

บทที่ 2

การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย

2.1 สินค้าเน่าเสียง่าย

2.1.1 คำนิยามของสินค้าเน่าเสียง่าย

คำว่า “สินค้าเน่าเสียง่าย” นั้นเป็นคำศัพท์กว้าง ๆ ซึ่งยังไม่มีการให้คำจำกัดความหรือให้ความหมายในทางกฎหมายไว้อย่างชัดเจนว่า คำว่า “สินค้าเน่าเสียง่าย” นั้นมีหมายความว่าอย่างไร มีลักษณะเฉพาะอะไร และจะกินความหมายครอบคลุมถึงสินค้าประเภทใดบ้าง แต่อย่างไรก็ดี คำว่า “สินค้าเน่าเสียง่าย” นี้ก็มีการกล่าวถึงกันอยู่ ตามที่ปรากฏในกฎหมายต่าง ๆ ทั้งในกฎหมายของประเทศไทยและกฎหมายของต่างประเทศ โดยอาจมีการใช้ถ้อยคำที่แตกต่างกันไป แต่โดยส่วนใหญ่แล้ว คำศัพท์ที่มีนำมาใช้กันนี้ ก็มักจะเป็นคำศัพท์ที่ให้ความหมายใกล้เคียงกัน และไม่แตกต่างกันมากนัก เช่น ใช้คำว่า “ลหุภัณฑ์ของสดเสียได้”, “ของสดของเสียได้”, “ของเน่าเสียง่ายหรือสินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods)” และ “อาหารเน่าเสียง่าย (Perishable Foodstuffs)” เป็นต้น

คำว่า “ลหุภัณฑ์ของสดเสียได้” มีปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องรับขนของ โดยคำว่า “ของสดของเสียได้” นั้นปรากฏอยู่ที่ทั้งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องรับขนคนโดยสาร และในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง เช่น มาตรา 308 เป็นต้น ส่วนคำว่า “สินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods)” นั้นเป็นคำที่มีการใช้หลากหลายมากที่สุดโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกฎหมายระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศทวีปเอเชีย ซึ่งปรากฏอยู่ในกฎหมายหลายฉบับ เช่น กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit), บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งมาเลเซียว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายผ่านแดนโดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านมาเลเซียไปยังสิงคโปร์, ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคสุมาตรา-อินโดจีน ภาคผนวก 3 เรื่องการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย (GMS Cross-Border Transport Agreement, Annex 3: Carriage of Perishable Goods) เป็นต้น ในขณะที่คำว่า “อาหารเน่าเสียง่าย (Perishable Foodstuffs)” ก็เป็นคำที่ใช้กัน

อย่างแพร่หลายในกลุ่มประเทศทวีปยุโรป ซึ่งมีกฎหมายระหว่างประเทศร่วมกันในการกำกับดูแล การขนส่งสินค้าประเภทนี้ โดยเฉพาะ ก็คือ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งอาหารเน่าเสียระหว่าง ประเทศและอุปกรณ์พิเศษเฉพาะเพื่อใช้ในการขนส่งนั้น หรือ **Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage (ATP)** ซึ่งความตกลง ATP นี้ ก็นำมาซึ่งการออกกฎหมายภายในของประเทศต่าง ๆ ใน ภูมิภาคนี้ ยุโรปด้วยอาทิเช่น ประเทศไอร์แลนด์ ได้ทำการตราพระราชบัญญัติการขนส่งสินค้าอาหาร เน่าเสียง่าย หรือ **International Carriage of Perishable Foodstuffs Act 1987** ใช้เพื่อใช้บังคับกับ การขนส่งสินค้าอาหารเน่าเสียง่ายโดยเฉพาะ

ความหมายของคำว่า “ลหุภัณฑ์ของสดเสียได้”

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 เรื่องรับขนของ มาตรา 631¹ มีการใช้คำว่า “ลหุภัณฑ์ของสดเสียได้” ซึ่งประมวลกฎหมายฉบับนี้ ไม่มีการให้คำ จำกัดความใด ๆ ไว้ อีกทั้งไม่มีการระบุว่า ลหุภัณฑ์ของสดเสียได้นี้ นรวมถึงสินค้าประเภทใดบ้าง แต่หากพิจารณาจากบทบัญญัติแห่งมาตรา 631 (มาตรากำหนดสิทธิในการขายของที่ไม่มีการรับ ของในเวลาอันสมควร) ตามประมวลกฎหมายฉบับนี้ แล้ว จะเห็นได้ว่า ลหุภัณฑ์ของสดเสียได้

¹ มาตรา 631 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดไว้ว่า ถ้าหาตัวผู้รับตง ส่งไม่พบก็ดี หรือถ้าผู้รับตราส่งบอกปิดไม่ยอมรับมอบของก็ดี ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งทันที และถามเอาคำสั่งของผู้ส่ง

ถ้าหากว่าพฤติการณ์ขัดขวางไม่สามารถจะทำได้ตั้งนี้ ก็ดี หรือถ้าผู้ส่งละเลยเสียไม่ส่ง คำสั่งมาในเวลาอันควรก็ดี หรือส่งมาเป็นคำสั่งอันไม่อาจปฏิบัติให้เป็นไปได้ก็ดี ท่านว่าผู้ขนส่งมี อำนาจที่จะเอาของไปฝากไว้ ณ สำนักงานฝากทรัพย์ได้

ถ้าของนั้น เป็นลหุภัณฑ์ของสดเสียได้ และการหน่วยชำไว้ย่อมเป็นการเสี่ยงความ เสียหายก็ดี หรือถ้าราคาของนั้น คุ้มค่าจะคุ้มค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ก็ดี ผู้ขนส่งจะเอาของ นั้น ออกขายทอดตลาดเสียก็ได้

อนึ่ง การเอาของไปฝากหรือเอาออกขายทอดตลาดเช่นว่านั้น ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าว แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมิให้ชักช้า เว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้ ถ้าและผู้ขนส่งละเลยเสียไม่บอกกล่าว ไช้รู้ ท่านว่าจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย

ตามมาตรา ๖๓๑ ต้องมีลักษณะที่สำคัญ คือ สามารถเสียหาย เสื่อมสภาพหรือสูญสลายไปได้หากปล่อยระยะเวลาทิ้งไว้ในชั่วระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง ดังนั้น คำว่า "ลหุภัณฑ์ของสดเสียได้" ตามมาตรา ๖๓๑ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงหมายถึง สิ่งใดหรือของอะไรก็ตามที่อาจเสียหาย เสื่อมสภาพหรือสูญสลายไปได้ในชั่วระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งจะมีผลทำให้สิ่งของนั้นเสื่อมหรือไร้ค่าไป หรือทำให้สภาพแห่งของนั้นเปลี่ยนแปลงไปนั่นเอง ด้วยเหตุนี้ อาหาร พืช สัตว์ หรือแม้กระทั่งซากสิ่งมีชีวิต ตลอดจนนกต่าง ๆ ก็ถือเป็นลหุภัณฑ์ของสดเสียได้ตามมาตรา ๖๓๑ แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้ ด้วย

ความหมายของคำว่า "ของสดของเสียได้"

คำว่า "ของสดของเสียได้" ปรากฏอยู่ในกฎหมายภายในของประเทศไทยอยู่ ๒ ฉบับ ได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ ๓ ลักษณะ ๘ หมวด ๑ เรื่องรับขนคนโดยสาร มาตรา ๖๓๖^๒ และประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา ๓๐๘^๓ ซึ่งก็ไม่มีกรให้คำจำกัดความใด ๆ ไว้ อีกทั้งไม่มีการระบุของสดของเสียได้นี้ นรวมถึงสินค้าประเภทใดบ้างเช่นเดียวกัน แต่เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติทั้งสองมาตราแล้ว จะเห็นได้ว่า เป็นเรื่องที่ทำให้อำนาจในการ

^๒ มาตรา ๖๓๖ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดไว้ว่า ถ้าคนโดยสารไม่รับมอบเครื่องเดินสารของตนภายในหนึ่งเดือนนับแต่เวลาเครื่องเดินทางนั้นถึงไซ้ร ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดเสียได้

ถ้าเครื่องเดินทางนั้นมีสภาพเป็นของสดของเสียได้ ผู้ขนส่งอาจเอาออกขายทอดตลาดได้ เมื่อของนั้นถึงแล้วรออยู่ล่วงเวลาที่สมควรกว่าสี่สิบสี่ชั่วโมง

บทบัญญัติในมาตรา ๖๓๒ นี้ ท่านให้ใช้บังคับแก่คดีตั้งว่านี้ ด้วยอนุโลมตามควร

^๓ มาตรา ๓๐๘ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง กำหนดไว้ว่า เมื่อศาลได้มีคำสั่งอนุญาตให้ขายได้แล้ว เจ้าพนักงานบังคับคดีอาจขายทอดตลาดทรัพย์สินที่ยึดได้เมื่อพ้นระยะเวลาอย่างน้อยห้าวันนับแต่วันที่ยึด การขายนั้นให้ดำเนินตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และกฎกระทรวงว่าด้วยการนั้น และตามข้อกำหนดของศาล ซึ่งระบุไว้ในคำสั่งอนุญาตให้ขายทรัพย์สินนั้น ถ้าหากมี

บทบัญญัติแห่งมาตรานี้ ไม่ให้ใช้บังคับแก่ทรัพย์สินอันมีสภาพเป็นของสดของเสียได้ ซึ่งเจ้าพนักงานบังคับคดียอมมีอำนาจที่จะขายได้ทันที โดยวิธีการขายทอดตลาด หรือวิธีอื่นที่สมควร

จำหน่ายของสดของเสียได้ในระยะเวลาที่รวดเร็วกว่าของอื่น ๆ ดังนั้น ของสดของเสียได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 หมวด 1 เรื่องรับขนคนโดยสาร มาตรา 636 และประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 308 จึงมีลักษณะที่สำคัญ คือ อาจเสียหายหรือสูญสลายไปได้ในชั่วระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง เหมือนกับบทบัญญัติมาตรา 631 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ใช้คำว่า “ลักษณะของสดเสียได้” นั่นเอง

ความหมายของคำว่า “สินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods)”

คำว่า “สินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods)” นั้น ตามพจนานุกรมคำศัพท์ภาษาอังกฤษทางกฎหมาย ได้ให้ความหมายคำว่า Perishable Goods ไว้ว่า หมายถึง สินค้าซึ่งถูกทำให้มีค่าน้อยลงและกลายเป็นแย่ลงได้ด้วยการเก็บไว้ (Goods which are lessened in value and become worse by being kept.)⁴

คำว่า “สินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods)” นี้ ปรากฏอยู่ในความตกลงระหว่างประเทศของกลุ่มประเทศทวีปเอเชีย คือ กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit)⁵ โดยกรอบความตกลงฉบับนี้ ได้ให้คำจำกัดความคำว่า สินค้าเน่าเสียง่าย (Perishable Goods) ไว้อย่างชัดเจนใน ส่วนที่ 1 บททั่วไป ข้อ 3(จ)⁶ ว่าหมายถึง ปลา สัตว์น้ำ จำพวกหอย ผลไม้

⁴ A Law Dictionary, Adapted to the Constitution and Laws of the United States. John Bouvier. Published 1856.

