

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

เนื่องจากเศรษฐกิจโลกได้เข้าสู่ยุคของโลกาภิวัตน์ทางเศรษฐกิจที่ทำให้เกิดการทำการค้า การบริการและธุรกิจข้ามพรมแดนของประเทศต่าง ๆ เพิ่มขึ้นมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้มีการขยายตัวของการขนส่งระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างมาก ผลที่ตามมาคือ การขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ทั้งในลักษณะที่ข้ามแดนและผ่านแดน ก็มีการขยายตัวตามไปด้วยเช่นกันภายใต้บริบทของกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) และกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นอย่างมาก และเกิดการแลกเปลี่ยนสินค้าและเดินทางติดต่อกันมากขึ้น ทั้งนี้ เป็นผลจากการเจรจาตกลงในกลุ่มอาเซียนและกลุ่มประเทศ GMS และพันธมิตรของภูมิภาคและประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนที่มีการพึ่งพาในเชิงเศรษฐกิจดังจะเห็นได้จากข้อตกลงทางการค้า และการเจรจาภายใต้แนวทางของเขตการค้าเสรี (Free Trade Area - FTA) และข้อตกลงการค้าเสรี (Free Trade Agreement) ทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี ตลอดจนความตกลงระหว่างประเทศต่าง ๆ ซึ่งเกิดขึ้นทั้งในระดับภูมิภาคและระหว่างทวีป ซึ่งส่งผลให้การขนส่งระหว่างประเทศมีความสำคัญในการประสานกิจกรรมการค้าและบริการข้ามพรมแดนมากยิ่งขึ้น

จากทิศทางการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของภูมิภาค ผลักดันให้เกิดการพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางถนนในลักษณะข้ามแดนและผ่านแดน เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการขยายตัวของการค้าและบริการในรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าและบุคคล เพื่อให้บรรลุถึงการขนส่งที่รวดเร็ว เป็นธรรม มีมาตรฐาน และเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ได้มีการเจรจาตกลงในเรื่องการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ทั้งในระดับทวิภาคี และพหุภาคี (ภูมิภาค) ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการทำข้อตกลงทวิภาคีด้านการขนส่งทางถนนกับประเทศลาว¹ และประเทศมาเลเซียแล้ว² นอกจากนี้ ยังดำเนินการเจรจา

¹ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ซึ่งทำขึ้นที่ประเทศไทย เมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2542

< <http://www.dlt.go.th/tour30/foreign.htm> >

ตกลงในกรอบภูมิภาคอาเซียนและกรอบความตกลงของกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion, GMS) และอื่น ๆ นอกจากนี้ ยังพิจารณาดำเนินการตามข้อตกลงด้านการขนส่งทางถนนสากลอื่น ๆ อีกด้วย³

ด้วยเหตุนี้เอง หน่วยงานภาครัฐและเอกชนในประเทศไทยเองก็ต้องการให้มีการศึกษาพัฒนาให้เกิดการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ สอดรับกับข้อตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เพื่อเตรียมพร้อมในการพัฒนาระเบียบ พิธีการปฏิบัติโดยรวมให้เกิดประสิทธิภาพ ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของรัฐบาลที่ต้องการให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมแห่งภูมิภาค ซึ่งดูจากสภาพภูมิศาสตร์แล้ว ประเทศไทยมีความได้เปรียบ เพราะมีสภาพที่สามารถเป็นจุดเชื่อมต่อให้เกิดการขนส่งทางถนนให้แก่ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นประตูสู่ทะเลให้แก่ณฑลตอนใต้ของจีน และของประเทศลาว รวมจนถึงเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่ง การค้าและบริการได้

เมื่อเปรียบเทียบการค้าชายแดนกับการค้าระหว่างประเทศแล้วดูจะมีความสำคัญน้อยมาก กล่าวคือ คิดเป็นร้อยละ 4 ของปริมาณการค้าระหว่างประเทศทั้งหมด แต่เมื่อเปรียบเทียบการค้าชายแดนกับการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านแล้ว จะเห็นว่าสัดส่วนของการค้าชายแดนสูงถึงร้อยละ 65 ของการค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน จากสถิติการค้าชายแดนจะเห็นได้ว่าปริมาณการส่งออกของไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้านสูงกว่าการนำเข้า จึงทำให้การค้าชายแดนไทยได้ดุลการค้าประเทศเพื่อนบ้าน แม้ว่าบางประเทศ (อาทิ เช่น ประเทศมาเลเซีย) การค้าระหว่างประเทศไทยขาดดุลประเทศมาเลเซีย แต่การค้าชายแดนของประเทศไทยยังคงได้ดุลอยู่

² บันทึกความเข้าใจระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งมาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียผ่านแดนโดยทางถนนจากประเทศไทยผ่านประเทศมาเลเซียไปยังประเทศสิงคโปร์ ซึ่งทำขึ้นที่ประเทศไทย เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2522

³ รายงานฉบับสมบูรณ์: โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน, สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548, น. 96.

