้นทุกปี
- ปัจจุบัน ปริมาณตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิยังมีไม่เพียงพอ กับความต้องการนำเข้าผลไม้สดจากไทยไปยังจีน
- เส้นทางแนวระเบียงย่อยตะวันออก สามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนต่อไปยังกว่างโจว เซินเจิ้น รวมทั้ง ฮองกง และมาเก๊า (เขต Greater Bay Area) ซึ่งเป็นบริเวณที่ผู้บริโภคมักกำลังซื้อสูงที่สุดแห่งหนึ่งของจีน
- เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค รวมทั้งวัตถุดิบต่อเนื่องของอุตสาหกรรมการผลิตประเภทต่าง ๆ จากไทย ไปยังเวียดนามตอนเหนือ ไม่ว่าจะเป็นกรุงฮานอย และเขตนิคมอุตสาหกรรมบริเวณรอบนอกของฮานอยและท่าเรือไฮฟอง

บทที่ 5

เส้นทางขนส่งสินค้าและกระบวนการข้ามแดน ตามแนวระเบียงยอยเหนือ (Northern Sub - Corridor)



ที่มา: ธนาคารพัฒนาเอเชีย (2017)

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

เส้นทางตามแนวระเบียงย่อยเหนือ (Northern Sub - Corridor) ในช่วง
มณฑลละแวย์ - มุเซ - รุ่ยลี่ - คุณหมิง เป็นเส้นทางการค้าที่สำคัญของเมียนมาโดยมี
จุดผ่านแดนมุเซ - รุ่ยลี่ ซึ่งเป็นด่านชายแดนที่มีมูลค่าการค้าทางบกมากที่สุดระหว่าง
เมียนมาและจีน ทำให้เส้นทางดังกล่าวเป็นเส้นทางเชื่อมโยงทางการค้าทางบกที่สำคัญ
ระหว่างทั้งสองประเทศ รวมทั้งยังเป็นเส้นทางเลือกที่สำคัญในการนำเข้าสินค้า
จากไทยผ่านเมียนมาไปยังนครคุนหมิง ซึ่งไทยสามารถเชื่อมโยงการค้าไปยังเส้นทาง
ดังกล่าวได้ผ่านทางด่านแม่สอด - เมียวดี หรือผ่านทางด่านแม่สาย - ท่าขี้เหล็ก

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าจะมีเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งจากด่านแม่สาย
-ท่าขี้เหล็ก เพื่อไปเชื่อมต่อเส้นทางตามแนวระเบียงย่อยเหนือที่เมืองมณฑลละแวย์
รวมทั้งมีระยะทางที่สั้นกว่าการเชื่อมโยงผ่านด่านแม่สอด-เมียวดี แต่ในทางปฏิบัติ
ผู้นำเข้าจะเลือกใช้การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางแม่สอด-เมียวดีมากกว่า เนื่องจาก
สภาพของเส้นทางที่มีความปลอดภัยดีกว่า ดังนั้น ในการประเมินสภาพเส้นทางใน
แนวระเบียงย่อยเหนือในคู่มือนี้ จะประเมินเส้นทางจากเมียวดี - มณฑลละแวย์ - มุเซ
- รุ่ยลี่ - คุณหมิง

156

เส้นทางจากเมียวดี-มณฑลละแวย์ - มุเซ - รุ่ยลี่ - คุณหมิง มีระยะทางประมาณ
2,000 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาการขนส่งประมาณ 4 วัน โดย มีการข้ามแดนทั้งหมด
2 ช่วง ได้แก่

- 1) ด่านพรมแดนแม่สอด - เมียวดี ซึ่งเป็นด่านพรมแดนระหว่างไทยและเมียนมา

ด่านพรมแดนแม่สอด (ไทย)



ด่านพรมแดนเมียวดี (เมียนมา)



2) ด่านพรมแดนมุเซ - รุ่ยลี่ ซึ่งเป็นด่านพรมแดนระหว่างเมียนมาและจีน



ด่านพรมแดนมุเซ (เมียนมา)
Nan Taw Gate สำหรับการข้ามแดน
ชั่วคราวของบุคคลและรถโดยสาร



ด่านพรมแดนมุเซ (เมียนมา)
Mawein Gate สำหรับการข้ามแดน
ของรถบรรทุกสินค้า



ด่านพรมแดนมุเซ (เมียนมา)
Sinbyu Gate สำหรับการข้ามแดน
ของรถยนต์

157

ด่านพรมแดนรุ่ยลี่ (จีน)



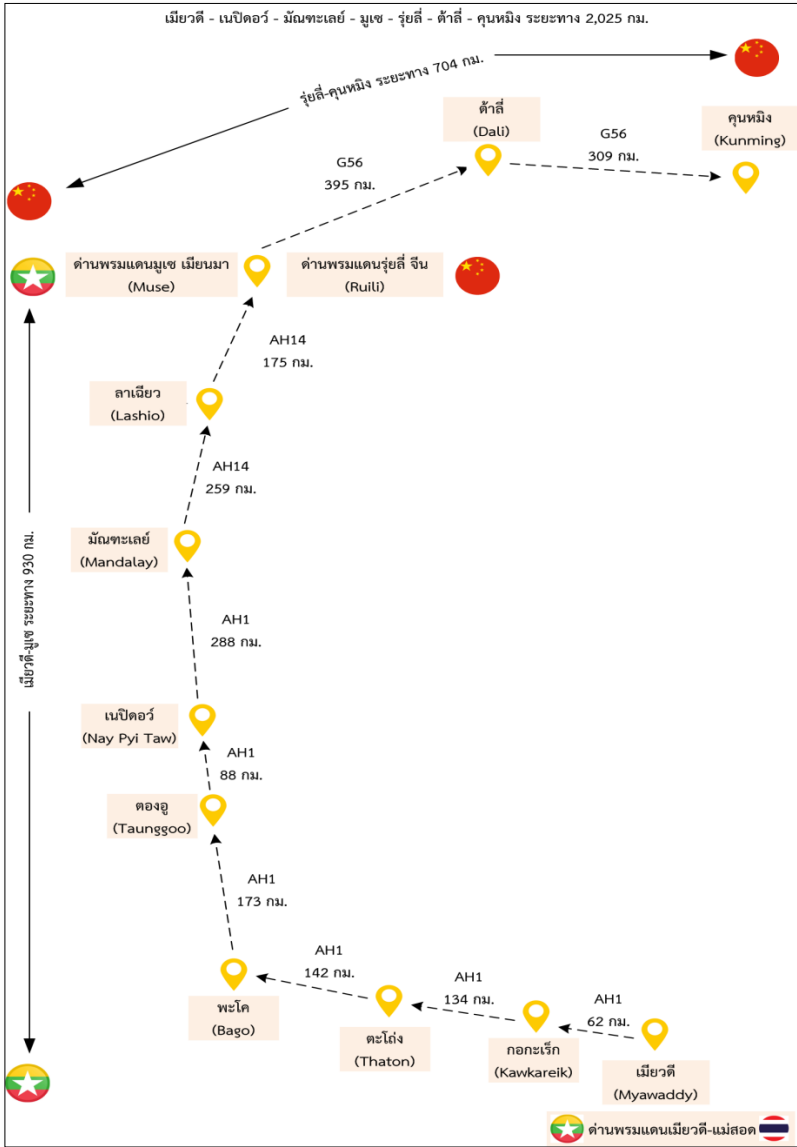
ด่านสำหรับการเข้าออกของบุคคล

ด่านพรมแดนรุ่ยลี่ (จีน)



ด่านสำหรับการเข้าออกรถบรรทุกสินค้า

ระยะทางเส้นทางตามแนวระเบียงย้อยเหนือ จากเมียวดี - มัณฑะเลย์ - คูนหมิง



158

หมายเหตุ: AH = ทางหลวงสายเอเชีย, G56 = ชื่อทางหลวงในจีน

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

ลักษณะของระบบโลจิสติกส์ในเส้นทาง

ลักษณะการขนส่งสินค้าจากไทยไปยังมณฑลทะเลีเพื่อเชื่อมต่อไปยังเส้นทางตามแนวระเบียงย่อยเหนือ (Northern Sub - corridor) จะเป็นรถบรรทุก 18 - 22 ล้อ โดยรถบรรทุกไทย (ทั้งรถบรรทุกคอนเทนเนอร์และรถบรรทุกทั่วไป) มักจะทำการขนถ่ายสินค้าที่เมียวดี เนื่องจากในปัจจุบันยังมีข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น สะพานข้ามแม่น้ำในเส้นทางภายในเมียนมาที่รับน้ำหนักได้จำกัด หลังจากนั้นจึงทำการขนส่งจากเมียวดีไปยังมณฑลทะเลี โดยใช้ทางพิเศษ (Express way) ที่เชื่อมโยงระหว่างย่างกุ้ง - เนปิดอว์ - มณฑลทะเลี โดยจะมีการเปลี่ยนถ่ายหรือพักสินค้าที่คลังสินค้าในมณฑลทะเลี เพื่อทำการขนส่งต่อไปยังด่านพรมแดนมุเซ - รุ่ยลี่ และขนส่งต่อไปยังนครคุนหมิงในมณฑลยูนนานต่อไป โดยผู้นำเข้าจีนมีการเลือกใช้บริการขนส่งจากไทยไปยังนครคุนหมิงในเส้นทางนี้ในกรณีที่การนำเข้าสินค้าผ่านด่านบ่อเต็น (จีน) ในเส้นทาง R3A มีความเข้มงวด ซึ่งรูปแบบการข้ามแดนของสินค้าบริเวณด่านพรมแดนมุเซ - รุ่ยลี่ มีทั้งรูปแบบการนำเข้า - ส่งออกแบบปกติที่เป็นทางการ และรูปแบบการนำเข้า - ส่งออกแบบการค้าชายแดนผ่านด่านท้องถิ่นซึ่งมีต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าช่องทางปกติ

สภาพเส้นทางในแต่ละช่วง

ประเทศเมียนมา

ในระยะเวลาที่ผ่านมาเมียนมาได้มีการปรับปรุงคุณภาพถนนเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองใหญ่ และเส้นทางหลักที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ

เส้นทางช่วงเมียวดี - กอกะเร็ก ระยะทางประมาณ 62 กิโลเมตร ซึ่งจากเดิมเป็นเส้นทางอันตราย เนื่องจากรถบรรทุกสินค้าต้องขนส่งผ่านเขตภูเขาสูงชัน รวมทั้งสามารถเดินรถได้เพียงทางเดียว จึงต้องมีการใช้วิธีการสลักรันในการขนส่งสินค้า แต่ในปัจจุบัน เส้นทางดังกล่าวได้มีการตัดถนนเส้นใหม่ ขยายถนนเป็น 4 ช่องจราจร และถนนอยู่ในสภาพดี ทำให้ใช้เวลาขนส่งเพียง 45 นาที

เส้นทางช่วงกอกะเร็ก - ตะโถ่ง - พะโค ระยะทางประมาณ 276 กิโลเมตร เป็นเส้นทางที่ผ่านเขตชุมชนเป็นระยะ ในเส้นทางนี้ รถบรรทุกจะต้องชั่งน้ำหนักรถ ก่อนข้ามสะพานจึเน (Jine bridge) ซึ่งตั้งอยู่ระหว่างกอกะเร็ก - ตะโถ่ง ซึ่งสามารถรับน้ำหนักบรรทุกรวมสูงสุด (Gross weight) ได้ 20 ตัน หากเกินกว่านี้ต้องใช้บริการ แพขนานยนต์

เส้นทางช่วงพะโค - ตองอู - เนปิดอว์ - มัณฑะเลย์ ระยะทาง 550 กิโลเมตร การขนส่งในเส้นทางช่วงนี้สามารถเลือกใช้เส้นทาง การขนส่งในเส้นทางปกติผ่านทาง หลวงสายเอเชียหมายเลข 1 (AH1) จากพะโค ผ่านตองอู ไปยังเนปิดอว์ หรือ เลือกใช้ เส้นทางพิเศษ อย่างกั๋ง - เนปิดอว์ - มัณฑะเลย์ (เส้นทาง AH1 จะไปบรรจบกับเส้นทาง พิเศษอย่างกั๋ง-เนปิดอว์-มัณฑะเลย์ ที่กรุงเนปิดอว์) สำหรับสภาพเส้นทางปกติ จะเป็น ถนน 4 ช่องทางจราจร และถนนส่วนใหญ่อยู่ในสภาพดี (อาจมีบางช่วงที่ชำรุดอยู่บ้าง) แต่การขนส่งจะต้องผ่านเขตเมืองหลายแห่ง ซึ่งอาจทำให้รถบรรทุกไม่สามารถทำเวลา ได้มากนัก ส่วนเส้นทางพิเศษอย่างกั๋ง - เนปิดอว์ - มัณฑะเลย์ จะเป็นถนน 4 ช่องทาง จราจร และถนนอยู่ในสภาพดีเช่นกัน แต่จะสามารถทำความเร็วในการขนส่งสินค้าได้ ดีกว่าเส้นทางปกติ

160

เส้นทางมัณฑะเลย์ - ลาเจียว - มูเซ ระยะทางประมาณ 434 กิโลเมตร เป็นเส้นทาง 2 ช่องจราจรโดยส่วนใหญ่ และถนนอยู่ในสภาพดี ยกเว้นในช่วงก่อนถึง ด่านมูเซ ถนนเป็นหลุมประปราย เนื่องจากมีปริมาณขนส่งโดยรถบรรทุกในเส้นทาง จำนวนมาก อย่างไรก็ตามเส้นทางระหว่างลาเจียว - มูเซ จะมีช่วงผ่านภูเขาสูงชัน จึงควรมีความระมัดระวังในการขับขี่ รวมทั้งมีจุดตรวจและด่านชั่งน้ำหนักในเส้นทาง

ประเทศจีน

เส้นทางในจีนจากด่านพรมแดนรูยลี่ไปยังนครคุนหมิงมีระยะทางประมาณ 700 กิโลเมตร โดยจะผ่านเมืองสำคัญต่างๆ ตามเส้นทาง ได้แก่ หมางซือ ต้าลี่ และ ฉู่สง ซึ่งเชื่อมโยงการขนส่งด้วยระบบโครงข่ายทางพิเศษ G56 โดยมีการเก็บ ค่าธรรมเนียมผ่านทาง สภาพเส้นทางจะเป็นถนน 4 ช่องการจราจรตลอดเส้นทาง ซึ่งถนนอยู่ในสภาพดี รถบรรทุกสามารถทำความเร็วได้ไม่เกิน 80 กม./ชม. ในระหว่างเส้นทางจะมีจุดแวะพักรถ (Service Center) ในทุก 40 - 60 กิโลเมตร ซึ่ง จะประกอบไปด้วยจุดพักรถบรรทุก บัมน้ำใน ห้องน้ำ และร้านอาหาร

ในเส้นทางจะมีด่านตรวจของทหาร 1 จุด ซึ่งรถบรรทุกทุกคันจะต้องมีการตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ทหาร เนื่องจากป้องกันการลักลอบการนำเข้าสินค้าผิดกฎหมายจากเมียนมา

การประเมินสภาพเส้นทางในแนวระเบียงย้อยเหนือในแต่ละช่วง⁵²

ต้นทาง - ปลายทาง	เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ช่องจราจร	มาตรฐานถนน	ผิวถนน	ความปลอดภัย	
เมียนมา	เมียวดี - กอกะเร็ก	AH1	62	4	Class I	ดี	ปานกลาง
	กอกะเร็ก - ตะโอง	AH1	134	2 และ 4	Class I และ II	ดี	ปานกลาง
	ตะโอง - พะโค	AH1	142	4	Class I	ดี	ปานกลาง
	พะโค - ตองอู	AH1	173	4	Class I	ปานกลาง ⁵³	ปานกลาง
	ตองอู- เนปิดอว์	AH1	88	4	N/A	ดี/ปานกลาง ⁵⁴	ปานกลาง
	เนปิดอว์ - มัณฑะเลย์	AH1	288	4	N/A	ดี	ปานกลาง
	มัณฑะเลย์ - ลาเฉียว	AH14	259	2 และ 4	N/A	ดี	ปานกลาง
	ลาเฉียว - มูเซ	AH14	175	2	N/A	ปานกลาง ⁵⁵	ปานกลาง
จีน	รุ่ยลี่ - หมางซื่อ	G56	70	4	Primary	ดี	ดี
	หมางซื่อ - ต้าลี่	G56	325	4	Primary	ดี	ดี
	ต้าลี่ - ฉู่สง	G56	157	4	Primary	ดี	ดี
	ฉู่สง - กุหนมิง	G56	152	6	Primary	ดี	ดี

⁵² ข้อมูลจาก Assessment of Greater Mekong Subregion Economic Corridors, Integrative Report, ธนาคารพัฒนาเอเชีย (2018)

⁵³ ถนนเลี้ยงเมืองช่วงพะโคค่อนข้างชำรุด เนื่องจากมีรถบรรทุกใช้เส้นทางนี้

⁵⁴ ถนนบางช่วง ผิวทางไม่ได้เป็นแอสฟัลต์ และบางช่วงชำรุดทรุดโทรม

⁵⁵ ช่วงก่อนถึงด่านมูเซ ถนนเป็นหลุมบ่อประปราย เนื่องจากมีปริมาณขนส่งโดยรถบรรทุกในเส้นทางจำนวนมาก

หมายเหตุ:

หลักเกณฑ์การจำแนกประเภทถนนมาตรฐานทางหลวงเอเชีย (Asian Highway Standard) ได้แก่

1. Primary หมายถึง ถนนตั้งแต่ 4 ช่องจราจรขึ้นไป ซึ่งมีการควบคุมการเข้าออก โดยอนุญาตให้ สัญจรเฉพาะรถยนต์และรถบรรทุกเท่านั้น (ทางพิเศษ ทางด่วน) พื้นผิวถนนเป็นแอสฟัลต์หรือคอนกรีต
2. Class I หมายถึง ถนนตั้งแต่ 4 ช่องจราจรขึ้นไป พื้นผิวถนนเป็นแอสฟัลต์หรือคอนกรีต
3. Class II หมายถึง ถนน 2 ช่องจราจร พื้นผิวถนนเป็นแอสฟัลต์หรือคอนกรีต
4. Class III หมายถึง ถนน 2 ช่องจราจร (ไหล่ทางแคบ) พื้นผิวถนนเป็นยางมะตอย 2 ชั้น (Double bituminous treatment)

ลักษณะผิวถนนจำแนกออกเป็น⁵⁶:

- ดี : เรียบตลอดช่วง
- ปานกลาง : ส่วนใหญ่เรียบ มีหลุมบ่อประปราย
- แย่ : ขรุขระประมาณร้อยละ 20 ถึง 50 ของระยะทาง
- แย่มาก : ขรุขระเกินร้อยละ 50 หรือตลอดช่วงทาง

ความปลอดภัยของเส้นทางจำแนกออกเป็น

- ดี : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน และไม่ชำรุด พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วนอยู่ในสภาพดี
- ปานกลาง : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยครบถ้วน ชำรุดเล็กน้อย ไม่มีผลต่อการสื่อความหมาย พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายครบถ้วน แต่ชำรุดเล็กน้อย
- แย่ : มีป้าย เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก พร้อมทั้งมีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายไม่ครบถ้วน หรือชำรุดมาก
- แย่มาก : มีป้ายไม่ครบ เส้นจราจร และอุปกรณ์ความปลอดภัยชำรุดมาก ไม่สามารถสื่อความหมายได้ พร้อมทั้งไม่มีหลักนำโค้ง และราวกันอันตรายบริเวณจุดเสี่ยง

⁵⁶ คู่มือการประเมินคุณภาพทางหลวงท้องถิ่นด้วยหลักคุณภาพ 4S โดยใช้สายตา, กรมทางหลวงชนบท (2557)

สภาพเส้นทางในเมียนมาระหว่างเมียวดี - กอกะเร็ก

สภาพถนนที่ก่อสร้างใหม่ ช่วงระหว่างเมียวดี - กอกะเร็ก



สภาพเส้นทางในเมียนมาระหว่างกอกะเร็ก - พะโค

164



ส

ภาพเส้นทางในเมียนมาร์ระหว่างเนปิดอร์ – มัณฑะเลย์

สภาพถนนที่ก่อสร้างใหม่ ช่วงระหว่างเนปิดอร์ – ยามาทิน (เส้นทางไปมัณฑะเลย์)



165

สภาพถนน 4 ช่องจราจร ช่วงระหว่างยามาทิน – มัณฑะเลย์



สภาพเส้นทางในเมียนมาร์ระหว่างมณฑลตะเล่ย์ – มูเซ

ด่านเก็บค่าผ่านทางและด่านชั่งน้ำหนัก ในเส้นทางมณฑลตะเล่ย์ – มูเซ



166

เขตการค้าและจุดผ่านแดนต่างๆ บริเวณด่านพรมแดนมูเซ

เขตการค้าชายแดนมูเซ (Muse Border Trade Zone)



สภาพเส้นทางในจีนระหว่างรัฐลี่ - Kunming



จุดพักรถ ปั่นน้ำมัน และสิ่งอำนวยความสะดวกในเส้นทาง



ค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจาก กรุงเทพฯ - เมียวดี
- มณฑลเจียงไฮ้ - มูเซ⁵⁷

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯไปยังมณฑลเจียงไฮ้ผ่านทางด่านแม่สอด - เมียวดี ที่นำเสนอในคู่มือนี้ เป็นการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกขนาด 22 ล้อ (ในเมียนมา) โดยรถบรรทุกไทยเมื่อถึงด่านพรมแดนแม่สอด จะต้องข้ามแดนไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่เมียวดี โดยใช้แรงงานขนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุกของไทยไปยังรถบรรทุก 22 ล้อของเมียนมา หลังจากนั้นจึงเข้าไปดำเนินการศุลกากรขาเข้าที่สำนักงานศุลกากรเมียวดี ซึ่งตั้งอยู่ในเขตการค้าเมียวดี (Myawaddy Trade Zone) หลังจากนั้นจะทำการขนส่งสินค้าไปยังเมืองมณฑลเจียงไฮ้ เมื่อถึงมณฑลเจียงไฮ้จะทำการเปลี่ยนถ่ายสินค้าไปยังรถบรรทุกเมียนมาอีกคันหนึ่ง (โดยทั่วไปผู้ขนส่งในเมียนมาจะให้บริการถึงมณฑลเจียงไฮ้ และจะใช้บริการจากผู้ประกอบการขนส่งท้องถิ่นเพื่อขนส่งสินค้าจากมณฑลเจียงไฮ้ไปยังด่านพรมแดนมูเซ - รุ่ยลี่ต่อไป) หรือในบางกรณีผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้าเงิน จะทำการพักสินค้าไว้ในคลังสินค้าก่อนที่จะมีการขนส่งสินค้าต่อไป

การขนส่งสินค้าจากมณฑลเจียงไฮ้ไปยังด่านพรมแดนมูเซ - รุ่ยลี่ มีระยะทางประมาณ 450 กิโลเมตร โดยใช้เวลาประมาณ 18 ชั่วโมง ซึ่งในบางกรณีรถบรรทุกจีนอาจข้ามแดนมารับสินค้าในฝั่งเมียนมา หรือรถบรรทุกเมียนมาข้ามพรมแดนไปเปลี่ยนถ่ายสินค้าในฝั่งจีน โดยสามารถสรุปค่าใช้จ่ายและระยะเวลาการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯไปยังมูเซได้ดังตาราง ดังนี้

⁵⁷ ข้อมูลปฐมภูมิจากผู้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

รถ	รายละเอียด	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลา (ชม.)	ค่าใช้จ่าย (บาท)
รถบรรทุก ไทย	ขนส่งจากกรุงเทพฯ - แม่สอด	490	13	-
	พิธีการศุลกากร ณ ด่านแม่สอด	9	8 ⁵⁸	4,000 ⁵⁹
	ขนถ่ายสินค้าที่คลังสินค้าที่เมียวดี ⁶⁰			3,000
พิธีการศุลกากร ณ สนง.ศุลกากรที่ Myawaddy Trade Zone	6,000 ⁶¹			
รถบรรทุกเมียนมา	ขนส่งจากเมียวดี - มณฑลพะเย่ย์ (ทางพิเศษ)	825	36 ⁶²	-
	ขนถ่ายสินค้าที่มณฑลพะเย่ย์/พักสินค้า	-	24 ⁶³	5,000
	ขนส่งจากมณฑลพะเย่ย์ - ด่านพรมแดน มูเซ ⁶⁴	455	18	102,000 ⁶⁵
	รวม	1,779	99	120,000

⁵⁸ พิธีการข้ามแดนขาออกฝั่งไทยประมาณ 30 นาที พิธีการข้ามแดนขาเข้าฝั่งเมียนมาประมาณ 4 - 5 ชม. และระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้าประมาณ 3 - 4 ชม.

⁵⁹ ค่าใช้จ่ายการข้ามแดน ได้แก่ ค่าบริการของตัวแทนออกของและค่าพิธีการศุลกากร (ไม่รวมภาษี)

⁶⁰ ขนถ่ายสินค้าที่ฝั่งเมียวดีก่อน หลังจากนั้นจึงเข้าไปดำเนินการพิธีการขาเข้าที่ Myawaddy Trade Zone

⁶¹ ค่าใช้จ่ายการข้ามแดนทั้ง ได้แก่ ค่าบริการของตัวแทนออกของและค่าพิธีการศุลกากร (ไม่รวมภาษีนำเข้า)

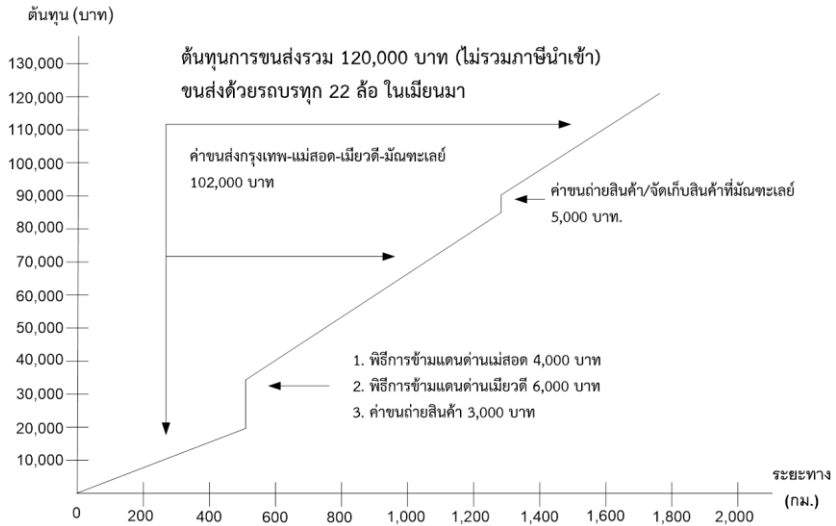
⁶² รวมเวลาพักระหว่างทาง

⁶³ ตามปกติจะมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าหรือขนถ่ายสินค้าเก็บในคลังสินค้าที่มณฑลพะเย่ย์ ก่อนที่จะมีการขนส่งไปยังด่านพรมแดนมูเซ

⁶⁴ บางกรณีข้ามพรมแดนมูเซ - รุ่ยลี่ไปขนถ่ายสินค้าที่ลานขนถ่ายฝั่งจีน (อยู่บริเวณหน้าด่าน)

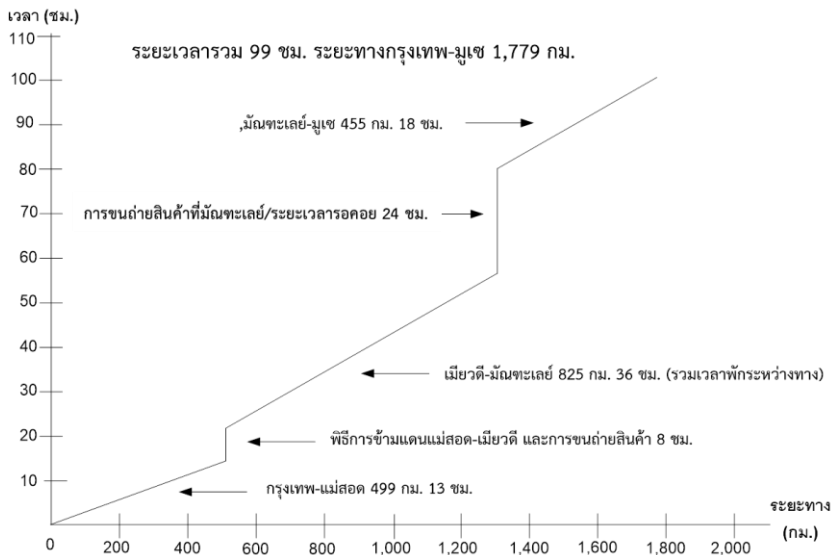
⁶⁵ ค่าขนส่งตั้งแต่กรุงเทพฯ - มณฑลพะเย่ย์ 120,000 บาท

การเปรียบเทียบต้นทุนการขนส่งกับระยะทาง (Banomyong Cost - Distance Model)



170

การเปรียบเทียบระยะเวลาการขนส่งกับระยะทาง (Banomyong Time - Distance Model)

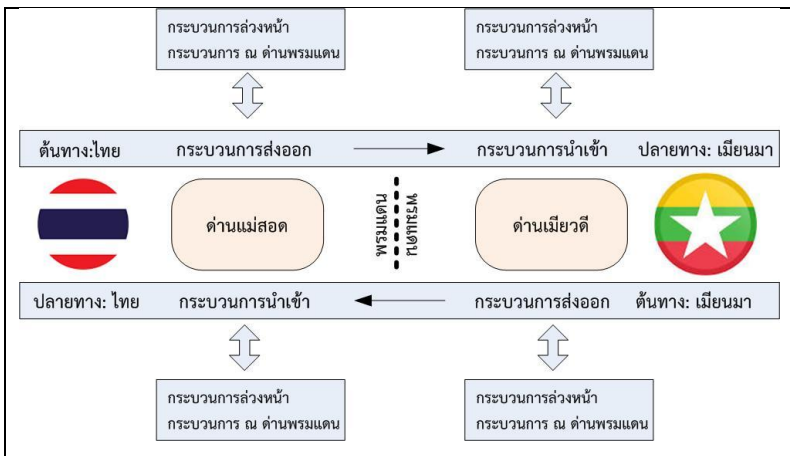


กระบวนการข้ามแดนและผ่านแดนในเส้นทางแนวระเบียงย่อยเหนือ (เชื่อมโยงจากไทยผ่านทางแม่สอด - เมียวดี - มณฑลตะเล่ย์ - มูเซ - รุ่ยลี่ - कुนหมิง)

การขนส่งสินค้าในเส้นทางนี้เป็นการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากไทยทางด้านแม่สอด - เมียวดี เข้าสู่เส้นทางแนวระเบียงย่อยเหนือ ผ่านเมียนมาเข้าสู่จีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) ดังนั้น กระบวนการข้ามแดนของสินค้าจะแบ่งออกเป็น 2 กรณี ได้แก่

- 1) กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าระหว่างไทย - เมียนมา
- 2) กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าสินค้าระหว่างไทย - จีนโดยใช้การขนส่งผ่านแดน (Transit) ผ่านเมียนมา

กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าระหว่างไทย - เมียนมา



กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าระหว่างไทย - เมียนมา หมายถึง กระบวนการข้ามแดนของสินค้าที่มีต้นทางและปลายทางอยู่ในไทยและเมียนมา เท่านั้น โดยแบ่งออกเป็น 1) กระบวนการส่งออกสินค้าทางถนนจากไทยไปเมียนมา และ 2) กระบวนการนำเข้าสินค้าทางถนนจากเมียนมามายังไทย ซึ่งในแต่ละกระบวนการจะประกอบไปด้วย

- กระบวนการล่วงหน้า (Pre-shipment) หมายถึง การจัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้องที่ใช้ในการนำเข้าและส่งออก และการส่งข้อมูลการนำเข้า - ส่งออกล่วงหน้าให้กับศุลกากร
- กระบวนการ ณ ด่านพรมแดน (Cross border) หมายถึง กระบวนการในการข้ามแดนของสินค้าที่เกิดขึ้นบริเวณด่านพรมแดนของแต่ละประเทศโดยมีรายละเอียดดังนี้

แผนภาพกระบวนการส่งออกสินค้าทางถนนจาก “ไทย - เมียนมา” ผ่านด่านพรมแดนแม่สอด - เมียวดี

ด่านแม่สอด-เมียวดี



กระบวนการข้ามแดนของสินค้าส่งออกทางบกจากไทย (ด่านแม่สอด) ไปยังเมียนมา (ด่านเมียวดี)

“สำหรับสินค้าทั่วไป สินค้าต้องกำกับ และสินค้าอันตราย”

ด่านแม่สอด



01 สินค้าต้องกำกับและสินค้าอันตราย
ขอใบอนุญาตผ่านระบบ National Single Window (NSW)
สินค้าทั่วไปไม่ต้องขอใบอนุญาต

กระบวนการล่วงหน้า
(Pre-shipment)

02 ผู้ส่งออก/ตัวแทน
จัดทำใบขนส่งสินค้าจากเอกสารส่งที่ถูกต้องไปยังกรมศุลกากรทาง
รวบรวมเอกสารที่มี ระยะเวลาประมาณ 10 นาที
ค่าธรรมเนียมประมาณ 200 บาท

03 ผู้ส่งออก/ตัวแทน
แจ้งและส่งเอกสารที่จำเป็นไปยัง
ด่านพรมแดนด่านพรมแดน

กระบวนการล่วงหน้า
(Pre-shipment)

04 ผู้ส่งออกบรรจุและปิดตู้สินค้า
เพื่อเตรียมสินค้าให้พร้อมขนถ่าย



09 รถบรรทุกข้ามแดน
จากเมียนมาเข้าสู่
ไปผ่านพิธีการขาเข้าที่ด่านเมียวดี

08 ผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองจากออก
พร้อมเอกสารพาสปอร์ต ระยะเวลาประมาณ 15 นาที
ค่าธรรมเนียมประมาณ 30 บาท

กระบวนการข้ามแดน
(Cross border)



6.2 กรณีตรวจการตรวจ
Green Line ประมาณ 10 นาที

กระบวนการข้ามแดน
(Cross border)

6.1 กรณีศุลกากรเปิดตรวจ
Red Line ประมาณ 30 นาที
● X-ray ● เปิดตรวจสินค้า

05 ผู้ส่งออก/ตัวแทน
จัดทำใบกำกับสินค้าและ
แจ้งกรมศุลกากรทาง
รวบรวมเอกสารที่มี



ด่านเมียวดี

02 สินค้าต้องกำกับและสินค้าอันตราย
ขอใบอนุญาตผ่านระบบ
จากกรมพาณิชย์หรือของ
จากกรมพาณิชย์หรือของ

กระบวนการล่วงหน้า
(Pre-shipment)



03 ผู้นำเข้า/ตัวแทน
ส่งเอกสารนำเข้าไปยังศุลกากร
ทางรวบรวมเอกสารที่มี ระยะเวลาประมาณ 15 นาที

กระบวนการล่วงหน้า
(Pre-shipment)

04 ผู้นำเข้า/ตัวแทน
ส่งเอกสารที่จำเป็นที่ได้รับอนุญาตของ
หรือกรมพาณิชย์

กระบวนการข้ามแดน
(Cross border)

06 ยานพาหนะบรรทุกสินค้ามาถึงสำนักงานศุลกากรที่พรมแดนและ
ตัวแทนออกของยื่นใบกำกับสินค้าและ
เอกสารที่เกี่ยวข้อง แก่เจ้าหน้าที่ศุลกากร
เพื่อดำเนินการพิธีการขออนุญาต

รถบรรทุกเข้าไปเปิดต้นกับสินค้า

- ที่ด่านด่านเมียวดี (จากท่าโหล่-ระเมิงเมียว)
- ระหว่างทาง 2 กิโลเมตร จากด่านพรมแดน
- ระหว่างทางที่เมียวดีสินค้า 3-4 ชั่วโมง
- ค่าใช้จ่ายประมาณ 2,000 บาท

01 ขอใบอนุญาตนำเข้าจากกรมการค้า
(สินค้าบางประเภทขอใบสั่งนำเข้าจากกรมการค้าระหว่างประเทศ)

10.1 กรณี Green Line
กรณีตรวจ Green Line ประมาณ 15 นาที

กระบวนการข้ามแดน
(Cross border)

10.2 กรณี Yellow Line
กรณีตรวจ Yellow Line ประมาณ 1 ชั่วโมง

กระบวนการข้ามแดน
(Cross border)

10.3 กรณี Red Line
กรณีตรวจ Red Line ประมาณ 3 ชั่วโมง

กระบวนการข้ามแดน
(Cross border)

05 รถบรรทุกมาถึง
ด่านพรมแดนเมียวดี
นำใบกำกับสินค้าพร้อมเอกสาร
หรือเอกสารพาสปอร์ต ระยะเวลาประมาณ 15 นาที

กระบวนการข้ามแดน
(Cross border)

07 รถบรรทุกนำสินค้าไปยัง
สำนักงานศุลกากรเมียวดี

- ระหว่างทาง 2 กิโลเมตร
- ระหว่างทางประมาณ 15 นาที



11 เจ้าหน้าที่ศุลกากรประเมินอากร
ประเมินของนำเข้า (การนำเข้า)

- ค่าธรรมเนียมประมาณ 2 ชั่วโมง
- ค่าธรรมเนียมประมาณ 25,000 บาท (800 บาท)

กระบวนการข้ามแดน
(Cross border)

09 เจ้าหน้าที่ศุลกากร X-ray
รถบรรทุกสินค้า

● ค่าธรรมเนียมประมาณ 15,000 บาท (300 บาท)

● ค่าธรรมเนียมประมาณ 30,000 บาท (700 บาท)

● ค่าธรรมเนียมประมาณ 3 ชั่วโมง (X-ray)

● ค่าธรรมเนียมประมาณ 3 ชั่วโมง (X-ray)

● ค่าธรรมเนียมประมาณ 30,000 บาท (700 บาท)

● ค่าธรรมเนียมประมาณ 3 ชั่วโมง (X-ray)

● ค่าธรรมเนียมประมาณ 30,000 บาท (700 บาท)

● ค่าธรรมเนียมประมาณ 3 ชั่วโมง (X-ray)

หมายเหตุ : *ข้อมูลดังกล่าวจัดทำขึ้นโดยมีข้อมูล ณ วันที่ 2562 ซึ่งขั้นตอน กระบวนการ และค่าใช้จ่ายในการประเมินผล ผู้ประกอบการสามารถตรวจสอบข้อมูลได้ที่เว็บไซต์กรมศุลกากร
“การประมวลผลล่วงหน้า” หมายถึง การจัดส่งเอกสารที่ดำเนินการนำเข้า-ส่งออกล่วงหน้าก่อนที่รถบรรทุกสินค้าจะมาถึงด่านพรมแดน”



คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

ด่านแม่สอด: กระบวนการ ณ ด่านพรมแดน (Cross border)

กระบวนการข้ามแดน	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกขับมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยบริเวณด่านพรมแดน		
การยื่นเอกสารและตรวจสอบ	ตัวแทนออกของจัดทำเอกสารบัญชีสินค้า (ศ.บ.3) และยื่นเอกสารต่างๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดน		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรดำเนินการพิธีการศุลกากรขาออก โดยตรวจสอบข้อมูลใบขนสินค้าขาออกกับใบกำกับขนย้ายสินค้า รวมทั้งเอกสารอื่น ๆ ในระบบ หากข้อมูลถูกต้องจะใช้ระบบบริหารความเสี่ยงในการตรวจปล่อยใน 2 ระดับ ได้แก่		
● กรณี Green line	เอกสารไม่ต้องการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องการตรวจสอบทางกายภาพ และเจ้าหน้าที่อนุวัติการตรวจปล่อยสินค้า		
● กรณี Red line	เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบเอกสารการส่งออกกับระบบ รวมทั้งอาจต้องมีการ X-Ray ผู้สินค้า และหากพบข้อสงสัยเจ้าหน้าที่จะดำเนินการเปิดตรวจทางกายภาพ (Physical examination)		
	กรณี X-ray และเปิดตรวจจะใช้เวลาประมาณ 1 ชม. ขึ้นไปขึ้นอยู่กับกรณี		
เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าในระบบ และคืนเอกสารต่าง ๆ ที่จำเป็นให้กับคนขับรถบรรทุก และคนขับรถบรรทุกนำเอกสารการตรวจปล่อยไปยื่นให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณทางออกเพื่อตัดระบบข้อมูลการขนส่งสินค้าขาออก และรถบรรทุกสินค้าเข้าไปดำเนินการพิธีการขาเข้า ณ ด่านพรมแดนเมียวดี		
ระยะเวลา	กรณีที่มีการจัดเตรียมและส่งเอกสารล่วงหน้าครบถ้วน <ul style="list-style-type: none"> ● กรณี Green line ดำเนินการพิธีการศุลกากรขาออกไม่เกิน 30 นาที ● กรณี Red line ใช้เวลาตั้งแต่ 1 ชม. ขึ้นไป ขึ้นอยู่กับกรณี 		
ค่าใช้จ่าย	ค่าบริการตัวแทนออกของและค่าธรรมเนียมการดำเนินการพิธีการศุลกากรขาออกประมาณ 3,000 บาท		

ด่านเมียวดี: กระบวนการ ณ ด่านพรมแดน (Cross border)

กระบวนการข้ามแดน	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงสำนักงานศุลกากร	รถบรรทุกทุกคันต้องผ่านการ X-ray ก่อน ดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า ณ สำนักงานศุลกากรบริเวณเขตการค้าเมียวดี (Myawaddy Trade Zone)		
การยื่นเอกสารและตรวจสอบ	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารการนำเข้าให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากร		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรดำเนินพิธีการศุลกากรขาออก โดยตรวจสอบเอกสารและข้อมูลในระบบ หากข้อมูลถูกต้องจะใช้ระบบบริหารความเสี่ยงในการตรวจปล่อยใน 3 ระดับ ได้แก่		
● กรณี Green line	เอกสารไม่ต้องการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องการตรวจสอบทางกายภาพ และเจ้าหน้าที่อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
● กรณี Yellow line	ต้องมีการตรวจสอบเอกสารเพิ่มเติม		
● กรณี Red line	เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบเอกสารการส่งออกกับระบบ และหากพบข้อสงสัยเจ้าหน้าที่จะดำเนินการเปิดตรวจทางกายภาพ		
การประเมินอากรและชำระภาษี	เจ้าหน้าที่ประเมินอากรขาเข้า และตัวแทนออกของชำระภาษีที่ธนาคารและยื่นใบเสร็จให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่ออนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าในระบบ		
ระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> ● กรณี X-ray ใช้เวลาประมาณ 3.5 ชม. และหากมีการเปิดตรวจสินค้าใช้เวลาเพิ่มเติมประมาณ 3 ชม. ● ระยะเวลาประเมินอากรและชำระภาษี ประมาณ 4 ชม. 		
ค่าใช้จ่าย	<ul style="list-style-type: none"> ● ค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า 15,000 จ๊าด (12 USD) ● รถบรรทุกทุกคันต้องจ่ายค่าแรงงาน 15,000 จ๊าด (12 USD) สำหรับการเปิดตรวจสินค้า ● ค่า X-ray 30,000 จ๊าด (25 USD) และกรณีเปิดตรวจมีค่าธรรมเนียมอีก 30,000 จ๊าด (25 USD) 		

แผนภาพกระบวนการนำเข้าสินค้าทางถนนจากเมียนมา – ไทยผ่านด่านพรมแดนเมียวดี – แม่สอด



คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

กระบวนการนำเข้าสินค้าทางถนนจาก “เมียนมา - ไทย”

ด่านเมียวตี: กระบวนการล่วงหน้า (Pre-shipment) ก่อนการส่งออกสินค้าผ่านด่านพรมแดนเมียวตี

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
การขอใบอนุญาตหรือใบรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการส่งออก	สินค้าบางประเภทต้องขอ Export License	สินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) และสินค้าอันตราย (Dangerous goods) ต้องขอใบอนุญาตนำเข้า (Import License) และใบรับรองเชิงเทคนิคจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบการในการส่งออกและเป็นเอกสารประกอบการนำเข้าสำหรับประเทศปลายทาง	
ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของจัดทำข้อมูลใบขนส่งสินค้าออก	ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของส่งข้อมูลใบขนส่งสินค้าออกเข้าสู่ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ MACCS ได้แก่ 1. Export Declaration Form (CUSDEC 2) 2. Customs Valuation Form (CUSDEC 4) 3. ใบอนุญาตการส่งออกสินค้า (Export license) 4. บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 5. บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing list) 6. ใบตราส่ง (B/L) 7. เอกสารอื่นใด กรณีที่ของส่งออกเป็นสินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) ตามกฎหมายของเมียนมา เช่น เอกสารรับรองสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) / Material Safety Data Sheets (MSDF) เป็นต้น		
ระบบตรวจสอบความถูกต้อง	ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ตรวจสอบความถูกต้องของเอกสารและแจ้งกลับเบื้องต้นไปยังผู้ส่งออก		
ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของแจ้งข้อมูลไปยังตัวแทนออกของด่านพรมแดน	แจ้งข้อมูลรายละเอียดต่าง ๆ รวมทั้งส่งเอกสารต่าง ๆ ไปยังตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดนเพื่อให้จัดเตรียมเอกสารการส่งออก		
ค่าใช้จ่าย	<ul style="list-style-type: none"> ค่าธรรมเนียมตัวแทนออกของเบื้องต้นประมาณ 30,000 จ๊าด (25 USD) ค่าธรรมเนียมของ Export License ประมาณ 100,000 จ๊าด (80 USD) ขึ้นอยู่กับมูลค่าสินค้าส่งออก (สินค้าบางรายการขอ Expor License ได้ที่สำนักงานพาณิชย์บริเวณด่านพรมแดน) 		

ด้านเมียวดี: กระบวนการ ณ ด้านพรมแดน (Cross border)

กระบวนการข้ามแดน	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงสำนักงานศุลกากร	รถบรรทุกขับมาจอด ณ สำนักงานศุลกากรบริเวณเขตการค้าเมียวดี (Myawaddy Trade Zone) กรณีขาออกไม่ต้องมีการ X-ray		
การยื่นเอกสารและตรวจสอบ	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารการส่งออกให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากร		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรดำเนินพิธีการศุลกากรขาออก โดยตรวจสอบเอกสารและข้อมูลในระบบ หากข้อมูลถูกต้อง จะใช้ระบบบริหารความเสี่ยงในการตรวจปล่อยใน 3 ระดับ ได้แก่		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line 	เอกสารไม่ต้องมีการตรวจสอบเพิ่มเติมและสินค้าไม่ต้องมีการตรวจสอบทางกายภาพ และเจ้าหน้าที่อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Yellow line 	ต้องมีการตรวจสอบเอกสารเพิ่มเติม		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Red line 	เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบเอกสารการส่งออกกับระบบ และหากพบข้อสงสัยเจ้าหน้าที่จะดำเนินการเปิดตรวจทางกายภาพ		
การประเมินอากรและชำระภาษี	เจ้าหน้าที่ประเมินอากรขาเข้า และตัวแทนออกของชำระภาษีที่ธนาคารและยื่นใบเสร็จให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากร เพื่ออนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า (เก็บภาษีเงินได้ร้อยละ 2 ของมูลค่าสินค้าส่งออก)		
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าในระบบ		
ระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> • หากมีการเปิดตรวจสินค้าใช้เวลาประมาณ 3 ชม. • ระยะเวลาประเมินอากรและชำระภาษี ประมาณ 4 ชม. 		
ค่าใช้จ่าย	<ul style="list-style-type: none"> • ค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า 15,000 จ๊าด (12 USD) • รถบรรทุกทุกคันต้องจ่ายค่าแรงงาน 15,000 จ๊าด (12 USD) สำหรับการเปิดตรวจสินค้า • กรณีเปิดตรวจมีค่าธรรมเนียมอีก 30,000 จ๊าด (25 USD) 		

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

ด่านแม่สอด: กระบวนการล่วงหน้าก่อนการนำเข้า (Pre-shipment) สินค้าผ่านด่านพรมแดนแม่สอด

กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
การขอใบอนุญาตหรือใบรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ในการนำเข้า	ไม่ต้องขอใบอนุญาตหรือใบรับรอง	สินค้าต้องจำกัด (Restricted goods) และสินค้าอันตราย (Dangerous goods) ต้องขอใบอนุญาตหรือใบรับรองเชิงเทคนิคจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้เป็นเอกสารประกอบในการนำเข้า	
ผู้ส่งออกหรือตัวแทนออกของจัดทำข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาเข้า	ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของส่งรายละเอียดข้อมูลใบขนส่งสินค้าขาออกเข้าสู่ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs) 1) ใบขนสินค้าขาออก กศศ. 99/1 3) ใบตราส่ง (B/L) 5) ใบรับรองเชิงเทคนิค/สุขอนามัย/คุณภาพจากหน่วยงานประเทศต้นทาง 6) ใบรับรองการวิเคราะห์ของผู้ผลิตสินค้า (Certificate of Analysis) หรือเอกสารรายละเอียดของสินค้า (Specification) หรือเอกสารข้อมูลความปลอดภัย (Material Safety Data Sheet) กรณีส่งออกเคมีภัณฑ์เภสัชเคมีภัณฑ์ เป็นต้น 7) เอกสารอื่น ๆ (ถ้ามี) เช่น บัญชีรายละเอียดบรรจุหีบห่อ C/O เอกสารประกันภัย Catalogue เป็นต้น	2) บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 4) ใบอนุญาตนำเข้าหรือเอกสารอื่นใด กรณีเป็นสินค้าต้องจำกัด	
ระบบตรวจสอบความถูกต้อง	ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ตรวจสอบความถูกต้อง และแจ้งกลับเบื้องต้นไปยังผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของ		
ตัวแทนออกของแจ้งข้อมูลไปยังตัวแทนออกของด่านพรมแดน	แจ้งข้อมูล รายละเอียดต่าง ๆ รวมทั้งส่งเอกสารต่าง ๆ (หากจำเป็น) ไปยังตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดนเพื่อให้จัดเตรียมเอกสารและจัดทำใบกำกับการขนย้ายสินค้า		
ตัวแทนออกของจัดทำข้อมูลใบกำกับขนย้ายสินค้า	ตัวแทนออกของบริเวณด่านพรมแดนจัดทำและส่งข้อมูลใบกำกับขนย้ายสินค้าเข้าสู่ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์ (e-Customs) ล่วงหน้าก่อนรถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน ผู้นำเข้าหรือตัวแทนออกของสามารถส่งเอกสารและข้อมูลล่วงหน้า 21 วัน ก่อนที่จะดำเนินการพิธีการตรวจปล่อยสินค้า		

หมายเหตุ กรณีสินค้านำเข้าจากจีนและผ่านแดนในเมียนมามายังไทย ดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า ณ ด่านพรมแดนของไทย ในรูปแบบเดียวกันกับการนำเข้าสินค้าจากเมียนมา

ด่านแม่สอด: กระบวนการ ณ ด้านพรมแดน (Cross border)

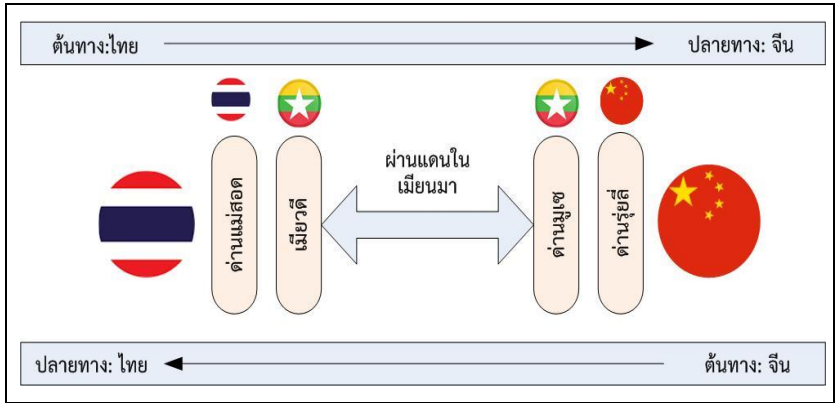
กระบวนการข้ามแดน	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	ผู้นำเข้า/ตัวแทนออกของยื่นบัญชีสินค้าทางบก (แบบ ศ.บ.1) ให้เจ้าหน้าที่ศุลกากรด่านพรมแดน เพื่อดำเนินการตรวจสอบสินค้าและทะเบียนรถยนต์ หลังจากนั้น ผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมือง และเจ้าหน้าที่ศุลกากรควบคุมยานพาหนะให้ขนส่งตามเส้นทางไปยังไปที่ทำการด่านศุลกากรเพื่อดำเนินพิธีการขาเข้า		
การยื่นเอกสารและตรวจสอบ	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารต่าง ๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากร		
พิธีการประเมินอากร	เจ้าหน้าที่ศุลกากรดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า โดยตรวจสอบข้อมูลต่าง ๆ ในระบบที่ผู้นำเข้าได้ส่งข้อมูลการนำเข้าล่วงหน้า หากข้อมูลถูกต้อง จะให้ตัวแทนออกของดำเนินการชำระอากรขาเข้า <ul style="list-style-type: none"> ชำระโดยผ่านธนาคารทางอิเล็กทรอนิกส์ด้วยวิธีตัดบัญชีธนาคาร ชำระที่หน่วยงานบัญชีและอากรของสำนักงานศุลกากรหรือด่านศุลกากร 		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า	ระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์กำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย เป็น 2 กรณี		
<ul style="list-style-type: none"> กรณี Green line 	ไม่ต้องมีการเปิดตรวจสินค้าและเจ้าหน้าที่อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
<ul style="list-style-type: none"> กรณี Red line 	เจ้าหน้าที่ศุลกากรตรวจสอบเอกสารการส่งออกกับระบบ และ X-Ray ตู้สินค้า หากพบข้อสงสัยเจ้าหน้าที่จะดำเนินการเปิดตรวจทางกายภาพ		
เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ศุลกากรอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าในระบบ และคืนเอกสารต่าง ๆ ที่จำเป็นให้กับคนขับรถบรรทุก และรถบรรทุกสินค้าดำเนินการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางต่อไป		
ระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> กรณีไม่ถูกเปิดตรวจสินค้า ใช้เวลาประมาณ 30 นาที ถึง 1 ชม. กรณีเปิดตรวจสินค้า ใช้เวลาตั้งแต่ 1 - 2 ชม. ขึ้นไป (ระยะเวลาอาจจะมากกว่า 2 ชม. แล้วแต่กรณี) 		
ค่าใช้จ่าย	ค่าบริการตัวแทนออกของและค่าธรรมเนียมการค้าเนินพิธีการศุลกากรขาเข้าประมาณ 2,000 บาท		