[Perishable goods](http://legal-dictionary.thefreedictionary.com/Perishable+goods)

⁵ Article 22 Subject to the provisions of this Agreement, the Contracting Parties shall endeavour to facilitate transport of perishable goods.

⁶ Article 3 For the purposes of this Agreement: ...e. "Perishable goods" means fresh, chilled or frozen fish, crustacean, molluscs, fruits, vegetables, chilled or frozen meat or poultry, dairy and dairy products, eggs and egg products, and swine and pork products ; and ...

ผัก ซึ่งสด แช่เย็น หรือแช่แข็ง รวมทั้งเนื้อหรือสัตว์ปีกแช่เย็นหรือแช่แข็ง นมและผลิตภัณฑ์โคนม ไข่ และผลิตภัณฑ์ที่ทำจากไข่ เนื้อ สุกและผลิตภัณฑ์ที่ทำจากสุกเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติตามกรอบความตกลงนี้ แล้ว จะเห็นได้ว่า สินค้าเน่าเสียง่าย หรือ **Perishable Goods** มีลักษณะร่วมกัน คือ เป็นสินค้าประเภทอาหาร และรวมถึงสินค้าบริโภคต่าง ๆ ที่สามารถเสียหาย เสื่อมสภาพ และ สูญสลายไปได้โดยใช้ระยะเวลาที่จำกัด

นอกจากนี้ คำว่า “สินค้าเน่าเสียง่าย (**Perishable Goods**)” ยังปรากฏอยู่ในความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ภาคผนวก 3 เรื่องการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย (**GMS Cross-Border Transport Agreement, Annex 3: Carriage of Perishable Goods**) ซึ่งภาคผนวกดังกล่าวได้ให้ความหมายของสินค้าเน่าเสียง่ายไว้ว่า หมายถึง อินทรีย์วัตถุ หรือสิ่งมีชีวิตที่ง่ายต่อการเน่าเสียหรือเสื่อมสภาพเกินกว่าที่จะวางขายในตลาดได้ หรือทำให้เสียชีวิตภายใต้ระยะเวลาและเงื่อนไขของการขนส่ง เช่น อุณหภูมิ (ความร้อนหรือความเย็น) ความชื้น หรือความแห้ง หรือการเคลื่อนย้าย⁷ เมื่อพิจารณาความหมายดังกล่าวแล้ว จะเห็นได้ว่า คำว่า “สินค้าเน่าเสียง่าย” ตามภาคผนวกนี้ จึงหมายถึงสิ่งใด ๆ ก็ตาม ที่มีลักษณะที่สามารถเน่าหรือเสียได้ หรือสามารถตายได้นั่นเอง

ความหมายของคำว่า “อาหารเน่าเสียง่าย”

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งอาหารเน่าเสียง่ายระหว่างประเทศและอุปกรณ์พิเศษ เพื่อใช้ในการขนส่งนั้น หรือ **Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to be Used for such Carriage (ATP)** เป็นบทบัญญัติที่วางหลักเกณฑ์และมาตรการในการขนส่งอาหารเน่าเสียง่าย แต่ความตกลงดังกล่าว ไม่ได้มีการระบุว่าอาหารเน่าเสียง่ายนี้ หมายความว่าอย่างไร ซึ่งหากพิจารณาจากถ้อยคำที่ใช้ในความตกลง **ATP** ดังกล่าว คือ “**Perishable Foodstuffs**” จะเห็นได้ว่า ความตกลง **ATP** ฉบับนี้

⁷ Annex 3, Part I: General Provisions, Article 1(Definition): For the purpose of this Annex, “Perishable Goods” shall mean organic substances or living organisms that are vulnerable to easy deterioration beyond marketability or to death under the combined effect of duration and conditions of transport such as temperature (heat or cold), humidity or draught, or movement.

หมายความเฉพาะแค่ “อาหาร” เท่านั้น มิได้หมายความรวมไปถึง สิ่งอื่น ๆ ที่มีใช่อาหาร(อาทิเช่น สัตว์มีชีวิต, พืช และดอกไม้ เป็นต้น) โดยอาหารตามความตกลง ATP ฉบับนี้ ต้องเป็นอาหารที่มีลักษณะเน่าเสียง่าย กล่าวคือ อาหารที่สามารถเน่าหรือเสียได้โดยสภาพนั่นเอง

2.1.2 การจำแนกประเภทสินค้าเน่าเสียง่าย

การจำแนกประเภทของสินค้าเน่าเสียง่ายนั้น หากพิจารณาด้วยบทกฎหมายของประเทศไทยและต่างประเทศแล้ว จะเห็นได้ว่า ยังไม่มีการจำแนกประเภทของสินค้าเน่าเสียง่ายไว้ แต่หากพิจารณาจากความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นประเทศภาคี คู่สัญญาด้วยแล้วนั้น ก็จะมีภาคผนวก 3 เรื่องสินค้าเน่าเสียง่ายตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่ได้มีการจำแนกรายการสินค้าเน่าเสียง่ายที่จะได้รับสิทธิในการตรวจปล่อยก่อนสำหรับการผ่านพิธีการศุลกากรไว้เป็นการเฉพาะ ซึ่งรายละเอียดปรากฏตามเอกสารที่แนบท้ายภาคผนวกดังกล่าว

โดยภาคผนวก 3 เรื่องสินค้าเน่าเสียง่ายตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้แบ่งประเภทของสินค้าเน่าเสียง่ายไว้ ออกเป็น 3 ประเภทดังต่อไปนี้

1) สิ่งที่สามารถใช้เป็นอาหารได้

โดยสิ่งที่สามารถใช้เป็นอาหารได้ตามภาคผนวก 3 นี้ ได้แบ่งออกเป็น 2 รายการย่อยอันได้แก่

(1) ผลิตภัณฑ์พืช (สด แช่เย็น แช่เย็นจนแข็ง) ได้แก่

(1.1) ผลไม้และผัก และ

(1.2) ผลิตภัณฑ์ธัญพืชและธัญพืชอื่น ๆ

(2) ผลิตภัณฑ์สัตว์ซึ่งได้มีการแบ่งออกเป็น 4 รายการย่อย ๆ ได้แก่

(2.1) เนื้อ สัตว์และผลิตภัณฑ์เนื้อ สัตว์(สด แช่เย็น แช่เย็นจนแข็ง ทำให้อสุก)

เช่น เนื้อ อวัวโค, ผลิตภัณฑ์เนื้อ อวัวโค, เนื้อ อสุกร, ผลิตภัณฑ์เนื้อ อสุกร, เนื้อ สัตว์ปีก, ผลิตภัณฑ์เนื้อ สัตว์ปีก, เนื้อ อแกะ, เนื้อ อแพะ, เนื้อ หมู, ผลิตภัณฑ์เนื้อ อแกะ, ผลิตภัณฑ์เนื้อ อแพะ, ผลิตภัณฑ์เนื้อ หมู, เนื้อ สัตว์อื่น ๆ และผลิตภัณฑ์จากเนื้อ สัตว์อื่น ๆ

(2.2) สัตว์น้ำและผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ (สด แช่เย็น แช่เย็นจนแข็ง ทำให้สุก) เช่น ปลา, สัตว์ทะเลประเภทกุ้ง ปลาหมึก ปู และสัตว์อื่น ๆ ที่มีเปลือกแข็งหุ้มตัวผลิตภัณฑ์ปลา สัตว์ทะเลประเภทกุ้ง ปลาหมึก ปู และสัตว์อื่น ๆ ที่มีเปลือกแข็งหุ้มตัว สัตว์น้ำอื่น ๆ และ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำอื่น ๆ

(2.3) นมและผลิตภัณฑ์นม (สด แช่เย็น แช่เย็นจนแข็ง ผ่านการฆ่าเชื้อ/พาสเจอร์ไรซ์) และ

(2.4) ไข่และผลิตภัณฑ์จากไข่ (สด แช่เย็น แช่เย็นจนแข็ง ทำให้สุก)

2) สิ่งที่ไม่ใช่อาหาร

โดยสิ่งที่ไม่ใช่อาหารตามภาคผนวก 3 นี้ ได้มีการแบ่งประเภทออกเป็น 3 รายการย่อย อันได้แก่

(1) ผลิตภัณฑ์พืช ได้แก่

(1.1) ดอกไม้สด หรือดอกไม้สดที่ตัดแต่งหรือแช่เย็น,

(1.2) ไม้ประดับมีชีวิต,

(1.3) พืชที่มีชีวิต และ

(1.4) ส่วนอื่น ๆ ของพืช (เช่น เพื่อแพรร่พันธุ์หรือการวิจัย)

(2) ผลิตภัณฑ์สัตว์ ได้แก่

(2.1) อวัยวะภายใน ที่ทำให้สุกเพื่อบริโภค,

(2.2) อวัยวะภายใน,

(2.3) ซากสัตว์,

(2.4) เลือด,

(2.5) หนังคนและหนังสัตว์,

(2.6) ไข่ที่ใกล้ฟักตัว และ

(2.7) น้ำอสุจิและตัวอ่อน

(3) รายการทางการแพทย์และสัตว์แพทย์ (แช่เย็นและแช่เย็นจนแข็ง) ได้แก่

(3.1) เลือด เลือดพลาสมา และเซรุ่ม,

(3.2) วัคซีน,

(3.3) สารเคมีที่ใช้ในห้องทดลองทางชีวภาพ และ

(3.4) วัสดุทางด้านพยาธิวิทยา ชีวภาพ เซรุ่มวิทยา เพื่อการวิจัยและ

การวินิจฉัยโรค

3) สิ่งมีชีวิต

โดยสิ่งมีชีวิตตามเอกสารทำภาคผนวกนี้ได้แก่ สัตว์น้ำ, สัตว์ปีก (ประเภทเปิด ไข่), สัตว์เลี้ยง (เช่น สุนัข และแมว), สัตว์ที่ใช้ในห้องทดลอง, สัตว์ในสวนสัตว์ และสัตว์ที่ใช้ในการแสดงผล, วัชพืชราก และกระบือ, แกะและแพะ, สุนัข, กระต่าย, นก, ม้า, ตัวไหม, ผึ้ง และสัตว์มีชีวิตอื่น ๆ

หากพิจารณาจากการแบ่งประเภทของสินค้าเน่าเสียง่ายตามภาคผนวกดังกล่าวแล้ว จะเห็นได้ว่า การแบ่งแยกประเภทอาศัยหลักเกณฑ์ขั้นแรกที่ว่า สินค้า นั้นเป็นสิ่งที่มีชีวิตหรือไม่ หากไม่ใช่สิ่งมีชีวิตแล้ว ก็จะพิจารณาหลักเกณฑ์ขั้นต่อไปว่า สินค้า นั้น ๆ สามารถเป็นอาหารได้หรือไม่เป็นสำคัญ โดยการจำแนกในลักษณะนี้ เป็นการจำแนกเพื่อความสะดวกในการวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับมาตรฐานในการขนส่งสินค้าแต่ละประเภทตามภาคผนวกดังกล่าว อีกทั้งภาคผนวกดังกล่าวเป็นเพียงคำแนะนำเกี่ยวกับมาตรฐานการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายเท่านั้น คำแนะนำดังกล่าวไม่ได้มีสภาพบังคับใช้กับประเทศภาคีสัญญาแต่อย่างใด การจำแนกดังกล่าวจึงมิใช่เป็นการจำแนกที่มีลักษณะเป็นสากล

