



สำนักงานเลขาธิการคุรุสภา
เลขรับ 10446
วันที่ 29 ส.ค. 2564
เวลา 11.55 น.

ที่ นร ๐๕๐๗/๓๗๒๐๐

สำนักเลขาธิการคณะกรรมการคุรุสภา
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

ธันวาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าขายแดน ของคณะกรรมการวิชาการ
การพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา

เรียน เลขาธิการวุฒิสภา

อ้างถึง หนังสือสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ที่ สว ๐๐๐๗/๐๒๐๑๐ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ พณ ๐๓๐๔/๔๙๖๔ ลงวันที่ ๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๔
และเอกสารประกอบ

ตามที่ได้ส่งรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าขายแดน ของคณะกรรมการวิชาการ
การพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา ไปเพื่อดำเนินการ นั้น

กระทรวงพาณิชย์ได้เสนอผลการพิจารณาเรื่องดังกล่าวมาเพื่อดำเนินการ ความละเอียด
ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๔ รับทราบผลการพิจารณารายงาน
การพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าขายแดน ของคณะกรรมการวิชาการการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม
วุฒิสภา ตามที่กระทรวงพาณิชย์เสนอ และแจ้งให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาทราบต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ ได้แจ้งให้กระทรวงพาณิชย์ส่งผลการพิจารณาในเรื่องนี้
ให้สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาโดยตรงต่อไปแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นางณัฐฎาจารย์ อนันตศิลป์)
เลขาธิการคณะกรรมการคุรุสภา

กลุ่มงานบริหารทั่วไป
รับที่ ๗๕/๖๔ วันที่ ๒๙/๘.๑./๖๔
เวลา ๑๗.๑๑ น. ส่ง พรบ.
สำนักการประชุม

กองนิติธรรม

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๑๓๒๒ (ภายใน)

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๕๘ (D/แจ้งมติ ครม./N007)

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : saraban@soc.go.th

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ
รับที่ ๗๕๐/๖๕
วันที่ ๒๙/๘.๑./๖๕
เวลา ๑๖.๕๕ น.



ด่วนที่สุด

ที่ พณ ๐๓๐๔/๔๓๖๔

กระทรวงพาณิชย์

๕๖๓ ถนนนนทบุรี อำเภอเมือง

จังหวัดนนทบุรี ๑๑๐๐๐

๒๗ ตุลาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน ของคณะกรรมการการค้า การพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง ๑. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๗/๒๕๘๑๙ ลงวันที่ ๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๔

๒. หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๗/๒๕๑๑๗ ลงวันที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดนของกระทรวงพาณิชย์
๒. สำเนาหนังสือกระทรวงการคลัง ด่วนที่สุด ที่ กค ๐๕๑๗/๑๒๘๓๔ ลงวันที่ ๖ กันยายน ๒๕๖๔
๓. สำเนาหนังสือกระทรวงการต่างประเทศ ด่วนที่สุด ที่ กต ๑๓๐๓/๑๓๓๖ ลงวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๔
๔. สำเนาหนังสือกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ด่วนที่สุด ที่ กษ ๑๓๐๔/๓๒๕๓ ลงวันที่ ๒ กันยายน ๒๕๖๔

๕. สำเนาหนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค ๐๒๐๓/๖๒๑๔ ลงวันที่ ๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๔

๖. สำเนาหนังสือสำนักงานปลัดกระทรวงมหาดไทย ด่วนที่สุด ที่ มท ๐๒๐๔.๗/๗๑๑ ลงวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๔

๗. สำเนาหนังสือกระทรวงสาธารณสุข ที่ สธ ๑๐๐๘/๓๖๕๐ ลงวันที่ ๑๗ กันยายน ๒๕๖๔

๘. สำเนาหนังสือกระทรวงอุตสาหกรรม ที่ อก ๐๘๐๒/๓๕๐๔ ลงวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๔

๙. สำเนาหนังสือกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ด่วนที่สุด ที่ ดศ ๐๒๐๕/๕๕๐๔ ลงวันที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๔

๑๐. สำเนาหนังสือสำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๘๐๒/๑๒๐๖๐ ลงวันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๖๔

๑๑. สำเนาหนังสือสำนักงานปลัดกระทรวงกลาโหม ที่ กท ๐๒๐๗/๓๕๓๕ ลงวันที่ ๒๔ สิงหาคม ๒๕๖๔

๑๒. สำเนาหนังสือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ ตช ๐๐๐๗.๓๗/๒๖๘๐ ลงวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง ๑ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแจ้งว่า สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภาได้ เสนอรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน ของคณะกรรมการการค้า การพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา และรองนายกรัฐมนตรี (นายจรินทร์ ลักษณวิศิษฏ์) สั่งและปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรี มีคำสั่งให้กระทรวงพาณิชย์เป็นหน่วยงานหลักรับรายงานพร้อมทั้งข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ ไปพิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และสรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว ในภาพรวม และขอให้กระทรวงพาณิชย์เร่งรัดการพิจารณาดำเนินการเกี่ยวกับรายงานการพิจารณาดังกล่าว ส่งให้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ตามหนังสือที่อ้างถึง ๒ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงพาณิชย์ ขอรายงานสรุปผลการพิจารณาและผลการดำเนินการจากหน่วยงาน ที่เกี่ยวข้อง ๑๒ หน่วยงาน ประกอบด้วย กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงสาธารณสุข กระทรวง อุตสาหกรรม กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ กระทรวงกลาโหม และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ดังนี้

๑. ข้อคิดเห็นต่อรายงานในภาพรวม หน่วยงานที่ร่วมพิจารณาไม่ขัดข้องต่อรายงานดังกล่าว และเห็นว่ารายงานการพิจารณาการศึกษาเรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน และข้อเสนอแนะเชิงนโยบายของ คณะกรรมาธิการมีความครอบคลุม เหมาะสม และเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดแนวทางการดำเนินงาน เพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ชายแดน

๒. ข้อคิดเห็นเพิ่มเติมต่อข้อเสนอแนะเชิงนโยบายทั้ง ๓ ด้าน ของคณะกรรมาธิการฯ

กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กระทรวง อุตสาหกรรม สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจแห่งชาติ กระทรวงกลาโหม และ กระทรวงมหาดไทย เป็นต้น มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติมต่อรายงานและข้อเสนอแนะของกรรมาธิการฯ สรุปได้ดังนี้

๒.๑ ด้านส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศ : มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม ๕ ประเด็น ดังนี้ (๑) การดำเนินมาตรการเร่งด่วนเพื่อลดผลกระทบโควิด - ๑๙ เช่น การเปิดจุดผ่านแดนเพื่อ ขนส่งสินค้า การอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน เป็นต้น (๒) การพิจารณาเปิดจุดผ่านแดนหรือยกระดับ จุดผ่านแดนใด ๆ ควรพิจารณาผลลัพธ์ในภาพรวมทุกมิติอย่างครอบคลุม โดยเฉพาะประเด็นด้านความมั่นคง และเส้นเขตแดน (๓) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ควรมีการพัฒนาเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคง (security infrastructure) เพื่อป้องกันปัญหาความมั่นคงที่อาจเข้ามาในพื้นที่ชั้นในของประเทศได้ และ (๔) การส่งเสริมการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคสุมาตรา-อินโดจีน ควรมีลักษณะสองทาง โดย ไทยควรพิจารณาสนับสนุนการนำเข้าสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นที่ต้องการของภาคเอกชนไทยด้วย เป็นต้น

๒.๒ ด้านการเจรจาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน : มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม คือ ปัญหา ความมั่นคงตามแนวชายแดน โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาเส้นเขตแดน ซึ่งมีความละเอียดอ่อนจำเป็นต้อง ดำเนินการด้วยความรอบคอบ ผ่านกลไกความร่วมมือด้านความมั่นคงกับประเทศเพื่อนบ้าน และข้อตกลง ระหว่างประเทศที่มีอยู่ เพื่อป้องกันความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้นจนส่งผลกระทบต่อบรรยากาศในการส่งเสริม การค้าชายแดนระหว่างกันได้ เป็นต้น

๒.๓ ด้านการพัฒนาการเชื่อมโยงการค้าผ่านแดนไปประเทศที่สาม : มีข้อคิดเห็นเพิ่มเติม ๒ ประเด็น ดังนี้ (๑) ควรส่งเสริมและสนับสนุนภาคเอกชนไทยให้เข้าไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านในธุรกิจ และอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ (๒) เร่งรัดการผลักดันการเดินทางเรือตามแนวชายฝั่งระหว่างไทย กัมพูชา และ เวียดนาม (coastal shipping) ตามที่ผู้นำทั้งสามประเทศได้เห็นชอบร่วมกันแล้ว เป็นต้น

๓. ผลการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับรายงานและข้อเสนอแนะของกรรมาธิการฯ

กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงเกษตรและ สหกรณ์ กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข และ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เป็นต้น ได้รายงานการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับรายงานและข้อเสนอแนะของกรรมาธิการฯ สรุปได้ดังนี้

๓.๑ ด้านส่งเสริมการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศ : มีการดำเนินการ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ (๑) การปรับปรุงแบบกิจกรรมการพัฒนาผู้ประกอบการและการจัดงานแสดงสินค้าและการ เจริญจับคู่ธุรกิจเป็นลักษณะออนไลน์ (๒) การเชื่อมโยงข้อมูลการนำเข้าส่งออก ใบอนุญาต และใบรับรอง อิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งประเทศอาเซียนทั้ง ๙ ประเทศ สามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูล e-Form D แล้ว (๓) การก่อสร้างอาคารด่านศุลกากรสะเดาและด่านศุลกากรแม่สอด แห่งที่ ๒ (พร้อมอาคาร X-Ray ตู้สินค้า) (๔) การสร้างถนนเชื่อมโยงด่านสะเดาแห่งใหม่กับด่านบูกิตกายอิตัมของมาเลเซียทั้งสองฝ่ายเห็นชอบ จุดเชื่อมต่อแล้ว (๕) การทบทวนผลการวิเคราะห์โครงการและจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาสถานี ขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนแห่งอื่น ๆ อีก ๙ แห่ง และ (๖) การพัฒนาโครงการด้านการคมนาคมขนส่ง ทั้งโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบด้านการขนส่งที่เกี่ยวข้องตามยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ในส่วนที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น

๓.๒ การเจรจาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน : มีการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

(๑) การเจรจาเร่งรัดการเปิดใช้พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) ระหว่างไทย - สปป.ลาว (มุกดาหาร - สหวันนะเขต) (๒) การเจรจาจัดทำร่างความตกลงว่าด้วยกรรมสิทธิ์ การใช้ การบริหารและการบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน - สตึงบท) โดยยังมีประเด็นคงค้างที่ยังมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านสะพาน และ (๓) การเจรจาจัดทำร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามพรมแดนไทย-มาเลเซีย และร่างบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารทางถนนข้ามพรมแดนไทย-มาเลเซีย ได้ขอยุติต่อร่างบันทึกความเข้าใจทั้งสองฉบับแล้ว ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการรอลงนาม เป็นต้น

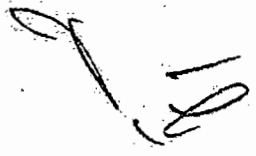
๓.๓ การพัฒนาการเชื่อมโยงการค้าผ่านแดนไปประเทศที่สาม : มีการดำเนินการที่เกี่ยวข้อง

ดังนี้ (๑) การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดและการขนส่งผลไม้ไปจีน ณ ด่านโหย่วอื่กวน ส่งผลให้การส่งออกผลไม้ไปจีนทางบกในช่วง ๘ เดือนแรกของปี ๒๕๖๔ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี ๒๕๖๓ ถึงร้อยละ ๑๙๘ (๒) การเพิ่มด่านหนองคายเป็นด่านนำเข้าส่งออกผลไม้ไปจีนทางบก รองรับการใช้เส้นทางรถไฟจีน - สปป.ลาว (๓) การเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟระหว่างหนองคาย-เวียงจันทน์ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาหาข้อสรุปร่วมกันในการเชื่อมโยงระหว่าง ๓ ประเทศ (๔) การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนการเปิดเดินขบวนรถเพิ่มขึ้น ซึ่งจะเปิดเดินขบวนรถสินค้าโดยเฉพาะ (ไม่พ่วงร่วมกับรถโดยสาร) วันละ ๗ - ๑๐ ขบวน (ไป - กลับ) (๕) เมียนมาขอรับความช่วยเหลือจากรัฐบาลไทยในการปรับปรุงเส้นทางสายติโลน - กอเกาะเร็ก ระยะทาง ๙๑.๓๓๐ กิโลเมตร แทนเส้นทางเอ็นดู - ทาดอน เดิม ปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลที่เกี่ยวข้อง รวมถึงขั้นตอน/แนวทางดำเนินการ สำหรับประกอบการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป และ (๖) ที่ประชุมสามฝ่าย (อินเดีย เมียนมา และไทย) ได้มีมติเห็นชอบร่างความตกลงยานยนต์ระหว่างอินเดีย เมียนมา และไทย (IMTMVA) ร่วมกันแล้ว เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๒ และเห็นชอบให้มีการลงนามในร่างความตกลงฯ ก่อนการหารือในประเด็นคงค้างในพิธีสารแนบท้ายความตกลง เป็นต้น

รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ - ๑๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายจรินทร์ ลักษณวิศิษฏ์)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

กรมการค้าต่างประเทศ
โทรศัพท์ ๐ ๒๕๔๗ ๔๗๓๒
โทรสาร ๐ ๒๕๔๗ ๔๗๒๘
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ dft.myanmar@gmail.com

**ผลการพิจารณา รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน
ของคณะกรรมการด้านการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา
ของกระทรวงพาณิชย์**