หมายเหตุ กรณีสินค้าขาเข้า รถบรรทุกเกือบทั้งหมดจะต้องถูก X-ray ก่อนที่จะกำหนดเงื่อนไขการตรวจปล่อย

กรณีสินค้านำเข้าจากจีนและผ่านแดนในเมียนมามายังไทย ดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้า ณ ด้านพรมแดนของไทย ในรูปแบบเดียวกันกับการนำเข้าสินค้าจากเมียนมา

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าสินค้าระหว่างไทย - จีน
 โดยใช้การขนส่ง “ผ่านแดน” ผ่านเมียนมา (Transit)



กระบวนการข้ามแดนกรณีส่งออก - นำเข้าสินค้าระหว่างไทย - จีนโดยใช้การขนส่งผ่านแดนผ่านเมียนมา หมายถึง กระบวนการข้ามแดนของสินค้าที่มีต้นทางและปลายทางอยู่ในไทยและจีนเท่านั้น โดยใช้การขนส่งผ่านแดน (Transit) ผ่านเมียนมา โดยแบ่งเป็น

- 1) กระบวนการส่งออกและนำเข้าสินค้าทางถนนระหว่างไทย - จีน ผ่านด่านแม่สอด ซึ่งกระบวนการก่อนการนำเข้าและส่งออก (Pre-shipment) และกระบวนการข้ามแดน (Cross border) มีกระบวนการเช่นเดียวกับกระบวนการส่งออก - นำเข้าสินค้าทางถนนระหว่างไทย - เมียนมา
- 2) กระบวนการผ่านแดนของสินค้า ณ ด่านพรมแดนขาเข้า และด่านพรมแดนขาออกในเมียนมา ซึ่งจะต้องมีการดำเนินการพิธีการศุลกากรผ่านแดนเพื่ออนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนในเมียนมา
- 3) กระบวนการส่งออกและนำเข้าสินค้าทางถนนระหว่างไทย - จีนผ่านด่านพรมแดนรุยลี่ (Ruili)

แผนภาพกระบวนการผ่านแดน (Transit) ของสินค้า ณ ด้านพรมแดนขาเข้า และ ด้านพรมแดนขาออกใน “เมียนมา”

ด้านเมียวดีและมูเซ กระบวนการผ่านแดน (Transit) ของสินค้า ณ ด้านพรมแดนอาเซียนและขาออกของเมียนมา “สำหรับสินค้าทั่วไป สินค้าต้องกำกับ และสินค้าอันตราย”



ด้านพรมแดนอาเซียน



ด้านพรมแดนขาออก



หมายเหตุ : *รถบรรทุกสำรับทำในเมียนมาอายุ น.ศ. 2500 ขึ้นไปต้อง กระบวนการ และค่าใช้จ่ายมีการเปลี่ยนแปลง ผู้ประกอบการสามารถตรวจสอบขั้นตอนได้กับเมืองท่าทางอากาศ
“กระบวนการล่วงหน้า” หมายถึง การจัดส่งเอกสารที่เป็นการแจ้งฯ ส่งมอบหลักฐานที่กรมศุลกากรจะดำเนินการผ่านพรมแดน

ขารณียสน์สินค้าระหว่างไทยและจีน โดยผ่านเมียนมาเป็นเส้นทางผ่านแดนเมืองคังและมูเซ



คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

กระบวนการผ่านแดน (Transit) ณ ด่านพรมแดนขาเข้าของเมียนมา

- 1) กรณีสินค้าส่งออกจากไทยโดยผ่านแดนในเมียนมาไปยังจีน (Transit) (ขาเข้า: ด่านเมียวดี และ ขาออก: ด่านมูเซ)
- 2) กรณีสินค้านำเข้าจากจีนโดยผ่านแดนในเมียนมามายังไทย (Transit) (ขาเข้า: ด่านมูเซ และ ขาออก: ด่านเมียวดี)

กระบวนการของสินค้า	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องกัก	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกทุกคันเข้าช่องการ X-ray และขับมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยบริเวณด่านพรมแดน		
การตรวจสอบเอกสาร	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารแก่เจ้าหน้าที่เพื่อดำเนินพิธีการผ่านแดน		
<ul style="list-style-type: none"> ● กรณี Green line 	ไม่ต้องมีการตรวจสอบสินค้าและเอกสาร และเจ้าหน้าที่จะประเมินค่าธรรมเนียมการผ่านแดน		
<ul style="list-style-type: none"> ● กรณี Yellow line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> 1. Transit Declaration Form (CUSDEC3) 2. ใบอนุญาตการค้าผ่านแดน (Transit Trade License) 3. บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 4. บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing list) 5. ใบตราส่ง (B/L) 6. เอกสารอื่นใด กรณีที่ของส่งออกเป็นสินค้าต้องกัก (Restricted goods) ตามกฎหมายของเมียนมา เช่น เอกสารรับรองสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) / Material Safety Data Sheets (MSDF) เป็นต้น 7. เอกสารรับประกันสำหรับสินค้าผ่านแดน 		
<ul style="list-style-type: none"> ● กรณี Red line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ (เอกสารเช่นเดียวกับกรณี Yellow line) และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ		
ประเมินค่าธรรมเนียม	เจ้าหน้าที่ประเมินค่าธรรมเนียมการผ่านแดน และตัวแทนออกของชำระค่าธรรมเนียมที่ธนาคารและนำไปเสร็จมายื่นให้เจ้าหน้าที่เพื่ออนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ติดดวงตราประทับ (Customs Seal) และอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าผ่านแดน		
ระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> ● กรณี X-ray ใช้เวลาประมาณ 3.5 ชม. และหากมีการเปิดตรวจสินค้าใช้เวลาเพิ่มเติมประมาณ 3 ชม. ● ระยะเวลาประเมินค่าธรรมเนียม ประมาณ 4 ชม. 		
ค่าใช้จ่าย	<ul style="list-style-type: none"> ● รถบรรทุกทุกคันต้องจ่ายค่าแรงงาน 15,000 จีต (12 USD) สำหรับการเปิดตรวจสินค้า ● ค่า X-ray 30,000 จีต (25 USD) และกรณีเปิดตรวจมีค่าธรรมเนียมอีก 30,000 จีต (25 USD) ● ค่าธรรมเนียมพิธีการผ่านแดน ร้อยละ 2.5 ของมูลค่าสินค้า CIF 		

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

กระบวนการผ่านแดน (Transit) ณ ด่านพรมแดนขาออกของเมียนมา

- 1) กรณีสินค้าส่งออกจากไทยโดยผ่านแดนในเมียนมาไปยังจีน (Transit) (ขาเข้า: ด่านเมียวดี และ ขาออก: ด่านมูเซ)
- 2) กรณีสินค้านำเข้าจากจีนโดยผ่านแดนใน สปป.ลาว มายังไทย (Transit) (ขาเข้า: ด่านมูเซ และ ขาออก: ด่านเมียวดี)

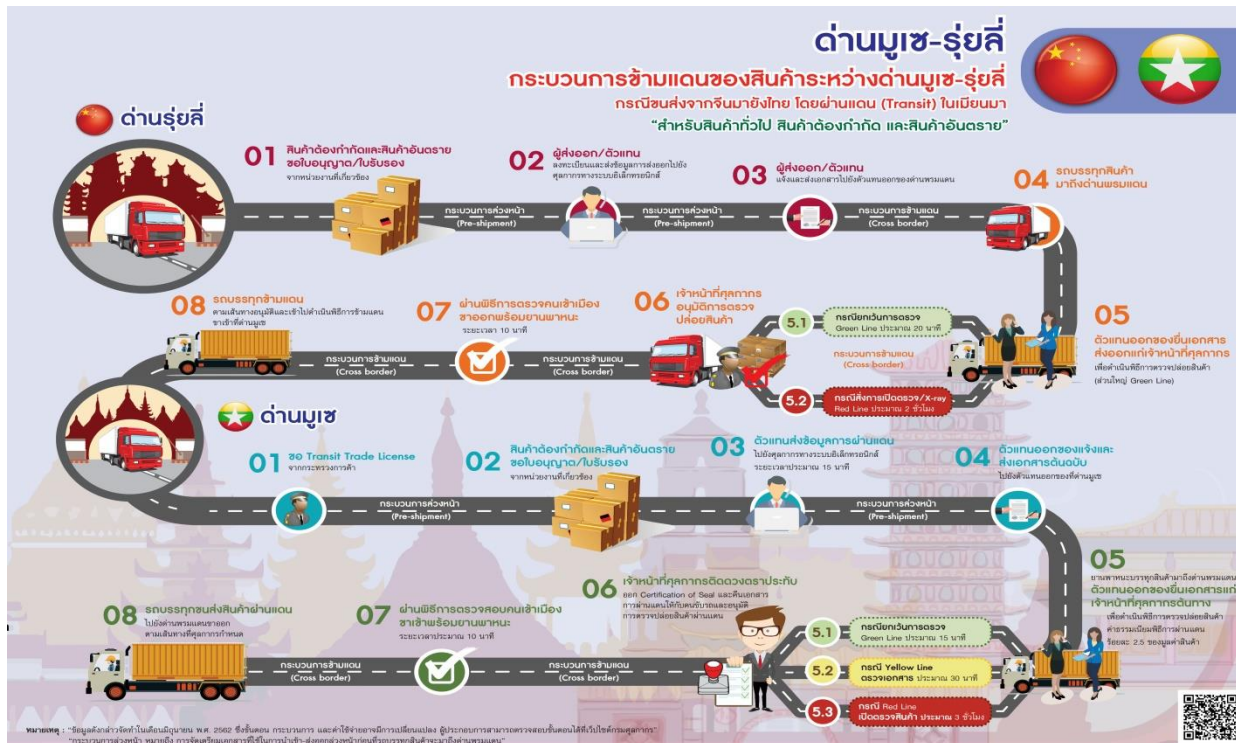
กระบวนการ	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องกักตุน	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกทุกขบวนจอด ณ ลานตรวจปล่อยบริเวณด่านพรมแดน		
การตรวจสอบเอกสาร	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารแก่เจ้าหน้าที่เพื่อดำเนินพิธีการผ่านแดน และเจ้าหน้าที่ตรวจสอบดวงตราประทับ (Customs Seal)		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line 	ไม่ต้องมีการตรวจสอบสินค้าและเอกสาร		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Yellow line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ ได้แก่ 1. Transit Declaration Form (CUSDEC3) 2. ใบอนุญาตการค้าผ่านแดน (Transit Trade License) 3. บัญชีราคาสินค้า (Invoice) 4. บัญชีรายการบรรจุหีบห่อ (Packing list) 5. ใบตราส่ง (B/L) 6. เอกสารอื่นใด กรณีที่ของส่งออกเป็นสินค้าต้องกักตุน (Restricted goods) ตามกฎหมายของเมียนมา เช่น เอกสารรับรองสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (SPS) / Material Safety Data Sheets (MSDF) 7. เอกสารค้ำประกันสำหรับสินค้าผ่านแดน		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Red line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ (เอกสารเช่นเดียวกันกับกรณี Yellow line) และต้องมีการเปิดตรวจสินค้าทางกายภาพ		
อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	เจ้าหน้าที่ปลดดวงตราประทับ (Customs Seal) และอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้าผ่านแดน		
ระยะเวลา ณ ด่านพรมแดน	ประมาณ 1 - 2 ชั่วโมง เนื่องจากขาออกส่วนใหญ่เป็น Green line (ไม่รวมระยะเวลาขนถ่ายสินค้า)		

ด้านρύลล้: กระบวนการ ณ ด้านพรมแดน (Cross border process)

กระบวนการของสินค้า	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องกำกััด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยสินค้าบริเวณด่านพรมแดน		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารการนำเข้าแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด่านพรมแดน (เอกสารเช่นเดียวกับ Pre-shipment)		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line 	สินค้าและเอกสารไม่ถูกตรวจสอบเพิ่มเติม และตัวแทนออกของดำเนินการชำระอากรขาเข้า (ในทางปฏิบัติสินค้านำเข้า 100% ต้องถูกตรวจสอบเอกสารโดยละเอียด รวมทั้งส่วนใหญ่จะต้องมีการเปิดตรวจทางกายภาพ)		
<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Red line 	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ รวมทั้งเจ้าหน้าที่อาจมีการเปิดตรวจสินค้า (พิธีการศุลกากรขาเข้าของจีนค่อนข้างเข้มงวด โดยเฉพาะการนำเข้าสินค้าประเภทผัก ผลไม้ และอาหาร ที่ต้องได้มาตรฐานตามข้อกำหนดของหน่วยงาน AQSIQ (หน่วยงานภายใต้กระทรวงศุลกากรโดยมีหน้าที่ในการตรวจสอบคุณภาพของสินค้านำเข้า-ส่งออกให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด)		
<ul style="list-style-type: none"> • การเก็บตัวอย่างสินค้า 	กรณีสินค้าที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงาน AQSIQ ⁶⁶ จะมีการเก็บตัวอย่างสินค้าเพื่อไปตรวจสอบโดยหน่วยงานศุลกากรสามารถอนุมัติการนำเข้าสินค้าไปก่อน ซึ่งหากสินค้าที่สุ่มตรวจไม่เป็นไปตามมาตรฐานการนำเข้าสินค้าในครั้งต่อไปอาจถูกกักกันและตีกลับมายังประเทศต้นทาง		
พิธีการประเมินอากร และอนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของชำระภาษีที่ธนาคารหรือกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรและนำใบเสร็จมายื่นกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยสินค้า หลังจากนั้น เจ้าหน้าที่อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
ค่าใช้จ่าย	<ul style="list-style-type: none"> • ค่าธรรมเนียมการดำเนินการพิธีการศุลกากรขาเข้า รวมค่าบริการ Customs broker มีค่าใช้จ่ายประมาณ 3,000 บาท 		
ระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> • กรณีตรวจสอบเอกสารและเปิดตรวจตามปกติ ใช้ระยะเวลาในพิธีการนำเข้าประมาณ 3 - 4 ชม. • กรณีเปิดตรวจโดยละเอียด ใช้เวลามากกว่า 4 ชม. (แล้วแต่กรณี) • กรณีเอกสารการไม่ครบถ้วน สินค้าถูกกักบริเวณด่านพรมแดนจนกว่าจะได้รับเอกสารครบถ้วน 		

⁶⁶ ศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ <http://english.aqsiq.gov.cn/>

แผนภาพกระบวนการนำเข้สินค้าทางถนนจาก “จีน - ไทย” โดยผ่านแดนในเมียนมา (ด่านรัฐลี่ - มูเซอ)



คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

ด้านรัฐพิธี: กระบวนการ ณ ด่านพรมแดน (Cross border process)

กระบวนการของสินค้า	สินค้าทั่วไป	สินค้าต้องจำกัด	สินค้าอันตราย
รถบรรทุกมาถึงด่านพรมแดน	รถบรรทุกมาจอด ณ ลานตรวจปล่อยสินค้าบริเวณด่านพรมแดน		
พิธีการตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของยื่นเอกสารการส่งออกแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากรบริเวณด่านพรมแดน (เอกสารเช่นเดียวกับ Pre-shipment)		
• กรณี Green line	สินค้าและเอกสารไม่ถูกตรวจสอบเพิ่มเติม		
• กรณี Red line	ตัวแทนออกของต้องยื่นเอกสารเพิ่มเติมให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจสอบกับข้อมูลเอกสารในระบบ รวมทั้งเจ้าหน้าที่อาจมีการเปิดตรวจสินค้า		
พิธีการประเมินอากร และอนุมัติ การตรวจปล่อยสินค้า	ตัวแทนออกของชำระภาษี (ถ้ามี) ที่ธนาคารหรือกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรและนำใบเสร็จมายื่นกับเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยสินค้า หลังจากนั้น เจ้าหน้าที่อนุมัติการตรวจปล่อยสินค้า		
ค่าใช้จ่าย	• ค่าธรรมเนียมการดำเนินพิธีการศุลกากรขาเข้าประมาณ 3,000 บาท รวมค่าบริการ Customs broker		
ระยะเวลา	<ul style="list-style-type: none"> • กรณี Green line สินค้าและเอกสารไม่ถูกตรวจสอบเพิ่มเติม ระยะเวลาในพิธีการส่งออกประมาณ 1 - 2 ชม. • กรณี Red line ตรวจสอบเอกสารและเปิดตรวจตามปกติ ใช้ระยะเวลาในพิธีการส่งออกประมาณ 3 - 4 ชม. • กรณี Red line เปิดตรวจสินค้าโดยละเอียด ใช้เวลามากกว่า 4 ชม. (แล้วแต่กรณี) • กรณีเอกสารการไม่ครบถ้วน สินค้าถูกกักบริเวณด่านพรมแดนจนกว่าจะได้รับเอกสารครบถ้วน 		

หมายเหตุ: กระบวนการเมียนมาให้ปฏิบัติตามพิธีการขนส่งสินค้าผ่านแดนของเมียนมา และเมื่อสินค้าถึงพรมแดนของไทย ให้ปฏิบัติตามพิธีการขาเข้าของไทย

ปัญหา อุปสรรค ด้านการขนส่งสินค้าในเส้นทางแนวระเบียงย้อยเหนือ

ปัญหาและอุปสรรค

- การขนส่งสินค้าจากไทยจีนผ่านเส้นทางนี้มีต้นทุนค่าใช้จ่ายสูง เนื่องจากมีการเปลี่ยนถ่ายสินค้าบ่อยครั้งทั้งในบริเวณด่านพรมแดนและจุดพักสินค้าในเส้นทาง
- ระบบโครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าใดนัก เช่น สะพานข้ามแม่น้ำที่รองรับน้ำหนักได้จำกัด สภาพถนนบางช่วงที่ชำรุดทรุดโทรม
- ประเด็นด้านความปลอดภัยในการขนส่ง เนื่องจากปัญหาชนกลุ่มน้อยบริเวณด่านพรมแดนมูเซ - รุ่ยลี่

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าในระเบียงเศรษฐกิจ GMS

❖ ราชอาณาจักรกัมพูชา

การประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนในประเทศกัมพูชา จะต้องมีการขออนุญาต ตามกฎหมายที่กำหนด ซึ่งผู้ประกอบการสามารถยื่นขอใบอนุญาตนี้ผ่านเว็บไซต์ของ กระทรวงโยธาธิการและขนส่งได้ที่ <https://transportlicense.mpwt.gov.kh> โดยชำระ ค่าธรรมเนียมโดยตรงผ่านระบบอัตโนมัติของกระทรวงโยธาธิการและการขนส่งตามเว็บไซต์ ข้างต้น

ผู้ประกอบการจะต้องสร้างบัญชีในระบบและกรอกข้อมูลส่วนบุคคล ข้อมูลบริษัท ข้อมูลธุรกิจและแนบสำเนาใบรับรองการลงทะเบียนธุรกิจ ข้อบังคับของบริษัท พร้อมกับ บัตรประจำตัวประชาชนและทะเบียนบ้านของผู้ประกอบการ หลังจากพิมพ์ใบแจ้งหนี้แล้ว ผู้ประกอบการสามารถชำระเงินผ่าน WING, Smart Luy หรือ Lyhuor และเมื่อใบสมัคร ได้รับการอนุมัติ ผู้ประกอบการจะได้รับแจ้งให้นำเอกสารต้นฉบับพร้อมกับใบสมัคร และใบแจ้งหนี้ไปยังหน่วยงานที่กระทรวงโยธาธิการและขนส่งกำหนดเพื่อตรวจสอบและ รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่ง

การประกอบการขนส่ง เหนือไซ และข้อกำหนดต่างๆ

บุคคลหรือนิติบุคคลตามกฎหมายที่ให้บริการขนส่งทั้งในประเทศและระหว่าง ประเทศในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารจะต้องได้รับใบอนุญาตประกอบการที่ออกโดย กระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง ตามข้อกำหนดและขั้นตอนการออกใบอนุญาต ประกอบกิจการทางถนนแก่บุคคลตามกฎหมาย เป็นตามที่กำหนดไว้ในประกาศ ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

ดังนั้นเมื่อมีการขนส่งเกิดขึ้น ยานพาหนะแต่ละคันจะต้องมีเอกสารที่ออกโดย
กระทรวงโยธาธิการและการขนส่งและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดังนี้

- 1) บัตรประจำตัวยานพาหนะ และแผ่นป้ายทะเบียน
- 2) ใบขับขี่ที่ตรงกับประเภทของยานพาหนะ
- 3) ใบรับรองการตรวจสอบทางเทคนิคของยานพาหนะ
- 4) หนังสืออนุญาตให้ใช้ยานพาหนะในการทำธุรกิจขนส่ง
- 5) หนังสืออนุญาตให้ทำธุรกิจขนส่ง
- 6) บัตรประกันที่ออกโดยบริษัทประกันภัย
- 7) ใบอนุญาตอื่น ๆ ที่ออกโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ข้อมูลเพิ่มเติม

<http://www.mpwt.gov.kh/en/public-services/transport-licensing>

ยานพาหนะทุกคันที่มีรถพ่วงสำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสาร
ทางถนนจะต้องได้รับใบอนุญาตที่ออกโดยกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง ข้อกำหนดและ
ขั้นตอนการออกใบอนุญาตประกอบกิจการยานพาหนะที่ปฏิบัติงานภายในประเทศหรือ
บริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศจะต้องกำหนดไว้ตามในประกาศโดยรัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง โดยยานพาหนะหรือรถพ่วงทั้งหมดที่ให้บริการดำเนินการ
ทางถนนในประเทศกัมพูชาจะต้องมีเอกสารดังต่อไปนี้

- ใบรับรองการแสดงประเภทยานพาหนะหรือกึ่งยานพาหนะ และแผ่น
ป้ายทะเบียน
- ใบขับขี่ที่ตรงกับประเภทของยานพาหนะ
- ใบรับรองการตรวจสอบทางเทคนิคของยานพาหนะ
- ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งยานพาหนะหรือรถพ่วง
- ใบรับรองการประกันภัยที่ออกโดยบริษัทประกันภัย
- ใบอนุญาตอื่น ๆ ที่ออกโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ใบอนุญาตขับขี่

ชาวต่างชาติที่ต้องการขับขี่รถยนต์ในกัมพูชาสามารถดำเนินการขอรับใบอนุญาตได้สองวิธี ได้แก่

1. การสอบใบขับขี่
2. การเปลี่ยนใบขับขี่รถยนต์ของประเทศตนเองเป็นใบขับขี่รถยนต์ของกัมพูชา

โดยยื่นแบบฟอร์มใบสมัครต่อกระทรวงโยธาธิการและการขนส่งและจะต้องมีคุณสมบัติครบตามเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- 1) มีหนังสือเดินทางและวีซ่าที่ยังไม่หมดอายุ
- 2) มีใบขับขี่ของประเทศตนเอง
- 3) มีที่อยู่ถาวรที่ชัดเจนซึ่งรับรองโดยผู้มีอำนาจ
- 4) มีใบรับรองการตรวจร่างกายและอาศัยอยู่ในกัมพูชาอย่างน้อยหกเดือน
- 5) กรณีที่ใบขับขี่ไม่ได้เป็นภาษาอังกฤษหรือภาษาฝรั่งเศส จะต้องแปลเป็นภาษาอังกฤษหรือฝรั่งเศสและลงนามรับรองโดยสถานทูต กงสุล หรือหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีอำนาจ

198

ใบอนุญาตขับขี่ในกัมพูชาแบ่งออกเป็น 5 ประเภท ดังนี้

(1) ประเภท A สำหรับ รถจักรยานยนต์และรถสามล้อ

- รถจักรยานยนต์ที่มีความจุกระบอกสูบ 125 ลูกบาศก์เซนติเมตร หรือเครื่องยนต์ไฟฟ้าตั้งแต่ 12 กิโลวัตต์
- รถจักรยานยนต์ที่มีรถพ่วง
- รถสามล้อ
- ค่าธรรมเนียมในการออกใบขับขี่ 30,000 เรียล

(2) ประเภท B สำหรับ

- ยานพาหนะที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกิน 9 คน รวมผู้ขับขี่
- ยานพาหนะบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักรวมสูงสุดไม่เกิน 3.5 ตัน
- ยานพาหนะที่ขับขี่โดยผู้ถือใบอนุญาตขับขี่ประเภท B สามารถลากอุปกรณ์พ่วงที่มีน้ำหนักรวมสูงสุดไม่เกิน 0.75 ตัน
- ค่าธรรมเนียมในการออกใบขับขี่ 90,000 เรียล

(3) ประเภท C สำหรับ

- ยานพาหนะบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักรวมสูงสุดเกิน 3.5 ตัน และอาจมีอุปกรณ์พ่วงที่มีน้ำหนักรวมสูงสุดไม่เกิน 0.75 ตัน
- ค่าธรรมเนียมในการออกใบขับขี่ 95,000 เรียล

(4) ประเภท D สำหรับ ยานพาหนะสำหรับขนส่งผู้โดยสาร ประกอบด้วย

- D1 - ยานพาหนะที่บรรทุกผู้โดยสารตั้งแต่ 10 ถึง 20 คน รวมผู้ขับขี่ และอาจมีอุปกรณ์พ่วงที่มีน้ำหนักรวมสูงสุดไม่เกิน 0.75 ตัน
- D2 - ยานพาหนะที่มีผู้โดยสารตั้งแต่ 20 คนขึ้นไป รวมผู้ขับขี่และและอาจมีอุปกรณ์พ่วงที่มีน้ำหนักรวมสูงสุดไม่เกิน 0.75 ตัน
- ค่าธรรมเนียมในการออกใบขับขี่ 95,000 เรียล

(5) ประเภท E สำหรับ

- ยานพาหนะภายใต้ใบขับขี่ประเภท B, C และ D พร้อมรถพ่วงที่มีน้ำหนักรวมสูงสุดตามที่ได้รับอนุญาตมากกว่า 0.75 ตัน ซึ่งแบ่งออกเป็นสามหมวดย่อย: หมวดย่อย E (B), หมวดย่อย E (C) และหมวดย่อย E (D)
- ค่าธรรมเนียมในการออกใบขับขี่ 100,000 เรียล

ตัวอย่างใบอนุญาตขับขี่



ประเภทใบอนุญาต	ยานพาหนะที่อนุญาตให้ขับขี่					
A1	สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดกระบอกสูบตั้งแต่ 49 ถึง 125 ลูกบาศก์เซนติเมตร					
A2	สำหรับรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดกระบอกสูบตั้งแต่ 125 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป					
B	สำหรับยานพาหนะที่ขนส่งผู้โดยสารไม่เกิน 9 ที่นั่ง ไม่รวมผู้ขับขี่					
C	สำหรับยานพาหนะบรรทุกสินค้าที่มีน้ำหนักทั้งหมดมากกว่า 3.5 ตัน					
D1	สำหรับยานพาหนะที่ขนส่งผู้โดยสารตั้งแต่ 10 ถึง 20 ที่นั่งรวมผู้ขับขี่					
D2	สำหรับยานพาหนะที่ขนส่งผู้โดยสารมากกว่า 20 ที่นั่งรวมผู้ขับขี่					
E	<table border="0"> <tr> <td rowspan="3" style="font-size: 2em; vertical-align: middle;">{</td> <td>BE</td> <td rowspan="3">สำหรับยานพาหนะประเภท B, C และ D พร้อมรถลากพ่วง ที่มีน้ำหนักทั้งหมดมากกว่า 0.75 ตัน จะต้องแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ประเภท BE, CE และ CE</td> </tr> <tr> <td>CE</td> </tr> <tr> <td>DE</td> </tr> </table>	{	BE	สำหรับยานพาหนะประเภท B, C และ D พร้อมรถลากพ่วง ที่มีน้ำหนักทั้งหมดมากกว่า 0.75 ตัน จะต้องแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ประเภท BE, CE และ CE	CE	DE
{	BE		สำหรับยานพาหนะประเภท B, C และ D พร้อมรถลากพ่วง ที่มีน้ำหนักทั้งหมดมากกว่า 0.75 ตัน จะต้องแบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ประเภท BE, CE และ CE			
	CE					
	DE					

คุณสมบัติของพนักงานขับรถบรรทุก (สินค้าทั่วไป / สินค้าอันตราย)

ตามกฎหมายของกัมพูชา ผู้ขับขี่ทุกคนจะต้องมีใบขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมาย โดยผู้ขับขี่สามารถสมัครและทดสอบได้ทั้งภาษากัมพูชาและภาษาอังกฤษสำหรับใบขับขี่ประเภท A และ B ณ ที่ใดที่หนึ่งระหว่างศูนย์ใบขับขี่ของกระทรวงซึ่งตั้งอยู่ในทำเลสะดวกที่ Aeon Mall I, Aeon Mall II และที่สำนักงานกรมโยธาธิการและขนส่ง ผู้ขับขี่สามารถกำหนดเวลาและทำการนัดหมายได้ที่ศูนย์เหล่านี้เพื่อทำการทดสอบ ผ่านบริการออนไลน์ของกระทรวงที่ <https://driverlicense.mpwt.gov.kh> สำหรับผู้ที่สมัครขอใบอนุญาตตั้งแต่หมวด C ขึ้นไปจะต้องเข้ารับการอบรมในสถาบันที่ได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการโดยเงื่อนไขต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับใบขับขี่มีดังนี้

อายุที่กำหนดของผู้ขับขี่ตามประเภทใบขับขี่มีดังนี้

- อายุอย่างน้อย 18 ปี สำหรับประเภท A และ B
- อายุอย่างน้อย 22 ปี สำหรับประเภท C และ D1
- อายุอย่างน้อย 24 ปี สำหรับประเภท D2 และ E

สำหรับในกรณีที่มีข้อตกลงหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการยอมรับใบขับขี่ในระดับทวิภาคีหรือระหว่างประเทศกับราชอาณาจักรกัมพูชา ชาวต่างชาติที่

พำนักอาศัยอย่างถูกต้องตามกฎหมายและต้องการขับรถบนถนนในกัมพูชาจะต้องได้รับใบขับขี่กัมพูชา ผ่านหนึ่งในสองวิธีต่อไปนี้

1. สอบใบขับขี่เช่นเดียวกับชาวกัมพูชา
2. แลกเปลี่ยนใบขับขี่ของประเทศตนเองเป็นใบขับขี่กัมพูชาโดยยื่นใบสมัครต่อกระทรวงโยธาธิการและการขนส่งและปฏิบัติตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้
 - ถือหนังสือเดินทางต่างประเทศและมีวีซ่ากัมพูชาที่ยังไม่หมดอายุ
 - มีใบขับขี่ประเทศของตนเอง
 - มีที่อยู่ชัดเจนซึ่งได้รับการรับรองโดยฝ่ายปกครอง
 - มีใบรับรองการตรวจสุขภาพ
 - ในกรณีที่ใบขับขี่ไม่ได้เป็นภาษาอังกฤษหรือภาษาฝรั่งเศสจะต้องแปลเป็นภาษากัมพูชา, อังกฤษ หรือฝรั่งเศส และได้รับการรับรองโดยสถานทูต สถานกงสุล หรือหน่วยงานผู้แทน
 - อายุใบขับขี่ของชาวต่างชาติที่เปลี่ยนเป็นใบขับขี่ของกัมพูชาจะมีระยะเวลา 1 ปี
 - ใบขับขี่ของชาวต่างชาติที่ผ่านการทดสอบ จะมีอายุเท่ากับใบขับขี่ของชาวกัมพูชา
 - ชาวต่างชาติที่ถือใบอนุญาตขับขี่ประเภท C, D และ E ในประเทศของตนจะไม่สามารถเปลี่ยนเป็นหมวดหมู่ C, D และ E ได้แต่สามารถแลกเปลี่ยนเป็นหมวดหมู่ A และ B ได้

201

ข้อมูลเพิ่มเติม

<http://www.mpwt.gov.kh/en/public-services/driver-s-license>

การต่ออายุใบขับขี่

ในการต่ออายุครั้งที่ 2 และ 3 ของใบขับขี่ประเภท A มีค่าธรรมเนียม 20,000 บาท
ประเภท B และ C 30,000 บาท

สำหรับชาวต่างชาติที่ต้องการได้รับใบขับขี่ในประเทศกัมพูชาจำเป็นต้องใช้เอกสาร
ดังต่อไปนี้

1. ใบขับขี่ประเทศของตนเอง (หากไม่ใช่ภาษาอังกฤษหรือภาษาฝรั่งเศสต้อง
แปลเป็นภาษาอังกฤษหรือภาษากัมพูชา โดยผ่านการรับรองจากสถานทูต)
2. หนังสือเดินทาง
3. วีซ่าที่ยังไม่หมดอายุ
4. ใบรับรองถิ่นที่อยู่
5. รูปถ่ายพื้นหลังสีขาว 3 รูป ขนาด 4x6 ซม.
6. ใบรับรองแพทย์ (ขอรับได้ที่ศูนย์ใบขับขี่โดยมีค่าธรรมเนียม 10,000 บาท)
ภายหลังจากการสอบเสร็จแล้ว จะใช้เวลา 20 - 30 นาที ในการออกใบขับขี่ใหม่

202

มาตรฐานความปลอดภัยในการจราจรทางถนน

การจำกัดความเร็ว (รถบรรทุกสินค้าทั่วไป / สินค้าอันตราย)

การจำกัดความเร็วจะถูกกำหนดตามเงื่อนไขของถนนและยานพาหนะ และผู้ขับขี่
จะต้องปฏิบัติตามป้ายที่พบบนถนนหรือตามกฎหมายการจราจร

การจำกัดความเร็วในเขตเมือง

ประเภทรถ	ความเร็ว / ชั่วโมง
รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	30 กิโลเมตร
ยานพาหนะอื่น ๆ	40 กิโลเมตร

การจำกัดความเร็วนอกเขตเมือง

ประเภทรถ	ความเร็ว / ชั่วโมง
รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ รถลากจูงหรือรถพ่วง	40 กิโลเมตร
ยานพาหนะที่มีความจุระบอบกน้อยกว่า 125 ลูกบาศก์เซนติเมตร และยานพาหนะทางการเกษตร	60 กิโลเมตร
ยานพาหนะที่มีความจุระบอบกสูงกว่า 125 ลูกบาศก์เซนติเมตร และรถบรรทุก	70 กิโลเมตร
รถยนต์ขนาดเล็กและรถกระบะ	80 กิโลเมตร (ถนน 2 เลน)
รถยนต์ขนาดเล็กและรถกระบะ	90 กิโลเมตร (ถนน 4 เลน)

เขตห้ามจอด และเวลาห้ามบรรทุก

กรุงเทพมหานคร มีมาตรการห้ามรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ และรถบรรทุกขนาดตั้งแต่ 5 ตันขึ้นไปเข้าเขตเมืองในช่วงเวลาตั้งแต่ 05.00 น. ถึง 21.00 น. เพื่อป้องกันการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุในเขตเมือง โดยผู้ขับขี่รถบรรทุกที่ฝ่าฝืนจะถูกปรับในอัตราตั้งแต่ 100,000 ถึง 200,000 เรียล

203

มาตรฐานลักษณะรถบรรทุกสินค้าแต่ละประเภท

มิติ ความกว้าง ความยาว ความสูง ของรถบรรทุกสินค้าแต่ละประเภท

- ความกว้างสูงสุดไม่เกิน 2.5 เมตร ยกเว้นยานพาหนะที่ติดตั้งเครื่องมือ ความกว้างสูงสุดไม่เกิน 3 เมตร
- ความสูงสูงสุดไม่เกิน 4.2 เมตร
- ความยาวสูงสุดของรถบรรทุกทั่วไปไม่เกิน 12.2 เมตร
- ความยาวสูงสุดของรถกึ่งพ่วงไม่เกิน 16 เมตร
- ความยาวสูงสุดของรถพ่วงไม่เกิน 18 เมตร

มาตรฐานทางเทคนิคของขนาดและน้ำหนักของยานพาหนะประเภทอื่น กำหนดโดยประกาศของกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง

น้ำหนักลงเพลลา (Axle Load) และน้ำหนักรถบรรทุกรวม (Total Gross Weight) สำหรับรถบรรทุกสินค้าแต่ละประเภท

การบรรทุกเกินพิกัดสูงสุดบนถนน มีดังต่อไปนี้

1. บนทางด่วน ทางหลวง ถนนระดับจังหวัด ถนนในเมืองหลวง ถนนในเมือง ตรอก ซอกซอย ถนนในเมืองของแต่ละจังหวัดและถนนในชนบทต้องเป็นไปตามต่อไปนี้

น้ำหนักลงเพลาสูงสุดของรถบรรทุกทั่วไป รถบรรทุกพ่วงหรือรถบรรทุกกึ่งพ่วง

- น้ำหนักลงเพลาสูงสุด 6 ตัน สำหรับยานพาหนะที่มีเพลาเดี่ยว 2 ล้อ
- น้ำหนักลงเพลาสูงสุด 11 ตัน สำหรับยานพาหนะที่มีเพลาคู่ 4 ล้อ
- น้ำหนักลงเพลาสูงสุด 10 ตัน สำหรับยานพาหนะที่มีเพลาเดี่ยว 4 ล้อ
- น้ำหนักลงเพลาสูงสุด 19 ตัน สำหรับยานพาหนะที่มีเพลาคู่ 8 ล้อ
- น้ำหนักลงเพลาสูงสุด 24 ตัน สำหรับยานพาหนะที่มี 3 เพลา 12 ล้อ

- 1) น้ำหนักรวมสูงสุดที่ได้รับอนุญาตของรถบรรทุกทั่วไป

- น้ำหนักรวมสูงสุด 16 ตัน สำหรับรถที่มี 2 เพลา ประกอบด้วยเพลาหน้า 2 ล้อ และเพลาหลัง 4 ล้อ
- น้ำหนักรวมสูงสุด 25 ตัน สำหรับรถที่มี 3 เพลา ประกอบด้วยเพลาหน้า 2 ล้อ และเพลาหลัง 2 เพลาที่มี 8 ล้อ
- น้ำหนักรวมสูงสุด 30 ตัน สำหรับรถยนต์ที่มี 4 เพลา ซึ่งเพลาหน้า 2 เพลาที่มี 4 ล้อ และเพลาหลัง 2 เพลาที่มี 8 ล้อ

- 2) การจำกัดน้ำหนักสูงสุดที่ได้รับอนุญาตของรถบรรทุกพ่วง

- น้ำหนักสูงสุด 35 ตัน สำหรับรถบรรทุกพ่วงที่มี 4 เพลา เป็นเพลาหน้า ที่มี 2 ล้อ เพลาหลังที่มี 4 ล้อ และเพลาอีกคู่อยู่ที่รถพ่วง 8 ล้อ
- น้ำหนักสูงสุด 40 ตัน สำหรับรถพ่วงตั้งแต่ 5 เพลาขึ้นไป

- 3) การจำกัดน้ำหนักสูงสุดที่ได้รับอนุญาตของรถบรรทุกกึ่งพ่วง

- น้ำหนักสูงสุด 35 ตัน สำหรับรถบรรทุกกึ่งพ่วงที่มี 4 เพลา เป็นเพลา เดี่ยวด้านหน้าที่มี 2 ล้อและเพลาเดี่ยวด้านหลังที่มี 4 ล้อ และเพลาคู่ ของรถกึ่งพ่วงที่มี 8 ล้อ
- น้ำหนักสูงสุด 40 ตัน สำหรับรถบรรทุกกึ่งพ่วงตั้งแต่ 5 เพลาขึ้นไป







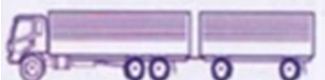
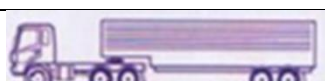
น้ำหนักรวมของรถบรรทุกทั่วไป และรถบรรทุกพ่วงหรือรถบรรทุกกึ่งพ่วงซึ่งไม่ได้มีการระบุไว้ในระเบียบข้อบังคับข้างต้น จะต้องได้รับหนังสืออนุญาตจากกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง


ขณะขับที่ข้ามสะพาน ผู้ขับซีรยนต์ รถที่มีรถพ่วง หรือรถกึ่งพ่วงจะต้องปฏิบัติตามป้ายเครื่องหมายที่กำหนดน้ำหนักสูงสุดที่ได้รับอนุญาตปรากฏบริเวณด้านหน้าของสะพาน


- น้ำหนักลงเพลาทั้งหมดตามที่ระบุไว้ข้างต้นในข้อที่ 1 จะต้องได้รับแรงกดต้นบนถนนไม่เกิน 5 กิโลกรัมต่อตารางเซนติเมตร

การจำกัดน้ำหนักบรรทุก

น้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่อนุญาตของพาหนะที่ใช้ขนส่งเชิงพาณิชย์แต่ละประเภทของกัมพูชา ตามภาคผนวกของประกาศกระทรวงโยธาธิการและขนส่ง เลขที่ 744 ณ วันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 1999

ประเภทของรถบรรทุก	น้ำหนักรวมสูงสุดที่อนุญาต	
	ถนนประเภท A	ถนนประเภท B
	16 ตัน	16 ตัน
	25 ตัน	20 ตัน
	25 ตัน	20 ตัน
	35 ตัน	30 ตัน
	35 ตัน	30 ตัน
	30 ตัน	30 ตัน
	40 ตัน	35 ตัน
	40 ตัน	35 ตัน

● ยางเดี่ยว  หมายถึง: เพลาเดี่ยว (Single axle) น้ำหนักกลางเพลานุญาตสูงสุดไม่เกิน 10 ตัน

● ยางคู่  เพลาคู่ (Tandem axle) น้ำหนักกลางเพลานุญาตสูงสุดไม่เกิน 19 ตัน

- ถนนประเภท A คือ ทางหลวงสายหลักของประเทศ (1-digit National Road)
- ถนนประเภท B คือ ทางหลวงสายรองของประเทศ (2-digit National Road)

กฎระเบียบ และป้ายเครื่องหมายจราจร

ชั่วโมงการขับรถ

กระทรวงโยธาธิการและขนส่งและกระทรวงแรงงานอนุญาตให้ผู้มีอาชีพขับรถสามารถขับรถได้วันละไม่เกิน 8 ชั่วโมง และขับรถล่วงหน้าได้อีกไม่เกิน 2 ชั่วโมงต่อวัน รวมแล้วห้ามขับรถเกินกว่า 10 ชั่วโมงต่อวัน

ป้ายเครื่องหมายจราจร

ป้ายบังคับ



ห้ามยานพาหนะทุกชนิดที่มีเครื่องยนต์เข้า



ห้ามจอดรถ ตั้งแต่วันที่ 1-15 ของเดือน



ห้ามรถบรรทุก



ห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้า



ห้ามรถจักรยานเข้า



ห้ามจอดรถ ตั้งแต่วันที่ 16-31 ของเดือน



สิ้นสุดเขตห้ามรถบรรทุก



สิ้นสุดเขตห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้า



ห้ามจอดรถ



วันที่ห้ามจอด



ห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่จราจรยนต์



ห้ามบีบแตร



ห้ามหยุดรถ



วันที่ห้ามจอด



สิ้นสุดเขตห้ามรถบรรทุกขนาดใหญ่จราจรยนต์



สิ้นสุดเขตห้ามบีบแตร

ป้ายบังคับ



ห้ามรถจักรยานยนต์พ่วง



ห้ามยานพาหนะลากจูง



จำกัดความเร็วสูงสุด



หยุดตรวจที่ด่านตรวจทหาร



ห้ามเกวียน



ระยะปลอดภัยระหว่างรถยนต์โดยสาร



สิ้นสุดเขตการจำกัดความเร็ว



ห้ามล้อเลื่อนลากเข็น



ระยะปลอดภัยระหว่างรถบรรทุก



หยุดตรวจที่ด่านศุลกากร



ห้ามรถยนต์ที่ใช้ในการเกษตร



ห้ามยานพาหนะบรรทุกวัตถุไวไฟ



หยุดตรวจที่สถานีตำรวจ

ป้ายเตือน



อันตราย



ทางโค้งซ้ายและโค้งขวา



ทางแยกรูปตัววาย



ทางโทแยกทางเอก
เอียงกันเริ่มขวา



ทางโค้งขวา



ทางแคบเดี่ยว



ทางแยกรูปตัวที



ทางโทแยกทางเอก
เอียงกันเริ่มซ้าย



ทางโค้งซ้าย



ทางโทแยกทางเอกทาง
รูปตัววาย



ทางโทแยกทางเอกทางซ้าย



ทางโทตัดทางเอก



ทางโค้งขวาและโค้งซ้าย



ทางโทแยกทางเอกซ้าย
รูปตัววาย



ทางโทแยกทางเอกทางขวา



วงเวียนข้างหน้า



รถเดินสองทาง



ทางโค้งรัศมีแคบเลี้ยวขวา



ทางรถไฟตัดผ่าน
ทางด้านขวาของถนน



ทางขึ้นลาดชัน



ทางแคบลงทั้งสองด้าน



ทางโค้งรัศมีแคบเลี้ยวซ้าย



ทางรถไฟตัดผ่าน
ทางด้านซ้ายของถนน



ทางลงลาดชัน



ทางแคบด้านขวา



ทางโค้งรัศมีแคบเริ่มขวา



ทางข้ามรถไฟ
ไม่มีเครื่องกั้นทาง



เดือนรถกระโดด



ทางแคบด้านซ้าย



ทางโค้งรัศมีแคบเริ่มซ้าย



ทางข้ามรถไฟ
ไม่มีเครื่องกั้นทาง



ผิวทางขรุขระ

ป้ายเตือน



ให้ชิดขวา



ให้ตรงไปหรือเลี้ยวขวา



เลี้ยวขวาหรือเลี้ยวซ้าย



ทางเท้า



ให้ชิดซ้าย



ให้ตรงไปหรือเลี้ยวซ้าย



ให้ตรงไป



สิ้นสุดทางเท้า



เลี้ยวขวาข้างหน้า



เลี้ยวขวา



ทางสำหรับยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ที่ใช้ทางด่วน



ทางเท้าและทางจักรยาน



เลี้ยวซ้ายข้างหน้า



เลี้ยวซ้าย



ทางสำหรับเกวียน สัตว์ลาก



สิ้นสุดทางเท้าและทางจักรยาน



จำกัดความเร็วขั้นต่ำ



ช่องเดินรถโดยสารขนาดใหญ่



ทางจักรยาน



ชิดขวา



สิ้นสุดเขตจำกัดความเร็วขั้นต่ำ



สิ้นสุดช่องเดินรถโดยสารขนาดใหญ่



สิ้นสุดทางจักรยาน



ลดความเร็ว

ป้ายให้ข้อมูล



ที่จอดรถ



ท่าเรือเฟอร์รี่



บริการข้อมูลนักท่องเที่ยว



ร้านอาหาร



ที่จอดรถแบบจ่ายเงิน



จุดปฐมพยาบาลเบื้องต้น



สถานีบริการน้ำมัน



ร้านอาหารแบบบริการตนเอง



บริเวณคนข้ามถนน



โรงพยาบาล



สถานีบริการน้ำมัน
และซ่อมบำรุง



โรงแรม หรือ เกสเฮาส์



บริเวณอุกฤษฏานาด



โทรศัพท์



อู่ซ่อมรถ



จุดพักผ่อน



สนามบิน



บริเวณตั้งแคมป์



จุดบริการห้องน้ำ



จุดบริการน้ำดื่ม



ทางซ้ายทางตัน



ข้างหน้าทางตัน



ทางขวาทางตัน



ระวังไฟฟ้า



เริ่มต้นทางด่วน
(ทางหลวงพิเศษ)



สิ้นสุดทางด่วน
(ทางหลวงพิเศษ)



ช่องทางเฉพาะ

มาตรการ บทลงโทษ ค่าปรับ การตัดแต้ม กรณีฝ่าฝืนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และการดำเนินคดีความ (Punishment of Violation)

การละเมิดในขั้นแรก

ประเภทรถ	ค่าปรับ
รถจักรยานยนต์	15,000 เที่ยด / 3.75 เทรียญสหรัฐ
รถยนต์ / รถบรรทุกน้ำหนักไม่เกิน 3.5 ตัน	25,000 เที่ยด / 6.25 เทรียญสหรัฐ
รถบรรทุกขนาดใหญ่	50,000 เที่ยด / 12.50 เทรียญสหรัฐ

- ก. ไม่มีหมวกกันน็อคหรือรถไม่ได้ตามมาตรฐาน
- ข. ไม่มีเอกสารที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ เช่น เอกสารการลงทะเบียนรถยนต์ ใบขับขี่ ใบรับรองการตรวจสภาพ ใบอนุญาตประกอบธุรกิจ
- ค. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารที่นั่งด้านหน้า
- ง. มีเด็กอายุต่ำกว่า 10 ปีนั่งอยู่ด้านหน้า
- จ. ไม่ปฏิบัติตามกฎในการจอดรถ
- ฉ. การควบคุมความเร็วไม่ทำงาน
- ช. ขับรถเกินขีดจำกัดความเร็วตั้งแต่ 1 ถึง 19 กม./ชม.
- ซ. ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถหรือไม่มีอุปกรณ์ที่เหมาะสม
- ณ. มีผู้โดยสารเกินความจุตามที่กำหนดไว้ตามกฎหมายจราจร

หมายเหตุ : ยกเว้นด้วยเหตุผลทางการแพทย์

การละเมิดในขั้นที่สอง

ประเภทรถ	ค่าปรับ
รถจักรยานยนต์	20,000 เที่ยด / 5.00 เทรียญสหรัฐ
รถยนต์ / รถบรรทุกน้ำหนักไม่เกิน 3.5 ตัน	50,000 เที่ยด / 12.50 เทรียญสหรัฐ
รถบรรทุกขนาดใหญ่	75,000 เที่ยด / 18.75 เทรียญสหรัฐ

- ก. ขับรถโดยไม่จับพวงมาลัยหรือขับด้วยเท้า
- ข. ขับเคลื่อนโดยใช้ล้อหลังหรือเป็นการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย (ไม่ตรง)
- ค. ตกแต่งหรือเพิ่มไฟไปที่ยานพาหนะ (ไม่ปลอดภัย)

- ง. ท่อไอเสียมีเสียงดังหรือควัน
- จ. ไม่มีกระจกมองข้างหรือกระจกหน้ามองไม่เห็นกระจกหลัง
- ฉ. ขับรถเกินขีดจำกัดความเร็วตั้งแต่ 20 ถึง 29 กม./ชม.
- ช. มีการทำเครื่องหมายที่ไม่ถูกต้องบนรถขนส่งเชิงพาณิชย์
- ซ. ไม่มีเครื่องหมายบ่งชี้ถึงการขนส่งที่เป็นอันตราย
- ฅ. ลากจูงยานพาหนะไม่ได้ตามมาตรฐาน
- ฎ. จอดยานพาหนะที่เสียบถนนโดยไม่มีสัญญาณ

การละเมิดในขั้นที่สาม

ประเภทรถ	ค่าปรับ
รถจักรยานยนต์	25,000 เรียล / 6.25 เหรียญสหรัฐ
รถยนต์ / รถบรรทุกน้ำหนักไม่เกิน 3.5 ตัน	50,000 เรียล / 12.50 เหรียญสหรัฐ
รถบรรทุกขนาดใหญ่	100,000 เรียล / 25.00 เหรียญสหรัฐ

- ก. ยานพาหนะไม่มีใบอนุญาตสำหรับธุรกิจหรือหมอดายู
- ข. ผู้ขับรถสุขภาพไม่เป็นไปตามเงื่อนไขของใบอนุญาตขับขี่
- ค. ขับยานพาหนะไปผิดทิศทางหรือจอดผิดที่บนถนน
- ง. ขับรถเกินขีดจำกัดความเร็วตั้งแต่ 30 ถึง 39 กม./ชม.
- จ. ขับขึ้นอันตราย
- ฉ. ผู้ขับขี่ไม่เคารพกฎตามมาตรา 20 และ 21
- ช. ไฟของยานพาหนะไม่เป็นไปตามมาตรฐานหรือเป็นอันตรายต่อรถยนต์คันอื่น
- ซ. ยานพาหนะไม่มีไฟ หรือไฟของยานพาหนะทำงานไม่เหมาะสม
- ฅ. ผู้ขับขี่ไม่เคารพสัญญาณไฟจราจรหรือลดความเร็วเมื่อมีไฟเหลือง
- ฎ. ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามเครื่องหมายหรือป้ายจราจร ขับผ่านผู้โดยสาร
- ฏ. ผู้ขับขี่ไม่ฟังเจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมายหรือทำผิดซ้ำ
- ฐ. ล้อของยานพาหนะไม่ได้อยู่ในสภาพที่ดี (อันตราย)
- ฑ. ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของตำรวจ
- ท. ยานพาหนะไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขในการบรรทุก
- ฒ. รถบรรทุกไม่มีแผงกันด้านข้างหรือตัวล๊อคสำหรับตู้คอนเทนเนอร์

