

บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและสภาพปัญหา

โลกของการค้ามีการพัฒนาอย่างรวดเร็วขึ้นทุกวัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าในยุคโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่การสื่อสารโทรคมนาคมสามารถสื่อสารกันได้อย่างไร้พรมแดน ส่งผลให้การแข่งขันทางการค้าทวีความรุนแรงมากขึ้น ในอดีตการแข่งขันทางการค้ามักเน้นที่ต้นทุนการผลิต โดยเน้นการผลิตจำนวนมากเพื่อให้ต้นทุนต่อหน่วยต่ำที่สุด หลังจากนั้นวิวัฒนาการทางการค้าหันมาเน้นการแข่งขันกันในเรื่องของคุณภาพและตราสินค้า แต่ปัจจุบันการแข่งขันทางด้านคุณภาพ ราคา และตราสินค้าไม่ใช่สิ่งเพียงพอในเวทีการค้าโลก นอกจากการมีสินค้าคุณภาพดีราคาถูกลงแล้ว การประกอบธุรกิจยังต้องคำนึงถึงการส่งมอบสินค้าซึ่งเป็นเรื่องของการแข่งขันทางด้านเวลา และเป็นปัจจัยสำคัญของการค้ายุคโลกาภิวัตน์ เครื่องมือหนึ่งที่ถูกนำมาใช้พัฒนาขีดความสามารถและเสริมสมรรถนะด้านการแข่งขันทางการค้าก็คือการจัดการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Management)

คำว่า “โลจิสติกส์” (Logistics) เป็นเรื่องของการจัดการในการเคลื่อนย้ายและการจัดเก็บ เครื่องจักร วัตถุดิบ อะไหล่ วัสดุ สินค้า รวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า โดยมีต้นทุนรวมที่ต่ำ (Cost Effectiveness) ซึ่งเป็นความหมายในทำนองเดียวกับองค์กรทางวิชาชีพทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกา (The Council of Logistics Management--CLM) ได้ให้คำนิยามไว้ว่า การบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการระบบโซ่อุปทาน (Supply Chain) ที่มีกระบวนการในการวางแผน การนำเสนอ การควบคุมการไหลทั้งไปและกลับอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล การเก็บรักษาสินค้า บริการข้อมูลที่เชื่อมโยงข้อมูลตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการผลิตจนถึง

จุดสิ้นสุดของการบริโภคเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า¹

ในทางการค้าระหว่างประเทศการให้บริการโลจิสติกส์ จัดเป็นส่วนหนึ่งของการค้าบริการสาขาบริการการขนส่ง ตามความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services--GATS) ขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization--WTO) ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2538 และประเทศไทยในฐานะสมาชิกขององค์การการค้าโลก จึงมีพันธกรณีในการเปิดเสรีการค้าบริการตามตารางข้อผูกพันเฉพาะ (Specific Commitment Schedule) ที่ได้ให้ไว้ต่อองค์การการค้าโลกในสาขาบริการต่าง ๆ ได้แก่ สาขาบริการด้านบริการธุรกิจ สาขาบริการด้านสื่อสารโทรคมนาคม สาขาบริการด้านการก่อสร้าง สาขาบริการด้านจัดจำหน่าย สาขาบริการด้านการศึกษา สาขาบริการด้านสิ่งแวดล้อม สาขาการเงิน สาขาบริการด้านการท่องเที่ยว สาขานันทนาการวัฒนธรรมและการกีฬา และสาขาบริการด้านการขนส่ง เป็นต้น ทั้งนี้รวมถึงพันธกรณีในการเปิดเสรีการค้าบริการด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจัดอยู่ในสาขาบริการด้านการขนส่งด้วย

ประเทศไทยได้กำหนดเงื่อนไขการเข้าสู่ตลาด (Market Access) และการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment) ในทุกสาขาบริการ ตามตารางข้อผูกพันเฉพาะของ GATS ที่ให้ไว้ต่อองค์การการค้าโลก ส่วนที่เกี่ยวกับการค้าบริการใน Mode 3 และ Mode 4² ดังนี้

1) การเข้ามาลงทุน ประเทศไทยผูกพันเฉพาะการเข้ามาในรูปแบบบริษัทจำกัด และต้องถือหุ้นร่วมกับคนไทย โดยต่างชาติถือหุ้นได้ไม่เกิน 49%

¹Logistics Management is the part of Supply Chain Management 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 and the point of consumption in order to meet customers' requirement.

