

ปัญหาทางกฎหมายต่อการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์  
ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน: ศึกษาเฉพาะกรณี  
พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

เป็นธรรม เสาวกุล

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์  
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์  
พ.ศ. 2557

**The Legal problems of ASEAN Framework Agreement of Free  
Trade of Logistics Services: A Case Study of Foreign Business  
Act B.E. 2542**

**Penthum Saowakul**

**A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements  
for the Degree of Master of Laws**

**Department of Law**

**Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University**

**2014**

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ปัญหาทางกฎหมายต่อการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน: ศึกษาเฉพาะกรณี พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542
ชื่อผู้เขียน	เป็นธรรม เสาวกุล
อาจารย์ที่ปรึกษา	ศาสตราจารย์ ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2556

### บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาทางกฎหมายของการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์ ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน: ศึกษาเฉพาะกรณีพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 โดยศึกษา ที่มา วิวัฒนาการ หลักการของการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์ ทั้งนี้ยังได้ศึกษาถึงแนวคิดและหลักการเปิดเสรีการค้าบริการตามความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน นอกจากนี้แล้วยังได้ศึกษาเปรียบเทียบถึงการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวสาขาโลจิสติกส์ในกฎหมายต่างประเทศกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในกฎหมายไทย โดยเฉพาะพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ในเรื่องข้อจำกัดสัดส่วนผู้ถือหุ้นของคนต่างด้าว การกำหนดประเภทบัญชีธุรกิจในปีบัญชีท้ายพระราชบัญญัติและศึกษาเรื่องการเข้าประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวตามสนธิสัญญาและข้อผูกพันระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีสมาชิก ทั้งนี้เพื่อให้เห็นถึงปัญหาของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์ตามกรอบความ ตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการศึกษา พบว่า ผู้ประกอบธุรกิจต่างด้าวในธุรกิจบริการโลจิสติกส์ เช่น ธุรกิจตัวแทนนายหน้ารับจัดการขนส่งสินค้า ยังคงถูกจำกัดในเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ โดยห้ามมิให้คนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 49 เว้นแต่ได้รับอนุญาต อนึ่งประเทศไทยเป็นสมาชิกของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งได้กำหนดให้กลุ่มธุรกิจบริการสาขาโลจิสติกส์ เป็นกลุ่มธุรกิจบริการเร่งรัดให้มีการเปิดเสรีการค้าบริการไว้ว่า อนุญาตให้นักลงทุนอาเซียนที่เข้าประกอบธุรกิจถือหุ้นได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2556 จึงเห็นได้ว่าพระราชบัญญัตินี้ได้จำกัดการเข้าสู่ตลาดของคนต่างด้าวขัดต่อหลักการการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน นอกจากนี้แล้วหากคนต่างด้าว

ต้องการที่จะเข้าใช้สิทธิตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกนั้น แม้พระราชบัญญัตินี้จะบัญญัติให้สามารถถือหุ้นได้ตามความตกลงก็ตามแต่ยังถูกจำกัดในกรณีที่มีกฎหมายเฉพาะบัญญัติในเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นไว้เป็นอย่างอื่น อีกทั้งการกำหนดประเภทบัญชีธุรกิจที่คนต่างด้าวต้องขออนุญาตตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 บัญชีสาม (21) ธุรกิจบริการอื่นนั้น เป็นการกำหนดประเภทธุรกิจที่ไม่ชัดเจน สร้างความคลุมเครือให้คนต่างด้าวว่าต้องขออนุญาตหรือไม่ ปัญหาเหล่านี้จึงอุปสรรคต่อการเปิดเสรีการค้าบริการสาขา โลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในประเทศไทย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จึงเสนอให้มีการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 รวมทั้งเสนอแนะให้มีการออกกฎหมายเพื่อส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ในประเทศ กำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจบริการโลจิสติกส์ ทั้งนี้เพื่อให้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 สอดคล้องกับข้อตกลงการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ ในเรื่องการจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าว ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเปิดโอกาสให้ประเทศไทยได้รับการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์จากการเปิดเสรีการค้าบริการอีกด้วย

Thesis Title	The Legal problems of ASEAN Framework Agreement of Free Trade of Logistics Services: A Case Study of Foreign Business Act B.E. 2542
Author	Penthum Saowakul
Thesis Advisor	Prof. Dr. Thira Srithamaraks
Department	Law
Academic Year	2013

### ABSTRACT

This thesis is aimed to study the problems of the ASEAN Framework Agreement of Free Trade of Logistics Services by focusing on the Foreign Business Act B.E. 2542. To underline the problems, the thesis consists of the study of the origin, development, and principles of the free trade agreement on logistics services, the study of concept and principles of the ASEAN Free Trade Agreement on Services, and the comparative study of foreign business law of Thailand and other countries by focusing on the limitation on the proportion of foreign shareholders and the business lists annexed to the act as well as the operation of foreign business according to multilateral treaties and agreements.

The results of the study reveal that the proportion of shareholders of foreign logistics service businesses, such as logistics service agencies, is limited. According to the Foreign Business Act B.E. 2542, a foreigner is not allowed to hold more than 49 percent of any business shares unless that business has been granted a special permission. By contrast, the logistics services is one of the Priority sector due to ASEAN Framework Agreement on Service, which in 2003, allows a foreigner to hold a minimum of 70 percent of the shares of a company. The act, therefore, limits the opportunity of foreign shareholders and is in conflict with the ASEAN Framework Agreement of Free Trade of Logistics Services. In addition, although a special permission have been granted according to the Foreign Business Act B.E. 2542, the rights of a foreigner who would like to operate a business in Thailand is still limited by other acts as well as the business lists annexed to the act. This is because List 3 (21), which indicates type of “other business,” is still unclear and foreigners might not be able to decide whether their businesses are

qualified. These problems may obstruct the process of free trade agreement on foreign logistics services in Thailand.

This thesis, therefore, recommends that the Foreign Business Act B.E. 2542 should be amended, and that the laws and policies that will encourage logistics services in Thailand should be enacted. These laws and policy should be in accordance with the ASEAN Framework Agreement of Free Trade of Logistics Services by focusing on the limitation on the proportion of foreign shareholders, and should encourage the growth of the free trade agreement on logistics services in Thailand.



## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เล่มนี้สำเร็จลุล่วงและมีความสมบูรณ์ได้ ก็ด้วยความกรุณาของ ศาสตราจารย์ ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์ ที่กรุณาเมตตาให้คำปรึกษาวิทยานิพนธ์ แนะนำ ตลอดจนให้ความรู้และวิธีการเขียนวิทยานิพนธ์ ทั้งได้ตรวจสอบและแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ ที่นี้

ขอกราบขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ ดร.ไพศิษฐ์ พิพัฒน์กุล ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ที่สละเวลาเป็นประธานกรรมการวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ ดร.ภูมิ โชคเหมาะ กรรมการวิทยานิพนธ์ และรองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี กรรมการวิทยานิพนธ์ ที่สละเวลาอันมีค่าเป็นกรรมการวิทยานิพนธ์ ซึ่งทั้งสามท่านได้ให้ความรู้ คำแนะนำ ชี้แนะแนวทางในการจัดทำวิทยานิพนธ์จนประสบผลสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ขอขอบคุณ คุณวรายุทธ พิชยวัฒน์ ที่ช่วยเสนอแนะแนวทางในการเขียนวิทยานิพนธ์เล่มนี้และคณะเจ้าหน้าที่สาขานิติศาสตร์มหาบัณฑิตของมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตทุกท่านที่คอยอำนวยความสะดวกและดำเนินการเกี่ยวกับวิทยานิพนธ์ให้แก่ผู้เขียน

ขอขอบคุณ คุณนพมาศ ธรรมธีรเดโช ที่เป็นแรงบันดาลใจในการศึกษาวิทยานิพนธ์เล่มนี้ คุณจิรญาดา ล้านวนกลาง รวมทั้งเพื่อนๆ ทุกคนที่ไม่สามารถเอ่ยนามได้ทั้งหมด ณ ที่นี้ ที่ให้ความช่วยเหลือ เป็นที่ปรึกษาสนับสนุนและผลักดันจนทำให้ผู้เขียนประสบความสำเร็จ

สุดท้ายนี้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ ผอ.จิตตา เสาวกุล คุณวิเชียร เสาวกุล รวมทั้งครอบครัวของผู้เขียนที่คอยอบรม แนะนำแนวทางดำเนินชีวิต และสนับสนุนผู้เขียนตลอดมา ขอขอบพระคุณ ร.ต.อ.เอกชัย บุญवास ที่คอยดูแลและเป็นกำลังใจให้แก่ผู้เขียนเสมอมาเช่นกัน

อนึ่ง หากวิทยานิพนธ์เล่มนี้มีประโยชน์ประการใด ผู้เขียนขอมอบไว้แต่บิดา มารดา ครู อาจารย์ และผู้ให้ความรู้ทุกท่าน แต่หากมีข้อผิดพลาดและบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

เป็นธรรม เสาวกุล

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย .....	๗
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ .....	๖
กิตติกรรมประกาศ.....	๗
บทที่	
1. บทนำ .....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	4
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	5
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	5
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา .....	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5
2. ที่มา วิวัฒนาการ หลักการ และแนวคิดการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์.....	7
2.1 ที่มาและวิวัฒนาการของโลจิสติกส์.....	7
2.1.1 ความหมายของโลจิสติกส์.....	8
2.1.2 วิวัฒนาการของโลจิสติกส์.....	10
2.1.3 กิจกรรมโลจิสติกส์ .....	11
2.1.4 พัฒนาการของโลจิสติกส์โดยภาพรวม .....	14
2.1.5 พัฒนาการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย.....	16
2.1.6 แผนพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) .....	17
2.2 แนวคิดในการเปิดเสรีทางการค้าบริการตามข้อตกลงประชาคมเศรษฐกิจ อาเซียน .....	18
2.2.1 กรอบความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาบริการ โลจิสติกส์ .....	22
2.2.2 แผนการรวมกลุ่มบริการ โลจิสติกส์ .....	23
2.3 หลักการเปิดเสรีการค้าบริการตามข้อตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.....	24
2.3.1 พันธกรณีทั่วไป .....	25
2.3.2 พันธกรณีตามข้อผูกพันเฉพาะ .....	27



สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3. หลักการประกอบธุรกิจบริการสาขาโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในประเทศไทย เปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ.....	29
3.1 หลักกฎหมายไทย .....	29
3.1.1 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 .....	29
3.1.2 กฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับธุรกิจโลจิสติกส์.....	42
3.2 หลักกฎหมายต่างประเทศ.....	47
3.2.1 กฎหมายของประเทศญี่ปุ่น .....	48
3.2.2 กฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์.....	50
3.2.3 กฎหมายของสาธารณรัฐฟิลิปปินส์.....	55
3.2.4 กฎหมายของสหพันธรัฐมาเลเซีย.....	59
3.2.5 กฎหมายสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม.....	64
4. ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์ตาม กรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน .....	69
4.1 ปัญหาของการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์ตามความตกลงระหว่าง ประเทศ.....	69
4.2 ปัญหาการเปิดเสรีการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวตามกรอบความตกลง ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน .....	72
4.3 ปัญหาทางกฎหมายของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์.....	76
4.3.1 ปัญหาการกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าว .....	76
4.3.2 ปัญหาการกำหนดประเภทบัญชีธุรกิจ ตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.....	78
4.3.3 ปัญหาการทบทวนประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ.....	80
4.4 ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ พ.ศ. ....	82
4.5 ผลกระทบการเปิดเสรีทางการค้าบริการด้านโลจิสติกส์.....	86
4.5.1 ผลกระทบต่อกฎหมายภายในประเทศ.....	87
4.5.2 ผลกระทบต่อผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ภายในประเทศ .....	89

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4.5.3 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม .....	92
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	94
5.1 บทสรุป.....	94
5.2 ข้อเสนอแนะ .....	99
บรรณานุกรม.....	102
ภาคผนวก.....	108
ก พระราชกฤษฎีกาแก้ไขประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พ.ศ. 2546.....	109
ข กฎกระทรวงกำหนดธุรกิจบริการที่ไม่ต้องขออนุญาตในการประกอบธุรกิจ ของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 .....	113
ค สรุปข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 7 สาขาบริการ โลจิสติกส์.....	117
ง ตารางเปรียบเทียบความสามารถด้าน โลจิสติกส์ของประเทศในภูมิภาคเอเชีย พ.ศ. 2555.....	121
ประวัติผู้เขียน .....	123

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันนี้ ถือได้ว่าเป็นยุคเศรษฐกิจที่ไร้พรมแดน การพัฒนาระบบโลจิสติกส์นับว่าเป็นกลไกขับเคลื่อนสำคัญ ในการตอบสนองต่อความต้องการของตลาดทางการค้า เช่นเดียวกับประเทศไทยเองได้มีความตกลงด้านการค้าบริการระหว่างประเทศ ไว้ภายใต้กรอบองค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) 2 รูปแบบคือ การค้าสินค้า (Trade in goods) และการค้าบริการ (Trade in service)

การเจรจาเพื่อเปิดการค้าเสรีด้านบริการนั้น ทำได้โดยการกำหนดนโยบายหรือออกมาตรการที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบ ข้อบังคับ และกฎหมายภายในของแต่ละประเทศสมาชิกเอง ส่งผลให้การเจรจาทางการค้าบริการมีความซับซ้อน ต่อมาประเทศสมาชิกจึงได้จัดทำความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services: GATS) ขึ้น โดยวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นกรอบว่าด้วยหลักการและกฎระเบียบ ซึ่งวางระเบียบวินัยเกี่ยวกับการค้าบริการระหว่างประเทศ เพื่อให้การค้าบริการระหว่างประเทศดำเนินไปในลักษณะเปิดเผยและเปิดเสรีแบบก้าวหน้าเป็นลำดับ<sup>1</sup>

ประเทศในภูมิภาคอาเซียนเองได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการเปิดเสรีการค้าบริการ จึงได้มีการประชุมผู้นำอาเซียนได้มีการลงนามใน “ปฏิญญาว่าด้วยแผนการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” (Declaration on The ASEAN Economic Communication Blueprint: AEC Blueprint) พร้อมตารางการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อกำหนดเป้าหมายการเป็นประชาคมอาเซียน กำหนดทิศทาง แผนงานด้านเศรษฐกิจที่ต้องดำเนินการ มุ่งส่งเสริมให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือและเคลื่อนย้ายเงินทุนเสรีมากยิ่งขึ้น อีกทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของอาเซียน ลดช่องว่างการพัฒนา ระหว่างประเทศ

---

<sup>1</sup> สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนา. (2547). โครงการจัดทำยุทธศาสตร์แนวทางการเตรียมความพร้อมของภาคอุตสาหกรรมไทยอันเนื่องมาจากการเจรจา WTO รอบใหม่ที่กรุงโดฮา (รายงานผลการวิจัย).

สมาชิกและส่งเสริมการรวมตัวเข้ากับประชาคมโลกอาเซียน<sup>2</sup> ความร่วมมือในการเปิดเสรีด้านการค้าบริการของอาเซียนเป็นหนึ่งในความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่สำคัญ โดยขยายความร่วมมือด้านการค้าบริการครอบคลุมการเปิดตลาด การอำนวยความสะดวก และความร่วมมือ กำหนดเป้าหมายเพื่อลดอุปสรรคการเข้าสู่ตลาดและเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลหรือนิติบุคคลในสัญชาติอาเซียน โดยกำหนดมาตรการเร่งรัดการรวมกลุ่มในสินค้าบริการ (Priority sectors) ซึ่งเปิดบริการเร่งรัด 4 สาขา ได้แก่ สาขาการท่องเที่ยว ขนส่งทางอากาศ บริการสุขภาพ และเทคโนโลยีสารสนเทศ เร่งรัดเปิดในปี พ.ศ. 2553 และสาขาบริการที่ 5 ได้แก่ สาขาโลจิสติกส์ ในปี พ.ศ. 2556<sup>3</sup>

ในด้านการค้าบริการ (AEC Blueprint) กำหนดให้เป้าหมายจัดทำข้อผูกพันตามกรอบการเจรจาตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดให้ประเทศอาเซียนต้องเปิดให้ประเทศสมาชิกอื่น สามารถถือหุ้นได้ในธุรกิจบริการไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 รวมทั้งยกเลิกข้อจำกัดสำหรับการค้าบริการข้ามพรมแดนและลดข้อจำกัดในการเคลื่อนย้ายแรงงานทักษะในปี พ.ศ. 2558 ทั้งนี้ ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์เป็นประเภทธุรกิจที่ผูกพันเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 7 โดยมีข้อกำหนดเป้าหมายอย่างชัดเจนว่าต้องอนุญาตให้นักลงทุนอาเซียนที่เข้าประกอบธุรกิจถือหุ้นได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 49 ในปี พ.ศ. 2551 จากนั้นเพิ่มเป็นร้อยละ 51 ในปี พ.ศ. 2553 และไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2556

สำหรับการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยนั้นยังไม่สามารถเปิดเสรีได้ตามกรอบความตกลงอาเซียน เนื่องจากอุปสรรคทางด้านกฎระเบียบภายในประเทศเองที่ไม่ได้เอื้อต่อการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ โดยเฉพาะพระราชบัญญัติ การประกอบธุรกิจสำหรับคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ทั้งนี้แม้ความตามมาตรา 10 ที่บัญญัติให้คนต่างด้าวที่จะประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยอาศัยความผูกพันตามพันธกรณีเพื่อให้ได้รับยกเว้นในเรื่อง สัดส่วนผู้ถือหุ้น หรือการขออนุญาตประกอบธุรกิจตามบัญชีสอง ให้เป็นไปตามบัญญัติและเงื่อนไขตามสนธิสัญญาหรือข้อผูกพันนั้น ในความเป็นจริงแล้วไม่สามารถที่จะเปิดทางให้ผู้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์สามารถใช้สิทธิตามความตกลงระหว่างประเทศไทยจริง เพราะวาทบัญญัติในมาตรา 13 ได้กำหนดว่ามีให้นำความในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวมาบังคับใช้หากได้มีกฎหมายอื่นบังคับไว้เฉพาะอยู่แล้ว<sup>4</sup> จึงจะเห็นได้ว่าหากผู้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ได้สิทธิตามข้อผูกพันตามพันธกรณีระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีนั้น ซึ่งมีสิทธิประกอบธุรกิจได้ตาม

<sup>2</sup> กรมอาเซียน. (ม.ป.ป.). *ข้อมูลทั่วไป กรมอาเซียน*. สืบค้นเมื่อ 22 กรกฎาคม 2556, จาก <http://www.mfa.go.th/asean/th/other/2361>

<sup>3</sup> *AEC Blueprint*. สืบค้นเมื่อ 22 กรกฎาคม 2556, จาก [http://www.thailandaec.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=922:-3-&catid=934:asean&Itemid=32&lang=en](http://www.thailandaec.com/index.php?option=com_content&view=article&id=922:-3-&catid=934:asean&Itemid=32&lang=en)

<sup>4</sup> มาตรา 13 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.

พระราชบัญญัติฉบับนี้แต่ก็ถูกจำกัดมิให้ประกอบธุรกิจได้จากกฎเกณฑ์กฎหมายเฉพาะที่บัญญัติไว้ในกฎหมายอื่น ๆ อีกด้วย

ปัญหาอีกประการคือ การกำหนดประเภทธุรกิจตามบัญชีสาม ท้ายพระราชบัญญัติฉบับนี้ซึ่งเป็นประเภทธุรกิจคนไทยยังไม่พร้อมที่จะแข่งขันกับคนต่างด้าวนั้น ไม่สอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจในยุคปัจจุบัน ซึ่งพระราชบัญญัตินี้บังคับใช้มานานกว่า 14 ปี ประเภทธุรกิจที่กำหนดไว้ในท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ได้รับการตรวจสอบตามมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เพียงครั้งเดียวนับแต่บังคับใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้มาในปี พ.ศ. 2542<sup>5</sup> และยังไม่มีการตรวจสอบถึงความสามารถของผู้ประกอบธุรกิจคนไทยว่ามีความสามารถในการแข่งขันกับธุรกิจของคนต่างด้าวได้หรือไม่ เพียงไร เพื่อให้มีการกำหนดประเภทธุรกิจให้ตรงกับความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบธุรกิจคนไทย อีกทั้งการบัญญัติให้ธุรกิจตามบัญชีสาม (21) เป็นการทำให้ธุรกิจบริการอื่น ยกเว้นธุรกิจบริการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงนั้น ต้องขออนุญาตการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก่อนจึงจะสามารถประกอบธุรกิจได้ จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดไว้เพียงการทำธุรกิจบริการประเภทอื่น โดยที่ไม่ได้บัญญัติประเภทธุรกิจบริการไว้โดยชัดแจ้งจึงเป็นการกำหนดประเภทธุรกิจบริการที่ไม่ชัดเจน นอกจากนี้แล้วยังเป็นการจำกัดการเข้าสู่ตลาดของการเปิดการค้าเสรีของธุรกิจบริการส่งผลให้คนต่างด้าวที่ต้องการมาลงทุนธุรกิจบริการต้องขออนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้

อีกปัญหาหนึ่งคือ หากคนต่างด้าวประสงค์ที่จะมาลงทุนตามธุรกิจซึ่งกำหนดไว้ในบัญชีสอง เช่น การขนส่งทางบก หรือทางอากาศในประเทศ ซึ่งเป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยและมั่นคงของประเทศ ต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรี<sup>6</sup> นั้น จะเห็นได้ว่า ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ หลีกเลียงไม่ได้ที่จะต้องเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก หรือการทางอากาศในประเทศ การกำหนดกฎเกณฑ์ที่เคร่งครัดและไม่มีความแน่นอน หลักเกณฑ์ดังกล่าวก็อาจเป็นอุปสรรคต่อเปิดเสรีการลงทุนของคนต่างด้าวในด้านธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ ทำให้กฎหมายเป็นเงื่อนไขและต้นทุนของการตัดสินใจในการลงทุนและไม่เป็นไปตามข้อตกลงการค้าระหว่างประเทศที่ประเทศไทยผูกพันด้วย

<sup>5</sup> ปัจจุบันได้มีพระราชกฤษฎีกา แก้ไขประเภทบัญชีธุรกิจของการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ปี พ.ศ. 2556 โดยให้ยกเลิก (13) ของบัญชีสาม ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 เป็น (13) การค้าภายในที่เกี่ยวกับผลิตผลทางการเกษตรพื้นเมืองที่ยังไม่มีกฎหมายห้ามไว้ ยกเว้นการซื้อขายสินค้าเกษตรล่วงหน้าในตลาดสินค้าเกษตรล่วงหน้าแห่งประเทศไทย โดยไม่มีการส่งมอบหรือรับสินค้าเกษตรภายในประเทศ.

<sup>6</sup> มาตรา 15 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.

ในทางกลับกันกลุ่มอาเซียนเอง เช่น สาธารณรัฐสิงคโปร์ที่กฎหมายภายในเปิดโอกาสให้ต่างด้าวถือหุ้นได้ร้อยละ 100 ในสาขาโลจิสติกส์ หรือสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ ที่เปิดให้ต่างด้าวถือหุ้นได้ร้อยละ 100 บางสาขาบริการโลจิสติกส์<sup>7</sup> และมีการควบคุมการเข้าถือหุ้นในกิจการเหล่านี้ด้วยแต่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการลงทุนหรือการเปิดการค้าเสรีบริการ โลจิสติกส์ เห็นได้จากสาธารณรัฐสิงคโปร์ ยังมีส่วนแบ่งการลงทุนตรงจากต่างประเทศสูงถึงร้อยละ 42.80 ของเงินลงทุนทั้งหมดของอาเซียน<sup>8</sup> อีกด้วย

จากความรู้ที่ได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่ตั้งอยู่กึ่งกลางของประเทศในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนและมีระบบโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศไทยที่คิดว่าอีกหลายประเทศอาเซียนทำให้ประเทศไทยได้เปรียบในการแข่งขันทางธุรกิจ เมื่อมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์ แล้วประเทศไทยจะได้ประโยชน์ทั้งทางด้านการค้าที่เชื่อมโยงในภูมิภาครวมถึงเทคโนโลยีที่จะได้รับการถ่ายทอดจากต่างประเทศรวมทั้งการจ้างงานคนไทยมากขึ้น หากมีการปรับปรุงกฎหมายภายในประเทศโดยเฉพาะพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ปีพ.ศ. 2542 ให้สอดคล้องกับข้อตกลงการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์แล้ว ความสำเร็จเหล่านี้จะสร้างเศรษฐกิจภายในประเทศให้เข้มแข็งและยั่งยืนอย่างเชื่อมโยงได้

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึงที่มา แนวคิด และหลักการการประกอบธุรกิจบริการ โลจิสติกส์
2. เพื่อศึกษาถึงหลักการประกอบธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ของคนต่างด้าวตามกฎหมายไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์
4. เพื่อเสนอแนะให้มีการแก้ไขสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าว รวมทั้งหลักเกณฑ์การไม่นำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวมาบังคับใช้ในกรณีที่มีกฎหมายเฉพาะบัญญัติไว้แล้วตามมาตรา 13 และปรับปรุงบัญชีสาม ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

<sup>7</sup> เดือนเด่น นิคมบริรักษ์ และวิวัฒน์ ไพบูลย์จิตรอารีย์. (2555). *ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน: มายาคติความเป็นจริง โอกาสและความท้าทาย (การสัมมนาวิชาการประจำปี พ.ศ. 2550)*.

<sup>8</sup> แหล่งเดิม.

### 1.3 สมมุติฐานของการศึกษา

บทบัญญัติเรื่องการจำกัดสัดส่วนผู้ถือหุ้นของคนต่างด้าวตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ไม่สอดคล้องกับความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อีกทั้งมาตรา 13 ห้ามมิให้นำพระราชบัญญัตินี้มาบังคับใช้หากมีกฎหมายเฉพาะบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นนั้น ทำให้คนต่างด้าวไม่สามารถใช้สิทธิตามข้อผูกพันระหว่างประเทศที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้ได้ตามมาตรา 10 และบัญชีสามท้ายพระราชบัญญัตินี้ล้าสมัย ไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและไม่ส่งเสริมให้มีการลงทุนในธุรกิจบริการ จากปัญหาข้างต้นจึงจำเป็นต้องมีการปรับปรุงและแก้ไขพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

### 1.4 ขอบเขตของการศึกษา

มุ่งศึกษาหลักเกณฑ์ที่มาและหลักการเปิดเสรีทางการค้าด้านการบริการ โดยเฉพาะการบริการด้านโลจิสติกส์ ที่ประเทศไทยทำความตกลงไว้ อีกทั้งศึกษากฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ โลจิสติกส์ในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียนเอง ศึกษาวิเคราะห์พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 และกฎหมายภายในอื่น ๆ ที่เป็นอุปสรรคต่อการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

### 1.5 วิธีดำเนินการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นการศึกษาข้อมูลโดยวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยใช้วิธีการศึกษาจากตำราทางกฎหมาย ค้นคว้าจากวารสาร บทความ ข้อมูลสารสนเทศทางอินเทอร์เน็ต งานวิจัย ข้อมูลทางการการค้า ทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ที่เกี่ยวกับการเปิดเสรีทางการค้าบริการ โลจิสติกส์และการลงทุนของคนต่างด้าว

### 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงที่มา แนวคิด และหลักการ การประกอบธุรกิจบริการ โลจิสติกส์
2. ทำให้ทราบถึงหลักการประกอบธุรกิจ โลจิสติกส์ของคนต่างด้าวตามกฎหมายไทย เปรียบเทียบกับต่างประเทศ
3. ทำให้ทราบถึง ปัญหาทางกฎหมายของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์

4. ทำให้ทราบแนวทางในการแก้ไขสัดส่วนผู้ถือหุ้นของคนต่างด้าว การแก้ไขหลักเกณฑ์การไม่นำกฎหมายหมายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวมาบังคับใช้ ในกรณีที่มีกฎหมายเฉพาะบัญญัติไว้แล้วตามมาตรา 13 และการปรับปรุงบัญชีสามท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542





## บทที่ 2

### ที่มา วิวัฒนาการ หลักการ และแนวคิดการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์

คำว่า “โลจิสติกส์” นั้นเป็นคำที่ถูกสร้างขึ้นใหม่โดยเริ่มตั้งแต่ในช่วงยุคสงครามเย็นในซีกโลกตะวันตก นอกจากนั้นแล้วประเทศในฝั่งเอเชียก็ได้ใช้หลักการของโลจิสติกส์โดยเริ่มปรากฏมาตั้งแต่ประมาณ 500 ปีก่อนพุทธกาล ทั้งนี้ได้ริเริ่มมาจากวัตถุประสงค์เดียวกันคือ เพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าทางการทหาร ในการส่งกำลังบำรุง เสบียงอาหาร อาวุธ และการขนส่งต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการทำงานของกองทัพ ดังนั้นความสามารถในการใช้ระบบโลจิสติกส์จึงเสริมสร้างประโยชน์และโอกาสต่อการสร้างศักยภาพในการรบในยุคสมัยนั้นด้วย

#### 2.1 ที่มาและวิวัฒนาการของโลจิสติกส์

ระบบโลจิสติกส์นั้นเริ่มต้นมาจากเมื่อมีการติดต่อระหว่างกันของประเทศต่าง ๆ โดยเริ่มแรกนั้น โลจิสติกส์ถูกพัฒนาเพื่อตอบสนองความต้องการในการรบของกองทัพ ซึ่งในวงการทหารถือว่าการส่งกำลังบำรุง แนวคิดนี้จึงเริ่มตั้งแต่ประมาณ 500 ปี ก่อนพุทธกาล ซึ่งในหนังสือเรื่อง “The Art of War” กล่าวอ้างว่า ซุนวู ได้กล่าวถึงการรบให้ชนะโดยนำกิจกรรมด้านโลจิสติกส์และความสัมพันธ์ระหว่างโลจิสติกส์กับการวางกลยุทธ์การรบ

ในส่วนของประเทศไทยเอง ได้มีพระมหากษัตริย์ที่เป็นจอมทัพล้วนเป็นนักโลจิสติกส์ที่ดีเยี่ยม อาทิเช่น สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช สามารถตีวงล้อมออกโดยใช้วิธีขนส่งทางน้ำโดยใช้ฤดูน้ำหลากโดยใช้การเดินทางตามน้ำเพราะไม่ต้องเสียเวลาในการเดินทางมาก นอกจากนั้นทรงใช้หลักพยากรณ์อุปสงค์มาใช้ในการพยากรณ์จำนวนข้าศึกที่เมืองจันทบูร เดิมท่านมีไพร่พล 1,000 คน แต่เมืองจันทบูรมีไพร่พลมากกว่าถึง 3,000 คน ท่านจึงเห็นว่าทรัพยากรหรือไพร่พลไม่สมดุล (อุปสงค์อุปทาน) ท่านจึงสั่งให้หุบสัมภาระหลังจากรับประทานอาหารเสร็จ ให้ทำหน้าที่หลักคือ การรบ โดยไม่ต้องขนอาวุธมากเกินไป ลดความเหนื่อยล้า ทำให้จัดสรรกองทัพได้พอดีและชนะการรบในครั้งนั้น<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> คำนาย อภิรัชญากุล. (2550). โลจิสติกส์และการจัดการซัพพลายเชน: กลยุทธ์สำหรับลดต้นทุนและเพิ่มกำไร. น. 2.

ประเทศทางฝั่งตะวันตกเอง ในช่วงสงครามเย็น (Cold War) โลกได้แบ่งออกเป็นสองฝ่าย มีกลุ่มประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นผู้นำ และกลุ่มสหภาพโซเวียตเป็นผู้นำ ต่างก็มีการแข่งขันกันทางด้านทหารและการเมืองทำให้เกิดคำว่า โลจิสติกส์ (Logistics) ขึ้น โดยถูกนำมาใช้ในระบบการจัดซื้อและระบบการจัดส่งกำลังบำรุงของสหรัฐ โดยเฉพาะในปี ค.ศ. 1950 ซึ่งเป็นช่วงของสงครามเวียดนาม คำว่า โลจิสติกส์ (Logistics) ก็ได้เริ่มแพร่หลายและเป็นที่รู้จักกันตั้งแต่นั้น<sup>10</sup>

### 2.1.1 ความหมายของโลจิสติกส์

โลจิสติกส์ (Logistics) เป็นคำในมาจากภาษากรีกแปลว่า “ศิลปะในการคำนวณ” แบ่งออกมาต่างหากจากวิชาคณิตศาสตร์ ชาวกรีกใช้ในทฤษฎีเกี่ยวกับจำนวนตัวเลขและเดิมนั้น คำว่าโลจิสติกส์ นี้ถูกปรับใช้ในการทหาร โดยใช้เพื่อกำหนดหน้าที่ของฝ่ายเสนาธิการซึ่งเกี่ยวข้องกับ การเคลื่อนย้ายหน่วยทหาร การพักรวม และการส่งเสบียงอาหาร หรือการส่งกำลังบำรุง โดยกองทัพสหรัฐได้นำคำนี้มาใช้ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1944 อีกทั้งได้มีผู้ให้นิยามคำว่า โลจิสติกส์ไว้มากมาย หากจะแบ่งแยกตามแหล่งที่มาสามารถแบ่งได้ดังนี้

โลจิสติกส์ หรือ ลอจิสติกส์ (อังกฤษ: logistics) เป็นระบบการจัดการการส่งสินค้า ข้อมูล และทรัพยากรอย่างอื่นจากจุดต้นทางไปยังจุดบริโภคตามความต้องการของลูกค้า โลจิสติกส์ เกี่ยวข้องกับการผสมผสานของ ข้อมูล การขนส่ง การบริหารวัสดุคงคลัง การจัดการวัตถุดิบ การบรรจุหีบห่อ โลจิสติกส์เป็นช่องทางหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานที่เพิ่มมูลค่าของการใช้ประโยชน์ของเวลาและสถานที่<sup>11</sup>

โลจิสติกส์ ตามคำนิยามของทหาร โดย JCS Pub 1-02 except และ NATO ให้คำนิยามว่า ศาสตร์ในการวางแผนและจัดการเคลื่อนย้าย และบำรุงรักษากองกำลัง ซึ่งการดำเนินงานประกอบด้วย การพัฒนา การเก็บรักษา การเคลื่อนย้าย การกระจาย การบำรุงรักษา การขนถ่าย การควบคุมทางวัตถุ และการให้สวัสดิภาพแก่บุคลากร การก่อสร้าง การบำรุงรักษา การดำเนินงานและการควบคุมสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ รวมถึงการควบคุมสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ รวมถึงการให้บริการต่าง ๆ<sup>12</sup>

โลจิสติกส์ ความหมายในมุมมองของสินค้าคงคลัง หมายถึง การบริหารวัตถุดิบที่ต้องมีการเคลื่อนย้ายและที่พักรวม

<sup>10</sup> พศ พฤฒิน. (2551). ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเศรษฐกิจระหว่างประเทศด้านการบริการ โลจิสติกส์ของประเทศไทย.

<sup>11</sup> วิถีพิเศษ. (ม.ป.ป.). สืบค้นเมื่อ 14 มกราคม 2557, จาก <http://th.wikipedia.org/wiki/>

<sup>12</sup> คำนำย อภิปรัชญาสกุล. เล่มเดิม. น. 3.

โลจิสติกส์ ความหมายในมุมมองของลูกค้า หมายถึง การส่งสินค้าให้ถูกต้องแก่ลูกค้า ในจำนวนและสภาพที่ถูกต้อง โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย จะต้องนำส่งให้ลูกค้าสถานที่และตรงเวลาและต้องคำนึงถึงต้นทุนที่เหมาะสมที่สุดด้วย โดยถูกเรียกว่า 7 อาร์

โลจิสติกส์ ความหมายตามสมาพันธ์โลจิสติกส์ระหว่างประเทศ หมายถึง ศาสตร์และศิลป์ในการบริหารจัดการ วิศวกรรมและกิจกรรมทางเทคนิคที่ตระหนักถึงความต้องการ การออกแบบและการบำรุงรักษาทรัพยากรต่าง ๆ ที่ใช้ในการสนับสนุนการกำหนดวัตถุประสงค์ การวางแผน และการปฏิบัติการ

โลจิสติกส์ ตามความหมายของ สถาบันโลจิสติกส์และการขนส่ง (Institute of Logistics and Transport's) หมายถึง การจัดสรรเวลาและสถานที่เพื่อใช้ในการสร้างสินค้าให้เกิดมูลค่าขึ้นมา เพื่อสนับสนุนวัตถุประสงค์ขององค์กร

โลจิสติกส์ ตามความหมายของ สภาการจัดการโลจิสติกส์แห่งอเมริกา (Council of Logistics Management) ได้ให้คำนิยามไว้ว่า “Logistics is that part of the supply chain process that plans, implements, and controls the efficient, effective forward and reverse flow and storage of goods, services, and related information between the point of origin to the point of consumption in order to meet customers’ requireme. ซึ่งแปลความได้ว่า เป็นกระบวนการทำงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลทางธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริหารให้มีประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ<sup>13</sup>

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ได้มีการให้ความหมายของ โลจิสติกส์ อยู่อย่างกว้างขวาง แต่สามารถสรุปได้ว่า โลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการในการขนส่งสินค้า การวางแผนและจัดการเคลื่อนย้ายสินค้า การกระจายสินค้า และรวมถึงการให้บริการต่าง ๆ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทำการขนส่งสินค้าอย่างตอบสนองความต้องการของลูกค้าและบริหารสินค้าคงคลังอย่างมีประสิทธิภาพ

ในปัจจุบันที่กิจกรรมโลจิสติกส์ได้ขยายตัวไปมาก และมีการแข่งขันกันระหว่างผู้ประกอบการโลจิสติกส์สูงขึ้น นอกจากผู้ประกอบการโลจิสติกส์ต้องคำนึงถึงการจัดการให้ลดต้นทุนในการผลิตสินค้าและกระบวนการจัดสินค้าแก่ผู้บริโภคอย่างมีประสิทธิภาพแล้วนั้น สิ่งที่สำคัญประการหนึ่งที่ผู้ประกอบการต้องคำนึงถึง คือ กระบวนการจัดการโลจิสติกส์ที่ปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อม โลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics) เพื่อเป็นการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสร้างความปลอดภัยแก่ผู้บริโภค

<sup>13</sup> พฤษ พฤษิตน. เล่มเดิม. น. 15.

### 2.1.2 วิวัฒนาการของโลจิสติกส์

เพื่อให้ทราบถึงแนวคิดของโลจิสติกส์ทางธุรกิจที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน จำเป็นต้องทราบถึง การพัฒนาการโลจิสติกส์ในช่วงเวลาที่ต่างกันดังนี้

ช่วงเวลาเริ่มต้น เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2493-2507 หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นช่วงที่ การเจริญเติบโตทางธุรกิจ จึงเกิดความต้องการผลิตภัณฑ์เกิดขึ้นทันที ลักษณะการดำเนินธุรกิจถูก กำหนดโดยความแน่นอนและความหลากหลายทั่วไปของตลาด ภาคการผลิตมีการขยายตัวมากขึ้น ในระยะแรกนั้นการมีการผลิตผลิตภัณฑ์ได้มาก ขายออกสินค้าได้ปกติ แต่ยังประสบปัญหาด้าน ความยุ่งยากในการส่งมอบสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพและตรงเวลา นอกเหนือจากการผลิตสินค้า นักการตลาดได้พัฒนาการทำงานเรียกว่า การจัดจำหน่ายสินค้าพร้อมกันไป ซึ่งหมายความว่าระบบ การตลาดซึ่งพร้อมที่จะขายผลิตภัณฑ์ใดก็ได้ และที่ไหนก็ได้ซึ่งถูกกฎหมาย หากลูกค้าพึงพอใจที่จะ ซื้อสินค้า ช่องทางการจำหน่ายแบบเดิมจึงถูกยกเลิกไป จากแนวคิดดังกล่าวทำให้เกิดความต้องการ วิทยาการจัดการแบบใหม่เพื่อช่วยควบคุมต้นทุนการกระจายสินค้า การจัดการด้านการกระจาย สินค้าจึงเกิดขึ้นในลักษณะเพื่อตอบสนองความต้องการ

ช่วงเวลาของการเติบโตเต็มที่ ระยะเวลาจากปี พ.ศ. 2508-2522 เป็นช่วงที่การกระจาย สินค้าเติบโตเต็มที่และมีการจัดการวัสดุ (Materials Management) เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย เป็นผลมา จากข้อเรียกร้องและความต้องการของลูกค้าที่เพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่การกระจายสินค้ามีข้อเรียกร้อง เพิ่มมากขึ้น ผลที่ตามมาคือ ผู้บริหารการกระจายสินค้าเริ่มเข้ามามีส่วนร่วมในการตัดสินใจเกี่ยวกับ กลยุทธ์การบริหารสินค้าคงคลัง ซึ่งรวมถึงปริมาณสินค้าคงคลังที่เหมาะสม สถานที่ที่ทำการ เก็บสินค้าคงคลังไว้ และการให้บริการแก่ลูกค้าแต่ละรายให้เหมาะสมกับแต่ละสถานที่

จุดสำคัญของช่วงเวลานี้คือ การพัฒนาการของการบริการลูกค้า ความยืดหยุ่นด้านสินค้า คงคลังที่เพิ่มขึ้น และความสามารถที่จะบริหารอย่างมีประสิทธิภาพโดยอาศัยเทคโนโลยีสาระ สนเทศ เพื่อเริ่มเคลื่อนย้ายวัสดุหรือสินค้าผ่านการกระจายสินค้าและการจัดการวัสดุ โดยเปลี่ยน ตำแหน่งรูปแบบธุรกิจจากเชิงรับเป็นเชิงรุก บริษัทจำนวนมากได้จัดโครงสร้างองค์กรเพื่อขยายการ ควบคุมทั้งการกระจายสินค้าและการกระจายวัสดุ

ช่วงซบเซาของเศรษฐกิจโลก ในปี พ.ศ. 2523 ถึงปี พ.ศ. 2533 โดยเริ่มต้น พ.ศ. 2523 เป็นช่วงที่เศรษฐกิจโลกถดถอยทางเศรษฐกิจอย่างรุนแรงที่สุด เพื่อเป็นการปรับตัวให้เข้ากับ ความไม่แน่นอนอันเกิดจากเงินทุน เพราะฐานอัตราดอกเบี้ยมีความแตกต่างกันมากถึง 4 จุดในช่วง เดียวกันของปี พ.ศ. 2524 ดังนั้นความสามารถที่จะหาเงินทุนกลายเป็นสิ่งสำคัญมากที่สุด เช่นเดียวกับต้นทุนของเงินลงทุน เพราะการขาดแคลนเงินทุนเป็นสิ่งสำคัญมากเนื่องจากการ กระจายสินค้าและการจัดการวัสดุเป็นกระบวนการที่ต้องใช้เงินทุนสูง ดังนั้นเงินทุนที่สามารถหามา

ได้และต้นทุนของเงินเป็นประเด็นสำคัญของการดำเนินงานช่วงหลังเศรษฐกิจซบเซา ปัญหาการขาดแคลนพลังงานเพราะโลจิสติกส์เป็นกระบวนการที่ต้องอาศัยพลังงานมาก แหล่งจัดหาของพลังงานในหลายประเทศต้องอาศัยทรัพยากรจากประเทศอื่น ๆ ปัญหาความต่อเนื่องด้านความมั่นคงที่มีความสัมพันธ์โดยตรงกับการเมืองของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก อีกทั้ง ภาวะเงินเฟ้อเป็นความไม่แน่นอนที่ประเทศอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ต้องประสบกับภาวะเงินเฟ้อในอัตราสูงมาเป็นระยะเวลานานแต่ก็ผ่อนคลายขึ้น ภาวะเงินเฟ้อและการผลิตยังคงเป็นปัญหาหนักยิ่งสำหรับอนาคตข้างหน้า รวมทั้งยังมีผลกระทบจากการเพิ่มขึ้นของธุรกิจข้ามชาติ เมื่อบรรดาบริษัทข้ามชาติมีความสามารถที่จะเชื่อมโยงและควบคุมการค้าและการระหว่างประเทศ โดยใช้กลยุทธ์ในการผลิตและการตลาดทั่วโลก ลักษณะการครอบคลุมเช่นนี้จำเป็นต้องมีความสามารถในการประสานกิจกรรมที่ซับซ้อน ซึ่งจะสามารถสำเร็จได้ในประเทศที่มีต้นทุนการผลิตที่ต่ำที่สุด นอกจากความซับซ้อนดังกล่าวยังมีข้อจำกัดทางกฎหมาย วัฒนธรรม ระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และจุดมุ่งหมายของแต่ละประเทศที่แตกต่างกัน

ช่วงยุคเทคโนโลยีสารสนเทศ ในปี พ.ศ. 2533 ถึงปัจจุบัน ข้อมูลข่าวสารเป็นสิ่งสำคัญในการสนับสนุนกระบวนการกระจายสินค้าและโลจิสติกส์เสมอมา เป็นส่วนประกอบสำคัญที่ควบคุมกิจกรรมต่าง ๆ นอกจากนี้แล้วยังเป็นตัวกระตุ้นให้เริ่มการดำเนินงานในการบริการโลจิสติกส์ ด้วยเหตุผลเหล่านี้สารสนเทศ คือ กาวที่ยึดทุกสิ่งไว้ด้วยกัน เพื่อให้กิจกรรมเป็นไปอย่างรวดเร็ว การพัฒนาที่สำคัญและใช้กันอย่างกว้างขวางที่สุดคือ การแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Data Interchange: EDI) ซึ่งในปัจจุบันใช้สำหรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างสองฝ่าย หรือมากกว่าโดยใช้มาตรฐานต่าง ๆ ในกลุ่ม ซึ่งมาตรฐานเหล่านี้ทำให้ระบบซึ่งแตกต่างกันสามารถสื่อสารกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

### 2.1.3 กิจกรรมโลจิสติกส์ (Logistics Activities)

กิจกรรมโลจิสติกส์นั้น ไม่ได้มีเฉพาะการขนส่งสินค้า แต่การขนส่งสินค้าเป็นเพียงกิจกรรมหนึ่งในกิจกรรมโลจิสติกส์ จึงจำเป็นต้องอย่างยิ่งที่ต้องศึกษากิจกรรมโลจิสติกส์อย่างละเอียดเพื่อทราบถึงการจัดการโลจิสติกส์ทั้งระบบ กิจกรรมโลจิสติกส์นั้นมีหลายกิจกรรมดังนี้

1. การให้บริการลูกค้า (Customer Services) เป็นงานทุกประเภทที่ดำเนินการแล้วไม่สัมผัสกับประสาททั้ง 5 แต่สัมผัสได้ด้วยใจ นั่นคือเกิดความพึงพอใจ ความประทับใจ การให้บริการลูกค้าไม่เป็นเพียงกิจกรรมโลจิสติกส์ แต่เป็นผลกระทบต่อกิจกรรมโลจิสติกส์อื่น ๆ การตัดสินใจทั้งหมดเกี่ยวกับโลจิสติกส์มาจากความต้องการที่จะบริการลูกค้า งานให้บริการลูกค้าเป็นกิจกรรมที่เป็นศูนย์กลางของแรงผลักดันไปยังกิจกรรมอื่น แต่ยังรักษาระดับการให้บริการลูกค้าด้วยมาตรฐาน

2. การจัดการคำสั่งซื้อ (Order Processing) กิจกรรมนี้จะจัดการเกี่ยวกับคำสั่งซื้อของลูกค้า การตัดสินใจเกี่ยวกับความต้องการในกระบวนการ การให้ความมั่นใจในการจัดส่งให้ลูกค้า กิจกรรมนี้เป็นส่วนหนึ่งของโลจิสติกส์ เพราะมีส่วนสำคัญต่อระยะเวลาการสั่งซื้อทางโลจิสติกส์ถือว่าเป็นบทบาทหลัก กระบวนการจัดการคำสั่งซื้อที่ดีต้องสามารถลดระยะเวลาการสั่งซื้อได้ เพราะหมายถึงสามารถประหยัดให้แก่องค์กร

3. การวางแผนเครือข่ายกระจายสินค้า (Distribution Network Planning) หรือ การเลือกที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า (Plant and Warehouse Site Selection) จะเกี่ยวข้องกับการเลือกที่ตั้งโรงงานและก่อสร้างคลังสินค้า เพื่อเชื่อมต่อไปยังหน้าที่ต่าง ๆ ของโลจิสติกส์ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งที่จะกระทบต่อเวลาในการเดินทาง และอัตราค่าขนส่งจากแหล่งผลิตสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง

4. การคืนสินค้าจากลูกค้า (Return goods handling) ในบางครั้งเรียกว่า Reverse Logistics เป็นกิจกรรมที่สนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ เป็นการไหลเวียนของสินค้าที่มีทิศทางสลับกับการไหลเวียนของสินค้า เพื่อส่งคืนผู้ขายวัตถุดิบ หรือสินค้า ซึ่งส่วนมากเกิดจากสินค้ามีข้อบกพร่องหรือการนำสินค้าไปทดแทน

5. อะไหล่ชิ้นส่วนและการสนับสนุนการบริการ (Part and Services Support) กิจกรรมโลจิสติกส์ไม่ได้เกี่ยวข้องเฉพาะสินค้าสำเร็จรูป แต่รวมถึงการสนับสนุนชิ้นส่วนอะไหล่ และการบริการซ่อมที่มีความจำเป็นสำหรับหลายผลิตภัณฑ์ เป็นความต้องการที่จะสนับสนุนการลดการสนับสนุนกำลังผลิต

6. การขนส่งขาออกและการจราจร (Traffic and Outbound Transport) การขนส่งเป็นการเคลื่อนย้ายของวัตถุดิบสินค้าไปยังเครือข่ายต่าง ๆ กิจกรรมด้านการขนส่งเป็นทางเลือกวิธีการขนส่ง เช่น ทางรถยนต์ รถไฟ ทางน้ำ และทางท่อ การเลือกเส้นทางการบริการ เช่น การบริการตามปกติ หรือการบริการแบบพิเศษ ขบวนการเรียกร้องความเสียหาย การตรวจสอบอัตราค่าระวาง

7. การควบคุมสินค้าคงคลัง (Inventory Control) สินค้าคงคลังเป็นตัวรองรับการให้บริการของลูกค้า โดยการขนส่งขาเข้าในบริษัท (Inbound) ไปยังโรงงานหรือออกจากโรงงาน (Outbound) ไปยังลูกค้า ต้นทุนในการลงทุนสินค้าคงคลังสามารถนำไปใช้เพื่อกิจการอย่างอื่นได้ แต่สินค้าคงคลังยังมีความไม่แน่นอน ฉะนั้นระดับสินค้าคงคลังที่ดีที่สุดจึงต้องมีการควบคุม เพราะทำให้ต้นทุนในการเก็บรักษาดีที่สุดและตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าได้

8. คลังสินค้าและการเก็บจัด (Warehouse and Storage) การจัดการคลังสินค้า คือ การบูรณาการทรัพยากรต่าง ๆ เพื่อให้ดำเนินกิจการคลังสินค้าเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและบรรลุผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ของคลังสินค้าแต่ละประเภทที่กำหนดไว้ สินค้าคงคลังต้องเก็บไว้

ในพื้นที่ที่ได้วางแผนไว้ คลังสินค้า และกิจกรรมจัดเก็บจึงรองรับความต้องการในการเก็บสินค้านี้ โดยการกำหนดพื้นที่ที่ต้องการ การวางผัง การจัดเก็บในคลังสินค้า การออกแบบพื้นที่เพื่อเตรียมสินค้า

9. การเคลื่อนย้ายสินค้า (Material Handling) การออกแบบผังโรงงานหรือ คลังสินค้าที่ดีที่สุด คือการมีระยะทางเคลื่อนที่ของการขนถ่ายวัสดุระหว่างกิจกรรม หรือระหว่างหน่วยงานน้อยที่สุด โดยเคลื่อนย้ายวัตถุดิบสินค้าในระหว่างการผลิต และสินค้าสำเร็จรูปภายในโรงงานและคลังสินค้า ซึ่งการนำโลจิสติกส์มาใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือทดแทนการเคลื่อนย้ายที่ไม่ทำให้เกิดมูลค่าและหาทางที่จะลดต้นทุน จึงเป็นเป้าหมายของผู้จัดการ โลจิสติกส์

10. การขนส่งขาเข้า (Inbound Transport) เป็นการเคลื่อนย้ายวัตถุดิบ หรือสินค้าจากผู้ขาย ปัจจัยการผลิตไปยัง โรงงาน เกี่ยวกับกิจกรรมด้านขนส่งเป็นการเลือกวิธีการขนส่ง การเลือกเส้นทางการขนส่ง ขบวนการเรียกร้องความเสียหาย การตรวจสอบอัตราค่าระวาง และการเลือกอุปกรณ์ในการขนส่ง

11. การกำจัดของเสีย (Salvage and Scrap disposal) วิธีการผลิตที่ไม่มีประสิทธิภาพทำให้วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตเกิดความเสียหาย ในกิจกรรมด้าน โลจิสติกส์จะเกี่ยวข้องกับงานเคลื่อนย้ายที่มีประสิทธิภาพเพื่อนำวัตถุดิบที่เสียหายหรือเหลือใช้กลับมาใช้

12. บรรจุภัณฑ์ (Packaging) วัสดุภายนอกที่ทำหน้าที่ปกป้องตัวสินค้าไม่ให้เกิดความเสียหาย การจัดวางสินค้าในคลังสินค้า หรือบนชั้นจำหน่ายที่สามารถมองเห็นได้ง่าย หรือการห่อหุ้มผลิตภัณฑ์ภายในให้ปลอดภัย สะดวกต่อการขนส่ง เอื้ออำนวยให้เกิดประโยชน์ทางการค้า และการบริโภค ฉะนั้นบรรจุภัณฑ์จึงมีความสำคัญต่อระบบ โลจิสติกส์เพื่อใช้สำหรับป้องกันความเสียหายแตกหักระหว่างการเคลื่อนย้ายและการจัดเก็บ

13. การจัดซื้อ (Purchasing หรือ Procurement) มีความสำคัญต่อองค์กรธุรกิจ การมีระบบการบริหารการจัดซื้อ และหน้าที่อื่นที่สนับสนุนด้านวัสดุ เช่น การจัดส่งสินค้า การจัดการสินค้าคงคลัง ฯลฯ จึงเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งต่อการบริหารธุรกิจ การจัดซื้อจะสนองความต้องการของวัตถุดิบและการบริหารเพื่อจัดส่งอย่างมีคุณภาพ และมีการไหลต่อเนื่องทั้งในสายการผลิตและการกระจายสินค้า การจัดซื้อเกี่ยวข้องกับการคัดเลือกแหล่งจัดซื้อ จัดจ้าง เวลาในการจัดซื้อ การว่าจ้างรวมถึงปริมาณที่ต้องทำการจัดซื้อ ส่วนนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของโลจิสติกส์ เพราะถือว่าเป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับต้นทุนทั้งหมดของโลจิสติกส์ และระดับการให้บริการ จำนวนของสินค้า และความถี่ในการสั่งซื้อกระทบต่อระดับของสินค้าคงคลัง แหล่งที่ตั้งของผู้ขายวัตถุดิบ หรือสินค้ากระทบต่อต้นทุนการขนส่ง

14. การวางแผนการผลิต (Production Planning) การวางแผนการผลิตที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานทั้งหมดของบริษัทตามระยะเวลาที่กำหนด เช่น การวางแผนการดำเนินงาน การจัดการเวลาการผลิตรวม โดยเริ่มจากการพยากรณ์และการสั่งซื้อสินค้าจากลูกค้า จะถูกจัดมาเป็นแผนการการใช้แรงงาน วัตถุดิบ อุปกรณ์ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

15. การพยากรณ์อุปสงค์ (Demand Forecasting) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับองค์กรการตลาดเป็นฝ่ายแรกที่เกี่ยวข้องกับการพยากรณ์ยอดขาย โรงงานจะทำการพยากรณ์สร้างตารางกำหนดเวลาการผลิต การวางแผนความต้องการวัสดุ (Material Requirement Planning – MRP) และการจัดส่งแบบทันเวลาพอดี โลจิสติกส์ใช้การพยากรณ์ทั้งสองแบบเพื่อหาจำนวนที่เหมาะสม และทำเลที่ตั้งในการจัดเก็บสินค้าคงคลัง ภายในองค์กรเพื่อส่งไปยังโรงงานและภายนอกองค์กรเพื่อส่งไปยังลูกค้า<sup>14</sup>

การดำเนินงาน โลจิสติกส์ที่ดีนั้นต้องมีการสื่อสาร โลจิสติกส์ระหว่างภายในบริษัท (Logistics Communications) ผู้จำหน่ายวัตถุดิบและลูกค้า หรือทั้งระบบ โซ่อุปทาน เพื่อให้ตอบสนองความต้องการของลูกค้า รวมทั้งการควบคุมสินค้าคงคลังที่มีประสิทธิภาพ เช่นการนำระบบ Electronic Data Interchange (EDI)<sup>15</sup> เข้ามาใช้

#### 2.1.4 พัฒนาการของโลจิสติกส์โดยภาพรวม

ธุรกิจโลจิสติกส์ เริ่มต้นมาจากการพัฒนาการจัดส่งสินค้าเป็นหลัก ต่อมาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าได้แตกย่อยเป็นการบริการคลังสินค้า การบริการการกระจายสินค้า การบริการบรรทุกสินค้า และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ต่อมาธุรกิจโลจิสติกส์ได้ผนวกขั้นตอนก่อนการผลิต (Pre-production) เข้ามารวมด้วย เช่น การจัดหาวัตถุดิบและ การสต็อกสินค้า มาจนถึงยุคปัจจุบันโลจิสติกส์ได้รวมไปถึงการจัดการห่วงโซ่อุปทานทั้งระบบ โดยผู้ที่เกี่ยวข้องกับการผลิตและกระจายสินค้าทั้งหมด เช่น Supplier ผู้ผลิต ผู้ค้า และผู้จัดจำหน่าย นอกจากนี้ยังเกิดบริษัทข้ามชาติขนาดใหญ่ที่ทำให้ระบบธุรกิจโลจิสติกส์สมัยใหม่แบบครบวงจรที่เรียกว่า Third Party Logistics (3PLs) ซึ่งทำหน้าที่ประสานภารกิจต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เข้าด้วยกัน ตั้งแต่การ

<sup>14</sup> คำนาย อภิปรัชญาสกุล. เล่มเดิม. น. 14-17.