อีกทั้งเมื่อพิจารณาสินค้าที่ประเทศไทยส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศพม่า, ประเทศลาว และประเทศกัมพูชาแล้ว จะเห็นได้ว่า สินค้าส่วนใหญ่เป็นสินค้าประเภทอุปโภคบริโภค การค้าชายแดนจึงมีความสำคัญไม่เฉพาะต่อเศรษฐกิจของประเทศเหล่านี้ แต่มีความสำคัญต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนในประเทศเพื่อนบ้านด้วย

นอกจากการนำเข้าและส่งออกตามพิธีการศุลกากรแล้ว ยังมีการค้าอีกส่วนหนึ่งซึ่งเป็นการค้าระดับชาวบ้านซึ่งไม่ต้องผ่านพิธีการทางศุลกากรตามแนวชายแดนทั้งจุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรน ในแต่ละวันประชาชนทั้งสองฝั่งจะเดินข้ามไปมาเพื่อซื้อหาสินค้าเพื่อนำกลับไปใช้หรือขายในท้องถิ่นของตน ในแต่ละเที่ยวอาจมีปริมาณไม่มากนักแต่เมื่อรวมกันแล้ว มีปริมาณและมูลค่าสูงไม่น้อยไปกว่าการค้าในระบบที่ผ่านพิธีการศุลกากร การค้าชายแดนจึงมีความสำคัญกับเศรษฐกิจของจังหวัดต่าง ๆ ที่อยู่ตามแนวชายแดน ซึ่งทำหน้าที่เป็นเมืองหน้าด่านเศรษฐกิจที่สำคัญทั้งต่อประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

ในปัจจุบันประเทศไทยได้มีโครงการหลักที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศมากถึง 4 โครงการ ได้แก่ (1) โครงการทางหลวงเอเชีย (Asian Highway) (2) โครงการตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) (3) โครงการตามกรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (IMT-GT) และ (4) โครงการทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway) โครงการต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนเป็นเครื่องมือที่จะช่วยผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของการคมนาคมในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยในอนาคตภายใต้กรอบดังกล่าวจะทำให้ประเทศไทยสามารถดำเนินการขนส่งทางถนนได้ไม่เฉพาะแต่ประเทศเพื่อนบ้านเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงประเทศจีนและอินเดียอีกด้วย

รูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านส่วนใหญ่เป็นการขนส่งข้ามแดน โดยอยู่ในรูปแบบการขนส่งถ่ายสินค้า ณ บริเวณชายแดนเท่านั้น ซึ่งสถานการณ์ในแต่ละด้านชายแดนจะมีลักษณะที่แตกต่างกันออกไปตามสภาพเศรษฐกิจ สังคมการเมืองและข้อตกลงที่ประเทศไทยได้ดำเนินการไว้กับประเทศเพื่อนบ้านนั้น ๆ ในขณะที่การขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านก็ยังมีรูปแบบที่แตกต่างกัน โดยในปัจจุบันมีการให้บริการรถโดยสารประจำทางแก่ผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาวผ่านทางจังหวัดหนองคายเท่านั้น

จากการพิจารณาเส้นทางการขนส่งของประเทศไทย ถึงแม้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางถนนจะมีความพร้อมค่อนข้างสมบูรณ์แล้วในประเทศไทย แต่ในปัจจุบันยังขาดความพร้อมในด้าน การดำเนินการที่จะช่วยให้การเชื่อมต่อเป็นไปอย่างมีระบบระเบียบ ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยจะต้องเร่งสร้างแผนการดำเนินการให้เป็นไปตามความความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป นอกจากนี้ ยังมีประเด็นต่าง ๆ ที่จะต้องคำนึงถึงในเชิงวิศวกรรมกรรมการขนส่งเพื่อให้เกิดการขนส่งที่ราบรื่น และมีระบบระเบียบหากมีการเปิดเสรีการขนส่งทางถนนในอนาคต ซึ่งประเด็นดังกล่าว ได้แก่ ความแตกต่างของทิศทางการเดินทาง การเตรียมพร้อมสำหรับผู้ขับขียานพาหนะต่างประเทศ การกำหนดเส้นทางการขนส่งในประเทศ การเก็บค่าผ่านทาง และประเด็นด้านน้ำหนักบรรทุกทุก เป็นต้น