²การค้าบริการมี 4 รูปแบบ (Mode of Supply) โดยพิจารณาจากแหล่งกำเนิด คือ Mode 1 การบริการข้ามพรมแดน Mode 2 การบริโภคในต่างประเทศ Mode 3 การจัดตั้งธุรกิจเพื่อให้บริการ Mode 4 การให้บริการโดยบุคคลธรรมดา

2) การเข้ามาทำงาน ผูกพันเฉพาะการเข้ามาทำงานของบุคลากรต่างชาติ (ระดับผู้จัดการ ผู้บริหาร และผู้เชี่ยวชาญ) ที่โอนย้ายบริษัทข้ามชาติ และต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว

ในส่วนของการบริการที่เกี่ยวข้องกับการบริการโลจิสติกส์นั้น ประเทศไทยได้กำหนดเงื่อนไขในการเข้าสู่ตลาดไว้ดังนี้

1) บริการขนส่งทางทะเล ได้แก่ การขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ยกเว้นการเดินเรือในประเทศ การลากจูงเรือระหว่างประเทศ การบริการรับน้ำเสียและน้ำปนน้ำมัน การบริการ Port Captain สำหรับเรือต่างประเทศ เช่น บริการตรวจสภาพเรือโดยสถาบันตรวจเรือเพื่อออกหนังสือรับรอง

2) บริการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ การบำรุงและซ่อมแซมอากาศยาน การบริการการขายและการตลาด

3) บริการขนส่งทางราง ได้แก่ การบริการซ่อมบำรุงและซ่อมแซมอุปกรณ์ขนส่งทางรถไฟ การบริการทำความสะอาดตู้รถไฟ การบริการรักษาความปลอดภัยที่สถานีรถไฟ

4) บริการขนส่งทางบก ได้แก่ บริการให้เช่ารถโดยสารส่วนบุคคล (รวมคนขับ) บริการให้เช่ารถบัสและรถโค้ช (รวมคนขับ) บริการขนส่งสินค้าเฉพาะสินค้าแห้งแข็งหรือแช่เย็น Bulk Liquids or Gases และสินค้าบรรจุคอนเทนเนอร์

ตามลักษณะของความตกลง GATS ที่มีผลผูกพันให้ประเทศสมาชิกต้องจัดให้มีการเจรจาในรอบต่อ ๆ ไปอย่างต่อเนื่อง ให้มีความก้าวหน้าตามลำดับ (Progressive Liberalization) ด้วยการเปิดตลาดในสาขาต่าง ๆ เพิ่มขึ้น และลดข้อจำกัดการเปิดตลาดลงให้น้อยที่สุด และผลของการเจรจา ณ กรุงโดฮา ประเทศกาตาร์ ทำให้มีข้อเรียกร้อง (Request) ของนานาประเทศต่อประเทศไทยในสาขาการบริการด้านขนส่ง ดังนี้

1) การขนส่งทางเรือมีข้อเรียกร้องมากที่สุด โดยมีการเรียกร้องให้ 3rd Pillar เข้าเจรจา คือ Multi-model Service (The Three Pillars: International Maritime Transport, Auxiliary Maritime Transport, Access to Port Facilities and Service)

2) การขนส่งทางอากาศ ส่วนใหญ่ขอให้ปรับปรุงข้อผูกพันเดิม เช่น ขอให้ยกเลิกข้อจำกัดใน Mode 1, 2 และ 3 ในกิจกรรม Maintenance and Repair of Aircraft

and Parts, Computer Reservation System เป็นต้น ข้อเรียกร้องในสาขาการส่งทางอากาศเน้นกิจกรรมเสริม เช่น Airport Management, Catering Service มากกว่าเรื่องสิทธิการบิน