<sup>15</sup> EDI (Electronic Data Interchange) คือการใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ในการรับส่งเอกสารธุรกิจระหว่างหน่วยงานตั้งแต่ 2 หน่วยงานขึ้นไปที่มีมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับร่วมกัน โดยผ่านเครือข่ายสื่อสาร เช่น สายโทรศัพท์ สัญญาณดาวเทียม เป็นต้น หรืออีกนัยหนึ่ง คือ การใช้สื่อ หรือรูปแบบทางอิเล็กทรอนิกส์ในการแลกเปลี่ยนข้อมูลหรือเอกสารธุรกิจ เช่น ใบสั่งซื้อสินค้า บัญชีราคาสินค้า ใบส่งของ รายงาน ฯลฯ ภายใต้มาตรฐานที่กำหนดไว้.



บรรจุหีบห่อ การติดฉลากสินค้า การจัดส่งสินค้า และการกระจายสินค้า ทั้งนี้เนื่องจากผู้ผลิตต้องการลดความเสี่ยงในเรื่องโลจิสติกส์ที่มีความซับซ้อนมากขึ้น<sup>16</sup>

การพัฒนา ระบบ โลจิสติกส์ ระบุไว้ในข้อ 16 ของสภาการจัดการโลจิสติกส์แห่งสหรัฐอเมริกา (The Council of Logistics Management –CLM) ว่ามีขั้นตอน 4 ระดับคือ

1. การกระจายตัวสินค้า (Physical Distribution) ในระดับการพัฒนาขั้นต้นนี้ Logistics เป็นระบบที่ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้าไปสู่ผู้บริโภค โดยครอบคลุมกิจการ เช่น การขนส่ง การเก็บสินค้าการจัดหาวัสดุ และการบรรจุหีบห่อ เพื่อป้องกันการสูญเสียระหว่างการขนส่ง อาจมีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในกิจกรรมต่าง ๆ และมีความเข้าใจในการจัดการสินค้าเฉพาะส่วนเท่านั้น พัฒนาการระดับนี้ยังไม่มุ่งเน้นการลดต้นทุนในส่วนที่เป็นสินค้าคงคลังที่เป็นวัตถุดิบ และสินค้าระหว่างการผลิต

2. โลจิสติกส์ภายในองค์กร (Internally Integrated Logistics) เป็นพัฒนาการที่สูงขึ้นมา โดยเน้นผนวกรวมเอากิจกรรม Logistics ที่เกิดขึ้นก่อนกระบวนการผลิต เช่น การจัดซื้อวัตถุดิบเข้ารวมด้วย และเน้นการเพิ่มความเร็วในกระบวนการทั้งหมดมีการเชื่อมโยง การจัดการภายในบริษัท ตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบ จนถึงการจัดส่งถึงผู้บริโภค ประสิทธิภาพและต้นทุนการขนส่งในแต่ละ Mode เป็นสิ่งจำเป็นในการพัฒนาขั้นนี้ และต้องมี IT/Software จัดการกิจกรรมทั้งระบบ

3. โลจิสติกส์ภายนอกองค์กร (Externally Integrated Logistics) เป็นระบบการเชื่อมโยงระหว่างบริษัทตลอด Supply Chain ในการพัฒนาขั้นนี้ บริษัทสามารถใช้ทุกรูปแบบการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ มีระบบ IT ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างบริษัท เช่น EDI<sup>17</sup> มีการใช้ผู้ชำนาญการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งคือผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เฉพาะด้าน เช่น 3PL (Third Party Logistics Provider)

4. โลจิสติกส์ระดับโลก (Global Logistics Management) ลักษณะของพัฒนาการขั้นนี้คือ การจัดซื้อวัตถุดิบและการจัดส่งสินค้าครอบคลุมแหล่งวัตถุดิบทั่วโลก การขนส่ง การเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบ การขนส่งระหว่างประเทศที่มีประสิทธิภาพ ในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ จะมีการเชื่อมโยงเครือข่ายภายในประเทศและระหว่างประเทศ และมีการพึ่งพาผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ระหว่างประเทศที่ครบวงจร เช่น 4PL (Fourth Party Provider)<sup>18</sup>

<sup>16</sup> กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่. (2556, พฤศจิกายน). *พัฒนาการของระบบโลจิสติกส์*. สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2556, จาก <http://www.dpim.go.th/articles/article?catid=136&articleid=330>

<sup>17</sup> พุศ พุฒิตน. เล่มเดิม. น. 2.

<sup>18</sup> ณัฐชา รอดทอง. (2554). *วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์*. พ.ศ. .... น. 11.

### 2.1.5 พัฒนาการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ระบบโลจิสติกส์เป็นปัจจัยสนับสนุนการยกระดับความสามารถทางการแข่งขันทางการค้าการลงทุนของประเทศ เพราะโลจิสติกส์ถือเป็นต้นทุนของผู้ประกอบการทั้งที่อยู่ในภาคเกษตร อุตสาหกรรมและบริการ อย่างไรก็ตามการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังอยู่ในขั้นเริ่มแรก คือเน้นการส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภคเป็นหลัก (Physical Distribution) ในขณะที่ประเทศที่พัฒนาแล้วอย่างออสเตรเลีย สหภาพยุโรป และประเทศสหรัฐอเมริกาอยู่ในขั้นก้าวหน้า คือการบูรณาการทั้งระบบโลจิสติกส์ ตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบจนกระทั่งผลิตสินค้าเสร็จแล้วและส่งมอบไปยังผู้บริโภค ด้วยเหตุนี้จึงพบว่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยยังสูงอยู่เมื่อเปรียบเทียบกับคู่ค้าอื่น ๆ โดยเฉพาะเมื่อเปรียบเทียบกับสาธารณรัฐสิงคโปร์และสหพันธรัฐมาเลเซีย ซึ่งเป็นประเทศในอาเซียนเหมือนกันก็ยังมีการพัฒนาโลจิสติกส์ที่ก้าวหน้ากว่า<sup>19</sup>

สำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยนั้นเริ่มจะเป็นรูปธรรมเมื่อกระทรวงการคลังและกระทรวงคมนาคมร่วมมือกันตั้งเป้าลดต้นทุนโลจิสติกส์ ลงให้เหลือร้อยละ 10-15 ของ GDP ภายในเวลา 5 ปี โดยจัดการประชุมเมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม พ.ศ. 2547 เพื่อจัดยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงระบบการขนส่งทั้งหมดของประเทศไทย พร้อมทั้งนำเอารัฐวิสาหกิจที่ดำเนินการเกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์จำนวน 12 แห่งมาร่วมประชุมกัน เพื่อกำหนดแผนการลงทุนในช่วงปีงบประมาณ พ.ศ. 2547-2552 ซึ่งรัฐบาลเชื่อว่าหากโครงการลงทุนเหล่านี้มีการจัดทำแผนประสานงานเชื่อมโยงซึ่งกันและกันได้มากยิ่งขึ้นแล้วจะช่วยพัฒนาระบบขนส่งซึ่งเป็นองค์ประกอบหลักของระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยดียิ่งขึ้น<sup>20</sup>

ต่อมาเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2552 ได้มีมติคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 กำหนดให้ประเทศไทยมีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากลเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน โดยมุ่งลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือในกระบวนการการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security) รวมทั้งการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ดังนี้

<sup>19</sup> กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (ม.ป.ป.). *ธุรกิจบริการโลจิสติกส์ Logistics Services*. สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2556, จาก <http://www.dtn.go.th/filesupload/aec/images/logis29-05-55.pdf>

<sup>20</sup> กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่. (ม.ป.ป.). *การพัฒนาของระบบโลจิสติกส์*. สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2556, จาก <http://www.dpim.go.th/articles/article?catid=136&articleid=330>

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ภาคการผลิต
2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งและระบบโลจิสติกส์
3. การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์
4. การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า
5. การพัฒนาข้อมูลและกำลังคนด้านโลจิสติกส์<sup>21</sup>

ปัจจุบันประเทศไทยใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 11 ปี พ.ศ. 2555-2559 ซึ่งแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับนี้ได้บัญญัติถึงสิ่งที่ประเทศไทยจะต้องเผชิญคือ กระแสการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญทั้งภายนอกและภายในประเทศที่ปรับเปลี่ยนเร็วและซับซ้อนมากยิ่งขึ้น เป็นทั้งโอกาสและความเสี่ยงต่อการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะข้อผูกพันที่จะเป็นประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงของประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม อีกทั้งให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภาคต่าง ๆ มุ่งพัฒนาบริการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้องพัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดนเขตเศรษฐกิจชายแดน ตลอดจนเชื่อมโยงการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศ<sup>22</sup>

2.1.6 แผนพัฒนายุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

สืบเนื่องมาจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์แห่งชาติ ปี พ.ศ. 2552-2554 ได้สิ้นสุดลงแล้ว คณะกรรมการพัฒนาระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส) มีอำนาจและหน้าที่ในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์และหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบยุทธศาสตร์ในแต่ละด้านโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี จึงได้แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2555-2559 เมื่อวันที่ 29 เมษายน พ.ศ. 2554 โดยได้กำหนดแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) คือ “การอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการโซ่อุปทานเพื่อความสามารถในการแข่งขัน”

<sup>21</sup> (ม.ป.ป.). ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ *Logistics Services*. สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2556, จาก <http://www.dtn.go.th/filesupload/aec/images/logis29-05-55.pdf>

<sup>22</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (ม.ป.ป.). *สรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555-2559*. สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2556, จาก <http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/plan/p11/thai.pdf>

1. การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ได้มีการพิจารณาถึงแนวทางการพัฒนาของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของรัฐบาลและความเชื่อมโยงกับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืนและยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงกับภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมด้วยการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพ เท่าเทียมและเป็นธรรม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของไทยให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในประเทศระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพมาตรฐานสู่สากล และการสร้างความมั่นคงทางด้านพลังงานด้วยการส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด พัฒนาพลังงานทางเลือกและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในทุกระดับ ปฏิรูปกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อประสิทธิภาพการแข่งขันและสอดคล้องกับกระแสการเปลี่ยนแปลงของโลก

2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ (Country Strategy) ของรัฐบาล คือขับเคลื่อนประเทศไทยให้มีศักยภาพในการแข่งขันที่สูงขึ้น ลดความเหลื่อมล้ำ ส่งเสริมการเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สร้างความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐาน พลังงาน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อทำให้เกิดความเชื่อมโยงทั้งภายในและต่างประเทศ

3. ยุทธศาสตร์การเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ปี พ.ศ. 2558 สร้างโครงข่ายพื้นฐานให้มีการเชื่อมโยงและมีขีดความสามารถในการรองรับ พร้อมทั้งมีกฎระเบียบที่อำนวยความสะดวกการค้าการลงทุนและสอดคล้องกับพันธกรณีและข้อตกลงอาเซียน การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และเพิ่มศักยภาพของเมืองเชื่อมโยงโอกาสจากอาเซียนในด้านอุตสาหกรรม ท่องเที่ยว บริการ และเมืองชายแดน<sup>23</sup>

## 2.2 แนวคิดในการเปิดเสรีทางการค้าบริการตามข้อตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

สมาคมประชาชาติเศรษฐกิจอาเซียนแห่งตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asia Nations: ASEAN) ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 8 สิงหาคม พ.ศ. 2510 ปัจจุบันมีสมาชิกทั้งหมด 10 ประเทศ ประกอบด้วยสหพันธรัฐมาเลเซีย<sup>24</sup> สาธารณรัฐอินโดนีเซีย สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาธารณรัฐ

<sup>23</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการค้าเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (ม.ป.ป.). *แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)*. สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2556, จาก <http://www.thaifita.com/thaifita/Home/%>

<sup>24</sup> 9ddn.com. (2555). *ข้อมูลและประวัติของประเทศมาเลเซีย*. สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2557, จาก <http://www.9ddn.com/content.php?pid=764>

สิงคโปร์ บรูไนดารุสซาราม ราชอาณาจักรไทย สาธารณรัฐแห่งชาติเมียนมาร์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ราชอาณาจักรกัมพูชา และสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม<sup>25</sup> จุดประสงค์เริ่มแรกของการรวมก่อตั้งมีทั้งเหตุผลทางการเมืองและเหตุผลทางด้านเศรษฐกิจ ต่อมาเมื่อการค้าระหว่างประเทศมีแนวโน้มถดถอยทางการค้าที่รุนแรงขึ้น ทำให้ประเทศอาเซียนเริ่มกระชับความสัมพันธ์กันมากขึ้นตามไปด้วย ในปี พ.ศ. 2535 อาเซียนได้จัดตั้งเขตการค้าเสรี (ASEAN Free Trade Area: AFTA) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการค้าภายในภูมิภาค เพื่อให้การค้าในกลุ่มอาเซียนเป็นไปโดยเสรี ด้วยการลดอากรนำเข้าให้ต่ำที่สุดหรือเหลือศูนย์ ขจัดปัญหาและอุปสรรคทางการค้า ยกเลิกข้อจำกัดการนำเข้าที่เป็นมาตรการที่มีใช้ภายในที่เป็นอุปสรรคทางการค้าต่าง ๆ ลง

นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535 ที่อาเซียนได้มีความตกลงร่วมมือทางเศรษฐกิจอาเซียนประสบความสำเร็จในการร่วมมือทางเศรษฐกิจในระดับหนึ่ง แต่การค้าภายในภูมิภาคไม่ขยายตัวเท่าที่ควรเนื่องจากอุปสรรคทางการค้าอื่น ๆ เช่น มาตรการที่มีใช้ภายใน การกำหนดมาตรฐานของสินค้าหรือผลิตภัณฑ์และการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในภูมิภาคไม่เพียงพอ จึงทำให้ผู้นำอาเซียนเกิดแนวคิดที่จะรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของอาเซียนที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น เพื่อส่งเสริมการขยายตัวทางการค้าภายในภูมิภาคและลดอุปสรรคทางการค้าระหว่างกัน ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายของสินค้าและวัตถุดิบ แรงงาน และเงินทุนภายในภูมิภาคได้อย่างเสรี

ในการประชุมสุดยอดอาเซียน เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2540 ณ กัวลาลัมเปอร์ ผู้นำอาเซียนได้ประกาศวิสัยทัศน์ที่จะเปลี่ยนอาเซียนไปสู่ภูมิภาคที่มั่นคง มั่งคั่ง และมีขีดความสามารถในการแข่งขัน พร้อมพัฒนาเศรษฐกิจที่เท่าเทียม ลดความยากจนและความแตกต่างด้านเศรษฐกิจและสังคม

ในการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนครั้งที่ 9 เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2546 ณ เกาะบาหลี ประเทศอินโดนีเซีย ผู้นำอาเซียนได้ประกาศ “ปฏิญญาบาหลี” Bali concord II เพื่อแสดงเจตนารมณ์ที่จะนำประเทศอาเซียนสู่การเป็นประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) ภายในปี พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020) ซึ่งประกอบด้วยการดำเนินงานในเสาหลัก 3 ประการคือ ประชาคมความมั่นคงอาเซียน ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน และต่อมาได้มีการประชุมผู้นำอาเซียนครั้งที่ 12 เมื่อต้นปี พ.ศ. 2550 ที่เมืองเซบู สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ ผู้นำอาเซียนได้ลงนามใน “ปฏิญญาว่าด้วยการเร่งรัดการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนภายในปี พ.ศ. 2015” ซึ่งเร็วขึ้นจากเดิม 5 ปี

<sup>25</sup> กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ. (ม.ป.ป.). *ข้อมูลรายประเทศสมาชิกอาเซียน*. สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2557, จาก <http://cia.sut.ac.th/ASEANInformation/informationCountryInASEAN.htm>

ในการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน ครั้งที่ 13 เมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 ณ ประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์ ผู้นำอาเซียนได้ลงนามใน “ปฏิญญาว่าด้วยแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” (Declaration on The ASEAN Economic Community Blueprint: AEC Blueprint) พร้อมตารางการดำเนินการต่าง ๆ (Strategic schedule) โดยระบุคุณลักษณะและองค์ประกอบที่สำคัญของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งสอดคล้องกับแถลงการณ์บาห์ลี ฉบับที่ 2 โดยระบุเป้าหมายและกรอบระยะเวลาการดำเนินการมาตรการต่าง ๆ พร้อมทั้งความตกลงที่ยืดหยุ่นที่ตกลงกันไว้ล่วงหน้าในการดำเนินงานตามแผนงานสำหรับประเทศสมาชิกเพื่อให้อาเซียนเป็นภูมิภาคที่มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือโดยเสรี และการเคลื่อนย้ายเงินทุนที่มีความเสรีมากขึ้น ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขัน ลดช่องว่างการพัฒนาระหว่างประเทศสมาชิก และส่งเสริมการรวมตัวเข้ากับประชาคมโลก<sup>26</sup>

ทั้งนี้ แผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ได้กำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องทำการเปิดตลาดเสรีการค้าและบริการตามเป้าหมายที่กำหนดไว้จนถึงปี พ.ศ. 2558 โดยระดับการเปิดตลาด ดังนี้

การให้บริการข้ามพรมแดน (Mode 1) และการให้บริการข้ามพรมแดน (Mode 2) จะต้องให้การยกเลิกทั้งหมด แต่หากมีเหตุผลจำเป็นที่จะต้องคงเงื่อนไขบางประการสำหรับสาขาบริการนั้น ๆ ก็สามารทำได้ การให้นักลงทุนต่างชาติเข้ามาจัดตั้งธุรกิจ (Mode 3) ได้มีการกำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องเปิดให้นักลงทุนในชาติอาเซียนด้วยกันเข้ามาจัดตั้งธุรกิจโดยถือหุ้นได้มากถึงร้อยละ 70 ซึ่งการเปิดเสรีขั้นจะเป็นไปตามลำดับ นอกจากนี้ยังต้องยกเลิกข้อจำกัดการค้าบริการแบบข้ามพรมแดน และเงื่อนไขอื่น ๆ ในการจัดตั้งธุรกิจอีกด้วย ทั้งนี้ ได้เปิดโอกาสให้ประเทศสมาชิกสามารถยืดหยุ่นตามเป้าหมายการเปิดได้ โดยความยืดหยุ่นนั้นขึ้นอยู่กับประเทศสมาชิกตกลงกัน

ยุทธศาสตร์สำคัญ 4 ประการประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้กำหนดมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมอาเซียนให้เป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวที่มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ และการลงทุน แรงงานฝีมือ และเงินทุนอย่างเสรีภายในปี พ.ศ. 2558 คือ

1. การเป็นตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วมกัน ให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือและเงินทุนอย่างเสรี โดยมีรูปแบบการดำเนินการต่อไปนี้

ก. การดำเนินการเพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายของสินค้าอย่างเสรี (Free flow of good) มุ่งเน้นการลดอุปสรรคในการนำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศสมาชิก ไม่ว่าจะเป็อุปสรรคที่เกิดจากภาษีศุลกากรหรือข้อจำกัดทางการค้าอื่นที่ไม่ใช่ภาษี ตลอดจนวางมาตรการที่จะ

<sup>26</sup> ดาริกา โพรรุ๊กซ์. (2553). *กลไกทางกฎหมายในการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน*. น. 60.

อำนวยความสะดวกทางการค้าต่าง ๆ เช่น การจัดตั้ง ASEAN Single Window ที่จะทำให้ผู้ส่งออก นำเข้าเกิดความสะดวกในการติดต่อประสานงานโดยยื่นเอกสารเพียงจุดเดียว

ข. การดำเนินการเพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายของบริการที่เสรี (Free flow of Services) มีการเจรจาเพื่อลดอุปสรรคทางในการเข้ามาประกอบธุรกิจ สาขาธุรกิจบริการที่อาเซียนตั้งเป้าหมาย เร่งรัดการรวมกลุ่มให้เห็นผลเป็นรูปธรรมมี 5 สาขา ได้แก่ สาขาท่องเที่ยว การบิน สุขภาพ เทคโนโลยีและการสื่อสาร และ โลจิสติกส์

ค. การดำเนินการเพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายการลงทุนอย่างเสรี (Free flow of Investment) อาเซียนได้จัดทำ ความตกลงเขตการลงทุนอาเซียน (Agreement on the ASEAN Investment Area: AIA) ความตกลงส่งเสริมและคุ้มครองการลงทุน (Agreement for Promotion and Protection of Investment) ความตกลงฉบับนี้ครอบคลุมเนื้อหา 4 ด้านหลักคือ การคุ้มครองการลงทุน การอำนวยความสะดวกและความร่วมมือในการลงทุน การส่งเสริมการลงทุน การเปิดเสรีการลงทุน เพื่อเป็นการเพิ่มและรักษาระดับความสามารถของอาเซียนในการดึงดูดการลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศและการลงทุนภายในภูมิภาคอาเซียนด้วยกัน

ง. ดำเนินการเคลื่อนย้ายของเงินทุนอย่างเสรี (Free flow of Capital) ดำเนินงานตาม แผนงานที่กำหนดโดยรัฐมนตรีการคลังของอาเซียน เพื่อส่งเสริมการพัฒนาลาดทุนและการเคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรีมากขึ้น โดยประเทศสมาชิกยังสามารถมีมาตรการเพื่อรักษา เสถียรภาพและความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศได้

จ. การดำเนินการเพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายของแรงงานฝีมืออย่างเสรี (Free flow of Skilled labor) แสวงหาความร่วมมือที่จะสร้างมาตรฐานที่ชัดเจนของแรงงานฝีมือ และอำนวยความสะดวกให้แก่แรงงานฝีมือที่มีคุณสมบัติมาตรฐานที่กำหนด ให้สามารถเคลื่อนย้ายไปทำงานในกลุ่มประเทศสมาชิกได้ง่ายขึ้น

2. การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอาเซียน โดยส่งเสริม กรอบและนโยบายด้านเศรษฐกิจที่สำคัญ เช่น นโยบายแข่งขันของอาเซียน สิทธิในทรัพย์สินทาง ปัญญา นโยบายภาษี การคุ้มครองผู้บริโภคและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการเงิน การขนส่ง เทคโนโลยีสารสนเทศ และพลังงาน

3. การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค เพื่อลดช่องว่างการพัฒนาระหว่างประเทศ สมาชิก โดยสนับสนุนการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) พัฒนา ขีดความสามารถในการแข่งขันผ่านโครงการต่าง ๆ ภายใต้กรอบการริเริ่มการรวมกลุ่มของอาเซียน (Initiative for ASEAN Integration: IAI) ลดช่องว่างการพัฒนาทางเศรษฐกิจ

4. การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก เน้นการปรับประสานนโยบายเศรษฐกิจของอาเซียนที่มีต่อประเทศภายนอกภูมิภาค เช่นการทำเขตการค้าเสรี และการสร้างเครือข่ายด้านการผลิตและจำหน่าย เป็นต้น<sup>27</sup>

#### 2.2.1 กรอบความตกลงว่าด้วยการเปิดเสรีค้าบริการสาขาบริการ โลจิสติกส์

ในการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนในปี พ.ศ. 2546 ณ เกาะบาหลี ประเทศสาธารณรัฐอินโดนีเซีย ผู้นำชาติอาเซียนได้ออกแถลงการณ์ Bali Concord II เห็นชอบให้มีการรวมตัวไปสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน หรือ AEC ภายในปี พ.ศ. 2563 และเร่งรัดการรวมกลุ่มเพื่อเปิดเสรีการค้าและบริการ 11 สาขาสำคัญ คือ การท่องเที่ยว การบิน ยานยนต์ ผลิตภัณฑ์ไม้ ผลิตภัณฑ์ยาง สิ่งทอ อิเล็กทรอนิกส์ สินค้าเกษตร และการประมง เทคโนโลยีสารสนเทศและสุขภาพ ต่อมาได้เพิ่มสาขาโลจิสติกส์เป็นสาขาที่ 12 โดยผู้นำอาเซียนได้ลงนามในกรอบความตกลงและพิธีสารที่เกี่ยวข้องแล้ว ระหว่างการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียนครั้งที่ 10 เมื่อเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2547 ณ กรุงเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว โดยเริ่มมีผลบังคับใช้เมื่อปลายปี พ.ศ. 2548

อาเซียนได้วางเป้าหมายการเปิดเสรีการค้าบริการไว้ ซึ่งสาขาบริการโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในสาขาเร่งรัดของการรวมกลุ่มหรือ Priority sector ที่กำหนดเป้าหมายของการเปิดเสรีไว้ อย่างชัดเจนว่า อนุญาตให้นักลงทุนอาเซียนที่เข้ามาประกอบธุรกิจถือหุ้นได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 49 ในปี พ.ศ. 2551 จากนั้นเพิ่มเป็นร้อยละ 51 ในปี พ.ศ. 2553 และไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2556

โดยปัจจุบันได้บังคับใช้ข้อผูกพันการเปิดตลาดชุดที่ 7 โดยบังคับใช้ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2552 ทั้งนี้อาเซียนได้ทำการเปิดเสรีการค้าบริการเพิ่มเติมจาก 65 สาขาย่อยที่ได้ดำเนินการไปแล้วในข้อผูกพันชุดที่ 7 โดยจะเปิดเสรีรวมทั้งสิ้น 12 สาขาใหญ่ ประกอบด้วย 128 สาขาย่อย ภายในปี พ.ศ. 2558 โดยยกเลิกอุปสรรคทางการบริการทุกรูปแบบและเปิดให้นักลงทุนอาเซียนเข้าถือหุ้นได้ร้อยละ 70 โดยกำหนดแผนงานดังนี้ สาขาบริการเร่งรัด (Priority Integration Sector: PSI) ได้แก่ e-ASEAN (สาขาโทรคมนาคมและคอมพิวเตอร์) สาขาสุขภาพ สาขาการท่องเที่ยว และสาขาการขนส่งทางอากาศ ในปี พ.ศ. 2553 โดยต้องอนุญาตให้ผู้ให้บริการมีส่วนการถือหุ้นของนักลงทุนอาเซียนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 และยกเลิกข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาดและข้อจำกัดในการปฏิบัติเชิงคนในชาติทั้งหมด

<sup>27</sup> อภิญา เลื่อนฉวี. (2556). *เคลื่อนย้ายแรงงานเสรีในอาเซียน: ผลกระทบอย่างไรต่อไทย*. สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2556, จาก <http://www.kpi.ac.th/kpith/pdf>



สาขาโลจิสติกส์ ในปี พ.ศ. 2553 ต้องอนุญาตให้ผู้บริการต่างด้าวมีส่วนการถือหุ้นของนักลงทุนอาเซียนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 และลดข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาดให้เหลือ 2 ข้อจำกัด<sup>28</sup>

## 2.2.2 แผนการรวมกลุ่มบริการโลจิสติกส์

ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน จึงได้มีการกำหนดแผนการรวมกลุ่มบริการ โลจิสติกส์อาเซียน (Roadmap for the Integration of Logistics services) ในแผนงานประกอบด้วย 5 มาตรการ

1. การเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญ (Substantial Liberalization of Logistics services) นั้นครอบคลุมกิจการ ดังต่อไปนี้

1) บริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล (Maritime Cargo handling services: CPC 741)

2) บริการโกดังและคลังสินค้า (Storage & Warehousing services: CPC 742)

3) บริการตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า (Freight transport agency services: CPC 748)

4) บริการเสริมอื่น ๆ (Other auxiliary services: CPC 749) เช่น Bill auditing บริการตัวแทนขนส่งสินค้า (Freight inspection) /การรองรับสินค้าหรือเอกสาร ก่อนการนำส่งบริการตรวจสอบสินค้าและชั่งน้ำหนัก (Weighting services) บริการจัดการเอกสารด้านการขนส่งตัวแทนการออกของและตัวแทนขนส่งสินค้า เป็นต้น

5) บริการจัดส่งพัสดุ (Courier services: CPC 7512)

6) บริการด้านบรรจุภัณฑ์ (Packaging services: CPC 876)

7) บริการจัดการพิธีการศุลกากร (Customs clearance services)

8) บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ไม่รวมขนส่งภายในประเทศ (International Maritime Freight Transportation excluding Cabotage: CPC 7212)

9) บริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (Air Freight services)

10) บริการขนส่งทางรางระหว่างประเทศ (International rail freight transport services: CPC 7112)

11) บริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ (International road freight transport services: CPC 7213)<sup>29</sup>

<sup>28</sup> กองงานอาเซียน. (ม.ป.ป.). *ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community-AEC)*. สืบค้นเมื่อ 14 มกราคม 2557, จาก <http://www.mfa.go.th/asean/contents/files/>

<sup>29</sup> กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. เล่มเดิม. น. 11.

2. การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของอาเซียน (Enhancing competitiveness of ASEAN Logistics Services Providers through Trade and Logistics Facilitation) การอำนวยความสะดวกทางการค้าและศุลกากร (Trade and Customs Facilitation) เช่น การนำความตกลงว่าด้วยการประเมินราคาศุลกากรขององค์การการค้าโลกมาใช้ การนำหลักการสำคัญขององค์การศุลกากรโลกมาใช้ ส่งเสริมเทคโนโลยีโดยใช้ระบบบ่งชี้สินค้าโดยใช้คลื่นความถี่วิทยุ ในการติดตามสินค้าระหว่างประเทศ การอำนวยความสะดวกในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน การพัฒนาระบบ Single Window สำหรับพิธีการศุลกากร การออกกฎหมายในเพื่อให้สามารถยอมรับเอกสารและธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ การบริหารความเสี่ยงเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า

3. การเพิ่มความสามารถในการให้บริการโลจิสติกส์ของอาเซียน (Expanding Capability of ASEAN Logistics Service Providers) เช่น การนำวิธีปฏิบัติที่ดีที่สุด (Best practices) ในการให้บริการโลจิสติกส์มาใช้ การสนับสนุนการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในสาขาบริการโลจิสติกส์ การพัฒนาการฐานข้อมูลผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อนำไปสู่การสร้างเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาเซียน

4. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เช่น การส่งเสริมการจัดตั้งศูนย์ความเป็นเลิศด้านโลจิสติกส์อาเซียน การอบรมและการอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อเสริมสร้างศักยภาพบุคลากร การส่งเสริมการจัดการจัดทำระบบการออกไปรับรองทักษะให้แก่ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์

5. การเสริมสร้างสาธารณูปโภคและการลงทุนสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Enhance Multi-Modal Transportation Infrastructure and Investment) เช่น การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางการค้าหลักอาเซียน

### 2.3 หลักการเปิดเสรีการค้าบริการตามข้อตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ประเทศสมาชิกอาเซียน ล้วนเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) ซึ่งต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง “ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ” (General Agreement on Trade in Services: GATS) ที่เป็นส่วนหนึ่งในข้อตกลงภายใต้องค์การการค้าโลก เพื่อที่จะลดข้อจำกัดของการค้าระหว่างประเทศด้านการบริการที่มีธรรมชาติที่แตกต่างจากการค้าสินค้า ฉะนั้นแล้ว ประเทศสมาชิกอาเซียนจึงต้องศึกษากฎเกณฑ์ในการเปิดเสรีการค้าบริการในระดับสากล หลักการและรูปแบบ ของการเปิดเสรีการค้าบริการ ตลอดจนพิจารณาถึงความสอดคล้องของกฎหมายการค้าระหว่างประเทศของการเปิดเสรีการค้าบริการ จึงขอสรุปสาระสำคัญในหลักการดังต่อไปนี้

### 2.3.1 พันธกรณีทั่วไป (General Obligation)

พันธกรณีทั่วไปเป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับหลักการ การเปิดเสรีการค้าบริการที่มีผลผูกพัน สำหรับทุกประเทศสมาชิกที่เป็นพันธกรณีของ GATS ต้องปฏิบัติตามทันทีอย่างไม่มีเงื่อนไข จึงขอยกตัวอย่างสำคัญดังนี้

#### 2.3.1.1 หลักการปฏิบัติเยี่ยงชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่ง (Most - Favoured Nation Treatment: MFN)

หลักพื้นฐานของการเปิดเสรีการค้าภายใต้ความตกลงทั่วไปว่าด้วยการบริการ (GAT) ตามบทบัญญัติมาตรา 2 ของข้อตกลง GATS กำหนดว่า “เกี่ยวกับมาตรการใด ๆ ที่ข้อตกลงนี้ครอบคลุมถึง ให้สมาชิกแต่ละสมาชิกให้โดยทันทีและปราศจากเงื่อนไข แก่การบริการและให้ผู้บริการของสมาชิกอื่นใด ซึ่งการปฏิบัติที่เป็นคุณไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าที่ตน ให้แก่การบริการและผู้ให้บริการประเภทเดียวกันของประเทศอื่นใด” จากบทบัญญัตินี้จะเห็นได้ว่า หลักการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติได้รับการอนุเคราะห์ยิ่ง หมายถึงประเทศสมาชิกต้องปฏิบัติกับบริการและผู้ให้บริการจากประเทศสมาชิกอื่น ๆ อย่างเท่าเทียม โดยทันทีและไม่มีเงื่อนไขใด ๆ ทั้งสิ้น กล่าวคือ การให้สิทธิพิเศษแก่การค้าใด ๆ จะต้องกระทำอย่างไม่เลือกปฏิบัติ (Non-discrimination) ภายใต้ข้อกำหนดนี้ เมื่อประเทศให้สิทธิพิเศษทางการค้าใด ๆ แก่ประเทศใด ประเทศสมาชิกอื่นก็จะได้รับสิทธิพิเศษนั้นโดยอัตโนมัติ ซึ่งผลประโยชน์จากการเจรจาการค้าใด ๆ ก็ตกอยู่กับสมาชิกอื่นด้วย

แต่อย่างไรก็ตาม ข้อตกลง GATS ยังเปิดโอกาสให้ประเทศสมาชิกสามารถที่จะมีสิทธิยกเว้นในการปฏิบัติตามหลัก MFN กล่าวคือ นโยบายและมาตรการที่เป็นไปอย่างเลือกปฏิบัติของรัฐ สมาชิกจะบันทึกรายการและเป็นไปตามเงื่อนไขของภาคผนวกที่ว่าด้วยการยกเว้นการใช้มาตรา 2 วรรค 2 ของข้อตกลง GATS เพราะสถานการณ์ของบางรัฐสมาชิกอาจไม่เอื้ออำนวยให้สามารถดำเนินการตามหลัก MFN ได้ทันทีเนื่องจากเหตุผลทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม ดังนั้นรัฐสมาชิกดังกล่าวจึงสามารถที่จะยกเว้นที่จะไม่ปฏิบัติตามหลัก MFN ชั่วคราวได้ตราบเท่าที่มีการยื่นขอยกเว้นไว้

#### 2.3.1.2 หลักความโปร่งใส (Transparency)

ตามบทบัญญัติมาตรา 3 วรรค 1 ของข้อตกลง GATS กำหนดว่า “ให้สมาชิกแต่ละสมาชิกจัดพิมพ์โดยพลันและยกเว้นในสถานการณ์ฉุกเฉินอย่างช้าที่สุดในเวลาที่มาตรการนั้นมีผลบังคับใช้ ซึ่งมาตรการที่เกี่ยวข้องทั้งปวงที่ใช้บังคับโดยทั่วไป อันเกี่ยวเนื่องกับหรือกระทบต่อการบังคับใช้ข้อตกลงนี้ ความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับหรือกระทบต่อการค้าบริการซึ่งสมาชิกเป็นผู้ลงนามก็ให้จัดพิมพ์เช่นเดียวกัน”

จะเห็นได้ว่า หลักความโปร่งใส (Transparency) หมายถึง หลักการที่ประเทศสมาชิก จะต้องให้ความกระจ่างชัดเจนในข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการ กฎหมาย และกฎระเบียบต่าง ๆ หรือเรื่อง ที่เกี่ยวข้องทั่วไปภายในประเทศของตน ซึ่งเกี่ยวข้องกับการเข้ามาค้าบริการ หรือมีผลกระทบในการ เข้ามาค้าบริการ ให้ประเทศสมาชิกอื่นทราบเพื่อประโยชน์ในการขยายทางการค้าเสรีระหว่าง ประเทศและเพื่อใช้บังคับแก่การค้าบริการ ทั้งนี้ เพื่อให้มาตรการต่าง ๆ ด้านการค้าบริการเกิด ความชัดเจนไม่คลุมเครือ

อย่างไรก็ดี ตามบทบัญญัติมาตรา 3 ทวิ ของข้อตกลง GATS นั้น ประเทศสมาชิก ไม่จำเป็นต้องเปิดเผยข้อมูลที่เป็นความลับ ถ้าการเปิดเผยข้อมูลนั้นมีผลขัดขวางการบังคับใช้ กฎหมาย ขัดแย้งกับผลประโยชน์สาธารณะ หรือส่งผลกระทบต่อผลประโยชน์ทางการค้าของสถานประกอบการรัฐหรือเอกชน

### 2.3.1.3 หลักการเปิดเสรีเป็นลำดับ (Progressive Liberalization)

มาตรา 19 วรรคที่ 1 ของข้อตกลง GATS “ตามวัตถุประสงค์แห่งความตกลงนี้ ให้ สมาชิกเข้าทำการเจรจาในรอบที่ต่อเนื่อง โดยเริ่มต้นไม่ช้ากว่า 5 ปี จากวันที่ความตกลงจัดตั้ง องค์การการค้าโลกมีผลบังคับใช้ และเป็นระยะ ๆ หลังจากนั้น โดยมุ่งที่จะให้บรรลุถึงระดับการ เปิดเสรีที่สูงขึ้น โดยลำดับ การเจรจาเช่นนั้นให้มุ่งที่การลดหรือการขจัดผลร้ายของมาตรการอัน เป็นวิธีการจัดให้มีการเข้าสู่ตลาดอย่างมีประสิทธิภาพต่อการค้าบริการ กระบวนการนี้ให้มีขึ้นโดย มุ่งที่จะส่งเสริมประโยชน์ของผู้เข้าร่วมทั้งปวงบนพื้นฐานแห่งประโยชน์อันร่วมกันและเพื่อรักษา ไว้ซึ่งสมดุลทั้งปวงแห่งสิทธิและพันธกรณี”

จุดประสงค์ของการเจรจาเพื่อ การลดหรือจำกัดผลเสียของมาตรการต่าง ๆ ที่กระทบต่อ การค้าบริการ ซึ่งรวมถึงมาตรการซึ่งเคยอยู่ในอำนาจอธิปไตยของรัฐสมาชิกนั้น ๆ ด้วย แต่ก็ได้มี บทบัญญัติเพื่อผ่อนปรนบางประการเพื่อเป็นการถ่วงดุลกับการเปิดเสรีการค้าบริการ โดยได้กำหนด ว่า “กระบวนการเปิดเสรีตามลำดับให้ดีขึ้น โดยเคารพตามควรต่อวัตถุประสงค์ทางนโยบายแห่งชาติ และระดับการพัฒนาของสมาชิกแต่ละรายทั้งในภาคธุรกิจโดยรวม หรือเป็นรายภาคธุรกิจ ให้มี ความยืดหยุ่นที่เหมาะสมสำหรับประเทศที่กำลังพัฒนารายประเทศในการเปิดให้ภาคธุรกิจที่น้อย กว่า มีการเปิดเสรีแก่ประเภทของกิจการน้อยกว่า มีการขยายการเข้าสู่ตลาดโดยลำดับซึ่งสอดคล้อง กับสถานการณ์การพัฒนาของตน และเมื่อให้ผู้ให้บริการต่างชาติเข้าสู่ตลาดของตนแล้ว ก็ยึดมั่นกับ เงื่อนไขของตนที่มุ่งจะให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์ที่อ้างถึงในมาตรา 4”

#### 2.3.1.4 หลักการรวมตัวทางเศรษฐกิจ (Economic Integration)

ประเทศสมาชิกสามารถที่จะมีความตกลงความร่วมมือทางเศรษฐกิจในการเปิดเสรีการค้าบริการได้ หากความตกลงนั้นไม่ทำให้ผลประโยชน์ด้านข้อผูกพันกับ WTO นั้นลดลง ทั้งนี้ การรวมกลุ่มต้องไม่มีลักษณะการเลือกปฏิบัติและห้ามสร้างมาตรการที่ใช้เป็นการเลือกปฏิบัติด้วย

#### 2.3.2 พันธกรณีตามข้อผูกพันเฉพาะ (Specific commitments)

ทั้งนี้ข้อผูกพันเฉพาะเป็นข้อผูกพันในการเปิดตลาดของแต่ละประเทศสมาชิกแตกต่างกันออกไป ซึ่งประเทศสมาชิกต้องแสดงแผนการลดอุปสรรคการกีดกันทางการค้าบริการที่มีผลบังคับใช้เฉพาะกิจกรรมบริการตามที่ประเทศสมาชิกเสนอโดยความสมัครใจ

##### 2.3.2.1 หลักการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติ (National Treatment)<sup>30</sup>

ตามบทบัญญัติมาตรา 17 วรรค 1 ของข้อตกลง GATS กำหนดว่า “ในภาคธุรกิจที่ระบุไว้ในกำหนดการ และภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขและคุณสมบัติใด ๆ ที่ระบุไว้ในกำหนดการ ให้สมาชิกแต่ละสมาชิกให้แก่การบริการ หรือผู้ให้บริการของสมาชิกอื่นใดในส่วนของที่เกี่ยวกับมาตรการทั้งปวงที่กระทบกระเทือนต่อการให้บริการ ซึ่งการปฏิบัติที่เป็นคุณไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าที่ตนให้แก่การบริการและผู้ให้บริการประเภทเดียวกันของตนเอง”

จากบทบัญญัติดังกล่าว จะเห็นได้ว่ารัฐสมาชิกจะต้องทำตามหลักการเยี่ยงคนในชาติ (National Treatment) สำหรับสาขาบริการที่ตนได้ระบุไว้ในตารางข้อผูกพันเฉพาะ ซึ่งหมายความว่า รัฐสมาชิกจะต้องปฏิบัติต่อบริการ หรือผู้ให้บริการที่เป็นคนชาติประเทศของสมาชิกอื่นในรูปแบบที่เหมือนกันทุกประการ (Formally identical treatment) หรือปฏิบัติต่อบริการ หรือผู้ให้บริการที่เป็นคนของชาติสมาชิกอื่น ในรูปแบบที่แตกต่าง (Formally different treatment) เช่นเดียวกับที่รัฐสมาชิกปฏิบัติต่อบริการ หรือผู้ให้บริการที่เป็นคนต่างชาตินของตนเอง โดยหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาตินี้มีความสำคัญสำหรับนักลงทุนต่างด้าวที่ต้องการจะได้รับสิทธิเท่าเทียมกันกับคู่แข่งที่เป็นนักลงทุนท้องถิ่น แต่ต้องประสบความสำเร็จไม่เท่าเทียมกัน

##### 2.3.2.2 หลักการเข้าสู่ตลาด (Market access)

ตามบทบัญญัติมาตรา 16 วรรค 1 ของข้อตกลง GATS กำหนดว่า “ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการเข้าสู่ตลาด โดยผ่านแบบวิธีของการให้บริการตามที่ระบุมาตรา 1 ให้สมาชิกให้การปฏิบัติบริการ หรือผู้ให้บริการของสมาชิกอื่นใดที่เป็นคุณไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าการปฏิบัติที่ให้ตามข้อกำหนด ข้อจำกัดและเงื่อนไขตามที่ได้ตกลงกันและที่ได้ระบุไว้ในตามตารางข้อมูลผูกพันของตน”

จากการพิจารณาดังกล่าว จะเห็นได้ว่า หลักการเข้าสู่ตลาด เป็นการเปิดตลาดของประเทศสมาชิกให้แก่สมาชิกอื่นได้เข้ามาประกอบธุรกิจในดินแดนของประเทศสมาชิก ตามสาขา

<sup>30</sup> สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนา. เล่มเดิม. น. 1-2 ถึง 1-5.