การค้าและการขนส่งระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านมีปริมาณเพิ่มขึ้นมาโดยตลอด และคงมีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้เป็นเพราะประเทศต่าง ๆ ทั้งในภูมิภาคอาเซียน และอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง มีกรอบความร่วมมืออยู่หลายระดับ และทุกกรอบความร่วมมือและทุกระดับความร่วมมือมุ่งเน้นในเรื่องของการอำนวยความสะดวกด้านการค้า การขนส่ง และการลงทุนระหว่างกัน ซึ่งส่งผลการให้การค้าของภูมิภาคขยายตัวอย่างรวดเร็ว หากไม่รวมประเทศสิงคโปร์แล้ว ประเทศไทยนับว่ามีกรอบความร่วมมือกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคมากที่สุดทั้งในเอเชียใต้ ซึ่งได้แก่ ประเทศอินเดีย และประเทศจีน และประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียง เช่น ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในการเชื่อมโยงประเทศต่าง ๆ เข้าไว้ด้วยกันทางเศรษฐกิจ⁴ นอกจากนี้ประเทศไทยต้องมีเส้นทางคมนาคมขนส่งที่จะเชื่อมโยงกับประเทศไทยกับเพื่อนบ้านและภูมิภาคแล้ว ยังต้องคำนึงถึงยุทธศาสตร์การรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากความเชื่อมโยงทางคมนาคมและเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้น เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างแท้จริงจากการค้าและการขนส่งที่จะขยายตัวมากขึ้น ไม่เช่นนั้นแล้วประเทศไทยจะเป็นเพียงทางผ่านของการค้าและบริการต่าง ๆ ในภูมิภาค และไม่สามารถที่จะได้รับประโยชน์จากกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการคมนาคมที่ได้พัฒนาไว้อย่างเต็มที่

⁴ เฟิงอ้าง, น. 98.

ในแง่ของการดำเนินการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ อาจแบ่งองค์ประกอบหลัก ออกได้เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

- 1) กลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ขับขี่พาหนะ ผู้โดยสารและผู้ประกอบการ
- 2) พาหนะ เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถขนส่งสินค้าและรถโดยสาร
- 3) สินค้าที่ขนส่ง

จากองค์ประกอบหลักทั้งสาม มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งก็มีทั้งหน่วยงานในการรองรับการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ เกี่ยวกับพิธีการ ทุน ด้านพรมแดน อาทิเช่น ด้านศุลกากร โดยมีกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ และด่านกักกันพืชและสัตว์ โดยมีกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ เป็นต้น หรือหน่วยงานในการประสานกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งก็คือ กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

เมื่อพิจารณากฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศแล้ว จะเห็นได้ว่า ในเรื่องการอำนวยความสะดวกในการตรวจและปล่อยผ่านสินค้าเน่าเสียง่ายตามพิธีการทางศุลกากรนั้น จะมีกรมศุลกากรเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ ในขณะที่การตรวจสอบและรับรองมาตรฐานของสินค้าเน่าเสียง่ายนั้น มีกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ ส่วนการอนุญาตให้ทำการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศและใช้พาหนะในการขนส่งดังกล่าวได้นั้น มีกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ ซึ่งจะเห็นได้ว่า ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายระหว่างประเทศนั้น จะมีหน่วยงานของรัฐเข้ามากำกับดูแลและตรวจสอบในแต่ละช่วงของการขนส่ง แต่เนื่องจากกฎหมายไม่ได้วางหลักเกณฑ์และกำหนดหน่วยงานที่มีอำนาจในการกำกับดูแลอุปกรณ์และพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายไว้ จึงเกิดช่องว่างในการควบคุมและดูแลการขนส่งสินค้าดังกล่าวขึ้นในส่วนของ การตรวจสอบ และการกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าดังกล่าว ซึ่งไม่มีหน่วยงานของรัฐเข้ามากำกับดูแลและตรวจสอบว่าอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งนั้นมีมาตรฐานหรือไม่ อย่างไร และยังไม่มียุทธศาสตร์แห่งกฎหมายใด ๆ ที่วางหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไว้ ทำให้การขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศของไทยยังไม่มีมาตรฐานและความชัดเจน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเกิดความเสียหายต่อมูลค่าการส่งออกของสินค้าดังกล่าวและความน่าเชื่อถือของประเทศไทย อันเนื่องมาจากความเน่าเสียหรือเสื่อมสภาพหรือการปนเปื้อนของเชื้อโรคในระหว่างทำการขนส่งด้วยอุปกรณ์ที่ไม่ได้มาตรฐานนั้นได้