3) ช่องกึ่งเรียกร้องให้กิจกรรมโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นกิจกรรมกลุ่มใหม่ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งแต่มีขอบเขตมากกว่า เช่น Customer Clearance Services, Order Processing Services, Production Planning and Control Services เป็นต้น

ขณะเดียวกัน ประเทศไทยก็ได้จัดทำข้อเสนอ (Offer) และข้อเรียกร้อง (Request) ไปยังประเทศสมาชิกอื่น ๆ ด้วยเช่นกัน และปัจจุบันก็ยังอยู่ในระหว่างการเจรจาต่อไป จากการรวบรวมข้อเรียกร้องเบื้องต้น (Initial Request) ของประเทศต่าง ๆ ที่ผลักดันให้ประเทศไทยเปิดตลาดการค้าบริการ โลจิสติกส์ พบว่า ข้อเรียกร้องต่าง ๆ เป็นการเรียกร้องให้ประเทศไทยลดข้อจำกัดเรื่องการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (National Treatment) ยกเลิกเพดานผู้ถือหุ้นต่างชาติ ยกเว้นการทดสอบความจำเป็นทางเศรษฐกิจ (Economic Need Test) ยกเลิกสิทธิตามมาตรการสงวนสินค้าของรัฐ ยกเลิกการให้เงินอุดหนุนข้ามระหว่างบริการอื่น (Cross Subsidization) และลดข้อจำกัดการให้ต่างชาติถือครองที่ดินและอสังหาริมทรัพย์³

จากข้อเท็จจริงดังกล่าว จึงทำให้เกิดปัญหาต่อประเทศไทยหลายประการ ประการแรก เป็นเรื่องความจำเป็นที่ประเทศไทยต้องพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อให้มีความสามารถในการแข่งขันระดับระหว่างประเทศ และรองรับการเปิดเสรีที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต เมื่อพิจารณาระดับการพัฒนาการระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ตามที่องค์กรทางวิชาชีพทางด้านโลจิสติกส์ของประเทศสหรัฐอเมริกา (The Council of Logistics Management--CLM) ระบุไว้ในข้อ 16 ว่าขั้นตอนการพัฒนามีอยู่ 4 ระดับ คือ 1) Physical Distribution 2) Internally Integrated Logistics 3) Externally Integrated Logistics และ 4) Global Logistics Management พบว่า ประเทศไทยอยู่ในระดับ 2 คือ

³วิไลพร ลีวเกษมสานต์, “สรุปผลการสัมมนาการเจรจาเปิดตลาดการค้าบริการสาขาขนส่งและโลจิสติกส์,” สำนักงานเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, โรงแรมมณเฑียรวิเวอร์ไซด์ กรุงเทพมหานคร, 27 มกราคม 2548.

Internally Integrated Logistics เป็นระดับการพัฒนาโดยเน้นผนวกรวมเอากิจกรรมโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นก่อนกระบวนการผลิต เช่น การจัดซื้อวัตถุดิบ รวมเข้ามามีด้วย และเน้นการเพิ่มความรวดเร็วในกระบวนการทั้งหมด โดยมีการเชื่อมโยงการจัดการภายในบริษัทตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบจนถึงจัดส่งถึงผู้บริโภค สิ่งจำเป็นในการพัฒนาระดับนี้คือประสิทธิภาพและต้นทุนการขนส่งในแต่ละรูปแบบการขนส่ง และต้องมีการนำ IT/software มาใช้จัดการกิจกรรมทั้งระบบ