กระทรวงพาณิชย์ได้พิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดนของคณะกรรมการด้านการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา แล้ว มีข้อคิดเห็นและการดำเนินการของกระทรวงพาณิชย์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรายงานฯ และข้อเสนอของคณะกรรมการฯ ดังนี้

๑. ข้อคิดเห็นต่อรายงานในภาพรวม

เนื้อหาของรายงานมีความครอบคลุม ความเหมาะสม และเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดแนวทางการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและการพัฒนาเศรษฐกิจพื้นที่ชายแดน และเห็นด้วยกับข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ทั้ง ๓ ด้าน ของคณะกรรมการฯ ซึ่งประกอบด้วย (๑) การอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศ (๒) การเจรจาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน และ (๓) ด้านการพัฒนาเชื่อมโยงการค้าผ่านแดนไปประเทศที่สาม

๒. ข้อคิดเห็นเพิ่มเติมและการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรายงานฯ และข้อเสนอแนะเชิงนโยบายทั้ง ๓ ด้าน ของกรรมการฯ

๒.๑ ด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้าในประเทศ เห็นด้วยว่าควรดำเนินมาตรการเร่งด่วนเพื่อลดผลกระทบโควิด - ๑๙ เช่น การเปิดจุดผ่านแดนเพื่อขนส่งสินค้า การอำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน การปรับรูปแบบกิจกรรมส่งเสริมการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านเป็นรูปแบบออนไลน์ การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) และระบบ ASEAN Single Window (ASW) เป็นต้น โดยมีการดำเนินการที่สำคัญ ดังนี้

๒.๑.๑ การติดต่อประสานงานกับประเทศเพื่อนบ้านผ่านผู้อำนวยการสำนักงานส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ (สคต.) ที่ประจำการอยู่ในต่างประเทศ ซึ่งมีภารกิจหลักในการติดต่อประสานงานด้านการส่งเสริมการค้าชายแดน เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและแก้ไขปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นอย่างใกล้ชิด

๒.๑.๒ การเร่งปรับรูปแบบกิจกรรมเป็นลักษณะออนไลน์ ตั้งแต่การเตรียมความพร้อมผู้ประกอบการในต่างจังหวัดทุกระดับความพร้อม ให้สามารถประกอบธุรกิจในยุคเศรษฐกิจดิจิทัลผ่านหลักสูตรอบรมออนไลน์ จนถึงการใช้กลไกการเชื่อมโยงระหว่างเซลล์แมนจังหวัด (พาณิชย์จังหวัด) และเซลล์แมนประเทศ (ผอ.สคต.) ช่วยประสานงานเจรจาจับคู่ธุรกิจออนไลน์ให้สามารถต่อยอดสู่การส่งออกได้จริง โดยในครึ่งปีแรกของปีนี้ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศได้จัดเจรจาจับคู่ธุรกิจออนไลน์ ๑๒๐ ครั้ง สร้างยอดขายราว ๖,๕๐๐ ล้านบาท

๒.๑.๓ การจัดกิจกรรมกระตุ้นเศรษฐกิจบริเวณชายแดน กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศและกรมการค้าต่างประเทศพร้อมที่จะจัดงานแสดงสินค้าไทยบริเวณชายแดน ในพื้นที่ที่สภาวการณ์เอื้ออำนวย โดยในส่วนของประเทศเพื่อนบ้าน ในปี ๒๕๖๓ ได้จัดงาน Mini Thailand Week ณ เมืองมะริด ประเทศเมียนมา และในปีนี้ได้วางแผนที่จะจัดงานดังกล่าว ณ แขวงคำม่วน สปป. ลาว และจังหวัดพระตะบอง ประเทศกัมพูชา ในส่วนของการจัดกิจกรรมบริเวณจังหวัดชายแดนของไทย ในปี ๒๕๖๔ มีแผนจัดงานมหกรรมการค้าชายแดนในพื้นที่ ๘ จังหวัด ซึ่งล่าสุดจำเป็นต้องชะลอการจัดงานดังกล่าวออกไปก่อน เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด ๑๙ ทั้งในประเทศไทยและในประเทศเพื่อนบ้าน

๒.๑.๔ การเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองถิ่นกำเนิดสินค้าภายใต้ความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียน (ATIGA Form D) เข้ากับระบบ ASEAN Single Window (ASW)

๑) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า Form D : ตั้งแต่วันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๖๓ เป็นต้นมา กรมการค้าต่างประเทศได้เริ่มออกหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า Form D ด้วยระบบการลงลายมือ

ชื่อและตราประทับอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Signature and Seal: ESS) โดยปรับเปลี่ยนจากเดิมที่เจ้าหน้าที่และผู้ประกอบการต้องลงลายมือชื่อและประทับตราแบบสแตมป์ มาเป็นการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ทั้งหมด ซึ่งช่วยลดขั้นตอนและลดระยะเวลาให้กับผู้ประกอบการ

๒) หนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า Form D แบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Form D) : ตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๖๑ เป็นต้นมา กรมการค้าต่างประเทศเริ่มเชื่อมโยงข้อมูลหนังสือรับรองถิ่นกำเนิดสินค้า Form D แบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Form D) ผ่านระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวของอาเซียน (ASEAN Single Window: ASW) ไปยัง ๔ ประเทศนำร่อง ได้แก่ ประเทศสิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และเวียดนาม ต่อมาในปี ๒๕๖๒ กรมฯ เชื่อมโยงข้อมูล e-Form D ไปยังประเทศบรูไนและกัมพูชาได้เป็นผลสำเร็จ และเมื่อวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๖๓ กรมฯ ได้เชื่อมโยงข้อมูล e-Form D ไปยัง ๓ ประเทศสุดท้าย ได้แก่ เมียนมา ลาว และฟิลิปปินส์ รวมเชื่อมโยงข้อมูลไปยังประเทศสมาชิกอาเซียนครบทั้ง ๙ ประเทศ

ประเทศอาเซียน ๙ ประเทศ (ยกเว้นเมียนมา) สามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูล e-Form D ครบทุกด่านศุลกากร โดยล่าสุดเมียนมาสามารถเชื่อมโยงข้อมูล e-Form D ได้เพียง ๒ ด่าน (ย่างกุ้งและเขตเศรษฐกิจพิเศษติละวา) และคงเหลือ ๖ ด่านที่ยังไม่เชื่อมโยง โดยมีด่านสำคัญ เช่น ด่านเมียวดี ซึ่งเมียนมาตั้งเป้าจะเชื่อมโยงภายในปี ๒๕๖๔

ในการประชุมคณะอนุกรรมการความตกลงการค้าสินค้าของอาเซียนด้านกฎถิ่นกำเนิดสินค้า (SC-AROO) ครั้งที่ ๓๖ ไทยได้หยิบยกประเด็นเรื่องด่านศุลกากร ณ ประเทศปลายทางบางประเทศ (กัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา) ไม่สามารถพิจารณาให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีสำหรับหนังสือรับรองฯ Form D และ e-Form D ที่ด่านชายแดนได้ เนื่องจากจำเป็นต้องได้รับพิจารณาโดยเจ้าหน้าที่ที่เมืองหลวงหรือส่วนพิจารณาให้สิทธิ (Authorization Sites) เท่านั้น จึงส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการผ่านพิธีการ โดยทั้ง ๓ ประเทศได้ชี้แจง ที่ประชุมฯ ดังนี้ (๑) กัมพูชา แจ้งว่า สามารถพิจารณาให้สิทธิฯ ที่ด่านชายแดนได้เฉพาะกับผู้ประกอบการบางประเภทที่อยู่ในเกณฑ์ดีมาก (Best Traders) (๒) สปป. ลาว แจ้งว่า ปัจจุบันยังต้องพิจารณาให้สิทธิฯ ณ เมืองหลวง แต่อยู่ระหว่างการเริ่มใช้โครงการนำร่องในการผ่านพิธีการที่ด่านชายแดนสำหรับบริษัทขนาดใหญ่ (๓) เมียนมา แจ้งว่า จะปฏิบัติเช่นเดียวกับกัมพูชาและ สปป.ลาว

๒.๒ ด้านการเจรจาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เห็นด้วยกับข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ โดยในส่วนของกระทรวงพาณิชย์มีการเจรจาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญ ดังนี้

๒.๒.๑ กระทรวงพาณิชย์ โดยกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศมีแผนการประชุมคณะกรรมการร่วมทางการค้า (Joint Trade Committee: JTC) ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนี้

๑) การประชุมที่ไทยมีกำหนดเป็นเจ้าภาพ ได้แก่ (๑) การประชุม JTC ไทย-กัมพูชา ครั้งที่ ๗ (๒) การประชุม JTC ไทย-เมียนมา ครั้งที่ ๘ และ (๓) การประชุมแผนความร่วมมือระหว่างกระทรวงพาณิชย์แห่งราชอาณาจักรไทยกับกระทรวงอุตสาหกรรมและการค้าแห่งสปป.ลาว ครั้งที่ ๘ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-๑๙ ที่ยังไม่คลี่คลาย กรมฯ จึงยังไม่มีการกำหนดจัดประชุมดังกล่าวในปี ๒๕๖๔ ทั้งนี้ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศจะพิจารณากำหนดการจัดประชุมที่เหมาะสมในปี ๒๕๖๕ ต่อไป

๒) มาเลเซียมีกำหนดเป็นเจ้าภาพการประชุม JTC ไทย-มาเลเซีย ครั้งที่ ๓ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากนายมูห์ยิดดิน ยัสซิน นายกรัฐมนตรีมาเลเซีย ได้ลาออกจากตำแหน่งเมื่อ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๖๔ และขณะนี้มาเลเซียอยู่ระหว่างแต่งตั้งคณะรัฐมนตรีชุดใหม่ กระทรวงการค้าและอุตสาหกรรมมาเลเซียจึงยังไม่ได้กำหนดแผนการจัดประชุมดังกล่าว โดยกระทรวงการค้าฯ มาเลเซีย แจ้งว่าจะเสนอแผนการจัดประชุมเมื่อมีการแต่งตั้งรัฐมนตรีการค้าคนใหม่

ทั้งนี้ ในระหว่างที่ไม่มีจัดการประชุม JTC กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศได้มีการหยิบยกประเด็นขึ้นหารือกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อผลักดันการแก้ไขปัญหาอุปสรรคทางการค้า

และส่งเสริมการค้าระหว่างกันผ่านช่องทางอื่นๆ อาทิ การหารือทวิภาคีในโอกาสต่างๆ และการหารือในเวทีการประชุมด้านเศรษฐกิจภายใต้กรอบอาเซียน

๒.๒.๒ การดำเนินการแก้ไขปัญหาสินค้าอาหารนำเข้าจากไทยที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยของมาเลเซีย

๑) เมื่อวันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศได้จัดทำหนังสือถึงหน่วยงานภาครัฐ ได้แก่ สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ กรมวิชาการเกษตร และกรมประมง เพื่อขอความอนุเคราะห์ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาสินค้าอาหารนำเข้าจากไทยที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยของมาเลเซีย ตามที่ได้รับรายงานจากกระทรวงการต่างประเทศ และ สคต. ณ กรุงกัวลาลัมเปอร์ และจัดทำหนังสือถึงหน่วยงานภาคเอกชน ได้แก่ สมาหุการการค้าแห่งประเทศไทย สมาคมผู้ผลิตอาหารสำเร็จรูป สมาคมการประมงแห่งประเทศไทย และสมาคมอุตสาหกรรมทูน่าไทย เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ผู้ส่งออกสินค้าเกษตรและอาหารให้ความสำคัญต่อการรักษามาตรฐานความปลอดภัยของสินค้า และปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของมาเลเซีย

๒) เมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๔ สำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ (มกอช.) มีหนังสือแจ้งความคืบหน้าการดำเนินการแก้ไขปัญหาสินค้าอาหารส่งออกของไทย ดังนี้

(๑) มะม่วง กรณีมาเลเซียตรวจพบ Chlopyrifos ตกค้างเกินค่ามาตรฐานความปลอดภัยอาหาร ซึ่งกำหนดให้มีค่า ไม่เกิน ๐.๐๑ มิลลิกรัม/ กิโลกรัม กรมวิชาการเกษตรได้ดำเนินการแจ้งเตือนผู้ส่งออก พร้อมทั้งให้ชี้แจงสาเหตุและแนวทางการแก้ไขปรับปรุง และได้แจ้งผลการดำเนินการให้ฝ่ายเกษตรประจำสถานเอกอัครราชทูต ณ กรุงจาการ์ตา ทราบด้วยแล้ว ทั้งนี้ มาเลเซียไม่มีการกำหนดเงื่อนไขการนำเข้ามะม่วงจากไทยว่าต้องขอใบรับรองสุขอนามัย (Health Certificate: HC) จากหน่วยงานรับผิดชอบ (CA) ของไทย

(๒) ลำไย กรณีตรวจพบซิลิเฟอไรโดออกไซด์ตกค้างเกินค่ามาตรฐานความปลอดภัยอาหารของมาเลเซียซึ่งกำหนดให้มีค่า ไม่เกิน ๓๐ มิลลิกรัม/ กิโลกรัม มกอช. ได้ดำเนินการตรวจสอบข้อเท็จจริงกับผู้ประกอบการรายที่มีการส่งออกสินค้าไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยของมาเลเซีย และได้แจ้งเกณฑ์มาตรฐานของประเทศมาเลเซียให้ทราบแล้ว พร้อมทั้งแจ้งเตือนผู้ประกอบการให้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไข โดย มกอช. จะติดตามความก้าวหน้าในการปรับปรุงแก้ไขของผู้ประกอบการต่อไป

(๓) กุ้งสด/แช่เย็น กรณีผู้ส่งออกไม่มีใบรับรองสุขอนามัยแนบไปกับสินค้ากุ้งที่จับธรรมชาติ ปัจจุบันกรมประมงอยู่ระหว่างจัดทำแนวทางออกใบรับรองสุขอนามัยให้กับสินค้ากุ้งที่จับธรรมชาติ และจะหารือกับมาเลเซียถึงแนวทางการดำเนินการดังกล่าวต่อไป

(๔) สินค้าปลา ผลิตภัณฑ์แปรรูปจากปลา และปลากระป๋อง กรณีพบสิ่งแปลกปลอมและมีสัดส่วนปลาไม่ตรงตามฉลาก กรมประมงได้ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ผลิตและผู้ส่งออกของไทยทราบถึงข้อกำหนดของมาเลเซียและขอให้เข้มงวดในการควบคุมการผลิตสินค้าประมงให้เป็นไปตามข้อกำหนดของมาเลเซียด้วยแล้ว นอกจากนี้ กรมประมงได้เผยแพร่มาตรฐานสินค้าประมงของมาเลเซียทางเว็บไซต์ของกองตรวจสอบคุณภาพสินค้าประมงซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแลความปลอดภัยการแปรรูปสินค้าประมงส่งออก และเว็บไซต์ของกองตรวจสอบเรือประมง สินค้าสัตว์น้ำ และปัจจัยการผลิต ซึ่งเป็นหน่วยงานที่อนุญาตการส่งออกสินค้าประมงด้วย

๒.๒.๓ ด้านการพัฒนาเชื่อมโยงการค้าผ่านแดนไปประเทศที่สาม เห็นด้วยกับข้อเสนอแนะของกรมการค้าฯ โดยเฉพาะการเชื่อมโยงการค้าผ่านแดนไปจีน ซึ่งจีนได้มีการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งกับคาบสมุทรอินโดจีน โดยจะต้องสร้างความพร้อมรับการแข่งขันและการใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงดังกล่าว

ด่วนที่สุด

ที่ กค ๐๕๑๗/๑๒๗ มค.