การละเมิดในชั้นที่สี่

ประเภทรถ	ค่าปรับ
รถจักรยานยนต์	30,000 บาท / 7.50 ทรียูเอส
รถยนต์ / รถบรรทุกน้ำหนักไม่เกิน 3.5 ตัน	60,000 บาท / 15.00 ทรียูเอส
รถบรรทุกขนาดใหญ่	125,000 บาท / 31.25 ทรียูเอส

- ก. ผู้ขับขี่ไม่ได้ถือใบขับขี่
- ข. ยานพาหนะไม่มีแผ่นป้ายทะเบียน
- ค. ไม่ได้แจ้งเปลี่ยนแปลงเจ้าของหลังจากขายรถยนต์
- ง. ใบรับรองการตรวจสอบทางเทคนิคหมดอายุ
- จ. มีการดัดแปลงเครื่องยนต์หรือการแก้ไขสิ่งที่ยกต่าง ๆ ของรถยนต์ รวมถึง สีของรถ
- ฉ. ผู้ขับขี่ไม่ได้ถือใบขับขี่ที่ถูกต้องตรงกับยานพาหนะ
- ช. ใบขับขี่หมดอายุ
- ซ. ใช้ล้อผิดประเภทบนถนน
- ฅ. ขับรถเกินขีดจำกัดความเร็วตั้งแต่ 40 กม./ชม.
- ญ. แผ่นป้ายทะเบียนถูกแก้ไข ไม่ชัดเจน แตกหัก หรือถูกปิดบังไว้
- ฎ. มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 0.25 - 0.39 มิลลิกรัมต่อลิตร หรือ 0.50 - 0.79 มิลลิกรัมต่อลิตร
- ฏ. ผู้โดยสารนั่งอยู่ด้านข้างหรือด้านบนของยานพาหนะ
- ฐ. ยานพาหนะที่ประกอบไม่ได้รับการรับรอง
- ฑ. แข่งรถบนถนน

214

วันครบกำหนดชำระค่าปรับ

- การจ่ายค่าปรับจะต้องกระทำภายใน 30 วัน สำหรับบทลงโทษทั้งหมดที่กำหนดไว้
- การจ่ายค่าปรับล่าช้าที่มากกว่า 30 วัน ค่าปรับจะเพิ่มเป็นสองเท่า
- การจ่ายค่าปรับล่าช้าที่มากกว่า 60 วัน ค่าปรับจะเพิ่มขึ้นเป็นสามเท่า
- การจ่ายค่าปรับล่าช้าที่มากกว่า 90 วัน คดีจะถูกส่งไปยังศาลชั้นต้น

การจำกัดความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด

ประเภทรถ	เขตตัวเมือง สำหรับถนน ทั่วไป (กม./ชม.)	นอกเมือง สำหรับถนน ทั่วไป (กม./ชม.)	เขตตัวเมือง สำหรับทาง หลวงพิเศษ (กม./ชม.)	นอกเมือง สำหรับทาง หลวงพิเศษ (กม./ชม.)
รถจักรยานยนต์ / รถสามล้อ	30	90	60	100
รถยนต์	40	90	60	100
รถบรรทุกที่มีน้ำหนัก เกินกว่า 3.5 ตัน	40	70	60	80
รถบรรทุกสินค้า อันตรายที่มีน้ำหนัก ไม่เกิน 3.5 ตัน	40	70	60	70
รถบรรทุกสินค้า อันตรายที่มีน้ำหนักเกิน กว่า 3.5 ตัน ขึ้นไป	40	60	60	70
รถบรรทุกทั่วไป รถบรรทุกพ่วง / กึ่งพ่วง	40	60	60	70

215

ค่าปรับกรณีขับรถเกินขีดจำกัดความเร็ว

ขับรถเกินขีดจำกัดความเร็ว	ค่าปรับ
ตั้งแต่ 1 ถึง 19 กม./ชม.	50,000 เที่ยล หรือ 12.50 เหยียญสหรัฐ
ตั้งแต่ 20 ถึง 29 กม./ชม.	75,000 เที่ยล หรือ 18.75 เหยียญสหรัฐ
ตั้งแต่ 30 ถึง 39 กม./ชม.	100,000 เที่ยล หรือ 25.00 เหยียญสหรัฐ
ตั้งแต่ 40 กม./ชม.	125,000 เที่ยล หรือ 31.25 เหยียญสหรัฐ

การตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์

- บุคคลใดที่ไม่หยุดรถตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเพื่อให้ตรวจแอลกอฮอล์ หรือยาเสพติดต้องถูกจำคุกตั้งแต่ 6 วันถึง 1 เดือนและถูกปรับเป็นเงิน 100,000 ถึง 800,000 เที่ยล

- บุคคลใดที่ปฏิเสธการตรวจสอบยานพาหนะหรือทดสอบแอลกอฮอล์หรือยาเสพติดต้องถูกลงโทษตามวรรคหนึ่งข้างต้น
- บุคคลใดก็ตามที่ซับริดโดยมีแอลกอฮอล์สัดส่วนจาก 0.40 มิลลิกรัมต่อลิตรในลมหายใจ หรือจาก 0.80 กรัมต่อลิตรในเลือด ต้องได้รับโทษชั่วคราวตามกำหนดในพระราชกฤษฎีกา
- สำหรับความผิดข้างต้นจะต้องถูกพิพากษาตั้งแต่ 1 ถึง 6 เดือนและปรับตั้งแต่ 800,000 ถึง 4,000,000 เรียล และต้องได้รับโทษเช่นเดียวกันในกรณีที่ทำผิดได้รับการลงโทษแล้วครั้งหนึ่ง แต่ยังคงกระทำความผิดซ้ำในช่วง 6 เดือน หลังจากวันที่มีการลงโทษครั้งแรก

ไม่มีใบอนุญาตประกอบการ (บริษัท) / ใบอนุญาตขับขี่ (บุคคล)

บุคคลใดก็ตามที่ซับริดโดยไม่มีใบขับขี่หรือในระหว่างถูกเพิกถอน ถูกพักการใช้งาน หรือถูกเพิกถอนใบขับขี่แล้ว จะต้องได้รับการลงโทษชั่วคราวตามกฤษฎีกาย่อย สำหรับความผิดดังกล่าวจะต้องถูกตัดสินจำคุกตั้งแต่ 1 - 6 เดือนและปรับตั้งแต่ 800,000 ถึง 4,000,000 เรียล และในกรณีที่ทำผิดได้รับการลงโทษแล้วครั้งหนึ่ง แต่ยังคงกระทำความผิดซ้ำในช่วง 6 เดือนหลังจากวันที่มีการลงโทษครั้งแรก สำหรับข้อบังคับข้างต้นจะไม่บังคับใช้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จักรยานยนต์พร้อมรถพ่วงหรือรถสามล้อ

บุคคลใดก็ตามที่ซับริดโดยไม่มีใบรับรองยานพาหนะหรือแผ่นป้ายทะเบียนรถ จะต้องได้รับโทษชั่วคราวตามที่กำหนดในกฤษฎีกาย่อย ความผิดดังกล่าวจะต้องถูกพิพากษาตั้งแต่ 6 วัน ถึง 1 เดือนและปรับตั้งแต่ 400,000 ถึง 1,000,000 เรียล และในกรณีที่ทำผิดได้รับการลงโทษแล้วครั้งหนึ่ง แต่ยังคงกระทำความผิดซ้ำในช่วง 6 เดือนหลังจากวันที่มีการลงโทษครั้งแรก ข้อบังคับในวรรค 2 ข้างต้นไม่บังคับใช้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จักรยานยนต์พร้อมรถพ่วงหรือรถสามล้อ

การกระทำผิดกฎหมายการขนส่ง การจราจร ในข้อหาที่สำคัญอื่น

ผู้ขับขี่รถบรรทุกที่มีสินค้า

- ไม่ชั่งน้ำหนักที่สถานีรถบรรทุกเกินพิกัดตามจุดตรวจตามถนนจะต้องถูกปรับ 500,000 เรียล
- บรรทุกเกินพิกัดน้อยกว่า 5% ของน้ำหนักเกินพิกัดสูงสุดที่ได้จำกัด จะได้รับจดหมายเตือน
- บรรทุกเกินพิกัดมากกว่า 5% ถึง 10% ของน้ำหนักเกินพิกัดสูงสุดที่ได้จำกัด กล่าวคือ ขนถ่ายสินค้าและยึดหน่วยงานพาหนะเป็นเวลา 10 วัน จะต้องถูกปรับ 100,000 เรียลต่อตัน รวมทั้งถูกยึดและระงับใบขับขี่เป็นเวลา 10 วัน
- บรรทุกเกินพิกัดมากกว่า 10% ถึง 20% ของน้ำหนักเกินพิกัดสูงสุดที่ได้จำกัด กล่าวคือ ขนถ่ายสินค้าและยึดหน่วยงานพาหนะเป็นเวลา 1 เดือน จะต้องถูกปรับ 200,000 เรียลต่อตัน รวมทั้งถูกยึดและระงับใบขับขี่เป็นเวลา 6 เดือน
- บรรทุกเกินพิกัดมากกว่า 20% ของน้ำหนักเกินพิกัดสูงสุดที่ได้จำกัด กล่าวคือ ขนถ่ายสินค้าและยึดหน่วยงานพาหนะเป็นเวลา 1 ปี จะต้องถูกปรับ 300,000 เรียลต่อตัน รวมทั้งถูกยึดและระงับใบขับขี่เป็นเวลา 2 ปี

217

ในกรณีที่มีความผิดเกี่ยวกับน้ำหนักรวมของยานพาหนะ รวมถึงความผิดเกี่ยวกับน้ำหนักเกินพิกัดและน้ำหนักลงเพลาของรถบรรทุก ในกรณีที่ยังคงมีการละเมิด จะมีการคิดค่าปรับเป็นสองเท่าและถูกระงับการทำธุรกิจขนส่งเป็นเวลา 1 ปี

บุคคลใดก็ตามที่ทำให้เกิดสิ่งกีดขวางบนถนน วางและทำให้วัตถุมีคมกระจัดกระจาย หรือเป็นวัตถุในลักษณะเดียวกันบนถนนโดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ ผู้มีอำนาจ จะต้องถูกปรับ 1,000,000 เรียล และต้องนำวัตถุทั้งหมดไปให้พ้นจากถนน

ผู้ใดก็ตามที่ใช้รถบรรทุกขนส่งสินค้าที่บรรทุกเกินพิกัดบนถนน และสร้างความเสียหายให้กับถนน ท่อระบายน้ำหรือสะพานจะต้องถูกลงโทษจำคุกตั้งแต่ 6 เดือน ถึง 2 ปี และปรับตั้งแต่ 1,000,000 ถึง 4,000,000 เรียล

เจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีอำนาจได้อนุญาตให้ยานพาหนะที่บรรทุกเกินพิกัดนั้น ใช้ถนนได้ปกติและเป็นเหตุให้ถนนเกิดความเสียหาย หรือท่อระบายน้ำแตก หรือสะพานเสียหาย จะต้องให้เปรียบเสมือนเป็นผู้กระทำความผิดนั้น

❖ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

การประกอบการขนส่ง เรือโขง ข้อกำหนดต่างๆ

เงื่อนไขในการขออนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งใน สปป.ลาว มีดังนี้

- ก. บุคคลทั่วไป ผู้ร้องขอจะต้องมีอายุ 18 ปีบริบูรณ์ มีถิ่นพำนักใน สปป.ลาว ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย ไม่เคยต้องโทษทางกฎหมาย ไม่เคยถูกระงับหรือถูกยกเลิกใบอนุญาตประกอบธุรกิจมาก่อน
- ข. นิติบุคคล ผู้ร้องขอจะต้องอยู่ในรูปแบบบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชน ผู้ถือหุ้นกรรมการ และผู้ถือกรรมสิทธิ์จะต้องไม่เคยถูกระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจมาก่อน
- ค. ด้านการเงิน บุคคลทั่วไป และนิติบุคคลจะต้องมีสถานะทางการเงินที่มั่นคง และเพียงพอต่อการประกอบธุรกิจขนส่ง โดยสินทรัพย์ทั้งหมดที่นำมาใช้เป็นทุนประกอบการจะต้องได้รับการรับรองโดยหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้อง
- ง. ด้านเทคนิค ผู้ร้องขอหรือกรรมการของกิจการจะต้องมีความรู้เฉพาะด้านสำหรับธุรกิจที่ขอใบอนุญาต หรือมีพนักงานด้านเทคนิคมากกว่า 1 คนที่มีความรู้และประสบการณ์
- จ. สถานที่ประกอบกิจการ จะต้องอยู่ภายใน สปป.ลาว สถานที่จะต้องมีความเหมาะสมต่อธุรกิจ ไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม บุคคลทั่วไป และต่อประเทศชาติ

เอกสารประกอบการขออนุญาตประกอบธุรกิจ

บุคคลใด ๆ ที่มีความประสงค์จะขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจจะต้องนำส่งเอกสารคำร้องที่เขต หน่วยงานจดทะเบียนพาณิชย์และอุตสาหกรรมประจำแขวง กระทรวง

อุตสาหกรรมและการค้า เมื่อเอกสารได้รับการตรวจสอบและลงทะเบียนเรียบร้อยแล้ว ผู้ร้องขอจะต้องจัดเตรียมเอกสารเพื่อนำส่งเจ้าหน้าที่กระทรวงโยธาธิการและขนส่งสำหรับการอนุญาตดังต่อไปนี้

- ก. ใบอนุญาตดำเนินธุรกิจจากกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจขนส่ง
- ข. เอกสารคำร้องสำหรับการประกอบธุรกิจหรือการลงทุน
- ค. แผนธุรกิจ การผลิต หรือการบริการ ประวัติของกรรมการ และพนักงานด้านเทคนิค ใบรับรองสำหรับประธานบริษัทและพนักงานด้านเทคนิค สิทธิบัตร สำเนาการเดินบัญชีธนาคาร ใบรับรองยานพาหนะ และอื่น ๆ
- ง. บัตรประจำตัว หรือทะเบียนบ้าน (สำหรับบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคล ของ สปป.ลาว) หนังสือเดินทาง หรือใบต่างด้าวที่ระบุอายุอยู่ใน สปป.ลาว (สำหรับชาวต่างชาติ หรือนิติบุคคล)
- จ. รูปถ่ายกรรมการขนาด 3x4 เซนติเมตร จำนวน 2 รูป

กระบวนการขออนุญาตประกอบธุรกิจ

219

เมื่อได้รับชุดเอกสารคำร้องที่ครบถ้วนแล้ว จะมีกระบวนการพิจารณาดังต่อไปนี้

- ก. ตรวจสอบรายละเอียด (ประวัติของนักลงทุน และพนักงานด้านเทคนิค) ตามกฎระเบียบของธุรกิจโดยทั่วไป (ธุรกิจที่ไม่ถูกควบคุม) ธุรกิจที่มีเงื่อนไข (ธุรกิจที่ถูกควบคุม หรือธุรกิจสัมปทาน) สำหรับนักลงทุนชาวลาว ทั้งนี้กฎระเบียบขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) อาเซียน และกฎระเบียบสำหรับชาวต่างชาติจะถูกนำมาอ้างอิงสำหรับนักลงทุนต่างชาติ
- ข. ตรวจสอบรายละเอียดของสถานที่ ขนาด ลักษณะ หรือมาตรฐานการประกอบการของธุรกิจภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- ค. สำหรับธุรกิจสัมปทานขนาดใหญ่ มีระยะเวลาสัมปทานที่ยาวนาน (มีกฎระเบียบที่ต่างกัน) หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องนั้นจะต้องรับผิดชอบสำหรับการอนุมัติ ใบอนุญาต ได้แก่ สภาวิศวกรรม และสถาปัตยกรรม หลังจากตรวจสอบแล้ว หน่วยงานโยธาธิการและการขนส่ง จะแจ้งผลของการประเมินใบสมัคร

พร้อมด้วยเหตุผลไปยังผู้ร้องขอภายใน 3 วันทำการ สำหรับธุรกิจทั่วไป และภายใน 10 วันทำการสำหรับธุรกิจที่มีเงื่อนไข

เงื่อนไขสำหรับยานพาหนะที่ใช้สำหรับการจ้างขนส่ง และการขนส่งเฉพาะด้าน จะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขเบื้องต้นดังต่อไปนี้

- อยู่ภายใต้กรรมสิทธิ์ของบริษัทขนส่ง ในกรณีของรถที่เช่ามา จะสามารถเป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทให้เช่ารถได้
- จะต้องเป็นรถพวงมาลัยซ้าย
- จะต้องมียุติอายุการใช้งานไม่เกิน 12 ปี ในบางเส้นทางสำหรับรถรับส่งผู้โดยสารระหว่างแขวงและระหว่างประเทศ
- มีมาตรฐานทางเทคนิคตามระเบียบของกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง
- ได้รับการลงทะเบียน และมีการติดสัญลักษณ์ว่าได้จดทะเบียนธุรกิจแล้ว
- ได้รับการอนุญาตให้ใช้รถ และมีหนังสือติดตามสถานะของรถ
- ติดสัญลักษณ์ตามกฎระเบียบของกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง
- ได้ชำระค่าธรรมเนียมการใช้ถนนประจำปีเรียบร้อยแล้ว
- มีการทำประกันยานพาหนะตามประเภทการขนส่ง และเหมาะสมกับขอบเขตการใช้งาน
- รัฐฯ จะอนุญาตให้สิทธิ์การจดทะเบียนสำหรับยานพาหนะที่มีพวงมาลัยด้านขวาสำหรับธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งข้ามแดนกับประเทศที่มีระบบพวงมาลัยด้านขวาเท่านั้น

การประกันภัยสำหรับยานพาหนะในการขนส่ง

ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในทุก ๆ ขนาด และยานพาหนะสำหรับการขนส่งแบบพิเศษและส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขนส่งภายในประเทศ และข้ามแดน จะต้องมีการประกันภัยบุคคลที่สามตามที่ได้ระบุในกฎหมายของการประกันภัย

สำหรับการประกันภัยบุคคลที่สาม ยานพาหนะสำหรับขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า จะต้องมีการประกันภัยที่ครอบคลุมถึงผู้โดยสารและสินค้าด้วยเช่นกัน

การจัดตั้งบริษัทสำหรับให้บริการขนส่ง

บุคคลทั่วไป นิติบุคคล หรือองค์กรที่มีความประสงค์จะจัดตั้งบริษัทเพื่อให้บริการขนส่งนั้น จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- ก. องค์กรที่ข้องเกี่ยวกับการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า เป็นตัวแทนขนส่งสินค้า และโลจิสติกส์ จะต้อง
 - มีประสบการณ์ในธุรกิจการให้บริการขนส่งทางถนน
 - มีพนักงานด้านเทคนิคที่มีทักษะในการขนส่งทางถนน และพนักงานเชิงเทคนิคที่เกี่ยวข้องโดยมีสัดส่วนของจำนวนพนักงานที่เหมาะสมกับขนาดของธุรกิจ
 - มีเงินลงทุน สำนักงาน สถานที่ดูแล ยานพาหนะ อุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสม และเส้นทางการให้บริการสำหรับการขนส่ง โดยรถประจำทางที่ได้รับอนุญาตจากกระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง
 - ให้บริการด้วยความเต็มใจและเป็นมืออาชีพในการขนส่งทางถนน

221

ใบอนุญาตขับรถบรรทุก

รถบรรทุกสินค้าทั่วไป

ประเภทของใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถบรรทุก คือ ใบอนุญาตขับขี่ประเภท C ซึ่งเป็นใบอนุญาตสำหรับยานพาหนะที่ใช้ขนส่งสินค้าตั้งแต่สี่ล้อเป็นต้นไปมีน้ำหนักตั้งแต่ 3,500 กิโลกรัมขึ้นไป โดยสามารถใช้แทนใบขับขี่ทั่วไปประเภท B ได้ ทั้งนี้หากมีความประสงค์จะใช้ลากจูงรถแทรกเตอร์ที่มีน้ำหนักมากกว่า 750 กิโลกรัมขึ้นไปจะต้องมีใบอนุญาตขับขี่ประเภท E

สำหรับชาวต่างชาติที่ถือใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดยประเทศของตนนั้น จะไม่สามารถใช้ใบอนุญาตขับขี่สากล หรือใบอนุญาตขับขี่จากประเทศตัวเองได้ใน สปป.ลาว

โดยจะต้องทำเรื่องขอใบอนุญาตขับขี่ที่ออกโดย สปป.ลาว เท่านั้น ซึ่งจะมีเอกสารที่ต้องใช้ในการขอใบอนุญาตขับขี่ดังนี้

- ใบคำร้องขอเปลี่ยนใบอนุญาตขับขี่
- หนังสือรับรองถิ่นที่อยู่อาศัย
- ใบอนุญาตขับขี่เดิม
- รูปถ่ายขนาด 3x4 เซนติเมตร จำนวน 6 ใบ

หมายเหตุ

เอกสารทั้งหมดจะต้องถูกนำไปยังหน่วยงานบริหารจัดการการขับขี่ประจำแขวง โดยผู้สมัครจะต้องเข้ารับการทดสอบภาคทฤษฎี และสอบผ่านตามที่คณะกรรมการพิจารณาการสอบใบอนุญาตขับขี่เท่านั้น

ชาวต่างชาติที่มีภารกิจ หรือมีการทำธุรกิจในสปป.ลาวจะต้องมีหนังสือรับรองที่ออกโดยกรมการขนส่งเพื่อให้ใช้ใบอนุญาตขับขี่ โดยการจะได้หนังสือรับรองดังกล่าวจะต้องมีเอกสารดังต่อไปนี้

- จดหมายคำร้องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ สถานทูต องค์การระหว่างประเทศ หรือบริษัทที่ผู้สมัครสังกัดอยู่
- สำเนาใบอนุญาตขับขี่ โดยเมื่อทำการสมัครจะต้องนำใบอนุญาตขับขี่ตัวจริงดังกล่าวมาแสดงต่อเจ้าหน้าที่ด้วย
- รูปถ่ายสีขนาด 3x4 เซนติเมตร จำนวน 2 ใบ

กรณีที่ใช้ใบอนุญาตขับขี่นั้นไม่ได้ใช้ภาษาสากล จะต้องนำฉบับแปลที่ได้รับการรับรองจากสถานทูตหรือสถานกงสุลของประเทศที่เกี่ยวข้องนั้นมาเพื่อประกอบการพิจารณาด้วย ทั้งนี้การอนุญาตให้ใช้ใบอนุญาตขับขี่จากต่างประเทศ หรือใบอนุญาตขับขี่สากลในสปป.ลาวนั้น จะมีอายุไม่เกิน 1 ปี โดยผู้ถือสามารถนำมาต่ออายุได้กับกรมการขนส่งก่อนวันหมดอายุ โดยกรมการขนส่งนั้นมิอำนาจแต่เพียงผู้เดียวในการอนุญาตให้ใช้ใบอนุญาตขับขี่จากต่างประเทศ และใบอนุญาตขับขี่สากลใน สปป.ลาว

ประเภทของใบขับขี่

1) ใบอนุญาตขับขี่ สปป.ลาว

สปป.ลาวอนุญาตให้ชาวต่างชาติสอบใบขับขี่ภายในประเทศ เพื่อให้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ในประเทศ ตามที่ผู้อำนวยการหน่วยงานบริหารงานจราจรได้ให้ข้อมูลรัฐบาลได้ลงนามในข้อตกลงทวิภาคีกับไทย เวียดนาม จีน และกัมพูชา ซึ่งอนุญาตผู้ขับขี่จากประเทศเหล่านี้สามารถขับรถได้อย่างเสรีใน สปป.ลาว หากใบขับขี่ถูกแปลเป็นภาษาอังกฤษอย่างเป็นทางการ โดยผู้ขับขี่ชาวลาวก็จะสามารถขับรถในประเทศที่ร่วมลงนามได้เช่นเดียวกัน



2) ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว

ใบอนุญาตขับขี่ฉบับนี้เป็นใบรับรองสำหรับชาวต่างชาติ ซึ่งได้ถูกออกให้โดยประเทศของชาวต่างชาตินั้น ๆ มีอายุไม่เกิน 1 ปี ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวนั้นจะออกให้แก่ชาวต่างชาติที่มาอยู่อาศัยในสปป.ลาวเท่านั้น โดยอาศัยเอกสารตามที่กำหนดซึ่งจะต้องมีใบอนุญาตทำงาน ฯลฯ ใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราวนี้จะสามารถใช้ได้ในสปป.ลาวเท่านั้น



3) ใบอนุญาตขับขี่สากล

ใบอนุญาตขับขี่สากลนั้นจะถูกออกให้โดยประเทศของชาวต่างชาติที่มาอาศัยอยู่ใน สปป.ลาว (โดยปกติจะมีอายุ 1 ปี) และจะเป็นไปตามใบอนุญาตขับขี่ของประเทศนั้นๆ สปป.ลาว กำลังอยู่ระหว่างการลงนามกับสหประชาชาติในสนธิสัญญาการจราจรทางถนน ใบอนุญาตขับขี่ประเภทนี้จะสามารถใช้ขับขี่ใน สปป.ลาว ได้

224



คุณสมบัติของพนักงานขับรถบรรทุก

ผู้ขับรถทุกประเภทในการขนส่งทางบกจะต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

- ถือครองใบอนุญาตขับขี่ตามประเภทของยานพาหนะ และมีประสบการณ์ในการขับขี่

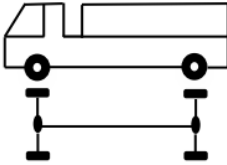
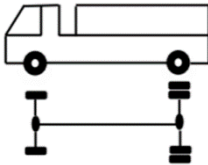
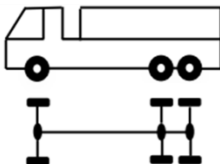
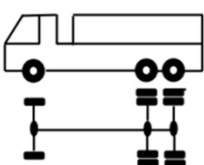
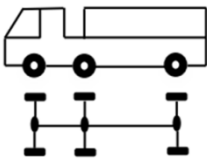
- เคารพกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และกฎจราจร
- มีมารยาท และมีความสุภาพในการขับขี่
- ต้องไม่ถูกจับกุม และต้องโทษโดยศาลสำหรับการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยนำมาซึ่งอุบัติเหตุ
- มีสุขภาพแข็งแรง

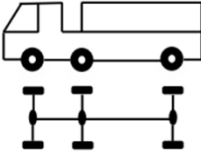
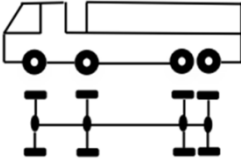
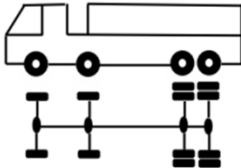
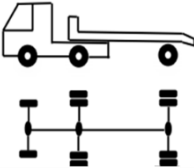
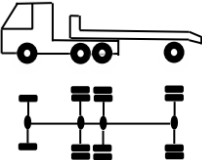
มาตรฐานลักษณะรถบรรทุกสินค้าแต่ละประเภท

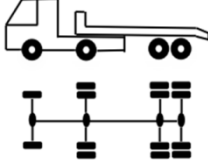
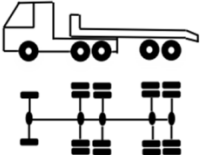
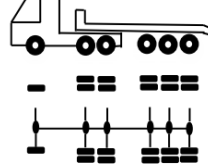
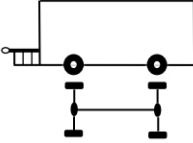
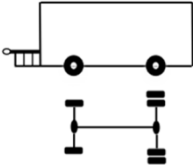
มิติ ความกว้าง ความยาว ความสูง ของรถบรรทุกสินค้าแต่ละประเภท

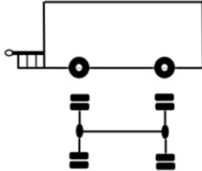
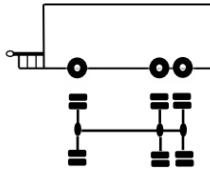
ประเภท	ความยาว สูงสุดไม่เกิน	ความกว้าง สูงสุดไม่เกิน	ความสูง สูงสุดไม่เกิน	น้ำหนัก สูงสุดไม่ เกิน
ทุกประเภท		2.5 เมตร	4.2 เมตร	
รถบรรทุกทั่วไป	12.2 เมตร	2.5 เมตร	4.2 เมตร	
รถบรรทุกพ่วง	16 เมตร	2.5 เมตร	4.2 เมตร	
รถบรรทุกทั่วไป 3 เพลา***		2.5 เมตร	4.2 เมตร	21 ตัน
รถบรรทุกทั่วไป 4 เพลา***		2.5 เมตร	4.2 เมตร	25 ตัน
รถบรรทุกพ่วงที่มี 4 เพลา***		2.5 เมตร	4.2 เมตร	32 ตัน
รถบรรทุกพ่วงที่มี 5 เพลา***		2.5 เมตร	4.2 เมตร	36 ตัน
รถบรรทุกพ่วงที่มี 6 เพลา***		2.5 เมตร	4.2 เมตร	38 ตัน
***สำหรับเพลาท้ายต้องใช้ยางคู่				

น้ำหนักรถบรรทุกรวม (Total Gross Weight) สำหรับรถบรรทุกสินค้าแต่ละประเภท

จำนวนเพลา และล้อ	ภาพ	น้ำหนักรวมสูงสุด (ตัน)	
		R3A และ R9	เส้นทางอื่นๆ
รถบรรทุกทั่วไป (Rigid Truck)			
2 เพลา 4 ล้อ		9.5	9.5
2 เพลา 6 ล้อ		15	14.1
3 เพลา 6 ล้อ		17	16
3 เพลา 10 ล้อ		25	23.2
3 เพลา 6 ล้อ		13.5	13.5



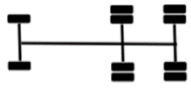
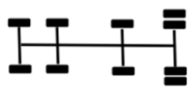
จำนวนเพลลา และล้อ	ภาพ	น้ำหนักรวมสูงสุด (ตัน)	
		R3A และ R9	เส้นทางอื่นๆ
รถบรรทุกทั่วไป (Rigid Truck)			
3 เพลลา 8 ล้อ		17.5	17.5
4 เพลลา 8 ล้อ		22.5	20
4 เพลลา 12 ล้อ		29.5	27.2
รถบรรทุกกึ่งพ่วง (Semi-Trailer)			
3 เพลลา 10 ล้อ		26	23.2
4 เพลลา 14 ล้อ		36	32.3


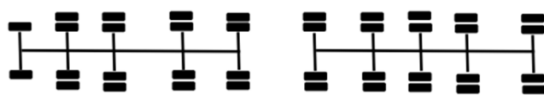
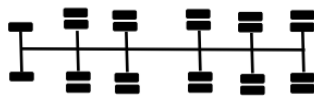
จำนวนเพลลา และล้อ	ภาพ	น้ำหนักรวมสูงสุด (ตัน)	
		R3A และ R9	เส้นทางอื่นๆ
รถบรรทุกกึ่งพ่วง (Semi-Trailer)			
4 เพลลา 14 ล้อ		35	32.3
5 เพลลา 18 ล้อ		45	41.4
6 เพลลา 22 ล้อ		49.6	49.6
รถบรรทุกพ่วง (Trailer)			
2 เพลลา 4 ล้อ		14	14
2 เพลลา 6 ล้อ		18	16.1

จำนวนเพลลา และล้อ	ภาพ	น้ำหนักรวมสูงสุด (ตัน)	
		R3A และ R9	เส้นทางอื่นๆ
รถบรรทุกพ่วง (Trailer)			
2 เพลลา 8 ล้อ		22	18.2
3 เพลลา 12 ล้อ		31	27.3

น้ำหนักลงเพลลา (Axle load) ของรถบรรทุกทุกแต่ละประเภท

229

จำนวน ล้อ	ภาพ	น้ำหนักรวม สูงสุด (ตัน)
6 ล้อ		10.5, 12, 15.3
8 ล้อ		14, 18.8
10 ล้อ		21
12 ล้อ		25.2

จำนวน ล้อ	ภาพ	น้ำหนักรวม สูงสุด (ตัน)
14 ล้อ		28.4, 30.1
18 ล้อ		37.4, 39.2
22 ล้อ		40

ขนาดของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางบก

ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งทางบกใน สปป.ลาว แบ่งออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่

- 1) **ยานพาหนะสำหรับขนส่งขนาดเล็ก** หมายถึง ยานพาหนะสำหรับขนส่งที่มีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารไม่เกิน 9 ที่นั่ง รวมคนขับ หรือยานพาหนะสำหรับขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักตัวรถเปล่าไม่เกิน 3.5 ตัน
- 2) **ยานพาหนะสำหรับขนส่งขนาดกลาง** หมายถึง ยานพาหนะที่มีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารตั้งแต่ 10 ถึง 35 ที่นั่ง รวมคนขับ หรือยานพาหนะสำหรับขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักตัวรถเปล่าตั้งแต่ 3.5 ตัน ถึง 15 ตัน
- 3) **ยานพาหนะสำหรับขนส่งขนาดใหญ่** หมายถึง ยานพาหนะที่มีที่นั่งสำหรับผู้โดยสารตั้งแต่ 36 ที่นั่งขึ้นไป รวมคนขับ หรือยานพาหนะสำหรับขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมน้ำหนักตัวรถเปล่าตั้งแต่ 15 ตัน ถึง 50 ตัน

ในกรณีที่ยานพาหนะที่บรรทุกสินค้ารวมน้ำหนักตัวรถเกินกว่า 50 ตัน จะต้องได้รับการอนุญาตจากกระทรวงโยธาธิการและการขนส่งก่อนเท่านั้น

กำลังเครื่องยนต์ และขนาดของยานพาหนะ

การขนส่งโดยรถยนต์ประเภทต่าง ๆ จะต้องได้รับการอนุญาตให้นำเข้ามายัง สปป.ลาว โดยมีขนาดเครื่องยนต์ตามประเภทดังต่อไปนี้

รถซีดาน ปิกอัพ รถจี๊ป รถตู้ รถบัส รถบรรทุกที่มีขนาดไม่เกิน 12 ล้อ รถพ่วง จะต้องมีความกว้าง ความยาว ความสูง ตามมาตรฐานทางเทคนิคของโรงงาน ห้ามมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงขนาดโดยเด็ดขาด และความกว้างของรถทุกประเภทห้ามเกิน 2.5 เมตร

รถสำหรับขนส่งทุกประเภทจะต้องได้รับการอนุญาตให้นำเข้ามายัง สปป.ลาว จะต้องเป็นรถประเภทพวงมาลัยด้านซ้าย การใช้รถยนต์สำหรับขนส่งนั้นจะต้องได้รับอนุญาต และมีเงื่อนไขสำหรับมาตรฐานเชิงเทคนิคดังต่อไปนี้

- มีการออกแบบเชิงเทคนิคสมบูรณ์จากการผลิต หรือมีการปรับแก้ไขจนเรียบร้อยจากโรงงาน
- สามารถใช้งานได้ตามปกติ
- มีโครงสร้าง (Chassis) ตรง ไม่คด
- ไม่มีรอยประทับตราบนตัวถังรถ
- ตัวถังรถจากโรงงานไม่บิดงอ
- มีอุปกรณ์ด้านความปลอดภัย
- ระบบเบรก ระบบไฟหน้า-หลัง ระบบไฟเลี้ยว สมบูรณ์
- มีกระจกมองหลัง
- ผ่านการใช้งานมาไม่เกิน 4 ปี นับจากปีที่ผลิต
- มีสีสันสวยงาม และมีความสมบูรณ์มากกว่าร้อยละ 80 และต้องสามารถใช้ได้มากกว่า 6 ปีนับจากวันผลิต
- ยานพาหนะที่มีสีล้อขึ้นไป จะต้องมีการขึ้นทะเบียน

น้ำหนักสูงสุดสำหรับรถบรรทุก จะแบ่งเป็นน้ำหนักสูงสุดสำหรับรถบรรทุก ในฤดูแล้ง และน้ำหนักสูงสุดสำหรับรถบรรทุกในฤดูฝน โดยในฤดูแล้งเริ่มตั้งแต่

วันที่ 1 ธันวาคมจนถึงวันที่ 31 พฤษภาคม ของทุกปี รถบรรทุกทุกประเภทจะได้รับอนุญาตให้ใช้ถนนคอนกรีตเสริมแรง ถนนยางมะตอย ถนนดินเผา ถนนที่เป็นหินกรวด ถนนลูกรัง และถนนธรรมชาติได้ โดยมีน้ำหนักบรรทุกรวมตัวรถสุทธิไม่เกิน 41.4 ตัน

สำหรับในฤดูฝนเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน จนถึงวันที่ 30 พฤศจิกายนของทุกปี รถบรรทุกทุกประเภทที่จะวิ่งบนถนนดิน และถนนธรรมชาติจะต้องมีน้ำหนักสุทธิลดลงร้อยละ 20

ขนาดของรถบรรทุกทุกประเภท จะต้องเป็นดังต่อไปนี้

- มีความกว้างไม่เกิน 2.5 เมตร
- มีความสูงไม่เกิน 4.5 เมตรนับจากพื้นถนนถึงส่วนสูงสุดที่ขนส่งสินค้า
- รถบรรทุกขนาด 12 ล้อ จะต้องมีความยาวไม่เกิน 12.2 เมตร
- รถบรรทุกขนาดต่ำกว่า 12 ล้อ จะต้องมีความยาวไม่เกินที่โรงงานผลิต
- รถบรรทุกกึ่งพ่วงจะต้องมีความยาวไม่เกิน 19 เมตร
- รถบรรทุกหัวลากจะต้องมีความยาวไม่เกิน 19 เมตร

232

กฎระเบียบ และป้ายเครื่องหมายจราจร

ความเร็วที่กำหนดสำหรับรถบรรทุกในเขตเมืองและบนทางหลวง

ในเขตเมือง เขตชุมชน มีการจำกัดความเร็วที่ 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และในเขตนอกเมือง มีการจำกัดความเร็วสูงสุดที่ 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามป้ายจำกัดความเร็วบนท้องถนนอย่างเคร่งครัด

ป้ายเครื่องหมายจราจร

ป้ายเตือน



การบรรทุกสินค้าหรือวัตถุที่ใหญ่เกินขนาด

ผู้ขับขี่ หรือเจ้าของยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าหรือวัตถุที่เกิดขวางการจราจร ได้แก่ การบรรทุกสินค้าที่มีขนาดยาวกว่าปกติ กว้างกว่าปกติ หรือสูงเกินปกติจะถูกปรับดังนี้

- รถเซ็น 30,000 กีบ
- รถยนต์ทุกประเภท 50,000 กีบ
- ยานพาหนะน้ำหนักเบาทุกประเภท 60,000 กีบ
- รถบรรทุกขนส่ง 80,000 กีบ

กฎระเบียบการอนุญาตให้ขนส่งเฉพาะกิจ (สินค้าอันตราย)

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับกฎระเบียบการขนส่งสินค้าอันตราย

การขนส่งสินค้าเคมีอันตรายเป็นการขนส่งเคมีภัณฑ์ประเภท 1, 2 และ 3 ตามกฎหมายดังนี้

การขนส่งสินค้าเคมีภัณฑ์ที่เป็นอันตราย และซากเคมีภัณฑ์อันตรายจะต้องได้รับการอนุมัติจากกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า และกระทรวงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของการขนส่งสินค้าเคมีภัณฑ์ที่เป็นอันตรายอย่างเคร่งครัด กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเคมีภัณฑ์อันตราย และขยะเคมีอันตรายมีดังนี้

บุคคลทั่วไป นิติบุคคล หรือหน่วยงานที่มีความประสงค์จะขนถ่ายสินค้าเคมีอันตราย หรือขยะเคมีอันตรายผ่านสปป.ลาวจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงทวิภาคี หรือข้อตกลงพหุภาคีซึ่งสปป.ลาวลาวเป็นภาคีภายใต้ข้อตกลงดังกล่าว และจะต้องแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่รับผิดชอบการบริหารจัดการด้านเคมีภัณฑ์ล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน

ผู้ประกอบการธุรกิจห้ามกระทำการดังต่อไปนี้

- ทำธุรกิจด้านเคมีที่เป็นการละเมิดใบอนุญาต และหนังสือรับรอง
- ทำธุรกิจด้านเคมีที่มีผลเสียกับสุขภาพ ชีวิต ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมเกินกว่ามาตรฐานที่ระบุไว้

- ทำธุรกิจด้านเคมีสำหรับกิจกรรมขัดแย้งระเบียบของสังคม และความสงบสุขในสังคม
- จัดแสดงการค้าสินค้าเคมีภัณฑ์ ปนเข้ากับสินค้าบริโภคอื่น ๆ
- จัดทำเอกสารปลอม
- ปลอมแปลงเอกสาร จัดเตรียมข้อมูลอันเป็นเท็จ
- โฆษณาด้วยความประสงค์ที่จะมุ่งทำลายผลิตภัณฑ์ และบริการของผู้อื่น
- ทำการติดสินบน
- กระทำการอื่นๆ ที่เป็นการละเมิดกฎหมาย และกฎระเบียบ

ขั้นตอนการขออนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย

การทำธุรกิจด้านเคมีภัณฑ์หมายถึงการนำเข้า การขนส่งสินค้าเคมีที่เป็นอันตราย และขยะเคมีอันตรายด้วย โดยที่บุคคลทั่วไป นิติบุคคลที่จะทำธุรกิจด้านเคมีจะต้องยื่นขอใบอนุญาตกับกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า โดยจะมีเงื่อนไขดังต่อไปนี้

- มีผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้และประสบการณ์ในการทำงานด้านเคมี
- ทำให้มั่นใจได้ว่ามีเงินทุน เทคนิค อุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เพียงพอในการจัดเตรียมประกอบธุรกิจด้านเคมี และมีกระบวนการในการแก้ไขปัญหาเมื่อมีสถานการณ์ไม่ปกติเกิดขึ้น
- มีสถานที่ที่เหมาะสม โดยมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีมาตรฐาน มีโกดัง และมียานพาหนะสำหรับขนส่งที่มีมาตรฐาน
- มีมาตรการป้องกันด้านความปลอดภัย และสิ่งแวดล้อม

บุคคลทั่วไป นิติบุคคล และหน่วยงาน ที่จะดำเนินธุรกิจด้านเคมีภัณฑ์ จะต้องยื่นเอกสารขออนุญาตการดำเนินธุรกิจไปยังกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า ซึ่งประกอบไปด้วย

- สำเนาหนังสือจดทะเบียนบริษัท
- รายงานการประเมินความเสี่ยง
- ข้อมูลด้านความปลอดภัยของเคมีภัณฑ์
- แผนการป้องกันอุบัติเหตุ และแผนการแก้ไขปัญหา

บุคคลทั่วไป นิติบุคคล และหน่วยงานที่นำเข้า และส่งออกเคมีภัณฑ์ จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อบังคับดังต่อไปนี้

- ก. สำหรับสารเคมีอันตรายประเภท 1 ต้องได้รับการอนุญาตจากกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า
- ข. สำหรับสารเคมีอันตรายประเภท 2 และ 3 จะต้องได้รับการอนุญาตจากหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเสียก่อน แล้วจึงขออนุญาตการส่งออก และนำเข้าจากกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า
- ค. สำหรับสารเคมีอันตรายประเภท 4 การนำเข้าและส่งออกไม่จำเป็นต้องขออนุญาต แต่จะต้องแจ้งกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าในระดับแขวง ณ ที่การนำเข้าและส่งออกเกิดขึ้น โดยกฎระเบียบสำหรับการนำเข้า และส่งออกนั้นจะแตกต่างกัน

แนวทางการปฏิบัติของผู้ซื้อ / ข้อกำหนดในขณะขนส่งสินค้าอันตราย

พนักงานและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมของสารเคมี ห้ามกระทำการ
ดังต่อไปนี้

- ก. ใช้อำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในทางที่ผิดเพื่อประโยชน์ส่วนตน
- ข. รับ หรือเรียกร้องสินบน
- ค. ละเว้น ชัดขวาง หน่วงเหนี่ยวการปฏิบัติหน้าที่ในการพิจารณาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับสารเคมี
- ง. ปลอมแปลงเอกสาร หรือใช้เอกสารปลอม เปิดเผยความลับของทางการทำลายเอกสารที่เกี่ยวข้องกับสารเคมี
- จ. ปิดบังเอกสารที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของสารเคมี
- ฉ. กระทำการอื่นใดที่ละเมิดกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ

มาตรการ บทลงโทษ ค่าปรับ การตัดแต้ม กรณีฝ่าฝืนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และการดำเนินคดีความ (Punishment of Violation)

ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด

ผู้ที่ขับขี่ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดจะถูกปรับตามประเภทของยานพาหนะดังต่อไปนี้

ประเภทรถ	อัตราค่าปรับ (กบ)
รถยนต์ซีดาน รถบิคอ๊ป รถจี๊ป รถตู้	50,000
รถยนต์สี่ล้อประเภทอื่น ๆ	50,000
รถบรรทุกหนัก 6 ล้อ	50,000
รถบรรทุกหนัก 10 ล้อ	50,000

การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่อยู่ในสภาพมึนเมา หรือมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกินกว่า 80 มิลลิกรัม ขณะขับรถจะต้องถูกปรับตามประเภทของยานพาหนะดังต่อไปนี้

ประเภทรถ	อัตราค่าปรับ (กบ)
รถยนต์ซีดาน รถบิคอ๊ป รถจี๊ป รถตู้	100,000
รถยนต์สี่ล้อประเภทอื่น ๆ	250,000
รถบรรทุกหนัก 6 ล้อ	500,000
รถบรรทุกหนัก 10 ล้อ	50,000

หากผู้ขับขี่ยานพาหนะยังอยู่ในสภาพมึนเมาเกินกว่าที่จะควบคุมตัวเองได้ เจ้าพนักงานจะกักขัง ผู้ขับขี่ยานพาหนะไว้ด้วยกันกับยานพาหนะ และจะปล่อยตัวหลังจากอยู่ในสภาพที่สามารถขับขี่ได้อย่างปลอดภัย

ไม่มีใบอนุญาตประกอบการ (บริษัท) / ใบอนุญาตขับขี่ (บุคคล)

ผู้ขับขี่จะต้องมีเอกสารติดตัวครบถ้วน ได้แก่ ใบอนุญาตขับขี่ เล่มทะเบียนยานพาหนะ ใบตรวจสภาพยานพาหนะ ใบเสร็จค่าธรรมเนียมการใช้ถนน และเอกสารประกันภัยของยานพาหนะ ยานพาหนะเชิงธุรกิจจะต้องมีเอกสารที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจทั้งหมดติดรถไว้ด้วย

ผู้ขับขี่ที่ขาดเอกสารดังที่กล่าวมาจะถูกปรับตามประเภทของยานพาหนะดังต่อไปนี้

ประเภทรถ	อัตราค่าปรับ (กิบ)
รถยนต์ซีดาน รถปิคอัพ รถจี๊ป รถตู้	40,000
รถยนต์สี่ล้อประเภทอื่น ๆ	100,000
รถบรรทุกหนัก 6 ล้อ	60,000
รถบรรทุกหนัก 10 ล้อ	150,000

หากว่าผู้ขับขี่มีใบอนุญาตหรือเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ เล่มทะเบียนรถ ใบเสร็จค่าธรรมเนียมการใช้ถนน ใบรับรองการตรวจสภาพทางเทคนิค ใบอนุญาตให้ใช้ยานพาหนะสำหรับยานพาหนะเชิงธุรกิจ หรือสำหรับการขนส่งเฉพาะด้าน เอกสารการประกันภัยที่เกี่ยวข้อง เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจการจะกักยานพาหนะชั่วคราว และอนุญาตให้ผู้ขับขี่นำเอกสารที่ลืมมาแสดงต่อเจ้าหน้าที่เพื่อปล่อยรถคืนในภายหลัง

ผู้ขับขี่ที่ไม่สามารถแสดงใบอนุญาตขับขี่หรือเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องได้ จะต้องถูกปรับตามประเภทของยานพาหนะดังต่อไปนี้

ประเภทรถ	อัตราค่าปรับ (กิบ)
รถยนต์ซีดาน รถปิคอัพ รถจี๊ป รถตู้	20,000
รถยนต์สี่ล้อประเภทอื่น ๆ	25,000
รถบรรทุกหนัก 6 ล้อ	30,000
รถบรรทุกหนัก 10 ล้อ	40,000

หากไม่มีเล่มทะเบียนรถ เจ้าหน้าที่จะยึดรถไว้เพื่อดำเนินคดีตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

การกระทำผิดกฎหมายการขนส่ง การจราจร ในข้อหาที่สำคัญอื่น ๆ

บุคคลทั่วไปที่อายุต่ำกว่า 25 ปีบริบูรณ์ ห้ามไม่ให้ขับรถบรรทุก และรถบัสโดยสารทุกชนิด ผู้ฝ่าฝืนจะถูกปรับตามประเภทของยานพาหนะดังต่อไปนี้

- รถบรรทุก ปรับ 100,000 กีบ
- รถบัสโดยสาร ปรับ 200,000 กีบ

เจ้าพนักงานจราจรมีหน้าที่ที่จะต้องยึดยานพาหนะที่ถูกขับขีโดยผู้ฝ่าฝืนที่มีอายุต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนดข้างต้นจนกว่าเจ้าของหรือผู้ปกครองของผู้ฝ่าฝืนจะมารับประกันว่าการฝ่าฝืนนั้นถูกลงบันทึกประจำวันไว้แล้วก่อนที่จะคืนยานพาหนะนั้น ๆ ไป

ผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรหรือป้ายให้หยุดจะถูกปรับตามประเภทของยานพาหนะดังต่อไปนี้

ประเภทรถ	อัตราค่าปรับ (กีบ)
รถยนต์ซีดาน รถปิคอัพ รถจี๊ป รถตู้	70,000
รถยนต์สี่ล้อประเภทอื่น ๆ	100,000
รถบรรทุกหนัก 6 ล้อ	150,000
รถบรรทุกหนัก 10 ล้อ	200,000

240

ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ขับขีด้วยความประมาท ได้แก่ คุยโทรศัพท์ขณะขับรดคูโทรศัพท์หรือวีดีโอขณะขับรด หรือขับรดที่อาจก่อให้เกิดอันตรายจะถูกปรับตามประเภทของยานพาหนะดังต่อไปนี้

ประเภทรถ	อัตราค่าปรับ (กีบ)
รถยนต์ซีดาน รถปิคอัพ รถจี๊ป รถตู้	100,000
รถยนต์สี่ล้อประเภทอื่น ๆ	200,000
รถบรรทุกหนัก 6 ล้อ	200,000
รถบรรทุกหนัก 10 ล้อ	300,000

บุคคลใด ๆ ที่จอดรถในที่ห้ามจอด ในบริเวณที่มีป้ายห้าม ถนนที่มีความลาดเอียง บนทางโค้ง บนหัวสะพาน ทางตัน จอดรถซ้อนคัน จอดรถด้านซ้าย หรือภายใน 15 เมตร ของทางร่วมทางแยกจะถูกปรับตามประเภทของยานพาหนะดังต่อไปนี้

ประเภทรถ	อัตราค่าปรับ (กบ)
รถยนต์ซีดาน รถปิคอัพ รถจี๊ป รถตู้	70,000
รถยนต์สี่ล้อประเภทอื่น ๆ	100,000
รถบรรทุกหนัก 6 ล้อ	150,000
รถบรรทุกหนัก 10 ล้อ	200,000

❖ **สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา**

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของเมียนมา

การประกอบการขนส่ง เงื่อนไข ข้อกำหนดต่าง ๆ

การลงทะเบียน

- ก. ผู้ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งได้รับหนังสือรับรองการจดทะเบียนจากต่างประเทศที่เป็นสมาชิกของอนุสัญญาระหว่างประเทศหรือข้อตกลงระดับภูมิภาคที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่รัฐเป็นสมาชิก จะต้องยื่นคำร้องขอต่อหน่วยงานกลางเพื่อขอรับใบรับรองการลงทะเบียนตามข้อกำหนด
- ข. หน่วยงานกลางอาจอนุญาตหรือปฏิเสธการออกใบรับรองการลงทะเบียน หลังจากตรวจสอบใบสมัครที่ส่งภายใต้หมวดย่อย ก. ตามข้อกำหนด
- ค. เมื่อนายทะเบียนกลางอนุญาตให้ตามหมวดย่อย ข. ผู้สมัครจะต้องชำระค่าธรรมเนียมการลงทะเบียนตามที่กำหนดและนายทะเบียนจะออกใบรับรองการลงทะเบียนพร้อมข้อกำหนดและเงื่อนไขให้กับผู้สมัคร

กรณีใบอนุญาตหมดอายุ

- ก. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจต่อไป จะต้องยื่นคำร้องต่อหน่วยงานกลางเพื่อต่ออายุใบอนุญาตเป็นไปตามข้อกำหนดในกรณีที่ใบอนุญาตหมดอายุ
- ข. นายทะเบียนจะต่ออายุสัญญาให้ตามข้อกำหนดและเงื่อนไข เมื่อมีการตรวจสอบใบสมัครตามหมวดย่อย ก. โดยหน่วยงานกลางและผู้สมัครชำระค่าธรรมเนียมตามที่กำหนดแล้ว

หลักเกณฑ์การขอใบอนุญาตเป็นผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้แก่