เหตุที่ระดับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่เพียงระดับ 2 เนื่องจากประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานเพียงพอแค่ในระดับหนึ่ง การขนส่งยังไม่มีประสิทธิภาพและไม่สามารถเชื่อมโยงกันได้ ขาดข้อมูลและความรู้ในการบริหาร โลจิสติกส์แบบองค์รวม การใช้เทคโนโลยีเชื่อมโยงระหว่างองค์กรยังมีข้อจำกัด และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องยังขาดความชัดเจนในการบังคับใช้⁴ เช่น ขาดกฎหมายที่จะสนับสนุนให้เกิดอุตสาหกรรมการให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่รับรองสถานะและกำหนดบทบาทผู้ให้บริการด้านโลจิสติกส์โดยตรง ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนของความหมายและคำจำกัดความของการให้บริการโลจิสติกส์ และทำให้การควบคุมมาตรฐานการให้บริการทำได้ยาก ธุรกรรมทางโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะในเรื่องความรับผิดชอบในกรณีสินค้าเกิดความเสียหาย จะอยู่ภายใต้ขอบเขตของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการรับขนของ และกฎหมายการรับขนของทางทะเล ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีขอบเขตกว้างมาอนุโลมใช้ก่อน⁵

⁴“การพัฒนาโลจิสติกส์ไทย,” เอกสารประกอบการประชุม, กลุ่มบริการส่งออก 1 สำนักบริการส่งออก, มกราคม 2547.

⁵คณะทำงานด้านโลจิสติกส์, สุริยนต์ ธีธัญกิจจานุกิจ และคนอื่น ๆ, “การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของไทย: Upgrading Thailand Logistics,” ใน **เอกสารประกอบแผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย** (กรุงเทพมหานคร: สำนักวิเคราะห์-โครงการลงทุนภาครัฐ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ, 2548), หน้า 142.

ปัญหาประการที่สอง คือ ปัญหาด้านกฎหมายภายในประเทศ โดยเหตุที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่ครอบคลุมการทำธุรกรรมด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะ โดยระบบโลจิสติกส์นั้นมีกิจกรรมที่เกี่ยวข้องมากมายไม่ว่าจะเป็นการขนส่ง การแลกเปลี่ยนข้อมูล การจัดเก็บสินค้าฯ และในระหว่างกิจกรรมต่าง ๆ มีผู้เกี่ยวข้องมากกว่าหนึ่งฝ่ายไม่ว่าจะเป็นกิจกรรมระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ ระหว่างภาครัฐกับเอกชน หรือระหว่างเอกชนกับเอกชน ปฏิสัมพันธ์ดังกล่าวจะต้องได้รับความคุ้มครองทางกฎหมาย หากแต่กฎหมายที่เกี่ยวกับธุรกรรมทางด้านโลจิสติกส์ กระจายอยู่ในความรับผิดชอบของหลายหน่วยงาน และมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องอยู่ไม่ต่ำกว่า 10 ฉบับ เช่น

- 1) กฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายเรือไทย กฎหมายส่งเสริมการพาณิชย์ กฎหมายการเดินอากาศ กฎหมายการขนส่งทางบก กฎหมายรถยนต์ และกฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม
- 2) กฎหมายศุลกากร อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงการคลัง
- 3) กฎหมายไปรษณีย์ กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยในการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศ
- 4) พระราชบัญญัติการทำงานของคนต่างด้าว พ.ศ. 2551 และพระราชกฤษฎีกากำหนดงานในอาชีพและวิชาชีพที่ห้ามคนต่างด้าว พ.ศ. 2522 อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงแรงงาน
- 5) พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงพาณิชย์

เห็นได้ว่า กฎหมายมีความหลากหลายและเกี่ยวเนื่องกัน อาจส่งผลให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้

ปัญหาประการสำคัญคือ ปัญหากฎหมายระหว่างประเทศ โดยเหตุที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกของ WTO ซึ่งต้องผูกพันตามพันธกรณีที่ได้ลงนามไว้ในข้อตกลงต่าง ๆ ภายใต้กรอบของ WTO และความตกลง GATS เป็นความตกลงที่ไทยต้องผูกพันปฏิบัติตาม ด้วยการเปิดเสรีการค้าบริการในหลายสาขา รวมทั้งสาขาโลจิสติกส์ จึงทำให้เป็นปัญหว่ารัฐบาลต้องดำเนินการตามกฎหมายรัฐธรรมนูญด้วยการนำเรื่องเข้าสู่รัฐสภาเพื่อขอความยินยอมก่อนหรือไม่ เพราะเหตุว่า GATS เป็นความตกลงที่มีลักษณะพิเศษ