๑๒๕๔๔
๑๕ กย ๒๕๖๔ ๑๕.๐๑

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๒

กระทรวงการคลัง

ถนนพระรามที่ ๖

กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๖ กันยายน ๒๕๖๔

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน

เรียน ปลัดกระทรวงพาณิชย์

อ้างถึง หนังสือกระทรวงพาณิชย์ ที่ พณ ๐๓๐๔/ว ๓๖๓๓ ลงวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงพาณิชย์ ขอความอนุเคราะห์กระทรวงการคลังพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน ซึ่งจัดทำโดยคณะกรรมการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา และขอให้จัดส่งผลการพิจารณาถึงกระทรวงพาณิชย์ เพื่อดำเนินการรายงานต่อสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี และนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการคลัง ได้พิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน ของคณะกรรมการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา แล้ว เห็นด้วยกับแนวทางและความเหมาะสมของรายงานพร้อมข้อเสนอแนะดังกล่าว ทั้งนี้ กระทรวงการคลัง ขอรายงานความคืบหน้าที่เกี่ยวข้องในประเด็นของรายงานฯ เพื่อประกอบเป็นแนวทางการศึกษาภาพรวมต่อไป ดังนี้

๑. การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) และ ASEAN Single Window (ASW) ปัจจุบันแพลตฟอร์ม National Single Window (NSW) ได้พัฒนาพร้อมรองรับการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลกับแพลตฟอร์มต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ อาทิ การเชื่อมโยงกับแพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศ (Thailand National Digital Trade Platform: NDTP) ที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) เป็นเจ้าภาพในการดำเนินงานร่วมกับภาคเอกชน เพื่อให้บริการธุรกรรมทางการค้าในรูปแบบ B2B โดยหาก NDTP พัฒนาแล้วเสร็จก็จะดำเนินการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่าง NSW และ NDTP โดย NSW Operator จะดำเนินการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่าง แพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศ (Thailand National Digital Trade Platform: NDTP) และแพลตฟอร์ม National Single Window (NSW) ต่อไป

ในส่วนของสถานะการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์กับประเทศสมาชิกอาเซียน (ASEAN Single Window: ASW) กรณี ATIGA e-FORM D ประเทศไทยโดยกรมศุลกากร และกรมการค้าต่างประเทศ ได้เชื่อมโยงข้อมูลกับประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อใช้ในการผ่านพิธีการศุลกากรแบบไร้เอกสารตั้งแต่วันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๒ ได้ครบทั้ง ๑๐ ประเทศเรียบร้อยแล้ว กรณี ASEAN Customs Declaration Document (ACDD) ปัจจุบัน ประเทศไทยได้เชื่อมโยงข้อมูลกับกัมพูชาและสิงคโปร์ อย่างเป็นทางการแล้ว ตั้งแต่วันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๔

/๒. การพัฒนา...

๒. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ กรณีชายแดนไทย - เมียนมา ได้มีโครงการก่อสร้างด้านศุลกากรแม่สอด แห่งที่ ๒ ในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จังหวัดตาก สามารถรองรับปริมาณการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทย และอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ทำให้ลดต้นทุนและประหยัดเวลาในการขนส่ง เป็นการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยความคืบหน้าของโครงการดังกล่าว อยู่ระหว่างก่อสร้าง ซึ่งขณะนี้มีการดำเนินงานจากเดิมร้อยละ ๑๒.๕ เป็นร้อยละ ๔๓.๑๓ (ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔)

๓. ด้านพรมแดนแม่สอด จังหวัดตาก กำหนดให้รถบรรทุกขนาดใหญ่ย้ายไปใช้จุดผ่านแดนสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๒ จากเดิมมีข้อจำกัดคือ จุด X-Ray ยังคงอยู่บริเวณถนนเลียงเมืองแม่สอดใกล้สะพานแห่งที่ ๑ ส่งผลให้รถบรรทุกต้องวิ่งไปมาระยะทาง ๔๐ กิโลเมตร ในปัจจุบัน (ข้อมูล ณ เดือนกรกฎาคม ๒๕๖๔) มีอาคาร X-Ray อยู่ในพื้นที่เดียวกัน บริเวณลานตรวจสินค้าสำหรับจุดผ่านแดนสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ ๑ ใช้สำหรับรถไม่เกิน ๔ ล้อ และบุคคลเข้า-ออก

๔. คณะทำงานด้านเทคนิคสำหรับชี้จุดพิกัดเชื่อมต่อด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่-บูกิตกาเยอิตัม ระหว่างไทย-มาเลเซีย ได้เห็นชอบแนวถนนเชื่อมโยงแล้ว และมอบหมายให้กรมทางหลวงของทั้งสองประเทศ ไปสำรวจและออกแบบร่วมกัน ซึ่งปัจจุบัน ด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่พร้อมใช้งานเมื่อมีการเชื่อมโยงทางถนน ๓ สาย ได้แก่ ๑) ทางหลวงแนวใหม่ ตอนแยก ทล.๔ (พุดเตียว) - ด้านศุลกากรสะเดา แห่งที่ ๒ (MOTORWAY) ๒) ถนนเชื่อมต่อหมายเลข ๔ กับทางหลวงสายพุดเตียว - ด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ ๓) ถนนเชื่อมต่อระหว่างด่านศุลกากรสะเดา และด่านบูกิตกาเยอิตัม แล้วเสร็จ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ



(นายภูมิศักดิ์ อัญญาเกษมสุข)

รองปลัดกระทรวงการคลัง

หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านรายได้

ปฏิบัติราชการแทน ปลัดกระทรวงการคลัง

กรมศุลกากร

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

โทรศัพท์ ๐ ๒๖๖๗ ๗๐๐๐ ต่อ ๒๐-๕๕๐๙

ด่วนที่สุด

ที่ กต ๑๓๐๓/๑๓๓๖



กระทรวงการต่างประเทศ
ถนนศรีอยุธยา กทม. ๑๐๕๐๐

๑๗ กันยายน ๒๕๖๔

เรื่อง ความเห็นต่อรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน
เรียน ปลัดกระทรวงพาณิชย์

อ้างอิง หนังสือกระทรวงพาณิชย์ ที่ พณ ๐๓๐๔/ว ๓๖๓๓ ลงวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ความเห็นต่อรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน

ตามหนังสือที่อ้างถึง ขอให้กระทรวงการต่างประเทศพิจารณารายงานพิจารณาการศึกษา เรื่อง
การส่งเสริมการค้าชายแดน ของคณะกรรมการการค้าพาณิชย์และอุตสาหกรรม วุฒิสภา เพื่อกระทรวงพาณิชย์
สรุปรายงานต่อสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ความแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงการต่างประเทศขอส่งความเห็นต่อรายงานดังกล่าวมาตั้งปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย
จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ ทั้งนี้ ได้ส่งข้อมูลให้กระทรวงพาณิชย์เป็นการภายในด้วยแล้ว

ขอแสดงความนับถือ

(นางสาวอาจารย์ ศรีรัตนบัลล์)

อธิบดีกรมเอเชียตะวันออก ปฏิบัติราชการแทน
ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ

กรมเอเชียตะวันออก

กองเอเชียตะวันออก ๒

โทร. ๐ ๒๒๐๓ ๕๐๐๐ ต่อ ๑๔๔๘๕

โทรสาร ๐ ๒๖๔๓ ๕๒๐๒

ความเห็นของกรมเอเชียตะวันออกต่อรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน
ของคณะกรรมการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา

๑. ภาพรวม

๑.๑ ข้อมูลสถานการณ์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน รวมถึงยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง มีความครอบคลุมและครบถ้วน สะท้อนให้เห็นภาพรวมของทิศทางและนโยบายการค้าชายแดนของไทยต่อประเทศเพื่อนบ้าน

๑.๒ การวิเคราะห์ถึงปัญหาอุปสรรคและข้อเสนอแนะเชิงนโยบายของรายงานฯ จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการกำหนดแนวทางดำเนินงานของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันผลักดันและส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงการเชื่อมโยงโอกาสการค้าผ่านแดนกับประเทศที่สาม

๒. ชายแดนไทย - มาเลเซีย

๒.๑ กระทรวงการต่างประเทศ สถานเอกอัครราชทูต และสถานกงสุลใหญ่ไทยในมาเลเซีย ได้มีส่วนสนับสนุนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งฝ่ายไทยและมาเลเซียในการผลักดันและติดตามความคืบหน้า การดำเนินการส่งเสริมความเชื่อมโยงและการค้าชายแดนระหว่างทั้งสองประเทศ โดยมีเป้าหมายสำคัญ ในการลดอุปสรรคการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย อำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน เพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างไทยและมาเลเซีย รวมถึงมูลค่าการส่งออก-นำเข้าจากประเทศที่สาม ตลอดจนกระตุ้นเศรษฐกิจในพื้นที่ภาคใต้ของไทยและภาคเหนือของมาเลเซีย โดยคาดหวังว่าแผนงาน/โครงการต่าง ๆ ที่ดำเนินการอยู่จะสามารถขับเคลื่อนให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว อาทิ การสร้างถนนเชื่อมต่อด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่กับด่านบูกิตกายูอิตัม การจัดทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามพรมแดนไทย - มาเลเซีย รวมถึงการเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษระหว่างกัน

ทั้งนี้ ในปี ๒๕๖๔ การขับเคลื่อนโครงการถนนเชื่อมต่อด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่กับด่านบูกิตกายูอิตัมของมาเลเซียมีความคืบหน้า โดยทั้งสองฝ่ายได้เห็นตรงกันให้มีจุด point of entry ระหว่างสองประเทศเพียงจุดเดียว ที่บริเวณระหว่างหลักเขตแดนที่ BP 23/9 - BP 23/10 ตลอดจนได้มีการแลกเปลี่ยนรายละเอียดเกี่ยวกับการออกแบบถนนกันแล้วในเบื้องต้น ปัจจุบัน อยู่ระหว่างการประสานงานเพื่อพิจารณาจัดประชุมคณะผู้เชี่ยวชาญเพื่อหารือรายละเอียดเชิงวิศวกรรม และจะมีการประชุมคณะทำงานด้านเทคนิคสำหรับการชี้จุดพิกัดถนนเชื่อมต่อด่านฯ ระหว่างทั้งสองฝ่ายร่วมกันต่อไป

๒.๒ ไทยและมาเลเซียต่างเห็นพ้องกันถึงความจำเป็นของการพัฒนาพื้นที่ชายแดน เพื่อส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชนทั้งสองประเทศ ซึ่งการดำเนินโครงการความเชื่อมโยงในพื้นที่ชายแดนเป็นแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญ มีความละเอียดอ่อน และเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงานทั้งในและต่างประเทศ จึงจำเป็นต้องบูรณาการการทำงานระหว่างกันและประสานงานกับมาเลเซียอย่างใกล้ชิดในการกำหนดเป้าหมายและวางแผนการดำเนินงานร่วมกันบนพื้นฐานของผลประโยชน์ของทั้งสองประเทศ เพื่อให้ทั้งสองฝ่ายมีความเข้าใจตรงกันอันจะส่งผลให้การดำเนินโครงการเป็นไปอย่างราบรื่นและสอดคล้องกับนโยบายส่งเสริมความเชื่อมโยงของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านและแผนการเชื่อมโยงในกรอบอาเซียนในภาพรวม

๓. กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม

๓.๑ การส่งเสริมการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ควรมีลักษณะสองทาง โดยไทยควรพิจารณาสนับสนุนการนำเข้าสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นที่ต้องการของภาคเอกชนไทยด้วย เช่น สินค้าเกษตรเพื่อเป็นวัตถุดิบสำหรับอุตสาหกรรมอาหาร โดยดำเนินการควบคู่กับการส่งเสริมความร่วมมือทางวิชาการเพื่อยกระดับสินค้าเกษตรจากประเทศเพื่อนบ้านให้เป็นไปตามมาตรฐานและความปลอดภัยด้านสุขอนามัยของไทย