ในขณะที่ประเทศในภูมิภาคยุโรปได้สังเกตเห็นและตระหนักถึงความสำคัญของการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนดังกล่าว จึงได้มีการจัดทำความตกลง ATP ขึ้นเพื่อใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าเช่นว่านั้น ส่วนประเทศไทยและกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียง ก็ให้ความสำคัญกับการขนส่งดังกล่าวในระดับหนึ่งเช่นกัน จะเห็นได้จาก การทำความตกลงร่วมกันในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าดังกล่าวตามที่ปรากฏในกรอบความตกลงของอาเซียน และการทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งความตกลงของกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงนี้ ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนระหว่างประเทศไว้โดยเฉพาะด้วย ปรากฏตามภาคผนวก 3 เรื่องการขนส่งสินค้าเน่าเสียอย่างไรก็ดี แม้ว่าภาคผนวก 3 นี้จะกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าดังกล่าวไว้ แต่บทบัญญัติดังกล่าวหาได้มีสภาพบังคับในความเป็นจริงไม่ เพราะบทบัญญัติเกี่ยวกับมาตรฐานดังกล่าวถูกบัญญัติให้มีค่าบังคับเป็นเพียงคำแนะนำเท่านั้น ไม่ได้มีการนำมาใช้บังคับจริงในทางปฏิบัติ ทำให้การขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนระหว่างประเทศในปัจจุบันจึงยังไม่มีกฎหมายหรือหลักเกณฑ์ที่กำหนดมาตรฐานร่วมกันเพื่อใช้บังคับกับการขนส่งดังกล่าวแต่อย่างใด ซึ่งประเทศไทยเองก็ยังไม่มีความหมายภายในที่ใช้บังคับกับการขนส่งดังกล่าวด้วย ทั้ง ๆ ที่การตรวจสอบและการกำหนดมาตรฐานอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าดังกล่าวเป็นเรื่องจำเป็น เพื่อรักษาสุขภาพและคงความสมบูรณ์ของสินค้าไว้ เมื่อพิจารณาถึงความสำคัญและความจำเป็นที่จะต้องมีการกำหนดมาตรฐานดังกล่าวแล้ว ประเทศไทยจึงควรมีกฎหมายเฉพาะที่วางหลักเกณฑ์และมาตรฐานของพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่ง ตลอดจนกำหนดให้หน่วยงานของรัฐเข้ามากำกับดูแลการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนระหว่างประเทศด้วย ซึ่งหากประเทศไทยมีกฎหมายที่วางหลักเกณฑ์และมาตรฐานเกี่ยวกับพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนระหว่างประเทศแล้ว จะส่งผลทำให้การขนส่งดังกล่าวมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน เป็นที่ยอมรับและน่าเชื่อถือของต่างประเทศ อีกทั้งช่วยลดความสูญเสียหรือความเสียหายตลอดจนการปนเปื้อนของสินค้าเน่าเสียได้เป็นอย่างดี

โดยในตอนแรก ประเทศไทยอาจมีการออกกฎหมายมาบังคับใช้เฉพาะการขนส่งในด้านการส่งออกก่อน เพื่อยกระดับมาตรฐานการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนของผู้ประกอบการหรือผู้ขนส่งของประเทศไทย อีกทั้งเพื่อป้องกันปัญหาการนำเข้าสินค้าดังกล่าวด้วยการใช้พาหนะและอุปกรณ์ที่ไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งอาจส่งผลกระทบทำให้ยอดการนำเข้าสินค้าเน่าเสียที่จำเป็นต่อประเทศไทยนั้นลดลง สืบเนื่องมาจากการที่ผู้ประกอบการหรือผู้ขนส่งต่างประเทศใช้พาหนะและอุปกรณ์ในการขนส่งที่ไม่ได้มาตรฐานนั่นเอง ในระหว่างนั้นประเทศไทย