บริการที่ประเทศสมาชิกได้ระบุไว้ในตารางข้อผูกพันเฉพาะและรัฐภาคีสามารถที่จะระบุจำกัด และ บรรดาเงื่อนไขเกี่ยวกับการเข้าสู่ตลาดจะทำให้สาขาบริการใดมีรูปแบบของการให้บริการเป็นไป อย่างไรก็ได้ และประเทศสมาชิกจะต้องไม่กำหนดมาตรการภายในประเทศที่เป็นเงื่อนไขในการ จำกัดการเข้าสู่ตลาดการค้าบริการของตน เว้นแต่จะได้ระบุข้อจำกัดดังกล่าวไว้ในตารางข้อผูกพัน เฉพาะของแต่ละประเทศเท่านั้น<sup>31</sup>

จากการศึกษาถึงระบบโลจิสติกส์ที่มีวิวัฒนาการมาอย่างช้านานแล้ว จะพบว่า โลจิสติกส์นั้นได้ถูกแทรกซึมไปทุก ๆ ธุรกิจการค้า เพราะการค้านั้นต้องมีการขนส่งสินค้าไปยัง ผู้บริโภคเสมอ หากธุรกิจใดมีระบบการจัดการโลจิสติกส์ที่ดี ธุรกิจนั้นย่อมมีความได้เปรียบกว่า คู่แข่งทางการค้ารายอื่น ๆ ในตลาด อีกทั้ง ปัจจุบันเป็นยุคแห่งการค้าขายระหว่างประเทศระบบ โลจิสติกส์จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะส่งเสริมให้การค้าระหว่างประเทศขยายตัวมากขึ้น ประเทศใน กลุ่มอาเซียนเองได้เล็งเห็นถึงความสำคัญดังกล่าว จึงได้เร่งรัดให้มีการเปิดเสรีการบริการ โลจิสติกส์ โดยกำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องเปิดให้นักลงทุนอาเซียนเข้ามาลงทุนในประเทศสมาชิกได้ อย่างเสรี ทั้งนี้ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

---

<sup>31</sup> พิจิตรา นรนาพันธ์. (2551). การเปิดเสรีการค้าบริการกับปัญหาการใช้ชื้อบุคคลอื่นประกอบธุรกิจ แทนคนต่างด้าวในประเทศไทย.

### บทที่ 3

## หลักการประกอบธุรกิจบริการสาขาโลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในประเทศไทย เปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศ

หลักการประกอบธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในแต่ละประเทศนั้น ล้วนแต่มีความแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับตามกฎหมายภายในและนโยบายทางเศรษฐกิจสังคมของแต่ละประเทศเอง อีกทั้งปัจจุบันแต่ละประเทศได้มีข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งส่งผลให้การเข้ามาประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวนั้นมีการเปลี่ยนแปลงไป เช่นเดียวกับความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ทำให้ประเทศในกลุ่มอาเซียนทั้ง 10 ประเทศต้องมีการปรับปรุงกฎหมายภายในให้สอดคล้องกับข้อผูกพันตามความตกลงดังกล่าวด้วย ดังนั้นแล้วผู้ประกอบการต่างด้าวจึงมีความจำเป็นที่ต้องพิจารณากฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ให้รอบครอบถี่ถ้วนอีกด้วย

### 3.1 หลักกฎหมายไทย

การเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทยของคนต่างด้าวในปัจจุบันนั้นต้องอยู่ในบังคับของกฎหมายหลายฉบับ ตามวัตถุประสงค์ของการเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทย ธุรกิจบริการโลจิสติกส์นั้น เป็นธุรกิจที่ประกอบด้วยกิจกรรมหลายอย่าง ซึ่งหากคนต่างด้าวประสงค์จะประกอบธุรกิจในประเทศไทยย่อมต้องคำนึงถึงกฎหมาย กฎ ระเบียบ และข้อบังคับ ตามกฎหมายด้วย

#### 3.1.1 พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 เริ่มมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 4 มีนาคม พ.ศ. 2543 โดยมีเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้คือ โดยประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 281 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 ซึ่งใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันได้ออกใช้บังคับมาเป็นเวลานานแล้ว และมีหลักการบางประการไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ทางเศรษฐกิจ การลงทุน และการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน จึงสมควรปรับปรุงกฎหมายเสียใหม่เพื่อส่งเสริมให้มีการแข่งขันในการประกอบธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งจะเป็นประโยชน์กับ

ประเทศไทยโดยรวม ทั้งยังเป็นการดำเนินการให้สอดคล้องกับพันธกรณีตามสนธิสัญญาระหว่างประเทศด้วยจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้<sup>32</sup>

### 3.1.1.1 คำนิยามและหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความเป็น “นิติบุคคลต่างด้าว”

คำนิยาม “คนต่างด้าว” ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 มาตรา 4 คือ “คนต่างด้าว” หมายความว่า

1. บุคคลธรรมดาที่ไม่มีสัญชาติไทย
2. นิติบุคคลซึ่งมิได้จดทะเบียนในประเทศไทย
3. นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย และมีลักษณะดังนี้

(ก) นิติบุคคลที่มีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้นถือโดยบุคคล (1) หรือ (2) หรือ นิติบุคคลที่มีบุคคลตามข้อ (1) หรือ (2) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น

(ข) ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนสามัญที่จดทะเบียน ซึ่งหุ้นส่วนผู้จัดการหรือผู้จัดการเป็นบุคคลตาม (1)

4. นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย ซึ่งมีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งของนิติบุคคลนั้นถือโดยบุคคล (1) (2) หรือ (3) หรือนิติบุคคลซึ่งมีบุคคลตาม (1) (2) หรือ (3) ลงทุนมีมูลค่าหุ้นตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น

เพื่อประโยชน์แห่งคำนิยามนี้ให้ถือว่า หุ้นของบริษัทจำกัดที่มีใบหุ้นชนิดออกให้ผู้ถือ เป็นหุ้นของคนต่างด้าว เว้นแต่จะได้มีกฎกระทรวงกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น<sup>33</sup>

จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ บัญญัติให้คำจำกัดความของคนต่างด้าว ได้กำหนดให้ทั้งบุคคลธรรมดาและนิติบุคคล ในส่วนของบุคคลธรรมดาคือ บุคคลธรรมดาที่ไม่มีสัญชาติไทย ซึ่งอาจพิจารณาได้ว่าบุคคลดังกล่าวจะต้องไม่ได้รับสัญชาติไทยโดยการเกิด และโดยการขอแปลงสัญชาติ ตามพระราชบัญญัติ พ.ศ. 2528<sup>34</sup> ส่วนนิติบุคคลนั้น หมายถึง นิติบุคคลที่ไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทยและยังหมายถึง นิติบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศไทยแต่มีสัดส่วนการถือหุ้นหรือทุน ถือโดยบุคคลหรือนิติบุคคลต่างด้าวเกินกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นหรือทุนนั้น ทั้งนี้รวมถึงการเป็นหุ้นส่วนผู้จัดการ หรือ เป็นผู้จัดการ โดยบุคคลหรือนิติบุคคลต่างด้าวของห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน

<sup>32</sup> หมายเหตุ พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.

<sup>33</sup> พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว มาตรา 4.

<sup>34</sup> พิจิตรา นรนาพันธ์. เล่มเดิม. น. 49.



ตามมาตรา 4 (4) ยังได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาความเป็นนิติบุคคลต่างด้าวไว้ โดยได้กำหนดถึงนิติบุคคลซึ่งได้จดทะเบียนในประเทศไทยและมีลักษณะตาม มาตรา 4 (1) (2) (3)

1. นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย แต่มีหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งถือโดยบุคคลซึ่งไม่มีสัญชาติไทย หรือนิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย หรือนิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย แต่มีบุคคลที่ไม่มีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลที่ไม่มีสัญชาติไทย ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น

จากบทบัญญัติดังกล่าวมีการนำเรื่อง จำนวนทุน มาพิจารณาโดยหากจำนวนทุนที่คำนวณเป็นจำนวนหุ้นในนิติบุคคลนั้นตั้งแต่กึ่งหนึ่งถือโดยบุคคลที่ไม่มีสัญชาติไทย หรือนิติบุคคลต่างประเทศ หรือทั้งสองอย่างยอมทำให้นิติบุคคลนั้นเป็นนิติบุคคลต่างด้าว

2. หลักเกณฑ์เรื่องอำนาจจัดการของห้างหุ้นส่วนจำกัด หรือห้างหุ้นส่วนสามัญ จดทะเบียนโดยมาตรา 4 (4) ได้บัญญัติไว้หากผู้จัดการ หรือหุ้นส่วนผู้จัดการในนิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทยเป็นบุคคลซึ่งไม่มีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลซึ่งมีจำนวนหุ้นอันเป็นทุนตั้งแต่กึ่งหนึ่งเป็นคนต่างด้าวแล้ว ยอมทำให้ห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือห้างหุ้นส่วนสามัญ จดทะเบียนเป็นคนต่างด้าว

3. หลักเกณฑ์เรื่อง จำนวนทุน โดยมาตรา 4 (4) ตอนท้ายได้บัญญัติว่านิติบุคคลซึ่งมีบุคคลตาม (1) (2) หรือ (3) ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น ย่อมหมายความว่าหากนิติบุคคลที่จดทะเบียนในประเทศไทย แต่มีบุคคลซึ่งไม่มีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย หรือ เป็นนิติบุคคลตาม (3) แล้ว ลงทุนมีมูลค่าตั้งแต่กึ่งหนึ่งของทุนทั้งหมดในนิติบุคคลนั้น ย่อมทำให้นิติบุคคลนั้นเป็นคนต่างด้าวด้วย

#### 3.1.1.2 คุณสมบัติของคนต่างด้าว

พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 มาตรา 16 ได้กำหนดให้คนต่างด้าวซึ่งจะขอรับใบอนุญาตได้ต้องมีคุณสมบัติ และไม่มีลักษณะต้องห้ามดังต่อไปนี้

1. มีอายุไม่ต่ำกว่า 20 ปี บริบูรณ์
2. มีถิ่นที่อยู่ในราชอาณาจักร หรือได้รับอนุญาตให้เข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว
3. ไม่เป็นคนไร้ความสามารถหรือเสมือนไร้ความสามารถ
4. ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย
5. ไม่เคยต้องโทษตามคำพิพากษาหรือถูกเปรียบเทียบปรับในความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ หรือตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 281 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 เว้นแต่พ้นโทษมาแล้วไม่น้อยกว่า 5 ปี ก่อนวันขอรับใบอนุญาต

6. ไม่เคยต้องโทษตามคำพิพากษาในความผิดฐานฉ้อโกง โกงเจ้าหนี้ ชักยอก ความผิดเกี่ยวกับการค้าตามประมวลกฎหมายอาญา หรือในความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการกู้ยืมเงินที่เป็น การฉ้อโกงประชาชน หรือในความผิดตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง เว้นแต่พ้นโทษมาแล้ว ไม่น้อยกว่า 5 ปี ก่อนวันขอรับใบอนุญาต

7. ไม่เคยถูกเพิกถอนใบอนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้ หรือตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 281 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2515 ในระยะเวลา 5 ปี ก่อนวันขอรับใบอนุญาต

ในกรณีที่ดินบุคคลเป็นผู้ขอรับใบอนุญาต กรรมการ ผู้จัดการ หรือผู้รับผิดชอบในการ ดำเนินการของนิติบุคคลนั้นที่เป็นคนต่างด้าวต้องมีคุณสมบัติ และไม่ต้องห้ามตามดังกล่าวข้างต้น ด้วย

### 3.1.1.3 ข้อกำหนดเรื่องทุนขั้นต่ำ ที่ต้องนำเข้ามาในราชอาณาจักร

คนต่างด้าวที่จะเข้ามาประกอบกิจการที่ต้องขออนุญาตตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ มีข้อกำหนดเรื่องทุนขั้นต่ำเริ่มต้นประกอบธุรกิจในประเทศไทย ตามมาตรา 14 บัญญัติว่า

“ทุนขั้นต่ำที่คนต่างด้าวใช้ประกอบธุรกิจในการเริ่มต้นประกอบธุรกิจในประเทศไทย ต้องมีจำนวน ไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงแต่ต้อง ไม่น้อยกว่า 2 ล้านบาท

ในกรณีที่การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในวรรคแรก เป็นธุรกิจที่ต้องได้รับอนุญาต ตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ทุนขั้นต่ำในแต่ละกระทรวงสำหรับธุรกิจแต่ละธุรกิจต้อง ไม่น้อย กว่าสามล้านบาท

กฎกระทรวงที่ออกตามพระราชบัญญัติมาตรานี้ อาจกำหนดระยะเวลาที่ต้องนำหรือส่ง เข้ามาในประเทศไทยไว้ด้วยก็ได้

ความในมาตรานี้ไม่ใช้บังคับกับกรณีที่คนต่างด้าวนำเงินหรือทรัพย์สินอันเกิดจากรายได้ที่ได้มาจากการประกอบธุรกิจเดิมที่เริ่มดำเนินการมาก่อนแล้วในประเทศไทยไปเริ่มประกอบ ธุรกิจรายอื่นหรือนำไปลงทุนหรือลงทุนในกิจการหรือในนิติบุคคลอื่น”<sup>35</sup>

พระราชบัญญัตินี้ ยังได้ให้ความหมายของ “ทุนขั้นต่ำ” หมายความว่า ทุนของคนต่าง ด้าวในกรณีที่คนต่างด้าวเป็นนิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย และในกรณีที่คนต่างด้าวเป็น นิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทยหรือเป็นนิติบุคคลธรรมดา ให้หมายถึงเงินตรา ต่างประเทศที่คนต่างด้าวนำมาใช้เมื่อเริ่มต้นประกอบธุรกิจในประเทศ

จะเห็นได้ว่า “ทุนขั้นต่ำ” ได้แบ่งออกเป็น 2 แหล่งที่มา คือทุนที่จดทะเบียนและทุนที่ นำเข้ามาในราชอาณาจักร โดย “ทุนขั้นต่ำ” จะเป็นทุนจดทะเบียนเมื่อคนต่างด้าวเป็นนิติบุคคลที่จด ทะเบียนในประเทศไทย จึงไม่จำเป็นต้องใช้เงินตราต่างประเทศ แม้ว่าหุ้นส่วนจะเป็นคนต่างด้าว

<sup>35</sup> พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 มาตรา 14.

ก็ตาม โดยหากเป็นของบริษัทจำกัด หมายถึงทุนจดทะเบียน หากเป็นบริษัทมหาชน หมายถึง ทุนที่ชำระแล้ว และห้างหุ้นส่วนหมายถึง เงินที่ผู้เป็นหุ้นส่วนหรือสมาชิกรับมาลงหุ้น แต่ “ทุนขั้นต่ำ” จะเป็นทุนที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร เมื่อคนต่างด้าวเป็นนิติบุคคลซึ่งไม่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย หรือเป็นบุคคลธรรมดาซึ่งไม่ได้มีสัญชาติไทย โดยต้องเป็นเงินตราต่างประเทศที่นำเข้ามาเริ่มใช้ในการประกอบธุรกิจ ซึ่งการคำนวณทุนจดทะเบียนจากเงินตราต่างประเทศเป็นเงินบาทนั้น ใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่มีการยื่นคำขอ<sup>36</sup>

ในปัจจุบันมีกฎกระทรวงกำหนดทุนขั้นต่ำและระยะเวลาในการนำหรือส่งทุนขั้นต่ำเข้ามาในประเทศไทย พ.ศ. 2545 ได้บัญญัติเรื่องทุนขั้นต่ำเอาไว้โดยได้กำหนดไว้ ดังนี้

ข้อ 1 ทุนขั้นต่ำที่คนต่างด้าวใช้ในการเริ่มต้นประกอบธุรกิจในประเทศไทยตามมาตรา 14 วรรคหนึ่ง ต้องมีจำนวนตั้งแต่สองล้านบาทขึ้นไป

ข้อ 2 ทุนขั้นต่ำที่คนต่างด้าวใช้ในการเริ่มต้นประกอบธุรกิจในประเทศไทยตามมาตรา 14 วรรคสอง ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละยี่สิบห้าของค่าเฉลี่ยต่อปีของประมาณการรายจ่ายในการประกอบธุรกิจสำหรับแต่ละธุรกิจของคนต่างด้าวนั้น เป็นเวลาสามปี แต่ทั้งนี้ต้องมีจำนวนตั้งแต่สามล้านบาทขึ้นไปสำหรับแต่ละธุรกิจ ในกรณีที่ระยะเวลาการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวนั้นไม่ถึงสามปี ให้เฉลี่ยตามระยะเวลาที่ประกอบธุรกิจนั้น โดยให้คิดเฉลี่ยต่อปีของระยะเวลาที่ประกอบธุรกิจเป็นเกณฑ์ แต่ทั้งนี้ต้องมีจำนวนตั้งแต่สามล้านบาทขึ้นไป

ประมาณการรายจ่ายตามวรรคหนึ่ง หมายความว่า จำนวนเงินที่คนต่างด้าวจะใช้จ่ายในประเทศไทยสำหรับการประกอบธุรกิจ เพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ถาวรและเป็นค่าใช้จ่ายในการประกอบธุรกิจในแต่ละปี

จากกฎกระทรวงดังกล่าว สามารถกำหนดทุนขั้นต่ำตามประเภทธุรกิจดังนี้

1. หากเป็นการประกอบธุรกิจประเภทที่ไม่ใช่ธุรกิจตามบัญชีแนบท้ายนี้ เป็นกรณีที่คนต่างด้าวไม่ต้องขออนุญาตประกอบธุรกิจแต่ต้องมี “ทุนขั้นต่ำ” ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงไม่น้อยกว่า 2 ล้านบาท

2. หากเป็นธุรกิจที่ต้องได้รับอนุญาตตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติจะต้องมี “ทุนขั้นต่ำ” ตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงไม่น้อยกว่า 3 ล้านบาท

ถึงอย่างไรก็ตามในเรื่องการกำหนด “ทุนขั้นต่ำ” มิได้บังคับกับกรณีที่คนต่างด้าวนำเงินหรือทรัพย์สินอันเกิดจากรายได้ที่ได้มาจากการประกอบธุรกิจเดิมที่เริ่มดำเนินการมาก่อนแล้วในประเทศไทยไปเริ่มประกอบธุรกิจรายอื่น หรือนำไปลงหุ้น หรือลงทุนในกิจการหรือในนิติบุคคลอื่นตามวรรคท้ายแห่งมาตรานี้เพราะเป็นการส่งเสริมให้มีการลงทุนต่อ

<sup>36</sup> พิจิตรา นรนาพันธ์. เล่มเดิม. น. 52.

### 3.1.1.4 ข้อจำกัดเรื่องสัดส่วนการลงทุนของคนต่างด้าว

คนต่างด้าวที่จะประกอบธุรกิจในประเทศไทยนั้นหากจะประกอบธุรกิจตามที่กำหนดไว้ในบัญชีสอง ทำพระราชบัญญัตินี้เป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศหรือมีผลกระทบต่อศิลปวัฒนธรรม จารีตประเพณี ทัศนกรรมพื้นบ้าน หรือทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม นั้น พระราชบัญญัติฉบับนี้มาตรา 15 ได้กำหนดสัดส่วนการถือหุ้นไว้ หากคนต่างด้าวจะประกอบธุรกิจตามบัญชีสองได้จะต้องมีคนไทยหรือนิติบุคคลที่ไม่ใช่คนต่างด้าวตามพระราชบัญญัตินี้ถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละสี่สิบของทุนของคนต่างด้าวที่เป็น นิติบุคคลนั้น เว้นแต่จะมีเหตุสมควร รัฐมนตรีโดยการอนุมัติของคณะรัฐมนตรีอาจผ่อนผันสัดส่วนในเรื่องดังกล่าวให้น้อยลงแต่ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ ยี่สิบห้า และต้องมีกรรมการเป็นคนไทยไม่น้อยกว่าสองในห้าของกรรมการทั้งหมด<sup>37</sup>

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าแม้คนต่างด้าวจะได้รับอนุญาตในการประกอบธุรกิจตามบัญชีสองแล้วก็ตาม ยังถูกจำกัดเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นระหว่างคนต่างด้าวและสัดส่วนหุ้นไทยไม่เกินร้อยละ 60 กล่าวคืออัตราส่วนคนต่างด้าวต่อสัดส่วนหุ้นไทยหรือนิติบุคคลซึ่งไม่ใช่คนต่างด้าว 60: 40 ทั้งนี้มีข้อยกเว้นสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวมากกว่าร้อยละ 60 ได้ หากมีเหตุสมควร รัฐมนตรีโดยได้รับการอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีผ่อนผันได้ แต่สัดส่วนหุ้นไทยต้องไม่น้อยกว่า ร้อยละ 25 และกรรมการต้องเป็นคนไทยไม่น้อยกว่า สองในห้าของจำนวนกรรมการทั้งหมด จากข้อยกเว้นที่กล่าวมานี้ คนต่างด้าวสามารถถือหุ้นธุรกิจประเภทนี้ได้ถึงร้อยละ 75

### 3.1.1.5 ประเภทของธุรกิจที่ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบการ

การกำหนดหลักเกณฑ์การควบคุมการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ได้มีการควบคุมการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวโดยมีการกำหนดประเภทของธุรกิจที่ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจไว้ในบัญชีทำพระราชบัญญัติฉบับนี้ ซึ่งธุรกิจต่าง ๆ เหล่านี้เป็นธุรกิจที่ต้องสงวนไว้สำหรับคนไทย

พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวนั้น ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 8 ว่า “ภายใต้บังคับ มาตรา 6 มาตรา 7 มาตรา 10 และมาตรา 12

1. ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจที่ไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบกิจการด้วยเหตุผลพิเศษตามที่กำหนดไว้ในบัญชีหนึ่ง

2. ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศธุรกิจที่มีผลกระทบต่อศิลปวัฒนธรรม จารีตประเพณี และทัศนกรรมพื้นบ้าน หรือ

<sup>37</sup> พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 มาตรา 15.

ธุรกิจที่มีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในบัญชีสอง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยการอนุมัติคณะรัฐมนตรี

3. ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจที่คนไทยยังไม่มีความพร้อมที่จะแข่งขันในการประกอบกิจการกับคนต่างด้าวตามที่กำหนดไว้ในบัญชีสาม เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ

จากบทบัญญัติดังกล่าว จะเห็นได้ว่าหากคนต่างด้าวมีความประสงค์จะประกอบธุรกิจในประเทศไทยก็สามารถทำได้ แต่ต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ในเรื่องบัญชีประเภทธุรกิจที่กำหนดไว้ในท้ายพระราชบัญญัติฉบับนี้ที่กำหนดห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบกิจการตามบัญชีประเภทธุรกิจด้วยเหตุผลพิเศษ ดังนี้

บัญชีหนึ่ง เป็นธุรกิจซึ่งห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจโดยเด็ดขาด โดยเหตุผลพิเศษจะขออนุญาตไม่ได้ ซึ่งมีทั้งหมด 9 ประเภท ดังนี้คือ

1. การทำกิจการหนังสือพิมพ์ การทำกิจการสถานีวิทยุกระจายเสียง หรือ สถานีวิทยุโทรทัศน์
2. การทำนา ทำไร่ หรือ ทำสวน
3. การเลี้ยงสัตว์
4. การทำป่าไม้และการแปรรูปไม้จากป่าธรรมชาติ
5. การทำประมงเฉพาะการจับสัตว์น้ำในน่านน้ำไทย และในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย
6. การสกัดสมุนไพร
7. การค้าและการขายทอดตลาดโบราณวัตถุของไทย หรือที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ของประเทศ
8. การทำนาหรือหล่อพระพุทธรูปและการทำบาตร
9. การค้าที่ดิน

บัญชีสอง เป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศ หรือมีผลกระทบต่อศิลปวัฒนธรรม จารีตประเพณี ทัศนกรรมพื้นบ้าน หรือ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

หมวด 1 ธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศ

(1) การผลิต การจำหน่าย และการซ่อมบำรุง

(ก) อาวุธ เครื่องกระสุนปืน ดินปืน วัตถุระเบิด

(ข) ส่วนประกอบของอาวุธปืน เครื่องกระสุนปืน และวัตถุระเบิด

(ค) อากาศยาน หรือพาหนะทางการทหาร

(ง) อุปกรณ์หรือส่วนประกอบของอุปกรณ์สงครามทุกประเภท

(2) การขนส่งทางบก น้ำ หรือทางอากาศในประเทศ รวมทั้งกิจการการบินภายในประเทศ

หมวด 2 ธุรกิจที่มีผลกระทบต่อศิลปวัฒนธรรม จารีตประเพณี และหัตถกรรมพื้นบ้าน

(1) การค้าของเก่า หรือศิลปวัตถุ ซึ่งเป็นงานศิลปกรรม หัตถกรรมของไทย

(2) การผลิตเครื่องมือไม้แกะสลัก

(3) การเลี้ยงไหม การผลิตเส้นไหมไทย การทอผ้าไหม หรือ การพิมพ์ลวดลายผ้าไหมไทย

(4) การผลิตเครื่องดนตรีไทย

(5) การผลิตเครื่องทอง เครื่องเงิน เครื่องถม เครื่องทองลงหิน หรือเครื่องเงิน

(6) การผลิตด้วยขามหรือเครื่องปั้นดินเผาที่เป็นศิลปวัฒนธรรมไทย

หมวด 3 ธุรกิจที่มีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติหรือสิ่งแวดล้อม

(1) การผลิตน้ำตาลจากอ้อย

(2) การทำนากลือ รวมทั้งการทำกลือสินเชา

(3) การทำกลือหิน

(4) การทำเหมือง รวมทั้งการระเบิดหรือข่อยหิน

(5) การแปรรูปไม้เพื่อทำเครื่องเรือนและเครื่องใช้สอย

บัญชีสาม ธุรกิจที่คนไทยยังไม่มีความพร้อมที่จะแข่งขันในการประกอบกิจการกับคนต่างด้าว

(1) การสีข้าว และการผลิตแป้งจากข้าวและพืชไร่

(2) การทำประมง เฉพาะการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ

(3) การทำป่าไม้จากป่าปลูก

(4) การผลิตไม้อัด แผ่นไม้วีเนียร์ ชิปบอร์ด หรือฮาร์ดบอร์ด

(5) การผลิตปูนขาว

(6) การทำกิจการทางบัญชี

(7) การทำกิจการบริการทางกฎหมาย

(8) การทำกิจการบริการสถาปัตยกรรม

(9) การทำกิจการบริการทางวิศวกรรม

(10) การก่อสร้าง ยกเว้น

(ก) การก่อสร้างซึ่งเป็นการให้บริการพื้นฐานแก่ประชาชน ด้านการสาธารณูปโภคหรือการคมนาคมที่ต้องใช้เครื่องมือ เครื่องจักร เทคโนโลยีหรือความชำนาญในการก่อสร้างเป็นพิเศษ โดยมีทุนขั้นต่ำของคนต่างด้าวตั้งแต่ห้าร้อยล้านบาทขึ้นไป

(ข) การก่อสร้างประเภทอื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

(11) การทำกิจการนายหน้าหรือตัวแทน ยกเว้น

(ก) การเป็นนายหน้าหรือตัวแทนซื้อขายหลักทรัพย์หรือการบริการที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขายล่วงหน้าซึ่งสินค้าเกษตรหรือตราสารทางการเงินหรือหลักทรัพย์

(ข) การเป็นนายหน้าหรือตัวแทนซื้อขายหรือจัดหาสินค้าหรือบริการที่จำเป็นต่อการผลิตหรือการให้บริการของวิสาหกิจในเครือเดียวกัน

(ค) การเป็นนายหน้าหรือตัวแทนซื้อขาย จัดซื้อ จัดจำหน่ายหรือจัดหาตลาดทั้งภายในประเทศและต่างประเทศเพื่อการจำหน่ายสินค้าที่ผลิตในประเทศไทย หรือนำเข้าจากต่างประเทศอันมีลักษณะ เป็นการประกอบธุรกิจระหว่างประเทศ โดยมีทุนขั้นต่ำของคนต่างด้าวตั้งแต่หนึ่งร้อยล้านบาทขึ้นไป

(ง) การเป็นนายหน้าหรือตัวแทนประเภทอื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

(12) การขายทอดตลาด

(ก) การขายทอดตลาดที่มีลักษณะเป็นการประมูลซื้อขายระหว่างประเทศที่มีการประมูลซื้อขายของเก่า วัตถุโบราณ หรือศิลปวัตถุซึ่งเป็นงานศิลปกรรม หัตถกรรม หรือโบราณวัตถุของไทย หรือที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ของประเทศ

(ข) การขายทอดตลาดประเภทอื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

(13) การค้าภายในที่เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์หรือผลผลิตทางการเกษตรพื้นเมืองที่ยังไม่มีกฎหมายห้ามไว้<sup>38</sup>

(14) การค้าปลีกสินค้าทุกประเภทที่มีทุนขั้นต่ำรวมทั้งสิ้นน้อยกว่าหนึ่งร้อยล้านบาท หรือมีทุนขั้นต่ำของแต่ละร้านน้อยกว่ายี่สิบล้านบาท

<sup>38</sup> ปัจจุบันได้มีพระราชกฤษฎีกาแก้ไขประเภทธุรกิจตามบัญชีท้าย พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ลงวันที่ 14 มีนาคม พ.ศ. 2556 บัญญัติใน มาตรา 3 ความว่า ให้ยกเลิกความใน (13) ของบัญชีสาม ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 และให้ใช้ความดังต่อไปนี้แทน “(13) การค้าภายในที่เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์หรือผลผลิตทางการเกษตรพื้นเมืองที่ยังไม่มีกฎหมายห้ามไว้ ยกเว้น การซื้อขายสินค้าเกษตรล่วงหน้าในตลาดสินค้าเกษตรล่วงหน้าแห่งประเทศไทย โดยไม่มีการส่งมอบหรือรับสินค้าเกษตรภายในประเทศ.” สำนักงานส่งเสริมพัฒนาธุรกิจการค้า. (ม.ป.ป.). รายงานบทสรุปผู้บริหาร โครงการศึกษาวิจัยโอกาสผลกระทบและมาตรการรองรับสำหรับธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทยจากการจัดทำเขตการค้าเสรี. สืบค้นเมื่อ 14 มกราคม 2557, จาก [http://www.dbd.go.th/ewt\\_di\\_link.php](http://www.dbd.go.th/ewt_di_link.php)

- (15) การค้าส่งสินค้าทุกประเภทที่มีทุนขั้นต่ำของแต่ละร้านน้อยกว่าหนึ่ง ร้อยล้านบาท
- (16) การทำกิจการโฆษณา
- (17) การทำกิจการ โรงแรม เว้นแต่บริการจัดการ โรงแรม
- (18) การนำเข้าเที่ยว
- (19) การขายอาหารหรือเครื่องดื่ม
- (20) การทำกิจการเพาะขยายหรือปรับปรุงพันธุ์พืช
- (21) การทำธุรกิจบริการอื่น ยกเว้นธุรกิจบริการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง<sup>39</sup>

<sup>39</sup> ปัจจุบัน ได้มีกฎกระทรวงกำหนดธุรกิจบริการที่ไม่ต้องขออนุญาตในการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2556 โดยได้บัญญัติให้ธุรกิจบริการดังต่อไปนี้เป็นธุรกิจบริการที่ยกเว้นไม่อยู่ใน (21) ของบัญชีสาม ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

- (1) ธุรกิจหลักทรัพย์และธุรกิจอื่นตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
  - (ก) การค้าหลักทรัพย์
  - (ข) การเป็นที่ปรึกษาการลงทุน
  - (ค) การจัดจำหน่ายหลักทรัพย์
  - (ง) กิจการการยืมและให้ยืมหลักทรัพย์
  - (จ) การจัดการกองทุนรวม
  - (ฉ) การจัดการกองทุนส่วนบุคคล
  - (ช) การจัดการเงินร่วมลงทุน
  - (ซ) การให้สินเชื่อเพื่อธุรกิจหลักทรัพย์
  - (ฌ) การเป็นที่ปรึกษาทางการเงิน
  - (ญ) การให้บริการเป็นนายทะเบียนหลักทรัพย์
  - (ฎ) การดูแลรักษาทรัพย์สินของลูกค้าของบริษัทหลักทรัพย์ หรือลูกค้าของผู้ประกอบธุรกิจ

สัญญาซื้อขายล่วงหน้า

- (ก) การเป็นผู้รับฝากทรัพย์สินของกองทุนส่วนบุคคล
- (ข) การเป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุนรวม
- (ค) การเป็นผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
- (2) ธุรกิจสัญญาซื้อขายล่วงหน้าตามกฎหมายว่าด้วยสัญญาซื้อขายล่วงหน้า
  - (ก) การเป็นผู้ค้าสัญญาซื้อขายล่วงหน้า
  - (ข) การเป็นที่ปรึกษาสัญญาซื้อขายล่วงหน้า
  - (ค) การเป็นผู้จัดการเงินทุนสัญญาซื้อขายล่วงหน้า
- (3) การประกอบธุรกิจเป็นทริสเตอร์ตามกฎหมายว่าด้วยทริสเตอร์เพื่อธุรกรรมในตลาดทุน สืบค้นเมื่อ 7

ธันวาคม 2556, จาก [http://www.dbd.go.th/ewt\\_news.php?nid=1067&filename=index](http://www.dbd.go.th/ewt_news.php?nid=1067&filename=index)



ประเภทธุรกิจที่กำหนดอยู่ในบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ โดยมากจะสอดคล้องกับสถานะเศรษฐกิจของโลกและเศรษฐกิจในประเทศไทยเอง ตลอดจนความสามารถของผู้ประกอบการที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนั้นพระราชบัญญัตินี้จึงได้มีบทบัญญัติ มาตรา 9 การปรับปรุงหรือแก้ไขประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ให้ทำเป็นพระราชกฤษฎีกา เว้นแต่เป็นธุรกิจตามบัญชีหนึ่ง หรือบัญชีสอง หมวด 1 ให้ทำเป็นพระราชบัญญัติ และ ให้คณะกรรมการพิจารณาทบทวนประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้อย่างน้อย 1 ครั้ง ในทุกกรอบระยะเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้บังคับใช้แล้วให้ความเห็นเสนอรัฐมนตรี<sup>40</sup>

ปัจจุบันได้มีพระราชกฤษฎีกา<sup>41</sup> การแก้ไขธุรกิจในบัญชีสาม (13) โดยได้เพิ่มเติมในส่วนของ การยกเว้น ธุรกิจการซื้อขายสินค้าเกษตรล่วงหน้าในตลาดสินค้าเกษตรล่วงหน้าแห่งประเทศไทย โดยไม่มีการส่งมอบหรือรับสินค้าเกษตรภายในประเทศ ไม่อยู่ในบังคับที่ต้องได้รับอนุญาตตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวตามบัญชีสามนี้

อีกทั้งได้มีกฎกระทรวง พ.ศ. 2556<sup>42</sup> ได้กำหนดประเภทธุรกิจบริการตามบัญชีสาม (21) ที่ยกเว้นให้ธุรกิจบริการตามที่ได้กำหนดไว้ในกฎกระทรวงฉบับนี้ คนต่างด้าวสามารถประกอบธุรกิจดังกล่าวได้โดยไม่ต้องได้รับการอนุญาตก่อน

3.1.1.6 การเข้าประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวตามสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคี หรือมีความผูกพันตามพันธกรณี

พระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติให้คนต่างด้าวที่จะประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้โดยสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือมีความผูกพันตามพันธกรณี ให้ได้รับการยกเว้นจากการบังคับใช้บทบัญญัติแห่งมาตราต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 10 วรรคหนึ่ง และให้เป็นไปตามบทบัญญัติและเงื่อนไขของสนธิสัญญานั้น ซึ่งอาจรวมถึงการให้สิทธิคนไทยและวิสาหกิจของคนไทยเข้าไปประกอบธุรกิจในประเทศสมาชิกของคนต่างด้าวนั้นเป็นการตอบแทนด้วย<sup>43</sup> และหากคนต่างด้าวดังกล่าวต้องการที่จะประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ก็สามารถทำได้โดยการแจ้งความประสงค์ต่ออธิบดีตามหลักเกณฑ์และวิธีที่กำหนดในกฎกระทรวงเพื่อขอหนังสือรับรองและให้อธิบดีออกหนังสือรับรองให้คนต่างด้าวนั้นโดยเร็ว แต่ต้องไม่เกินสามสิบวันนับแต่ได้รับการแจ้งจากคนต่างด้าว<sup>44</sup>

<sup>40</sup> พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว มาตรา 9.

<sup>41</sup> ภาคผนวก ก.

<sup>42</sup> ภาคผนวก ข.

<sup>43</sup> พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว มาตรา 10.

<sup>44</sup> พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว มาตรา 11.

ดังนั้นจะเห็นว่ามาตรา 10 ได้ยกเว้นมิให้นำเรื่องดังต่อไปนี้มาใช้บังคับกับคนต่างด้าวที่ได้ใช้สิทธิตามข้อสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือมีความผูกพันตามพันธกรณี คือ

1. มาตรา 5 ข้อจำกัดเรื่องหลักเกณฑ์การพิจารณาอนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว
2. มาตรา 8 การห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ
3. มาตรา 15 ข้อจำกัดด้านสัดส่วนหุ้นของบุคคลหรือนิติบุคคลต่างด้าว
4. มาตรา 17 ข้อกำหนดในการยื่นคำขออนุญาต
5. มาตรา 18 เงื่อนไขที่กำหนดให้คนต่างด้าวผู้ได้รับการอนุญาตต้องปฏิบัติตาม

ปัจจุบันคนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจภายใต้สนธิสัญญาหรือความผูกพันตามพันธกรณีดังกล่าวมีเพียงสนธิสัญญาไมตรีและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสหรัฐอเมริกาพ.ศ. 2511 ในส่วนที่สำคัญที่สุดที่ชนชาติอเมริกันอยู่ในประเทศไทยได้ตามสนธิสัญญานี้คือ สิทธิในการประกอบธุรกิจตามความในข้อ 4 แห่งสนธิสัญญา โดยที่ในปัจจุบันประเทศไทยได้ประกาศใช้กฎหมายควบคุมการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวซึ่งห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจหลายประเภท คนชาติอเมริกันซึ่งได้รับความคุ้มครองตามสนธิสัญญาซึ่งให้ผลปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติในเรื่องการประกอบธุรกิจจึงเป็นผลให้คนชาติอเมริกันได้รับการยกเว้นกฎหมายดังกล่าว

คนชาติอเมริกันที่จะได้รับความคุ้มครองตามสนธิสัญญานี้ ได้แก่

1. บุคคลธรรมดาสัญชาติอเมริกัน
2. นิติบุคคลซึ่งมีองค์ประกอบ ดังนี้
  - 2.1 นิติบุคคลที่ก่อตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศไทยหรือสหรัฐอเมริกา
  - 2.2 จำนวนทุนและจำนวนผู้ถือหุ้นหรือผู้ถือหุ้นส่วนหรือสมาชิกข้างมากของนิติบุคคลนั้น เป็นบุคคลสัญชาติอเมริกัน
  - 2.3 กรรมการมากกว่าครึ่งหนึ่งต้องเป็นคนอเมริกันและหรือคนไทย
  - 2.4 หากกรรมการคนหนึ่งได้รับมอบอำนาจให้ลงนามแทนบริษัทกรรมการผู้นั้นจะต้องไม่เป็นคนชาติที่สาม
  - 2.5 หากกรรมการหลายคนได้รับมอบอำนาจให้ลงนามแทนบริษัทร่วมกัน กรรมการเหล่านั้นส่วนมากจะต้องไม่เป็นคนชาติที่สามคนชาติอเมริกันดังกล่าว ไม่มีสิทธิขอรับความคุ้มครองภายใต้สนธิสัญญา เพื่อประกอบธุรกิจ ดังต่อไปนี้
    1. การคมนาคม
    2. การขนส่ง
    3. การหน้าที่รับดูแลทรัพย์สินเพื่อประโยชน์ของผู้อื่น

4. การธนาคารที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่รับฝากเงิน
5. การแสวงหาประโยชน์จากที่ดินหรือทรัพยากรธรรมชาติอื่น
6. การค้าภายในเกี่ยวกับผลิตผลทางการเกษตร<sup>45</sup>

3.1.1.7 หลักการไม่นำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 มาใช้บังคับ

เนื่องจากกฎหมายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว เป็นกฎหมายที่จำกัดสิทธิของคนต่างด้าวที่จะมาประกอบธุรกิจในประเทศไทย ตามประเภทธุรกิจที่กฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดห้ามไว้ด้วยเหตุผลเฉพาะของแต่ละประเภทธุรกิจ ทั้งนี้ยังได้กำหนดเรื่องกฎเกณฑ์การเข้าถือหุ้นของคนต่างด้าว และกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการลงทุนในธุรกิจให้เป็นไปตามที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้ แต่บทบัญญัติ มาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัตินี้ บัญญัติว่า “หากมีกฎหมายอื่นกำหนดเรื่องการถือหุ้น การเป็นหุ้นส่วนหรือการลงทุนของคนต่างด้าว การอนุญาตหรือการห้ามคนต่างด้าวในการประกอบธุรกิจบางประเภท หรือกำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไว้ประการใด ให้ใช้บังคับตามกฎหมายดังกล่าวและมีให้นำความในพระราชบัญญัตินี้ไปใช้บังคับในส่วนที่กฎหมายอื่นกำหนดไว้เป็นการเฉพาะแล้ว”

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า หากมีกฎหมายเฉพาะบัญญัติไว้สำหรับประเภทธุรกิจที่คนต่างด้าวประสงค์จะประกอบธุรกิจแล้ว ย่อมต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายเหล่านั้นบัญญัติไว้ในส่วนที่เกี่ยวกับหลักเกณฑ์ของการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

3.1.1.8 การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวภายใต้กฎหมายการส่งเสริมการลงทุน

พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ให้สิทธิของคนต่างด้าวที่เข้ามาประกอบกิจการในประเทศไทย หากต้องการประกอบกิจการตามที่กำหนดไว้ในบัญชีสอง หรือบัญชีสาม ของบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 คนต่างด้าวจะต้องยื่นขออนุญาตประกอบธุรกิจต่อคณะกรรมการพัฒนาธุรกิจการค้าก่อนที่จะเริ่มดำเนินการ แต่หากเป็นคนต่างด้าวที่ได้รับบัตรส่งเสริมการลงทุนต่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนแล้ว คนต่างด้าวที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าวสามารถประกอบธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนในประเทศไทยได้ แม้ว่าธุรกิจนั้นจะเป็นธุรกิจตามบัญชีสอง หรือบัญชีสาม ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวก็ตาม ทั้งนี้เนื่องจากมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ที่เป็นบทบัญญัติที่ห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจตามบัญชีสองและบัญชีสาม ได้กำหนดยกเว้นมิให้ใช้บังคับกับคนต่างด้าวตามมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัตินี้คือ คนต่างด้าวที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน ดังนั้น คนต่างด้าวที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนสามารถ

<sup>45</sup> ศิริพรรณ พรหมชัยพัฒนา. (2546). ข้อกำหนดเรื่องทุนขั้นต่ำในการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว.

ประกอบธุรกิจในประเทศไทยได้โดยไม่ต้องได้รับอนุญาต ทั้งนี้คนต่างด้าวตามมาตรา 12 นั้น จะไม่ได้รับการยกเว้นจากพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในทันที แต่จะได้รับการยกเว้นเมื่อ ได้รับหนังสือรับรองแล้ว<sup>46</sup>

### 3.1.2 กฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับธุรกิจโลจิสติกส์

จากการศึกษาถึงการประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์นั้น ได้รวมไว้ซึ่งกิจกรรมหลาย กิจกรรมไว้ด้วยกัน ซึ่งแต่ละกิจกรรมนั้นได้เชื่อมโยงให้เกิดกระบวนการ โลจิสติกส์เพื่อตอบสนอง ความต้องการของผู้ใช้บริการ ในส่วนของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศ นั้นเกี่ยวข้องกับกฎหมายหลายฉบับตามลักษณะของกิจกรรมโลจิสติกส์เอง ดังนั้นจึงขอยกตัวอย่าง พระราชบัญญัติการส่งเสริมการลงทุน ปี พ.ศ. 2520 และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ ที่ยังคงกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นไว้ให้คนต่างด้าวถือหุ้นได้ไม่เกิน ร้อยละ 49 ดังต่อไปนี้

#### 3.1.2.1 พระราชบัญญัติการส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520

พระราชบัญญัติฉบับนี้บังคับมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2520 และในปัจจุบันได้มีการแก้ไข เพิ่มเติมฉบับที่ 3 ในปี พ.ศ. 2544<sup>47</sup> พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ให้อำนาจแก่คณะกรรมการส่งเสริม การลงทุนในการใช้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีและมิใช่ภาษีเพื่อชักจูงใจให้เกิดการลงทุนจากไทย และต่างชาติ ทั้งนี้ได้กำหนดนโยบายและหลักเกณฑ์การส่งเสริมการลงทุนเพื่อบรรเทาภาระด้าน การคลังของรัฐบาลและให้สอดคล้องกับภาวะเศรษฐกิจในยุคปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต โดย ได้กำหนดนโยบายการส่งเสริมการลงทุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความคุ้มค่าในการใช้สิทธิและ ประโยชน์ทางภาษีอากร โดยให้สิทธิประโยชน์แก่โครงการที่มีประโยชน์ต่อเศรษฐกิจอย่างแท้จริง สนับสนุนให้อุตสาหกรรมพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานการผลิตเพื่อแข่งขันในตลาดโลก ปรับมาตรการส่งเสริมการลงทุนให้สอดคล้องกับข้อตกลงด้านการค้าและการลงทุนระหว่าง ประเทศ โดยการยกเลิกเงื่อนไขการส่งออกและการปรับใช้เงินส่วนในประเทศ สนับสนุนการลงทุน เป็นพิเศษในภูมิภาค หรือในท้องถิ่นที่มีรายได้ต่ำและมีสิ่งเอื้ออำนวยต่อการลงทุนน้อยโดยให้สิทธิ และประโยชน์ด้านภาษีอากรสูงสุด

ทั้งนี้พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์การถือหุ้นของต่างชาติไว้ โดย คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจะผ่อนคลามาตรการการจำกัดการถือหุ้นเพื่ออำนวยความสะดวก แก่นักลงทุนต่างด้าวในการลงทุนในกิจการอุตสาหกรรมโดยพิจารณาจาก

<sup>46</sup> พิจิตรา นรนาพันธ์. เล่มเดิม. น. 55.

<sup>47</sup> พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน. สืบค้นเมื่อ 1 เมษายน 2557, จาก

1. โครงการลงทุนในกิจกรรมการเกษตร การเลี้ยงสัตว์ การประมง การสำรวจและการทำเหมืองแร่ และการให้บริการตามที่ปรากฏในบัญชีหนึ่งท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวปี พ.ศ. 2542 แต่จะต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทยถือหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน

2. โครงการลงทุนในกิจการอุตสาหกรรม อนุญาตให้คนต่างด้าวถือหุ้นข้างมากหรือทั้งสิ้นได้ไม่ว่าตั้งในเขตใด

3. เมื่อมีเหตุอันควร คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอาจกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวเป็นการเฉพาะสำหรับกิจการที่ให้การส่งเสริมการลงทุนบางประเภท<sup>48</sup>

จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติการส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 นั้น ได้ให้ความสำคัญต่อการเข้าถือหุ้นของคนต่างด้าวในกิจการที่ขอรับการส่งเสริมการลงทุน โดยได้กำหนดประเภทธุรกิจของคนต่างด้าวที่ขอรับการลงทุนในกิจการที่พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ได้คงบังคับห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบกิจการในธุรกิจตามบัญชีหนึ่ง กล่าวคือ เป็นธุรกิจที่ห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจโดยเด็ดขาดโดยเหตุผลพิเศษ ทั้งนี้ประเภทธุรกิจที่ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบกิจการนั้นล้วนแต่เป็นอาชีพสงวนไว้สำหรับคนไทยทั้งสิ้นเช่น การทำนา ทำไร่ หรือทำสวน การเลี้ยงสัตว์ การทำประมงเฉพาะการจับสัตว์เลี้ยงน้ำในน่านน้ำไทยและในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย ซึ่งธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนยังคงกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวในสัดส่วนที่ไม่เกินร้อยละ 49 ส่วนโครงการลงทุนที่ขอรับการส่งเสริมการลงทุนนั้น หากได้ลงทุนในกิจการอุตสาหกรรมก็สามารถให้คนต่างด้าวถือหุ้นข้างมากได้หรือให้ถือหุ้นได้ทั้งหมดและจำกัดว่าจะตั้งไว้ในเขตใด

นอกจากนี้แล้ว คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอาจกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวไว้เป็นการเฉพาะสำหรับกิจการส่งเสริมการลงทุนบางประเภททั้งนี้เมื่อมีเหตุอันสมควร จะเห็นได้ว่าอำนาจในการกำหนดสัดส่วนผู้ถือหุ้นต่างด้าวที่เข้ามาขอรับการส่งเสริมการลงทุนยังคงอยู่ในดุลยพินิจของคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอยู่ แต่มีความผ่อนปรนและยืดหยุ่นอย่างมากต่อกิจการของคนต่างชาติที่จะเข้ามาใช้สิทธิประโยชน์จากการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งแตกต่างกับพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ที่ยังคงจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวไว้เป็นหลักให้ถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 และคนต่างด้าวที่ต้องการประกอบธุรกิจตามที่

<sup>48</sup> สำนักคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กระทรวงอุตสาหกรรม. คู่มือการขอรับการส่งเสริมการลงทุน 2554. สืบค้นเมื่อ 1 เมษายน 2557, จาก

กำหนดไว้ท้ายพระราชบัญญัติฉบับนี้ต้องได้รับการอนุญาตก่อนจึงจะสามารถประกอบกิจการนั้นภายในประเทศได้

### 3.1.2.2 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เป็นกฎหมายที่กำหนดขึ้นเพื่อใช้บังคับแก่การขนส่งคน สัตว์ หรือสิ่งของโดยทางบกด้วยรถ ยกเว้นการขนส่งโดยสารรถยนต์ทหารตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ทหารหรือการขนส่งรถยนต์รับจ้างที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัดที่บรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน รถยนต์บริการบรรทุกผู้โดยสารไม่เกินเจ็ดคน และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกินเจ็ดคนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคนแต่ไม่เกินสิบสองคนและรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกหรือยกลิตรตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ซึ่งมีได้ใช้ประกอบการขนส่งเพื่อสินจ้างหรือรถยนต์สามล้อ รถจักรยานยนต์ และ รถแท็กซี่ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือการขนส่งตามที่กำหนดในกฎกระทรวง ได้แก่การขนส่งส่วนบุคคลโดยรถใช้งานเกษตร ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 19

พระราชบัญญัตินี้มีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมและระเบียบการขนส่ง โดยแบ่งประเภทของการขนส่งออกเป็น การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก และการขนส่งส่วนบุคคล มีการควบคุมผู้ประกอบการขนส่งโดยกำหนดผู้ประกอบการขนส่งต้องขอรับใบอนุญาตจากทางราชการมีการกำหนดเส้นทางรถประจำทาง ควบคุมจำนวนรถ ควบคุมการเดินรถ ควบคุมตัวรถเพื่อความเหมาะสมและความปลอดภัยในการขนส่ง การเป็นผู้ประกอบการขนส่งนั้นในมาตรา 24 กำหนดให้ผู้ขอรับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทางและการขนส่งรถขนาดเล็กต้องมีสัญชาติไทยและในกรณีผู้ขอสัญชาติเป็นนิติบุคคลนั้นจะต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและสำนักงานใหญ่ต้องตั้งอยู่ในประเทศไทย อีกทั้งในมาตรา 92 ระบุว่า ผู้ประจำรถ อาทิเช่น ผู้ขับรถ ผู้เก็บค่าโดยสาร นายตรวจ ในการขนส่งทางประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งโดยสารขนาดเล็ก ซึ่งบุคคลประจำรถเหล่านี้จะต้องมีสัญชาติไทย และผู้ที่มีสิทธิขออนุญาตประกอบกิจการขนส่งได้นั้นหากเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย หรือ ห้างหุ้นส่วนจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนประเภทไม่จำกัดความรับผิดชอบต้องมีสัญชาติไทยและมีทุนของหุ้นส่วนต่างด้าวไม่เกินร้อยละ 49 หากเป็นบริษัทจำกัดจะต้องมีกรรมการต่างด้าวไม่เกินร้อยละ 50 และจำกัดทุนของคนต่างด้าวไว้ไม่เกินร้อยละ 49 หากเป็นบริษัทมหาชนจำกัดจะต้องมีกรรมการคนต่างด้าวไม่เกินร้อยละ 50 และมีทุนต่างด้าวไม่เกินร้อยละ 50 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายทั้งหมดดังนั้นจะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติฉบับนี้บังคับใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2522 และยังคงจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นและอำนาจการบริหารจัดการ

ของผู้ที่จะเข้ามาประกอบกิจการขนส่งไว้ให้ผู้ถือหุ้นเป็นส่วนมากเป็นคนไทยและอำนาจการบริหารจัดการยังคงมีสัดส่วนที่ให้นักต่างด้าวมีอำนาจไม่มากไปกว่าคนไทย

### 3.1.2.3 พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2549 บัญญัติ ได้บัญญัติให้จัดตั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ โอนกิจการของกรมรถไฟจากกรมรถไฟกระทรวงคมนาคม และจัดดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการรถไฟ เพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน และดำเนินธุรกิจอันเกี่ยวกับการขนส่งของรถไฟและธุรกิจอื่นซึ่งเป็นประโยชน์แก่กิจการรถไฟ<sup>49</sup> อีกทั้งพระราชบัญญัตินี้ยังมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการจัดตั้งทุนและเงินสำรอง และการกำกับดูแล การควบคุมกิจการ และการบริหาร การรถไฟแห่งประเทศไทยโดยให้มีคณะกรรมการการรถไฟแห่งประเทศไทยมีหน้าที่วางข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการรถไฟ รวมถึงมีอำนาจในการจัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการรถไฟและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟ แต่ทั้งนี้บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าว นั้น จะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 49 ของทุนจดทะเบียนบริษัทไม่ได้<sup>50</sup>

พระราชบัญญัติฉบับนี้ถูกบังคับใช้มาเป็นเวลาหลายสิบปีแล้ว จะเห็นว่าไม่มีความสอดคล้องต่อการพัฒนาระบบการขนส่งประเภทรางเป็นอย่างมาก ซึ่งการพัฒนาระบบการขนส่งประเภทรางนั้นต้องใช้เทคโนโลยีและเงินทุนเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้การบริหารจัดการเงินภายในประเทศอาจไม่เพียงพอต่อการพัฒนาระบบการขนส่งประเภทราง เมื่อพระราชบัญญัติฉบับนี้เองยังคงจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวไว้ไม่เกินร้อยละ 49 อยู่ย่อมไม่เป็นการไม่ดึงดูดนักลงทุนต่างด้าวเข้ามาประกอบกิจการหรือลงทุนในธุรกิจบริการประเภทรางนี้ด้วย

### 3.1.2.4 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497

พระราชบัญญัติการเดินอากาศมีวัตถุประสงค์เพื่อการควบคุมการดำเนินการเดินอากาศและการจราจรทางอากาศให้สะดวก ปลอดภัย รัดกุม เป็นระเบียบและได้กำหนดให้มีคณะกรรมการบินพลเรือน ทำหน้าที่รับปรึกษา และให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบินพลเรือนแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ออกข้อบังคับโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายและภาคผนวกแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Chicago Convention) ทั้งนี้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2549 ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักรไทย เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี และ

<sup>49</sup> พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 6.