๓.๒ Cross-border e-commerce สนับสนุนแนวความคิดดังกล่าว โดยในส่วนของความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านควรเน้นประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๓.๒.๑ การปรับกฎระเบียบให้สอดคล้องกัน โดยเฉพาะที่เกี่ยวกับภาษีสู่ธุรกิจดิจิทัล ภาษีศุลกากร และการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล รวมทั้งความสามารถในการทำงานร่วมกันของระบบต่าง ๆ (interoperability) โดยเฉพาะการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัล (digital ID) และกระบวนการในการรู้จักลูกค้า (Know Your Customer - KYC)

๓.๒.๒ การส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนากำลังคนและการเสริมสร้างความรู้และทักษะด้านดิจิทัลให้แก่ประชาชน

๓.๒.๓ การส่งเสริมการใช้สกุลเงินท้องถิ่นเพื่อลดต้นทุนและความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน โดยอาจสานต่อและขยายขอบเขตความร่วมมือด้าน digital payment โดยผ่าน QR code ระหว่างธนาคารพาณิชย์ไทยกับธนาคารพาณิชย์ประเทศเพื่อนบ้านให้ครอบคลุมยิ่งขึ้น โดยให้มีการเชื่อมโยงอย่างเต็มรูปแบบ (switch to switch) รวมทั้งอาจพิจารณาสนับสนุนให้ผู้ประกอบการในประเทศเพื่อนบ้านสามารถเปิดบัญชีกับธนาคารพาณิชย์ไทยในลักษณะ non residence account และทำธุรกรรมออนไลน์ได้สะดวกขึ้น เพื่อใช้ในการชำระค่าสินค้าและบริการให้แก่ผู้ประกอบการไทย

๓.๓ การค้าผ่านแดนไปยังประเทศที่สาม ควรส่งเสริมและสนับสนุนภาคเอกชนไทยให้เข้าไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านในธุรกิจและอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ เช่น ธุรกิจเกษตรและอุตสาหกรรมอาหาร เพื่อการเข้าถึงแหล่งวัตถุดิบและต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่า รวมทั้งสิทธิพิเศษทางภาษี และการใช้ประโยชน์จากระบบการคมนาคมขนส่ง ในการส่งออกสินค้าไปยังตอนใต้ของจีน ซึ่งจะเป็นการช่วยส่งเสริมการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน และการส่งเสริมการเชื่อมโยงห่วงโซ่อุปทานระหว่างกันด้วย

๓.๔ การส่งเสริมความเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่ง

๓.๔.๑ สนับสนุนการยกระดับจุดผ่านแดนต่าง ๆ ที่มีศักยภาพ โดยอาจเน้นจุดผ่านแดนที่ไม่มีประเด็นด้านเขตแดนและหน่วยงานในพื้นที่มีความพร้อมก่อนเป็นลำดับแรก

๓.๔.๒ สนับสนุนการเชื่อมโยงระบบการคมนาคมขนส่งของไทยเข้ากับระบบการคมนาคมขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะโครงการรถไฟลาว - จีน เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าผ่านแดนไปยังภาคใต้ของจีน ทั้งนี้ ควรมีการหารือการเชื่อมต่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการลดต้นทุนค่าขนส่งให้แก่ผู้ประกอบการ และเป็นประโยชน์กับทุกฝ่าย โดยเฉพาะ สปป.ลาว เพื่อไม่ให้ สปป.ลาว เป็นแค่ทางผ่าน โดยใช้ประโยชน์จากกลไกคณะทำงานร่วมสามฝ่ายระหว่างไทย - สปป. ลาว - จีน

๓.๔.๓ สนับสนุนการผลักดันให้มีการบังคับใช้ข้อตกลง Greater Mekong Subregion Cross-border Transport Agreement (GMS CBTA) อย่างเต็มรูปแบบ โดยไทยอาจพิจารณาให้ความร่วมมือแก่ประเทศเพื่อนบ้านในการยกระดับขีดความสามารถในการปฏิบัติตามข้อตกลงดังกล่าว ทั้งนี้ โดยที่การผลักดันการเปิดใช้ Common Control Area (CCA) ที่จุดผ่านแดนสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ยังไม่มีความคืบหน้า ฝ่ายไทยจึงอาจริเริ่มผลักดันการจัดตั้ง CCA ที่จุดผ่านแดนอื่นที่มีศักยภาพไปควบคู่กัน เช่น สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๓ (นครพนม-คำม่วน) และสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๔ (เชียงราย-ห้วยทราย) ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อสำคัญในการขนส่งสินค้าผ่านแดนไปยังเวียดนามและจีน

๓.๔.๔ เสนอให้มีการเร่งรัดการผลักดันการเดินทางเรือตามแนวชายฝั่งระหว่างไทย กัมพูชา และเวียดนาม (coastal shipping) ตามที่ผู้นำทั้งสามประเทศได้เห็นชอบร่วมกันแล้ว โดยเฉพาะการจัดทำความตกลงเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างท่าเรือของสามประเทศ (ท่าเรือคลองใหญ่ จ.ตราด/ ท่าเรือสีหนุวิลล์ ทำเรือใน จ.กำปอต และท่าเรือใน จ.แกป/ ท่าเรือในอำเภอท่าเตียน จังหวัดเกียนซาง และท่าเรือ ๒ แห่ง ในเกาะฟูกิว จังหวัดเกียนซาง) ให้แล้วเสร็จในโอกาสแรก เพื่อเพิ่มทางเลือกให้แก่ผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ

กองเอเชียตะวันออกเฉียง ๑

กองเอเชียตะวันออกเฉียง ๒

กรมเอเชียตะวันออกเฉียง

กันยายน ๒๕๖๔



ด่วนที่สุด

ที่ กษ ๑๓๐๔/๓๖๕๓

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๒๐๐

๒ กันยายน ๒๕๖๔

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน

เรียน ปลัดกระทรวงพาณิชย์

อ้างถึง หนังสือกระทรวงพาณิชย์ ที่ พณ ๐๓๐๔/๓๖๕๓ ลงวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงพาณิชย์ได้ขอความอนุเคราะห์ให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ พิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน เพื่อกระทรวงพาณิชย์จะได้สรุปผลการพิจารณา หรือผลการดำเนินการรายงานต่อสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรี ความละเอียดจนแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ได้พิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องแล้ว มีความเห็นสอดคล้องกับรายงานดังกล่าว ซึ่งได้มีการศึกษาสถานการณ์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน ยุทธศาสตร์และการส่งเสริมการค้าชายแดน รวมถึงวิเคราะห์ปัญหาอุปสรรคการค้าชายแดนและผ่านแดนของไทย โดยได้มีข้อคิดเห็น ข้อชี้แจง และข้อเสนอแนะ ในประเด็นที่สำคัญ มีรายละเอียด ดังนี้

๑. ประเด็นการศึกษาสถานการณ์การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน ควรเพิ่มเติมการศึกษาวิเคราะห์ด้านกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า - ส่งออกของสินค้าเกษตร หรือกลุ่มสินค้าเกษตรที่สำคัญ รวมถึงควรศึกษาข้อมูลต้นทุน และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการขนส่งสินค้าชายแดนและการค้าผ่านแดน ซึ่งจะช่วยให้ทราบถึงมูลค่าทางเศรษฐกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดนด้วย

๒. ประเด็นการส่งเสริมและสนับสนุนการค้าชายแดน ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและโลจิสติกส์รองรับการค้าชายแดน และการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในประเทศ ณ จุดเดียว (National Single Window: NSW) มีข้อคิดเห็น ดังนี้

๒.๑ การพัฒนาการขนส่งทางระบบรางระหว่างสถานีท่านาแล้ง สปป.ลาว และจังหวัดหนองคาย จะสร้างโอกาสในการขนส่งสินค้าเกษตรของไทยเข้าสู่จีนได้เพิ่มมากขึ้น โดยปัจจุบันไทยใช้ช่องทางการส่งออกสินค้าผลไม้ไปจีน ผ่านทางด่านชายแดนจังหวัดเชียงราย (ผ่าน สปป.ลาว) นครพนม และมุกดาหาร (ผ่านเวียดนาม) ซึ่งในช่วงผลผลิตออกสู่ตลาดมาก จะเกิดปัญหาการระบบโลจิสติกส์ติดขัด ส่งผลให้สินค้าเกษตรเกิดความเสียหาย ดังนั้น หากมีการพัฒนาและเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางดังกล่าว จะทำให้การส่งออกสินค้าเกษตรผ่านจังหวัดหนองคายไปยังด้านศุลกากรฝั่งเสียงในจีนได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น

๒.๒ โครงการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า จะช่วยบรรเทาปัญหาเรื่องความแออัดบริเวณหน้าด่านหรือจุดผ่านแดน โดยการออกแบบพื้นที่ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ต้องสามารถรองรับการดำเนินงานในการควบคุมและตรวจสอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมวิชาการเกษตร กรมประมง และกรมปศุสัตว์ ซึ่งจะมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบการนำเข้า - ส่งออกสินค้าเกษตรด้วย ซึ่งจะเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวก ในการควบคุมและตรวจสอบสินค้าให้แก่ผู้ประกอบการภาคเอกชน

๒๓ ปัจจุบัน...

๒.๓ ปัจจุบันการนำเข้า - ส่งออกสินค้าประมง ระหว่างไทยและมาเลเซีย ยังคงมีปัญหาอุปสรรคความไม่เท่าเทียมในการควบคุมตรวจสอบทางสุขอนามัย และการขนส่งที่ไทยไม่สามารถนำรถผ่านแดนเพื่อนำสินค้าไปยังมาเลเซียได้ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของด่านศุลกากรในมาเลเซียบางพื้นที่ยังไม่รองรับการค้าระหว่างประเทศ เช่น ด่านศุลกากรบ้านประกอบ จังหวัดสงขลา ซึ่งหากมีการหารือเจรจาตกลงร่วมกัน จะสามารถพัฒนาเศรษฐกิจชายแดนระหว่างไทย - มาเลเซีย ได้ดีมากยิ่งขึ้น

๓. ประเด็นปัญหาอุปสรรคการค้าชายแดนไทย-เมียนมา รายงานการศึกษาได้มีการระบุปัญหาห้องปฏิบัติการกลาง (Central Lab) ไม่เพียงพอในพื้นที่ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก โดยผู้นำเข้าต้องส่งตัวอย่างสินค้าเกษตร (ถั่วลิสง) ไปตรวจสอบที่บริษัทห้องปฏิบัติการกลาง (ประเทศไทย) จำกัด สาขาจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งจะใช้เวลาประมาณ ๗ - ๑๐ วัน ทำให้สินค้าเกษตรเน่าเสียและขึ้นรา นั้น ในปัจจุบันกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ โดยสำนักงานมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหารแห่งชาติ (มกอช.) ได้มีมาตรการควบคุมช่วงระยะเวลาตั้งแต่เก็บตัวอย่างจนถึงส่งห้องปฏิบัติการไม่เกิน ๒ วัน และได้ทำข้อตกลงกับห้องปฏิบัติการฯ เรื่องช่วงระยะเวลา ตั้งแต่การรับตัวอย่างจนถึงได้การรายงานผลวิเคราะห์ฯ ต้องใช้ระยะเวลาไม่เกิน ๕ วัน โดยขั้นตอนการเก็บตัวอย่าง และการขนส่งไปถึงยังห้องปฏิบัติการฯ ต้องใช้ถุงพลาสติกบรรจุสุญญากาศ (Vacuum Pack) เพื่อป้องกันการเพิ่มขึ้นของปริมาณอะฟลาทอกซินด้วย ซึ่งจะเป็นการแก้ไขปัญหาความล่าช้าในการตรวจสอบสินค้าในพื้นที่ด่านศุลกากรแม่สอด จังหวัดตาก

จึงเรียนมาเพื่อโปรดดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายสำราญ สารบรรณ)

รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

ปฏิบัติราชการแทนปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์

สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
กองนโยบายและแผนพัฒนาการเกษตร
โทร. ๐๒ ๕๔๐ ๖๖๗๔
โทรสาร ๐๒ ๕๗๙ ๖๖๖๔
E-mail : bapp-area@hotmail.com

ด่วนที่สุด

ที่ คค ๐๒๐๓/ ๒๒๑๔



กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน

เรียน ปลัดกระทรวงพาณิชย์

อ้างถึง หนังสือกระทรวงพาณิชย์ ที่ พณ ๐๓๐๔/ว ๓๖๓๓ ลงวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ตารางการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงพาณิชย์ขอความอนุเคราะห์ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของรายงาน เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน ของคณะกรรมการการค้าพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา พร้อมทั้งข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว ขอเรียนว่า กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการพัฒนาโครงการด้านการคมนาคมขนส่ง ทั้งโครงสร้างพื้นฐานและกฎระเบียบด้านการขนส่งที่เกี่ยวข้องตามยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ โดยมีรายละเอียดการดำเนินงานปรากฏตามตารางการดำเนินงานตามข้อเสนอแนะจากรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายพิศักดิ์ จิตวิริยะวศิน)

รองปลัดกระทรวงคมนาคม

หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

ปฏิบัติราชการแทน ปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวง

กองการต่างประเทศ

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๗๕

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๘๒๙

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ tipaya.t@mot.go.th

การดำเนินงานตามข้อเสนอแนะจากรายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน
ของคณะกรรมการการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา
ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม

ปัญหาและอุปสรรคการค้าชายแดนและแนวทางการดำเนินการ

๑. ด้านชายแดนไทย - มาเลเซีย

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
การขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างไทยและมาเลเซีย	- เร่งรัดพิจารณา (๑) ร่างบันทึกความเข้าใจด้วยการขนส่งสินค้าทางถนนข้ามพรมแดนไทย-มาเลเซีย และ (๒) ร่างบันทึกความเข้าใจด้วยการขนส่งผู้โดยสารทางถนนข้ามพรมแดนไทย-มาเลเซีย	ไทย-มาเลเซีย เสร็จงานได้ข้อคิดร่างบันทึกความเข้าใจทั้งสองฉบับแล้ว โดยเมื่อเดือนสิงหาคม ๒๕๖๓ ไทยได้ส่งร่างบันทึกความเข้าใจ ให้ฝ่ายมาเลเซียพิจารณาผ่านช่องทาง การทูต ขณะนี้อยู่ระหว่างการรอลงนาม
	- จัดตั้งศูนย์ขนถ่ายสินค้าและโลจิสติกส์บริเวณชายแดนฝั่งไทย เช่น ด้านสะเตา ด้านปาดังเบซาร์	กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างการทบทวนผลการวิเคราะห์โครงการและจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนแห่งอื่น ๆ อีก ๙ แห่ง ได้แก่ หนองคาย มุกดาหาร เชียงราย (แม่สาย) ตาก สงขลา นราธิวาส กาญจนบุรี สระแก้ว และตราด
(ด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา) การเชื่อมต่อระบบราง	- พัฒนาการขนส่งทางรางให้สามารถเชื่อมโยงกับระบบรางของมาเลเซียได้อย่างแท้จริงแบบไร้รอยต่อ	ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ให้บริการขนส่งสินค้าจากไทยไปมาเลเซีย (เฉพาะผลิตภัณฑ์ยางแท่งและยางก้อนเท่านั้น) โดยขบวนรถขนส่งสินค้าดังกล่าวจะขนส่งจากไทยผ่านด่านปาดังเบซาร์ไปยังท่าเรือกลิงและท่าเรือป็นัง โดยไม่มีการขนถ่าย จากระบบรถตู้ระบบรางที่ศูนย์ Multi Modal ณ สถานีปาดังเบซาร์

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
		<p>แต่หากมีความประสงค์ที่จะขนส่งสินค้าใหม่ ๆ ในอนาคตตามระเบียบของกรมศุลกากรจะต้องดำเนินการ X-Ray ผู้สินค้าทั้งหมดทุกตู้ แต่เนื่องจากทางกรมศุลกากรไม่มีเครื่อง X-Ray บนทางรถไฟ จึงจำเป็นต้องมีการขนถ่ายจากรถบรรทุกสู่ระบบรางที่ศูนย์ Multi Modal ณ สถานีป่าตองเบชาร์ ของมาเลเซีย โดยใช้เครื่อบรรทุกของทางรถไฟมาเลเซียเพื่อดำเนินการ X-Ray ก่อน ทั้งนี้ หากใช้เครื่อบรรทุกของทางรถไฟแห่งประเทศไทยเข้าไปยังฝั่งมาเลเซียแล้วนั้น จะไม่สามารถติดตามตำแหน่งเครื่อบรรทุกได้ว่าอยู่ที่ใดและจะสามารถนำกลับมาได้เมื่อไร</p>
<p>(ตำบลบ้านประกอบ จังหวัดสงขลา) โครงการขายถนนในการขนส่งสินค้าและเพื่อการท่องเที่ยว</p>	<p>- ให้นำหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาการขายถนนเป็น ๔ เลน</p>	<p>กรมทางหลวงได้ดำเนินการบูรณะเส้นทางให้เป็นทางมาตรฐาน ๔ ช่องจราจรแล้ว ตั้งแต่กราคม ๒๕๖๒ เพื่อรองรับการเชื่อมโยง</p>
<p>(ด่านสุโขทัยโก-ลก จังหวัดนราธิวาส) การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก ณ อำเภอสุโขทัยโก-ลก (ด่านสุโขทัยโก-ลก-รันเตาป็นยัง) แห่งที่ ๒</p>	<p>- ประสานฝ่ายมาเลเซียเพื่อหาข้อสรุปและเร่งรัดการก่อสร้างสะพานฯ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว</p>	<p>กรมทางหลวงอยู่ระหว่างเตรียมการเพื่อพิจารณาข้อมูลทางเทคนิคร่วมกันระหว่างไทย-มาเลเซีย</p>
<p>(ด่านตากใบ จังหวัดนราธิวาส) การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโก-ลก ณ อำเภอดากใบ (ด่านตากใบ-เป็งกัลันกูโบร์)</p>	<p>- ประสานฝ่ายมาเลเซียเพื่อหาข้อสรุปและเร่งรัดการก่อสร้างสะพานฯ ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว</p>	<p>กรมทางหลวงอยู่ระหว่างเตรียมการเพื่อพิจารณาข้อมูลทางเทคนิคร่วมกันระหว่างไทย-มาเลเซีย</p>
<p>(ด่านบูเก๊ะตา จังหวัดนราธิวาส) ถนนทางเข้าที่เชื่อมต่อด่านบูเก๊ะตาของมาเลเซีย ไม่สามารถรองรับน้ำหนัก</p>	<p>- ศึกษาการขยายถนนเชื่อมด่าน ๒ ประเทศให้สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้</p>	<p>มอบกรมทางหลวงศึกษาการขยายถนนเชื่อมด่าน ๒ ประเทศให้สามารถรองรับรถบรรทุกขนาดใหญ่ได้</p>

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
<p>บรรทุกได้เกิน ๑๕ ตัน ทำให้ไม่มีสินค้าที่บรรทุกโดยรถบรรทุกขนาดใหญ่เข้ามาได้</p>		
<p>(ด้านวังประจัน จังหวัดสตูล) รถบรรทุกขนาดใหญ่ไม่สามารถสัญจรผ่านได้เนื่องจากเส้นทางฝั่งประเทศมาเลเซียเป็นพื้นที่ภูเขาสูง เขตอุทยาน</p>	<p>- หาหรือฝ่ายมาเลเซีย ความเป็นไปได้ในการขยายถนน</p>	<p>จะบรรจุเป็นประเด็นหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของฝ่ายมาเลเซียต่อไป</p>
<p>(ด้านสตูล (ท่าเรือตำมะลัง)) - เส้นทางระหว่างตัวเมืองสตูล-ท่าเรือสตูลคับแคบ ไม่เหมาะกับการเดินทางของรถบรรทุกขนาดใหญ่ - ร่องน้ำในการเดินเรือเพื่อเข้าจอดเทียบท่ามีลักษณะตื้นเขินไม่เอื้อกับเรือสินค้าที่มีขนาดใหญ่</p>	<p>- ศึกษาความเป็นไปได้ในการขยายถนน - ศึกษาความเป็นไปได้ในการขุดเจาะร่องน้ำ</p>	<p>ถนนของกรมทางหลวง ทล.๔๐๖ เข้าท่าเรือตำมะลัง ด้านสตูล ช่วงปลายระยะทางประมาณ ๗ กิโลเมตร เป็น ๒ ช่องจราจร ใกล้เคียงชายเลน ซึ่งมีปริมาณการจราจรน้อย จึงยังไม่ได้บรรจุโครงการขยายถนนดังกล่าวไว้ในแผนของกรมทางหลวงสำหรับถนนเข้าสู่ท่าเรืออยู่ในความรับผิดชอบของท้องถิ่น มอบกรมเจ้าท่าพิจารณาการศึกษาเพื่อปรับปรุงร่องน้ำและการดำเนินการตามลำดับความสำคัญต่อไป</p>
<p>(ด้านเบตง จังหวัดยะลา) เส้นทางขนส่งสินค้ามีข้อจำกัดตามสภาพภูมิประเทศที่เป็นภูเขาและเนินเขา</p>	<p>- ศึกษาความเป็นไปได้ในการขยายถนน</p>	<p>มอบกรมทางหลวงพิจารณาการศึกษาความเหมาะสมการปรับปรุงเส้นทางเพื่ออำนวยความสะดวกการคมนาคมขนส่ง</p>

๒. ด้านชายแดนไทย - เมียนมา

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
<p>การขนส่งสินค้าข้ามพรมแดน ปัจจุบันไทยและเมียนมายังไม่มีความตกลงทวิภาคีด้านการขนส่งระหว่างกันอย่างเป็นทางการ ยกเว้นความตกลงภายใต้ GMS CBTA ส่งผลให้การขนส่งสินค้าระหว่างไทย-เมียนมายังไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร</p>	<p>พิจารณาความเป็นไปได้ในการผ่อนคลายนโยบายระเบียบให้รถขนส่งของเมียนมา สามารถเข้าถึงพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษหรือพื้นที่ที่จังหวัดกำหนดได้</p>	<p>ไทยและเมียนมาได้ร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการเริ่มใช้ความตกลงในการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง (ICBTA) ณ จุดผ่านแดนแม่สอด - เมียวดี ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างไทย - เมียนมา และร่างเพิ่มเติม (Addendum) เมื่อวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๖๒ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับจุดผ่านแดนแม่สอด - เมียวดี (รวมถึงสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ ๑ และสะพานมิตรภาพไทย - เมียนมา แห่งที่ ๒) และตามเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก รวมถึงการขยายเส้นทางไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษติลาวาในเมียนมา เมือง ย่างกุ้ง กรุงเทพฯ และท่าเรือแหลมฉบัง ในไทย โดยได้เริ่มการเดินทางตั้งแต่วันที่ ๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๒ ภายใต้โควตาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารแบบไม่ประจำทางรวมประเทศละ ๑๐๐ คน</p>

๓. ด้านชายแดนไทย - สปป.ลาว

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
การขาดแคลนศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและกองเก็บตู้คอนเทนเนอร์ในฝั่งไทย	<ul style="list-style-type: none">- เร่งรัดการดำเนินโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย และจังหวัดนครพนม ให้แล้วเสร็จ- เร่งรัดการดำเนินการตามแผนพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณพื้นที่ชายแดน	<p>กรมการขนส่งทางบกมีแผนในการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) รวม ๑๙ แห่ง ในเมืองหลัก (๘ แห่ง) และจังหวัดชายแดน (๑๑ แห่ง) ที่มีศักยภาพ โดยสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนจะทำหน้าที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ เป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้า รองรับกิจกรรมรวบรวมและกระจายสินค้า โดยบางแห่งได้ถูกออกแบบให้เป็นจุดให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) สามารถดำเนินพิธีการที่เกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกได้ในจุดเดียว และรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งกับระบบรางอีกด้วย</p> <p>คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๙ มกราคม ๒๕๖๒ และวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๖๔ ให้กรมการขนส่งทางบกดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ตามลำดับ โดยมีรายละเอียด ดังนี้</p>

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
		<p>๑) ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ได้ดำเนินการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์แล้วเสร็จและเตรียมการก่อสร้างในส่วนที่ภาครัฐรับผิดชอบในปีงบประมาณ ๒๕๖๕ - ๒๕๖๗ โดยมีแผนในการเปิดให้บริการในช่วงปลายปี ๒๕๖๗ พร้อมได้ออกประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน โดยเอกชนที่สนใจสามารถติดต่อซื้อเอกสาร RFP ได้ตั้งแต่บัดนี้ถึงวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๔</p> <p>๒) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย โดยการก่อสร้างระยะที่ ๑ (สำหรับรถบรรทุก) แล้วเสร็จ โดยเปิดให้บริการแบบ Soft Opening ตั้งแต่เดือนเมษายน ๒๕๖๔ เป็นต้นมา และอยู่ระหว่างเตรียมออกประกาศเชิญชวนเอกชนร่วมลงทุน ซึ่งจะเข้ามารับผิดชอบในส่วนของบริหารจัดการและบำรุงรักษาโครงการ ทั้งนี้ ระยะที่ ๒ (สำหรับระบบราง) ในส่วนของโครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๗๐</p> <p>นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างทบทวนผลการวิเคราะห์โครงการและจัดลำดับความสำคัญในการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนแห่งอื่น ๆ อีก ๙ แห่ง ได้แก่ หนองคาย มุกดาหาร เชียงราย (แม่สาย) ดาก สงขลา นราธิวาส กาญจนบุรี สระแก้ว และตราด</p>

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
ขาดรถยนต์คอนเทนเนอร์ที่ทำเรือพาณิชย์ เชียงแสน	- จัดหารถยนต์คอนเทนเนอร์ประจำท่าเรือฯ	<p>การทำเรือแห่งประเทศไทยมีแนวทางการจัดหาปั้นจั่นเคลื่อนที่ สำหรับการให้บริการยกตู้สินค้าที่ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน ดังนี้</p> <p><u>แนวทางที่ ๑</u> : จัดซื้อปั้นจั่นเคลื่อนที่</p> <p><u>แนวทางที่ ๒</u> : เช่ารถปั้นจั่นเคลื่อนที่</p> <p><u>แนวทางที่ ๓</u> : ดำเนินการร่วมกับเอกชน และแบ่งผลประโยชน์ร่วมกัน</p> <p>โดยจากการศึกษาและวิเคราะห์ของการท่าเรือฯ เห็นว่า เนื่องจากในระยะเริ่มต้นของการขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ในแม่น้ำโขงยังมีปริมาณตู้ไม่สูงมากนัก จึงเห็นควรเลือกใช้แนวทางที่ ๒ คือ เช่ารถปั้นจั่นเคลื่อนที่มาให้บริการในระยะแรก เพื่อพิจารณาแนวโน้มของปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าที่ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน ก่อนพิจารณาดำเนินการต่อไป</p> <p>ทั้งนี้ หากสามารถเจรจาจากกับจีนให้ขนส่งผักและผลไม้ผ่านเส้นทางขนส่งในแม่น้ำโขงระหว่างท่าเรือกวานเหล่ย์กับท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนได้ จะทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะทำให้มีความคุ้มค่าในการจัดซื้อปั้นจั่นยกตู้สินค้า สำหรับให้บริการที่ทำเรือพาณิชย์เชียงแสน</p>
ความแออัดและสภาพการจราจรที่หนาแน่นบริเวณสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๑	- เริ่้งรัดการก่อสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่คู่ขนานกับสะพานเดิม และเร่งรัดการเชื่อมโยงระบบรางกับ	ในการประชุมคณะกรรมการร่วมเพื่อความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ครั้งที่ ๒๙ เมื่อวันที่ ๒๕ มิถุนายน ๒๕๖๔ ทั้งสองฝ่ายได้หารือเกี่ยวกับการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟระหว่าง