คือ มีการเจรจาเปิดตลาดต่อเนื่องให้ก้าวหน้าตามลำดับ ไม่มีความสมบูรณ์เสร็จสิ้นไป เหมือนกับความตกลงอื่น ๆ การเพิ่มเติมข้อตกลงหรือลดข้อจำกัดการเข้าสู่ตลาด จะ ถือว่าเป็นการทำสัญญาขึ้นใหม่หรือไม่ และขั้นตอนในการทำสัญญาแต่ละช่วง จะมีผล ในทางกฎหมายระหว่างประเทศประการใด

นอกจากนั้น ยังมีปัญหาว่า ในเรื่องผลของสนธิสัญญาด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน กรณีที่การเจรจาเปิดตลาดแต่ละครั้งนั้น หน่วยงานรัฐที่ทำหน้าที่ในการเจรจา ได้คำนึงถึง กฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้องด้วยหรือไม่ เพียงใด เพราะเหตุว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้อง กับการเปิดตลาดสาขาโลจิสติกส์มีอยู่มากมาย การเปิดตลาดอาจไม่กระทบต่อกฎหมาย ฉบับหนึ่งแต่อาจมีผลกระทบต่อกฎหมายฉบับอื่นๆ ก็ได้

ด้วยเหตุนี้ การเปิดเสรีการค้าบริการสาขาโลจิสติกส์และสาขาที่เกี่ยวข้อง จึงเป็น ประเด็นสำคัญอย่างยิ่งสำหรับประเทศไทยในเวลานี้ ที่ประเทศไทยควรต้องมีการเตรียม ความพร้อมให้กับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้า ที่เพิ่มขึ้น และเตรียมความพร้อมให้กับผู้ประกอบการในประเทศ ให้มีสมรรถนะในการ แข่งขันได้ โดยเฉพาะการเจรจากับประเทศที่พัฒนาแล้ว ทางปฏิบัติต้องยอมรับว่า มี ธุรกิจของต่างชาติจำนวนมากให้บริการด้านโลจิสติกส์อยู่ในประเทศไทยไม่น้อย เช่น ประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา สิงคโปร์ ออสเตรเลีย เยอรมัน และจีน โดยเฉพาะธุรกิจ บางประเภทที่เป็นผู้ประกอบการขนาดใหญ่ อาทิเช่น ธุรกิจท่าเรือเพื่อการค้าระหว่าง ประเทศ บริการ สถานีบรรจุและแยกสินค้า บริการบริหารการจัดส่งตามสัญญา (Third Party Logistics) บริการจัดส่งพัสดุด่วน (Express Delivery) และผู้รับจัดการ ขนส่งสำหรับเป้าหมาย

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่ควรต้องมีการมีศึกษาวิเคราะห์ถึงปัญหาของการบังคับ ใช้กฎหมายเศรษฐกิจระหว่างประเทศด้านการบริการโลจิสติกส์ โดยเน้นถึงข้อตกลง ระหว่างประเทศว่าด้วยการค้าบริการ (GATS) ภายใต้กรอบของ WTO รวมทั้งศึกษาถึง ปัญหาความสมบูรณ์ของสนธิสัญญา และผลของสนธิสัญญา ตลอดจนศึกษาถึงกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการระบบโลจิสติกส์ว่ามีปัญหาด้านใดบ้าง ส่งผล กับการบังคับใช้กฎหมายไทยอย่างไร ทั้งนี้ เพื่อเตรียมความพร้อมในการเปิดเสรีค้า

บริการโลจิสติกส์ และเพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทยให้มีความสามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้ต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

2.1 เพื่อศึกษาแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการทำสนธิสัญญาและวิวัฒนาการของการเปิดเสรีภาคการค้าบริการ