อย่างไรก็ตาม การจำแนกประเภทของสินค้าเน่าเสียง่ายตามเอกสารที่แนบทำภาคผนวก 3 เรื่องการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงนี้ ก็ถือเป็นความตกลงระหว่างประเทศเพียงฉบับเดียวที่มีการจำแนกประเภทของสินค้าเน่าเสียง่ายดังกล่าวอย่างละเอียด

2.2 สถานการณ์การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนของประเทศไทย

2.2.1 สถานการณ์ทางสังคมและเศรษฐกิจ

การส่งออกเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทย ในขณะที่การบริโภคและการลงทุนได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ทางการเมืองในประเทศ ดังนั้นการค้าระหว่างประเทศจึงเป็นปัจจัยสำคัญต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจของประเทศไทย สินค้าที่มีการส่งออกสูง ได้แก่ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์, ยานพาหนะ, ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม, ผลิตภัณฑ์โลหะ, ผลิตภัณฑ์พลาสติก และเครื่องประดับ ในด้านการส่งออกสินค้าเกษตร (เช่น น้ำมันปาล์ม ข้าว และยางพารา) ก็มีอัตราการส่งออกที่เพิ่มสูงขึ้นเช่นกันโดยการส่งออกที่เข้มแข็งของประเทศไทยนี้ ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการส่งออกไปยังประเทศที่เศรษฐกิจมีการเจริญเติบโตดี เช่น ยุโรปตะวันออก, ประเทศ

ตะวันออกกลาง, ประเทศจีน และประเทศอินเดีย ซึ่งการที่อุปสงค์ภายในประเทศอ่อนแอและการส่งออกไปยังตลาดของประเทศสหรัฐอเมริกาลดน้อยลง ทำให้ผู้ประกอบการส่งออกของประเทศไทยหันไปหาตลาดใหม่ ๆ มากขึ้น ในขณะที่เดียวกัน Free Trade Area หรือ FTA ก็มีส่วนช่วยในการส่งออกสินค้าไปยังตลาดใหม่ ๆ ด้วย

หากพิจารณาการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศแล้ว ในส่วนของผลิตภัณฑ์ภาคเกษตรนั้น ส่วนใหญ่มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น น้อยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสินค้าในกลุ่มดังกล่าวล้วนแล้วแต่เป็นสินค้าเน่าง่ายแทบทั้งสิ้น และรายได้มวลรวมของสินค้าในภาคการเกษตรยังคงมีจำนวนที่เพิ่มขึ้น น้อยอย่างต่อเนื่อง รองจากสินค้าที่ผลิตด้วยเครื่องจักร และภาคผลิตภัณฑ์อื่น ๆ ซึ่งให้เห็นว่ามีได้สะดวกตามภาวะเศรษฐกิจที่มีการผันแปรตลอดเวลาแต่อย่างไร ดังจะเห็นได้จากตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1

ผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (GDP) แยกตามภาคการผลิต

หน่วย: ล้านบาท

ภาคการผลิต	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549
การเกษตร	444,019	468,885	513,428	615,200	668,574	731,977	839,897
เหมืองแร่และหิน	98,593	107,586	116,609	131,468	149,256	185,270	211,285
สินค้าที่ผลิตด้วยเครื่องจักร	1,432,009	1,468,884	1,550,603	1,755,117	1,946,058	2,150,651	2,363,008
การก่อสร้าง	142,731	147,525	157,385	164,908	182,541	201,365	218,057
การคมนาคมขนส่งและสื่อสาร	392,286	420,648	443,246	443,063	483,144	495,225	538,108
รถจักรยานยนต์และสินค้าครัวเรือน	698,471	697,178	685,258	671,075	747,409	799,873	864,693
อื่น ๆ	1,232,310	1,309,978	1,396,558	1,461,257	1,612,712	1,763,345	1,912,898
รวม GDP	4,440,419	4,620,684	4,863,087	5,242,088	5,789,694	6,327,706	6,947,946

ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี

มูลค่าและรายได้ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภาคเกษตรที่มีปริมาณมหาศาลนั้น เป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้เกิดความก้าวหน้าและการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและการค้าของ

ประเทศไทยเป็นอย่างมาก จะเห็นได้ว่า การค้าระหว่างประเทศเกี่ยวกับสินค้าเน่าเสียง่าย จึงมีความสำคัญต่อประเทศไทยในฐานะที่เป็นประเทศเกษตรกรรมและเป็นประเทศที่ส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคอย่างยิ่ง

เมื่อเปรียบเทียบการค้าชายแดนกับการค้าระหว่างประเทศแล้ว การค้าชายแดนนั้น น่าจะมีความสำคัญน้อยมาก กล่าวคือ คิดเป็นร้อยละ 4 ของปริมาณการค้าระหว่างประเทศทั้งหมด แต่เมื่อทำการเปรียบเทียบการค้าชายแดนกับการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านแล้ว ด้านชายแดนถือเป็นประตูการค้าที่สำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน จะเห็นได้ว่า จากข้อมูลมูลค่าการค้าระหว่างไทยกับมาเลเซียพม่า ลาว และกัมพูชา ของกรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ มีสัดส่วนของการค้าชายแดนสูงถึงร้อยละ 65 ของการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นการค้ากับประเทศมาเลเซียสูงที่สุด จากสถิติการค้าชายแดนจะเห็นได้ว่า ปริมาณการส่งออกของไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้านสูงกว่าการนำเข้า จึงทำให้การค้าชายแดนไทยได้ดุลการค้าประเทศเพื่อนบ้าน แม้ว่าจะกับบางประเทศ (อาทิเช่น ประเทศมาเลเซีย) การค้าระหว่างประเทศไทยขาดดุลประเทศมาเลเซีย แต่การค้าชายแดนของประเทศไทยยังคงได้ดุลอยู่⁸

เมื่อพิจารณาสินค้าที่ไทยส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศพม่า, ประเทศลาว และประเทศกัมพูชา ส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุปโภคบริโภค การค้าชายแดนจึงมีความสำคัญไม่เฉพาะต่อเศรษฐกิจของประเทศเหล่านี้ แต่มีความสำคัญต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในประเทศเพื่อนบ้าน

นอกจากการนำเข้าและส่งออกตามพิธีการศุลกากรแล้ว ยังมีการค้าอีกส่วนหนึ่งซึ่งเป็นการค้าระดับชาวบ้านซึ่งไม่ต้องผ่านพิธีการทางศุลกากรตามแนวชายแดนที่จุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรน ในแต่ละวันประชาชนทั้งสองฝั่งจะเดินข้ามไปมาเพื่อซื้อหาสินค้าเพื่อนำกลับไปใช้หรือขายในท้องถิ่นของตน ในแต่ละเที่ยวอาจมีปริมาณไม่มากนักแต่เมื่อรวมกันแล้ว มีปริมาณและมูลค่าสูงไม่น้อยไปกว่าการค้าในระบบที่ผ่านพิธีการศุลกากร การค้าชายแดนจึงมีความสำคัญกับ

⁸ รายงานฉบับสมบูรณ์: โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการค้าและการดำเนินการตามความตกลง ด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน, สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548

เศรษฐกิจของจังหวัดต่าง ๆ ที่อยู่ตามแนวชายแดน ซึ่งทำหน้าที่เป็นเมืองหน้าด่านเศรษฐกิจที่สำคัญทั้งต่อประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

อย่างไรก็ตาม การค้าขายสินค้าต่าง ๆ ล้วนต้องอาศัยการคมนาคมขนส่งเพื่อส่งสินค้าดังกล่าวให้ไปถึงจุดหมาย ดังนั้น ยังมีการค้าขายมากเท่าใด ยิ่งทำให้มีการขนส่งมากขึ้นเท่านั้นทำให้เกิดการพัฒนาและมีความหลากหลายในการขนส่งมากขึ้น เช่น มีการขนส่งสินค้าหลากหลายวิธี อาทิเช่น การขนส่งทางบก (ได้แก่ ทางถนน ทางรถไฟ และทางรถไฟฟ้าใต้ดิน), การขนส่งทางทะเล (เรือเดินทะเลหรือเรือสินค้า) และการขนส่งทางอากาศ ซึ่งการขนส่งแต่ละประเภทต่างก็มีข้อดีและข้อด้อยที่แตกต่างกันไป จากการเก็บรวบรวมข้อมูลรายได้ของการขนส่งสินค้าขาออกของกรมศุลกากร ในปี 2541 - 2550⁹ พบว่า ภาคการขนส่งทางทะเลมีปริมาณสินค้าขาออกมากที่สุด โดยเฉลี่ยคิดเป็น 73,000 พันตันต่อปี หรือเป็นจำนวนเงินโดยเฉลี่ยประมาณ 2,400,000 ล้านบาทต่อปี รองลงมาคือ ภาคการขนส่งทางบกที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าขาออกโดยเฉลี่ยคิดเป็น 6,500 พันตันต่อปี หรือเป็นจำนวนเงินโดยเฉลี่ยในหนึ่งปีคิดเป็น 220,000 ล้านบาท และภาคการขนส่งทางอากาศมีปริมาณสินค้าขาออกโดยเฉลี่ยประมาณ 500 พันตันต่อปี ซึ่งคิดเป็นรายได้เฉลี่ยประมาณ 900,000 ล้านบาทต่อปี ดังตารางต่อไปนี้

⁹ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 2
ปริมาณการขนส่งสินค้าขาออก

หน่วย: พันตัน

ภาคการขนส่ง สินค้า	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
ทางทะเล	58,268	58,650	72,626	70,252	75,302	69,185	78,422	75,622	80,959	109,238
ทางบก	2,269	5,327	3,997	5,001	5,645	6,072	7,096	8,608	8,170	8,877
ทางอากาศ	368	755	411	408	641	353	401	444	963	460
ไปรษณีย์ภัณฑ์	11	97	0	0	0	0	0	0	0	0
รวม	60,916	64,829	77,034	75,661	81,588	75,609	85,919	84,674	90,091	118,575

ที่มา: กรมศุลกากร, ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 3
รายได้จากภาคการขนส่งสินค้าขาออก

หน่วย: ล้านบาท

ภาคการ ขนส่งสินค้า	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550
ทางทะเล	1,596,919	1,328,352	1,829,397	1,940,392	1,945,814	2,167,715	2,555,664	2,919,223	3,230,003	3,477,441
ทางบก	63,616	273,228	107,326	114,906	136,866	194,183	241,969	264,424	320,213	318,847
ทางอากาศ	570,501	444,776	820,418	836,745	840,357	961,552	1,076,479	1,252,057	1,385,537	1,450,737
ไปรษณีย์ภัณฑ์	17,776	168,816	1,083	955	894	773	700	595	498	451
รวม	2,248,812	2,215,172	2,758,224	2,892,997	2,923,932	3,324,224	3,874,812	4,436,299	4,936,251	5,247,475