1. เป็นสมาชิกสมาคมผู้รับขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเมียนมา (MIFFA)
2. เป็นบริษัทจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน
3. จะต้องมีสินทรัพย์ขั้นต่ำเทียบเท่าสิทธิถอนเงินพิเศษ (SDR: Special Drawing Rights)⁶⁷ จำนวน 80,000 SDR หรือให้การรับประกันในจำนวนที่เทียบเท่ากัน
4. ข้อกำหนดด้านรายได้ของผู้สอบบัญชี - รายได้ 1 ปีก่อนหรือเฉลี่ย 3 ปี รายได้ขั้นต่ำ 80,000 SDR
5. มีสำนักงานใหญ่ในเมียนมาและสำนักงานสาขาต่างประเทศ
6. หลักฐานของพนักงานที่มีทักษะและประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจ
7. ไม่มีประวัติการกระทำความผิดทางอาญาที่มีโทษในการจำคุกตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป หรือการละเมิดแรงงานหรือการละเมิดทางการค้า
8. ไม่เป็นบุคคลล้มละลายตามพระราชบัญญัติล้มละลาย
9. มีประกันของบริษัทสำหรับการสูญเสีย ความเสียหายและความล่าช้า โดยแสดงต่อหน้าเจ้าหน้าที่ที่ออกใบอนุญาตพร้อมพยาน 2 คน
10. ต้องมีการประกันภัยจำกัดความรับผิด

⁶⁷ SDR หมายถึง สิทธิพิเศษถอนเงิน ซึ่งเป็นสินทรัพย์ทุนสำรองเงินตราต่างประเทศเพิ่มที่กำหนดโดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF)

เกณฑ์การลงทะเบียนตัวแทนต่างประเทศของผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1. บริษัทจดทะเบียนของต่างชาติที่ได้รับอนุญาตจากทางเมียนมา
2. บริษัทที่จดทะเบียนในประเทศเมียนมาตามพระราชบัญญัติของประเทศเมียนมา ซึ่งเป็นบริษัทต่างประเทศ 100% หรือบริษัทร่วมทุนหรือสำนักงานสาขา
3. ได้รับอนุญาตจากบริษัทต่างประเทศ
4. หลักฐานการตรวจสอบและยอดคงเหลือทางการเงิน

การลงทะเบียนของยานพาหนะในกฎจราจรระหว่างประเทศ

ประเภทของยานพาหนะ

“ยานยนต์” เป็นยานพาหนะที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานซึ่งปกติจะใช้สำหรับบรรทุกผู้โดยสารหรือสินค้าทางถนน นอกจากนี้ยังรวมถึงยานยนต์หนัก ยานพาหนะที่ต่อเนื่องกัน และรถกึ่งพ่วง อย่างไรก็ตาม ไม่ครอบคลุมถึงยานพาหนะที่ใช้สำหรับบรรทุกคนหรือสิ่งของทางถนนเป็นครั้งคราวหรือใช้ลากไปบนถนน เช่น รถแทรกเตอร์เพื่อการเกษตร หรืออุปกรณ์ทำถนน นอกจากนี้ยังไม่ครอบคลุมถึงยานพาหนะที่มีรางรถไฟและรถจักรยานยนต์

243

ข้อควรปฏิบัติในการลงทะเบียน

ยานพาหนะและรถกึ่งพ่วงที่ใช้ในการข้ามแดนจะต้องลงทะเบียนในประเทศบ้านเกิดของตนตามกฎหมายที่กำหนดไว้ต่อไปนี้

การใช้ภาษาและตัวอักษร

สำหรับการทำเครื่องหมายระบุยานพาหนะ ใบรับรองการลงทะเบียนและแผ่นป้ายลงทะเบียน รายละเอียดจะต้องเป็นภาษาอังกฤษ (ในแม่พิมพ์ และ/หรือตัวอักษรตัวพิมพ์เล็ก) และตัวเลขอารบิก การใช้ภาษาอังกฤษและตัวเลขอารบิกตามที่กำหนดห้ามไม่ให้ใช้ภาษาของประเทศนั้นและตัวอักษรซ้ำแบบคู่ขนานกัน

เครื่องหมายระบุยานพาหนะ

ก. ยานพาหนะทุกคันในการข้ามแดนจะต้องมีเครื่องหมายที่ระบุ ดังต่อไปนี้

- 1) ชื่อหรือเครื่องหมายการค้าของผู้ผลิตยานพาหนะ
- 2) บนตัวโครงหรือในกรณีที่ไม่มีตัวโครง บนตัวถัง หมายเลขการผลิตหรือหมายเลขผลิตภัณฑ์ (Serial Number)
- 3) บนเครื่องยนต์ หมายเลขเครื่องยนต์ หรือหมายเลขที่มาจากผู้ผลิต (ไม่ใช่สำหรับรถกึ่งพ่วง)

ข. เครื่องหมายระบุยานพาหนะเหล่านี้จะต้องอยู่ในตำแหน่งที่สามารถเข้าถึงได้ และจะต้องอ่านได้ง่าย นอกจากนี้จะต้องไม่สามารถเปลี่ยนแปลงหรือลบออกได้ง่าย

ใบรับรองการลงทะเบียน

ก. ยานพาหนะทุกคันในการข้ามแดนจะต้องมีใบรับรองการลงทะเบียนที่ถูกต้อง ที่ออกโดยหน่วยงานผู้มีอำนาจของในประเทศบ้านเกิดนั้น

ข. โดยจะต้องมีรายการต่อไปนี้

1. ข้อมูลพื้นฐาน

- 1.1 ชื่อ: ใบรับรองการจดทะเบียนยานพาหนะ
- 1.2 ชื่อ (และโลโก้) ของหน่วยงานผู้ออกเอกสาร
- 1.3 ที่อยู่และข้อมูลติดต่อของหน่วยงานผู้ออกเอกสาร (ไม่บังคับ)
- 1.4 ประเทศ (รวมถึงสัญลักษณ์) ของหน่วยงานผู้ออกเอกสาร
- 1.5 การรับรองความถูกต้อง (ปิดผนึก/ประทับตรา, ลายเซ็น)
- 1.6 วันที่ออกใบรับรองการจดทะเบียนยานพาหนะ

2. รายละเอียดการลงทะเบียน

- 2.1 ป้ายทะเบียนหรือหมายเลขทะเบียน
- 2.2 สัญลักษณ์ของประเทศที่ลงทะเบียน
- 2.3 วันที่ลงทะเบียนครั้งแรก

- 2.4 ระยะเวลาที่สามารถใช้ได้ ถ้าเป็นแบบไม่จำกัด
- 3. รายละเอียดของเจ้าของ/ผู้ถือใบรับรอง
 - 3.1 ชื่อเต็ม
 - 3.2 ที่อยู่
- 4. รายละเอียดของยานพาหนะ
 - 4.1 ประเภท: รถบรรทุก, รถบัส, รถยนต์นั่งผู้โดยสาร ฯลฯ
 - 4.2 ตัวถัง
 - 4.2.1 แบรินต์/เครื่องหมายการค้า
 - 4.2.2 รุ่น/รหัส (ถ้ามี)
 - 4.2.3 สี (รหัส RAL)
 - 4.2.4 ปีที่ผลิต (ถ้ามี)
 - 4.2.5 หมายเลขตัวถังรถยนต์
 - 4.2.6 จำนวนเพลลา
 - 4.2.7 น้ำหนักรถเปล่า
 - 4.2.8 น้ำหนักรวม (รถบรรทุก) หรือความจุที่นั่ง (รถโดยสาร)
 - 4.3 เครื่องยนต์
 - 4.3.1 ยี่ห้อ (หากแตกต่างจากตัวถัง)
 - 4.3.2 จำนวนกระบอกสูบ
 - 4.3.3 ความจุ
 - 4.3.4 แรงม้า
 - 4.3.5 หมายเลขตัวถังรถยนต์

ป้ายทะเบียน

ยานพาหนะทุกคันในการข้ามแดนจะต้องแสดงหมายเลขทะเบียนบนแผ่นป้ายที่ติดไว้ที่ด้านหน้าและด้านหลังของยานพาหนะบริเวณมุมขวา พื้นผิวของแผ่นป้ายอาจเป็นวัสดุสะท้อนแสง รถกึ่งพ่วงต้องแสดงเลขทะเบียนอย่างน้อยทางด้านหลัง

สัญลักษณ์ที่ระบุประเทศ

- ก. ยานพาหนะทุกคันในการข้ามแดนจะต้องแสดงสัญลักษณ์ที่ระบุประเทศที่จดทะเบียนเพิ่มเติมจากแผ่นป้ายทะเบียนที่ติดอยู่ทางด้านหลัง สัญลักษณ์ที่ระบุประเทศนี้จะประกอบด้วยตัวอักษรหนึ่งถึงสามตัวมีตัวอักษรละตินตัวพิมพ์ใหญ่อย่างน้อย 0.08 เมตรและมีความกว้างอย่างน้อย 0.01 เมตร ตัวอักษรจะต้องเป็นสีดำบนพื้นหลังสีขาว ในวงรีแนวนอน
- ข. สัญลักษณ์ที่ระบุประเทศจะต้องไม่อยู่ในแผ่นป้ายทะเบียนหรือติดอยู่ในลักษณะที่อาจสับสนกับหมายเลขทะเบียนนั้นหรือทำให้อ่านได้ยาก
- ค. วิธีการแสดงจะต้องเป็นไปตามกฎที่เกี่ยวข้องกับหมายเลขการลงทะเบียน
- ง. สัญลักษณ์ที่ระบุประเทศสำหรับยานยนต์ของภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะเป็นดังนี้

กัมพูชา: KH

จีน: CHN

สปป.ลาว: LAO

เมียนมา: MYA

ไทย: T

เวียดนาม: VN

รถยนต์นั่งส่วนบุคคล น้ำหนักสูงสุดที่อนุญาตได้คือ 3,500 กิโลกรัม จำนวนผู้โดยสารสูงสุด 8 ที่นั่ง (นอกเหนือจากที่นั่งคนขับ)

รถบัส (รถโค้ช) จะต้องมียานที่นั่งผู้โดยสารมากกว่า 8 ที่นั่ง (นอกเหนือจากที่นั่งคนขับ)

รถบรรทุกหนัก ยานพาหนะที่ต่อเนื่องกัน รถแทรกเตอร์และรถกึ่งพ่วง น้ำหนักสูงสุดที่อนุญาตได้คือ 3,500 กิโลกรัม

หมายเหตุ

การอ้างอิงถึงน้ำหนักด้านบนมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดหมวดหมู่ยานพาหนะเท่านั้น

เจ้าของยานพาหนะจะต้องกระทำการต่อไปนี้

- ก. ยานพาหนะที่ไม่ได้จดทะเบียนและยานพาหนะจดทะเบียนใด ๆ ที่อายุการใช้งานสิ้นสุดลงจะต้องไม่ถูกขับขึ้นที่สาธารณะ
- ข. ใบรับรองการลงทะเบียนที่ถูกต้องจะต้องติดไว้เพื่อให้มองเห็นได้ชัดเจนจากด้านหน้า
- ค. เจ้าของมีหน้าที่รับผิดชอบในการดูแลรักษายานพาหนะเพื่อให้ใช้ได้ อย่างมีประสิทธิภาพ
- ง. หากเจ้าของไม่ต่ออายุต่อเนื่องห้าปี การลงทะเบียนยานพาหนะจะถูกยกเลิกโดยอัตโนมัติ
- จ. ยานพาหนะที่ยังไม่ได้ชำระเบี้ยประกันภัยบุคคลที่สามจะไม่สามารถขับขึ้นในสถานที่สาธารณะได้
- ฉ. ยานพาหนะทุกคันจะต้องติดตั้งแตรเพื่อเตือนและเสียงแตรจะต้องเป็นแบบ โทนเดียว
- ช. เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจรับลงทะเบียนสามารถปฏิเสธหรือระงับการลงทะเบียน ยานพาหนะชั่วคราวซึ่งปล่อยคว้นมากเกินไปที่จะทำให้เกิดมลพิษทางอากาศได้
- ซ. หากเจ้าของละลายต่อน้ำมันเชื้อเพลิงและสารหล่อลื่นที่หยดลงบนถนน และส่งผลให้ดินและถนนสกปรก เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจรับลงทะเบียนสามารถปฏิเสธหรือระงับการลงทะเบียนของยานพาหนะนั้นชั่วคราวได้
- ฅ. เจ้าของจะต้องแจ้งต่อเจ้าหน้าที่ทะเบียนเพื่อยกเลิกการลงทะเบียน ยานพาหนะนั้น เมื่อมีการเปลี่ยนชื่อเจ้าของเมื่อยานพาหนะนั้นถูกขาย หรือสภาพของยานพาหนะไม่เหมาะสมที่จะต่ออายุและยานพาหนะอยู่ในสภาพที่ต้องเลิกใช้งาน

ใบอนุญาตขับขี่

ตามข้อตกลงว่าด้วยการยอมรับร่วมกันของใบขับขี่ในประเทศที่ออกโดยประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียนซึ่งลงนามในปี พ.ศ. 2540 บุคคลที่จะเดินทางไปยังประเทศอาเซียนสามารถขับรถด้วยใบขับขี่บัตรสมาร์ทการ์ดที่ออกโดยหน่วยงานของเมียนมา

เอกสารที่จำเป็นสำหรับการขอใบอนุญาตขับขี่สากล

1. ใบขับขี่เมียนมาที่ยังไม่หมดอายุ (ต้นฉบับและสำเนา)
2. หนังสือเดินทางที่ยังไม่หมดอายุ (ต้นฉบับและสำเนา) (หากผู้สมัครอยู่ในประเทศอื่นแล้วสามารถใช้สำเนาหนังสือเดินทางเพื่อขอใบอนุญาตขับขี่สากลได้)
3. รูปถ่ายของผู้สมัครขนาดหนังสือเดินทางสองรูป
4. ค่าธรรมเนียม 150,000 จ๊าด สำหรับใบอนุญาตขับขี่สากล

ข้อกำหนดสำหรับการเปลี่ยนใบขับขี่ต่างประเทศไปเป็นใบขับขี่ของเมียนมา

1. ใบขับขี่ในต่างประเทศที่ยังไม่หมดอายุ (ต้นฉบับและสำเนา)
2. หนังสือเดินทางและวีซ่า (ต้นฉบับและสำเนา)
3. รูปถ่าย 2 ใบ
4. การรับรองอย่างเป็นทางการจากสถานทูตหรือสถานกงสุลในการขอใบอนุญาตสำหรับชาวต่างชาติจากประเทศของผู้สมัคร
5. ค่าธรรมเนียม 50,000 ถึง 10,000 จ๊าด ต่อการสอบหนึ่งครั้ง และ 1,200 จ๊าด สำหรับออกบัตร
6. หากใบอนุญาตจากต่างประเทศไม่ใช่ภาษาอังกฤษ ต้องมีการแปลเอกสารรับรองเป็นภาษาอังกฤษพร้อมการรับรองจากผู้มีอำนาจ
7. การทดสอบทางการแพทย์: ทดสอบสายตาและทดสอบสมรรถภาพทางร่างกาย
8. การทดสอบข้อเขียน: กฎระเบียบทางถนนและยานพาหนะ, การทดสอบทางจิตวิทยา, การทดสอบยาเสพติด
9. การทดสอบการขับขี่ในทางปฏิบัติ

ประเภทของใบขับขี่ และอายุการใช้งานของใบขับขี่ มีดังนี้

ประเภทของใบขับขี่	ประเภทของยานพาหนะที่อนุญาต	อายุใบขับขี่
L	สำหรับผู้เรียนการขับขี่ยานพาหนะ	1 ปี
A	รถจักรยานยนต์	5 ปี
B	ยานพาหนะทั่วไปที่มีน้ำหนักไม่เกิน 3 ตัน ยกเว้นยานพาหนะที่ใช้ในเชิงพาณิชย์	5 ปี
C	ยานพาหนะประเภทเครื่องจักรหนัก	5 ปี
D	ยานพาหนะจดทะเบียนทุกประเภท ยกเว้น รถบรรทุกเชิงพาณิชย์และรถโดยสาร	3 ปี
E	ยานพาหนะจดทะเบียนทุกประเภท	3 ปี
S		5 ปี
V		5 ปี
ใบขับขี่สากล		1 ปี

ตัวอย่างใบอนุญาตขับขี่

ใบอนุญาตขับขี่ประเภท B สำหรับยานพาหนะทั่วไปที่มีน้ำหนักไม่เกิน 3 ตัน อายุใบขับขี่ 5 ปี



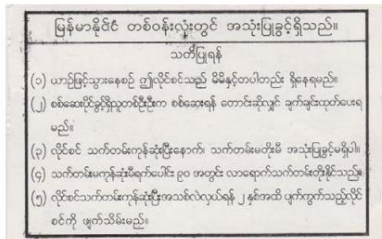
ใบอนุญาตขับขี่ประเภท C สำหรับยานพาหนะประเภทเครื่องจักรหนัก อายุใบขับขี่ 5 ปี



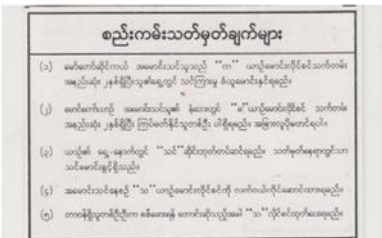
ใบอนุญาตขับขี่ประเภท G สำหรับรถสามล้อถีบ



ใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้ฝึกสอนการขับรถ



ใบอนุญาตขับขี่สำหรับผู้เรียนการขับรถ



"Learner" License

ชั่วโมงการขับรถ

เขียนมายังไม่มีกฎระเบียบกำหนดข้อจำกัดชั่วโมงการขับรถของพนักงานขับรถ
 อย่งไรก็ตาม ในทางปฏิบัติ กิจการขนส่งในเมียนมา จะใช้พนักงานขับรถวันละไม่เกิน
 11 ชั่วโมง

มาตรฐานความปลอดภัยในการจราจรทางถนน

การจำกัดความเร็ว

ความเร็วในการขับขี่

- ถนนสายหลัก ขนาด 2 ถึง 4 ช่องจราจร พื้นผิวคอนกรีต จำกัดความเร็วสูงสุด 100 กิโลเมตร / ชั่วโมง บริเวณเขตนอกเมือง และ 50 กิโลเมตร / ชั่วโมง ในเขตเมือง
- ถนนสายรอง ขนาด 2 ช่องจราจร จำกัดความเร็วสูงสุด 60 กิโลเมตร / ชั่วโมง บริเวณเขตนอกเมือง และ 30 กิโลเมตร / ชั่วโมง ในเขตเมือง
- ถนนในหมู่บ้าน หรือชุมชนขนาดเล็ก มี 1 ช่องจราจร จำกัดความเร็วสูงสุด 10 - 30 กิโลเมตร / ชั่วโมง

เขตห้ามจอด และเวลาห้ามบรรทุก

เขตห้ามบรรทุกในประเทศเมียนมา ใช้เฉพาะในนครย่างกุ้ง ตามประกาศของผู้บริหารเมือง ได้แก่ Yangon City Development Committee (YCDC) โดยที่ผ่านมารถบรรทุกห้ามเข้าใน 6 ย่านในเขตชั้นในของย่างกุ้ง ได้แก่ Latha Township, Lanmadaw Township, Pabedan Township, Kyauktada Township, Botahtaung Township และ Pazundaung Township ในช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด

มาตรฐานลักษณะรถบรรทุกสินค้าแต่ละประเภท

มิติ ความกว้าง ความยาว ความสูง ของรถบรรทุกสินค้าแต่ละประเภท

ภายใต้ประกาศของกรมบริหารการขนส่งทางถนน กระทรวงการขนส่งทางราง ได้กำหนดมาตรฐานลักษณะรถ ดังนี้

ความกว้าง (Width)

- ห้ามใช้รถที่มีความกว้างเกินกว่า 2.5 เมตร

ความสูง (Height)

- รถทั่วไปห้ามใช้รถที่มีความสูงรวมกันเกินกว่า 3.66 เมตร
- รถคอนเทนเนอร์ห้ามใช้รถที่มีความสูงรวมกันเกินกว่า 4.6 เมตร

ความยาว (Length)

- ความยาวสูงสุดของรถห้ามเกิน 12.2 เมตร
- ส่วนที่ยื่นออกจากรถด้านหลังไม่เกินร้อยละ 60

น้ำหนักรถบรรทุกรวม (Total Gross Weight) สำหรับรถบรรทุกสินค้าแต่ละประเภท

ประเภทรถบรรทุก	น้ำหนักรวมสูงสุด
รถบรรทุก 6 ล้อ	16 ตัน
รถบรรทุก 8 ล้อ 3 เพลา	19 ตัน
รถบรรทุก 10 ล้อ 3 เพลา	21 ตัน
รถบรรทุก 12 ล้อ 4 เพลา	25 ตัน
รถบรรทุก 14 ล้อ (เพลาแยกได้)	29 ตัน
รถบรรทุก 14 ล้อ 4 เพลา	33 ตัน
รถบรรทุก 18 ล้อ 5 เพลา	41 ตัน
รถบรรทุก 22 ล้อ 6 เพลา	48 ตัน

กฎระเบียบ และป้ายเครื่องหมายจราจร

ความเร็วที่กำหนดสำหรับรถบรรทุกในเขตเมืองและบนทางหลวง

รถบรรทุกถูกจำกัดความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร / ชั่วโมงในเขตเมือง และ 60 กิโลเมตร / ชั่วโมงบนทางหลวง

ช่วงเวลาห้ามวิ่ง (Truck Ban)

- ก. ไม่มีช่วงเวลาห้ามวิ่งของรถบรรทุกนอกเขตอย่างกึ่ง รถบรรทุกสามารถใช้ถนนทางหลวงได้แต่ต้องขับผ่านถนน Myo Shaung (ถนนบายพาส / ถนนสำหรับรถบรรทุก) ของเมือง
- ข. ในอย่างกึ่งไม่มีการจำกัดสำหรับรถบรรทุก 8 ตัน ยกเว้นถนนบางสาย เช่น Waizayantar, U Waisarya จะไม่อนุญาตให้ใช้ตลอดเวลา รถบรรทุกที่มีขนาดใหญ่กว่า 8 ตันจะอนุญาตเฉพาะเวลา 21.00 น. - 06.00 น. เฉพาะบนถนนที่กำหนด

ป้ายเครื่องหมายจราจร



งานซ่อมแซม
ถนนข้างหน้า



สัญญาณไฟจราจร
ข้างหน้า



สนามบิน
ข้างหน้า



ทางแยกซ้ายและ
ขวามีระยะไม่ห่างกัน



ทางแยกขวาและ
ซ้ายมีระยะไม่ห่างกัน



ทางเดินรถ
ทางเดียว



ทางเดินรถ
สองทาง



สี่แยกข้างหน้า



ทางลงลาดชัน
ข้างหน้า



ทางขึ้นลาดชัน
ข้างหน้า



สามแยกซ้าย
ข้างหน้า



สามแยกขวา
ข้างหน้า



สามแยกซ้าย-ขวา
ข้างหน้า



ทางแคบด้านซ้าย
ข้างหน้า



ทางแคบด้านขวา
ข้างหน้า



ทางแยกซ้าย
ข้างหน้า



ทางแยกขวา
ข้างหน้า



ทางแยกซ้าย-ขวา
ข้างหน้า



เตือนรถกระโดด



ผิวทางเป็นแอ่ง



ระวังดินถล่ม



ระวังคนข้าม



โรงเรียน
ระวังเด็ก



หยุดรถ
ข้างหน้า



วงเวียน
ข้างหน้า



ทางบรรจบกัน
ให้ทางหลักไปก่อน



ทางข้ามทางรถไฟ
ไม่มีเครื่องกั้น



ผิวทางขรุขระ



ทางโค้งหักศอก
ขวาข้างหน้า



ทางข้ามทางรถไฟ
มีเครื่องกั้นทาง



ทางแคบ
ข้างหน้า



ทางโค้งหักศอก
ซ้ายข้างหน้า



ระวังถนนลื่น



ทางโค้งซ้ายและ
ขวาข้างหน้า



ทางโค้งขวาและ
ซ้ายข้างหน้า



ห้ามรถเข็น



ห้ามรถยนต์ที่ใช้
ในการเกษตร



ห้ามรถยนต์และ
รถจักรยานยนต์



ห้ามรถยนต์



ห้ามรถจักรยานยนต์



ห้ามล้อช่วย



ห้ามล้อช่วย



ห้ามกลับรถ



ห้ามรถบรรทุกสินค้า
น้ำหนักเกิน 3 ตัน



ห้ามรถพ่วง



ห้ามใช้เมตร



ห้ามแรง



ห้ามขับเร็ว
เกินที่กำหนด



ห้ามพาหนะที่สูงเกิน
กว่ากำหนด



ห้ามพาหนะ
(รายละเอียดขึ้นอยู่กับป้าย)



ห้ามพาหนะ
น้ำหนักเกิน () ตัน



ห้ามพาหนะ
ความยาวเกิน () เมตร



ห้ามพาหนะ
ความกว้างเกิน () เมตร



ห้ามรถจักรยาน



ห้ามสัตว์เทียมเทียม



ให้รถในทาง
ข้างหน้าไปก่อน



ห้ามเข้า



หยุด



ห้ามจอด



ห้ามหยุด
ห้ามจอด



เลี้ยวซ้าย



เลี้ยวขวา



ตรงไป



วนตามเข็มนาฬิกา



ขับตามความเร็วที่กำหนด (ตามป้าย)



ตรงไปหรือเลี้ยวซ้าย



ตรงไปหรือเลี้ยวขวา



ไปตามลูกศร



ป้ายแสดงคนข้ามถนน



ป้ายแสดงสถานีน้ำมัน



จุดเริ่มต้นทางหลวง



จุดสิ้นสุดทางหลวง

กฎระเบียบการอนุญาตให้ขนส่งเฉพาะกิจ (สินค้าอันตราย)

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับกฎระเบียบการขนส่งสินค้าอันตราย

สินค้าอันตรายรวมอยู่ในกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง (ASEAN Framework Agreement On The Facilitation Of Goods In Transit: AFAFGIT) การขนส่งสินค้าอันตรายที่รวมอยู่ในข้อตกลงการอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดนในกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS-CBTA) สินค้าอันตรายถูกระบุว่าเป็นสินค้าที่มีผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน, ความปลอดภัยของประชาชน, ความมั่นคงของชาติและการรักษาสิ่งแวดล้อม การเคลื่อนย้ายสินค้าอันตรายในการขนส่งและการขนส่งข้ามพรมแดนบนถนนจะถูกควบคุมอย่างเป็นระบบ รายการการจำแนกประเภทสินค้าที่เป็นอันตรายจะเป็นไปตามรายการสินค้าอันตรายที่รวมอยู่ในข้อตกลงของยุโรปเกี่ยวกับ การขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศทางถนน สินค้าอันตรายจะถูกจัดประเภทตามการจำแนกตามคำแนะนำของสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตราย (UN Recommendation on the Transport of Dangerous Goods: UNRTDG) และข้อตกลงของยุโรปเกี่ยวกับ

การขนส่งสินค้าอันตรายระหว่างประเทศทางถนน (The European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road: ADR)

ขั้นตอนการขออนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย

ตามข้อตกลง ผู้ที่วางแผนที่จะขนส่งสินค้าอันตรายผ่านการขนส่งข้ามแดนบนถนน จะต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการอำนวยความสะดวกการขนส่งแห่งชาติ (NTFC) แยกต่างหากโดยผ่านกรมการขนส่งทางถนน

แนวทางการปฏิบัติของผู้ขับขี่และข้อกำหนดในขณะขนส่งสินค้าอันตราย

ผู้ที่วางแผนจะขนส่งสินค้าอันตรายในประเทศหรือผ่านด่านชายแดนต้องปฏิบัติตามกฎต่อไปนี้

- ก. สินค้าอันตรายต้องได้รับการบรรจุหีบห่ออย่างถูกต้องตามข้อกำหนดตามการจำแนกประเภทสินค้า
- ข. สินค้าอันตรายที่มีข้อความกำกับ 'ป้ายเตือนอันตราย' จะได้รับอนุญาตให้ขนส่งตามประเภทของสินค้า
- ค. ยานพาหนะที่บรรทุกวัตถุอันตรายต้องได้รับการติดตั้งป้ายประกาศและเครื่องหมายอย่างถูกต้องในสถานที่ที่ระบุ เพื่อแจ้งให้ทราบว่ารถยนต์กำลังบรรทุกสินค้าอันตราย
- ง. คนขับรถ ผู้ควบคุม และบุคคลสำรอง ต้องเข้าร่วมหลักสูตรฝึกอบรมที่เกี่ยวข้อง
- จ. ยานพาหนะที่บรรทุกสิ่งของอันตรายต้องปฏิบัติตามเอกสารเฉพาะของสินค้า และจะต้องปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับ
- ฉ. ยานพาหนะที่บรรทุกสินค้าอันตรายต้องมีวัสดุป้องกันอันตรายจากไฟไหม้/การระเบิด

เอกสารความปลอดภัยของวัสดุมีการกำหนดไว้ในพระราชบัญญัติป้องกันสินค้าอันตราย สำหรับสารเคมีและสินค้าที่เกี่ยวข้องของกระทรวงอุตสาหกรรม ตามเอกสารข้อมูลความปลอดภัยของวัสดุ ผู้ขนส่งที่ทำการขนส่งสินค้าอันตรายต้องปฏิบัติตามและใช้ข้อมูล

ตามการจำแนกประเภทสินค้าอันตราย เอกสารข้อมูลความปลอดภัยของวัสดุจะต้องจัดทำโดยผู้ผลิตหรือผู้นำเข้าสินค้า

มาตรการ บทลงโทษ ค่าปรับ การตัดแต้ม กรณีฝ่าฝืนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และการดำเนินคดีความ (Punishment of Violation)

ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด

กฎหมายจำกัดความเร็วแห่งชาติ จำกัดความเร็วสูงสุดบนถนนในเมือง 48 กิโลเมตร / ชั่วโมง และถนนในชนบท 80 กิโลเมตร / ชั่วโมง

การสวมหมวกนิรภัย

กฎหมายกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารสวมหมวกนิรภัย (แม้ว่าจะไม่ได้อ้างถึงหมวกนิรภัยมาตรฐาน) (องค์การอนามัยโลก พ.ศ. 2559)

การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ผู้ขับขี่จะต้องมีปริมาณแอลกอฮอล์ในกระแสเลือดไม่เกิน 8 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

ไม่มีใบอนุญาตประกอบการ (บริษัท) / ใบอนุญาตขับขี่ (บุคคล)

ผู้ใดที่ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยไม่มีใบรับรองการลงทะเบียน ต้องถูกลงโทษโดยปรับตั้งแต่ 2,500,000 ถึง 15,000,000 จี๊ด

การกระทำผิดกฎหมายการขนส่ง การจราจร ในข้อหาที่สำคัญอื่น ๆ

- ก. กรณีรถบรรทุกน้ำหนักเกินกำหนด และการขับขี่ยานพาหนะต้องห้าม ผู้ละเมิดจะต้องโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือนและ / หรือปรับขั้นต่ำ 50,000 ถึง 500,000 จี๊ด ตามกฎหมายทางหลวงปี พ.ศ. 2558
- ข. การจดทะเบียนยานพาหนะจะเป็นโมฆะ หากยานพาหนะไม่มีการบำรุงรักษาที่เหมาะสม หรือมีการเพิ่มเพลา หรือน้ำหนักเกิน หรือมีการเปลี่ยนรูปร่างหรือลักษณะ

การประกอบการขนส่ง เงื่อนไข ข้อกำหนดต่าง ๆ

การประกอบการขนส่งเชิงพาณิชย์

1. บริษัท สหกรณ์ และครัวเรือนธุรกิจที่ประกอบธุรกิจขนส่งทางรถยนต์ต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้
 - ก. การจดทะเบียนธุรกิจขนส่งทางรถยนต์ตามกฎหมาย
 - ข. มีการรับรองปริมาณ คุณภาพ และระยะเวลาในการใช้วิธีการที่เหมาะสมกับรูปแบบธุรกิจ, วิธีการของธุรกิจการขนส่งจะต้องติดตั้งอุปกรณ์ตรวจสอบยานพาหนะตามระเบียบของรัฐบาล
 - ค. ตรวจสอบจำนวนพนักงานขับรถและเจ้าหน้าที่บริการตามแผนธุรกิจ และมีสัญญาแรงงานเป็นลายลักษณ์อักษร ผู้ให้บริการรถจะต้องได้รับการฝึกอบรมเกี่ยวกับการปฏิบัติการขนส่งและความปลอดภัย ไม่ใช้งานบุคคลที่อยู่ในช่วงที่ถูกห้ามจากการประกอบวิชาชีพตามกฎหมาย
 - ง. บุคคลที่จัดการกิจกรรมการขนส่งโดยตรงของบริษัทหรือสหกรณ์ต้องมีคุณสมบัติระดับผู้เชี่ยวชาญในการขนส่ง
 - จ. มีสถานที่จอดรถที่เหมาะสมกับขนาดของบริษัท สหกรณ์และครัวเรือนธุรกิจ เพื่อให้มั่นใจถึงข้อกำหนดของคำสั่งความปลอดภัยในการป้องกันอัคคีภัย การป้องกันการระเบิด การต่อสู้ และข้อกำหนดด้านสุขอนามัยสิ่งแวดล้อม

การขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์

1. การขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์จะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบดังต่อไปนี้
 - ก. สินค้าที่ขนส่งบนยานพาหนะจะต้องจัดเรียงอย่างเรียบร้อยและแน่นหนา
 - ข. เมื่อขนส่งสิ่งของไม่เต็มความจุจะต้องมีการคลุมเพื่อไม่ให้ของร่วงหล่น
2. ไม่ดำเนินการดังต่อไปนี้

- ก. บรรทุกสินค้าเกินระวางน้ำหนักที่ออกแบบไว้และเกินขีดจำกัดที่อนุญาตสำหรับยานพาหนะ
 - ข. การบรรทุกผู้โดยสารในตัวรถยนต์ ยกเว้นกรณีที่ระบุไว้ในวรรค 1 มาตรา 21 ของกฎหมายนี้
3. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นผู้ออกกฎควบคุมการจัดระเบียบ และการจัดการกิจกรรมการขนส่งสินค้าด้วยรถยนต์

สินค้าอันตราย

ข้อมูลเพิ่มเติมด้านข้อบังคับว่าด้วยการออกใบอนุญาตสำหรับการขนส่งวัสดุระเบิดในอุตสาหกรรมและสินค้าที่เป็นอันตราย

<https://bit.ly/2MD5yCN>

เงื่อนไข, เอกสาร, ขั้นตอนการขอใบอนุญาตสำหรับสินค้าอันตราย

เงื่อนไขในการได้รับใบอนุญาตสำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

1. มีวิธีการขนส่งอันตรายตรงตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้
 - ก. มีสิทธิ์ได้รับการใช้ถนนตามบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการจราจรบนถนน, ทางรถไฟและทางบก มีใบรับรองคุณสมบัติในการขนส่งสินค้าอันตรายที่ออกโดยสำนักทะเบียน
 - ข. เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎข้อบังคับ QCVN 02: 2008 / BCT กฎระเบียบทางเทคนิคแห่งชาติว่าด้วยความปลอดภัยในการเก็บรักษา, การขนส่ง, การใช้และการทำลายสินค้าอันตราย
 - ค. ปฏิบัติตามเงื่อนไขเพื่อความปลอดภัยจากอัคคีภัยและการป้องกันอัคคีภัยตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 12 ของพระราชกฤษฎีกาฉบับที่ 35 / 2003 / ND-CP เมื่อวันที่ 4 เมษายน พ.ศ. 2546 โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับการดำเนินการตามมาตราของกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและควบคุมอัคคีภัย และการดับเพลิงซึ่งได้รับการแก้ไขและเพิ่มเติมตาม

พระราชกฤษฎีกาฉบับที่ 46/2555 / ND-CP ลงวันที่ 22 พฤษภาคม พ.ศ. 2555

- ง. มีเครื่องหมายบ่งบอกถึงวิธีการขนส่งสินค้าอันตราย
2. มีผู้จัดการ ผู้ปฏิบัติการในวิธีการต่างๆ และบุคลากรบริการด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าอันตรายตรงตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้:
- ก. มีอายุอย่างน้อย 18 ปี มีประวัติชัดเจน ไม่มีประวัติการกระทำความผิดทางอาญา หรือประวัติอาชญากรรม (ประวัติส่วนตัวต้องได้รับการรับรองจากคณะกรรมการประชาชนของชุมชนในเขตหรือเขตการปกครองซึ่งเป็นที่อยู่อาศัยหรือที่ทำงาน) สำหรับผู้ประกอบการ หมายถึงจะต้องมีใบขับขี่ หรือประกาศนียบัตรวิชาชีพและใบรับรองที่เหมาะสมกับวิธีการจดทะเบียนการขนส่ง
- ข. มีใบรับรองการฝึกอบรมในการปฏิบัติการป้องกันและดับเพลิงที่ได้รับจากหน่วยงานป้องกันและดับเพลิงที่มีอำนาจ, ใบรับรองการฝึกอบรมความรู้เกี่ยวกับสินค้าอันตรายและมาตรการเพื่อความปลอดภัยเมื่อสัมผัสกับสินค้าอันตรายที่ออกโดยหน่วยงานจัดการของรัฐที่เกี่ยวกับสินค้าอันตราย
- ค. มีคุณสมบัติทางวิชาชีพที่เหมาะสมกับตำแหน่งและความรับผิดชอบ
3. ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในหัวข้อ a และ c วรรค 1 มาตรา 26 ของกฎหมายว่าด้วยการจัดการและการใช้สินค้าอันตรายและเครื่องมือสนับสนุน

ขั้นตอนการอนุญาตและปรับเปลี่ยนใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย

1. เอกสารสำหรับการอนุญาตให้ขนส่งสินค้าอันตรายจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดของวรรค 3 มาตรา 26 ของกฎหมายว่าด้วยการจัดการและการใช้สินค้าอันตรายและเครื่องมือสนับสนุน
2. เอกสารเกี่ยวกับการปรับเปลี่ยนใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตรายจะรวมถึง
- ก. เจ้าหน้าที่จัดส่งอย่างเป็นทางการขอร้องให้ปรับเปลี่ยนเนื้อหาของใบอนุญาตสำหรับการขนส่งสินค้าอันตราย
- ข. สำเนาใบอนุญาตสำหรับการขนส่งสินค้าอันตราย (แนบมาพร้อมกัต้นฉบับเพื่อเปรียบเทียบ)

- ภายใน 3 วันทำการนับจากวันที่ได้รับเอกสารที่สมบูรณ์และถูกต้อง
หน่วยงานที่มีอำนาจจะอนุญาตหรือปรับเปลี่ยนใบอนุญาตขนส่งสินค้า
อันตรายจะพิจารณาเอกสารและเงื่อนไขของบริษัท หน่วยงานของการขนส่ง
สินค้าอันตรายเพื่อออกใบอนุญาตและปรับเปลี่ยนใบอนุญาตสำหรับการ
ขนส่งสินค้าอันตราย ในกรณีที่ใบอนุญาตหรือปรับเปลี่ยนใบอนุญาตจะต้องมี
คำอธิบายเป็นลายลักษณ์อักษรระบุเหตุผลอย่างชัดเจน

ใบอนุญาตขับรถบรรทุก (สินค้าทั่วไป / สินค้าอันตราย)

ข้อมูลเพิ่มเติมด้านกฎระเบียบในการให้ใบอนุญาตในการขับขี่

<https://bit.ly/2L1jMNa>

ระบบใบอนุญาตขับขี่

การจำแนกประเภทใบขับขี่

ใบอนุญาตขับขี่ประเภท B2 จะออกให้แก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะต่อไปนี้

- รถยนต์เฉพาะที่มีน้ำหนักไม่เกิน 3,500 กิโลกรัม
- ยานพาหนะที่กำหนดไว้สำหรับใบขับขี่ประเภท B1

ใบอนุญาตขับขี่ประเภท C จะออกให้แก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะต่อไปนี้

- รถบรรทุก รวมถึงรถบรรทุกเฉพาะที่มีระวางน้ำหนักตั้งแต่ 3,500 กิโลกรัมขึ้นไป
- รถแทรกเตอร์ดึงรถพ่วงที่มีน้ำหนักตามการออกแบบ 3,500 กิโลกรัมขึ้นไป
- ยานพาหนะที่กำหนดไว้สำหรับใบขับขี่เกรด B1 และ B2

ตัวอย่างใบอนุญาตขับขี่



ระยะเวลาของใบขับขี่

- ใบขับขี่ระดับ B1 มีผลบังคับใช้เป็นระยะเวลาหนึ่งจนกว่าผู้ขับขี่จะอายุ 55 ปี สำหรับผู้หญิง และ 60 ปีสำหรับผู้ชาย ในกรณีที่ผู้ขับขี่อายุ 45 ปีขึ้นไป สำหรับผู้หญิง และมากกว่า 50 ปีขึ้นไปสำหรับผู้ชาย ใบขับขี่จะมีระยะเวลา 10 ปีนับจากวันที่ออกใบอนุญาต
- ใบขับขี่เกรด A4 และ B2 มีอายุ 10 ปีนับจากวันที่ออกใบอนุญาต
- ใบอนุญาตรถยนต์ C, D, E, FB2, FC, FD, FE มีระยะเวลา 5 ปีนับจากวันที่ออกใบอนุญาต

โปรแกรมการฝึกอบรมการขับขี่

การฝึกอบรมผู้ขับขี่เกรด B1, B2 และ C

- เวลาฝึกอบรม
 - ประเภท B1
 - ยานพาหนะอัตโนมัติ 476 ชั่วโมง (ทฤษฎี 136 ชม. การฝึกขับขี่ 340 ชม.)
 - หมายเลขยานพาหนะ (จำนวนชั้น) 556 ชั่วโมง (ทฤษฎี 136 ชม. การฝึกขับขี่ 420 ชม.)
 - ประเภท B2 588 ชั่วโมง (ทฤษฎี 168 ชม. การฝึกขับขี่ 420 ชม.)
 - ประเภท C 920 ชั่วโมง (ทฤษฎี 168 ชม. การฝึกขับขี่ 752 ชม.)

2. วิชาที่ทดสอบ

- ก. ทดสอบทุกวิชาในกระบวนการเรียนรู้ การออกแบบ และซ่อมแซมระบบ การขนส่งกึ่งแบบปกติและแบบมืออาชีพ สำหรับนักเรียนประเภท B1, B2 สามารถศึกษาจากสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการฝึกอบรมได้
- ข. ตรวจสอบใบรับรองหลัก ใบรับรองการฝึกอบรมเมื่อจบหลักสูตร รวมถึง กฎหมายจราจรระดับมืออาชีพตามคำถามในการทดสอบ ทางทฤษฎี ฝึกฝนการขับขี่ด้วยการทดสอบอย่างต่อเนื่อง การอ่านย้อนหลัง และการขับขึ้นท้องถนน

การฝึกอบรมการปรับระดับใบขับขี่

1. เวลาฝึกอบรม

- ก. ระดับ B1 (หมายเลขอัตโนมัติ) ถึง B1 120 ชั่วโมง (การปฏิบัติ 120 ชั่วโมง)
- ข. ระดับ B1 ถึง B2 94 ชั่วโมง (ทฤษฎี 44 ชั่วโมง การฝึกขับขี่ 50 ชั่วโมง)
- ค. ระดับ B2 ถึง C 192 ชั่วโมง (ทฤษฎี 48 ชั่วโมง การฝึกขับขี่ 144 ชั่วโมง)
- ง. ระดับ C ถึง D 192 ชั่วโมง (ทฤษฎี 48 ชั่วโมง การฝึกขับขี่ 144 ชั่วโมง)

2. หัวข้อในการทดสอบ

- ก. หัวข้อในการทดสอบในกระบวนการเรียน
- ข. การทดสอบของใบรับรองการฝึกเพื่อปรับระดับใบอนุญาตขับขี่ เป็นระดับ B1, B2, C, D และ E ในท้ายคอร์ส จะรวมถึงกฎหมาย การจราจรทางถนนตามกลุ่มคำถามภาคทฤษฎี คอร์สการฝึกขับรถ แบบมีการทดสอบอย่างต่อเนื่อง ภาพก่อนหน้า และย้อนหลังในการขับขึ้นบนถนน

สินค้าอันตราย

ข้อมูลเพิ่มเติมด้านกฎข้อบังคับในการขนส่งสินค้าอันตรายบนท้องถนน

<https://bit.ly/3ngnUWP>

ใบอนุญาตของการขนส่งสินค้าอันตราย

ความสามารถในการรับรองการขนส่งสินค้าอันตราย

1. รัฐมนตรีกระทรวงความมั่นคงสาธารณะจะเป็นผู้อนุญาตสำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายประเภท 1, 2, 3, 4 และ 9
2. รัฐมนตรีกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี จะเป็นผู้อนุญาตให้ขนส่งสินค้าอันตรายประเภท 5, 7 และ 8
3. รัฐมนตรีกระทรวงสาธารณสุขจะเป็นผู้อนุญาตให้ทำการขนส่งสินค้าอันตรายไปจนถึงสารเคมีที่เป็นพิษที่ใช้ในวงการยารักษาโรค และสารเคมีสำหรับปราบศัตรูพืช และสารที่ใช้ในการฆ่าเชื้อโรคภายในประเทศ
4. รัฐมนตรีกระทรวงเกษตรและพัฒนาชนบทจะเป็นผู้อนุญาตให้ขนส่งสินค้าอันตรายที่เป็นสสารสำหรับปกป้องพืช
5. รัฐมนตรีกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจะเป็นผู้อนุญาตให้ขนส่งสินค้าอันตรายประเภทสารเคมีเป็นพิษ และสารเคมีอันตรายที่เป็นกลุ่มสินค้าอันตรายที่ยังเหลืออยู่
6. กระทรวงต่าง ๆ ที่มีความสามารถในการอนุญาตให้ขนส่งสินค้าอันตรายแต่ละประเภทจะเป็นผู้ออกคำสั่ง และกระบวนการการอนุญาตให้ขนส่งสินค้าอันตรายดังกล่าว

การขอใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย

1. รายละเอียดของใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย ได้แก่
 - ก. ชื่อของวิธีการควบคุม
 - ข. ชื่อเจ้าของยานพาหนะ
 - ค. ชื่อของผู้ขับรถ

- ง. ชื่อ และกลุ่มของสินค้าอันตราย และน้ำหนักของสินค้า
 - จ. จุดเริ่มต้น และจุดหมายปลายทาง
 - ฉ. การเดินทาง ตารางเวลาการขนส่ง
 - ช. เงื่อนไขในการขนส่ง
2. แบบฟอร์มของใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย และป้ายเตือนอันตรายจะต้องถูกดำเนินการและออกโดยกระทรวงที่เกี่ยวข้อง
 3. ระยะเวลาของใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตรายที่ได้รับสำหรับแต่ละครั้งของการขนส่ง หรือแต่ละช่วงเวลาจะต้องไม่เกิน 12 เดือนนับจากวันออกใบอนุญาต

คุณสมบัติของพนักงานขับรถบรรทุก (สินค้าทั่วไป / สินค้าอันตราย)

ข้อมูลเพิ่มเติมด้านข้อบังคับและการจัดการการขนส่งทางถนน

<https://bit.ly/3hHs9cJ>

ข้อกำหนดของจำนวนหน่วย และพนักงานขับรถขนส่งสินค้า

1. ธุรกิจขนส่งสินค้าจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดในเรื่องน้ำหนักบรรทุก จะต้องไม่ทำการบรรทุกสินค้า และขนส่งสินค้าลงในปริมาณที่เกินจากกฎหมายกำหนด จะต้องรับผิดชอบยานพาหนะภายใต้การบริหารหากมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของยานพาหนะซึ่งไปขัดแย้งกับข้อกำหนด และการขนส่งสินค้าเกินกว่าปริมาณที่ได้รับอนุญาต
2. ธุรกิจขนส่งสินค้ามีข้อกำหนดในการควบคุมยานพาหนะโดย
 - ก. ติดตั้งอุปกรณ์ระบบควบคุมการช่วยขับขี่
 - ข. พัฒนาและนำแผนการบำรุงรักษายานพาหนะมาใช้ เพื่อให้ยานพาหนะอยู่ในสภาพที่ดีตามกฎหมายกำหนด
 - ค. เตรียมบันทึกของการใช้ยานพาหนะ หรือระบบช่วยบริหารยานพาหนะ (ถ้ามี) เพื่อควบคุมระบบการทำงาน และการบำรุงรักษายานพาหนะ
3. ธุรกิจขนส่งสินค้าจะต้องควบคุมและบริหารจัดการผู้ขับขี่ตามที่กฎหมายกำหนด
4. ธุรกิจขนส่งสินค้าจะต้อง

- ก. มีใบอนุญาตขนส่งสินค้าทางรถยนต์
 - ข. นำแผนการขนส่งสินค้าทางรถยนต์มาใช้อย่างเคร่งครัด
 - ค. พัฒนาและนำขั้นตอนการบริหารความปลอดภัยทางการจราจรมาใช้ในการปฏิบัติงาน
 - ง. นำกฎระเบียบด้านการฝึกอบรมอย่างมืออาชีพสำหรับผู้ให้บริการขนส่งและผู้ขับขี่มาใช้ตามกฎหมาย
 - จ. จัดเก็บบันทึกและเอกสารต่าง ๆ ในขั้นตอนการบริหาร และการจัดการกิจกรรมการขนส่งของจำนวนหน่วยที่ใช้ในการบริการของงาน ตรวจสอบ โดยจัดเก็บเป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 3 ปี
5. บริษัท และสหกรณ์ ที่มีส่วนร่วมในการขนส่งสินค้าด้วยตัวคอนเทนเนอร์ต้องมีหน่วยงานสำหรับบริหาร และควบคุมเงื่อนไขด้านความปลอดภัยทางการจราจร เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย
 6. เมื่อทำการขนส่งสินค้า พนักงานขับรถจะต้องนำเอกสารการขนส่ง และเอกสารประจำตัวผู้ขับขี่ และยานพาหนะติดตัวไว้ตามกฎหมาย
 7. พนักงานขับรถจะต้องไปบรรทุกสินค้าเกินปริมาณที่กฎหมายกำหนด
 8. ก่อนที่จะทำการขนส่งสินค้า พนักงานขับรถต้องมีหน้าที่ในการถามบุคคลที่มีหน้าที่บรรจุสินค้าให้เซ็นชื่อเพื่อยืนยันการบรรจุสินค้าในเอกสารการขนส่ง และจะต้องปฏิเสธการขนส่งในกรณีที่การบรรจุนั้นไม่เป็นไปตามกฎหมาย
 9. พนักงานขับรถจะต้องปฏิเสธที่จะควบคุมยานพาหนะเมื่อตรวจพบว่ายานพาหนะนั้นไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย และยานพาหนะนั้นไม่มีอุปกรณ์ในการควบคุมการเดินทางหรือติดตั้งอุปกรณ์ไว้แต่ไม่ได้ใช้งาน
 10. พนักงานขับรถจะต้องใช้สิทธิและหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด

มาตรฐานความปลอดภัยในการจราจรทางถนน

การจำกัดความเร็ว (รถบรรทุกสินค้าทั่วไป / สินค้าอันตราย)

ข้อมูลเพิ่มเติมด้านข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วและช่วงความปลอดภัยสำหรับการจราจรบนท้องถนน

<https://bit.ly/2L2AEDd>

กฎระเบียบทั่วไปเมื่อขับขี้นยานพาหนะบนถนนสำหรับด้านความเร็วและระยะทาง

1. เมื่อมีการขับขี้นบนท้องถนน (ยกเว้นทางด่วน) พนักงานขับรถจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความเร็วอย่างเคร่งครัด โดยระยะห่างระหว่างยานพาหนะสองคัน และจะต้องปฏิบัติตามป้ายจราจรบนถนน โดยบนถนนอาจจะไม่มีป้ายจราจรที่ระบุความเร็ว และระยะห่างสำหรับความปลอดภัยระหว่างยานพาหนะสองคัน
2. เมื่อใช้การจราจรบนทางหลวง ผู้ขับขี้นจะต้องทำตามกฎหมายด้านความเร็วและระยะห่างขั้นต่ำตามที่ระบุไว้ในกฎหมาย
3. ผู้ขับขี้นที่อยู่ภายใต้การจราจรทางบกจะต้องควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในความเร็วที่เหมาะสมกับสภาพถนน สะพาน ความหนาแน่นในการจราจร สภาพภูมิประเทศ สภาพภูมิอากาศ และปัจจัยอื่น ๆ ที่ส่งผลต่อการขับขี้น เพื่อให้มีการจราจรอย่างปลอดภัย

กรมการขนส่งทางถนน ได้มีประกาศที่ 91/2015/TT-BGTVT ลงวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558) โดยกำหนดความเร็วขั้นสูงสุดตามที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

ความเร็วที่กำหนดในเขตเมือง

ประเภทยานพาหนะ	ความเร็วสูงสุดที่กำหนด (กม./ชม.)	
	ถนนตั้งแต่ 4 เลนขึ้นไป (ด้านละ 2 เลน)	ถนน 2 เลน (ด้านละ 1 เลน)
รถยนต์ทุกประเภท	60	50

ความเร็วที่กำหนดนอกเขตเมือง (ยกเว้นทางหลวง/ทางด่วน)

ประเภทยานพาหนะ	ความเร็วสูงสุดที่กำหนด (กม./ชม.)	
	ถนนตั้งแต่ 4 เลนขึ้นไป (ด้านละ 2 เลน)	ถนน 2 เลน (ด้านละ 1 เลน)
รถยนต์ รถแท็กซี่ รถบรรทุกขนาดไม่เกิน 3.5 ตัน	90	80
รถโดยสารขนาดยาวกว่า 30 ฟุต (ยกเว้นรถบัส) รถบรรทุกขนาดเกินกว่า 3.5 ตัน	80	70
รถบัส รถมอเตอร์ไซด์	70	60
รถบรรทุก รถบรรทุกกึ่งพ่วง รถบรรทุกพ่วง	60	50

ระยะปลอดภัย

270

ระยะปลอดภัย หมายถึง ระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างยานพาหนะ 2 คันที่ขับขึ้นบนถนน โดยมีรายละเอียดตามที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

ความเร็ว (กม./ชม.)	ระยะปลอดภัยขั้นต่ำ (เมตร)
ไม่เกิน 60	35
80	55
100	70
120	100

เขตห้ามจอด และเวลาห้ามบรรทุก

กรุงเทพมหานครและนครโฮจิมินห์ มีข้อกำหนดห้ามรถบรรทุกขนาดตั้งแต่ 2.5 ตันขึ้นไป เข้ามาในเขตเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วนในช่วงเช้าตั้งแต่เวลา 06.00 - 09.00 น. และช่วงบ่าย ตั้งแต่เวลา 16.00 - 21.00 น.