<sup>50</sup> พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 9.

กำหนดให้ผู้จดทะเบียนอากาศยานไม่ว่าบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลต้องมีสัญชาติไทย ถ้าเป็น  
ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยมีสำนักงาน  
ใหญ่ของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และ

1. ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญ ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย  
2. ในกรณีที่เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดซึ่งต้องรับผิดชอบ  
ร่วมกันอย่างไม่จำกัดจำนวนต้องมีสัญชาติไทยและทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ  
51 ต้องเป็นของบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทย

3. ในกรณีที่เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด บริษัทนั้นต้องไม่มีหุ้นชนิดออก  
ให้แก่ผู้ถือ กรรมการส่วนมากต้องมีสัญชาติไทยและหุ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดต้อง  
เป็นของบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพังหรือหลายประเภทรวมกัน

(ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(ข) กระทรวง ทบวง กรม ในรัฐบาล

(ค) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งกระทรวง ทบวง กรม ในรัฐบาลถือหุ้น  
อยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด

(ง) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่  
น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทั้งหมด

(จ) นิติบุคคลอื่นตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

ถ้าเป็นสมาคมต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยมีสำนักงานใหญ่ของสมาคมตั้งอยู่ใน  
ราชอาณาจักร และข้อบังคับของสมาคมนั้นต้องได้รับอนุมัติจากการบินพลเรือนแล้ว<sup>51</sup>

นอกจากนี้แล้วยังมีข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 35 กำหนด  
คุณสมบัติและลักษณะของผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือ  
บริการช่างอากาศ ซึ่งออกตามความในมาตรา 15 แห่งกฎหมายการเดินอากาศ ซึ่งกำหนดให้

(1) ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ  
แก่ธุรกิจการเดินอากาศของตนเองต้องเป็นผู้ประกอบกิจการเดินอากาศสัญชาติไทยและ

(2) ผู้ขอรับใบอนุญาตเป็นผู้ประกอบการให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการ  
ช่างอากาศแก่ธุรกิจการเดินอากาศของบุคคลอื่นต้องเป็นรัฐวิสาหกิจหรือบริษัทจำกัดที่มีกรรมการ  
ส่วนใหญ่มีสัญชาติไทย และมีหุ้นตั้งแต่ร้อยละ 70 ขึ้นไปต้องถือโดยผู้ประกอบกิจการเดินอากาศ  
ของไทย รัฐวิสาหกิจที่ให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ หรือผู้ที่ได้รับ  
อนุญาตให้ประกอบการให้บริการอากาศยานหรือบริการช่างอากาศก่อนปี พ.ศ. 2535

<sup>51</sup> พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 25497 มาตรา 31.



จะเห็นว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้กำหนดเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวไว้ใน การขอจดทะเบียนอากาศยานให้คนต่างด้าวถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 และต้องจดทะเบียนตาม กฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักร นอกจากนี้ ในส่วนธุรกิจให้บริการในลานจอดอากาศยานหรือบริการช่างอากาศ ยังจำกัดเรื่องสัดส่วนการ ถือหุ้นของคนต่างด้าวและอำนาจการบริหารจัดการต้องเป็นคนไทยอยู่

เมื่อพิจารณาในส่วนกฎหมายที่เป็นหลักของการเข้าประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวใน ประเทศไทยแล้วจะเห็นว่า พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 นั้น ได้ กำหนดหลักเกณฑ์การเข้ามาประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวไว้เป็นหลักว่า ต้องได้รับอนุญาตก่อน แล้วจึงจะสามารถประกอบกิจการได้และห้ามมิให้คนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 49 ในประเภท ธุรกิจที่กำหนดไว้ตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติฉบับนี้เว้นแต่ได้รับอนุญาตกฎหมาย ส่วน พระราชบัญญัติการส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 นั้นยังเป็นกฎหมายสำคัญที่เปิดโอกาสให้คน ต่างชาติเข้ามาลงทุนในประเทศไทย เพื่อขอรับสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์ที่ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด ในเรื่องการเข้าถือหุ้นของคนต่างด้าวในพระราชบัญญัติ ฉบับนี้นั้น ได้มีความยืดหยุ่นกว่าพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวปี พ.ศ. 2542 อยู่มาก ดังจะเห็นจากการมีนโยบายเปิดให้นักลงทุนที่ประสงค์จะลงทุนในธุรกิจตามบัญชีหนึ่งท้าย พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวนั้น สามารถทำได้และสามารถถือหุ้นได้ไม่เกิน ร้อยละ 51 สำหรับกฎหมายภายในอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ เช่น พระราชบัญญัติ การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 หรือพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ยังคงจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวและอำนาจ บริหารจัดการธุรกิจไว้ให้คนต่างด้าวถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 ทั้งนี้ ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ เป็นสาขาบริการเร่งรัดที่จะต้องเปิดเสรีบริการบริการและมีการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นให้คนในชาติ อาเซียนตามแผนงานการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะมี พิจารณาการศึกษาการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ด้วย

### 3.2 หลักกฎหมายต่างประเทศ

การเข้าไปจัดตั้งธุรกิจโลจิสติกส์ในแต่ละประเทศนั้นมีความแตกต่างกัน ดังนั้น ผู้ประกอบธุรกิจคนต่างด้าวศึกษาและทำความเข้าใจในกฎหมายภายในและนโยบายทางเศรษฐกิจ ของประเทศเหล่านั้นด้วย ดังจะยกตัวอย่างประเทศญี่ปุ่นซึ่งมีความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีทาง โลจิสติกส์และมีกฎหมายที่ให้การสนับสนุนการลงทุนของคนต่างด้าว พร้อมด้วยประเทศในกลุ่ม อาเซียน 4 ประเทศได้แก่ สาธารณรัฐสิงคโปร์ สหพันธรัฐมาเลเซีย สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ และ

สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ซึ่งแต่ละประเทศมีนโยบายการส่งเสริมการลงทุนของคนต่างด้าว และนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อจำกัดภายในและนโยบายของประเทศเอง

### 3.2.1 กฎหมายของประเทศญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่น เป็นประเทศที่มีลักษณะเป็นหมู่เกาะในภูมิภาคเอเชียตะวันออก ตั้งอยู่ในมหาสมุทรแปซิฟิก ทางตะวันตกติดกับคาบสมุทรเกาหลีและสาธารณรัฐประชาชนจีน โดยมีทะเลญี่ปุ่นกั้น ส่วนทางเหนือ ติดกับรัสเซีย มีทะเลโอค็อตสค์ เป็นเส้นแบ่ง<sup>52</sup> ประเทศญี่ปุ่นมีหมู่เกาะน้อยใหญ่จำนวนกว่า 3,000 เกาะ ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วและเป็นประเทศอันดับสองรองจากสหรัฐอเมริกาในเรื่องการพัฒนาทางเทคโนโลยีและนวัตกรรม ในส่วนด้าน ๆ การค้าระหว่างประเทศนั้นประเทศญี่ปุ่นพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบและน้ำมันจากต่างประเทศมาก สินค้าที่ส่งออกสำคัญคือรถยนต์ อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ และคอมพิวเตอร์<sup>53</sup>

ในด้านการขนส่งประเทศญี่ปุ่นธนาคารโลกได้ประเมินเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศญี่ปุ่นไว้ เป็นลำดับ 8 ของภูมิภาคเอเชีย โดยมีโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการตรวจสอบสินค้า และความตรงต่อเวลาของการบริการที่อยู่ในเกณฑ์ที่สูง แต่ความสามารถในการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศยังอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์และประเทศจีน<sup>54</sup> ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าประเทศญี่ปุ่นมีความได้เปรียบในส่วนโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศที่ดีจึงได้มีการส่งเสริมให้มีการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ด้วย

#### 3.2.1.1 กฎหมายทั่วไปเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

ในส่วนของการลงทุนในประเทศญี่ปุ่นนั้น ประเทศญี่ปุ่นไม่ได้มีข้อจำกัดด้านการถือหุ้นของคนต่างด้าวในการประกอบธุรกิจ ยกเว้นธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ การประมง บริการด้านการเงิน โทรคมนาคม และกิจการขนส่งโดยเฉพาะการขนส่งภายในประเทศ ทั้งนี้แม้การประกอบธุรกิจบางสาขาไม่มีข้อจำกัดต่อนักลงทุนต่างด้าว แต่ต้องแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อน เช่น การทำการเกษตร ป่าไม้ ผลិតภัณฑ์ปิโตรเลียม เป็นต้น

การกำหนดประเภทธุรกิจ โดยทั่วไปที่บริษัทต่างด้าวเข้าไปจัดตั้งธุรกิจในประเทศญี่ปุ่น มีอยู่ 4 ประเภทคือ

<sup>52</sup> สืบค้นเมื่อ 1 เมษายน 2557, จาก <http://th.wikipedia.org/wiki/>

<sup>53</sup> กรมพัฒนาธุรกิจการค้า. เล่มเดิม. น. 3-52.

<sup>54</sup> ภาคผนวก ง.

1. การจัดตั้งสำนักงานตัวแทน (Representative office) ซึ่งการดำเนินกิจการมีขอบเขตอำนาจเพื่อจัดเตรียมการ และช่วยส่งเสริมการค้าในญี่ปุ่นให้แก่บริษัทแม่จากต่างประเทศ ทั้งนี้อาจรวมถึง การสำรวจตลาด การรวบรวมข้อมูล การจัดซื้อสินค้า แต่ไม่อนุญาตให้เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการขาย การจัดตั้งสำนักงานตัวแทนในญี่ปุ่นสามารถจัดตั้งได้โดยไม่ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายการจัดตั้งบริษัท (Japan Corporate Law) และไม่ต้องจ่ายค่าภาษีนิติบุคคล จึงไม่ต้องแจ้งสำนักงานภาษี<sup>55</sup>

2. สำนักงานสาขา (Branch office) โดยสำนักงานสาขานั้นไม่มีสถานภาพเป็นบริษัท บริษัทแม่ต้องรับผิดชอบในหนี้สินและเครดิตแต่สามารถเปิดบัญชีธนาคารและเช่าสำนักงานในนามของสำนักงานสาขาได้ สามารถดำเนินธุรกิจตามที่ได้รับมอบหมายจากบริษัทแม่ในต่างประเทศได้

3. บริษัทสาขา (Subsidiary Company) โดยบริษัทต่างชาติสามารถเลือกที่จะจัดตั้งธุรกิจแบบลักษณะเป็นบริษัทที่มีผู้ร่วมทุน (Joint Stock Corporation) หรือ บริษัทจำกัดความรับผิด (Limited Liability Company: LLC)

4. ห้างหุ้นส่วนจำกัด (Limited liability partnership: LLP) การจัดตั้งธุรกิจประเภทนี้ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคลเป็นเพียงแต่หุ้นส่วนที่จำกัดความรับผิดเท่านั้นจึงเสียภาษีโดยผู้ถือหุ้นโดยตรง

ในส่วนของการกำหนดเงื่อนไขของเงินทุนขั้นต่ำและสัดส่วนการถือหุ้น การจดทะเบียนตั้งบริษัทสาขาและห้างหุ้นส่วนจำกัดจะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายการจัดตั้งบริษัท (Japan Corporate Law) หรือ กฎหมายพาณิชย์ (Japan Commercial Code) โดยไม่กำหนดเงินทุนขั้นต่ำ แต่จำกัดในเรื่องของ Visa ประเภท Investor/Business Manager ต้องลงทุนไม่น้อยกว่า 5 ล้านเยน<sup>56</sup> ไม่จำกัดจำนวนผู้ลงทุนในบริษัทสาขา (Subsidiary Company) อาจเป็นเพียง 1 คนหรือมากกว่า ห้างหุ้นส่วนจำกัดต้องมีหุ้นส่วน 2 รายขึ้นและอย่างน้อย 1 รายต้องเป็นบุคคลธรรมดาที่มีถิ่นพำนักในญี่ปุ่นมาแล้วเกิน 1 ปี หรือเป็นบริษัทญี่ปุ่น (Japanese Corporation) บังคับให้ผู้จัดตั้งบริษัทที่มีผู้ร่วมทุน (Joint Stock Company) ต้องจัดทำประชุมใหญ่ผู้ถือหุ้นทุกปี

<sup>55</sup> สำนักงานการส่งเสริมการค้าในต่างประเทศ ณ กรุงโตเกียว. (ม.ป.ป.). การลงทุนประกอบธุรกิจในประเทศไทยญี่ปุ่น. สืบค้นเมื่อ 10 เมษายน 2557, จาก <http://www.ditp.go.th/index.php/home-page/main.php?filename=intro>

<sup>56</sup> อัตราแลกเปลี่ยนต่อ 100 เยน เท่ากับ 31.89 บาท อัตราแลกเปลี่ยนของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 10 เมษายน 2557.

### 3.2.1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างอาเซียนกับประเทศญี่ปุ่น

ด้านความสัมพันธ์ระหว่างอาเซียนกับญี่ปุ่น (ASEAN-Japan) อาเซียนและประเทศญี่ปุ่นได้มีความสัมพันธ์กันมาตั้งแต่ปีพ.ศ. 2516 แต่ญี่ปุ่นเป็นคู่เจรจาทางการของอาเซียนตั้งแต่ปีพ.ศ. 2520 ประเทศญี่ปุ่นได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการรวมกลุ่มประเทศอาเซียนจึงได้สนับสนุนให้มีการรวมตัวทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศอาเซียนผ่านการจัดตั้งกองทุนต่าง ๆ อาเซียนและประเทศญี่ปุ่นได้ให้ความร่วมมือทางด้านต่าง ๆ ทั้งในด้านการเมือง เศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม ในปี พ.ศ. 2547<sup>57</sup> ประเทศญี่ปุ่นได้เข้ามาลงทุนในกลุ่มชาติอาเซียน โดยผ่านการลงทุนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศ และประเทศญี่ปุ่นเองได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคในชาติอาเซียนเพื่อเพิ่มช่องทางและศักยภาพในการขนส่งสินค้าและพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ โดยจะเห็นได้จากการที่ประเทศญี่ปุ่นได้เข้ามาสนับสนุน โครงการ นิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกทวาย และจะเป็นนักลงทุนหลักที่เข้ามาลงทุนในโครงการนี้ ประเทศญี่ปุ่นจึงเป็นผู้สนับสนุนหลักในการสร้างถนนจากทวายมายังชายแดนบ้านพุน้ำร้อนจังหวัดกาญจนบุรีของไทยและสร้างถนนซูเปอร์ไฮเวย์ต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังจะช่วยย่นระยะเวลาการขนส่งสินค้าจากมหาสมุทรอินเดียไปมหาสมุทรแปซิฟิกไปได้ถึง 3 วัน<sup>58</sup> นอกจากนี้แล้วในประเทศญี่ปุ่นยังได้ให้ความสำคัญต่อสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก เนื่องจากปัญหาสิ่งแวดล้อมจะกระทบต่อประชาชนโดยรวมของประเทศจึงมีการพัฒนาโลจิสติกส์ไม่ส่งผลเสียต่อสิ่งแวดล้อม ดังนั้นประเทศญี่ปุ่นจึงมีส่วนสำคัญในการเป็นผู้ถ่ายทอดเทคโนโลยี การพัฒนาบุคลากรและการใช้พลังงานทดแทนต่อกลุ่มประเทศอาเซียน

### 3.2.2 กฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์

สาธารณรัฐสิงคโปร์นับว่าเป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีความศักยภาพทางเศรษฐกิจอย่างโดดเด่น โดยหากพิจารณาขนาดเศรษฐกิจของสาธารณรัฐสิงคโปร์วัดจากมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Products: GDP) ปี 2549 ประมาณ 1.3 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ<sup>59</sup> สูงเป็นอันดับ 3 ในอาเซียนรองจากอินโดนีเซียและไทย แต่มีจำนวนประชากรน้อยที่สุดในภูมิภาคเพียง 4.5 ล้านคน ทำให้รายได้เฉลี่ยของประชากรวัดจาก GDP ต่อหัวสูงถึง 29,474 ดอลลาร์สหรัฐ

<sup>57</sup> ความสัมพันธ์อาเซียน – ญี่ปุ่น (ASEAN – Japan). สืบค้นเมื่อ 1 เมษายน 2557, จาก

<http://www.pyp.ac.th/asean/relationship/japan.php>

<sup>58</sup> การลงทุนของจีน, ญี่ปุ่นและไทยใน CLMV ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (1/2). สืบค้นเมื่อ 1 เมษายน 2557, จาก <http://www.thai-aec.com/342#more-342>

<sup>59</sup> อัตราแลกเปลี่ยนต่อ 1 ดอลลาร์สหรัฐ เท่ากับ 32.208 บาท อัตราแลกเปลี่ยนของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 10 เมษายน 2557.

สูงกว่าไทยเกือบ 10 เท่า ภาคบริการมีความสำคัญต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของสาธารณรัฐสิงคโปร์โดยมีบทบาทใน GDP ถึงร้อยละ 63.8 ภาคบริการที่สำคัญ เช่น ค้าส่ง ค้าปลีก การขนส่ง กักตุนและโรงแรม การเงินการธนาคาร เป็นต้น รองลงมาได้แก่ ภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ 26 ที่เหลือเป็นภาคอื่น ๆ อาทิ ก่อสร้าง เกษตรกรรมและการประมง ร้อยละ 10.2

ในด้านของการขนส่งนั้นสาธารณรัฐสิงคโปร์มีโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเป็นประเทศที่เป็นศูนย์กลางของการขนส่งและโลจิสติกส์ อีกทั้งยังนับเป็นหนึ่งในประเทศที่มีการขนส่งทางน้ำและทางอากาศระหว่างประเทศมากที่สุดแห่งหนึ่งของโลก เพราะลักษณะทางภูมิศาสตร์ของสาธารณรัฐสิงคโปร์อยู่ในเส้นทางตัดกันระหว่างเส้นทางการค้าสายหลักหลายสายทำให้สิงคโปร์มีโอกาสเป็นศูนย์กลางของการกระจายสินค้า รวมถึงเป็นศูนย์กลางการวิจัยตลาดและการให้บริการโลจิสติกส์ อีกทั้งสิงคโปร์ยังเป็นผู้นำด้านการต่อและซ่อมแซมเรือ ขณะที่สนามบินชางฮีของสาธารณรัฐสิงคโปร์ (Changi Airport) ได้รับการยอมรับให้เป็นหนึ่งในศูนย์กลางการบินสำคัญในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก<sup>60</sup> ในส่วนของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ของสิงคโปร์นั้นได้มีการพัฒนาจากการให้บริการการขนส่งและคลังจัดเก็บสินค้า ซึ่งเป็นพื้นฐานของการให้บริการโลจิสติกส์ครบวงจร

ในด้านการลงทุน สาธารณรัฐสิงคโปร์ให้ความเท่าเทียมกันระหว่างนักลงทุนในและต่างประเทศ อีกทั้งยังเปิดกว้างให้นักลงทุนต่างประเทศสามารถลงทุนได้ร้อยละ 100 เกือบทุกสาขา มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการลงทุนจากต่างประเทศในบางกิจการ เช่น การผลิตอาวุธ ขณะที่บางกิจการดำเนินการได้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด เช่น โทรคมนาคม การออกอากาศวิทยุ และการประกอบธุรกิจธนาคาร ส่วนกิจการที่ห้ามคนต่างด้าวเข้ามาลงทุนได้แก่ ธุรกิจด้านกฎหมายและอาชีพทนายความรวมถึงบางสาขาที่เกี่ยวข้องกับกิจการวิสาหกิจของรัฐ นอกจากนี้ยังอนุญาตให้นักลงทุนต่างด้าวถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในสิงคโปร์รวมถึงไม่มีการควบคุมการโอนเงินตราต่างประเทศและผลกำไรในการประกอบธุรกิจนอกประเทศ นอกจากนี้ยังสนับสนุนการลงทุนใหม่จากบริษัทข้ามชาติรวมทั้งธุรกิจขนาดกลางและย่อม ส่วนบริษัทที่มีอยู่เดิมจะส่งเสริมให้มีการปรับปรุงการผลิตเข้าสู่ระบบที่มีการใช้เครื่องจักรและเครื่องมือแทนแรงงาน<sup>61</sup>

<sup>60</sup> คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (ม.ป.ป.). *การลงทุนในประเทศสิงคโปร์*. สืบค้นเมื่อ 10 ธันวาคม 2556, จาก [http://www.boi.go.th/thai/asean/Singapore/capt2\\_n.html](http://www.boi.go.th/thai/asean/Singapore/capt2_n.html)

<sup>61</sup> นราฤทธิ์ กาแก้ว. (2554). *การศึกษาของข้อกฎหมายบางประการเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว*.

### 3.2.2.1 กฎหมายทั่วไปที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

คนต่างด้าวที่มีความประสงค์ที่จะจัดตั้งองค์กรธุรกิจในสาธารณรัฐสิงคโปร์จะอยู่ภายใต้กฎหมาย 3 ฉบับ ได้แก่

1. กฎหมายการจดทะเบียนบริษัท (Company Act 1965) หรือ Act 50 เป็นกฎหมายหลักในการกำกับดูแลการจัดตั้งบริษัทในสิงคโปร์ ไม่ว่าจะเป็นคนท้องถิ่นหรือคนต่างด้าวล้วนอยู่ภายใต้กฎหมายฉบับนี้ โดยมีหลักเกณฑ์คือ บุคคลต่างด้าวที่ประสงค์จะจดทะเบียนบริษัทประกอบธุรกิจในสิงคโปร์ต้องมีผู้จัดการที่เป็นคนท้องถิ่นอย่างน้อยหนึ่งคน (Local manager) ซึ่งอาจเป็นบุคคลดังต่อไปนี้ บุคคลที่เป็นพลเมืองของสิงคโปร์ หรือผู้มีถิ่นพำนักถาวรในสิงคโปร์ (Singapore permanent resident) หรือ ผู้ถือ Employment Pass ของสิงคโปร์ อย่างน้อยผู้อำนวยการของบริษัทอย่างน้อยหนึ่งคนต้องเป็นผู้มีสภาพเป็นผู้มีถิ่นพำนักในสิงคโปร์ (Locally resident)

สำนักงานสาขาของบริษัทต่างด้าวที่จดทะเบียนในสิงคโปร์ ต้องมีผู้แทนซึ่งเป็นผู้มีสภาพเป็นผู้มีถิ่นพำนักในสิงคโปร์ (Locally resident agents) อย่างน้อย 2 คน

บริษัทต่างด้าวอาจจัดตั้งสำนักงานตัวแทนในสิงคโปร์ โดยการยื่นขอการอนุญาตจาก International Enterprise Singapore สำนักงานตัวแทนจะมีหน้าที่รับผิดชอบด้านประชาสัมพันธ์ และเป็นผู้ประสานงานกิจกรรมต่าง ๆ ในนามของบริษัทแม่ แต่สำนักงานตัวแทนไม่มีสิทธิดำเนินธุรกิจโดยตรงรวมทั้งการทำสัญญา การให้คำแนะนำโดยเรียกเก็บค่าปรึกษา การจัดการด้านการขนส่งสินค้า และการจัดการเกี่ยวกับ Letter of credit

2. กฎหมายการจดทะเบียนธุรกิจ (Business Registration Act 1974) เป็นกฎหมายหลักในการกำกับดูแลการจดทะเบียนทางธุรกิจในสาธารณรัฐสิงคโปร์ ใช้บังคับกับคนท้องถิ่นและคนต่างด้าวด้วยเช่นกัน เพราะธุรกิจในสาธารณรัฐสิงคโปร์จะต้องจดทะเบียนกับสำนักงานทะเบียนบริษัทและธุรกิจ (Registry of Companies Business) ระเบียบดังกล่าวข้างต้นนำมาใช้บังคับกับบริษัททุกประเภท

การจัดตั้งสาขาจำเป็นต้องจดทะเบียนกับหน่วยทะเบียนบริษัทธุรกิจ และให้ข้อมูลเกี่ยวกับบริษัทแม่สำหรับการจัดตั้งสำนักงานผู้แทน (Representative Office) ของบริษัทต่างประเทศในสาธารณรัฐสิงคโปร์ เพื่อดำเนินการส่งเสริมและติดต่อประสานงานในบริษัทแม่จะต้องได้รับอนุญาตจาก Trade Development Board

3. กฎหมายหุ้นส่วน (Partnership Act 1961) เป็นกฎหมายหลักในการกำกับดูแลเกี่ยวกับการกำกับดูแลเกี่ยวกับการจดทะเบียนหุ้นส่วนทางธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเภท

Limited Liability Partnership (LLP) ซึ่งเป็นรูปแบบใหม่ของการจดทะเบียนทางธุรกิจ ในสาธารณรัฐสิงคโปร์<sup>62</sup>

การได้รับการส่งเสริมการลงทุน อยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่เรียกว่า

1. รัฐบาลยัตติการส่งเสริมการลงทุน (Economics Expansion Incentives Act 1967<sup>63</sup>) เป็น รัฐบาลยัตติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านการส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ โดยมีมาตรการผ่อนปรนและมีการยกเว้นภาษีเงินได้ให้นิติบุคคลและบุคคลธรรมดาที่ได้รับเงินปัน ผลจากบริษัทเพื่อกระตุ้นการลงทุนในบางภาคเศรษฐกิจ

2. รัฐบาลยัตติภาษีเงินได้ (Income Tax Act)<sup>64</sup> เป็นรัฐบาลยัตติที่กำหนดหลักเกณฑ์ เกี่ยวกับการกำกับดูแลด้านภาษีเงินได้ในสาธารณรัฐสิงคโปร์ ซึ่งมีมาตรการรองรับที่สอดคล้องกับ นโยบายการส่งเสริมการลงทุนของรัฐบาลเกี่ยวกับการจัดเก็บและยกเว้นภาษีในบางกรณี ทั้งนี้ กฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์มีการบัญญัติให้คำนิยามของคำว่า บริษัทต่างด้าว (Foreign person) อยู่ในรัฐบาลยัตติบริษัท ค.ศ. 1965 หมายความว่า

1) บุคคลต่างด้าว (Foreigners) หมายถึง ผู้ที่ไม่ใช่พลเมืองของประเทศสาธารณรัฐ สิงคโปร์

2) บริษัทต่างด้าว (Foreign Company) หมายถึง บริษัท สมาคม หรือองค์กรอื่นใด ที่ จัดตั้งขึ้นภายนอกสาธารณรัฐสิงคโปร์

นอกจากนี้ Article 2 แห่ง Business Registration Act<sup>65</sup> บัญญัติด้วยว่า บริษัทต่างชาติ (Foreign Firm) หมายถึงบริษัทใด ๆ หรือปัจเจกบุคคลผู้ซึ่งมีสถานประกอบการทางธุรกิจตั้งอยู่นอก สาธารณรัฐสิงคโปร์ ส่วนบุคคลใดก็ตามที่มีสถานประกอบการทางธุรกิจที่ตั้งอยู่ในประเทศ สาธารณรัฐสิงคโปร์ ถือว่าเป็นการประกอบธุรกิจในสิงคโปร์ตามกฎหมายฉบับนี้ ซึ่งรวมถึงชาว สิงคโปร์และบุคคลต่างด้าวด้วยเช่นกัน

โดยทั่วไปแล้ว คนต่างด้าวไม่ต้องขออนุมัติจากรัฐบาลแห่งประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์ ในการประกอบธุรกิจ ยกเว้นเฉพาะการประกอบธุรกิจบางประเภทกิจการ เช่น การธนาคารและ สถาบันการเงินจะต้องมีการขออนุมัติจาก Monetary Authority Singapore (MAS) ในขณะที่การ ผลิตบุหรี่ยี่ เบียร์ และการประกอบธุรกิจประเภทภัตตาคาร บาร์นั้น ต้องได้รับใบอนุญาต (License) จากทางการที่เกี่ยวข้องในแต่ละประเภทกิจการนั้นด้วย

<sup>62</sup> แหล่งเดิม. น. 91.

<sup>63</sup> Economic expansion incentives (Relief from income tax) Act (Chapter 86, Section 108).

<sup>64</sup> Income tax act (Chapter 134) Original Enactment: Ordinance 39 of 1947, Revised edition 2008.

<sup>65</sup> Business Registration Act (Chapter 32).

ในส่วนของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ นั้น สาธารณรัฐสิงคโปร์เป็นรัฐที่เปิดกว้างในการลงทุนและมีกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับข้อจำกัดการลงทุนที่น้อย สำหรับผู้ประกอบการทั่วไปสำหรับนักลงทุนต่างด้าวในส่วนข้อจำกัดเชิงคนในชาตินั้นจะพบว่าการจัดตั้งธุรกิจ สิทธิในการจัดตั้งและเคลื่อนย้ายของนิติบุคคลยังมีเงื่อนไขสำหรับผู้ประกอบการต่างด้าว สำหรับการดำเนินงานของคนต่างด้าว และข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาดนั้น สาธารณรัฐสิงคโปร์ไม่มีข้อจำกัดในเรื่องการเข้าสู่ตลาดสำหรับคนต่างด้าว

### 3.2.2.2 ข้อผูกพันการเปิดเสรีโลจิสติกส์ตามความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ตามที่สาธารณรัฐสิงคโปร์เป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกอาเซียน จึงต้องผูกพันตามความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งดำเนินการทั้งในด้านการเปิดเสรีและขยายความร่วมมือกัน โดยได้กำหนดกลุ่มสาขาสินค้าและบริการ (Priority sectors) ซึ่งใน AEC Blueprint ได้ระบุสมาชิกต้องเปิดตลาดตามเป้าหมายที่กำหนดจนถึงปี พ.ศ. 2558 โดยได้กำหนดเป้าหมายการเปิดตลาด

1. การให้บริการแบบข้ามพรมแดน (Mode 1) และการใช้บริการข้ามพรมแดน (Mode 2) จะต้องยกเลิกข้อจำกัดทั้งหมด แต่หากมีเหตุจำเป็นที่จะต้องคงเงื่อนไขบางประการสำหรับสาขาบริการนั้น ๆ ก็สามารถทำได้

2. การให้นักลงทุนอาเซียนเข้ามาจัดตั้งธุรกิจ (Mode 3) ได้มีการกำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องเปิดให้นักลงทุนอาเซียนเข้ามาจัดตั้งธุรกิจโดยถือหุ้นได้มากขึ้นจนถึงร้อยละ 70 ซึ่งจะเปิดเป็นลำดับขั้นตอน

สาขาบริการเร่งรัดการรวมกลุ่ม สาขาท่องเที่ยว ขนส่งทางอากาศ บริการ และเทคโนโลยีสารสนเทศ จะเร่งเปิดตลาดสาขาบริการเหล่านี้ภายในปี พ.ศ. 2553 และสาขาบริการสำคัญโลจิสติกส์ ภายในปี 2556

ในส่วนของการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ตามข้อผูกพันทั่วไป ได้กำหนดเป้าหมายของการเปิดเสรีไว้อย่างชัดเจนว่า อนุญาตให้นักลงทุนอาเซียนที่เข้ามาประกอบธุรกิจถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 49 ในปี พ.ศ. 2551 จากนั้นเพิ่มเป็นร้อยละ 51 ในปี พ.ศ. 2553 และไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2556 นั้น

สาธารณรัฐสิงคโปร์นั้น ไม่มีข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาดของคนต่างด้าว สำหรับการลงทุนของคนต่างด้าว อีกทั้งยังเปิดกว้างให้นักลงทุนต่างด้าวสามารถลงทุนได้ร้อยละ 100 เกือบทุกสาขา แต่ยังคงอยู่ในกฎเกณฑ์ในเรื่องการจัดตั้งธุรกิจตามกฎหมายของสาธารณรัฐสิงคโปร์ สำหรับผู้ประกอบการเฉพาะสำหรับการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์นั้น ได้กำหนดให้บริการเหล่านี้เงื่อนไขเป็นไปตามสรุป



ตารางข้อผูกพันการเปิดเสรีการบริการ โลจิสติกส์ ชุดที่ 7<sup>66</sup> ได้แก่ ให้ บริการเสริมอื่น ๆ บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ ตัวแทนชิปปิ้งสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเล (Maritime Shipping Agency Services) บริการจัดชั้นเรือ (Classification Societies) บริการนายหน้าชิปปิ้ง (Shipping Broker Services) บริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศเฉพาะสินค้าแข่งแข่งของเหลว น้ำมัน เฟอร์นิเจอร์ ผู้คอนเทนเนอร์เย็น เงื่อนไขเป็นไปตามกฎหมายภายใน บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศจะต้องมีการจดทะเบียนเรือชักธงสิงคโปร์

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าสาธารณรัฐสิงคโปร์เป็นประเทศที่มีความพร้อมในหลาย ๆ ด้านต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ เพราะเป็นประเทศที่มีความเชี่ยวชาญด้านการขนส่งทางทะเลและอากาศ อีกทั้งผู้ประกอบการมีทักษะในการบริหารจัดการและมีประสบการณ์ด้านการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงใช้เทคโนโลยีมาพัฒนาและยกระดับการให้บริการ สิ่งสำคัญอีกประการคือการสนับสนุนจากภาครัฐที่มีนโยบายการเปิดเสรีการค้า ดังจะเห็นได้จากกฎเกณฑ์ที่อนุญาตให้คนต่างด้าวมาลงทุน ได้ถึงร้อยละ 100 ส่วนกฎเกณฑ์ด้าน โลจิสติกส์จะเห็นว่ามีข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการต่างด้าวน้อยกว่าประเทศอื่น ๆ ในกลุ่มสมาชิกอาเซียนเอง เนื่องจากความพร้อมในการแข่งขันของผู้ประกอบการในประเทศเองมีความเข้มแข็งจึงส่งผลให้การเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์นั้นไม่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการในสาธารณรัฐสิงคโปร์

### 3.2.3 กฎหมายของสาธารณรัฐฟิลิปปินส์

ประเทศสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ (Republic of the Philippines) เป็นประเทศที่ประกอบด้วยหมู่เกาะจำนวน 7,107 เกาะ ตั้งอยู่ในมหาสมุทรแปซิฟิก ห่างจากเอเชียแผ่นดินใหญ่ทางตะวันออกเฉียงใต้ ประมาณ 100 กิโลเมตร มีลักษณะพิเศษคือเป็นประเทศเพียงหนึ่งเดียวที่มีพรมแดนทางทะเลที่ติดต่อกันยาวมากที่สุดในโลก และอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของประเทศสเปนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2064-2441 และประเทศสหรัฐอเมริกา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2441-2489 โดยได้ครองฟิลิปปินส์เป็นอาณานิคมเป็นเวลา 4 ศตวรรษ ดังนั้นทั้งสองประเทศนี้จึงมีอิทธิพลใหญ่ที่สุดต่อวัฒนธรรมของฟิลิปปินส์

นอกจากนี้สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ยังเป็นหนึ่งในตลาดที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้วยจำนวนประชากรประมาณ 94 ล้านคน อีกทั้งบุคลากรในประเทศยังมีการศึกษาสูงและใช้ภาษาอังกฤษได้ดีส่งผลให้เศรษฐกิจของประเทศมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ฟิลิปปินส์มีทรัพยากรธรรมชาติอยู่เป็นจำนวนมาก ทั้งบนผืนดิน ใต้ดิน และในท้องทะเล จึงยังสามารถหาประโยชน์จากทรัพยากรในประเทศได้รัฐบาลของสิงคโปร์เองมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนจากต่างประเทศ ดังนั้นจึงเป็นโอกาสอันดีสำหรับนักลงทุนชาวต่างด้าวที่จะเข้ามาลงทุน ทั้งนี้รูปแบบ

<sup>66</sup> ภาคผนวก ก.

ของเศรษฐกิจของประเทศฟิลิปปินส์ที่ไม่พึ่งพาภาคใดภาคหนึ่งเพียงภาคเดียวแต่ยังมีกิจการธุรกิจรับจ้างบริหารระบบธุรกิจ (Business Process Outsourcing: BPO) ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่เติบโตเร็วที่สุดคิดเป็นประมาณร้อยละ 15 ของตลาดการจ้างงานภายนอกของโลก (Global Outsourcing Market) นอกเหนือไปจาก BPO แล้ว อุตสาหกรรมสำคัญอื่น ๆ ส่งผลให้ฟิลิปปินส์มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง

ในด้านความสัมพันธ์กับอาเซียนนั้น สาธารณรัฐฟิลิปปินส์เป็นหนึ่งใน 5 ประเทศที่ร่วมก่อตั้งสมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association Southeast Asia Nations: ASEAN) โดยได้ลงนามใน “ปฏิญญากรุงเทพ” (Bangkok Declaration) ณ กรุงเทพมหานครที่เรียกว่า “ปฏิญญาอาเซียน” (ASEAN Declaration)

ในด้านการขนส่งของประเทศฟิลิปปินส์นั้น ด้วยลักษณะของภูมิประเทศเป็นหมู่เกาะถึงกว่า 7,107 เกาะนั้นส่งผลให้การคมนาคมโดยส่วนใหญ่ภายในประเทศด้วยเรือ ทั้งนี้การขนส่งสินค้าจึงใช้เส้นทางการเดินเรือเป็นหลักแต่ใช้เวลานาน เช่นการเดินทางไปเมืองเซบู ซึ่งเป็นเมืองใหญ่อันดับสองของประเทศ ใช้เวลาในการขนส่งนานถึง 24 ชั่วโมง แต่ในขณะที่เดินทางด้วยเครื่องบินใช้เวลาเพียง 1 ชั่วโมง

การขนส่งทางบกนั้น เป็นสำคัญรองลงมาแต่ไม่ค่อยมีความสะดวก โดยจะเห็นได้จากถนนในฟิลิปปินส์มี 200,037<sup>67</sup> กิโลเมตร แต่ทางลาดยางมีเพียง 19,804 กิโลเมตรและทางซูปเปอร์ไฮเวย์มีเพียง 2 สายคือ North Luzon Express Way และ South Luzon Express way

ทางรถไฟ มีเส้นทางเพียง 897 กิโลเมตร อยู่ระหว่างการก่อสร้างอีก 497 กิโลเมตรทางเครื่องบิน มีสนามบินตามเกาะต่าง ๆ จำนวน 256 แห่ง แต่สนามบินที่ทางวิ่งปูลาดแล้วมีเพียง 83 แห่ง จะเห็นได้ว่าระบบการขนส่งโลจิสติกส์ของประเทศฟิลิปปินส์นั้นอาศัยทางน้ำเป็นหลักแต่ไม่มีการเชื่อมโยงระบบการขนส่งอย่างเป็นระบบ

### 3.2.3.1 กฎหมายทั่วไปเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

นโยบายทั่วไปของสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ ถ้าเป็นเรื่องของกิจการที่ทำการส่งออกจะไม่ค่อยมีข้อจำกัดในการที่คนต่างด้าวจะเข้ามาเป็นเจ้าของกิจการ แต่ถ้าเป็นกิจการที่เกี่ยวกับตลาดในแล้วผู้ประกอบการต่างด้าวสามารถลงทุนได้ร้อยละ 100 เว้นแต่ที่กำหนดไว้ใน Foreign Investment Negative List<sup>68</sup> ซึ่งกำหนดจำนวนทุนขั้นต่ำไว้อย่างน้อย 200,000<sup>69</sup> ดอลลาร์สหรัฐ

<sup>67</sup> กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (ม.ป.ป.). *ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการค้าและโลจิสติกส์-ฟิลิปปินส์*. สืบค้นเมื่อ 14 มกราคม 2557, จาก <http://www.tradelogistics.go.th/download/file/fb1a4c17.pdf>

<sup>68</sup> The Foreign Investments Act 1991(Republic Act No.7042) as amended by Republic Act (R.A) 8179 of 1996.

ภายใต้กฎหมายการลงทุนต่าง ๆ รัฐบาลสาธารณรัฐฟิลิปปินส์มีนโยบายสนับสนุนและรับรองการลงทุนของคนต่างด้าวไว้ไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบของบริษัท หรือห้างหุ้นส่วน หรือการเข้ามาลงทุนในรูปแบบปัจเจกชน วัตถุประสงค์ของการเปิดให้เข้ามาลงทุนก็เพื่อให้เกิดการพัฒนาการกระบวนการผลิตอุตสาหกรรม และการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมของชาวฟิลิปปินส์ การลงทุนในฟิลิปปินส์จะต้องสร้างงานให้แก่คนฟิลิปปินส์ เพิ่มราคาของผลิตผลการเกษตร สนับสนุนผู้ประกอบการชาวฟิลิปปินส์ เพิ่มสมรรถนะการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของสินค้าฟิลิปปินส์ และมีการช่วยเหลือในลักษณะของการถ่ายทอดเทคโนโลยี<sup>70</sup>

รัฐบาลของสาธารณรัฐฟิลิปปินส์มีนโยบายสนับสนุนและรับรองการลงทุนของคนต่างด้าวไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบบริษัท หรือห้างหุ้นส่วนหรือการเข้ามาลงทุนในรูปแบบปัจเจกชน โดยกฎหมายการลงทุนของคนต่างด้าวสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ เรียกว่า “รัฐบัญญัติการลงทุนของคนต่างด้าว (Foreign Investment Act 1991)” เป็นกฎหมายที่เปิดตลาดให้คนต่างด้าวเข้ามาลงทุนในสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ สาระสำคัญของกฎหมายฉบับนี้ คือเปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างด้าวเข้ามาลงทุนโดยสามารถถือหุ้นในนิติบุคคลหรือบริษัทสัญชาติฟิลิปปินส์ได้โดยเสรีแต่คนต่างด้าวที่ถือหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงได้ไม่เกินสัดส่วนที่กำหนดไว้ในแต่ละประเภทกิจการ ทั้งนี้ภายใต้กฎหมายการส่งเสริมการลงทุนต่าง ๆ

สำหรับกฎหมายการลงทุนของคนต่างด้าว (The Foreign Investment Act: 1991) กฎหมายฉบับนี้ได้ครอบคลุมการเข้ามาลงทุนของคนต่างด้าวและการทำธุรกิจของคนต่างด้าวโดยปราศจากแรงจูงใจ (Incentives) กฎหมายฉบับนี้จึงได้ลดสัดส่วนการลงทุนลงเพื่อจูงใจคนต่างด้าวมาลงทุน จากเดิมที่กำหนดไว้ 500,000 ดอลลาร์สหรัฐ ลดเหลือ 200,000 ดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้ยังได้กำหนดเงื่อนไขว่า หากเป็นกิจกรรมที่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยหรือถูกจ้างโดยตรง 50 คนโดยมีขนาดการลงทุนขั้นต่ำ 100,000 ดอลลาร์สหรัฐ ผู้บริหารกิจกรรมที่ไม่ใช่คนฟิลิปปินส์จะได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประเภทนี้ได้ ประเภทกิจการที่กำหนดไว้ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบกิจการในปัจจุบันคือ The seventh Regular Foreign Investment Negative List ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2005 ได้กำหนดประเภทกิจการที่สงวนไว้ 2 ประเภทคือ List A และ List B โดยกำหนดเหตุผลไว้แตกต่างกันดังนี้

<sup>69</sup> 1 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เท่ากับ 32.8867 อัตราแลกเปลี่ยนของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 17 มกราคม 2557.

<sup>70</sup> ศิริพรรณ พรหมชัยวัฒนา. เล่มเดิม. น. 53.

1. กิจกรรมที่ระบุไว้ใน List A เป็นกิจกรรมที่สงวนไว้ตามรัฐธรรมนูญและกฎหมายเฉพาะ โดยแบ่งเป็นกิจกรรมที่ไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวประกอบกิจการเลย เช่น กิจการประเภทวิชาชีพต่าง ๆ กฎหมาย การประกอบวิชาชีพวิศวกรรม วิชาชีพแพทย์ การค้าปลีกที่มีเงินทุนขั้นต่ำกว่า 2,500,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา เป็นต้น โดยกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของของคนต่างด้าวไว้ในลำดับต่าง ๆ ดังนี้ เฉพาะรายการข้อสงวนเอ มีการแบ่งกลุ่มรายการย่อยต่าง ๆ ได้แก่

1) รายการที่ไม่อนุญาตให้คนต่างด้าวลงทุน (No foreign equity) เช่น สื่อสารมวลชน บริการวิชาชีพต่าง ๆ (วิศวกรรม แพทย์ ทันตแพทย์ พยาบาล เกษษกร บัญชี สถาปนิก นายหน้า ศาลากร ผู้ดูแลท่าเรือ ผู้ดูแลเครื่องยนต์ของเรือ ธุรกิจการบิน) ค้าปลีก เป็นต้น

2) รายการที่อนุญาตให้คนต่างด้าวลงทุนไม่เกินร้อยละ 25 (up to 25% foreign equity) ได้แก่ บริการจัดหาคนงาน สัญญาการก่อสร้าง

3) รายการที่อนุญาตให้คนต่างด้าวลงทุนได้ไม่เกินร้อยละ 30 (up to 30% foreign equity) ได้แก่ บริการด้านโฆษณา

4) รายการที่อนุญาตให้คนต่างด้าวลงทุนได้ไม่เกินร้อยละ 40 (up to 40% foreign equity) เช่น การสำรวจและใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ บริการด้านสาธารณสุขปโภค บริษัทเงินทุน สัญญาการก่อสร้างเกี่ยวกับกิจการทหาร เป็นต้น

2. กิจกรรมใน List B เป็นกิจกรรมที่สงวนไว้สำหรับคนฟิลิปปินส์โดยเฉพาะด้วยเหตุผลความมั่นคง ความปลอดภัยด้านศีลธรรม ชีวอนามัย และการคุ้มครองกิจการขนาดเล็ก โดยกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวไว้เพียงอัตราเดียว คือ คนต่างด้าวถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 40 ในทุกรายการที่ระบุไว้ใน List B

ทั้งนี้คนต่างด้าวที่จะตกอยู่ภายใต้กฎหมาย Foreign Investments Act of 1991 นั้นคือ คนต่างด้าวที่มีความประสงค์ที่จะประกอบกิจการภายใต้ List A หรือ List B ซึ่งกฎหมายได้กำหนดสัดส่วนการลงทุนไว้แล้วในแต่ละประเภทกิจการ ทั้งนี้กฎหมายฉบับนี้กำหนดเฉพาะ นิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัดเท่านั้นที่จะประกอบกิจการที่อยู่ภายใต้ List A หรือ List B<sup>71</sup>

### 3.2.3.2 ข้อผูกพันการเปิดเสรีโลจิสติกส์ตามความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

เมื่อสาธารณรัฐฟิลิปปินส์ เป็นชาติสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนดังนั้นจึงต้องผูกพันตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ข้อผูกพันการเปิดเสรีการบริการชุดที่ 7 โดยสาขาเร่งรัดให้เปิดเสรีในปี พ.ศ. 2556 สาขาโลจิสติกส์

สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ได้มีข้อจำกัดการเข้าไปลงทุนของคนต่างด้าว ซึ่งเป็นข้อจำกัดในการเข้าสู่ตลาด (Limitations on Market Access) ตามที่ระบุไว้ในข้อผูกพันทั่วไปคือ

<sup>71</sup> นราฤทธิ์ กาแก้ว. เล่มเดิม. น. 97.