ที่มา: กรมศุลกากร, ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

จะเห็นได้ว่า ในการขนส่งระหว่างประเทศนั้น การขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่ทำรายได้มากที่สุด อันเนื่องมาจากการขนส่งทางทะเลมีปัจจัยสำคัญคือ ทะเลนั้นเชื่อมทุกแผ่นดินเข้าด้วยกัน และเส้นทางทะเลไม่มีปัญหาอุปสรรคในเรื่องการจราจร เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางถนนที่มีโอกาสเกิดอุปสรรคในเรื่องสภาพการจราจรและเส้นทางที่จำกัด รวมถึงอุบัติเหตุต่างๆ ที่เป็นปัจจัยสำคัญก่อให้เกิดความล่าช้าและความเสียหายแก่สินค้าที่ทำการขนส่งได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับสินค้าที่มีความบอบบางและเน่าเสียง่าย อาทิเช่น พืช, ผัก, ผลไม้, เนื้อสัตว์ และของแช่แข็ง เป็นต้น ดังนั้น ในการขนส่งสินค้า ถ้าลักษณะของห้องพักสินค้าไม่ได้มาตรฐานหรือมีความเหมาะสมไม่เพียงพอในการเก็บรักษาคุณภาพของสินค้า ย่อมส่งผลกระทบต่อคุณภาพและความสมบูรณ์ของสินค้า อันจะนำมาซึ่งปัญหาระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายสินค้าได้ หากความเสียหายดังกล่าวมีจำนวนมากก็จะส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจและการค้าด้วย

อย่างไรก็ตาม การขนส่งสินค้าทางถนนนั้น ก็ยังเป็นวิธีการที่ได้รับความนิยมและมีการใช้กันอย่างแพร่หลายอยู่ สาเหตุที่การขนส่งสินค้าทางถนนยังคงได้รับความนิยมมากนั้นก็เนื่องมาจากการขนส่งทางถนนมีข้อได้เปรียบ คือ ความสามารถในการเข้าถึงแหล่งผลิตและแหล่งบริโภคได้โดยตรง (door - to - door) เนื่องจากมีโครงข่ายถนนที่เชื่อมต่อภูมิภาคต่าง ๆ ครอบคลุมทั่วประเทศ มีหน่วยบรรทุก (unit load) ขนาดเล็ก และสามารถจัดหาพาหนะ ได้สะดวก ทำให้สามารถขนส่งสินค้าไปที่จุดหมายปลายทางที่แตกต่างกันได้อย่างสะดวก ประกอบกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ มีข้อจำกัดในด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่สามารถรองรับความต้องการขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ และไม่สามารถให้บริการขนส่งจากแหล่งผลิตถึงแหล่งบริโภคได้โดยตรง และจำเป็นต้องใช้การขนส่งทางถนนเป็นผู้นำสินค้าไปส่งยังจุดหมายปลายทางที่แท้จริงอยู่ (Feeder) ด้วยเหตุนี้เอง การขนส่งสินค้าทางถนนจึงได้เปรียบการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ในภาพรวม ไม่ว่าจะเป็นแง่ของการเป็นการขนส่งรูปแบบเดียว (Single Mode) ที่สามารถเข้าถึงแหล่งที่ทำการผลิตและแหล่งบริโภคได้โดยตรง ทำให้การขนส่งทางถนนสามารถตอบสนองตามความต้องการ และให้บริการ ตลอดจนทำการรวบรวมและกระจายสินค้าได้ดีเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งรูปแบบอื่น ๆ

ในปัจจุบันประเทศไทยได้มีโครงการหลักที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศมากถึง 4 โครงการ ได้แก่

- (1) โครงการทางหลวงเอเชีย (Asian Highway)
- (2) โครงการตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS)

(3) โครงการตามกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (IMT-GT) และ

(4) โครงการทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway)

โครงการต่าง ๆ เหล่านี้ ล้วนเป็นเครื่องมือที่จะช่วยผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยในอนาคตภายใต้กรอบความตกลงดังกล่าวจะทำให้ประเทศไทยสามารถดำเนินการขนส่งทางถนนได้ ไม่เพียงเฉพาะแต่กับประเทศเพื่อนบ้านเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงประเทศจีนและประเทศอินเดียอีกด้วย

ตารางที่ 4

ปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนน แยกตามประเภทสินค้า

หน่วย: พันตัน

หน่วย: ล้านตันกิโลเมตร

ประเภทสินค้า	2546	2547	2548	2549	2550	2546	2547	2548	2549	2550
สัตว์มีชีวิต	2,012	2,147	2,049	2,314	2,261	3,995	3,976	4,146	4,125	4,649
ข้าว	26,436	26,769	26,947	26,558	26,636	13,847	14,791	15,370	15,291	15,811
ข้าวโพด	2,547	2,552	2,375	2,818	2,730	4,012	4,041	4,150	4,165	4,593
มันสำปะหลัง	16,985	17,019	16,835	17,348	17,245	7,246	7,502	8,075	7,723	8,068
อ้อย	62,917	62,094	61,989	60,278	59,820	5,963	5,896	6,281	5,875	6,034
ยางพารา	2,479	2,562	2,544	2,488	2,499	4,115	4,264	4,363	4,303	4,769
ไม้	5,868	5,056	4,908	5,106	5,067	5,298	6,358	6,945	6,725	6,435
ผลผลิตเกษตรอื่น	15,432	14,797	14,748	15,166	15,085	10,275	10,305	10,479	10,439	10,626
อาหารสัตว์	3,102	3,111	3,089	3,387	3,327	4,438	4,248	4,288	4,352	4,794
น้ำตาล	5,100	5,247	5,158	5,065	5,084	4,565	4,773	4,807	4,759	5,190
เครื่องบริโภคอื่น	10,099	10,107	9,908	9,905	9,905	6,064	6,369	6,358	6,295	6,742
แร่เชื้อเพลิง	30,526	30,172	29,643	30,146	30,045	8,429	8,659	8,251	8,418	8,827

ประเภทสินค้า	2546	2547	2548	2549	2550	2546	2547	2548	2549	2550
แร่ธาตุ	38,157	37,506	37,390	36,412	36,608	5,217	6,562	6,430	6,368	6,847
โลหะก่อสร้าง	29,113	27,443	26,887	26,792	26,811	12,463	13,608	14,081	13,141	12,940
ดิน, หิน, ทราาย	50,764	51,435	50,823	51,023	52,583	7,745	8,092	7,759	8,603	8,460
ซีเมนต์	24,665	25,399	25,331	24,390	22,978	7,902	8,807	8,921	8,359	8,808
วัสดุก่อสร้าง	22,780	21,472	20,814	20,508	20,570	8,748	9,815	9,368	8,982	9,163
ปุ๋ย	2,915	3,829	3,734	3,350	3,427	4,296	4,306	4,276	4,378	4,924
เคมีภัณฑ์	1,649	1,755	1,717	1,816	1,796	4,353	3,493	3,526	3,529	3,981
เครื่องใช้ครัวเรือน	24,913	22,708	22,615	22,787	22,752	10,597	10,412	10,551	9,938	10,267
สินค้าเบ็ดเตล็ด	30,260	30,045	29,978	29,002	29,997	15,135	16,019	15,211	15,759	15,756
รวม	440,018	435,147	430,275	427,581	428,123	167,311	175,354	175,962	174,163	180,942

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

หมายเหตุ: ประมาณการจากข้อมูลการสำรวจปริมาณการขนส่งทางถนน กรมการขนส่งทางบก และข้อมูลด้านการผลิตทางการเกษตร, ผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม, ผลผลิตแร่ และปริมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง

รูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งข้ามแดน โดยอยู่ในรูปแบบการขนถ่ายสินค้า ณ บริเวณชายแดนเท่านั้น ในขณะที่สถานการณ์ในแต่ละด้านชายแดนจะมีลักษณะที่แตกต่างกันออกไปตามสภาพเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และข้อตกลงที่ประเทศไทยได้ดำเนินการไว้กับประเทศเพื่อนบ้านนั้น (ส่วนการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านก็ยังมีรูปแบบที่แตกต่างกัน โดยในปัจจุบันมีการให้บริการรถโดยสารประจำทางแก่ผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาวผ่านทางจังหวัดหนองคายเท่านั้น) จะเห็นได้ว่า การขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศของประเทศไทยนั้นจะต้องทำการพัฒนาระบบการขนส่งร่วมกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการขนส่ง สร้างความรวดเร็วและป้องกันการล่าช้าในการขนส่ง อีกทั้งให้มีการใช้

มาตรฐานในการขนส่งร่วมกัน เพื่อให้การขนส่งนั้นเป็นที่ยอมรับและเป็นการลดอุปสรรคที่เกิดขึ้น จากมาตรฐานที่แต่ละประเทศกำหนดขึ้นเองด้วย

นอกจากนี้ หากพิจารณาจากตารางปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนข้างต้นแล้ว ก็จะได้เห็นว่า ปริมาณในการขนส่งสินค้าทางถนน นอกจากกลุ่มสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้าง เชื้อเพลิง และแร่ธาตุต่างๆ แล้วนั้น กลุ่มสินค้าประเภทเน่าเสียง่ายเป็นสินค้าที่มีการขนส่งทาง ถนนสูงมาก เช่น ผลผลิตทางการเกษตร (เช่น ข้าว และมันสำปะหลัง) และโดยเฉพาะอย่างยิ่ง สัตว์มีชีวิตที่นิยมขนส่งลำเลียงผ่านทางถนนโดยเฉลี่ยในต่อปีมีการขนส่งไม่ต่ำกว่า 1,500 พันตัน หรือคิดตามระยะทางโดยเฉลี่ยประมาณ 3,500 ล้านตันกิโลเมตร การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายจึง มีความสำคัญอย่างมาก ซึ่งสินค้าเน่าเสียง่ายประเภทดังกล่าวรวมถึงสินค้าจำพวกเนื้อ สัตว์ ข้ำแหละนั้น หากปราศจากการขนส่งที่สะอาด ปลอดภัย และได้มาตรฐานแล้ว ย่อมมีความเสี่ยง สูงที่จะติดเชื้อ ีโรคหรือเกิดการปนเปื้อนในระหว่างการขนส่งได้ และเมื่อสินค้าถึงมือของผู้บริโภค แล้ว สินค้าเหล่านี้ ก็จะเป็นพาหะนำโรคและสามารถแพร่เชื้อ ีโรคที่ติดมาเข้าสู่ร่างกายของมนุษย์ จนเป็นอันตรายถึงชีวิตได้ด้วยเช่นกัน