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
	สปป.ลาว ช่วงหนองคาย - ทานาแล้ง - นครหลวงเวียงจันทน์	<p>หนองคาย-เวียงจันทน์ ฝ่ายไทยเสนอให้มีการประชุมไตรภาคีระหว่างราชอาณาจักรไทย สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว และสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อหารือเกี่ยวกับการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟระหว่างหนองคาย - เวียงจันทน์ ต่อไป</p> <p>ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาหาข้อสรุปร่วมกันในการเชื่อมโยงระหว่าง ๓ ประเทศ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑) แนวเส้นทางของสะพานข้ามแม่น้ำโขง รูปแบบ และจำนวนทางวิ่ง ๒) ตำแหน่งของ Port Station และ Transshipment Stations ๓) การลงทุนโครงการ การบริหารจัดการการเดินรถ
การขนส่งสินค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว ผ่านระบบรางยังมีไม่เพียงพอ	ศึกษาความเป็นไปได้ในการเพิ่มเที่ยวเดินรถไฟให้มากขึ้น ต่อวันจากสถานีหนองคายถึงสถานีทานาแล้ง สปป.ลาว และเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบัง	<p>ตามความตกลงว่าด้วยการเดินรถไฟระหว่างไทย - ลาว ได้ระบุให้สถานีหนองคายเป็นสถานีชายแดน (Border Station) มีหน่วยงาน CIQ (Customs/Immigration/Quarantine) ปฏิบัติงานร่วมที่สถานี ปัจจุบันมีการเดินรถ ต้นทาง/ปลายทางที่สถานีหนองคาย จำนวน ๑๒ ขบวนต่อวัน ซึ่งสามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวการเดินรถได้อีก ๒๒ ขบวนต่อวัน โดยดำเนินการขนส่ง ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> ๑) ด้านการให้บริการผู้โดยสารเดินทางระหว่างประเทศ มีการเดินขบวนรถระหว่างสถานีหนองคาย - สถานีทานาแล้ง (สปป.ลาว) ให้แก่ผู้โดยสารชาวไทยและ ผู้โดยสารชาวต่างประเทศ จำนวน ๕ เที่ยว/วัน (ไป - กลับ) ทั้งนี้ เนื่องจาก

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
		<p>สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) จึงเป็นเหตุให้ต้องประกาศงดเดินขบวนรถดังกล่าว</p> <p>๒) ด้านการขนส่งสินค้า ภายหลังจากการเปิดเดินขบวนรถสินค้าระหว่างไทย - ลาว การรถไฟฯ ได้ให้บริการขนส่งสินค้าพ่วงร่วมกับขบวนรถโดยสาร วันละ ๔ ขบวน (ไป - กลับ) โดยพ่วงรถสินค้าขบวนละ ๑๒ รถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า หรือ บทด. (สามารถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ขนาด ๒๐ ฟุต ได้จำนวน ๒๔ ตู้/ขบวน หรือขนาด ๔๐ ฟุต ได้จำนวน ๑๒ ตู้/ขบวน) ซึ่งการรถไฟฯ พิจารณาแผนการเชื่อมโยงเส้นทางการค้าจากจีนไปยังท่าเรือแหลมฉบังในอนาคต ประกอบกับได้มีการหารือกับกลุ่มลูกค้าในปัจจุบันที่ต้องการขยายตลาดการขนส่งให้เพิ่มมากขึ้น การรถไฟฯ จึงมีแผนจะเปิดเดินขบวนรถสินค้าโดยเฉพาะ (ไม่พ่วงร่วมกับรถโดยสาร) วันละ ๗ - ๑๐ ขบวน (ไป - กลับ) โดยจะมีการพ่วงรถสินค้าขบวนละ ๒๕ บทด. ซึ่งจะสามารถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้สูงสุด ๕๐ ตู้/ขบวน ทั้งนี้การรถไฟฯ จะต้องหารือร่วมกับศุลกากรเพื่อให้ได้ข้อสรุปต่อไป</p>
ไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่จังหวัดบึงกาฬ	เร่งรัดการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๕ ให้แล้วเสร็จ และเตรียมความพร้อมหน่วยงานด้านพิธีการศุลกากร (CIQ)	๑) คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๔ มิถุนายน ๒๕๖๒ อนุมัติการจัดทำและลงนามความตกลงระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ว่าด้วยการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๕ (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม (นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ ในขณะนั้น) และ

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
		<p>รัฐมนตรีว่าการกระทรวงโยธาธิการและขนส่งแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (นายบุญจัน สันทะวง ในขณะนั้น) ได้ร่วมกันลงนามความตกลงฯ เมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๒ ณ ศาลากลางจังหวัดบึงกาฬ</p> <p>๒) กรมทางหลวงได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อปี ๒๕๖๓ โดยมีความก้าวหน้าในฝั่งไทย ร้อยละ ๑๓.๕๓๓ และคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จประมาณปลายปี ๒๕๖๖</p>
<p>ไม่มีสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่บริเวณจุดผ่านแดนบ้านปากแซง จังหวัดอุบลราชธานี</p>	<p>เร่งรัดการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๖</p>	<p>กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจวิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการสำรวจออกแบบรายละเอียดโครงข่ายสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๖ (อุบลราชธานี - สาละวัน) แล้วเสร็จ เมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๑</p> <p>นอกจากนี้ สำนักความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) ได้ดำเนินโครงการศึกษาการจัดลำดับความสำคัญของการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว และการเปิดจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งขณะนี้ได้ผ่านการพิจารณาร่างรายงานขั้นสุดท้ายแล้ว โครงการดังกล่าวได้เสนอแผนการยกระดับจุดผ่านแดนชั่วคราวจุดผ่อนปรนพิเศษ และจุดผ่อนปรนการค้า เป็นจุดผ่านแดนถาวรตั้งนั้น จึงน่าจะเป็นประโยชน์สำหรับฝ่ายนโยบายในการศึกษาข้อเสนอจากโครงการดังกล่าวในการยกระดับจุดผ่านแดนชั่วคราว</p>

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
<p>การเร่งรัดการเปิดใช้พื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) ระหว่าง ไทย - สปป.ลาว (มุกดาหาร - สหวันนะเขต)</p>	<p>เร่งรัดการเจรจาเพื่อหาข้อสรุปเพิ่มเติมแบบท้ายบันทึกร่วมกัน ความเข้าใจการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนของสินค้าและบุคคลที่จุดผ่านแดนมุกดาหาร - สหวันนะเขต</p>	<p>จุดผ่อนปรนพิเศษ และจุดผ่อนปรนการค้า เป็นจุดผ่านแดนถาวรด้วยเช่นกัน</p> <p>๑) กระทรวงคมนาคมได้ออกประกาศกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๕๙ กำหนดให้พื้นที่บริเวณสะพานมิตรภาพ ๒ (มุกดาหาร - สหวันนะเขต) ตำบลบางทรายใหญ่ อำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร เนื้อที่ ๖๓ ไร่ เป็นพื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร โดยกระทรวงคมนาคมได้แจ้งฝ่ายลาวทราบการประกาศพื้นที่ CCA ในฝั่งไทยแล้วเมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๕๙ พร้อมทั้งขอให้ฝ่ายลาวแจ้งพื้นที่ควบคุมร่วมกันในฝั่งลาวให้กระทรวงคมนาคมทราบ</p> <p>๒) กระทรวงคมนาคมได้ส่งร่างบทเพิ่มเติม (Addendum) แบบท้ายบันทึกร่วมกันที่ความเข้าใจในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามเขตแดนของสินค้าและบุคคลที่จุดผ่านแดน มุกดาหาร - สหวันนะเขต และร่างข้อกำหนดทางเทคนิค (Technical Arrangement) ๖ สาขา ให้ฝ่ายลาวพิจารณายืนยันร่างเอกสารดังกล่าวแล้วเมื่อเดือนกรกฎาคม ๒๕๕๙</p> <p>๓) ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างรอฝ่ายลาวประกาศพื้นที่ CCA ในฝั่งลาว และแจ้งยืนยันร่างเอกสารดังกล่าว หากไม่มีการแก้ไข กระทรวงคมนาคมจะนำเสนอคณะรัฐมนตรี</p>

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์	การดำเนินงาน
		พิจารณาให้ความเห็นชอบให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ลงนามในบทเพิ่มเติมแนบท้ายความตกลงฯ ต่อไป

๔. ด้านชายแดนไทย - กัมพูชา

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการสิทธิการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
<p>ไม่ความแออัดของด่าน สะพานข้ามคลองลึก มีลักษณะแคบไม่สามารถขยายได้เนื่องจากติดปัญหาเรื่องเขตแดน</p>	<p>- ทหารเรือจัดระเบียบการเข้าออกของคน รถบรรทุกและล้อเลื่อน และพิจารณาความเป็นไปได้ในการขยายสะพานข้ามคลองลึก</p> <p>- พิจารณาการใช้ประโยชน์จากสะพานหนองเอี่ยน - สติงบท เพื่อบรรเทาความแออัดของจรรยาหน้าด่าน</p>	<p>๑) กรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างถนนเชื่อมโยงโครงข่ายในพื้นที่และสะพานข้ามแดนไทย - กัมพูชา โดยไทยและกัมพูชาได้จัดพิธีฉลองความสำเร็จในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน - สติงบท) เมื่อวันที่ ๒๒ เมษายน ๒๕๖๒</p> <p>๒) กรมศุลกากรอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างด่านศุลกากร โดยโครงสร้างพื้นฐานทั้งหมด (ถนนเชื่อมโยง สะพานข้ามแดน อาคารศุลกากร) มีกำหนดแล้วเสร็จในช่วงเดือนกันยายน ๒๕๖๕</p> <p>๓) ปัจจุบันไทยและกัมพูชาอยู่ระหว่างเจรจาจัดทำร่างความตกลงว่าด้วยกรรมสิทธิ์ การใช้ การบริหารและการบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพไทย - กัมพูชา (บ้านหนองเอี่ยน - สติงบท) โดยยังมีประเด็นค้างที่ยังมีความเห็นไม่ตรงกันเกี่ยวกับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านสะพาน เนื่องจากฝ่ายไทยเห็นว่าควรมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมเพื่อเก็บไว้ใช้จ่ายในการบริหารและการบำรุงรักษาสะพาน ลดภาระงบประมาณแผ่นดินและเป็นแนวทางปฏิบัติของไทยสำหรับสะพานมิตรภาพระหว่างประเทศ ส่วนฝ่ายกัมพูชาเห็นว่าไม่จำเป็นต้องเก็บค่าธรรมเนียมเพื่อชดเชยค่าก่อสร้าง เนื่องจากได้รับความช่วยเหลือด้าน</p>

ประเด็นปัญหา	ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการบริหารการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
		งบประมาณจากฝ่ายไทย ทั้งนี้ ฝ่ายไทยและกัมพูชาจะเจรจาหาข้อสรุปในประเด็นดังกล่าวโดยเร็วต่อไป

การวิเคราะห์ศักยภาพและการเชื่อมโยงโอกาสการค้าผ่านแดนกับประเทศที่สาม

๑. การเชื่อมโยงการค้าการลงทุน ไทย - จีนตอนใต้

(๑) เส้นทาง ไทย - สปป.ลาว - จีน

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
เส้นทางรถไฟ จีน - ลาว จะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๕ ควรมีการศึกษาและเตรียมความพร้อมในการใช้ประโยชน์จากเส้นทางรถไฟจีน - ลาว เช่น การเพิ่มเที่ยวการขนส่งสินค้าทางรางจากท่าเรือแหลมฉบัง การเชื่อมโยงระบบรถไฟช่วงหนองคาย - นครหลวงเวียงจันทน์ การเร่งรัดสะพานรถไฟแห่งใหม่ที่จังหวัดหนองคาย	การรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนการเปิดเดินขบวนรถเพิ่มขึ้น ซึ่งจะเปิดเดินขบวนรถสินค้า โดยเฉพาะ (ไม่พ่วงร่วมกับรถโดยสาร) วันละ ๗ - ๑๐ ขบวน (ไป - กลับ) โดยจะมีการพ่วงรถสินค้าขบวนละ ๒๕ บพต. จึงจะสามารถขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ได้สูงสุด ๕๐ ตู้/ขบวน

(๒) เส้นทาง ไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม - จีน

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
- ผลักดันให้มีการรวมเส้นทาง R12 อยู่ในความตกลง GMS CBTA	<p>๑) ประเทศสมาชิกกลุ่มน้ำโขงได้จัดทำบันทึกความเข้าใจด้วยการเปิดเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศและจุดข้ามแดนเพิ่มเติม ภายใต้พิธีสาร ๑ ของความตกลง GMS CBTA ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงและเพิ่มเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศภายใต้พิธีสาร ๑ ของความตกลง GMS CBTA ให้มีความทันสมัยและครอบคลุมกับความต้องการของผู้ประกอบการขนส่งระหว่างประเทศของประเทศสมาชิกกลุ่มแม่น้ำโขงโดยบันทึกความเข้าใจฉบับนี้ได้เพิ่มเส้นทาง R12 ไว้แล้ว</p> <p>๒) ในคราวการประชุมคณะกรรมการร่วมสำหรับความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงระดับรัฐมนตรี (JC GMS CBTA) ครั้งที่ ๗ ณ เมืองเสียมราฐ ราชอาณาจักรกัมพูชา ประเทศสมาชิกเห็นชอบให้ลงนามร่างบันทึกความเข้าใจ ในลักษณะการลงนามแบบเวียน (ad referendum) โดยประเทศไทยลงนามเมื่อวันที่ ๒ กรกฎาคม ๒๕๖๒</p>