1. การถือหุ้นของคนต่างด้าวในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจกรรมที่สงวนไว้ตามกฎหมายสำหรับชาวฟิลิปปินส์จะถูกจำกัดสัดส่วนหุ้นของคนต่างด้าว โดยคนต่างด้าวถือหุ้นข้างน้อยและผู้บริหาร เจ้าหน้าที่ด้านการจัดการจะต้องคนสัญชาติฟิลิปปินส์

2. ที่ดินสาธารณสมบัติทั้งหมดเป็นเจ้าของโดยรัฐ

3. เฉพาะคนสัญชาติฟิลิปปินส์ บริษัทหรือสมาคมอย่างน้อยร้อยละ 60 ของทุนเป็นเจ้าของโดยคนสัญชาติฟิลิปปินส์สามารถเป็นเจ้าของที่ดินที่ไม่ใช่ที่ดินสาธารณสมบัติ และอาจทำสัญญาเช่าที่ดินสาธารณสมบัติได้

4. นักลงทุนต่างด้าวสามารถทำสัญญาเช่าที่ดินได้เฉพาะที่ดินที่เอกชนเป็นเจ้าของ นอกจากนี้แล้วยังมีข้อจำกัดในด้านการให้ปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติ (Limitations on National Treatment)

ข้อผูกพันเฉพาะสำหรับการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์ในสาธารณรัฐฟิลิปปินส์นั้นได้กำหนดให้บริการเหล่านี้เงื่อนไขเป็นไปตามข้อผูกพันทั่วไป ตามความผูกพันการเปิดตลาดชุดที่ 7 ได้แก่ ให้ บริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล (Maritime Cargo handling services) บริการโกดังและคลังสินค้า (Storage & Warehousing services) บริการจัดส่งพัสดุ (Courier Services)

บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ อนุญาตให้คนต่างด้าวถือหุ้นได้ถึงร้อยละ 51

บริการขนส่งทางระหว่างประเทศ อนุญาตให้คนต่างด้าวถือหุ้นได้ถึงร้อยละ 40

บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า นั้นอนุญาตคนต่างด้าวถือหุ้นตั้งแต่ ร้อยละ 40 จนถึงเต็มจำนวน โดยที่ส่วนเกินมูลค่าหุ้น (Paid-in equity capital) ต้องไม่น้อยกว่า 200,000 เหรียญสหรัฐ

บริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ อนุญาตให้คนต่างด้าวถือหุ้นได้ถึง ร้อยละ 40<sup>72</sup>

### 3.2.4 กฎหมายของสหพันธรัฐมาเลเซีย

สหพันธรัฐมาเลเซีย (มาเลย์: Malaysia) เป็นประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประกอบด้วยพื้นที่ 2 ส่วนโดยมีทะเลจีนใต้กั้น ส่วนแรกคือ มาเลเซียตะวันตก อยู่ทางตอนใต้ของคาบสมุทรมลายูและคาบสมุทรอินโดจีน มีพรมแดนติดราชอาณาจักรไทย ทางรัฐ กัลันตัน เปรู ปะลิส และเกดะห์ และ ติดกับสาธารณรัฐสิงคโปร์ทาง รัฐยะโฮร์ ส่วนที่ 2 คือมาเลเซียตะวันออก อยู่ทางตอนเหนือของเกาะบอร์เนียว มีพรมแดนทิศใต้ติดสาธารณรัฐอินโดนีเซียทุกส่วนของ

<sup>72</sup> ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์, กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2555). *ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ Logistics Services*. สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2556, จาก <http://www.dtn.go.th/filesupload/aec/images/logis29-05-55.pdf>

มาเลเซียตะวันออก แต่ล้อมรอบประเทศบรูไนในดารุสซาลามด้วยรัฐซาราวักเพียงรัฐเดียว อีกทั้งสหพันธรัฐมาเลเซียเป็นสมาชิกก่อตั้งของกลุ่มประเทศอาเซียน<sup>73</sup>

การพัฒนาของสหพันธรัฐมาเลเซียเป็นการพัฒนาไปอย่างก้าวหน้าและมีระดับการพัฒนาอยู่ในอันดับ 2-3 ซึ่งเป็นอันดับเกือบสูงสุด หรือเป็นประเทศที่มีการพัฒนาโดยใช้ประสิทธิภาพของปัจจัยของการผลิตเป็นหลักและมีนวัตกรรมเป็นปัจจัยเสริมในการขับเคลื่อนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ สิ่งสำคัญที่ส่งให้มาเลเซียมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วคือ มาเลเซียมีโครงสร้างพื้นฐานอันประกอบด้วยสถาบันสังคม โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งแวดล้อมทางเศรษฐกิจมหภาคและสุขภาพรวมถึงการศึกษาขั้นพื้นฐานอยู่ในระดับสูง ทั้งมีการสร้างนวัตกรรมและปัจจัยด้านความเชี่ยวชาญเฉพาะ ซึ่งภาคเอกชนมีความเชี่ยวชาญและมีการสร้างนวัตกรรมใหม่ ๆ สนับสนุนภาคธุรกิจของตน จึงส่งผลให้ประเทศมาเลเซียมีระดับการพัฒนาสูงกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศที่อยู่ในระดับการพัฒนาเดียวกันอย่างมาก<sup>74</sup>

สหพันธรัฐมาเลเซียจัดเป็นประเทศที่มีระดับการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ที่สูง เนื่องจากปัจจัยพื้นฐานของประเทศมาเลเซียเอง โดยเฉพาะนักธุรกิจมาเลเซียมีความเชี่ยวชาญและมีการสร้างสรรค์นวัตกรรมเพื่อมาปรับใช้ในธุรกิจโลจิสติกส์ อีกทั้งมาเลเซียมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ที่สูง โดยธนาคารโลกได้ทำการศึกษาถึงความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI)<sup>75</sup> ของภูมิภาคอาเซียน พ.ศ. 2555<sup>76</sup> โดยตารางดัชนีได้แสดงให้เห็นว่า สหพันธรัฐมาเลเซียมีความสามารถในการแข่งขันระหว่างในกลุ่มภูมิภาคอาเซียน เป็นอันดับ 29 แต่ระดับในกลุ่มประเทศอาเซียนอยู่ในระดับ 2 เป็นรองสาธารณรัฐสิงคโปร์ ทั้งนี้ตัวชี้วัดระดับความสามารถ ได้แก่ ด้านพิธีการศุลกากร โครงสร้างพื้นฐาน การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า ความตรงต่อเวลาของการบริการ ทั้งนี้จะเห็นว่าระดับอัตราความแตกต่างของสาธารณรัฐสิงคโปร์และสหพันธรัฐมาเลเซียไม่ต่างกันมาก และมีความสามารถในใกล้เคียงกันในกลุ่ม ของการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ และความตรงต่อเวลาของการบริการ

<sup>73</sup> สืบค้นเมื่อ 12 ธันวาคม 2556, จาก <http://th.wikipedia.org/wiki/>

<sup>74</sup> สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการค้าเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (ม.ป.ป.). *แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)*. สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2556, จาก <http://www.thaifita.com/thaifita/Home/%>

<sup>75</sup> ภาคผนวก ง.

<sup>76</sup> เนตรปรีชา ชุมไชโย. (ม.ป.ป.). *การพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน*. สืบค้นเมื่อ 14 มกราคม 2557, จาก [http://www.moi.go.th/pls/portal/docs/PAGE/MOI\\_2555/MOI/TAB1036652/8-ASEA-131212-2.PDF](http://www.moi.go.th/pls/portal/docs/PAGE/MOI_2555/MOI/TAB1036652/8-ASEA-131212-2.PDF)

### 3.2.4.1 กฎหมายทั่วไปที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

หน่วยงานหลักที่รับผิดชอบด้านการลงทุน คือ ผู้มีอำนาจในการพัฒนาอุตสาหกรรมของมาเลเซีย (Malaysian Industrial Development Authority: MIDA) เป็นหน่วยงานที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ กระทรวงการค้าระหว่างประเทศและอุตสาหกรรม (Ministry of Trade Industrial: MITI) กฎหมายเกี่ยวกับการลงทุน ได้แก่ กฎหมายส่งเสริมการลงทุน (Promotion of Investment Act 1986) กฎหมายภาษีรายได้ (Income Tax Act 1967) กฎหมายภาษีศุลกากร (Customs Act 1967) กฎหมายภาษีการขาย (Sale Tax Act 1972) กฎหมายภาษีสรรพสามิต (Excise Act 1976) และกฎหมายฟรี โซน (Free Zone Act 1990) ซึ่งกฎหมายเหล่านี้ครอบคลุมทั้งภาคอุตสาหกรรม การเกษตร และการบริการ

หลักการเข้าถือหุ้นของคนต่างด้าว กระทรวงการค้าระหว่างประเทศ (The Malaysian Industrial Development Authority: MIDA) ได้กำหนดแนวทางในการถือหุ้นของคนต่างด้าว (Guideline on Foreign Equity) เพื่อใช้เป็นเกณฑ์หลัก ซึ่งทำให้ผู้ที่ไม่ใช่ชาวมาเลเซียสามารถถือหุ้นได้ร้อยละ 100 ในกิจการการผลิตที่ผลิตเพื่อส่งออกตั้งแต่ร้อยละ 80 ขึ้นไปของผลิตภัณฑ์ทั้งหมดที่ผลิตได้ แนวทางดังกล่าวยังกำหนดหลักเกณฑ์การถือหุ้นของต่างด้าวในกิจการที่ส่งออกน้อยกว่าร้อยละ 80 ไว้ด้วย

ด้านการเปิดเสรีการลงทุน มาเลเซียได้เปิดเสรีให้นักลงทุนต่างด้าวถือหุ้นในโครงการการผลิต ทั้งโครงการที่ตั้งขึ้นใหม่และโครงการขยายการลงทุนได้ร้อยละ 100 และได้ผ่อนปรนกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการที่คนต่างด้าวจะเข้าร่วมทุนกับบริษัทในประเทศโดยมีเงื่อนไขเพียงแค่ว่าชาวมาเลเซียถือหุ้นในกิจการอย่างน้อยร้อยละ 30 ของทุนทั้งหมด ส่วนในกิจการที่สำคัญในเชิงยุทธศาสตร์ เช่น การประชาสัมพันธ์ ประปา พลังงาน ชนาคาร์ และสุขภาพ ยังจำกัดการถือหุ้นของต่างชาติเพียงร้อยละ 30 ของทุนทั้งหมด<sup>77</sup>

มาเลเซียมีนโยบายการส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจด้านบริการ โลจิสติกส์แบบครบวงจร กล่าวคือบริษัทที่จัดตั้งขึ้นใหม่และบริษัทที่ประกอบธุรกิจอยู่ก่อนในประเทศมาเลเซียมีสิทธิได้รับการส่งเสริมภายใต้ พระราชบัญญัติว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนปี พ.ศ. 2529 (The Promotion of Investment Act, 1986) มีหลักเกณฑ์ดังนี้

1. จัดตั้งบริษัทภายใต้ พระราชบัญญัติ ว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุนปี ค.ศ. 1986
2. บริษัทที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุน ต้องมีทุนอย่างน้อยร้อยละ 60 ถือโดยคนสัญชาติมาเลเซีย

<sup>77</sup> กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (ม.ป.ป.). *การลงทุนประเทศไทยมาเลเซีย*. สืบค้นเมื่อ 7 มกราคม 2557, [www.dtn.go.th/vtl\\_upload\\_file/1213002358000/Malaysia1.doc](http://www.dtn.go.th/vtl_upload_file/1213002358000/Malaysia1.doc).

3. ผู้ประกอบการธุรกิจ Integrated Logistic Services (ILS) จะต้องดำเนินการหลัก 3 ประการดังต่อไปนี้ คลังจัดเก็บสินค้า (Warehouse) การขนส่ง (Transportation) ตัวแทนขนส่งสินค้า (Freight Forwarding Agent)

4. นอกจากกิจการข้างต้นแล้วบริษัทยังต้องประกอบกิจการอีกอย่างน้อย 1 รายการดังต่อไปนี้ การกระจายสินค้า (Distribution) หรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องและส่งเสริมคุณค่าทางธุรกิจ เช่น การจัดหาที่วางสินค้า (Palletizing) การประกอบชิ้นส่วนหรือการจัดตั้งสินค้า (Product Assembly Installation) การสั่งซื้อสินค้าจำนวนมากแล้วจำหน่าย (Break Bulking) การรวบรวมสินค้า (Consolidation) การบรรจุหีบห่อ การจัดการ การควบคุมคุณภาพสินค้า การติดป้ายราคา การทดสอบสินค้า เป็นต้น

5. โดยบริษัทจะต้องมีโครงสร้างอย่างน้อยต้องมียานพาหนะที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ (Commercial Vehicles) 20 หน่วย หรือคลังจัดเก็บสินค้า (Warehousing facilities) 5,000 ตารางเมตร

#### 6. การส่งเสริมทางด้านภาษี

6.1 กรณีบริษัทจัดตั้งใหม่ คือ Pioneer Status (สภาพการเป็นผู้เริ่ม) บริษัทที่ได้รับการคัดเลือกเป็น Pioneer Status จะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ส่วนหนึ่งเป็นเวลา 5 ปี โดยชำระภาษีร้อยละ 30 ภายในระยะเวลาที่ได้รับการยกเว้นนับจากวันผลิต (Production Day) คือ วันที่ผลิตได้ร้อยละ 30 ของกำลังการผลิต หรือ เป็นบริษัทตั้งอยู่ในเขตการส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ ซาบาห์ ซาราวัก และ Eastern Corridor of Peninsular Malaysia ที่สมัครเข้าร่วมโครงการจะได้รับการยกเว้นภาษีเป็นเวลา 5 ปี

6.1.2 การผ่อนปรนภาษีการลงทุน (Investment Tax Allowance: ITA) โดยบริษัทที่ขอรับการผ่อนปรนภาษีการลงทุน (ITA) จะได้รับการผ่อนปรนภาษีร้อยละ 60 ของค่าใช้จ่ายประเภททุน (เช่น โรงงาน เครื่องจักร เครื่องมือที่ต้องใช้ในโครงการ) ที่เกิดขึ้นใน 5 ปี นับจากวันที่มีค่าใช้จ่ายจำนวนแรกหรือเป็นบริษัทตั้งอยู่ในเขตการส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ ซาบาห์ ซาราวัก และ Eastern Corridor of Peninsular Malaysia ที่สมัครเข้าร่วมโครงการจะได้รับการยกเว้นภาษีจำนวนสำหรับค่าใช้จ่ายประเภททุนที่เกิดขึ้นใน 5 ปี

6.2 บริษัทที่ดำเนินการอยู่เดิม กล่าวคือสภาพการเป็นผู้เริ่ม (Pioneer Status) บริษัทที่ได้รับการคัดเลือกเป็น Pioneer Status จะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้ส่วนหนึ่งเป็นเวลา 5 ปี โดยชำระภาษีร้อยละ 30 ของรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนครั้งใหม่ (Reinvestment) เป็นเวลา 5 ปี หรือ เป็นบริษัทตั้งอยู่ในเขตการส่งเสริมการลงทุน ได้แก่ ซาบาห์ ซาราวัก และ Eastern Corridor of



Peninsular Malaysia จะได้รับการยกเว้นภาษีเต็มจำนวนรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการลงทุนครั้งใหม่ (Reinvestment) เป็นเวลา 5 ปี<sup>78</sup>

3.2.4.2 ข้อผูกพันการเปิดเสรีโลจิสติกส์ตามความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สหพันธรัฐมาเลเซียได้มีข้อจำกัดทั่วไปสำหรับการลงทุนของคนต่างด้าว (Limitation on Market Access) คือการเข้าถือสิทธิในสินทรัพย์หรือผลประโยชน์ของธุรกิจมาเลเซีย การควมรวม การยึดกิจการต้องได้รับการอนุมัติ โดยได้กำหนดให้การเข้าถือสิทธิในการออกเสียงของบริษัทมาเลเซียโดยคนต่างด้าวรายหนึ่งรายใดร้อยละ 15 หรือมากกว่า หรือคนต่างด้าวรวมกันร้อยละ 30 หรือมากกว่า หรือสินทรัพย์มีมูลค่าเกินกว่า 5 ล้านดอลลาร์<sup>79</sup> ในส่วนของการเข้าถือสิทธิในสินทรัพย์หรือประโยชน์โดยวิธีการใดก็ตามที่ส่งผลให้การเป็นเจ้าของหรือการควบคุมตกเป็นของคนต่างด้าว นอกจากนี้ยังมีการควบคุมบริษัทมาเลเซียผ่านข้อตกลงการร่วมทุน (Joint Venture Agreement) ข้อตกลงด้านการจัดการ (Management Agreement) ข้อตกลงด้านความช่วยเหลือทางเทคนิค (Technical Assistance Agreement) หรือ ข้อตกลงอื่น (Other Arrangement)

สำหรับข้อผูกพันเฉพาะสำหรับการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์ตามข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 7 ในประเทศมาเลเซีย<sup>80</sup> ได้กำหนดหลักเกณฑ์ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ดังนี้ บริการยกสินค้าที่ขนส่งทางทะเล บริการตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า บริการด้านการบรรจุภัณฑ์ บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ไม่รวมขนส่งภายในประเทศ บริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ การลงทุนของคนต่างด้าวถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49

บริการ โกดังและคลังสินค้า การลงทุนของคนต่างด้าวถือหุ้นได้เพียงไม่เกิน ร้อยละ 49 และอนุญาตเฉพาะคลังสินค้าทัณฑ์บน<sup>80</sup> ของเอกชน (Private boded warehousing service)

<sup>78</sup> ญัตติฯ รอดทอง, เล่มเดิม, น. 24.

<sup>79</sup> 1 ริงกิต เท่ากับ 10.0888 บาท อัตราแลกเปลี่ยนของธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 17 มกราคม 2557.

<sup>80</sup> 1. คลังสินค้าทัณฑ์บน เป็นอาคารหรือพื้นที่ปลอดภัยอื่นๆ ที่จะต้องเสียภาษีสินค้าที่จัดเก็บไว้หรือดำเนินการผลิตโดยไม่ต้องชำระค่าภาษีอากร, สืบค้นเมื่อ 3 มิถุนายน 2557, จาก [http://en.wikipedia.org/wiki/Bonded\\_warehouse](http://en.wikipedia.org/wiki/Bonded_warehouse)

2. คลังสินค้าทัณฑ์บน เป็นการให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ส่งออกตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขของคลังสินค้าทัณฑ์บนตามมาตรา 8 และ 8 ทวิ แห่งกฎหมายศุลกากร พ.ศ. 2469 โดยงดเว้นการเก็บอากรขาเข้าและขาออกแก่ของที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ และเก็บในคลังสินค้าทัณฑ์บน เพื่อส่งออกไปยังนอกประเทศทั้งนี้ไม่ว่าจะส่งออกในสภาพเดิมเหมือนและที่นำเข้าหรือในสภาพที่ได้ผลิต ผสมหรือประกอบ เป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ คลังสินค้าทัณฑ์บนที่กรมศุลกากรประกาศกำหนดให้มีการจัดตั้งเพื่อขอรับสิทธิ ประโยชน์ด้านภาษีอากรมี 7 ประเภท ดังนี้

1) คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทโรงผลิตสินค้า

### 3.2.5 กฎหมายสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามเป็นประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งอยู่ทางด้านตะวันออกเฉียงสุดของคาบสมุทรอินโดจีน มีพรมแดนติดกับประเทศจีน ทางทิศเหนือ ประเทศลาว และประเทศกัมพูชา ทางทิศตะวันตก และอ่าวตังเกี๋ย ทะเลจีนใต้ ทางทิศตะวันออกและใต้ หรือในภาษาเวียดนามเรียกเฉพาะทะเลทางทิศตะวันออกว่า ทะเลตะวันออก สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามมีประชากรมากกว่า 89 ล้านคน ถือเป็นประเทศที่มีประชากรมากที่สุดเป็นอันดับ 13 ของโลก<sup>81</sup>

เศรษฐกิจของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ในปี 2550 ขยายตัวสูงสุดในรอบ 10 ปีที่ผ่านมา สถานะทางการคลังมีเสถียรภาพมีเงินทุนไหลเข้าจากต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง ทั้งในตลาดทุน (Portfolio inflows) 6-7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ และในโครงการลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศ การไหลเข้าของเงินทุนจากต่างประเทศมีเป็นจำนวนมากและอย่างต่อเนื่องส่งผลให้สำรองเงินตราต่างประเทศของเวียดนามเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเกือบ 2 เท่าในรอบปีที่ผ่านมา (จาก 11.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อเดือน ธันวาคม พ.ศ. 2549 เป็นกว่า 20 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ เมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2550) ทำให้รัฐบาลเวียดนาม มีความยืดหยุ่นมากขึ้นในการดำเนินนโยบายด้านการเงิน รวมถึงการดูแลระดับอัตราแลกเปลี่ยน อย่างไรก็ตามเวียดนามมีหนี้ต่างประเทศค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับ GDP แต่ส่วนใหญ่ล้วนเป็นหนี้ระยะยาวในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ของรัฐบาล<sup>82</sup>

ระบบโลจิสติกส์ของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามนั้น ไม่มีความสะดวกด้านโลจิสติกส์มากนักและความสามารถในการด้านโลจิสติกส์ที่ยังไม่พัฒนาและไม่ทันสมัย รวมถึงความแออัดของการจราจรบนท้องถนนในเขตเมือง การขาดความเชื่อมโยงถนนที่เชื่อมต่อระหว่างเมืองต่าง ๆ ทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจร จึงก่อให้เกิดความไม่สะดวกสบายในการขนส่ง ดังนั้นรัฐบาลของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามจึงมีโครงการในการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกใน

- 2) คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไป
- 3) คลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทร้านค้าปลอดอากร
- 4) คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปสำหรับจัดแสดงสินค้าหรือนิทรรศการ (คสท.)
- 5) คลังสินค้าทัณฑ์บนทั่วไปสำหรับเก็บน้ำมัน (คสน.)
- 6) คลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับอู่ซ่อมหรือสร้างเรือ
- 7) เขตคลังสินค้าทัณฑ์บนสำหรับประกอบการค้าเสรีที่ปลอดจากภาระทางภาษีอากร. สืบค้นเมื่อ

3 มิถุนายน 2556, จาก <http://www.customs.go.th/wps/wcm/connect/Library+cus501th>

<sup>81</sup> สืบค้นเมื่อ 12 ธันวาคม 2556, จาก <http://th.wikipedia.org/wiki/>

<sup>82</sup> สืบค้นเมื่อ 12 ธันวาคม 2556, จาก <http://www.thaiembassy.org/hochiminh/th/thai-people/2264/29174->

ท่าเรือในอีก 5 ปีข้างหน้าและโครงการก่อสร้างต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและสร้างโครงข่าย การพัฒนาด้านการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ ยกตัวอย่างเช่น การปรับปรุงสาธารณูปโภคขั้น พื้นฐาน - รถไฟความเร็วสูงเชื่อมกรุงเทพมหานคร - นครโฮจิมินห์ หรือ การสร้างทางด่วนเพื่อเชื่อมต่อ ถนนระหว่างเมืองต่าง ๆ ในประเทศ

### 3.2.5.1 กฎหมายทั่วไปเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

รัฐบาลของสาธารณรัฐเวียดนามได้มีการส่งเสริมในเรื่องการลงทุนของคนต่างด้าวและ มีการปรับปรุงกฎระเบียบด้านการลงทุนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความโปร่งใสเท่าเทียมกันระหว่าง นักลงทุนท้องถิ่นกับนักลงทุนต่างด้าว โดยรัฐบาลออกกฎหมายองค์การธุรกิจฉบับใหม่ภายใต้กรอบ Unified Enterprise Law มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคมพ.ศ. 2549 เป็นต้นมา ประกอบด้วย กฎหมายการลงทุนจากต่างประเทศ (Law on Foreign Investment) กฎหมายองค์การธุรกิจ (Law on Enterprise) และกฎหมายรัฐวิสาหกิจ (Law on State-Owned Enterprise) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลด ความเหลื่อมล้ำของกระบวนการทำธุรกิจและการลงทุน รวมทั้งสร้างความโปร่งใสและความเท่า เทียมกันระหว่างนักลงทุนต่างด้าวและนักลงทุนท้องถิ่น<sup>83</sup> ปัจจุบันสาธารณรัฐเวียดนามได้ห้ามหรือ มีเงื่อนไขในการลงทุนของคนต่างด้าวดังนี้<sup>84</sup>

#### กิจการที่มีเงื่อนไขเกี่ยวกับการลงทุน<sup>85</sup>

1. กิจการที่ต้องลงทุนในลักษณะ BCC (Business co-operation contract) และฝ่ายนัก ลงทุนต้องมีความเชี่ยวชาญในสาขาดังต่อไปนี้ การพัฒนาเครือข่ายโทรคมนาคม บริการผลิตภัณฑ์ ทั้งในและระหว่างประเทศ กิจการที่เกี่ยวกับวิทย์และเทคโนโลยี กิจการที่เกี่ยวกับสื่อมวลชน

2. กิจการที่ต้องลงทุนในลักษณะ BCC หรือ การร่วมทุน (Joint Venture) เท่านั้น อาทิ เช่นการขุดค้นทรัพยากรธรรมชาติและน้ำมัน การขนส่งทางอากาศ ทางรถไฟ และทางทะเล การขนส่งผู้โดยสารและการสร้างเรือ ท่าอากาศยาน ยกเว้นกรณีทำสัญญาในลักษณะการทำสัญญากับ ภาครัฐ (Build-operate-transfer contract: BOT) ,Build-Transfer-operate contract: BTO) หรือ (Build-Transfer contract: BT)

<sup>83</sup> ธนาคารการส่งออกและการนำเข้าแห่งประเทศไทย. *ข้อกำหนดการจดทะเบียนตั้งชื่อบริษัทใน เวียดนาม*. (ม.ป.ป.). สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2557, จาก

[http://www.exim.go.th/doc/research/targeted\\_country/4812.pdf](http://www.exim.go.th/doc/research/targeted_country/4812.pdf), วันที่ 15 มกราคม 2557

<sup>84</sup> สืบค้นเมื่อ 14 มกราคม 2557, จาก [http://www.smeasean.com/country\\_info.php?id=8&group=3](http://www.smeasean.com/country_info.php?id=8&group=3)

<sup>85</sup> กรมส่งเสริมการส่งออก กระทรวงพาณิชย์. (ม.ป.ป.). *คู่มือการค้าการลงทุน สาธารณรัฐสังคมนิยม เวียดนาม*. สืบค้นเมื่อ 14 มกราคม 2557, จาก

<http://aec.ditp.go.th/attachments/article/318/Vietnam%20Trade%20and%20Investment%20Handbook.pdf>

### รูปแบบการดำเนินธุรกิจในสาธารณรัฐเวียดนาม

5) สัญญาร่วมลงทุนธุรกิจ (Business Co-operation Contract: BCC) หมายถึง เป็นการร่วมทุนทำธุรกิจระหว่างนักลงทุนต่างด้าวกับนักลงทุนเวียดนาม ซึ่งอาจจะมีได้มากกว่า 1 สัญญา ตามกฎหมายของเวียดนามการทำสัญญาลักษณะนี้ไม่ถือว่าเป็นการจัดตั้งบริษัทจำกัดแห่งใหม่แต่เป็นความผูกพันตามความสมัครใจของสองฝ่ายโดยสัญญาของโครงการนั้น ๆ

6) กิจกรรมที่ทำสัญญากับภาครัฐ เป็นข้อตกลงระหว่างหน่วยงานราชการของเวียดนามกับนักลงทุนต่างด้าวซึ่ง อาจเป็นคนต่างด้าวถือหุ้นทั้งหมดหรือเป็นบริษัทร่วมทุนกับเวียดนามก็ได้ วัตถุประสงค์เพื่อสร้างหรือดำเนินการในโครงการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน

สัญญา BOT (Build-operate-transfer contract) หมายถึง สัญญาเมื่อสร้างเสร็จแล้วสามารถหาประโยชน์ได้ในเวลาหนึ่งก่อนโอนกิจการเป็นของรัฐ

สัญญา BTO (Build-Transfer-operate contract) หมายถึง เมื่อสร้างเสร็จแล้วผู้ประกอบการธุรกิจต้องโอนให้รัฐทันที แล้วจึงเปิดดำเนินการเพื่อหาประโยชน์ได้ช่วงเวลาหนึ่ง

สัญญา BT (Build-Transfer contract) หมายความว่า เมื่อผู้ประกอบการสร้างเสร็จแล้วต้องโอนให้กับรัฐทันที โดยรัฐอาจจะให้ผู้ประกอบการลงทุนในโครงการอื่น ๆ เพื่อให้ได้รับผลตอบแทนตามควร

3. กิจการร่วมทุน (Joint Venture: JV) การก่อตั้งกิจการร่วมทุนนี้ต้องได้รับใบอนุญาตและจดทะเบียนก่อตั้งจากกระทรวงวางแผนและการลงทุนก่อน มีลักษณะเป็นการก่อตั้งสัญญาระหว่างนักลงทุนต่างด้าวรายเดียวหรือหลายรายกับนักลงทุนเวียดนามรายเดียวหรือหลายราย เพื่อดำเนินกิจการทางธุรกิจร่วมกัน หรือบางกรณีจะเป็นการดำเนินการระหว่างรัฐบาลต่างประเทศกับรัฐบาลเวียดนามก็ได้ การลงทุนประเภทนี้เป็นการตั้งบริษัทใหม่ในรูปหุ้นส่วนที่จำกัดความรับผิดชอบมีสภาพเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายเวียดนาม

4. กิจการที่คนต่างด้าวเป็นเจ้าของทั้งหมด (Wholly Foreign-Owned Enterprise) กิจการที่คนต่างด้าวเป็นเจ้าของทั้งหมด นับเป็นอีกทางหนึ่งของการลงทุนในเวียดนาม โดยเป็นการลงทุนขององค์กรหรือเอกชนจากต่างประเทศทั้งหมด ทั้งนี้การลงทุนดังกล่าวต้องได้รับอนุมัติจากกระทรวงวางแผนและการลงทุนหรือเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นก่อนการลงทุน ในลักษณะนี้มีสถานะเป็นบริษัทจำกัดตามกฎหมายการลงทุนของเวียดนามและผู้ลงทุนมีอำนาจเต็มในการบริหาร

5. รูปแบบอื่น ๆ นักลงทุนต่างด้าวมีทางเลือกในการลงทุน โดย นักลงทุนอาจขยายกิจการในเวียดนามในรูปแบบอื่น ๆ เช่น การตั้งสำนักงานตัวแทนทางการค้าและการลงทุนในเวียดนามเพื่อทำหน้าที่แทนบริษัทแม่ในต่างประเทศได้

3.2.5.2 ข้อผูกพันการเปิดเสรีโลจิสติกส์ตามความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน  
 สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามได้กำหนดข้อผูกพันทั่วไปสำหรับการลงทุนของคนต่าง  
 ชาติโดยได้จำกัดในการเข้าสู่ตลาด (Limitations on Market Access) ไว้คือ อนุญาตให้คนต่างชาตินำเข้า  
 ไปลงทุนธุรกิจได้ 3 รูปแบบ คือ

1. สัญญาความร่วมมือทางธุรกิจ (Business co-operation contract)
2. วิสาหกิจร่วมทุน (joint venture enterprise)
3. วิสาหกิจที่ต่างชาติลงทุนทั้งหมด (100% foreign-invested enterprise)

ข้อผูกพันเฉพาะสำหรับการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์ ของสาธารณรัฐสังคมนิยม  
 เวียดนามตามข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 7 สาขาโลจิสติกส์ ได้กำหนดเกี่ยวกับธุรกิจ  
 บริการโลจิสติกส์ดังนี้

บริการยกขนสินค้าที่ขนส่งทางทะเล การลงทุนของคนต่างชาตินำเข้าได้ไม่เกิน  
 49% ไม่เกินร้อยละ 49

7) บริการโกดังและคลังสินค้า บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า กำหนดว่าตั้งแต่  
 พ.ศ. 2550 อนุญาต โดยคนต่างชาตินำเข้าได้ไม่เกินร้อยละ 51 ตั้งแต่พ.ศ. 2557 ไม่จำกัดสัดส่วนหุ้น  
 ของคนต่างชาตินำเข้า

8) บริการเสริมอื่น ๆ ตั้งแต่วันที่ พ.ศ. 2550 อนุญาตการลงทุนของคนต่างชาตินำเข้าได้  
 ไม่เกินร้อยละ 49 และ ปี พ.ศ. 2553 คนต่างชาตินำเข้าได้ไม่เกินร้อยละ 51 และตั้งแต่ปี พ.ศ. 2557  
 ไม่จำกัดสัดส่วนหุ้นของคนต่างชาตินำเข้า

9) บริการจัดส่งพัสดุ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 อนุญาตให้คนต่างชาตินำลงทุนได้ไม่จำกัด  
 สัดส่วนหุ้นของคนต่างชาตินำเข้า

10) บริการด้านบรรจุกัญญา การลงทุนของคนต่างชาตินำเข้าต้องไม่เกินร้อยละ 49

11) บริการบริหารจัดการพิธีศุลกากร (Customs Clearance Services) เฉพาะการขนส่ง  
 ทางทะเล ตั้งแต่ปีพ.ศ. 2550 อนุญาตการลงทุนของคนต่างชาตินำเข้าต้องไม่เกินร้อยละ 51 นับตั้งแต่ปี  
 พ.ศ. 2555 จะไม่จำกัดสัดส่วนหุ้นของคนต่างชาตินำเข้า

12) บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศไม่รวมการขนส่งภายในประเทศ  
 นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 จะไม่จำกัดสัดส่วนหุ้นของคนต่างชาตินำเข้า

13) บริการขนส่งทางรางระหว่างประเทศ การลงทุนของคนต่างชาตินำเข้าได้ไม่เกิน  
 ร้อยละ 49

14) บริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ การลงทุนของคนต่างด้าวถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 51<sup>86</sup>

จากการศึกษาจะพบว่าประเทศในกลุ่มอาเซียนในแต่ละประเทศ ล้วนแล้วแต่มีนโยบายทางกฎหมายต่อการเข้าประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความพร้อมทางเศรษฐกิจและกฎหมายภายในประเทศเองที่จะเปิดรับการเข้าลงทุนของคนต่างด้าวเพียงใด ทั้งนี้จะเห็นได้จากตัวอย่างของสาธารณรัฐสิงคโปร์ที่มีความพร้อมทางด้านเศรษฐกิจจึงเปิดรับการลงทุนจากคนต่างด้าวมากที่สุด โดยอนุญาตให้คนต่างด้าวเข้ามาลงทุนร้อยละ 100 เกือบทุกสาขาวันแต่บางกิจการภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด ประเทศญี่ปุ่นเองซึ่งมีความพร้อมและมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยจึงมีการเปิดรับการลงทุนจากคนต่างชาติและเป็นโอกาสให้คนลงทุนต่างชาติสามารถเข้าถือหุ้นได้อย่างไม่จำกัดจำนวนวันเพียงกิจการบางประเภท สาธารณรัฐฟิลิปปินส์เองก็มีนโยบายไม่ค่อยจำกัดในการที่คนต่างชาติจะเข้ามาลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก ผู้ประกอบการต่างด้าวก็สามารถถือหุ้นได้ร้อยละ 100 เช่นเดียวกันวันแต่บางธุรกิจที่กำหนดไว้ใน บัญชีธุรกิจที่ห้ามมิให้คนต่างด้าวลงทุน นอกจากนี้แล้ว สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามยังเป็นอีกหนึ่งประเทศที่กำลังพัฒนาและส่งเสริมให้คนต่างด้าวเข้ามาลงทุนในประเทศ โดยมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนที่ครอบคลุมทั้งคนต่างด้าวและผู้ลงทุนในประเทศ มีการกำหนดนโยบายของรัฐที่เท่าเทียมกันในการลงทุนในทุกภาคเศรษฐกิจระหว่างการลงทุนจากในชาติและจากต่างชาติ อีกทั้งมีการสอดรับนโยบายการเปิดเสรีทางการค้าโดยมีการรัฐกำหนดนโยบายการเพิ่มขึ้นของสัดส่วนผู้ถือหุ้นเป็นลำดับ

ราชอาณาจักรไทยและสหพันธรัฐมาเลเซีย ซึ่งเป็นประเทศที่ก้าวไปสู่ประเทศกำลังพัฒนามีข้อกีดในการเข้าสู่ตลาดของคนต่างด้าวก่อนข้างมากกว่าประเทศอื่น โดยมีประเทศไทยมีกฎหมายที่กำหนดสัดส่วนผู้ถือหุ้นต่างด้าวไว้ไม่เกินร้อยละ 49 เว้นแต่ ได้รับอนุญาตตามกฎหมายการส่งเสริมการลงทุนและยังกำหนดประเภทธุรกิจที่หากคนต่างด้าวต้องได้รับอนุญาตก่อน ส่วนมาเลเซียยังสามารถให้คนต่างด้าวมาลงทุนในธุรกิจประเภทการผลิตได้ร้อยละ 100 แต่ยังคงกำหนดเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นต่างด้าวในอีกหลายธุรกิจไม่เกินร้อยละ 49 จึงจะเห็นได้ว่าการเปิดเสรีการค้าการลงทุนในแต่ละประเทศจึงมีความแตกต่างกันตามแต่ นโยบาย กฎหมายภายในและความพร้อมทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศที่จะเอื้อและส่งเสริมต่อการเข้าสู่ตลาดของคนต่างด้าวมากน้อยเพียงใด โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดที่แต่ละประเทศจะได้รับ

<sup>86</sup> กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. เล่มเดิม.

## บทที่ 4

### ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาทางกฎหมายต่อการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การเปิดจะเสรีการค้าบริการนั้นต้องคำนึงถึงความพร้อมทางด้านต่าง ๆ ของประเทศที่มีความต้องการจะเปิดเสรีการค้าบริการ นอกจากนั้นยังต้องมีความเข้าใจต่อปัญหาของการเปิดเสรีการค้าบริการที่จะเกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ต่อประเทศที่มีความผูกพันตามพันธกรณีต่าง ๆ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมให้ผู้ประกอบธุรกิจภายในประเทศเหล่านั้นมีความรู้และสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบธุรกิจต่างชาติได้

#### 4.1 ปัญหาของการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ตามความตกลงระหว่างประเทศ

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่เป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO) ดังนั้นจึงจำต้องผูกพันตามกฎและระเบียบขององค์การการค้าโลก ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services-GATS) ซึ่งเป็นความตกลงระดับพหุภาคีว่าด้วยการค้าบริการฉบับแรกที่ผูกพันทางกฎหมายระหว่างประเทศ เริ่มบังคับใช้ตั้งแต่ก่อตั้งองค์การการค้าโลก ในปี พ.ศ. 2538 ซึ่งข้อผูกพันของ GATS สามารถจำแนกได้เป็น 2 ลักษณะคือ ข้อผูกพันทั่วไป (General Commitments) และข้อผูกพันเฉพาะ (Specific Commitments) ทั้งนี้ข้อผูกพันทั้งสองประเภทยังแยกข้อกำหนดไว้ชัดเจน โดยกำหนดให้ข้อผูกพันทั่วไปนั้น ประเทศที่เป็นสมาชิกต้องผูกพันทันทีตามข้อผูกพันทั่วไป เว้นแต่หากประเทศที่ยังไม่พร้อมที่จะเปิดเสรีในทุกสาขาบริการที่ต้องการที่จะผูกพันเป็นการเฉพาะสาขาอย่างไร ประเทศสมาชิกสามารถที่จะผูกพันตามความประสงค์ของแต่ละประเทศ ดังนั้นแล้วจะเห็นได้ว่า เมื่อคำนึงถึงหลักการของกฎหมายระหว่างประเทศและสภาพบังคับของกฎหมายระหว่างประเทศแล้ว เห็นว่าข้อผูกพันทั่วไปเป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับ “หลักการ” ในการเปิดเสรีการค้าบริการที่มีผลผูกพันทุกสาขาบริการให้ประเทศสมาชิกต้องปฏิบัติตามโดยทันทีและไม่มีเงื่อนไข แต่สำหรับข้อผูกพันเฉพาะบางนั้นเป็นข้อผูกพันที่เปิดโอกาสให้ประเทศสมาชิกเสนอข้อผูกพันตามความประสงค์ของประเทศของตน แทนที่จะบังคับให้ประเทศสมาชิกรับเงื่อนไขการค้าบริการทุกสาขา เพราะเนื่องจากแต่ละประเทศย่อมมีความพร้อมที่แตกต่างกัน โดยประเทศภาคีสมาชิกต้องแสดงตาราง (Schedule) การลดอุปสรรคการค้ากันทาง

การค้าบริการในแต่ละสาขาบริการตามความสมัครใจ (Positive List) โดยมีหลักการสำคัญ 2 ประการคือ หลักการเข้าสู่ตลาด (Market Access-MA) ของผู้ประกอบการต่างชาติ และการปฏิบัติเยี่ยงคนต่างชาติ (National Treatment--NT) โดยไม่เลือกปฏิบัติระหว่างผู้ประกอบการต่างชาติและผู้ประกอบการภายในประเทศ

การเข้าผูกพันของประเทศไทยตามข้อตกลง GATS นั้นประเทศไทยเข้าผูกพันตามพันธกรณีตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2538 ซึ่งปรากฏในตารางข้อผูกพันเฉพาะของประเทศไทย (Schedule of Specific Commitments) แต่ข้อผูกพันของประเทศไทยที่ให้ไว้กับ GATS นั้นไม่ก้าวหน้าเท่าไร ผลเนื่องมาจากการกำหนดข้อผูกพันของประเทศไทยได้ใช้กฎหมายภายในของประเทศเป็น ผู้กำหนด กล่าวคือประเทศไทยมิได้มีข้อผูกพันใด ๆ เกินไปกว่าที่กฎหมายภายในบัญญัติไว้ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องหุ้นส่วนของคนต่างด้าวที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 หรือกฎหมายอื่น ๆ เช่น กฎหมายการธนาคาร การประกันภัย โทรคมนาคม ซึ่งมีบทบัญญัติที่จำกัดสัดส่วนการลงทุนและการถือหุ้นของคนต่างชาติไว้ทั้งสิ้น

หลักการสำคัญอีกประการหนึ่งซึ่งเป็นหลักการพื้นฐานที่สำคัญของ GATS ที่ประเทศสมาชิกทุกประเทศต้องปฏิบัติตามคือ หลักการเปิดเสรีแบบก้าวหน้าตามลำดับ (Progressive Liberalization) หลักการที่เกี่ยวกับข้อกำหนดภายในประเทศ (Domestic Regulation) ที่ประเทศสมาชิกต้องลดข้อกำหนดและระเบียบภายในที่เป็นอุปสรรคต่อการเปิดเสรีทางการค้าบริการเกินควร ความตกลงของ GATS กำหนดให้มีการประชุมเพื่อเจรจาเปิดตลาดการค้าทุก ๆ 5 ปี ทิศทางการเจรจาจะต้องเป็นไปในทางที่มีการเปิดเสรีเพิ่มมากขึ้น โดยเมื่อสมาชิกผูกพันที่จะเปิดเสรีทางการค้าบริการใดแล้วก็ไม่สามารถถอยหลังกลับไปสร้างข้อกีดกีดการเปิดตลาดมากกว่าที่ระบุไว้ในตารางข้อผูกพันได้อีก<sup>87</sup>

ในด้านธุรกิจบริการโลจิสติกส์นั้น ประเทศที่เป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO) นั้นได้มีข้อเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกที่เป็นกลุ่มเป้าหมายให้เปิดตลาดการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ ซึ่งประเทศที่มีข้อเรียกร้องนั้นมีอำนาจในการเจรจาสูงทำให้ประเทศไทยยากที่จะหลีกเลี่ยงการเปิดตลาดเสรีโลจิสติกส์ได้อีก อีกทั้งประเทศไทยได้ตกลงแบบทวิภาคีที่ลงนามไปแล้วและอยู่ในระหว่างการเจรจาเพื่อเปิดตลาดการค้าบริการและการลงทุนด้านโลจิสติกส์และบริการที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น ประเทศญี่ปุ่น สาธารณรัฐประชาชนจีน สหรัฐอเมริกา ข้อเรียกร้องสำคัญของประเทศคู่ค้าของไทยอย่างประเทศญี่ปุ่นได้มีการเรียกร้องให้ไทยปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการลงทุนให้มีการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติของตน ตลอดจนต้องการให้ประเทศไทยเปิดตลาดภาคบริการซึ่งประเทศไทยได้จำกัดกิจกรรมของชาวต่างชาติโดยใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคน

<sup>87</sup> พฤษ พฤษิติน. เล่มเดิม. น. 110.



ต่างด้าว พ.ศ. 2542 (Foreign Business Act: 1999) อีกสาเหตุที่สำคัญประการหนึ่งที่ประเทศญี่ปุ่นเรียกร้องให้เปิดเสรีด้านการบริการและการลงทุน คือไม่ต้องการเสียเปรียบประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีสนธิสัญญาไมตรีกับประเทศไทย (Treaty of Amity) ที่ระบุให้บริษัทของสหรัฐอเมริกาสามารถประกอบธุรกิจที่สงวนไว้สำหรับผู้ประกอบการไทย ในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ได้ ขณะที่คนต่างด้าวทั่วไปรวมถึงประเทศญี่ปุ่นไม่สามารถทำเช่นนั้นได้ต้องอาศัยคนไทยเป็นผู้ถือหุ้น<sup>88</sup>

จากการศึกษาข้อกฎหมาย และกฎระเบียบต่าง ๆ จะเห็นว่า การบังคับใช้กฎหมายเศรษฐกิจระหว่างประเทศซึ่งในที่นี้หมายถึง ความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) ที่เกี่ยวข้องกับข้อกับการบริการ โลจิสติกส์ การบังคับตามข้อผูกพันเฉพาะ (Specific Commitment) ที่ประเทศไทยได้ยื่นต่อคณะมนตรีว่าด้วยการค้าบริการในปี พ.ศ. 2546 นั้น เงื่อนไขจึงมีความสอดคล้องกับกฎหมายภายในประเทศด้วย เหตุที่ประเทศไทยได้ให้ข้อผูกพันโดยใช้กฎหมายภายในเป็นตัวกำหนดพันธกรณีจึงมีอยู่เท่าที่ประเทศไทยเราสามารถปฏิบัติได้ ดังนั้นปัจจุบันประเทศไทยมีพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวปี พ.ศ. 2542 ที่ได้กำหนดสัดส่วนของผู้ถือหุ้น และธุรกิจบริการที่คนต่างด้าวสามารถประกอบกิจการภายในประเทศไทยได้ ซึ่งกำหนดให้คนต่างด้าวมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทไว้ไม่เกินร้อยละ 49 และหากจะประกอบอาชีพตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติฉบับนี้ก็ต้องได้รับอนุญาตก่อน

จะเห็นได้ว่า หลักการดังกล่าวในพระราชบัญญัตินี้ไม่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่องค์การการค้าโลก (WTO) และตามความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) เป็นการจำกัดการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการที่เป็นคนต่างด้าวและขัดกับหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติ ซึ่งเป็นการเลือกปฏิบัติระหว่างผู้ประกอบการคนต่างด้าวและผู้ประกอบการภายในประเทศ อีกทั้งหลักการเปิดเสรีแบบก้าวหน้าตามลำดับที่กำหนดให้ประเทศสมาชิกต้องลดข้อกำหนดและระเบียบภายในประเทศที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าบริการเกินควร ซึ่งประเทศไทยยังคงกฎระเบียบที่เป็นข้อจำกัดทางการเปิดเสรีค้าอยู่

ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ จึงเป็นอีกหนึ่งสาขาหนึ่งที่ประเทศไทยได้ผูกพันตามความตกลงของ GATS และหลีกเลี่ยงไม่ได้ต่อการเปิดเสรีการบริการ โลจิสติกส์ ที่สำคัญข้อกำหนดใน

<sup>88</sup> ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. (2552, กรกฎาคม-กันยายน). “การศึกษาความพร้อมและการปรับตัวของสาขาบริการโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อการเปิดเสรีการบริการ: กรณีศึกษาของบริษัทตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้าของประเทศไทย A study on readiness and adjustment of Thai logistic service provider sector for liberalization of trade services: A case study of Thai freight forwarding companies, มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.” วารสารวิชาการ, 29(3).