โดยในช่วงปี พ.ศ.2540 เกิดโรคไข้หวัดนกระบาด¹⁰ ในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก ซึ่งโรคไข้หวัดใหญ่สัตว์ปีกหรือโรคไข้หวัดนก เป็นโรคของสัตว์ปีก พบครั้งแรกที่ประเทศอิตาลีเมื่อกว่าร้อยปีมาแล้ว ต่อมาพบเกิดขึ้นในทุกภูมิภาคทั่วโลก แบ่งเป็นชนิดรุนแรงและชนิดไม่รุนแรง เชื้อไข้หวัดนกชนิดรุนแรง (H5N1) สามารถแพร่ติดต่อมาถึงคนได้เป็นครั้งแรกที่ฮ่องกงในปี พ.ศ. 2540 มีผู้ป่วย 18 ราย เสียชีวิต 6 ราย ต่อมาในปี พ.ศ. 2546 มีผู้ป่วยที่ฮ่องกงอีก 2 ราย เสียชีวิต 1 ราย นอกจากนั้นพบว่าเชื้อ H9N2 ทำให้เกิดโรคไข้หวัดใหญ่อย่างอ่อนทั้งในสัตว์ปีกและในคน มีผู้ป่วยรวม 3 ราย สำหรับการระบาดในปี พ.ศ. 2546 ในประเทศเนเธอร์แลนด์ที่เกิดจากเชื้อ H7N7 ทำให้เกิดโรคตาแดงอักเสบ (83 ราย) และมีผู้ป่วยปอดบวมเสียชีวิต 1 ราย ในปี พ.ศ. 2547 นี้ ที่ประเทศเวียดนาม เชื้อ H5N1 ทำให้มีผู้ป่วย 23 ราย เสียชีวิต 16 ราย และในประเทศไทยมีผู้ป่วย 12 ราย เสียชีวิต 8 ราย นอกจากนี้ ในสหรัฐอเมริกา ก็พบผู้ป่วยไข้หวัดใหญ่

¹⁰ ที่มาของโรคไข้หวัดนกนี้ เมื่อเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2540 ฮ่องกงได้แพร่ข่าวของเด็กชายคนหนึ่งอายุ 3 ปี ป่วยด้วยอาการทางระบบทางเดินหายใจและเสียชีวิตภายในเวลา 12 วัน ต่อมา จากประวัติของเด็กคนนี้พบว่าได้สัมผัสกับไก่ป่วย ระหว่างเดือนเมษายน- พฤษภาคม พ.ศ. 2540 ซึ่งช่วงเวลานั้นมีการระบาดของโรค avian influenza ในฟาร์มไก่ 3 แห่ง ทำให้ไก่ตายไปประมาณ 4,500 ตัว ซึ่งไก่ที่ตายตรวจพบเชื้อไวรัส HPAI ชนิด H5N1 ส่วนผลการตรวจตัวอย่างที่เก็บจากเด็กขณะป่วยพบเชื้อไวรัส H5N1 ซึ่งเป็นชนิดที่พบในสัตว์ปีกเท่านั้น ไม่เคยพบในคนมาก่อน (ข้อมูลจาก Seminar “ไข้หวัดนกกับดักเศรษฐกิจตัวใหม่” เมื่อวันเสาร์ที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 เวลา 13.30-16.30น. ณ ห้องสุธรรมอารีกุล ตึก 50 ปี มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บางเขน กทม.) สื่อมวลชนในฮ่องกงเรียกชื่อโรคที่เด็กป่วยในครั้งนั้นว่า “Bird Flu” จึงทำให้สื่อมวลชนในประเทศไทยใช้คำว่า “ไข้หวัดนก” ประชาชนจึงเริ่มรู้จักคำว่าไข้หวัดนก ตั้งแต่ปี 2540 เป็นต้นมา ทั้งๆ ที่ไม่พบโรคไข้หวัดนกในประเทศไทย จนกระทั่งเมื่อเดือนตุลาคม 2546 มีข่าวไก่ป่วยตายจำนวนมากที่ จังหวัดนครสวรรค์ และแพร่ระบาดไปประมาณ 24 จังหวัด ในเบื้องต้นยังพิสูจน์ไม่ได้ว่าไก่เป็นโรค Avian Influenza ชนิด H5N1 หรือไม่ จนกระทั่งประมาณหลายสัปดาห์ต่อมาจึงมีการยืนยันผลการชันสูตรอย่างเป็นทางการว่า ไก่เป็นโรคตายเนื่องจากติดเชื้อไวรัส Avian influenza ชนิด H5N1 ซึ่งถือว่าเป็นครั้งแรกของประเทศไทยที่พบโรคไข้หวัดนก การติดต่อกันสู่คน โดยการสัมผัสกับสารคัดหลั่งของสัตว์ปีกที่ป่วยเช่น น้ ามูก น้ าลาย อุจจาระ แต่ยังไม่พบการติดต่อจากคนไปสู่คน หรือจากการรับประทานเนื้อสัตว์ ไข่ที่ปรุงสุกแล้ว

<<http://www.khonthai.com/Vitithai/konthai3.html>>

ไม่รุนแรงจากเชื้อ **H7N3** รวม **2** รายด้วย โดยการจัดการกับการระบาดของโรคดังกล่าวในประเทศไทยนั้น กระทรวงเกษตรและสหกรณ์อาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. **2499** ดำเนินการควบคุมการระบาดของโรคใช้หวัดนก ซึ่งมีหลายมาตรการ เช่น ในฟาร์มที่ระบอบต้องทำลายสัตว์ปีกทั้งหมด(**culling**) รวมทั้งสัตว์ปีกในพื้นที่ที่ควบคุมในรัศมี-5 กิโลเมตร โดยรัฐสนับสนุนค่าชดเชยซากให้แก่เกษตรกร และห้ามเคลื่อนย้ายสัตว์ปีกและไข่ระวางการติดเชื้อ อในพื้นที่ที่ควบคุมรัศมี**50** กิโลเมตร เป็นต้น¹¹ นอกจากนี้โรคใช้หวัดนกแล้ว ในอดีตก็มีโรคต่างถิ่นเข้ามาระบาดในประเทศไทยหลายโรคด้วยเช่นกัน เช่น โรคกัมโบโรไนไก่ เมื่อปี พ.ศ. **2516**, โรคเพลกไนเป็ด เมื่อปี พ.ศ. **2519**, โรคไขลดไนไก่ เมื่อปี พ.ศ. **2536** และโรคพาโวไวรัสไนเป็ดเทศ เมื่อปี พ.ศ. **2536** เป็นต้น

โดยเป็นที่ทราบกันว่า โรคดังกล่าวถ่ายทอดผ่านสัตว์โดยเฉพาะสัตว์ปีก (ซึ่งรวมถึงเป็ดและไก่ด้วย) ซึ่งสัตว์ปีกบางชนิดก็เป็นที่ยอมรับในทางบริโภคของคนหลากหลายเชื้อ อาทิสัตว์ปีกที่มีเชื้อ อโรคดังกล่าวเหล่านี้ซึ่งเป็นพาหะในการถ่ายทอดเชื้อ อไวรัสมาสู่มนุษย์ซึ่งการได้รับเชื้อ อของมนุษย์จากสัตว์ปีกนั้น อาจมาจากการบริโภคสัตว์ที่มีเชื้อ อโรคเหล่านี้ หรืออาจมาจากการสัมผัสหรือคลุกคลีกับสัตว์เหล่านั้น ก็ได้ การแพร่ระบาดของโรคจากประเทศหนึ่งสู่อีกประเทศหนึ่งนั้นสามารถเกิดขึ้นได้หลายทาง เช่น การอพยพหรือโยกย้ายตามฤดูกาลของสัตว์ปีก หรือการขนส่งสัตว์ปีกที่มีเชื้อ อโรคดังกล่าวเข้ามาภายในประเทศ (ไม่ว่าจะเป็นในรูปแบบของสัตว์ที่มีชีวิต หรือผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ที่มาจากสัตว์ปีกเหล่านั้น) ก็ได้ กรณีจึงไม่อาจปฏิเสธได้ว่า การขนส่งสินค้าสัตว์ปีกทางถนนข้ามพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (เช่น ประเทศลาว, ประเทศพม่า หรือประเทศจีน) อาจเป็นหนึ่งในสาเหตุหนึ่งที่ทำให้โรคระบาดดังกล่าวลุกลามขึ้นในประเทศไทยก็ได้

นอกจากความบกพร่องในการตรวจสอบเชื้อ อโรคที่อาจปนเปื้อนมากับสัตว์ที่ทำการขนส่งแล้ว ลักษณะของอุปกรณ์หรือที่เก็บสินค้าก็เป็นตัวแปรหนึ่งที่สามารถเชื้อ อสามารถปนเปื้อนได้เช่นกัน หากลักษณะของรถที่ใช้บรรทุกมีที่เก็บสัตว์ที่ไม่ได้มาตรฐานแล้ว ยกตัวอย่างเช่น การบรรทุกสัตว์อย่างแออัด, การไม่มีระบบในการควบคุม ฟอก หรือถ่ายเทเกี่ยวกับอากาศ ความชื้น และอุณหภูมิที่เหมาะสม อีกทั้งการปราศจากความปลอดภัยในการป้องกันและการ

¹¹ http://www-ddc.moph.go.th/Bird_flu_brif_12072004.html สำนักโรคติดต่อทั่วไป กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข

ฆ่าเชื้อ อที่อาจปนเปื้อนระหว่างการขนส่ง ไม่เพียงแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดแก่สินค้าที่ทำการขนส่ง แต่ยังอาจนำไปสู่ปัญหาอื่น ๆ (เช่น ด้านสาธารณสุขและอนามัย) ที่ยากแก่การควบคุมหากมีการแพร่กระจายของเชื้อ วัคซีนที่ปนเปื้อน นอกจากนี้ ยังกระทบถึงเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ ตลอดจนความน่าเชื่อถือของสินค้าที่มาจากประเทศไทยด้วย เช่น เมื่อเกิดใช้หวัดนกระบาดในประเทศไทย ต่างประเทศก็งดการนำเข้าสัตว์ปีกและผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ของสัตว์เหล่านั้น ที่มาจากประเทศไทยทั้งหมด

2.2.2 สถานการณ์ทางกฎหมาย

กฎหมายหรือระเบียบของประเทศไทยที่กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานในการขนส่งสินค้าเน่าเสียได้ทางถนนระหว่างประเทศนั้น อาจพิจารณาได้ดังนี้

ในภาคการขนส่งนั้น ประเทศไทยมีกฎหมายและระเบียบที่วางหลักเกณฑ์ในการจราจรและการขนส่งอยู่หลายฉบับ แต่ก็ยังเป็นเพียงแค่การวางหลักเกณฑ์ในการจราจร การกำหนดเงื่อนไขและมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับพาหนะแต่ละประเภทที่ใช้ทั่วไปบนท้องถนน โดยพาหนะที่ใช้ในการขนส่งนั้น ก็มีการกำหนดเงื่อนไขและมาตรฐานครอบคลุมเฉพาะในส่วนของลักษณะของพาหนะที่ใช้บรรทุกทางกายภาพ กล่าวคือ มีเฉพาะหลักเกณฑ์และมาตรฐาน ตลอดจนทำการตรวจสอบเฉพาะลักษณะและขนาดของตัวรถ, น้ำหนักของตัวรถ และน้ำหนักในการบรรทุกว่า มีความถูกต้องตรงตามที่กฎหมายและระเบียบดังกล่าวกำหนดไว้หรือไม่ และมีใบอนุญาตตามที่กฎหมายกำหนดหรือไม่เท่านั้น แต่ไม่มีบทกฎหมายหรือระเบียบใด ๆ ที่กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐาน ตลอดจนการตรวจสอบพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายที่เหมาะสมไว้ และจะไม่มีการก้าวล่วงไปถึงการพิจารณาว่า หากเป็นพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายแล้ว พาหนะที่ใช้ในการขนส่งดังกล่าวมีความเหมาะสมกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายประเภทนั้นหรือไม่อย่างไร โดยในปัจจุบันกฎหมายหรือระเบียบของประเทศไทยที่กำหนด และควบคุมการขนส่งสินค้าชนิดใดชนิดหนึ่งโดยเฉพาะนั้น ก็เช่นการขนส่งสินค้าอันตราย¹² เป็นต้น