ก็ควรมีการเจรจาและเสนอให้มีการจัดทำความร่วมมือกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคนี้ เพื่อผลักดันให้มีการกำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานในการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนระหว่างประเทศร่วมกันและให้มีผลใช้บังคับอย่างจริงจัง ซึ่งประเทศในภูมิภาคนี้ก็ล้วนแต่เป็นประเทศที่มีบทบาทสำคัญในฐานะเป็นผู้ผลิตและส่งออกรายใหญ่ด้านเกษตรกรรมและอาหารของโลกแทบทั้งสิ้น ดังนั้น การมีหลักเกณฑ์และมาตรฐานในการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนระหว่างประเทศร่วมกัน จะช่วยรักษาสภาพสินค้า และยังเป็นประโยชน์ในแง่ของการทำให้สินค้าเกิดความน่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับในเวทีโลกได้อย่างกว้างขวางมากขึ้น อีกทั้งยังเป็นการกำหนดมาตรฐานการขนส่งให้เป็นแบบแผนและสอดคล้องกันในภูมิภาคนี้ ซึ่งจะเป็นการอำนวยความสะดวกในการดำเนินการขนส่งของผู้ประกอบการและผู้ขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนระหว่างประเทศจากการมีมาตรฐานเดียวในการขนส่งนั้น นอกจากนี้ การสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนดังกล่าวร่วมกัน ซึ่งรวมถึงการขนส่งอาหารและสัตว์มีชีวิตด้วยนั้น จะเป็นการป้องกันและยกระดับสาธารณสุขและอนามัยของประชาชนในภูมิภาคนี้

ในการทำความร่วมมือระหว่างประเทศดังกล่าว อาจให้สิทธิแก่ประเทศที่ขาดความพร้อมในการปฏิบัติตามมาตรฐานบางประการที่จะตั้งข้อสงวนในเรื่องนั้น ๆ ไว้ก็ได้ ซึ่งจะเป็นการเพิ่มโอกาสในการจัดทำความร่วมมือระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนในภูมิภาคนี้ได้มากขึ้นด้วย โดยหากมีความร่วมมือระหว่างประเทศในการขนส่งดังกล่าวมาใช้บังคับแล้ว หลังจากนั้นประเทศไทยก็สามารถออกกฎหมายมาบังคับใช้ให้ครอบคลุมกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนระหว่างประเทศทั้งในการขนส่งเพื่อส่งออกและนำเข้าได้

ส่วนเนื้อหาหรือรายละเอียดเกี่ยวกับการกำหนดมาตรฐานในการขนส่งสินค้าเน่าเสียทางถนนระหว่างประเทศนั้น เห็นว่า ในส่วนที่เกี่ยวกับอาหารต่าง ๆ ที่ต้องอาศัยความเย็นในการเก็บรักษาและคงสภาพสินค้านั้น ก็สามารถนำเนื้อหาและรายละเอียดที่กำหนดไว้ในความตกลง ATP ที่ใช้บังคับกับประเทศในภูมิภาคยุโรปมาใช้กับความตกลงร่วมในภูมิภาคนี้หรือนำมาปรับใช้กับกฎหมายของประเทศไทยได้ เนื่องจากการรักษาสภาพสินค้าด้วยความเย็นในสินค้าชนิดเดียวกัน ระบบการเก็บรักษาหรืออุณหภูมิที่ใช้ในการขนส่ง รวมถึงเงื่อนไขต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องนั้น ก็มีเนื้อหาที่เหมือนและสอดคล้องกัน โดยส่วนเนื้อหาหรือรายละเอียดที่เกี่ยวกับสินค้าเน่าเสียประเภทอื่นนั้น ในการขนส่งทางอากาศและการขนส่งทางทะเลก็พอมีแนวปฏิบัติและ

มาตรฐานที่กำหนดไว้ใช้กับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายแต่ละประเภทนั้นโดยเฉพาะอยู่บ้าง⁵ ซึ่งสามารถหยิบยกมาพิจารณาและปรับใช้เป็นบทบัญญัติการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนได้ตามความเหมาะสมกับสภาพ ลักษณะ และเงื่อนไขของการขนส่งดังกล่าว