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
<p>- ผลักดัน สปป.ลาว ให้เร่งรัดการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) มุกดาหาร - สหวั่นนะเขต ภายใต้ความตกลง GMS ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่ออำนวยความสะดวกการค้าข้ามแดน</p>	<p>(ปัจจุบันเหลือจีนและ สปป.ลาว ยังไม่ได้ลงนาม) ทั้งนี้ บันทึกความเข้าใจ จะมีผลบังคับใช้เมื่อประเทศสมาชิกลงนามครบทุกประเทศ</p> <p>ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างรอฟลายลาวประกาศพื้นที่ CCA ในฝั่งลาว และแจ้งยืนยันร่างเอกสารดังกล่าว หากไม่มีการแก้ไข กระทรวงคมนาคมจะนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในบทเพิ่มเติมแนบท้ายความตกลงฯ ต่อไป</p>

(๓) เส้นทาง ไทย - เมียนมา - จีน

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
<p>ให้ความช่วยเหลือ/เงินกู้ แก่เมียนมาในการพัฒนาการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ ควบคู่กับการเพิ่มความตกลงด้านขนส่ง</p>	<ul style="list-style-type: none">• สืบเนื่องจากผลการเยือนเมียนมาของ รอง นรม. (สมคิด จาคุดศรีพิทักษ์) เมื่อวันที่ ๒ - ๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ฝ่ายไทยได้เสนอให้ความช่วยเหลือเมียนมาในการปรับปรุงเส้นทางสายเอนด์-ท่าดอน• กรมทางหลวงได้ออกแบบช่วง เอนด์ - พะอัน เสร็จแล้ว ส่วนช่วงพะอัน - ท่าดอน เป็นการขยายและซ่อมแซม• ฝ่ายเมียนมาได้เสนอแนวเส้นทางใหม่เชื่อมต่อระหว่าง พะอัน - กอกะเร็ก โดยกระทรวงการก่อสร้างของเมียนมาจะดำเนินการปรับปรุงเส้นทางสายพะอัน - ตีโลน ระยะทาง ๑๙.๕ กิโลเมตร และจะเสนอขอรับความช่วยเหลือจากรัฐบาลไทยในการปรับปรุงเส้นทางสายตีโลน - กอกะเร็ก ระยะทาง ๑๓.๓๓๐ กิโลเมตร แทนเส้นทางเอนด์ - ท่าดอน เดิม• กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างจัดทำข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เช่น ความเหมาะสมและความเป็นไปได้งบประมาณสำหรับดำเนินการ ข้อดีข้อเสีย ผลประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับ ผลกระทบ

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
	ที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ประกอบการขนส่งของไทย เป็นต้น รวมถึงขั้นตอน/แนวทางดำเนินการสำหรับประกอบการเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรีต่อไป

๒. การเชื่อมโยงการค้าการลงทุน ไทย - จีนตอนใต้

(๑) เส้นทาง ไทย - เมียนมา - อินเดีย

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
เร่งรัดการเจรจาสร้างความตกลงด้านยานยนต์เพื่อการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างไทย เมียนมาและอินเดีย เพื่อให้ได้ข้อสรุปทันการเปิดใช้เส้นทางไตรภาคีฯ	<p>ในการประชุมร่วมสามฝ่ายฯ ครั้งล่าสุด เมื่อเดือนกันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมได้มีมติเห็นชอบร่างความตกลงยานยนต์ระหว่างอินเดีย เมียนมา และไทย (IMTMVA) ร่วมกันแล้ว และเห็นชอบให้มีการลงนามในร่างความตกลงฯ ก่อน แล้วจึงจะมีการหารือในประเด็นคงค้างในพิธีสารแนบท้ายความตกลง ได้แก่ การกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของผู้ประกอบการที่จะเข้ามาประกอบการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ภายใต้ความตกลงฯ และการกำหนดเส้นทางการเดิน ซึ่งเมียนมาขอตัดเส้นทาง ดิก็อง - มณฑลเฉย และพญาอี - ย่างกุ้ง ออก ซึ่งฝ่ายไทยเห็นว่ายังคงคงเส้นทางดังกล่าวซึ่งเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญ</p> <p>นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยอื่น ๆ ที่ต้องพิจารณาไปด้วย เช่น ความพร้อมของผู้ประกอบการไทยในการเดินรถภายใต้ความตกลงฯ ความปลอดภัยและความมั่นคง สภาพถนน ความแตกต่างของพวงมาลัยซ้ายขวา และความคุ้มค่าในการขนส่ง ซึ่งหากพิจารณาการขนส่งทางถนนเปรียบเทียบกับขนส่งทางน้ำแล้ว พบว่าการขนส่งทางน้ำจะใช้เวลาในการขนส่งไม่แตกต่างจากการขนส่งทางถนน หากแต่มีค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่ามาก ตลอดจนควรทราบประเภทสินค้าที่จะทำการขนส่งด้วย เนื่องจากการขนส่งสินค้าที่ไม่ได้มีมูลค่าสูง</p>

ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการบริหารการพาณิชย์ฯ	การดำเนินงาน
	ผู้ประกอบการท้องถิ่นจะมีความเชี่ยวชาญมากกว่า ซึ่งลักษณะการขนส่งจะเป็นแบบ cross-docking และสามารถส่งแบบ door-to-door ได้มากกว่า

กระทรวงคมนาคม

สิงหาคม ๒๕๖๔



ด่วนที่สุด

ที่ มท ๐๒๐๔.๓/ ๓๑๑

ถึง กระทรวงพาณิชย์

ตามที่กระทรวงพาณิชย์ได้มีหนังสือที่ พณ ๐๓๐๔/ว ๓๖๓๓ ลงวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๔ เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ให้กระทรวงมหาดไทยพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน พร้อมทั้งข้อเสนอแนะ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงมหาดไทยพิจารณาแล้วเห็นว่า รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดนมีความพยายามที่จะส่งเสริมความร่วมมือในการพัฒนาและส่งเสริมการค้าเพื่อสร้างความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจให้กับประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม ประเด็นข้อเสนอบางประการ เช่น ปัญหาเขตแดน และการยกระดับจุดผ่านแดน มีความละเอียดอ่อนและเกี่ยวพันกับหน้าที่ความรับผิดชอบของหลายหน่วยงาน ประกอบกับข้อเสนอบางประการอาจส่งผลดีในเชิงมิติด้านเศรษฐกิจหรือต่อสินค้าประเภทใดประเภทหนึ่งเท่านั้น จึงเห็นควรพิจารณาผลสัมฤทธิ์ในภาพรวมทุกมิติอย่างครอบคลุม ทั้งนี้ ได้ส่งข้อมูลไปทางไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ อีกทางหนึ่งแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณา



กองการต่างประเทศ

กลุ่มงานความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้าน

โทรศัพท์/ โทรสาร ๐ ๒๒๒๒ ๗๑๕๘



ที่ สธ ๑๐๐๘/ ๒๖๕๐

กระทรวงพาณิชย์
ถนนติวานนท์ จังหวัดนนทบุรี ๑๑๐๐๐

๑๗/ กันยายน ๒๕๖๔

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน

เรียน ปลัดกระทรวงพาณิชย์

อ้างถึง หนังสือกระทรวงพาณิชย์ ที่ พณ ๐๓๐๔/ว ๓๖๓๓ ลงวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงพาณิชย์ขอความอนุเคราะห์กระทรวงสาธารณสุขพิจารณา รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน ของคณะกรรมการอาหารการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา ดังความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงสาธารณสุข พิจารณาแล้ว เห็นด้วยกับรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดนตามที่คณะกรรมการอาหารการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา เสนอ ทั้งนี้ กระทรวงสาธารณสุข โดยสำนักงานคณะกรรมการอาหารและยาได้ดำเนินการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูล อิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว (National Single Window: NSW) ร่วมกับกรมศุลกากรเพื่อแจ้งข้อเท็จจริง เกี่ยวกับการนำเข้า ส่งออก สินค้าผลิตภัณฑ์สุขภาพที่อยู่ในการค้ากับดูแลของสำนักงานคณะกรรมการอาหาร และยา ได้แก่ ยา อาหาร เครื่องสำอาง เครื่องมือแพทย์ วัตถุอันตราย ผลิตภัณฑ์สมุนไพร ยาเสพติดให้โทษ วัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท และสารระเหย โดยผ่านระบบ NSW และเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการตั้งแต่วันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๙ และแจ้งพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติสินค้าของสินค้าควบคุมให้กรมศุลกากร ดำเนินการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต/ใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ ตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๖๐ จนถึงปัจจุบัน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย จะเป็นพระคุณ

ขอแสดงความนับถือ

(นายธงชัย กิริติห์ตฤยากร)

รองปลัดกระทรวงพาณิชย์

หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านสนับสนุนงานบริหารธุรกิจ

สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา

กองด่านอาหารและยา

โทร. ๐ ๒๕๕๐ ๗๓๕๕

โทรสาร ๐ ๒๕๕๑ ๘๔๗๗



กระทรวงพาณิชย์ที่เลขที่ ๒๒๖๗
 วันที่ ๒๖ ส.ค. ๒๕๖๔
 ผู้รับ

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๘

ที่ อก ๐๘๐๒/ ๓๕๖๔

กระทรวงอุตสาหกรรม
 ถนนพระรามที่ ๖ แขวงทุ่งพญาไท
 เขตราชเทวี กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน ของคณะกรรมการ
 การพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา

เรียน ปลัดกระทรวงพาณิชย์

อ้างถึง หนังสือกระทรวงพาณิชย์ ที่ พณ ๐๓๐๔/ว ๓๖๓๓ ลงวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง แจ้งว่า รองนายกรัฐมนตรี (นายจรินทร์ ลักษณวิศิษฏ์) สั่งและปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรี ได้พิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน ของคณะกรรมการการพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา แล้ว มีคำสั่งให้กระทรวงพาณิชย์ เป็นหน่วยงานหลักรับรายงาน พร้อมทั้งข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ ไปพิจารณาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในกรณีนี้ จึงขอความอนุเคราะห์กระทรวงอุตสาหกรรม ในการพิจารณาศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของรายงานฯ พร้อมทั้งข้อเสนอแนะดังกล่าว และแจ้งผลการพิจารณาไปยังกระทรวงพาณิชย์ เพื่อสรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการในภาพรวมรายงานต่อสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงอุตสาหกรรม ได้พิจารณารายงานการพิจารณาศึกษาฯ แล้ว เห็นด้วยกับข้อเสนอแนะเชิงนโยบายตามรายงานดังกล่าว โดยมีข้อสังเกต/ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม ดังนี้

๑. เนื่องจากการค้าชายแดนได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-๑๙ ค่อนข้างรุนแรง การดำเนินการมาตรการเร่งด่วนเพื่อลดผลกระทบที่เกิดจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-๑๙ จึงเป็นเรื่องที่ควรเร่งดำเนินการอย่างต่อเนื่อง เช่น การพิจารณาผ่อนคลายนโยบายการค้าที่เกี่ยวข้องเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่ง/การเดินทางข้ามแดน ภายใต้มาตรการด้านสาธารณสุขที่เข้มแข็ง การสนับสนุนผู้ประกอบการรายย่อยให้เข้าถึงแหล่งเงินทุนที่สามารถนำมาใช้จ่ายจำเป็นในสถานการณ์โควิด-๑๙ ได้โดยสะดวกมากขึ้น เป็นต้น และนอกจากมาตรการเพื่อแก้ปัญหาในระยะเร่งด่วนแล้ว ยังจำเป็นต้องมีมาตรการส่งเสริมในระยะกลาง - ยาว เพื่อสร้างความพร้อมและเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน รองรับบริบททางการค้าที่เปลี่ยนแปลงในช่วงหลังโควิด-๑๙ ควบคู่กันไปด้วย เช่น การศึกษาเพื่อเตรียมความพร้อมในการใช้ประโยชน์จากกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับต่างๆ การพัฒนาโมเดลธุรกิจการค้ารูปแบบใหม่ การส่งเสริมการใช้พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการค้าชายแดน การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านกายภาพและด้านดิจิทัล รวมทั้งการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ กระบวนการภาครัฐที่เกี่ยวข้องให้เอื้ออำนวย เช่น กระบวนการตรวจสอบทางศุลกากรและสุขอนามัยในการทำการค้าข้ามแดน ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมบทบาทของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค เป็นการใช้ออกอากาศจากการลดการพึ่งพาแหล่งเดียว และการปรับห่วงโซ่อุปทานโลกที่ยืดหยุ่นขึ้น

๒. หลังสถานการณ์โควิด-๑๙ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการจัดการห่วงโซ่อุปทานให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้น เป็นเรื่องสำคัญ ภาคเศรษฐกิจมีแนวโน้มที่จะลดการพึ่งพิงแหล่งใดแหล่งหนึ่ง และหันมาส่งเสริมการผลิตที่สามารถสร้างสายการผลิตและมูลค่าเพิ่มให้เกิดขึ้นภายในประเทศ รวมทั้งมุ่งเป้าไปสู่การจัดหา

วัตถุประสงค์...