¹² พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ได้ให้อำนาจหน่วยงานของรัฐทำการออกข้อกำหนดการขนส่งสินค้าอันตราย เพื่อบังคับใช้กับการขนส่งสินค้าดังกล่าวโดยเฉพาะด้วย

ในขณะที่ตัวสินค้าที่ทำการขนส่งนั้นก็มักมีกฎหมายหรือระเบียบของประเทศไทยอยู่มากมายหลายฉบับที่กำหนดให้หน่วยงานของรัฐเข้ามาทำหน้าที่ในการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ และวางหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และข้อห้ามหรือข้อจำกัดต่าง ๆ ตลอดจนทำการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับคุณสมบัติ และคุณภาพที่เกี่ยวข้องกับสินค้า ยกตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติมาตรฐานสินค้าขาออก พ.ศ. 2503, พระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. 2507, พระราชบัญญัติพันธุ์พืช พ.ศ. 2518, พระราชบัญญัติการส่งออกปศุสัตว์และการนำเข้าในราชอาณาจักรซึ่งสินค้า พ.ศ. 2522, พระราชบัญญัติอาหาร พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติมาตรฐานสินค้าเกษตร พ.ศ. 2551 เป็นต้น โดยกฎหมายที่กล่าวมานั้น ล้วนแต่เป็นกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ และมาตรฐาน ตลอดจนการตรวจสอบต่าง ๆ แก่ตัวสินค้าที่จะทำการขนส่งเท่านั้น กล่าวคือ ให้ความสำคัญเฉพาะตัวสินค้าเพียงอย่างเดียว มิได้มีการกำหนดให้ทำการกำกับ ดูแล และควบคุมในด้านการขนส่งสินค้านั้น ให้มีวิธีการและมาตรฐานที่เหมาะสมในการขนส่งด้วยแต่อย่างใด

หากพิจารณาจากกฎหมาย อนุสัญญา และกรอบความตกลงระหว่างประเทศต่าง ๆ ที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นประเทศภาคีคู่สัญญาแล้ว ก็มีการกล่าวถึงการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายอยู่ในหลายฉบับ ยกตัวอย่างเช่น กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement for the facilitation of Inter-State Transport), กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) และภาคผนวก 3 เรื่องการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement, Annex 3: Carriage of Perishable Goods) แต่บทบัญญัติต่าง ๆ เหล่านี้ ก็เป็นการกล่าวถึงการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศในลักษณะที่เน้นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการอำนวยความสะดวกแก่การขนส่งสินค้านี้ดังกล่าวแทบทั้งสิ้น

ในด้านมาตรการในการจัดการและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ใช้พาหนะและอุปกรณ์ที่ไม่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายนั้น จะเห็นได้ว่า หากเกิดความเน่าเสียหรือความเสียหายใด ๆ อันเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายแล้ว (ไม่ว่าความเน่าเสียหรือความเสียหายนี้จะเกิดจากความผิดของผู้ใด หรือเกิดจากลักษณะของสินค้าที่ขนส่งหรือพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งก็ตาม) ก็เป็นเรื่องระหว่างเอกชน (ผู้ขนส่ง- ผู้ส่ง- ผู้รับของ) ที่จะต้องไป

ว่ากล่าวและเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าชดเชยในทางแพ่งกันเอง¹³ (ยกตัวอย่างเช่น หากเกิดปัญหาความเสียหายซึ่งเกิดกับตัวสินค้าในระหว่างการขนส่ง อย่างกรณีการขนส่งไก่ที่ติดเชื้อ ใช้หวัดนก หรือปัญหาการเน่าเสียของสินค้าขณะทำการขนส่ง จะเป็นเรื่องระหว่างเอกชนที่จะต้องตกลงกันเอง โดยภาครัฐไม่มีส่วนรับผิดชอบกับปัญหาดังกล่าวแต่อย่างใด) ดังนั้น กรณีเป็นเรื่องของเอกชนที่ผู้ส่งสินค้าจะต้องทำการพิจารณาและตรวจสอบด้วยตนเองว่า พาหนะและอุปกรณ์ของผู้ขนส่งนั้น มีความเหมาะสมกับประเภทของสินค้าเน่าเสียง่ายที่ตนจะมอบให้ทำการขนส่งหรือไม่ เพื่อประกอบการตัดสินใจเข้าทำสัญญาขนส่งกับผู้ขนส่งทั้ง ๆ ที่สินค้าเน่าเสียง่ายแต่ประเภทต่างก็มีสภาพและคุณสมบัติเฉพาะตัวที่แตกต่างกันไป จึงเป็นภาระและเป็นการยากที่ผู้ส่งจะทำการพิจารณาและตรวจสอบได้อย่างถี่ถ้วนเหมาะสม โดยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนนี้ ไม่มีหน่วยงานของรัฐเข้ามาทำการกำกับดูแล กำหนดมาตรฐาน และตรวจสอบเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าประเภทนี้ ว่า พาหนะที่ใช้ในการขนส่งที่มีความเหมาะสมนี้ ควรจะมีลักษณะอย่างไร และอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งนี้ ควรจะมีลักษณะและมาตรฐานในการเก็บรักษาสินค้าเน่าเสียง่ายให้รักษาและคงสภาพสมบูรณ์ที่สุดได้อย่างไรไว้ นอกจากนี้ ยังไม่มีกฎหมายใดของประเทศไทยที่กำหนดมาตรการบังคับและบทลงโทษใด ๆ ต่อผู้ขนส่งที่ไม่จัดพาหนะและอุปกรณ์ให้เหมาะสมต่อการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายประเภทนั้น ๆ ด้วยดังนั้น การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายจึงมีความแตกต่างจากการขนส่งสินค้าอันตรายที่มีกฎหมายกำหนดให้หน่วยงานของรัฐเข้ามามีบทบาทในการกำกับดูแล และกำหนดมาตรฐาน ตลอดจนมาตรการและบทลงโทษแก่ผู้ทำการขนส่งสินค้าอันตราย ซึ่งยังผลให้การขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนของประเทศไทยมีมาตรฐาน มีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัยในการขนส่ง อีกทั้งยังได้รับการที่ยอมรับของประเทศต่าง ๆ อีกด้วย

¹³ มาตรา 608 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดว่า อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติของตน

มาตรา 616 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้น สูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบช้ากว่าวันแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือช้ากว่านั้น เกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

ในขณะที่ “สินค้าเน่าเสียง่าย” และ “การขนส่งสินค้าทางถนน” นั้นต่างก็มีกฎหมายที่วางหลักเกณฑ์ต่าง ๆ โดยมีการอธิบายและการกำหนดมาตรฐาน รายละเอียด รวมไปถึงมาตรการและบทลงโทษต่าง ๆ ซึ่งเป็นการวางบทบัญญัติกำหนดลักษณะแบ่งแยกความรับผิดชอบออกไว้อย่างชัดเจน โดยกฎหมายเหล่านี้ จะมีเนื้อหาเฉพาะเพียงเรื่องใดเรื่องหนึ่งเท่านั้น หากแต่แท้จริงแล้ว ในการค้าระหว่างประเทศนี้ ทั้งสองสิ่งมีความสัมพันธ์กันอย่างแยกไม่ออกโดยถูกเชื่อมด้วยการขนส่ง กล่าวคือ สินค้าที่ขนส่งนั้นคือสินค้าอะไรควรมีลักษณะและคุณสมบัติเฉพาะตัวอย่างไร ได้รับการรับรองหรือไม่ เหล่านี้ มีกฎหมายวางหลักเกณฑ์ไว้ทั้งสิ้น และในส่วนพาหนะที่ใช้ในการขนส่งนี้ มีพาหนะกี่ประเภท มีขนาดพาหนะอย่างไร ได้รับใบอนุญาตให้ทำการขนส่งหรือไม่ (โดยเป็นเพียงการรับขนทั่วไปที่ไม่ต้องระบุพาหนะนั้น ๆ ใช้ขนส่งสินค้าประเภทใด) สิ่งเหล่านี้ ก็ล้วนแต่มีกฎหมายวางหลักเกณฑ์ไว้ทั้งสิ้น แต่ไม่มีกฎหมายใดกำหนดว่าที่บรรจุสินค้าเน่าเสียง่ายของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งนั้น ต้องมีลักษณะของอุปกรณ์และที่เก็บสินค้าอย่างไรเพื่อที่จะรักษาและป้องกันความเสียหาย การเสื่อมสภาพ หรือการปนเปื้อนของตัวสินค้า ทั้ง ๆ ที่ระบบการค้าของสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศนี้ ก็มีกฎหมายมากำกับดูแลในทุกชั้น ตอน แต่ในการเก็บรักษาและการขนส่งสินค้าดังกล่าวกลับไม่มีการกำหนดมาตรฐานหรือการกำกับดูแลไว้แต่อย่างใด ซึ่งหากมีปัญหาเกิดขึ้น นับกับสินค้าดังกล่าวแล้วจะส่งผลให้เกิดความเสียหายและลดทอนมาตรฐานสินค้านั้นในภาพรวมว่าสินค้านี้เป็นสินค้าของประเทศไทย ด้วยเหตุนี้หลายภาคส่วนทั้งภาครัฐและภาคเอกชนตลอดจนถึงกลุ่มความร่วมมือต่าง ๆ จึงไม่อาจจะเลยและมองข้ามความสำคัญของปัญหาที่การเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศไทยซึ่งทำรายได้มหาศาลจากการส่งออกอาหารและสินค้าภาคเกษตรกรรม ดังนั้นประเทศไทยจึงควรมีกฎหมายและระเบียบที่กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศ เพื่อให้การขนส่งสินค้าดังกล่าวมีความเหมาะสม ได้มาตรฐานและมีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับของนานาประเทศ

2.3 องค์กรที่เกี่ยวข้อกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนของประเทศไทย

ในภาคการขนส่งนี้หน่วยงานของประเทศไทยที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่าย มี 3 หน่วยงานหลัก ดังต่อไปนี้

1) กรมการขนส่งทางบก

กรมการขนส่งทางบก เป็นหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม มีภาระหน้าที่หลักในการรับผิดชอบเกี่ยวกับระบบการคมนาคมขนส่งทางถนน ตลอดจนตรวจสอบและควบคุมยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งและลำเลียงผู้โดยสารตลอดการขนส่งสินค้าทุกประเภท โดยพาหนะที่ใช้ในการขนส่งนั้น กรมการขนส่งทางบกมีหน้าที่รับผิดชอบในการกำหนดลักษณะและพิกัดของขนาดพาหนะที่ใช้บรรทุกขนส่งสินค้า และตรวจสอบคุณสมบัติของพาหนะที่ใช้ในการขนส่งให้เป็นไปตามเกณฑ์ทั่วไปที่ระบุไว้

2) กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท

กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท ก็เป็นหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม เช่นเดียวกันกับกรมการขนส่งทางบก โดยมีภาระหน้าที่หลักในการรับผิดชอบเกี่ยวกับพัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว (การพัฒนาชายแดน) และแก้ไขปัญหาจราจรโดยสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ทางเลี่ยง (By-pass) และทางลัด (Shortcut) รวมทั้งเป็นพี่เลี้ยง (Mentor) การพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นด้วย¹⁴

ระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพย่อมมีส่วนส่งเสริมให้ประเทศมีความสามารถในการแข่งขันเชิงการค้าระหว่างประเทศได้ สำหรับประเทศไทยแล้ว การขนส่งทางถนนนับเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญ โดยมีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 80 ของการขนส่งทั้งหมดภายในประเทศ ในอนาคตอันใกล้นี้ บทบาทการขนส่งทางถนนจะไม่จำกัดอยู่เฉพาะการค้าภายในประเทศเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะทำให้เกิดการเชื่อมโยงประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเข้าด้วยกันตามพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. 2535 สามารถแบ่งทางหลวงในประเทศไทยได้ 6 ประเภท ได้แก่ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงชนบท ทางหลวงเทศบาล ทางหลวงสุขาภิบาล และทางสัมปทาน เส้นทางในการคมนาคมขนส่งทางถนนแบ่งเขตความรับผิดชอบระหว่างทางหลวงในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอยู่ใต้กำกับของกรมทางหลวง ส่วนเส้นทางคมนาคมในเขตต่างจังหวัดอยู่ใต้กำกับของกรมทางหลวงชนบท

¹⁴ <http://th.wikipedia.org/wiki/>

ในปี พ.ศ. 2548 กรมทางหลวงมีความยาวทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบประมาณ 51,777 กิโลเมตร และมีลักษณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคต่างๆของประเทศ ในปัจจุบันประเทศไทยได้พัฒนากรอบความร่วมมือทวิภาคกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสร้างเครือข่ายการขนส่งเชื่อมโยงทางบกที่เชื่อมโยงไปยังจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งจุดผ่านแดนถาวร จำนวน 29 จุด จุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรนรวม 42 จุด โดยทั่วไปแล้วอยู่ในสภาพที่ดี อาจจะมีบางส่วนที่จะต้องทำการปรับปรุงเพิ่มเติมบ้างเพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคตที่เกิดขึ้น ในปัจจุบันประเทศไทยมีโครงการและกรอบความร่วมมือที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ โดยโครงการก่อสร้างและพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้านภายใต้ความร่วมมือดังกล่าวมีทั้งหมด 11 โครงการ แบ่งเป็นโครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับลาว 5 โครงการ, โครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับกัมพูชา 2 โครงการ, โครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับพม่า 3 โครงการ และโครงการภายใต้ความร่วมมือระหว่างไทยกับมาเลเซีย 1 โครงการ โดยมีโครงการที่สำคัญได้แก่

(1) โครงการทางหลวงเอเชีย (Asian Highway) เป็นโครงการที่ได้รับความสนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก (Economic and Social Commission for Asia and Pacific, ESCAP) เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงอนุภูมิภาคต่างๆ ในทวีปเอเชีย เส้นทางในโครงการจะเชื่อมต่อเมืองหลวงของแต่ละประเทศ ศูนย์กลางอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม ท่าเรือหลัก ท่าอากาศยานหลัก ศูนย์ขนถ่ายสินค้า และเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของแต่ละประเทศเข้าด้วยกัน โดยเส้นทางจะเชื่อมต่อประเทศต่างๆ ทั้งสิ้น 52 ประเทศ รวมเป็นระยะทางถึง 140,000 กิโลเมตร โดยมีจุดเริ่มต้นจากทวีปยุโรปเชื่อมโยงผ่านประเทศอิหร่าน และเชื่อมโยงต่อไปยังประเทศเวียดนามและฟิลิปปินส์ทางตะวันออก ประเทศอินโดนีเซียทางด้านตะวันออกเฉียงใต้ และประเทศศรีลังกาทางด้านใต้ ในอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีโครงข่ายทางหลวงเอเชียทั้งสิ้น 23,548 กิโลเมตร และเป็นโครงข่ายที่อยู่ในประเทศไทยประมาณ 5,000 กิโลเมตร ซึ่งคิดเป็นกว่าร้อยละ 20 ของเส้นทางทั้งหมดในอนุภูมิภาคนี้

(2) โครงการทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway) ริเริ่มเมื่อปี พ.ศ. 2540 จากการประชุมรัฐมนตรีขนส่งของอาเซียนครั้งที่ 2 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างพื้นที่ที่มี

ศักยภาพสูงของประเทศสมาชิกอาเซียน¹⁵ และมีเป้าหมายทั้งสิ้น 23 สายทาง รวมระยะทางกว่า 36,600 กิโลเมตร โดยให้เสร็จภายในปี พ.ศ. 2563 และยังได้มีการกำหนดแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งของอาเซียน (ASEAN Transport Action Plan 2005-2010) โดยแผนดังกล่าวจะช่วยเพิ่มความเข้มแข็งให้กับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศสมาชิก และยังมีมุ่งเน้นให้เกิดระบบโครงข่ายในลักษณะบูรณาการ ซึ่งนับว่าเป็นการเตรียมความพร้อมในการรวมเขตเศรษฐกิจและการค้าใน 10 ประเทศอาเซียน

(3) กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cooperation) โดยประกอบด้วยกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ ประเทศไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม พม่า จีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) ในส่วนของการคมนาคมทางถนน มีการกำหนดเส้นทางทั้งหมด 10 สายทาง โดยแบ่งออกเป็น 3 เขตเศรษฐกิจหลัก (Economic Corridor) ได้แก่ เขตเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ เขตเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และเขตเศรษฐกิจด้านใต้ สำหรับประเทศไทย มีเส้นทางที่เกี่ยวข้องภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 3 เส้นทาง โดยสามารถเชื่อมต่อกับประเทศกัมพูชาและเวียดนามผ่านทางเส้นทางกรุงเทพฯ - พนมเปญ - ไฮจิมนต์ซิติ - ว่างเตา และเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศจีนตอนใต้ เชียงราย - คุณหมิง ผ่านเส้นทางไทย - ลาว - จีน และไทย - พม่า - จีน

ในขณะที่การเดินทางไปยังประเทศจีนตอนใต้ก็สามารถกระทำได้ 2 เส้นทางด้วยกัน คือ ผ่านทางประเทศลาว (จากเชียงราย - เชียงของ เข้าสู่ประเทศลาวที่แขวงบ่อแก้ว - หลวงน้ำทา - บ่อเต็น และเข้าสู่ประเทศจีนที่ป๋อห่าน - เชียงรุ่ง - คุณหมิง) หรือผ่านทางประเทศพม่า (จากเชียงราย เข้าสู่ประเทศพม่าที่ท่าขี้เหล็ก เชียงตุง - เมืองลา และเข้าสู่ประเทศจีนที่ต้าลี่ - เชียงรุ่ง - คุณหมิง) โดยในปัจจุบันเส้นทางที่ผ่านทางประเทศพม่า (ไทย - พม่า - จีน) ได้มีการเปิดใช้อย่างเป็นทางการแล้วตั้งแต่วันที่ กรกฎาคม พ.ศ. 2547

(4) กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (IMT-GT) มุ่งเน้นให้มีการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคมขนส่งและ

¹⁵ ประกอบด้วยประเทศบรูไน, ประเทศกัมพูชา, ประเทศอินโดนีเซีย, ประเทศลาว, ประเทศมาเลเซีย, ประเทศพม่า, ประเทศฟิลิปปินส์, ประเทศสิงคโปร์, ประเทศไทย และประเทศเวียดนาม

ระบบสาธารณูปโภคระหว่างประเทศ โครงการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนสำหรับประเทศไทย ได้แก่ เส้นทางเชื่อมโยง จังหวัด สตูล - รัฐเปอร์ลิส ของมาเลเซีย คิดเป็นระยะทางประมาณ 35 กิโลเมตร ซึ่งรับผิดชอบโดยกรมทางหลวง โดยกรมทางหลวงได้เสนอโครงข่ายเชื่อมโยงกับมาเลเซียอีก 2 เส้นทาง คือ เส้นทาง นาทวี - บ้านประกอบ - อลอสตาร์ และเส้นทาง ยะลา - เบตง - ปันง ซึ่งนอกจากจะเป็นความร่วมมือด้านการขนส่งทางถนนแล้ว ในส่วนของการขนส่งทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศก็นับว่าเป็นรูปแบบการเดินทางที่สำคัญภายใต้กรอบความร่วมมือนี้ ด้วยเช่นกัน¹⁶ โดยในปัจจุบันประเทศไทยได้ให้ความช่วยเหลือประเทศเพื่อนบ้านในการพัฒนาเส้นทางหลักหลายโครงการ ซึ่งหากเส้นทางในประเทศเพื่อนบ้านและของไทยได้มีการพัฒนาปรับปรุงให้ดีขึ้นแล้ว ก็จะเป็นประโยชน์ต่อการไปมาหาสู่และส่งเสริมการค้าขายระหว่างประเทศกันและกันต่อไปในอนาคต

นอกจากหน่วยงานที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ยังมีการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่เป็นหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกับการคมนาคมทางถนน โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยนี้ มีหน้าที่หลัก คือ การดำเนินการก่อสร้างและให้บริการ ตลอดจนบำรุงรักษาทางพิเศษ จัดดำเนินการหรือควบคุมธุรกิจเกี่ยวกับระบบการขนส่งมวลชนภายในประเทศ ตลอดจนดำเนินงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับทางพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วในการจราจรและการขนส่งเป็นพิเศษ อีกทั้ง ช่วยขจัดปัญหาและอุปสรรคในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางคมนาคม โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การคมนาคมในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล หรือบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น ซึ่งยังส่งผลให้การขนส่งสินค้าโดยเฉพาะสินค้าเน่าเสียง่ายขึ้น สะดวก รวดเร็ว และสามารถส่งมอบได้ตามกำหนด เพื่อลดปัญหาสินค้าบางประเภทที่เสื่อมคุณภาพ อาทิ พืช ผัก และผลไม้ เป็นต้น

3) กรมศุลกากร

ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียข้ามพรมแดนระหว่างประเทศ จะมีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการโดยสารและการขนส่งสินค้า ซึ่งหน้าที่ดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของ

¹⁶ รายงานฉบับสมบูรณ์: โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลง ด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน, สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548, น. 71.