มาตรฐานลักษณะรถบรรทุกสินค้าแต่ละประเภท

ข้อมูลเพิ่มเติมด้านข้อบังคับเกี่ยวกับการบรรทุกสินค้าบนท้องถนน

<https://bit.ly/2LpYBE8>

มิติ ความกว้าง ความยาว ความสูง ของรถบรรทุกสินค้าแต่ละประเภท

ความสูงของการขนส่งสินค้าในการขนส่งทางถนนหมายถึง

1. สำหรับรถตู้เปิดหลังคา ความสูง จะต้องไม่เกินความสูงของตัวรถ หากต้องการบรรทุกเกินจะต้องได้รับการอนุญาตจากหน่วยงานที่มีอำนาจ
2. สำหรับรถบรรทุกที่เปิดด้านบน สินค้าที่บรรทุกบนยานพาหนะที่เกินความสูงของตัวรถที่ถูกออกแบบมาจากโรงงาน หรือที่ถูกแก้ไขแบบมาโดยหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญ จะต้องมีการมัดให้แน่นหนา เพื่อให้มั่นใจว่าจะมีการขยับตัวอย่างปลอดภัยในการจราจรร่วมกันบนท้องถนน โดยความสูงจากพื้นถนนจะต้องไม่เกินที่กำหนดไว้ดังต่อไปนี้
 - ก. ยานพาหนะที่มีน้ำหนักสินค้าตั้งแต่ 5 ตันขึ้นไป (ระบุในใบรับรองการตรวจสอบด้านความปลอดภัยเชิงเทคนิค และการปกป้องสิ่งแวดล้อมของยานพาหนะ) ความสูงของสินค้าที่บรรทุกจะต้องไม่เกิน 4.2 เมตรจากพื้นถนน
 - ข. ยานพาหนะที่มีน้ำหนักสินค้าตั้งแต่ 2.5 ตัน ถึง 5 ตัน (ระบุในใบรับรองการตรวจสอบด้านความปลอดภัยเชิงเทคนิค และการปกป้องสิ่งแวดล้อมของยานพาหนะ) ความสูงของสินค้าที่บรรทุกจะต้องไม่เกิน 3.5 เมตรจากพื้นถนน
 - ค. ยานพาหนะที่มีน้ำหนักสินค้าน้อยกว่า 2.5 ตัน (ระบุในใบรับรองการตรวจสอบด้านความปลอดภัยเชิงเทคนิค และการปกป้องสิ่งแวดล้อมของยานพาหนะ) ความสูงของสินค้าที่บรรทุกจะต้องไม่เกิน 2.8 เมตรจากพื้นถนน
3. ยานพาหนะแบบพิเศษ และรถบรรทุก ความสูงของสินค้าที่บรรทุก จะถูกคำนวณจากจุดสูงสุดของพื้นถนนขึ้นไปไม่เกิน 4.35 เมตร
4. ในกรณีที่ยานพาหนะบรรทุกสินค้าเทกอง วัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน หวาย ก้อนกรวด ถ่านหิน สีนแร่ หรือสินค้าอื่นที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน ความสูง

จะต้องไม่เกินความสูงที่ระบุในเอกสารที่มาเกี่ยวกับตัวรถ และในใบรับรองการตรวจสอบด้านความปลอดภัยเชิงเทคนิค และการปกป้องสิ่งแวดล้อมของยานพาหนะ

น้ำหนักลงเพลลา (Axle Load) และน้ำหนักบรรทุกรวม (Total Gross Weight) สำหรับรถบรรทุกสินค้าแต่ละประเภท

กรมการขนส่งทางถนน (DRVN) ได้มีประกาศที่ 46/2015/TT-BGTVT ลงวันที่ 7 กันยายน ค.ศ. 2015 (พ.ศ. 2558) เกี่ยวกับน้ำหนักลงเพลลาและน้ำหนักรวมของรถบรรทุกที่อนุญาต ดังนี้

ข้อกำหนดด้านน้ำหนักลงเพลลาสำหรับรถบรรทุก (Axle load)

1. เพลลาเดียว น้ำหนักลงเพลลาน้อยกว่าหรือเท่ากับ 10 ตัน
2. เพลาคู่ น้ำหนักลงเพลลาขึ้นอยู่กับระยะห่างของกึ่งกลางเพลลาทั้งสอง ได้แก่
 - ก. หากระยะห่างน้อยกว่า 1 เมตร น้ำหนักลงเพลลาน้อยกว่าหรือเท่ากับ 11 ตัน
 - ข. หากระยะห่างอยู่ระหว่าง 1 ถึง 1.3 เมตร น้ำหนักลงเพลลาน้อยกว่าหรือเท่ากับ 16 ตัน
 - ค. หากระยะห่างมากกว่าหรือเท่ากับ 1.3 เมตร น้ำหนักลงเพลลาน้อยกว่าหรือเท่ากับ 18 ตัน
3. สามเพลลา น้ำหนักลงเพลลาขึ้นอยู่กับระยะของข้อต่อของกึ่งกลางเพลลาทั้งสอง ได้แก่
 - ก. ระยะห่างน้อยกว่าหรือเท่ากับ 1.3 เมตร น้ำหนักลงเพลลาน้อยกว่าหรือเท่ากับ 21 ตัน
 - ข. ระยะห่างมากกว่า 1.3 เมตร น้ำหนักลงเพลลาน้อยกว่าหรือเท่ากับ 24 ตัน

ข้อกำหนดด้านน้ำหนักรวมของรถบรรทุกที่อนุญาต (Gross Weight)

1. จำนวนเพลลาของรถบรรทุก
 - ก. 2 เพลา น้ำหนักรวมของรถบรรทุกที่อนุญาตน้อยกว่าหรือเท่ากับ 16 ตัน
 - ข. 3 เพลา น้ำหนักรวมรถบรรทุกที่อนุญาตน้อยกว่าหรือเท่ากับ 24 ตัน
 - ค. 4 เพลา น้ำหนักรวมรถบรรทุกที่อนุญาตน้อยกว่าหรือเท่ากับ 30 ตัน

- ง. 5 เพลาขึ้นไป และระยะห่างจากเพลารวมถึงเพลาสุดท้าย
- ระยะห่างจากเพลารวมถึงเพลาสุดท้ายน้อยกว่าหรือเท่ากับ 7 เมตร น้ำหนักรวมรถบรรทุกที่อนุญาตน้อยกว่าหรือเท่ากับ 32 ตัน
 - ระยะห่างจากเพลารวมถึงเพลาสุดท้ายมากกว่า 7 เมตร น้ำหนักรวมรถบรรทุกที่อนุญาตน้อยกว่าหรือเท่ากับ 34 ตัน
2. กรณีรถบรรทุกพ่วงและกึ่งพ่วง
- ก. 3 เพลา น้ำหนักรวมรถบรรทุกที่อนุญาตน้อยกว่าหรือเท่ากับ 26 ตัน
- ข. 4 เพลา น้ำหนักรวมรถบรรทุกที่อนุญาตน้อยกว่าหรือเท่ากับ 34 ตัน
- ค. ระยะจากจุดกึ่งกลางของสลักพ่วง (Pin) ไปยังจุดกึ่งกลางของเพลาล้อแรกของรถพ่วง
- ระหว่าง 3.2 เมตรถึง 4.5 เมตร น้ำหนักรวมรถบรรทุกที่อนุญาตน้อยกว่าหรือเท่ากับ 38 ตัน
 - มากกว่า 4.5 เมตร น้ำหนักรถบรรทุกที่อนุญาตน้อยกว่าหรือเท่ากับ 42 ตัน
- ง. 6 เพลาหรือมากกว่า และระยะจากจุดกึ่งกลางของสลักพ่วง (Pin) ไปยังจุดกึ่งกลางของเพลาล้อแรกของรถกึ่งพ่วง
- ระหว่าง 3.2 เมตรถึง 4.5 เมตร น้ำหนักรวมรถบรรทุกที่อนุญาตน้อยกว่าหรือเท่ากับ 40 ตัน กรณีขนตู้คอนเทนเนอร์ น้ำหนักน้ำหนักรวมรถบรรทุกที่อนุญาตน้อยกว่าหรือเท่ากับ 42 ตัน
 - มากกว่า 4.5 เมตรจนถึง 6.5 เมตร น้ำหนักรวมรถบรรทุกที่อนุญาตน้อยกว่าหรือเท่ากับ 44 ตัน
 - มากกว่า 6.5 เมตร น้ำหนักรวมรถบรรทุกที่อนุญาตน้อยกว่าหรือเท่ากับ 48 ตัน








กฎระเบียบ และป้ายเครื่องหมายจราจร














ช่วงเวลาห้ามวิ่ง (Truck Ban)

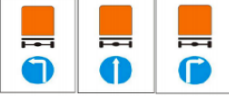






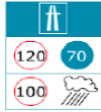
คณะกรรมการแต่ละเมืองมีข้อกำหนดในเขตของตัวเองและมีการปรับเปลี่ยนทุกปี แต่เมืองใหญ่ เช่น นครโฮจิมินห์ และกรุงฮานอย จะมีมาตรการห้ามรถบรรทุกเข้าเมือง

ในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยรัฐบาลได้มีประกาศห้ามรถบรรทุกทุกขนาดตั้งแต่ 2.5 ตันขึ้นไป เข้ามาวิ่งในเขตเมืองทุกวันในช่วงเวลาเร่งด่วนในช่วงเช้าตั้งแต่เวลา 06.00 - 09.00 น. และห้ามเข้ามาในเขตเมืองในช่วงบ่ายตั้งแต่เวลา 16.00 - 21.00 น. นอกจากนี้ ในบางช่วงยังมีการประกาศที่เข้มงวดมากขึ้นกว่าช่วงปกติเช่น ในช่วงการประชุมผู้นำรัฐบาลระหว่างประเทศในหัวเมืองหลักรัฐบาลเวียดนามมักจะห้ามรถบรรทุกทุกขนาดตั้งแต่ 0.5 ตันขึ้นไป และรถโดยสารขนาดตั้งแต่ 30 ที่นั่งขึ้นไปเข้ามาในเขตบริเวณพื้นที่การประชุมตั้งแต่เวลา 06.00 -22.00 น. เป็นต้น

ป้ายเครื่องหมายจราจร

 <p>ห้ามนยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ทุกชนิดผ่าน</p>	 <p>ห้ามรถบรรทุก(รวมสิ่งของที่น้ำหนัก รวมมากกว่า 3.5 ตัน</p>
 <p>จำกัดน้ำหนักไม่เกิน 10 ตัน</p>	 <p>จำกัดความยาวรถบรรทุก ไม่เกิน 9 เมตร</p>
 <p>ผ่านตรวจรถด้านหน้า</p>	 <p>สิ้นสุดเขตห้ามแซง</p>
 <p>ทางแคบด้านซ้าย</p>	 <p>ทางแคบด้านขวา</p>

 สี่แยกข้างหน้า	 สะพานชั่วคราวข้างหน้า
 โค้งอันตรายด้านขวา	 วงเวียนข้างหน้า
 สี่แยกข้างหน้าทางที่รถมุ่งหน้าไปเป็นทางเอก	 ทางโค้งอันตรายต่อเนื่อง
 ทางแคบทั้งสองด้าน	 สัญญาณไฟจราจรด้านหน้า
 ทางคนข้ามถนน	 ท่าเรือเฟอร์รี่
 ระวังเด็กข้ามถนน	 อุโมงค์หรือทางลอดด้านหน้า
 ระวังจักรยานตัดหน้า(เป็นทางข้ามจักรยาน)	 คนงานก่อสร้างด้านหน้า
 ทางขึ้นลาดชัน	 ทางลงลาดชัน

 <p>รถบรรทุกสินค้าอันตรายไปตามทางที่กำหนด</p>	 <p>รถที่วิ่งตามกฎจราจรมีสิทธิได้ไปก่อน</p>
 <p>ช่องทางสำหรับรถโดยสารเท่านั้น</p>	 <p>เดินรถทางเดียว ที่มีรถโดยสารสวนทางมาได้</p>
 <p>ร้านอาหาร</p>	 <p>ตู้ซ่อมรถ</p>
 <p>สถานีตำรวจจราจร</p>	 <p>ป้ายแสดงความเร็วที่บังคับบนมอเตอร์เวย์</p>

มาตรการ บทลงโทษ ค่าปรับ การตัดแต้ม กรณีฝ่าฝืนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และการดำเนินคดีความ (Punishment of Violation)

ข้อมูลเพิ่มเติมด้านข้อบังคับเกี่ยวกับการลงโทษสำหรับการละเมิดกฎจราจร

<https://bit.ly/2X8nkjc>

ความเร็วเกินกฎหมายกำหนด

มีค่าปรับระหว่าง 600,000 - 800,000 ต้อง สำหรับผู้ขับขี่ที่ขับขี่ด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 5 - 10 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

มีค่าปรับระหว่าง 2,000,000 - 3,000,000 ต้อง สำหรับผู้ขับขี่ที่ขับขี่ด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 10 - 20 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

มีค่าปรับระหว่าง 5,000,000 - 6,000,000 ต้อง สำหรับผู้ขับขี่ที่ขับขี่ด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 20 - 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

มีค่าปรับระหว่าง 5,000,000 - 6,000,000 ต้อง สำหรับผู้ขับขี่ที่ขับขี่ด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดตั้งแต่ 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมงขึ้นไป

การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

มีค่าปรับระหว่าง 2,000,000 - 3,000,000 ต้อง หากผู้ขับขี่ยานพาหนะกระทำการละเมิดกฎหมาย หากขับขี่ยานพาหนะบนถนนโดยมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด แต่ไม่เกิน 50 มิลลิกรัม/100 มิลลิลิตร หรือไม่เกิน 0.25 มิลลิกรัม/ลิตร ทางลมหายใจ

มีค่าปรับระหว่าง 7,000,000 - 8,000,000 ต้อง หากผู้ขับขี่ยานพาหนะกระทำการละเมิดกฎหมาย หากขับขี่ยานพาหนะบนถนนโดยมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด ตั้งแต่ 50 มิลลิกรัม ถึง 80 มิลลิกรัม/100 มิลลิลิตร หรือตั้งแต่ 0.25 มิลลิกรัม ถึง 0.4 มิลลิกรัม/ลิตร ทางลมหายใจ

มีค่าปรับระหว่าง 16,000,000 - 18,000,000 ต้อง หากผู้ขับขี่ยานพาหนะกระทำการละเมิดกฎหมายต่อไปนี้

- ก. หากขับขี่ยานพาหนะบนถนนโดยมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือด มากกว่า 80 มิลลิกรัม/100 มิลลิลิตร หรือมากกว่า 0.4 มิลลิกรัม/ลิตร ทางลมหายใจ
 - ข. ผลตรวจแอลกอฮอล์และยาเสพติดโดยเจ้าพนักงานไม่ผ่านเกณฑ์
 - ค. ไม่สามารถทำตามขั้นตอนการตรวจสอบของเจ้าพนักงานได้
- จะถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เป็นระยะเวลาตั้งแต่ 22 ถึง 24 เดือน (ในกรณีที่มีใบอนุญาตขับขี่) หรือจะถูกปรับระหว่าง 16,000,000 - 18,000,000 ต้อง (ในกรณีที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่)

การกระทำผิดกฎหมายการขนส่ง การจราจร ในข้อหาที่สำคัญอื่น ๆ

การลงโทษผู้ประกอบการ คนที่บรรทุกรถยนต์และยานพาหนะที่คล้ายคลึงกัน ซึ่งเป็นการละเมิดกฎจราจร

ค่าปรับระหว่าง 100,000 - 200,000 ต้อง สำหรับการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ในขณะที่ขับรถทั้งผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร

ค่าปรับระหว่าง 600,000 - 800,000 ต้อง จะถูกกำหนดให้กับผู้ขับขี่ที่กระทำการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถบนถนน

ค่าปรับระหว่าง 1,200,000 - 2,000,000 ต้อง จะถูกกำหนดให้กับผู้ขับขี่ที่ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจร และผู้ควบคุมการจราจร

การลงโทษผู้ประกอบการรถบรรทุกขนส่งสินค้าที่ละเมิดกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางถนน ได้แก่

1. ค่าปรับระหว่าง 300,000 - 400,000 ต้อง สำหรับการขนส่งสินค้าบนยานพาหนะที่ต้องผูก แต่ไม่ผูกหรือผูกไม่ติดแน่น ในการขนส่งสินค้าขึ้นไปบนหลังคา
2. ค่าปรับระหว่าง 800,000 - 1,000,000 ต้อง สำหรับการละเมิดข้อใดข้อหนึ่งดังต่อไปนี้
 - ก. ขับขี่ยานพาหนะ (รวมทั้งรถพ่วงและรถกึ่งพ่วง) ที่บรรทุกลูกสินค้าเกินกว่าร้อยละ 10 - 30 (ยกเว้น สำหรับรถบรรทุกที่มีของเหลว) และมากกว่าร้อยละ 20 - 30 สำหรับรถบรรทุกประเภทแท่งที่บรรทุกลูกของเหลว ตามที่อนุญาตและระบุไว้ในเอกสารความปลอดภัยทางเทคนิค
 - ข. การบรรทุกสิ่งของที่ด้านบนของตัวรถบรรทุก เกินความกว้างของตัวรถยนต์หรือสินค้ายื่นออกมาด้านหน้า/ด้านหลังรถเกินกว่าร้อยละ 10 ของความยาวของยานพาหนะ
 - ค. บรรทุกผู้โดยสารโดยฝ่าฝืนกฎระเบียบ ปล่อยให้บุคคลนอนอยู่บนกระโปรงหน้า นั่งบนหลังคารถ แกว่งแขนนอกตัวรถในขณะที่รถกำลังวิ่ง

- ง. ขั้บรถที่ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าโดยไม่มีเอกสารขนส่งตามกฎหมายเวียนแท็กซี่ที่บรรทุกสินค้า
3. ค่าปรับระหว่าง 1,000,000 - 2,000,000 ต้อง สำหรับการควบคุมยานพาหนะที่ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าโดยไม่มีอุปกรณ์ตรวจสอบยานพาหนะ (สำหรับยานพาหนะที่มีอุปกรณ์ที่กำหนด) หรือติดตั้งอุปกรณ์ แต่อุปกรณ์ไม่ทำงานตามที่กำหนด
 4. ค่าปรับระหว่าง 2,000,000 - 3,000,000 ต้อง สำหรับการบรรทุกสินค้าเกินความสูงของปริมาณที่อนุญาตสำหรับรถบรรทุก (รวมถึงรถพ่วงและรถกึ่งพ่วง)
 5. ค่าปรับระหว่าง 3,000,000 - 5,000,000 ต้อง สำหรับการละเมิดข้อใดข้อหนึ่งดังต่อไปนี้
 - ก. ขั้บขั้ยานพาหนะ (รวมทั้งรถพ่วงและรถกึ่งพ่วง) ที่บรรทุกสินค้าเกินภาระ (จำนวนสินค้า) ที่อนุญาตในการจราจรที่ระบุไว้ในความปลอดภัยด้านเทคนิค และการรับรองการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม
 - ข. ขั้บขั้ยานพาหนะที่ไม่มีป้ายตามที่กำหนด (สำหรับยานพาหนะที่มีสิทธิ์ในการติดป้าย) หรือติดป้ายแต่ไม่มีค่าที่จะใช้ หรือใช้ป้ายที่ไม่ได้ออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจ
 6. ค่าปรับระหว่าง 5,000,000 - 7,000,000 ต้อง สำหรับการใช้ยานพาหนะ (รวมถึงรถพ่วงและรถกึ่งพ่วง) ที่บรรทุกสินค้าเกินอัตรา (มวลสินค้า) ร้อยละ 50 - 100 ตามที่ได้รับอนุญาต
 7. ค่าปรับระหว่าง 7,000,000 - 8,000,000 ต้อง สำหรับการใช้ยานพาหนะ (รวมถึงรถพ่วงและรถกึ่งพ่วง) ที่บรรทุกสินค้าเกินอัตรา (มวลสินค้า) ร้อยละ 100 - 150 ตามที่ได้รับอนุญาต
 8. ค่าปรับระหว่าง 8,000,000 - 12,000,000 ต้อง จะถูกกำหนดไว้สำหรับการใช้ยานพาหนะ (รวมถึงรถพ่วงและรถกึ่งพ่วง) ที่บรรทุกสินค้าเกินอัตรา (มวลสินค้า) ร้อยละ 150 ตามที่ได้รับอนุญาต

นอกจากนี้ ผู้ขั้บขั้ที่ฝ่าฝืนอาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตขั้บขั้เป็นระยะเวลาตั้งแต่ 1 - 5 เดือน โดยขึ้นอยู่กับประเภทความผิด

การลงทะเบียนผู้ขับขี่ยานยนต์สำหรับการละเมิดกฎข้อบังคับในการขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่ และน้ำหนักมาก

1. ค่าปรับระหว่าง 1,000,000 - 2,000,000 ต้อง สำหรับการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ และน้ำหนักมากโดยไม่แจ้งถึงขนาดของสินค้าตามกฎระเบียบ
2. ค่าปรับระหว่าง 5,000,000 - 7,000,000 ต้อง สำหรับการละเมิดข้อใดข้อหนึ่ง ดังต่อไปนี้:
 - ก. ขนส่งสินค้าที่มีขนาดใหญ่และน้ำหนักมากเป็นพิเศษโดยไม่มีใบอนุญาต หรือ มีใบอนุญาตแต่ไม่มีผลบังคับใช้ หรือใช้ใบอนุญาตที่ไม่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่มีอำนาจ
 - ข. สินค้าที่มีขนาดใหญ่และน้ำหนักมากเป็นพิเศษที่มีใบอนุญาตยังคงใช้ได้ แต่น้ำหนักและขนาดรวมทั้งหมด เกินส่วนปกคลุมของยานพาหนะภายนอก ตามที่กำหนดในใบอนุญาต
3. ผู้ฝ่าฝืนจะต้องถูกลงโทษเพิ่มเติมดังต่อไปนี้
 - ก. การกระทำที่ระบุไว้ในข้อ 1 และข้อ 2 จะถูกตัดสิทธิ์ในการใช้ใบขับขี่ 1 ถึง 3 เดือน
 - ข. การกระทำที่ระบุไว้ในข้อ ก. ของข้อ 2 จะทำให้ใบอนุญาตหมดอายุหรือไม่ ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่มีอำนาจ
4. ผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัตินี้ หากก่อให้เกิดความเสียหายต่อสะพานหรือถนนจะต้องรับผิดชอบในการซ่อมแซมให้อยู่ในสภาพเดิม

280

การลงทะเบียนผู้ขับขี่ยานยนต์สำหรับการละเมิดกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งของเสียและสินค้าอันตราย

1. ค่าปรับระหว่าง 1,000,000 - 2,000,000 ต้อง สำหรับการละเมิดข้อใดข้อหนึ่ง ดังต่อไปนี้:
 - ก. หยุดหรือจอดยานพาหนะในสถานที่แออัด พื้นที่อยู่อาศัยที่สำคัญ หรืองานสำคัญในระหว่างขนส่งวัตถุอันตราย โดยไม่มีป้ายแสดงสัญญาณวัตถุอันตราย ตามที่กำหนด ยกเว้นการฝ่าฝืนที่กำหนดไว้ในข้อ 2
 - ข. การขนส่งที่เป็นมลพิษทางสิ่งแวดล้อมที่ไม่เป็นไปตามข้อบังคับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ยกเว้นการฝ่าฝืนที่กำหนดไว้ในข้อ 2

2. ค่าปรับระหว่าง 2,000,000 - 3,000,000 ต้อง สำหรับการขนส่งวัตถุอันตรายโดยไม่ได้รับอนุญาตหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของใบอนุญาตอย่างเคร่งครัด
3. ผู้ประกอบการที่กระทำการฝ่าฝืนที่ระบุไว้ในข้อ 1 และ 2 จะต้องถูกลงโทษเพิ่มเติมในรูปแบบการตัดสิทธิ์ในการใช้ใบขับซึ่งเป็นเวลา 1 ถึง 3 เดือน
4. ผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติของข้อ 1 และ 2 จะต้องอยู่ภายใต้มาตรการเยียวยาดังต่อไปนี้ บังคับให้ปฏิบัติตามกฎการวางแผนเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายและปกป้องสิ่งแวดล้อม หากก่อให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมจะต้องดำเนินมาตรการเพื่อแก้ไขมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม

การลงโทษผู้ประกอบการยานพาหนะทางถนนที่มีป้ายทะเบียนต่างประเทศ

1. ค่าปรับระหว่าง 500,000 - 1,000,000 ต้อง กรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะป้ายทะเบียนต่างประเทศกระทำการละเมิดดังต่อไปนี้
 - ก. ใช้ยานพาหนะโดยไม่แสดงสัญลักษณ์บังคับประเทศตามที่กำหนด
 - ข. เอกสารที่ไม่มีแปลเป็นภาษาอังกฤษหรือภาษาเวียดนามตามที่กำหนดไว้
 - ค. รถยนต์โดยสารไม่มีรายชื่อผู้โดยสารตามที่กำหนด
2. ค่าปรับระหว่าง 3,000,000 - 5,000,000 ต้อง สำหรับการละเมิดดังต่อไปนี้
 - ก. การให้บริการในอาณาเขตดินแดนเวียดนามเกินระยะเวลาที่กำหนด
 - ข. การให้บริการเกินขอบเขตของการอนุญาต
 - ค. ใช้ยานพาหนะโดยไม่มีใบอนุญาตการขนส่งระหว่างประเทศหรือป้ายการขนส่งระหว่างประเทศตามระเบียบ หรือหมดอายุ
 - ง. ขับรถโดยไม่มีป้ายทะเบียนชั่วคราวหรือติดแผ่นป้ายทะเบียนชั่วคราวที่ไม่ได้ถูกออกโดยหน่วยงานที่มีอำนาจ
 - จ. ขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าโดยฝ่าฝืนข้อตกลงการขนส่งทางบกตามพิธีสารที่ลงนาม
 - ฉ. ขับรถฝั่งขวา รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ของชาวต่างชาติที่เข้าสู่เวียดนามในการใช้การจราจรโดยปราศจากพาหนะนำทางตามที่กำหนด

กฎระเบียบการอนุญาตให้ขนส่งเฉพาะกิจ (สินค้าอันตราย)

ข้อมูลเพิ่มเติมด้านกฎข้อบังคับการขนส่งสินค้าอันตรายบนท้องถนน

<https://bit.ly/3ngnUWP>

การขนส่งสินค้าอันตราย มีเงื่อนไขสำหรับผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตรายดังต่อไปนี้

1. ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายจะต้องได้รับการฝึกอบรม และได้รับรองการฝึกอบรมในสินค้าอันตรายที่ทำการขนส่งอยู่ตามกฎระเบียบของสาขาของกระทรวงที่ดูแล
2. ผู้จัดเก็บ และคุ้มกันสินค้าอันตรายจะต้องได้รับการฝึกอบรมสำหรับสินค้าอันตรายที่ถูกคุ้มกันหรือจัดเก็บในคลังสินค้า
3. สาขาของกระทรวงที่รับผิดชอบจะมีหน้าที่ดูแลเรื่องดังต่อไปนี้
 - ก. ออกกฎระเบียบสำหรับชนิดของสินค้าอันตรายในขณะที่ถูกขนส่ง ซึ่งผู้ประกอบการต้องได้รับการฝึกอบรม และได้รับใบรับรองการฝึกอบรม
 - ข. กฎระเบียบสำหรับสินค้าอันตรายที่จะต้องได้รับการคุ้มกัน
 - ค. จัดการฝึกอบรมและออกใบรับรองการฝึกอบรมแก่ผู้ประกอบการ
 - ง. จัดการฝึกอบรมให้กับผู้ดูแล ผู้คุ้มกันสินค้าอันตราย

การบรรจุ และการยกของสินค้าอันตรายในการขนส่ง และในคลังสินค้า

1. องค์กร และบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการบรรจุ และการยกของสินค้าอันตรายที่มีคลังสินค้าและลานสินค้าจะต้องทำตามกฎของการดูแล การบรรจุ การยก และการขนส่งสำหรับสินค้าอันตรายแต่ละประเภท หรือตามการแจ้งงานจากผู้ส่งออก
2. การบรรจุ และการยกสินค้าอันตรายลงจะต้องอยู่ภายใต้การแนะนำ และควบคุมโดยผู้จัดเก็บ และผู้คุ้มกัน
3. ในกรณีที่ไม่มีคำแนะนำต้องใช้ผู้คุ้มกันสินค้าอันตราย ผู้ขนส่งจะต้องทำการบรรจุ และยกสินค้าลงตามคำแนะนำของผู้ส่งออก

หลักเกณฑ์สำหรับผู้ขนส่งสินค้าอันตราย

1. ผู้ขนส่งสินค้าอันตรายจะต้องมีคุณสมบัติเหมาะสมกับการจราจร
2. อุปกรณ์สำหรับขนส่งสินค้าอันตรายของผู้ประกอบการจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดโดยสำนักงานสาขาของกระทรวงที่กำกับดูแล
3. หน่วยงานที่มีหน้าที่ตรวจสอบสภาพยานพาหนะจะต้องตรวจสอบและออกหนังสือรับรองการตรวจสอบรถที่จะใช้ในการขนส่งสินค้าอันตราย
4. ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายจะต้องติดสัญลักษณ์ประเภท และชนิดของวัตถุอันตรายที่ทำการขนส่ง หากมีการขนส่งวัตถุอันตรายหลายประเภท จะต้องติดตราสัญลักษณ์ของวัตถุอันตรายทุกประเภทในทั้งสองด้านของตัวรถ และด้านท้ายรถ
5. หลังจากจัดส่งวัตถุอันตรายเรียบร้อยแล้ว และต้องขนส่งสินค้าประเภทอื่นต่อ จะต้องทำความสะอาด และนำสัญลักษณ์วัตถุอันตรายออกตัวรถ
6. ห้ามไม่ให้ใช้ยานพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐาน หรือไม่เหมาะสมในการขนส่งวัตถุอันตราย

283

ผู้ขนส่งสินค้าอันตรายมีหน้าที่ความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

1. ดำเนินการขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานการขนส่งสินค้าอันตราย
2. ตรวจสอบสินค้าเพื่อให้มีการขนส่งอย่างปลอดภัยตามข้อกำหนด
3. ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าของสินค้า และปฏิบัติตามข้อบังคับของใบอนุญาตการขนส่งสินค้าอันตราย
4. ดำเนินการขนส่งเมื่อมีการอนุญาตที่ครบถ้วน ได้แก่ ตราสัญลักษณ์วัตถุอันตราย และป้ายเตือนอันตราย
5. แนะนำพนักงานขับรถให้ศึกษากฎระเบียบที่จำเป็นเมื่อขนส่งสินค้าอันตราย
6. ผู้ขนส่งจะรับขนส่งต่อเมื่อมีสินค้ามีการดำเนินการอย่างถูกต้อง เช่น มีใบอนุญาตที่ยังไม่หมดอายุ มีบรรจุภัณฑ์ที่ปลอดภัย

ข้อมูลเพิ่มเติมด้านการขออนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย

<https://bit.ly/395Sf56>

การยื่นขอใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย และแบบฟอร์ม

1. แบบฟอร์มของการอนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย ประกอบด้วย
 - ก. ใบสมัครขอใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย
 - ข. หนังสือรับรองบริษัท และบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจสินค้าอันตราย หรือใบอนุญาตในการประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าตามที่กฎหมายกำหนด
 - ค. รายชื่อและข้อมูลสินค้าอันตรายที่จะทำการขนส่ง
 - ง. ใบอนุญาตควบคุมผู้ขนส่งที่ยังไม่หมดอายุสำหรับการจัดการขนส่งที่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าอันตรายแต่ละประเภท
 - จ. เอกสารการลงทะเบียนขนส่ง ใบรับรองความปลอดภัยทางเทคนิคที่ยังไม่หมดอายุจากหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแล และมีประกันภัยภาคบังคับสำหรับยานพาหนะเพื่อรับผิดชอบของความเสียหายต่อบุคคลอื่น
ในกรณีที่ต้องกรหรือบุคคลมีสินค้าอันตรายที่ต้องทำการขนส่ง จะต้องจ้างผู้ขนส่ง โดยองค์กรหรือบุคคลจะต้องนำเสนอการทำสัญญาเชิงพาณิชย์ หรือสำเนาของการตกลงในการรับขนส่งสินค้าอันตราย โดยมีการเซ็นชื่อ และประทับตรา (ถ้ามี) โดยทั้งสองฝ่ายซึ่งจะระบุวิธีการขนส่ง การควบคุม ปริมาณการขนส่ง
 - ฉ. ใบรับรองการฝึกอบรมสำหรับความปลอดภัยในอาชีพ และความสะอาดของแรงงานที่ยังไม่หมดอายุตามกฎหมาย
 - ช. ใบรับรองการมีส่วนร่วม การฝึกอบรม การฝึกอบรมเชิงเทคนิค ในด้านความปลอดภัยทางเคมีโดยยังไม่หมดอายุจากกรมอุตสาหกรรมและพาณิชย์ ที่ออกให้กับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตราย
 - ซ. เอกสารระบุเรื่องความปลอดภัยของสินค้าอันตรายที่จะขนส่งเป็นภาษาเวียดนามโดยผู้ผลิตและผู้นำเข้าตามกฎหมาย โดยมีสำเนาของเอกสารที่ใช้ภาษาต้นฉบับแนบไปด้วย
 - ณ. ใบรับรองการปฏิบัติตามมาตรฐาน และกฎระเบียบเชิงเทคนิค หรือเอกสารแสดงผลการทดสอบ ผลการตรวจสอบของวัสดุของบรรจุภัณฑ์ และการประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายตามกฎหมาย ระบุรายชื่อสินค้าอันตรายที่

ทำการขนส่งทางรถยนต์ ถนน รถไฟ ทางน้ำ ตามกฎหมายด้านผลิตภัณฑ์ และคุณภาพสินค้า

- ญ. มีแผนฉุกเฉินในการช่วยเหลือหากเกิดเหตุการณ์ไม่ปกติของสินค้าอันตรายที่ได้รับการอนุมัติโดยหน่วยงานที่มีอำนาจ ตามข้อบังคับเรื่องการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน
- ฎ. มีแผนในการทำความสะอาดอุปกรณ์ และปกป้องสิ่งแวดล้อมหลังจากการขนส่งที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่กำกับดูแล

ในกรณีที่องค์กรหรือบุคคลสมัครขอใบอนุญาตสำหรับหลายบุคคล หรือใช้บริการผู้ขนส่งสินค้าอันตรายหลายราย หรือใช้ผู้คุ้มกันสินค้าหลายราย หรือขนส่งสินค้าอันตรายหลายชนิด ผู้สมัครจะต้องกรอกข้อมูลสำหรับขนส่งสินค้าอันตรายแต่ละชนิดให้ครบถ้วน

2. ใบสมัคร

องค์กรและบุคคลที่จะขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน รถไฟ และทางน้ำในประเทศ จะต้องกรอกใบสมัคร 1 ชุด และนำส่งไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในระดับจังหวัด โดยตรงภายใต้การดูแลของรัฐบาลกลางตามที่องค์กร และบุคคลนั้นจดทะเบียนไว้

- ก. หากเอกสารถูกนำส่งโดยตรงจะต้องนำเอกสารฉบับจริงมาแสดง
- ข. หากนำส่งเอกสารทางไปรษณีย์ เอกสารจะต้องถูกประทับตรารับรองสำเนาถูกต้อง
- ค. ในกรณีที่นำส่งเอกสารทางอิเล็กทรอนิกส์ จะต้องทำตามขั้นตอนกระบวนการบริหารจัดการของท้องถิ่น

กระบวนการการขอใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย

1. หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องจะมีหน้าที่รับและประเมินเอกสารที่นำส่งสำหรับขออนุญาตขนส่งสินค้าอันตรายภายใน 5 วันทำการหลังจากได้รับเอกสารการสมัครมาจากองค์กร หรือบุคคลแล้ว

- ก. ในกรณีที่เอกสารไม่สมบูรณ์ หรือไฟล์ในการสมัครไม่ครบถ้วน หน่วยงานที่รับผิดชอบ จะประกาศผลไปยังองค์กรหรือบุคคลที่ขอ โดยจะมีการบันทึกเพิ่มเติม ดังนี้
- หลังจาก 30 วันนับจากวันที่ขอเอกสารเพิ่มเติมจากองค์กรหรือบุคคลแต่ไม่ได้รับเอกสารเพิ่มเติมหน่วยงานที่รับผิดชอบจะส่งหนังสืออย่างเป็นทางการเพื่อปฏิเสธที่จะออกใบรับรองการขนส่งสินค้าอันตรายโดยระบุเหตุผลที่ชัดเจน ในกรณีที่ถูกปฏิเสธการออกใบอนุญาต องค์กร และบุคคล จะต้องส่งเอกสารในการสมัครใหม่ทั้งหมด
- ข. ในกรณีที่เอกสารครบถ้วนสมบูรณ์ หน่วยงานที่รับผิดชอบจะออกใบอนุญาตให้ขนส่งสินค้าอันตรายให้แก่องค์กร และบุคคล
- ค. หากการร้องขอทำการขนส่งสินค้าอันตรายในปริมาณที่มากกว่าปกติ หน่วยงานที่รับผิดชอบจะร้องขอแผนฉุกเฉินกรณีเกิดปัญหา และจะมีการไปประเมินสำนักงานและคลังสินค้าจริง รวมถึงลานเก็บสินค้าขององค์กรและบุคคล และจะต้องส่งเอกสารทางอีเมลไปยังองค์กรและบุคคลให้ทราบเรื่องภายใน 10 วันทำการ หลังจากวันที่ได้แจ้งองค์กรและบุคคล ทั้งนี้การประเมินจะเป็นดังต่อไปนี้
- การประเมินจะถูกจัดทำโดยผู้เชี่ยวชาญ และตั้งทีมประเมินขึ้นมา ร่วมประเมิน โดยจะถูกจัดตั้งโดยการตัดสินใจของหน่วยงานที่รับผิดชอบ
 - หลังจากการประเมินแล้ว ทีมงานประเมินจะทำการลงบันทึกของการประเมินจริง ซึ่งจะต้องถูกระบุว่าการสมัครขนส่งสินค้าอันตรายนี้ไม่ได้เป็นไปตามกฎระเบียบปกติ โดยแบบฟอร์มการประเมินจะถูกทำสำเนา 2 ฉบับ และลงนามโดยสมาชิกในทีมประเมินและตัวแทนทางกฎหมายขององค์กรหรือบุคคล โดยเก็บสำเนา 1 ฉบับไว้ โดยการประเมินนี้ จะสมบูรณ์แม้ว่าตัวแทนบริษัทหรือบุคคลไม่ได้ลงนาม ขอเพียงแค่สมาชิกในทีมประเมินได้ลงนามก็มีผลสมบูรณ์ตามกฎหมาย
 - ในกรณีที่องค์กรหรือบุคคลไม่ต้องทำการแก้ไขเพื่อให้การสมัครขนส่งสินค้าอันตรายสมบูรณ์หลังจากการเข้าประเมิน หน่วยงานที่รับผิดชอบจะทำการออกใบอนุญาตสำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายให้ภายใน 2 วันทำการ
 - ในกรณีที่องค์กรหรือบุคคลต้องทำการแก้ไขเพื่อให้เอกสารในการสมัครขนส่งสินค้าอันตรายสมบูรณ์ จะมีระยะเวลาให้แก้ไขไม่เกิน 30 วันทำการนับจากวันที่มีการลงบันทึกการเข้าประเมิน

ภายใน 3 วันทำการจากวันที่หน่วยงานที่รับผิดชอบได้รับรายงาน จากทีมประเมินในการให้ออกใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตรายให้แก่องค์กร หรือบุคคล จะต้องสามารถแจ้งผลของการนำส่งการแก้ไขได้

การประเมินเพิ่มเติมจากทีมประเมินจะต้องเป็นไปตามกฎหมาย และจะต้องทำรายงานการประเมินระบุว่า “บันทึกการประเมินเพิ่มเติม” เนื้อหาของบันทึกการประเมินเพิ่มเติมจะต้องระบุอย่างชัดเจนว่าการแก้ไข เป็นที่พึงพอใจหรือไม่เป็นที่พึงพอใจตามวัตถุประสงค์ที่จะออก หรือไม่ออก ใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตรายให้แก่องค์กร และบุคคล

หลังจากการออกบันทึกการประเมินเพิ่มเติมเรียบร้อยแล้ว ภายใน 2 วัน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องทำการตัดสินใจที่จะอนุมัติหรือ ปฏิเสธที่จะออกใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย หากปฏิเสธ จะต้องระบุ เหตุผลในการปฏิเสธไว้อย่างชัดเจนในเอกสาร

2. อายุของใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย

อายุของใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตรายนั้นจะเป็นไปตามประเภทของการขนส่ง ได้แก่

ก. การขนส่งโดยยานพาหนะทางรถ และทางน้ำในประเทศ

- การอนุญาตขนส่งจะถูกออกให้ตอนที่ทำการขนส่งสินค้าในแต่ละช่วง
- การออกใบอนุญาตขนส่งตามช่วงเวลาขนส่งสินค้าอันตรายจะต้องไม่เกิน 12 เดือนจากวันที่อนุญาตแต่จะต้องไม่เกินตามที่ระบุไว้ใน เอกสารด้วยเช่นกัน
- สำหรับใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตรายในแต่ละล็อตจะหมดอายุลงเมื่อ การขนส่งสิ้นสุดลงแล้ว

ข. การขนส่งสินค้าอันตรายทางรถไฟ

ใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตรายจะถูกออกให้แต่ละครั้งของการขนส่ง เวลาที่จำกัดของแต่ละการขนส่งนั้นจะต้องไม่เกินวันหมดอายุที่

ระบุไว้เอกสารขออนุญาต โดยจะหมดอายุลงโดยอัตโนมัติเมื่อการขนส่งสิ้นสุดลง

- ค. องค์การ และบุคคลที่ได้รับการอนุญาตให้ขนส่งสินค้าอันตรายนั้น เมื่อจะมีการเปลี่ยนแปลงเนื้อหาสาระใด ๆ ที่ระบุไว้ในใบอนุญาต องค์การ และบุคคลนั้น ๆ จะต้องทำการยื่นเอกสารใหม่เพิ่มเติม โดยระบุการเปลี่ยนแปลง ซึ่งจะต้องเป็นไปตามกฎระเบียบข้อบังคับของการขนส่งสินค้าอันตราย

การเพิกถอนใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย

1. การเพิกถอนใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตรายจะเกิดขึ้นจากกรณีดังต่อไปนี้
 - ก. องค์การหรือบุคคลที่ล้มละลายตามกฎหมายแต่ยังกระทำการขนส่งสินค้าอันตราย
 - ข. กระทำการละเมิดกฎระเบียบ โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบจะออกเอกสารยกเลิกการอนุมัติในด้านการค้าสินค้าอันตราย หรือการขนส่งสินค้าอันตราย หรือการละเมิดการบริหารเชิงคุณภาพสำหรับสินค้าอันตรายตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป
 - ค. การเช่า การให้ยืม หรือการปรับเปลี่ยนเนื้อหาสาระของใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย
 - ง. การไม่สามารถทำตามเนื้อหาที่ระบุไว้ในใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย
 - จ. อนุญาตให้เกิดเหตุการณ์เกี่ยวข้องกับเคมีนำมาซึ่งความผิดพลาดขององค์การหรือบุคคลในระหว่างขนส่งสินค้าอันตรายตั้งแต่ 1 ครั้ง หรือมากกว่า และถูกตัดสินว่าละเมิดกฎระเบียบด้านความปลอดภัยโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 - ฉ. มีหนังสือเป็นลายลักษณ์อักษรแจ้งว่าจะไม่ทำการขนส่งสินค้าอันตรายต่อแล้ว
2. กรมมาตรฐานมาตรฐานวิทยาและการควบคุมคุณภาพจะเป็นผู้ยกเลิกใบอนุญาตขนส่งสินค้าอันตรายและระบุเหตุผลอย่างชัดเจน
3. หน่วยงานย่อยของกรมมาตรฐานมาตรฐานวิทยาและการควบคุมคุณภาพ จะไม่รับและประเมินใบสมัครที่จะขอใบอนุญาตใหม่สำหรับองค์การ และบุคคลใด ๆ ที่ถูกยกเลิกใบอนุญาตภายใน 6 เดือนที่ถูกเพิกถอน หรือ 12 เดือนจากวันที่องค์การหรือบุคคลนั้นถูกยกเลิกใบอนุญาตเนื่องจากละเมิดข้อบังคับตามกฎหมาย

ความรับผิดชอบขององค์กรและบุคคลในการขนส่งสินค้าอันตราย

- ก. ความรับผิดชอบในการคุ้มกันสินค้าอันตราย ในการคุ้มกันสินค้าอันตราย ผู้ขนส่งจะต้องมี
 - แผนฉุกเฉินในการรับมือเหตุไม่คาดฝันเกี่ยวกับเคมีภัณฑ์ที่กำลังทำการขนส่ง
 - เอกสารแสดงรายละเอียดด้านความปลอดภัยของสินค้าอันตรายที่ทำการขนส่งเป็นภาษาเวียดนาม พร้อมกับเอกสารภาษาต้นฉบับ (ถ้ามี)
 - คำแนะนำสำหรับขนส่งสินค้าอันตรายจากบริษัทผู้ผลิต (ถ้ามี) และรับรองสำเนาถูกต้องบนเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับสินค้าอันตรายที่กำลังดูแลอยู่
- ข. ตรวจสอบสภาพทางเทคนิคเพื่อการขนส่งสินค้าอันตรายอย่างปลอดภัยก่อนทำการจัดส่ง อย่างน้อย 2 ชั่วโมงระหว่างการขนส่งเพื่อให้ขนส่งอย่างปลอดภัย
- ค. ควบคุมการบรรจุและการยกสินค้าอันตรายลงในระหว่างการขนส่ง และการรักษาสภาพแวดล้อมให้สะอาด
- ง. มีบันทึกขั้นตอนการขนส่ง
- จ. แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเมื่อมีกิจกรรมการช่วยเหลือเหตุการณ์ฉุกเฉินตามแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินสำหรับการขนส่งสินค้าอันตราย หรือคำแนะนำจากเอกสารความปลอดภัยเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินเกี่ยวกับการขนส่งเคมี
- ฉ. ใช้การป้องกันความปลอดภัยสำหรับบุคคลที่เหมาะสมกับสินค้าอันตรายเมื่อต้องจัดการดูแลด้านความปลอดภัยระหว่างการขนส่ง

❖ สาธารณรัฐประชาชนจีน

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของจีน

จีนมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการประกอบการขนส่งดังต่อไปนี้

1. กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยสำหรับการจราจรทางถนนของสาธารณรัฐประชาชนจีน
2. กฎระเบียบการขนส่งทางถนนของสาธารณรัฐประชาชนจีน
3. มาตรการทางศุลกากรของสาธารณรัฐประชาชนจีนในการควบคุมและบริหารการขนส่งสินค้า

4. มาตรการทางศุลกากรของสาธารณรัฐประชาชนจีนในการกำกับดูแลวิธีการขนส่งในการเข้าหรือออกจากประเทศ
5. บทบัญญัติสำหรับการบริหารการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ
6. บทบัญญัติในการบริหารการขนส่งสินค้าทางถนนและสถานี
7. บทบัญญัติในการบริหารการขนส่งทางถนนของสินค้าอันตราย
8. บทบัญญัติในการบริหารการขนส่งทางถนนของข้อตกลงสารกัมมันตรังสี (ฉบับปรับปรุงปี พ.ศ. 2559)
9. บทบัญญัติในการบริหารงานของพนักงานขนส่งทางถนน
10. บทบัญญัติในการบริหารการฝึกอบรมผู้ขับขี่ยานพาหนะ

การประกอบการขนส่ง เรือไน ข้อกำหนดต่างๆ ภายในประเทศจีน

การขออนุญาตการขนส่งโดยรถบรรทุกเชิงพาณิชย์จะต้องขออนุญาตไปยังหน่วยงานด้านอุตสาหกรรมและการพาณิชย์ตาม และหน่วยงานด้านการขนส่งทางถนนในระดับประเทศ และจัดเตรียมเอกสารประกอบการขออนุญาต ดังต่อไปนี้

1. ใบสมัครเพื่อประกอบธุรกิจขนส่งทางถนน
2. ใบรับรองของผู้ดูแลธุรกิจ บัตรประจำตัวของผู้ดูแล และหนังสือมอบอำนาจ
3. สำเนาของใบอนุญาตให้ใช้ยานพาหนะ และการให้ระดับความสามารถเชิงเทคนิคของยานพาหนะ จดหมายแสดงวัตถุประสงค์ของการซื้อยานพาหนะในการขนส่ง ซึ่งจะต้องมีหมายเลข ชนิด และผลงานทางเทคนิคสำหรับยานพาหนะที่กำลังจะซื้อ พร้อมทั้งเวลาที่ซื้อยานพาหนะดังกล่าว
4. ใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะ และใบรับรองการฝึกหัดของพนักงานขับรถแต่ละคนที่จ้าง หรือกำลังจะจ้าง รวมถึงสำเนาของเอกสารทั้งหมด
5. บ้ายเตือนตามกฎหมายความปลอดภัย
6. เอกสารอื่น ๆ ตามที่กฎหมาย และกฎระเบียบกำหนด

ข้อมูลเพิ่มเติม

(Provisions on the Administration of Road Freight Transport and Stations
<http://www.lawinfochina.com/display.aspx?id=22607&lib=law>)

จากกฎหมาย ข้อ 2 ข้อบังคับของสาธารณรัฐประชาชนจีนเรื่องการขนส่งทางถนน
(http://www.gov.cn/gongbao/content/2016/content_5139501.htm)

ผู้ขออนุญาตประกอบการขนส่งทางถนนเชิงพาณิชย์จะต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. มีรถบรรทุกผ่านเกณฑ์การตรวจสอบตามมาตรฐานที่กำหนด
2. มีพนักงานขับรถมีคุณสมบัติตรงตามข้อกำหนด ได้แก่ อายุไม่เกิน 60 ปี ไม่มีประวัติด้านอุบัติเหตุที่ร้ายแรงจากการขับขี่ภายในระยะเวลา 3 ปี เป็นต้น
3. มีระบบการจัดการการขนส่งที่ปลอดภัย

ผู้ขออนุญาตประกอบการขนส่งทางถนนเชิงพาณิชย์จะต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. มีรถบรรทุกผ่านเกณฑ์การตรวจสอบตามมาตรฐานสำหรับการขนส่งสินค้าอันตราย
2. พนักงานขับรถผ่านการทดสอบด้านการขนถ่ายสินค้าอันตราย
3. ติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารภายในรถบรรทุกสินค้าอันตราย
4. มีระบบการจัดการการขนส่งที่ปลอดภัย

291

การยื่นขอดำเนินการในการขนส่งสินค้าตามกฎหมาย จะต้องยื่นคำขอไปยัง
หน่วยงานปกครองส่วนท้องถิ่นและกรมการพาณิชย์ และยื่นคำขอตามข้อกำหนดและ
ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

1. ถ้าเป็นการขนส่งสินค้าที่ไม่ใช่การขนส่งสินค้าอันตรายให้ยื่นคำขอ
กับสำนักงานขนส่งทางถนนระดับเขต
2. ถ้าเป็นการขนส่งสินค้าอันตรายให้ยื่นคำขอกับสำนักงานขนส่งทางถนนระดับ
เทศบาลในเขตนั้น

สำนักงานขนส่งทางถนน จะพิจารณาการออกใบอนุญาตภายใน 20 วันนับจาก
วันที่ได้รับใบคำขออนุญาต โดยสำนักงานขนส่งทางถนนจะออกใบอนุญาตประกอบธุรกิจ
ขนส่งทางถนนและใบรับรองการใช้นานพาหนะแต่ละคันให้กับผู้ขออนุญาต

กฎหมายและกฎระเบียบด้านการบริหารกำหนดว่าจะต้องขนส่งสินค้าหลังจากปฏิบัติตามขั้นตอนที่เกี่ยวข้องและผู้ประกอบการขนส่งสินค้าจะต้องตรวจสอบขั้นตอนที่เกี่ยวข้องนั้น

รัฐสนับสนุนให้ผู้ประกอบการขนส่งดำเนินการขนส่งทางบกเพื่อความปลอดภัยในการสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมและการขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าควรใช้มาตรการที่จำเป็นเพื่อป้องกันไม่ให้เห็นสินค้าตกและกระจัดกระจาย การขนส่งสินค้าอันตรายต้องดำเนินการตามมาตรการที่จำเป็นเพื่อป้องกันการเผาไหม้ การระเบิด การแผ่รังสี และการรั่วไหลของสินค้าอันตราย