เรื่องสัดส่วนของผู้ถือหุ้นตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ยังคงเป็นปัญหาหลักต่อตัดสินใจการเข้ามาลงทุนในประเทศไทยอยู่ เนื่องจากการค้าระหว่างประเทศเป็นตลาดการค้าที่สำคัญต่อเศรษฐกิจภายในประเทศเป็นอย่างมาก ชื่อเรียกเรื่องต่าง ๆ จากประเทศคู่ค้าสำคัญอย่างประเทศญี่ปุ่นหรือประเทศสมาชิกในองค์การการค้าโลก จึงไม่อาจมองข้ามและละเลยได้อีกต่อไป ดังนั้นการปรับปรุงกฎหมายภายในประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับความตกลงระหว่างประเทศจึงเป็นเรื่องสำคัญเพราะหากกฎหมายภายในประเทศขัดหรือไม่สอดคล้องกับความตกลงทางการค้าระหว่างประเทศแล้ว ย่อมเป็นอุปสรรคต่อการเข้ามาลงทุนของประเทศคู่ค้าตามความตกลงระหว่างประเทศต่าง ๆ ส่งผลให้ประเทศไทยสูญเสียโอกาสในการรับการลงทุนจากต่างประเทศ อีกทั้งจะเป็นข้ออ้างของประเทศคู่ค้าในการปฏิเสธการเข้าลงทุนของนักธุรกิจไทยในประเทศคู่ค้าด้วย

#### 4.2 ปัญหาการเปิดเสรีการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การเปิดเสรีการค้าบริการในอาเซียนภายใต้กรอบความตกลงการค้าบริการอาเซียน (ASEAN Framework Agreement on services: AFAS) ซึ่งดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 โดยให้ประเทศสมาชิกทยอยเปิดตลาดการค้าเสรีให้แก่กันเป็นรอบ ๆ และเปิดตลาดให้สูงขึ้นแต่การเปิดตลาดการค้าเสรีตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา มีความคืบหน้าที่ช้าและไม่มีความคืบหน้า ไม่มีแบบแผนงานที่ระบุไว้เป็นแนวทางที่ชัดเจน ดังนั้นรัฐมนตรีเศรษฐกิจอาเซียนเมื่อเดือนมกราคม พ.ศ. 2550 ณ เมืองเซบู สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ ได้มีมติให้สมาชิกปรับปรุงข้อผูกพันเปิดตลาดของตนตามที่อาเซียนกำหนดเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของ การค้าเสรี (Free Flow of Services) ภายใต้เป้าหมายการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) โดยได้ทำแผนเปิดตลาดอาเซียนเพื่อนำไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ภายในปีพ.ศ. 2553-2558 (ค.ศ. 2010-2015) และให้สมาชิกจัดทำข้อผูกพันในแต่ละช่วงที่กำหนด

กรอบการเปิดเสรีภาคการบริการภายใต้ AEC มีข้อกำหนด 4 หลักเกณฑ์ ดังนี้

1. ประเทศสมาชิกต้องยกเลิกมาตรการใด ที่เป็นการจำกัด (ก) การให้บริการข้ามพรมแดน (Cross border trade) ของผู้ประกอบการในประเทศสมาชิกหนึ่งไปยังอีกประเทศสมาชิกหนึ่ง แต่หากมีเหตุจำเป็นที่จะต้องคงเงื่อนไขบางประการสำหรับสาขานั้น ๆ ก็สามารถทำได้
2. ประเทศสมาชิกต้องให้นักลงทุนอาเซียนสามารถเข้ามาถือหุ้นในธุรกิจบริการไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2558 โดยมีตารางเวลาการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นเป็นขั้น ๆ ดังนี้

สาขาเร่งรัด: ท่องเที่ยว สุขภาพ โทรคมนาคมและคอมพิวเตอร์ และการขนส่งทางอากาศให้มีสัดส่วนร้อยละ 49 (ปี พ.ศ. 2550) ร้อยละ 51 (ปี พ.ศ. 2552) ร้อยละ 70 (ปี พ.ศ. 2554)

สาขาโลจิสติกส์: ให้มีสัดส่วนร้อยละ 49 (ปี พ.ศ. 2552) ร้อยละ 51 (ปี พ.ศ. 2554) ร้อยละ 70 (ปี พ.ศ. 2556)

สาขาอื่น ๆ ที่เหลือ: ให้มีสัดส่วนร้อยละ 49 (ปี พ.ศ. 2552) ร้อยละ 51 (ปี พ.ศ. 2554) ร้อยละ 70 (ปี พ.ศ. 2558)

3. ประเทศสมาชิกต้องยกเลิกข้อจำกัดอื่น ๆ ในการเข้าสู่ตลาด (Market Access) สำหรับการค้าบริการใน Mode 3 อย่างก้าวหน้าในปี พ.ศ. 2558

4. ประเทศสมาชิกต้องจัดทำแผนในการเปิดเสรีการเคลื่อนย้ายแรงงานและการลดข้อจำกัดภายในประเทศที่เป็นการเลือกปฏิบัติระหว่างธุรกิจของคนต่างด้าวกับธุรกิจในชาติ (National Treatment) ให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2552

ปัจจุบันอาเซียน ได้ใช้บังคับตามข้อผูกพันการเปิดตลาดค้าบริการชุดที่ 7 โดย อาเซียน วางเป้าหมายจะทำการเปิดเสรีการค้าบริการเพิ่มจาก 65 สาขาย่อย ที่ได้ดำเนินการแล้วในข้อผูกพันชุดที่ 7 โดยจะเปิดเสรีรวมทั้งสิ้น 12 สาขาใหญ่ ประกอบด้วย 128 สาขาย่อย ภายในปี พ.ศ. 2558 โดยยกเลิกอุปสรรคในการให้บริการทุกรูปแบบและเปิดให้นักลงทุนอาเซียนถือหุ้นได้ อย่างน้อย ร้อยละ 70 โดยแผนการเปิดเสรีการค้าบริการ มีดังนี้

สาขาบริการเร่งรัด (Priority Integration Sector: PSI) ได้แก่ e-ASEAN (สาขา โทรคมนาคมและคอมพิวเตอร์) สาขาสุขภาพ สาขาการท่องเที่ยว และสาขาขนส่งทางอากาศในปี พ.ศ. 2553 ต้องอนุญาตให้ผู้ให้บริการมีสัดส่วนการถือหุ้นของนักลงทุนอาเซียนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 และยกเลิกการจำกัดการเข้าสู่ตลาดและข้อจำกัดในการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติทั้งหมด

สาขาโลจิสติกส์ ในปีพ.ศ. 2553 ต้องอนุญาตให้ผู้ให้บริการมีสัดส่วนการถือหุ้นของนักลงทุนอาเซียนไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 และลดข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาด (Market Access- MA Limitation) ให้เหลือ 2 ข้อจำกัด

ในปัจจุบันประเทศกลุ่มอาเซียนบังคับใช้ตามข้อผูกพันชุดที่ 7 เรื่องสัดส่วนของผู้ถือหุ้นในธุรกิจบริการโลจิสติกส์ที่กำหนดให้ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ในชาติอาเซียนเข้าถือหุ้นได้ถึงร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2556 นั้น ยังไม่มีผลบังคับใช้ได้ในประเทศไทย ซึ่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ยังคงเป็นกฎหมายหลักที่กำหนดสัดส่วนของผู้ถือหุ้นต่างด้าวไว้ให้ถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 และยังคงสงวนรายชื่อธุรกิจที่ห้ามมิให้คนต่างด้าวมารประกอบธุรกิจในประเทศไทยอยู่ ทั้งนี้ธุรกิจโลจิสติกส์นั้น ได้รวมกิจกรรมประเภทธุรกิจหลายอย่างด้วยกัน ซึ่งโดยหลักที่เกี่ยวกับการขนส่งภายในประเทศและเป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับความมั่นคงของประเทศ กำหนดไว้

ในบัญชีสองท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 อยู่ หรือ กิจกรรมที่ถือเป็นสนับสนุนธุรกิจ โลจิสติกส์ยังคงถูกบังคับห้ามมิให้คนต่างด้าวเข้ามาประกอบกิจการได้เว้นแต่จะได้รับอนุญาตก่อน ปรากฏตามรายชื่อธุรกิจบัญชีสาม แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 เช่น ธุรกิจการเป็นตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า หรือบริการเสริมอื่น

ดังนั้นแล้วจะเห็นได้ว่า แม้ใน AEC Blueprint จะได้กำหนดเป้าหมายของการเปิดเสรีการบริการ โลจิสติกส์ไว้ โดยเฉพาะในส่วนของ การอนุญาตให้นักลงทุนอาเซียนเข้าถือหุ้นในธุรกิจบริการในสัดส่วนไม่ต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดก็ตาม แต่ในความเป็นจริงแล้วประเทศอาเซียน<sup>89</sup> ประเทศ ไม่รวมประเทศสิงคโปร์ยังคงจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของนักลงทุนอาเซียนที่น้อยกว่าร้อยละ 51 ในสาขาบริการเร่งรัดเปิดเสรี อันได้แก่ บริการขนส่งทางอากาศ E-ASEAN สุขภาพ และการท่องเที่ยว

โดยปัจจัยสำคัญที่ทำให้ประเทศเหล่านี้ยังคงกำหนดสัดส่วนผู้ถือหุ้นของคนต่างด้าวไว้ไม่เกินร้อยละ 51 นั้นคือ ความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจภายในประเทศเอง เหตุผลด้านความมั่นคง การศึกษา และปัจจัยภายในของแต่ละประเทศ กล่าวคือหลักของการเปิดเสรีการค้าบริการนั้น ต้องคำนึงถึงหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่ง หลักการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติ และหลักการเปิดเสรีเป็นลำดับ ดังนั้นแล้วการเปิดเสรีย่อมส่งผลกระทบต่อธุรกิจภายในของแต่ละประเทศด้วย ยิ่งหากประเทศใดที่ยังขาดความพร้อมทางด้านเทคโนโลยีและการศึกษาของคนภายในประเทศแล้วย่อมยากที่จะแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติได้ ทั้งนี้ประเทศไทยเองเป็นประเทศสมาชิกที่มีข้อจำกัดมากที่สุด เนื่องจากเป็นประเทศเดียวในอาเซียนที่มีข้อจำกัดหุ้นส่วนคนต่างด้าวที่ร้อยละ 49 สำหรับทุกสาขาบริการ โดยไม่มีข้อยกเว้นตามข้อกำหนดของกฎหมายแม่บทว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน คือ พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542<sup>90</sup> สิ่งสำคัญเนื่องจากพระราชบัญญัตินี้ต้องการที่จะปกป้องผู้ประกอบธุรกิจภายในประเทศที่ยังไม่มีความพร้อมในการแข่งขันกับคนต่างด้าวและจำกัดธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงภายในประเทศ อีกทั้งปัญหาการเมืองภายในประเทศไทยเองที่ยังไม่มีแน่นอนยังคงเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเปิดเสรีการค้าบริการในประเทศไทยอยู่ ส่วนในสาธารณรัฐฟิลิปปินส์เองในปัจจุบันได้เปิดโอกาสให้นักลงทุนคนต่างด้าวถือหุ้นได้ร้อยละ 100 ในบางธุรกิจ เช่น ธุรกิจบริการยกขนสินค้าที่ส่งทางทะเล และธุรกิจบริการโกดังและคลังสินค้า ส่วนประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งยังคงจำกัดสัดส่วนของผู้ถือหุ้นของคนต่างด้าวอยู่ เหตุผลหลักคือต้องการที่จะปกป้องธุรกิจภายในประเทศที่ไม่มีความพร้อมและ

<sup>89</sup> ได้แก่ ประเทศไทย สหพันธรัฐมาเลเซีย สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศบรูไนดารุสซาราม

<sup>90</sup> เดือนเด่น นิคมบริรักษ์ และ วีรวัดย์ ไพบูลย์จิตรอารีย์. เล่มเดิม.

ขาดความสามารถในการแข่งขัน อีกทั้งความแตกต่างของเชื้อชาติภายในประเทศเองที่ยังเป็นปัญหา ความมั่นคงภายในประเทศรวมถึงลักษณะทางกายภาพของแต่ละประเทศเป็นหมู่เกาะยากลำบากต่อการขนส่งสินค้า

ปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่งของการเปิดเสรีการค้าบริการคือ การที่ข้อตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้นไม่มีสภาพบังคับประเทศสมาชิกได้ จากการศึกษาค้นคว้าจะพบว่าบรรดาประเทศสมาชิกส่วนใหญ่ได้รับอิทธิพลมาจากทฤษฎีทวินิยมที่มองว่ากฎหมายภายในเกิดจากอำนาจอธิปไตยของรัฐ ในขณะที่กฎหมายระหว่างประเทศเกิดจากเจตนารมณ์ที่มีร่วมกันระหว่างนานาประเทศและกฎหมายภายในเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับประชาชนในประเทศ แต่กฎหมายระหว่างประเทศมีเนื้อหาเกี่ยวกับรัฐ เช่น ความสัมพันธ์ สิทธิ หน้าที่ที่มีต่อกันระหว่างรัฐกับรัฐ จึงถือว่ากฎหมายภายในเป็นกฎหมายที่แตกต่างหากจากกฎหมายระหว่างประเทศ ฉะนั้นรัฐจะนำกฎหมายระหว่างประเทศมาใช้ในระบบกฎหมายภายในประเทศทันทีไม่ได้แต่รัฐต้องมีกระบวนการแปลง (Transformation) หรือ การยอมรับ (Adoption) หรือการอนุวัติ (Implementation) กฎหมายระหว่างประเทศให้กลายมาเป็นส่วนหนึ่งของระบบกฎหมายภายในประเทศเสียก่อน กล่าวได้ว่าทฤษฎี ทวินิยมนี้มีอิทธิพลต่อกฎหมายของแต่ละประเทศเมื่อจะเข้ามาผูกพันตามหนังสือสัญญา เพราะรัฐใดยึดหลักทวินิยมเคร่งครัดก็ย่อมจำเป็นต้องมีการออกกฎหมายเพื่อแปลง ยอมรับ หรือการอนุวัติก่อนเสมอ<sup>91</sup> ดังนั้นจะเห็นได้ว่าประเทศสมาชิกอาเซียนที่มีรัฐธรรมนูญกำหนดให้ต้องมีการอนุวัติกฎหมายระหว่างประเทศเป็นกฎหมายภายในก่อนก็เป็นปัญหาหนึ่งซึ่งทำให้กฎบัตรอาเซียนไม่มีสภาพบังคับกับประเทศสมาชิกด้วยกันอย่างแท้จริง ซึ่งเป็นเรื่องที่ยื่นอยู่กับประเทศสมาชิกจะยอมรับหรืออนุวัติกฎหมายภายในหรือไม่ ดังนั้น วัตถุประสงค์ของอาเซียนจึงไม่ประสบผลสำเร็จตามความมุ่งหมายหลักได้ นอกจากประเทศสมาชิกแต่ละประเทศมีความเคร่งครัดให้เป็นไปตามข้อตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่แตกต่างกันแล้ว แต่ความแตกต่างทางด้านความพร้อมทางเศรษฐกิจหรือความแตกต่างในการปกครองประเทศที่มีทั้งระบอบประชาธิปไตย สังคมนิยม หรือเผด็จการ รวมทั้งความไม่มีเสถียรภาพทางการเมือง ปัญหาความมั่นคง ความไม่สงบภายในประเทศ ยังคงเป็นปัญหาที่ถอยยุคครั้งมิให้ประเทศสมาชิกก้าวไปสู่เจตนารมณ์ของการรวมกลุ่มกันได้

<sup>91</sup> อกันตริ สุทธิบุญ. (2553). *การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน*.

### 4.3 ปัญหาทางกฎหมายของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ต่อการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์

เมื่อประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO) จึงมีต้องผูกพันตามความตกลงว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade Services: GATS) ขององค์การการค้าโลกซึ่งวางหลักการและระเบียบวินัยเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ เช่นเดียวกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่นำหลักเกณฑ์ของ GATS มาบังคับใช้โดยมีการนำหลักการเรื่องการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติที่ได้รับการอนุเคราะห์ยิ่งและการหลักการเข้าสู่ตลาดมาเป็นหลักในการเปิดการค้าเสรีด้วย

จากหลักการดังกล่าวเมื่อพิจารณากฎหมายที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในประเทศไทยที่ใช้บังคับเป็นหลักเกณฑ์สำคัญ คือพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ซึ่งกำหนดชัดเจนไว้ในเรื่องหลักการเข้ามาประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวที่ต้องการเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทย โดยหากคนต่างด้าวที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจในประเทศไทยต้องถูกจำกัดโดยหลักเกณฑ์สำคัญคือ 1.หลักเกณฑ์เรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้น 2. หลักเกณฑ์เรื่องบัญชีธุรกิจตามรายชื่อประเภทธุรกิจท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

#### 4.3.1 ปัญหาการกำหนดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าว

หลักการกำหนดเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นคนต่างด้าวนั้นบัญญัติไว้ในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 บัญญัติห้ามมิให้คนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 49 ทั้งนี้เว้นแต่ได้มีข้อยกเว้นตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ จึงเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ของการจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวต่อการเปิดเสรีการค้าบริการนั้น ไม่มีความสอดคล้องกับหลักการการเข้าสู่ตลาดและหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติตามข้อตกลง GATS กล่าวคือเมื่อประเทศไทยต้องผูกพันตามหลักการของ GATS โดยหลักการเข้าสู่ตลาดนั้นมีหลักว่า ให้ประเทศสมาชิกให้การปฏิบัติบริการ หรือผู้ให้บริการของสมาชิกอื่นใดที่เป็นคนไม่ยิ่งหย่อนไปกว่าการปฏิบัติที่ให้ตามข้อกำหนด ข้อจำกัด และเงื่อนไขตามที่ได้ตกลงกันและได้ระบุไว้ในตารางความผูกพันของตน ฉะนั้นแล้วประเทศสมาชิกต้องไม่กำหนดมาตรการใดที่เป็นการจำกัดการเข้าสู่ตลาดของคนต่างด้าว จะเห็นได้ว่า การกำหนดสัดส่วนของผู้ที่ถือหุ้นของคนต่างด้าวไว้ที่ร้อยละ 49 นั้นเป็นการจำกัดการเข้าสู่ตลาดตามความตกลงของ GATS ที่ประเทศไทยเข้าเป็นสมาชิก อีกทั้งข้อตกลงตามประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ตาม AEC Blueprint นั้นได้กำหนดให้มีการเปิดเสรีการค้าบริการอย่างก้าวหน้าโดยเฉพาะสาขาโลจิสติกส์เป็นสาขาเร่งรัด ตามกำหนดข้อผูกพันชุดที่ 7 ที่กำหนดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศสมาชิกได้โดยในปี พ.ศ. 2556 ได้กำหนดให้ชาติในอาเซียนมีสัดส่วนผู้ถือหุ้นได้ร้อยละ 70 ในธุรกิจ โลจิสติกส์ แต่ในปัจจุบัน

กฎหมายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 มาตรา 4 ได้จำกัดเรื่องการถือหุ้นไว้ ส่งผลให้การเข้าสู่ตลาดของคนต่างด้าวมียกจำกัดและไม่เป็นไปตามหลักการปฏิบัติเชิงคนในชาติได้

ปัญหาอีกประการหนึ่งคือ พระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดหลักเกณฑ์การถือหุ้นของคนต่างด้าวไว้ไม่ให้ถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 49 แต่ก็มีข้อยกเว้นที่คนต่างด้าวสามารถถือหุ้นได้เกินกว่าร้อยละ 49 คือ หากคนต่างด้าวได้ประกอบธุรกิจตามสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีหรือตามพันธกรณี<sup>92</sup> ให้เป็นไปตามเงื่อนไขและบทบัญญัติของสนธิสัญญานั้น ซึ่งอาจรวมถึงการให้สิทธิคนไทย และวิสาหกิจไทยเข้าไปประกอบธุรกิจในประเทศสัญชาติของคนต่างด้าวเป็นการตอบแทนด้วย<sup>93</sup> ผลของบทบัญญัตินี้คือการยกเว้นหลักการเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวไว้ แต่ในปัจจุบันคนต่างด้าวที่ประกอบธุรกิจภายใต้สนธิสัญญาหรือตามความผูกพันตามพันธกรณีดังกล่าวมีเพียงสนธิสัญญาไมตรีและความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างราชอาณาจักรไทยกับประเทศสหรัฐอเมริกาเท่านั้น ฉะนั้นแล้วมีแต่ประเทศสหรัฐอเมริกาที่ได้ประโยชน์จากพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ประเทศอื่น ๆ ที่ไทยได้ตกลงทำเขตการค้าเสรีด้วยอย่างประเทศญี่ปุ่นซึ่งได้เจรจาเปิดเขตการค้าเสรีโลจิสติกส์กับประเทศไทยได้ กำหนดข้อเรียกร้องเสนอให้มีการแก้ไขเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นของคนต่างด้าว โดยเห็นว่าเป็นการได้เปรียบเสียเปรียบทางการค้าและจำกัดการเข้าสู่ตลาดของคนต่างด้าว เพราะมีแต่ประเทศสหรัฐอเมริกาเท่านั้นที่ได้สิทธิดังกล่าวแต่ประเทศญี่ปุ่นรวมทั้งประเทศคู่ค้าอื่น ๆ ไม่ได้สิทธิดังกล่าว<sup>94</sup>

มาตรา 10 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัตินี้<sup>95</sup> ได้บัญญัติถึงข้อผูกพันที่ประเทศไทยเป็นภาคีอยู่ด้วยซึ่งอาจรวมถึงความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งประเทศไทยเป็นภาคีสมาชิกอยู่ด้วย จะทำให้คนชาติอาเซียนจะได้สิทธิในการเข้าประกอบธุรกิจในชาติอาเซียนด้วยกัน โดยได้รับข้อยกเว้นในเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้น

หลักเกณฑ์ตามมาตรา 10 วรรคสอง มีอาจบังคับใช้ได้จริงธุรกิจบริการโลจิสติกส์ เนื่องจากธุรกิจบริการโลจิสติกส์นั้นประกอบด้วยกิจกรรมหลักที่เกี่ยวกับการขนส่ง ทั้งทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ และระบบราง ซึ่งธุรกิจเหล่านี้เป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับความมั่นคงภายในประเทศทั้งสิ้น ซึ่งในมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติไว้ว่า ในกรณีที่มีกฎหมายอื่นกำหนดเรื่องการถือหุ้น การเป็นหุ้นส่วนหรือการลงทุน การอนุญาตหรือการห้ามคนต่างด้าวในการประกอบธุรกิจบาง

<sup>92</sup> พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 มาตรา 10.

<sup>93</sup> พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 มาตรา 11.

<sup>94</sup> ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. เล่มเดิม.

ประเภท หรือกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวประการใด ให้ใช้บังคับตามกฎหมายดังกล่าวและมีให้นำความตามพระราชบัญญัตินี้ไปใช้บังคับในส่วนที่มีกฎหมายอื่นกำหนดไว้เป็นการเฉพาะแล้ว ดังนั้นบทบัญญัติดังกล่าวมีเจตนารมณ์ให้บังคับใช้ข้อกำหนดเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นตามที่มีกฎหมายเฉพาะบัญญัติไว้แล้ว ไม่ใช่หลักเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

ทั้งนี้ระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวกับการขนส่งมีกฎหมายเฉพาะที่ควบคุมและจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวไว้เป็นการเฉพาะ เช่นการขนส่งทางบก ได้มีกฎหมายพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันซึ่งบัญญัติให้ผู้มีสิทธิที่จะขอใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งจะต้องมีสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวไม่เกินร้อยละ 49 หรือ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ได้กำหนดให้ผู้ขอจดทะเบียนอากาศยาน เป็นคนต่างด้าวได้ไม่เกินร้อยละ 49

ดังนั้นจึงจะเห็นได้ว่า ถึงแม้ในมาตรา 10 วรรคสอง นั้นได้เปิดช่องให้ผู้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์คนต่างด้าวสามารถเข้าถือสิทธิตามข้อผูกพันตามความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่ประเทศไทยสมาชิก ได้ก็ตามแต่ยังคงติดหลักเกณฑ์ของการไม่นำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวมาใช้บังคับหากมีกฎหมายเฉพาะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น เมื่อเป็นเช่นนี้แล้ว ผู้ประกอบธุรกิจคนต่างด้าวยังคงต้องถูกจำกัดสิทธิในเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นต่างด้าวในการเข้ามาประกอบธุรกิจสาขาโลจิสติกส์ ส่งผลให้ประเทศไทยไม่สามารถปฏิบัติตามข้อผูกพันตามความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้ ส่งผลให้ประเทศไทยไม่พอใจผู้ประกอบการธุรกิจต่างชาติให้มาลงทุนในประเทศไทย เพราะติดขัดในเรื่องกฎหมายภายใน และเป็นการส่งเสริมทางอ้อมให้ผู้ประกอบการต่างด้าวต้องเข้ามาประกอบธุรกิจในรูปแบบอำพรางความเป็นเจ้าของกิจการด้วย

4.3.2 ปัญหาการกำหนดประเภทบัญชีธุรกิจ ตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

สืบเนื่องจากพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 นั้นได้บัญญัติให้คนต่างด้าวที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจที่กำหนดไว้ในบัญชีธุรกิจท้ายพระราชบัญญัตินี้ ต้องขออนุญาตก่อนจึงจะสามารถประกอบธุรกิจได้ โดยมีหลักเกณฑ์ในการขออนุญาตโดยแบ่งประเภทธุรกิจออกเป็น 3 บัญชี ดังนี้ บัญชีหนึ่ง เป็นธุรกิจซึ่งห้ามคนต่างด้าวประกอบธุรกิจโดยเด็ดขาดโดยเหตุผลพิเศษจะขออนุญาตไม่ได้ บัญชีสองเป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศ หรือมีผลกระทบต่อศิลปวัฒนธรรม จารีตประเพณี ทัศนกรรมพื้นบ้าน หรือทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยแบ่งออกเป็นสามหมวดย่อย ธุรกิจตามบัญชีสาม เป็นธุรกิจที่คนไทยยังไม่พร้อมที่จะแข่งขันในการประกอบกิจการกับคนต่างด้าว



ทั้งนี้ ธุรกิจตามบัญชีหนึ่งห้ามเด็ดขาดไม่ให้คนต่างด้าวมาประกอบธุรกิจ ส่วนธุรกิจตามบัญชีสองหากคนต่างด้าวต้องการประกอบธุรกิจตามบัญชีดังกล่าวนี้ คนต่างด้าวสามารถประกอบธุรกิจดังกล่าวได้ แต่จะต้องมีคนไทยหรือนิติบุคคลที่มีใช้คนต่างด้าวถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 ของทุนของคนต่างด้าวที่เป็นนิติบุคคลนั้น กล่าวคือ คนต่างด้าวสามารถถือหุ้นได้สูงสุดถึงร้อยละ 60: 40 ต่อสัดส่วนผู้ถือหุ้นไทยแต่คนต่างด้าวสามารถถือหุ้นได้มากกว่านี้ เมื่อรัฐมนตรีโดยการอนุมัติของคณะรัฐมนตรีอาจผ่อนผันสัดส่วนเรื่องหุ้นได้แต่ทั้งนี้ต้องให้คนไทยถือหุ้นไม่เกินร้อยละ 25 และต้องมีกรรมการเป็นคนไทยไม่น้อยกว่าสองในห้าของจำนวนกรรมการทั้งหมด กล่าวคือคนต่างด้าวสามารถถือหุ้นได้ตามบทบัญญัตินี้สูงสุดถึงร้อยละ 75<sup>95</sup> ส่วนธุรกิจตามบัญชี 3 นั้นเป็นธุรกิจที่คนไทยยังไม่มีความพร้อมในการแข่งขัน และไม่มีกฎหมายกำหนดเป็นข้อยกเว้นให้คนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 49 จึงต้องบังคับตามหลักเกณฑ์ทั่วไปซึ่งห้ามมิให้คนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 49 เว้นแต่จะได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจสำหรับคนต่างด้าวได้

การที่กฎหมายบัญญัติ ไว้ในบัญชีสาม (21) การทำธุรกิจบริการอื่น ยกเว้นธุรกิจบริการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง เนื่องจากธุรกิจบริการเป็นธุรกิจที่มีอยู่มากมายหลายประเภทและปรับเปลี่ยนไปตามลักษณะพฤติกรรมรวมทั้งความต้องการของผู้บริโภค จึงไม่สามารถกำหนดชื่อธุรกิจบริการไว้ได้อย่างชัดเจน ดังนี้แล้วบัญชีสาม (21) จึงต้องบัญญัติไว้โดยกว้างและการให้อำนาจของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวใช้ดุลยพินิจในการกำหนดประเภทธุรกิจ ซึ่งหากธุรกิจใดที่คณะกรรมการพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นประเภทธุรกิจบริการที่ไม่ต้องขออนุญาตก็สามารถบัญญัติไว้ในกฎกระทรวงเพื่อให้คนต่างด้าวสามารถเข้ามาประกอบธุรกิจบริการได้โดยไม่ต้องขออนุญาต ถึงอย่างไรก็ดีการที่ไม่บัญญัติประเภทธุรกิจบริการไว้อย่างชัดเจนย่อมก็ให้เกิดความไม่แน่นอนของประเภทธุรกิจที่คนต่างด้าวจะประกอบกิจการและลงทุน ก่อให้เกิดการทุจริตอันเกิดจากการใช้ดุลยพินิจของคณะกรรมการการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในการพิจารณา อีกทั้งหากเห็นว่าธุรกิจบริการใดไม่มีในบัญชีสามแต่เห็นว่าคนไทยไม่พร้อมในการแข่งขันกับคนต่างด้าวแล้วก็จะอาจจะจัดอยู่ในธุรกิจบริการอื่นได้ ส่งผลให้บทบัญญัติดังกล่าวไม่มีความแน่นอนและชัดเจนในการกำหนดประเภทธุรกิจที่ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบกิจการ ความไม่แน่นอนและไม่ชัดเจนดังกล่าวเป็นอุปสรรคต่อการเปิดเสรีทางการค้าบริการอย่างมาก เพราะความไม่ชัดเจนของกฎหมาย ทำให้เกิดความลังเลใจที่จะมาลงทุนประกอบธุรกิจในประเทศไทยและกระทบต่อความก้าวหน้าในการเปิดการค้าเสรีทางด้านบริการ ทั้งนี้ในการเปิดการค้าเสรีบริการ โลจิสติกส์อาเซียนนั้น ครอบคลุมธุรกิจบริการที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์ 11 กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ดังนี้

<sup>95</sup> พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 มาตรา 15.

1. บริการยกขนสินค้าลงทะเล
2. บริการโกดังและคลังสินค้า
3. บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า
4. บริการเสริมอื่น ๆ
5. บริการจัดส่งพัสดุ
6. บริการด้านการบรรจุภัณฑ์
7. บริการบริหารจัดการพิธีการศุลกากร
8. บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ไม่รวมการขนส่งสินค้าภายในประเทศ
9. บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ
10. บริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ
11. บริการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ

ซึ่งกิจกรรม โลจิสติกส์บางอย่างจัดอยู่ในประเภทธุรกิจตามบัญชี สาม เช่นบริการตัวแทนการบริหารจัดการขนส่งสินค้า ซึ่งจะอยู่ใน บัญชีสาม (11) การทำกิจการนายหน้าหรือตัวแทน ทำให้หากคนต่างด้าวประสงค์จะประกอบกิจการนี้ต้องได้รับอนุญาตก่อน เช่นเดียวกับธุรกิจบางอย่างที่กิจกรรมเป็นสนับสนุนบริการโลจิสติกส์นั้น เช่นธุรกิจบริการเสริมอื่น ๆ การบริการยกสินค้าลงทะเล หรือบริการด้านการบรรจุภัณฑ์ ที่ความผูกพันตามสาขาเร่งรัดให้เปิดเสรีโลจิสติกส์ไม่ได้กำหนดไว้โดยชัดเจนในบัญชีสามแต่หากคณะกรรมการเห็นว่า เป็นธุรกิจที่คนไทยไม่สามารถแข่งขันกับคนต่างด้าวได้ ประเภทธุรกิจเหล่านั้นอาจจะอยู่ในประเภทธุรกิจตามบัญชีสาม (21) การทำธุรกิจบริการอื่น ๆ ซึ่งการไม่กำหนดประเภทธุรกิจที่ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบกิจการไว้ชัดเจนเป็นอุปสรรคต่อการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ ตามความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเป็นการจำกัดการเข้าสู่ตลาดของนักลงทุนชาวอาเซียนเองอีกทั้งไม่สอดคล้องกับหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติด้วย ประเทศไทยเป็นประเทศกำลังพัฒนายังคงต้องการเทคโนโลยีและระบบการบริหารจัดการของต่างชาติเพื่อพัฒนาระบบการจัดการด้านโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นระบบการบริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า หรือระบบการให้บริการเสริมอื่น ๆ หากกฎหมายไม่บัญญัติชัดเจนถึงประเภทธุรกิจที่ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบการแล้วประเทศไทยก็จะสูญเสียโอกาสในการลงทุนและโอกาสในการรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากคนต่างด้าวด้วยเช่นกัน

#### 4.3.3 ปัญหาการทบทวนประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติ

รายชื่อประเภทธุรกิจตามบัญชีสาม ท้ายพระราชบัญญัติฉบับนี้ ถูกกำหนดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 ซึ่งมีการใช้บังคับมาแล้วกว่า 1 ปี แต่ไม่มีการทบทวนบัญชีธุรกิจเหล่านี้ว่าผู้ประกอบการคนไทยมีความพร้อมในการแข่งขันกับคนต่างด้าวหรือไม่ หรือพิจารณาว่าธุรกิจที่

กำหนดไว้มีความสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยเพียงใด จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2556 จึงได้พระราชกฤษฎีกาแก้ไขประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายใหม่ใน บัญชีสาม (13) จากเดิม เป็น (13) การค้าภายในที่เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์หรือผลผลิตทางการเกษตรพื้นเมืองที่ยังไม่มีกฎหมาย ห้ามไว้ ยกเว้น การซื้อขายสินค้าเกษตรล่วงหน้าในตลาดสินค้าเกษตรล่วงหน้าแห่งประเทศไทย โดยไม่มีการส่งมอบหรือรับสินค้าเกษตรภายในประเทศ

และได้มีการกำหนดกฎกระทรวง กำหนดธุรกิจบริการที่ยกเว้นให้คนต่างด้าวไม่ต้องขอ อนุญาตก่อนประกอบกิจการตาม บัญชีสาม (21) โดยกำหนดธุรกิจดังต่อไปนี้

- (1) ธุรกิจหลักทรัพย์และธุรกิจอื่นตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
  - (ก) การค้าหลักทรัพย์
  - (ข) การเป็นที่ปรึกษาการลงทุน
  - (ค) การจัดจำหน่ายหลักทรัพย์
  - (ง) กิจการการยืมและให้ยืมหลักทรัพย์
  - (จ) การจัดการกองทุนรวม
  - (ฉ) การจัดการกองทุนส่วนบุคคล
  - (ช) การจัดการเงินร่วมลงทุน
  - (ซ) การให้สินเชื่อเพื่อธุรกิจหลักทรัพย์
  - (ฌ) การเป็นที่ปรึกษาทางการเงิน
  - (ญ) การให้บริการเป็นนายทะเบียนหลักทรัพย์
  - (ฎ) การดูแลรักษาทรัพย์สินของลูกค้าของบริษัทหลักทรัพย์ หรือลูกค้าของ ผู้ประกอบธุรกิจสัญญาซื้อขายล่วงหน้า
    - (ฎ) การเป็นผู้รับฝากทรัพย์สินของกองทุนส่วนบุคคล
    - (ฐ) การเป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุนรวม
    - (ฑ) การเป็นผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
- (2) ธุรกิจสัญญาซื้อขายล่วงหน้าตามกฎหมายว่าด้วยสัญญาซื้อขายล่วงหน้า
  - (ก) การเป็นผู้ค้าสัญญาซื้อขายล่วงหน้า
  - (ข) การเป็นที่ปรึกษาสัญญาซื้อขายล่วงหน้า
  - (ค) การเป็นผู้จัดการเงินทุนสัญญาซื้อขายล่วงหน้า
- (3) การประกอบธุรกิจเป็นทริสต์ริตามกฎหมายว่าด้วยทริสต์เพื่อธุรกรรมในตลาดทุน จะเห็นได้ว่าการตรวจสอบและการบัญญัติบัญชีธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ไม่มีการตรวจสอบรายธุรกิจว่าคนไทยสามารถแข่งขันกับคนต่างด้าวในการประกอบธุรกิจได้

มาน้อยเพียงใด ทั้งนี้มาตรา 9 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้คณะกรรมการพิจารณาทบทวนประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติน้อยปีละ 1 ครั้งในในรอบ 1 ปี นับตั้งแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้ เมื่อกฎหมายฉบับนี้บังคับใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 แต่มีการแก้ไขบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ในปี พ.ศ. 2556 ซึ่งเห็นได้ว่าที่ผ่านมาบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ไม่เคยได้รับการตรวจสอบอย่างจริงจัง ตามความมุ่งหมายของพระราชบัญญัติฉบับนี้ เมื่อไม่มีการตรวจสอบอย่างจริงจัง จึงทำให้ประเทศไทยบังคับใช้ตามบัญชีธุรกิจ มาถึง 14 ปี ความล่าช้าและการไม่กำหนดประเภทธุรกิจตามความสามารถจริงของคนไทย จึงเป็นอุปสรรคต่อการเปิดการค้าเสรีและจำกัดการเข้าสู่ตลาดของคนต่างด้าวตามที่ต้องการประกอบกิจการตามบัญชีประเภทธุรกิจ ทั้งที่ในความเป็นจริงประเภทธุรกิจบางอย่างประเทศไทยอาจมีความพร้อมที่จะแข่งขันกับต่างประเทศแล้ว

#### 4.4 ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ พ.ศ. ....

ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาระบบเศรษฐกิจและสร้างความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศ ดังนั้นเมื่อข้อตกลงระหว่างประเทศตามความตกลงว่าด้วยการค้าบริการมีผลบังคับใช้ ส่งผลทำให้เกิดการเพิ่มจำนวนของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ข้ามชาติมากขึ้น ภาครัฐจึงมีส่วนสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินการปรับโครงสร้างพื้นฐานการให้บริการ โลจิสติกส์ไทยอย่างเร่งด่วน เพื่อช่วยส่งเสริมและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันกับผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ของต่างชาติในกลุ่มชาติอาเซียนได้ ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันไม่ได้มีกฎหมายที่ส่งเสริมและพัฒนาการประกอบธุรกิจ โลจิสติกส์ในภาพรวมเลย อีกทั้งหากประเทศไทยต้องเปิดเสรีการค้าบริการตามความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและจะส่งผลให้ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ไทยไม่สามารถแข่งขันกับต่างชาติ

กระทรวงพาณิชย์ได้เล็งเห็นความสำคัญของการพัฒนาธุรกิจ โลจิสติกส์จึงได้ เสนอร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ พ.ศ... ขึ้นมาโดยกฎหมายฉบับนี้มุ่งที่จะพัฒนาศักยภาพการแข่งขันของธุรกิจการให้บริการ โลจิสติกส์ โดยมีการกำหนดมาตรฐานการให้บริการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขัน ส่งเสริมการลงทุนของธุรกิจ โลจิสติกส์ไทยและให้สิทธิพิเศษด้านภาษีแก่ธุรกิจ โลจิสติกส์ไทยที่ได้รับการส่งเสริม

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ พ.ศ. ....

#### 4.4.1 ความหมายของโลจิสติกส์ พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ให้คำจำกัดความไว้ดังนี้

โลจิสติกส์ หมายความว่า กระบวนการการดำเนินการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพเกี่ยวกับการขนส่ง การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม หรือการกระจายสินค้าหรือบริการ แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงการบริการขนส่งผู้โดยสาร

ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ หมายความว่า ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ แก่บุคคลอื่นเป็นทั่วไปทางการค้าปกติ โดยเรียกค่าตอบแทนเป็นเงินหรือผลประโยชน์

ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ หมายความว่า กิจการให้บริการ โลจิสติกส์ ที่คณะกรรมการประกาศเพื่อส่งเสริม<sup>96</sup>

#### 4.4.2 อำนาจของคณะกรรมการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์

โดยอำนาจของคณะกรรมการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ นั้นมีอำนาจและหน้าที่ที่สำคัญโดยสรุปดังนี้ มีอำนาจในการกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ ประกาศกำหนดประเภทธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ และคุณสมบัติของผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ ที่ได้รับการส่งเสริม กำหนดเงื่อนไขให้ผู้ที่ได้รับการส่งเสริมต้องปฏิบัติไว้ในบัตรส่งเสริม กำหนดให้ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับสิทธิประโยชน์พิเศษ การเพิกถอนสิทธิประโยชน์ ส่งเสริมความร่วมมือจากภาคต่าง ๆ ในประเทศ เสนอให้มีการแก้กฎหมายหรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายด้วย<sup>97</sup>

#### 4.4.3 การพัฒนามาตรฐานการให้บริการ โลจิสติกส์

โดยคณะกรรมการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารมาตรฐานการให้บริการ โลจิสติกส์ โดยให้มีกรรมการผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับมาตรฐานการให้บริการ โลจิสติกส์ จำนวนไม่เกิน 15 คนแต่ต้องมีกรรมการภาคเอกชนไม่น้อยกว่า 1 คน

คณะกรรมการมาตรฐานการให้บริการ โลจิสติกส์ มีอำนาจหน้าที่สำคัญคือ ประกาศกำหนดประเภทมาตรฐานการให้บริการ โลจิสติกส์ อีกทั้ง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข การกำกับดูแล ตรวจสอบ ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ ให้คำปรึกษาและเสนอแนะแก่ผู้ยื่นขอรับรองมาตรฐานการให้บริการ โลจิสติกส์<sup>98</sup>

<sup>96</sup> มาตรา 3 ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ พ.ศ. ....

<sup>97</sup> มาตรา 10 ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ พ.ศ. ....

<sup>98</sup> มาตรา 18 ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ พ.ศ. ....

#### 4.4.4 การส่งเสริมธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์

คณะกรรมการต้องพิจารณาธุรกิจให้โลจิสติกส์โดยคำนึงถึงการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมขนาดของกิจการ การพัฒนาศักยภาพของธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ไทย ทั้งนี้ผู้มีสิทธิที่จะขอรับการส่งเสริมนั้น จะต้องเป็นผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่เป็นนิติบุคคลจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และต้องมีคุณสมบัติ

1. หากเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน ผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดจะต้องมีสัญชาติไทย
2. ห้างหุ้นส่วนสามัญจำกัด ผู้เป็นหุ้นส่วนประเภทไม่จำกัดความรับผิดชอบมีสัญชาติไทยและทุนของห้างหุ้นส่วนจำกัดร้อยละ 70 ต้องเป็นหุ้นส่วนสัญชาติไทย
3. บริษัทจำกัด กรรมการไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ต้องมีสัญชาติไทยและทุนของบริษัทไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ต้องเป็นของผู้มีสัญชาติไทย และบริษัทจำกัดนั้นต้องไม่มีข้อบังคับอนุญาตให้มีการออกหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ
4. บริษัทมหาชนจำกัด กรรมการบริษัทกรรมการบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ต้องมีสัญชาติไทย และทุนของบริษัทจำกัดไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดต้องเป็นหุ้นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย<sup>99</sup>

ทั้งนี้ยังอำนาจการบริหารจัดการนิติบุคคล หรือห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียน โดยกำหนดให้ กรรมการผู้จัดการ ผู้บริหาร หรือผู้มีอำนาจบริหารจัดการของนิติบุคคลผู้ประกอบการโลจิสติกส์ต้องเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทย

ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ป้องกันการเข้าถือหุ้นแทน โดยได้บัญญัติห้ามมิให้บุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลไทย กระทำการเป็นหุ้นส่วนแทนคนต่างด้าวในห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนหรือห้างหุ้นส่วนสามัญจำกัดที่ขอรับการส่งเสริมการลงทุน หรือถือหุ้นแทนคนต่างด้าวในบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อขอรับการส่งเสริม

<sup>99</sup> มาตรา 24 ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ พ.ศ. ....

#### 4.4.5 สิทธิประโยชน์และมาตรการส่งเสริม<sup>100</sup>

คณะกรรมการมีสิทธิที่จะกำหนดมาตรการและสิทธิประโยชน์ในการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ ดังต่อไปนี้

1. กำหนดให้ผู้ได้รับการส่งเสริมและได้รับการรับรองมาตรฐานการให้บริการตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล

2. กำหนดให้ผู้ที่ได้รับการส่งเสริม ได้รับยกเว้นอากรขาเข้า สำหรับเครื่องจักร วัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์

3. บรรดาเครื่องจักร วัสดุ อุปกรณ์ซึ่งเป็นของที่ส่งหรือนำเข้ามาในราชอาณาจักรและเป็นของที่พึงได้รับยกเว้นอากรขาเข้าตามพระราชบัญญัตินี้ ทั้งนี้คณะกรรมการมีอำนาจสั่งกรมศุลกากรส่งมอบของนั้นให้แก่ผู้ที่ได้รับการส่งเสริม โดยถือเอาการรับประกันของธนาคารพาณิชย์ในราชอาณาจักรแทนการวางเงินประกัน การชำระอากรขาเข้าได้

4. ค่าแห่งกู้ดวิลล์ ค่าลิขสิทธิ์ หรือสิทธิอย่างอื่นจากผู้ได้รับการส่งเสริมตามสัญญาที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการให้ได้รับยกเว้นไม่ต้องรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้มีกำหนดระยะเวลาไม่เกิน 5 ปีนับตั้งแต่วันที่ได้รับการส่งเสริม

5. เงินปันผลจากธุรกิจที่ได้รับการส่งเสริมซึ่งได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไม่ต้องนำมาคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับการส่งเสริม

6. เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่ออนุมัติโครงการให้ความช่วยเหลือด้านสินเชื่อแก่ผู้ประกอบการ โลจิสติกส์

7. กำหนดมาตรฐานเพื่อส่งเสริมการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ระหว่างผู้ประกอบการด้วยกันและผู้ให้บริการ

นอกจากนี้แล้วคณะกรรมการอาจกำหนดสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมแก่ผู้ที่ได้รับการส่งเสริมที่ได้รับการรับรองมาตรฐานการให้บริการ ซึ่งให้บริการตั้งแต่ 2 ประเภทธุรกิจในสัญญาฉบับเดียว<sup>101</sup> หรือผู้ได้รับการส่งเสริมที่ได้รับการรับรองมาตรฐานการให้บริการที่ประกอบกิจการในเขตส่งเสริมการลงทุน หรือเขตนิคมอุตสาหกรรมให้ได้รับสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมได้<sup>102</sup>

<sup>100</sup> มาตรา 29 ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ พ.ศ. ....

<sup>101</sup> มาตรา 30 ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ พ.ศ. ....

<sup>102</sup> มาตรา 31 ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ พ.ศ. ....

#### 4.4.6 การเพิกถอนสิทธิ<sup>103</sup>

คณะกรรมการมีอำนาจพิจารณาการเพิกถอนสิทธิประโยชน์ทั้งหมดหรือบางส่วนที่ผู้ได้รับการส่งเสริมไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขการได้รับการส่งเสริม ทั้งนี้ผู้ที่ถูกเพิกถอนต้องคืนสิทธิประโยชน์ต่อรัฐทั้งหมดหรือแต่บางส่วนตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด

นอกจากนี้แล้วร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ มีบทกำหนดโทษทั้งโทษจำคุกและโทษปรับ สำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามหนังสือเรียกของเจ้าพนักงาน หรือไม่ยอมให้ข้อเท็จจริง หรือไม่ส่งเอกสารหรือหลักฐาน โดยไม่มีเหตุอันควร ทั้งนี้โทษปรับสถานเดียวหรือโทษจำคุก หรือทั้งโทษจำและปรับ คณะกรรมการก็มีอำนาจในการเปรียบเทียบปรับได้<sup>104</sup>

จากการศึกษาร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ พ.ศ. .... จะเห็นว่าร่างพระราชบัญญัตินี้มีเจตนารมณ์ที่จะมุ่งส่งเสริมผู้ประกอบการธุรกิจการให้บริการธุรกิจในประเทศไทยจึงได้มีการกำหนดเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นที่ต้องเป็นบุคคลหรือนิติบุคคลที่มีสัญชาติไทย หรือจำนวนทุนที่ต้องถือโดยร้อยละ 70 ต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทย อีกทั้งยังได้กำหนดห้ามมิให้มีการถือหุ้นแทนคนต่างด้าว รวมถึงอำนาจบริหารจัดการต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทย ดังนั้นจึงเป็นการส่งเสริมให้บริษัทสัญชาติไทยมีสิทธิได้รับการส่งเสริมการลงทุน

ปัญหาอีกประการหนึ่งคือ ถึงแม้ว่าร่างกฎหมายฉบับนี้จะได้กำหนดให้ห้างหุ้นส่วนสามัญจดทะเบียนต้องมีสัญชาติไทย หรือห้างหุ้นส่วนสามัญจำกัด บริษัทจำกัด บริษัทมหาชนจำกัด ต้องมีหุ้นส่วนเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 หรือมีทุนของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ถือโดยผู้มีสัญชาติไทย อีกทั้งมีข้อจำกัดในเรื่องอำนาจกรรมการผู้จัดการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจบริหารจัดการนิติบุคคลต้องมีสัญชาติไทยด้วยก็ตาม แต่ไม่ได้มีการกำหนดหรือวางมาตรการการป้องกันการเปลี่ยนแปลงการจดทะเบียนหุ้นส่วน หรือบริษัทไว้ ทั้งนี้เพื่อเป็นการป้องกันการอาศัยช่องทางเหล่านี้เพื่อขอรับสิทธิประโยชน์ในการลงทุนจึงควรจะบัญญัติให้ครอบคลุมถึงการแก้ไขเปลี่ยนแปลงการถือหุ้นหรือทุนของบริษัท หรือห้างหุ้นส่วนเพราะมิฉะนั้นจะไม่ได้เป็นการสนับสนุนผู้ประกอบการธุรกิจคนไทยอย่างแท้จริง

#### 4.5 ผลกระทบการเปิดเสรีทางการค้าบริการด้านโลจิสติกส์

การเปิดเสรีทางการค้า ไม่ว่าจะเป็นสาขาธุรกิจโดยอ้อมส่งผลกระทบต่อประเทศในกลุ่มสมาชิกทั้งสิ้นเพราะวัตถุประสงค์หลักของการเปิดเสรีคือ การลดมาตรการที่เป็นการกีดกันทางการค้ารูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นภาษีอากร กฎหมาย หรือระเบียบปฏิบัติ ของกฎหมาย

<sup>103</sup> มาตรา 32 ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ พ.ศ. ....

<sup>104</sup> มาตรา 36 ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ พ.ศ. ....



ภายในประเทศต่าง ๆ ดังนั้นในปัจจุบันจึงได้มีการเรียกร้องให้ประเทศคู่ค้าเปิดเสรีทางการค้าตามที่ประเทศตนได้ให้ไว้ตามข้อผูกพันเหล่านั้น ผลกระทบที่สำคัญต่อข้อเรียกร้องของประเทศคู่ค้าในธุรกิจบริการโลจิสติกส์ อาทิเช่น ผลกระทบต่อกฎหมายภายในประเทศ ผลกระทบต่อผู้ประกอบการธุรกิจภายในประเทศและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

#### 4.5.1 ผลกระทบต่อกฎหมายภายในประเทศ

ประเทศไทยได้ทำความตกลงเปิดการค้าเสรีบริการโลจิสติกส์ไว้ในหลายเวทีที่สำคัญ เช่นในเวทีขององค์การการค้าโลก WTO ประเทศไทยได้เสนอข้อผูกพันสาขาย่อย 1. ธุรกิจขนส่งทางทะเล ได้แก่บริการ โกดังและคลังสินค้าสำหรับการขนส่งทางทะเล บริการตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า บริการบริหารจัดการสินค้าทะเล บริการกำกับดูแลและจัดการบนเรือต่างชาติแบบเฉพาะเจาะจง บริการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ไม่รวมขนส่งภายในประเทศ) บริการจัดชั้นเรือ 2. ธุรกิจการขนส่งทางอากาศ ได้แก่บริการซ่อมแซมอากาศยาน และการบริการและตลาดบริการขนส่งทางอากาศ 3.บริการด้านบรรจุกัญท์ และ 4.บริการบริหารจัดการพิธีการศุลกากร

โดยประเทศไทยได้ผูกพันให้คนต่างชาติเข้ามาถือหุ้นร่วมกับคนไทยได้ไม่เกิน ร้อยละ 49 และเป็นผู้ถือหุ้นที่เป็นคนต่างด้าวต้องมีจำนวนไม่เกินกึ่งหนึ่งของหุ้นทั้งหมด<sup>105</sup>

จึงเห็นได้ว่า หลักการของ WTO นั้นที่ต้องการให้เกิดการเปิดเสรีทางการค้าโดยมีหลักปฏิบัติให้ประเทศสมาชิกลดข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาดของชาติสมาชิกและหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติแต่ทั้งนี้ยังให้โอกาสประเทศสมาชิกที่ยังไม่มีความพร้อมที่จะเปิดเสรีบริการใด ก็สามารถตั้งข้อสงวนในประเภทธุรกิจนั้นได้ แต่หากย้อนมองกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว คือพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ที่ยังคงหลักเกณฑ์จำกัดสัดส่วนการลงทุนของคนต่างด้าวไว้ค่อนข้างเคร่งครัด และความไม่แน่นอนในประเภทบัญชีธุรกิจที่บัญญัติไว้ ส่งผลให้เกิดข้อเรียกร้องจากชาติสมาชิก WTO ให้ประเทศไทยทบทวนการแก้ไขพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวอยู่เสมอ

นอกจากนี้ ประเทศไทยยังได้ไปทำความตกลงเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์กับประเทศอื่น ๆ เช่น ประเทศญี่ปุ่นซึ่งตามความตกลง ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (Japan – Thailand Economic Partnership Agreement: JTEPA หรือ มีจุดมุ่งหมายสำคัญคือ การเปิดเสรีสินค้า บริการ และการลงทุนให้แกกันและกันในระดับที่ต่างฝ่ายต่างรับได้ โดยมีกลไกแก้ปัญหาหากการเปิดเสรีส่งผลกระทบต่อรุนแรง และสำหรับสินค้า บริการ การลงทุนที่ฝ่ายใดยังไม่พร้อมเปิดในขณะนี้ก็สามารถเปิดเจรจาทบทวนเพิ่มเติม ใหม่ได้ในอนาคต ข้อผูกพันของประเทศญี่ปุ่นคือ เปิดตลาดให้

<sup>105</sup> กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. เล่มเดิม. น. 31.

ประเทศไทยไปลงทุนธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ร้อยละ 100 ส่วนประเทศไทยนั้นผูกพันไม่ต่างไปจากข้อเรียกร้องที่ได้ให้ไว้ใน WTO และผูกพันเพิ่มเติมในบริการให้คำปรึกษาด้าน โลจิสติกส์ (Logistics Consulting Services) ซึ่งอนุญาตให้นักลงทุนญี่ปุ่นถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 51<sup>106</sup> แต่ทั้งนี้ได้ยกเว้นบริการตัวแทนรับการจัดการขนส่งสินค้า บริการรับจัดการพิธีการศุลกากร

จะเห็นว่าความตกลงที่ทำไว้กับประเทศญี่ปุ่นก็ยังคงอยู่ในหลักเกณฑ์จำกัดสัดส่วนผู้ถือหุ้นต่างชาติไว้ไม่เกินร้อยละ 49 อยู่ เว้นแต่บริการให้คำปรึกษาด้าน โลจิสติกส์ที่ให้ถือหุ้นได้ ไม่เกินร้อยละ 51 นอกจากนี้ประเทศญี่ปุ่นยังมีข้อเรียกร้องให้ประเทศไทยปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการลงทุนให้ได้รับการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติและต้องการให้ประเทศไทยเปิดตลาดบริการซึ่งในประเทศไทยคนต่างชาติถูกจำกัดไว้ในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 (Foreign Business Act: 1999) และนักลงทุนประเทศญี่ปุ่นเห็นว่าข้อบัญญัติในกฎหมายดังกล่าวที่นักลงทุนในประเทศไทยที่มีสนธิสัญญาไมตรีสามารถเข้ามาลงทุนในธุรกิจที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ได้ ในปัจจุบันคือประเทศสหรัฐอเมริกาประเทศเดียวเท่านั้น แต่ประเทศญี่ปุ่นหรือประเทศอื่น ๆ ไม่สามารถทำได้

เมื่อพิจารณาข้อเรียกร้องของกลุ่มค้าของประเทศไทยตามข้อตกลงหรือพันธกรณีต่าง ๆ เห็นว่าประเด็นที่เกี่ยวกับข้อกฎหมายและกฎระเบียบ ภายในประเทศเป็นข้อกังวลของผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ต่างชาติอย่างมาก ทั้งนี้ประเทศไทยได้มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหลายฉบับแต่ที่เป็นหลักของการเข้าประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวคือ พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ซึ่งกำหนดเรื่องสัดส่วนของผู้ถือหุ้นต่างด้าวไว้ให้คนต่างด้าวถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49 และกำหนดประเภทธุรกิจที่คนต่างด้าวต้องขออนุญาตก่อนการเข้าประกอบธุรกิจด้วย

ถึงแม้ว่ากฎหมายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวนี้อาจมีเจตนารมณ์ที่จะปกป้องธุรกิจที่ผู้ประกอบการไทยไม่มีความสามารถในการแข่งขันและความได้เปรียบในการแข่งขันทางธุรกิจของคนต่างด้าวกับคนไทยก็ตาม แต่ข้อเรียกร้องของนานาชาติก็ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการแก้ไขพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวด้วย ยิ่งในปัจจุบันข้อผูกพันของประเทศไทยในความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่กำหนดเป้าหมาย AEC Blueprint

<sup>106</sup> แหล่งเดิม. น. 33.

1. การเป็นตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วม ให้มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการการลงทุน และแรงงานมีฝีมืออย่างเสรี และการเคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรีมากขึ้น

2. การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจอาเซียน การสร้างความสามารถในด้านต่าง ๆ เช่น นโยบายการแข่งขัน สิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา นโยบายภาษี และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

3. การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค การรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของสมาชิก

4. การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก การรวมกลุ่มเข้ากับประชาคมโลกโดยเน้นการปรับประสานนโยบายเศรษฐกิจของอาเซียนกับประเทศภายนอกภูมิภาค เช่น การจัดทำเขตการค้าเสรี และการสร้างเครือข่ายในด้านการผลิตจำหน่าย<sup>107</sup>

การคำนึงถึงเป้าหมายเดียวกันระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียน จึงมีความสำคัญที่จะทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้ ที่สำคัญกฎหมายภายในต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการไปถึงเป้าหมายนั้น ดังนั้นจึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่กฎหมายฉบับนี้จะมีผลกระทบอย่างมากต่อ การเปิดการค้าเสรีบริการ โลจิสติกส์ โดยเฉพาะการกำหนดการเข้าถือหุ้นของชาติอาเซียนด้วยกันตามข้อผูกพันการเปิดเสรีบริการสาขาเร่งรัด เช่น สาขาโลจิสติกส์ ซึ่งประเทศไทยนั้นต้องผูกพันตามข้อผูกพันการเปิดเสรีการค้า ชุดที่ 7 นี้ด้วย แต่ปัจจุบันประเทศไทยยังคงสงวนเงื่อนไขให้ เป็นไปตามกฎหมายภายในประเทศอยู่ ซึ่งให้คนชาติอาเซียนถือหุ้นได้ไม่เกินร้อยละ 49

ประเทศไทยจึงไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงต่อข้อเรียกร้องของการให้ทบทวนกฎหมายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ได้อีกแล้ว ผลของการเปิดเสรีการค้าบริการจึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะส่งผลกระทบต่อกฎหมายฉบับนี้โดยตรง

#### 4.5.2 ผลกระทบต่อผู้ประกอบการ โลจิสติกส์ภายในประเทศ

ในภาวะที่การแข่งขันทางการค้าสูงขึ้นในทุกประเภทธุรกิจที่เปิดเสรีบริการ จึงผลักดันให้ผู้ประกอบการภายในประเทศต้องปรับตัวเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างประเทศ ทั้งนี้ภายใต้ข้อจำกัดต่าง ๆ ของผู้ประกอบการภายในประเทศ ทำให้การเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการภายในประเทศค่อนข้างมาก ผลกระทบดังกล่าวจะสะท้อนให้เห็นความพร้อมของผู้ประกอบธุรกิจโลจิสติกส์ภายในประเทศด้วย

ระบบโลจิสติกส์เป็นปัจจัยที่ช่วยในการยกระดับความสามารถในการแข่งขันทางการค้า การลงทุนของประเทศ ซึ่งการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยนั้นอยู่ในระดับขั้นต้น คือ เน้นการจัดการส่งสินค้าจากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภคเป็นหลัก สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในฐานะเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่ง

<sup>107</sup> สืบค้นเมื่อ 10 เมษายน 2557, จาก <http://www.thai-aec.com/aec-blueprin>

สินค้าและบริการของประเทศ (กบส) ได้จัดแบ่งโครงสร้างของบริการ โลจิสติกส์ไทยออกเป็น 5 ประเภทคือ

1. การขนส่งสินค้า ครอบคลุมงานทางโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งภายในประเทศและส่งออกนอกประเทศ ในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งทางถนน รถไฟ ทะเลและอากาศ
2. การจัดเก็บสินค้า คูแกล และการบริหารคลังสินค้าและการให้บริการติดตามสินค้าหรือบริการด้านบรรจุภัณฑ์ รวมทั้งการกระจายสินค้า
3. บริการด้านพิธีการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับงาน โลจิสติกส์ ครอบคลุมงานพิธีการศุลกากร
4. บริการด้านงาน โลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการเสริม
5. บริการพัสดุและไปรษณีย์ภัณฑ์

ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) ของประเทศในภูมิภาคเอเชีย พ.ศ. 2555 ได้สรุปเปรียบเทียบได้ว่าประเทศที่มีความสามารถด้านโลจิสติกส์ที่ดีที่สุด คือสาธารณรัฐสิงคโปร์ รองลงมาคือเขตบริหารพิเศษฮ่องกงแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน สหพันธรัฐมาเลเซียอยู่ในอันดับ 29 ส่วนราชอาณาจักรไทยนั้นอยู่ในอันดับที่ 38 แต่เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียนด้วยกันนั้นอยู่ในอันดับ ที่ 3 รองจาก สหพันธรัฐมาเลเซีย และสาธารณรัฐสิงคโปร์เป็นอันดับ 1

จากตารางการเปรียบเทียบ จะเห็นว่าประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน ตามเกณฑ์การชี้วัด ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ และการตรวจสอบสินค้า ความตรงต่อเวลาของการบริการ พิธีการศุลกากร สมรรถนะผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ<sup>108</sup> โดยประเทศไทยมีความสามารถดังกล่าว น้อยกว่าสหพันธรัฐมาเลเซียและสาธารณรัฐสิงคโปร์ แต่มากกว่าประเทศอื่นในกลุ่มประเทศอาเซียนเอง

ประเทศไทยมีที่ตั้งเหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางภูมิภาค ซึ่งถือเป็นจุดยุทธศาสตร์ (Strategic Location) ในแถบภูมิภาคนี้ เนื่องจากประเทศไทยตั้งอยู่ในทวีปเอเชียในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในบริเวณพื้นที่ที่เรียกว่า "คาบสมุทรอินโดจีน" ที่ตั้งสำหรับประเทศไทยจัดว่ามีลักษณะทางยุทธศาสตร์ที่ดี จึงส่งผลดีในหลายด้าน โดยเฉพาะที่ตั้งทางเศรษฐกิจ (Economic Location) เนื่องจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีประชากรหนาแน่น เป็นแหล่งที่อุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติหลายชนิดรวมถึงเป็นแหล่งเกษตรกรรมที่ยิ่งใหญ่ของโลก ดังนั้นจึงนับได้ว่า

<sup>108</sup> เนตรปรีชา ชุมไชโย. (ม.ป.ป.). การพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน.

ภูมิภาคนี้เป็นตลาดที่สำคัญตลาดหนึ่งและยังเป็นแหล่งวัตถุดิบในการผลิตที่สำคัญของโลกอีกด้วย ซึ่งการที่ประเทศไทยตั้งอยู่ในศูนย์กลางของภูมิภาคนี้จึงเป็นประโยชน์ทั้งในแง่ของการขายสินค้า และการหาวัตถุดิบ นอกจากนี้จากสภาพภูมิประเทศดังกล่าวของประเทศไทยยังส่งผลให้เกิดความสะดวกในการติดต่อกับโลกภายนอก การขนส่ง การค้าขายกับต่างประเทศทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ

เมื่อมีการเปิดเสรีทางการค้าบริการ โลจิสติกส์อย่างเต็มรูปแบบแล้ว สิ่งที่สำคัญก็ต้องพิจารณาถึงผลกระทบต่อผู้ประกอบการธุรกิจในประเทศทางด้านที่สำคัญคือ

1. ความสามารถและความเชี่ยวชาญการบริหารจัดการ โลจิสติกส์แบบครบวงจร ของผู้ประกอบการคนไทย ซึ่งสามารถแบ่งลักษณะการประกอบธุรกิจหลัก ๆ ได้ดังนี้ ผู้ประกอบการขนส่งทางบกขนส่งทางอากาศ และคลังสินค้า เนื่องจากผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทยส่วนใหญ่จัดการขนส่งภายในประเทศเป็นหลัก ผู้ประกอบการคนไทยส่วนใหญ่ไม่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย รวมทั้งซอฟต์แวร์ที่สามารถช่วยบริหารจัดการขนส่งสินค้าได้อย่างครบวงจร รวมทั้งขาดบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดการขนส่งระหว่างประเทศแบบครบวงจร อีกทั้งการบริหารธุรกิจของประเทศไทยยังคงเป็นอย่างดั้งเดิมคือมีการบริหารแบบครอบครัวจึงทำให้ขาดความเข้าใจต่อการบริหารธุรกิจระหว่างประเทศ

จากข้อจำกัดดังกล่าว จึงทำให้เป็นจุดอ่อนของผู้ประกอบการไทยเมื่อมีการเปิดการค้าเสรีบริการ โลจิสติกส์ เพราะหากเมื่อมีการเปิดเสรีแล้วผู้ประกอบการต่างชาติซึ่งมีความพร้อมกว่าผู้ประกอบการไทย มีเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีผู้เชี่ยวชาญ และมีประสบการณ์ในการขนส่งระหว่างประเทศ ย่อมทำให้ผู้ประกอบการไทยเสียเปรียบในการแข่งขันกับผู้ประกอบการต่างชาติ

2. เงินทุน ผู้ประกอบการไทยขาดการสนับสนุนทางการเงินเพื่อพัฒนาบุคลากร หรือพัฒนาระบบเทคโนโลยีให้ทันสมัย อีกทั้งประเภทธุรกิจส่วนใหญ่ที่ผู้ประกอบการไทยเป็นเจ้าของมีทุนจดทะเบียนน้อยกว่าผู้ประกอบการต่างชาติ ซึ่งหากจะประกอบธุรกิจแบบครบวงจรจะต้องใช้เงินทุนมาก และต้องไม่จำกัดตลาดเฉพาะในประเทศไทย ดังนั้นเมื่อการประกอบธุรกิจแบบครบวงจรต้องใช้เงินลงทุนสูง จึงทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ในประเทศไทย เลือกว่าจะประกอบธุรกิจเป็นประเภท ๆ ไป ซึ่งหากมีการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์แล้ว ผู้ประกอบการต่างชาติซึ่งมีเงินทุนมากกว่าย่อมได้เปรียบในการเข้าประกอบธุรกิจบริการ โลจิสติกส์แบบครบวงจรได้

3. ผลกระทบต่อธุรกิจขนาดเล็ก หรือ SMEs ผู้ประกอบการกิจการธุรกิจโลจิสติกส์ขนาดเล็กในประเทศไทยนั้น หลีกเลี้ยงไม่ได้ผลกระทบไม่ได้เลยเมื่อมีการเปิดเสรีทางการค้าบริการโลจิสติกส์ เพราะเนื่องจากสภาพของธุรกิจขนาดเล็กย่อมมีทุนจดทะเบียนที่น้อยกว่า ความสามารถของบุคลากร หรือ ข้อจำกัดทางด้านเทคโนโลยี มาตรฐานการให้บริการเอง ย่อมด้อยกว่าผู้ประกอบการ

ธุรกิจต่างประเทศแทบจะทุกด้าน ยกเว้นด้านความชำนาญในด้านพื้นที่และกฎหมายภายในประเทศ เป็นอย่างเดียวกันที่ถือว่าผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ต่างชาติ เมื่อมีการเปิดการค้าเสรีแล้ว ธุรกิจขนาดเล็กก็ย่อมต้องมีปรับตัวและมีจุดเด่นจึงจะสามารถคงอยู่ในธุรกิจนี้ได้ เมื่อธุรกิจขนาดเล็กภายในประเทศไม่สามารถปรับตัวต่อการแข่งขันได้ ก็ต้องปิดตัวลงหรือ อาจจะถูกควมรวมกิจการกับธุรกิจต่างชาติที่อาศัยความชำนาญในพื้นที่และกฎหมาย ดังนั้นธุรกิจขนาดเล็กต้องปรับตัวเพื่อที่จะแข่งขันกับธุรกิจต่างชาติให้ได้

4. ผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้บริโภค เนื่องจากเมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์แล้ว ผู้ประกอบการต่างชาติและผู้ประกอบการไทย ต้องแข่งขันกันในตลาดส่งผลให้ผู้บริโภคมีทางเลือกต่อการใช้บริการมากขึ้น ซึ่งพฤติกรรมก่อนการค้าเสรีผู้บริโภคมักใช้บริการแต่ผู้ประกอบการไทยเพราะไม่มีบริการให้เลือกมากนัก แต่เมื่อมีการเปิดเสรีการค้าบริการ ทางเลือกของผู้บริโภคย่อมมีมากขึ้น ซึ่งหากเห็นว่าผู้ให้บริการชาวต่างชาติราคาถูกกว่าและให้การบริการที่ดีตรงเวลา และครบวงจร ก็ย่อมเป็นทางเลือกที่ดีของผู้บริโภค อีกทั้งคนไทยไม่ได้มี อุปลักษณะนิสัยที่ชาตินิยม เช่นชาวญี่ปุ่นที่มักจะเลือกใช้บริการของคนญี่ปุ่นเป็นหลักดังนั้นเมื่อมีผู้ให้บริการต่างชาติเข้ามา ก็ย่อมทำให้ผู้บริโภคใช้บริการผู้ให้บริการไทยน้อยลงได้

#### 4.5.3 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

กิจกรรมหลักของธุรกิจบริการโลจิสติกส์คือ กิจกรรมการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก ด้วยรถยนต์หรือระบบราง การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ ก็ย่อมล้วนแล้วแต่ใช้พลังงานในการขับเคลื่อนทั้งสิ้น ดังนั้นการขนส่งสินค้าจึงนับว่าเป็นตัวการสำคัญที่ทำลายสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น คราบน้ำมันที่ปล่อยลงทะเลหรือสารประกอบเคมีอื่น ๆ ที่เกิดจากการขนส่ง ถึงแม้ว่าจะมีเครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพแล้วก็ตามแต่หากไม่มีการจัดการที่ดีปัญหาเหล่านี้จะกลายเป็นต้นทุนในการขนส่ง เพราะต้องจ่ายค่าน้ำมันเพิ่มขึ้น หรือต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเก็บคราบน้ำมันในทะเล และการขนส่งจะก่อปัญหาให้แก่ประชาชนในประเทศที่ต้องได้รับสารพิษ<sup>109</sup> ในโลกแห่งการค้าระหว่างประเทศที่มีการขับเคลื่อนโดยระบบโลจิสติกส์นั้น ทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วยเหตุนี้จึงมีการกระแสนูรักษ์สิ่งแวดล้อม เป็นที่มาของห่วงโซ่อุปทานสีเขียว (Green Supply Chain) โดยเฉพาะประเด็นการควบคุมมลพิษและลดขยะของเสีย รวมถึงการสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์เพื่อกำจัดขยะและลดของเสีย

<sup>109</sup> กฤษฎ์ ฉันทจิรพร. (ม.ป.ป.). 8 องค์ประกอบของการขนส่ง แบบGreen Transport. สืบค้นเมื่อ 14 มกราคม 2557, จาก<http://www.tradelogistics.go.th/download/file/a0f1d46e.pdf>

แนวคิดของ โลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics) หรือการขนส่งโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันได้มีการพยายามขององค์กรต่าง ๆ เพื่อลดความสูญเปล่าเพื่อสร้างกำไรและความสามารถในการแข่งขันที่มีผลโดยตรงต่อการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ลดการสูญเปล่าได้ส่งผลโดยตรงกับมลภาวะของอากาศ น้ำ และพื้นดิน โดยเฉพาะแนวคิดวงจรชีวิตผลิตภัณฑ์ที่ให้ความสำคัญต่อการออกแบบผลิตภัณฑ์จนกระทั่งหมดอายุการใช้งาน เรียกว่านิเวศวิทยาอุตสาหกรรม (Industrial Ecology)

การรีไซเคิล (Recycle) คือ การแยกชิ้นส่วนผลิตภัณฑ์ออกตามประเภทวัสดุ และนำวัสดุที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ด้วยกระบวนการแปรรูป ซึ่งเป็นการลดปริมาณขยะและลดมลพิษที่จะเกิดต่อสิ่งแวดล้อม การรีไซเคิลเพื่อลดการใช้ทรัพยากร โลกและบรรเทาสภาวะโลกร้อนซึ่งเป็นการช่วยรักษาสมดุลของอุณหภูมิโลก

การใช้ซ้ำ (Reuse) หมายถึง การนำผลิตภัณฑ์หรือชิ้นส่วนผลิตภัณฑ์ซึ่งถูกใช้งานแล้ว และพร้อมเข้าสู่ช่วงการนำกลับมาใช้ใหม่ ทั้งในรูปแบบของผลิตภัณฑ์เดิมหรือผลิตภัณฑ์ใหม่ เช่น การนำรถยนต์มาทำเป็นเก้อ การนำเศษผ้าเย็บมาทำเป็นเฟอร์นิเจอร์

การนำผ่านกระบวนการผลิตใหม่ (Remanufacturing) คือกระบวนการที่รวบรวมผลิตภัณฑ์ที่เคยถูกใช้แล้ว หรือชิ้นส่วนที่ล้าสมัยเพื่อนำมาถอดแยกและเข้าสู่กระบวนการผลิต โดยผลิตผลหรือชิ้นส่วนที่ผ่านกระบวนการตกแต่งจะถูกนำมาประกอบใหม่ ที่ยังคงรูปเดิม เช่นการนำขวดพลาสติกมาผ่านกระบวนการหลอมเพื่อผลิตเป็นขวดพลาสติกใหม่ ซึ่งแนวคิดนี้แตกต่างกับการรีไซเคิล หรือ การใช้ซ้ำ เพราะจะไม่เป็นการลดคุณค่าของชิ้นงานนั้นหลังจากผ่านกระบวนการดังกล่าว<sup>110</sup>

จากผลกระทบดังกล่าวจะเห็นว่า การเปิดเสรีทางการค้าบริการโลจิสติกส์นั้น ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการบริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยค่อนข้างมาก เพราะความไม่พร้อมของผู้ประกอบการในประเทศต่อการเปิดเสรีทางการค้าบริการ แต่ในแง่ดีผู้ประกอบการภายในประเทศก็มีโอกาสที่เติบโตทางการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน การค้าภายในประเทศและต่างประเทศมีการขยายตัว อีกทั้งเป็นการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการภายในประเทศให้มีความสามารถที่ทัดเทียมในระดับการค้าระหว่างประเทศ ในส่วนของผู้บริโภคก็ได้ประโยชน์จากการใช้บริการที่หลากหลายมากขึ้น การใช้บริการในราคาที่ต่ำลงอันเนื่องมาจากกลไกการแข่งขันของตลาด ดังนั้นหากผู้ประกอบการโลจิสติกส์ภายในประเทศมองเห็นโอกาสดังกล่าวก็จะทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจภายในประเทศสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการภายในประเทศได้เช่นกัน

<sup>110</sup> โกศล ศิษิธรธรรม. (2551). *Modern Business Logistics & Supply Chain Management* โลจิสติกส์แห่งห่วงโซ่อุปทานสำหรับการแข่งขันยุคใหม่.

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 5.1 บทสรุป

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ศึกษาถึงปัญหาทางกฎหมายต่อการเปิดเสรีการค้าบริการสาขา โลจิสติกส์ ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยศึกษาเฉพาะกรณี พระราชบัญญัติ การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 โดยมุ่งเน้นศึกษาถึงที่มา วิวัฒนาการของ โลจิสติกส์ รวมทั้งศึกษาถึงแนวคิดของการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์ อีกทั้งหลักการของการเปิดเสรี การค้าบริการตามความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้วย วิเคราะห์เปรียบเทียบกฎหมายที่ เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในต่างประเทศทั้งในกลุ่มประเทศอาเซียนเองและ ประเทศที่พัฒนาแล้วอย่างประเทศญี่ปุ่นกับพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 รวมถึงกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในประเทศไทย โดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับสาขาธุรกิจบริการ โลจิสติกส์

จากการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 บังคับใช้มานานแล้วจึงไม่มีความทันสมัยที่เปลี่ยนแปลงไป อีกทั้งยังไม่มีกรอบทบทวน ประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้อย่างจริงจัง การจำกัดสัดส่วนของผู้ถือหุ้นต่างด้าวตาม กฎหมายฉบับนี้ในธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ ยังคงเป็นปัญหาต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์ ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอีกด้วย ดังนั้นจึงเห็นควรมีข้อเสนอแนะให้มีการ แก้ไขปรับปรุงกฎหมายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 เพื่อให้มีความ เหมาะสมและเป็นไปตามความข้อผูกพันตามความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนด้วย

การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในต่างประเทศนั้น แต่ละประเทศย่อมมีนโยบาย ในการควบคุมการประกอบธุรกิจของคนต่างชาติที่แตกต่างกันออกไป ทั้งนี้ล้วนขึ้นอยู่กับความ พร้อมทางด้านต่าง ๆ ของแต่ละประเทศ ดังจะเห็นได้จากประเทศญี่ปุ่นซึ่งถือเป็นประเทศพัฒนา และมีความต่อเนื่องในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ในด้านของโลจิสติกส์นั้นประเทศญี่ปุ่น มีความได้เปรียบทางด้านโครงสร้างพื้นฐานภายในที่ดี มีระบบการตรวจสอบสินค้าและความตรง ต่อเวลาของบริการอยู่ในเกณฑ์ที่สูงและยังเป็นประเทศที่ให้ความสำคัญในการเข้าลงทุนของ ต่างประเทศ ปรากฏตามนโยบายของกฎหมายที่เกี่ยวกับการลงทุนในประเทศญี่ปุ่นที่ไม่มีข้อจำกัด



ของสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างชาติในการประกอบธุรกิจ เว้นแต่เป็นกิจกรรมบางประเภทเช่น การประมง กิจการขนส่ง โดยเฉพาะกิจการขนส่งภายในประเทศ สาธารณรัฐสิงคโปร์มีนโยบายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในสิงคโปร์นั้น ได้ให้ความสำคัญระหว่างนักลงทุนคนต่างด้าวเท่าเทียมกันชาวสิงคโปร์ นักลงทุนต่างด้าวสามารถลงทุนได้ร้อยละ 100 ในเกือบทุก ๆ สาขา เว้นแต่กิจกรรมบางประเภทเช่น การผลิตอาวุธ ขณะที่บางกิจกรรมสามารถลงทุนได้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด เช่น กิจกรรมโทรคมนาคม ในส่วนกฎระเบียบด้านโลจิสติกส์ของสิงคโปร์นั้นมีข้อจำกัดที่เกี่ยวกับการลงทุนน้อยและไม่มีข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจคนต่างด้าวในการเข้ามาลงทุนในประเทศสาธารณรัฐสิงคโปร์ ข้อผูกพันตามความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น สาธารณรัฐสิงคโปร์ได้อนุญาตให้นักลงทุนคนต่างด้าวถือหุ้นในกิจกรรมโลจิสติกส์ได้ ร้อยละ 100 ในทุกประเภทกิจกรรม สาธารณรัฐฟิลิปปินส์มีนโยบายในการส่งเสริมการลงทุนของคนต่างด้าว โดยเฉพาะกิจการที่เกี่ยวกับตลาดภายในประเทศผู้คนต่างด้าวสามารถเข้ามาลงทุนได้ถึงร้อยละ 100 เว้นแต่เป็นกิจกรรมที่กำหนดไว้เป็นธุรกิจที่ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจในประเทศและได้กำหนดทุนขั้นต่ำไว้ สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ต้องการให้มีการเปิดการลงทุนเพื่อให้เกิดการพัฒนากระบวนการผลิตภายในประเทศแต่ทั้งนี้ก็ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายกำหนดด้วย ในส่วนที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์นั้นยังถูกจำกัดไว้ในรายชื่อของธุรกิจที่ห้ามมิให้คนต่างชาติประกอบธุรกิจอยู่<sup>111</sup> สำหรับข้อผูกพันตามความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้ให้ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ของคนต่างด้าวถือหุ้นได้ตามข้อผูกพันทั่วไป แต่ยังคงจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นไว้ในบริการบางอย่าง เช่น บริการด้านบรรจุภัณฑ์ บริการขนส่งทางระหว่างประเทศ บริการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ สหพันธรัฐมาเลเซียมีนโยบายในด้านการลงทุนของคนต่างด้าวโดยได้เปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างด้าวสามารถเข้ามาถือหุ้นได้ร้อยละ 100 ในกิจการการผลิตเพื่อการส่งออกตั้งแต่ร้อยละ 80 ขึ้นไปของผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ทั้งหมด ด้านนโยบายการเปิดเสรีการลงทุนคนต่างด้าวสามารถถือหุ้นในโครงการผลิตทั้งที่เป็นโครงการใหม่และเป็นโครงการขยายการลงทุนได้ ร้อยละ 100 ส่วนในธุรกิจบริการโลจิสติกส์สหพันธรัฐมาเลเซียได้ส่งเสริมให้มีการลงทุนในธุรกิจบริการโลจิสติกส์แบบครบวงจร โดยได้รับสิทธิภายใต้กฎหมายการส่งเสริมการลงทุนแต่ทั้งนี้ยังมีข้อจำกัดของบริษัทที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุนต้องให้ทุนร้อยละ 60 ถือโดยคนสัญชาติมาเลเซีย ส่วนความผูกพันตามความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้นยังคงมีข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาด ทั้งนี้ข้อจำกัดในการเข้าสู่ตลาดของการเปิดเขตการค้าเสรีบริการ โลจิสติกส์ยังคงจำกัดการเข้าถือหุ้นของคนต่างด้าวไว้ที่ไม่เกินร้อยละ 49 แทบจะทุกประเภทกิจกรรมโลจิสติกส์ และอนุญาตเฉพาะธุรกิจบริการ โกดังและ

<sup>111</sup> The Foreign Investments Act 1991(Republic Act No.7042) as amended by Republic Act (R.A) 8179 of 1996.

คลังสินค้าเฉพาะคลังสินค้าทัณฑ์บนของเอกชนที่สามารถถือหุ้นได้เกินร้อยละ 49 สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามเป็นประเทศความเติบโตอย่างต่อเนื่องจากการลงทุนของต่างประเทศจึงทำให้เศรษฐกิจในเวียดนามเติบโตอย่างรวดเร็วเนื่องจากเงินทุนที่ไหลเข้ามาจากการลงทุน นโยบายของรัฐเวียดนามในการส่งเสริมการลงทุนระหว่างประเทศมีความยืดหยุ่นในนโยบายด้านการเงินอยู่มาก และทางด้านการส่งเสริมการลงทุนของคนต่างด้าวที่รัฐได้มีการปรับปรุงกฎระเบียบของการส่งเสริมการลงทุนอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความโปร่งใสระหว่างนักลงทุนคนต่างด้าวกับนักลงทุนชาติเวียดนาม ข้อจำกัดเข้าถือหุ้นของคนต่างด้าวที่ได้อนุญาตให้คนต่างด้าวเข้ามาลงทุนในเวียดนามได้ร้อยละ 100 ในรูปแบบของธุรกิจที่กำหนดไว้ สำหรับข้อผูกพันการเปิดเสรีทางการค้าบริการ โลจิสติกส์ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น ได้ให้นักลงทุนคนต่างด้าวถือหุ้นได้อย่างไม่จำกัดจำนวนในหลายสาขาบริการ เช่น บริการโกดังและคลังสินค้า บริการบริหารจัดการพิธีการศุลกากร บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศไม่รวมการขนส่งภายในประเทศ สำหรับประเทศไทยนั้นกฎหมายหลักที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวคือพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ซึ่งได้บัญญัติหลักเกณฑ์ในการเข้าถือหุ้นและสัดส่วนทุนของคนต่างด้าวที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจในประเทศไทยไว้ โดยห้ามมิให้คนต่างด้าวเข้ามาประกอบธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 49 และจะต้องได้รับอนุญาตก่อนประกอบธุรกิจในประเทศไทยด้วย ซึ่งธุรกิจบริการโลจิสติกส์นั้นได้รวมกิจการหลายประเภทที่เกี่ยวข้องไว้หลายประเภทธุรกิจ อาทิเช่นธุรกิจที่เกี่ยวกับการขนส่งและธุรกิจที่สนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ จะเห็นว่า ธุรกิจการบริการโลจิสติกส์นี้จะถูกกำหนดไว้ในบัญชี 2 และบัญชี 3 หากคนต่างด้าวต้องการที่จะประกอบธุรกิจดังกล่าวต้องได้รับอนุญาตก่อนทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด ดังนั้นข้อตกลงตามความผูกพันประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้นส่งผลให้ต้องพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2540 ตามประเด็นปัญหาต่อไปนี้

5.1.1 ประเด็นปัญหาการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์ตามความตกลงระหว่างประเทศ ข้อผูกพันของ GATS ได้กำหนดไว้ให้ประเทศสมาชิกต้องผูกพันตามข้อผูกพันทั่วไปและสามารถกำหนดข้อผูกพันเฉพาะได้หากยังไม่พร้อมที่จะเปิดเสรีการค้าบริการสาขาใด โดยยึดหลักการสำคัญคือหลักการเข้าสู่ตลาดและหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติ สำหรับประเทศไทยนั้นได้เข้าผูกพันตามข้อตกลงของ GATS ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 แต่ข้อผูกพันดังกล่าวไม่มีความก้าวหน้า เนื่องจากการกำหนดข้อผูกพันของประเทศไทยนั้น ไม่ผูกพันใด ๆ เกินไปกว่าที่กฎหมายภายในกำหนด ไม่ว่าจะเป็นเรื่องหลักเกณฑ์การถือหุ้นของคนต่างด้าวตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 นอกจากนี้แล้วธุรกิจบริการโลจิสติกส์เป็นธุรกิจบริการที่องค์กรการค้าโลก

ต้องการให้มีการเปิดเขตการค้าเสรี รวมทั้งประเทศไทยได้ทำความตกลงระหว่างประเทศอื่น ๆ เช่น ประเทศญี่ปุ่น รวมทั้งความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ที่มีข้อตกลงเรื่องการเปิดเสรีธุรกิจบริการโลจิสติกส์ ดังนั้นเรื่องข้อจำกัดสัดส่วนผู้ถือหุ้นตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 จึงไม่สอดคล้องกับหลักการของ GATS และยังคงเป็นปัญหาของการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ด้วย

5.1.2 ประเด็นปัญหาของการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น อาเซียนจึงได้กำหนดกรอบของการเปิดเสรีภาคการบริการ โดยข้อกำหนดสำคัญคือประเทศสมาชิกต้องยกเลิกมาตรการที่เป็นการจำกัดการให้บริการข้ามพรมแดน ประเทศสมาชิกต้องให้นักลงทุนอาเซียนเข้าถือหุ้นในธุรกิจบริการไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2558 ประเทศสมาชิกต้องยกเลิกข้อจำกัดอื่น ๆ ในการเข้าสู่ตลาด สำหรับการค้าบริการอย่างก้าวหน้าในปี พ.ศ. 2558 และประเทศสมาชิกต้องจัดทำแผนในการเปิดเสรีการเคลื่อนย้ายแรงงานและการลดข้อจำกัดภายในประเทศที่เป็นการเลือกปฏิบัติระหว่างธุรกิจของคนต่างด้าวและธุรกิจของในชาติ ในปัจจุบันประเทศไทยยังคงใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 เป็นหลักในการกำหนดสัดส่วนผู้ถือหุ้นของคนต่างชาติดูแล รวมทั้งจำกัดประเภทธุรกิจที่คนต่างด้าวจะเข้ามาประกอบกิจการไว้ด้วย สำหรับธุรกิจบริการโลจิสติกส์ซึ่งรวมกิจกรรมสนับสนุนโลจิสติกส์ เช่น ธุรกิจการเป็นตัวแทนจัดการขนส่งสินค้าหรือบริการเสริมอื่น ๆ ยังคงถูกจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวไว้อีกด้วย ดังนั้นกฎหมายนี้ยังคงเป็นปัญหาของประเทศไทยที่จะต้องพิจารณาและปฏิบัติตามความตกลงประชาคมอาเซียน

5.1.3 ปัญหาเรื่องสัดส่วนของผู้ถือหุ้นของคนต่างด้าวนั้นเห็นว่า พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ยังคงกำหนดไว้ห้ามมิให้คนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่า ร้อยละ 49 แต่ถึงอย่างไรก็ตามกฎหมายฉบับนี้ได้บัญญัติถึงคนต่างด้าวที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจในประเทศไทย โดยใช้สิทธิตามสนธิสัญญาหรือตามความผูกพันตามพันธกรณีให้ได้รับการยกเว้นในเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้น นอกจากนี้แล้วหากผู้ประกอบการโลจิสติกส์ต่างด้าวต้องการที่จะประกอบธุรกิจที่บัญญัติไว้ในบัญชีสอง ซึ่งเป็นธุรกิจที่เกี่ยวกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศ พระราชบัญญัตินี้ได้ให้คนต่างด้าวถือหุ้นได้สูงสุดถึงร้อยละ 75 จะเห็นได้ว่าถึงแม้จะได้ให้โอกาสผู้ประกอบการต่างด้าวที่สามารถถือหุ้นได้เกินกว่าร้อยละ 49 ไว้ แต่ยังคงเป็นเรื่องยากที่จะสามารถได้รับอนุญาตตามบทบัญญัติดังกล่าวได้ เพราะหากคนต่างด้าวใช้สิทธิตามสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีซึ่งในปัจจุบันพันธะดังกล่าวมีเพียงสนธิสัญญาไมตรีระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสหรัฐอเมริกาฉบับเดียวที่ใช้อยู่ในปัจจุบันหรือข้อผูกพันตามพันธกรณีนั้น แม้ประเทศไทยมีข้อผูกพันดังกล่าว บทบัญญัติในส่วนนี้ก็ไม่สามารถใช้ได้เนื่องจากยังมีบทบัญญัติห้ามมิให้นำพระราชบัญญัติการ

ประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 มาใช้บังคับหากมีกฎหมายอื่นบัญญัติเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นไว้เป็นการเฉพาะแล้ว กล่าวคือแม้ธุรกิจที่ต่างด้าวได้สิทธิตามข้อตกลงระหว่างประเทศก็ตาม ยังคงติดขัดในเรื่องข้อกเว้นที่ห้ามมิให้ใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวมาบังคับในกรณีที่มีกฎหมายอื่นกำหนดเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นไว้เป็นการเฉพาะ

5.1.4 ประเด็นปัญหาเรื่องการกำหนดประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ เนื่องจากการกำหนดประเภทธุรกิจตามบัญชีต่าง ๆ เป็นเรื่องสำคัญและมีเหตุผลเฉพาะแต่ละบัญชีธุรกิจและเป็นการจำกัดสิทธิของคนต่างชาติที่จะเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทยด้วย ดังนั้นจึงต้องมีการทบทวนประเภทธุรกิจที่กำหนดได้บัญญัติไว้ทุก ๆ ปีเพื่อเป็นการตรวจสอบความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการคนไทย แต่นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 จนถึงปี พ.ศ. 2556 ได้มีการแก้ไขรายชื่อธุรกิจที่กำหนดไว้เดิมเพียงครั้งเดียวในปี พ.ศ. 2556 จึงเห็นได้ว่าไม่มีการทบทวนประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้อย่างจริงจังอีกทั้งการกำหนด ประเภทธุรกิจบัญชีสาม (21) การทำธุรกิจบริการอื่น ยกเว้นธุรกิจบริการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง นั้นเป็นการกำหนดประเภทธุรกิจบริการที่กว้างและไม่มีหลักเกณฑ์การกำหนดแน่นอน ทั้งนี้ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์รวมไว้ซึ่งกิจกรรมอื่น ๆ ประกอบกัน หากเห็นว่าไม่ได้ปรากฏอยู่ในบัญชีสามแล้ว อาจจะต้องตกอยู่ในธุรกิจบริการอื่น ๆ ได้ ความไม่แน่นอนดังกล่าวย่อมเป็นปัญหาต่อการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์อีกด้วย

5.1.5 ประเด็นเรื่องผลกระทบของการเปิดเสรีต่อกฎหมายภายในประเทศนั้น เมื่อองค์การการค้าโลกได้ให้ธุรกิจบริการโลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่ต้องมีการเปิดเสรี ดังนั้นประเทศไทยซึ่งเป็นหนึ่งในสมาชิกขององค์การการค้าโลกจึงต้องปฏิบัติตามหลักการของ WTO ลดข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาดของประเทศสมาชิกและปฏิบัติต่อชาติสมาชิกอื่นเช่นเดียวกับคนในชาติตนแต่กฎหมายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ยังคงกำหนดไว้โดยเคร่งครัดในเรื่องสัดส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ ดังนั้นแล้วจึงเกิดข้อเรียกร้องจากประเทศสมาชิก WTO เองหรือจากประเทศที่ไทยเป็นคู่ค้า เร่งรัดให้มีการแก้ไขกฎหมายภายใน โดยเฉพาะพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นให้สอดคล้องกับหลักการของ WTO เพื่อมีการเปิดเสรีภาคการบริการอย่างแท้จริง

5.1.6 ผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งโลจิสติกส์ภายในประเทศนั้นเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ เมื่อมีการเปิดการค้าเสรียอมทำให้ผู้ประกอบการภายในประเทศต้องปรับตัวและปรับปรุงผลิตภัณฑ์ของตนเองออกมาเพื่อความได้เปรียบการแข่งขัน ในส่วนของผู้บริโภคนั้นหากมีการเปิดเสรีบริการ โลจิสติกส์แล้วจะทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกในการรับบริการและการบริการมีราคาถูกลงเนื่องจากไม่มีการผูกขาดการบริการ แต่ทั้งนี้ผลกระทบที่จะตามมาอีกประการคือ

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเนื่องจากการขนส่งและการจัดการ โลจิสติกส์ ใช้เชื้อเพลิงก่อให้เกิดมลภาวะในอนาคต ประเทศไทยจึงต้องสนับสนุนให้มีการพัฒนาโลจิสติกส์สีเขียวเพื่อลดปัญหาดังกล่าวในอนาคตด้วย

จากเหตุผลดังกล่าวจะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ในเรื่องสัดส่วนของผู้ถือหุ้นและการกำหนดประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติในยังคงเป็นปัญหาต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์ และการที่ประเทศไทยต้องการที่เปิดเสรีการค้าบริการ โลจิสติกส์ยังคงต้องพิจารณากฎหมายภายในที่ยังคงบัญญัติเป็นข้อจำกัดในเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวไว้อีกด้วย

จากปัญหาดังกล่าวข้าพเจ้าจึงเสนอแนะตามข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

## 5.2 ข้อเสนอแนะ

5.2.1 ปัญหาเรื่องการเข้าประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวตามข้อผูกพันตามพันธกรณี นั้น ข้าพเจ้าเห็นว่าถึงแม้ว่าผู้ประกอบธุรกิจที่ประสงค์จะใช้สิทธิดังกล่าวยังไม่สามารถเข้ามาประกอบธุรกิจได้ตามพระราชบัญญัตินี้เพราะยังมีมาตรา 13 ซึ่งบทบัญญัติยกเว้นในเรื่องที่มีกฎหมายเฉพาะกำหนดเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นไว้เป็นอย่างอื่น จึงเห็นว่าควรเพิ่มถ้อยคำว่า “เว้นแต่ได้เข้าประกอบธุรกิจตามสนธิสัญญาหรือความผูกพันตามพันธกรณีที่ประเทศไทยเป็นภาคี” ดังนั้นจะเป็นการสามารถให้ผู้ประกอบธุรกิจต่างด้าวที่ใช้สิทธิตามข้อผูกพันระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีสามารถใช้สิทธิดังกล่าวในการประกอบธุรกิจได้จริง

5.2.2 ในเรื่องการกำหนดสัดส่วนผู้ถือหุ้นนั้น ผู้เขียนเห็นว่า ต้องมีการแก้ไขข้อจำกัดในเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าว โดยกำหนดให้คนต่างด้าวสามารถเข้ามาลงทุนและถือหุ้นในประเทศไทยได้ไม่จำกัดจำนวนการถือหุ้น แต่อาจจำกัดประเภทธุรกิจไว้หากเห็นว่าเกี่ยวกับความมั่นคงหรือความปลอดภัยภายในประเทศ หรือเห็นว่าเป็นธุรกิจที่ประเทศไทยไม่มีความพร้อมในการแข่งขันก็ห้ามมิให้ประกอบธุรกิจนั้นเว้นแต่จะได้รับการอนุญาต หรือก็ต้องได้รับการอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อน เช่นเดียวกับประเทศญี่ปุ่นซึ่งในกฎหมายการประกอบธุรกิจของคนต่างชาติในประเทศญี่ปุ่นนั้นไม่ได้มีข้อจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างชาติไว้เป็นการเฉพาะแต่ได้ยกเว้นประเภทธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ การประมง บริการด้านการเงิน และกิจการขนส่ง โดยเฉพาะขนส่งภายในประเทศ ถึงแม้การประกอบธุรกิจบางสาขาไม่มีข้อจำกัดต่อนักลงทุนต่างชาติแต่ยังต้องแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนประกอบกิจการ ดังนั้นแล้วหากมีการแก้ไขในเรื่องสัดส่วนของผู้ถือหุ้นที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542

ให้เป็นไปตามลักษณะดังกล่าวก็จะยอมจะทำให้ประเทศไทยมีกฎหมายภายในที่สอดคล้องกับหลักการขององค์การการค้าโลกและข้อตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอีกด้วย

5.2.3 ปัญหาของการกำหนดประเภทบัญชีธุรกิจ ผู้เขียนเห็นว่า ประเภทธุรกิจที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ตามบัญชีสาม (21) ธุรกิจบริการอื่น ยกเว้นธุรกิจบริการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง เป็นการกำหนดประเภทธุรกิจบริการที่ไม่ชัดเจน เพียงแต่ระบุไว้กว้าง ๆ ทำให้ผู้ประกอบการต่างด้าวที่ประสงค์จะมาประกอบธุรกิจในประเทศไทย เกิดความสงสัยว่าธุรกิจบริการของตนนั้นจะเข้าข่ายต้องขออนุญาตก่อนประกอบธุรกิจหรือไม่ จึงเห็นว่าควรที่จะตัดด้วยคำตามบัญชีสาม (21) ออกไปเพื่อไม่ให้เกิดความไม่ชัดเจนของกฎหมาย และไม่ให้เกิดความลังเลใจแก่ผู้ประกอบการธุรกิจต่างด้าว

5.2.4 ปัญหาของการทบทวนประเภทบัญชีธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติฉบับนี้นั้น ตามกฎหมายได้บัญญัติให้มีการทบทวนบัญชีท้ายพระราชบัญญัติทุก ๆ ปี แต่กฎหมายฉบับนี้ได้บังคับใช้มาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2542 จนกระทั่งปี พ.ศ. 2556 มีการแก้ไขธุรกิจบัญชีท้ายพระราชบัญญัติเพียงครั้งเดียว จึงเห็นได้ว่าที่ผ่านมาไม่ได้มีการทบทวนประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติอย่างจริงจัง ซึ่งการกำหนดประเภทบัญชีธุรกิจนั้นมีความสำคัญเป็นอย่างมากเพราะต้องพิจารณาความว่าผู้ประกอบการคนไทยมีความสามารถในการแข่งขันกับธุรกิจต่างด้าวหรือไม่ และจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจคนไทยเพียงใด แต่หากมองในมุมกลับกันการไม่มีการทบทวนประเภทบัญชีธุรกิจจะส่งผลให้การปิดกั้นการเข้าประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวด้วยเช่นกัน ดังนั้นข้าพเจ้าเห็นว่า ควรที่จะมีการทบทวนประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ทุก ๆ ปีตามที่บัญญัติไว้ในกฎหมาย

5.2.5 เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบจากการเปิดเสรีธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ต่อผู้ประกอบการรายย่อยคนไทยหรือผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs ข้าพเจ้าเห็นว่า รัฐควรที่จะออกมาตรการเพื่อสนับสนุนธุรกิจภายในให้มีความเข้มแข็งและมีความพร้อมที่จะแข่งขันต่อการค้าเสรีบริการ โลจิสติกส์ อีกทั้งต้องผลักดันร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ พ.ศ. .... ให้ออกมาเป็นกฎหมายเพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการ โลจิสติกส์คนไทยและเป็นการกระตุ้นให้เกิดการรวมตัวของกลุ่มผู้ประกอบการ โลจิสติกส์คนไทยให้มีความสามารถในการแข่งขันบนโลกการเปิดเสรีบริการโลจิสติกส์

5.2.6 เนื่องจากธุรกิจบริการ โลจิสติกส์เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ซึ่งการขนส่งย่อมก่อให้เกิดผลเสียต่อมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมและต่อร่างกายมนุษย์ ผลเสียดังกล่าวไม่ได้เห็นในทันทีแต่จะส่งผลในระยะยาวต่อภูมิอากาศของประเทศและของโลก ดังนั้นข้าพเจ้าเห็นว่า รัฐควรออกกฎหมายเพื่อควบคุมปัญหามลพิษที่จะเกิดขึ้นจากการขนส่งและเพิ่มบทลงโทษต่อผู้ที่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม อีกทั้งกำหนดนโยบายสนับสนุนนโยบายโลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics)

หรือการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเป็นการป้องกันผลเสียที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมและประชากรภายในประเทศด้วย

จากที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ ผู้เขียนประสงค์ให้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 และคำนึงถึงปัญหาทางกฎหมายดังกล่าวต่อการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งนำเสนอให้เห็นว่าการจำกัดสัดส่วนของผู้ถือหุ้นต่างด้าวไว้ที่ร้อยละ 49 นั้นไม่สอดคล้องกับข้อกำหนดของ GATS หรือข้อตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเอง อีกทั้งเป็นการจำกัดการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจชาติอาเซียน ทั้งนี้แม้กฎหมายนี้จะได้กำหนดให้ผู้ประกอบการสามารถใช้สิทธิตามข้อผูกพันระหว่างประเทศได้ ก็ไม่สามารถปฏิบัติได้จริงเนื่องจากมีกฎหมายเฉพาะกำหนดไว้เรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นอยู่แล้ว ดังนั้นหากประเทศไทยยังคงมีความหวังที่จะเป็นศูนย์กลางของอาเซียน (Hub of ASEAN) แล้ว ก็ต้องพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้มีความเชื่อมโยงในแต่ละภูมิภาคของอาเซียนและต้องเปิดโอกาสในการลงทุนของคนต่างด้าวเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและโลจิสติกส์ภายในประเทศให้มีความต่อเนื่องและเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ จึงจะทำให้ประเทศไทยสามารถที่จะเป็นศูนย์กลางของอาเซียนได้จริง



**บรรณานุกรม**



## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

- กฎกระทรวงกำหนดธุรกิจบริการที่ไม่ต้องขออนุญาตในการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2556. กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. (2549). การศึกษาผลกระทบจากการเปิดเสรีการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพฯ. กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ
- \_\_\_\_\_. (2555). *ธุรกิจบริการ โลจิสติกส์ Logistics Services*. สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2556, จาก <http://www.dtn.go.th/filesupload/aec/images/logis29-05-55.pdf>
- \_\_\_\_\_. (ม.ป.ป.). *การลงทุนประเทศมาเลเซีย*. สืบค้นเมื่อ 7 มกราคม 2557, [www.dtn.go.th/vtl\\_upload\\_file/1213002358000/Malaysia1.doc](http://www.dtn.go.th/vtl_upload_file/1213002358000/Malaysia1.doc).
- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. (ม.ป.ป.). *ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับการค้าและโลจิสติกส์-ฟิลิปปินส์*. สืบค้นเมื่อ 14 มกราคม 2557, จาก <http://www.tradelogistics.go.th/download/file/fb1a4c17.pdf>
- กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์. (ม.ป.ป.). *คู่มือการค้าการลงทุน สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม*. สืบค้นเมื่อ 14 มกราคม 2557, จาก <http://aec.ditp.go.th/attachments/article/318/Vietnam%20Trade%20and%20Investment%20Handbook.pdf>
- กรมอาเซียน. (ม.ป.ป.). *ข้อมูลทั่วไป กรมอาเซียน*. สืบค้นเมื่อ 22 กรกฎาคม 2556, จาก <http://www.mfa.go.th/asean/th/other/2361>
- กรมอาเซียน กระทรวงการต่างประเทศ. (ม.ป.ป.). *ข้อมูลรายประเทศสมาชิกอาเซียน*. สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2557, จาก <http://cia.sut.ac.th/ASEANInformation/informationCountryInASEAN.htm>
- กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่. (2556, พฤศจิกายน). *พัฒนาการของระบบ โลจิสติกส์*. สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2556, จาก <http://www.dpim.go.th/articles/article?catid=136&articleid=330>
- กฤษฎ์ นันทจิรพร. (ม.ป.ป.). 8 องค์ประกอบของการขนส่ง แบบ Green Transport. สืบค้นเมื่อ 14 มกราคม 2557, จาก <http://www.tradelogistics.go.th/download/file/a0f1d46e.pdf>
- กองงานอาเซียน. (ม.ป.ป.). *ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community-AEC)*. สืบค้นเมื่อ 14 มกราคม 2557, จาก <http://www.mfa.go.th/asean/contents/files/>

- โกศล ดีศีลธรรม. (2551). *โลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานสำหรับการแข่งขันยุคใหม่*. กรุงเทพฯ: ฐานบุ๊คส์.
- คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (ม.ป.ป.). *การลงทุนในประเทศสิงคโปร์*. สืบค้นเมื่อ 10 ธันวาคม 2556, จาก [http://www.boi.go.th/thai/asean/Singapore/capt2\\_n.html](http://www.boi.go.th/thai/asean/Singapore/capt2_n.html)
- ค่านาย อภิปรัชญากุล. (2550). *โลจิสติกส์และการจัดการซัพพลายเชน: กลยุทธ์สำหรับลดต้นทุนและเพิ่มกำไร*. กรุงเทพฯ: โฟกัส มีเดีย แอนด์ พับลิชซิ่ง.
- \_\_\_\_\_. (2551). *การจัดการต้นทุนโลจิสติกส์*. กรุงเทพฯ: โฟกัส มีเดีย แอนด์ พับลิชซิ่ง.
- \_\_\_\_\_. (2553). *โลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน*. กรุงเทพฯ: โฟกัสมีเดีย แอนด์ พับลิชซิ่ง.
- ชุมพร กาญจนรัตน์. (2546). *ปัญหาการควบคุมการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ในรูปแบบบริษัท จำกัด ซึ่งจดทะเบียนในประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ)*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ณัฐชยา รอดทอง. (2554). *วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ พ.ศ. .... (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ)*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ดาริกา โพธิ์รุกข์. (2553). *กลไกทางกฎหมายในการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ)*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เดือนเด่น นิคมบริรักษ์ และวีรวัลย์ ไพบูลย์จิตต์อารีย์. (2555). *ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน: มายาคติความเป็นจริง โอกาสและความท้าทาย (การสัมมนาวิชาการประจำปี พ.ศ. 2550)*.
- เดือนเด่น นิคมบริรักษ์, สุณีพร ทวรรณกุล และวีรวัลย์ ไพบูลย์จิตต์อารีย์. (2547). *โครงการจัดทำยุทธศาสตร์แนวทางการเตรียมความพร้อมของภาคอุตสาหกรรมไทยอันเนื่องมาจากการเจรจา WTO รอบใหม่ที่กรุง โดฮา” 2547 (รายงานผลการวิจัย)*. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.
- ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์, พิทักษ์พงศ์ ฉลวยศรี และสมบูรณ์ หวังวนิชพันธุ์. (2551). *การศึกษาความพร้อมและการปรับตัวของสาขาบริการโลจิสติกส์ของไทยต่อการเปิดเสรีการค้าบริการ*. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.

ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. (2552, กรกฎาคม-กันยายน). “การศึกษาความพร้อมและการปรับตัวของสาขาบริการ โลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อการเปิดเสรีการบริการ: กรณีศึกษาของบริษัทตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าของประเทศไทย A study on readiness and adjustment of Thai logistic service provider sector for liberalization of trade services: A case study of Thai freight forwarding companies, มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย.”  
วารสารวิชาการ, 29(3).

ธนาคารการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย. ข้อกำหนดการจดทะเบียนตั้งซื้อบริษัท  
ในเวียดนาม. (ม.ป.ป.). สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2557, จาก  
[http://www.exim.go.th/doc/research/targeted\\_country/](http://www.exim.go.th/doc/research/targeted_country/)

ธีระ ศรีธรรมรักษ์. (2556). กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ โลจิสติกส์ (Logistics) และการส่งเสริม  
อุตสาหกรรมจากภาครัฐ (เอกสารประกอบคำบรรยาย). กรุงเทพฯ:  
มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์.

นราฤทธิ กาแก้ว. (2554). การศึกษาปัญหาของข้อกำหนดบางประการเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ  
ของคนต่างด้าว (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัย  
ธรรมศาสตร์.

เนตรปรีชา ชุมไชโย. (ม.ป.ป.). การพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน.  
สืบค้นเมื่อ 14 มกราคม 2557, จาก  
[http://www.moi.go.th/pls/portal/docs/PAGE/MOI\\_2555/](http://www.moi.go.th/pls/portal/docs/PAGE/MOI_2555/)

พระราชกฤษฎีกา แก้ไขประเภทบัญชีธุรกิจของการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542  
พ.ศ. 2556.

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548.

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522.

พระราชบัญญัติการเดินเรือทางอากาศ พ.ศ. 2497.

พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551.

พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542.

พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494.

พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481.

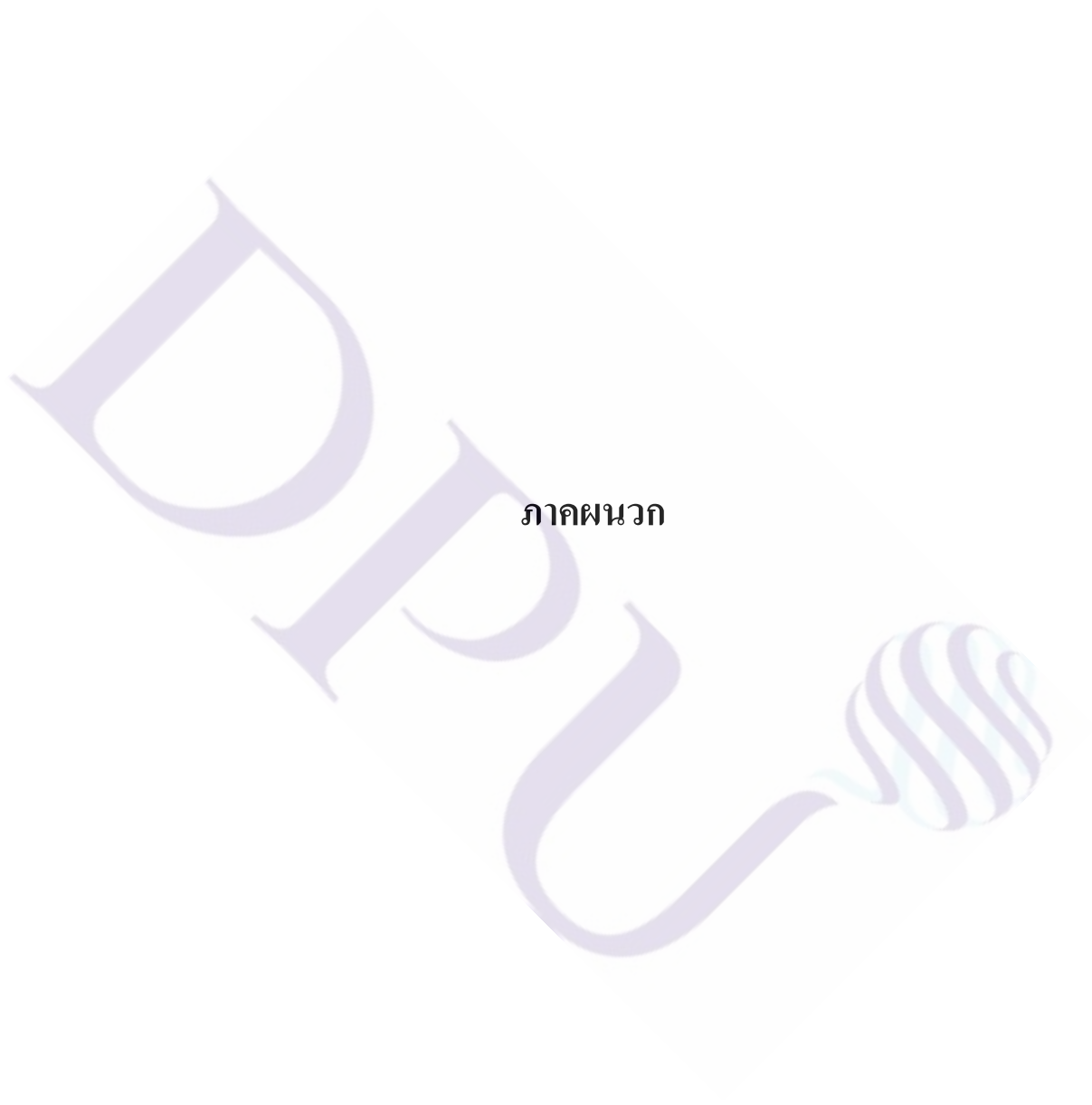
พระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน. สืบค้นเมื่อ 1 เมษายน 2557, จาก  
<http://www.lawreform.go.th/lawreform/>

- พฤศ พุฒิตน. (2551). *ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเศรษฐกิจระหว่างประเทศด้านการบริการ โลจิสติกส์ของประเทศไทย* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- พัชรี สุวรรณกุล. (2541). *กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ: ศึกษาเฉพาะผลกระทบต่อประเทศไทย* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- พิจิตรา นรนาพันธ์. (2551). *การเปิดเสรีการค้าบริการกับปัญหาการใช้ข้อมูลเคลื่อนประกอบธุรกิจ แทนคนต่างด้าวในประเทศไทย* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550.
- ร่างพระราชบัญญัติ ส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ พ.ศ. ....
- วิกิพีเดีย. (ม.ป.ป.). สืบค้นเมื่อ 14 มกราคม 2557, จาก <http://th.wikipedia.org/wiki/>
- วิทยา สุหฤตดำรง. (2550). *ความรู้โลจิสติกส์เบื้องต้น*. กรุงเทพฯ: สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย.
- ศิริพรรณ พรหมชัยวัฒนา. (2546). *ข้อกำหนดเรื่องทุนขั้นต่ำในการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว* (การศึกษาระดับปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์. (2549). *ประสบการณ์ของการเปิดเสรีทางการค้าระหว่างประเทศ* (รายงานผลการวิจัย). กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการการค้าเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (ม.ป.ป.). *แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)*. สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2556, จาก <http://www.thaifita.com/thaifita/Home/%>
- \_\_\_\_\_. (ม.ป.ป.). *สรุปสาระสำคัญแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 พ.ศ. 2555-2559*. สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2556, จาก <http://www.nesdb.go.th/Portals/0/news/plan/p11/thai.pdf>
- สำนักงานส่งเสริมพัฒนาธุรกิจการค้า. (ม.ป.ป.). *รายงานบทสรุปผู้บริหาร โครงการศึกษาวิจัย โอกาสผลกระทบและมาตรการรองรับสำหรับธุรกิจให้บริการ โลจิสติกส์ไทย จากการจัดทำเขตการค้าเสรี*. สืบค้นเมื่อ 14 มกราคม 2557, จาก [http://www.dbd.go.th/ewt\\_di\\_link.php](http://www.dbd.go.th/ewt_di_link.php)
- องค์ความรู้ “ประชาคมอาเซียน”. (ม.ป.ป.). *ความสัมพันธ์อาเซียน – ญี่ปุ่น (ASEAN – Japan)*. สืบค้นเมื่อ 1 เมษายน 2557, จาก <http://www.pyp.ac.th/asean/relationship/japan.php>

- อภินันท์ สุทธิบุญ. (2553). *การจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน* (การศึกษาศีรษะปริญญา  
มหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- อภิญา เลื่อนฉวี. (2556). *เคลื่อนย้ายแรงงานเสรีในอาเซียน: ผลกระทบอย่างไรต่อไทย*.  
สืบค้นเมื่อ 15 พฤศจิกายน 2556, จาก <http://www.kpi.ac.th/kpith/pdf>
- อรรพ รัตนสุภา. (2552). *การระงับข้อพิพาทอันเกิดจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ*  
(การศึกษาศีรษะปริญญามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- อรรษา สิงห์สงบ. (2554). “กฎหมายส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ไทย:  
การเตรียมความพร้อมต่อการเปิดเสรีบริการภายใต้ความตกลงว่าด้วยบริการอาเซียน  
Law on Thai Logistics Service Business Promotion and Development: The Readiness  
Preparation of Free Trade in Services under the ASEAN Framework Agreement on  
Services(AFAS), มหาลัษกรุงเทพฯ.” *Executive Journal*.  
9ddn.com. (2555). *ข้อมูลและประวัติของประเทศมาเลเซีย*. สืบค้นเมื่อ 15 มกราคม 2557, จาก  
<http://www.9ddn.com/content.php?pid=764>
- AEC Blueprint*. สืบค้นเมื่อ 22 กรกฎาคม 2556, จาก  
[http://www.thailandaec.com/index.php?option=  
com\\_content&view=article&id=922:-3-&catid=934:asean&Itemid=32&lang=en](http://www.thailandaec.com/index.php?option=com_content&view=article&id=922:-3-&catid=934:asean&Itemid=32&lang=en)

### ภาษาอังกฤษ

- Donald J. Bowersox, David J. Closs, M. Bixby Cooper (2007). *Supply Chain Logistics  
Management*. USA. Michigan University
- Raja G. Kasilingam. (1998). *Logistics and Transportation Design and planning*. USA.  
The Kluwer Academic Publisher.



ภาคผนวก

ภาคผนวก ก  
พระราชกฤษฎีกา  
แก้ไขประเภทธุรกิจตามบัญชีท้าย  
พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542  
พ.ศ. 2556



## พระราชกฤษฎีกา

แก้ไขประเภทธุรกิจตามบัญชีท้าย

พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๔๒

พ.ศ. ๒๕๕๖

## ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๔ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๖

เป็นปีที่ ๖๘ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรแก้ไขประเภทธุรกิจตามบัญชีสาม ธุรกิจที่คนไทยยังไม่มีความพร้อมที่จะแข่งขันในการประกอบกิจการกับคนต่างด้าว

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๘๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และมาตรา ๙ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๔๒ อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๓ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชกฤษฎีกาขึ้นไว้ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชกฤษฎีกานี้เรียกว่า “พระราชกฤษฎีกาแก้ไขประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๔๒ พ.ศ. ๒๕๕๖”

มาตรา ๒ พระราชกฤษฎีกานี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิกความใน (๑๓) ของบัญชีสาม ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๔๒ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน



เล่ม ๑๓๐ ตอนที่ ๒๘ ก

หน้า ๒ -  
ราชกิจจานุเบกษา

๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖

“(๑๓) การค้าภายในเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์หรือผลิตผลทางการเกษตรพื้นเมืองที่ยังไม่มีกฎหมายห้ามไว้ ยกเว้นการซื้อขายสินค้าเกษตรล่องหน้าในตลาดสินค้าเกษตรล่องหน้าแห่งประเทศไทย โดยไม่มีการส่งมอบหรือรับมอบสินค้าเกษตรภายในประเทศ”

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

ยิ่งลักษณ์ ชินวัตร

นายกรัฐมนตรี

เล่ม ๑๓๐ ตอนที่ ๒๘ ก หน้า ๓  
ราชกิจจานุเบกษา ๒๒ มีนาคม ๒๕๕๖

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกานี้ คือ โดยที่การซื้อขายสินค้าเกษตรล่วงหน้าในตลาดสินค้าเกษตรล่วงหน้าแห่งประเทศไทย เฉพาะกรณีที่ไม่มีการส่งมอบหรือรับมอบสินค้าเกษตรภายในประเทศ เป็นธุรกิจที่คนไทยมีความพร้อมที่จะแข่งขันในการประกอบกิจการกับคนต่างด้าว สมควรยกเว้นประเภทธุรกิจนี้ ออกจากบัญชีสาม จึงจำเป็นต้องตราพระราชกฤษฎีกานี้



**ภาคผนวก ข**  
**กฎกระทรวง**  
**กำหนดธุรกิจบริการที่ไม่ต้องขออนุญาตในการประกอบธุรกิจ**  
**ขอคนต่างด้าว พ.ศ. 2556**



## กฎกระทรวง

กำหนดธุรกิจบริการที่ไม่ต้องขออนุญาตในการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

พ.ศ. ๒๕๕๖

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๔๖ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๔๒ และบัญชีสาม (๒๑) ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๔๒ อันเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙ ประกอบกับมาตรา ๓๓ และมาตรา ๔๓ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ ออกกฎกระทรวงไว้ ดังต่อไปนี้

ให้ธุรกิจบริการดังต่อไปนี้เป็นธุรกิจบริการที่ยกเว้นไม่อยู่ใน (๒๑) ของบัญชีสาม ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๔๒

- (๑) ธุรกิจหลักทรัพย์และธุรกิจอื่นตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
  - (ก) การค้าหลักทรัพย์
  - (ข) การเป็นที่ปรึกษาการลงทุน
  - (ค) การจัดจำหน่ายหลักทรัพย์
  - (ง) กิจกรรมการยืมและให้ยืมหลักทรัพย์
  - (จ) การจัดการกองทุนรวม
  - (ฉ) การจัดการกองทุนส่วนบุคคล
  - (ช) การจัดการเงินร่วมลงทุน
  - (ซ) การให้สินเชื่อเพื่อธุรกิจหลักทรัพย์
  - (ฌ) การเป็นที่ปรึกษาทางการเงิน
  - (ญ) การให้บริการเป็นนายทะเบียนหลักทรัพย์
  - (ฎ) การดูแลรักษาทรัพย์สินของลูกค้าของบริษัทหลักทรัพย์หรือลูกค้าของผู้ประกอบธุรกิจ

สัญญาซื้อขายล่วงหน้า

- (ฎ) การเป็นผู้รับฝากทรัพย์สินของกองทุนส่วนบุคคล
- (จ) การเป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ของกองทุนรวม
- (ฑ) การเป็นผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้
- (๒) ธุรกิจสัญญาซื้อขายล่วงหน้าตามกฎหมายว่าด้วยสัญญาซื้อขายล่วงหน้า
  - (ก) การเป็นผู้ค้าสัญญาซื้อขายล่วงหน้า
  - (ข) การเป็นที่ปรึกษาสัญญาซื้อขายล่วงหน้า
  - (ค) การเป็นผู้จัดการเงินทุนสัญญาซื้อขายล่วงหน้า
- (๓) การประกอบธุรกิจเป็นทรัสต์ตามกฎหมายว่าด้วยทรัสต์เพื่อธุรกรรมในตลาดทุน

ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๕๖

บุญทรง เตริยาภิรมย์

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

เล่ม ๑๓๐ ตอนที่ ๒๕ ก หน้า ๑๕ ราชกิจจานุเบกษา ๑๘ มีนาคม ๒๕๕๖

---

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้กฎกระทรวงฉบับนี้ คือ โดยที่ (๒๑) ของบัญชีสาม ท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. ๒๕๔๒ กำหนดให้การยกเว้นธุรกิจบริการใดที่คนไทยมีความพร้อมที่จะแข่งขันในการประกอบกิจการกับคนต่างด้าวเป็นธุรกิจบริการที่ไม่อยู่ในบัญชีสาม ต้องกำหนดในกฎกระทรวง จึงจำเป็นต้องออกกฎกระทรวงนี้



ภาคผนวก ก

สรุปข้อผูกพันการเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 7  
สาขาบริการโลจิสติกส์

สรุปข้อมูลแผนการเปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 7  
สาขาบริการโลจิสติกส์

สาขาบริการ	CPC	บูรีเนา	กัมพูชา	อินโดนีเซีย	ลาว	มาเลเซีย	พม่า	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	ไทย	เวียดนาม
บริการขนสินค้า ที่ส่งทางทะเล (Maritime Cargo handling services)	741	M1M2M3 49%	-	M2M3 60%	-	M1M2M3 49%	M1M2M3 Or JV min. 35%	M2M3	M1M2M3 49%	M1M2M3 49%	M2M3 49%
บริการโกดังและ คลังสินค้า (Storage & Warehousing services)	742	M1M2M3 49%	M2M3 49%	M1M2M3 49% Only frozen or refriger- ated goods	M1M2M3 100% Or JV min. 30% Only maritime	M1M2M3 49% Only private bonded warehousing service	M1M2 Or JV min. 35%	M2M3	M1M2 M3 49% (only sports goods)	M1M2 M3 49%	M2 M3 (2007=51%, 2014= 100%)
บริการตัวแทนรับ จัดการขนส่งสินค้า (Freight transport agency services)	748	M1M2M3 49%	-	-	-	M1M2M3 49% Or JV min. 35%	M1M2M3 40% Or up to 100% if paid-in equity cap. ≥ 200,000	-	M2M3 49%	M2M3 49%	M2 M3 (2007=49%, 2010=51%, 2014= 100%)
บริการเสริมอื่นๆ (Other auxiliary services <sup>1)</sup> )	749	-	-	-	-	-	-	M1M2M3	-	-	M2 M3 (2007=49%, 2010=51%, 2014= 100%)



สาขาบริการ	CFC	บรูไน	กัมพูชา	อินโดนีเซีย	ลาว	มาเลเซีย	พม่า	ฟิลิปปินส์	สิงคโปร์	ไทย	เวียดนาม
บริการจัดส่งพัสดุ <sup>2</sup> (Courier Services)	7512**	-	M1M2M3	-	M1M2M3 only multimodal courier service	-	M1M2 100% Or JV min 35%	M2M3	M2	-	M1M2M3 100% after 11/01/12
บริการด้านการ บรรจุภัณฑ์ (Packaging Services)	876	M1M2M3 49%	M1M2M3	M1M2M3	M1M2 JV min 30%	M1M2M3 49%	-	M2M3 51%	M1M2M3	M2M3 49%	M1M2M3 49%
บริการรับจัดการ พิธีการศุลกากร (Customs clearance services) <sup>3</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	-	M2M3 49% Only for Maritime transport	M2M3 (2007 = 51%, 2012 = 100%) Only for Maritime transport
บริการขนส่งสินค้าทาง ทะเลระหว่างประเทศ ไม่รวมขนส่งภายใน ประเทศ (International Maritime Freight Transportation excluding Cabotage) <sup>4</sup>	7212	M1M2M3 <sup>4</sup> 49%	M2M3 49%	M1M2M3 60%	M1M2M3 100% Or JV min 30%	M1M2M3 49%	M1M2 100% Or JV min 35%	M1M2M3	M1M2M3	M1M2M3 49%	M1M2M3 (100% after 11/01/12)

สาขาบริการ	CPC			บูรูไน		กัมพูชา		อินโดนีเซีย		ลาว		มาเลเซีย		พม่า		ฟิลิปปินส์		สิงคโปร์		ไทย		เวียดนาม		
บริการขนส่งสินค้าทาง รางระหว่างประเทศ (international rail freight transport services)	7112	M1M2M3	-	M1M2M3	49%	-	-	M2M3	40%	-	-	M2M3	49%	-	-	-	M2M3	49%	-	-	-	-	M2M3	49%
บริการขนส่งสินค้าทาง ถนนระหว่างประเทศ (international road freight transport services)	7213	-	M1M2M3	M1M2M3	49%	-	-	M1M2M3	49%	-	-	M1M2M3	49%	-	-	-	M2M3	49%	-	-	-	-	M2M3	49%

ใช้รหัส บริการด้าน บริการขนส่งสินค้าทาง รางระหว่างประเทศ / การขนส่งสินค้าทางอากาศ  
 ระหว่างประเทศ บริการขนส่งสินค้าทางระหว่างประเทศ บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ  
 บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ  
 บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ  
 บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ  
 บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ภาคผนวก ง  
ตารางเปรียบเทียบความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศ  
ในภูมิภาคเอเชีย พ.ศ. 2555



## เปรียบเทียบดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์

### (Logistics Performance Index: LPI) ของประเทศไทยในภูมิภาคเอเชีย พ.ศ. 2555

	ไทย	3.18	3.02	3
LPI Score	4.13	4.12	3.93	3.49
LPI Rank	1	2	8	29
1. ศีทธิการศุลกากร	4.1	3.97	3.72	3.28
2. โครงสร้างพื้นฐาน	4.15	4.12	4.11	3.43
3. การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ	3.99	4.18	3.61	3.4
4. สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	4.07	4.08	3.97	3.45
5. ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า	4.07	4.09	4.03	3.54
6. ความตรงต่อเวลาของบริการ	4.39	4.28	4.21	3.86

ที่มา : ธนาคารโลก, LPI Index

สืบค้นเมื่อวันที่ 14 มกราคม พ.ศ. 2557

**ปัญหาทางกฎหมายต่อการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์**  
**ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน : ศึกษาเฉพาะกรณี**  
**พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542**

เป็นธรรม เสาวกุล\*

ศาสตราจารย์ ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์\*\*

**บทคัดย่อ**

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาทางกฎหมายของการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน : ศึกษาเฉพาะกรณีพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 โดยศึกษา ที่มา วิวัฒนาการ หลักการของการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ ทั้งนี้ยังได้ศึกษาถึงแนวคิดและหลักการเปิดเสรีการค้าบริการตามความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน นอกจากนี้แล้วยังได้ศึกษาเปรียบเทียบถึงการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวสาขาโลจิสติกส์ในกฎหมายต่างประเทศกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในกฎหมายไทย โดยเฉพาะพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ในเรื่องข้อจำกัดสัดส่วนผู้ถือหุ้นของคนต่างด้าว การกำหนดประเภทบัญชีธุรกิจฉบับที่ห้าพระราชบัญญัติและศึกษาเรื่องการเข้าประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวตามสนธิสัญญาและข้อผูกพันระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีสมาชิก ทั้งนี้เพื่อให้เห็นถึงปัญหาของพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ต่อการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการศึกษา พบว่า ผู้ประกอบธุรกิจต่างด้าวในธุรกิจบริการโลจิสติกส์ เช่น ธุรกิจตัวแทนนายหน้ารับจัดการขนส่งสินค้า ยังคงถูกจำกัดในเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ โดยห้ามมิให้คนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 49 เว้นแต่ได้รับอนุญาต อื่นๆ ประเทศไทยเป็นสมาชิกของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนซึ่งได้กำหนดให้กลุ่มธุรกิจบริการสาขา โลจิสติกส์ เป็นกลุ่มธุรกิจบริการเร่งรัดให้มีการเปิดเสรีการค้าบริการไว้ว่า อนุญาตให้นักลงทุนอาเซียนที่เข้าประกอบธุรกิจถือหุ้นได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2556 จึงเห็นได้ว่าพระราชบัญญัตินี้ได้จำกัดการเข้าสู่ตลาดของคนต่างด้าวขัดต่อหลักการการเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน นอกจากนี้แล้วหากคนต่างด้าวต้องการที่จะเข้าใช้สิทธิตามข้อตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกรับนั้น

---

\* นักศึกษาหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

\*\* ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

แม้พระราชบัญญัตินี้จะบัญญัติให้สามารถถือหุ้นได้ตามความตกลงก็ตาม แต่ยังคงจำกัดในกรณีที่ มีกฎหมายเฉพาะบัญญัติในเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นไว้เป็นอย่างอื่น อีกทั้งการกำหนดประเภทบัญชี ธุรกิจที่คนต่างด้าวต้องขออนุญาตตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว บัญชีสาม (21) ธุรกิจบริการอื่นนั้น เป็นการกำหนดประเภทธุรกิจที่ไม่ชัดเจน สร้างความ คลุมเครือให้คนต่างด้าวว่าต้องขออนุญาตหรือไม่ ปัญหาเหล่านี้จึงอุปสรรคต่อการเปิดเสรีการค้า บริการสาขา โลจิสติกส์ของคนต่างด้าวในประเทศไทย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จึงเสนอให้มีการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจ ของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 รวมทั้งเสนอแนะให้มีการออกกฎหมายเพื่อส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจ บริการโลจิสติกส์ในประเทศ กำหนดนโยบายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจบริการโลจิสติกส์ ทั้งนี้เพื่อให้ พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 สอดคล้องกับข้อตกลงการเปิดเสรี การค้าบริการสาขาโลจิสติกส์ ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเปิดโอกาสให้ ประเทศไทยได้รับการพัฒนาธุรกิจบริการโลจิสติกส์จากการเปิดเสรีการค้าบริการอีกด้วย

## 1. บทนำ

ในยุคสมัยของการเปิดการค้าเสรี การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วย ขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายในประเทศเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคได้ นอกจากนี้การ พัฒนาระบบโลจิสติกส์ยังเป็นพื้นฐานสำคัญในการส่งเสริมให้การค้าระหว่างประเทศเป็นไปได้ อย่างเสรีและเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ ดังนั้นประเทศในภูมิภาคอาเซียนเองได้เล็งเห็นถึง ความสำคัญของการเปิดเสรีการค้าและบริการ จึงเกิดการรวมกลุ่มกันของประเทศในภูมิภาค อาเซียนจำนวน 10 ประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์มุ่งส่งเสริมให้อาเซียนเป็นตลาดและฐานการผลิต เดียว มีการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน แรงงานฝีมือและเคลื่อนย้ายเงินทุนเสรีมากขึ้น อีกทั้งยังส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนลดช่องว่างการพัฒนาระหว่างประเทศ สมาชิก นอกจากนี้แล้วยังกำหนดเป้าหมายคือเพิ่มสัดส่วนผู้ถือหุ้นของบุคคลหรือ นิติบุคคลใน ชาติอาเซียน โดยได้กำหนดมาตรการเร่งรัดการรวมกลุ่มในสินค้าบริการ (Priority sectors) ได้แก่ 4 สาขาบริการ สาขาการท่องเที่ยว ขนส่งทางอากาศ บริการสุขภาพและเทคโนโลยีสารสนเทศ โดย เร่งรัดให้เปิดในปี พ.ศ. 2553 และสาขาบริการที่ 5 คือ สาขาโลจิสติกส์เร่งรัดให้เปิดปี พ.ศ. 2556 ในด้านการบริการนั้น AEC Blueprint ได้กำหนดเป้าหมายของการจัดทำข้อผูกพัน ตามกรอบเจรจาไว้ให้ประเทศอาเซียนต้องให้ประเทศสมาชิกอื่นสามารถเข้าถึงได้ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 70 รวมทั้งยกเลิกข้อจำกัดสำหรับการค้าบริการข้ามพรมแดน และลดข้อจำกัดในเรื่องการ เคลื่อนย้ายแรงงานทักษะในปี พ.ศ. 2558 ทั้งนี้ธุรกิจบริการโลจิสติกส์เป็นธุรกิจที่ผูกพันในการ เปิดตลาดการค้าบริการชุดที่ 7 โดยได้กำหนดเป้าหมายชัดเจนว่าต้องอนุญาตให้นักลงทุนชาติ อาเซียนเข้าประกอบธุรกิจถือหุ้นได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 49 ในปีพ.ศ. 2551 และเพิ่มเป็นร้อยละ 51 ในปี พ.ศ. 2553 และไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2556

สำหรับการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยนั้นยังไม่สามารถที่จะเปิดเสรีตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้ เนื่องจากปัญหาของกฎหมายภายใน โดยเฉพาะพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ซึ่งยังคงจำกัดสัดส่วนผู้หุ้นของคนต่างด้าวไว้ไม่เกินร้อยละ 49 ซึ่งคนต่างด้าวที่ต้องการเข้ามาประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในประเทศไทยและต้องการถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 49 จะต้องได้รับอนุญาตก่อน ซึ่งไม่สอดคล้องกับข้อผูกพันตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และไม่ปฏิบัติตามหลักการไม่จำกัดการเข้าสู่ตลาดและการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติของตน อีกทั้งยังมีปัญหาเรื่องการเข้าใช้สิทธิของคนต่างด้าวที่ได้สิทธิตามข้อผูกพันระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีสมาชิก ซึ่งในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวบัญญัติให้คนต่างด้าวที่ได้สิทธิตามความผูกพันระหว่างประเทศในเรื่องสัดส่วนการถือหุ้น แต่ก็ได้มีบทบัญญัติห้ามมิให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับใช้ในกรณีที่มีกฎหมายอื่นบัญญัติเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นไว้เป็นการเฉพาะแล้ว นอกจากนี้แล้วปัญหาเรื่องการกำหนดประเภทบัญชีธุรกิจที่ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบกิจการตามบัญชีสาม(21) ธุรกิจบริการอื่นนั้น เป็นการกำหนดประเภทธุรกิจที่กว้าง ไม่ชัดเจน ส่งผลให้คนต่างด้าวลังเลใจว่าธุรกิจที่ต้องการลงทุนในประเทศไทยต้องขออนุญาตตามพระราชบัญญัตินี้หรือไม่ และพระราชบัญญัตินี้ให้มีการทบทวนประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติทุก ๆ 1 ปี แต่พระราชบัญญัตินี้ถูกบังคับใช้มานานได้มีการทบทวนแก้ไขธุรกิจในบัญชีท้ายพระราชบัญญัติเพียงหนึ่งครั้งในปี พ.ศ. 2556 ซึ่งเห็นว่าจะต้องมีการทบทวนธุรกิจตามบัญชีท้ายอย่างเคร่งครัด เพราะหากไม่มีการทบทวนแล้วย่อมเป็นการปิดกั้นการเข้าประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวและไม่มี การตรวจสอบถึงความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจไทยอย่างแท้จริง

## 2. กฎหมายการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในต่างประเทศ

2.1 ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งถือเป็นประเทศพัฒนาแล้วมีความต่อเนื่องในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ในด้านโลจิสติกส์นั้นประเทศญี่ปุ่นมีความได้เปรียบทางด้านโครงสร้างพื้นฐานภายในที่ดี มีระบบการตรวจสอบสินค้าและความตรงต่อเวลาของบริการอยู่ในเกณฑ์ที่สูงและยังเป็นประเทศที่ให้ความสำคัญในการเข้าลงทุนของต่างประเทศ ปรากฏตามนโยบายของกฎหมายที่เกี่ยวกับการลงทุนในประเทศญี่ปุ่นที่ไม่มีข้อจำกัดของสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวในการประกอบธุรกิจ เว้นแต่เป็นกิจกรรมบางประเภทเช่น การประมง กิจการขนส่งโดยเฉพาะกิจการขนส่งภายในประเทศ

2.2 สาธารณรัฐสิงคโปร์ นโยบายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวในสิงคโปร์นั้น ได้ให้ความสำคัญระหว่างนักลงทุนคนต่างด้าวเท่าเทียมกันกับชาวสิงคโปร์ เปิดกว้างให้นักลงทุนคนต่างด้าวสามารถลงทุนได้ร้อยละ 100 ในเกือบทุก ๆ สาขา เว้นแต่กิจกรรมบางประเภทเช่น การผลิตอาวุธ ขณะที่บางกิจกรรมสามารถลงทุนได้ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนด เช่น กิจกรรมโทรคมนาคม ในส่วนกฎระเบียบด้านโลจิสติกส์ของสิงคโปร์นั้นมีข้อจำกัดที่เกี่ยวกับการลงทุนน้อย

และไม่มีข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบธุรกิจต่างด้าวในการเข้ามาลงทุนในสาธารณรัฐสิงคโปร์

2.3 สาธารณรัฐฟิลิปปินส์ รัฐบาลของประเทศนี้มีนโยบายในการส่งเสริมการลงทุนของคนต่างด้าว โดยเฉพาะกิจการที่เกี่ยวกับตลาดภายในประเทศผู้ประกอบการคนต่างด้าวสามารถเข้ามาลงทุนได้ถึงร้อยละ 100 เว้นแต่เป็นกิจกรรมที่กำหนดไว้เป็นธุรกิจที่ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจในประเทศและได้กำหนดทุนขั้นต่ำไว้ สิ่งสำคัญของฟิลิปปินส์คือ ต้องการให้มีเปิดการลงทุนเพื่อให้เกิดการพัฒนากระบวนการผลิตภายในประเทศ แต่ทั้งนี้ก็ต้องอยู่ภายใต้กฎหมายกำหนดด้วย ในเรื่องการจำกัดสัดส่วนผู้ถือหุ้นของคนต่างด้าวยังถูกจำกัดไว้ในกิจการบางประเภทในส่วนที่เกี่ยวกับโลจิสติกส์นั้นยังถูกจำกัดไว้ในรายชื่อของธุรกิจที่ห้ามมิให้คนต่างด้าวประกอบธุรกิจอยู่

2.4 สหพันธรัฐมาเลเซีย เป็นประเทศที่มีการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ที่สูง เนื่องจากปัจจัยพื้นฐานของประเทศมาเลเซียและการมีนวัตกรรมที่นำมาประยุกต์ใช้กับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ได้เป็นอย่างดีจึงส่งให้มาเลเซียมีความสามารถในการแข่งขันสูง ในด้านการลงทุนของคนต่างด้าวนั้นได้เปิดโอกาสให้นักลงทุนต่างด้าวสามารถเข้ามาถือหุ้นได้ร้อยละ 100 ในกิจการการผลิตเพื่อการส่งออกตั้งแต่ร้อยละ 80 ขึ้นไปของผลิตภัณฑ์ที่ผลิตได้ทั้งหมด ด้านนโยบายการเปิดเสรีการลงทุน คนต่างด้าวสามารถถือหุ้นในโครงการผลิตทั้งที่เป็นโครงการใหม่และเป็นโครงการขยายการลงทุนได้ร้อยละ 100 และได้ผ่อนผันกฎเกณฑ์การลงทุนในธุรกิจที่มีคนต่างชาติร่วมทุนกับบริษัทในมาเลเซียได้โดยมีเงื่อนไขให้คนมาเลเซียถือหุ้นในกิจการอย่างน้อย ร้อยละ 30 ของทุนทั้งหมด ส่วนในกิจการโลจิสติกส์รัฐมาเลเซียได้ส่งเสริมให้มีการลงทุนในธุรกิจบริการโลจิสติกส์แบบครบวงจรโดยได้รับสิทธิภายใต้กฎหมายการส่งเสริมการลงทุน แต่ทั้งนี้ยังมีข้อจำกัดของบริษัทที่จะได้รับการส่งเสริมการลงทุนต้องให้ทุนร้อยละ 60 ถือโดยคนสัญชาติมาเลเซีย

2.5 สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม เป็นประเทศความเติบโตอย่างต่อเนื่องจากการลงทุนของต่างประเทศจึงทำให้เศรษฐกิจในเวียดนามเติบโตอย่างรวดเร็วเนื่องจากเงินทุนที่ไหลเข้ามาจากการลงทุน นโยบายของรัฐเวียดนามในการส่งเสริมการลงทุนระหว่างประเทศนั้นมีความยืดหยุ่นในนโยบายด้านการเงินอยู่มาก ทางด้านระบบโลจิสติกส์ของสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนามนั้นยังไม่มีความสะดวกและยังไม่มีการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัย ทางด้านการส่งเสริมการลงทุนของคนต่างด้าวนั้นรัฐได้มีการปรับปรุงกฎระเบียบของการส่งเสริมการลงทุนอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความโปร่งใสระหว่างนักลงทุนต่างด้าวกับนักลงทุนชาติเวียดนาม ข้อจำกัดเข้าถือหุ้นของคนต่างด้าวนั้นได้อนุญาตให้คนต่างด้าวสามารถเข้ามาลงทุนในเวียดนามได้ร้อยละ 100 ในรูปแบบของธุรกิจที่กำหนดไว้ 3 รูปแบบ คือ สัญญาความร่วมมือทางธุรกิจ วิสาหกิจร่วมทุน วิสาหกิจที่ต่างชาติลงทุนทั้งหมด



### 3. ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหากฎหมายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ต่อการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์

3.1 ประเด็นปัญหาการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ตามความตกลงระหว่างประเทศ ซึ่งข้อผูกพันของ GATS ได้กำหนดไว้ให้ประเทศสมาชิกต้องผูกพันตามข้อผูกพันทั่วไปและสามารถกำหนดข้อผูกพันเฉพาะได้หากยังไม่พร้อมที่จะเปิดเสรีการค้าบริการสาขาใด โดยยึดหลักการสำคัญคือ หลักการเข้าสู่ตลาดและหลักการปฏิบัติเยี่ยงคนในชาติ สำหรับประเทศไทยนั้นได้เข้าผูกพันตามข้อตกลงของ GATS ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 แต่ข้อผูกพันดังกล่าวไม่มีความก้าวหน้าเนื่องจากการกำหนดข้อผูกพันของประเทศไทยไม่ผูกพันใด ๆ เกินไปกว่าที่กฎหมายภายในกำหนดไม่ว่าจะเป็นเรื่องหลักเกณฑ์การถือหุ้นของคนต่างด้าวตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 นอกจากนี้แล้วธุรกิจบริการโลจิสติกส์เป็นธุรกิจบริการที่องค์การการค้าโลกต้องการให้มีการเปิดเขตการค้าเสรี รวมทั้งประเทศไทยได้ทำความตกลงระหว่างประเทศอื่น ๆ เช่น ประเทศญี่ปุ่นรวมทั้งความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่มีข้อตกลงเรื่องการเปิดเสรีธุรกิจบริการโลจิสติกส์ ดังนั้นเรื่องข้อจำกัดสัดส่วนผู้ถือหุ้นตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 จึงไม่สอดคล้องกับหลักการของ GATS และยังคงเป็นปัญหาของการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ด้วย

3.2 ประเด็นปัญหาของการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ตามกรอบความตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้น เมื่อธุรกิจบริการโลจิสติกส์ให้ผู้ถือหุ้นชาติอาเซียนถือหุ้นได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ในปี พ.ศ. 2556 นั้น ในปัจจุบันประเทศไทยบังคับใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 เป็นหลักในการกำหนดสัดส่วนผู้ถือหุ้นของคนต่างด้าวรวมทั้งจำกัดประเภทธุรกิจที่คนต่างด้าวจะเข้ามาประกอบธุรกิจได้ด้วย สำหรับธุรกิจบริการโลจิสติกส์ซึ่งรวมกิจกรรมสนับสนุนโลจิสติกส์ เช่น ธุรกิจการเป็นตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้าหรือบริการเสริมอื่น ๆ ยังคงถูกจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าวไว้อีกด้วย ดังนั้นพระราชบัญญัตินี้ยังเป็นปัญหาของประเทศไทยที่จะปฏิบัติตามความตกลงประชาคมอาเซียนและยังคงเป็นปัญหาของนักลงทุนชาติอาเซียนที่ต้องการที่จะมาประกอบธุรกิจในประเทศไทย

3.3 ปัญหาเรื่องสัดส่วนของผู้ถือหุ้นของคนต่างด้าวตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ยังคงกำหนดไว้ห้ามมิให้คนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละ 49 แต่ถึงอย่างไรก็ตามพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติถึงคนต่างด้าวที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจในประเทศไทยโดยใช้สิทธิตามสนธิสัญญาหรือตามความผูกพันตามพันธกรณีให้ได้รับการยกเว้นในเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้น โดยแจ้งต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อออกใบรับรองให้ นอกจากนี้แล้วหากผู้ประกอบการโลจิสติกส์ต่างด้าวต้องการที่จะประกอบธุรกิจที่บัญญัติไว้ในบัญชีสอง ซึ่งเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยหรือความมั่นคงของประเทศ ต้องมีคนไทยหรือนิติบุคคลที่ไม่ใช่คนต่างด้าวถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 เว้นแต่มีเหตุสมควร ถือหุ้นได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 กรรมการคนไทยไม่น้อยกว่า 2 ใน 5 ของกรรมการทั้งหมด ทั้งนี้จะเห็นว่าบทบัญญัติดังกล่าวได้

ให้คนต่างด้าวถือหุ้นได้สูงสุดถึงร้อยละ 75 จะเห็นได้ว่าถึงแม้จะได้ให้โอกาสผู้ประกอบการต่างด้าวที่สามารถถือหุ้นได้เกินกว่าร้อยละ 49 ไว้ แต่ยังคงเป็นเรื่องยากที่จะสามารถได้รับอนุญาตตามบทบัญญัติดังกล่าวได้ เพราะคนต่างด้าวใช้สิทธิตามสนธิสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีสมาชิกนั้น ในปัจจุบันมีเพียงสนธิสัญญาไมตรีระหว่างราชอาณาจักรไทยกับสหรัฐอเมริกาฉบับเดียวที่ใช้อยู่ในปัจจุบันและข้อผูกพันตามพันธกรณีที่ประเทศไทยมีข้อผูกพันดังกล่าว บทบัญญัติในส่วนนี้ ก็ไม่สามารถใช้ได้ เนื่องจากยังมีบทบัญญัติห้ามมิให้นำพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวมาใช้บังคับหากมีกฎหมายอื่นบัญญัติเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นไว้เป็นการเฉพาะแล้ว กล่าวคือ แม้ธุรกิจที่คนต่างด้าวได้สิทธิตามข้อตกลงระหว่างประเทศก็ตาม แต่ยังคงติดขัดในเรื่องข้อยกเว้นที่ห้ามมิให้ใช้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวมาบังคับในกรณีที่มีกฎหมายอื่นกำหนดเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นไว้เป็นการเฉพาะก็ตาม ส่งผลให้ผู้ประกอบธุรกิจต่างด้าวที่ประสงค์จะใช้สิทธิตามข้อผูกพันยังคงถูกจำกัดเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นไว้

3.4 ประเด็นปัญหาเรื่องการกำหนดประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ตามบัญชีสาม (21) การทำธุรกิจบริการอื่น ยกเว้นธุรกิจบริการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง จะเห็นได้ว่าธุรกิจบริการอื่นนั้นเป็นการบัญญัติประเภทธุรกิจที่กว้างและไม่มีหลักเกณฑ์การกำหนดแน่นอน ทั้งนี้ธุรกิจบริการโลจิสติกส์รวมไว้ซึ่งกิจกรรมอื่น ๆ ประกอบกันซึ่งหากไม่ได้ปรากฏอยู่ในบัญชีสามแล้วอาจจะตกอยู่ในธุรกิจบริการอื่น ๆ ได้ ความไม่แน่นอนดังกล่าวย่อมเป็นปัญหาต่อการเปิดเสรีการค้าบริการโลจิสติกส์ อีกทั้งการกำหนดประเภทธุรกิจตามบัญชีต่าง ๆ เป็นเรื่องสำคัญและมีเหตุผลเฉพาะ ของแต่ละประเภทบัญชีธุรกิจ และเป็นการจำกัดสิทธิของคนต่างด้าวที่จะเข้ามาประกอบธุรกิจในประเทศไทยด้วย ดังนั้นจึงต้องมีการทบทวนประเภทธุรกิจที่กำหนดได้บัญญัติไว้ทุก ๆ ปีเพื่อเป็นการตรวจสอบความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการคนไทย แต่นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2542 จนถึงปี พ.ศ. 2556 ได้มีการแก้ไขรายชื่อธุรกิจที่กำหนดไว้เดิมเพียงครั้งเดียวในปี พ.ศ. 2556 จึงเห็นได้ว่าไม่มีการทบทวนประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้อย่างจริงจัง

#### 4. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

4.1 ในเรื่องการจำกัดสัดส่วนผู้ถือหุ้นนั้น ผู้เขียนเห็นว่า ต้องมีการแก้ไขข้อจำกัดในเรื่องสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างด้าว โดยกำหนดให้คนต่างด้าวสามารถเข้ามาลงทุนและถือหุ้นในประเทศไทยได้โดยไม่จำกัดจำนวนการถือหุ้น แต่หากจำกัดประเภทธุรกิจไว้หากที่เกี่ยวกับความมั่นคงหรือความปลอดภัยภายในประเทศ หรือเห็นว่าเป็นธุรกิจที่ประเทศไทยไม่มีความพร้อมในการแข่งขัน ก็ห้ามมิให้ประกอบธุรกิจนั้นเว้นแต่จะได้รับอนุญาตหรือก็ต้องได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อน เช่นเดียวกับประเทศญี่ปุ่นซึ่งในกฎหมายการประกอบธุรกิจของคนต่างชาติในประเทศญี่ปุ่นนั้นไม่ได้มีข้อจำกัดสัดส่วนการถือหุ้นของคนต่างชาติไว้เป็นการเฉพาะ แต่ได้ยกเว้นประเภทธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ การประมง บริการด้านการเงิน และกิจการขนส่ง โดยเฉพาะขนส่งภายในประเทศ ถึงแม้การประกอบธุรกิจบางสาขาไม่มีข้อจำกัดต่อนักลงทุน

ต่างตัวแต่ยังต้องแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก่อนประกอบกิจการ ดังนั้นแล้วหากมีการแก้ไขในเรื่อง สัตส่วนของผู้ถือหุ้นที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ให้เป็นไปตามลักษณะดังกล่าวก็ย่อมจะทำให้ประเทศไทยมีกฎหมายภายในที่สอดคล้องกับ หลักการขององค์การการค้าโลก และข้อตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอีกด้วย

4.2 ปัญหาของการกำหนดประเภทบัญชีธุรกิจ ผู้เขียนเห็นว่า ประเภทธุรกิจที่กำหนดไว้ใน พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 ตามบัญชีสาม (21) ธุรกิจบริการ อื่น ยกเว้นธุรกิจบริการที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง เป็นการกำหนดธุรกิจบริการที่ไม่ชัดเจน เพียงแต่ระบุไว้กว้าง ๆ ทำให้คนต่างด้าวที่ประสงค์จะมาประกอบธุรกิจในประเทศไทยเกิดความ สงสัยว่าธุรกิจบริการของตนนั้นจะเข้าข่ายต้องขออนุญาตก่อนประกอบธุรกิจหรือไม่ จึงเห็นว่าควร ที่จะตัดถ้อยคำตามบัญชีสาม (21) ออกไปเพื่อไม่ให้เกิดความไม่ชัดเจนของกฎหมาย และไม่ ให้เกิดความลังเลใจแก่คนต่างด้าว

4.3 ปัญหาของการเข้าประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวตามข้อผูกพันตามพันธกรณี ผู้เขียน เห็นว่าถึงแม้ว่าผู้ประกอบการที่ประสงค์จะใช้สิทธิดังกล่าวยังไม่สามารถเข้ามาประกอบธุรกิจได้ ตามพระราชบัญญัตินี้ เพราะยังมีมาตรา 13 ซึ่งบทบัญญัติยกเว้นในเรื่องที่มีกฎหมายเฉพาะ กำหนดเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นไว้เป็นอย่างอื่น จึงเห็นว่าควรเพิ่มถ้อยคำว่า “เว้นแต่ได้เข้าประกอบ ธุรกิจตามสนธิสัญญาหรือความผูกพันตามพันธกรณีที่ประเทศไทยภาคี” ดังนั้นจะสามารถทำให้ คนต่างด้าวที่ใช้สิทธิตามข้อผูกพันระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคีสามารถใช้สิทธิดังกล่าว ในการประกอบธุรกิจได้จริง

4.4 ปัญหาของการทบทวนประเภทบัญชีธุรกิจ ตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัติฉบับนี้นั้น ตามกฎหมายได้บัญญัติให้มีการทบทวนบัญชีท้ายพระราชบัญญัติทุก ๆ ปีแต่กฎหมายฉบับนี้ได้ บังคับใช้มาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2542 จนกระทั่งปี พ.ศ. 2556 มีการแก้ไขธุรกิจบัญชีท้าย พระราชบัญญัติเพียงครั้งเดียว จึงเห็นได้ว่าที่ผ่านมายังไม่ได้มีการทบทวนประเภทธุรกิจตามบัญชี ท้ายพระราชบัญญัติอย่างจริงจัง ทั้งนี้การกำหนดประเภทบัญชียุทธกิจนั้นมีความสำคัญเป็นอย่าง มากเพราะต้องพิจารณาว่าผู้ประกอบการคนไทยมีความสามารถในการแข่งขันกับธุรกิจต่างด้าว หรือไม่และจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจคนไทยเพียงใด แต่หากมองในมุมกลับกันการไม่มีการ ทบทวนประเภทบัญชียุทธกิจจะส่งผลให้เป็นการปิดกั้นการเข้าประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวด้วย เช่นกัน ดังนั้นผู้เขียนจึงเห็นว่าควรที่จะมีการทบทวนประเภทธุรกิจตามบัญชีท้ายพระราชบัญญัตินี้ ทุก ๆ ปีตามที่กฎหมายบัญญัติไว้

**ประวัติผู้เขียน**

ชื่อ-นามสกุล

นางสาว เป็นธรรม เสาวกุล

ประวัติการศึกษา

ปีการศึกษา 2548 นิติศาสตรบัณฑิต

มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ปีการศึกษา 2552 เนติบัณฑิต สมัย 62

พุทธศักราช 2549 สอบได้ใบอนุญาตให้เป็นทนายความ  
วันที่ 28

ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน

ทนายความ