ในส่วน of หน่วยงานของรัฐที่ควรจะเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำหนดหลักเกณฑ์และวางมาตรฐานที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศนั้น เห็นว่า ควรให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นหน่วยงานที่จะเข้ามาทำหน้าที่ดังกล่าว เนื่องจาก การกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และมาตรฐานการขนส่งดังกล่าว จะมุ่งเน้นและให้ความสำคัญที่ รายละเอียดของพาหนะและอุปกรณ์ที่จะต้องมีความเหมาะสมและมีความเหมาะสมกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายต่าง ๆ ซึ่งก็就会有ความแตกต่างกันไปตามสภาพและลักษณะเฉพาะของสินค้าประเภทนั้น ๆ ซึ่งกระทรวงเกษตรและสหกรณ์มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแล และตรวจสอบคุณภาพของตัวสินค้าแต่ละประเภทอยู่แล้ว อีกทั้งกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ยังมีหน่วยงานในสังกัดที่ศึกษาและวิจัยเกี่ยวกับสินค้าเน่าเสียง่ายต่าง ๆ และในการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศนั้น ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งข้ามแดนหรือผ่านแดนก็ตาม ล้วนแต่จะต้องใช้เส้นทางผ่านด่านต่าง ๆ ตามจุดที่กำหนดไว้ ซึ่งในด่านดังกล่าวก็จะมีหน่วยงานในสังกัดของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ที่

⁵ ในการขนส่งสินค้า ทั้งการขนส่งภายในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะ เป็นการขนส่งทางทะเล หรือการขนส่งทางอากาศก็ตาม และแม้กระทั่งการขนส่งทางรถไฟ การขนส่งวิธีการต่าง ๆ เหล่านี้ก็ล้วนแต่มีระเบียบหรือแนวปฏิบัติที่กำหนดโดยกลุ่มของผู้ทำการขนส่ง (เช่น บริษัทการบินไทย ซึ่งมีบริการขนส่งสินค้าทางอากาศ และมีระเบียบในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายของตนไว้เป็นการเฉพาะ [http://www.thaicargo.com/th/services/services_special_cargo.asp]) ซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และมาตรฐานที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายไว้แทบทั้งสิ้น แต่เหตุที่ไม่สามารถนำหลักเกณฑ์ เงื่อนไข และมาตรฐานดังกล่าวมาปรับใช้กับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนได้ เนื่องจากระเบียบ ข้อบังคับและมาตรฐานที่กำหนดไว้ดังกล่าว ไม่ใช่กฎหมาย เป็นเพียงข้อกำหนดของผู้ทำการขนส่งนั้น ๆ จึงใช้เฉพาะกับการขนส่งที่กระทำโดยกลุ่มของผู้ทำการขนส่งดังกล่าวเท่านั้น แนวปฏิบัติและระเบียบเหล่านั้นจึงไม่มีผลบังคับถึงการขนส่งทางถนนแต่อย่างใด

ทำหน้าที่ตรวจสอบพืชและสัตว์ปฏิบัติหน้าที่อยู่ด้วย⁶ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์จึงเป็นหน่วยงานที่มีความพร้อมทั้งในด้านความรู้ทางวิชาการ ความเข้าใจในสภาพของสินค้าเน่าเสียง่าย และความพร้อมในการกำหนดมาตรฐานและทำการตรวจสอบสินค้าดังกล่าวเป็นอย่างดี รวมทั้งยังทราบถึงมาตรฐานสินค้าเน่าเสียง่ายต่าง ๆ ที่ต่างประเทศให้การยอมรับด้วย นอกจากนี้ ในการเจรจาและจัดทำภาคผนวก 3 เรื่องสินค้าเน่าเสียง่าย ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงนั้น กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ก็เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการเจรจาและจัดทำภาคผนวกดังกล่าวในนามประเทศไทยด้วย กล่าวคือ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นหน่วยงานที่ร่วมในการพิจารณาและวางมาตรฐานที่ใช้กับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายมาตั้งแต่แรกเริ่ม ดังนั้น กระทรวงเกษตรและสหกรณ์จึงควรเป็นหน่วยงานที่เป็นผู้กำหนดหลักเกณฑ์และวางมาตรฐานที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งในส่วนของการกำหนดโครงสร้างของอุปกรณ์ที่เหมาะสมกับพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนน และการตรวจสอบพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งดังกล่าวนั้น ก็อาศัยความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ของรัฐที่เกี่ยวข้อง คือ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม ในการควบคุม กำกับดูแล ตรวจสอบพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งเช่นว่านั้น