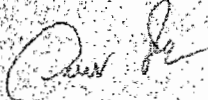
วัตถุดิบ/สินค้าในระดับภูมิภาค (Regional Sourcing) มากขึ้น ดังนั้น ในการส่งเสริมการค้าชายแดน จึงควรให้ความสำคัญกับการส่งเสริมการเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิตและสร้างพันธมิตรทางการค้ากับประเทศในภูมิภาค/ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศกลุ่ม CLMV ให้มากขึ้น เพื่อช่วยเติมเต็มห่วงโซ่อุปทานในประเทศ การส่งเสริมการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่มีการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนของไทย เพื่อให้เกิดการพัฒนาเกื้อกูลกันในลักษณะการผลิตร่วม (Co-Production) ซึ่งจะก่อให้เกิดผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน ภายหลังจากการณโควิด-๑๙ คลี่คลาย รวมทั้งพัฒนาระบบฐานข้อมูลห่วงโซ่อุปทานแบบเบ็ดเสร็จ (Single Database) เพื่อให้เห็นภาพความเชื่อมโยงระหว่างภาคส่วนต่างๆ ในห่วงโซ่อุปทาน และนำไปสู่การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพ ครอบคลุมตั้งแต่ระดับต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ

๓. เมื่อเศรษฐกิจไทยพึ่งพาการค้า/ตลาดโลกได้ยากขึ้นหลังสถานการณ์โควิด-๑๙ การเพิ่มขีดความสามารถในระยะต่อไป จึงควรมุ่งเน้นการสร้างเสริมความเข้มแข็งจากภายใน โดยให้ความสำคัญกับการส่งเสริม/การพัฒนาศักยภาพ SMEs ด้านการค้า/การตลาด ยึดโยงกับศักยภาพของพื้นที่ เช่น การพัฒนาในลักษณะเครือข่ายพันธมิตรระหว่าง SMEs กับผู้ประกอบการรายใหญ่ในพื้นที่ การส่งเสริม SMEs ในการใช้ระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ รวมถึงการทำธุรกรรมทางการเงินในรูปแบบใหม่ๆ ตลอดจนการส่งเสริม SMEs โดยการสร้างตลาดผู้บริโภคกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การอำนวยความสะดวกในการอนุญาตให้นำรถส่วนบุคคลจากประเทศเพื่อนบ้านเข้ามายังประเทศไทย หรือ การพิจารณาใช้ระบบซื้อ-ขายสินค้าและบริการผ่านร้านค้าตัวแทนของประเทศเพื่อนบ้าน ดังที่เสนอไว้ในข้อเสนอแนะในรายงานฯ เป็นต้น

๔. ควรมีการบริหารจัดการแรงงานที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมด้านการค้าชายแดนอย่างเป็นระบบ เช่น การสนับสนุนการฝึกอบรมพัฒนาทักษะแรงงานที่สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ การเป็นตัวกลางในการจับคู่ (Matching) แรงงานกับผู้ประกอบการ การโยกย้ายแรงงานจากกลุ่มเปราะบางไปยังกลุ่มที่มีโอกาสเพื่อลดปัญหาการว่างงานและลดการพึ่งพาแรงงานจากต่างประเทศ เป็นต้น

๕. การส่งเสริมการค้าชายแดน ควรมีการบูรณาการผ่านกลไกคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพข.) ที่ตั้งขึ้นตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. ๒๕๖๔ รวมทั้งการขับเคลื่อนการค้าดำเนินงานผ่านกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศที่มีอยู่เดิม ควบคู่กับการพัฒนาความร่วมมือระหว่างประเทศภายใต้กรอบใหม่ที่อาจมีขึ้นในอนาคต เพื่อให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายตามรายงานฯ ได้รับการผลักดันสู่การปฏิบัติอย่างบูรณาการและเกิดผลเป็นรูปธรรมต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

๕
๕
๖
ขอแสดงความนับถือ

(นางวรวรรณ ชิตอรณ)
รองปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม วิชาการสารสนเทศ
ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม

สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
กองนโยบายอุตสาหกรรมมหภาค
โทร ๐ ๒๕๓๐ ๖๘๐๓ ต่อ ๖๘๐๓๐๔, ๐ ๒๖๔๔ ๘๓๔๑
โทรสาร ๐ ๒๖๔๔ ๘๘๑๗
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ oie_region@hotmail.com

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๙

๒๓ ส.ค. ๒๕๖๔
๑๕/๑๕๖๓
๑๕๖๓

ด่วนที่สุด

ที่ ศค ๐๓๐๔/๕๕๐๔



กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
ศูนย์ราชการเฉลิมพระเกียรติ ๘๐ พรรษา
อาคารรัฐประศาสนภักดี ถนนแจ้งวัฒนะ
เขตหลักสี่ กรุงเทพฯ ๑๐๒๑๐

๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๔

เรื่อง ขอแจ้งความเห็นต่อรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน

เรียน ปลัดกระทรวงพาณิชย์

อ้างถึง หนังสือกระทรวงพาณิชย์ ที่ พณ ๐๓๐๔/ว ๓๖๓๓ ลงวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงพาณิชย์ขอให้กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมพิจารณาศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดนของคณะกรรมการการค้าพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา พร้อมทั้งข้อเสนอแนะดังกล่าวเพื่อกระทรวงพาณิชย์จะได้สรุปผลการพิจารณาหรือผลการดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวในภาพรวมรายงานต่อสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมพิจารณาแล้ว ไม่ขัดข้องในหลักการต่อรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน ตามที่กระทรวงพาณิชย์เสนอ เนื่องจากสอดคล้องตามยุทธศาสตร์ชาติในด้านที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ทั้งนี้ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมได้มีการดำเนินงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การให้บริการระบบ National Single Window (NSW) สำหรับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ โดย บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน) ร่วมกับ กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง พัฒนาระบบ NSW เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลให้ครอบคลุมทั่วทุกภาคส่วน ทั้งระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ (Government-to-Government: G2G) ภาคเอกชนกับภาครัฐ (Business-to-Government: B2G) และระหว่างภาคเอกชนกับภาคเอกชน (Business-to-Business: B2B) นอกจากนี้ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ได้มีการพัฒนามาตรฐาน กฎหมาย ให้ครอบคลุมเพื่อนำไปสู่การเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศคู่ค้าในทุกด้าน ทั้งด้านการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (e-Payment) ระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ (e-Document) และการรับ-ส่งเอกสารทางอิเล็กทรอนิกส์ให้สอดคล้องตามมาตรฐานสากล รวมทั้งการพิสูจน์และยืนยันตัวตนทางดิจิทัล (Digital Identification) เพื่อให้ประเทศไทยสามารถอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้รับบริการ รวมถึงสามารถเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ของประเทศไทยกับประเทศสมาชิกอาเซียนผ่าน ASEAN Single Window (ASW) ได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นางสาวอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย)
ปลัดกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

สำนักงานปลัดกระทรวง
กองยุทธศาสตร์และแผนงาน
โทรศัพท์ ๐ ๒๑๔๑ ๖๗๘๓
โทรสาร ๐ ๒๑๔๓ ๘๐๒๓
ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ strategy@mdes.go.th

ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๘๐๒/๒๕๖๖



สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ

ทำเนียบรัฐบาล กรุงเทพฯ ๑๐๓๐๐

๒ ตุลาคม ๒๕๖๕

เรื่อง การพิจารณารายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน

เรียน ปลัดกระทรวงพาณิชย์

อ้างถึง หนังสือกระทรวงพาณิชย์ ด่วนที่สุด ที่ พณ ๐๓๐๔/๔๖๐๘ ลงวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๖๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงพาณิชย์ ขอให้สำนักงานสภาความมั่นคงแห่งชาติ พิจารณา
ศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน
ของคณะกรรมการการค้าชายแดนและอุตสาหกรรม วุฒิสภา พร้อมทั้งข้อเสนอแนะของคณะกรรมการฯ นั้น

ในการนี้ สำนักงานฯ พิจารณาแล้วเห็นว่า

๑. รายงานการพิจารณาการศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน และข้อเสนอแนะของ
คณะกรรมการการค้าชายแดนและอุตสาหกรรม วุฒิสภา มีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์ต่อการเสริมสร้าง
ความมั่นคงในพื้นที่ชายแดนเพื่อสนับสนุนการค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ส่งเสริมความร่วมมือ
ในระดับทวิภาคี (Bilateral Relations) โดยการพัฒนาศักยภาพจุดผ่านแดนให้เป็นพื้นที่เชื่อมโยงทางการค้า
การลงทุนของไทยกับประเทศในภูมิภาค และให้พื้นที่ชายแดนเป็นพื้นที่ที่มีความมั่นคง ปลอดภัย และสามารถ
พัฒนาร่วมกันได้อย่างยั่งยืน

๒. การพิจารณาเปิดจุดผ่านแดนหรือยกระดับจุดผ่านแดนใด ๆ จะต้องพิจารณาประเด็น
ด้านความมั่นคงซึ่งแตกต่างกันตามสภาพภูมิประเทศ ลักษณะทางประชากร รวมถึงปัญหาความมั่นคงเฉพาะ
พื้นที่ อาทิ ปัญหายาเสพติด ปัญหาเขตแดน ซึ่งส่งผลกระทบต่อจุดผ่านแดนหรือยกระดับจุดผ่านแดนของไทย
กับประเทศเพื่อนบ้าน นอกจากนี้ การเชื่อมโยง (Connectivity) ในลักษณะโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม
ระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ควรพัฒนาพร้อมกับโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาเจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องกับ
ความมั่นคง (Security Infrastructure) อาทิ การพัฒนาระบบชีวอัตลักษณ์บุคคล (Biometrics) การตรวจ
สินค้าเข้า - ออกโดยใช้การเอกซเรย์ตู้สินค้า การสมตรวจผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรหรือปศุสัตว์ รวมทั้งระบบ
เฝ้าระวังที่มีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันปัญหาความมั่นคงที่อาจเข้ามาในพื้นที่ชั้นในของประเทศได้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

พลเอก

(สพจน์ มาลานิช)

เลขาธิการสภาความมั่นคงแห่งชาติ

กองความมั่นคงกิจการชายแดนและประเทศรอบบ้าน

โทร. ๐ ๒๖๒๕ ๘๐๐๐ ต่อ ๓๕๐๒ | โทรสาร ๐ ๒๖๒๕ ๘๐๖๕



๗๖๐๘๖

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑๑

ที่ กท ๐๒๐๓/ทศ.๕๕๕

สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
ถนนสนามไชย กรุงเทพฯ ๑๐๒๐๐

๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๔

เรื่อง การพิจารณาความเหมาะสมของรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน

เรียน ปลัดกระทรวงพาณิชย์

อ้างถึง หนังสือกระทรวงพาณิชย์ ที่ พณ ๐๓๐๕/ว ๓๖๓๓๓ ลงวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๔

ตามที่ กระทรวงพาณิชย์ ขอให้กระทรวงศึกษาธิการ พิจารณาความเหมาะสมของรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน ของคณะกรรมการการค้าชายแดนและอุตสาหกรรม วุฒิสภา พร้อมข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการค้าชายแดนและอุตสาหกรรม วุฒิสภา นั้น

กระทรวงศึกษาธิการ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า รายงานการพิจารณาศึกษา และข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย จะเป็นแนวทางการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของไทย และเพิ่มมูลค่าการค้าชายแดน รวมทั้ง การขับเคลื่อน และฟื้นฟูเศรษฐกิจของไทยให้กลับเข้าสู่ภาวะปกติโดยเร็ว ภายหลังจากสถานการณ์ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) คลี่คลาย ดังนั้น รายงานการพิจารณาศึกษา และข้อเสนอแนะเชิงนโยบายดังกล่าว จึงมีความเหมาะสม อย่างไรก็ตาม ยังคงมีปัญหาคงค้างตามแนวชายแดนที่ต้องได้รับการแก้ไข หรือควบคุมสถานการณ์ให้อยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ปัญหาเส้นเขตแดน ซึ่งมีความละเอียดอ่อน และเป็นผลประโยชน์ของชาติที่สำคัญ จึงจำเป็นต้องดำเนินการด้วยความรอบคอบ ผ่านกลไกความร่วมมือด้านความมั่นคงกับประเทศเพื่อนบ้าน และข้อตกลงระหว่างประเทศที่มีอยู่ เพื่อป้องกันความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น จนส่งผลกระทบต่อบรรยากาศในการส่งเสริมการค้าชายแดนระหว่างกันได้

จึงเรียนมาเพื่อกรุณาทราบ

ขอแสดงความนับถือ

พลเอก **พ. พรรณนงษ์**
(พงษ์สวัสดิ์ พรรณจิตต์)

ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนกลาใหม่ ทำการแทน
ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ

สำนักนโยบายและแผนกลาใหม่

สำนักงานอาเซียน

โทร. ๐ ๒๒๒๑ ๖๒๕๑

โทรสาร ๐ ๒๒๒๑ ๖๒๕๑



๑๕ ๖ ๒๕๖๔
สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑๒

ที่ ดช ๐๐๐๙.๓๓๗/๒๖๘๐

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ถนนพระรามที่ ๑ เขตปทุมวัน
กรุงเทพมหานคร ๑๐๓๓๐

๑๐ กันยายน ๒๕๖๔

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษาเรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน

เรียน ปลัดกระทรวงพาณิชย์

อ้างถึง หนังสือกระทรวงพาณิชย์ ที่ พณ ๐๓๐๔/ว ๓๖๓๓ ลงวันที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง ปลัดกระทรวงพาณิชย์ ขอให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พิจารณาศึกษาแนวทางและความเหมาะสมของรายงาน เรื่อง การส่งเสริมการค้าชายแดน ของคณะกรรมการการค้าพาณิชย์และการอุตสาหกรรม วุฒิสภา พร้อมข้อเสนอแนะ แล้วแจ้งผลการพิจารณาให้ทราบ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ขอเรียนว่าได้พิจารณารายงานดังกล่าวด้วยความละเอียดรอบคอบแล้ว เห็นชอบกับรายงานดังกล่าว ไม่มีข้อเสนอแนะ แต่อย่างไร

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

พลตำรวจเอก

(ตำรวจศักดิ์ กิตติประภัสร์)

รองผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ปฏิบัติราชการแทน

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

สำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๐๕ ๓๒๘๒

โทรสาร ๐ ๒๒๕๑ ๕๓๒๓