การขนส่งสินค้าอันตรายจำเป็นต้องจัดให้มีบุคลากรคอยดูแลเพื่อให้มั่นใจว่าสินค้าอันตรายนั้นอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของบุคคลนั้นและติดป้ายการขนส่งสินค้าอันตรายที่ชัดเจน ในกรณีที่สินค้าอันตรายถูกส่งมอบ ผู้ดำเนินการขนส่งสินค้าจะต้องได้รับแจ้งชื่อลักษณะและวิธีการกำจัดสินค้าอันตรายนั้น และต้องบรรจุอย่างเคร่งครัดตามระเบียบข้อบังคับของรัฐที่เกี่ยวข้องและติดตั้งสัญลักษณ์ที่เห็นได้ชัดเจน

การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

ผู้ขออนุญาตประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศจะต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. เป็นนิติบุคคลตามกฎหมายที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งทางถนน
2. ประกอบธุรกิจการขนส่งทางถนนในจีนมาเป็นระยะเวลา 3 ปีและไม่มีประวัติด้านอุบัติเหตุร้ายแรง

หากมีการยื่นคำขอสำหรับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ให้ยื่นคำขอต่อสำนักงานขนส่งทางถนนของมณฑล โดยจะใช้เวลาไม่เกิน 20 วันนับจากวันที่ได้รับใบคำขอในการพิจารณาอนุญาต

ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศของจีนจะต้องระบุสัญลักษณ์ของสัญชาติจีนในตำแหน่งที่เห็นได้ชัดเจนในระหว่างทำการขนส่งระหว่างประเทศ ในกรณีนี้ที่

รถของผู้ประกอบการขนส่งทางต่างชาติได้รับอนุญาตให้นำรถเข้ามาภายในจีน จะต้องแสดงป้ายสัญลักษณ์ของรถต่างชาติ และขับรถตามเส้นทางการขนส่งที่ถูกกำหนดไว้เท่านั้น และจะไม่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งสินค้าภายในดินแดนของจีน

ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศของต่างชาติได้รับอนุญาตให้เข้ามาตั้งสำนักงานตัวแทน (Representative Office) ในจีน แต่ไม่ได้รับอนุญาตให้ประกอบการขนส่งสินค้า

ใบอนุญาตขับรถ

ใบอนุญาตขับรถในจีน แบ่งเป็นหลายประเภท ได้แก่

1. ใบอนุญาต A1 จะออกให้สำหรับการขับรถโดยสารขนาดใหญ่ (สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ตั้งแต่ 20 คนขึ้นไป หรือรถมีความยาวมากกว่า 6 เมตร) ทั้งนี้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาต A1 จะสามารถขับรถประเภทอื่น ๆ ได้แก่ รถโดยสารขนาดกลาง รถบรรทุกขนาดใหญ่ รถขนาดเล็ก รถอัตโนมัติขนาดเล็ก รถบรรทุกขนาดเล็ก รถสามล้อ
2. ใบอนุญาต A2 จะออกให้สำหรับการขับรถแทรกเตอร์ รถพ่วง และรถกึ่งพ่วง (ใบอนุญาตขับที่มีอายุคราวละ ไม่เกิน 3 ปี) ทั้งนี้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาต A2 จะสามารถขับรถประเภทอื่น ๆ ได้แก่ รถบัสขนาดกลาง รถบรรทุกขนาดใหญ่ รถขนาดเล็ก รถอัตโนมัติขนาดเล็ก รถบรรทุกขนาดเล็ก รถสามล้อ
3. ใบอนุญาต A3 จะออกให้สำหรับการขับรถโดยสารขนาดกลาง (ขนาดตั้งแต่ 10 ถึง 19 ที่นั่ง หรือมีความยาวรถน้อยกว่า 6 เมตร) ทั้งนี้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาต A3 จะสามารถขับรถประเภทอื่น ๆ ได้แก่ รถขนาดเล็ก รถอัตโนมัติขนาดเล็ก รถบรรทุกขนาดเล็ก รถสามล้อ
4. ใบอนุญาต B1 จะออกให้สำหรับการขับรถโดยสารขนาดเล็ก (ขนาดน้อยกว่า 10 ที่นั่งหรือมีความยาวรถน้อยกว่า 6 เมตร) ทั้งนี้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาต B1 จะสามารถขับรถประเภทอื่น ๆ ได้แก่ รถยนต์นั่งขนาดเล็ก รถอัตโนมัติขนาดเล็ก รถบรรทุกขนาดเล็ก รถสามล้อ

5. ใบอนุญาต B2 จะออกให้สำหรับการขับรถบรรทุกขนาดใหญ่ (ที่มีไซรด์พ่วงและรถกึ่งพ่วง และเป็นรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรวมตั้งแต่ 12 ตันขึ้นไปโดยใบอนุญาตขับที่มีอายุคราวละไม่เกิน 3 ปี) ทั้งนี้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาต B2 จะสามารถขับรถประเภทอื่น ๆ ได้แก่ รถขนาดเล็ก รถอู่โตโนมิตีขนาดเล็ก รถบรรทุกขนาดเล็ก รถสามล้อ
6. ใบอนุญาต C1 จะออกให้สำหรับการขับรถยนต์นั่งขนาดเล็ก (รถที่มีความยาวรวมน้อยกว่า 3.5 เมตร) รถบรรทุกขนาดกลาง (เป็นรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรวมตั้งแต่ 1.8 ตันแต่ไม่เกิน 12 ตัน) ทั้งนี้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาต C1 จะสามารถขับรถประเภทอื่น ๆ ได้แก่ รถอู่โตโนมิตีขนาดเล็ก รถบรรทุกขนาดเล็ก รถสามล้อ
7. ใบอนุญาต C2 จะออกให้สำหรับการขับรถเกียร์อัตโนมัติขนาดเล็ก
8. ใบอนุญาต C3 จะออกให้สำหรับการขับรถบรรทุกทุกขนาดเล็ก (เป็นรถที่มีความยาวรวมน้อยกว่า 3.5 เมตร หรือเป็นรถบรรทุกที่มีน้ำหนักรวมไม่เกิน 1.8 ตัน) ทั้งนี้ผู้ที่ได้รับใบอนุญาต C3 จะสามารถขับรถสามล้อได้
9. ใบอนุญาต C4 จะออกให้สำหรับการขับรถสามล้อ

ตัวอย่างใบอนุญาตขับขี่

中华人民共和国机动车驾驶证
Driving License of the People's Republic of China

证号 中华人民共和国身份证号码(或有效外籍证件号码)

姓名 王某某 性别 男/女 国籍 中国/其他国家
Name Sex Nationality

住址 中华人民共和国居民身份证所记载地址(或外籍人士驻华地址)
Address

出生日期 19**-**-**
Date of Birth

初次领证日期 2014-07-23
Date of First Issue

准驾车型 C1
Class

有效期限 2014-07-23 至 2020-07-23 (整)
Valid period

× ×省× ×
市公安局交
通警察支队

彩色免冠
照片

准驾车型代号规定

M 大型客车和A1、B1、B2	C4 三轮汽车
N 牵引车和B1、B2	C5 残疾人专用小型自动挡载客汽车
X 城市公交车和C1	D 普通三轮摩托车和E
M 中型客车和C1、M	F 普通二轮摩托车和F
B 大型货车和C1、M	T 轻便摩托车
C 小型汽车和C2、C3	W 轮式自行机械车
C2 小型自动挡汽车	N 无轨电车
C3 低速载货汽车和C4	F 有轨电车

除公安交通管理部门以外，其他单位或个人一律不得扣留此证。

• 1928022000000 •

บุคคลที่ยื่นขอใบขับขี่รถยนต์จะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้

1. เงื่อนไขด้านอายุ

- 1) สำหรับรถยนต์เล็ก รถอัตโนมัติขนาดเล็ก รถโดยสารอัตโนมัติขนาดเล็ก สำหรับผู้พิการ และจักรยานยนต์ จะต้องมียุระหว่าง 18 - 70 ปี
- 2) สำหรับรถบรรทุกทุกความเร็วต่ำ รถสามล้อ รถจักรยานยนต์สามล้อธรรมดา รถจักรยานยนต์สองล้อธรรมดา หรือรถขับเคลื่อนด้วยตัวเอง จะต้องมียุระหว่าง 18 - 60 ปี
- 3) สำหรับรถโดยสารในเมือง รถบรรทุกขนาดใหญ่ รถโดยสารหรือรถราง จะต้องมียุระหว่าง 21 - 50 ปี
- 4) สำหรับรถยนต์นั่งผู้โดยสารขนาดกลาง จะต้องมียุระหว่าง 22 - 49 ปี
- 5) สำหรับรถแทรกเตอร์ จะต้องมียุระหว่าง 25 - 49 ปี
- 6) สำหรับรถยนต์นั่งผู้โดยสารขนาดใหญ่ จะต้องมียุระหว่าง 26 - 49 ปี

2. เงื่อนไขด้านสภาพร่างกาย

- 1) ความสูง สำหรับผู้ขับขี่รถยนต์โดยสารขนาดใหญ่ รถแทรกเตอร์ รถเมสซิ่งในเมือง รถบรรทุกขนาดใหญ่และรถราง จะต้องมีความสูง 155 เซนติเมตรขึ้นไป และสำหรับรถยนต์นั่งผู้โดยสารขนาดกลาง จะต้องมีความสูง 150 เซนติเมตรขึ้นไป
- 2) วิสัยทัศน์ สำหรับรถยนต์นั่งผู้โดยสารขนาดใหญ่ รถแทรกเตอร์ รถเมสซิ่งในเมือง รถยนต์นั่งผู้โดยสารขนาดกลาง รถบรรทุกขนาดใหญ่หรือรถราง การตรวจวัดสายตาทั้งสองข้างนั้นจะต้องได้ค่าตั้งแต่ 5.0 ขึ้นไป สำหรับรถรุ่นอื่น ๆ การตรวจวัดสายตาทั้งสองข้างนั้นจะต้องได้ค่ามากกว่า 4.9
- 3) การแบ่งแยกสี จะต้องไม่ตาบอดสีแดงและสีเขียว
- 4) การฟัง หูทั้งสองข้างจะอยู่ห่างจากส้อมเสียง 50 เซนติเมตร เพื่อแยกทิศทางของแหล่งกำเนิดเสียง หากบุคคลใดมีความบกพร่องในการได้ยินสามารถสวมใส่อุปกรณ์ช่วยฟังเพื่อให้ตรงตามเงื่อนไขข้างต้น ก็จะสามารถยื่นขอใบขับขี่สำหรับรถยนต์ขนาดเล็กหรือรถยนต์อัตโนมัติขนาดเล็กได้
- 5) แขน มือและนิ้วหัวแม่มือจะต้องสมบูรณ์ นิ้วมือจะต้องมีนิ้วที่สมบูรณ์ การเคลื่อนไหวของนิ้วจะต้องปกติ อย่างไรก็ตามหากนิ้วหายหรือนิ้วโป่งขวา

หายไป คุณสามารถยื่นขอใบขับขี่สำหรับรถยนต์ขนาดเล็ก รถยนต์อัตโนมัติขนาดเล็ก รถบรรทุกความเร็วต่ำหรือรถสามล้อได้

- 6) ขา ขาทั้งสองข้างจะต้องอยู่ในสภาพสมบูรณ์และมีการเคลื่อนไหวเป็นปกติ ความยาวไม่ควรเกิน 5 เซนติเมตร อย่างไรก็ตาม หากไม่มีขาช่วงล่างหรือสูญเสียการเคลื่อนไหว ผู้สมัครสามารถยื่นขอใบขับขี่สำหรับรถยนต์อัตโนมัติขนาดเล็กได้ หากไม่มีขาช่วงล่างหรือสูญเสียการเคลื่อนไหวแต่สามารถยืนได้อย่างอิสระ จะสามารถยื่นขอใบขับขี่สำหรับรถยนต์โดยสารขนาดเล็กอัตโนมัติที่มีใบขับขี่ได้
- 7) ลำคอ ต้องไม่มีความผิดปกติ

บุคคลที่ไม่สามารถขอใบอนุญาตขับขี่ได้มีดังนี้

1. ผู้ที่เป็นโรคหัวใจ โรคลมชัก โรคน้ำในหูไม่เท่ากัน โรคเวียนศีรษะหรือบ้านหมุน โรคกระดูกอ่อน โรคกล้ามเนื้ออัมพาต ความเจ็บป่วยทางจิต สมองเสื่อมและผลกระทบทางระบบประสาทและกิจกรรมทางกายภาพอื่น ๆ ที่เป็นอุปสรรคกับการขับรถอย่างปลอดภัย
2. มีการใช้ยาเสพติดหรือยกเลิกการรักษาแบบบังคับแยกรักษาเดี่ยว น้อยกว่าสามปี หรือมีการใช้ยาเสพติดออกฤทธิ์ต่อจิตประสาทในระยะยาวและยังไม่ได้รับการรักษาในระยะเวลา 2 ปี
3. มีประวัติการหลบหนีหลังจากทำให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจร
4. ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรครั้งใหญ่หลังจากดื่มแอลกอฮอล์ หรือเมาแล้วขับรถซึ่งจะถือเป็นอาชญากรรม
5. ขับขี่ยานพาหนะหลังจากดื่มแอลกอฮอล์ใบขับขี่จะถูกระงับเป็นเวลา 5 ปี
6. ขับขี่ขณะอยู่ในสภาพมึนเมา ใบขับขี่เพื่อการพาณิชย์จะถูกเพิกถอนตามกฎหมายเป็นเวลาไม่เกิน 10 ปี
7. ในสถานการณ์อื่น ๆ กฎหมายจะเพิกถอนใบขับขี่ไม่เกิน 2 ปี
8. ใบขับขี่เป็นโมฆะน้อยกว่า 3 ปี

บุคคลที่ยื่นขอใบขับขี่เป็นครั้งแรก สามารถสมัครขอใบอนุญาตสำหรับรถประจำทางวิ่งในเมือง รถบรรทุกขนาดใหญ่ รถยนต์ขนาดเล็ก รถอัตโนมัติขนาดเล็ก รถบรรทุกความเร็วต่ำสามล้อ รถยนต์โดยสารขนาดเล็กสำหรับคนพิการและผู้โดยสารทั่วไป และ

ใบอนุญาตขับขี่สำหรับรถจักรยานยนต์ สามล้อ รถจักรยานยนต์สองล้อธรรมดา ยานพาหนะ
ที่ขับเคลื่อนด้วยตัวเอง รถเมล์ และรถราง

หากบุคคลใดยื่นขอใบขับขี่รถยนต์เป็นครั้งแรกในถิ่นที่อยู่ชั่วคราว สามารถยื่น
ขอได้สำหรับรถยนต์รุ่นเล็ก รถยนต์อัตโนมัติขนาดเล็ก รถบรรทุกความเร็วต่ำ รถสามล้อ
รถผู้โดยสารอัตโนมัติขนาดเล็ก รถยนต์สำหรับผู้พิการ และรถจักรยานยนต์สามล้อทั่วไป
และใบขับขี่รถยนต์สำหรับรถยนต์ รถจักรยานยนต์สองล้อธรรมดา และรถจักรยานยนต์

หากมีประวัติดังต่อไปนี้ ไม่อนุญาตให้สมัครใบขับขี่ที่ใช้กับรถยนต์โดยสาร
ขนาดใหญ่ รถแทรกเตอร์ รถโดยสารขนาดกลางและรถบรรทุกขนาดใหญ่

1. มีการเสียชีวิตของบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทางจราจรและต้องรับผิดชอบใน
ลักษณะเดียวกันหรือมากกว่า
2. ขับขี่ยานพาหนะหลังจากมีเมามา
3. ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาไม่น้อยกว่า 10 ปี

297

บุคคลใดมีใบขับขี่รถยนต์ของกองทัพ หรือกองกำลังตำรวจติดอาวุธ หรือมีใบขับขี่
รถยนต์ในต่างประเทศตามเงื่อนไขการใช้งานของข้อบังคับเหล่านี้ บุคคลนั้นอาจยื่นขอ
ใบขับขี่สำหรับยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตได้

ผู้ขอใบขับขี่จะต้องยื่นคำขอต่อสำนักงานจัดการยานพาหนะตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้

1. ถ้าอาศัยอยู่ในสถานที่ที่มีถิ่นที่อยู่ให้ยื่นคำขอ ณ สถานที่ที่มีถิ่นที่อยู่
2. ถ้าอาศัยอยู่ในถิ่นที่อยู่ชั่วคราวให้สมัครในถิ่นที่อยู่ชั่วคราว
3. กำลังพลทหาร (รวมถึงตำรวจติดอาวุธ) ให้สมัคร ณ สถานที่ที่พำนัก
4. สมัครเพื่อขอเพิ่มจำนวนยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตต้องสมัครในสถานที่
ที่ผู้ขับขี่ถือใบขับขี่อยู่

เมื่อสมัครใบขับขี่รถยนต์เป็นครั้งแรกจะต้องกรอกแบบฟอร์มใบสมัครและจะต้อง
ส่งใบรับรองต่อไปนี้

1. ใบรับรองตัวตนของผู้สมัคร

2. ใบรับรองสภาพร่างกายที่ออกโดยสถาบันการแพทย์ในระดับเขตหรือสูงกว่า ผู้ที่ยื่นขอรถยนต์โดยสารอัตโนมัติขนาดเล็กสำหรับผู้พิการ จะต้องส่งหลักฐานสภาพร่างกายที่เกี่ยวข้องที่ออกโดยสถาบันการแพทย์เฉพาะทางที่กำหนดโดยหน่วยงานสาธารณสุขจังหวัด

ในการสมัครเพื่อขับซึ่รถประเภทอื่นที่นอกเหนือจากการได้รับอนุญาต นอกจากนี้ จะต้องกรอกแบบฟอร์มใบสมัครและส่งใบรับรอง แล้วให้ยื่นใบขับซึ่รถยนต์ด้วย

บุคคลใดถือใบขับซึ่ของต่างประเทศและต้องการยื่นขอใบขับซึ่ในจีน จะต้องกรอกแบบฟอร์มใบสมัครและส่งใบรับรองและเอกสารต่อไปนี้

1. ใบรับรองประจำตัวผู้สมัคร
2. ใบรับรองทางร่างกายที่ออกโดยสถาบันการแพทย์ในระดับเขตหรือสูงกว่า ผู้ที่ยื่นขอใบขับซึ่สำหรับสถานทูต สถานกงสุล และผู้แทนขององค์กรระหว่างประเทศในจีน จะต้องปฏิบัติตามหลักการความเท่าเทียมทางการทูต
3. ใบขับซึ่รถยนต์ที่ไม่ใช่ภาษาจีนควรมีการแปลเป็นภาษาจีนด้วย

298

ข้อมูลเพิ่มเติม

Highway Management Regulations for Overrun Transportation Vehicles (Order No. 62 of the Ministry of Transport of the People's Republic of China, 2016) (http://zizhan.mot.gov.cn/zfxxgk/bnssj/zcfgs/201608/t20160830_2082239.html)

คุณสมบัติของพนักงานขับรถบรรทุก (สินค้าทั่วไป / สินค้าอันตราย)

ผู้ขับซึ่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

1. ต้องขอรับใบอนุญาตขับซึ่ยานพาหนะที่เกี่ยวข้อง
2. อายุไม่เกิน 60 ปี
3. จะต้องมีความรู้พื้นฐานของกฎหมายและข้อบังคับการขนส่งสินค้าที่กำหนดโดยองค์การการจัดการขนส่งทางถนนระดับเทศบาล ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับการบำรุงรักษายานยนต์ การบรรทุกสินค้าและการจัดเก็บ

หากมีการดำเนินการขนส่งสินค้าอันตรายจะต้องดำเนินการตามเงื่อนไขดังต่อไปนี้

1. มียานพาหนะมากกว่า 5 คัน พร้อมเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้สำหรับขนส่งสินค้าอันตรายที่ผ่านการทดสอบแล้ว
2. ผู้ขับขี่ พนักงานบรรทุกสินค้าและขนถ่ายสินค้าและพนักงานจะต้องผ่านการทดสอบจากกรมขนส่งของรัฐในเขตที่ตั้งอยู่
3. จะต้องติดตั้งเครื่องมือสื่อสารที่จำเป็นสำหรับยานพาหนะพิเศษที่ใช้ในการขนส่งสินค้าอันตราย
4. มีระบบการจัดการที่ปลอดภัย

กระทรวงการขนส่งของจีนกำหนดให้ผู้ขอใบอนุญาตขับรถ และบุคลากรในธุรกิจที่เกี่ยวข้องต้องมีคุณสมบัติดังนี้

พนักงานขับรถบรรทุกจะต้องมีคุณสมบัติ

- ก. มีใบอนุญาตขับขี่
- ข. อายุตั้งแต่ 24 ปี แต่ไม่เกิน 60 ปี
- ค. มีความรู้ความเข้าใจในกฎระเบียบการขนส่งสินค้าทางถนน การซ่อมรถ การขนถ่ายสินค้าและการดูแลรักษาสินค้า
- ง. มีความสูงตั้งแต่ 155 เซนติเมตร
- จ. ตาไม่บอดสี
- ฉ. การได้ยินดี โดยสามารถระบุทิศทางแหล่งกำเนิดเสียง ได้อย่างถูกต้อง ในระยะ 50 เซนติเมตร
- ช. มีสุขภาพร่างกายดี

299

พนักงานขับรถบรรทุกสินค้าอันตราย จะต้อง มีคุณสมบัติ

- ก. มีใบอนุญาตขับขี่
- ข. อายุตั้งแต่ 24 ปี แต่ไม่เกิน 60 ปี
- ค. ไม่มีประวัติอุบัติเหตุร้ายแรงในระยะ 3 ปีที่ผ่านมา
- ง. เคยเป็นพนักงานขับรถบรรทุกมาเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 2 ปี
- จ. ผ่านการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยการขนส่ง การจัดการในสถานการณ์ฉุกเฉิน การจัดการสินค้าอันตรายแต่ละประเภท บรรจุภัณฑ์วัตถุอันตราย

- ฉ. ผ่านการทดสอบข้อเขียน
- ช. มีความสูงตั้งแต่ 155 เซนติเมตร
- ซ. ตาไม่บอดสี
- ฅ. การได้ยินดี โดยสามารถระบุทิศทางแหล่งกำเนิดเสียง ได้อย่างถูกต้อง ในระยะ 50 เซนติเมตร
- ญ. มีสุขภาพร่างกายดี

พนักงานประจำรถและเจ้าหน้าที่ขนถ่ายสินค้าอันตรายจะต้องมีคุณสมบัติ

- ก. อายุไม่เกิน 60 ปี
- ข. สำเร็จการศึกษาไม่ต่ำกว่าระดับมัธยมศึกษาตอนต้น
- ค. ผ่านการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยการขนส่ง การจัดการในสถานการณ์ฉุกเฉิน การจัดการสินค้าอันตรายแต่ละประเภท บรรจุภัณฑ์วัตถุอันตราย
- ง. ผ่านการทดสอบข้อเขียน

ชั่วโมงการขับรถ

กฎหมายของประเทศจีน กำหนดให้คนขับรถบรรทุกสินค้าอันตราย รถบรรทุก และรถยนต์นั่งขนาดกลางเป็นต้นไป ต้องหยุดพัก ทุก ๆ 4 ชั่วโมง และการหยุดพักแต่ละครั้ง จะต้องมียุ่ระยะเวลาไม่น้อยกว่า 20 นาที

มาตรฐานความปลอดภัยในการจราจรทางถนน

การจำกัดความเร็ว

ประเภทรถ	เขตตัวเมือง (กม./ชม.)	เขตนอกเมือง (กม./ชม.)	ทางด่วน (กม./ชม.)
รถยนต์ส่วนบุคคล	30 - 70	80 - 100	120
รถจักรยานยนต์	30 - 50	80	-
รถโดยสาร	30 - 50	90 - 100	100
รถบรรทุก	30 - 50	90 - 100	100

เขตห้ามจอด และเวลาห้ามบรรทุก

ในเมืองเศรษฐกิจหลักของจีน เช่น กรุงปักกิ่ง มหานครเทียนจิน มหานครเซี่ยงไฮ้ นครกวางโจว เป็นต้น จะมีมาตรการห้ามรถบรรทุก เข้าเมืองโดยประกาศเป็นกฎจรรยาของ แต่ละเมืองผู้ประกอบการและผู้ขับขี่ต้องศึกษาเส้นทางและเวลาตามแต่ละจุดหมายปลายทางอย่างละเอียดก่อนวางแผนการขนส่ง ยกตัวอย่างเช่นกรุงปักกิ่ง ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย

1. บริเวณถนนกว่างหู (Guanghu) (ถนนวงแหวนตะวันตก) ซึ่งอยู่บริเวณพระราชวังต้องห้าม ได้กำหนดห้ามรถบรรทุกเข้า ตั้งแต่เวลา 07.00 - 22.00 น.
2. บริเวณถนนซวนหวู (Xuanwu) ซึ่งอยู่บริเวณพระราชวังต้องห้าม ได้กำหนดห้ามรถบรรทุกเข้าตั้งแต่เวลา 07.00 - 20.00 น.
3. บริเวณถนนเป่ย์จิง (Beijing) ซึ่งอยู่บริเวณพระราชวังต้องห้าม ได้กำหนดห้ามรถบรรทุกเข้าตลอดทั้งวัน

301

มาตรฐานลักษณะรถบรรทุกสินค้าแต่ละประเภท

มิติ ความกว้าง ความยาว ความสูง ของรถบรรทุกสินค้าแต่ละประเภท

มิติ	ขนาดสูงสุดที่อนุญาต
ความกว้าง: รถบรรทุกทุกประเภท	2.55 เมตร ยกเว้นรถบรรทุกควบคุม อุณหภูมิ อนุญาตให้มีความกว้างไม่เกิน 2.6 เมตร
ความสูง: รถบรรทุกทุกประเภท	4 เมตร
ความยาว: รถบรรทุกทั่วไป	12 เมตร
ความยาว: รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง	17.1 เมตร (รถหน้าสั้น) 18.1 เมตร (รถหน้ายาว)

น้ำหนักบรรทุกรวม (Total Gross Weight) สำหรับรถบรรทุกสินค้าแต่ละประเภท

ประเภทรถบรรทุก	น้ำหนักรวมสูงสุดที่อนุญาต
รถบรรทุกทั่วไป 2 เพลา	18 ตัน
รถบรรทุกทั่วไป 3 เพลา	25 ตัน
รถบรรทุกทั่วไป 4 เพลา	31 ตัน
รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง 3 เพลา	27 ตัน
รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง 4 เพลา	36 ตัน
รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง 5 เพลา	43 ตัน
รถบรรทุกพ่วง/กึ่งพ่วง 6 เพลา	49 ตัน

กฎระเบียบ และป้ายเครื่องหมายจราจร

การจำกัดรถบรรทุกในคุณหมิง

รถบรรทุกไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้ถนนต่อไปนี้ตั้งแต่ 07:00 - 22:00 น. ทุกวัน

- ถนนไค่หยุน (Caiyun) ถนนจูเสียน (Juxian) ถนนชุนรุ่งตะวันออก (Chunrong East) ถนนชุนรุ่งตะวันตก (Chunrong West) ถนนจิ่งหมิงใต้ (Jingming South) และถนนจิ่งหมิงเหนือ (Jingming North)
- ถนนชุนรุ่งตะวันออก (Chunrong East) ถนนเซียงเหอ (Xianghe) ถนนจิ่งหมิงเหนือ (Jingming North) ถนนซินเป่ย์ (Xinbei) ถนนจินซู (Jinxu) บริเวณพื้นที่ๆติดกับถนนสายหลัก และถนนชุนรุ่งตะวันตก (Chunrong West0
- ทางด่วนวงแหวนตะวันออก, ทางด่วนวงแหวนตะวันตกเฉียงเหนือ, ทางด่วนคุนอาน (Kun'an) (จุดเปลี่ยนสถานีเกาอู (Gaoyu) ไปยังสถานีเก็บค่าผ่านทางหมู่บ้านเหอผิง (Heping) วงแหวนทางด่วน วงแหวนชั้นในสายกลาง

กฎระเบียบที่สำคัญอื่น ๆ

จีนได้ปรับปรุงเรื่องการละเมิดกฎจราจรตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2559 กฎจราจรฉบับใหม่จะถูกนำมาใช้อย่างเป็นทางการ ซึ่งผู้ขับขี่ที่ละเมิดกฎจราจรจะต้องเสียทั้งค่าปรับและถูกหักคะแนนสะสมจากใบขับขี่

1. การฝ่าไฟแดงโดนโทษปรับ 100 หยวน และถูกหัก 6 คะแนน
2. ผู้ขับขี่อยู่ในสภาพมีเมา โดนโทษปรับ 5,000 หยวน และถูกหัก 12 คะแนน และบุคคลนั้นจะไม่สามารถต่อใบขับขี่ได้ในอีก 5 ปีข้างหน้า รวมถึงการรับผิดชอบต่ออาชญากรรมในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางถนน โดนโทษปรับ 1,000 หยวน และกักตัวเป็นเวลา 10 วันนอกจากนี้ยังถูกระงับใบขับขี่ที่นานสูงสุด 6 เดือน และหากผู้ขับขี่เป็นเหตุทำให้ผู้อื่นเสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุทางรถยนต์บุคคล จะไม่สามารถยื่นขอทำใบขับขี่ได้อีก
3. ความผิดเรื่องเข็มขัดนิรภัยในมีค่าปรับ 100 หยวนและถูกหัก 3 คะแนน
4. ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารที่นั่งด้านหน้าโดนปรับ 50 หยวน และถูกหัก 1 คะแนน
5. การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ ถูกปรับ 100 หยวนและถูกหัก 3 คะแนน
6. การสูบบุหรี่ขณะขับรถถูกปรับ 100 หยวนและถูกหัก 1 คะแนน
7. ปิดบัง, ปลอม หรือเปลี่ยนแปลงหมายเลขทะเบียนรถถูกหัก 12 คะแนน กรมรักษาความปลอดภัยสาธารณะอาจยึดกักตัวรถไว้ 10 วันและกำหนดค่าปรับ 1,000 - 3,000 หยวน การใช้งานพาหนะอื่น ๆ ใบรับรองการลงทะเบียนและใบขับขี่จะต้องมีความสอดคล้องกัน ถ้าไม่สอดคล้องกันหน่วยงานการจัดการทางจราจรอาจยึดยานพาหนะ
8. การขับขี่เกินขีดจำกัดความเร็วถูกหัก 6 คะแนน
9. เด็กอายุต่ำกว่า 14 ที่นั่งที่นั่งผู้โดยสารด้านหน้าปรับ 300 หยวน และถูกหัก 6 คะแนน

ป้ายเครื่องหมายจราจร

ป้ายเตือน





ให้ทางแก่ผู้ขับขี่



หยุดและให้ทางแก่ผู้ขับขี่



ระวังลมแรง



ระวังลื่นจากหิมะ

ป้ายบังคับ



304

ป้ายห้าม





ห้ามเข้า ห้ามแซง ความเร็วไม่เกิน ที่กำหนด สิ้นสุดการจำกัด ความเร็ว



เข้าสู่เขตจำกัด ความเร็ว สิ้นสุดเขตจำกัด ความเร็ว จำกัดน้ำหนัก ห้ามเข้า (จุดตรวจ)



เขตห้ามจอด ห้ามหยุด สิ้นสุดเขตห้ามจอด ห้ามหยุด เขตห้ามจอด สิ้นสุดเขต ห้ามจอด

กฎระเบียบการอนุญาตให้ขนส่งเฉพาะกิจ

ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับกฎระเบียบการขนส่งสินค้าอันตราย

ขั้นตอนการขออนุญาตขนส่งสินค้าอันตราย

บริษัทที่จะดำเนินการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนการลงทะเบียนที่เกี่ยวข้องต่อฝ่ายบริหารอุตสาหกรรมและการพาณิชย์ตามกฎหมาย และจะต้องยื่นคำขอต่อฝ่ายบริหารการขนส่งทางถนนในเขตที่บริษัทนั้นตั้งอยู่ พร้อมกับส่งเอกสารดังต่อไปนี้

1. แบบฟอร์มใบสมัครสำหรับการขนส่งและการดำเนินงานขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน รวมถึงข้อมูลพื้นฐานของผู้สมัคร, ขอบเขตของสินค้าอันตรายที่ใช้

- สำหรับการขนส่ง (ประเภทรายการหรือชื่อรายการหากเป็นสารเคมีที่เป็นพิษสูง จะต้องทำเครื่องหมาย “มีพิษสูง” และข้อมูลที่เกี่ยวข้อง
2. บัตรประจำตัวประชาชนของผู้ลงทุนหรือผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการดูแลบริษัทตามกฎหมายและถ่ายเอกสารบัตรประจำตัวประชาชน หนังสือมอบอำนาจของบุคคลดังกล่าว
 3. ข้อบังคับของบริษัท
 4. การพิสูจน์สภาพของยานพาหนะพิเศษและวัสดุอุปกรณ์ รวมถึง
 - 1) หากไม่มีการซื้อยานพาหนะหรืออุปกรณ์พิเศษ ให้ส่งหนังสือแสดงเจตนากรณีในการลงทุนในยานพาหนะหรืออุปกรณ์พิเศษ เนื้อหาของสัญญาต้องรวมถึงปริมาณ ประเภท เกรดทางเทคนิค มวลรวม น้ำหนักรวมที่ได้รับอนุญาต จำนวนเพลลาและขนาดภายนอกของยานพาหนะ ความพร้อมใช้งานของเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์ระบุตำแหน่งผ่านดาวเทียม ปริมาณความจุของถังสำหรับยานพาหนะที่มีวัตถุประสงค์พิเศษ มวลรวมของตัวถังของยานพาหนะพิเศษหลังจากโหลดสินค้าจะต้องตรงกับมวลบรรทุกที่ได้รับอนุญาตของยานพาหนะคุณภาพของยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสารเคมีที่มีพิษสูง วัสดุระเบิดและสารเคมีอันตรายที่ง่ายต่อการเกิดระเบิด เป็นต้น จะต้องได้รับการตรวจสอบและอนุมัติ ระยะเวลาของหนังสือแสดงเจตนากรณีนี้จะต้องไม่เกิน 1 ปี
 - 2) หากมีการซื้อยานพาหนะหรืออุปกรณ์พิเศษจะต้องมีใบขับขี่และข้อมูลสรุปในการประเมินเกรดทางเทคนิคของยานพาหนะ จะต้องจัดหาเครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์ระบุตำแหน่งผ่านดาวเทียม ใบรับรองการตรวจสอบของตัวรถหรือรายงานการตรวจสอบ และสำเนาของตัวยานพาหนะวัตถุประสงค์พิเศษ
 5. หากผู้ดูแลความปลอดภัย, พนักงานขับรถขนถ่าย และผู้ดูแลขนถ่ายได้รับการว่าจ้าง จะต้องส่งหนังสือสัญญาจ้างและระยะเวลาของข้อผูกพัน ซึ่งจะต้องไม่เกิน 1 ปี ผู้ที่ได้รับการว่าจ้างจะต้องส่งใบรับรองคุณสมบัติการจ้างงานและสำเนาเช่นเดียวกับใบขับขี่และสำเนาของใบขับขี่
 6. ใบรับรองการใช้ที่ดิน, สัญญาเช่าและ สถานที่จอดรถ

7. รายการของการป้องกันความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง การคุ้มครองสิ่งแวดล้อม และอุปกรณ์สำหรับการดับไฟ
8. เอกสารที่เกี่ยวกับระบบการจัดการในเรื่องการสร้างความปลอดภัย

นิติบุคคลที่ขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนที่ไม่แสวงหาผลกำไรจะต้องยื่นคำร้องต่อหน่วยงานบริหารการขนส่งทางถนนในระดับอำเภอที่ตั้งอยู่ให้ส่งเอกสารเพิ่มเติม ดังนี้

1. แบบฟอร์มใบสมัครสำหรับการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน รวมถึงข้อมูลพื้นฐานของผู้ยื่นคำขอ, ขอบเขตของสินค้าที่จะขนส่ง (หมวดหมู่รายการหรือชื่อรายการ หากเป็นสารเคมีที่เป็นพิษสูง จะต้องทำเครื่องหมาย "เป็นพิษสูง") และเนื้อหาอื่น ๆ
2. หลักฐานข้อมูลเบื้องต้นในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งต่อไปนี้
 - 1) ใบรับรองการผลิตและการใช้สารเคมีอันตรายที่ออกโดยหน่วยงานกำกับดูแลและบริหารความปลอดภัยในการผลิตในระดับจังหวัดขึ้นไป
 - 2) วัสดุที่เกี่ยวข้องที่สามารถพิสูจน์ลักษณะหรือขอบเขตธุรกิจขององค์กรและสถาบัน เช่น การวิจัยทางวิทยาศาสตร์และอุตสาหกรรมทางทหาร
 - 3) คำอธิบายสำหรับการขนส่งพิเศษที่ต้องการ
 - 4) บัตรประจำตัวประชาชนของตัวแทนและสำเนา รวมทั้งหนังสือมอบอำนาจเป็นลายลักษณ์อักษร

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นการขนส่งทางถนนจะใช้เวลาในการตัดสินใจที่จะให้อนุญาตกับผู้ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าอันตรายและออก "ใบอนุญาตประกอบธุรกิจการขนส่งทางถนน" ให้กับผู้สมัคร ภายในระยะเวลา 10 วัน

องค์กรบริหารการขนส่งทางถนนในเขตเทศบาลจะต้องแจ้งหน่วยงานการขนส่งทางถนนระดับเขตทันทีในการออกใบอนุญาตของบริษัทหรือหน่วยงานที่ได้รับใบอนุญาต หากตัดสินใจไม่ออกใบอนุญาตให้กับผู้ประกอบการ จะต้องมีการแจ้งการตัดสินใจนั้นไปด้วย

มาตรการ บทลงโทษ ค่าปรับ การตัดแต้ม กรณีฝ่าฝืนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง และการดำเนินคดีความ (Punishment of Violation)

การตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์

ตัดแต้มครั้งละ 12 แต้ม จากความผิดต่าง ๆ ได้แก่ การตีมีสุราขณะขับรถ การหลบหนีหลังจากที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร การปลอมแปลงแผ่นป้ายทะเบียนและใบอนุญาตขับขี่ การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ตั้งแต่ร้อยละ 50 เป็นต้นไป ทั้งนี้ ในกรณีการตีมีสุราขณะขับขี่ ผู้ขับขี่จะถูกห้ามขับขี่เป็นเวลา 6 เดือน เสียค่าปรับไม่เกิน 2,000 หยวน และหากกลับมาตีมีแอลกอฮอล์เกินกำหนดอีกครั้ง จะถูกจำคุก 10 วันปรับอีกไม่เกิน 2,000 หยวนและถูกยึดใบอนุญาตขับขี่

ไม่มีใบอนุญาตประกอบการ (บริษัท) / ใบอนุญาตขับขี่ (บุคคล)

ความรับผิดทางกฎหมาย (การขนส่งสินค้าทั่วไป)

ผู้ใดที่ฝ่าฝืนบทบัญญัติเหล่านี้กระทำการหรือกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งต่อไปนี้จะได้รับคำสั่งให้หยุดปฏิบัติงานโดยหน่วยงานบริหารการขนส่งทางถนน

1. ประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยไม่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจขนส่งทางถนน
2. ประกอบธุรกิจการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยใช้ใบอนุญาตประกอบธุรกิจการขนส่งทางถนนที่ไม่ถูกต้อง เช่น การทำให้เป็นโมฆะ ปลอมแปลง เปลี่ยนแปลง หรือถูกยกเลิก
3. ประกอบธุรกิจขนส่งทางถนนระหว่างประเทศโดยผิดกฎหมายโดยทำเกินกว่าที่ได้รับอนุญาต

ในการละเมิดบทบัญญัติเหล่านี้ การถ่ายโอนที่ผิดกฎหมาย การเช่า หรือการปลอมแปลงใบอนุญาตประกอบธุรกิจการขนส่งทางถนน ใบอนุญาตประกอบธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารทางถนน ใบขับขี่รถยนต์ขนส่งระหว่างประเทศ, ใบขับขี่รถยนต์ขนส่งระหว่างประเทศพิเศษ ใบขับขี่การขนส่งทางรถยนต์ระหว่างประเทศ จะถูกยึดใบอนุญาต

ที่เกี่ยวข้องและปรับ 2,000 - 10,000 หยวน หากคดีเป็นอาชญากรรมจะมีการสอบสวน ความรับผิดชอบทางอาญาตามกฎหมาย

ในการละเมิดบทบัญญัติเหล่านี้ ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่ถือ ใบขับขี่ยานพาหนะระหว่างประเทศ หรือถือใบขับขี่ยานพาหนะระหว่างประเทศแบบพิเศษ ไม่ได้ทำเครื่องหมายตามบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในการระบุสัญชาติ จะถูกปรับ 20 - 200 หยวน

หากผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศฝ่าฝืนบทบัญญัติเหล่านี้ในกรณีใด กรณีหนึ่งดังต่อไปนี้หน่วยงานบริหารการขนส่งทางถนนหรือที่สูงกว่าระดับเขตและ หน่วยงานบริหารการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศจะสั่งให้แก้ไขและปรับไม่น้อยกว่า 1,000 หยวน แต่ไม่เกิน 3,000 หยวน หากสถานการณ์มีความร้ายแรง หน่วยงานที่ออก ใบอนุญาตจะเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจการขนส่งทางถนน

1. ไม่สามารถบรรทุกสินค้าตามเส้นทางการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ สถานีหรือช่วงเวลาที่ได้รับอนุมัติ
2. ดัดแปลงยานพาหนะเพื่อการขนส่งหรือโอนถ่ายผู้โดยสารไปยังบุคคลอื่น ระหว่างการขนส่งโดยไม่ได้รับอนุญาต
3. ยกเลิกการดำเนินการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศโดยไม่ได้ รายงานต่อหน่วยงานที่ออกใบอนุญาตให้

ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศที่ละเมิดบทบัญญัติที่เกี่ยวข้อง ในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจะถูกลงโทษตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

ผู้ประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศชาวต่างชาติมีรายได้ที่ผิดกฎหมาย จะถูกยึดทรัพย์สินที่ผิดกฎหมายนั้น และโดนค่าปรับไม่เกินกว่า 10 เท่าแต่ไม่เกิน 2 เท่าของ รายได้ที่ผิดกฎหมาย, ถ้าไม่มีรายได้ที่ผิดกฎหมายหรือรายได้ที่ผิดกฎหมายน้อยกว่า 10,000 หยวน ปรับ 30,000 - 60,000 หยวน

ในการละเมิดบทบัญญัติเหล่านี้ ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งทางถนน ชาวต่างชาติจัดตั้งสำนักงานตัวแทนการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศภายในอาณาเขต ของประเทศจีนโดยไม่ได้รับอนุญาต หน่วยงานบริหารการขนส่งทางถนนในจังหวัดจะแจ้ง เตือนและสั่งให้ทำการแก้ไข

ในกรณีที่เจ้าหน้าที่บริหารการขนส่งทางถนนหรือสูงกว่าระดับมณฑล หรือ เจ้าหน้าที่บริหารการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศกระทำการใด ๆ ต่อไปนี้ หัวหน้า ผู้รับผิดชอบและเจ้าพนักงานนั้นจะต้องได้รับการลงโทษทางปกครองตามกฎหมาย หากเกิดผลกระทบร้ายแรงและมีการก่ออาชญากรรม ผู้กระทำความผิดจะถูกสอบสวน เพื่อรับผิดชอบทางอาญาตามกฎหมาย

1. การไม่ปฏิบัติตามใบอนุญาตการบริหารการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ตามเงื่อนไข, ขั้นตอนและกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในข้อกำหนดเหล่านี้
2. เข้าร่วมหรือปลอมตัวเพื่อเข้าร่วมในการดำเนินการขนส่งทางถนนระหว่าง ประเทศ
3. เมื่อค้นพบว่าบริษัทและบุคคลที่ไม่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจกรรม ทางธุรกิจการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศมีการกระทำที่ผิดกฎหมาย แต่ไม่ได้รับการสอบสวนและดำเนินการ
4. การละเมิดกฎระเบียบสกัดกั้นหรือตรวจสอบยานพาหนะขนส่งทางถนน ที่ขัดตามปกติ
5. การยึดยานพาหนะเพื่อการขนส่งและใบรับรองการปฏิบัติงานยานพาหนะ อย่างผิดกฎหมาย
6. การร้องขอหรือการรับทรัพย์สินของผู้อื่นหรือการแสวงหาผลประโยชน์อื่น ๆ
7. การดำเนินการลงโทษโดยมิชอบด้วยกฎหมาย
8. การกระทำที่ผิดกฎหมายอื่น ๆ

ความรับผิดชอบตามกฎหมาย (การขนส่งสินค้าอันตราย)

ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนบทบัญญัติเหล่านี้ หากมีเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งต่อไปนี้ เกิดขึ้น หน่วยงานบริหารการขนส่งทางถนนสั่งให้หยุดการดำเนินการขนส่ง หากมีรายได้

ที่ผิดกฎหมาย รายได้ที่ผิดกฎหมายนั้นจะถูกยึดและถูกปรับไม่น้อยกว่า 10 เท่าของค่าปรับ แต่ไม่เกิน 2 เท่าของรายได้ที่ผิดกฎหมาย หากไม่มีรายได้ที่ผิดกฎหมายหรือรายได้ที่ผิดกฎหมายน้อยกว่า 20,000 หยวน ค่าปรับจะไม่น้อยกว่า 30,000 หยวน แต่ไม่เกิน 100,000 หยวน หากมี การก่ออาชญากรรมจะต้องมีการสอบสวนความรับผิดชอบทางอาญาตามกฎหมาย

1. ขนส่งสินค้าอันตรายบนถนนโดยไม่ได้รับอนุญาตให้ขนส่งสินค้าอันตรายบนถนน
2. มีการใช้, ปลอมแปลง, ดัดแปลง, เปลี่ยนแปลง, ยกเลิกใบอนุญาตธุรกิจ การขนส่งทางถนนสำหรับสินค้าอันตราย
3. กระทำการเกินกว่าใบอนุญาตในการขนส่งสินค้าอันตรายบนท้องถนน
4. หน่วยงานที่ขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนโดยไม่แสวงหาผลกำไรเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องในกำไรจากการขนส่งสินค้าอันตรายบนท้องถนน

ในการละเมิดบทบัญญัติเหล่านี้ บริษัทที่ขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนมีการกระทำอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ และหน่วยงานการจัดการขนส่งทางถนนหรือสูงกว่าระดับมณฑลจะสั่งให้มีการทำประกันภายในระยะเวลาที่กำหนด มิเช่นนั้นใบอนุญาตเดิมจะถูกเพิกถอน กล่าวคือ “ใบอนุญาตประกอบการขนส่งทางถนน” หรือ “ใบอนุญาต การขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน” หรือเพิกถอนธุรกิจที่เกี่ยวข้อง

1. ไม่ทำประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง
2. การประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าอันตรายหมดอายุและไม่ได้ต่ออายุประกันภัย

ในกรณีที่มีการละเมิดข้อบังคับ บริษัทที่ขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนไม่ได้ถือ "ใบรับรองการขนส่งทางถนน" ตามข้อบังคับ หน่วยงานการจัดการขนส่งทางถนนหรือสูงกว่าระดับมณฑลจะสั่งให้แก้ไขและดักเตือนหรือปรับ 20 หยวนหรือมากกว่า และ 200 หยวน หรือต่ำกว่า

ในกรณีที่มีการละเมิดข้อบังคับ บริษัทที่ขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนหรือผู้ส่งสินค้ากระทำอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ หน่วยงานการจัดการขนส่งทางถนนหรือสูงกว่าระดับมณฑลจะสั่งให้แก้ไขและกำหนดค่าปรับน้อยกว่า 50,000 หยวน แต่ไม่เกิน 100,000 หยวน ถ้าปฏิเสธที่จะแก้ไข จะโดนสั่งให้ระงับธุรกิจเพื่อแก้ไขและถือเป็นอาชญากรรม มีความรับผิดชอบทางอาญา

1. พนักงานที่บรรทุกและขนถ่ายสินค้าไม่มีคุณสมบัติเหมาะสมกับงาน
2. ผู้จัดส่งไม่ได้อธิบายประเภท, ปริมาณ, ลักษณะที่เป็นอันตรายของสารเคมีอันตรายที่ถูกขนส่งและมาตรการฉุกเฉินเมื่อเกิดเหตุการณ์ร้ายแรง หรือบรรจุสารเคมีอันตรายอย่างไม่เหมาะสมตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของรัฐ และไม่กำหนดสัญลักษณ์ที่เกี่ยวข้องบนบรรจุภัณฑ์ภายนอก
3. ล้มเหลวในการใช้มาตรการป้องกันที่เหมาะสมเพื่อความปลอดภัยตามลักษณะอันตรายของสารเคมีหรือไม่จัดหาอุปกรณ์ป้องกันที่จำเป็นและอุปกรณ์กู้ภัยฉุกเฉิน
4. การขนส่งสารเคมีอันตรายต้องมีการเพิ่มสารยับยั้งหรือคงตัว และผู้จัดส่งไม่ได้เพิ่มหรือแจ้งแก่ผู้ขนส่ง

312

ในกรณีที่มีการละเมิดกฎ ถ้าบริษัทขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนไม่ได้มีเจ้าหน้าที่การจัดการความปลอดภัยแบบเต็มเวลา หน่วยงานการจัดการขนส่งทางถนนหรือสูงกว่าระดับมณฑลจะต้องมีคำสั่งให้ทำการแก้ไขและอาจถูกปรับไม่เกิน 10,000 หยวน หากไม่ได้รับการแก้ไขค่าปรับ 10,000 หยวนถึง 50,000 หยวน จะถูกบังคับใช้แทน สำหรับบริษัทขนส่งสารเคมีอันตรายอื่น ๆ จะโดนปรับ 10,000 หยวนถึง 20,000 หยวน

ในกรณีที่มีการละเมิดข้อบังคับ บริษัทที่ขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนหรือผู้ส่งสินค้ากระทำอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ หน่วยงานการจัดการขนส่งทางถนนหรือสูงกว่าระดับมณฑลจะสั่งให้แก้ไขและกำหนดค่าปรับไม่น้อยกว่า 100,000 หยวน แต่ไม่เกิน 200,000 หยวน หากมีรายได้ที่ผิดกฎหมายรายได้ที่ผิดกฎหมายนั้นจะถูกยึด ถ้าปฏิเสธที่จะแก้ไข จะโดนสั่งให้ระงับธุรกิจเพื่อแก้ไขให้ถูกต้อง และถ้ามีการก่ออาชญากรรม จะต้องมีการสอบสวนเพื่อรับผิดชอบทางอาญา

1. ผู้ประกอบการที่ไม่ได้รับใบอนุญาตการขนส่งทางถนนสำหรับสินค้าอันตราย พกพาสารเคมีอันตราย
2. เกือบรักษาสารเคมีอันตรายในสินค้าธรรมดาหรือ บิดเบือนหรือปกปิดสารเคมีอันตรายเป็นสินค้าธรรมดา

ในการละเมิดกฎระเบียบ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนได้ดัดแปลง ยานพาหนะพิเศษและตัวยานพาหนะพิเศษที่ได้รับใบรับรองการขนส่งทางถนน โดยหน่วยงานการจัดการขนส่งทางถนนหรือสูงกว่าระดับมณฑลจะสั่งให้ทำการแก้ไข และกำหนดปรับไม่น้อยกว่า 5,000 หยวน แต่ไม่เกิน 20,000 หยวน

ความรับผิดชอบตามกฎหมาย

หากยานพาหนะฝ่าฝืนกฎหมายและเกินขีดจำกัด หน่วยงานจัดการทางหลวง จะกำหนดบทลงโทษตามลักษณะสถานการณ์และระดับอันตรายของการกระทำที่ผิดกฎหมายตามบทบัญญัติดังต่อไปนี้

1. ความสูงของสินค้าไม่เกิน 4.2 เมตรจากพื้นดิน หากความกว้างน้อยกว่า 3 เมตรและความยาวรวมไม่เกิน 20 เมตรอาจถูกปรับไม่เกิน 200 หยวน ความสูงรวมของสินค้าจะต้องไม่เกิน 4.5 เมตรจากพื้นดิน ความกว้างทั้งหมด จะต้องไม่เกิน 3.75 เมตรและความยาวทั้งหมดจะต้องไม่เกิน 28 เมตร จะต้องเสียค่าปรับ 200 หยวนขึ้นไปและไม่เกิน 1,000 หยวน หากความสูงรวมของสินค้าเกินกว่า 4.5 เมตรจากพื้นดิน ความกว้างรวมเกินกว่า 3.75 เมตรหรือความยาวรวมเกิน 28 เมตรปรับ 1,000 หยวนหรือมากกว่า และไม่เกิน 3,000 หยวน
2. คุณภาพรวมของสินค้าหากเกินมาตรฐานที่กำหนดไว้ในรายการที่ 4 ถึง 8 ของวรรคแรกของมาตรา 3 ของข้อบังคับนี้ แต่ไม่เกิน 1,000 กิโลกรัมจะได้รับการเตือน หากเกิน 1,000 กิโลกรัมจะถูกปรับ 500 หยวนสำหรับทุก ๆ 1,000 กิโลกรัมและปรับสูงสุดไม่เกิน 30,000 หยวน

หากมีการกระทำที่ผิดกฎหมายใด ๆ ที่ระบุไว้ในวรรคก่อน จำนวนค่าปรับสำหรับการกระทำผิดกฎหมายที่เกี่ยวข้องจะถูกสะสม แต่จำนวนสูงสุดของค่าปรับที่สะสมจะต้องไม่เกิน 30,000 หยวน

สำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางถนนที่มีจำนวนยานพาหนะขนส่งที่ทำผิดกฎหมายเกินกว่าสามครั้งในหนึ่งปี และเกินกว่า 10% ของจำนวนยานพาหนะขนส่งทั้งหมด หน่วยงานจัดการการขนส่งทางถนนจะใช้มาตรา 66 ของข้อบังคับความปลอดภัยบนทางหลวง

ระยะเวลาการคำนวณสะสมของการบันทึกการขนส่งที่ผิดกฎหมาย และเกินขีดจำกัด ที่ระบุไว้ในวรรคก่อนอาจข้ามไปจากปีปกติ ให้นับจากวันที่ได้รับใบรับรองการขนส่งทางถนนครั้งแรก, ใบรับรองคุณสมบัติผู้ประกอบการขนส่งทางถนนและใบอนุญาตประกอบธุรกิจการขนส่งทางถนน

ถ้ายานพาหนะขนส่งขนาดใหญ่มีเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้ให้ถือว่าเป็นการขนส่งเกินขนาดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย:

1. การขับขึ้นถนนโดยมิได้รับอนุญาต
2. สถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะและสินค้าที่บรรทุกและ “ยานพาหนะขนส่งเกินขีดจำกัด” เนื้อหาที่ถูบันทึกไม่สอดคล้องกัน
3. ไม่ขับตามเวลา
4. เส้นทางและความเร็วที่กำหนดตามใบอนุญาต
5. มาตรการในการดูแลไม่ได้ดำเนินการตามแผนการดูแลที่ได้รับอนุญาต

ถ้าผู้ขนส่งปิดบังสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องหรือจัดหาสิ่งที่เป็นเท็จเพื่อขอใบอนุญาตการขนส่งเกินขีดจำกัด จะไม่อนุญาตให้ยื่นขอใบอนุญาตการขนส่งที่เกินขีดจำกัดภายใน 1 ปี เว้นแต่จะมีการดำเนินการตามกฎหมาย

ผู้ใดฝ่าฝืนข้อบังคับเหล่านี้และสั่งหรือบังคับให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะขนส่งสินค้าเกินควรจะได้รับคำสั่งให้แก้ไขโดยหน่วยงานการจัดการการขนส่งทางถนนและต้องถูกปรับไม่น้อยกว่า 30,000 หยวน

หากพนักงานของหน่วยงานจัดการทางหลวงหรือหน่วยงานจัดการการขนส่งทางถนนประมาทในหน้าที่, กระทำผิดเพื่อผลประโยชน์ส่วนตัวหรือใช้อำนาจในทางที่ผิด จะต้องได้รับการลงโทษทางปกครองตามกฎหมาย หากถูกสงสัยว่ามีการก่ออาชญากรรม จะถูกนำไปขึ้นศาลเพื่อสอบสวนและลงโทษตามกฎหมาย

หากหน่วยงานและบุคคลที่เกี่ยวข้องปฏิเสธหรือขัดขวางพนักงานของหน่วยงานบริหารทางหลวงหรือหน่วยงานการจัดการขนส่งทางถนนเพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย ถือเป็นการฝ่าฝืนการจัดการความปลอดภัยสาธารณะ จะถูกลงโทษตามกฎหมาย หากมีการก่ออาชญากรรมจะต้องมีการสอบสวนความผิดทางอาญาตามกฎหมาย

ภาคผนวก ข

การประกันภัย

ปัจจุบันจำนวนรถยนต์ที่ใช้เป็นพาหนะในการดำเนินธุรกิจมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นก็มีสถิติสูงขึ้น ดังนั้นความจำเป็นในเรื่องการทำประกันภัย จึงต้องมีเพิ่มมากขึ้น เพื่อที่จะเป็นหลักประกันที่มั่นคงของธุรกิจ เนื่องจากการประกันภัยรถยนต์เป็นการช่วยป้องกันทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัยอย่างหนึ่ง รวมถึงความรับผิดชอบผู้เอาประกันภัยในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ดังนั้น ในเรื่องของกระบวนการ ขั้นตอนในการดำเนินการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน จึงเป็นสิ่งที่สำคัญที่ควรศึกษา และในแต่ละประเทศก็มีข้อปฏิบัติที่แตกต่างกัน ในบทนี้จึงได้นำเสนอระบบการประกันภัยและความรับผิดชอบ โดยแยกเป็นแต่ละประเทศได้ดังนี้

❖ ราชอาณาจักรกัมพูชา

ระบบประกันความเสียหาย (Damage insurance system)

ในกรณีนี้ได้ถูกกำหนดไว้ในที่เกี่ยวกับการประกันภัยบุคคลที่สามในกรณีที่มีการชนกันของยานพาหนะ

โดยเป็นระเบียบข้อบังคับในกัมพูชาภายใต้ “กฎหมายการประกันภัยแห่งราชอาณาจักรกัมพูชา” จึงได้กำหนดให้ระบบการประกันภัยความเสียหายเป็นการทำประกันภัยภาคบังคับ สำหรับยานพาหนะที่ต้องทำประกันภัยความรับผิดแก่บุคคลที่สาม (Liability Insurance) ที่ได้ระบุไว้ดังนี้ คือ

- 1.1) บุคคลหรือบริษัทใดที่เป็นเจ้าของหรือดำเนินการยานพาหนะในเชิงพาณิชย์ที่มีการเก็บค่าโดยสารภายในราชอาณาจักรกัมพูชาจะต้องทำประกันภัย เพื่อเป็นความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามที่อาจเกิดการสูญเสียหรือเสียหายจากการขนส่งเชิงพาณิชย์รวมถึงรถบรรทุกพ่วงทุกชนิด โดยประกันภัย

บุคคลที่สามจะไม่ครอบคลุมถึงเจ้าของยานพาหนะ แต่จะครอบคลุมถึงคนขับรถและผู้ดูแลรถด้วยเช่นกัน (มาตรา 36)

- 1.2) บุคคลที่สามผู้ซึ่งดำเนินการตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัดและได้รับความเสียหายทางร่างกายหรือ ทรัพย์สินด้วยสาเหตุที่เกิดจากการปฏิบัติกรยานพาหนะเชิงพาณิชย์จะได้รับการคุ้มครองจากบริษัทประกันภัยสำหรับการสูญเสียชีวิตหรือเสียหาย อันรวมถึงเวลาและให้เป็นไปตามระดับของความเสียหายที่เกิดขึ้น (มาตรา 37)
- 1.3) การประกันความรับผิดแก่บุคคลที่สามจะไม่ถูกนำไปใช้กับการสูญเสียชีวิตและความเสียหายที่เกิดขึ้นนอกราชอาณาจักรกัมพูชา (มาตรา 38)
- 1.4) การประกันภัยนี้จะถูกนำไปใช้กับผู้เสียหายที่เกิดอุบัติเหตุทางการจราจร ผู้ซึ่งได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย พิการ หรือเสียชีวิต หรือบุคคลที่กำลังมีการขนส่งหรือโดยสารในยานพาหนะที่มีการประกันภัย (มาตรา 39)

โดยทั้ง 4 ข้อนี้จะครอบคลุมถึง

- การประกันภัยยานพาหนะ (รถบรรทุก) (Motor vehicle insurance)
- ประกันบุคคลที่สาม (Third party insurance)
- ประกันความรับผิด (Liability insurance)

โดยกัมพูชามีการแก้ไขปัญหাপระกันภัยอันเกิดจากยานพาหนะที่เป็นไปตามมาตรฐานความเสี่ยงที่เกิดขึ้นดังนี้ คือ

ประกันบุคคลที่สาม	ครอบคลุมถึง 100,000 เหรียญสหรัฐต่ออุบัติเหตุ ภายใต้ข้อจำกัด 10,000 เหรียญสหรัฐต่อคน และ 10,000 เหรียญสหรัฐต่อยานพาหนะที่ได้รับผลกระทบ 1 คัน
-------------------	---

โดยผู้เอาประกันภัยสามารถเพิ่มความคุ้มครองที่สูงกว่าข้อจำกัดตามที่ระบุได้สูงถึง 25,000 เหรียญสหรัฐต่อคน หรือ 100,000 เหรียญสหรัฐต่อยานพาหนะหรือทรัพย์สิน โดยการชำระเบี้ยแบบพิเศษเพิ่มเติม (แต่กรณีนี้ไม่สามารถใช้ได้สำหรับรถบรรทุก)

ความเสียหายส่วนบุคคล	ความเสียหายอันเนื่องมาจากยานพาหนะที่ทำประกันภัย ขึ้นอยู่กับ การแจ้งมูลค่าของยานพาหนะนั้น ๆ
การถูกโจรกรรม	ผู้ทำประกันภัยแจ้งมูลค่าของยานพาหนะ
ความรับผิดชอบ ต่อผู้โดยสาร	ครอบคลุมถึงผู้โดยสารตั้งแต่ 10,000 เหรียญสหรัฐ ต่อผู้โดยสาร 1 คน

การประกันภัยสินค้า (Goods insurance)

สินค้านั้นให้มีการครอบคลุมถึงการขนส่งทางทะเลที่ซึ่งเป็นไปได้สำหรับการขนส่งทางภาคพื้นดินหรือทางทะเล กับการครอบคลุมถึงความเสียหายทั้งหมดหรือแบบจำกัดต่ออุบัติเหตุที่ขึ้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับมูลค่าของการขนส่งสินค้านั้น ๆ

กระบวนการ ขั้นตอนในการดำเนินการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

กระบวนการสำหรับการจัดการในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น อาทิเช่น การติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การเคลื่อนย้ายยานพาหนะ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ขั้นตอนการเยียวยาช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุและคนขับรถ

ผู้ขับรถที่ทำประกันภัยต้องติดต่อบริษัทประกันภัยและรอผู้ช่วย อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในต่างจังหวัด สามารถติดต่อกับสถานีตำรวจหมายเลข 117 และรอบริษัทประกันภัยมาถึง

การขอคืนยานพาหนะจากการถูกยึด

ในกรณีที่มีการยึดยานพาหนะ ยานพาหนะจะไม่ถูกส่งคืน จนกว่าบุคคลที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุ จะยินยอมตกลงตามกฎหมายและมีการจ่ายค่าทดแทน ซึ่งเป็นกฎระเบียบของบริษัทประกันที่จะเจรจาต่อรองในการจ่ายค่าทดแทนและมีการจ่ายเงินสำหรับตำรวจในการที่ต้องขอคืนยานพาหนะนั้น ๆ บางครั้งการเจรจาต่อรองอาจใช้เวลามากกว่า 10 วัน ขึ้นอยู่กับกรณีแต่ละกรณีไป



ปัจจุบัน สปป.ลาว ได้มีการพัฒนาการประกันภัยให้มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยการพัฒนาเศรษฐกิจ และการเจริญเติบโตของประชากร ควรที่จะถูกจัดเตรียมเงื่อนไขระเบียบต่าง ๆ ให้พร้อมสำหรับบริษัทประกันภัยในการพัฒนาสินค้าเกี่ยวกับการประกันภัยในอนาคต โดย กระทรวงการเงินได้กำหนดการทำประกันภัยทั่วไปแบบภาคบังคับ ดังนี้

- 1) ความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามสำหรับยานพาหนะทั้งหมดที่จดทะเบียน และมีการดำเนินการในสปป.ลาว
- 2) ความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม สำหรับ ธุรกิจ อาคารบ้านเรือนที่ดิน และทรัพย์สิน ตามที่กำหนดไว้โดย “องค์กรการจัดการด้านการประกันภัย”
- 3) ความเสี่ยงอื่น ๆ ที่ถูกกำหนดไว้โดย “องค์กรการจัดการด้านการประกันภัย”

โดยเนื้อหาสาระจะเกี่ยวข้องกับเรื่องที่เป็นประโยชน์สาธารณะและความมั่นคงทางสังคม เป็นลักษณะการป้องกันโดยภาคบังคับไปในตัวและเป็นการรับรองถึงการดำเนินตามข้อตกลง The MOF Agreement No 0228 เมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2552

ระบบการประกันภัยและความรับผิดชอบประเภทต่าง ๆ

การประกันภัยยานพาหนะภาคบังคับสำหรับผู้ประกอบการขนส่งทางถนน และยานพาหนะที่ขนส่งทางถนนนั้นจะดำเนินไปตามชนิดของรถยนต์ที่ผู้นั้นเป็นเจ้าของ โดยใบอนุญาตและการปฏิบัติการจะดำเนินการโดยผู้ประกอบการขนส่ง เมื่อไรก็ตามที่ได้มีการข้ามพรมแดนเข้ามาที่สปป.ลาวไม่ว่าจะมาจากประเทศใด ๆ ก็ตามในกลุ่มประเทศอาเซียนก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งนั้น ๆ ควรจะมีการยึดถือระเบียบการประกันภัยในกลุ่มประเทศอาเซียน (Blue Card) ร่วมกัน ตามนิยามในบันทึกข้อสนธิสัญญาข้อ 5

ในโครงการก่อตั้งกลุ่มประเทศอาเซียนในเรื่องของการทำประกันภัยยานพาหนะภาคบังคับ โดยจะรวมถึงประเภทประกันภัยดังนี้

- ระบบประกันความเสียหาย (Damage insurance system)
- การประกันภัยสินค้า (Goods insurance)
- การประกันภัยยานพาหนะ (รถบรรทุก) (Motor vehicle insurance)
- ประกันบุคคลที่สาม (Third party insurance)
- ประกันความรับผิด (Liability insurance)

การประกันภัยสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศและการข้ามแดน

ยานพาหนะนั้น ๆ จะดำเนินการตามแต่ชนิดของเครื่องยนต์ เมื่อไรก็ตามที่มีการข้ามแดนมาที่ สปป.ลาว จากประเทศใดก็ตาม จะถือการประกันภัยภาคบังคับในส่วนความรับผิดแก่บุคคลที่สาม ซึ่งการประกันภัยนี้จะครอบคลุมถึงคนขับรถและสินค้าที่กำลังมีการขนส่งในขณะนั้น ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ภายใน สปป.ลาว เท่านั้น

320

ประกันภัยสำหรับรถบรรทุกขนส่งสินค้าข้ามแดน

บริษัทประกันภัยและตัวแทนบริษัทประกันจะต้องจัดตั้งโดยถูกต้องตามกฎหมายใน สปป.ลาว ถึงจะเป็นผู้มีสิทธิในการจำหน่ายประกันภัยสำหรับยานพาหนะที่ขนส่งข้ามแดน โดยได้มีการลงทะเบียนใน สปป.ลาว ที่เป็นไปตามกฎระเบียบที่กำหนด

สำนักประกันภัยแห่งชาติ และ ตัวแทนประกันภัยจะสามารถจำหน่ายประกันภัยอาเซียนได้ (Blue Card) สำหรับยานพาหนะขนส่งข้ามแดนที่มาและไปใน สปป.ลาว รวมถึงยานพาหนะที่จดทะเบียนใน สปป.ลาว และกลุ่มประเทศอาเซียน

กระบวนการ ขั้นตอนในการดำเนินการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน การติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการเยียวยาช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุและคนขับรถ และระยะเวลาในการเรียกร้อง สิทธิสำหรับเงินค่าปรับใหม่และการจ่ายเงินทดแทนสำหรับความเสียหาย

ในกรณีที่ได้มีการระบุผู้รับผลประโยชน์ในสัญญาประกันภัยในกรณีที่เสียชีวิตหรือ ที่ได้รับการทุพพลภาพ บุคคลหรือบุคคลที่ได้รับสิทธิในการรับมรดกอาจจะเรียกคือ ค่าสินไหม ค่าทดแทน หรือ จำนวนเงินที่เอาในการประกันภัย ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ ของกฎหมายมรดก

จำนวนของการเรียกค่าสินไหมและค่าทดแทนสำหรับความเสียหายให้จ่ายกับผู้รับ เงินประกัน อาจจะประเมินจากระยะเวลาของเหตุการณ์และสัดส่วนที่จ่ายในระยะเวลา นั้น ๆ ด้วยเช่นกันภายหลังที่ได้รับผลสรุปจากการประเมินความเสียหายทั้งหมด โดยบริษัท ประกันภัยควรจะจ่ายเงินสินไหมและค่าทดแทนสำหรับความเสียหายแก่ผู้รับประโยชน์ เต็มจำนวนหรือสอดคล้องกับทุนประกันตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญา

321

การช่วยเหลือค่าทดแทนสำหรับผู้ที่ไม่ได้ทำประกันอุบัติเหตุทางถนน

เมื่อกองทุนประกันสำหรับอุบัติเหตุทางถนนยังไม่ได้ก่อตั้งขึ้น ดังนั้นการจ่ายเงิน ล่วงหน้าในการจ่ายค่าทดแทนสำหรับค่าใช้จ่ายการรักษาพยาบาลของเหยื่อผู้บาดเจ็บ บนท้องถนนหรืออุบัติเหตุจากยานพาหนะรวมถึงยานพาหนะที่รับประกันภัย โดยปราศจาก การพิจารณาในเรื่องของความรับผิดชอบนั้นไม่ควรจะเกินกว่า 1.8 ล้านกบต่อผู้บาดเจ็บแต่ละราย ในกรณีที่มีการเสียชีวิตเกิดขึ้นการจ่ายค่าทดแทนสำหรับผู้เสียชีวิตไม่ควรเกิน 3 ล้านกบ ต่อผู้เสียชีวิตหนึ่งราย

การจ่ายเงินในจำนวนที่สูงสุดโดยบริษัทประกันภัยไม่ควรเกิน 10 ล้านกบต่อ หนึ่งเหตุการณ์ การจ่ายค่าทดแทนเพิ่มเติมควรควบคุมโดยการกำหนดตามบทบัญญัติของ สัญญาประกัน

กองทุนประกันภัยสำหรับเหยื่อบนท้องถนน

กองทุนประกันภัยสำหรับเหยื่อทางถนนได้ก่อตั้งเพื่อช่วยเหลือและบรรเทาบุคคลผู้บาดเจ็บในถนนและอุบัติเหตุจากยานพาหนะ กองทุนนี้มีจุดมุ่งหมายในการช่วยเหลือประชาชนผู้ซึ่งทนทุกข์จากอุบัติเหตุทางถนนจากการขนส่ง โดยมีระบบการรักษาแบบฉุกเฉินในโรงพยาบาลก่อนที่พนักงานประกันภัยจะเดินทางมาถึง ในกรณีนี้รวมถึงอุบัติเหตุที่รถยนต์ที่มีประกันภัยเช่นกัน เมื่อไรก็ตาม การตั้งจำนวนเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงจากบุคคลใดหรือมีส่วนที่ต้องรับผิดชอบสำหรับการบาดเจ็บของเหยื่อทางถนนจะต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานของเอกสารที่ออกมาจากโรงพยาบาลเท่านั้น

การรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัย

ในกรณีที่บุคคลที่สามไม่มีประกันเป็นสาเหตุของความเสียหาย บริษัทประกันภัยผู้ซึ่งได้จ่ายค่าสินไหมประกันภัยไปแล้วมีสิทธิที่จะรับช่วงสิทธิของผู้ได้รับประกันและยื่นเรียกร้องเงินชดเชยตามจำนวนเงินที่พอดีกับการจ่ายค่าสินไหมประกันภัยจากบุคคลที่สามผู้ซึ่งเป็นสาเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้น

อย่างไรก็ตามบริษัทประกันภัยไม่มีสิทธิในการยื่นเรียกร้องเงินชดเชยถ้าบุคคลผู้นั้นเป็นสาเหตุของความเสียหายที่เป็นผู้มีอำนาจเหนือกว่า หรือผู้เป็นทายาทของผู้ประกันภัย หรือคู่สมรสที่เป็นบุคคลผู้ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำงานในนามของผู้เอาประกันภัยที่เป็นลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลผู้ซึ่งเป็นอาศัยอยู่อย่างถาวรในบ้านของผู้เอาประกันภัย ยกเว้นถ้าบุคคลผู้นั้นมีการกระทำโดยเจตนาในความเสียหายที่เกิดขึ้น

❖ สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา

การประกันภัยในเมียนมาจึงเป็นธุรกิจที่มีศักยภาพที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ในกลุ่มประเทศอาเซียน เนื่องจากเศรษฐกิจกำลังเจริญเติบโต โดยเฉพาะความต้องการเร่งด่วนในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ อย่างไรก็ตาม การที่เมียนมากำลังอยู่ในช่วงของการพัฒนาประเทศ กฎหมาย ระเบียบ และ ข้อปฏิบัติ ที่มีอยู่อาจยังไม่ได้มีการปรับเปลี่ยนเพื่อรองรับกับระบบการจัดการการประกันในรูปแบบต่างๆ มากนัก รวมทั้งยังมีหลายประเด็นที่จำเป็นต้องมีการปรับปรุงให้มีความเหมาะสมกับสภาพในปัจจุบัน อาทิเช่น

- กฎระเบียบในเรื่องการสำรองความรับผิดชอบสำหรับการชำระเงินล่วงหน้าของการเรียกร้องสิทธิ์
- การดำเนินการหลอมรวมระเบียบปฏิบัติ (อาทิเช่น ต้นทุนฐานความเสี่ยง)
- การรวบรวมข้อมูลเพื่อตรวจสอบอัตราต่าง ๆ และ ทบทวนระเบียบเอกสารของการประกันภัยรถ
- การแก้ไขกฎหมายธุรกิจการประกันภัย

ซึ่งในปัจจุบันระบบการประกันภัยและความรับผิดชอบประเภทต่าง ๆ ในเมียนมามีดังนี้

ระบบประกันความเสียหาย (Damage insurance system)

- เมียนมาไม่มีการแยกระบบประกันความเสียหายของทรัพย์สินแต่มีหลายๆ มาตรการ อย่างเช่น ไฟไหม้ สงคราม การประท้วง ความเสียหายจากธรรมชาติ (แผ่นดินไหว พายุ ภูเขาไฟระเบิด และ น้ำท่วม อื่นๆ)
- อัตราเบี้ยประกันภัยอยู่ในช่วง 0.13% - 3.5% ของทุนประกันภัย
- ทรัพย์สิน รวมถึง อาคาร คลังสินค้า เครื่องจักร ข้าวของเครื่องใช้ในครัวเรือน ต่าง ๆ

การประกันภัยสินค้า (Goods insurance)

ก) การประกันภัยทางทะเล

ข) โดยพื้นฐานสามารถครอบคลุมสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเล และการประกันภัยการขนส่งทางบก

ค) ครอบคลุม

- ไฟไหม้ หรือ การระเบิดบนเรือ
- เรือที่เกยสันดอนดิน หรือเรือล่ม
- เรือที่เกิดการพลิกคว่ำหรือมีการชนกันจากวัตถุอื่น ๆ ที่ไม่ใช่ น้ำ
- การฟ้องร้องเรื่องค่าจ้างแรงงาน เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงเพื่อไม่ให้เกิดสูญเสียของเรือขนส่งสินค้า
- กรณีเกิดไฟไหม้หรือการระเบิดของรถบรรทุก
- รถบรรทุกคว่ำหรือชนกัน

ง) ทุนประกัน

- ผู้ทำประกันภัยสามารถปรับเปลี่ยนไปได้ตามมูลค่าสินค้าในแต่ละครั้ง

จ) ระยะเวลาในการประกันภัย

- ระยะเวลาประกันภัยคิดเป็นการขนส่งตั้งแต่สถานที่ต้นทางไปยังสถานที่จุดปลายทาง (ครั้งต่อครั้ง)

ฉ) อัตราพิเศษสำหรับการขนส่งทางบก (ร้อยละต่อมูลค่าสินค้า)

สินค้าทั่วไป	0.14%
น้ำมันปิโตรเลียม น้ำมันเบนซิน ก๊าซ และน้ำมันดีเซล	0.28%
สินค้าที่แตกหักง่าย	0.80%

ข) อัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการขนส่งทางน้ำ (ร้อยละต่อทุนประกันภัย)

สินค้าทั่วไป	
ทางแม่น้ำ	0.14%
ทางชายฝั่ง (ฤดูร้อน)	0.28%
ทางชายฝั่ง (ฤดูฝน)	0.56%
ทางกระแสน้ำ	0.084%
น้ำมันปิโตรเลียม น้ำมันเบนซิน ก๊าซ และน้ำมันดีเซล	
ทางแม่น้ำ	0.28%
ทางชายฝั่ง (ฤดูร้อน)	0.42%
ทางชายฝั่ง (ฤดูฝน)	0.84%

3) การประกันภัยยานพาหนะ (รถบรรทุก) (Motor Vehicle insurance) มีรายละเอียด ดังนี้

ก) ความคุ้มครอง

- ภัยพิบัติจากธรรมชาติ (น้ำท่วม, แผ่นดินไหว , พายุ)
- สงครามและความขัดแย้ง
- ชโมย
- อุบัติเหตุ
- การพลิกคว่ำ
- อัคคีภัย และ ไฟผ่าอันเกิดจากฝนฟ้าคะนอง
- บุคคลอื่นมาทำลาย
- ความเสียหายอันเกิดจากวัตถุหล่นใส่
- ความเสียหายอันเกิดจากบุคคลที่สาม

ข) การจ่ายค่าทดแทน

- สูงสุด 1,000,000 บาท ต่อผู้เสียชีวิต 1 ราย
- สูงสุด 1,000,000 บาท สำหรับผู้บาดเจ็บ

- มูลค่าความเสียหายหรือมูลค่าที่ยุติธรรมอันทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลที่สาม

ค) อัตราเบี้ยประกันภัย (คิดตามมูลค่าสินค้า)

- ร้อยละ 1.03 - 2.54 กรณีสินค้ามีมูลค่าไม่เกิน 10,000,000 จี๊ด และ ร้อยละ 0.57 - 0.7 กรณีสินค้ามีมูลค่าไม่เกิน 30,000,000 จี๊ด สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล
- ร้อยละ 1.02 - 2.55 กรณีสินค้ามีมูลค่าไม่เกิน 10,000,000 จี๊ด และ ร้อยละ 0.57 - 0.79 กรณีสินค้ามีมูลค่าไม่เกิน 30,000,000 จี๊ด สำหรับรถขนส่งสินค้าส่วนบุคคล
- ร้อยละ 1.57 - 3.24 กรณีสินค้ามีมูลค่าไม่เกิน 10,000,000 จี๊ด และ ร้อยละ 1.07 - 1.36 กรณีสินค้ามีมูลค่าไม่เกิน 30,000,000 จี๊ด สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเพื่อใช้ในธุรกิจ
- ร้อยละ 1.56 - 3.18 กรณีสินค้ามีมูลค่าไม่เกิน 10,000,000 จี๊ด และ ร้อยละ 1.07 - 1.36 กรณีสินค้ามีมูลค่าไม่เกิน 30,000,000 จี๊ด สำหรับรถขนส่งสินค้าเพื่อธุรกิจ

ง) อัตราเบี้ยประกันขึ้นอยู่กับการใช้ประโยชน์ของยานพาหนะ มูลค่าของยานพาหนะ และ กำลังเครื่องยนต์

4) ประกันบุคคลที่สาม (Third party insurance)

- ไม่มีนโยบายหรือระเบียบระบุแต่ครอบคลุมในหมวดหมู่อื่น ๆ

5) ประกันความรับผิด (Liability insurance)

- ไม่มีนโยบายหรือระเบียบระบุ

กระบวนการขั้นตอนในการดำเนินการกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

กระบวนการสำหรับการจัดการในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น อาทิเช่น การติดต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การเคลื่อนย้ายยานพาหนะ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ขั้นตอนการเยียวยาช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุและคนขับรถ

ในกรณีเมื่อมีการเกิดอุบัติเหตุเกิดขึ้น ให้ตรวจสอบสถานการณ์ในขณะนั้น และให้มีการดำเนินการโดยทันทีถ้าจำเป็นและประสานงานติดต่อกับศูนย์รับรองเรียนประกันภัยโดยมีขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนแรก: เรียกร้องประกันผ่านตัวแทนหรือพนักงานบริษัทประกันภัย

ขั้นตอนที่สอง: ตัวแทนหรือพนักงานบริษัทประกันภัยจะประเมินเหตุการณ์และกรณีและจัดเตรียมเอกสารให้แก่ลูกค้า

ขั้นตอนที่สาม: ให้บริษัทประกันภัยตรวจสอบข้อมูล

ขั้นตอนที่สี่: ขอเรียกร้องนั้น ๆ ได้รับการอนุมัติ หรือ ได้รับการปฏิเสธ

ขั้นตอนที่ห้า: ทำการเรียกร้องสิทธิ์ความเสียหายนั้นผ่านตัวแทนหรือพนักงานบริษัทประกันภัย

การขอคืนยานพาหนะจากการถูกยึด

ในกรณีที่มีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส ยานพาหนะนั้น ๆ สามารถที่จะนำไปซ่อมแซมหลังจากที่ศาลได้มีคำสั่งปล่อยแล้วเท่านั้น มิฉะนั้น จะถือเป็นทรัพย์สินสาธารณะ

ในกรณี สามารถเจรจาตกลงกันได้สามฝ่ายและเซ็นตกลงยินยอมร่วมกัน และให้นำไปเสนอที่สถานีตำรวจ ดังนั้นจึงสามารถจะซ่อมแซมยานพาหนะนั้น ๆ ได้



ปัจจุบันธุรกิจการประกันภัยของเวียดนามได้มีการพัฒนาที่รวดเร็วและมีความครอบคลุมในทุกส่วนภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ เพื่อให้เกิดความมั่นใจในธุรกิจการประกันที่เป็นส่วนหนึ่งของภาคธุรกิจการเงินของเวียดนาม และรัฐบาลเวียดนามได้กำหนดเป้าหมายให้บริษัทประกันภัยตระหนักถึงการบริการที่มีความรวดเร็วและมีความครอบคลุมโครงสร้างของธุรกิจการเงินของประเทศ ประกอบกับในช่วงที่ผ่านมารัฐบาลเวียดนามมีการปรับโครงสร้างการเงินและมีการประเมินสถานการณ์การปรับโครงสร้างทางการเงินของประเทศ เพื่อให้เกิดความตระหนักถึงความท้าทายที่เกิดขึ้นในกระบวนการปรับโครงสร้างสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนและเป็นหลักในเรื่องการประกันทางสังคม ดังนั้นตลาดประกันจึงมีบทบาทในภาคการเงินรวมถึงแนวโน้มการพัฒนาด้านการประกันสังคมในประเทศเวียดนาม

ในช่วงที่ผ่านมาตลาดประกันภัยในเวียดนามยังคงรักษาอัตราการเติบโตของรายได้สูงกว่า 20% ต่อปีสินทรัพย์รวมเฉลี่ยเพิ่มขึ้น 21% ต่อปี กองทุนสำรองรวมอุตสาหกรรมประกันภัยรวมเพื่อสำรองการจ่ายเงินชดเชยให้กับลูกค้าของบริษัทประกันภัยมีอัตราที่เพิ่มขึ้นเฉลี่ย 21% ต่อปี ณ เดือนสิงหาคม 2561 สมาชิกของสมาคมประกันภัยเวียดนามได้ดำเนินการปรับโครงสร้างองค์กรอย่างจริงจัง เพื่อเป็นการสร้างโอกาสสำหรับธุรกิจที่จะคิดค้นนวัตกรรมทางสินค้าประกันใหม่ ๆ วางแนวทางกลยุทธ์ทางธุรกิจประกันและการปรับโครงสร้างองค์กร โดยมีจุดประสงค์เพื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพทางธุรกิจและการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

โดยสมัชชาแห่งชาติของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัย ตามที่รัฐธรรมนูญของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม 2535 ได้บัญญัติไว้ โดยมีวัตถุประสงค์ คือ สำหรับธุรกิจประกันภัยเพื่อเป็นการปกป้องสิทธิตามกฎหมายและผลประโยชน์ขององค์กรและบุคคลที่เข้าร่วมในการประกันภัย พร้อมทั้งเป็นการส่งเสริมกิจกรรมทางธุรกิจประกันภัยให้มีส่วนร่วมในการส่งเสริมและการพัฒนาที่ยั่งยืนของเศรษฐกิจและสังคมอย่างมีเสถียรภาพให้กับชีวิตของประชาชนชาวเวียดนาม

ระบบการประกันภัยและความรับผิดชอบต่าง ๆ ในประเทศเวียดนามได้แบ่งประเภทของการประกันไว้ดังนี้

1. ประกันชีวิตในรูปแบบต่าง ๆ

2. การประกันวินาศภัย ประกอบด้วย

ก) การประกันสุขภาพและประกันอุบัติเหตุ

ข) ประกันทรัพย์สินและประกันความเสียหาย

ค) ประกันภัยสินค้าที่ขนส่งทางถนนทะเลแม่น้ำทางรถไฟและทางอากาศ

ง) ประกันภัยการบิน

จ) ประกันภัยรถยนต์

ฉ) ประกันอัคคีภัยและการระเบิด

ช) การประกันภัยตัวเรือและการประกันภัยความรับผิดทางแพ่งของเจ้าของเรือ

ซ) การประกันภัยความรับผิดทั่วไป

ฌ) การประกันสินเชื่อและความเสี่ยงทางการเงิน

3) ประกันภัยความสูญเสียทางธุรกิจ ประกอบไปด้วย

ก) การประกันภัยทางการเกษตร

ข) การประกันวินาศภัยอื่น ๆ ที่กำหนดโดยรัฐบาล

4) การประกันภัยภาคบังคับ

4.1) การประกันภัยภาคบังคับเป็นประเภทของการประกันที่กำหนดโดยกฎหมายว่าด้วยเงื่อนไขการประกันแบบพริเอมีม สำหรับจำนวนการประกันขั้นต่ำเป็นไปตามที่องค์กรและบุคคลที่เข้าร่วมในการประกันภัยและธุรกิจประกันภัยมีภาระผูกพันเป็นผู้กำหนดตามข้อมูลในองค์กรและบุคคลนั้นต้องการทำ ลักษณะการทำประกันภัยภาคบังคับจะใช้กับ

การประกันภัยบางประเภทเท่านั้นเพื่อคุ้มครองผลประโยชน์สาธารณะและความปลอดภัยทางสังคม

4.2) การประกันภัยภาคบังคับรวมถึง

- ก) การประกันภัยความรับผิดทางแพ่งของเจ้าของยานยนต์ทางภาคพื้นดิน และการประกันภัยความรับผิดทางแพ่งของผู้ขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสาร
- ข) การประกันภัยความรับผิดทางวิชาชีพสำหรับกิจกรรมที่ปรึกษาทางกฎหมาย
- ค) การประกันภัยความรับผิดทางวิชาชีพของ บริษัท นายหน้าประกันภัย
- ง) ประกันอัคคีภัยและการระเบิด
- จ) ประกันภาคบังคับที่อาจเป็นไปตามความต้องการของการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมในแต่ละช่วงเวลาโดยรัฐบาลเวียดนามจะนำเสนอให้คณะกรรมการสิทธิการสมัครแห่งชาติกำหนดให้มีการออกกฎระเบียบในเรื่องการทำการประกันภาคบังคับประเภทอื่น ๆ ขึ้นมาเพื่อบังคับใช้

5) การทำประกันภัยต่อกับบริษัทอื่น ๆ

5.1) บริษัทประกันภัยอาจทำการประกันภัยต่อกับบริษัทประกันภัยอื่น ๆ รวมถึงบริษัทประกันภัยต่างประเทศด้วยได้

5.2) ในกรณีของการประกันภัยสำหรับธุรกิจประกันภัยในต่างประเทศ บริษัทประกันภัยจะต้องทำประกันภัยส่วนหนึ่งเพื่อรับประกันภัยสำหรับธุรกิจประกันภัยต่อภายในประเทศก่อนภายใต้ข้อบังคับของรัฐบาล จึงจะสามารถไปทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในต่างประเทศได้

6) การประกันภัยสินค้าทางบก

การขนส่งสินค้าและอุปกรณ์ที่มีค่าอย่างมากในประเทศอาจเผชิญกับความเสียหาย เช่นการสูญเสียดังกล่าวโดยบริษัทประกันภัยสินค้าทางบกของเวียดนามได้ให้บริการประกันภัยในกระบวนการขนส่งทางถนนทางรถไฟและทางน้ำดินแดนเวียดนาม โดยมีการคิดดังนี้

วัตถุประสงค์ การทำประกันภัย	สิ้นค้าระหว่างการขนส่งทางถนนทางรถไฟและทางน้ำ ภายในดินแดนของเวียดนาม
ความคุ้มครอง <i>(ภายใต้กฎการประกัน สินค้าที่ขนส่งในดินแดน เวียดนาม)</i>	ความเสี่ยงของการประกันภัย ไฟไหม้หรือมีการระเบิด แผ่นดินไหว พายุลมหมุน คลื่นสึนามิและฟ้าผ่า ยานพาหนะถูกทำลาย ตกหล่น ชนเข้ากับวัตถุอื่น หรือตกราง ต้นไม้ สะพาน สะพานอุโมงค์และสิ่งก่อสร้าง อื่นๆ เสียหาย ยานพาหนะขนส่งสินค้าหายไป การสูญเสียชีวิต
ค่าใช้จ่าย	ค่าใช้จ่ายที่ครอบคลุม: เป็นค่าใช้จ่ายที่สมเหตุสมผล เนื่องจากผู้ประกันตนพนักงาน / ตัวแทนของพวกเขาได้ใช้ จ่ายเพื่อป้องกันหรือลดการสูญเสียของสินค้าที่เอา ประกันภัยสำหรับการขนถ่ายคลังสินค้าและการส่งต่อ สินค้าที่ได้รับการประกันไปพร้อมกันเนื่องจากความเสี่ยง จากการคุ้มครองสำหรับการประเมินและการกำหนด สาเหตุขอบเขตของการสูญเสียอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบ ประกัน
ค่าประกัน	Premium = อัตราค่าธรรมเนียม x จำนวนเงินประกัน อัตรการประกันขึ้นอยู่กับประเภทของสินค้า วิธีการบรรจุ และวิธีการขนส่ง

7) การประกันภัยบุคคลที่สาม

กระทรวงการคลังของเวียดนามได้ออกหนังสือเวียนฉบับที่ 22/2016 / TT-BTC ลงวันที่ 16 มีนาคม 2016 กระทรวงการคลัง

มูลค่าความรับผิดสูงสุด:

- คน: 100,000,000 ดอลลาร์ / คน / กรณี
- ททรัพย์สิน: 100,000,000 ดอลลาร์ / กรณี

ได้กำหนดค่าธรรมเนียมไว้ดังนี้

ประเภทของยานพาหนะ	ค่าการประกันภัย (ต่อ)		
	ค่าธรรมเนียม	ภาษี	ราคาชำระ
รถจักรยานยนต์ รถสามล้อ	290,000	29,000	319,000
รถส่วนบุคคล			
2 - 5 ที่นั่ง	437,000	43,700	480,700
6 - 11 ที่นั่ง	794,000	79,400	873,400
12 - 24 ที่นั่ง	1,270,000	127,000	1,397,000
24 ที่นั่งขึ้นไป	1,825,000	182,500	2,007,500
รถบรรทุกทุกคันและสินค้า	933,000	93,300	1,026,300
รถขนส่งเชิงพาณิชย์			
น้อยกว่า 6 ที่นั่ง	756,000	75,600	831,600
6 ที่นั่ง	929,000	92,900	1,021,900
7 ที่นั่ง	1,080,000	108,000	1,188,000
8 ที่นั่ง	1,253,000	125,300	1,378,300
9 ที่นั่ง	1,404,000	140,400	1,544,400
10 ที่นั่งโดยการลงทะเบียน	1,512,000	151,200	1,663,200
11 ที่นั่งโดยการลงทะเบียน	1,65,6000	165,600	1,821,600
12 ที่นั่งโดยการลงทะเบียน	1,822,000	182,200	2,004,200
13 ที่นั่ง	2,049,000	204,900	2,253,900

ประเภทของยานพาหนะ	ค่าการประกันภัย (ต่อ)		
	ค่าธรรมเนียม	ภาษี	ราคาชำระ
14 ที่นั่ง	2,221,000	222,100	2,443,100
15 ที่นั่ง	2,394,000	239,400	2,633,400
16 ที่นั่ง	3,05,4000	30,400	3,359,400
17 ที่นั่ง	2,718,000	271,800	2,989,800
18 ที่นั่ง	2,869,000	286,900	3,155,900
19 ที่นั่ง	3,041,000	304,100	3,345,100
20 ที่นั่ง	3,191,000	319,100	3,510,100
21 ที่นั่ง	3,364000	336,400	3,700,400
22 ที่นั่ง	3,515,000	351,500	3,866,500
23 ที่นั่ง	3,688,000	368,800	4,056,800
24 ที่นั่งโต	4,632,000	463,200	5,095,200
25 ที่นั่ง	4,813,000	481,300	5,294,300
มากกว่า 25 ที่นั่ง	[4,813,000 +30,000 × (จำนวนที่นั่ง - 25 ที่นั่ง)]		
รถบรรทุกน้ำหนักน้อยกว่า 3 ตัน	853,000	85,300	938,300
รถบรรทุกน้ำหนัก 3 - 8 ตัน	1,660,000	166,000	1,826,000
รถบรรทุกน้ำหนัก 8 - 15 ตัน	2,746,000	274,600	3,020,600
รถบรรทุกน้ำหนักมากกว่า 15 ตัน	3,200,000	320,000	3,520,000

กระบวนการ ขั้นตอนในการดำเนินการกรณีเกิดอุบัติเหตุ

1) ความรับผิดชอบในกรณีของการประกันภัยต่อเนื่อกับบริษัทอื่น ๆ

1.1) บริษัทประกันภัยจะรับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวสำหรับผู้ซื้อประกันภายใต้สัญญาประกันภัยแม้ในกรณีการประกันภัยต่อของการประกันภัยความรับผิด

1.2) บริษัทที่ได้รับการประกันภัยต่อจะต้องไม่ขอให้ผู้ซื้อประกันชำระเบี้ยประกันภัยโดยตรงกับพวกเขาเว้นแต่จะตกลงเป็นอย่างอื่นในสัญญาประกันภัย

1.3) ผู้ซื้อประกันจะต้องไม่ร้องขอให้บริษัทประกันภัยต่อจ่ายค่าเบี้ยประกันหรือชดเชยเอง เว้นแต่จะตกลงเป็นอย่างอื่นในสัญญาประกันภัย

2) การจำกัดเวลาสำหรับการร้องขอการจ่ายเงินประกันหรือการชดเชย

2.1) กำหนดเวลาในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหรือการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนภายใต้สัญญาประกันภัยคือ หนึ่งปีนับจากวันที่มีเหตุการณ์ประกัน เวลาของเหตุการณ์เหตุสุดวิสัยหรือสิ่งกีดขวางตามวัตถุประสงค์อื่น ๆ จะไม่นับรวมในกำหนดเวลาในการรับประกันภัยหรือค่าชดเชย

2.2) ในกรณีที่ผู้ซื้อประกันพิสูจน์ว่าผู้ซื้อประกันไม่ทราบเวลาของเหตุการณ์ประกันภัย ให้มีการนับเวลาที่กำหนดไว้ในข้อ 1 นับจากวันที่ผู้ซื้อประกันทราบถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

2.3) ในกรณีที่บุคคลที่สามขอให้ผู้ซื้อประกันจ่ายค่าชดเชยความเสียหายภายใต้ความรับผิดตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญาประกันภัยการจำกัดเวลาที่กำหนดไว้ในข้อ 1 ในข้อนี้เวลาจะถูกลบจากบุคคลที่สามได้รับค่าชดเชยนั้น ๆ

3) การจำกัดเวลาสำหรับการชำระค่าชดเชยความเสียหายหรือค่าชดเชย

เมื่อเกิดเหตุการณ์ประกันภัยผู้รับประกันภัยต้องชำระค่าประกันหรือค่าสินไหมทดแทนตามระยะเวลาที่ตกลงไว้ในสัญญาประกันภัย ในกรณีที่ไม่มีข้อตกลงเกี่ยวกับ

การจำกัดเวลา ผู้ประกันตนจะต้องจ่ายเงินประกันหรือการชดใช้ค่าเสียหายภายใน 15 วัน นับจากวันที่ได้รับเอกสารการเคลมประกันหรือค่าชดเชยที่สมบูรณ์และถูกต้อง

4) รูปแบบการชดเชย

4.1) ผู้ซื้อประกันภัยและ บริษัท ประกันภัยอาจเห็นด้วยกับหนึ่งในรูปแบบของการชดเชย

ก) การซ่อมแซมคุณสมบัติที่เสียหาย

ข) การแทนที่สินทรัพย์ที่เสียหายด้วยสินทรัพย์อื่น

ค) จ่ายค่าตอบแทน

4.2) ในกรณีที่บริษัทประกันภัยและผู้ซื้อประกันไม่สามารถบรรลุข้อตกลงในรูปแบบของการชดเชยจะต้องจ่ายเป็นเงินสด

4.3) ในกรณีของการชดเชยตามบทบัญญัติของคะแนน ข และ ค ในข้อ 4.1 ของข้อนี้องค์กรประกันภัยอาจกู้คืนทรัพย์สินที่เสียหายหลังจากการเปลี่ยนหรือชดเชยอย่างเต็มที่ในราคาตลาดของสินทรัพย์ ผลิตรถยนต์นั้นๆ ที่เสียหาย

335

5) การประเมินการสูญเสีย

5.1) เมื่อเกิดเหตุการณ์ประกันภัยองค์กรประกันภัยหรือผู้ที่ได้รับอนุญาตจากองค์กรประกันภัยจะต้องทำการประเมินการสูญเสียเพื่อกำหนดสาเหตุและขอบเขตของการสูญเสีย ค่าใช้จ่ายในการประเมินความสูญเสียที่เกิดจากบริษัทประกันภัย

5.2) ในกรณีที่ผู้ประเมินไม่เห็นด้วยกับสาเหตุและขอบเขตของการสูญเสียพวกเขาอาจเรียกร้องให้ผู้ประเมินอิสระมาประเมินได้ ยกเว้นจะตกลงเป็นอย่างอื่นในสัญญาประกันภัย ในกรณีที่คู่สัญญาไม่สามารถบรรลุข้อตกลงในการเรียผู้ประเมินอิสระฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจร้องขอต่อศาลในสถานที่ที่ผู้เอาประกันภัยหรือที่อยู่อาศัยของผู้ประกันตนแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญอิสระ บทสรุปของผู้ประเมินอิสระมีผลบังคับใช้กับฝ่ายต่าง ๆ ได้

6) ข้อบังคับของข้อจำกัดสำหรับการเริ่มต้นการฟ้องร้อง

ตามกฎหมายประกันภัยของเวียดนามสำหรับการเริ่มต้นการฟ้องร้องเกี่ยวกับสัญญาประกันคือสามปีนับจากเวลาที่เกิดข้อพิพาทเกิดขึ้น

7) ข้อบังคับด้านความปลอดภัย

7.1) ผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบเกี่ยวกับการป้องกันและดับเพลิงความปลอดภัยของแรงงานสุขอนามัยแรงงานและกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อความปลอดภัยของผู้เอาประกันภัย

7.2) บริษัทประกันภัยมีสิทธิ์ตรวจสอบเงื่อนไขเพื่อความปลอดภัยของผู้เอาประกันภัยหรือคำแนะนำเพื่อขอให้ผู้เอาประกันภัยใช้มาตรการเพื่อป้องกันและจำกัดความเสี่ยง

7.3) ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถใช้มาตรการเพื่อความปลอดภัยของผู้เอาประกันภัยผู้เอาประกันภัยอาจกำหนดเวลาให้ผู้เอาประกันภัยใช้มาตรการดังกล่าว หากพ้นกำหนดระยะเวลาที่กำหนดมาตรการความปลอดภัยยังไม่ถูกนำมาใช้ผู้ประกอบการประกันภัยอาจเพิ่มเบี้ยประกันหรือระงับการทำสัญญาประกันเพียงฝ่ายเดียว

7.4) บริษัทประกันภัยอาจใช้มาตรการป้องกันเพื่อความปลอดภัยสำหรับผู้เอาประกันภัยด้วยความยินยอมของผู้ซื้อประกันหรือหน่วยงานของรัฐที่มีความสามารถ

8) ความรับผิดชอบของบริษัทประกันภัย

8.1) ความรับผิดชอบของบริษัทประกันภัยเกิดขึ้นเฉพาะในกรณีที่บุคคลที่สามร้องขอให้ผู้เอาประกันภัยจ่ายค่าชดเชยความเสียหายที่เกิดจากความผิดพลาดของตนต่อบุคคลที่สามในระหว่างระยะเวลาประกันภัย

8.2) บุคคลที่สามไม่มีสิทธิ์ร้องขอให้บริษัทประกันภัยจ่ายค่าชดเชยโดยตรง เว้นแต่กฎหมายกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

9) จำนวนเงินประกันภัย

จำนวนเงินเอาประกันภัยคือจำนวนเงินที่องค์กรประกันภัยต้องจ่ายให้แก่ผู้ประกันตนตามที่ตกลงในสัญญาประกัน

10) การประกันภัยความรับผิด

10.1) ภายในจำนวนเงินเอาประกันภัยผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามจำนวนที่กฎหมายกำหนดผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้บุคคลที่สาม

10.2) นอกเหนือจากการจ่ายค่าชดเชยตามข้อ 1 ของข้อนี้บริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการระงับข้อพิพาทเหนือความรับผิดต่อบุคคลที่สามและดอกเบี้ยที่จ่ายให้กับบุคคลที่สองและสามเนื่องจากการจ่ายเงินชดเชยที่ล่าช้าของผู้เอาประกันตามคำแนะนำของบริษัทประกันภัย

10.3) จำนวนเงินชดใช้ค่าเสียหายทั้งหมดของบริษัทประกันภัยที่ระบุไว้ในข้อ 1 และ 2 ของข้อนี้จะต้องไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยเว้นแต่จะตกลงกันเป็นอย่างอื่นในสัญญาประกันภัย

10.4) ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยต้องชำระเงินค่าประกันหรือเงินค่าประกันเพื่อให้แน่ใจว่าทรัพย์สินนั้นไม่ได้ถูกจัดเก็บหรือเพื่อหลีกเลี่ยงการฟ้องร้องคดีที่ศาลผู้เอาประกันภัยหรือผู้ประกันตนจะต้องดำเนินการตามคำร้องขอของผู้เอาประกันภัย การรับประกันหรือการฝากจะต้องทำภายในจำนวนเงินประกัน

11) สิทธิในการเป็นตัวแทนของผู้เอาประกันภัย

บริษัท ประกันภัยมีสิทธิที่จะเปลี่ยนผู้ซื้อประกันเพื่อเจรจากับบุคคลที่สามในระดับของค่าตอบแทนเว้นแต่จะตกลงเป็นอย่างอื่นในสัญญาประกัน

12) วิธีการชดเชย

ตามคำร้องขอของผู้เอาประกันภัยผู้เอาประกันภัยสามารถชดใช้ค่าเสียหายโดยตรงแก่ผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลที่สามที่ได้รับความเสียหาย

ตามที่สมาคมประกันภัยแห่งประเทศจีนได้ให้คำจำกัดความ ยานพาหนะที่จะทำการประกันภัยได้นั้น คือ ยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ รถยนต์ที่ใช้ระบบไฟฟ้า รถยนต์ที่ใช้แบตเตอรี่ จักรยานยนต์ และยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์อื่น ๆ โดยสามารถแบ่งได้ออกเป็น 2 ประเภท คือ

1) การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Auto Liability Insurance)

2) การประกันภัยเชิงพาณิชย์ (Commercial Insurance) แบ่งออกเป็น

2.1) การประกันภัยขั้นพื้นฐาน (Basic Insurance) โดยประกอบไปด้วย

- การประกันภัยความเสียหาย
- การประกันภัยความรับผิดแก่บุคคลที่สาม
- การสละสิทธิ์ความเสียหายที่สูญเสีย
- การประกันภัยความรับผิดยานพาหนะ

2.2) การประกันภัยเพิ่มเติม (Additional Insurance)

การประกันภัยเพิ่มเติมภายใต้การประกันความเสียหาย เช่น การประกันรถไฟไหม้ การประกันในกรณีขับแบบลุยน้ำ การประกันแบบไม่รับผิด การประกันความรับผิดในการขนถ่ายสินค้าลงจากยานพาหนะ การประกันยานพาหนะสูญหายในการจอดในที่จอดรถ การประกันอุปกรณ์เสียหาย เป็นต้น

ประเภทของการประกันภัยเชิงพาณิชย์

1) การประกันความเสียหายจากยานพาหนะ

การประกันความเสียหายจากยานพาหนะจะรวมถึงชิ้นส่วนและอุปกรณ์ต่าง ๆ และความเสียหายที่เกิดจากภัยพิบัติจากธรรมชาติและอุบัติเหตุ การประกันความเสียหาย

อันเกิดจากยานพาหนะนั้นนั้นรวมถึงความรับผิดชอบในกรณีที่เกิดการชนกัน ความรับผิดชอบกรณีเกิดการพลิกคว่ำและความรับผิดชอบกรณีที่ไม่มีเกิดการชน ซึ่งการชนนั้นให้เป็นไปตามสัญญาอุบัติเหตุระหว่างสัญญาประกันภัยและวัตถุภายนอกอื่น ๆ อย่างเช่น การชนกันระหว่างยานพาหนะกับยานพาหนะ หรือ ยานพาหนะกับอาคารบ้านเรือน ยานพาหนะและเสาและต้นไม้ ยานพาหนะและผู้เดินเท้า ยานพาหนะและสัตว์ อื่น ๆ

สำหรับความรับผิดชอบในกรณีที่ไม่มีการชนกันสามารถแบ่งได้ดังนี้

- ก) ความเสียหายอันเกิดจากภัยธรรมชาติที่ระบุในกรมธรรม์ เช่น น้ำท่วม พายุ พัดผ้า โคลนถล่ม แผ่นดินไหว เป็นต้น
- ข) ความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุอื่น ๆ ที่ที่ระบุในกรมธรรม์ เช่น ไฟไหม้ การระเบิด การตกลงจากที่สูง เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม บริษัทประกันภัยจะยกเว้นความรับผิดชอบจากความเสียหายที่เกิดขึ้นกรณีต่าง ๆ ดังนี้

- (1) สงคราม ความขัดแย้ง การก่อการร้าย จลาจล
- (2) ยานพาหนะอยู่ระหว่างการซ่อมแซมและบำรุงรักษาของผู้อู่ซ่อม ยานพาหนะ
- (3) มีส่วนร่วมในเรื่องที่ผิดกฎหมาย
- (4) ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ ดื่มแอลกอฮอล์ ใช้ยาเสพติด มีสารเสพติด
- (5) ยานพาหนะที่กำลังหลบหนี
- (6) ผู้ขับขี่ไม่มีใบอนุญาตหรือมีใบอนุญาตที่ไม่สอดคล้องกับใบอนุญาตขับขี่ที่ ยานพาหนะประเภทนั้น
- (7) ผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่ได้รับอนุญาตจากบุคคลเจ้าของยานพาหนะ
- (8) ยานพาหนะไม่มีใบอนุญาตที่ถูกต้อง

2) การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม

การประกันภัยรถยนต์ในด้านความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามเป็นการประกันที่ครอบคลุมความเสี่ยงอันอาจเกิดกับบุคคลที่สามที่สามารถมาเรียกร้องสิทธิความเสียหายที่

มีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุ การประกันความรับผิดชอบแก่บุคคลที่สามเป็นการป้องกันความ
ปลอดภัยและเป็นประโยชน์ต่อสาธารณะซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด

ความรับผิดชอบของการประกันได้มีบทบัญญัติ ดังนี้

- ก) ความเสียหายโดยตรงเป็นความเสียหายต่อทรัพย์สินและการบาดเจ็บ
ส่วนบุคคล สำหรับความสูญเสียโดยอ้อมไม่ครอบคลุมโดยบริษัทประกัน
- ข) จำนวนของการจ่ายค่าทดแทนที่ซึ่งผู้ได้รับการประกันภัยควรจ่ายให้
เป็นไปตามกฎหมาย บริษัทประกันจะจ่ายค่าทดแทนให้เป็นไป
ตามบทบัญญัติของสัญญาประกัน

3) ประกันภัยการโจรกรรม

การประกันการโจรกรรมเป็นความรับผิดชอบสำหรับการจ่ายค่าทดแทนโดยรวม
ของความสูญเสียของยานพาหนะอันเป็นสาเหตุจากการโจรกรรม การปล้นและสาเหตุ
แห่งความเสียหายจากการปล้น และสาเหตุจากความเสียหายของบางส่วน อุปกรณ์
ของยานพาหนะแต่ไม่เป็นการเสียหายโดยเจตนา ซึ่งความรับผิดชอบสำหรับความ
ครอบคลุมการจ่ายเงินทดแทนของแต่ละบริษัทจะแตกต่างกันไป

4) การประกันความรับผิด

โดยอ้างอิงถึงสาเหตุของอุบัติเหตุของยานพาหนะที่ทำประกันภัย ที่เป็นความ
เสียหายโดยตรงจากการบรรทุกสินค้าในยานพาหนะที่ทำประกันและมีการบาดเจ็บ
ส่วนบุคคลหรือมีการเสียชีวิตเกิดขึ้น ดังนั้นความรับผิดในการจ่ายเงินทดแทนนั้นควรจ่าย
ให้กับผู้ที่ทำประกันภัยตามกฎหมาย และการช่วยเหลือตามความเหมาะสม บริษัทประกัน
ควรคำนวณการจ่ายทดแทนตามวงเงินประกันภัยที่ได้รับไว้ในสัญญาประกัน

ภาคผนวก ค

ข้อมูลติดต่อหน่วยงานต่างๆ

❖ ราชอาณาจักรกัมพูชา

กระทรวง กรม หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

1) กระทรวงโยธาธิการและการขนส่ง

ที่อยู่ Corner of Preah Norodom Blvd and Street 106,
Phnom Penh, Cambodia

โทร. (+855) 23 426 640

อีเมล info@mpwt.gov.kh

เว็บไซต์ <http://www.mpwt.gov.kh/en/home>

2) กระทรวงเกษตร ป่าไม้ และการประมง

ที่อยู่ 255, 200 Preah Norodom Blvd (41), Phnom Penh 370

โทร. (+855) 23726128 / 23726129

โทรสาร. (+855) 23217320

อีเมล info@maff.gov.kh

เว็บไซต์ <http://www.maff.gov.kh>

3) กรมศุลกากร และสรรพสามิต

ที่อยู่ Vattanac Capital, Preah Ang Non (St. 102),
Phnom Penh

โทร. (+855) 23214065

โทรสาร. (+855) 23214065

อีเมล info-pru@customs.gov.kh

เว็บไซต์ www.customs.gov.kh

4) กระทรวงต่างประเทศและความร่วมมือระหว่างประเทศ

ที่อยู่ No 3, Samdech HUN Sen Street, Sangkat Tonle Bassac,
Khan Chamkamon, Phnom Penh, Kingdom of Cambodia
โทร. (+855) 23214441
โทรสาร. (+855) 23216141
อีเมล mfaic@mfaic.gov.kh
เว็บไซต์ <https://www.mfaic.gov.kh/>

5) กรมภาษี

ที่อยู่ Lot 522-524, corner of Russian Blvd (110) and Mao Tseung
(245), Sangkat Teuk Laak 1, Khan Toul Kork, Phnom Penh
โทร. (+855) 23886708
อีเมล gdt@tax.gov.kh
เว็บไซต์ <http://www.tax.gov.kh/>

6) กระทรวงข่าวสาร

ที่อยู่ #62, Monivong Blvd, #62, Preah Monivong Blvd., Sangkat Sras
Chork, Khan Daun Penh, Phnom Penh
โทร. (+855) 12674567
อีเมล support@information.gov.kh
เว็บไซต์ <http://www.info.gov.kh/moi3/>

7) กระทรวงการคลัง

ที่อยู่ Lot 19-61, Russian Federation Blvd, Phum Teuk Thla,
Sangkat Teuk Thla, Khan Sen Sok, Phnom Penh, Kingdom of
CAMBODIA.
โทร. (+855) 92888326 / 78555959
อีเมล omdarith@yahoo.com
เว็บไซต์ <https://www.moc.gov.kh/en-us/>

8) กระทรวงอุตสาหกรรมและงานฝีมือ

ที่อยู่ 45, Norodom Blvd, Phnom Penh, 12205, Kingdom of Cambodia

เว็บไซต์ <http://www.mih.gov.kh/>

9) กระทรวงการท่องเที่ยว

ที่อยู่ Lot 3A, St. 169, Veal Vong Commune, Prampi Makara District, Phnom Penh, Kingdom of Cambodia.