กรมศุลกากร¹⁷ โดยจะมีการตั้งด่านเก็บค่าธรรมเนียมอยู่ตามรอยต่อระหว่างประเทศหนึ่งกับอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งเรียกว่า จุดผ่านแดน ปัจจุบันประเทศไทยมีจุดผ่านแดนจำนวนทั้งสิ้น 71 จุด โดยจุดผ่านแดนมี 3 ประเภท ได้แก่

(1) จุดผ่านแดนถาวร (Permanent Crossing Point/International Check Point)

จุดผ่านแดนถาวร คือ จุดผ่านแดนที่รัฐบาลของประเทศไทยและรัฐบาลของประเทศที่มีพรมแดนติดต่อกัน ประกาศให้มีการสัญจรไปมาระหว่างกันได้ ไม่ว่าจะส่วนบุคคล สิ่งของ และยานพาหนะ

(2) จุดผ่านแดนชั่วคราว (Temporary Crossing Point)

จุดผ่านแดนชั่วคราว คือ จุดผ่านแดนที่เปิดเป็นการเฉพาะ เพื่อเหตุฉุกเฉินจำเป็นเฉพาะคราวเท่านั้น ไม่เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจและการค้าแต่อย่างใด โดยการพิจารณาเปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวนั้น จะพิจารณาว่า ในบริเวณนั้นหรือบริเวณใกล้เคียงจะต้องยังไม่มีจุดผ่านแดนประเภทอื่น หรืออาจมีแต่ไม่สามารถใช้จุดผ่านแดนดังกล่าวได้หรือจุดผ่านแดนนั้นอาจไม่เหมาะสมกับการใช้ด้วยเหตุผลต่าง ๆ และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาที่กำหนดไว้หรือบรรลุนิติวัตถุประสงค์แล้วก็จะปิดจุดผ่านแดนชั่วคราวทันที เช่น การส่งผู้อพยพกลับประเทศ หรือการส่งสินค้าช่วยเหลือประชาชนของประเทศเพื่อนบ้านขององค์ระหว่างประเทศ เป็นต้น

(3) จุดผ่อนปรนหรือจุดผ่อนปรนการค้า (Check Point for Border Trade)

จุดผ่อนปรนหรือจุดผ่อนปรนการค้า คือ จุดที่จังหวัดชายแดนได้ผ่อนปรนให้มีการค้าขายบริเวณชายแดนในพื้นที่และประเภทสินค้าที่กำหนดไว้เป็นกรณีพิเศษสำหรับสินค้าเล็ก ๆ น้อย ๆ ที่จำเป็นต่อการอุปโภคบริโภคของประชาชนทั้งสองประเทศ

โดยทั่วไปแล้ว จุดผ่านแดนถาวรจะมีการดำเนินงานเรื่องพิธีการตรวจคนเข้าเมืองและพิธีการศุลกากรตามกฎหมายของทั้งสองประเทศ เพื่อการค้า การท่องเที่ยว และอื่น ๆ โดยในปัจจุบันประเทศไทยมีจุดผ่านแดนถาวรกับประเทศเพื่อนบ้านรวมจำนวนทั้งสิ้น 29 จุด ได้แก่

¹⁷ กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานสังกัดกระทรวงการคลัง มีภาระหน้าที่ในการเก็บภาษีอากรขาเข้าและขาออก

(1) ประเทศไทยกับประเทศพม่า มีจุดผ่านแดนถาวรจำนวน 3 จุด ได้แก่ ด้านอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ซึ่งติดต่อกับเมืองท่าชี เหล็ก รัฐฉาน ด้านอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ซึ่งติดต่อกับเมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง และด้านอำเภอเมือง จังหวัดระนอง ซึ่งติดต่อกับเมืองเกาะสอง ภาคตะนาวศรี

(2) ประเทศไทยกับประเทศลาว มีจุดผ่านแดนถาวรจำนวน 13 จุด ได้แก่ ด้านอำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย ซึ่งติดต่อกับเมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว ด้านอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ซึ่งติดต่อกับเมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว (ด้านสากล), ด้านห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดน่าน ซึ่งติดต่อกับบ้านน้ำเงิน เมืองเงิน แขวงไชยบุรี ด้านปากห้วย อำเภอท่าลี่ จังหวัดเลย ซึ่งติดต่อกับเมืองแก่นท้าว แขวงไชยบุรี, ด้านอำเภอเชียงคาน จังหวัดเลย ซึ่งติดต่อกับเมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์, ด้านคอกไผ่ อำเภอปากชม จังหวัดเลย ซึ่งติดต่อกับบ้านวังเมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์, ด้านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว จังหวัดหนองคาย ซึ่งติดต่อกับบ้านดงพูนดี เมืองหาดทรายฟอง กำแพงนครเวียงจันทน์, ด้านท่าเสด็จ อำเภอเมือง จังหวัดหนองคาย ซึ่งติดต่อกับท่าเตือ กำแพงนครเวียงจันทน์, ด้านบึงกาฬ จังหวัดหนองคายซึ่งติดต่อกับเมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ (ด้านสากล), ด้านอำเภอเมือง จังหวัดนครพนมซึ่งติดต่อกับเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน (ด้านสากล), ด้านอำเภอเมือง จังหวัดมุกดาหาร ซึ่งติดต่อกับเมืองคันทะบูลี แขวงสะหวันนะเขต (ด้านสากล), ด้าน บ้านปากแซง กิ่งอำเภอนาตาล จังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งติดต่อกับบ้านปากตะพาน เมืองละคอนเพ็ง แขวงสาละวัน และด่านช่องเม็ก อำเภอสิรินธร ซึ่งติดต่อกับบ้านวังเต่า แขวงจำปาสัก(ด้านสากล)

(3) ประเทศไทยกับประเทศกัมพูชา มีจุดผ่านแดนถาวรจำนวน 6 จุด ได้แก่ ด้านช่องสะง่า อำเภอภูสิงห์ จังหวัดศรีสะเกษ ซึ่งติดต่อกับช่องสะง่า อำเภออัลลองเวง, ด้านช่องจอม อำเภอกาบเชิง จังหวัดสุรินทร์ ซึ่งติดต่อกับโอรส์เมียด, ด้านบ้านคลองลึก อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ซึ่งติดต่อกับปอยเปต, ด้านบ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี ซึ่งติดต่อกับบ้านตวง จังหวัดพระตะบอง, ด้านบ้านผักกาด อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรีซึ่งติดต่อกับเมืองพรม กรุงไพลิน จังหวัดพระตะบอง และด้านบ้านหาดเล็ก อำเภอคลองใหญ่ จังหวัดตราด ซึ่งติดต่อกับจามเยียม จังหวัดเกาะกง

(4) ประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย มีจุดผ่านแดนถาวรจำนวน 7 จุด ได้แก่ ด้านตรวจคนเข้าเมืองตากใบ อำเภอตากใบ (ท่าเรือ) จังหวัดนราธิวาสซึ่งติดต่อกับด่านเป็งกาลันกูโบร์รัฐกลันตัน ด้านตรวจคนเข้าเมืองสุโหงโกลก จังหวัดนราธิวาสซึ่งติดต่อกับด่านรัฐตูบันยัง รัฐกลันตัน, ด้านตรวจคนเข้าเมืองเบตง อำเภอเบตง จังหวัดยะลา ซึ่งติดต่อกับด่านบุกตีปืออราบิด, ด้าน

ตรวจคนเข้าเมืองสะเดา อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ซึ่งติดต่อกับด่านมุกิตกาเยฮิตัม รัฐเคดาห์, ด่านตรวจคนเข้าเมืองปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา ซึ่งติดต่อกับด่านปาดังเบซาร์ รัฐเปอร์ลิส, ด่านตรวจคนเข้าเมืองวังประจัน อำเภอควนโดน จังหวัดสตูล ซึ่งติดต่อกับด่านวังเกลียน รัฐเปอร์ลิส และด่านตรวจคนเข้าเมืองสตูล (ท่าเรือ) อำเภอเมือง จังหวัดสตูล ซึ่งติดต่อกับท่าเรือกัวลาเปอร์ลิส รัฐเปอร์ลิส

นอกจากนี้ ยังมีจุดผ่านแดนชั่วคราวและจุดผ่อนปรนอีกจำนวนทั้งหมด 42 แห่ง คือ ประเทศไทยกับประเทศพม่าจำนวน 11 แห่ง, ประเทศไทยกับประเทศลาวจำนวน 21 แห่ง และประเทศไทยกับประเทศกัมพูชาจำนวน 10 แห่ง

ด้วยเหตุที่กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักเกี่ยวกับการจัดเก็บภาษีอากรจากสินค้าที่นำเข้าและส่งออก และต้องจัดเก็บภาษีอากรแทนส่วนราชการอื่น ๆ อีก นอกจากนี้ กรมศุลกากรยังมีหน้าที่ในการสืบสวนและปราบปรามการลักลอบและหลีกเลี่ยงศุลกากร ตลอดจนส่งเสริมการส่งออกโดยอาศัยมาตรการทางภาษี และจัดทำสถิติสินค้านำเข้า - ส่งออกและสินค้าผ่านแดน ทำให้การปฏิบัติงานของศุลกากรต้องมีพิธีการศุลกากร ทั้งพิธีการตรวจเอกสารและพิธีการตรวจสินค้า¹⁸ กรมศุลกากรจึงมีบทบาทสำคัญในการกำกับดูแลเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการขนส่งสินค้าทางถนนเข้า - ออกข้ามแดนและผ่านแดนด้วย

ในการขนส่งสินค้าข้ามแดน หากพิจารณาตามหลักเกณฑ์ทางศุลกากรแล้ว ก็จะสามารถจัดแบ่งประเภทสินค้าส่งออกได้เป็น 3 ประเภท¹⁹ คือ

(1) สินค้ามาตรฐาน

โดยผู้ประกอบการส่งออกสินค้าประเภทนี้ ต้องจดทะเบียนเป็นผู้ส่งออก และสินค้านั้นต้องได้รับการรับรองมาตรฐานจากสำนักงานมาตรฐานสินค้า และสภาหอการค้าแห่งประเทศไทย เพื่อนำไปแสดงต่อศุลกากร

¹⁸ เอกสารความรู้จากการฝึกอบรมเรื่อง ขั้นตอนการส่งออก เอกสารปรับปรุงจากวิดิทัศน์เรื่อง “ขั้นตอนการส่งออก”, กรมส่งเสริมการส่งออก, 2546, น. 1.

¹⁹ รายงานฉบับสมบูรณ์: โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลง ด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน, สถาบันการขนส่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548, น. 240.

(2) สินค้าควบคุม

สินค้าควบคุม คือ สินค้าที่มีการจัดระเบียบการส่งออก ซึ่งจะเป็นสินค้าที่เกี่ยวกับความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยในประเทศ ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ การส่งออกสินค้าเหล่านี้ ต้องปฏิบัติตามขั้นตอนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเสียก่อน จึงจะทำการส่งออกได้

(3) สินค้าเสรี

สินค้าเสรี คือ สินค้าทั่วไป ซึ่งเป็นสินค้าที่ส่งออกได้ตามปกติ ไม่มีกฎเกณฑ์ใดเป็นข้อห้าม

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ที่ด้านชายแดนนั้น ถือเป็นงานหลักของกระทรวงการคลัง โดยมีกรมศุลกากรเป็นผู้ดำเนินการปัญหาส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นที่ด้านชายแดนมักจะเป็นปัญหาเกี่ยวกับการดำเนินพิธีการที่ด้านชายแดนทั้งในเรื่องการขอรับใบอนุญาตและการตรวจปล่อยสินค้า ซึ่งยังคงมีความล่าช้าและมีอุปสรรคด้านปัญหาเกี่ยวกับเอกสารอยู่