ในส่วนของการจัดทำกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายนั้น เมื่อพิจารณาถึงหน่วยงานของรัฐที่ควรจะเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำหนดหลักเกณฑ์และวางมาตรฐานที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศแล้ว จะเห็นได้ว่า กฎหมายแม่บทของประเทศไทยที่ให้อำนาจหน่วยงานของรัฐออกกฎหมายย่อยเพื่อใช้บังคับกับการขนส่งดังกล่าวได้นั้น มีเพียงพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 ที่ให้อำนาจกระทรวงคมนาคมไว้เท่านั้น แต่เนื่องจากกระทรวงคมนาคมเป็นกระทรวงที่มีอำนาจหน้าที่ในการกำกับดูแลการขนส่งทั่ว ๆ ไป ไม่ได้มุ่งกำกับดูแลในรายละเอียดของตัวสินค้าที่ทำการขนส่งแต่อย่างใด เนื่องจากตัวสินค้าต่าง ๆ ก็จะมีหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบในการกำกับดูแลเฉพาะในตัวสินค้านั้นอยู่แล้ว เช่น กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ที่กำกับดูแลสินค้าประเภทอาหาร และพืชพันธุ์ต่าง ๆ หรือกระทรวงพลังงานที่

⁶ โดยทั่วไป ด้านตามชายแดน จะมีด่านกักกันพืชและสัตว์ ซึ่งมีเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นผู้ควบคุมดูแลอยู่ โดยจะทำหน้าที่ตรวจสอบพืชและสัตว์ที่จะทำการนำเข้าและส่งออกนอกประเทศ ทั้งนี้ เป็นการอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติกักพืช พ.ศ. 2507 และพระราชบัญญัติโรคระบาดสัตว์ พ.ศ. 2499

กำกับดูแลสินค้าประเภทเชื้อเพลิง เป็นต้น เมื่อพิจารณาถึงการกำหนดมาตรฐานการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายที่ต้องอาศัยความรู้ความเชี่ยวชาญในลักษณะของสินค้าเน่าเสียง่ายเป็นสำคัญแล้ว กระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นกระทรวงที่กำกับดูแล ตลอดจนมีความรู้ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับสภาพและลักษณะของสินค้าเน่าเสียง่ายเป็นอย่างดี ดังนั้น เพื่อให้มีการกำหนดมาตรฐานของพาหนะและอุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายอย่างเหมาะสม จึงควรให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจในการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศตามที่กล่าวไว้ข้างต้น ด้วยเหตุนี้ ทำให้ไม่สามารถอาศัยอำนาจตามกฎหมายที่มีอยู่ ซึ่งก็คือ พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาออกกฎหมายย่อยเพื่อบังคับใช้กับการขนส่งสินค้าประเภทดังกล่าวได้ เนื่องจากพระราชบัญญัตินี้ให้อำนาจผู้รับผิดชอบในการกำกับดูแลไว้แก่กระทรวงคมนาคม ดังนั้น ในการจัดทำกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศจึงควรตรากฎหมายใหม่ในเรื่องการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศไว้โดยเฉพาะในรูปแบบของพระราชบัญญัติ โดยให้กระทรวงเกษตรและสหกรณ์เป็นผู้มีอำนาจบังคับให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว และให้กระทรวงคมนาคมรับผิดชอบร่วมกับกระทรวงเกษตรและสหกรณ์เพื่อให้เกิดความสอดคล้องและมีประสิทธิภาพในการปฏิบัติจริงในการขนส่งทางบก

โดยผลของการมีกฎหมายที่กำกับดูแลการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายทางถนนระหว่างประเทศนั้น จะเป็นการยกระดับมาตรฐานการขนส่งสินค้าดังกล่าวของประเทศไทยให้มีแบบแผนที่ชัดเจน มีประสิทธิภาพ ช่วยลดความเสียหายหรือการเน่าเสียอีกทั้งการปนเปื้อนของสินค้าได้เป็นอย่างดี และเป็นที่ยอมรับของประเทศต่าง ๆ ด้วย