โทร. (+855) 23884974 (Department of Administration & General Affairs)

(+855) 23885039 (Department of Marketing & Promotion)

อีเมล info@tourismcambodia.org

เว็บไซต์ <https://www.tourismcambodia.org/>

โรงพยาบาลในเส้นทาง

1) สายด่วนความช่วยเหลือฉุกเฉินทางการแพทย์

โทร. (+855) 12891613

2) Calmette Hospital (กรุงพนมเปญ)

โทร. (+855) 12772789

3) Royal Angkor Hospital

โทร. (+855) 63761888

4) SOS International Clinic

โทร. (+855) 23216911 / 12816911

5) บริการช่วยเหลือฉุกเฉินทางอิเล็กทรอนิกส์

โทร. (+855) 23213706 / 016814254 (พนมเปญ)

(+855) 12814500/ 016839565 (เสียมเรียบ)

6) สายด่วนโรงพยาบาล

โทร. 119 หรือ (+855) 23723840

สายด่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจ

1) เหตุด่วน-เหตุร้าย

โทร. 117 และ (+855) 12999999

2) ตำรวจท่องเที่ยว

โทร. (+855) 12942484 และ (+855) 12942484 / 23724793

3) รถดับเพลิง

โทร. 118 และ (+855) 12786693

กระทรวง กรม หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

1) กระทรวงการคลัง

ที่อยู่ Thatluang Rd., Ban Phonxay, Saysettha District,
Vientiane Capital, P.O. Box. 46

โทร. (+856) 21412409

โทรสาร. (+856) 21412407

2) กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

ที่อยู่ Thatluang Rd., Ban Phonxay, Saysettha District,
Vientiane Capital, P.O. Box. 46

โทร. (+856) 21223651, 21218569, 21217025

3) กระทรวงอุตสาหกรรมและการพาณิชย์

ที่อยู่ 104/4-5 Phonexay Rd., Ban Phonxay, Saysettha District,
Vientiane Capital

โทร. (+856) 21453490

โทรสาร. (+856) 21412434

4) หน่วยงานรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า กระทรวงอุตสาหกรรมและการพาณิชย์

ที่อยู่ 104/4-5 Phonexay Rd., Ban Phonxay, Saysettha District,
Vientiane Capital, P.O. BOX. 4107

โทร. (+856) 21450255

โทรสาร. (+856) 21454224

5) กระทรวงสาธารณสุข

ที่อยู่ Ban Thatkhao, Sisattanak District, Rue Simeuang, Vientiane Capital

โทร. (+856) 21214000

โทรสาร. (+856) 21214003

6) องค์การอาหารและยา กระทรวงสาธารณสุข

ที่อยู่ Ban Thatkhao, Sisattanak District, Rue Simeuang, Vientiane Capital

โทร. (+856) 21214013

โทรสาร. (+856) -21-214015

7) กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง

ที่อยู่ Lanxang Avenue, Vientiane Capital , Lao PDR

โทร. (+856) 21412250

โทรสาร. (+856) 21412250

อีเมล webmaster@mpwt.gov.la

8) สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กระทรวงความมั่นคงสาธารณะ

ที่อยู่ Hatsady Village, Chanthabouly District, Vientiane Capital

โทร. (+856) 21219607

โทรสาร. (+856) 21251287

เว็บไซต์ www.immigration.gov.la

9) สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สะพานมิตรภาพแห่งที่ 1

โทร. (+856) 21812040

สมาคม Lao International Freight Forwarder Association

โทร. (+856) 21261202, 21263028

บริษัทประกันภัย

1) บริษัท Allianz General Laos (AGL)

ที่อยู่ 33 Lane Xang Avenue, 2nd floor ANZ Building P.O. Box 4223,
Vientiane Capital

โทร. 1475 หรือ (+856) 21215903 ทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง
กรณีอุบัติเหตุโทร 1456 หรือ (+856) 21222222

โทรสาร. (+856) 21215904

อีเมล agl@agl-allianz.com

เว็บไซต์ <https://www.agl-allianz.com>

2) บริษัท Lao-Viet Insurance Company (LVI)

ที่อยู่ 44 No., Lanxang, Vientiane Capital, Laos

โทร. (+856) 21264975

โทรสาร. (+856) 212649971

อีเมล lvi@laovietinsurance.com

เว็บไซต์ <http://www.laovietinsurance.com>

347

3) บริษัท Prudential (Lao) Corporate

ที่อยู่ 6th floor, Vientiane Plaza Building, Hatsady Neau Village,
Chanthabouly District, Vientiane Capital

โทร. (+856) 21211124, Customer Service (856-21)-211123

โทรสาร. (+856) 21211125

อีเมล info@prudential.la

เว็บไซต์ <https://www.prudential.la>

4) บริษัท ST-Muang Thai Insurance

โทร. (+856) 21253079

อีเมล <https://st-muang-thai-insurance.business.site>

5) บริษัท Dhipaya Insurance

ที่อยู่ Kolao Tower (Alounmay) 5th floor, 23 Singha Rd., Nongbone
Village, Saysettha District, Vientiane Capital
โทร. (+856) 21455074, 21455101-6, สายฉุกเฉิน 1676
อีเมล Dhipaya.laos@gmail.com
เว็บไซต์ <http://dhipayalaos.com>

6) บริษัท APA Insurance

ที่อยู่ Unit 31, Khamphenmeuang Rd., Thatluang Tai Village,
Saysettha District, Vientiane Capital
โทร. (+856) 21855555
โทรสาร. (+856) 21856666
อีเมล info@apa.com.la
เว็บไซต์ <https://www.apa.com.la>

348

7) บริษัท Toko Assurance

ที่อยู่ 58/02-58/03, Manthatturath Rd., Ban Xieng Ngeun,
Unit 8, Vientiane Capital
โทร. (+856) 21264712-5,
โทรสาร. (+856) 21264717, 21265105
อีเมล admin@tokoassurance-lao.com
เว็บไซต์ <http://www.tokoassurance-lao.com>

โรงพยาบาล

1) โรงพยาบาล Mahosot Hospital

ที่อยู่ Quai Fa Ngum, KaoNuot Village, Sisattanak District, Vientiane
Capital
โทร. (+856) 21214018, 21214024

2) โรงพยาบาล Mahosot Hospital - International Clinic

ที่อยู่ Quai Fa Ngum, KaoNuot Village, Sisattanak District, Vientiane Capital

โทร. (+856) 21214018, 21214022

3) โรงพยาบาล Mittaphab (Friendship) Hospital

ที่อยู่ Phontong Rd., Phonsavang Village, Vientiane Capital

โทร. (+856) 21710005, 21710006

อีเมล amfatov@laotel.com

4) โรงพยาบาล Setthathirath Hospital

ที่อยู่ Thadeua Rd., Thaphalansay Village, Sisattanak District, Vientiane Capital

โทร. (+856) 21312612, 21312350, 21351156

5) โรงพยาบาล Lao-ASEAN Hospital

ที่อยู่ Khamphengmeuang Rd., Donkoi Village, Sisattanak District, P.O. Box 6088, Vientiane Capital

โทร. (+856) 21330374-5

โทรสาร. (+856) 21330376

อีเมล contact@lms.la

เว็บไซต์ www.lms.la

6) โรงพยาบาล Alliance International Medical Centre

ที่อยู่ Honda Complex, Souphanouvong Rd., Wattayyaithong Village, Sikhottabong District, Vientiane Capital

โทร. (856-21)-513095, Emergency (856-20)-55529711 หรือ (856-20)-54613492

โทรสาร. (+856) 21513096

อีเมล info@aimclao.com

เว็บไซต์ www.aimclao.com

7) โรงพยาบาล Psy-Med Treatment Centre

ที่อยู่ Phontong Savath #466, Chanthabouly District, Vientiane Capital

โทร. (+856) 2059536080, 21418028

อีเมล mthikeo@yahoo.com

8) โรงพยาบาล Luang Prabang Provincial Hospital

ที่อยู่ Phoumok Village, Luang Prabang District, Luang Prabang Province

โทร. (+856) 71254026, สายฉุกเฉิน (+856) 302009379

9) โรงพยาบาล Bangkok Hospital Group Trauma Care Doctors at Luang Prabang Provincial Hospital

ที่อยู่ (For insurance assistance with patients being transferred from Luang Prabang to Bangkok Hospital)

โทร. (+66) 2310300

อีเมล intertps@bgh.co.th

10) โรงพยาบาล Attapeu Province Hospital

ที่อยู่ Vernkhean Village, Samakxhixay District, Attapeu Province

โทร. (+856) 36211246, 36211688, 2099979599

(+856) 2055609661, 2095524814

11) โรงพยาบาล Bolikhamxay Province Hospital

ที่อยู่ Paksan Tai Village, Paksan District, Bolikhamxay Province

โทร. (+856) 54212149, 54212154, 54791050

12) โรงพยาบาล Bokeo Province Hospital

ที่อยู่ Yaihouaysaineya Village, Houaysai District, Bokeo Province

โทร. (+856) 84211048, 84211327

13) โรงพยาบาล Champasak Province Hospital

ที่อยู่ Route 1, Lakmeuang Village, Pakse District, Champasak Province

โทร. (+856) 31212018, 2055532990, 2055437600

14) โรงพยาบาล Huaphan Province Hospital

ที่อยู่ Misouk Village, Xamneua District, Huaphan Province

โทร. (+856) 64312047, 64312858, 64312661

15) โรงพยาบาล Khammouan Province Hospital

ที่อยู่ Sounphanouvong Ave., Laophosay Village, Thakhek District, Khammouane Province

โทร. (+856) 51212084, 2097163807

16) โรงพยาบาล Luang Namtha Province Hospital

ที่อยู่ Nongbouavieng Village, Luang Namtha District, Luang Namtha Province

โทร. (+856) 86211752, 86211753,
สายฉุกเฉิน (+856) 2056318122, 2097256559

17) โรงพยาบาล Oudomxay Province Hospital

ที่อยู่ Donkeo Village, Xay District, Oudomxay Province

โทร. (+856) 81212505, 2022833394

18) โรงพยาบาล Phongsaly Province Hospital

ที่อยู่ Watkeo Village, Phongsaly District, Phongsaly Province

โทร. (+856) 88210108, or 88210103,
Dr. Bouasavanh (+856) 2055688088

19) โรงพยาบาล Savannkhet Province Hospital

ที่อยู่ Tahae Village, Kaysone Phomvihane District, Savannakhet Province

โทร. (+856) 41212231, 41212171,
Dr. Kongsavanh (8560-20)-99266255

20) โรงพยาบาล Salavan Province Hospital

ที่อยู่ Phonkeo Village, Salavan District, Salavan Province

โทร. (+856) 34211106, 309710276,
Dr. Kongsit (+856) 2056532366

21) โรงพยาบาล Sekong Province Hospital

ที่อยู่ Route 13, MaiHouameuang Village, Lamarm District, Sekong Province

โทร. (+856) 38211055, 38211664,
Dr. Bouapha (+856) 2054738858

22) โรงพยาบาล Sayabouly Province Hospital

ที่อยู่ Nalao Village, Sayabouly District, Sayabouly Province

โทร. (+856) 74211919, 74211227, 74211081

23) โรงพยาบาล Xieng Khouang Province Hospital

ที่อยู่ Phonsa Village, Pek District, Xieng Khouang Province

โทร. (+856) 61211228, 61312018, 61312166

สายด่วนตำรวจ โทร 1191

กระทรวง กรม หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

1) กรมการค้า กระทรวงพาณิชย์

ที่อยู่ Building 3, Nay Pyi Taw, Myanmar.

โทร. (+95) 67408265, 067408485

โทรสาร. (+95) 67408004

อีเมล mocdotict@gmail.com

2) กระทรวงวางแผนและการเงิน

ที่อยู่ Building 1 & 26, Nay Pyi Taw, Myanmar.

โทร. (+95) 677407013, 067407004

โทรสาร. (+95) 67410046, 067410189

3) ธนาคารเศรษฐกิจเมียนมา (สำนักงานใหญ่) Myanmar Economic Bank

ที่อยู่ No.26, Thiri Kyaw Swar Street, Bank Zone, Nay Pyi Taw, Myanmar.

อีเมล mebhofores@mptmail.net.mm

โทร. (+95) 673421326, 673421328, 673420882, 673421483

โทรสาร. (+95) 673421327

เว็บไซต์ <http://www.meb.gov.mm/en>

4) กรมศุลกากร

ที่อยู่ No. 132, Strand Road, Kyautdatar Township, Yangon

โทร. (+95) 1391435 (ext 150)

5) หน่วยงานตรวจคนเข้าเมือง กระทรวงแรงงาน

ที่อยู่ Office Building (48), Nay Pyi Taw, Myanmar.

เว็บไซต์ www.dop.gov.mm

อีเมล dopinformatoin@gmail.com

6) กรมตำรวจ กระทรวงกิจการภายใน

ที่อยู่ Myanmar Police Force, Ministry of Home Affairs, Office No. 8,
Nay Pyi Taw

โทร. (+95) 673412162

อีเมล epolice@myanmarpoliceforce.org

7) กรมการขนส่งทางถนน

ที่อยู่ No.29, Ministry of Transport and Communications,
Road Transport Administration Department,
Nay Pyi Taw

เว็บไซต์ <http://www.myanmarrtad.com/>

8) Director General Directorate of Industrial Supervision and Inspection, Ministry of Industry

ที่อยู่ Building No. 41, Zay Ya Htarni Road, Oattra Thiri Township,
Naypyitaw.

โทร. (+95) 67408378

9) กรมปศุสัตว์ กระทรวงเกษตร ปศุสัตว์ และชลประทาน

ที่อยู่ Office No.(36), Naypyitaw,

โทร. (+95) 67408434, 67408212

โทรสาร. (+95) 67408049

อีเมล contact@e-moali.gov.mm

10) กองกักกันพืช กระทรวงเกษตร ปศุสัตว์ และชลประทาน

ที่อยู่ Bayint Naung Street, Yangon 11011
โทร. (+95) 1644214

11) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

ที่อยู่ Office No. (19), Nay Pyi Taw, Myanmar.
โทร. (+95) 67409019
โทรสาร. (+95) 67409010
อีเมล messenger@e-mining.gov.mm

12) สำนักงานอาหารและยา กระทรวงสาธารณสุขและกีฬา

ที่อยู่ Pyigy Zayyar Road,(in front of Sabel Housing) Zayyar Thiri
Ward, Zabu Thiri Township, Nay Pyi Taw, Myanmar.
โทร. (+95) 67403609
โทรสาร. (+95) 67403350
อีเมล fda@mohs.gov.mm , fdanpt1@gmail.com

355

สมาคมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า

1) สมาหการค้าและอุตสาหกรรมเมียนมา (Union of Myanmar Federation of Chambers of Commerce and Industry: UMFCCI)

ที่อยู่ No. 29, Min Ye Kyaw Swar Road,Lanmadaw Township
#11131, Yangon, Myanmar
โทร. (+95) 12314344 ~ 49 ต่อ: 122, 123.
อีเมล www.umfcci.com.mm

2) สมาคม Myanmar Insurance Association

ที่อยู่ No. 53, #05-18, 5th Floor, Strand Square, Strand Road,
Pabedan Township, Yangon, Myanmar

โทร. (+95) 12307362, 230 7363

อีเมล admin@mia.org.mm, secretariat@mia.org.mm

เว็บไซต์ www.mia.org.mm

3) สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของเมียนมา (MIFFA)

ที่อยู่ Bldg C, Tha Khin Mya Garden St., Myanma Industrial Port,
Yangon, Myanmar

โทร (+95) 12300236, 943155645

อีเมล miffaoffice@gmail.com

บริษัทประกันภัย

1) บริษัท Aung Thitsa Oo Insurance Co, Ltd

ที่อยู่ Room 602/604, Myawaddy Bank Luxury Complex, No 151,
Bogyoke Road, Lanmadaw Township, Yangon, Myanmar

โทร. (+95) 12301404, 230 1405

โทรสาร. (+95) 1230 1407

อีเมล aungthitsaooins@gmail.com

2) บริษัท AYA Myanmar Insurance Co, Ltd (AMI)

ที่อยู่ No 23, Kan Yeik Thar Road, Tha Pyay Gone Ward, Mingalar
Taung Nyunt Township, Yangon, Myanmar

โทร. (+95) 18619409-10, 291797

โทรสาร. (+95) 18619406

อีเมล info@ami-insurance.com

เว็บไซต์ www.ami-insurance.com

3) บริษัท First National Insurance Public Co, Ltd

ที่อยู่ No 400-406, Merchant Street, Botahtaung Township, Yangon,
Myanmar,

โทร. (+95) 18610661 - 65

โทรสาร. (+95) 18610675 - 76

อีเมล customerservices@fnipublic.com

เว็บไซต์ www.fnipublic.com

4) บริษัท Global World Insurance Co, Ltd

ที่อยู่ No.(62), Bahosi Development, Wadan Street, Lamadaw
Township , Yangon, Myanmar

โทร. (+95) 1012302508~9

โทรสาร. (+95) 12302507

อีเมล insurance@globalworld.com.mm

เว็บไซต์ www.gw-insurance.com

357

5) บริษัท Grand Guardian Insurance Public Co, Ltd (GGI)

ที่อยู่ No 19/20 A, B, C, D, Junction Square Compound, Pyay Road,
Kamayut Township, Yangon, Myanmar, โทร. 95-1-230
5700/5701

โทรสาร. (+95) 12304368

อีเมล info@ggipinsurance.com

เว็บไซต์ www.ggipinsurance.com

6) บริษัท IKBZ Insurance Co, Ltd

ที่อยู่ No. 608, Bosoopat Condo, Corner of the Merchant Road
and Bosoopat Street, Pabedan Township, Yangon, Myanmar

โทร. (+95) 1378842, 2307000

โทรสาร. (+95) 1378840, 378 973

อีเมล info@i-kbz.com, customer.service@i-kbz.com

เว็บไซต์ www.i-kbz.com

7) บริษัท Myanmar Insurance

ที่อยู่ No 627/635, Merchant Street, Pabedan Township, Yangon,
Myanmar

โทร. (+95) 1250152

โทรสาร. (+95) 1387247

อีเมล myanmarins@mptmail.net.mm,

เว็บไซต์ www.mminsurace.gov.mm

สถานีตำรวจในเส้นทาง

Myawaddy	:	โทร. (+95) 9775153038
Mawlamyine	:	โทร. (+95) 572026983
Mudon	:	โทร. (+95) 577001
Waw	:	โทร. (+95) 527588
Bago	:	โทร. (+95) 9452574622

358

โรงพยาบาลในเส้นทาง

Mudon	:	โทร. (+95) 5770025
Bago	:	โทร. (+95) 5221511
Kawkareik	:	โทร. (+95) 9776070062

กระทรวง กรม หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

1) กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า (Ministry of Industry and Trade - MOIT)

ที่อยู่ 54 Hai Ba Trung Street, Hoan Kiem District, Ha Noi

โทร. (+84) 2422202108

เว็บไซต์ <http://www.moit.gov.vn>

2) กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า

ที่อยู่ ท่านอธิบดี Phan Van Chinh, 54 Hai Ba Trung Street, Hoan Kiem District, Ha Noi

โทร. +84 2422205433

อีเมล ChinhPV@moit.gov.vn

3) หน่วยงานควบคุมด้านเคมีภัณฑ์ กระทรวงอุตสาหกรรมและการค้า

ที่อยู่ ท่านอธิบดี Nguyen Van Thanh 54 Hai Ba Trung Street, Hoan Kiem District, Ha Noi

โทร. (+84) 2422205059

อีเมล ThanhNV@moit.gov.vn

4) กระทรวงเกษตรและการพัฒนาชนบท

ที่อยู่ No.2 Ngoc Ha, Ba Dinh, Hanoi - Vietnam

โทร. (+84) 0247341635

อีเมล trangtin@mard.gov.vn

5) กระทรวงสาธารณสุข

ที่อยู่ 138A, Giang Vo Street, Ba Dinh, Ha Noi

โทร. (+84) 24362732273

อีเมล byt@moh.gov.vn

6) แผนกเภสัชกรรม กระทรวงสาธารณสุข

ที่อยู่ A Building, 138A Giang Vo, Ba Dinh, Ha Noi
โทร. (+84) 2437366483
อีเมล cqldvn@moh.gov.vn

7) กระทรวงการคลัง

ที่อยู่ 28 Tran Hung Dao Street, Ha Noi
โทร. (+84) 422202828
โทรสาร. (+84) 422208091
อีเมล support@mof.gov.vn

8) กรมศุลกากร

ที่อยู่ Block E3 - Duong Dinh Nghe street, Yen Hoa, Cau Giay,
Hanoi, Vietnam
โทร. (+84) 2439440689

360

9) กระทรวงการวางแผนและการลงทุน

ที่อยู่ No. 6B, Hoang Dieu, Ba Dinh, Hanoi
โทร. (+84) 8043485
เว็บไซต์ <http://www.mpi.gov.vn/en/Pages/cctcbkhdt.aspx>

10) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

ที่อยู่ 113 Tran Duy Hung Street, Cau Giay District, Ha Noi
โทร. (+84) 2435553845
อีเมล bbt@most.gov.vn

11) กระทรวงข้อมูลและการสื่อสาร

ที่อยู่ 18 Nguyen Du, Ha Noi
โทร. (+84) 2435563462
เว็บไซต์ <http://www.mic.gov.vn/Pages/trangchu.aspx>

12) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ที่อยู่ 10 Ton That Thuyet Street - Ha Noi

โทร. (+84) 2437956868

เว็บไซต์ <http://www.monre.gov.vn/>

13) หน่วยงานสถิติสารสนเทศ และศุลกากร

ที่อยู่ Building of General Department of Customs - Lot E3 - Duong Dinh Nghe Street - Cau Giay - Hanoi

โทร. (+84) 2439440833 ต่อ 8619

อีเมล cuccntt@customs.gov.vn

14) ด้านศุลกากร Lang Son

ที่อยู่ No 229, Le Loi Road, Vinh Trai Ward, Lang Son City, Lang Son Province.

โทร. (+84) 253873721

โทรสาร. (+84) 25.872281

เว็บไซต์ www.lscustoms.gov.vn

361

15) ด้านศุลกากร Mong Cai

ที่อยู่ Hoa Binh Boulevard - Mong Cai City - Quang Ninh Province

โทร. (+84) 2033811438

16) ด้านศุลกากร Lao Bao

ที่อยู่ 92 Ly Thuong Kiet Street, Dong Ha City, Quang tri Province

17) ด้านศุลกากร Cha Lo

ที่อยู่ Thong Nhat Street - Dong Hoi city - Quang Binh Province

โทร. (+84) 2323575 10

18) ด้านศุลกากร Moc Bai

ที่อยู่ No/ 435 30/4 Street, Tay Ninh Province

โทร. (+84) 2763876314

19) ด้านศุลกากรท่าเรือ Hai Phong KVI

ที่อยู่ No. 2 Hoang Dieu - Hai Phong, next to port 4
โทร. (+84) 2253859818

บริษัทประกันภัย

1) บริษัท Bao Viet Insurance

ที่อยู่ 72 Tran Hung Dao Str., Hoan Kiem Dist., Ha Noi
โทร. (+84) 2439289898

2) บริษัท PVI Insurance

ที่อยู่ 24th floor, PVI Tower, 01 Pham Van Bach Street, Cau Giay
District, Hanoi
โทร. (+84) 2437335588
อีเมล baohiempvi@pvi.com.vn

3) บริษัท Generali Vietnam Life Insurance

ที่อยู่ Floor 17, A&B Tower, 76 Le Lai, Dist. 1, Ho Chi Minh City,
Vietnam
โทร. (+84) 2862886888

โรงพยาบาลในเส้นทาง

โรงพยาบาลในเส้นทางของประเทศเวียดนาม จะสามารถเรียกดูได้ จากระบบการ
รับรองการรักษาของบริษัทประกันแต่ละแห่ง

❖ สาธารณรัฐประชาชนจีน

กระทรวง กรม หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

1) หน่วยงานศุลกากรรุ่ยลี่ (Ruili)

ที่อยู่ Ruihong Road, Ruili City, Dehong Prefecture, Yunnan Province

โทร. (+86) 6926258119

2) หน่วยงานศุลกากรเมิ่งดิง (Mengding)

ที่อยู่ No. 403, No. 47, Mengmeng Road, Mengding Town, Yuma County, Yunnan Province

โทร. (+86) 18788331286

3) หน่วยงานศุลกากรต้าลี่ (Dali)

ที่อยู่ 54 Jiashibo Avenue, Xiaguan, Dali, Yunnan, China

โทร. (+86) 13908726355, 13887239799

4) หน่วยงานศุลกากรบ้านนา (Banna)

ที่อยู่ No. 44, Civil Aviation Road, Jinghong City, Yunnan Province

โทร. (+86) 6912144982

5) หน่วยงานศุลกากรเหอโข่ว (Hekou)

ที่อยู่ Binhe Road, Hekou County, Yunnan Province

6) หน่วยงานศุลกากรเทียนเป่า (Tianbao)

ที่อยู่ Tianbao Customs, Sanqi Industrial Park, Wenshan City, Yunnan Province

โทร. (+86) 8762337559

- 7) **หน่วยงานศุลกากร ณ สนามบินคุนหมิง (Kunming Airport customs)**
 ที่อยู่ Kunming Airport Customs, South Work Area, Kunming
 Changshui International Airport, Yunnan Province
- 8) **หน่วยงานศุลกากรว่านติน (Wandin)**
 ที่อยู่ No. 6, Defence Street, Yuji Town, Ruili City, Dehong
 Prefecture, Yunnan Province
 โทร. (+86) 6925151968
- 9) **หน่วยงานศุลกากรหมางซือ (Mangshi)**
 ที่อยู่ Middle section of Mangshi Street, Luxi City, Dehong
 Prefecture, Yunnan Province
 โทร. (+86) 6926262300
- 10) **หน่วยงานศุลกากรเต่งชอง (Tengchong)**
 ที่อยู่ No. 7 Huayuan Community, Mang Community, Tengchong
 County, Yunnan Province
 โทร. (+86) 8755162266
- 11) **หน่วยงานศุลกากรซือเหมา (Simao)**
 ที่อยู่ No. 5 Renmin Road, Pu'er City, Yunnan Province
 โทร. (+86) 8792161719
- 12) **หน่วยงานศุลกากรเม้งเหลียน (Menglian)**
 ที่อยู่ No. 6, Customs Road, Menglian County, Yunnan Province
 โทร. (+86) 13987990249
- 13) **หน่วยงานศุลกากรต้าล้อ (Daluo)**
 ที่อยู่ No. 4, Xiangshan New Street, Menghai County, Yunnan
 Province
 โทร. (+86) 6915122551

14) หน่วยงานศุลกากรเมืองลา (Mengla)

ที่อยู่ No. 6, Chengnan Road, Mengla County, Yunnan Province
โทร. (+86) 13988189066

15) หน่วยงานศุลกากรจินฮุยเหอ (Jinshuihe)

ที่อยู่ Jinsha Community, Jinhe Town, Jinping County, Yunnan Province
โทร. (+86) 8735221522

16) หน่วยงานศุลกากรหยิงเจียง (Yingjiang)

ที่อยู่ No.165, Mengla Road, Plain Town, Yingjiang County, Dehong Prefecture, Yunnan Province
โทร. (+86) 13988233223

17) หน่วยงานศุลกากรซางเฟง (Zhang Feng)

ที่อยู่ No. 25, Sanxiang North Road, Luanchuan County, Yunnan Province
โทร. (+86) 6929270169

365

18) หน่วยงานศุลกากรลี่เจียง (Lijiang)

ที่อยู่ Shangri-La Avenue, Gucheng District, Lijiang City, Yunnan Province
โทร. (+86) 8885165222

19) หน่วยงานศุลกากรแชงกรีลา (Shangri-La)

ที่อยู่ Kangzhu Avenue, Shangri-La County, Diqing Prefecture
โทร. (+86) 8878291116

- 20) หน่วยงานศุลกากรเซาท์เทิร์นอัมเบลล่า (Southern umbrella)
ที่อยู่ Nanmiao Town, Zhenkang County, Yunnan Province
โทร. (+86) 8836983789
- 21) หน่วยงานศุลกากรอู๋หยวน (Wuyuan)
ที่อยู่ Wuyuan County, Linyi City, Yunnan Province
โทร. (+86) 8837126292
- 22) หน่วยงานศุลกากรเทียนเปง (Tianpeng)
ที่อยู่ 50 Yingbin Road, Funing County, Yunnan Province
โทร. (+86) 8766120555
- 23) หน่วยงานศุลกากรดูล่ง (Dulong)
ที่อยู่ Maguan County, Yunnan Province
- 24) หน่วยงานศุลกากรหนานหนิง (Nanning)
ที่อยู่ No. 1 Zhongcai Road, Nanning, Guangxi, China
โทร. (+86) 775368114
- 25) สำนักงานต่อต้านการขนส่งสินค้าหนีภาษีประจำเมืองหนานหนิง
ที่อยู่ Education No. 15-2 in Nanning, Guangxi
โทร. (+86) 775368114
- 26) สนามบินหนานหนิง
ที่อยู่ Nanning Wusong International Airport
โทร. (+86) 772095501
- 27) หน่วยงานศุลกากรเป่ยไห่ (Beihai)
ที่อยู่ No. 6, Middle Section, Southwest Avenue, Beihai, Guangxi
โทร. (+86) 7792026398

28) หน่วยงานศุลกากรจิ่นซู (Qinzhou)

ที่อยู่ New Village, Qiliqiao Port, Chengdong, Qinzhou City, Guang
โทร. (+86) 7772362139

29) หน่วยงานศุลกากรฝางเจิง (Fangcheng)

ที่อยู่ No. 11, Zhonghua Avenue, Fangchenggang, Guangxi
โทร. (+86) 7702822227

30) หน่วยงานศุลกากรซางโจว (Zhangzhou)

ที่อยู่ No. 5, Xijiang 4th Road, Quzhou City, Guangxi
โทร. (+86) 7742026821

31) หน่วยงานศุลกากรกุ้ยกั่ง (Guigang)

ที่อยู่ No. 336, Zhongshan Road, Guigang City, Guangxi
โทร. (+86) 7754550114

32) หน่วยงานศุลกากรหลิวโจว (Liuzhou)

ที่อยู่ East Third Bridge, Tanzhong Avenue, Liuzhou City, Guangxi
โทร. (+86) 7722616523

33) หน่วยงานศุลกากรกุ้ยหลิน (Guilin)

ที่อยู่ No. 21, Luan Road, Guilin City, Guangxi.
โทร. (+86) 773842000

34) หน่วยงานศุลกากรตงซิง (Dongxing)

ที่อยู่ Xingdong Road, Dongxing City, Guangxi
โทร. (+86) 7707666681

35) หน่วยงานศุลกากรผิงเสียง (Pingxiang)

ที่อยู่ No. 105, Shizishan Road, Pingxiang City, Guangxi
โทร. (+86) 7718520730

36) หน่วยงานศุลกากรอุยโซ่ว (Shuikou)

ที่อยู่ No. 153, Dushan Road, Longzhou County, Chongzuo City,
Guangxi, China

โทร. (+86) 7718822839

37) หน่วยงานศุลกากรลองบัง (Longbang)

ที่อยู่ No. 31, Fenghuang Road, Jingxi County, Guangxi

โทร. (+86) 7766215020

38) การท่าเรือจิ่งหง

ที่อยู่ Xishuangbanna State Government Port Office

No. 6 Jinghong East Road, Jinghong City

โทร. (+86) 6912122591

39) สถานีตรวจสินค้าและผู้โดยสารท่าเรือจิ่งหง

ที่อยู่ Jinghong City Jinghong Port Frontier Inspection Station

โทร. (+86) 6912210866

40) สำนักงานตรวจสอบและกักกันการเข้าออกสิบสองปันนา

ที่อยู่ Jinghong City Tourist Resort Area 1

โทร. (+86) 6912137788

41) สำนักงานความปลอดภัยสาธารณะจิ่งหง

ที่อยู่ No. 106, Xuanwei Avenue, Jinghong City, Xishuangbanna Dai
Autonomous Prefecture, Yunnan Province

โทร. (+86) 6912122676

42) บริษัท Xishuangbanna Ganghao Business Co., Ltd.

ที่อยู่ No. 51, Xuanwei Avenue, Jinghong City, Xishuangbanna,
Yunnan, China

โทร. (+86) 6912211028

43) สำนักงานท่าเรือซือเหมา

ที่อยู่ Simao District Administrative Office Port Office
No. 1 Yueguang Road, Simao City

โทร. (+86) 8792130788

44) หน่วยงานศุลกากรซือเหมา (Simao

ที่อยู่ No. 5, Renmin East Road, Simao City

โทร. (+86) 8792149917

45) สถานีตรวจสินค้าและผู้โดยสารท่าเรือซือเหมา

ที่อยู่ No. 5, Fenghuang Road, Simao City

โทร. (+86) 8792136503

46) สำนักงานตรวจสอบและกักกันการเข้าออกซือเหมา

ที่อยู่ No. 3, Fenghuang Road, Simao City

โทร. (+86) 8792124086

47) คณะกรรมการบริหารท่าเรือซือเหมา

ที่อยู่ Simaogang Town, Simao City

โทร. (+86) 8792880085

48) ท่าเรือ Grinding the land (highway)

ที่อยู่ Mengla County Government Port Office Mengla County Port
Office

โทร. (+86) 6918122239

49) หน่วยงานศุลกากรเมืองลา (Mengla)

ที่อยู่ No. 6, Chengnan Road, Mengla County
โทร. (+86) 6918122684

50) จุดตรวจด่านพรมแดนม่อเห

ที่อยู่ Menglan District, Mengla District, Mohe Border Inspection
Station
โทร. (+86) 6918122684

51) สำนักงานตรวจสอบการเข้าออกและกักกันเมืองลา

ที่อยู่ Mengla County Entry and Exit Inspection and Quarantine
Bureau of Mengla County
โทร. (+86) 6918122346

52) สำนักงานความปลอดภัยสาธารณะเมืองลา

ที่อยู่ Administrative center next to Rainforest Avenue
โทร. (+86) 6918122983

53) โรงพยาบาลประจำเมืองลา

ที่อยู่ No. 27, Rehabilitation Road, Mengla County, Xishuangbanna
Dai Autonomous Prefecture
โทร. (+86) 6918122264

54) โรงพยาบาลท่าเรือเมืองลา

ที่อยู่ 171 County Road, Yuman Farm, Qizhang Town, Mengla
County, Xishuangbanna Dai Autonomous Prefecture
โทร. (+86) 6918820109

55) สำนักงานสนามบินคุนหมิง

ที่อยู่ Kunming Airport Customs Kunming Airport International
Terminal
โทร. (+86) 8717113775

56) สถานีตรวจสอบประจำพรมแดนเมืองคุนหมิง

ที่อยู่ Kunming Airport International Terminal
โทร. (+86) 8717172002

57) สำนักงานตรวจสอบการเข้าออกและกักกันประจำสนามบิน

ที่อยู่ Kunming Airport International Terminal
โทร. (+86) 8717113785

58) สำนักงานความมั่นคงสาธารณะเมืองคุนหมิง

ที่อยู่ No. 411, Beijing Road, Panlong District, Kunming City
โทร. (+86) 87163017001

59) โรงพยาบาลประชาชนประจำมณฑลยูนนาน

ที่อยู่ No. 157 Jinbi Road, Kunming
โทร. (+86) 08713639921

371

60) หน่วยงานท่าเรือบก (ราง)

ที่อยู่ Hekou County Government Port Office 4th Floor, Hekou
Port Joint Inspection Center, Hekou County, Honghe
Prefecture
โทร. (+86) 8733424938

61) สำนักงานพรมแดนเมืองเหอโข้ว (ทางน้ำ)

ที่อยู่ No. 8 Renmin Road, Hekou County
โทร. (+86) 8733422026

62) หน่วยงานศุลกากรเหอโข้ว

ที่อยู่ Binhe Road, Hekou County
โทร. (+86) 8733421655

- 63) สำนักงานตรวจสอบการเข้าออกและกักกัน (ทางน้ำ) เมืองเหอโข่ว
 ที่อยู่ No. 27 Binhe Road, Hekou County
 โทร. (+86) 8733421285
- 64) สำนักงานความมั่นคงสาธารณะเขตปกครองตนเองเหอโข่ว เย้า
 ที่อยู่ Public Security Bureau of Hekou Yao Autonomous County,
 Honghe Hani and Yi Autonomous Prefecture, Yunnan
 Province (Hekou Garden East)
 โทร. (+86) 8733459526
- 65) โรงพยาบาลประชาชนเมืองเหอโข่ว
 ที่อยู่ No. 2, Penang Road, Hekou Town, Hekou Yao Autonomous
 County, Honghe, Hani and Yi Autonomous Prefecture
 โทร. (+86) 8733422853
- 66) สำนักงานการขนส่งทางบกเทียนเป่า
 ที่อยู่ Wenshan State Government Port Office No. 44, Dongfeng
 Road, Kaihua Town, Wenshan County
 โทร. (+86) 8762137892
- 67) สำนักงานศุลกากรเทียนเป่า
 ที่อยู่ 54 Ma Chuan Road, Malipo County
 โทร. (+86) 8766622056
- 68) สถานีตรวจสอบประจำพรมแดนเทียนเป่า
 ที่อยู่ 8 Old Street, Malipo County
 โทร. (+86) 8766621763

69) สำนักงานตรวจสอบการเข้าออกและกักกันweinฉาน

ที่อยู่ Next to Yuntianlong Shopping Mall, Shangtianba, Wenshan County

โทร. (+86) 8762183457

70) สำนักงานความมั่นคงสาธารณะเมืองมาลิโป

ที่อยู่ No. 27, Junjia Road, Malipo County, Wenshan Zhuang and Miao Autonomous Prefecture

โทร. (+86) 8766626251

71) โรงพยาบาลประชาชนเมืองมาลิโป

ที่อยู่ No. 19, Laixi Road, Mali Town, Malipo County, Wenshan Zhuang and Miao Autonomous Prefecture

โทร. (+86) 8766622962

72) สำนักงานการขนส่งทางบกρύลี้

ที่อยู่ Ruili City Government Port Office Luanchuan Road, Ruili City, Dehong Prefecture

โทร. (+86) 6924122535

73) หน่วยงานศุลกากรρύลี้

ที่อยู่ Middle section of Ruihong Road, Ruili City, Dehong Prefecture

โทร. (+86) 6924144770

74) สำนักงานด่านพรมแดนρύลี้

ที่อยู่ Ruihong Road, Ruili City, Dehong Prefecture

โทร. (+86) 6924141351

75) สำนักงานตรวจสอบการเข้าออกและกักกันรัฐสี่

ที่อยู่ Middle section of Lecheng Road, Ruili City, Dehong Prefecture
โทร. (+86) 6924147253

76) สำนักงานความมั่นคงสาธารณะรัฐสี่

ที่อยู่ No. 2 Jianshe Road, Ruili City
โทร. (+86) 6924141281

77) สำนักงานการขนส่งทางบกवानต้ง

ที่อยู่ Wanding Port Office No. 5, Defense Street, wanding
โทร. (+86) 6925151325

78) หน่วยงานศุลกากรवानต้ง

ที่อยู่ No. 1 Defence Street, wanding
โทร. (+86) 6925151101

79) สำนักงานด่านพรมแดนवानต้ง

ที่อยู่ No. 58 Defence Street, wanding
โทร. (+86) 6925151541

81) สำนักงานตรวจสอบการเข้าออกและกักกันवानต้ง

ที่อยู่ No. 14 Heping Road, Yucheng
โทร. (+86) 6925153751

82) สำนักงานการขนส่งทางบกเตงชอง

ที่อยู่ Tengchong County Government Port Office
Tengchong County People's Government
โทร. (+86) 8755166306

83) สถานีตรวจสอบประจำด่านพรมแดนเตงชอง

ที่อยู่ Monkey Bridge Town, Tengchong County
โทร. (+86) 8755897041

84) หน่วยงานศุลกากรเตงชอง

ที่อยู่ Huayuan Road, Tengchong County
โทร. (+86) 8755181430

85) สำนักงานตรวจสอบการเข้าออกและกักกันเตงชอง

ที่อยู่ Huayuan Road, Tengchong County
โทร. (+86) 8755188905

86) สำนักงานความมั่นคงสาธารณะเตงชอง

ที่อยู่ Tengyue Town Wenxing Community Public Security
Community
โทร. (+86) 8755131246

375

87) สำนักงานท่าเรือฝางเชิงก่าง ตงซิง

ที่อยู่ Dongxing Port Service Center No. 63 Zhongshan Road,
Dongxing City, Fangchenggang City, Guangxi Zhuang
Autonomous Region
โทร. (+86) 7707682872

88) สำนักงานท่าเรือตงซิง

ที่อยู่ No. 63 Zhongshan Road, Dongxing City, Fangchenggang City,
Guangxi Zhuang Autonomous Region
โทร. (+86) 7707690001

89) หน่วยงานศุลกากรตงซิง

ที่อยู่ No. 283 Xingdong Road, Dongxing City, Fangchenggang City,
Guangxi Zhuang Autonomous Region

โทร. (+86) 7707682507

90) สำนักงานด่านพรมแดนเฮงเจียง

ที่อยู่ Coastal Highway, Dongxing City, Fangchenggang City, Guangxi
Zhuang Autonomous Region

91) สำนักงานตรวจสอบการเข้าออกและกักกันตงตงซิง

ที่อยู่ No. 294, Xingdong Road, Dongxing Town

92) สำนักงานความมั่นคงสาธารณะตงซิง

ที่อยู่ National Road No. 6

โทร. (+86) 7707697203

376

93) สำนักงานสถานีรถไฟผิงเสียง

ที่อยู่ Pingxiang City People's Government Port Office No. D-48,
Xiyuan Community, Nanda Road, Pingxiang Town, Chongzuo
City, Guangxi Zhuang Autonomous Region

โทร. (+86) 7718529180

94) หน่วยงานศุลกากรผิงเสียง

ที่อยู่ No. 105, Shizishan Road, Pingxiang City, Chongzuo City,
Guangxi Zhuang Autonomous Region

โทร. (+86) 7718520055

95) สำนักงานตรวจสอบการเข้าออกและกักกันผิงเสียง

ที่อยู่ No. 9, 1 South Road, Pingxiang City

โทร. (+86) 7718521560

96) สำนักงานความมั่นคงสาธารณะผิงเสียง

ที่อยู่ Beida Road 69
โทร. (+86) 7718520464

97) สำนักงานการทำเรือชู่โข่ว

ที่อยู่ Longzhou County Port Office No. 28, Kangping Street,
Longzhou Town, Longzhou County, Guangxi
โทร. (+86) 7718812435

98) สำนักงานตรวจสอบและกักกันชู่โข่ว

ที่อยู่ 88 Dushan Road, Longzhou County
โทร. (+86) 7718830077

99) หน่วยงานศุลกากรชู่โข่ว

ที่อยู่ No. 15, Longshui Road, Longzhou County, Chongzuo City,
Guangxi Zhuang Autonomous Region
โทร. (+86) 7718813326

377

100) สำนักงานตรวจสอบการเข้าออกและกักกันชู่โข่ว

ที่อยู่ 88 Dushan Road, Longzhou Town
โทร. (+86) 7718814118

101) สำนักงานความมั่นคงสาธารณะหลงโจว

ที่อยู่ No. 60, Dongmen Street, Longzhou County, Chongzuo City,
Guangxi Zhuang Autonomous Region
โทร. (+86) 7718819818

102) หน่วยงานศุลกากรหนิงหมิง

ที่อยู่ 50 meters north of the intersection of Peace Avenue and
325 Provincial Road
โทร. (+86) 7718520055

104) สำนักงานตรวจสอบการเข้าออกและกักกันหนึ่งหมิง

ที่อยู่ S325 (Peace Avenue), Ningming County, Chongzuo City,
Guangxi Zhuang Autonomous Region

โทร. (+86) 7718521560

105) สำนักงานความมั่นคงสาธารณะหนึ่งหมิง

ที่อยู่ No. 293, East Xingning Avenue, Chengzhong Town, Ningming
County, Chongzuo City, Guangxi Zhuang Autonomous Region

โทร. (+86) 7718661256

โรงพยาบาลในเส้นทาง

โรงพยาบาลประชาชนสิบสองปันนา

ที่อยู่ No. 4, Zhaolan South Road, Jinghong City, Xishuangbanna
Dai Autonomous Prefecture

โทร. (+86) 6912123849

โรงพยาบาลประชาชนจินปิง

ที่อยู่ No. 22, Guangjie Road, Jinhe Town, Jinping County, Yunnan
Province

โทร. (+86) 8735225711

โรงพยาบาลประชาชนรุ่ยลี่

ที่อยู่ No. 17 Renmin Road, Ruili City, Yunnan Province

โทร. (+86) 6924141677

โรงพยาบาลเขตพัฒนาเศรษฐกิจรุ่ยลี่

ที่อยู่ Dehong Dai, Jingpo Autonomous Prefecture, Ruili City,
Ruiyuan City, 11 Democratic Street

โทร. (+86) 6925153430

โรงพยาบาลประชาชนเตงชอง

ที่อยู่ No.139, Minghe Community, Tiancheng Commercial Street,
Tengyue Town, Tengchong City, Baoshan City

โทร. (+86) 8755133072

โรงพยาบาลประชาชนตงซิง

ที่อยู่ 58 Yongjin Street, Dongxing Town

โทร. (+86) 7707685028

โรงพยาบาลประชาชนจิงซี

ที่อยู่ No. 45, Nanmen Street, Xinjing Town, Jingxi City, Baise City

โทร. (+86) 7766212291

โรงพยาบาลประชาชนผิงเสียง

ที่อยู่ No. 61 Beida Road, Pingxiang City, Chongzuo City, Guangxi
Zhuang Autonomous Region

โทร. (+86) 7718520300

โรงพยาบาลประชาชนหลงโจว

ที่อยู่ No. 5, East 1st Lane, Renyi Street, Longzhou County, C
hongzuo City

โทร. (+86) 7718812724

โรงพยาบาลประชาชนหนิงหมิง

ที่อยู่ No. 110, Furen Street, Chengzhong Town, Ningming County

โทร. (+86) 7718620017

บริษัทที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจขนส่งสินค้าข้ามแดน

คู่มือ “การขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ Economic Corridors”

1) บริษัท Kunming Dingsheng Import and Export Co., Ltd

ที่อยู่ Room 503,504, Chenggong Building, Chenggong District,
Kunming, Yunnan, China

โทร. (+86) 8716201353

2) บริษัท Yunnan Foreign Trade Fair Service Co., Ltd.

ที่อยู่ Kunming City, Yunnan, Beijing Road Business Hall Building

โทร. (+86) 87163145907