2.2 เพื่อศึกษาหลักการพื้นฐานของการเปิดเสรีการค้าบริการตามกรอบความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services--GATS) ตารางข้อผูกพันเฉพาะ ข้อยกเว้นในการเปิดเสรี และพันธกรณีของประเทศไทยในการเปิดตลาดการค้าบริการในสาขาบริการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านโลจิสติกส์

2.3 เพื่อศึกษาและวิเคราะห์กฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการบริการด้านโลจิสติกส์

2.4 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ถึงปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเศรษฐกิจระหว่างประเทศด้านการบริการ โลจิสติกส์ โดยคำนึงถึงหลักการค้าเสรี

3. สมมติฐานของการศึกษา

การเจรจาเปิดตลาดการค้าบริการในสาขาโลจิสติกส์ของประเทศไทย ตามความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services--GATS) นั้น โดยลักษณะของความตกลงที่เกี่ยวข้องกับการบริการ โลจิสติกส์ มีลักษณะผูกพันประเทศไทยทางด้านการค้า การลงทุน หรืองบประมาณของประเทศอย่างมีนัยสำคัญอยู่แล้ว หรืออาจต้องออกกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติมาบังคับใช้ การยอมรับข้อเสนอและข้อเรียกร้องของการเจรจาแต่ละรอบจึงต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาก่อน ตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และเนื่องด้วยประเทศไทยยังขาดกฎหมายที่บังคับใช้เกี่ยวกับการบริการ โลจิสติกส์โดยเฉพาะ และกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่

ในปัจจุบันล้ำสมัย "ไม่มีความชัดเจน กระจายอยู่หลายฉบับ ส่งผลให้ประเทศไทยยังไม่มี ความพร้อมในการเปิดเสรีการค้าบริการด้านโลจิสติกส์

4. ขอบเขตของการศึกษา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มุ่งเน้นศึกษาถึงข้อตกลงระหว่างประเทศ กฎ และระเบียบ ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริการ โลจิสติกส์ ตามความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services--GATS) ที่ประเทศไทยได้ทำความตกลงที่ เกี่ยวข้องไว้ เพื่อวิเคราะห์ถึงปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเศรษฐกิจระหว่างประเทศด้าน การบริการ โลจิสติกส์ ตลอดจนแนวทางของประเทศไทยในการเปิดเสรีการค้าบริการใน สาขาที่เกี่ยวข้องกับการบริการด้านโลจิสติกส์และธุรกิจเกี่ยวเนื่อง และการปรับปรุง กฎหมายภายในให้สอดคล้องกับหลักการเปิดเสรีการค้าบริการ

5. วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งใช้การศึกษาวิจัย เอกสาร (Documentary Research) อันเป็นการวิเคราะห์กฎหมาย (Legal Analysis) จาก เอกสารทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศในรูปแบบของบทความ วารสาร งานวิจัย เอกสารสัมมนา กฎหมาย คำพิพากษาของศาลที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลจากหน่วยงานราชการ และข้อมูลจาก Internet เพื่อนำมาประมวลเพื่อวิเคราะห์หาข้อสรุป และแนวทางการ แก้ปัญหา พร้อมทั้งเสนอแนวทางในการพัฒนาต่อไป

6. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

6.1 ทำให้ทราบถึงแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการทำสนธิสัญญาและวิวัฒนาการของ การเปิดเสรีภาคการค้าบริการ

6.2 ทำให้ทราบถึงหลักการพื้นฐานของการเปิดเสรีการค้าบริการตามกรอบความตกลงทั่วไปว่าด้วยการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services--GATS) ตารางข้อผูกพันเฉพาะ ข้อยกเว้นในการเปิดเสรี และพันธกรณีของประเทศไทยในการเปิดตลาดการค้าบริการในสาขาบริการที่เกี่ยวข้องกับการจัดการด้านโลจิสติกส์

6.3 ทำให้สามารถวิเคราะห์กฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการบริการด้านโลจิสติกส์

6.4 ทำให้สามารถวิเคราะห์ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเศรษฐกิจระหว่างประเทศด้านการบริการโลจิสติกส์ โดยคำนึงถึงหลักการค้าเสรี